

Six Jours d'Hiver (2^e N^o)

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e. ANNÉE — N^o 256

4 Février 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08 24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

BAUDART - BEGNEZ - PORTRAIT - STERNY - CHÉRET

L'ÉQUIPE « SAN-SOU-PAP »

Victorieuse aux Six Jours d'Hiver, « 5 Premiers - Groupe Bleu ».

Catalogues illustrés.
Conditions de vente à crédit sur demande.

MOTEX
154, Bd Haussmann, PARIS (8^e)

"Rochester" MOTO

Aux
6 Jours d'Hiver
de *Moto-Revue*

se classe

1
er ex æquo
sans
pénalisation

PERRIN Catégorie 175 cc.
MOTEUR DUTEN

CORNELIS Catég. 250 cc.
MOTEUR ECHARD

2
MÉDAILLES
D'OR

Pneus DUNLOP — Boîte BRIDIER-CHARRON — Huile KERVOLINE
Eclairage Alterno-Moto des Phares AUTEROUCHE (licence Dutén)
Moyeux AYA — Carburateur AMAC



PERRIN

CORNELIS

confirment

dans la première épreuve 1928, l'excellence de leur nouvelle fabrication et la qualité des Accessoires qu'ils ont sélectionnés

Leurs Nouveaux Modèles 175 et 250 cc.
TOURISME ET SPORT
sont au-dessus de toute critique
CATALOGUES SUR DEMANDE

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

CONFIRMATION DES PLACES D'HONNEUR
 DU CONCOURS D'ÉCLAIRAGE
 DE
MOTO-REVUE



DEBAISIEUX sur New-Motorcycle

CORNELIS sur Rochester

PERRIN sur Rochester

1^{er}

ex-æquo, catégorie 500 cmc.

— — 250 cmc.

— — 175 cmc.

DUBOIS terminant avec 1 point de pénalisation sur 250 cmc. New-Motorcycle

déclarent après les 6 Jours d'Hiver

QUE

L'ALTERNO MOTO

DES PHARES

AUTEROCHE

est au dessus de toute critique

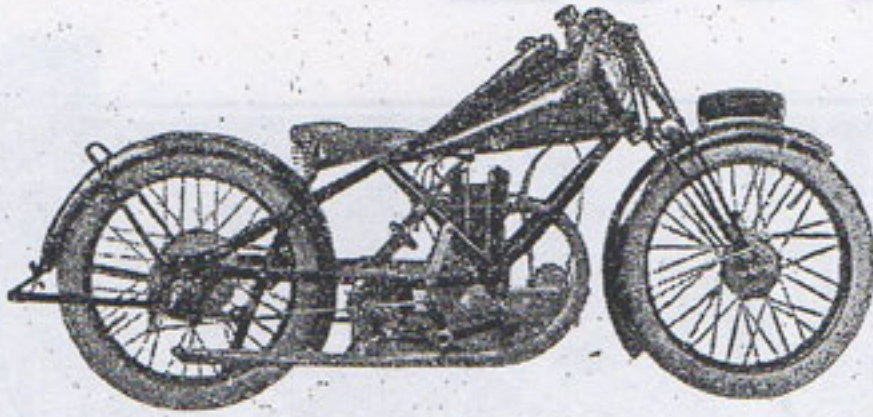
Il est le seul à fonctionner sous 12 volts, ce qui explique sa supériorité

7, Rue Carnot -- LEVALLOIS-PERRET

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

1928

Clément-Gladiator



Continuant la série de ses succès de 1927

APRÈS LE

BOL D'OR (24 heures sans arrêt)

3 Motos 350 cmc. classées à l'arrivée.

3 Motos 350 cmc. au départ.

APRÈS LE

CIRCUIT DES ROUTES PAVÉES

2 Motos 350 cmc. au départ.

2 Motos 350 cmc. classées à l'arrivée.

PARITCIPE AUX

6 JOURS D'HIVER

avec 1 de ses Motos 350 cmc.,
Son pilote **HUGUET** se classe

1^{er}

ex-æquo

remportant la
MÉDAILLE D'OR

CLÉMENT - GLADIATOR a démontré dans ces 3 épreuves les qualités de vitesse et de résistance de ses Motocyclettes à cadre double poutre armée à mailles triangulaires en acier profilé.

**HUILE KERVOLINE - PNEUS HUTCHINSON
ÉCLAIRAGE MAGLUM**

**SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE DES CYCLES
CLÉMENT-GLADIATOR**

76, Grande-Rue, 76 — **PRÉ-St-GERVAIS (Seine)**

Bosch

ses

**MAGNÉTOS, BOUGIES,
DYNAMOS, PHARES, CORNETS
PIECES DETACHEES**

— Ect., etc. —

se trouvent

97, Boulevard Exelmans

PARIS (16^e)

