

Paris - Les Pyrénées - Paris

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et *Motocyclisme*
Automobilisme

15^e ANNÉE — N° 230

6 Août 1927



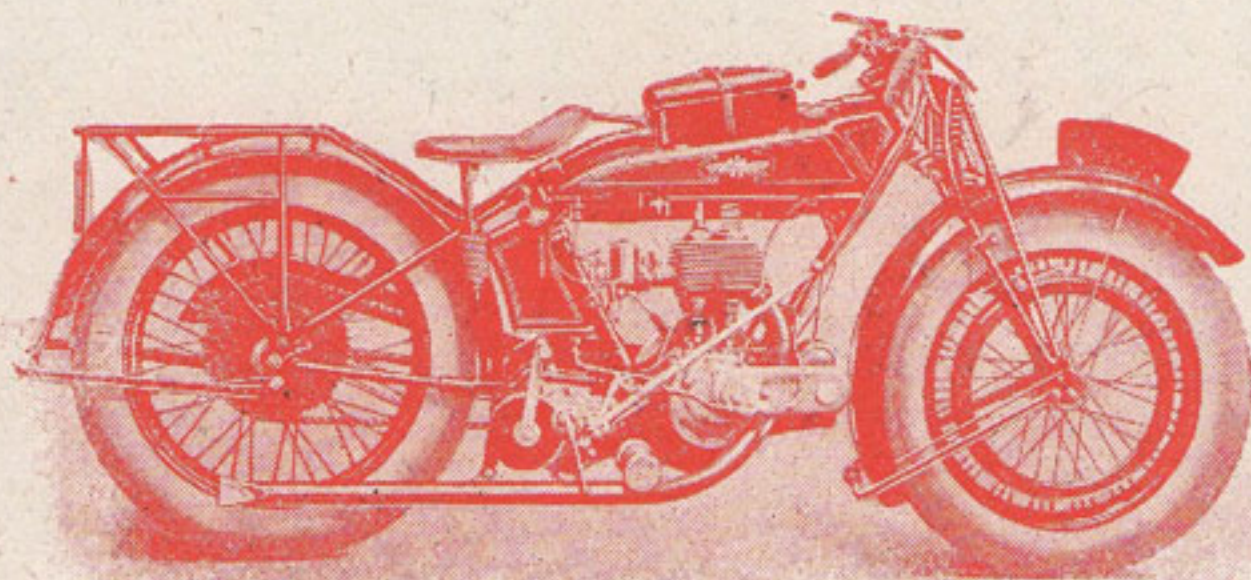
TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

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

STERNY et MOURET sur SAN-SOU-PAP.
STERNY arrive premier du classement général toutes catégories dans Paris-Les Pyrénées-Paris ;
MOURET second, en 175 cmc.

GNOME RHONE

LA
500 CMC.
GRAND SPORT



- **SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne, PARIS** -
Magasin d'Exposition et de Vente : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS
Succursale : 6, Rue d'Aubuisson — TOULOUSE



GNOME RHONE

Du 16 au 24
JUILLET 1927

PARIS-LES PYRÉNEES-PARIS

CLASSEMENT GÉNÉRAL CATÉGORIE 500 cmc.

1^{er} **BERNARD** Sur *SUPERSPORT*
DE SÉRIE

MEETING de CALAIS

GYMKHANA :

1.500 mètres départ arrêté . . .

COTE DU CRAN, D'ESCALLES

Catégories :

500 cmc.

et 750 cmc.

1^{er} **SMITH**

Sur *SUPER-*
SPORT de SÉRIE

RECORD DE LA COTE DU CRAN D'ESCALLES, TOUTES CATÉGORIES MOTOS & VOITURES

COURSE de COTE du MONT GIVRE

Catégorie 500 cmc. : 1^{er} **BILLEBAULT**
Sur *SUPERSPORT* DE SÉRIE



PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

VICTOIRE COMPLÈTE

1^{er} dans toutes catégories
du **CLASSEMENT GÉNÉRAL**

avec **STERNY**
sur SAN-SOU-PAP

Cat. 175 cmc. Sterny et Mouret sur SAN-SOU-PAP, challenge Ollier, coupe du « *Républicain des Hautes-Pyrénées.* »

Cat. 350 cmc. 1^{ers} ex æquo, Paulin et Thézenas sur RAVAT, médailles d'or Coupe des Pyrénées.

Cat. 250 cmc. 1^{ers} ex æquo, Grand Pieron sur ROUDADOUX, Douet et Bonnet sur AUTOMOTO et Chéret sur AUSTRAL, médailles d'or Coupe des Pyrénées.

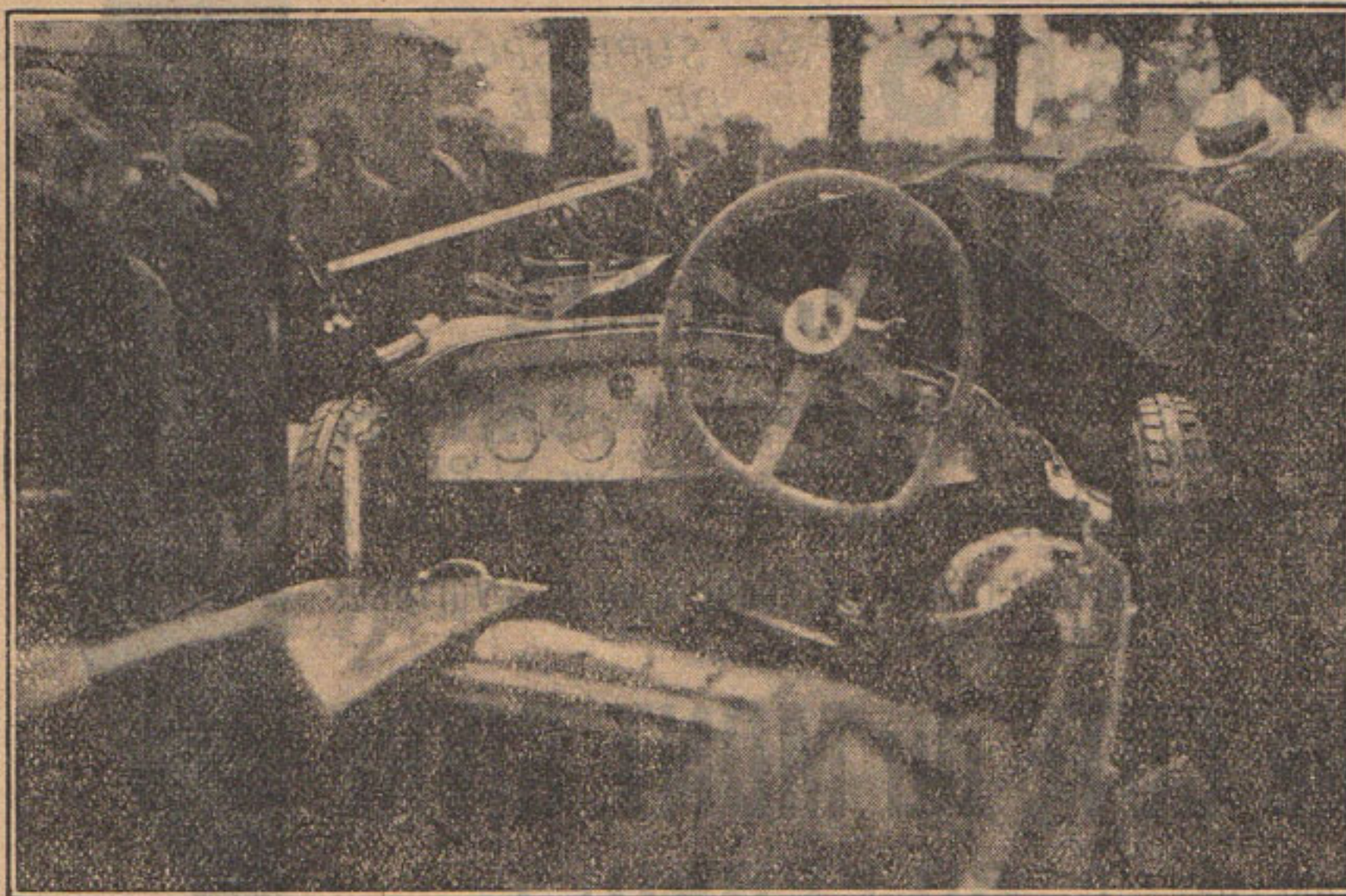
Cat. 500 cmc. 1^{ers} ex æquo, Bernard sur GNOME & RHONE, Perrin sur NORTON, médaille d'or.

Tous équipés par **L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE**

MAGLUM

DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE

21, RUE DE CHARTRES
NEUILLY SUR SEINE



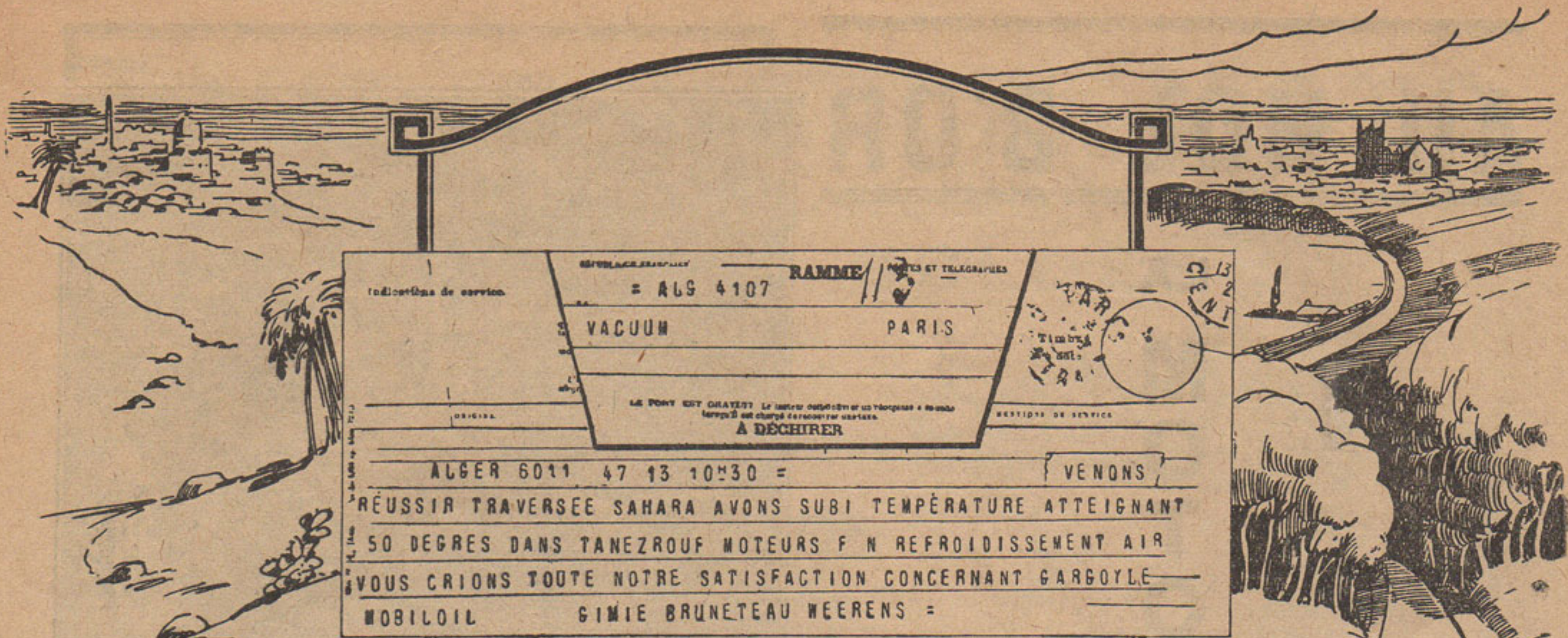
*N'attendez pas
que votre Machine
soit un amas de
ferraille...*

ASSUREZ-VOUS

IMMÉDIATEMENT!

NOS CONDITIONS D'ASSURANCES SONT LES PLUS AVANTAGEUSES EN RAISON DU CHIFFRE FORMIDABLE QUE NOUS FOURNISSONS AUX COMPAGNIES. — NOS ABONNÉS PROFITENT DES COMMISSIONS ET RISTOURNES GÉNÉRALEMENT CONSENTIES PAR LES COMPAGNIES AUX COURTIERS.

MOTO REVUE (SERVICE ASSURANCES). 5, Rue Saint-Augustin, PARIS



Indications de service

RAMME / MOTO ET TELEGRAPHES

= ALG 4107

VACUUM PARIS

LE PONT EST ORIENTE Le service des postes et des télégraphes a remis le message à l'adresse indiquée ci-dessous.

A DÉCHIRER

ALGER 6011 47 13 10:30 = VENONS

RÉUSSIR TRAVERSEE SAHARA AVONS SUBI TEMPÉRATURE ATTEIGNANT 50 DEGRES DANS TANEZROUF MOTEURS F N REFROIDISSEMENT AIR VOUS CRIONS TOUTE NOTRE SATISFACTION CONCERNANT GARGOYLE MOBILOIL GIMIE BRUNETEAU WEERENS =

LES Lieutenants BRUNETEAU et WEERENS et le radiotélégraphiste GIMIE, viennent de rentrer d'Afrique, après avoir parcouru 8.500 kilomètres à travers le Sahara sur motos F. N. 350 cc. à refroidissement par air.

Ce raid prodigieux, accompli dans des conditions climatiques extrêmement dures demandait aux hommes et au matériel un effort de tous les instants. Le travail imposé aux moteurs, leur système de refroidissement et les températures ambiantes, qui atteignirent en certains points 50°C, augmentaient les risques de pannes et donnaient au problème du graissage une importance toute particulière.

Seul un lubrifiant de qualité supérieure et de type approprié pouvait assurer un graissage parfait dans ces conditions de fonctionnement. Aussi, comme avant eux l'avaient fait les membres de la mission Citroën, le lieutenant Thieffry ou le Commandant Dagnaux — BRUNETEAU, WEERENS et GIMIE ont employé Mobiloil — *Et ils ont réussi.*

Suivez leur exemple — car c'est exactement le même lubrifiant que vous trouvez en vente partout pour votre moto ou votre voiture.



Mobiloil
Consultez notre tableau de graissage.



Jean Filod

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-RB

AU BOL D'OR

LA
M
O
T
O

“ SAN SOU PAP ”



Avec son MOTEUR

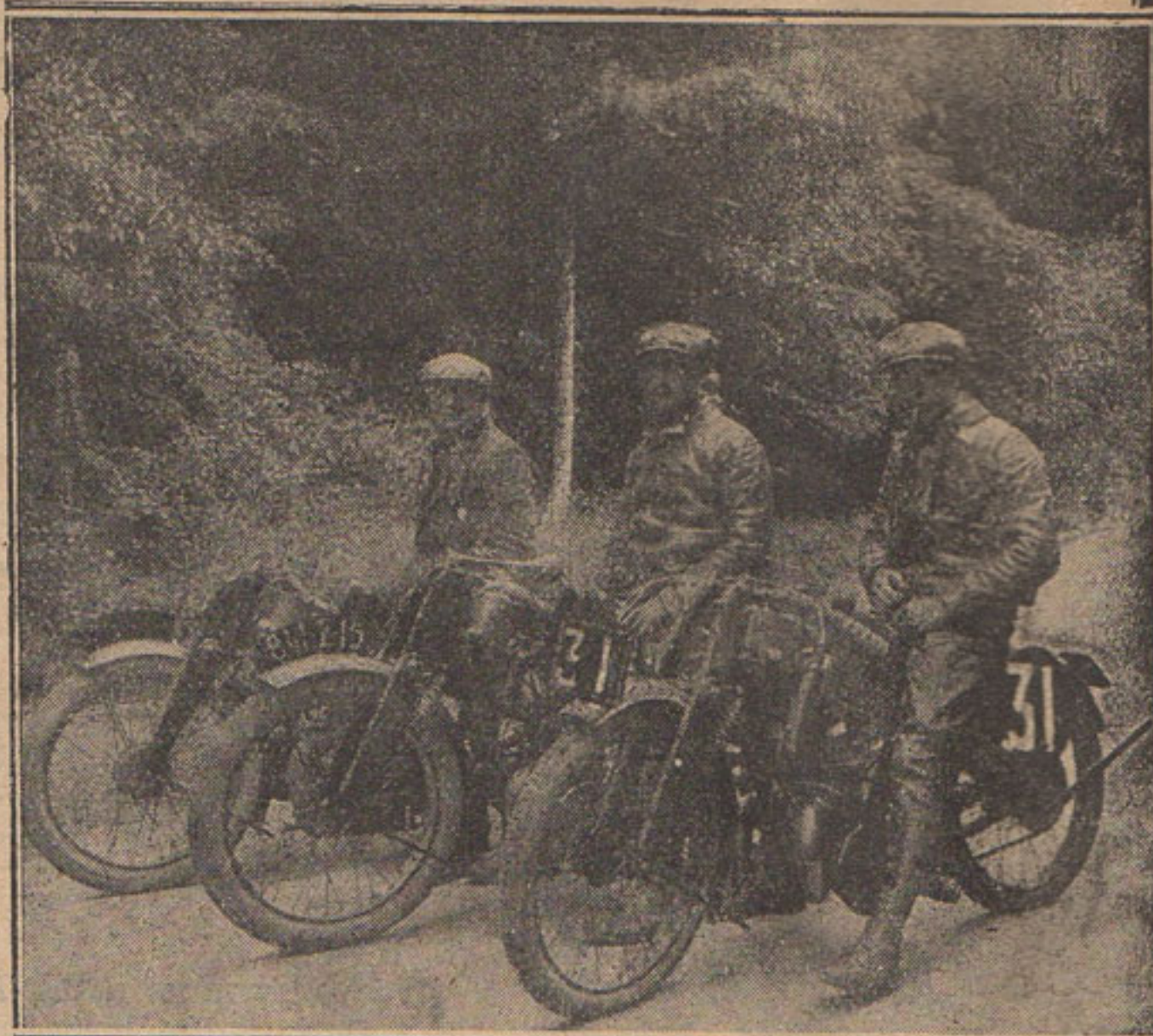
-- se classe **2°** (Catégorie 175 cmc.) --
établissant

LE RECORD DU MONDE
des 12 heures

Catalogue illustré
et Conditions de vente
en 12 mois
envoyés gratuitement
sur demande.

MOTEX

212, BOULEVARD PÉREIRE
PARIS (XVII^e)
(PORTE MAILLOT)



HERMET (550 cmc.), ROUDADOUX (350 cmc.), RENAUD (250 cmc.)

Au BOL D'OR

C. P. ROLÉO

*aligne, au départ, 3 machines en 3 catégories différentes : 250, 350 et 500 cmc.,
AVEC DES MOTEURS DE SÉRIE.
— Elles sont toutes trois à l'arrivée —*

Les Motos

C. P. ROLÉO

*à cadre embouti (modèle déposé), à
- TRIANGULATION INTÉGRALE -
choisissent les plus sévères épreuves pour
affirmer leurs qualités*

ROBUSTESSE - ÉLÉGANCE - SOUPLESSE
*moindre résistance à la marche, la plus
grande stabilité, avantages certains de leur
type de cadre embouti*

:: Demandez le Catalogue ::
aux 200 Agents de la Marque

Établ^{ts} ROLLET et Cie
64, Rue de la Folie-Méricourt, **PARIS** (XI^e)

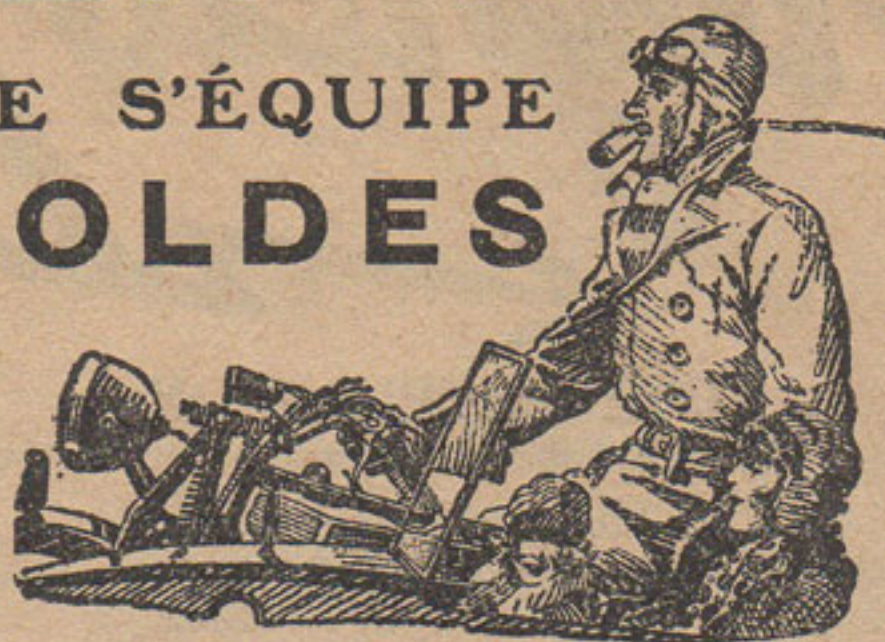
Publicité G. SWEERTS

TOUT POUR LA MOTO

UN VÉRITABLE MOTOCYCLISTE S'ÉQUIPE
AU PALAIS DES SOLDES

41, Av. des Ternes
28, Rue des Acacias

PARIS-17^e Galvani 77-64
Wagram 12-20



Trench coat . . . 220 fr.
Doublé lainage . . . 275 fr.



Ciré cuir et ciré noir . . . 125 fr.
"The Brookland" . . . 150 fr.



Le véritable Pullover anglais.
Depuis . . . 37.50

Lunettes "MOTO"



Lunettes Mica . . . 4.95



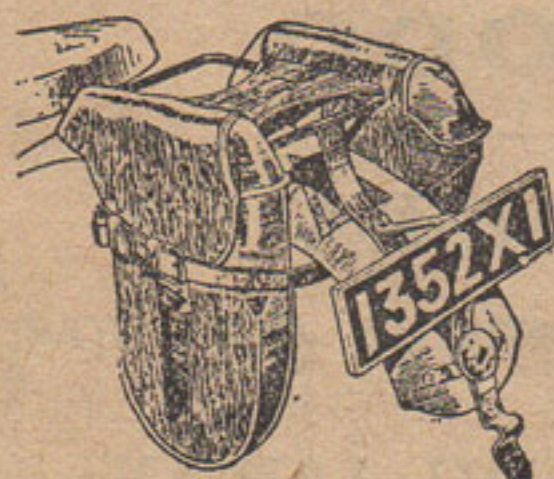
Lunettes verre . . . 6.95



Combinaison de travail . . . 30 fr.
Combinaison américaine, pantalon bretelles . . . 35 fr.



Petit Paletot cuir depuis 150 fr.
Paletot de cuir 3/4, 5 5 fr. ; entier 695 fr.



Sacoche profonde, moto, tout cuir 59 fr.



Casques de course 20 fr.

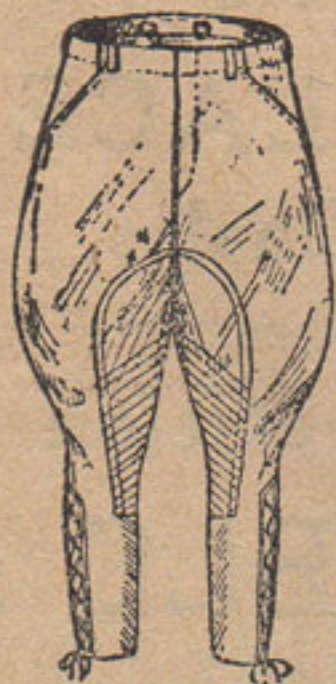


Gants "Derby" 24.50

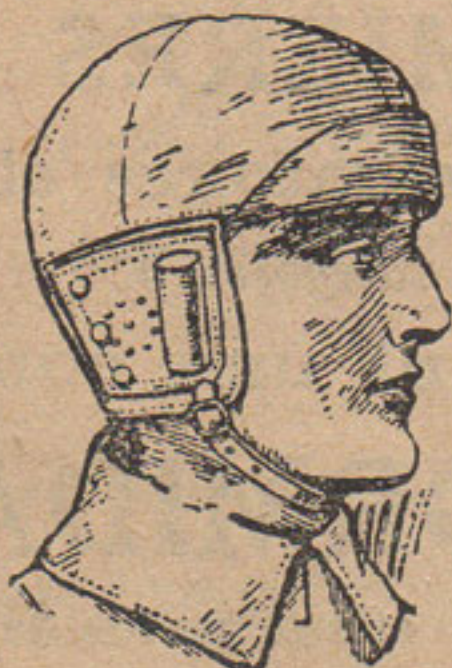
Véritables gants américains, 5 doigts à tirette . . . 29.50



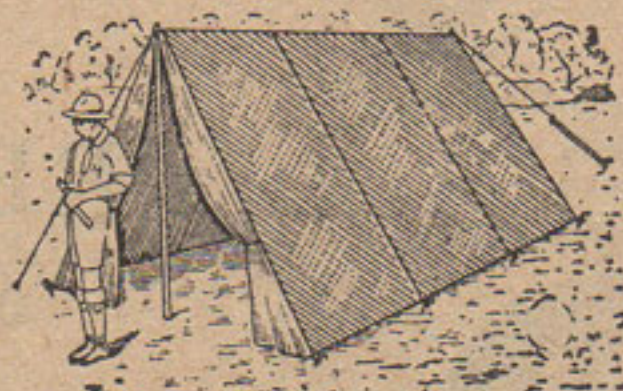
Sacs tyroliens 22.50 et 25 f.



Culottes américaines, cycliste. Depuis . . . 45 fr.



Bonnet de moto, en cuir. Depuis . . . 25 fr.



TENTE INDIVIDUELLE . . . 25 fr.
avec cordages spéciaux. 35 et 45 fr.

AVIS
5 % aux Lecteurs
de **MOTO-REVUE**



BOTTES cuissardes américaines. 95 fr.
Bottillons pour Moto, Depuis . . . 20 fr.



Protège-jambes pour motocyclistes. Depuis . . . 45 fr

AVIS. — Nous n'envoyons que contre mandat seulement. Tout article ne convenant pas sera échangé. Nos prix sont nets, frais de port en sus

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

La Magnéto France

continue
à triompher
partout

COTE de PLANFOY

Toutes les Catégories y sont remportées :

- Cat. 175 cmc. 1^{er} MOREAU sur Automoto.
- 250 cmc. 1^{er} — sur Automoto.
- 350 cmc. 1^{er} FICHTER sur Terrot.
- 500 cmc. 1^{er} BLANC sur Motosacoche.
- 750 cmc. 1^{er} SABATIER sur Kœlher-Escoffier.
- 1.000 cmc. 1^{er} EDDOURA sur Kœlher-Escoffier.

COTE de LIMONEST

- Cat. 350 cmc. 1^{er} ROLLAND sur Terrot.
- 500 cmc. 1^{er} — sur Terrot.
- 1.000 cmc. 1^{er} EDDOURA sur Kœlher-Escoffier.

GRANDS PRIX du M. C. de MARSEILLE (AUTODROME DE MIRAMAS)

- Cat. 350 cmc. 1^{er} DURAND sur Terrot.
- 500 cmc. 1^{er} ROLLAND sur Terrot. Faisant la
meilleure moyenne de la journée (107 kms. 420) et
RECORD DU TOUR à 156 kms. 545 de moyenne.

COTE de LAFFREY

- Cat. 175 cmc. 1^{er} DURAND sur Terrot.
- 350 cmc. 1^{er} ROLLAND sur Terrot.
- 500 cmc. 1^{er} ROLLAND sur Terrot.
- 2^e BETCH sur Magnat-Debon.
- 1.000 cmc. 1^{er} EDDOURA sur Kœlher-Escoffier.

A retenir tout particulièrement le succès éclatant de Eddoura sur sa 1.000 cmc. Kœlher-Escoffier dans les COTES DE PLANFOY, LIMONEST et LAFFREY où il battit le record toutes Catégories Motos, puissamment aidé, on le conçoit, par la MAGNÉTO-FRANCE qui affirme, une fois de plus, sa haute valeur.

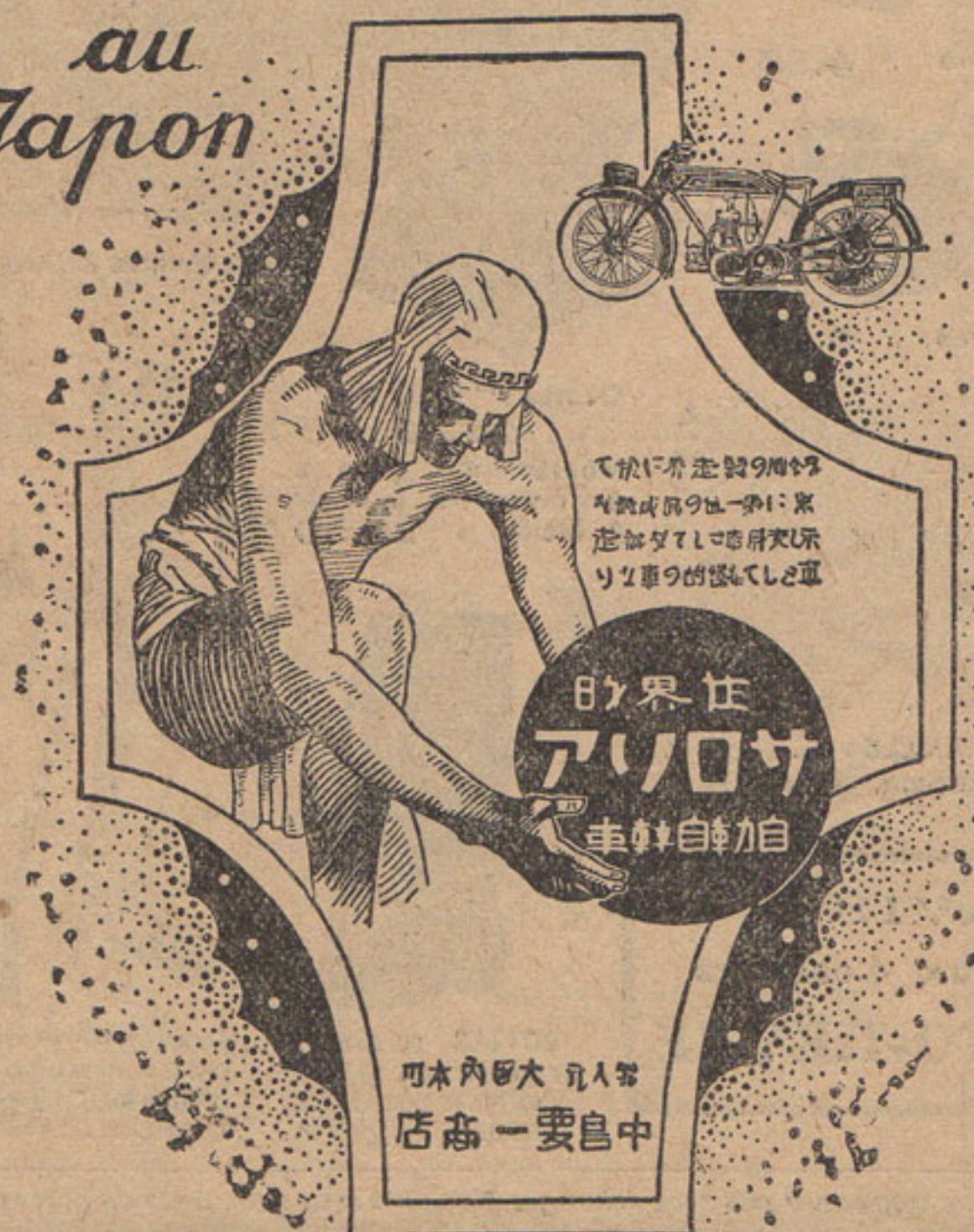
La MAGNÉTO-FRANCE est adoptée par tous les grands champions pour leur assurer des victoires, et par les constructeurs pour garantir la tranquillité de leurs clients.

USINES & BUREAUX : 93, Route d'Heyrieux, à LYON — (Vaudrey 2-84)

Pour PARIS et SEINE : J. BOURCIER, 76, Rue Belgrand, PARIS (20^e) — Tél. : ROQUETTE 53-80

Saroléa

au
Japon



COURSE DE VITESSE SUR PISTE de YODO

SHIMAMURA

Pilote de 16 ans, virtuose des virages
et

CHAMPION DU JAPON

obtient toutes les

PREMIÈRES PLACES

éliminatoires et finales

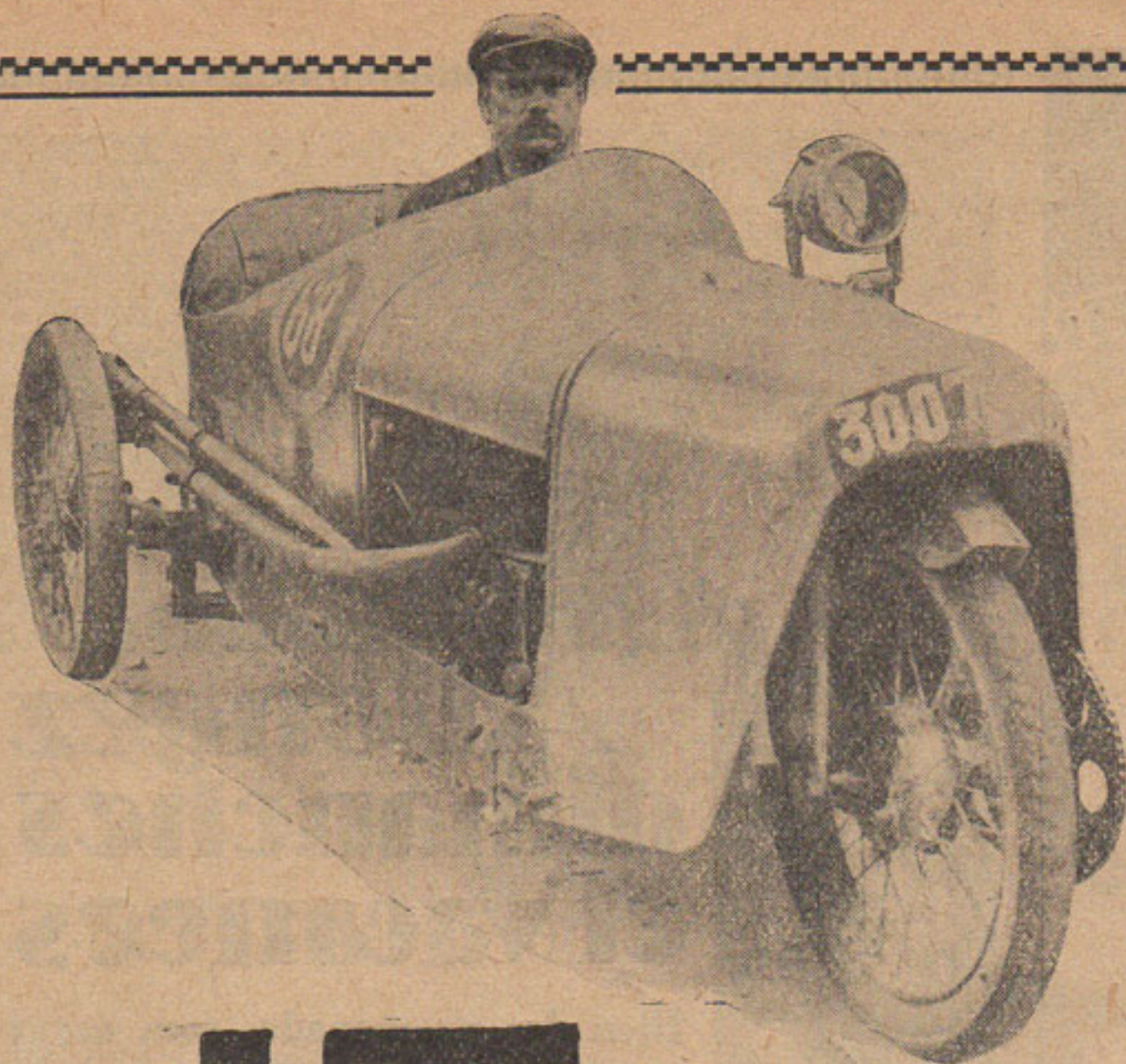
en catégories 350 et 500 cmc.

devant une compétition

:- FORMIDABLE :-

et sur motos de série

Maison SAROLÉA, Sté A^{me}, HERSTAL



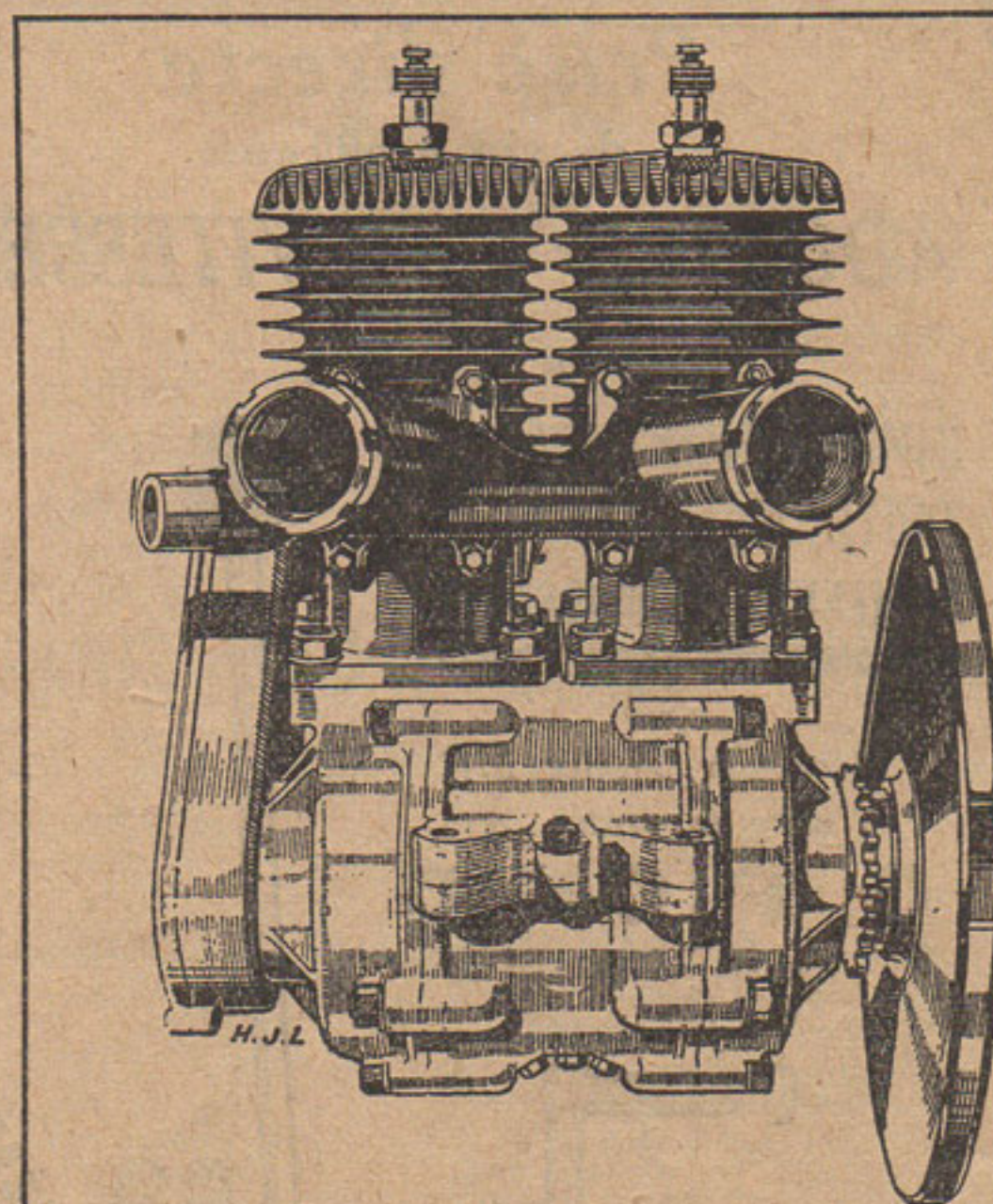
*Seul Villard ose
s'engager en
catégorie 350 cmc.
cyclecar, et
sûr de son véhicule
confie sa chance au*

HARRISSARD

MOTEUR

2 CYLINDRES — 2 TEMPS

*qui le mène
victorieusement au
but,
tirant 470 kilogs
dans
les cols pyrénéens*

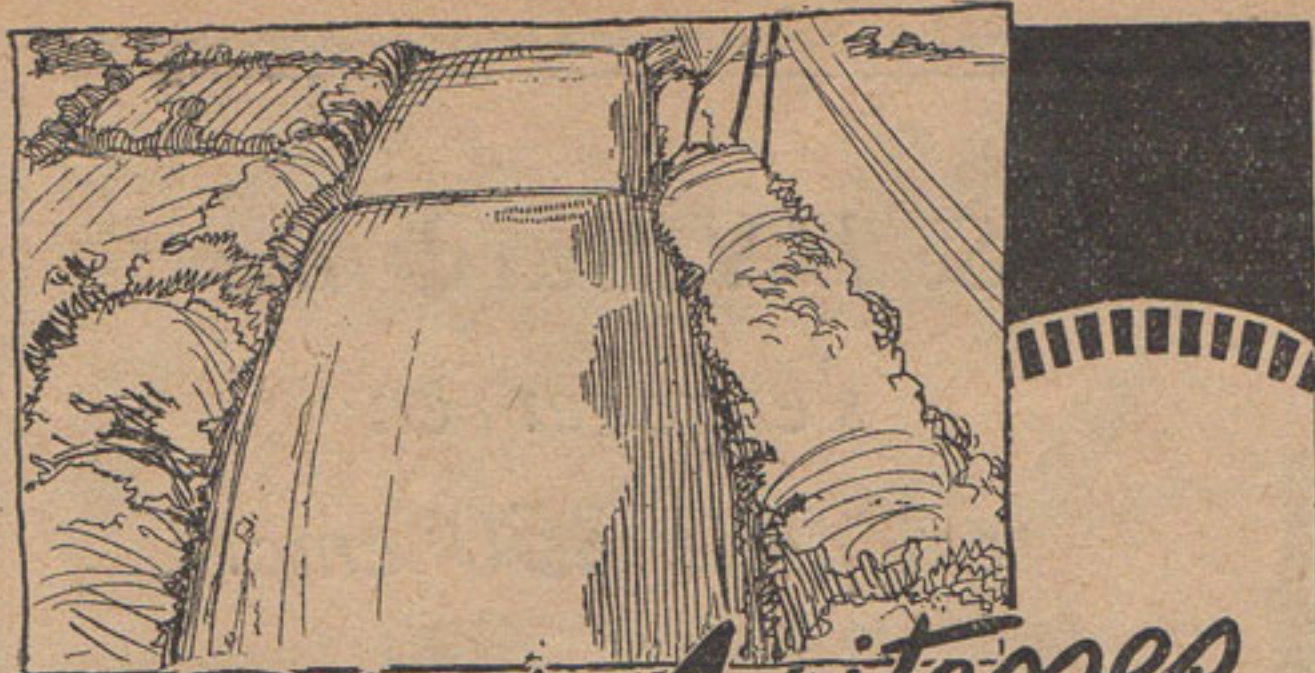


250 cmc. — 350 cmc. — 500 cmc.

Établissements Georges HARRISSARD & Cie

Téléphone : ASNIÈRES 884

33, Rue G.-H.-Marsaud, GENNEVILLIERS (Seine)



La boîte 4 vitesses C. Picard supprime les côtes

VOUS DEVEZ la faire
MONTER sur votre MOTO,
sur laquelle elle se
POSERA FACILEMENT
SANS MODIFIER le CADRE

Pour votre Moto en
Prise directe

de 175 à 500 cmc.

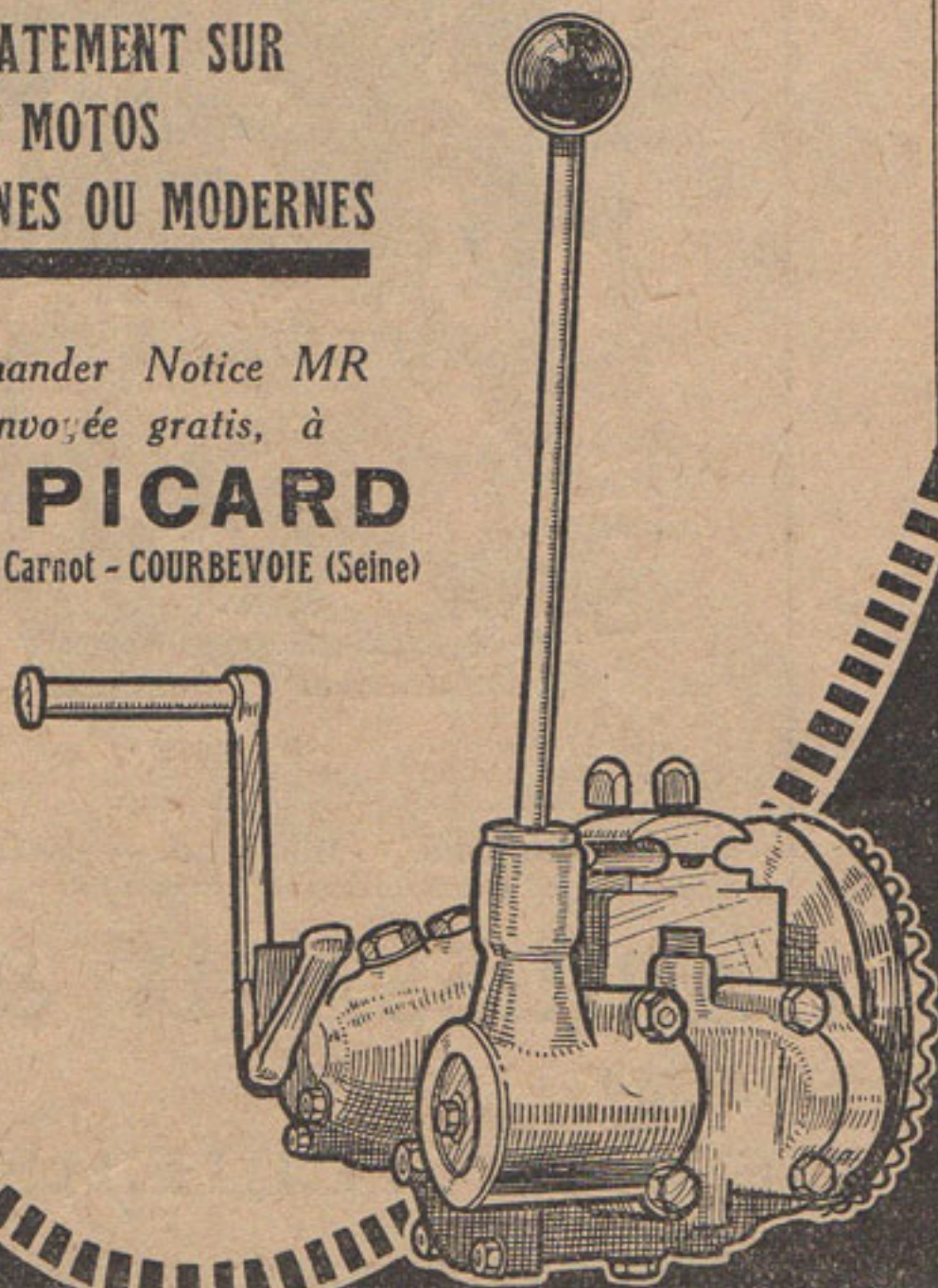
ADOPTER notre type 2 VITESSES

qui s'applique

IMMÉDIATEMENT SUR
TOUTES MOTOS
ANCIENNES OU MODERNES

Demander Notice MR
envoyée gratis, à

C. PICARD
26, Rue Carnot - COURBEVOIE (Seine)



P. & G. SWEERTS



Allongez dimanches et vacances

Bien des promenades sont écour-
tées, bien des parcours de nuit sont
désagréables, parce qu'il manque
à votre moto l'éclairage puissant
qui vous permettrait de rouler vite
et sûrement.

L'Éclairage Électrique sans accus
RADIOS-MOTO, employé en course
pour sa puissance et sa sûreté, rend
nettement lisibles, à 280 mètres, les
petits caractères d'un journal.

Constitué d'une dynamo actionnée
par le pneu arrière et d'un projec-
teur parabolique très étudié, l'É-
clairage Électrique RADIOS-MOTO
est indé réglable, étanche, simple.
Votre fournisseur le monte, en
quelques minutes, sur n'importe
quelle machine.

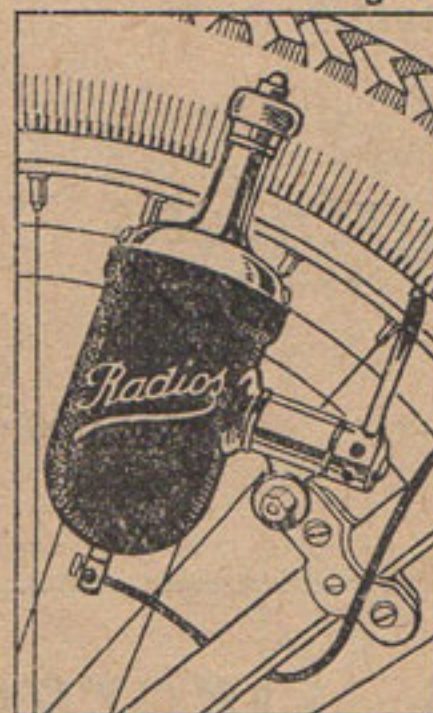
Trois modèles

Il n'existe qu'une seule dynamo fournissant
un courant 6 volts, mais trois combi-
naisons sont possibles, dont l'une comprend
un éclairage route, un éclairage veilleuse-
code, un feu arrière, une balladeuse. La
combinaison la plus simple (éclairage route)
revient à 320 fr.; la plus complète à 442 fr.

Notice descriptive gratuite

Demandez-la : Vous y trouverez tous rensei-
gnements relatifs à nos équipements pour
motos ou vélos et à notre lampe de
poche "LUCIFER" à dynamo, fonc-
tionnant sans pile. Vous recevrez
aussi la liste de nos agents.

GÉO ARANDEL



Ce croquis montre l'en-
trainement de la dynamo
par le pneu arrière : une
manette à manœuvrer et
c'est tout.

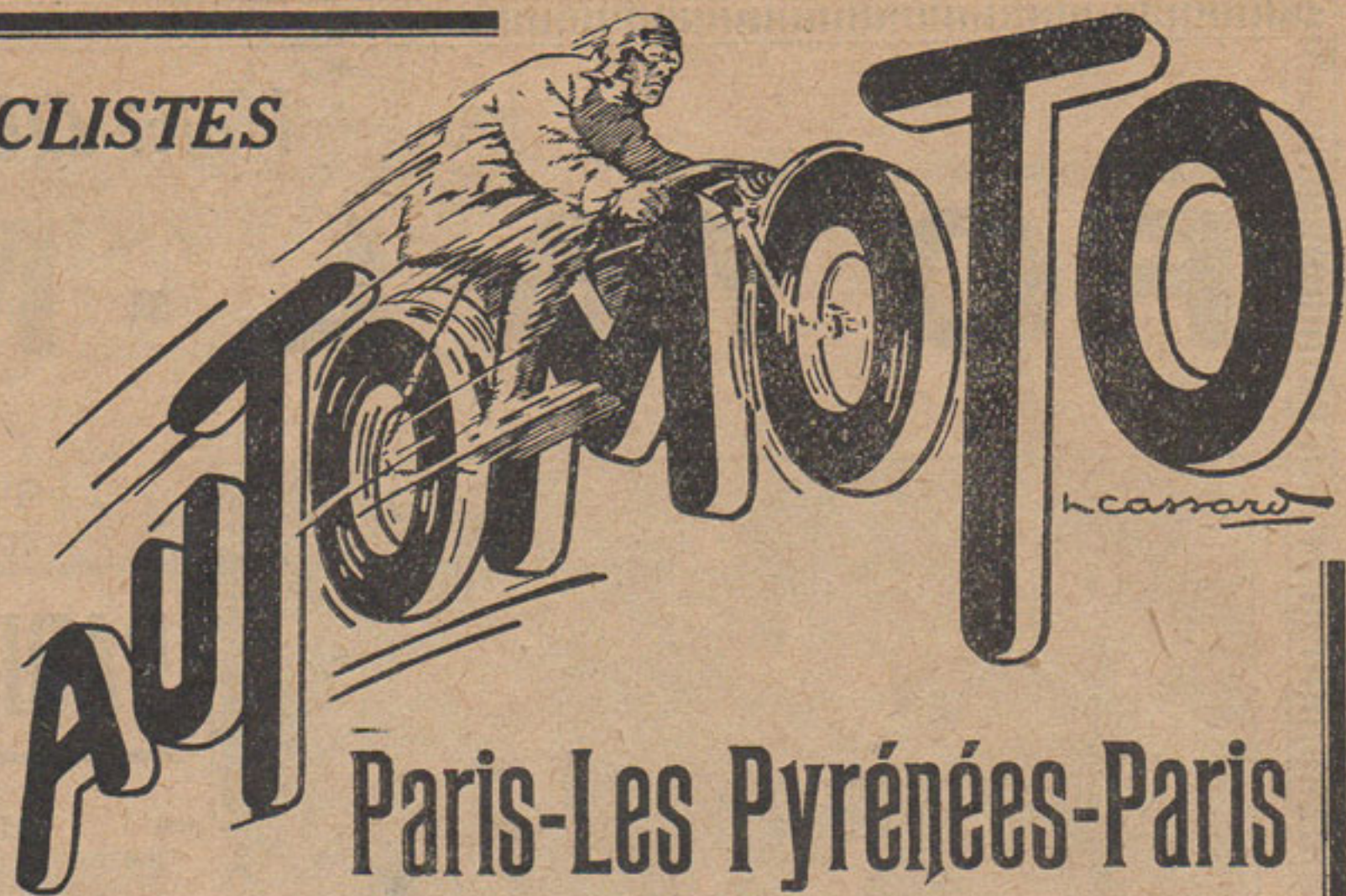
**ECLAIRAGES
ELECTRIQUES
RADIOS**
(LUCIFER)

POUR MOTOS & VÉLOS

18, Rue Denfert-Rochereau
BELLEGARDE
(AIN)

23

EN COURSES MOTOCYCLISTES
 COMME EN
 COURSES CYCLISTES



1^{er}

Paris-Les Pyrénées-Paris

Catégories 250 cmc.