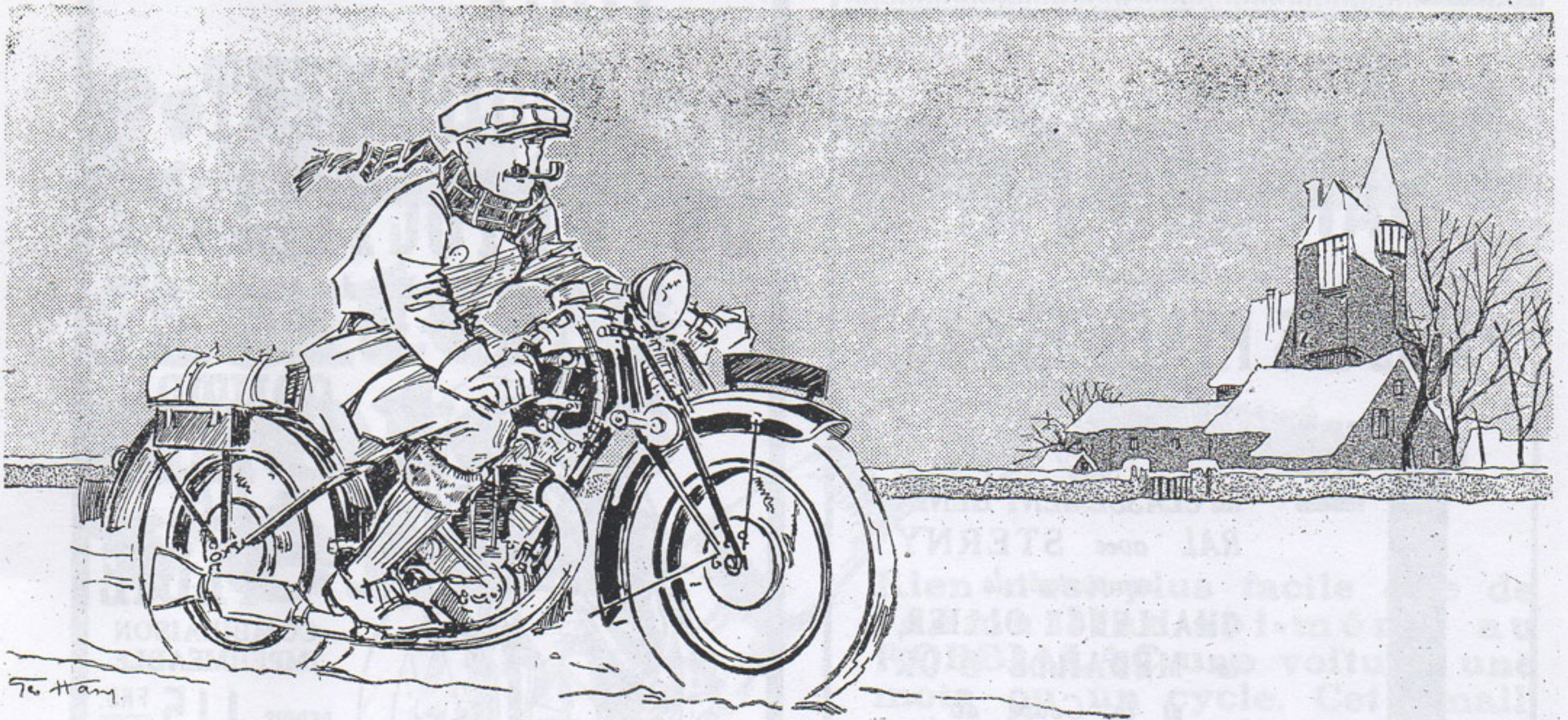
F. PÉAN

Concessionnaire Exclusif
—(France et Colonies)—

Téléphone : **AUTEUIL 35-15**
Adresse Télégr. : **Robocher 53-Paris**

**Atelier Spécial
d'Équipements et
de Réparations**

**AGENTS à Lille, Lyon, Bordeaux
Marseille.**



Les belles randonnées d'hiver

Le nombre des motocyclistes qui utilisent leur machine quelle que soit la saison, augmente chaque année.

En hiver, il suffit, en dehors des soins habituels, de veiller un peu plus particulièrement au graissage de votre moto.

Pour faciliter l'écoulement de l'huile, il est bon de nettoyer toutes les canalisations, ainsi que la pompe à huile, le viseur, etc., puis de resserrer tous les joints.

Mais, avant tout et par-dessus tout, il faut assurer le graissage avec une huile de haute qualité et de type approprié à votre moteur.

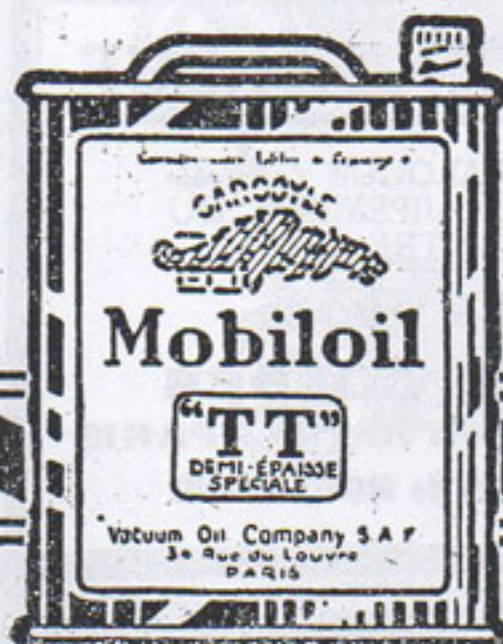
Mobiloil est synonyme de graissage correct et d'économie finale. Voyez si son Tableau de Graissage recommande pour votre moteur un type d'huile différent pour temps de gelée. Consultez-le chez tous les stockistes, ou bien dans notre intéressante brochure "Le Graissage rationnel des Motocyclettes", qui vous sera envoyée gratuitement, sur demande.

Gargoyle Mobiloil "TT"
"demi-épaisse spéciale"
qui convient à certains
types de motocyclettes
(consulter notre Tableau
de Graissage) est désormais
en vente partout en bidons
capsulés d'un litre.



Mobiloil

Consultez notre Tableau de Graissage.



VACUUM OIL COMPANY S.A.F. - 46, Rue de Courcelles - PARIS

Pour envoi gratuit de la brochure :
"Le Graissage rationnel des Motocyclettes".

Nom :

Adresse :

Coupon à retourner sous enveloppe fermée. 102-BM

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LA MOTO

"SAN SOU PAP"

se classe dans

PARIS-LES. PYRÉNÉES-PARIS

1^{ERE}

du CLASSEMENT GÉNÉRAL avec STERNY remportant le CHALLENGE OLLIER, la MÉDAILLE D'OR et la Coupe du "RÉPUBLICAIN des HAUTES-PYRÉNÉES"

LA QUALITÉ DE LA MOTO



CONFIRME SES SUCCÈS

du BOL D'OR et du Circuit de la Seine-Inférieure

Catalogues illustrés et Conditions de vente en 12 mois, sur demande à **MOTEX**
154, Boulevard Haussmann, PARIS (8°)

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

41, Avenue des Ternes et 28, Rue des Acacias - PARIS

Tél. : GALVANI 77-64 — WAGRAM 12-20



CONTRE LA PLUIE

COMBINAISON IMPERMÉABLE

DEPUIS 115 FR.

THE BROOKLAND PALETOT IMPERMÉABLE 150 fr.



CUISSARDS ANGLAIS Depuis 39 FR.



"SEATLESS" PANTALON Imperméable 99 FR.

CAPOTE HUILÉE neuve avec capuchon 25 et 30 fr.



Le plus grand choix de :
BOTTES CUISSARDES AMÉRICAINES 75 fr.
BOTTES COURTES AMÉRICAINES, BOTTILLONS ET SNOW BOOTS ANGLAISES. 35 FR.



NOUS SOLDONS APRÈS INVENTAIRE :
500 PALETOTS DE CUIRS AMÉRICAINS A 120 FR. au lieu de 150 fr.

120 FR.

AVIS IMPORTANT — Ces paletots sont soldés à ces prix pendant 15 jours seulement.

BON POUR UN SUROIT NEUF

ENVOYÉ AVEC NOTRE CATALOGUE (véritable Revue illustrée en couleurs) DE L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE CONTRE :

3 FR. EN TIMBRES-POSTES

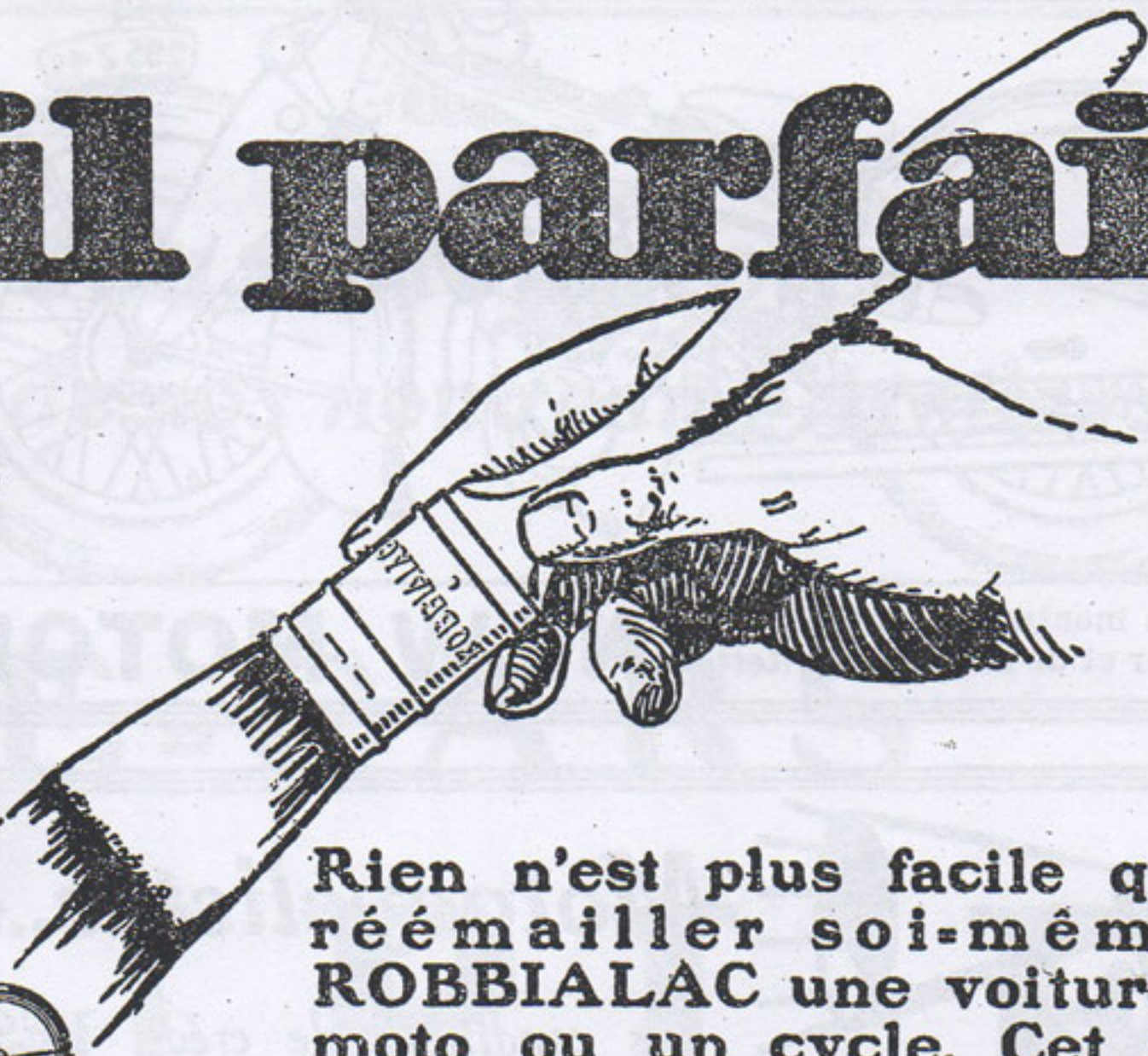
AU PALAIS DES SOLDES

41, Avenue des Ternes et 28, Rue des Acacias - PARIS

Remise de 5 o/o à tous les lecteurs de MOTO-REVUE

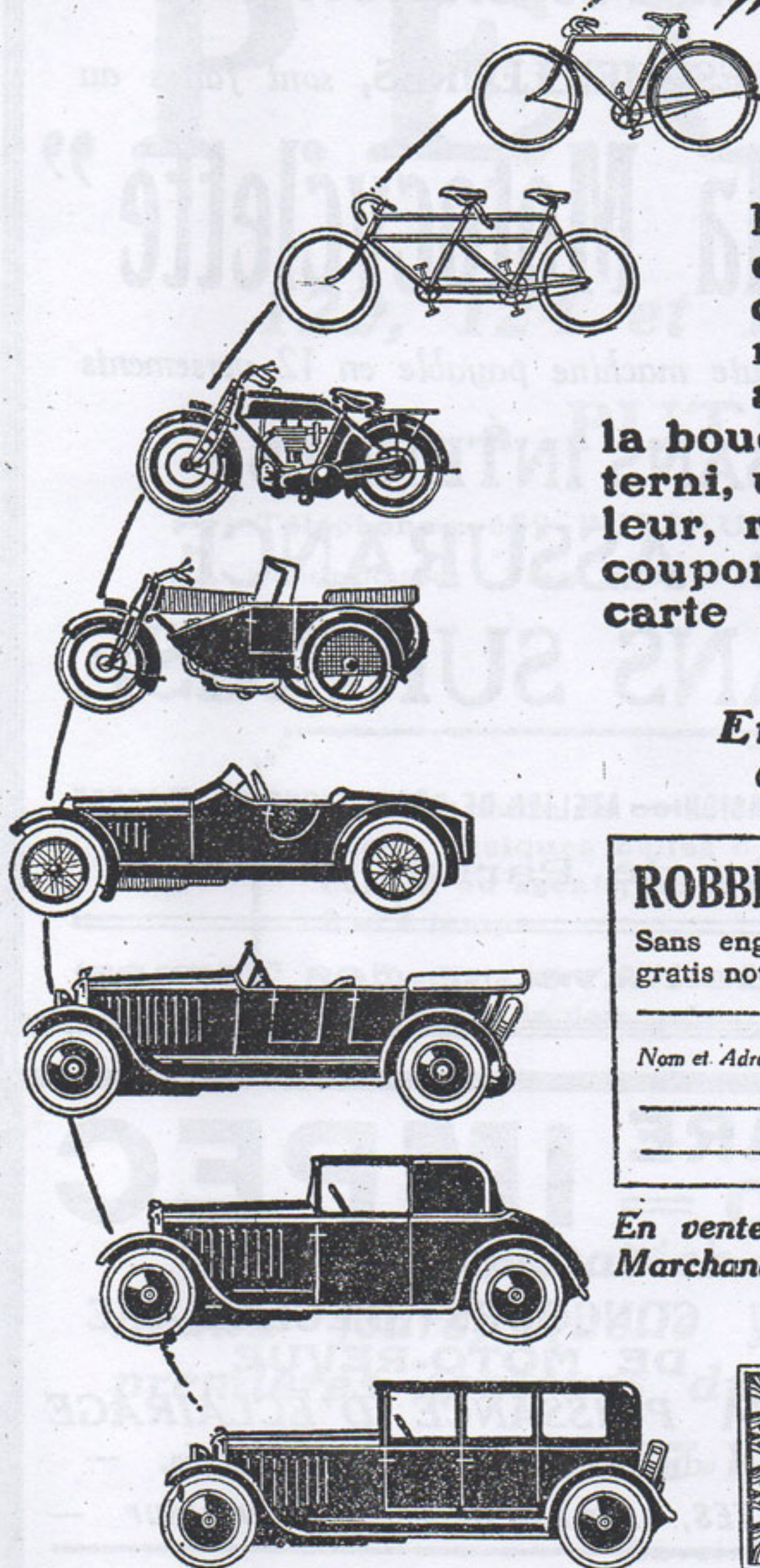
L'émail parfait

pour
autos
motos
vélos



Rien n'est plus facile que de réémailler soi-même au **ROBBIALAC** une voiture, une moto ou un cycle. Cet émail, spécialement étudié pour l'amateur, coule si facilement sous la brosse et s'arrondit si bien de lui-même qu'il vous permet d'obtenir sans peine des surfaces unies et brillantes, qui résistent, sans se ternir et sans s'écailler, aux intempéries, à l'essence, à l'huile, à