1^{ers} ex æquo :
BONNEL & DOUET
 sur

AUTOMOTO

VAINQUEURS DE LA COUPE
 DES PYRÉNÉES (Groupe bleu)

Avant les vacances, réclamez le Catalogue MOTOS AUTOMOTO

152, AVENUE MALAKOFF
 -:- PARIS (16^e) -:-

CELOR

LUXÉ

L'HUILE

ADOPTÉE par les INITIÉS

LA MARQUE DE CONFIANCE QUI LIVRE
 AVEC UN BULLETIN D'ANALYSE GARANTIE

HUILERIE CENTRALE

PRODUCTEURS - RAFFINEURS

St-OUEN (Seine)

D.S.

500 cmc. Tourisme

qui ne prend part qu'aux Concours
 d'Endurance et de Régularité
 confirme ses succès de la Coupe de
 l'Armistice et des Six Jours d'Hiver
 dans

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

Une D.S. au départ, **Petit** (amateur)
 Une D.S. à l'arrivée (sans pénalisation)

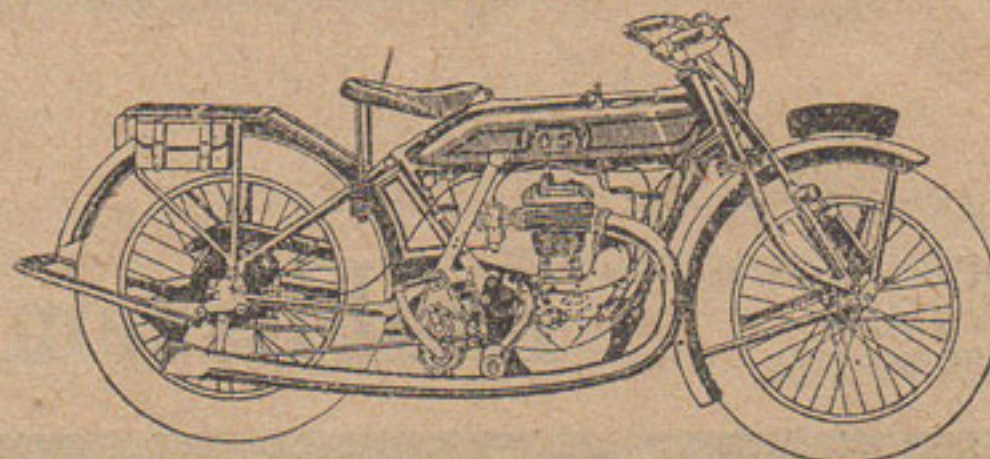
Stock énorme de Pièces détachées
 pour Motos Harley et Indian

Établ^{es} **MALTERRE Frères**

(Ing. A. et M.)

13, r. Elscornet, PARIS (11^e)
 Usines à MONTREUIL-s-BOIS

Catalogue
 gratuit
 sur demande

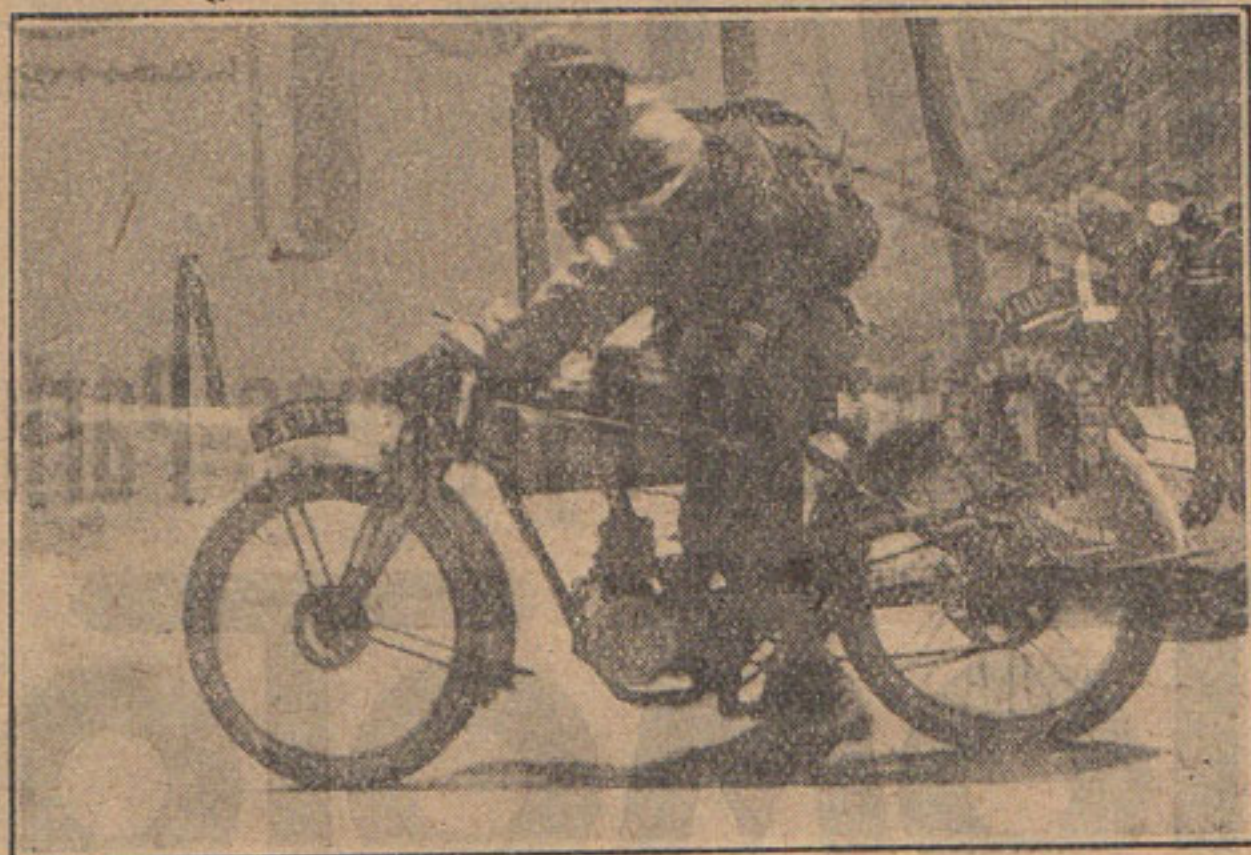


Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

IX

Voici *DUBOS*, le pilote de la

ROYAL-MOTO



DUBOS sur Royal-Moto

qui fit, avec sa vaillante petite 175 cmc. sport, une course magnifique dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

provoquant l'admiration de tous les connaisseurs au long du parcours.

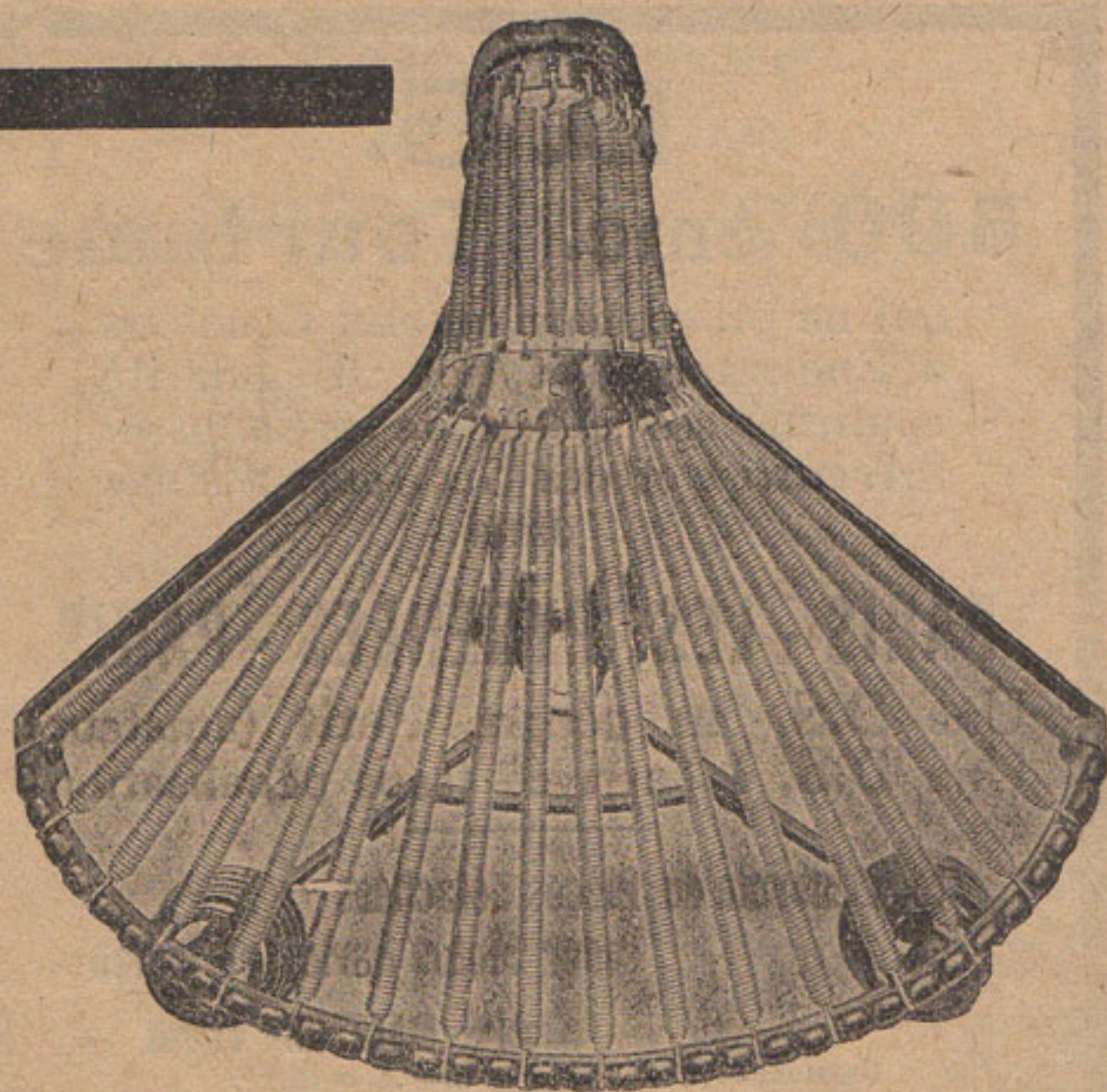
UNE MÉDAILLE DE VERMEIL

pas le moindre ennui mécanique, pas le moindre changement de pièces

Machine de série

ROYAL-MOTO

70, Avenue de la Grande-Armée, 70
PARIS (17^e)



RIEN...

N'ÉTANT PLUS SOUPLE
QU'UN RESSORT.....

RIEN...

N'EST PLUS SOUPLE
QUE LA CÉLÈBRE...

Selle "TERRY"

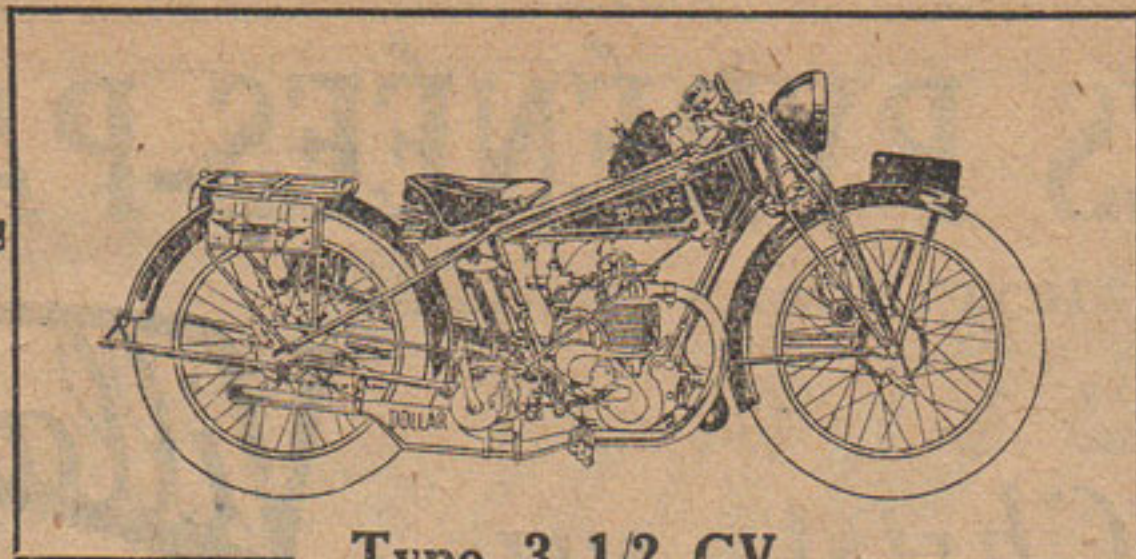
== Tout en Ressorts ==

**SUPREME
CONFORT**

CATALOGUE ILLUSTRÉ
FRANCO
SUR DEMANDE

Établissements DELLHEIM

39, Avenue du Roule
NEUILLY - SUR - SEINE
(Seine)



Type 3 1/2 CV.

Sport - Confort — Selle Confort — Pneus Ballon : Fr. 5.475

DOLLAR

augmentant sa fabrication, doit agrandir ses ateliers et construit **UNE USINE MODERNE** dotée de l'outillage le plus perfectionné, dont l'ouverture aura lieu le 1^{er} Janvier -:- prochain, et où tous ses Agents et Clients seront les bienvenus : -:-

Acheteurs ...

dans votre intérêt vous devez arrêter votre choix sur une motocyclette conçue et construite par des industriels spécialistes qui, seuls, peuvent

vous donner satisfaction

DOLLAR

vient à nouveau de prouver la valeur et la qualité de sa fabrication, par son récent et éclatant succès dans l'épreuve

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

“Clech” sur DOLLAR 4 1/2 CV., Huile Kervoline, Bougie Nerka, a parcouru les 2.500 kms. de l'épreuve, avec une motocyclette **strictement de série**, sans aucun point de pénalisation, après s'être joué de la moyenne de 40 kms. à l'heure imposée sur un aussi long et difficile itinéraire.

Les cols d'Aubisque, d'Aspin et en particulier le col du Tourmalet, tous réputés par leur parcours pénible, ont été gravis aisément par Clech, en totalisant le maximum de points.

Sur 17 concurrents au départ, catégorie 350 cmc, **deux seuls**, dont Clech, arrivent au but sans pénalisation, et au classement général, Clech se classe dans sa catégorie.

1^{er} avec Médaille d'Or

Achetez donc au comptant ou à crédit, l'un de nos modèles Sport ou Touriste Types 1 3/4 CV. — 2 1/2 CV. — 3 1/2 CV. — 4 1/2 CV.

**USINES ET BUREAUX : 5 et 7, Avenue de la Liberté, 5 et 7 — CHARENTON
MAGASIN D'EXPOSITION : 160, Rue de la Pompe, PARIS**

La machine gagnante, montée par Clech, sera exposée 160, Rue de la Pompe.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1927

TRICYCLECARS 350 cmc.

1^{er}
=

Christ sur

Villard

EN 1925

*certains disaient, après la vic-
-- toire de VILLARD, --
c'est un HASARD, ça n'est
- pas prêt d'être REFAIT. -*

EN 1927

1^{er} = un VILLARD Sport
au départ - - -
un VILLARD Sport
à l'arrivée !!... - -

le VILLARD grand sport de Christ transportait près de 1 kil. 400 au cmc.

Sportifs qui désirez prendre part aux épreuves avec le minimum de frais, voilà
: : : : : l'engin de vos succès futurs : : : : :

AUTOS VILLARD, 161 bis, Boulevard Voltaire — ASNIÈRES (Seine)

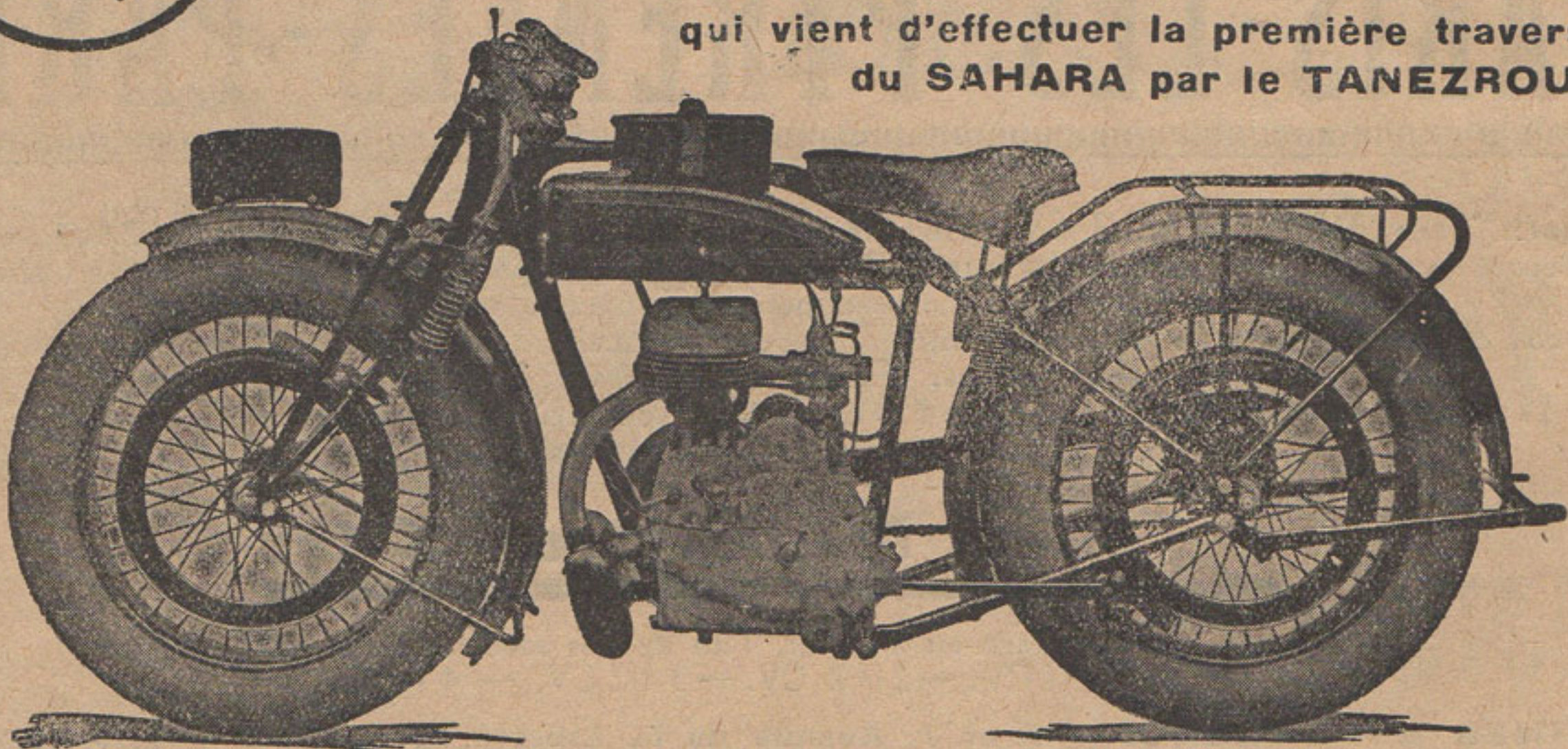


La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

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

LA MOTO 350 cc. à soupapes latérales M. 70
à 5.500 fr.

qui vient d'effectuer la première traversée
du SAHARA par le TANEZROUF



BOL D'OR 1927. — 1^o L'EMPEREUR F.N. 350 cc. battent toutes catégories
et tous les records précédents : 1.698 km,084



— donne, chaque dimanche, des preuves —
nouvelles de la supériorité de sa construction

10 JUILLET 1927

Meeting de DIEPPE	1^{ers}	COULON (250-350 cmc.) JULLIEN (500 cmc.)
Côte de S ^t -ALBAN	1^{er}	HUZEL (250 cmc.)
Course de Régularité de la MOSELLE	1^{er}	KRIENCKE (350 cmc.)
Circuit d'Été à TOULOUSE	1^{er}	VIÉ (250 cmc.)

14 JUILLET 1927

Côte de DOULLENS	1^{er}	COULON (250-350 cmc.)
----------------------------	-----------------------	------------------------------

17 JUILLET 1927

Côte de la BARAQUE	1^{ers}	HUZEL (250 cmc.) LIPMAN (350 cmc.) PERROTIN (750 cmc.)
------------------------------	------------------------	---

24 JUILLET 1927

Côte du BALLON d'ALSACE	1^{ers}	DURAND (250 cmc.) PERROTIN (350 cmc.) ROLLAND (500 cmc.)
Côte du Mont REVEST à TOULON	1^{er}	OLIVIER (750 cmc.)
Meeting de CALAIS	1^{er}	COULON (250-350 cmc.)

Meilleur temps toutes Catégories

Tous sur Motos TERROT

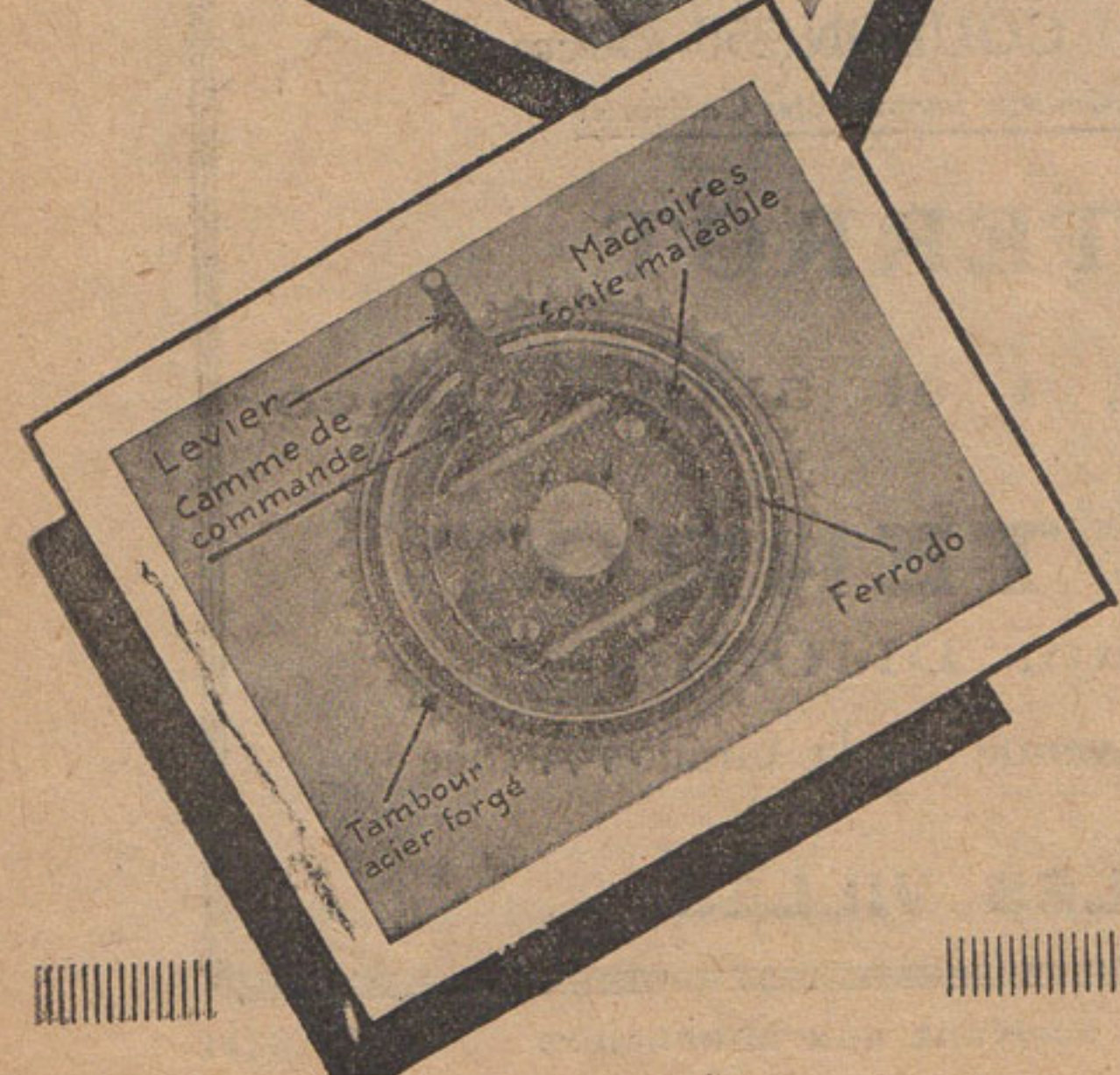
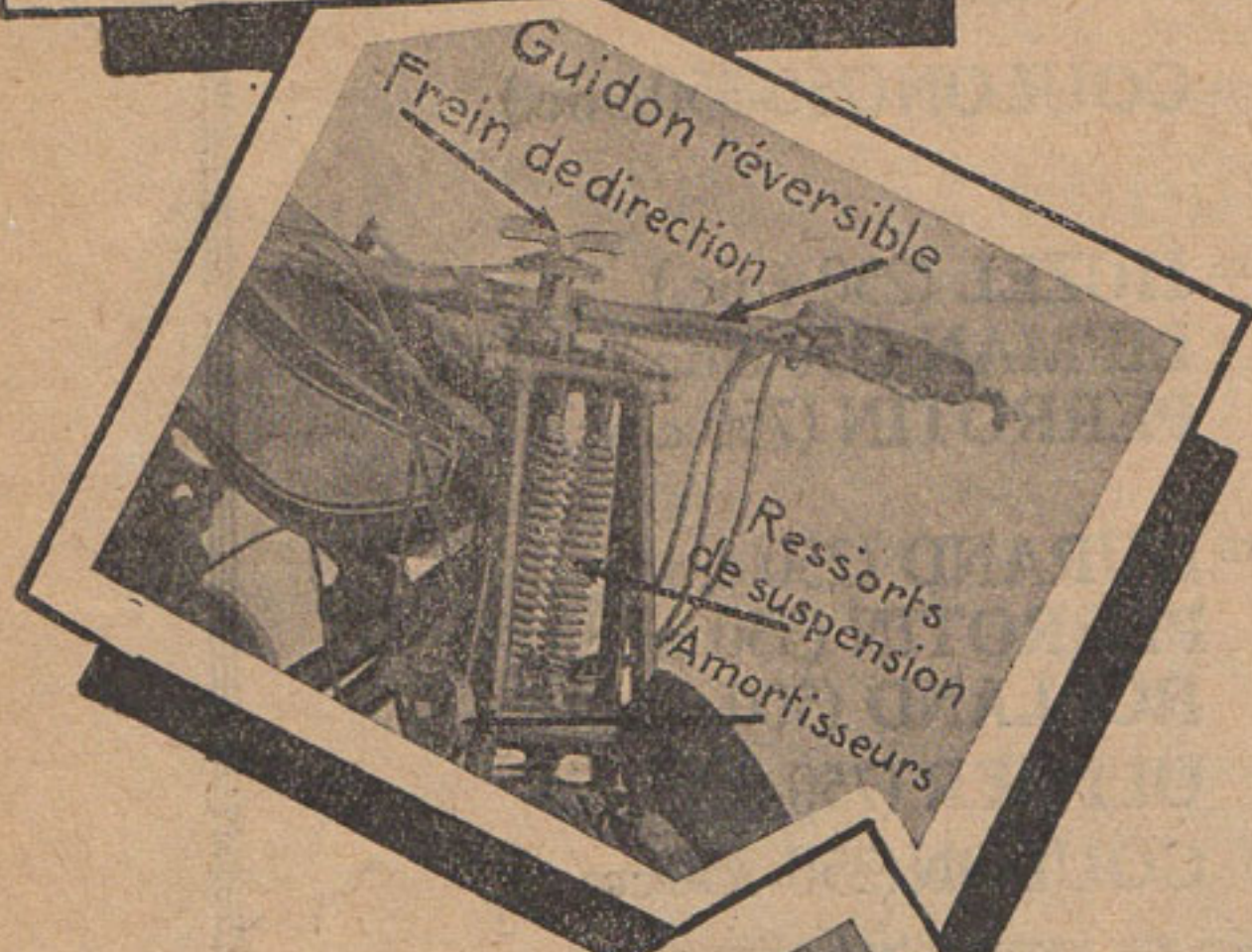
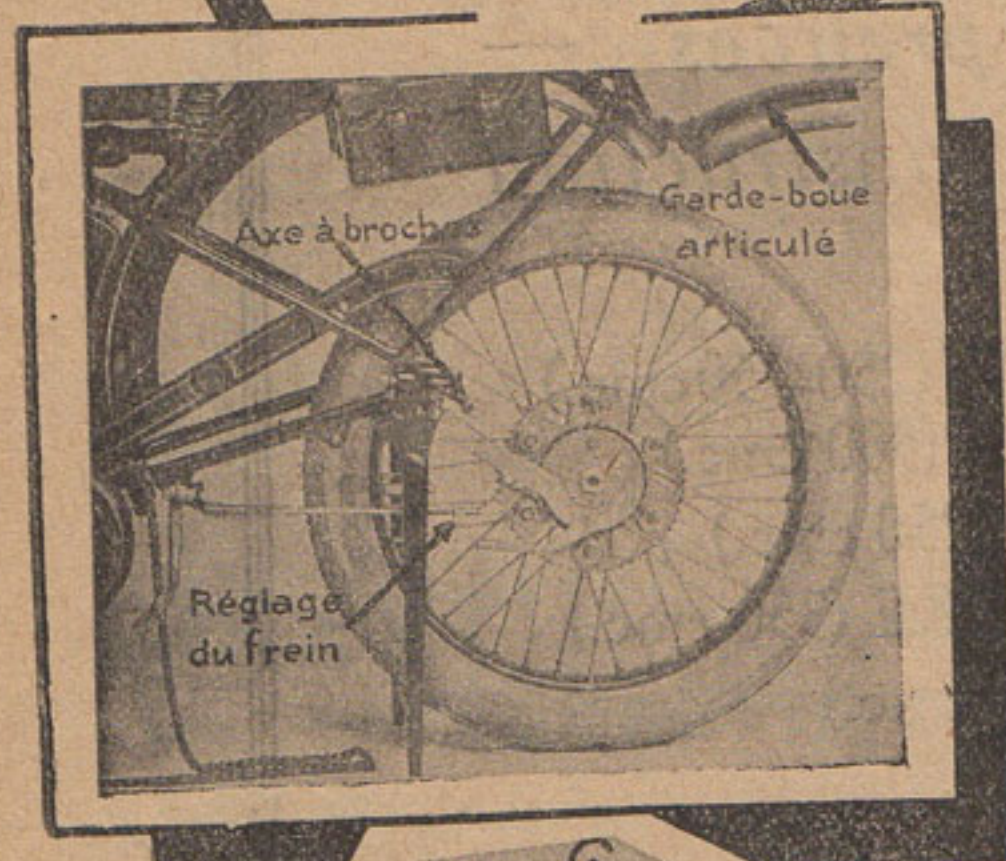
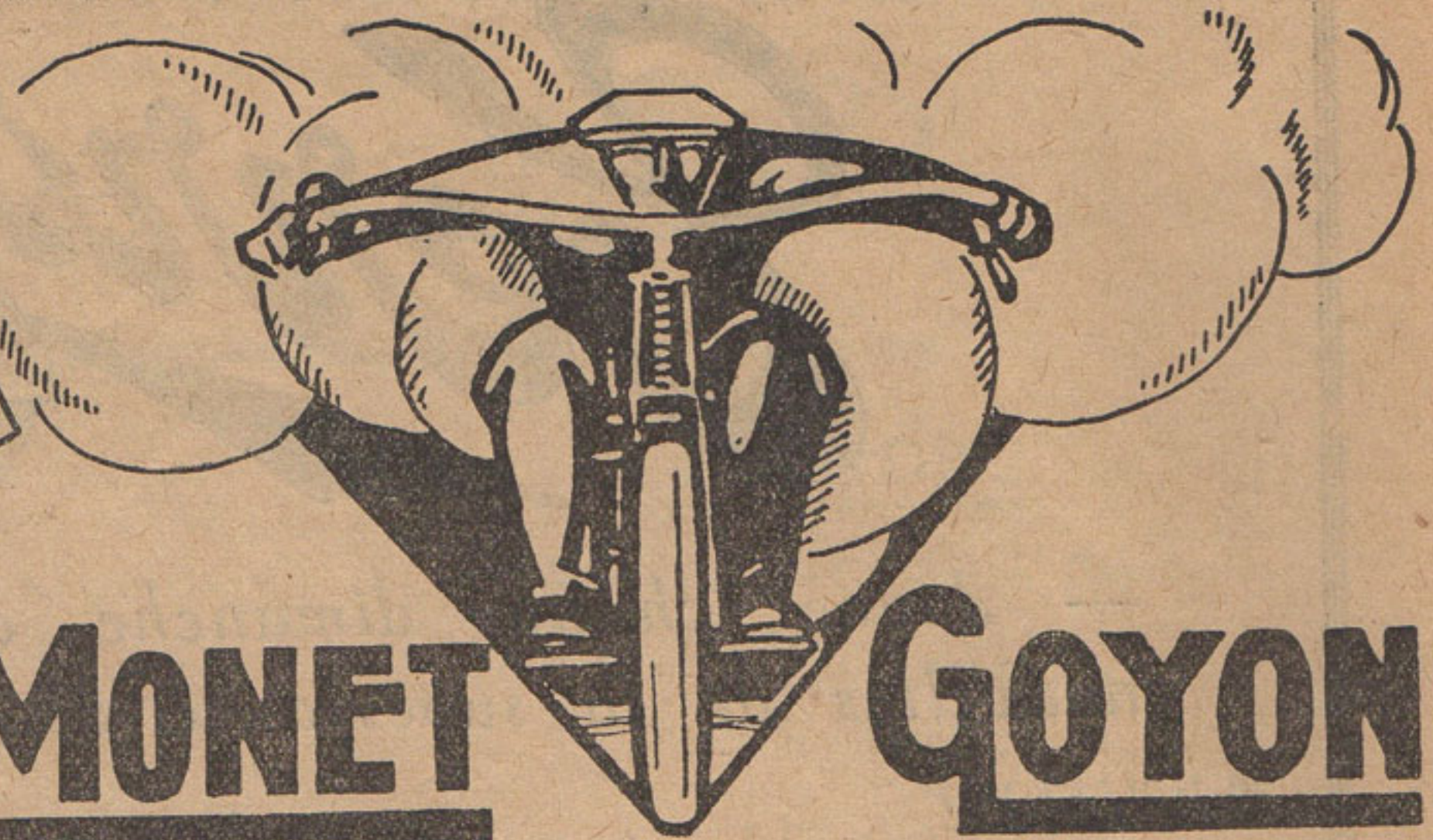
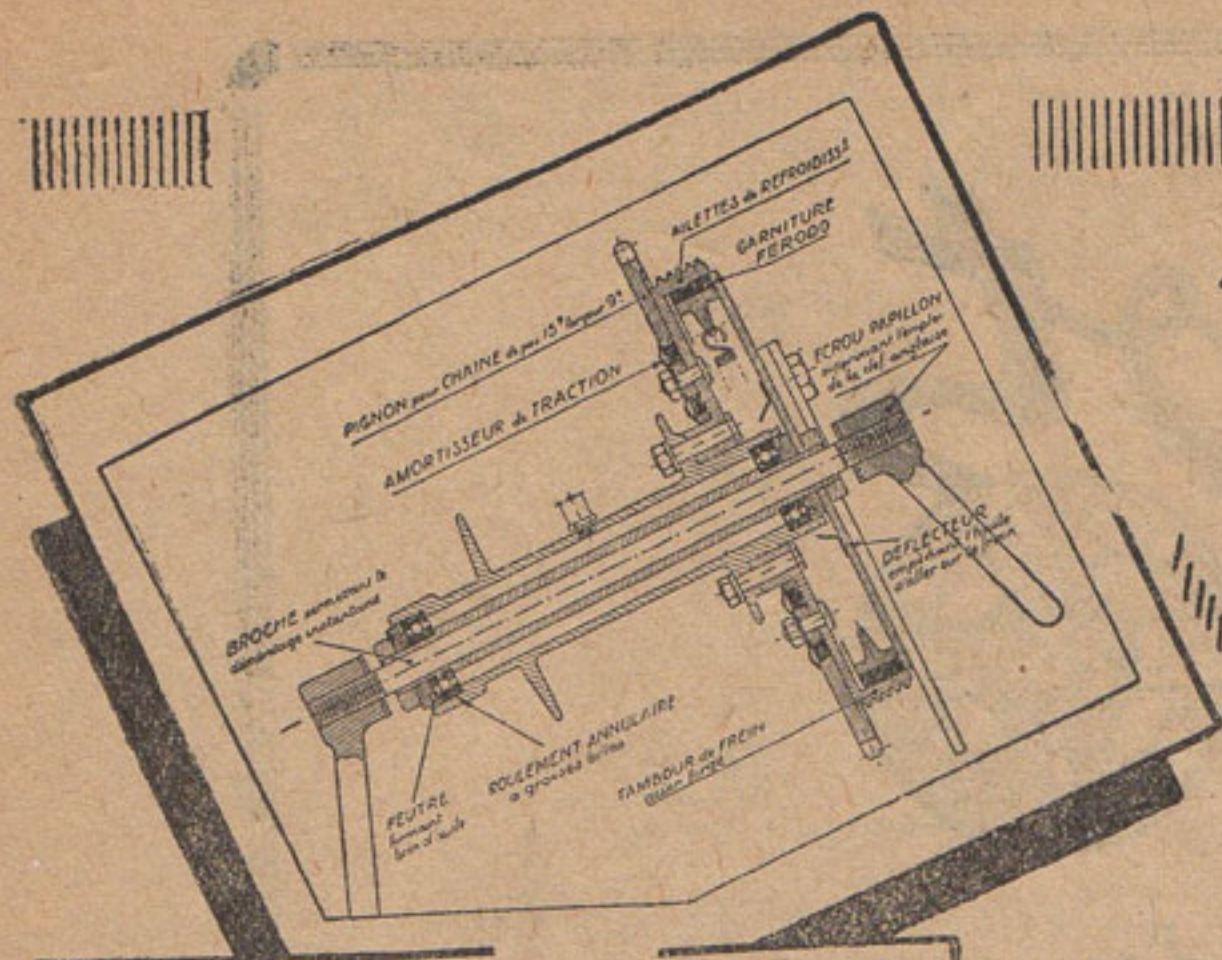
Catalogue de nos Modèles 2, 3, 4 et 5 CV, franco

Établissements TERROT

2, Rue André-Colomban, DIJON

MAGASIN DE VENTE A PARIS :- 30, Avenue de la Grande-Armée

AGENTS DANS TOUTES LES VILLES



MONET GOYON

Présentent quelques-uns des AVANTAGES DE LEUR CONSTRUCTION

FOURCHE avec **AMORTISSEURS** permettant l'emploi des **CONFORTS** 700x100 ou les 715x115 (les Bielles supérieures des gros modèles sont rigides). - **GUIDON** sport ou touriste, réglables. - **FREIN** de **DIRECTION**.

LE GARDE-BOUE arrière comporte un dispositif de charnières qui permet de libérer la roue, sans dégonfler le pneu, ni soulever la machine. **LE DÉMONTAGE DE LA ROUE** se fait instantanément sans dérégler le frein ni démonter la chaîne.

FREINS du type automobile, à segments intérieurs garnis de ferodo, réglables par simple écrou molleté. - Larges tambours en acier forgé de 200^m/_m de diamètre avec ailettes de refroidissement. Ils assurent un freinage énergique, donnant des arrêts courts à toutes allures, permettant ainsi des moyennes élevées avec une complète sécurité de conduite.

MOYEUX en acier forgé à bain d'huile comportant deux roulements à grosses billes, pratiquement indé réglables. - **PIGNON** pour chaîne de 10^m/_m supprimant totalement l'usure. **AXES A BROCHES** à écrous papillons de grandes dimensions permettant le démontage de la roue sans l'aide d'aucun outil.

CADRE surbaissé, à double tube à l'avant, spécialement renforcé. **MOTEUR VILLIERS**, 2 temps. - **M. A. G.**, 4 temps, graissés à la Kervoline.

CONFORTABLES

RAPIDES
et
SURES

PRATIQUES

ROBUSTES

Toutes ces particularités caractérisent une **CONSTRUCTION SUPÉRIEURE** - dont vous aurez toujours - **ENTIÈRE SATISFACTION**

MONET & GOYON 57, Rue du Pavillon, 57
MACON (S.-et-L.)

M. GRIMAUD, O. I. ◊
et
CAMILLE LACOME
Directeurs-Fondateurs

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ
5, rue Saint-Augustin, 5
PARIS (2^e Arrondissement)
TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81
 { CENTRAL 68-32

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :
"MOTO-REVUE"
5, Rue St-Augustin
PARIS

Un bel exemple de régularité

Dans le Grand Prix Suisse, trois motos de 175 cmc. terminèrent à une longueur l'une de l'autre. C'est bien une arrivée dans un mouchoir et est une marque de la précision d'usinage. Le temps est fini des moteurs dont les uns donnaient des résultats exceptionnels pendant que les autres n'étaient que des clous, par suite de différences dans l'usinage ou dans l'assemblage. Grâce à la minutie et à la précision des méthodes de production, on arrive à livrer des moteurs qui donnent des résultats absolument constants et identiques

Deux cylindres deux temps

Un deux cylindres deux temps, à cylindres côte à côte a le couple d'un quatre cylindres quatre temps et cela avec un minimum de complication. On sait combien la Scott est appréciée en Angleterre, et les succès remportés chez nous par le Harissard, sans parler de moteurs de cyclecars comme le Sicam de Violet, le Françon, l'Acher et *tutti quanti*. En Angleterre, vient de voir le jour une nouvelle moto 500 cmc., équipée d'un moteur de ce type. Elle s'appelle la W. et G. L'alésage est de 67 mm., la course de 70 mm. Elle peut dépasser le 110. La consommation ne dépasse pas 4 litres aux 100 km. Le refroidissement se fait par air.

Ce que nous devrions faire en France

Les Anglais ont organisé un concours de cyclecars de livraison. Il est certain que le sidecar ou le tricar permettent aux commerçants de transporter leurs marchandises à un prix extrêmement réduit et qu'ils se prêtent à de multiples usages. Aussi convient-il d'attirer l'attention du public sur ces véhicules en organisant des tournées de démonstration et des épreuves d'endurance, étudiées spécialement pour mettre leurs qualités en valeur. Ils sont déjà en très grand nombre à Paris, mais il y en a beaucoup moins en province où ils seraient plus utiles encore. Il y a là une utile propagande à faire.

Usure des Pneus

Rien n'est plus variable que l'usure des pneumatiques. La

même marque, le même type, la même section montés sur des machines de poids, de puissance et de vitesse équivalentes feront un usage très variable. On trouve aussi souvent que d'un pneu à un autre, de la même marque, il y a des différences de kilométrage considérables.

Il est très difficile assurément de maintenir une qualité de pneumatique rigoureusement constante. De même que le vin d'un cru varie d'une récolte à l'autre, de même les produits végétaux employés pour la manufacture des pneumatiques n'ont pas des caractéristiques absolument constantes et les qualités de la gomme peuvent présenter des différences très sensibles. On sait aussi qu'un pneu trop frais a une gomme trop molle et qu'au contraire, un pneu trop vieux a une gomme sèche qui se fendille et adhère mal à la carcasse. C'est pourquoi il faut éviter de se servir immédiatement d'un pneu regommé. Les fabricants de pneus surveillent leurs dépôts de pneus de telle sorte que les stocks soient assez vieux, mais pas trop. Lorsqu'un stock dépasse une certaine date, il est vendu au rabais à des soldeurs. Ces pneus sont d'ailleurs encore très bons, mais le fabricant aime mieux pêcher par excès de précaution.

D'autres causes, indépendantes du conducteur de la machine, sont la température et l'état des routes. Si vous roulez à Paris ou dans les environs de Paris sur des pavés de bois, de l'asphalte ou du monolastic, vous userez infiniment moins de pneus que sur les routes bretonnes ou sur celles du Massif Central. Sur une route cahoteuse, où la roue quitte à chaque instant le sol, l'usure atteindra son maximum. L'été, par les fortes chaleurs, on verra les pneus fondre à vue d'œil.

Trop de conducteurs ne tiennent aucun compte des recommandations des fabricants pour les pressions de gonflage et ils ont le plus grand tort. Si vos pneus sont trop gonflés, la gomme sera rapidement râpée. Si, au contraire, la pression est insuffisante, c'est par la carcasse qu'ils périront.

La route lumineuse

Un ingénieur, américain naturellement, déclare qu'à l'avenir nos maisons ne seront ni de pierre, ni de bois, ni de briques, mais de matériaux synthétiques. Il prévoit que l'éclairage en

SOMMAIRE

N^o 230 — Samedi 6 Août 1927

Les péripéties de l'épreuve. Photos de Paris-les Pyrénées-Paris	441
Par-ci, par-là. Quelques échos	442
Mesures élémentaires de sécurité	443
Nos visites: Chez D.S. Maletierre	445
Essai d'un sidecar Harlette 175 cmc.....	447
Le graissage des moteurs ..	449
Le Sport de la Semaine...	452
Paris-les Pyrénées-Paris. Les à-côtés de l'épreuve. — Les incidents de route, etc.	454

sera fourni par des substances qui absorberont le jour la lumière qu'elles restitueront la nuit. Ce seraient les peintures qui seraient lumineuses. On aurait ainsi une lumière extrêmement diffusée qui ne fatiguerait pas du tout la vue tout en ayant une puissance éclairante considérable. Ce même ingénieur prévoit aussi que les routes seront lumineuses parce que leur revêtement sera constitué par des matériaux possédant également le pouvoir d'absorber et de restituer la lumière.

Tant que nous devons avoir des phares, nous ne pourrions éviter l'éblouissement de notre prochain, qu'en nous condamnant nous-mêmes à une dangereuse obscurité ou en réduisant notre éclairage à un pinceau lumineux qui nous permet de nous diriger dans les ténèbres, comme les tentacules d'un poisson des abîmes, ou bien à une nappe lumineuse qui rase le sol. Si nous teintons les rayons, notre œil est ainsi fait que son acuité visuelle s'en trouve notablement réduite. Bref, le problème est hérissé de difficultés.

Paris-les Pyrénées-Paris

Notre grande épreuve, organisée avec le précieux concours au *Petit Parisien*, a remporté un succès considérable, malgré la crise commerciale actuelle et c'est la preuve de sa valeur. L'organisation, et cela n'est pas surprenant si on considère l'expérience que nous avons pu amasser au cours des précédentes années, n'a rien laissé à désirer. Quand on songe

qu'une moto 175 cmc. ou qu'un cyclecar 350 cmc. sont capables de franchir les cols pyrénéens, il y a bien lieu d'être stupéfait et de reconnaître les énormes progrès accomplis par notre industrie.

Analysez les échecs et vous verrez qu'ils ne sont imputables ni aux hommes ni aux machines, mais simplement à des accidents ou à des incidents de route absolument fortuits. Perdre une heure n'est rien pour un touriste, mais pour un concurrent de Paris-les Pyrénées-Paris cela représente l'élimination et l'anéantissement de ses espoirs. Il faut donc conclure que toutes les machines engagées dans Paris-les Pyrénées-Paris sont capables de triompher des plus grandes difficultés et de se jouer des routes les plus difficiles. Et ce qu'il faut affirmer, c'est qu'il ne s'agit nullement de machines spéciales, mais de machines de série et dont la plupart étaient loin d'être neuves.

Nous devons, par contre, reconnaître que nos concurrents ont fait preuve, non seulement d'une grande adresse, mais d'un courage sans bornes. Qu'ils soient professionnels ou amateurs, tous ont disputé leurs chances avec une indomptable énergie. Une épreuve comme la nôtre contribue à former des as. Et ainsi nous avons conscience d'aider dans la mesure de nos forces au développement du sport motocycliste et automobile. Ce ne sont pas des éloges individuels qu'il s'agit de décerner mais un éloge collectif, car tous ont mérité le succès et ceux qui ont échoué ont été les victimes du sort et n'ont pas à s'accuser de leur défaite.

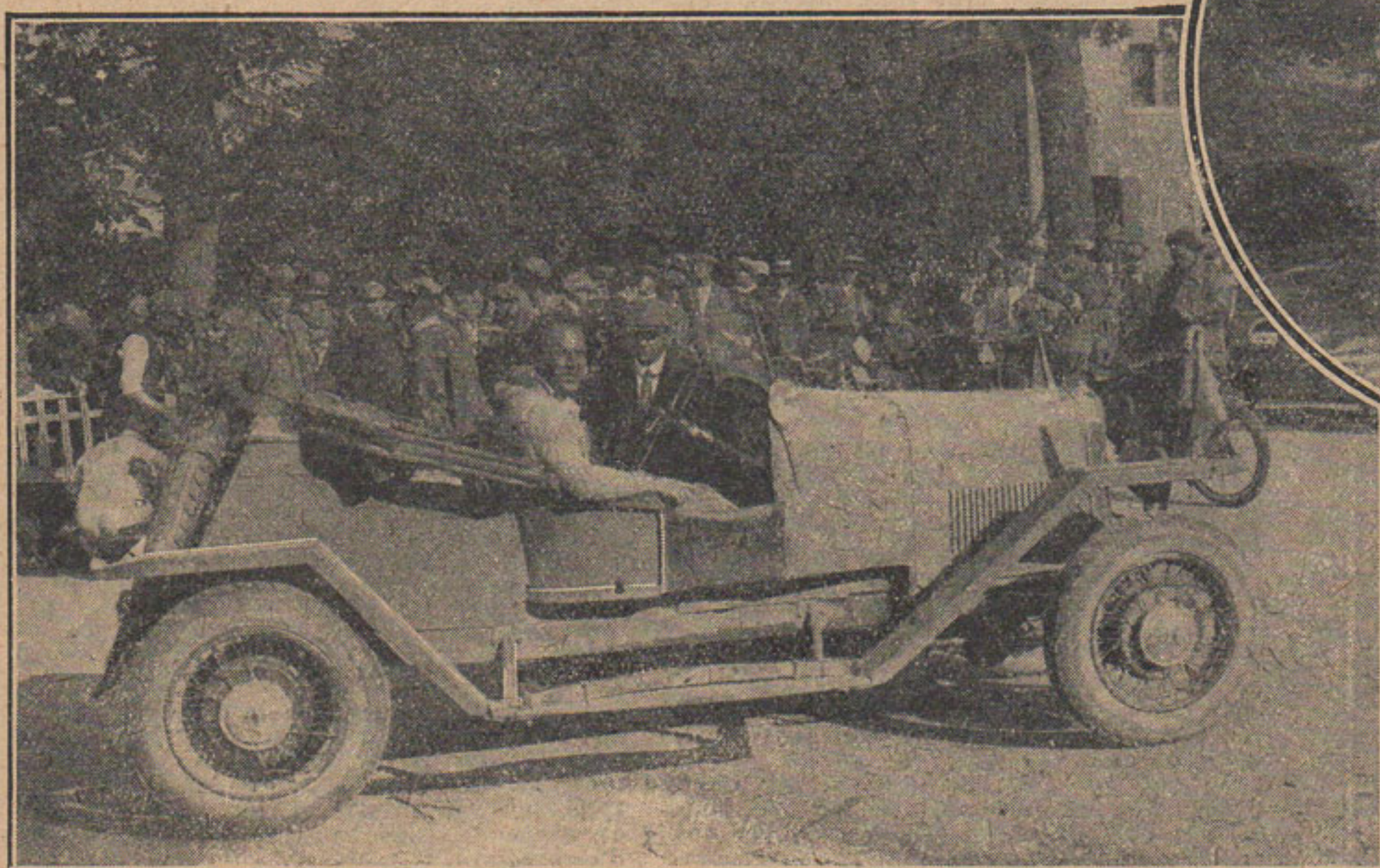
Nous avons été heureux de constater le soin avec lequel tous avaient préparé l'épreuve. En particulier pour l'étape de nuit nous n'avons pas revu les éclairages de fortune de l'an passé. L'équipement des machines était très soigné et un bon équipement est aussi essentiel qu'une bonne machine



Chacun des concurrents était l'objet de la curiosité légitime des foules à chaque contrôle. Grandpierron (à gauche) et Maillard Brune le benjamin de l'épreuve, vont prendre le départ.



PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS, — Voici un départ en ligne du groupe rouge, départ impressionnant qui se renouvelle dans tous les contrôles horaires si nombreux sur tout le parcours. Public et coureurs ont fait preuve d'une discipline parfaite.



Une crevaison... sous le soleil de plomb du Midi dont est victime Thézenas; derrière, la voiture officielle Corre La Licorne de notre Directeur; à gauche, le châssis Corre La Licorne, 2^e voiture officielle à carrosserie adéquate piloté par Boby Boëll, directeur technique de l'épreuve, à côté de lui, notre correspondant M. Vidal.

Par-ci... Par là....

La Nouvelle Ford a été aperçue

La Revue *Le Fordiste* vient de donner la primeur de la nouvelle Ford. Un article très documenté va paraître à ce sujet. *Moto-Revue* peut annoncer à ce sujet que la voiture, d'essai que notre correspondant vient de piloter à Détroit semble parfaitement au point. Elle ne ressemble nullement à l'ancienne (modèle T). Le radiateur nous a paru du type Lincoln. Les freins à tambours visibles sur les 4 roues ; la boîte à 3 vitesses avant et 1 arrière est à levier. Les reprises nous ont paru d'une douceur et d'une souplesse particulières. Nos renseignements nous autorisent à publier les dates de mise en vente pour le mois d'août, aux prix de :

500 dollars le coupé ;
520 dollars la conduite intérieure 2 portes ;
560 dollars la conduite intérieure 4 portes ;
La voiture T ne se fabriquerait plus, mais seulement les pièces de rechange.

La nouvelle Ford frise le 100 à l'heure. Les couleurs des modèles sont variées à l'infini et à base de nitro-cellulose. Nous croyons également que la maison Ford a entrepris des modèles *Torpédo-sport 2 places*, et *cabriolet* de prix inférieurs à tout ce qui existe en ce moment au monde.

L'équipement comprendrait démarrage, 5 roues métalliques, compteur, essuie-glace, jauges essence et huile, lampe de bord, amortisseurs.

L'empattement est de 2 m. 641.

Le moteur, 4 cylindres, est de 35 CV au frein, 2.400 tours-minutes. La consommation varie de 7 l. 142 à 8 l. 333. Les arbres sont à paliers sur galets. Volant tandem, nouvelle génératrice, direction irréversible, graissage sous pression, pompe à eau.

Le *Fordiste* d'août donne tous les renseignements à ce sujet.

Les motocyclettes des Agents des Indirectes

Il a été récemment demandé au Ministre des Finances si un agent des brigades de surveillance des Contributions indirectes, possesseur d'une motocyclette et d'une bicyclette — et se servant à tour de rôle de l'une et de l'autre — est exempt de l'impôt sur les véhicules mécaniques et s'il peut obtenir de l'Administration une indemnité le couvrant en partie de ses frais d'essence et autres.

Le Ministre des Finances a répondu qu'aucune indemnité spéciale n'est prévue pour l'emploi de la motocyclette dans l'Administration des Contributions indirectes et que la franchise d'impôt ne pourrait être accordée que si une décision spéciale de l'Administration admettait pour l'exécution du service l'emploi de la motocyclette au lieu et place de la bicyclette, dont l'emploi est obligatoire.

Les agents des Contributions indirectes qui, sans avoir provoqué cette mesure, seraient dépourvus des papiers ordinairement requis et circuleraient néanmoins à motocyclette seront donc tenus de se dresser contravention à eux-mêmes.

Voilà qui est charmant, non pas que nous demandions l'exemption des papiers aux Receveurs, mais de songer que la bicyclette est obligatoire mais la moto inconnue... sauf toutefois pour les taxes !

LES CASSIS Sus aux caniveaux

Alors ! les caniveaux ne vous intéressent pas : le nombre de motocyclistes qui nous ont répondu à ce sujet est bien minime : sans doute, parce que nos lecteurs aiment les... acrobaties. Et pourtant, s'ils veulent nous aider, nous ne demandons qu'à nous unir à avec notre confrère « *L'Auto* » dans la campagne contre les tyranneaux de village.

Un lecteur nous écrit à ce sujet :
Comme vous en manifestez le désir dans votre dernier numéro, je viens vous signaler un mauvais caniveau qui a mis à dure épreuve pas mal de ressorts.

Ce méchant ruisseau coupe la rue principale



de la commune [de Sainte-Colombe-les-Vienne (Rhône), rue très passagère parce qu'aboutissant au pont suspendu sur le Rhône assure la liaison directe entre les routes nationales rive droite et rive gauche.

La canalisation de ce ruisseau ne coûterait certainement pas beaucoup, le Rhône passant à 40 mètres de là.

Oui, mais la municipalité a, sans doute, d'autres soucis... électoraux

LE CONCOURS

Beaucoup de lecteurs au numéro se sont abonnés dans les conditions requises pour participer à notre Concours. Nous les informons que le N° 195 de *Motocyclisme-Automobilisme* est épuisé, mais que nous avons pris note de leurs réclamations à ce sujet. Qu'ils ne nous écrivent pas, leurs droits au Concours restent entiers.

Attention au rapide !

Le nombre de motocyclistes brimés en cours de promenade par les gardes-barrières devient suffisamment inquiétant pour nous permettre de crier : Cassé-cou aux honorables fonctionnaires qui renversent facilement leur rôle. Mais auparavant, nous avons voulu agir avec correction et nous nous sommes adressés aux Pouvoirs en vue d'une mise au point de la question par la lettre suivante :

28 Juillet 1927.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
Boulevard Saint-Germain, Paris.
Monsieur le Ministre,

De nombreux motocyclistes nous signalent que les garde-barrières de chemin de fer, opposent une fin de non-recevoir à la demande qu'ils font de l'ouverture de la barrière lorsqu'ils ont des difficultés pour passer par le portillon : guidon très large, poids de la machine, etc., etc.

Malgré nos avis et nos réponses leur délimitant leur droit à ce sujet, nos abonnés nous répliquent que de nombreux préposés opposent une dangereuse inertie, contraignant les motocyclistes à emprunter les portillons, opération très pénible et souvent dangereuse.

Nous vous serions obligés, en vue d'une insertion dans *Moto Revue*, de nous préciser votre point de vue et de vouloir bien délimiter à chacun ses droits et devoirs.

Savez-vous que....

Nous sommes tout particulièrement heureux d'apprendre à nos abonnés en faveur desquels nous recherchons toujours le maximum d'avantages que...

Note de la R. — Le Rédacteur en Chef, estimant cette information prématurée, nous nous trouvons bien obligés de renvoyer nos fidèles abonnés au numéro du 13 août.

Un cadeau agréable

Les bonnes nouvelles sont rares. Sachons bien accueillir celles qui nous parviennent. En voici une : Cachemaille, 13, rue Guersant, à Paris (17^e), consent une remise de 10 à 20 % pendant deux mois seulement, à tous les lecteurs de *Moto Revue*.

Que désirez-vous ?

Vous désirez un compteur ? Par la même occasion vous seriez aise de faire venir des Knee-grips. Votre feu-rouge est cassé, il faut le remplacer ; *Moto Revue* vous a conté fleurette sur tel silencieux épatant, sur tel nouveau carburateur... Mais voilà ! vous êtes allé chez votre marchand, dans le petit trou où vous êtes relégué par le hasard des circonstances : charmant commerçant qui ne demande qu'à vous faire plaisir : mais, lui-même peut-il avoir un stock de toutes les nouveautés, de toutes les pièces détachées que sa clientèle est susceptible de lui demander ? Non, certes, sa boutique est trop petite.

Et puis quelle qualité allez-vous choisir ? Quel prix est à la portée de vos finances ? etc... Mille questions difficiles à résoudre. De guerre lasse, vous écrivez à *Moto Revue*, où, vous a-t-on dit, il existe un service épatant de renseignements : on vous répond, on répond à votre fournisseur. Vous écrivez alors à chacun des constructeurs intéressés. Que de temps perdu pour vous deux ! Que de timbres et de papiers utilisés pour ce faire !

Moto Revue va vous enseigner un petit truc bien simple pour vous permettre de vous débrouiller sans peine dans le dédale des accessoires motocyclistes.

Tout d'abord, que vous soyez garagiste, simple particulier ou tout ce que vous voudrez, vous demanderez à M. André Chalmel, qui a pignon sur rue Toricelli, au n° 14 à Paris, son livret gratuit qu'il vous enverra par retour du courrier : vous y trouverez, avec une illustration abondante et soignée, toute la nomenclature des articles actuels de motocyclette. Si vous venez de notre part, Chalmel vous soignera particulièrement : comme garagiste, vous aurez droit à la remise absolument identique à celle que vous obtenez chez le fabricant lui-même. C'est en un mot le service de la « Commission » appliqué dès aujourd'hui à la moto. Vous pouvez dorénavant grouper dans un même envoi, sans frais inutiles et aux conditions identiques à celles de l'achat en fabrique tous les articles que vous pouvez souhaiter. Cette innovation dans notre monde est intéressante pour être signalée. Et même si vous n'avez besoin de rien actuellement, pourquoi n'auriez-vous pas le livret Chalmel comme livre de chevet : demandez-le donc de suite 14, rue Toricelli, il fait partie de votre bagage.

L'éclairage dans Paris-les Pyrénées-Paris

Dans les accessoires, on remarque une fois de plus les succès remportés par l'éclairage électrique Maglum. Dans la première étape Paris-Bordeaux, les difficultés de la nuit furent réduites au strict minimum pour les concurrents possédant cet éclairage, le plus au point à l'heure actuelle et sans conteste le seul ayant été étudié spécialement pour la moto. Le palmarès de 1927 pour cette intéressante marque, s'enrichit donc de cette nouvelle victoire.

Un gros coquillage !

C'est 5.225 francs et non 4.400.

Une erreur nous a fait annoncer dans notre numéro 229 du 30 juillet (page 7) un prix fantaisiste de la motocyclette *Dollar 3 CV* 1/2 type sport. Le prix de 5.225 francs est déjà avantageux : nos lecteurs avaient rectifié d'eux-mêmes.



Les fautes du voisin ne sont pas une excuse à vos erreurs personnelles. Soyez prudents pour vous-mêmes et vous le serez pour les autres.

LE Code de la route est un document administratif qui s'efforce de tout prévoir et comme tel il est dur à lire et a l'air compliqué. Peut-être même de cette multitude de détails n'est-il pas aisé de tirer quelques principes essentiels qu'on doit toujours avoir présent, à l'esprit et qui sont la meilleure sauvegarde de sa propre sécurité et de celle des autres. Le Code de la route même, à force de vouloir être complet, ne l'est pas assez ou du moins ne réussit pas à graver dans l'esprit des candidats certaines règles de toute première importance.

Le point le plus important de notre code routier c'est la circulation à droite. Il faut toujours tenir sa droite et surtout dans les virages. D'innombrables automobilistes qui se croient des as du volant ont la manie dangereuse de prendre leurs virages à la corde même quand les virages

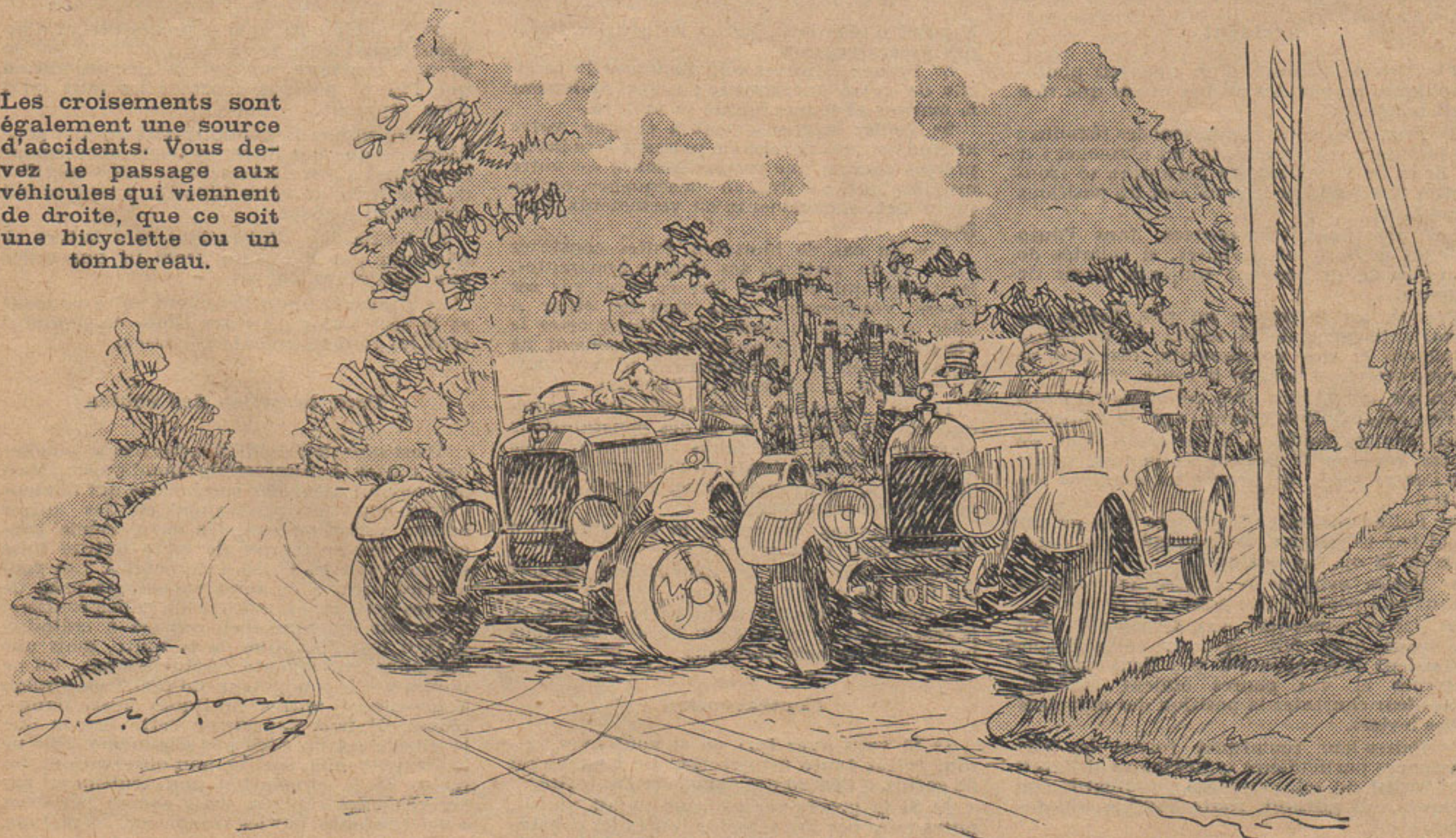
sont à gauche. C'est une faute qui devrait être punie avec la plus extrême sévérité. On punit des négligences légères comme des numéros peu lisibles ou l'absence de plaque d'identité, mais non pas de véritables crimes comme de prendre sa gauche dans un virage. Tenez toujours, en toutes circonstances votre droite.

Les croisements sont également une source d'accidents. Vous devez le passage aux véhicules qui viennent de droite, que ce soit une bicyclette ou un tombereau. Mais même si vous avez le droit de passage, ralentissez toujours assez pour pouvoir vous arrêter avant le croisement. Cela semble une fastidieuse obligation mais en réalité les croisements masqués qui sont les plus dangereux ne sont pas très nombreux. Pour ceux où vous voyez arriver les autres véhicules d'assez loin, vous savez fort bien vous avez le temps de passer.

Une qualité essentielle du bon conducteur, c'est de savoir apprécier les distances, non pas en mètres, mais par rapport à ses facultés d'arrêt. Cette qualité, les as du volant ou du guidon la possèdent au plus haut point. Elle est indispensable aux conducteurs de tous les véhicules rapides. Si vous n'êtes pas sûrs de vous, péchez par excès de prudence. Vérifiez fréquemment vos freins, mais ne comptez jamais sur eux. Les coups de freins sont néfastes au mécanisme de la machine et plus encore à ses pneus. Les résistances mécaniques suffisent à ralentir votre marche.

Une règle peut-être plus importante que toutes les autres, c'est de pouvoir vous arrêter dans l'espace que découvre votre vue. Ne croyez ni à la logique, ni à la vraisemblance. L'obstacle surgit toujours d'une manière fantaisiste et imprévue. Chaque fois que la visibilité devient

Les croisements sont également une source d'accidents. Vous devez le passage aux véhicules qui viennent de droite, que ce soit une bicyclette ou un tombereau.

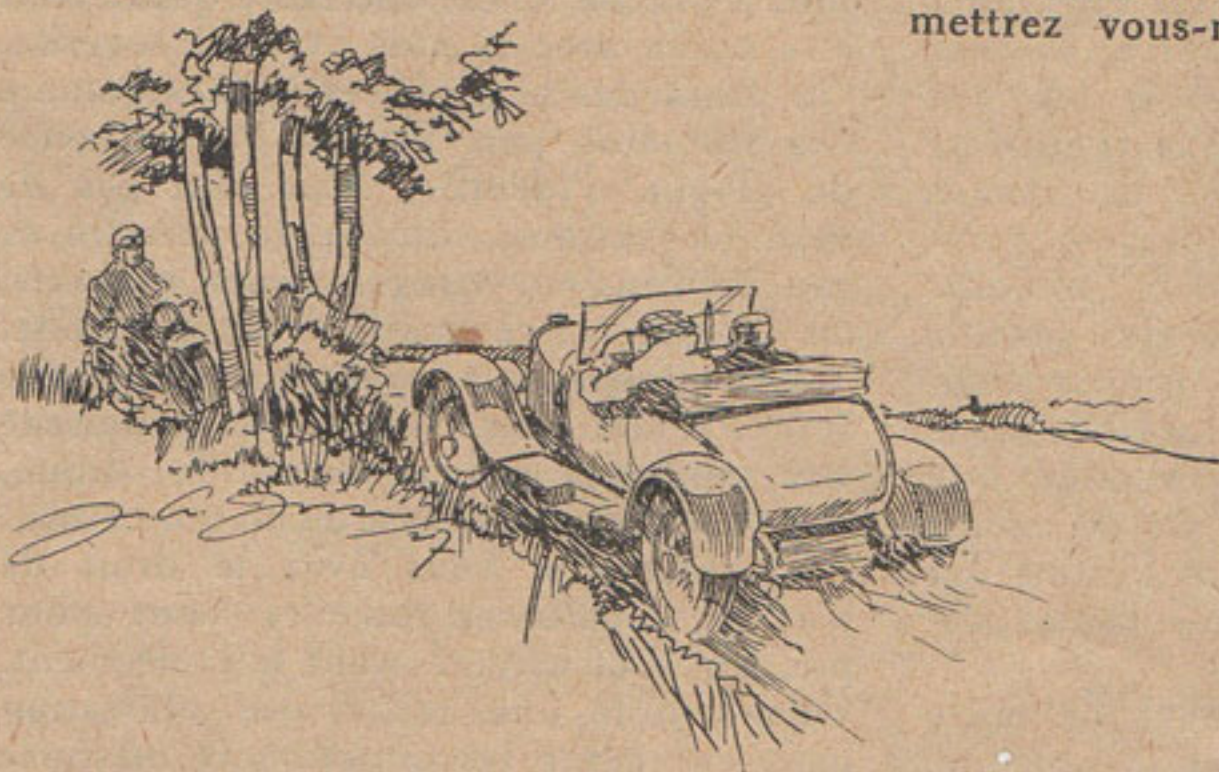


défectueuse, ralentissez. Quand vous allez dépasser une autre voiture qui soulève de la poussière, ne vous laissez pas aller au plaisir de la gratter, mais soyez bien sûr qu'aucun autre véhicule ne survient en sens inverse. Les routes ne sont pas des autodromes. En allant vite, vous multipliez les chances d'accidents et vous aggravez ceux-ci. Ne marchez à grande allure que si la route est bonne et la visibilité parfaite.

Entretien soigneusement votre machine est aussi indispensable à votre sécurité qu'avantageux pour votre bourse. Un consciencieux examen décèlera souvent la crigue qui amorce une rupture, et vous permettra de changer à temps la pièce douteuse. Vous verrez apparaître à certains endroits la toile du pneu avant que son usure ne soit traduite par un éclatement. Une direction bien réglée vous permettra d'éviter de dangereuses embardées. Il y a rarement des accidents dus uniquement à la machine, mais un bon nombre peut être attribué à la négligence du conducteur. Par exemple la plus inoffensive des cinq chevaux devient dangereuse si ses freins ne serrent pas et si ses diverses commandes obéissent mal.

Évitez de rouler la nuit, ou en tous cas ne le faites qu'avec la plus grande prudence surtout au début. Les phares font apparaître un paysage sublunaire irréel et il est difficile parfois de distinguer un mur d'une route. Vous vous ferez à la longue à ces nouvelles données

isuelles, mais méfiez-vous au début. Un gros problème c'est celui de l'extinction des phares. Vaut-il mieux éblouir et être ébloui ou être aveugle ? L'extinction brusque des phares semble vous plonger dans une obscurité soudaine et vous marchez au hasard. Ebloui vous ne savez pas non plus où vous allez. Situation également pénible dans les deux cas et à laquelle l'ingéniosité des inventeurs n'a pas encore apporté un remède absolument parfait. L'emploi d'un petit phare code dont le faisceau lumineux est dirigé sur le côté droit de la route et permet de suivre le bord de l'accotement comme on ferait un fil d'Ariane, semble encore la meilleure solution. Mais ne foncez pas dans la nuit. Il y a tant de voitures hippomobiles et tant de cyclistes qui roulent sans éclairage !



Non seulement vous devez manœuvrer en suivant les prescriptions du Code de la route, mais encore vous ne devez pas négliger d'avertir votre prochain des manœuvres que vous allez esquisser. Cela est simple si vous êtes à moto ou si votre carrosserie est découverte, mais devient à peu près impossible avec une conduite intérieure. On y a remédié par des petits appareils très ingénieux dont l'emploi est obligatoire à Paris et le sera partout pour les carrosseries fermées. Encore faudrait-il une certaine uniformité dans les signaux donnés par ces appareils.

La conduite d'un véhicule à moteur est affaire de bon sens et de courtoisie vis-à-vis des autres usagers de la route, même si ceux-ci conduisent une voiture à âne. Jamais les fautes des autres ne seront une excuse à celles que vous commettrez vous-même.

On punit des négligences légères comme les numéros peu lisibles ou l'absence de plaque d'identité, presque jamais de véritables crimes comme de prendre sa gauche dans un virage. Tenez toujours, en toutes circonstances, votre droite.

Cela peut arriver, soyez prudents.

Vous avez un incident de route, que faites-vous ?

Accident

1° Si vous disposez d'un appareil photographique, prenez des clichés avant que rien n'ait bougé.

2° Prenez les noms et adresses des témoins ; si personne n'est présent, tentez d'amener sur les lieux de l'accident les personnes se trouvant à proximité pour constater les positions respectives.

Les personnes transportées dans l'auto (si elles ne sont ni parentes, ni salariés de l'automobiliste) peuvent toujours servir de témoins.

Prenez, au mètre ou au pas, toutes les mesures (largeur de la route, de sa partie empierrée et des accotements, distance de la roue droite au bord de la route, etc.)

En cas de collision avec un autre véhicule, prenez les mêmes mesures pour ce véhicule.

En cas de collision à un croisement de routes, mesurez la largeur de la roue suivie par l'autre véhicule. Prenez les numéros des routes.

3° Faites constater les traces laissées sur le sol par le passage, le freinage ou le dérapage de la ou des voitures.

4° Faites évaluer la vitesse en prenant autant que possible des points de repère.

5° Faites remarquer aux témoins l'usage que vous avez fait de votre avertisseur. Faites-leur constater, s'il y a lieu, que vos lanternes et vos phares étaient allumés. Faites-leur constater la position des manettes et des leviers.

6° Faites-leur remarquer toutes les circonstances particulières qui expliquent l'accident (relief du sol, poussière, brouillard, vue masquée, sol glissant, route bombée, éclatement, etc.).

7° Faites-leur constater l'état des véhicules,

le point d'abordage, toutes les avaries, l'état des divers organes.

8° Prenez note avec soin du nom et du domicile de votre antagoniste ; notez également la marque et le numéro de sa voiture.

9° Veillez soigneusement à ce que votre attitude ou vos paroles ne puissent être interprétées comme une reconnaissance de votre responsabilité ; évitez, en conséquence, toutes promesses, engagements ou versements d'argent.

10° En cas de blessures, faites constater l'état de la victime, ses lésions apparentes, les traces qui peuvent être relevées sur ses divers vêtements ; vous pouvez offrir à aller quérir un médecin ou à transporter le blessé, mais ne déclarant soigneusement ne pouvoir prendre d'engagement ni à l'égard du médecin, ni à l'égard de l'hôpital.

11° Si l'accident entraîne des conséquences importantes et si des constatations peuvent encore être faites utilement, allez quérir des représentants de l'autorité (police, gendarmes, garde-champêtre, maire). Notez leurs noms et numéros.

Assurez-vous, en outre, le concours d'un huissier pour faire le constat.

Faites alors noter les dispositions portant sur tous les points ci-dessus.

Prévenez immédiatement votre assureur et le secrétariat de votre Club, en donnant tous les renseignements ci-dessus.

Contravention

1° Si vous avez tort ou si vous avez raison, évitez toute incorrection de langage ou de gestes, à l'égard des agents de l'autorité.

2° Si le procès-verbal vous paraît abusif, faites faire par des témoins toutes les constatations de nature à prouver l'erreur de l'agent.

3° N'oubliez pas que le procès-verbal d'un agent assermenté peut être combattu par la preuve contraire ou par la démonstration que l'agent n'a pas constaté les faits qu'il vous reproche.

4° Ne signez au commissariat ou à la gendarmerie que des interrogatoires exactement conformes à vos déclarations ; faites rectifier dans le texte de votre déposition tout ce qui semblerait inexact.

5° Faites des déclarations très brèves et n'oubliez pas que vous serez lié par celles que vous aurez signées.

6° Prévenez immédiatement votre assureur et le secrétariat de votre Club, en donnant tous les renseignements ci-dessus.

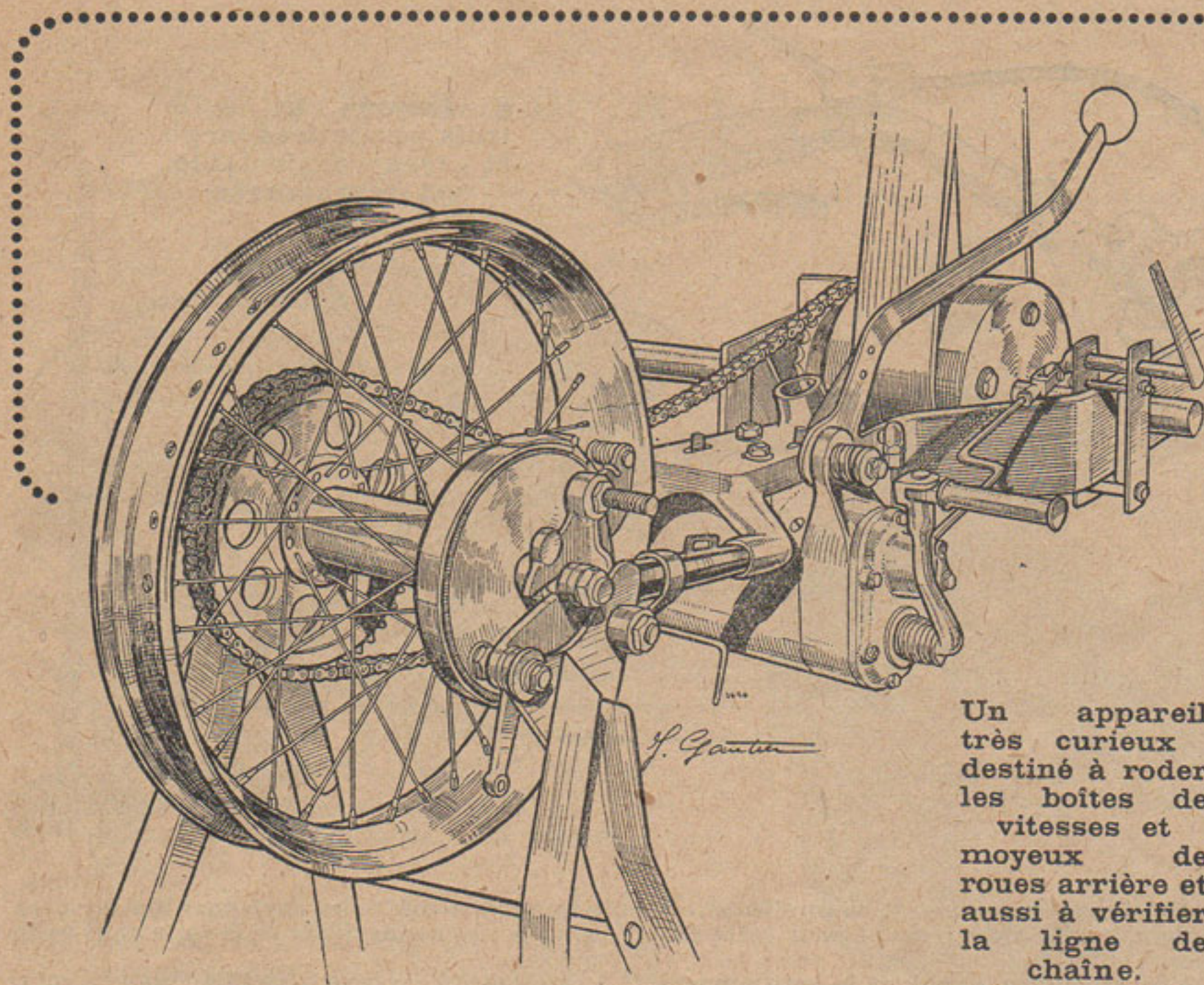
Pour la police des routes

Il est sans doute difficile de créer une police des routes suffisamment nombreuse. Mais on pourrait avoir des spécialistes qui feraient l'éducation des gendarmes et des autres agents verbalisateurs. On peut même concevoir une entreprise de cette nature mise sur pied par les clubs automobiles. Les gendarmes sont, à de rares exceptions près, de braves gens et, en matière de police routière, c'est leur incompétence qui est à craindre. Il faut une discipline de la route, mais une discipline intelligente. Actuellement, on ne punira pas le conducteur qui prend ses virages à gauche et autres pratiques aussi dangereuses. Il faut supprimer cette erreur que la vitesse est un péril par elle-même. Elle ne le devient que par la non-observation des règles de la circulation non seulement par les véhicules rapides, mais encore par ceux à marche lente, par les troupeaux, les piétons, etc.

NOS VISITES AUX CONSTRUCTEURS

Chez D. S. Malterre

Jolie, agréable et utilitaire, telle est l'impression que j'ai ressentie, de ma visite aux usines Malterre.



Un appareil très curieux destiné à roder les boîtes de vitesses et moyeux de roues arrière et aussi à vérifier la ligne de chaîne.

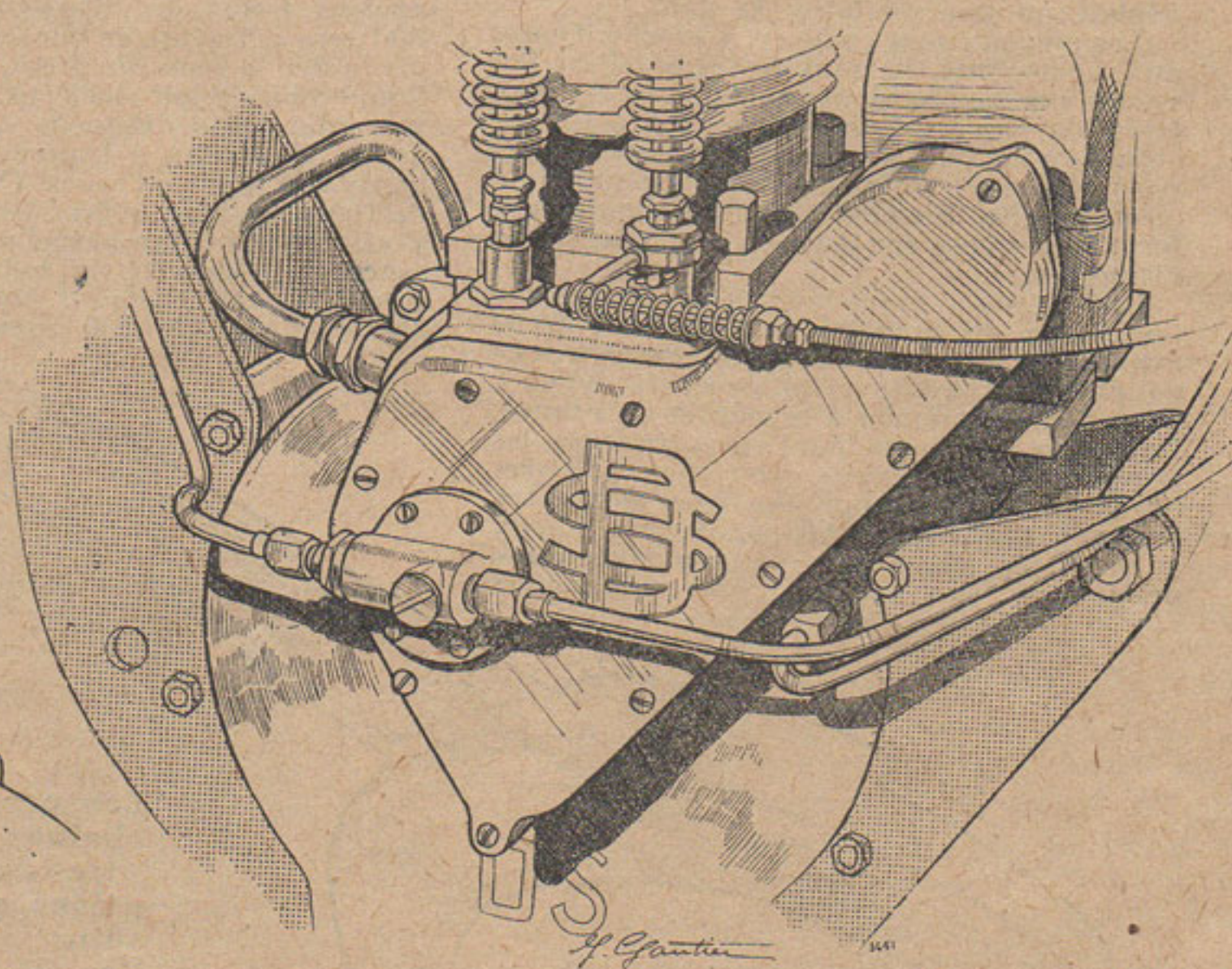
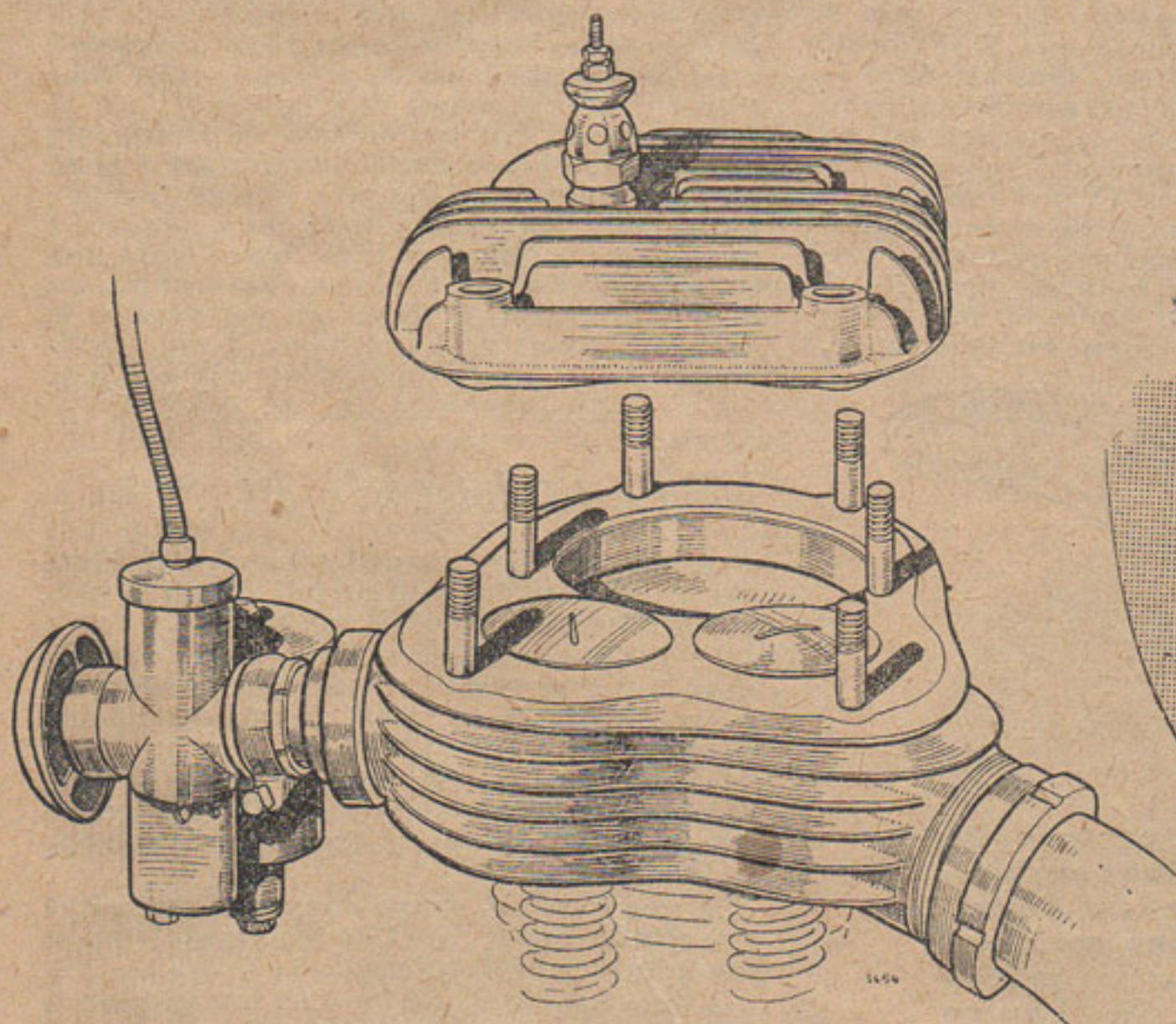
Là-bas, tout au fond de Montreuil, j'ai découvert une superbe petite usine, bien ordonnée, bien outillée, où une centaine d'ouvriers suaient à plein rendement, faisant un avec les patrons dans l'amour de leur moto et le soin apporté à sa construction. D. S. « qu'ès aco ? » Souvent cette question m'a été posée par nos lecteurs. A l'époque, déjà lointaine, où sévissait la grande tourmente, une certaine usine de je ne sais pas trop quel article, s'élevait sur l'emplacement actuel, sous le nom de Debladis-Sigrand : D. S. Les trois frères Malterre, ingénieurs des Arts et Métiers rendus à la vie civile, entrevirent l'essor de la moto, montèrent un atelier de pièces détachées pour Harley et Indian, puis forts de leur probité commerciale, dessinèrent et réalisèrent de leurs propres mains la jolie 500 jaune, à filets noirs, qui sillonnent déjà

les routes de France. Petit à petit, l'atelier est devenu usine, les fraiseuses sont apparues, une Grindley et plusieurs machines-outils des plus modernes complètent les ateliers de la D. S. La curiosité, et aussi l'intérêt de mes lecteurs, m'a amené par surprise au milieu de ce petit monde charmant : accueil cordial, d'autant que c'était la première fois que *Moto Revue* foulait le sol de la D. S.

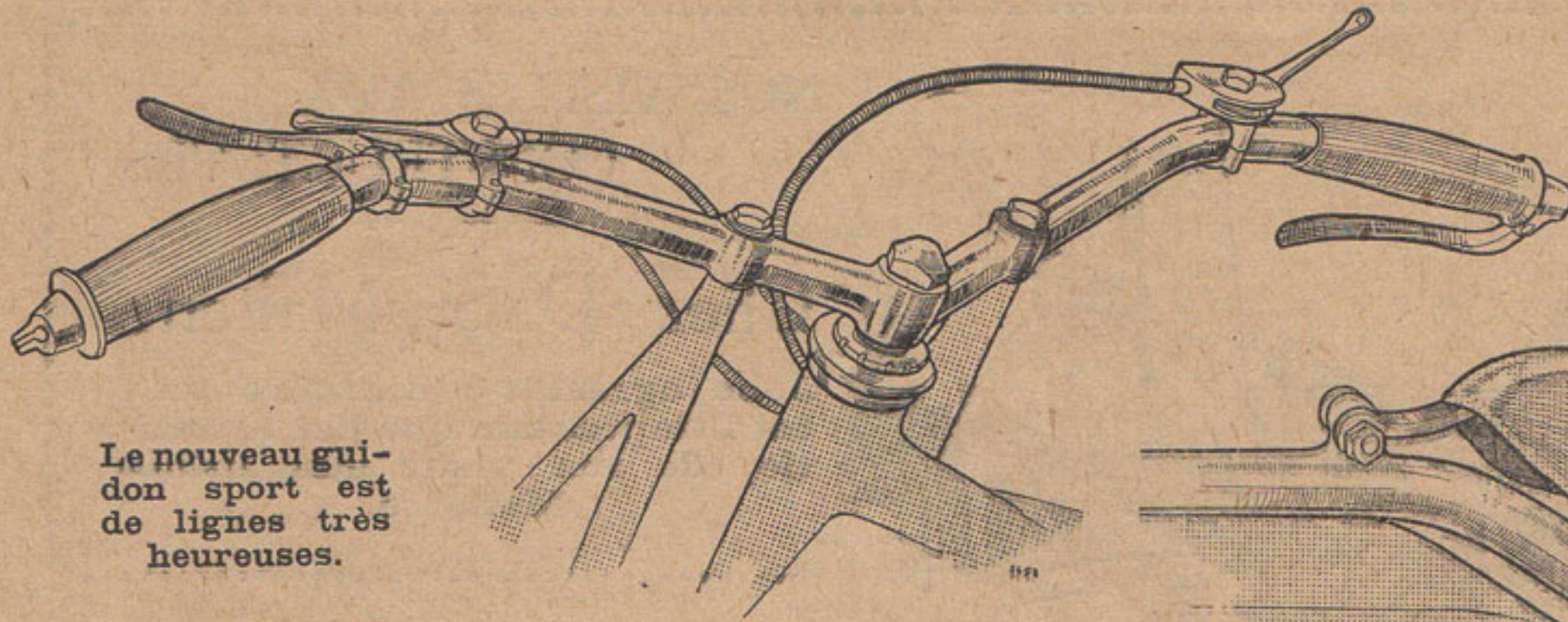
Et de suite, me voilà agrippé sur la seule, l'unique moto entreprise par cette maison consciencieuse. N'est-ce pas là précisément, le succès même et le secret du bon marché de l'engin. Pour environ 5 billets, Malterre offre au public un véhicule de puissance, une 500 à soupapes latérales, où tout a été étudié du point de vue strictement utilitaire : solidité, résistance aux chocs, aux intempéries, pérennité incontestée du véhicule, puissance

utile et excédent largement accordé aux imprévus de la route ; il nous a semblé qu'en monocylindrique et en cette cylindrée si adéquate de 500 cmc., Malterre était un cousin bien germain de l'autre fabrication si française et si prisée en 750 cc. bi-cylindres qui a nom René Gillet. Que réclamons-nous donc à l'étranger alors que nous avons sous la main de tels produits de notre esprit si français ?

Mais passons ! je suis venu, non pour flatter la maison, mais pour la critiquer si elle a eu le mauvais vouloir de ne pas suivre les améliorations de la technique et du confort actuels. Et me voilà commençant par l'atelier de montage : il n'y a que deux machines jaunes prêtes à la vente ; mais, par contre, un bataillon serré de motos gris perle, à filets bleus et décalques rouges du plus bel effet, attend mon coup de dent hargneux. Eh bien ! je suis contraint de reconnaître que le nouveau coloris est de bon goût : il y a de la F. N., de la Norton aux tons argentés dans la présentation de la nouvelle D. S. Ma satisfaction ne semble cependant pas à l'unisson des frères Malterre qui regrettent leurs réservoirs jaunes antérieurs : un ouvrier m'explique qu'effectivement, le jaune est plus propre, moins salissant que le gris, autant que cela puisse surprendre : je constate que la moto jaune du sympathique coureur Simon, près de moi, laquelle totalise plus de 60.000 kilomètres ! n'a rien perdu de son éclat : l'émail, en cette couleur, m'explique-t-on, tient mieux, beaucoup mieux qu'en noir, qu'en gris : 2 couches suffisent en jaune, là où 4 couches sont nécessaires, pour un pareil résultat, en autres tons ; mais il faut sacrifier à la mode.



Les nouveaux moteurs sont maintenant munis d'une culasse détachable. Un nouveau type de décompresseur à rampe hélicoïdale est particulièrement ingénieux, de même que le graissage qui est maintenant assuré par une pompe mécanique G. I. F.



Le nouveau guidon sport est de lignes très heureuses.

Le graissage ancien par pompe et coup de poing est maintenant du pays des rêves ; la pompe G. I. F. équipe et alimente le moteur. Un viseur est prévu qui donne toute sécurité à ce sujet.

La boîte de vitesses du type classique à baladeur, est toujours le même de fabrication Malterre. « Pourquoi changerai-je ? Je ne sais pas encore ce que c'est qu'un ennui de 'a boîte' me déclare Malterre. Pourquoi, en effet, puisque tout le monde en est satisfait.

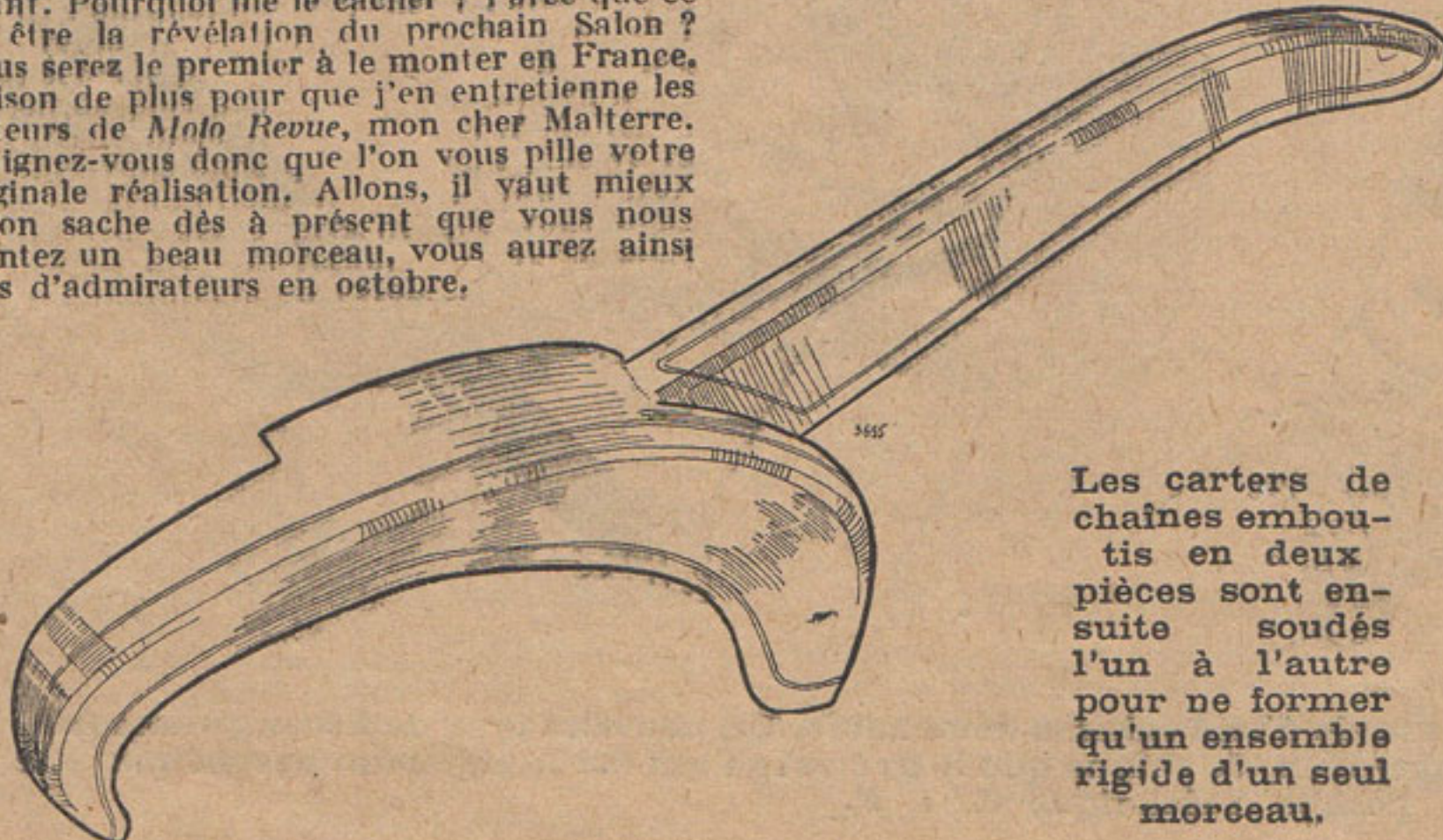
Le carburateur est un Longuemare à une manette ; à deux manettes aussi, s'il plaît au client ; et puis l'Amac T. T. fait aussi bonne figure sur la D. S. pour les amateurs de sensations d'autant que son prix n'est pas supérieur aux autres.

L'embrayage n'a pas varié. Cependant, j'ai plaisir à signaler cette particularité. La majorité des maisons monte les ressorts sur des goujons, tantôt rivés (horreur !), tantôt vissés, puis rivés (c'est un peu mieux). La solution Malterre est hérétique : ce sont quatre pans carrés, pris dans la masse même. On s'est chamaillé à ce sujet entre les frères Malterre, au début : pratiquement, le résultat a été admirable. Et voilà comme quoi la science des chiffres est quelquefois en défaut. Pour moi, mon opinion est celle des usagers : du moment que ça tient le coup, mieux que les solutions scientifiques, je ne vois pas pourquoi je me fâcherai.

Les garde-boue sont d'une largeur effrayante. Lorsque notre essayeur national se hissera sur la D. S. (et ça ne va pas tarder), il nous dira s'il peut rouler ou non en smoking. Les réservoirs sont amples : 11 litres 800 pour l'essence, 2 litres 700 pour l'huile. Pourtant la ligne du réservoir d'huile me déplaît un peu : affaire de goût.

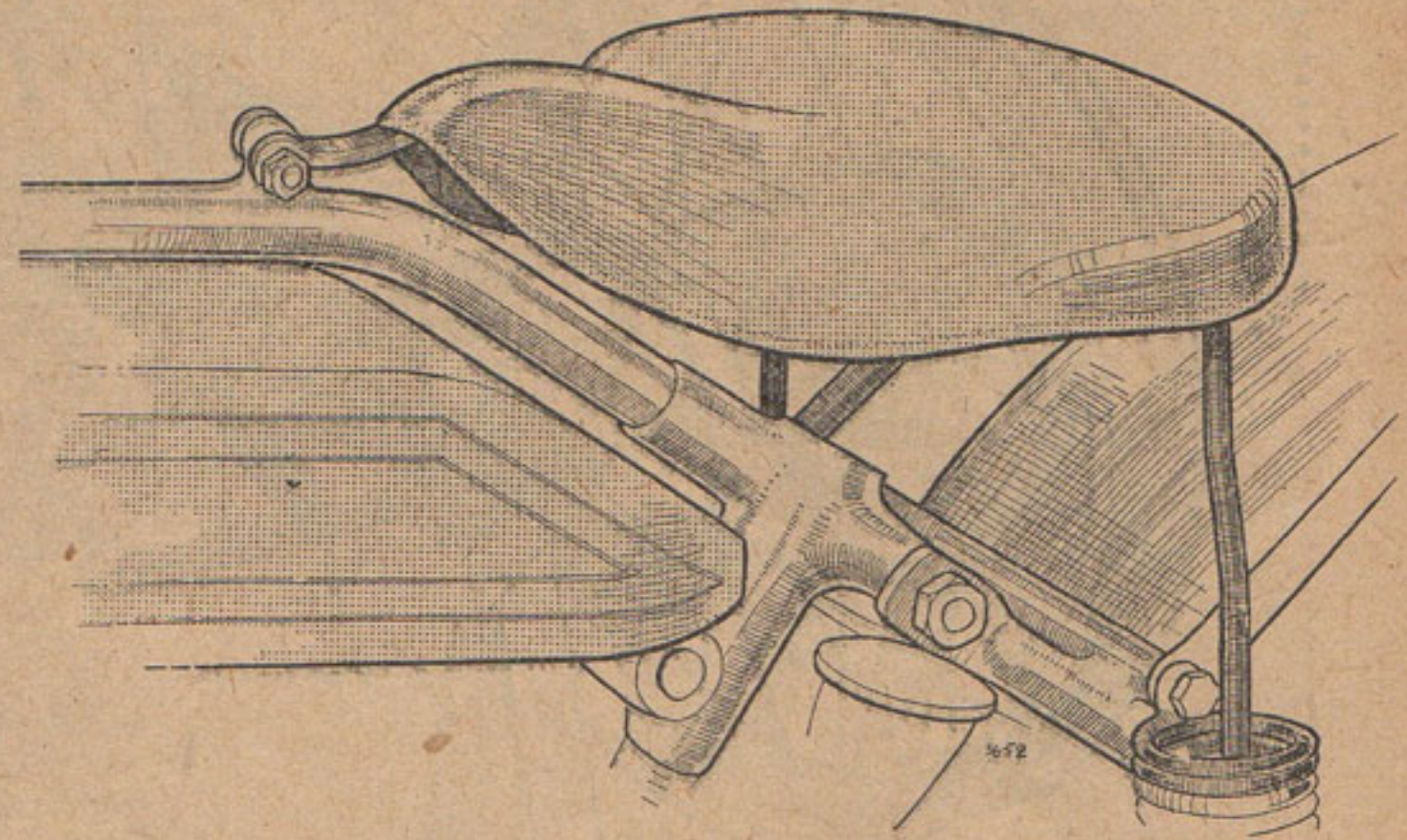
Les moyeux sont toujours à broche. Quant aux roulements, ils sont restés à billes. Pas annulaires ? Sans doute parce que M. Malterre n'a pas résolu cette question à l'heure actuelle à son goût personnel, car nous sommes persuadés que son initiative reste complète à ce sujet, effectivement il a à l'étude quelque formule curieuse sur laquelle je suis tenu à la discrétion.

Une indiscretion me fait apercevoir derrière une porte un nouveau modèle de fourche avant. Pourquoi me le cacher ? Parce que ce va être la révélation du prochain Salon ? Vous serez le premier à le monter en France. Raison de plus pour que j'en entretienne les lecteurs de *Moto Revue*, mon cher Malterre. Craignez-vous donc que l'on vous pille votre originale réalisation. Allons, il vaut mieux qu'on sache dès à présent que vous nous montez un beau morceau, vous aurez ainsi plus d'admirateurs en octobre.



Les carters de chaînes emboutis en deux pièces sont ensuite soudés l'un à l'autre pour ne former qu'un ensemble rigide d'un seul morceau.

Ci-dessous la selle trois points très large et très confortable. est rembourrée



L'éclairage électrique est naturellement le Maglum, étudié spécialement pour cette machine.

Je terminerai en signalant le petit appareil dit « lève-soupapes », monté sur les poussoirs et travaillant dans le sens opposé. Ingénieuse solution d'une fastidieuse et pénible corvée lorsqu'il devient nécessaire de changer la classique fourchette de beaucoup de motos. Le dérive-chaîne Malterre, et mille autres détails méritent une mention particulière. Tous ces accessoires ici ne peuvent surprendre Malterre est bien outillé pour la petite mécanique.

J'ose maintenant espérer que l'Essai de la 500 D. S. Malterre que nous donnerons ultérieurement, confirmera l'activité et le sérieux que j'ai rencontrés dans cette nouvelle usine.

Un tour de prestidigitation ! Malterre vient d'adopter un frein magistral de 190 m/m à la roue AR : diable ! un arrêt puissant en moto est utile, c'est un peu l'avis de tous ; les segments ou mâchoires intérieures sont de mêmes conceptions rencontrées chez Gnome ; cela prouve qu'on veut le bien de la clientèle partout. Mais alors, le stock des anciens freins du diamètre de 150 m/m ? Malterre a jugé qu'en conscience, il se devait d'adopter le nouveau frein, sans attendre la liquidation de son stock : et, comme à l'heure présente, toute débauche de matière est un crime, la maison a trouvé une solution élégante et a muni ses roues AV de l'ancien frein de 160 m/m ! De ce fait, je ne crois pas qu'il y ait une machine actuellement où la puissance et l'efficacité du freinage aient été si complètement résolues. Malterre me confie d'ailleurs que le 190 m/m est, en outre,

adaptable à toutes les anciennes machines en service ; au moins, il y a de la suite dans cette maison.

Un fou rire de mon hôte ! Là, dans un coin, gisent quelques guidons, anciens modèles qui semblent bayer sous la rouille. « Songez, me dit Malterre, que j'ai eu la folie de ce modèle ! Voyez notre nouvelle conception du type sport, avec ses inflexions caressantes ! ». Et cela est vrai, le guidon Malterre est unique, mais aussi joli autant que faire se peut. « On vous volera votre idée, mon cher » lui ai-je répondu.

Comme tout constructeur qui est à la page, D. S. a adopté le pneu ballon, l'allure n'en est pas alourdie. A ce sujet, je retiens que le pneu de 85 peut s'adapter aussi entre les fourches des anciennes machines, mais... je n'en suis pas partisan : l'écart entre le caoutchouc et le métal est vraiment minuscule. Naturellement la nouvelle fourche avant élastique sera triangulée avec bécilles d'articulation, parallélogramme déformable et graisseurs sous pression.

Tiens ! une curiosité : plus de rectification des cylindres, ils sont dudgeonnés, travaillés, si je peux ainsi dire, par compression : cela est parfait car l'ovalisation doit être inconnue : n'est-ce pas d'ailleurs ce procédé utilisé chez Citroën, chez Renault et d'autres ?

Les pistons ont toujours été en aluminium chez D. S. ; cependant le type ancien, plat est remplacé par un nouveau modèle bombé : les lecteurs connaissent trop nos tendances à ce sujet pour que nous insistions. Quant aux soupapes, elles sont larges, beaucoup plus qu'il y a un an, et D. S. en est venu à la culasse rapportée. Vous voyez bien que la maison suit le mouvement et le progrès.—M.A.

Mon petit doigt m'a dit...

... que Sandford, dans les Landes, intrigué par le ferraillement continu qui le poursuivait, dut arrêter plusieurs fois son racer.

... qu'après plusieurs minutieuses recherches, il dut se résigner à gagner l'étape sans avoir découvert le motif du mauvais fonctionnement de son moteur.

... que, derrière lui, contordue par le rire, l'équipe des Gnome suivait les efforts désespérés de Sandford pour deviner son proche malheur.

... que Bernard, grand coupable, avait logé une cigale dans le capot de Sandford, laquelle produisait ce bruit infernal.

... que Sandford sortira d'ici une quinzaine un 1.100 à turbo-compresseur Cozette, muni d'un moteur Buby ordinaire, commandé à l'avant par chaîne, avec vilebrequin spécial et noix de mise en route avec pignon de commande.

Essai d'un sidecar Harlette 175 cmc.

J'AVAIS plusieurs fois rencontré, dans les parages de Neuilly, une Harlette Géco 175 cmc., équipée d'un sidecar. La première fois qu'il me fut donné de contempler cet attelage, je restai quelque peu sceptique quant à la durée d'une union que je jugeais disproportionnée entre une moto d'aussi faible cylindrée et un véritable side à carrosserie de tôle.

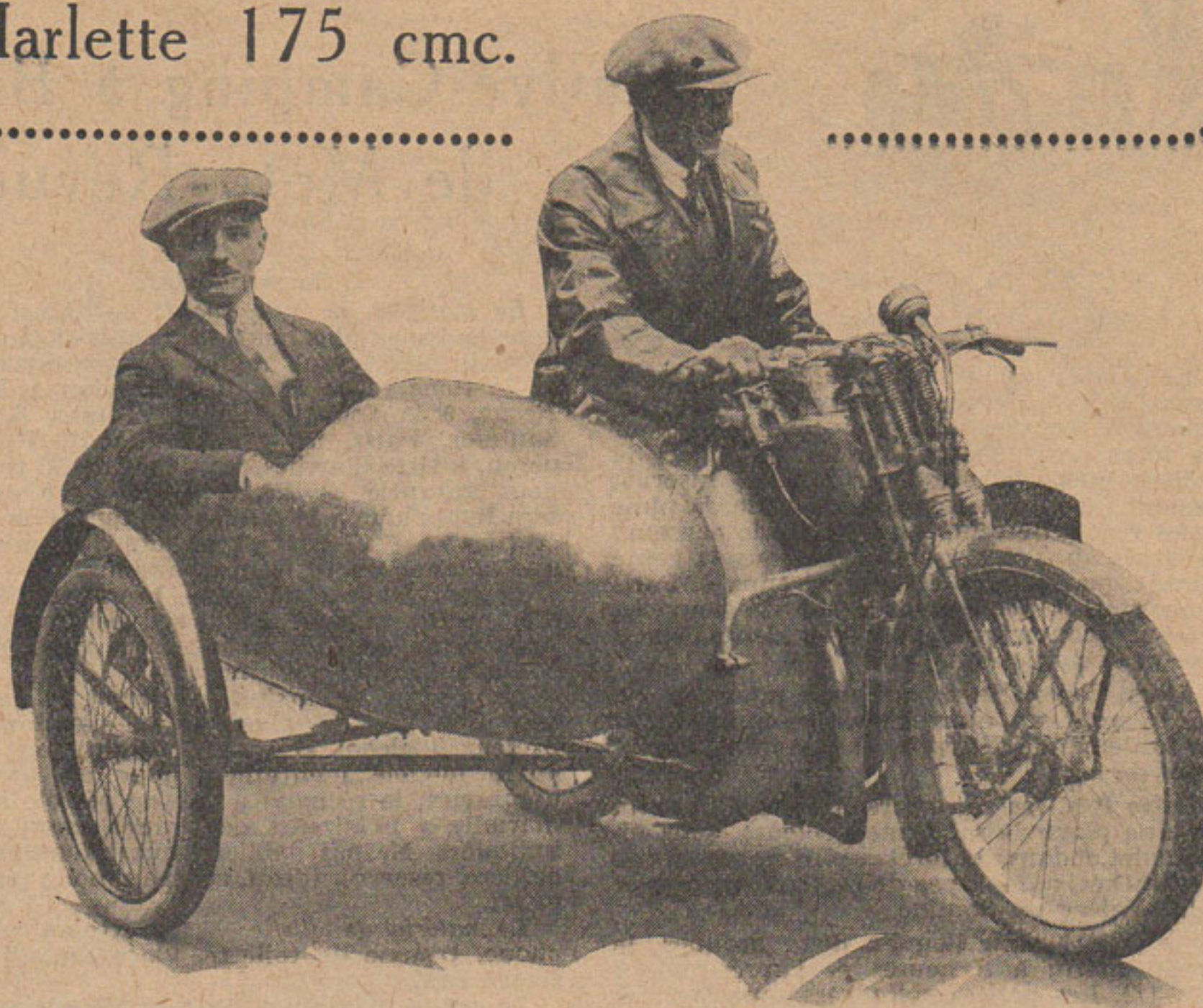
On avait tellement dit : une 175 cmc. est, tout au plus, bonne pour un service de solo sur petites distances ; elle est déjà trop juste pour le tan-sad !!! un sidecar 175 cmc. semblait donc un défi au bon sens ; je résolus d'en avoir le cœur net et j'allai interviewer le possesseur de cette machine, M. Tommy, de chez Harley, à Neuilly.

« Ce sidecar, me dit-il, n'est ni une machine d'exhibition, ni même de démonstration, mais simplement un véhicule de service qui sert à toutes fins, soit pour le transport d'individus, soit pour la livraison de pièces à nos différents agents de la région. Cela nous sert, en plus, à démontrer que : qui peut le plus, pouvant le moins, nos machines sont calculées avec un coefficient de sécurité et un excédent de puissance bien supérieurs aux exigences générales. Au reste, nous sommes à votre disposition pour tout essai qui vous conviendra ; nous n'y battons pas de records, mais nous passerons par tout sans difficultés. »

Rendez-vous fut donc pris et nous nous embarquâmes un beau matin, vers 11 heures, par un temps terriblement mou, agrémenté d'une pluie chaude et visqueuse tombant comme à dessein pour compliquer la carburation. Le parcours choisi était le suivant : pont de Neuilly, côté de la Défense (un jour de marché, en sorte qu'on était servi par les encombrements), côte du Mont Valérien, descente sur la route de Versailles, côte de Suresnes, côte du Pont-Noir et finalement côte de Picardie. Le profil était donc bien tracé pour exiger du moteur le maximum d'efforts quasi continus.

Un arrêt au milieu de la côte du Pont-Noir et nous repartons pour terminer en prise au sommet à la vitesse de 32 km. à l'heure. Une petite pointe de vitesse sur le plat avant l'attaque de Picardie et l'indicateur oscille entre 64 et 65 à l'heure ; nous prenons le bas de Picardie à l'allure moyenne de 45 et nous terminons la côte en deuxième vitesse à 35 km. à l'heure.

A aucun moment le moteur ne donne l'impression d'être au-dessous de sa tâche, il tire consciencieusement et normalement, sans chauffer plus qu'en solo, malgré la surcharge du side et des deux occupants. Nos différents essais portent le kilométrage total à 58 kilomètres ;



Comme on peut le voir, ce side a une allure très sport

nous contrôlons l'essence, consommation : 2 litres 030. Si l'on considère que le parcours était essentiellement accidenté, et la route assez encombrée, le tout nécessitant de fréquents emplois des vitesses intermédiaires, cette consommation est loin d'être excessive, répartie surtout sur deux individus, ce qui fait 1 litre 750 par personne transportée et par 100 kilomètres.

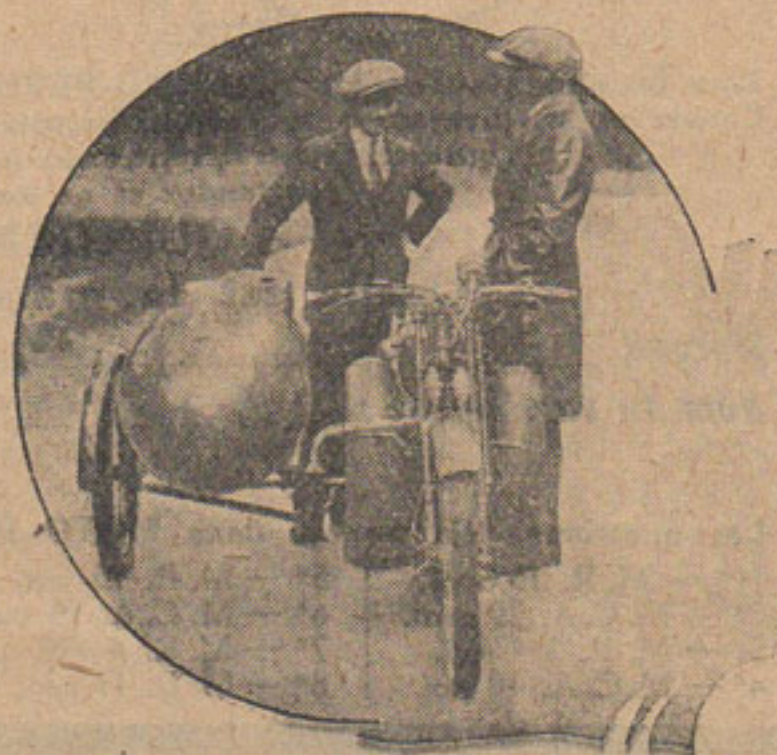
Le side-car lui-même établi par Peuple, le spécialiste des sides légers est en tôle de forme fuselée, genre sport ; l'absence de coussins à ressorts dans cette carrosserie à toutes fins, m'a permis d'apprécier la suspension propre de la caisse ; traité en carrosserie de tourisme avec un dossier et des coussins confortables, ce side doit être d'une souplesse remarquable et qu'enverraient certes, pas mal de petites voitures ; je n'ai à aucun moment ressenti de soubresauts désagréables et brutaux, ni de coup de raquette et, si j'avais eu seulement au fond de la caisse une barre

transversale pour appuyer les pieds, j'aurais été vraiment très bien ; les bouts de route franchement mauvais que nous avons suivis, par exemple près du cimetière américain, suffisent à démontrer que l'on peut dans ce side effectuer sans fatigue, ni courbature, de grandes randonnées.

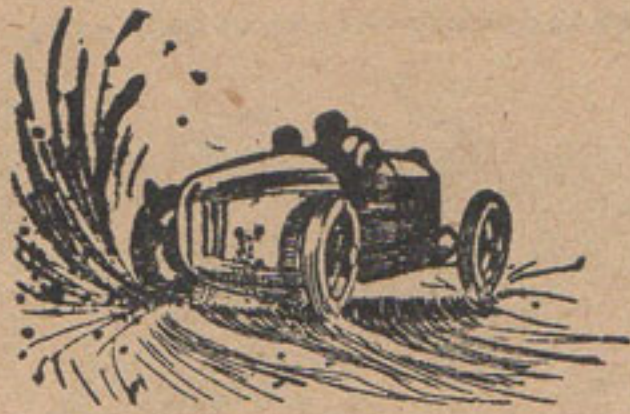
Je ne dirai pas pour terminer qu'un side-car 175 cmc., est capable de donner de grandes émotions sportives, ni la grisurie de la vitesse, mais je dois reconnaître, qu'il peut donner satisfaction à toute une catégorie de gens pondérés, pour qui le goût du grand air, des promenades priment la soif de la vitesse et la passion des moyennes élevées. Il y a donc, dans ce domaine, une possibilité de se déplacer à deux, confortablement, sûrement, à une moyenne très acceptable, et surtout à un prix minime, étant donné le prix d'achat de ce véhicule comparé à celui d'une grosse machine et sa faible consommation.

Pour ma part, je suis heureux de cet essai qui m'a démontré les grandes possibilités d'une machine utilitaire pouvant s'adresser à tous, et la valeur réelle d'une cylindrée par trop décriée depuis quelque temps, sans raison valable. Il n'y a pas en effet, de raison qu'une 175 cmc. ne puisse pas donner entière satisfaction, à ceux assez audacieux ni assez fortunés pour s'offrir une 500 cmc., et quand on considère comparativement des machines de cylindrées différentes, on oublie trop souvent un facteur essentiel et qui est pour beaucoup le facteur principal : le prix d'achat,

MAXEND.



FÊTES DE L'ASSOMPTION



Rallye-Camping à Brighton de Moto-Revue



13, 14, 15 août 1927

Sur le sable, dans les pins

Le succès du premier rallye-camping a amené à *Moto Revue* un nombre important de demandes en vue d'un nouveau rallye pour les fêtes de l'Assomption. Le 14 juillet, 84 ardents motocyclistes, sur les 200 inscrits, avaient, malgré le temps déplorable, la pluie et les routes détrempées, effectué le parcours de Paris au Tréport et campé sous la tente durant quatre jours et sont revenus à Paris enchantés et heureux de cette vie nouvelle, gaie et économique. Pas d'incidents, sinon joyeux et comiques !

Alors, *Moto Revue* annonce pour les 13, 14, 15 août un nouveau rallye-camping, et sur la demande générale, encore une fois aux bords de mer.

Cette fois, les campeurs iront à Brighton, sur une plage de sable merveilleuse, sans un seul galet, et dans une forêt de pins embaumée de térébinthes, à deux pas de Cayeux-sur-Mer et Saint-Valéry-sur-Somme.

Le départ aura lieu en deux groupes, le 13 au matin à 8 heures et l'après-midi à 1 h. 1/2. Les petites cylindrées sont invitées à faire partie du premier groupe. Un déjeuner général, dans un restaurant commandé par avance, aura lieu vers midi pour le premier groupe à Amiens. Le second groupe, composé de plus fortes cylindrées et des retardataires du matin, filera d'une seule traite jusqu'à Brighton.

La route idéalement plane, un billard de 180 kilomètres, passera par Amiens, puis Abbeville où un arrêt sera prévu pour le regroupement de tous et le départ sur Brighton. Dès l'arrivée, vers 4 heures pour les premiers, le choix du terrain et des emplacements sera défini par le commissaire désigné. Le camping prendra fin, pour les petites motos le 15 à midi, pour les grosses cylindrées le 15 au soir.

Il a été prévu, au retour, par les soins de la Maison L. M. C. Maglum un éclairage puissant de la route pour ceux qui suivront le groupe de nuit. Le « balai » chargé de rassembler les retardataires pour pannes ou erreurs de parcours, sera de retour à Paris à 10 heures du soir. Il est recommandé vivement pour ceux qui feront partie du second départ de prévoir un éclairage autre que le lampion ou la pile sèche : tous renseignements seront donnés à ce sujet par M. Courtot, 21, rue de Chartres, Neuilly.

Au retour, les grosses cylindrées dîneront au même restaurant à Amiens où les petites cylindrées auront été reçues le 13.

L'adhésion

Chaque groupe (qu'il soit composé d'une seule moto avec tan-sad, d'un sidecar ou d'une voiturette, soit qu'il soit constitué par la réunion de plusieurs motos), sera admis à faire partie du rallye moyennant versement de 15 francs (*par groupe*), non remboursables aux non-partants. En versant sa cotisation aux bureaux de *Moto Revue*, le chef du groupe ou le conducteur devra signer la feuille verte d'assurance habituelle, recevra son numéro de rallye, qu'il devra équiper sur sa moto, non au départ mais chez lui ; il lui sera donné en même temps un reçu de sa cotisation, grâce auquel il pourra se présenter au Magasin des Eclaireurs de France, 6, rue Saulnier, l'Arc Tendu ; sur présentation du reçu, il lui sera remis une tente complète (avec piquets coulissants). Une somme de garantie de 50 francs d'arrhes devra être déposée et sera remboursée au retour contre restitution du matériel prêté, en bon état.

L'Organisation

Le matériel de campement. — Ainsi que nous le disons plus haut, les tentes et piquets démontables seront remis, sur présentation de la fiche reçue lors de l'adhésion à *Moto Revue*, à la Société de l'Arc Tendu, 6, rue Saulnier, Paris, les 11 et 12 août. Il sera perçu, à titre d'arrhes, un dépôt de 50 francs pour garantie de détérioration : ce dépôt sera remboursé à la remise des tentes en bon état les 16 et 17 août ; tout retard entraînera une amende de 10 francs par jour.

Le matériel de couchage. — Nous conseillons d'emporter une ou deux couvertures et si possible un sac de couchage : un vieux drap cousu fait excellente affaire.

Le matériel de cuisine. — Parmi les ustensiles que l'on peut emporter, signalons le brûleur à alcool W-2 (Arc Tendu), ou tout autre modèle identique ; pour un groupe nombreux, le réchaud à gaz de pétrole et la marmite « Eclaireurs de France » sont tout indiquées. Ne pas oublier : quart, fourchette, cuillère, réservoir d'eau, couteau, boîte poivre et sel.

Le matériel de toilette. — Cuvette en caoutchouc, trousse de toilette, glace métallique, seau à eau.

Le poids maximum de tout l'équipement prévu ci-dessus, représente 10 kilos. Nous avons fait pour les motos l'essai de transport : la tente s'accroche très facilement, selon les modèles de motos, avec deux courroies en prolongement du porte-bagages ou mieux en knee-grips le long du cadre : les piquets coulissants restent à l'intérieur de la tente. Quant aux accessoires, ils se mettent aisément dans le sac tyrolien à courroies-glissières, type « Eclaireurs de France ».

N'oubliez pas votre caleçon de bain.

L'Horaire

Samedi 13 août. — 8 heures : départ des petites cylindrées, n° 1 ; 12 heures : repas des

partants n° 1 à Amiens, un commissaire dirigera les concurrents ; 13 h. 1/2 : départ des grosses cylindrées n° 2 ; 17 h. 1/2 Abbeville : regroupement des petites et grosses cylindrées, rafraîchissements, mise au point des machines ; 18 heures : Départ en groupe sur Cayeux-sur-Mer ; 18 h. 1/2, arrivée à Brighton, dressement du camp.

Dimanche 14 août. — Matin : bains et épreuves nautiques ; midi : rallye sur Ault-Onival (vin d'honneur et réception par la Municipalité et M. Mariage (maire) ; 15 h. 1/2 : retour sur Saint-Valéry-sur-Somme, réception ; 19 heures : gymnastique motocycliste, bal champêtre (prix variés).

Lundi 15 août. — Matin : vérification des machines ; 12 h. 50 : départ des petites cylindrées ; 13 h. 1/2 : regroupement à Abbeville ; 16 h. 1/2 : départ des grosses cylindrées ; 18 heures : dîner à Amiens des grosses cylindrées.

L'Itinéraire

Rendez-vous à la Porte de la Chapelle, à la sortie, après l'octroi.

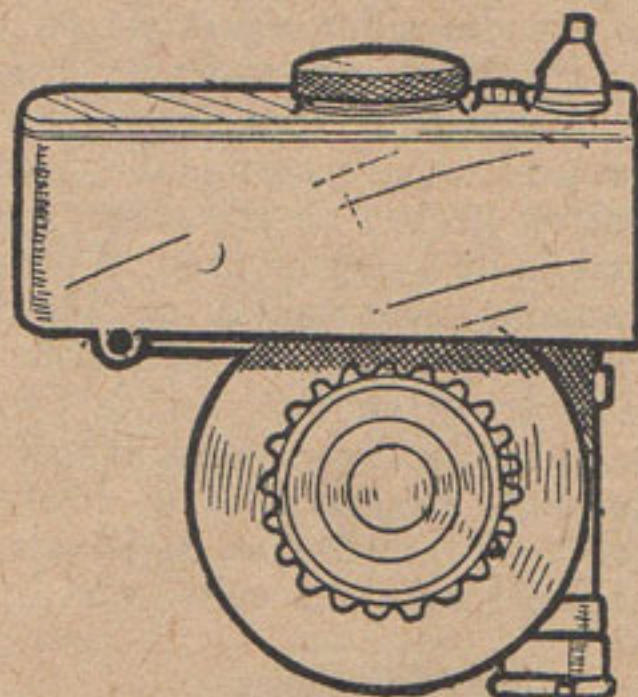
Direction : Saint-Denis (4 km.), barrage (9 km.), Pierrefitte, Ecoen, Luzarches, Chantilly (36 km.), Creil, Liancourt, Clermont (60 km.), Saint-Just, Breteuil, Amiens (125 km.), Picquigny, Abbeville (170 km.), Saint-Valéry-sur-Somme (188 km.), Cayeux-sur-Mer-Brighton (195 km.).

N'attendez pas le dernier moment
pour adhérer au Camping

Lire en dernière heure : l'Auto, l'Echo des Sports, Les Sports, l'Intransigeant La Liberté.

GRAND CONCOURS DE "MOTO-REVUE"

100.000 FR. DE PRIX
10 MOTOCYCLETTES



N° 15

Tous les abonnés d'un an à "MOTO-REVUE" peuvent participer à notre Grand Concours. Conserver les diverses coupures qui paraîtront dans nos numéros successifs : tous les renseignements paraîtront dans notre rubrique du Grand Concours.

Attendez et ne nous écrivez pas à ce sujet.

QUINZIÈME QUESTION

Quelle est la marque de cet accessoire ?

Marque :

Nom du participant :

Signature :

Les questions déjà parues dans MOTO-REVUE et MOTOCYCLISME-AUTOMOBILISME

1^{re} — M. R. 15 avril.

5^e — M. R. 15 mai.

9^e — M. R. 25 juin.

13^e — M. R. 23 juillet.

2^e — M. C. A. 25 avril.

6^e — M. C. A. 25 mai.

10^e — M. R. 2 juillet.

14^e — M. R. 30 juillet.

3^e — M. R. 1^{er} mai.

7^e — M. R. 4 juin.

11^e — M. R. 9 juillet.

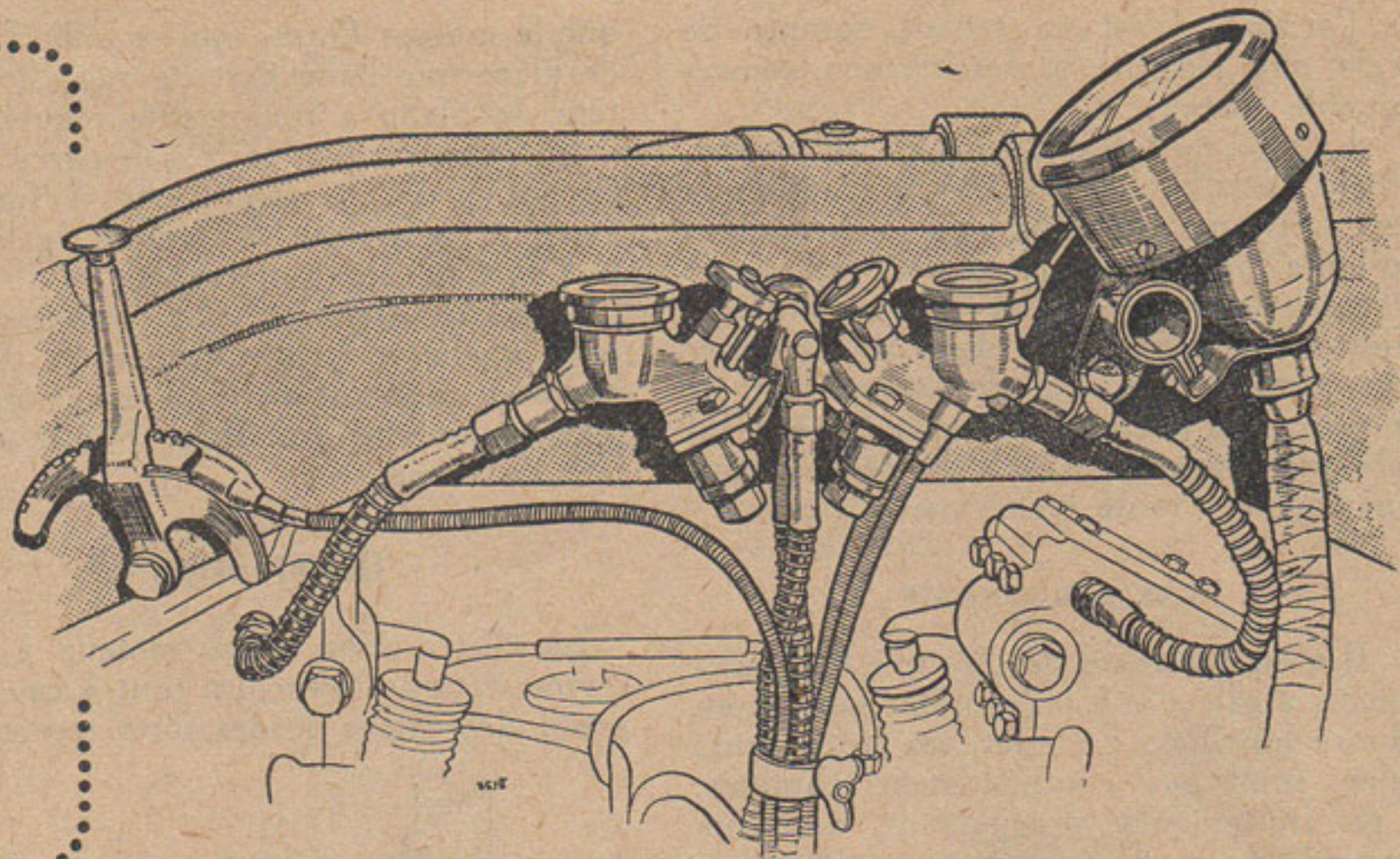
4^e — M. C. A. 10 mai.

8^e — M. R. 18 juin.

12^e — M. R. 16 juillet.

Le graissage des moteurs

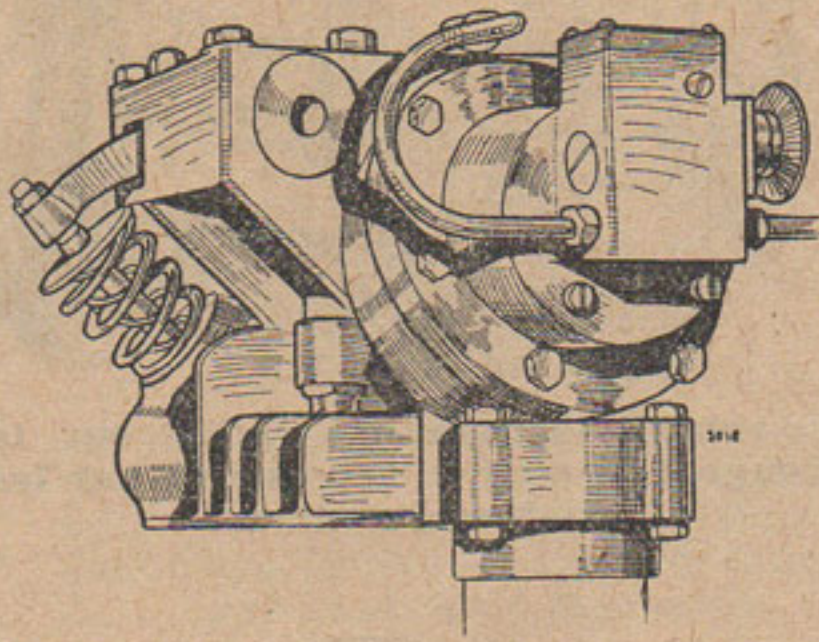
Le graissage est à l'ordre du jour : huile minérale, huile végétale, huile mixte, chaque formule a des partisans : l'usage particulier de chaque engin doit guider les motocyclistes.



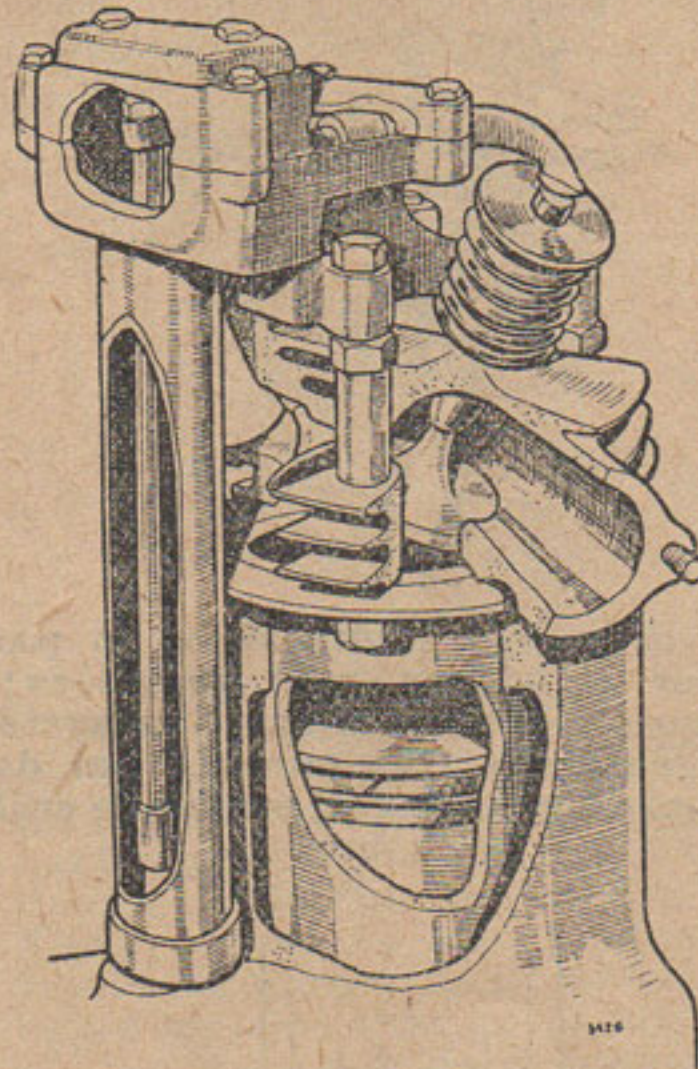
Les appareils de réglage et de contrôle de graissage de la Temple spéciale qui mit à bas tant de records mondiaux.

Tant que nous nous en sommes tenus à des régimes et à des compressions moyens, le graissage n'a pas offert de grosses difficultés. Par surcroît, le refroidissement insuffisant ou plutôt la basse température à laquelle nous devons faire fonctionner les moteurs pour éviter une distorsion exagérée nous obligeaient à envoyer des flots d'huile pour refroidir le moteur et, avec cet excès d'huile, nous ne risquions guère de gripper. Enfin l'emploi de roulements à galets qui n'ont besoin que de quantités minimales d'huile éliminait la crainte que nous pouvions avoir du grippage d'une bague lisse. Dans ces conditions, le graissage par barbotage malgré son allure primitive pouvait suffire si on ne dépassait pas 3.000 t. m. au maximum. Et encore dans le cas de certains moteurs particuliers comme les deux cylindres horizontaux ou en V, laissait-il presque sans huile le cylindre avant.

Mais pour des moteurs à haut rendement le graissage présente plus de difficultés. Dans ces moteurs il ne doit y avoir aucun point du moteur qui ne soit graissé sous peine de grippage. Que d'ennuis ont pu donner en course les culbuteurs jusqu'au jour où on a trouvé pour eux des procédés de graissage suffisants. Il arrive qu'à l'issue d'une course un piston même soit en bien mauvais état, que les segments soient brisés,



Le graissage de la distribution en tête de l'O.E.C. Temple se fait par une pompe mécanique.



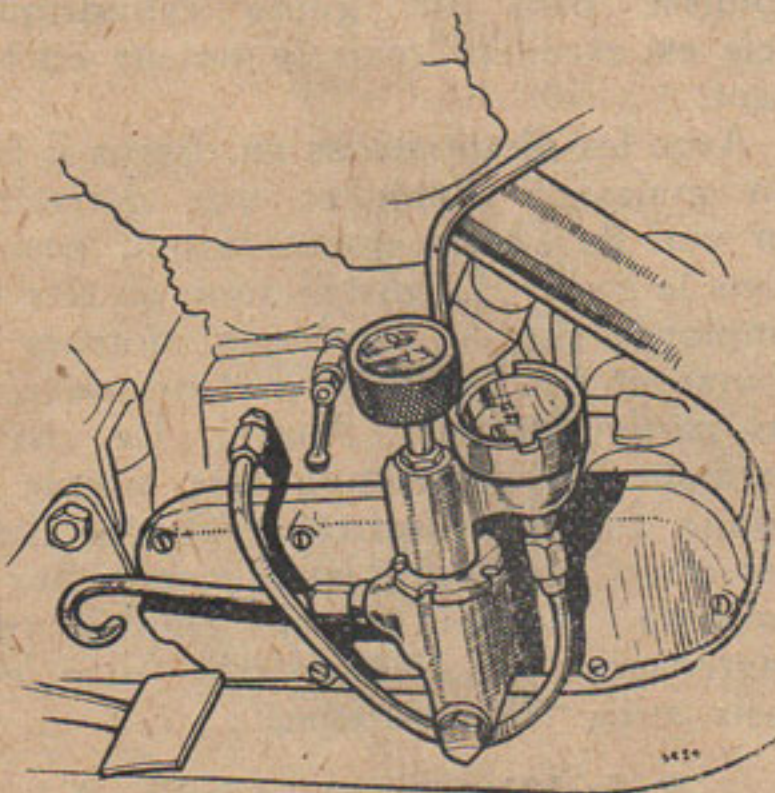
Coupe du moteur Bradshaw ; tous les organes sont enfermés sous carters étanches leur permettant un graissage excellent il est à noter que le refroidissement se fait par circulation d'huile autour du cylindre.

que l'axe mérite vraiment son épithète de flottement.

Dans le graissage par barbotage le maintien du niveau de l'huile dans le

carter se fait par une pompe à main, un graisseur compte-goutte ou une pompe commandée par le moteur, mais il n'est jamais qu'un graissage par barbotage et il présente quelques défauts surtout en ce qui concerne le cylindre. L'huile entraînée par le volant est projetée à l'avant du cylindre et l'arrière n'est graissé que par un brouillard d'huile. Or, c'est justement à l'arrière du cylindre que le piston exerce ses plus fortes pressions. Il y a excès d'huile à l'avant et l'excès d'huile est un autre défaut car le piston râclant cette huile subit, de ce fait, un freinage. Un autre freinage résulte du frottement des volants contre l'huile. Et qu'on ne croit pas que les frottements soient négligeables car ils peuvent fort bien absorber plusieurs chevaux.

Si, par amour de la simplicité, nous conservons le barbotage, où devons-nous introduire l'huile ? Il n'y a aucune espèce de doute : à l'arrière du cylindre, à l'endroit précisément qui en reçoit le moins par projection. L'expérience a prouvé que l'introduction d'huile à cet endroit réduisait considérablement le frottement, car il faut éviter sur le piston un dépôt d'huile chaude et à moitié brûlée qui le freine au lieu de faciliter son déplacement dans le cylindre. D'un autre côté, un excès d'huile est à éviter car une puissance appréciable est utilisée pour refouler cette huile. Les segments râcleurs d'huile sont donc très utiles pour ne laisser subsister entre le piston et le cylindre qu'une mince pellicule d'huile. Cela justifie également les pistons dont une partie des côtés est en retrait ainsi que les pistons ajourés. Mais, d'un autre côté, il ne faut pas tomber dans un excès contraire et réduire trop la surface du piston en contact avec le cylindre car, dans ce cas, la pression par unité de surface deviendrait exagérée, l'huile n'aurait peut-être plus la viscosité nécessaire pour y résister ; la pellicule d'huile se déchirerait et on s'exposerait à des grippages ou, tout au moins, à une usure rapide. Les côtés du piston ne subissent naturellement que de faibles pressions, la plus forte pression s'exerce



Contrôle et réglage de la circulation d'huile sur la B. S. A.

à l'arrière. C'est en tenant compte de cela que Ricardo a dessiné son remarquable piston.

Le pied de bielle qui n'a qu'un mouvement oscillatoire de faible amplitude est suffisamment graissé par le brouillard d'huile du carter, mais il n'en est pas de même de l'axe quand il est du type flottant et tourillonne dans les bossages du piston. Sur trop de pistons on ne prévoit rien pour leur graissage. Un canal oblique pratiqué dans le bossage devrait lui amener l'huile râclée par le piston.

Les roulements

Il n'est pas exact de dire que les roulements à galets et à billes n'ont pas besoin d'être lubrifiés. En effet, les frottements n'en sont pas complètement éliminés. Ces frottements proviennent de deux causes. Tout d'abord le contact de la bille ou du galet n'est pas un point dans le premier cas et une ligne dans le second, l'acier, si dur qu'il soit, s'écrase toujours sous la pression et d'autant plus que la pression est plus forte, à la manière d'un rouleau de bois qu'on fait rouler sur une feuille de caoutchouc. Il y a, en avant du rouleau et en arrière, comme deux renflements. Dans le cas d'un roulement, ils sont beaucoup moins accusés mais existent cependant. Il en résulte un frottement, une absorption d'énergie et un échauffement du roulement. De plus, à certains moments, la pression est si forte que les rouleaux ne tournent plus, surtout s'ils sont en contact les uns avec les autres. Il faut donc de l'huile pour permettre ces glissements sans que le métal du rouleau et celui des cages viennent en contact. Il faut sans doute moins d'huile qu'avec des roulements lisses mais il en faut cependant. Avec les moteurs qui ne tournent pas trop vite le barbotage suffit, mais avec des moteurs à taux de compression élevé et à grand régime un graissage sous pression sera de beaucoup préférable parce qu'il amènera au centre du roulement une grande quantité d'huile fraîche qui empêchera le roulement d'atteindre une température dangereuse.

En ce qui concerne les bagues lisses, le graissage à barbotage peut encore convenir à condition qu'il s'agisse de moteurs à rendement médiocre. On peut se demander comment l'huile peut pénétrer dans ces roulements. C'est qu'il y a entre la bague et l'axe ou le maneton un jeu léger. Dans le cas de la tête de bielle, par exemple, la pression la plus forte s'exerce par en-dessus et la tête de bielle porte sur le dessus du maneton. Par contre, à la partie inférieure il y a une zone de dépression où l'huile est aspirée si nous laissons à la partie inférieure un trou de graissage. Il est absolument inepte de pratiquer des trous de graissage au-dessus de la tête de bielle. C'est au-dessous de celle-ci qu'ils doivent se trouver. La tête de bielle et le maneton agissent à la manière d'une pompe et sucent l'huile.

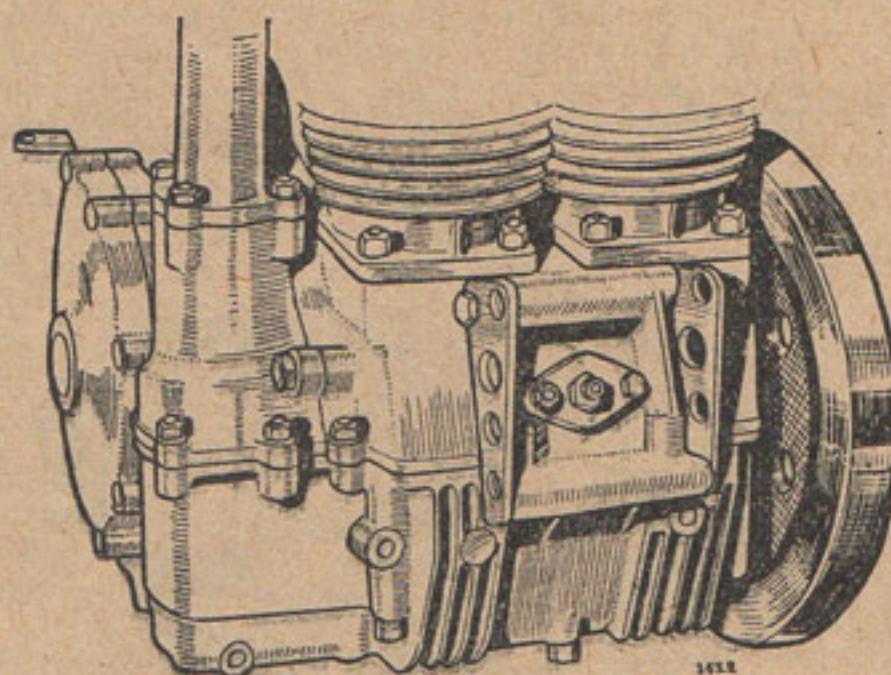
Mais dès l'instant qu'on a des moteurs d'un rendement assez élevé il devient indispensable d'avoir un graissage sous pression et, dans ce cas, on peut atteindre des régimes élevés. On sait, par exemple,

que le moteur Guzzi, qui se tailla l'année dernière une belle part de succès, a une tête de bielle à roulements régulés. On emploie beaucoup le régule parce qu'en cas de graissage insuffisant il fond et évite le grippage. Il facilite également la réfection des roulements.

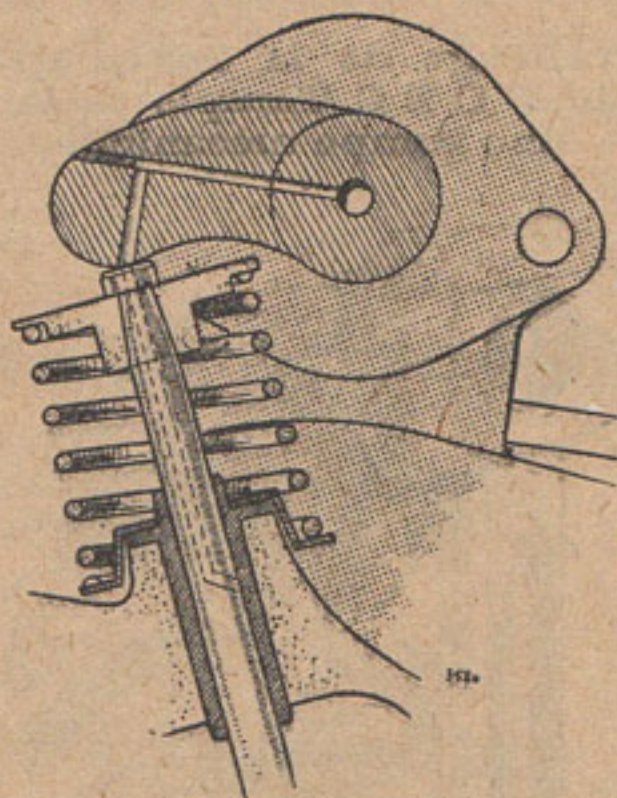
Avec le graissage par barbotage on peut améliorer la lubrification de tête de bielle en montant au fond du carter une petite languette qui dirige l'huile sur la tête de bielle.

Distribution

La distribution d'un moteur à haut régime fatigue beaucoup tout à cause du profil des cames et des forts ressorts de



Le refroidissement de l'huile sur la Peugeot de course est assuré par les ailettes du carter.



Les soupapes d'admission en particulier sont très mal graissées; le croquis ci-dessus montre un système de graissage très curieux par dérivation du graissage des axes de culbuteurs.

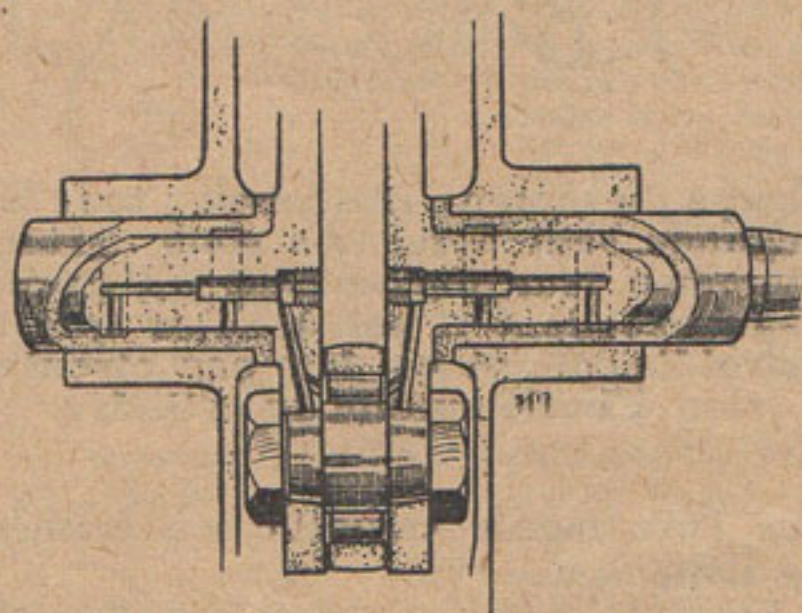
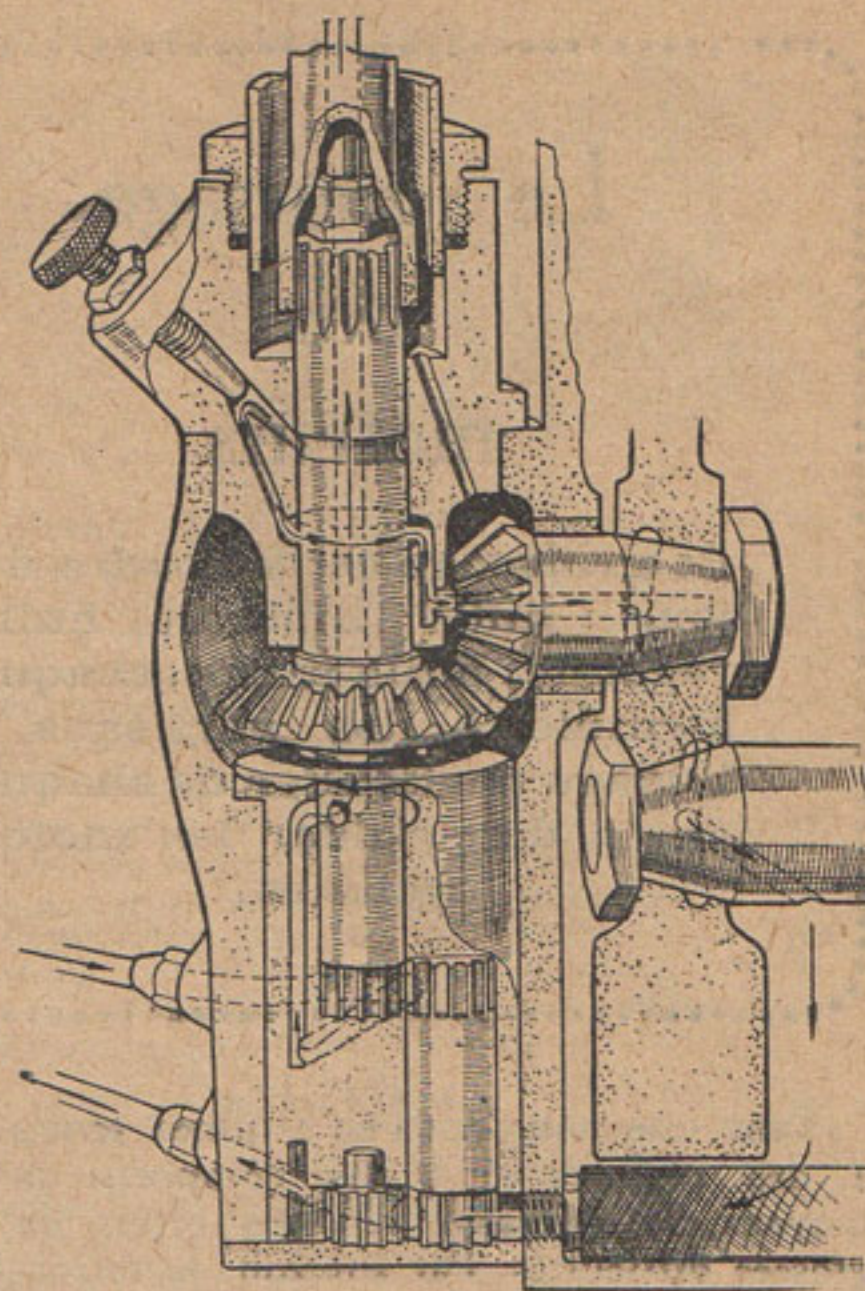


Schéma montrant les canalisations d'huile dans le moteur Villiers.