la boue, etc... Si votre véhicule est défraîchi, terni, usé, ou si vous désirez changer la couleur, remplissez et postez tout de suite le coupon ci-dessous, et vous recevrez, avec la carte des teintes **ROBBIALAC**, la notice spéciale sur l'émaillage.

*Envoyez ce coupon
dès maintenant.*



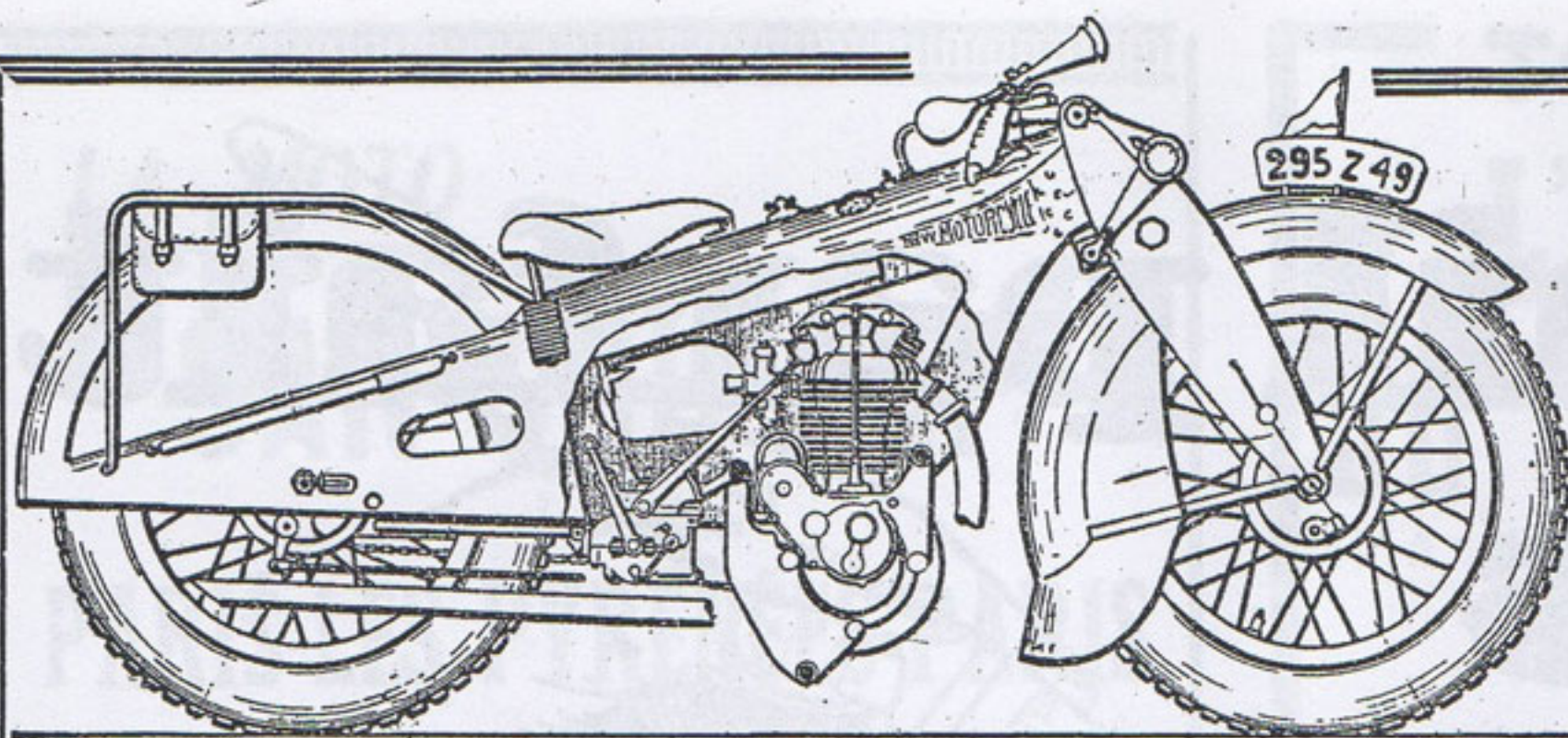
ROBBIALAC - Boulogne-s.-Seine

Sans engagement de ma part envoyez-moi
gratuitement notice pour réémailler _____
(indiquer ici auto, moto ou vélo)

Nom et Adresse _____

*En vente : Garages, Grands Magasins,
Marchands de Couleurs, Accessoires, etc.*





Si différente des Autres

CONSULTER NOS AGENTS PARISIENS

PARIS-MOTO

79, Avenue des Ternes (17^e)

F. AUDION

34, Rue Lebrun (13^e)

E. ALBRAND

26 Rue Duméri (13^e)

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

NEW MOTORCYCLE

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



Motocyclistes... Attention!!!