Coupe montrant le système de graissage de la Chater Lea.

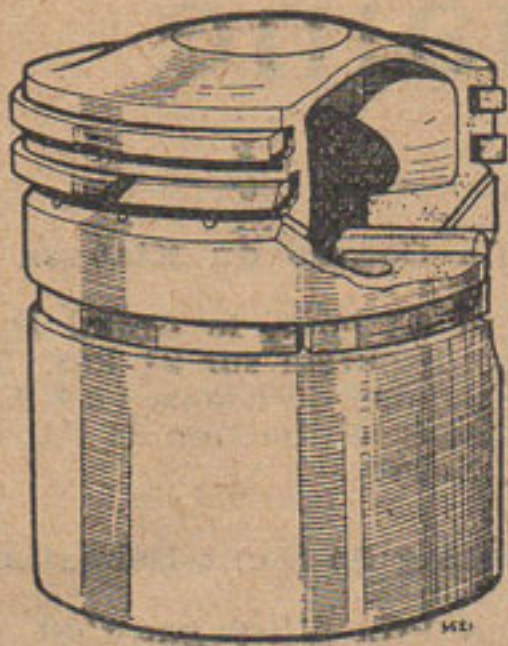
soupapes. Elle a besoin, elle aussi, d'un graissage abondant, sinon c'est une usure extrêmement rapide. Une distribution insuffisamment lubrifiée est bien vite hors d'usage. Et cela s'applique non seulement aux cames, aux palonniers et aux poussoirs mais aussi aux axes des culbuteurs. De plus en plus, on enclôt complètement la distribution pour éviter l'action abrasive de la poussière et, en même temps, pour graisser les axes de culbuteur et les poussoirs, soit au moyen d'une canalisation d'huile, soit, plus simplement, par le brouillard d'huile provenant du carter.

Il n'est pas rare que les soupapes grippent surtout les soupapes d'admission car les soupapes d'échappement reçoivent l'huile entraînée par les gaz. Avec les soupapes en dessus les tiges subissent un effort latéral dans les guides par suite de l'oscillation des culbuteurs. L'extrémité de ceux-ci ne parcourt pas une ligne droite mais un arc de cercle. Sur certains moteurs de voiture cela est évité en faisant agir le culbuteur non sur la soupape elle-même mais sur un petit piston qui coulisse dans un guide cylindrique; cela est excellent, mais le moteur est très haut.

Avec les distributions en dessus il faut un graissage direct et une dérivation en vue de l'huile qui redescend ensuite dans le carter. La distribution en tête est employée sur de nombreux moteurs de course et sur quelques moteurs de série en particulier sur l'Anzani. La chaîne permet une commande très simple et donne de bons résultats si elle ne flotte pas et est maintenue latéralement. Sur le nouveau Blackburne on emploie des engrenages hélicoïdaux très silencieux mais aussi très coûteux.

Refroidissement de l'huile

La chaleur modifie les propriétés de l'huile et il est essentiel de maintenir celle-



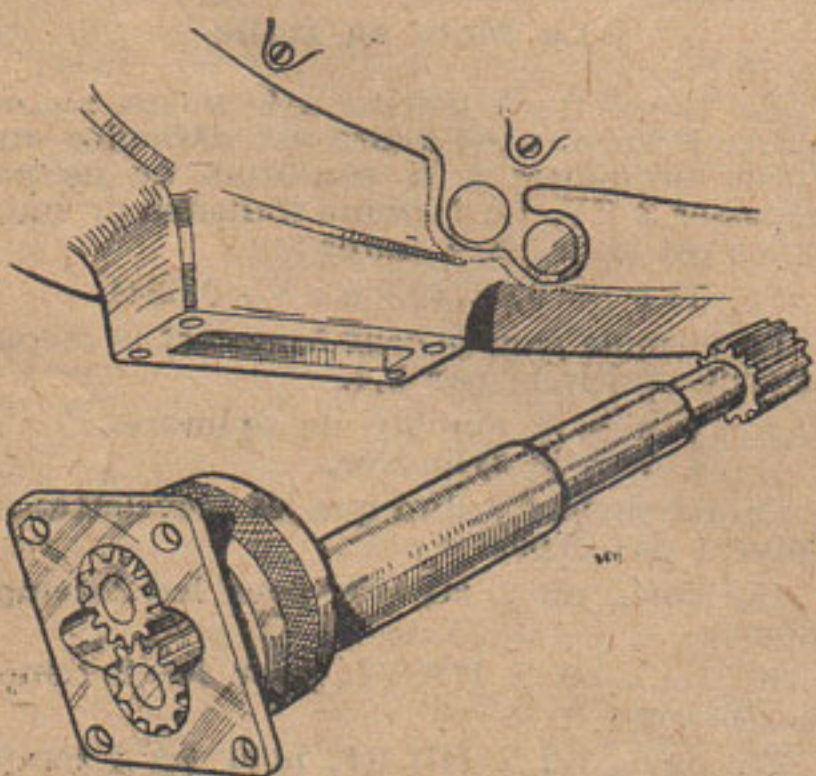
Coupe d'un piston laissant voir la disposition du segment racleur aidant à graisser l'axe,

ci à une température modérée. Le gros inconvénient du barbotage c'est que la même huile sert sans cesse et s'échauffe. Elle abandonne heureusement au carter une partie de la chaleur qu'elle a accumulée. Malgré tout, le barbotage même si l'alimentation en huile est améliorée par l'emploi d'une pompe commandée par le moteur, ne convient plus pour des moteurs à très haut rendement. La première amélioration c'est le graissage sous pression avec réserves d'huile à la base du carter. Celle-ci est munie d'ailettes de refroidissement. Sur les voitures de course on va plus loin encore. Il y a deux pompes à huile. L'une assure le graissage sous pression de tous les organes, l'autre fait circuler l'huile dans un radiateur.

Les qualités d'une huile

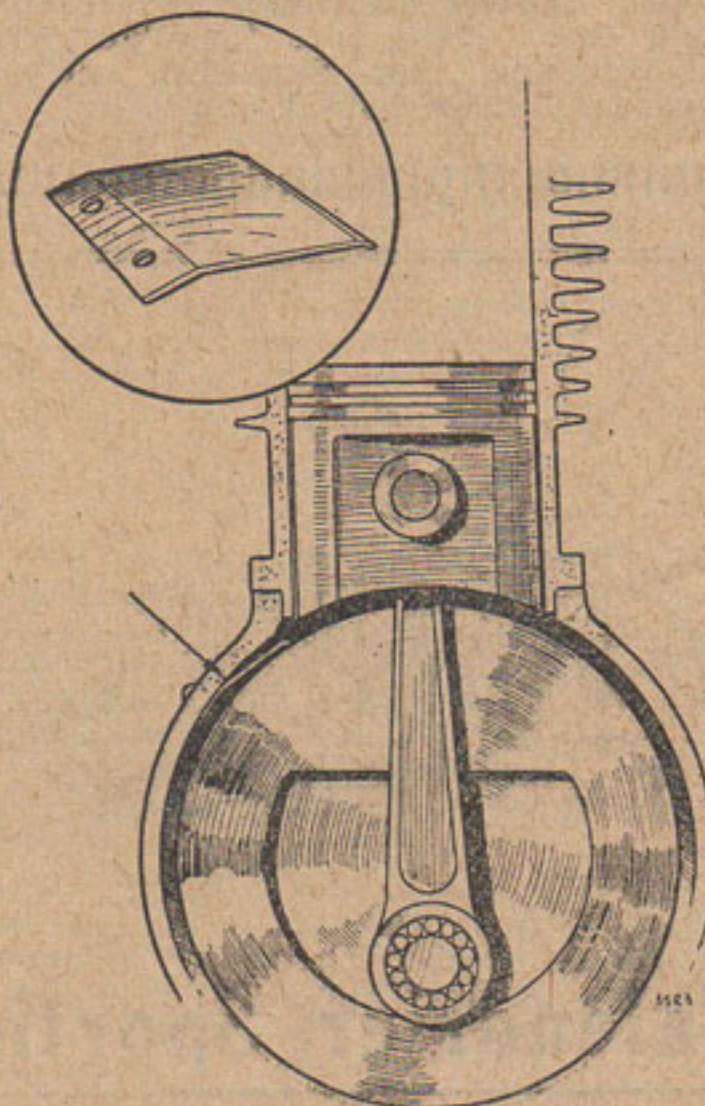
Le rôle de l'huile est de séparer deux surfaces métalliques qui, en dépit de leur apparence parfaitement lisse, présentent en réalité une série de bosses et de trous. Le frottement de ces deux surfaces l'une contre l'autre dégageront une telle chaleur que le métal fondrait ; car le grippage n'est, en somme, que de la soudure autogène. La pellicule d'huile qu'on interpose ne doit pas se déchirer. Les molécules qui la composent adhèrent les unes aux autres et cette cohésion, cette viscosité est notre garantie contre le grippage ou l'usure.

La viscosité de l'huile varie avec la



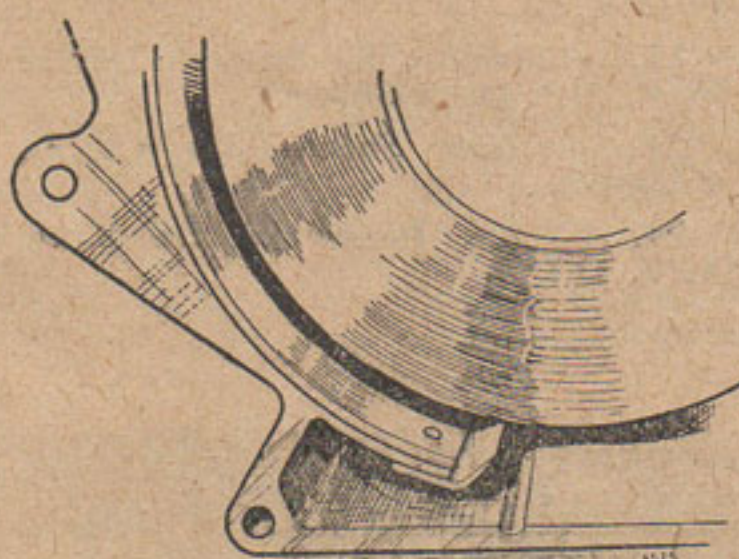
La pompe de circulation de la Rover est très accessible permettant ainsi un nettoyage fréquent.

température et diminue au fur et à mesure que cette température augmente. Les efforts des raffineurs d'huile tendent à avoir une huile qui ne soit pas trop visqueuse à froid car le moteur serait gommé et qui, d'autre part, conserve une viscosité suffisante même aux températures élevées.



En cas de remontées d'huile excessives causées par la rotation du volant, il serait très facile de fixer une plaquette de tôle de la façon indiquée par le croquis ci-dessus.

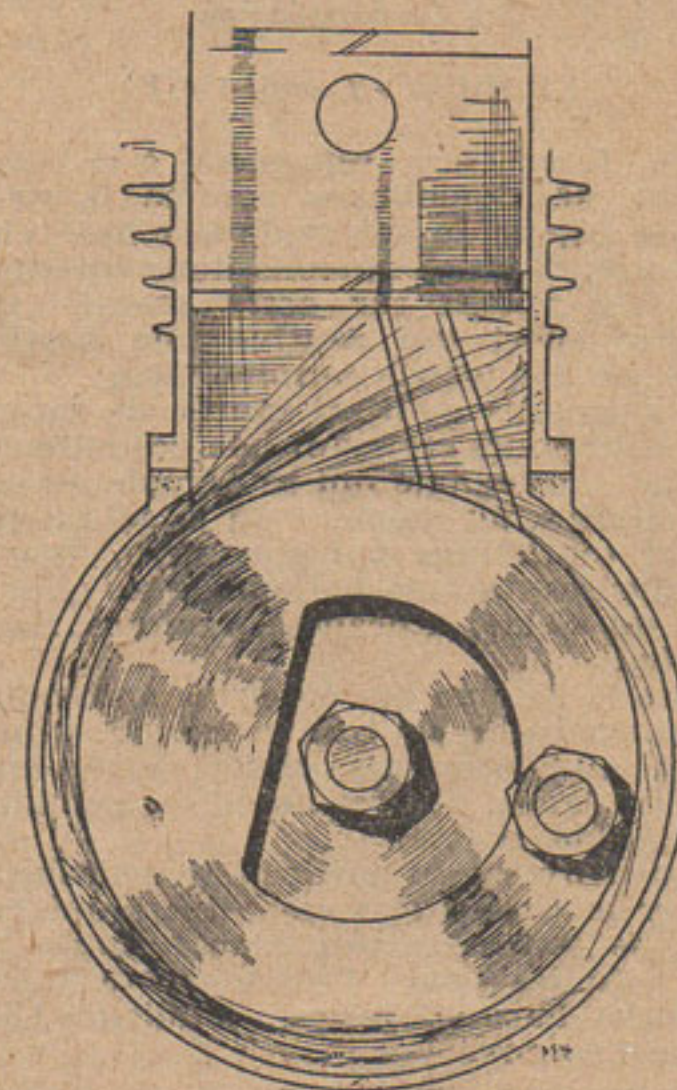
La viscosité n'est pas tout et qui dit huile épaisse ne dit pas nécessairement bonne huile. Il y a des huiles qui adhèrent au métal mieux que d'autres et qu'à viscosité égale forment une pellicule plus résistante.



Le moteur Triumph est munie à la partie inférieure du carter d'une plaquette arrêtant la circulation de l'huile entraînée par la rotation du volant et déterminant une pression assez forte permettant d'aller lubrifier certains organes.

La difficulté de graissage d'un moteur vient des températures très différentes auxquelles se trouvent ses différents organes. La température de l'explosion varie de 1.500 à 2.200°. Le fond du piston atteint de 250 à 500°, ses côtés de 100 à 250, le cylindre de 100 à 175. L'huile qui se trouve sur les parois du cylindre est exposée à la chaleur de l'explosion et il n'est pas étonnant qu'elle brûle en partie.

Il ne faut pas croire que l'huile de ricin constitue l'huile rêvée. Elle a, tout d'abord, l'inconvénient de gommer à froid et elle peut parfaitement bloquer les canalisations d'huile. Plus encore qu'avec les huiles minérales il faut laisser tourner le moteur au ralenti à vide pendant quelques minutes avant de partir. Elle dépose aussi sur la culasse et les organes du moteur une sorte de colle. Et, enfin, chose plus grave pour un usage prolongé car, même pure, elle est légèrement acide. Ces défauts sont corrigés dans



Croquis montrant le graissage du cylindre occasionné par la rotation du volant.

certaines huiles à base de ricin, grâce à l'adjonction d'huile minérale et d'autres produits. Ces huiles sont alors parfaites surtout en course. Mais leur prix est naturellement élevé. Même un moteur grand sport s'accommode fort bien d'une huile minérale à condition qu'elle soit d'une bonne marque.

Réflexions d'un profane

Mais non, c'est une calomnie, un mensonge, je me dois de lutter contre cette manie de beaucoup à critiquer les produits introduits dans les chambres en vue d'éviter les crevaisons. J'en ai essayé plusieurs, dont le *Protex*. Certainement je ne puis demander à cet article de me garantir contre un éclatement qui me déchire le pneu sur une certaine longueur. Après tout, si ce cas n'est arrivé deux fois de nuit en faisant le « balai » du dernier Rallye Canning, je n'ai qu'à m'en prendre à moi-même : j'avais une charge énorme sur ma machine, je me suis laissé entraîner par la majorité des ralliés qui ont préféré l'ignoble sable de Neuchâtel-en-Bray aux ondulantes circonvolutions d'Aumale ; j'ai éclaté, tant pis, *mea culpa*. Mais ce que je dois reconnaître, c'est que, grâce au *Protex* ingéré par mes chambres, je n'ai eu aucun autre ennui, bien que j'aie retiré 4 jolis et mignons clous de ma chambre arrière. De plus, je n'ai nullement constaté une désagrégation quelconque du caoutchouc à ce sujet ; je suis d'ailleurs, d'accord avec les Arts et Métiers à ce sujet, la référence est bonne. Ne l'employez pas si tel est votre idée, mais de grâce, ne racontez pas des balivernes là-dessus, ne vous figurez pas qu'après 50.000 kilomètres, votre chambre devra être aussi neuve qu'au début ; ça, le *Protex* ne le peut faire, son rôle est autre, ne confondez pas.

Le Sport de la Semaine

Mariage

M. Raoul Solary, de la Maison Munro (carburateurs Amac) convole d'ici quelques jours en justes noces avec Mlle Marguerite Deschâtres. Nos meilleurs vœux et souhaits de bonheur.

Grande Semaine Automobile du Comminges

31 juillet - 7 août 1927

Moto Revue sera représenté à la Grande Semaine de Comminges comme il sied à l'unique organe de valeur de la motocyclette en France. Nous donnerons donc ultérieurement tous détails sur cette manifestation de notre sport qui captive une partie si grande de l'industrie automobile.

Nous pensons qu'il est inutile de rappeler l'intérêt toujours croissant que présente cette Semaine Automobile qui se déroule au cœur des Pyrénées, au moment où la saison thermale et touristique bat son plein, dans les merveilleuses stations du Comminges : Luchon Salies du Salat, Encausse, Lourdes, Barbazan, etc...

Toute la gamme des épreuves automobiles et motocyclistes se trouve réunie dans la Semaine du Comminges : circuit de régularité, kilomètre lancé, courses de côtes, gymkhana et circuit de vitesse.

Nous attirons tout particulièrement l'attention sur le Grand Prix de Vitesse qui, cette année, se courra suivant une formule handicap étudiée par l'éminent technicien, M. Charles Faroux, qui sera d'ailleurs Directeur de l'épreuve.

Le Circuit de vitesse a été choisi cette année par l'Union Motocycliste de France pour l'organisation de son Grand Prix des Motocyclettes, qui se disputera le 7 août dans la matinée.

La première journée de la Grande Semaine Automobile du Comminges a remporté un très franc succès.

Le Circuit des Stations Thermales du Comminges, a été disputé par un temps magnifique.

Sur les 37 concurrents, 23 seulement prirent le départ. Après avoir traversé Martres, Tolosane, Boulogne, Saint-Plancard, les concurrents revinrent à Saint-Gaudens, mais seulement pour y être contrôlés. Ils continuèrent ensuite par Barbazan, Fronsac, Saint-Beat, Fos, Pont-Duros, pour parcourir quelque trente kilomètres en Espagne et gagner Viella, où les autorités espagnoles attendaient et où un copieux déjeuner fut servi.

A trois heures, ils reprirent la même route qui suit le Val d'Aran, franchirent à nouveau la frontière sans encombre. Saint-Gaudens, Marignac, Bruneau, Encausse, Aspet, Salles-du-Salat et Saint-Martory, soit au total 33 kilomètres.

Vingt concurrents abandonnent pour des causes diverses : d'Ormoy ayant cassé son embrayage ; Ivan Court, soupape cassée, et Kuss ressort endommagé.

La forte chaleur qui règne n'était pas faite pour faciliter la tâche des pilotes, les routes poussiéreuses compliquèrent singulièrement la situation.

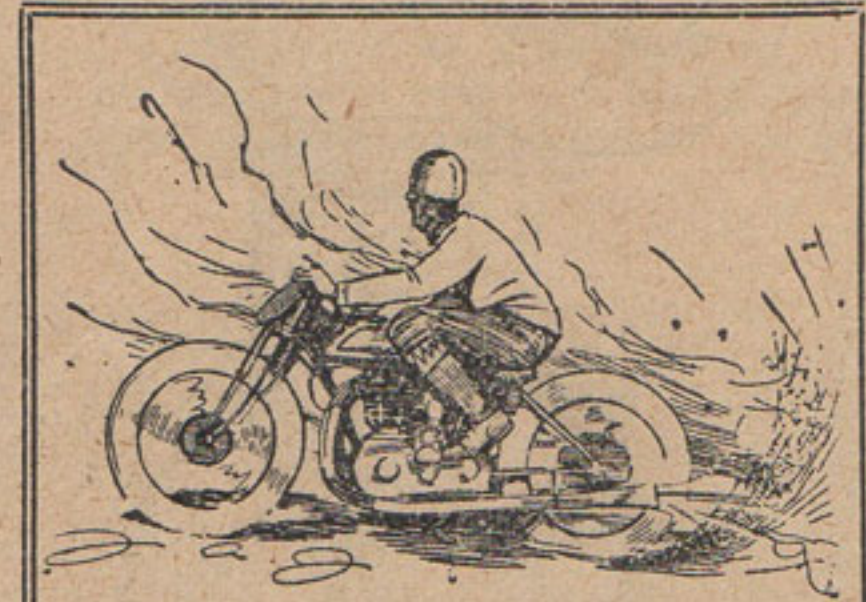
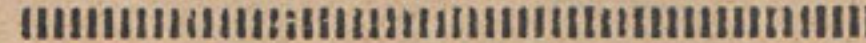
A l'heure où nous mettons sous presse, la Grande Semaine, organisée par l'U. M. F., véritable championnat de France, se déroule régulièrement. Le dimanche, 7 août, a lieu le Grand Prix de vitesse qui retient l'attention générale de tous les motocyclistes et automobilistes de France. Nous donnerons ultérieurement les résultats.

Le T. T. Italien

Le 24 juillet eut lieu le T. T. Italien, organisé par notre confrère la *Gazetta dello Sport* et le M. C. Lombard.

Succès considérable du grand quotidien

italien. En 175 cmc., Nino Bianchi, sur la jolie petite Bianchi, établit le record de piste mais battu par Benelli. En 250 cmc., victoire de Prini sur Guzzi, sans effort. En 350 cmc., victoire de Nuvolari sur Bianchi : en 500 cmc., lutte âpre jusqu'au dernier tour. Archangeli, sur Sunbeam, enlève de justesse la victoire pour l'Angleterre.



Calendrier Sportif

AOÛT

Du 31 juillet au 7 août :

Grande Semaine du Comminges et Grand Prix des Motos de l'U.M.F.

7. — Course de côte du Val Suzon (A.C. et M.C. Bourgogne).

9. — Côte d'Aubisque (A. C. Sud-Ouest).

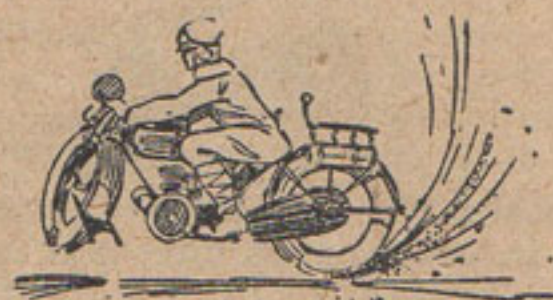
11 au 15. — Les Sables d'Or (A.C. Ouest).

13-14-15. — Rallye-Camping de *Moto Revue*, à Brighton, près Cayeux-sur-Mer.

15. — Meeting des Sables d'Olonne (A. C. des Deux-Sèvres).

21. — Côte Sainte-Odile (A. C. d'Alsace).

24. — Les Records à La Baule (A. C. O.).



Épreuves à venir

31 juillet. — Circuit des Stations thermales du Comminges.

2 août. — Kilomètre lancé.

3 août. — Course de côte de Montréjeau.

5 août. — Course de côte de Luchon (col. de Pevresourde).

7 août (matinée). — Grand Prix de l'Union Motocycliste de France (motocyclettes).

7 août (après-midi). — Grand Prix du Comminges.

La Course du Klausen

Les 13 et 14 août, le *Grand Prix de la Montage* se disputera sur 21 km. 500 avec arrivée au sommet du Klausen à 1.937 mètres d'altitude, sous la direction de l'A. C. Suisse et l'U. M. Suisse.

Meeting de Saint-Sébastien

Le Grand Prix d'Espagne s'est couru le 31 juillet au milieu d'une affluence considérable. Benoist Robert, déjà brillant vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F., il y a un mois, enlève sur Delage le trophée à plus de 130 à l'heure. Materassi sur Bugatti menaçait perpétuellement le vainqueur et pendant les 692 kilomètres de la course, ne put arriver définitivement à surclasser son redoutable adversaire et fut éliminé quelques minutes avant l'arrivée.

1. Robert Benoist (voiture Delage, pneumatique Dunlop), accomplissant les 692 km. 600 du circuit en 5 heures 21 minutes 45 secondes (moyenne : 129 km. 592).

2. Conelli sur Bugatti en 5 h. 23' 1" (moyenne : 128 km. 731).

3. Bourlier, Delage en 5 h. 23' 12".

Les trois concurrents terminèrent dans le même tour.

Le Cran d'Escalles

Le 24 juillet, l'A. C. du Nord avec notre confrère *Le Phare* donnait son « Meeting de Calais » qui eut un succès appréciable. Les records furent battus de 6 secondes par Smith, sur Ghome et Rhône, qui ne fit que conserver à la marque un record détenu déjà par Naas.

Motos 125 : Favre (Favre). — Motos 175 : Collet (Monet et Goyon). — Motos : 250 : Coulon (Terrot). — Motos 350 : Coulon (Terrot). — Motos 500 : Smith (Gnome et Rhône).

Sidecars 600 : Tophane (Saroléa).

Cyclecars 1.000 : Lez (Morgan-Darmon).

La course se divisait en deux parties : côte du Cran d'Escalles, 1.500 mètres vitesse.

La course de côte de Brégille

La course de côte de Brégille, près de Besançon, s'est disputée le 31 juillet. Vermot a fait le meilleur temps de la journée. Voici les résultats :

Motos 250 cmc. — 1. Pay, 1' 58".

350 cmc. — 1. Vermot, 1' 49".

500 cmc. — 1. Vermot, 1' 52" 1/5.

750 cmc. — 1. Baiget, 1' 56".

1.000 cmc. — 1. Vermot, 1' 41" (meilleur temps de la journée).

La Moto en Italie

La bicyclette à moteur a le même régime qu'en France, c'est-à-dire est assimilée aux cycles ordinaires à la condition de ne pas dépasser 3 CV. La formule italienne de puissance est pour les 4 temps :

$$HP = 0,08782 \times n \times V \times 0,6541$$

La formule pour le deux temps est la même, le tout multiplié par 1,4.

$$\left\{ \begin{array}{l} n = \text{le nombre de cylindres.} \\ V = \text{la cylindrée.} \end{array} \right.$$

Ce qui revient à dire que les bicyclettes ne doivent pas dépasser :

132 cmc., ou 2 HP 94, pour les 2 temps mono ;

90 cmc., ou 2 HP 94, pour les 2 temps bicylindres ;

222 cmc., ou 2 HP 94, pour les 4 temps mono ;

1.555 cmc., ou 2 HP 94, pour les 4 temps bicylindres.

Les Motoclubs vivent intensément

Le Rallye-Ballon et le Gymkhana de Saint-Denis

Notre appel fut entendu. *Moto Revue* déléguant son secrétaire à la fête annuelle du Moto Club de Saint-Denis, constata la vitalité exceptionnelle de cette organisation. William, retour de Paris les Pyrénées, agent de toutes les bonnes marques, fut un animateur incroyable et un donateur largement apprécié. Commencée par un rallye-ballon, le matin, la fête se prolongea tard dans la soirée : la ville de Saint-Denis vint tout entière assister au Gymkhana en tous points réussi : le Moto Club Dyonnisien a fait une démonstration de propagande rarement aussi brillante : aucun incident ne vint troubler la réunion qui eut lieu dans les rues même de la ville : la municipalité a marqué une sympathie non déguisée à notre cause : nous l'en remercions : les centaines d'enfants qui assistèrent aux comiques épreuves et leurs parents sont maintenant devenus de fanatiques partisans de la moto : M. Bossain, le président du Club, a fait de l'excellent travail. Nous signalerons la générosité du directeur commercial de la maison Nerka qui dota les épreuves de plusieurs centaines de francs : le nerf du moteur fut Nerka, mais ce qui est certain, c'est que Nerka fut aussi le nerf-moteur de l'allégresse générale.

Ainsi qu'on le verra par les résultats, les épreuves furent variées :

Rallye Ballon. — 1. Bossain, Président ; 2. Henri.

Course à l'Œuf. — 1. Montaurou ; 2. Bouchain.

Course aux Anneaux. — 1. Borde ; 2. Joumier.

Course à la Planche. — 1. Joumier ; 2. Le Buffe.

Course aux Quilles. — 1. Bouchain ; 2. Bouché-Pillon.

Course du Cercle. — 1. Henry ; 2. Joumier.

Course aux Fléchettes. — 1. Louel ; 2. Bouchain.

Course au ralenti. — 1. Louer ; 2. Bouchain. Et le repas qui clôtura la journée fut encore plus vibrant que les épreuves.

Moto Revue ne fait que commencer !..

On nous écrit de Belgique :

ATELIERS GILLET-HERSTAL

Nous relevons dans votre numéro du 23 courant, page 404, l'articulet intitulé : « La Gillet-d'Herstal se fâche ».

Nous vous remercions très sincèrement de bien vouloir prendre la défense des intérêts de nos clients.

Pour notre part, nous avons, à nouveau, introduit une demande auprès du Service des Mines, tendant à voir accorder à nos anciens clients le bénéfice de la nouvelle loi.

Nous espérons bien obtenir satisfaction sous peu.

Entre temps, nous sommes heureux d'annoncer à notre clientèle que nos nouveaux modèles ont été officiellement réceptionnés par le Service des Mines et taxés 4HP.

Encore Laffrey

Le 26 juin, à la course de côte, nous n'avons pas signalé le temps record de Rolly sur Motosacoche qui a monté la rampe en 5' 27" 1/5 battant un record qu'il détenait déjà en sidecars 600 et faisant le meilleur temps de la journée et le record général pour les sidecars.

Gymkhana à Saint-Jean-d'Angély

Le S. C. de St-Jean-d'Angély, partant sur la formule préconisée par *Moto Revue*, organisa un gymkhana qui fut un succès et une véritable épreuve de propagande. Les épreuves de l'œuf à la cuiller, de lenteur, etc., reprise de notre 3^e rallye *Moto Revue* sont

des distractions réellement populaires. Nous donnerons d'ici peu un article sur le Gymkhana en moto pour satisfaire les nombreux clubs qui nous demandent des renseignements.

Gymkhana à Bannalec

Les Bretons de Bretagne bretonnante prennent aussi goût aux Gymkhana formule *Moto Revue*. Parmi les courses à succès, notons l'épreuve vélo-moto gagnée par le... cycliste sur 200 mètres ! L'épreuve moto-pédestrian gagnée par la moto de justesse sur 75 mètres. Les courses à travers quilles, à la valise, des planches et de l'œuf obtinrent le succès traditionnel.

Le Ballon d'Alsace

Le 24 juillet, le *Moto Cyclecar Club de Belfort-Montbéliard*, a fait disputer sur le parcours classique de la Côte du Ballon d'Alsace, une épreuve de vitesse ouverte aux Motocyclistes, Sidecars et Cyclecars, sous le règlement sportif de l'U. M. F., sous la présidence de M. André Tardieu, Ministre des Travaux publics et de M. le Comte de Vogué, Président de l'A. C.

Cette épreuve se disputa sur 12 km. Pente moyenne 7 %, pente maximum 13 % ; le parcours comporte 7 virages en « épingle à cheveux ». La course de côte fut suivie d'un pique-nique en haut du ballon, et d'un Gymkhana.

Rolland, sur Terrot, fit le meilleur temps, à 67,230, malgré une épaule luxée.

175 cmc. — 1. Dietermann (Monet-Goyon), 13' 28" 3/5.

250 cmc. — 1. Durand (Terrot), 11' 35" 1/5.

Motocyclettes 350 cmc. — 1. Perrotin (Terrot), 10' 34".

Motocyclettes 500 cmc. — 1. Roland (Terrot), 10' 15" 4/5.

Motocyclettes 750 cmc. — 1. Sahler, 15' 47".

Sidecar 1.000 cmc. — 1. Haismann (Harley-Davidson), 14' 21" 2/5.

Cyclecars. — 1. Gauthier R. (Morgan), 13' 23" 1/5.

Rallye-Ballon en province

Le 14 juillet eut lieu un Rallye Ballon automobile et motocycliste sous les auspices de l'A. C. et du M. C. de Touraine, 60 engagés. Le ballon atterrit à 2 km. de Châteaueux (Loire-et-Cher). Un sprint eut lieu entre quatre motocyclistes ayant laissé leurs machines à 500 m. dans les vignes. Le plus jeune l'emporta et les suivants s'écroulèrent après avoir remis leurs cartes. Le classement

fut laborieux : 1. Blanchard, moto ; 2. Collet ; 3. Genest ; 4. Quentin ; 5. Surge ; 6. Aubert, auto ; 7. Gochonneau, moto ; 8. Messire, auto ; 9. Rouflard, auto.

Meeting de Saint-Malo

Le 31 juillet, l'A. C. O. fit disputer, avec un gros succès, un meeting annuel. Organisé par l'Automobile Club de l'Ouest. Une foule nombreuse a assisté à la course de 10 kilomètres qui s'est déroulée sur la plage.

Les résultats :

Motocyclettes 250 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 10' 3" 1/5 (moyenne 59 km. 602).

Motocyclettes 350 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 8' 53" 4/5 (moyenne 67 km. 415).

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Labonde (Harley-Davidson), 11' 54" (moyenne 50 km. 420).

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Rémond (Darmont), 11' 24" 1/5 (moyenne 52 km. 631).

Voitures de tourisme 1.100 cmc. — 1. Scaron (Amilcar), 9' 19" 4/5 (moyenne 60 km. 200).

Voitures de tourisme 1.500 cmc. — 1. Decostier (Bugatti), 9' 11" 1/5 (moyenne 65 km. 217).

Voitures de tourisme 5.000 cmc. — 1. Pollack (Panhard), 7" 53" 2/5 (moyenne 75 km. 949).

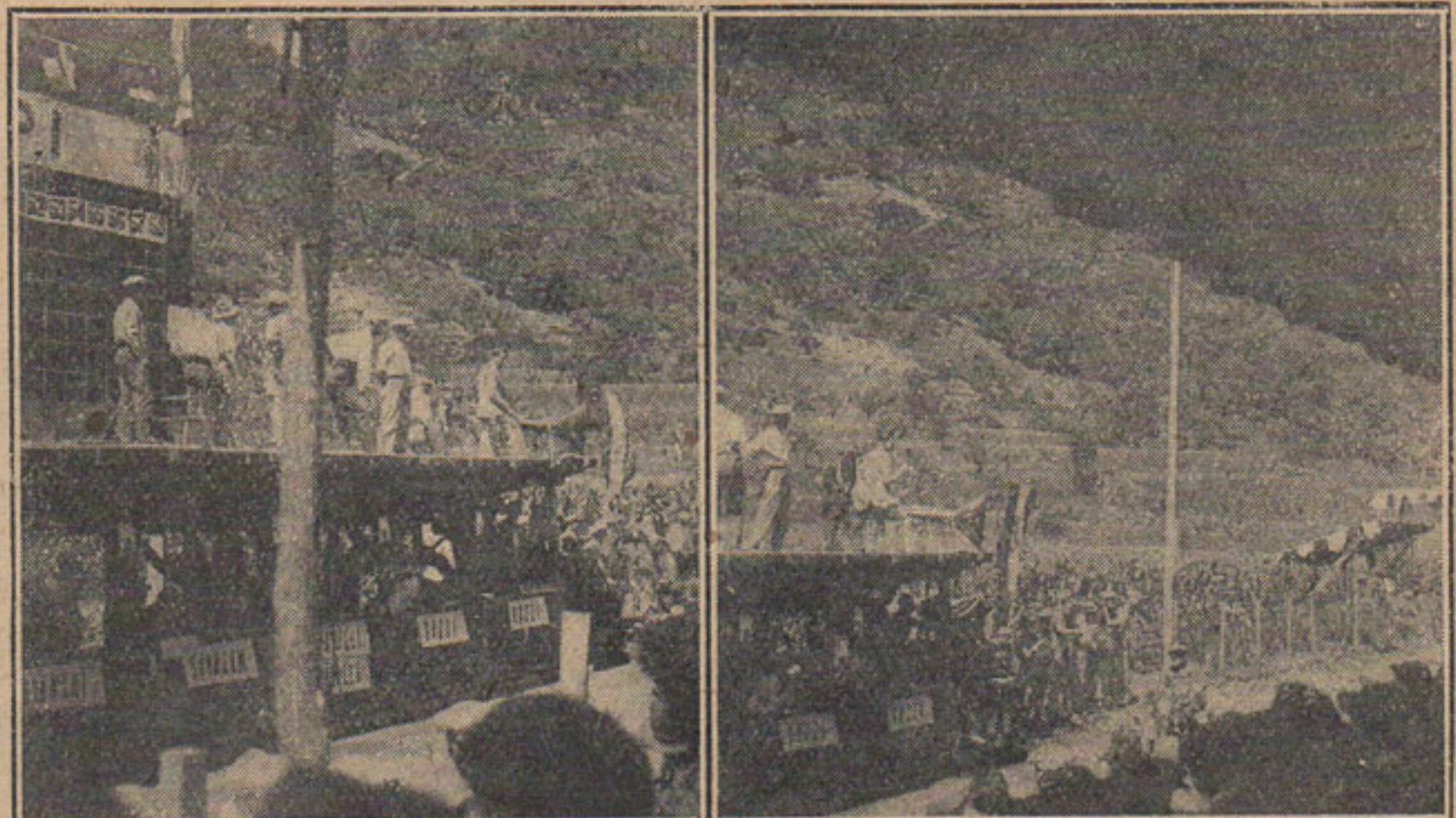
Voitures de sport. 1.100 cmc. — 1. Lepicard (Donnet), 8' 31" 1/5 (moyenne 70 kilomètres 312).

Nous sommes heureux du succès continu de Coulon : mais il est juste de remarquer que la Terrot est du même modèle que les 2 machines qui firent récemment le raid Tunis-Tripoli, 365 kilomètres en une seule étape, à travers les sables et que nous avons été les premiers à signaler dans notre numéro 227. Que ce soit en tourisme ou en vitesse, Terrot se classe toujours premier : noblesse oblige ! Voilà pourquoi Terrot est si goûté des amateurs très éclectiques.

Concours de Tourisme

L'A. C. Basco-Béarnais organisé les 9 et 10 août une épreuve sur le parcours Pau-Cauterets-Bagnères-Tarbes-Pau pour voitures. Demander règlements et bulletin d'engagement à *Moto Revue*.

Au Tourist Trophy d'Italie : à gauche sur la ligne de départ pour le VII^e Circuit du Lario. — A droite, un passage devant les tribunes.



LES GRANDES ÉPREUVES

Paris - les Pyrénées - Paris

Réflexions d'un Profane

Paris-les Pyrénées est couru. Pour la première fois, j'ai assisté à cette épreuve et je suis complètement conquis à ce genre de propagande sportive. Belle manifestation sous tous rapports :

Epreuve d'endurance, les cols pyrénéens furent en effet pénibles ; et pourtant les routes interminables de l'étape nocturne de Paris-Bordeaux, les rocailleuses départementales des poussiéreux Roussillon et Massif Central, les 1.800 virages avant Clermont-Ferrand, et même la foule hurlante d'enthousiasme de Montargis à Paris représente un vrai calvaire pour les coureurs, un banc d'essai rigoureux pour les machines.

Epreuve de régularité : quoi de plus strict à demander à des motos comme ponctualité. Songez qu'après 2.600 kilomètres d'un train de tourisme à haute allure (le plus jeune des amateurs n'a-t-il pas été stupéfait dans la première étape des 80 kilomètres auxquels il devait rouler perpétuellement pour arriver à cette moyenne de 40 imposée ?), il faut s'attendre sur la route du retour, à une diminution de rendement des machines exténuées par les efforts pyrénéens. Or, fait curieux, aucune des motos, ni les voitures qui ont fini l'épreuve n'ont paru se ressentir de l'usure prématurée des organes ; j'ai examiné les différentes machines au parc fermé de Versailles, pas un bout de fil de fer, pas une ficelle, pas de ces réparations de fortune qui déshonorent un coureur ; des machines superbes et au point, qui, toutes ont répondu au premier appel du starter et du... kick-starter pour le départ sur Paris. Décidément, l'an prochain, les organisateurs devront forcer le règlement *régularité*, car les constructeurs les dépassent maintenant par la précision et le rendement des engins ; sinon l'épreuve engendrerait la monotonie.

Epreuve de propagande : la foule s'est pressée tout le long du parcours. Huit jours auparavant, j'assistais au passage du Tour de France cycliste ; je songeais à l'époque encore lointaine où les populations se porteraient, avides, vers le sport motocyclistes. Et je suis tout surpris de l'accueil enthousiaste. A Bordeaux, ruée générale vers les Quinconces ; tout le dimanche une foule admirative et comme au « Salon », les commandes de clients ont afflué : un grand constructeur, longtemps blasé des arrivées de nos courses motocyclistes est revenu transporté : « Mon cher, Porte-Maillet, y étiez-vous ? Avez-vous vu cette cohue, des piétons, des cyclistes, des femmes, des enfants, au milieu de nos motocyclistes. Tous discutaient les chances de chacun, ils étaient là des milliers comme je n'en ai vu que pour le Tour Cycliste. La foule est conquise, croyez-moi ; le Paris-les Pyrénées 1927 est le point de départ d'un essor gigantesque de la moto ! Bravo Molo Revue ». Pauvre constructeur ! s'il avait assisté à l'arrivée des « Pyrénéens » à Toulouse, et à l'accueil des Auvergnats en leur bonne ville de Clermont-Ferrand, il eût « éclaté » de joie : le Midi, le Centre ont vibré de plus grand enthousiasme encore ! Paris-les Pyrénées l'an prochain sera le grand événement français qui, pendant 8 jours, retiendra l'attention de la jeunesse.

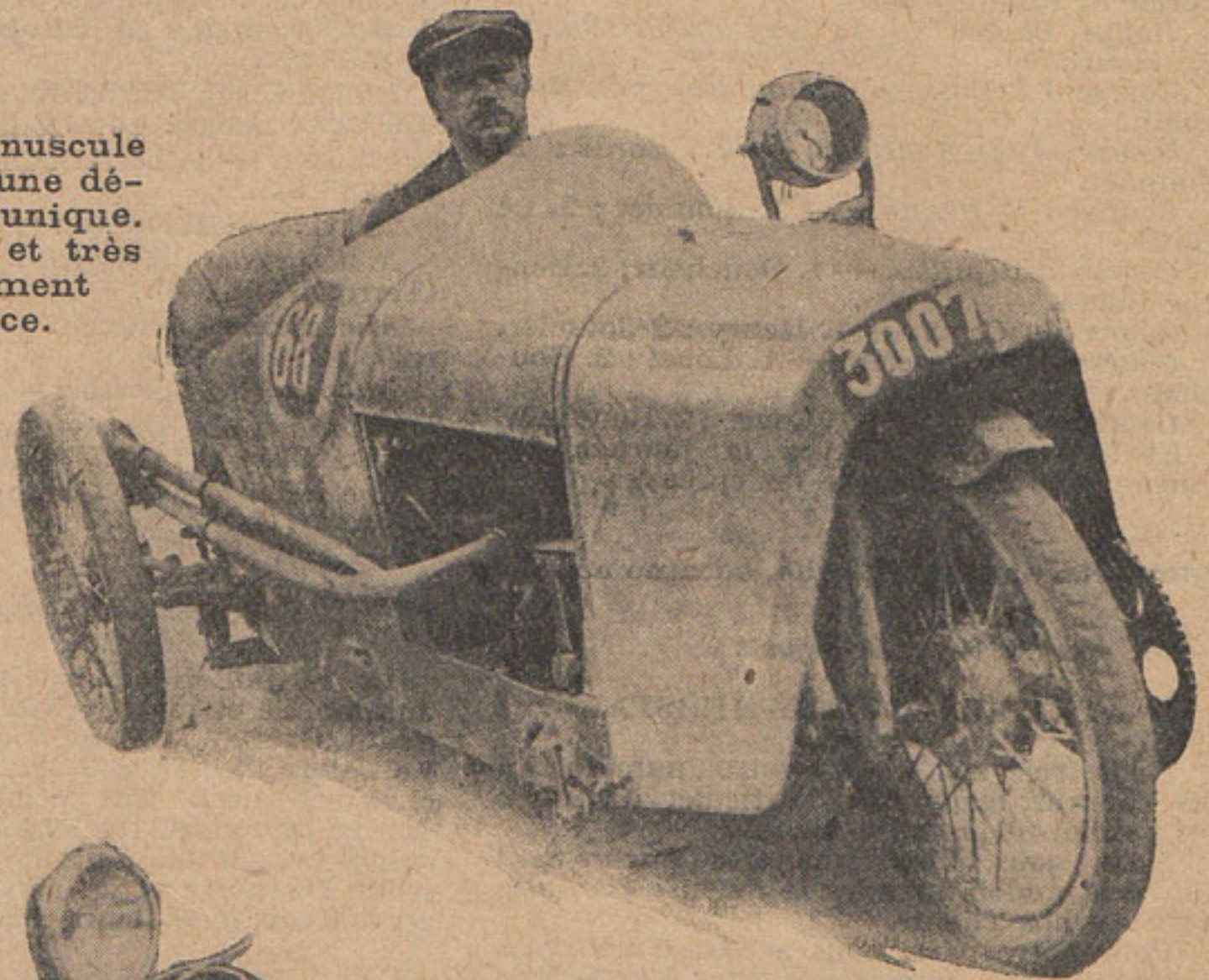
Paris-les Pyrénées-Paris fut encore quelque

chose de plus. Ce fut la consécration de la motocyclette dans l'esprit du public, ce fut l'officialisation de notre sport, près des pouvoirs publics. *Moto Revue* a réussi ce tour de force d'anéantir les préventions injustes concernant la moto. Partout les maires, les populations, les gouvernements, les municipalités et la police ont fait un accueil vibrant à nos coureurs. Ceux qui, l'an dernier encore, nous regardaient avec effroi sont conquis ; une cordialité non équivoque, une attention sympathique furent la résultante de nos efforts sur leur esprit. Le nom de *Moto Revue* exerce une attirance violente sur tous ; la discipline des coureurs, leur correction, la belle présentation des machines, leur mise au point parfaite, le développement régulier et magnifique de notre épreuve, ont conquis les cœurs : nous ne pouvions mieux espérer.

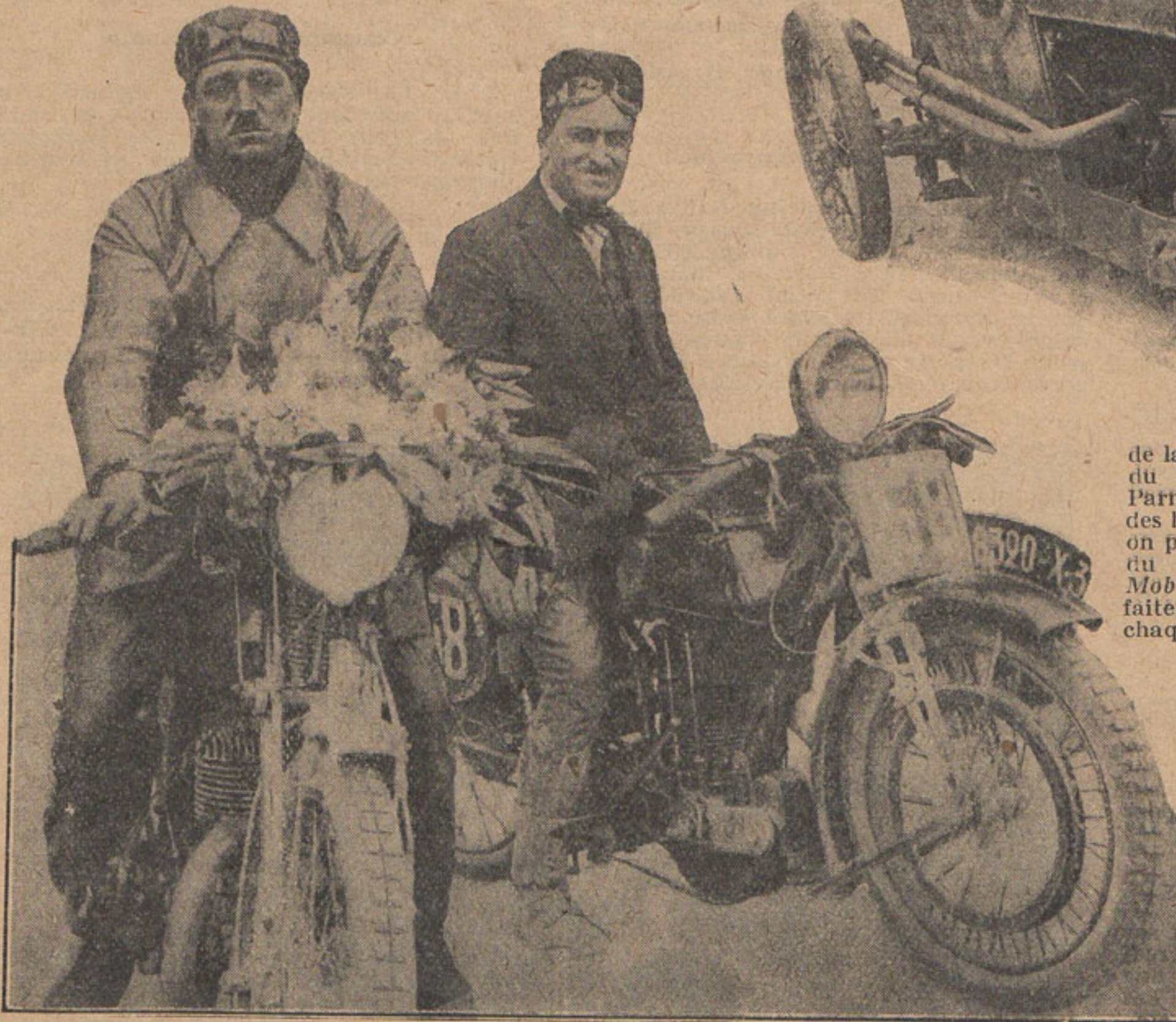
M. A.

Pour la première fois, en course, je n'ai entendu parler d'aucun grippage. Dans les cols pyrénéens, les concurrents observaient leur moteur : il y avait de longues séries de kilomètres en montée, et, pour réussir, il fallait lubrifier sérieusement son moulin. Mais point ne suffit de lubrifier, il faut encore employer une huile appropriée. Et je m'en voudrais de ne pas signaler la munificence

Christ sur le minuscule 350 Villard fit une démonstration unique de régularité et très particulièrement d'endurance.



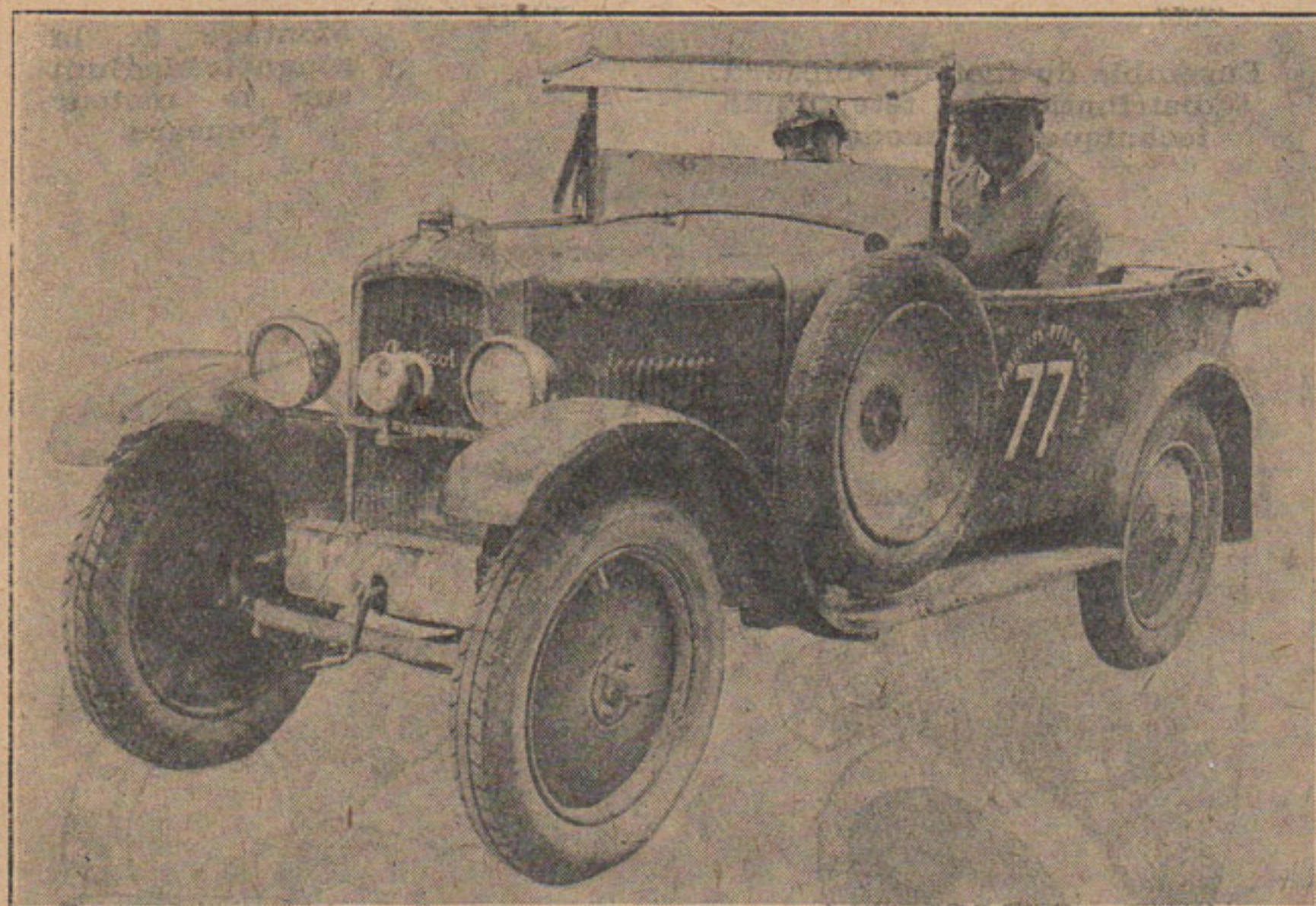
de la Vacuum Oil Co qui fit don, tout le long du parcours, de son huile aux amateurs. Parmi ces derniers, beaucoup employaient des huiles de toutes sortes. Que ne leur avait-on pas dit sur la valeur de la graisse Untel ? du 1/2 fluide Ixe ? du purgatif Ygre ? Mobiloil, dont le service technique est parfaitement au point, se permit donc d'offrir à chaque amateur le lubrifiant spécial à sa



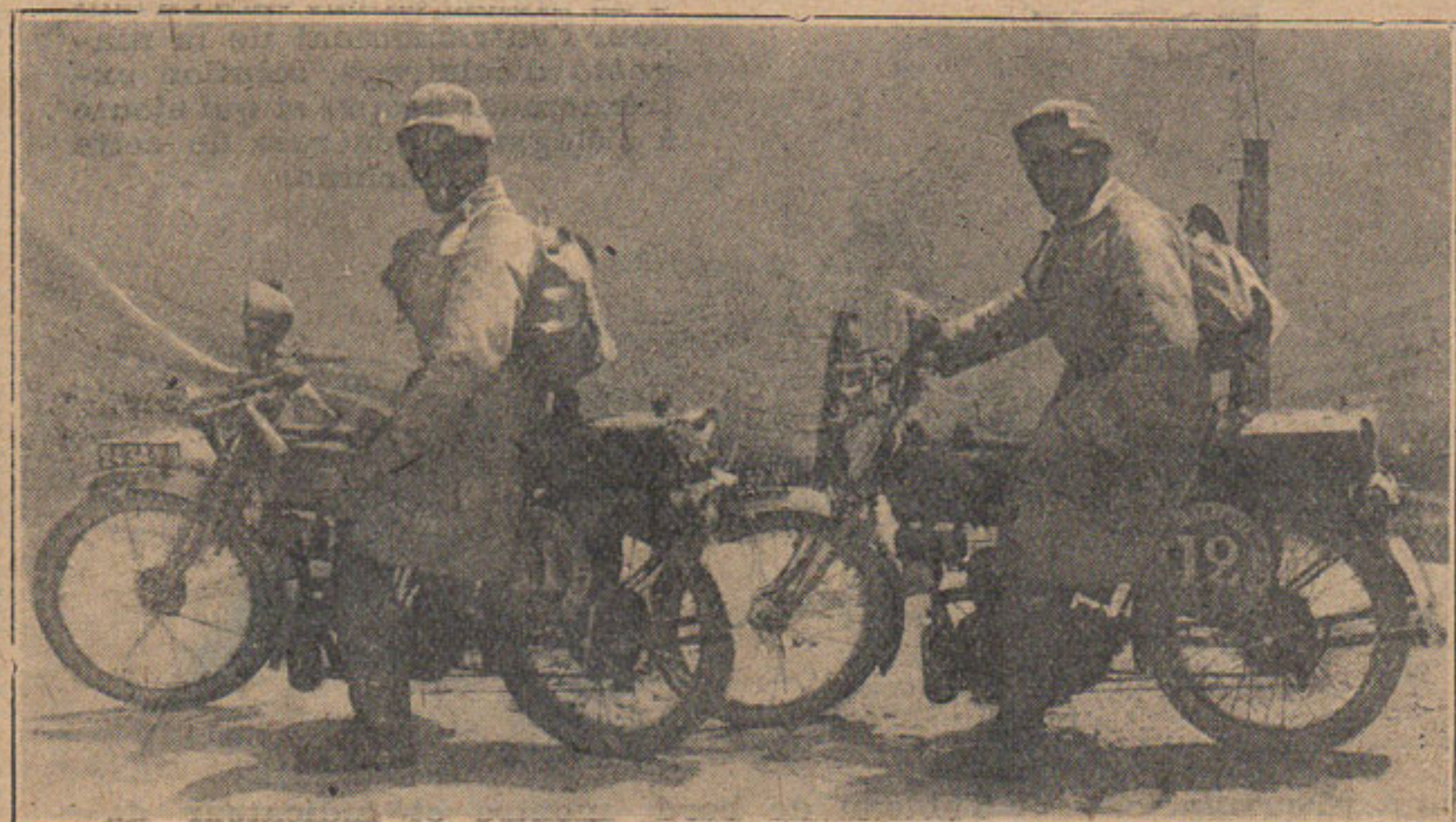
Qui ne reconnaît notre " roi de la route " sur sa culbuteurs Gnome et Rhône 500 cc., et près de lui Fournier sur la nouvelle Cyclette 350 équipée du moteur Pauvert.



Soreau et Raimond, sur les deux Messier sans ressorts dont Moto Revue entretiendra ultérieurement ses lecteurs



Bujaud, amateur de choix, que nous reverrons l'an prochain avec intérêt



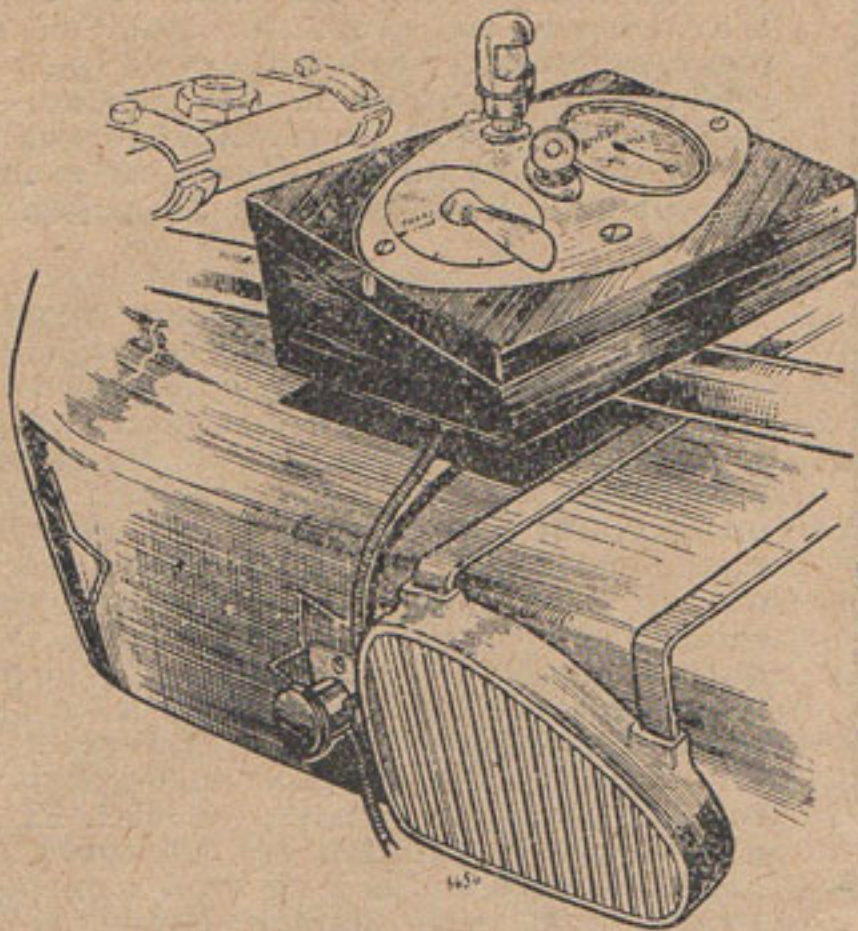
L'équipe de la victoire, Sterny et Mouret sur leur San Sou Pap

machine particulière. « C'est une expérience décisive que nous tentons pour le public », m'avait déclaré MM. Boisseaux et Courtois. L'expérience est probante. Mobiloil, sûrement, a permis à nos amateurs de juger sans réplique la valeur de la BB. célèbre. Mais *Moto Revue* se doit de reconnaître que c'est la première fois qu'une course est exempte, surtout chez les novices, de grippages.

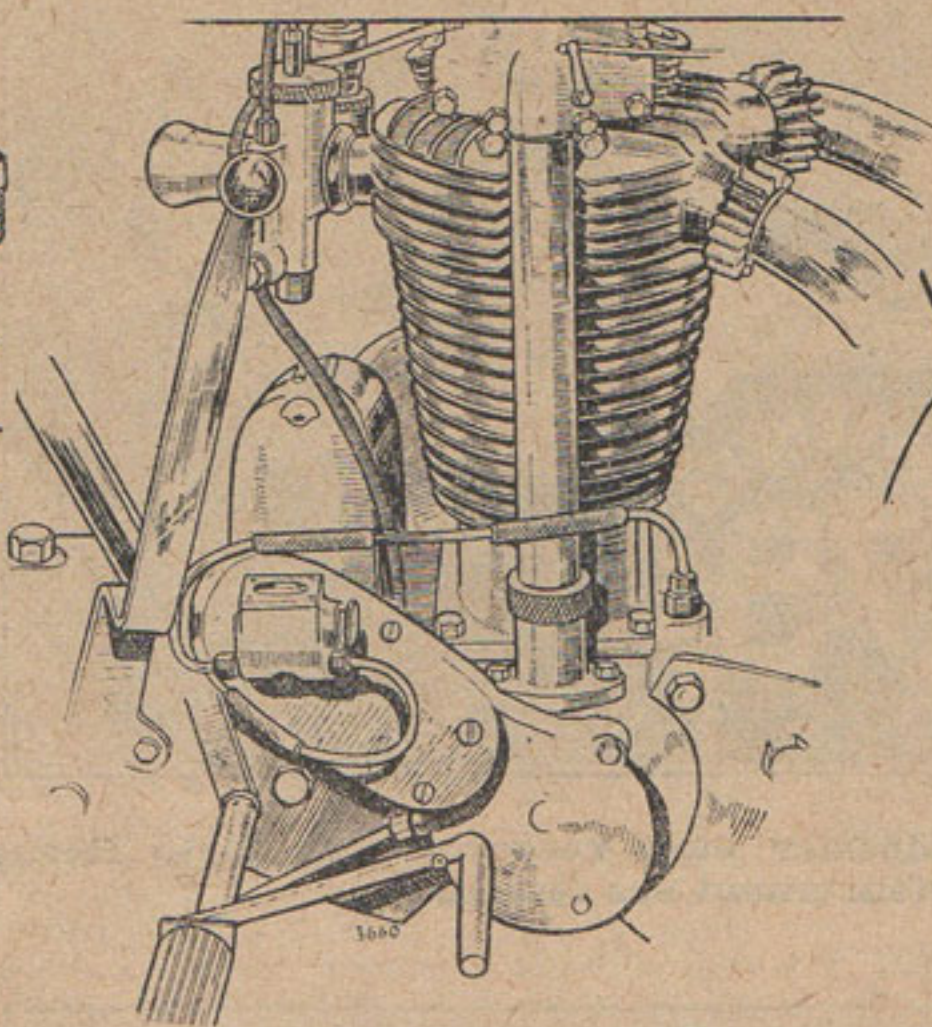
L'humour n'a pas manqué parmi les concurrents. D'ailleurs un *Paris-Les Pyrénées-Paris* n'a rien d'un enterrement. On travaille et on est gai sur la route. Pourquoi, se ferait-on du « sang » ? Avec les machines grosses ou petites, qui ont accepté l'épreuve, on ne craint rien : n'ai-je pas dit antérieurement que seuls les constructeurs sérieux, qui ne craignent pas la critique sévère, s'engageaient dans une telle course. Voyez quels furent les déchets : presque pas de panne mécanique cette année ; les vaincus ont droit à notre admiration. Des crevaisons ? non imputables d'ailleurs aux pneus, mais aux routes atroces des Landes, du Midi. Et puis, n'est-ce pas la punition des coureurs d'avoir négligé leurs chances à ce sujet : un peu de *Protex*, mon petit Maillard-Brune, et vous auriez gagné une médaille d'or : je vous l'avais bien recommandé au départ. Et vous, Dumoulin, le déveinard par excellence : si vous aviez fait comme les autres, vous eussiez peut-être décroché la timbale d'or : votre courage le méritait. J'ai été comme vous, j'ai refusé longtemps le *Protex* : deux crevaisons désastreuses au retour d'un certain rallye-camping de *Moto Revue* de nuit, m'ont fait réfléchir... et je n'ai qu'à me louer du résultat : pourquoi d'ailleurs irai-je contre les décisions du Conservatoire des Arts et Métiers qui ont fait une heureuse expérience de 18 mois sur le *Protex*, je n'aurai garde de paraître dorénavant plus « calé » que mes professeurs !

Avez-vous deviné qui fut le prince des élégances de notre épreuve ? le Pétrone de Paris-les Pyrénées-Paris ? le B. de Fouquières du sport motocycliste ? Ce fut Sandford. Avez-vous remarqué les nombreuses photos qui ont illustré les quotidiens durant et après la course ? Toujours vous apercevez Sandford en train de faire quelque chose à sa voiture. Les profanes eussent pu croire à quelque mise au point perpétuelle du célèbre constructeur sur sa propre voiture. Foin de telles pensées ! Avant de quitter Paris, Sandford s'était précipité au grand bazar qu'est le Palais des Soldes, avait fait l'emplette d'un pot de je ne sais quel produit à faire briller, une peau de chamois... et tout le long du parcours, Sandford qui s'ennuyait à périr de ne pouvoir faire le moindre bricolage à une machine qui marchait merveilleusement, passait le temps à polir sa carrosserie. Dans tous les contrôles, aux arrivées, à Versailles, à la Porte Maillot, ce fut une ruée vers la Sandford dont la carrosserie était étincelante, sans une bosse, sans une rayure, et dont le moteur ronronnait si délicieusement. Sandford a mérité beaucoup pour la beauté et la perfection de son 3 roues. Sa démonstration le classe sans conteste et de très loin le premier pour l'élégance et le fini de l'ensemble : où donc est le temps où les coureurs se croyaient contraints d'exhiber des machines crottées, poussiéreuses, ferraillantes, pour conquérir les foules ! *Moto-Revue* eût du créer un prix d'excellence : Sandford l'emportait de l'avis de tous et de ses adversaires.

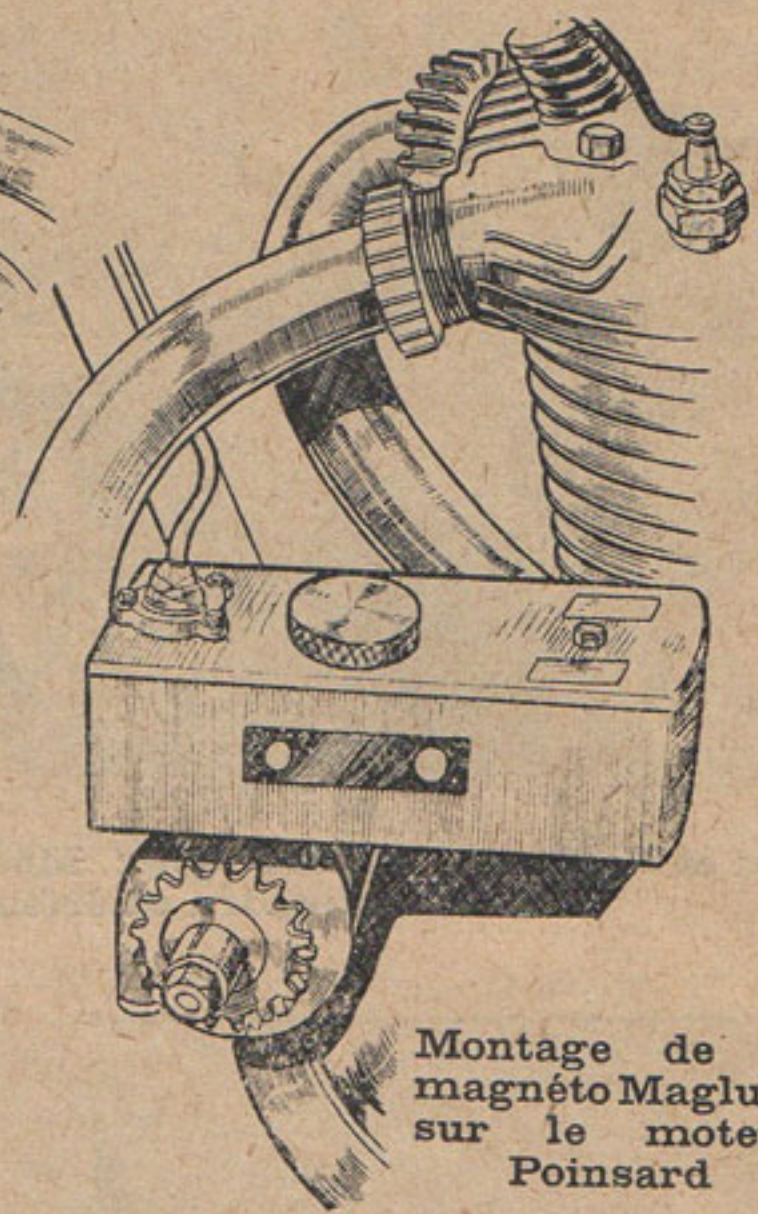
Bernard, l'as incontesté et incontestable de *Gnome et Rhône*, fut brillant comme toujours. Son « culbuteurs » se joua de toutes les difficultés. Difficilement suivi par les plus rapides sur les longs paliers de la Loire, impossible à rattraper dans les cols pyrénéens où il fit le maximum de rendement, Bernard riait des nids de poule que la traîtrise de la route avait semé sur le parcours. Encadré de ses deux jeunes poulains qui l'écoutaient avidement, il a couru à la victoire sans effort. Ne l'a-t-on pas entendu se plaindre du règlement pas assez sévère à son avis ! « Il me faudrait trois *Paris-les Pyrénées-Paris* successifs pour me fatiguer ! » déclarait-il à tous les contrôles. Il est du Midi, paraît-il.



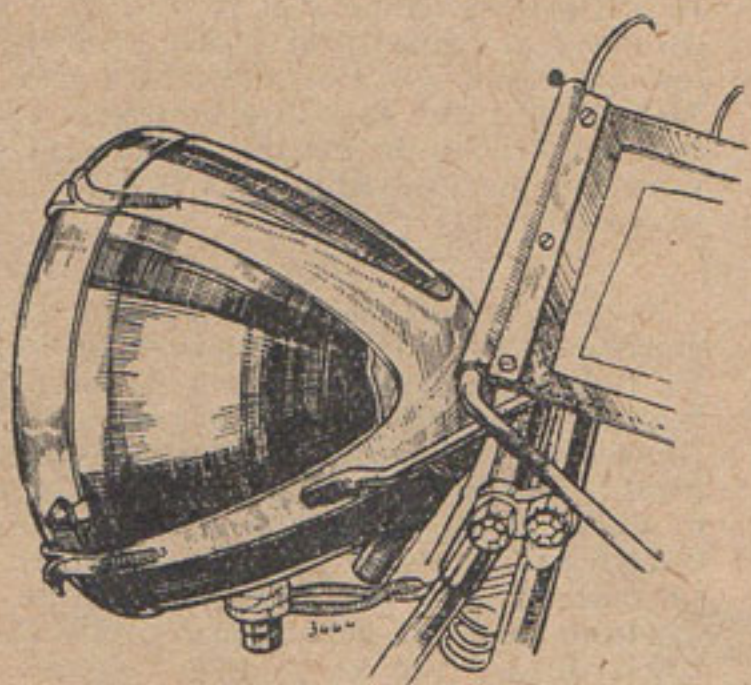
Le tableau d'éclairage de la Stella en avant du knee-grips et le bouton de commande du klaxon.



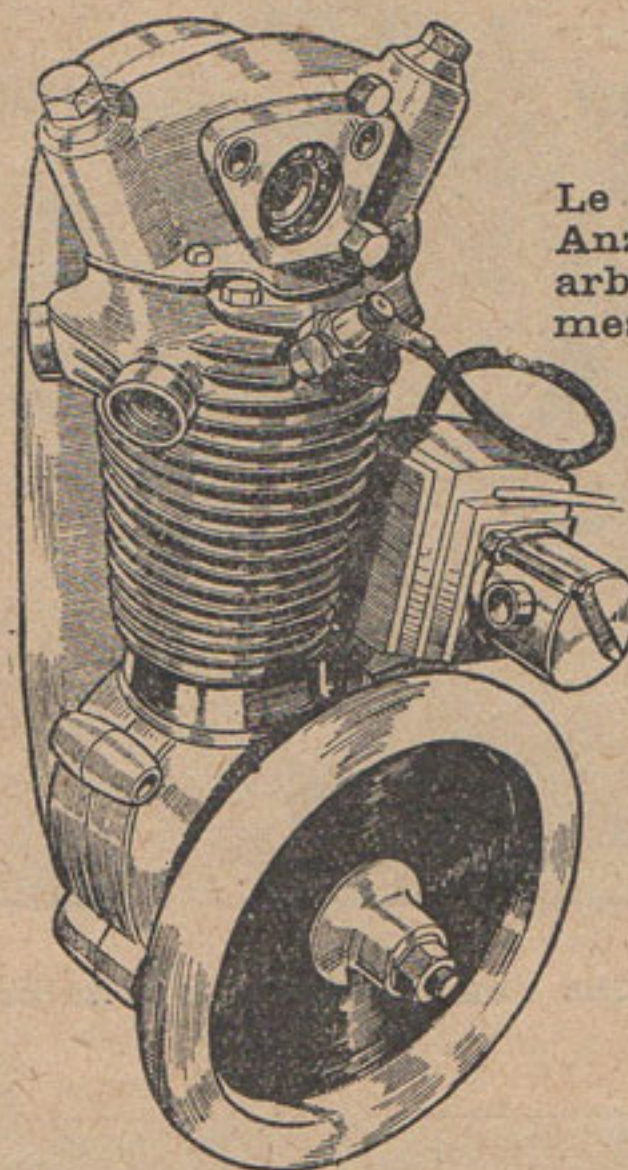
Ensemble du moteur Poincard à distribution en tête, d'une technique très moderne.



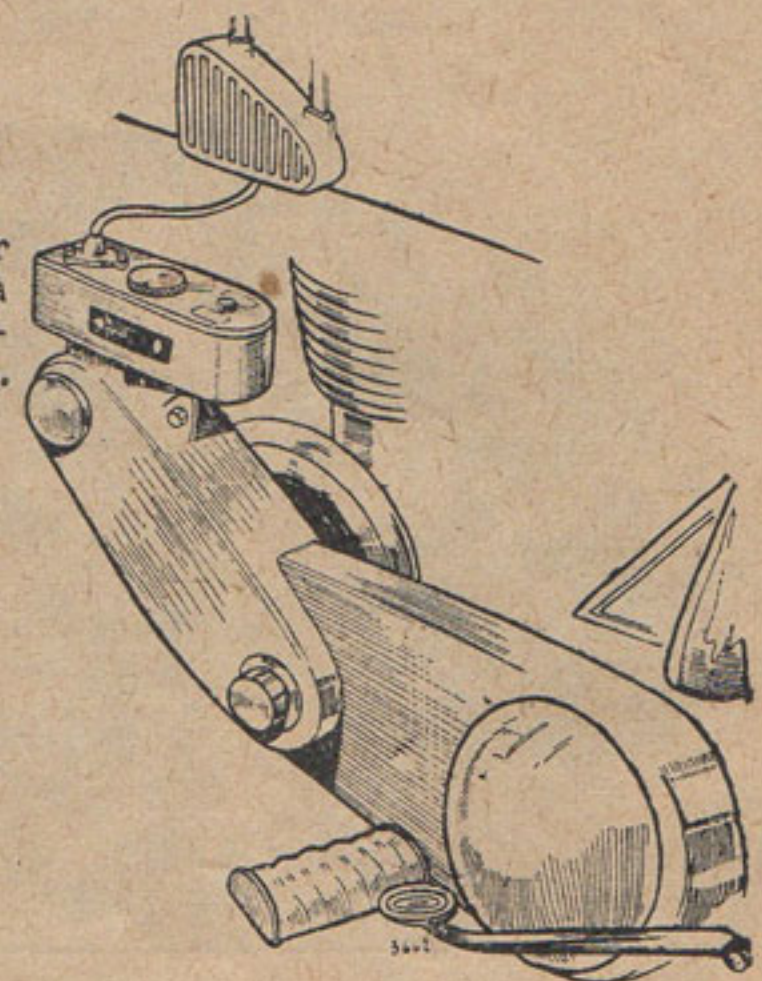
Montage de la magnéto Maglum sur le moteur Poincard



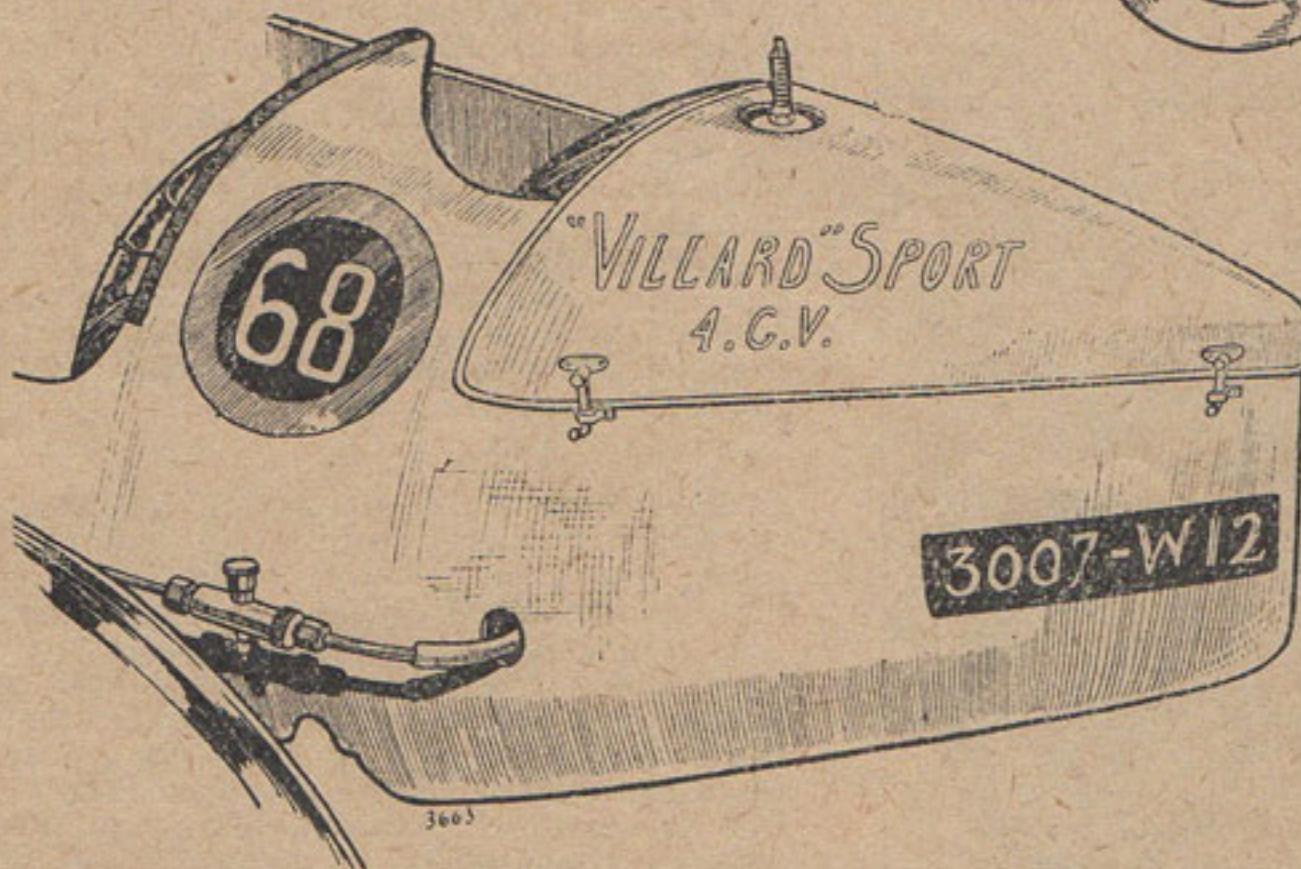
Clech avait monté un système anti-vibration au phare de sa Dollar, un morceau de chambre à air interposé entre les branches de fixation et la parabole du phare et des ressorts aux attaches du couvercle.



Le moteur Anzani à arbre à cames en tête.



Le carter de chaîne primaire de la Gnome et Rhône est muni d'un prolongement vers l'avant pour l'entraînement de la magnéto d'éclairage, solution extrêmement propre et qui ajoute à l'élégance générale de cette machine.



L'arrière du Villard 4 CV constitue un réservoir d'essence d'une contenance importante.

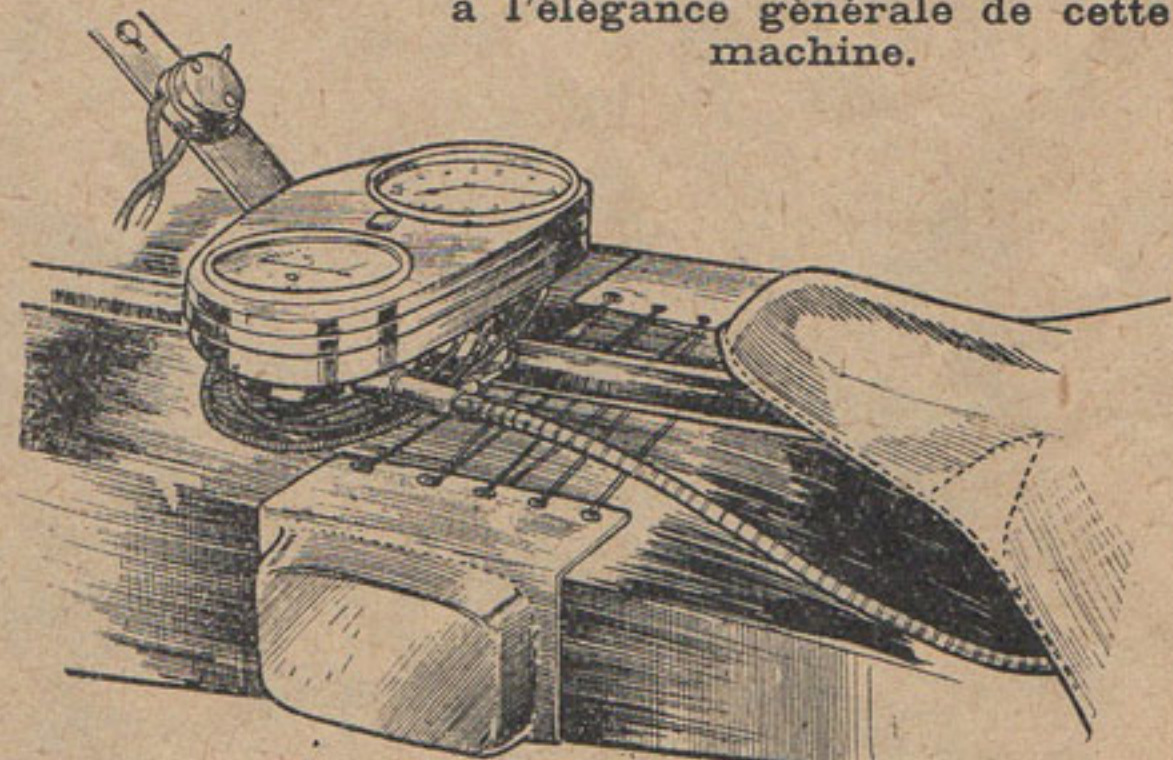
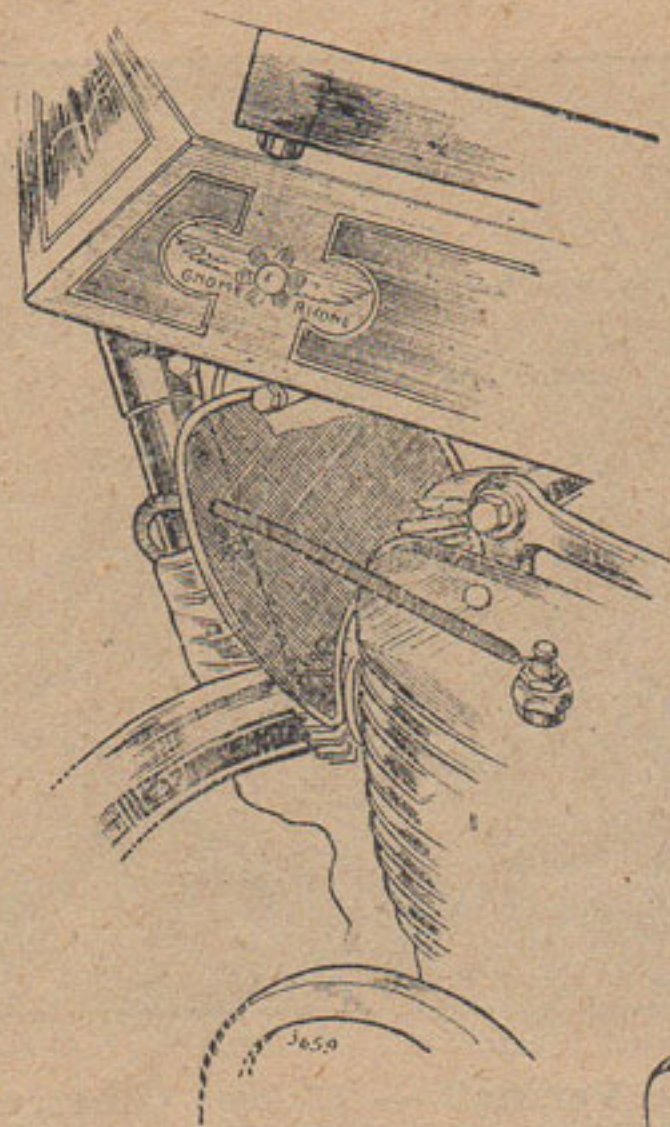


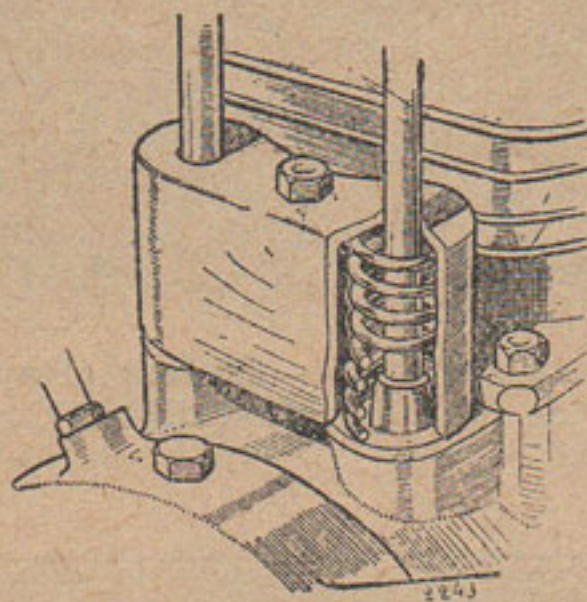
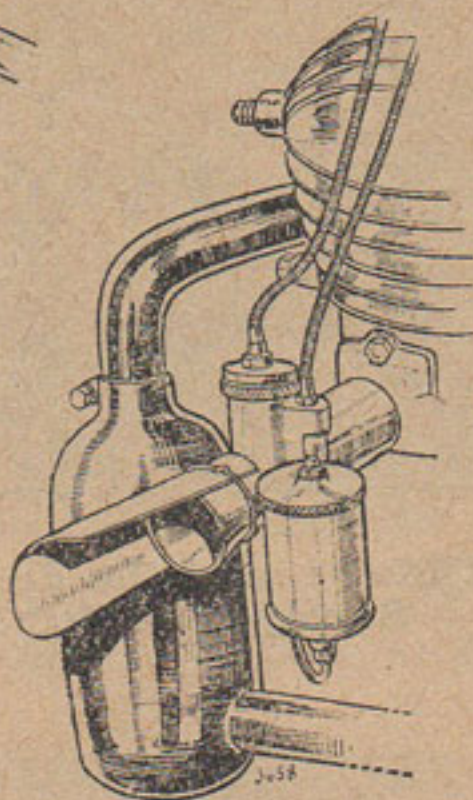
Tableau de bord, montre et indicateur de vitesse d'une Automoto.



On voit, ci-dessous : le pot d'échappement et la tôle protectrice de prise d'air du carburateur de la « San Sou Pap »

Les ressorts de rappel de tige de culbuteurs de la Norton de l' amateur Perrin.

Un grillage protégeait la culasse de la Gnome et Rhône de Bernard.



Le tan sad et les sacs de cavalerie de la machine 4 cylindres de l' amateur Matruchot

Ce qui est certain, c'est que lorsque l'on dit Bernard, on dit Gnome-et-Rhône et que l'un et l'autre se complètent. Le « roi du tourisme » a voulu cependant prouver que la machine était fonction de l'homme : « Mais, mon pitchoun ! me disait-il, avec une machine comme ça, il n'est pas possible de perdre un écrou. Essaie-la, bon diou ! et tu verras... » Pas besoin de l'essayer, je sais que la Gnome-et-Rhône est la machine rêvée du grand tourisme à vive allure. Bernard prêche un converti.

Un autre épisode fameux et qui consacre le sérieux de notre construction, est l'histoire de cet amateur qui deux jours avant « les Pyrénées » emboutit un mur... et sa machine ! Nullement découragé, il se précipite là-bas au fond de Montreuil, arrive à convaincre le constructeur de sa moto, et « embarque » la veille du départ, la moto d'un client qui se trouvait là. Durant 8 jours, les tranches du constructeur furent immenses ! Sans doute Petit n'est qu'amateur, mais l'éclat particulier de la moto attirait l'attention : et puis, quel désastre pour les trois frères qui veillent aux destinées de la maison si jamais ce présomptueux lâchait ! Mais le jeune présomptueux fut crâne et la machine, prise au hasard, fut merveilleuse de régularité.

C'est une soupapes latérales, mais c'est de la construction finie et j'ose croire que les admirateurs qui se pressaient autour de l'engin à Versailles ont compris l'intérêt primordial qu'ils ont à acquérir non un bolide de vitesse, mais une machine de grand tourisme souple, vigoureuse, et à puissance largement distribuée, telle que celle que montait le présomptueux Petit.

Maillard-Brune est un petit bonhomme, sérieux comme le pape, qui s'engagea à 16 ans et demi, dans l'épreuve non pour faire une acrobatie de jeunesse, mais pour prouver que la moto est un instrument qui peut être mis entre toutes les mains, sans crainte aucune. Seules, des crevaisons le handicapèrent légèrement, et pourtant sa machine n'avait pas été revue au départ et avait déjà avalé 8.000 kilomètres. Rollet son compagnon de route, sur même engin, en 500 aussi, s'est offert le luxe d'un pari ! Il prétendit faire Paris-les Pyrénées-Paris sans toucher à sa machine au départ... et il a réussi : par contre, son parieur s'est vu contraint de réaliser la gageure, c'est-à-dire d'acheter

quatre machines de la marque dont Rollet, Maillard-Brune et... un as étaient les chevaliers. Ce fut un formidable trio du benjamin et de l'ancêtre de la course alliés à un autre simple amateur convaincu. Pas même un câble rompu ! C'est simplement admirable pour le constructeur qui peut livrer de tels engins : « si j'ai le moindre ennui de mécanique, avait déclaré le potache, je « plaque. Mais je tiendrai contre les crevaisons et la rame aussi forte serait-elle ! » Le potache est arrivé et l'école Bréguet lui fera un push à la rentrée !

Nous nous en voudrions de ne pas signaler un tour de force exceptionnel de la municipalité de Bordeaux, lors de l'arrivée et de l'exposition des *Paris-Pyrénées*. M. Marquet, un des pas assez nombreux parlementaires auxquels les questions de sport sont familières, est député de la Gironde : il est également maire de Bordeaux. A ce double titre et aidé de ses adjoints MM. Fourtassy et Suter, M. Marquet a apporté une aide désintéressée et d'expérience qui nous a été très sensible. Il y eut aussi un incident « agréable » que nous aurions mauvaise grâce à ne pas signaler. Grâce à l'initiative de M. Flageat, chef de cabinet de M. Marquet et à la compétence de M. Reboulléau, chef de division de la police municipale, nous avons évité un accroc d'importance dans l'arrivée des « Pyrénéens ». La veille de l'arrivée, le parc d'exposition était encore encombré d'une montagne de matériaux de la foire d'échantillons. M. Fourtassy, vint lui-même tancer les entrepreneurs de leur nonchalance et fit mettre... en fourrière les matériaux à l'abandon. La ville de Bordeaux n'a pas borné là sa bienveillance envers *Moto Revue* : une belle médaille d'argent fut offerte par la Municipalité ; l'A. C. Bordeaux et Sud-Ouest par la généreuse entremise de M. Gonfreville, son président, nous gratifia également d'une très belle plaquette. Ce sont des détails qu'il nous plaît de signaler. Les concours particuliers sont légion, mais les municipalités à l'avant du progrès ne sont pas si nombreuses en France que nous ne signalions pas leurs initiatives et leur générosité : Bordeaux a droit à nos remerciements sincères pour le bon travail fait en cette occasion.

Le beau succès de Paris-les Pyrénées nous a révélé un tout jeune et glorieux adversaire du terrible Bernard le champion de Gnome-et-Rhône ! Cette nouvelle étoile filante au

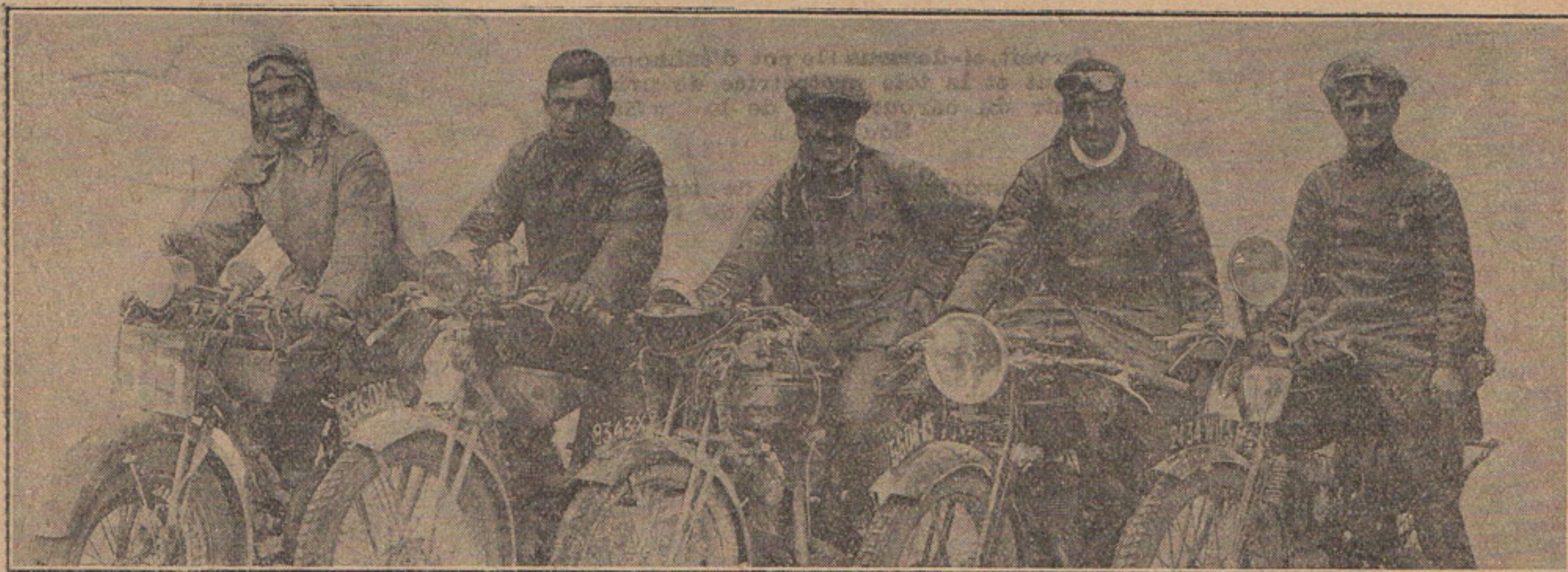
firmament des sports (et combien ! 130 à l'heure) est arrivée en première place sur sa Norton, le courage et l'indomptable énergie de Perrin ont triomphé de tous les obstacles et de ce dur parcours. Voilà qui mérite d'être signalé, du reste Perrin s'est déjà distingué à Montlhéry et continue à faucher les épis au champ du succès.

Les « Pros » de *Paris-les Pyrénées-Paris* n'ont pas connu la panne de graissage. Si les amateurs avaient la question traitée royalement, ne les poussant à ce sujet, à aucun effort de volonté, les « as » se devaient de choisir leur lubrifiant en rapport avec leur engins et leur expérience. J'ai voulu connaître à ce sujet l'avis des pratiquants de la route. Leur pensée est unanime. *Kervoline* a réuni tous leurs suffrages. « Pour soigner un bijou tel que celui que j'ai entre les jambes, me déclarait le représentant d'un racer étranger, je n'use que de la Kervoline, voyez mes camarades, ils font comme moi, et c'est bien dommage... pour moi, car il y a peu de temps encore, j'avais espoir de les vaincre sans effort étant seul à employer Kervoline ; mais maintenant je dois compter, car tous mes adversaires font comme moi ! » Si *Clech*, vainqueur a pu réaliser le maximum de 306 points c'est grâce en partie à Kervoline. *Messenger* (connu sous le nom de *Cornélis*) fut un des héros de l'épreuve et le stupide éclatement qui le raya de l'étape alors qu'il touchait à la victoire et au triomphe sur son side *Motorcycle* 600 cmc., n'enlève rien à la performance de sa machine lubrifiée comme il convient par Kervoline.

Gillet d'Herstal fut, comme il sied à un prince de la moto, aux places d'honneur. Les deux « globe-trotter » qui ont noms fameux Dumoulin et Andrieu, ont réussi, malgré un handicap de temps et de réparation, une acrobatie sportive en bouclant la formidable épreuve sur leur 350 cc.

Wroonen, en 500 cmc. *Gillet d'Herstal*, la nouvelle culbuteurs, qui fit récemment Liège-Bordeaux-Liège, ne pouvait décemment qu'arriver en tête du classement ; il perdit 3 points, pour un détail tertiaire, c'est entendu, mais le diplôme de médaille d'or devait récompenser une telle performance. Sa machine fut superbe de tenue et quoique nouvelle venue sur le marché, elle s'imposa énergiquement à tel point que Bernard sur

Paris - les Pyrénées - Paris



Rollet (Amateur) diplôme de médaille d'Or. — Dubos (Royal Moto) médaille de Vermeil. — Chéret (Austral) médaille d'Or. — Albissua (Stella) médaille d'Or. — Sterny (San Sou Pap) médaille d'Or.



Douet (Automoto) diplôme de médaille d'Or. — Mouret (San Sou Pap) médaille de Vermeil. — Delbelle et Perrin (Norton) médaille de Bronze et médaille d'Or. — Bonnel (Automoto) médaille d'Or. — Mothiron (Amateur) médaille de Vermeil.

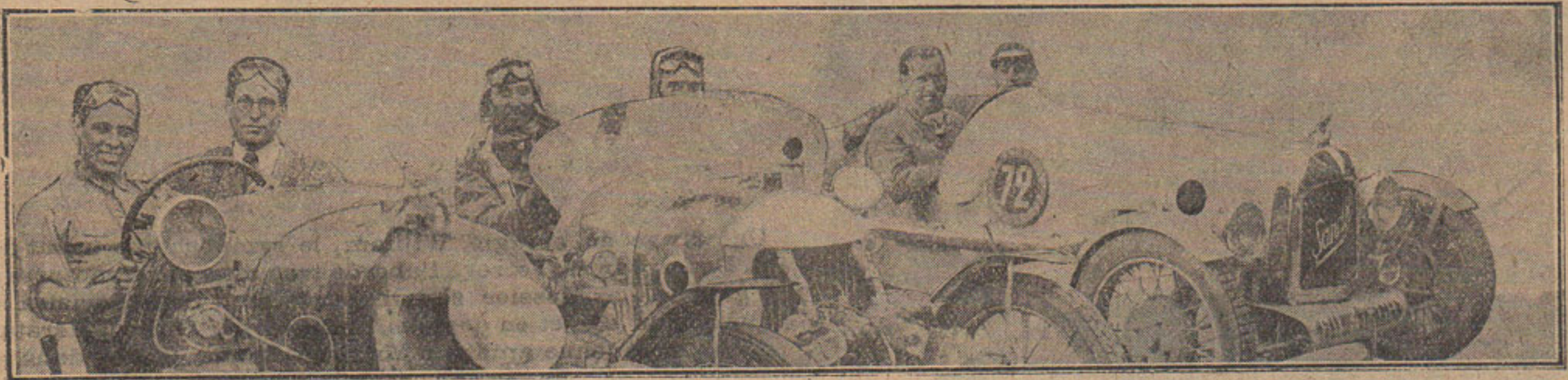


Clech (Dollar) diplômé de médaille d'Or. — Petit (Amateur) médaille d'Argent. — Robert (Automotion) médaille de Vermeil. — Matruchot (Amateur) médaille de Bronze. — Vroonen (Gillet-Herstal) médaille d'Or.