Les conditions de crédit **LES MEILLEURES**, sont faites au

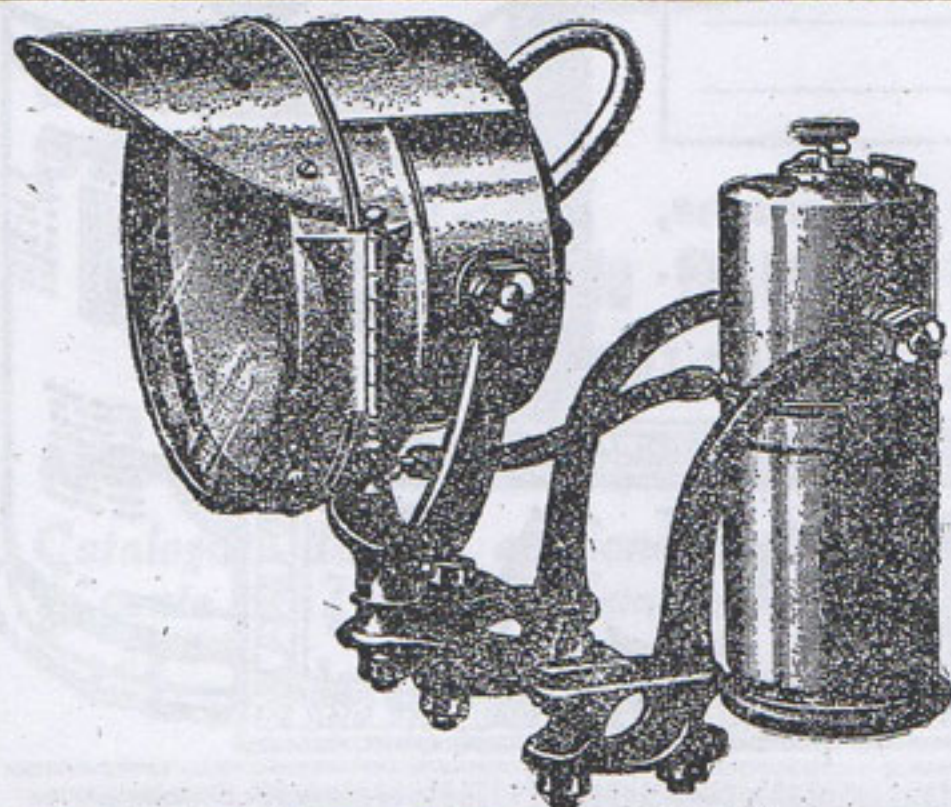
“Palais de la Motocyclette”

où vous pouvez acquérir toute machine payable en 12 versements

au prix de catalogues : **SANS INTERÊTS**
SANS ASSURANCE
SANS SURPRISE

FACILITÉ DE REPRISE ET D'ÉCHANGE — STOCK DE MOTOS D'OCCASION — ATELIER DE RÉPARATIONS DE 1^{er} ORDRE
(Le plus grand choix de Paris)

225, Boulevard Péreire (angle de l'Avenue des Ternes)



LE PHARE
= MOTO = **IMPEC**

SE CLASSE

1^{er} AU CONCOURS D'ÉCLAIRAGE
DE MOTO-REVUE
GRACE A SA PUISSANCE D'ÉCLAIRAGE
— et ses dispositifs d'orientations déposés. —

— **MOTOCYCLISTES, exigez-le de votre fournisseur** —

TERRADE & C^{ie}, 63, Route de la Révolte - LEVALLOIS



*Voulez-vous bien noter
l'adresse de nos nouveaux Ateliers:*

SIDE-CARS P.E.U.P.L.E

*122, 124 et 126, Rue de Neuilly
à PUTEAUX (Seine)*

Téléphone : 659-PUTEAUX — Adr. télégr. : PEUPLE-PUTEAUX
Communications : Tram 38 de la Porte-Maillot (descendre rue Jean-Jaurès à Puteaux)

A la suite de notre déménagement et après inventaire, nous avons quelques belles occasions pour les motocyclistes particuliers ou agents, en side-cars, accessoires de moto et moteurs 2 et 4 temps.

La liste sera adressée franco à tout Lecteur de la *Moto-Revue* qui en fera la demande.

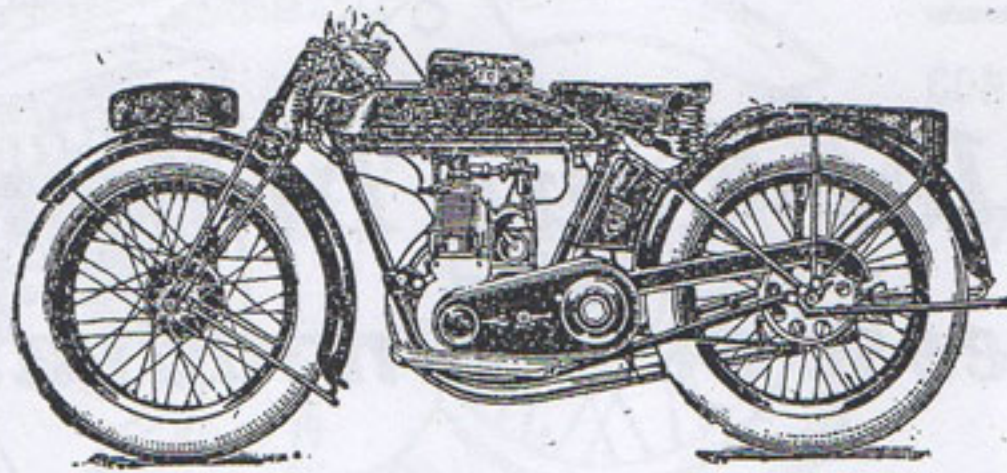
Ah! si vous aviez un P.E.U.P.L.E aux premiers beaux jours, quelle joie, Madame, de humer les premières senteurs du Printemps...