Les vainqueurs de l'épreuve



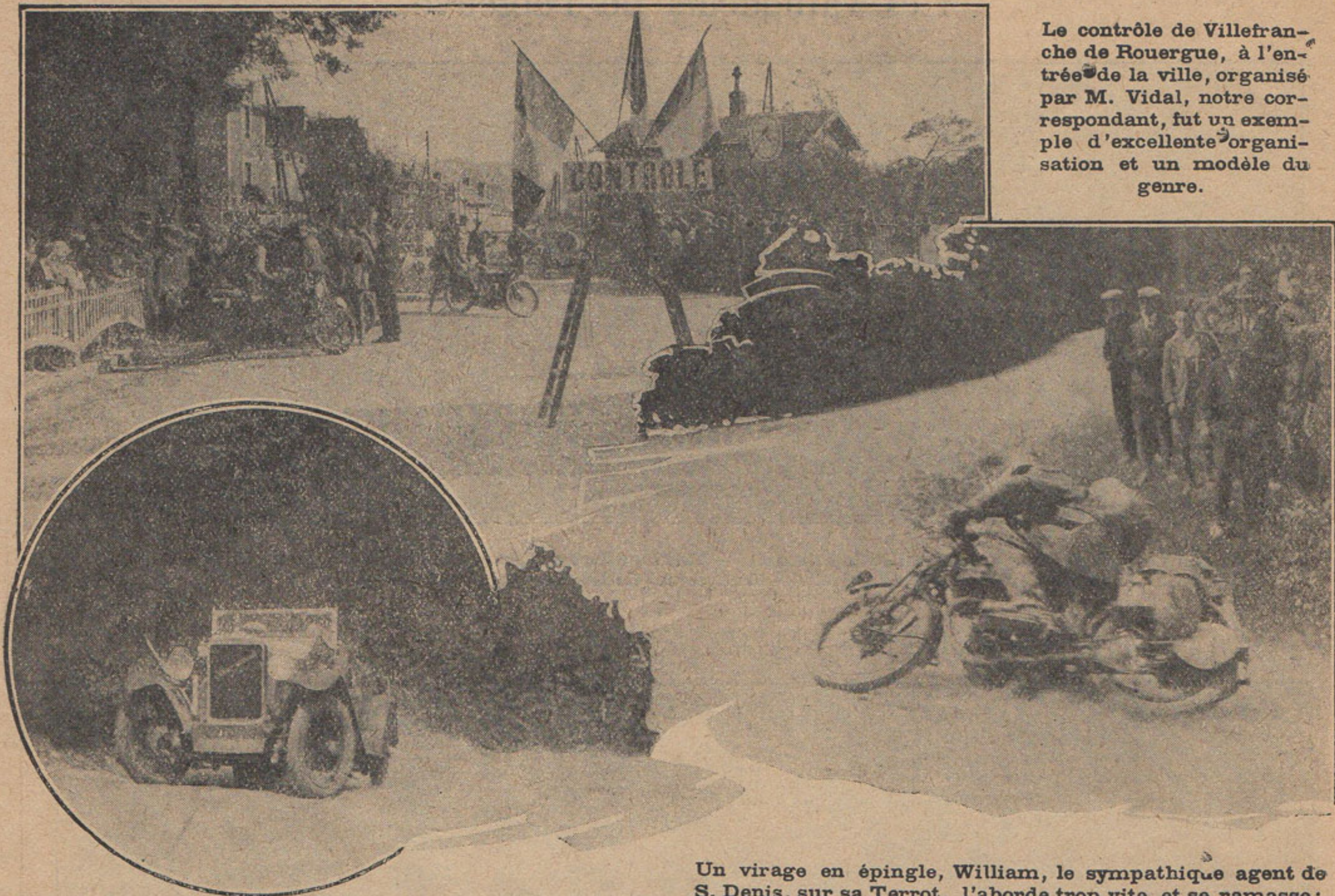
William (Terrot) diplôme de médaille de Vermeil. — Maillard-Brune (Amateur) diplôme de médaille d'Argent.
— Turewicz (Saroléa) médaille de Vermeil. — Andrieux (Gillet-Herstal) médaille d'Or,



Pruvost (Amateur) médaille d'Argent. — Dardy (Amateur) médaille de Bronze. — Sandford
(Sandford) médaille d'Or.

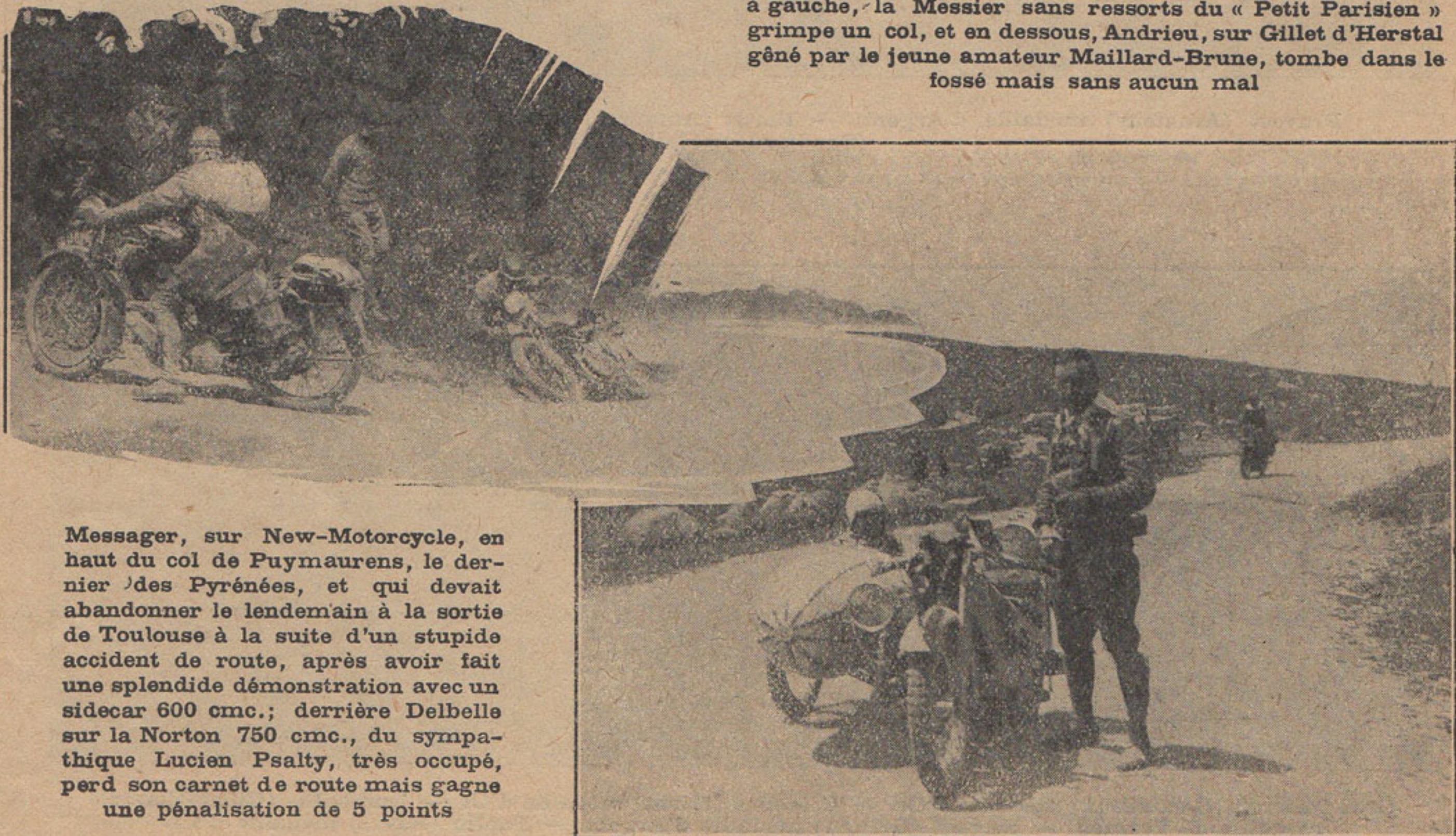


Grandpierron (Roudadoux) médaille d'Or. — Thézenas (Ravat) médaille d'Or. — Dumoulin (Gillet-Herstal)
médaille de Vermeil. — Huguet (Griffon) médaille d'Argent. — Paulin (Ravat) médaille d'Or.



Le contrôle de Villefranche de Rouergue, à l'entrée de la ville, organisé par M. Vidal, notre correspondant, fut un exemple d'excellente organisation et un modèle du genre.

Un virage en épingle, William, le sympathique agent de S. Denis, sur sa Terrot, l'aborde trop vite et se ramasse; à gauche, la Messier sans ressorts du « Petit Parisien » grimpe un col, et en dessous, Andrieu, sur Gillet d'Herstal gêné par le jeune amateur Maillard-Brune, tombe dans le fossé mais sans aucun mal



Messenger, sur New-Motorcycle, en haut du col de Puymaurens, le dernier des Pyrénées, et qui devait abandonner le lendemain à la sortie de Toulouse à la suite d'un stupide accident de route, après avoir fait une splendide démonstration avec un sidecar 600 cmc.; derrière Delbelle sur la Norton 750 cmc., du sympathique Lucien Psalty, très occupé, perd son carnet de route mais gagne une pénalisation de 5 points

sa Gnome et Perrin sur sa Norton en oublièrent leur préventions mutuelles. Ce ne fut plus en duel Gnome-Norton, mais un combat épique Gnome et Norton contre Gillet-d'Herstal. Pour avoir, dans un début, résisté victorieusement à deux adversaires de telle valeur, il fallait réellement que Pierre Psalty, 271, boulevard Pèreire, qui lance en France cette nouvelle 500 cmc., eût confiance dans la construction merveilleusement nette de ce nouveau racer. La 500 cmc. Gillet-d'Herstal s'est imposée terriblement sur le marché pour sa perfection et sa présentation : elle mérite la peine d'une visite, 271, boulevard Pèreire, Paris où elle retient l'attention des amateurs de belle mécanique.

**

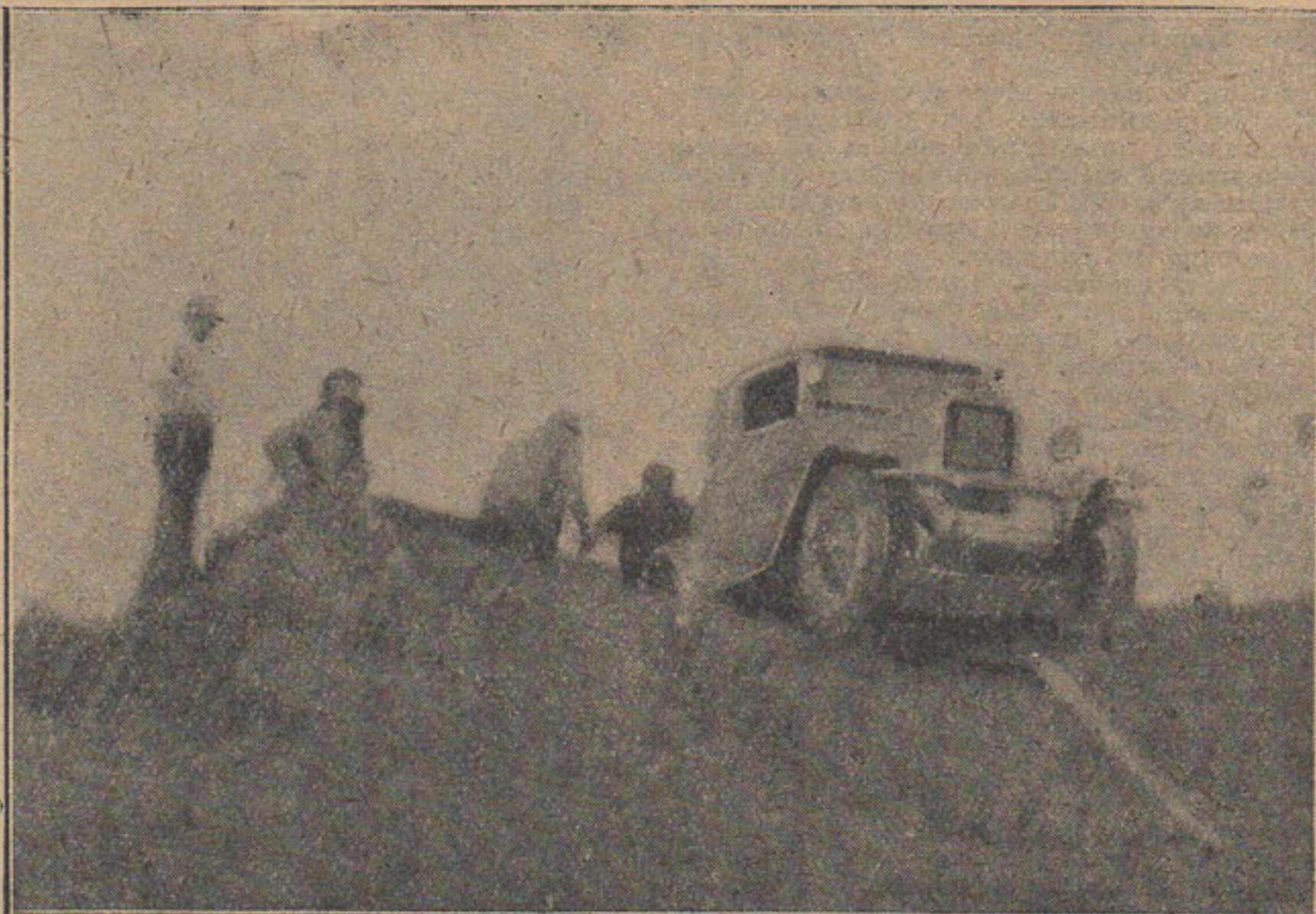
Un amateur qui eut un gros chagrin fut, sans conteste, le jeune sous-lieutenant aviateur Jean Dupont, qu'une rencontre malencontreuse avec la voiture de Mme de Marandé qui s'était mise en travers de sa route, força à l'abandon. Mais ce jeune concurrent n'est pas décontenancé pour si gros : il nous annonce qu'il « remet ça » l'an prochain avec ses frères et qu'il... gagnera, comme il l'espérait cette année.

**

Il n'y eut qu'une étape nocturne, celle de Paris à Bordeaux, et un début d'étape, une heure et demi au plus à Clermont-Ferrand. Ce fut suffisant pour contraindre quelques rares concurrents à l'abandon. Ce qu'il est juste de constater, c'est qu'enfin la leçon du Bol-d'Or avait été comprise. La majorité des « Pyrénéens » avait un éclairage sérieux. A l'entrée de l'hiver, nous reviendrons sur cette importante question. Il serait bon que tous nos motocyclistes comprennent enfin que la technique de l'éclairage électrique simple, pratique et puissant est enfin résolue et qu'il est inadmissible, absurde, voire dangereux de rencontrer tant de motos si sommairement équipées de ce côté. L'éclairage désormais classique Maglum guidait les concurrents ; nous vîmes tenir pendant l'étape de nuit des vitesses permanentes frisant le 85 : mais il est à remarquer la particularité du Maglum qui permet un éclairage puissant d'environ 28 bougies, sans écarts, sans variations, sans sautes, depuis le 20 jusqu'au 80 km. à l'heure : cette régularité, obtenue d'ailleurs à la suite de pénibles études longtemps décevantes, est un critérium de sécurité que nous avons trop longtemps ignorée. Le mot Maglum (crase des mots : Magneto et Lumière) est devenu classique au même titre qu'une Magonleaux, qu'un Técalemite, etc... N'est-ce pas la meilleure preuve du succès des usines de Neuilly, 21, rue de Chartres.

**

La formule de l'épreuve permit à une jeune marque, en 175, de se classer première, tant en équipe qu'individuellement. J'avais déjà attiré l'attention des lecteurs sur la *San Sou Pap* dans les réunions de la saison : j'avais peut-être insinué quelques réserves, non certes sur la construction de cette jolie petite grimpeuse dont le moteur, à elle, est une merveille de souplesse et de régularité, dont la présentation est si typiquement gracieuse, mais sur le fait qu'une nouvelle venue a toujours un quart d'heure pour s'expliquer avant de s'imposer à l'attention. Or, Paris-Pyrénées a démenti férocement nos théories. Gillet d'Herstal, Gnome et Rhône, en 500, Motocycle en 600, La Cyclette en 350, ont, tout comme *San Sou Pap* en 175, jeté dans la bataille de nouveaux modèles qui de leur coup d'essai, ont réussi un coup de maître. *San Sou Pap* a cependant un mérite supérieur : songez aux pourcentages excessifs du Tourmalet par exemple ; imaginez-vous les virages durs et en rocaille qui contraignent à mettre le pied à terre ; calculez la vitesse moyenne exigée, et vous verrez quelles reprises foudroyantes ont été absolument nécessaires à ces petits engins lourdement chargés pour ne pas perdre les précieux points de la victoire. Leur victoire est belle, incontestable, mais je dois avouer en toute sincérité que je n'y avais pas cru : cela dépassait nos conceptions. J'aurais eu plaisir à voir Stern et Mouret contre Lézin et Bourgoïn. Une ligne



Un document. Mme de Marandé a braqué sa S. C. A. P. au-dessus du précipice : la voiture tient par un prodige d'équilibre, le moindre déplacement de poids occasionnait la culbute

nette nous aurait permis d'intéressantes constatations : les deux fabrications se doivent maintenant de nous offrir ce beau spectacle sportif et mécanique.

La *Cyclette*, ai-je dit avec Fourier en 350 faillit être vainqueur ; 3 points seulement : écart bien minime et performance absolument remarquable pour un début à laquelle contribua notre sympathique Pauvert qui avait monté son nerveux moteur 2 temps bien connu des Parisiens.

Une erreur de typographie nous avait fait omettre, dans le tableau de classement, Baudart qui, sur *Harley-Davidson* avait fourni un bel effort qu'une panne aussi stupide que celle de Begnez sur *Propulcycle* vint contraindre à l'abandon. Nous aurions eu plaisir à voir le duo à l'arrivée à Versailles.

La *Cyclette*, si heureuse en 350, eut une épouvantable guigne en 175. Bordes avait à peine franchi le départ que la boîte de vitesses insuffisamment éprouvée donna des signes non équivoques de faiblesse : il est juste d'ajouter que c'était l'unique pièce d'origine étrangère qui cédait : cela est venu nous confirmer la leçon du Bol-d'Or et du T. T. Français où les pannes dues à des fabrications étrangères furent particulièrement nombreuses : je prétends et maintiens que la fabrication française n'a rien à envier actuellement aux autres constructions, n'en déplaise à la majorité des Français qui ont encore l'esprit nettement faussé à ce sujet.

Le nerf de beaucoup de moteurs fut naturellement *Nerka* qui équipait un grand nombre de concurrents : dont Chéret sur *Austral* qui fit une course magnifique en 250 et arriva vainqueur à la Porte Maillot comme il se doit d'un vétéran des victoires motocyclistes, dont Clech en 350 sur *Dollar* qui, lui aussi, dut la victoire à *Nerka* et Thézénas sur *Ravat*.

Nous avons plaisir à noter aussi la course d'un ardent du Motoclub de Saint-Denis, Williams qui, sur sa *Terrot* 350, fut, avec Dumoulin, l'un des malchanceux de la course : les crevaisons succédaient aux crevaisons, et lorsqu'il avait bien réparé, de nouvelles crevaisons l'obligèrent un jour à faire 30 kilomètres sur la jante tant son ardeur à terminer était nette. Williams est l'animateur de la moto à Saint-Denis, notre sport est en riches mains dans la grande cité ouvrière avec un agent aussi actif, et son succès ne peut que nous faire plaisir.

Ravat avait tenté en 350 un grand coup qui faillit réussir. Il avait aligné un superbe trio avec Paulin, Bussièrès et Thézénas. « Bussièrès eut la malchance. Ce qui n'empêcha pas le duo d'atteindre la Porte Maillot, sans

connaître aucun ennui ; la *Ravat* nous a paru particulièrement intéressante pour demander à M. France de nous donner l'occasion de parler ultérieurement à nos lecteurs de ces jolis petites 175.

Gossein, sur *Thomann* méritait mieux que la « verte poisse » qui s'acharna sur lui. En tricyclecars, 1.100, nous reconnûmes un charmant amateur en Dardy qui fit une épreuve d'éclatements perpétuels : mais Dardy est un « dur », il tint à finir et il doit être félicité. N'est-ce pas lui qui, sur le même véhicule, gagna notre premier Rallye *Moto Revue* Paris-Dreux et qui, dans toutes nos réunions se classe second lorsque la place première lui échappe, mais qui jamais n'abandonne : belle leçon de cran pour tant d'amateurs fort en paroles.

Messier sans ressorts : habituées de Paris-Pyrénées les deux voitures ont soulevé l'enthousiasme des populations par leur belle présentation et leur admirable tenue de route, dues en grande partie à la si originale suspension pas assez connue du grand public. Chaque année, ces deux voitures terminent notre épreuve sans connaître les difficultés mécaniques qui hantent tant d'autres véhicules. *Moto Revue* inscrit à son programme prochain l'étude de ces véhicules intéressants que beaucoup de personnes aimant le confort et leurs aises, auraient avantage à observer.

Parmi les malchanceux, citons *Aubier et Dunne* dont les coureurs abandonnèrent, la guigne s'acharnant sur leurs personnes.

Une marque fit sans bruit de l'excellent travail. Hugué n'est pas hableur. Sur sa 350 *Griffon*, il fit une course de toute beauté malgré les féroces crevaisons qui s'acharnèrent aussi sur lui : ce fut vraiment cruel pour une maison, d'être handicapé, alors que la machine ne connût pas le moindre arrêt mécanique et se présenta à l'arrivée vraiment irréprochable. La même malchance ne permit pas à Turwieck de faire le maximum de points : sa *Saroléa*, bien connue manqua de quelques points la première place pour crevaison et c'est vraiment dommage.

Albissua mena sa petite 250 *Stella* au poteau d'arrivée. Sans doute la beauté du paysage pyrénéen captiva son attention et c'est la seule raison des 9 points qui manqua à son actif pour être premier de sa catégorie. Cette place de premier d'ailleurs fut arrachée avec brio par l'équipe *Automoto*. Douet et Bonnel ne connurent aucun ennui, aucun arrêt, mais trouvèrent en Chéret sur *Austral* et en Grandpierron sur sa *Roudadoux* deux tenaces adversaires. Ces quatre concurrents arrivèrent au poteau en un mouchoir et ne

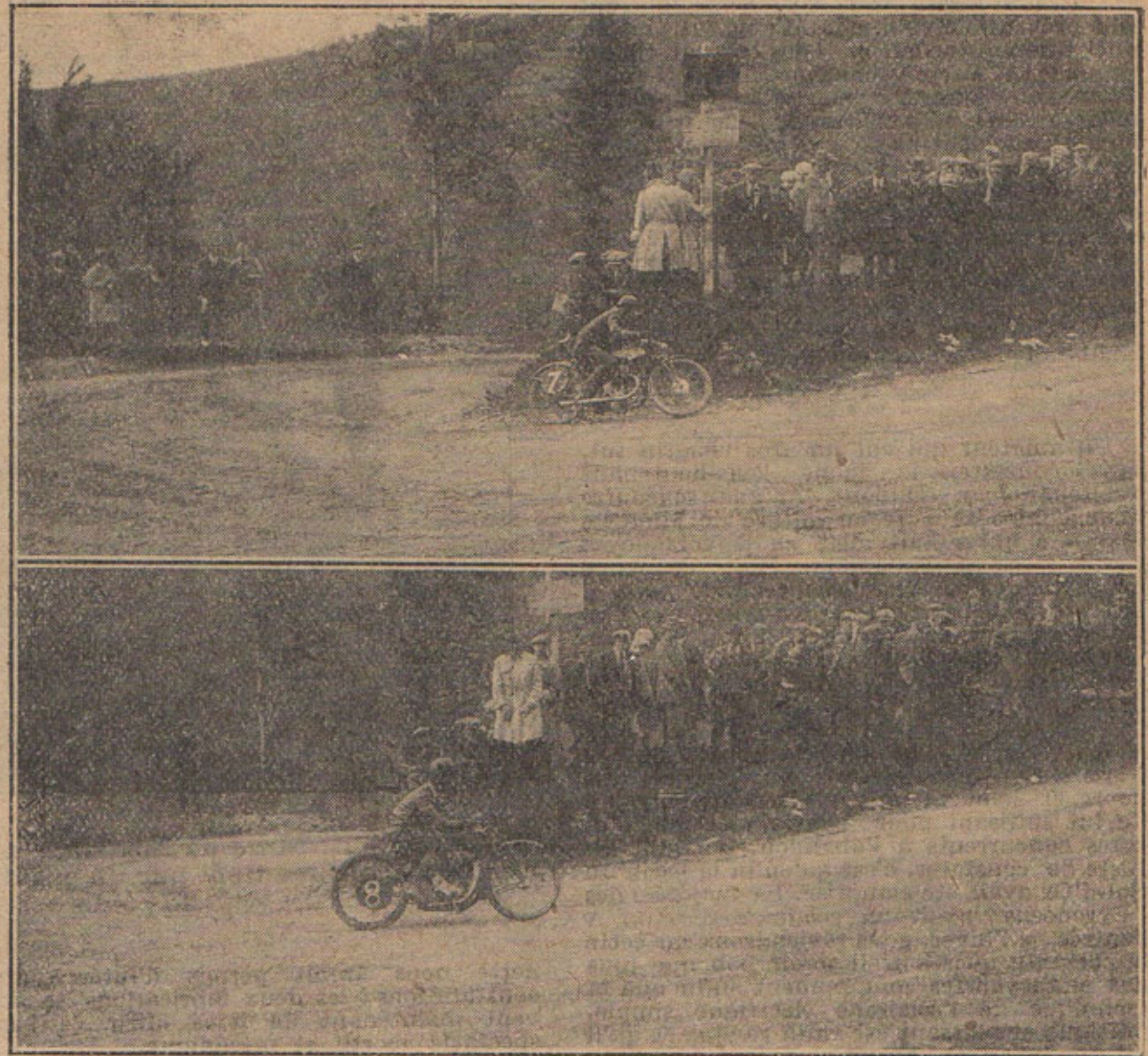
purent être départagés. Vraiment la catégorie 250 a repris du poil dans la construction motocycliste.

Enfin, la marque bleue si connue, la *Royal-Moto* fut admirablement conduite par Dubos. Son numéro un attira l'attention des curieux et la maison se tailla une réclame d'ailleurs bien méritée. Plus heureux que ses camarades, Dubos ne connut pas la crevaison perpétuelle et termina brillamment.

Il ressort un fait marquant dans Paris-les Pyrénées de 1927, c'est le nombre imposant de crevaisons. La route était effectivement dure sur certains parcours. Incriminer la qualité des pneus serait une erreur. Beaucoup, presque toutes les crevaisons, surtout chez les amateurs, provinrent de leur mauvaise conduite dans les virages, leurs coups de freins perpétuels et brusques. Il est difficile au caoutchouc de résister à un tel travail. La preuve en est que, précisément, les « as », ceux qui sont les vétérans de l'épreuve, ne connurent pas ce handicap. J'ai examiné leurs enveloppes : *Dunlop* qui les équipait n'avait pas cru devoir prévoir autrement que de la série, et l'expérience est formelle : la résistance des pneus actuels est formidable mais est fonction de la conduite du concurrent : les amateurs ont encore fort à apprendre dans ce sens. *Wolber* et *Hutchinson* conduisirent plusieurs catégories à la victoire : or, dans ces deux autres marques, j'ai fait la même constatation : les pneus des « as » ne connurent sur les 2.600 km. du parcours, aucune déchirure qu'une usure normale prévue, alors que les amateurs montant des pneus de ces marques, furent victimes de leur ignorance à ce sujet.

Et ce fut une course d'amortisseurs. Effectivement un progrès particulièrement appréciable a été constaté. Pas de pannes pour rupture de pièces, bris de cadres dans tous les arrivants de Paris-les Pyrénées. J'ai été d'autant surpris que je ne voyais nullement la raison de cette subite amélioration, puisque toutes les sécurités techniques possibles sur la résistance de matériaux sont acquises déjà depuis longtemps ; les accidents de cette nature encore fréquents, sont classés actuellement dans le rayon : fatalité ou malveillance. Aussi, j'ai voulu savoir le motif de cette tenue exceptionnelle des véhicules qui terminèrent. J'avais de plus remarqué la série d'abandons dans le début de l'étape : la course avait été menée de nuit très rapidement, sur un parcours exceptionnellement facile de routes en excellent état. Or, la série d'abandons s'est produite à chaque rare section routière mauvaise et souvent pour bris de pièces. L'anomalie était frappante. Dans la suite, les coureurs eurent à parcourir dans le Midi et le Massif Central une portion d'étape affreuse, nids de poule, caniveaux, pavés, poussière, traîtrises de toutes sortes ; or, pas un abandon pour mécanique, ou plutôt le seul abandon vient confirmer ma thèse. Les coureurs qui abandonnèrent n'avaient pas d'amortisseurs, ni frein de direction ; tous ceux qui terminèrent avaient l'équipement complet *Excelsior Afa* : l'un d'eux me disait d'ailleurs à Versailles que, pour sa première course, il l'avait trouvé moins dure qu'il ne le craignait, et qu'il attribuait ce confort exceptionnel qui lui permit de rouler sans fatigue excessive, à la riche idée que je lui avais enfoncée dans le crâne d'essayer les amortisseurs et le frein de direction *Afa*. L'amortisseur *Afa* posé, en double, sur la direction, freine les coups de raquettes verticaux, et brise radicalement toutes les oscillations horizontales du guidon, imperceptibles en temps normal, mais qui prennent parfois une amplitude dangereuse sur certains parcours ou à certaines vitesses. Le frein de direction *Afa* a une autre raison d'être, d'éviter les coups de barres brusques par la stabilité horizontale du guidon. L'adoption des *Excelsior Afa* est le seul motif de l'anomalie constatée plus haut. Paris-les Pyrénées, fut bien une course d'amortisseurs, parce que course de résistance, d'endurance.

L'aristocratie du sport, c'est la vitesse, mais la vitesse où tout respire la souplesse, le silence, la beauté du geste ou de la ligne.



Dans la course du Ballon d'Alsace, Gaussorgues sur Monet et Goyon (Huile Kervoline) et, en dessous, Rolland sur Terrot 500 (Huile Kervoline) prennent une épingle à cheveu réputée, avec leur adresse coutumière.

Une moto s'était inspirée de ce principe, et j'eus plaisir à constater dans la traversée des villes et villages l'impression favorable que ce jeune coureur imprima dans l'esprit des populations. Sa machine glissait sans bruit, comme portée par des ailes dans le dédale de rues tortueuses. Était-il équipé d'un moteur électrique ? Non, certes, la légère fumée qui s'échappait du tuyau brillant ne permettait pas de le croire. Mais, seul, de tous les concurrents, il avait adopté un silencieux *Evé* efficace, élégant ; ce qui ne l'empêcha nullement de se retrouver à la Porte Maillot dans le groupe des vainqueurs. Il est donc prouvé que le bruit n'est pas nécessaire à la marche d'une moto. Nous reviendrons sur ce sujet.

... et sur mille autres détails que la course Paris-Les Pyrénées-Paris 1927 a suggérés.



Le cri du cœur

Nous recevons cette gentille petite carte :

Je voudrais bien pouvoir être des vôtres au prochain Rallye pour goûter les joies du camping. Mais je suis trop loin. Ah ! si Moto Revue avait une succursale en Provence !

Un Abonné.

Une succursale ? Mais, mon cher abonné, la saison 1928, nous aurons 32 succursales dans nos 32 provinces et 89 annexes dans les 89 préfectures. N'est-ce pas une bonne nouvelle ?

A la manière de...

... qu'un membre d'une revue motoriste ne prenait pas sérieusement les intérêts de sa maison.

... qu'il a poussé le cri d'alarme S. O. S. en vue d'un local immense pour l'organe en question.

... mais qu'il n'a plus l'air de s'en inquiéter, puisque ces temps derniers, à la suite d'une série noire (éclatements et crevaisons), il a dédaigneusement jeté la chambre incriminée.

... que, précisément, cette chambre, transformée en une multitude de pièces de toutes grandeurs, aurait fourni un superbe local à la Revue en question.

Les Vosges s'organisent

Le 24 juillet, le *Moto Cyclecar Club de Belfort-Montbéliard*, a fait disputer sur le parcours classique de la Côte du Ballon d'Alsace, une épreuve de vitesse ouverte aux Motocyclistes, Side-cars et cycle-cars, sous le règlement sportif de l'U. M. F. et sous la présidence de M. André Tardieu, Ministre des Travaux publics, et de M. le Comte de Vogué, Président de l'A. C.

Cette épreuve se disputa sur 12 km. Pente moyenne 7 %, pente maximum 13 %. Le parcours comporte 7 virages en « épingle à cheveux ». La course de côte fut suivie d'un pique-nique en haut du ballon, et d'un Gymkhana.

La régénération des bougies d'allumage

L'Industrie française a obtenu un nouveau succès : désormais la régénération des bougies d'allumage est au point.

La Bougie régénérée de Montfermeil (S.-et-O.), vient de lancer sur le marché automobile la régénération des bougies par le procédé Hydrochimique Ponsot, qui permet de transformer toute bougie calaminée, rouillée, encrassée, en une bougie neuve comme apparence et comme fonctionnement.

Nous ne croyons pas nous tromper en prédisant à cette industrie un succès éclatant.

LES MOTOS TYPE "CONFORT"

-:- 175 cmc. et 250 cmc. -:-

Moteur L. M. P. à double échappement
Fourche S. A. C. A. - Pneus Ballon "HUTCHINSON"

trionphent avec CHÉRET dans

1^{ER} *ex-æquo* en catégorie
250 cmc., type P. C.

Six Jours d'Hiver

1^{er} CHÉRET sur 175
en 1926
1^{er} *ex æquo* CHÉRET sur 250
en 1927

Bol d'Or 1927

1^{er} CHÉRET en cat.
Sidecar 350 cmc

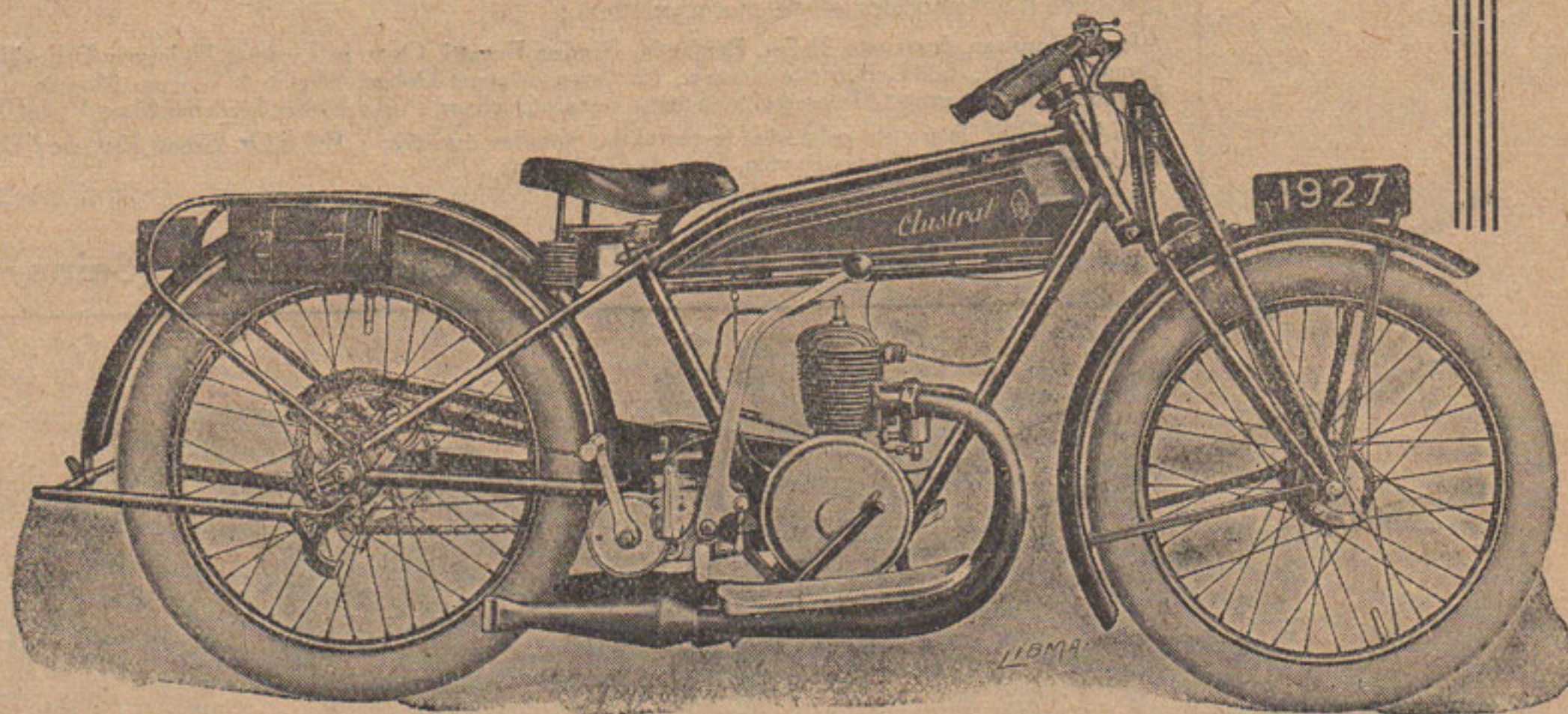
AUSTRAL

7, Rue de la République
PUTEAUX (Seine)

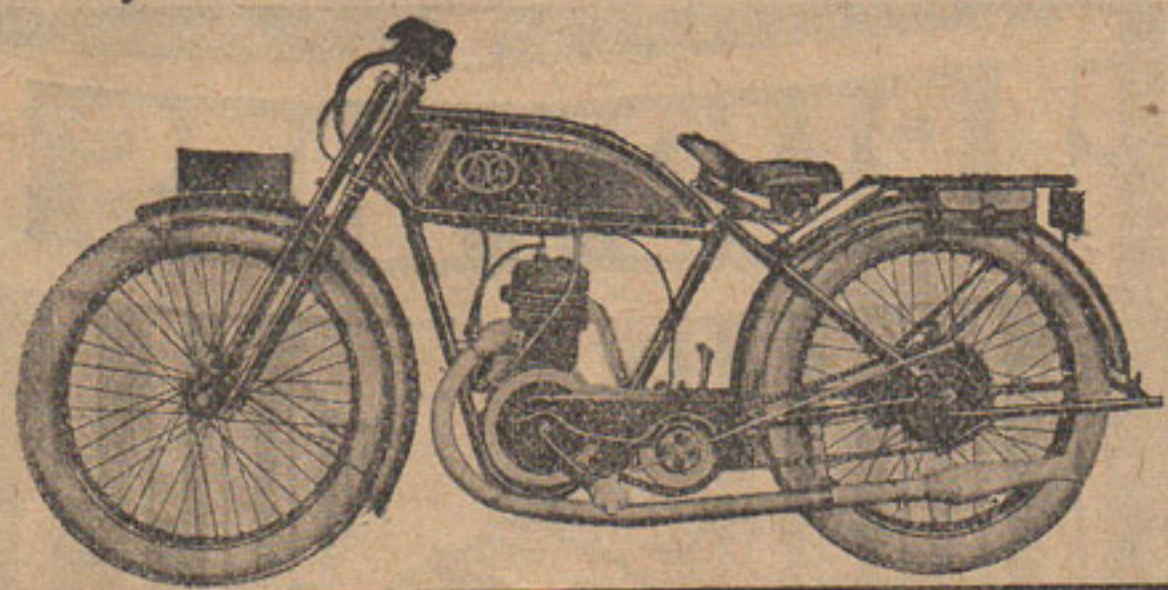
- Téléphone : Puteaux 461 -
Vente AU COMPTANT et A CRÉDIT

AUSTRAL

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS



Motocyclettes **A.X.A.** 250 cmc., 2 temps



La Motocyclette idéale pour le Tan-Sad

MODÈLE STANDARD

Boîte Staub 3 vitesses, chaîne-chaîne, pneus ballon 25 x 3
Prix : 3.495 francs

MODÈLE CONFORT

Monté sur pneus ballon 700 x 100, à jantes basses creuses
Prix : 3.995 francs

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT - CATALOGUE SUR DEMANDE

E. ALLAIN, Constructeur, 7, rue de l'Ane-Vert
et 9, rue Babœuf Le KREMLIN-BICÊTRE (Seine)

En vente partout

Le Numéro :

2 fr.

L'ABONNEMENT 1 AN

(12 Numéros)

20 fr.

L'actualité
Automobile
REVUE MENSUELLE

5, Rue Saint-Augustin -:- PARIS (2^e)

- Téléphone : CENTRAL 68-31 & 03-81 -

■ ■
Pour moindre frais,
en versant le montant,
faites porter par
l'employé des Postes
établissant le mandat,
la mention : Chèques
Postaux Paris 29.737,
et il ne vous en coû-
tera que 0 fr. 40.

■ ■

Gilardoni

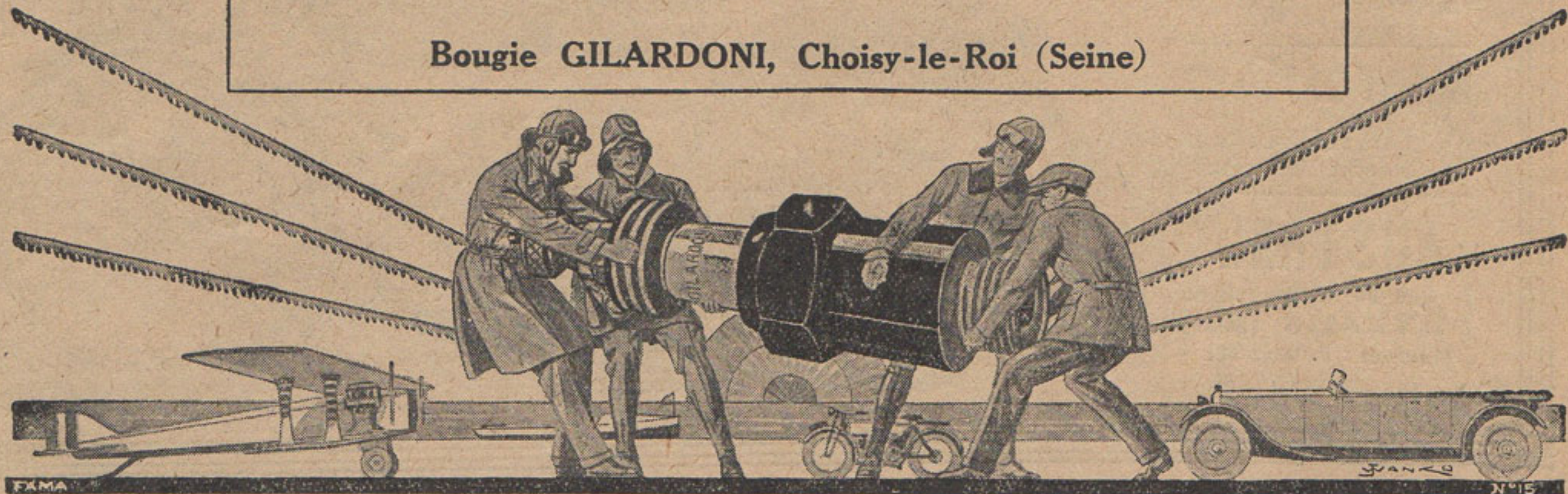
LA PREMIÈRE BOUGIE FRANÇAISE A ISOLANT EN STÉATITE
CRÉÉE EN 1916

Une bonne bougie doit être insensible aux vibrations et supporter, sans se briser, les différences brusques de température auxquelles elle est soumise. Toutes ces qualités sont réunies chez la bougie GILARDONI.

La perfection de cette fabrication a fait adopter la bougie GILARDONI par nos principaux constructeurs d'automobiles et de motocyclettes :

Alcyon, Amilcar, Automoto, Ballot, Benjamin, Brasier, Bugatti, Corre la Licorne, Delaunay-Belleville, Derby, D.F.R., Donnet, E.H.P., G.M., Harlette, Jousset, La Buire, Magnat-Debon, Monet & Goyon, Morgan, Morris-Léon-Bollée, Motobécane, Motoconfort, Motosacoche, Minerva, Peugeot, Rolland-Pilain, Rovin, Sénéchal, Sima-Violet, Terrot, Vermorel, etc. GILARDONI figure au palmarès de toutes les grandes épreuves : Bol d'Or, Grand Prix de l'U.M.F., Meeting de Boulogne, Circuit des Routes Pavées, Côte de Gaillon, etc...

Bougie GILARDONI, Choisy-le-Roi (Seine)



CONSTRUCTEURS...

Dans votre intérêt, ne montez sur vos Motos que des boîtes de vitesses fabriquées par des spécialistes et - ne fabriquant que de la boîte -

LA BOITE 3 VITESSES

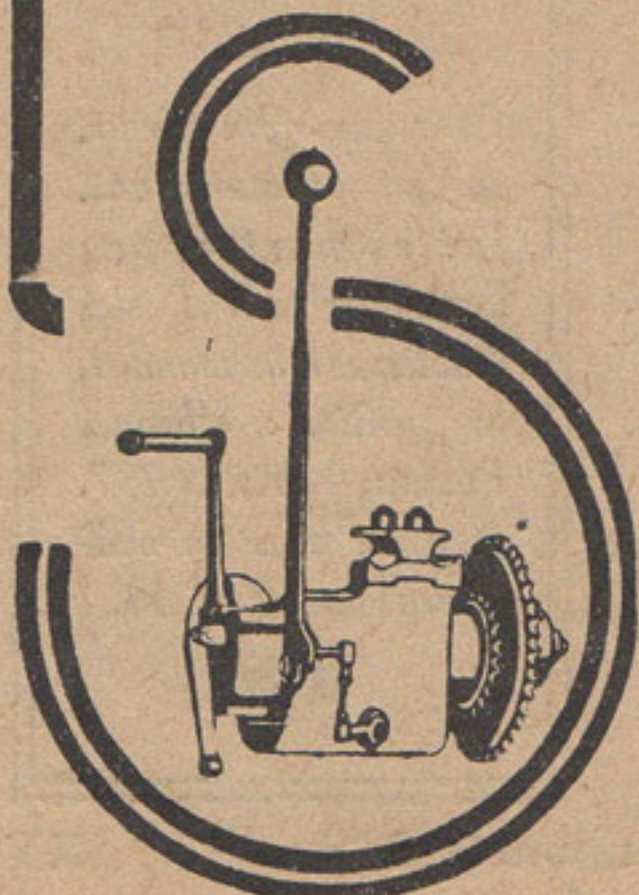
STAUB

est de celles-ci et a fait
- - ses preuves - -
Fabriquée dans ses nouveaux ateliers, y compris le traitement et la cémentation - -

Demandez les Conditions et le Catalogue

Établts **STAUB**
23, Rue des Acacias, 23
- PARIS (XVII^e) -

Téléphone : GALVANI 12-46



RUSTINES

POUR RÉPARER
Instantanément vos chambres à air, employez les RUSTINES pouvant se poser

**SANS DISSOLUTION
SANS ESSENCE
SANS RIEN**

BON POUR UN ÉCHANTILLON
Joindre 1 Fr. et indiquer : Cycle, Moto ou Auto

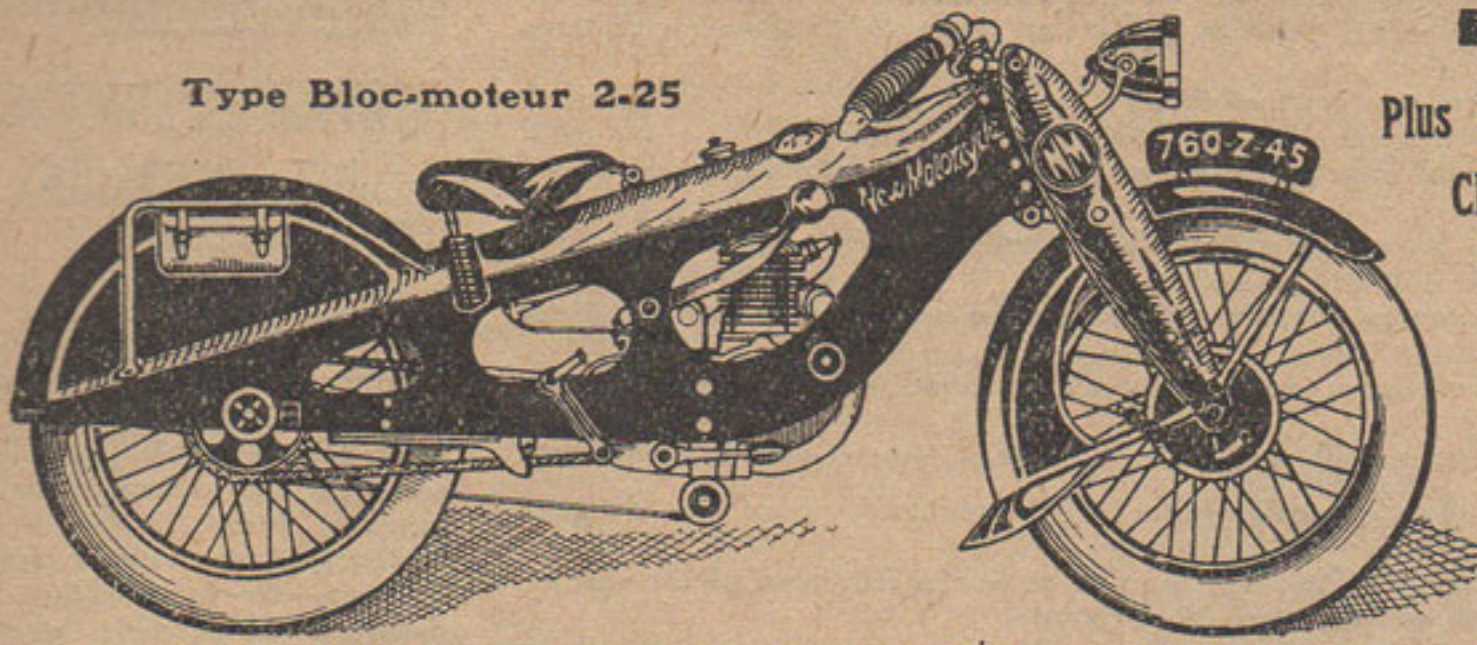
Nom _____
Adresse _____

L. RUSTIN
10015, r. du Bois, Cligny (S.)
PARIS

M. R.

MODÈLES 2 et 4 temps, toutes puissances

Type Bloc-moteur 2-25



AGENTS DEMANDÉS

Plus de Cadre - Plus de Tube - Plus de Raccord

UN CHASSIS

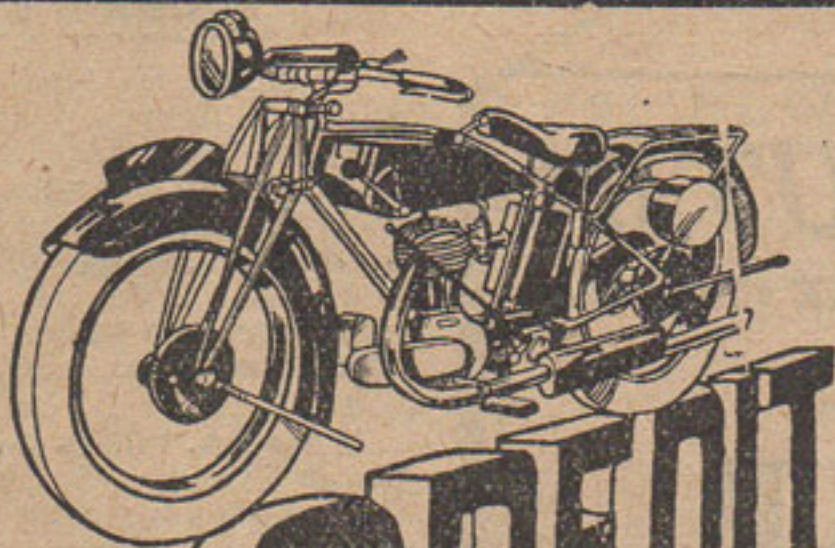
Plus d'organes mécaniques exposés à la boue et aux intempéries
CEUX-CI SE TROUVANT A L'INTÉRIEUR DU DIT CHASSIS

la **NEW MOTORCYCLE**

POSSÈDE CES AVANTAGES
en conservant aussi une très grande
accessibilité à tout son mécanisme.

GEORGE ROY, Constructeur, 13, Rue du Parc, ORLÉANS
R. C. 1.073 Tél. : 32.98

H Z A R D A K E B A F A Z H



A CREDIT
PAIEMENTS

Agence
Officielle exclusive
pour la rive gauche
Parisienne des Motos

INDIAN Type 1927

Marcel HENRIET

174, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)

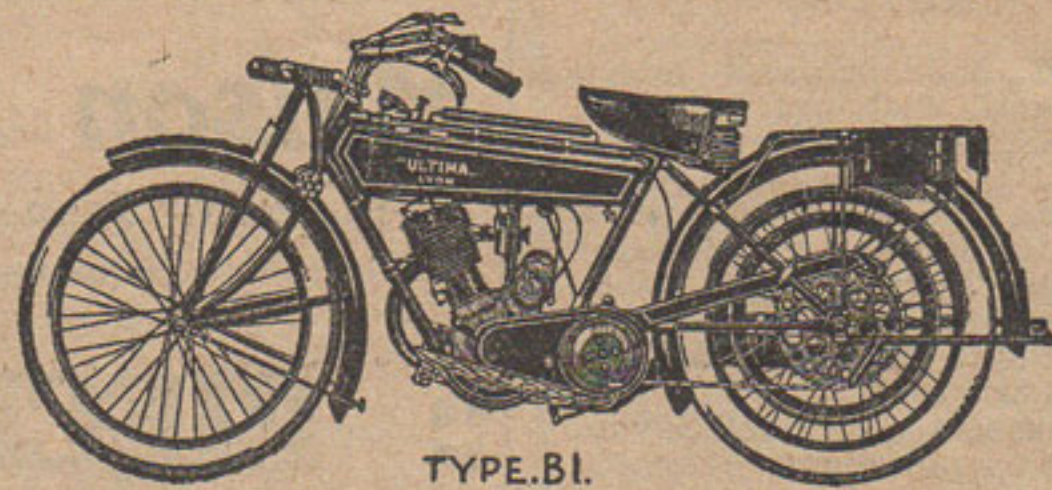
- Métro : Pasteur - Tél. Ségur 89-32 -

Agences exclusives ou directes des Grandes Marques

INDIAN
PRINCE { 350 cmc. chapelles
 { 350 cmc culbuteurs
SCOUT { 600 cmc. 2 cylindres
 { 700 cmc. spéciale police américaine
BIG-CHIEF, 1.200 cmc. spéciale pour Side-B-Places

**AVIS TRÈS
IMPORTANT**

Ne pas confondre nos
machines avec celles
révisées de provenance
des stocks.



TYPE.BI.

MOTOS "ULTIMA"

FABRICATION FRANÇAISE

MAISON CRÉÉE EN 1908

5 MODÈLES : A - B - B1 - C - C1 — S.de-car ULTIMA

Demander le Catalogue 1927

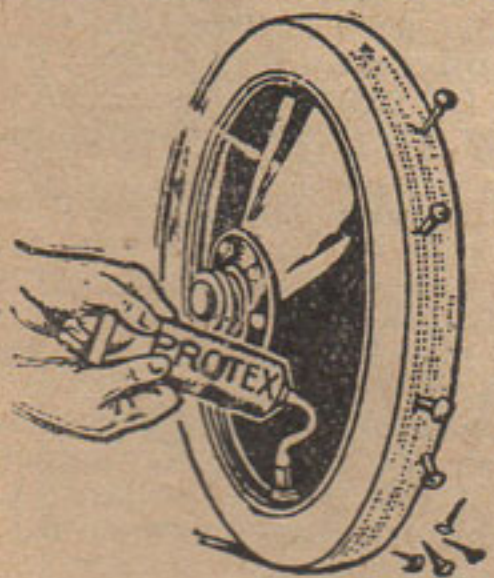
MOTEURS 4 TEMPS 3 et 4 CV
2 cylindres en V 500 cmc.

E. BILLION, Constructeur

24-24bis, Rue du Commandant-Faurax - LYON

Téléphone : VAUDREY 2-04

Chèque postal N° 154-61 Lyon



POUR

AUTO
MOTO
VÉLO

SANS RIEN DÉMONTER...
"PROTEX"

PROTEX supprime les crevaisons ; -- -- -- --
PROTEX est d'une efficacité absolue ; - -- -- --
PROTEX prolonge la durée du caoutchouc ; -- -- -- --
PROTEX s'introduit par la valve en quelques secondes.

Société PROTEX, 28 bis, Rue Guillaume-Tell, PARIS (17^e) — Téléphone : Galvani 93-91

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

A. J. S., 350 cmc., soup. latér., 3 CV, excel. état, prix modéré. Dubois, 53, rue Préfecture, Nevers (Nièvre).

A. J. S., 350 cmc., 1926, culbuteurs, 115 km-h., parfait état mécanique. Terry, compt., éclair. électr., frein direction, vente cause départ. Pierre Matignon, 59, rue Galilée, Paris (8^e).

Alcyonnette et Monet-Goyon, 2 CV, prix avantageux. Frey, 93, rue Dareau.

A vendre moto Bance avec tan-sad, 3 CV, 3 vitesses, roulé 1.000 km., outill. et assurance payée, prix à débattre. M. Larchet, 16, rue Botzaris (19^e).

Occasion, B. S. A. Triumph, Sunbeam, Automoto, Alcyon, D. F. R., etc. Vente, achat, etc., achat pièces détach. Angel, 122, rue la Chapelle, Paris.

B. S. A. 250 cmc., 3 vit., 350, supersport, culbuteurs 500, mod. 1927, soupapes latérales. Harley-Davidson sidecar. Berrenger, 52, rue des Fontanelles, Rouen (Seine-Inférieure).

Cyclette, b. état marche, cause double emploi, 600 fr. Huet F., Vélye (Marne).

D. F. R., 3 CV, 2 vit., pneus neufs, à enlever de suite, prix 2.850 fr. Voir M. Guyot, 110, rue Véron, Alfortville (Seine).

Dollar 350 spécial, culbuteurs, double échapp., Burman, carbur. Binks Hartford très rapid., mai 1927, mod. uniq., occasion sérieuse. Rémy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe (4^e).

Dollar 250 grand sport, pneus ballon, écl. électr. Marchal, nombr. access., à vendre. Poupponneau, 15 bis, rue Reffut, Clichy, le soir, après 6 h. 1/2.

Douglas, 2 CV 3/4, excell. état, 2 vit., 2.000 fr. Monet-Goyon fauteuil 3 CV, moteur refroidi par ventilateur et marche parf., 1.000 francs. S'adr. : Directeur de l'Ecole d'Agriculture de Ressins, par Vougy (Loire).

Evans, 1 CV, 800 fr., état neuf M. Ferri, 11, pass. Montgallet (12^e).

F. N. 500 cmc., tan-sad Magon-deaux, compt. Jaeger, 1 chambre neuve, pneus 715x115, 5.900 fr. Pierre Villette, 135, rue du Ranelagh (16^e).

F. N. M. 70, 1927, c. nve, access., 4.900 fr. Ecr. p. r.-v. à Daupley, 55, rue Châteaudun (9^e).

AVIS IMPORTANT. — Tous ceux qui ont 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 cm sur 13 cm.
- 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 feuillets éparés 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 sa 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-Jaurès - CLICHY (Seine)

Téléphone : Levallois 10-41

∴ PIÈCES POUR ∴
TRIUMPH. - B. S. A.
DOUGLAS. - P. & M.

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO OU EN SIDE CAR

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance

Fondée en 1884

VENTE DE NEUF ET D'OCCASION AU COMPTANT ET A CRÉDIT

AGENCE

TERROT · MONET & GOYON · RAVAT · MONOTRACE

VELOCETTE · RADIOR - F.N.

RENÉ GILLET - DOLLAR - PEUGEOT

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS

Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. - Fermé le Mardi

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian
PARIS (12^e)

— Face Métro Nation —

F. N. M. 60, pneu 80, bon état, tan-sad. Terry, 4.000. Soir 8 h. Arquin, 38, rue Ordener, Paris.

F. N. 1914, 2 vit., carb. Amac, Bosch, pneus 65, revisée, 1.200 fr. P. de Batz, Geugarolles (L.-et-G.).

F. N. type M. 60, confort, éclairage, tan-sad. Thomas, 3, rue Berzélius, Paris (17^e), le soir après 7 h. 1/2.

Faizant, motos gare Colombes, vend Triumph 5 CV, solo, parf. état, pneus nfs 700x80, 2.500 fr. B. S. A. av. châssis, side, 3 pneus, tout parf. état, 2.000 fr. Faizant, 6, rue de l'Indépendance, Colombe (Seine).

G. N. Salmson, soupapes en tête, moteur neuf, 2.800 fr. Reprendrais petite moto. Lagoutte 156, rue de Neuilly, Puteaux (Seine).

Gnome et Rhône, 500 cmc., force 5 CV, 4 tps, peu roulé, en parf. état, 3.600 fr. S'adresser : Munier, 7, rue Balagny, Paris (17^e).

Gnome et Rhône, 175, état neuf, 65 km-h., à vendre ou échanger contre 350 rapide. Maurice, 8, rue Bourg-l'Abbé (3^e).

Gnome et Rhône, 175 cmc., prix 1.800 fr. Dagorno, 36, rue Laugier, Paris (17^e).

Gnome et Rhône, grand sport, compl. équip., parf. ét. mécan., phare bec acéto, selle Terry. 4.000 fr., Ecrire L. Fuller, 12, rue Verdun, Asnières (Seine).

Gillet-Herstal, sport, 1927, roulé 400 km., access., cause achat voiture, g. Mabilie, 10, rue Héronnière, Nantes. Visible chez M. Peigne, 135, rue de Paris, Nantes (Loire-Inférieure).

Gillet-Herstal, sport, 350 cmc., type grand raid, avec selle Brooks, knee-grips, frein direction, éclair. Lucas-Péhu, compteur Jaeger rétro et 2 chambres de rechange. Roger, 96, rue Lauriston, Paris.

A vendre 4 motos neuves 3 CV, 2 CV, Le Grimpeur, à 1.350 fr. Leclercq, 47, av. de la République, Paris.

500 fr., mot. Griffon 3 CV 1/2, mot. 2 cyl. en V, 4 tps, ent. rev. à neuf, anc. mod., 2 pneus, câblés neufs 65x65, av. chamb. 75 fr. Bages, rue Danton, 24, Le Pré (Seine).

Hirondelle, moto 3 CV, marche parf. gar., carbur. Amac, magnéto Bosch, 1.200 fr. R. Gaillard, La Guyardrie-Saintes (Charente-Inf.)

PIERRE PSALTY

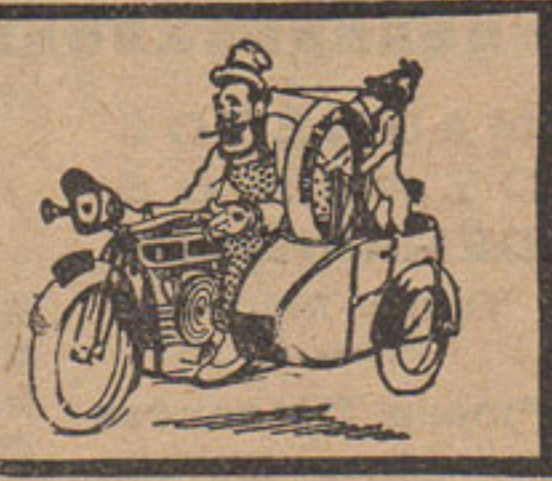
Représentant parisien de la
offre au COMPTANT ou à CRÉDIT tous les types

GILLET-D'HERSTAL

3 Nouvelles Courses — 3 Classements d'honneur dans "Toul-Nancy", "Bordeaux-Liège", "Paris-Les Pyrénées-Paris"
 Métro : Maillot — Agence GILLET-D'HERSTAL : 271, Boulevard Péreire, PARIS — Tél. : Galvani 55-52



PNEU MOTO HUTCHINSON



INQUIÉTEZ-VOUS DE SAVOIR SI VOUS ÊTES BIEN ASSURÉ
et consultez nos Services : 5, r. St-Augustin

AUX MEILLEURES CONDITIONS

Motos ROCHESTER

- Toutes occasions en Motos, -
- Cycles et Machines à coudre -

HOSPITAL, 56, Bd de Grenelle, PARIS (15^e)

Indian, 3 b., ét. abs. neuf, émail nick., compt. kil., nombr. outill., pièces et ch. rech., excell. occasion, visible à partir 15 h. Marceau, 131, bd Excelmans (16^e).

James, 5 CV, parf. état de marche, boîte 3 vit., chaîne-chaîne, 1.800 fr., cause double emploi. S'adresser M. Gouin, à Lesparre (Gironde).

Koelher Escoffier, 4 CV, 500 cmc., culb., vit. gar. 110 km., access., impôt payé, urgent, 3.400 francs. Soir, 7 h., ou dim., ou écrire pour rendez-vous. Maurice Biza, 23, rue Chaudron, Paris (10^e).

Motos à vendre, 350 cmc., 3 CV, 3.350 fr., culbuteurs parf. état, 8 h. à 9 h. matin. Martial, 116, av. des Champs-Élysées, 18 h. 1/4 à 19 h. 1/4.

Moto gd sport, bonne marque, 4 CV, 4 tps, culbuteurs Técalémit, phare acéto, équip. complet, état neuf. Ecrire G. Grangeret, 12, rue Oudinot, Paris (7^e).

Moto confort 4 CV, sous garantie pas 500 km., 44, rue de l'Avenir. Prix à débattre. Villeneuve-le-Roi (Seine-et-Oise).

Réelle occ., Motoconfort 4 CV 1/2, neuve, prix à débat, Sam. et dim. matin. Bourges, 3, rue de Paris, Pantin-Limite.

Motobécane, 1926, état neuf, double emploi, 1.100 fr. Delphien, 20, rue Eugène-Varlin (10^e).

Motocyclette anglaise 500 cmc., grand sport, modèle 1926, boîte Sturmey, magnéto M. L., carb. Binks, 2 gicleurs, freins Webb, amortisseurs, graissage Pilgrim, técalémit, nombreux accessoires. Ecrire : L. Ancillon, Bois-Colombes parfait état mécanique.

Mascotte moto P. S., état parfait, accessoires, essai à volonté 1.000 fr.; tous les jours de 3 à 8 heures. 12, rue Sémanaz, Pré-Saint-Gervais (Seine).

PROFITEZ...

de la baisse sur les MOTOS
MOTOS NEUVES et d'OCCASION **500 Fr.**
à partir de
VENTE - ACHAT - ECHANGE
GASTON, 19, rue François-Miron, PARIS 4^e

Moto GNOME & RHONE 500 cmc.

4 CV, tourist. parf. état, roul. 2.500 k. équip. gr. Tour. Magondeaux phare, tan-sad, recharge, outill. 3.900 francs.

DURANCE 4, Rue Etienne-Dolet CHOISY-LE-ROI

3 Monotraces, revisées à neuf, à enlever à 5.500 fr. pièce. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Monet-Goyon, 350 cmc., M. C. 1926, 4 temps, pneus 700 x 80, éclair., état impeccable, exc. occ., tt conf. Ecrire : Marmotton, 37, rue de la Procession, Paris (15^e).

Monet-Goyon 3 CV, 250 cmc., 3 vit., p.-jambes, amort. A. F. A., 1.850 fr.; side-car Peuple, luxetôle et cuir, av. p.-brise complet, 850 fr. Binon, 29, avenue Jean, Jaurès, Bourges (Cher).

Monet-Goyon 2 CV, mot. Villiers, boîte Albion, écl. électr., impôts payés, exc. état de marche, 1.800 fr. Emile Bardet, 29, rue de Talant, Dijon (Côte-d'Or).

Monet-Goyon, 1926, 4 CV, culb. état neuf, nombreux accessoires, éclairage, pneus 700 x 80. Truchet, 16, avenue Gallieni, Nanterre. Tél. : 151.

Monet-Goyon 2 CV, sport, 1926, selle Terry, peu roulé. Leblanc, Jussy-Champagne (Cher).

Monet-Goyon, 500 cmc., double échapp., 140 à l'heure, ayant roulé 200 km., très belle occasion à vendre à un prix intéressant. Paris-Motos, 79, av. des Ternes, Paris.

Monet-Goyon, 175 cmc., 2 vit., bon état, 1.250 fr. Auge Roland, Saint-Viatre (Loir-et-Cher).

Monet-Goyon, 250 cmc., pneus 700 x 85, roulé 150 km., bas prix. Delorge, 86, rue Sadi-Carnot, Vanves (Seine).

Peugeot, 350 cmc., force 4 CV, en parfait état, peu roulé, selle Cantaliver, 2.200 fr. S'adresser : Munier, 7, rue Balagny, Paris (17^e).

Peugeot 4 CV, 1926, parfait état mécanique, vendu de conf. prix : 2.500 fr. Dagorno, 36, rue Laugier, Paris (17^e).

PARIS-MOTOS
TOUTES LES MOTOS
79, 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 **BARIMAR** Télégramme :
LEVALLOIS 14-52 **BARIMAR - CLICHY**

48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)
Publ. Schneide., Asnières

LA MAISON SPÉCIALISTE
des activités de plein air :

Camping, Tourisme, Sports
(Matériel extra-léger)

L'ARC TENDU

6, Rue Saulnier, PARIS (9^e)

CATALOGUE FRANCO
SUR DEMANDE

VERITABLES OCCASIONS

HARLEY : 7-9 CV, état parf., peint. n^{ve}, compteur, phare, écl. Magondeau, side bi-place L. V. **3.000 fr.**

INDIAN : Le plus grand choix en 6 et 9 CV. avec side mono ou biplace, pneus confort, excellent état de marche, à partir de **1.500 fr.**

Gros stock de pièces pour Indian - Demander Catalogue illustré M. R.

POINARD, 3, Rue Laroche, PARIS (14^e) - Littré 25-25

TOUT POUR HARLEY — Tous Travaux —
— Revision totale et partielle —
Expéditions en Province et pour tous Pays

SCHEBLER **CARBURATEUR**
Le meilleur du monde

Pour 1.000 et 1.200 cmc., en stock
Demandez la brochure :
"Les Schebler Moto", 7 »
Envoi franco contre 8.25
Etranger 10 »

CACHEMAILLE, 13, rue Guersant, PARIS (17^e). — Tél. Wagram 36-36 - Compte chèq. post. Paris 542-97

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

.....
**Pièces Détachées
pour tous Modèles**

A. DE SARELLO

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

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec

Garantie de 6 Mois

.....
**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

Peugeot dame 110, pas roulé, 1.600 fr.; Griffon, 125, b. état, 1.300 fr. 3, rue des Bleuets, Alfortville (Seine). Soir.

Propulcycle 2 CV, 2 vit., 4 tps, marche parf., 1.700 fr. Lefevre, Raon-l'Étape (Vosges).

René Gillet 6 CV, bas prix. Besombes, 321, rue de Charenton, Paris.

René Gillet solo, avril 1927, comme neuve, équipée sport, pneus 700 x 100, 6.500 fr., à vend. ou échang. Amilcar sport, 2 pl. Alena, modes, 64, rue d'Alésia, Paris (14^e).

René Gillet 6 CV, excellent état, 3.500 fr.; D. F. R. 4 CV, 4 tps, pas roulé, gros rabais. Salmon, 96, rue Sadi-Carnot, Vanves (Seine).

Cause double emploi, à vendre une moto Rhonyx 3 CV, 2 vit. ou moto 4 CV, 4 vit., 4 tps, les deux comme neufs et bien équipées, prix intéressant. E. Matter, Chaussée-de-l'Étang, 38, Saint-Mandé.

Sarolea 350 cmc., culbuteurs, compteur. Delorge, 86, rue Sadi-Carnot, Vanves (Seine).

Sarolea 350 cmc., super-sport, comme neuve, sortie mai 1927. 4 mois garantie, cause départ, 5.800 fr. Visible t. l. j., 1 bis, rue Montaigne, M. Jolly.

Sandford, course 1927, 145 km. ayant gagné plusieurs épreuves, prêt à courir, à vendre immédiatement cause départ. Prix : 15.500 fr. Japy, visible 72, avenue des Ternes, Paris.

Soyer 1926, 3 CV, 250 cmc., pneus et chambres neufs 700 x 80, pompe Best, tan-sad, pare-j., bon état, 2.200 fr. M. Vetter, 1, place de la Station, Le Raincy (Seine-et-Oise).

Terrot neuve, pneus confort, juin 27, 4 CV, 350 cmc., 100 à l'heure, avec access., valeur 6.500 francs, cède 5.000 fr. ou échange contre 5 CV Citroën. Aury, 30 bis, rue des Moulins, Sens (Yonne). 2 h. de Paris.

Terrot 2 CV 3/4, parfait état, équipée, 1.300 fr. Tissage, Raon-sur-Plaine (Vosges).

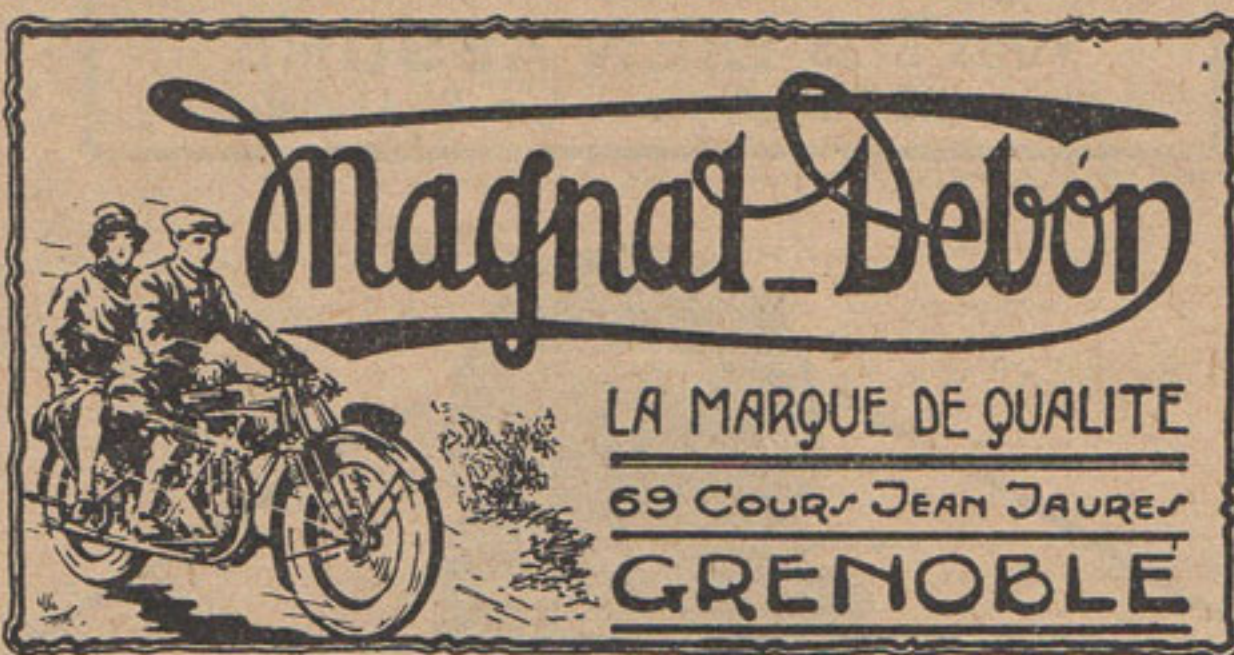
Terrot 500 cmc., 2 cyl., mot. Mag., peu roulé, 2.500 fr. Gillet, rue Nazareth, Paris.

Terrot 5 CV, type N., garantie d'usine encore 5 mois, roulé 300 km., prix int. Visible V... et W..., 17, rue Riquet.

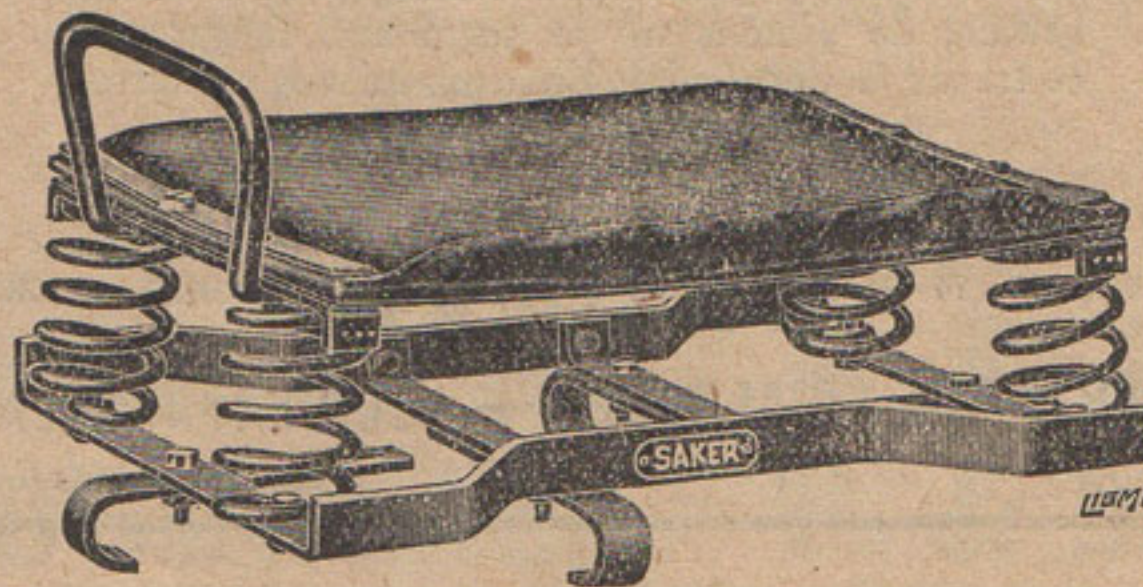
Terrot 3 CV, sport, pneus ballons, avec phare bout. et par.-jambes, roulé 1.000 km. Visible, 159, rue de Choisy, Paris (13^e).

**chez PLAZOLLES
16, RUE CRUSSOL**

RENÉ GILLET - TERROT - GILLET D'HERSTAL
ALCYON - ROLÉO - LE GRIMPUR. etc.
à des cond. exopt. au comptant. à créd.



SIEGE TANDEM SAKER N° 10



**SOUPLESSE INCOMPARABLE — MONTÉ SUR
TROIS LAMES DE RESSORT — HAUTEUR 8 1/2**

Catalogue franco

SAKER, 33, Rue de Corneilles — LEVALLOIS

FILTREZ...

VOTRE ESSENCE !

Plus d'ennuis de "L'ENTOMOS"
carburateur avec



permettant le mélange de l'huile à l'essence (sans pour cela réduire le débit de filtrage). MM. les possesseurs de motos ont intérêt à se servir du type M.

En vente dans les Garages
et Maisons d'Accessoires

Type M pour motos (diamètre 80 3/4)
Type T pour voitures (diamètre 120 3/4)
Type G pour garages (diamètre 180 3/4)
Type D pour appareil distributeur (diamètre 180 3/4)

Se font en fer-blanc et en cuivre

Terrot 3 CV, Terry, rétrov., ch. à air de rech., 2.600 fr. Visible 19 h. ou dim. Marcel Houssard, 3, rue du Dr Berger, à Sceaux (Seine-et-Oise).

Terrot 350 cmc., culbut. Goujon, 150, boul. Voltaire.

Terrot spécial course; Blackburne 175 cmc.; Burmann, ch. ch. Terry, état absolu de neuf, coûté 10.000 fr., vendre 6.500 fr., cause changement situation. Tous renseignements: André Jeannin, Mirebeau (Vienne).

Très urgent, cause grosse moto, vend Thomann 4 CV, 2 vit. sortie usine nov. 26, très bon, état, visible tous les jours. Cycles Perrogon, avenue de la Gare, Saintes (Charente-Inférieure).

Triumph 5 CV, 3 vit., parf. état, 1.800 fr., pressé. Henri Becq, Tucquegnieux (Meurthe-et-Moselle).

Griffon 5 CV, 3 vit., 4 tps, parf. état. Richard, 184, avenue de Choisy.

Moto 4 CV, parfait état, 2.500 fr. Concierge, 127, rue St-Antoine, Paris.

Koelher Escoffier ét. neuf, essais toutes distances. G. Henry, 7, rue Caroline (17^e).

F. N. sport M. 60, état mécanique parfait; à enlever à 3.900 fr. Boulieu, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Leloir-Train 2 CV, 2 vit., très bon état, 1.500 fr., visible à Paris, 33, bd Bessières. Mairesse, pl. à Ferry, Gérardmer, Vosges.

F. N. M. 60, comm. neuve, écl. électr., compt., nombr. out., cause dép. 6.000 fr. Hulot, 13, rue du Château, Neuilly.

Gillet-Herstal 350 cmc., rev., compt. O. S., outill., rech., 2.500 fr. vis. ap. 19 h. Rabeux, 83, rue Truffaut.

Terrot 250 cmc., état général impeccable, 2.200 fr. Durandal J. A. P., absolument neuve, 5 mois de garantie, pneus ballons, tan-sad, cause achat auto, 4.800 fr.; deux Monotraces, état de neuf, caisse, cuir, accessoires à solder à 5.600 fr., essais sur toute distance. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq.: 07-67.

Rovin 2 CV, 2 vit., bloc-moteur, marche parfaite, soir après 7 h. ou dimanche. Grouard, 14, bd Sellier, Montgeron (Seine-et-Oise).

Terrot 3 CV, 2 tps, 250 cmc., conf., mai 1927, tan-sad, comme neuve, 4.300 fr. Saintigny, 67 bd de la Liberté, Les Lilas (Seine).

A vendre cause double emploi, moto Rochester-Vog 2 CV, 3 vit.

Motosacoche
Mag

Monet-Goyon Mag

M'LLAND. Mécanicien spécialiste
61, Route de Villiers, NEUILLY s/Seine

Pièces d'origine
Revisions
Transformations
par outillage spécial

HALL DE LA VOITURETTE, 99, Av. d'Orléans, PARIS (14^e) - Téléphone

Gobelins 50-41

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS en VOITURETTES et CYCLECARS A VENDRE

EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

Garage gratuit pour Cyclecars et Voiturettes à vendre

HARLEY-DAVIDSON

N'avez plus d'ennuis avec les pièces de CONTREFAÇON, les pièces d'origine sont en FORTE BAISSE.
Adressez-nous vos demandes de Prix. - Réparations soignées et rapides.

HARLETTE-GECO

175 cmc. - 250 cmc., 2 et 4 temps

HARLEY-DAVIDSON

350, 1.000 et 1.200 cmc. (type magnéto, type électrique)

LIVRAISON RAPIDE

32-34, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

SEULE AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

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

ch.-ch., moteur Duten, selle confort et compt., gros pneu, access., sortie usine mai 1927 ou Motobécane parf. ét., prise directe, 2 ch. de rech., nve, selle Terry, courroie nve, access. Ecrire Bailly, 147, rue de Bondy, Aulnay-sous-Bois ou p. essais, le dimanche ou tous les soirs à partir de 7 h. 1/2.

Gnome et Rhône type D, 500 cmc., grand sport, 1927, équip. grand tourisme, en duo, roulé 3.000 km., s'ad. à M. Lejamtel, 12, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux (Seine), 5.200 fr.

René Gillet 750 cmc., type G., tan-sad, rep.-pièdes, K-gripp, comp. O. S., rét., vis. écl. Louxor, tr. klaxon, selle Terry, 2 sac., caval., 2 sac. ord., acc. et out. div., état méc. parfait, tte conf. Rosier, 65 bis, bd de la Briche, Epinay-sur-Orge.

Terrot 4 CV, 3 vit., mot Mag., 1.950 fr.; automoto neuve, av. débrayage, 1.350 fr.; cyclecar type Amilcar, 4.950 fr. Tesdon, 63, rue Ducouëdic (14^e).

SIDECARS

A. B. C. side 5 CV, parf. état, écl. Mag., 4.000 fr. Godineau, 4, rue des Arènes, Poitiers (Vienne).

Douglas avec side, entièrement révisée, pneu neuf, chambre et pièces de rechange, bas prix, 129, avenue Philippe-Auguste, Paris.

Griffon moteur Anzani, 4 CV, tr. b. ét., à vendre de suite, cause départ; prix à débattre, t. l. j., de 19 à 21 h., 18, rue la Tremoille, Paris (8^e).

Harley 9 CV, side, pneus nf, access., 3.200 fr., 2 freins Mag. Ecrire Drujon, 67, bd Cotte, Enghien (Seine-et-Oise).

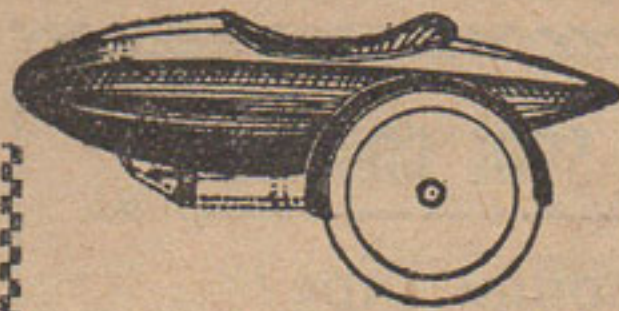
Harley side bi-places, état neuf Richard, 184, avenue de Choisy.
Harley d'orig., 9 CV, modèle électr., side L. V. bi-pl., par.-brise, compt., klak., pha., lant., parf. état, vis. sam. ap.-midi, dim. mat. Leroy, 28, rue d'Avron.

Harley side-car. Garnier, parf. état gén., Magond, access., pneu, 3 ch. air rechange, en confiance, 3.800 fr. Joly, 24, bd Port-Royal (5^e).

Harley à vendre, 9 CV side, origine compteur éclairage Magondeau, access. rechange, très bon état, 3.800 fr. Librairie, 135 bis, rue Ordener, Paris.

Indian 7/9 CV, side bipl., L. V., capote spéciale, pare-brise, éclair. Mag., aff. confiance. Ecrire pour rend.-vous, après 6 h. 1/2, Allet, 40, rue Godefroy-Cavaignac, Paris (11^e).

Indian side, bateau, tr. bon état, klaxon, éclair. Mag., 2 chaînes rech., pneus, chambre rech., outill. entier. révisé, 3.000 fr., essai volonté. Berthet, 6, rue Bl.-Pascal, Tours (Indre-et-Loire).



LE COUPE-VENT

(Forme rationnelle du Cigare)

TOUS TYPES de SIDE-CARS
Tôle - Bois - Aluminium
Châssis - Capotes - Pare-brises

Carosserie mono et bi-place
Prix défiant toute concurrence

16, Rue de Paris, 16 - IVRY (Seine)

DUCHESNE, Successeur à 150 mètres de la Porte d'Ivry

plus contre 0 fr. 50

DENOT

DUCHESNE, Successeur

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adressez-vous au Spécialiste
J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - T.É. : 5022 81-87
Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, TERROT, PEUGEOT, MONNET et GOYON, SOYER, F.N., RENÉ GILLET, GNOME et GNOME
VENTE & ÉCHANGE COMPTANT & CRÉDIT
Réparations

la **Cyclette**
Pour le développement de la Moto Légère
BAISSE sans concurrence
Luxe Dame... .. 1.100 fr.
Luxe Homme... .. 1.150 fr.
Grand Tourisme .. 1.500 fr.
LA CYCLETTE, 120, Rue Gravel - LEVALLOIS

MOTOS-BONIN « Spécial »
Châssis berceau entièrement en double tubes et brasé. Moteur Moussard 250 cmc., boîte 3 vitesses attachés dessous, 2 chaînes, 2 freins, éclairage électrique Collin, ballons 650-90 sur indéjantable Wolber.
Notre construction n'intéresse que les amateurs de machines fini. Cycles **BONIN « spécial »** à double tubes cloisonnés. Fabrique, place ancienne Halle, CAEN.
Catalogue franco

MOTOCYCLISTES! ornez vos motos **Fétiches R.Z.**
avec les **ILS PORTENT BONHEUR**
Les réclamer chez tous les Marchands de Motos et d'accessoires.
ROSAZ, 57, Boulevard de la Villette

ATTENTION! . . .
Grand choix de pièces détachées pour motos
Garde-Boue et Fourches pr Contort, Guid. sup. sp.
Réservoir Moteurs Bolt. 2 et 3 vit. etc.
Mot. Sid. Peugeot, Triumph, B.S.A. dep. 2.200
Achat Mot. Incomp. ou accid. et de pièces div.
BOUCHEZ 7, Bd Vict.-Hugo (St-Ouen Mairie)

Indian side, 3 b., ét. marche. 1.800 fr., écr. r.-vous dim. mat. ou sam. apr.-midi. Rediger, 14, avenue Turgot, Gargan-Livry (Seine-et-Oise).

Indian side luxe, bien entretenue, 2.500 fr. Debras, percepteur, Mont-Notre-Dame (Aisne).

Superbe occasion pour sportifs, Indian, 3 boules spéciale solo, état neuf, prix intéressant, voir concierge, 18, rue Le-Bua, Paris (20^e).

Indian side, toute équipée, à enlever de suite, bas prix. Joly 32, rue Casterès, Clichy (Seine)

Bonne affaire, à vendre sidecar Indian, 3 boules, état neuf, 3 pneus rechange, pare-brise et capote, outillage complet, éclairage Besnard, prêt à rouler. S'adresser à M. Huas, café du Petit Terminus, 3, rue Péritel, Paris (15^e).

Indian side, 7/9 parf. état marche, chaînes neuves, bons pneus, 6 lit. au 100 km., prix 2.500 fr., à débattre. Charlier Léon, Mareuil-sur-Ay (Marne).

Indian side, bon état, pressé, 2.000 fr. Benoist, La Roseraie, route d'Aulnay, Fresnes (Seine).

Sidecar Monet-Goyon, mag., 4 t., 4 CV, mod. 1926, parfait état. Maquin, 42, bd Pasteur (11^e).

3.800 fr. Monet-Goyon, 3 CV, 1925, très peu roulé, complètement équipé, side origine, essais à volonté. Giroux, 22, avenue Gallien, Bécon (Seine).

René Gillet side luxe, 1926, parf. état, roues secours, écl., compt., tan-sad, prix intér., cause maladie. Peypoux, place des Peupliers, 7, Paris (13^e).

René Gillet 1926, pn. ball., pompe méc., técal., side bi-place, r. secours, bonne affaire. Periou, 38, rue Charlot, Paris.

René Gillet sid. 1926, confort., 715 x 115, état neuf, bien équipée, outillage et pièces, prête pour tout voyage, valeur 11.000 fr., laissé 7.300 fr., à débattre, vente forcée. Barounet, 16, rue Bellanger, Levallois (Seine).

Sidecar 500 comme neuf, 4.100 fr., cause maladie. Ecrire M. Patureau, 5, rue des Forges, Paris (2^e).

CYCLECARS

Benjamin 6 CV, type P 2 1924, 2-3 places, révisé, démarrage, éclairage électr., compteur, capote, pare-brise, roue de rechange, Técalémit, cause double emploi,

PNEUS MOTOS
650 x 50. 50 fr. et toutes autres
650 x 55. 100 fr. dimensions
650 x 65. 105 fr. neufs - garantis
700 x 80. 135 fr.
MARTIN, 80, R. Des.-des-Berg.-mét. Nationale

CLEVELANDPIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES4 cylindres légères 600 cmc. cylindrée..... 7.500 francs — 750 cmc. cylindrée..... 11.000 francs
AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

avenue Gambetta, téléphone 115, Montrouge.

A louer une place pour mot. ou sidecar dans une remise quartier Nation. S'adresser Vincent, 3, rue Dagorno. Tél. : Diderot : 41-88.

Deux vélos homme et dame, bonne occ. Lambert, 191, avenue Michel-Bizot (12°).

A vendre d'occasion 1 paire de roues pour moto légère 650 x 50 avec pneus et chambres, 150 fr, une boîte 2 vitesses ; Picard pour 175 cmc., 250 fr. M. Vachaud, 14, rue Liot, Billancourt (Seine).

Moteur 6 CV, 4 cyl., eau, arbres cames en tête, carb. Zénith., magnéto, démarr., vilebrequin accidenté, 1.200 fr. P. de Batz, Feugerolles (Lot-et-Garonne).

Carrosserie Harley avec pare-brise, 1 place 1/2 très bon état, à profiter, 150 fr. 10 bis, rue Ernest-Lacoste, Paris (12°).

Tan-sad avec dossier, V-W., neuf, valeur 132 fr., offert à 90 fr., tous les jours, 1 h. à 2 h., samedi après-midi. David, 36, rue Gassendi, Paris (14°).

Garage pour moto ou side, dans remise particulière, poste T. S. F. 5 lampes, grand rendement, complet, prix minime. Goreuflot, 23, rue de Lille.

Tan-sad Terry, grand modèle, prix 180 fr., bouteille Magondeaux, 125 litres, prix 100 fr., repose-pieds, Allum, complet pour F. N., prix 100 fr. Fattori, 47, rue de Paris, Prés-St-Gervais (Seine).

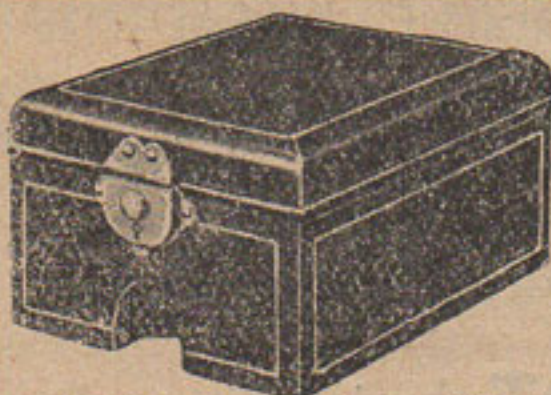
20 chass. side-cars pour tous motos, montage même jour, chass. R. Gillet, fourche, cadr., etc., magtos carburant, moteurs, compteurs, montre. Augel, 126, rue Aubervillier, Paris.

Compt. Corbin p. Indian, compl., 150 fr., pompe Técal., 30 fr., carbur. Cozette de 22, 120 fr. Guiomard, 11, rue d'Alembert, Asnières (Seine).

Motobécane à débrayage, 1.000 km., 950 fr.; cadre moto 125 cmc., fourch., roues, freins, pédalier, 200 fr.; cyclotracteur sans magnéto ni carburant, 50 fr.; siège neuf V. W., n° 9, sans doss., 80 fr.; visible après 19 h. Her-

FABRIQUE DE CARROSSERIES

Tous modèles pour toutes motos - Catalogue gratuit - Crédit

INDIAN: 2 700 - HARLEY: 3.300 - B.S.A.: 2.700
Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois
Prise en paiement de bons, titres et motos — Crédit : 13 moisÉtab^l FOULON Bureaux et Magasins : 162, Avenue Daumesnil Tél. : Diderot 37-13
Ouvert même le Dimanche Ateliers : Avenue Michel-Bizot et Charenton**Les Coffres métalliques C. M.**sont Les Mieux Construits
Les Plus Éléphants
Les Meilleur Marché

J. PLIVARD, Constructeur

200, Route de la Révolte, LEVALLOIS (Porte d'Asnières)

Téléphone : Wagram 86-58

Tous Modèles de Série et de Luxe sur Commande

AGENCE DIRECTE**SUNBEAM**Toutes pièces détachées
— en stock —
Motos neuves et d'occasion
MARLIN, 136, r. Tocqueville
PARIS (17°)

Tél. : Oarnot 55-59

AUX DOCKS DU PNEUvous trouverez en toutes marques et toutes dimensions PNEUS ET CHAMBRES
pour Vélo, Moto et Auto à des Prix très avantageux
Soldes et Occasions — RÉPARATIONS**Maison VAYSSE**

387, Rue de Vaugirard - PARIS (15°) - Téléphone : Ségur 27-78

MOTOS -:- AUTOS**-:- GARAGE -:-**Réparations toutes Marques - Garage gratuit pour Machines à vendre
L. GÉRARD, 19, Rue des Gravilliers, Paris-3°**DÉSIREZ-VOUS**

VENDRE, ACHETER, ÉCHANGER ?

Les Petites Annonces de "MOTO-REVUE"

vous en fournissent le moyen le plus Économique et le plus Sûr

boriste, 53, rue Chemin-Vert, Paris (11°).

Kodak pl., 8x10 1/2 rect., pied et acc., 250 fr., vis. le soir. Charrier, 17, rue de Savoie (6°).

J'offre gratuit, à qui me procurera 1 ou 2 pièces avec cuisine, joli griffon 1 CV 1/2 neuve, garant. usine, outill., écl. électr., cart. grise, val. 2.000 fr. M. Piage, 208 bis, r. Lafayette, Paris ou vendu 1.000 fr. compt.

Cherche place particulière pour moto. Ecrire Grangeret, 12, rue Ordinat (7°).

Particulier loue remise pour une moto solo. Bangerter, 6, impasse Gaudet (11°); visible tous les jours.

Echange immédiat de toute batterie défectueuse contre une batterie neuve, occ. garantie. Latrasse, 63, bd Jean-Jaurès, Clichy.

Tan-sad Brook, neuf, 150 fr. Bougerie, 9, rue Jonquoy; tous les jours après 7 heures.

Moteur 2 cyl. Lurquin, Conder, 80x80, 5 CV, neuf, cadre double berceau avec f. et roues, le tout 500 fr. 71, rue Julien-Lacroix, Paris (20°).

Appareil à essence, marque Succès, 3 becs, complets avec réservoir 5 litres, tuyaux cuivre 10 mètres de long et raccords soudés à l'argent, prix intéress. A. Durand, 17, rue de Corneilles, Sannois (Seine-et-Oise).

Cyclotracteur prêt à poser neuf 550 fr.; magnéto mont. nve, 100 fr., d'occas. 65 fr.; pneus motos toutes dimensions à bas prix. Tesdou, 63, rue Ducouëdic, Paris (14°).

OCCASION**CHENARD-WALCKER 9 CV.**

parfait état, torpédo 4 places, fin 23, écl. et dém. élect., 5 roues garnies ballon, tapis-brosse, compt. montre, klaxon, etc... A enlever de suite.

Prix à débattre

JOSSE, à Moto-Revue
5, Rue Saint-Augustin, 5 — PARIS**MOTO**L'Agence Parisienne du Cyclecar 5 CV Th. Lafitte à 7.500 fr. (succès du Salon 1926), et des motos Terrot, Peugeot, F. N., Gnome & Rhône, Motobécane, Motoconfort, Monet & Goyon, etc., possède en magasin tous les modèles et livre de suite au comptant et à crédit, sans assurances. Éc. grat. de moto Gr choix de cyclecars et voiturettes d'occ.
B. GODART, 116, Boul. de Grenelle (Ségur 61-76). M^om de confiance fondée en 1906.**AUTO**Équipée avec l'impeccable Moteur DUTEN
:: 2 temps, 175 cmc, à distribution mixte ::**3 MODÈLES sur cadre universel**2 vitesses, chaîne-courroie 2.550 fr.
2 vitesses, chaîne-chaîne 2.650 fr.
Sur ballons 25 x 3, base creuse. 2.900 fr.
3 vitesses, chaîne-chaîne 3.200 fr.
Sur ballons 25 x 3, base creuse. 3.600 fr.

Toutes avec

BOITE STURMEY OU CAMPBELL
PNEUS DUNLOP, CHAÎNE RENOLD

Catalogues et Notices

SIVE, 10, Grande-Rue, LE PRÉ ST-GERVAIS (Seine)

„Rochester“
MOTO

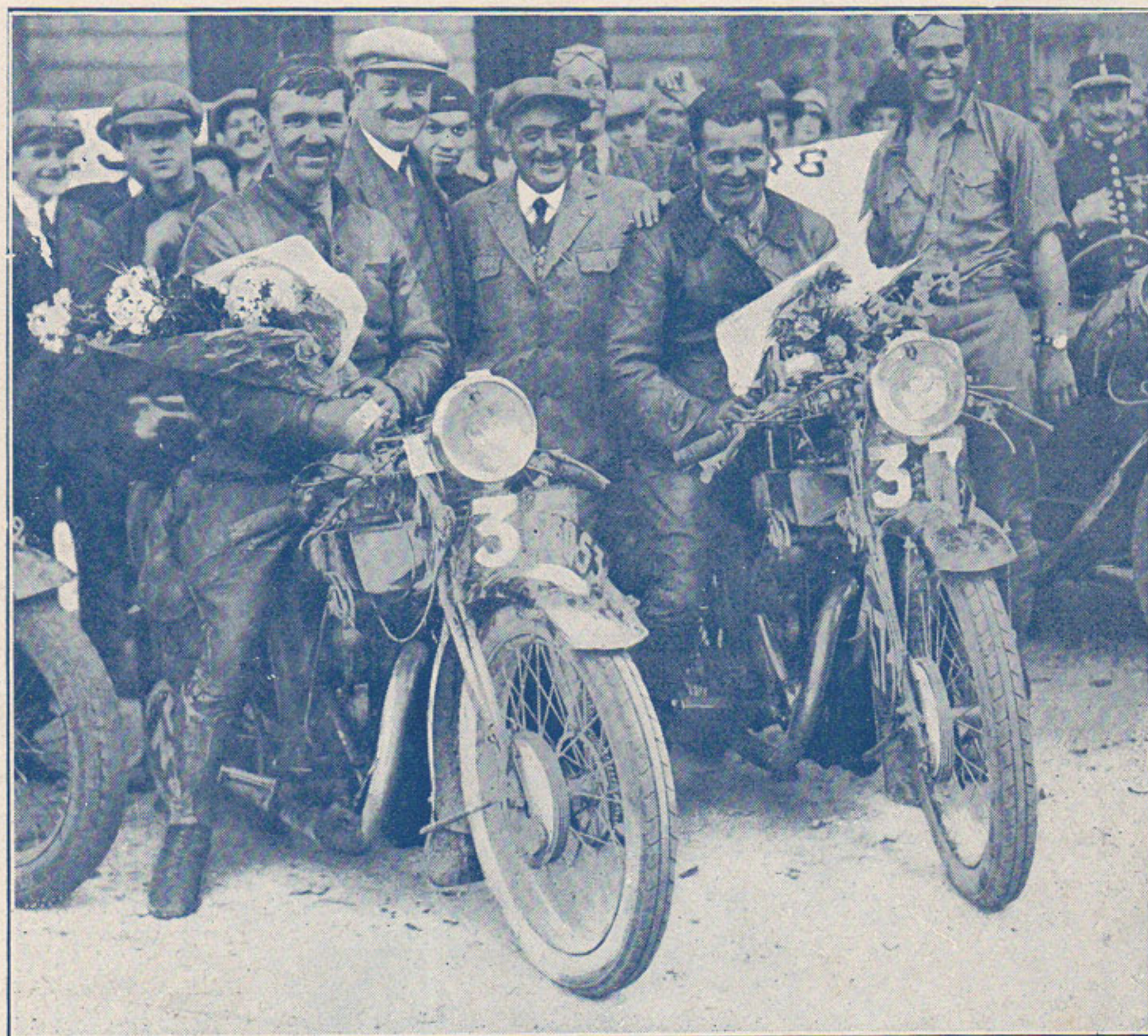
NOUVEAUX TRIOMPHERS de la MOTOCYCLETTE

Ravat

PARIS-PYRÉNÉES-PARIS

2.500 KILOMÈTRES EN 7 ÉTAPES

L'épreuve la plus sévère de l'année par les fameux Cols pyrénéens d'ASPIN, du TOURMALET et de PEYRESOURDE, et les MONTS d'Auvergne.



En 350 cmc. } **1^{er}** ex æquo **THÉZÉNAS** **3^e** **PAULIN**
(Médaille d'Or) (Médaille d'Or)

gagnant la Coupe des Pyrénées sur Motocyclette **RAVAT** (Graissage Técalémit)
confirmant ses précédents succès dans Paris-Nice, Grand Prix du
Motocycle-Club de Lyon, 3 Jours du Forez, Course de Côte de
Planfoy et de Laffrey.

Envoi du Catalogue
franco sur demande

Aux ÉTABLISSEMENTS RAVAT

— Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de Frs. —

Direction et Usine à **SAINT-ÉTIENNE** (Loire)

:: Maison à **PARIS**, 6, Rue des Goncourt ::

GRAND PRIX SUISSE

1^{er} *Sidecars 350 cmc.*
HOMMAIRE
Motos 175 cmc.
HOMMAIRE
2^e **SOURDOT**

sur **MOTOS**

MONET & GOYON

PNEU

MOTO CORD



HUTCHINSON

qui remporte également

1^{ers} *Motos 175 cmc.*
STERNY — 2^e MOURET
(SAN SOU PAP)

Motos 250 cmc.
CHÉRET (AUSTRAL)

Motos 350 cmc.
CLECH (DOLLAR)
THÉZÉNAS (RAVAT)

Tricyclecars 350 cmc.
CHRIST (VILLARD)

CLASSEMENT

GÉNÉRAL

1^{er} STERNY sur **SAN SOU PAP**
DANS

PARIS-PYRÉNÉES-PARIS