SONGEZ-Y, IL EST TEMPS

Envoi franco du Catalogue

Les RESULTATS d'une FABRICATION et d'une MISE au POINT PARFAITES

PUISSANCE



CONFORT

La nouvelle
Moto
250 cmc., 4 Temps

LUCIFER

- Pilotée -
par
D R U Z

Termine brillamment les 6 Jours d'Hiver 1928 sans pénalisation, remportant une Médaille d'Or.

Agents demandez aux **Établissements MESTRE & BLATGE, Constructeurs**

:—: 46-48, Avenue de la Grande-Armée, 46-48 — PARIS :—:

LA REPRÉSENTATION EXCLUSIVE DES MOTOS LUCIFER, 2 ET 4 TEMPS

Vente au Comptant et à Crédit —::— Catalogue M. R. franco sur demande

Lorsque vous
commanderez votre
Berron

n'oubliez pas de préciser que vous désirez
l'éclairage électrique
"Soubitez"

Le plus puissant, le plus robuste, le plus sûr.
La production française la plus importante
de Dynamos d'éclairage pour
Motocyclettes

SOUBITEZ FRÈRES CONSTRUCTEURS
188 Rue de la Roquette PARIS
Téléph. Roquette 86-16 - RC Seine 39587

LES SIX JOURS D'HIVER
de MOTO-REVUE

DOLLAR

remporte

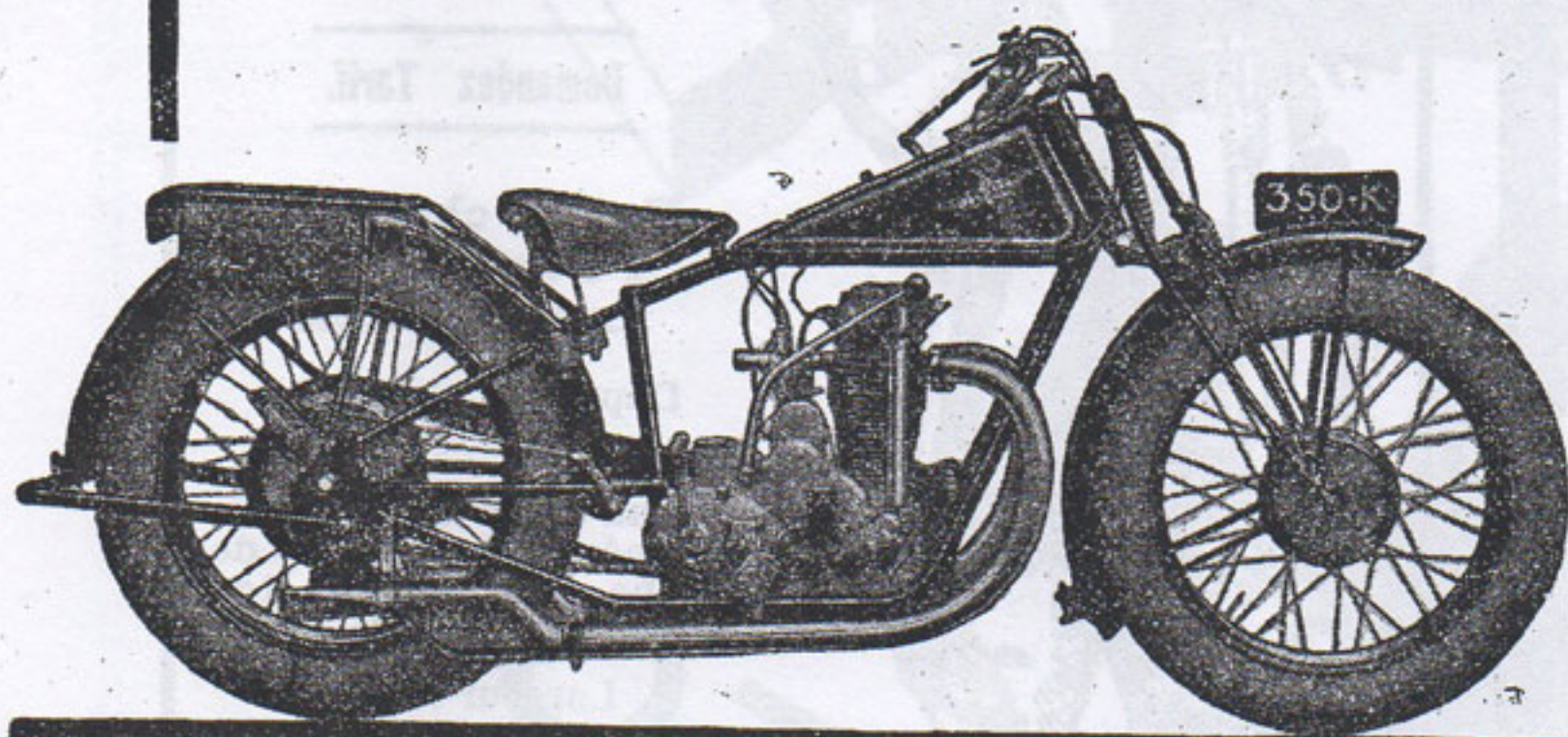
en 1926 DEUX MÉDAILLES D'OR

en 1927 (350 cmc) LA COUPE de MOTO-REVUE

en 1928 Une chute de Clech prive DOLLAR de la Coupe. Néanmoins
Labourdette, seul homme en course

gagne la **MÉDAILLE D'OR**, la plus haute Récompense

TYPE 350 cmc. 6.100 fr.



Nos Types 1928

175 cmc, 2 temps	2.650 fr.
175 cmc, 4 temps à culbut.	4.300 »
250 cmc. 4 temps à culbut.	5.400 »
350 cmc, bloc moteur, arbre à came en tête	6.100 »
500 cmc, bloc moteur, arbre à came en tête	6.600 »

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

Comme seules peuvent le faire les grandes maisons industriellement organisées, DOLLAR donne pleine satisfaction à sa nombreuse Clientèle en lui assurant la possibilité d'obtenir toutes pièces détachées quels que soient les modèles, **même vieux de dix ans**. La fabrication des motos DOLLAR organisée en grande série a nécessité la construction de nouvelles et vastes usines outillées de la façon la plus moderne, permettant une fabrication parfaite en grande série.

CATALOGUE 1928 FRANCO

Établissements DELACHANAL

NOUVELLE ADRESSE : 19, Quai de Marne, JOINVILLE-le-Pont (Seine)

ATELIER DE RÉPARATIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES : LIAUDOIS, 9, Avenue Félix-Faure, PARIS

Pub. G. S.

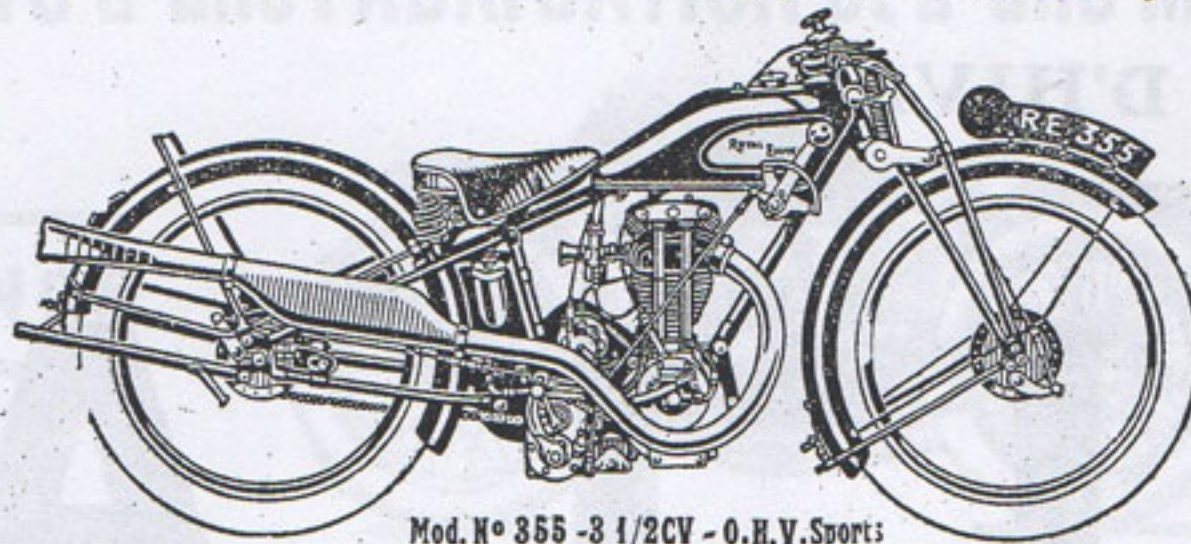
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

IX

Savez-vous pourquoi la "ROYAL-ENFIELD" a tant de succès ?

Par ce qu'elle est la plus moderne et la plus perfectionnée

- ÉLÉGANTE -
- RAPIDE -
- SOLIDE -
ÉCONOMIQUE
CONFORTABLE



Mod. N° 355 - 3 1/2 CV - 0. R. V. Sports

- VENTE -
au COMPTANT et CRÉDIT
avec conditions très avantageuses

AGENTS : Demandez les conditions avantageuses pour l'exclusivité de votre département

AGENCE GÉNÉRALE : Établ. Pierre PSALTY, 271, Boulevard Pereire — PARIS (Métro : MAILLOT)

—(Tél. : GALVANI 55-52)—

Motocyclistes !...

Avant de commander votre moto
Souvenez-vous que le :- :- :-

Syndicat de Vulgarisation Motocycliste

Mot à votre disposition les capitaux nécessaires
— à l'achat de la machine de votre choix —

REMBOURSEMENT

12 mois

Demandez notre
Notice spéciale

MONET-GOYON

S. V. M.

27, Rue de la Boétie
PARIS



P. G. SWEERTS

SAHNA

102. Avenue Simon-Bolivar

(Métro : COMBAT et BOLIVAR)

Fait 10% aux lecteurs de MOTO-REVUE à partir de 100 fr. d'achat pendant tout le mois de FÉVRIER.



Ouvert Dimanche
et Fêtes jusqu'à midi.

Demandez Tarif.

Grand choix de
Vêtements
imperméables

Depuis... 55 Fr.

Grand choix de tissus imperméables et toiles de bâche pour Motos, etc., à partir de 10 fr. le mètre.

Largeur 150 %.

CANADIENNE, tissu imperméable,
col fourrure, doublé pure laine,
Prix... 125 fr.

PROTÈGE-JAMBES
imperméables.
depuis fr. 35

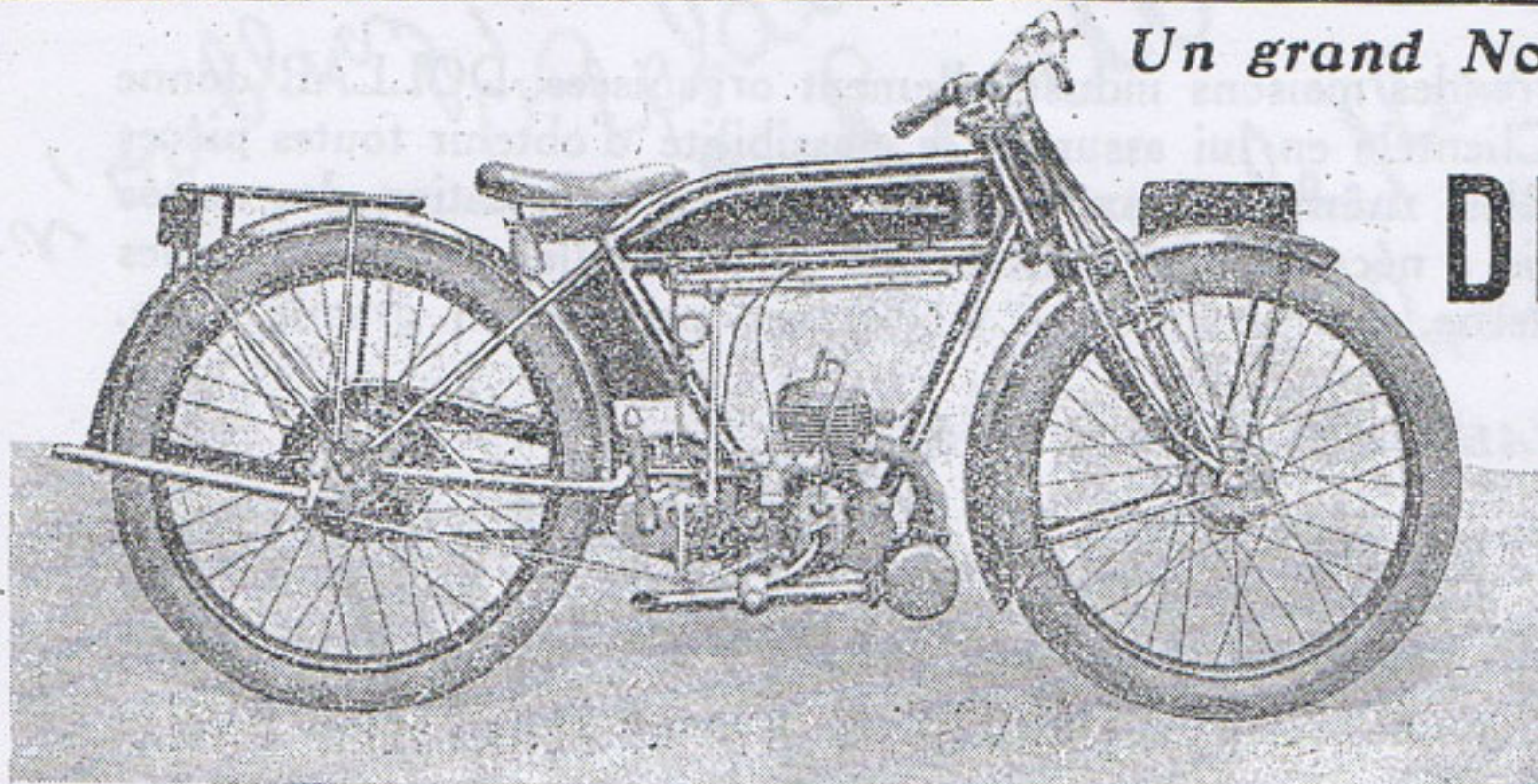
Un grand Nom - Une belle mécanique...
... caractérisent la Moto

DE DION-BOUTON

Se fait en 175 et 250 cmc., 2 temps, Moteur sport à 2 échappements, Boîte à 2 vitesses, Transmission chaîne-chaîne, Marche-pieds sport, Réservoir d'huile supplémentaire.

Renseignements - Présentation de Modèles
- Demande de Représentation et Vente -

113, Avenue Victor-Hugo - PARIS



Publicité G. Sweerts.

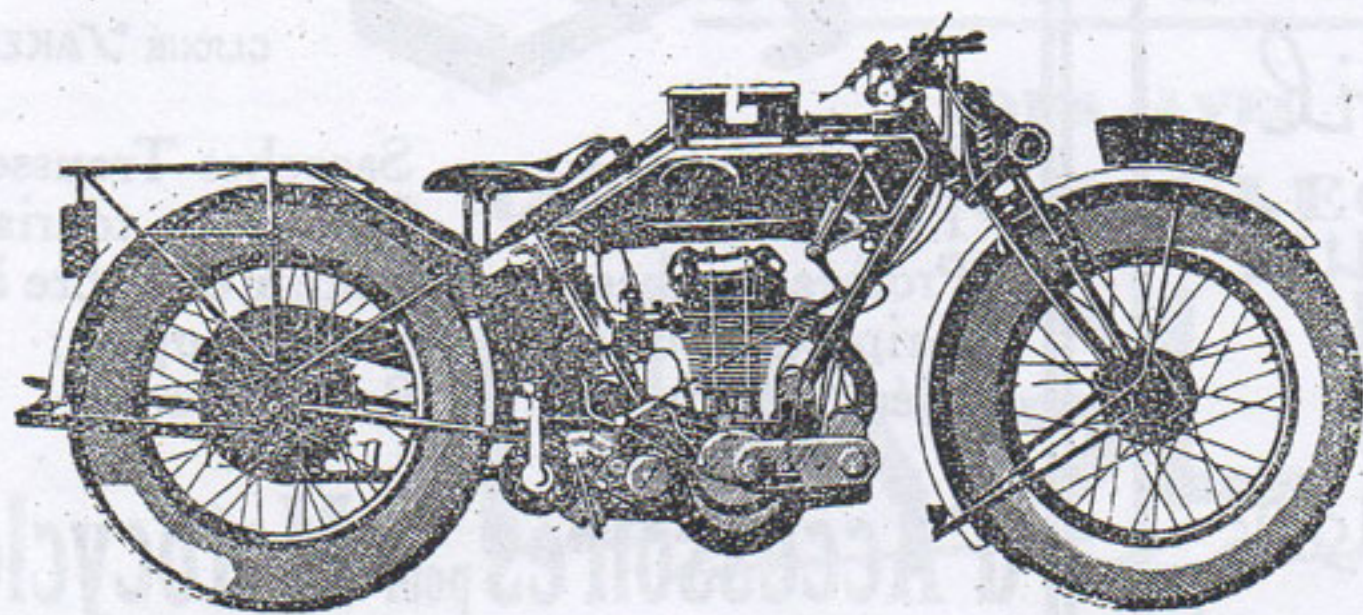
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

CANONOME ARTIONNE



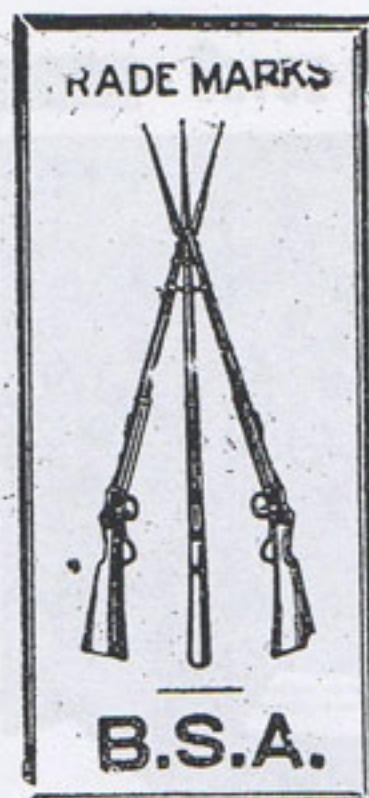
MOTO'S

R. ANSIEAU



SIEGE SOCIAL
34, R. DE LISBONNE
PARIS
M^{me} DEVENTE
49, AV. DE LA 6^e ARMEE
PARIS

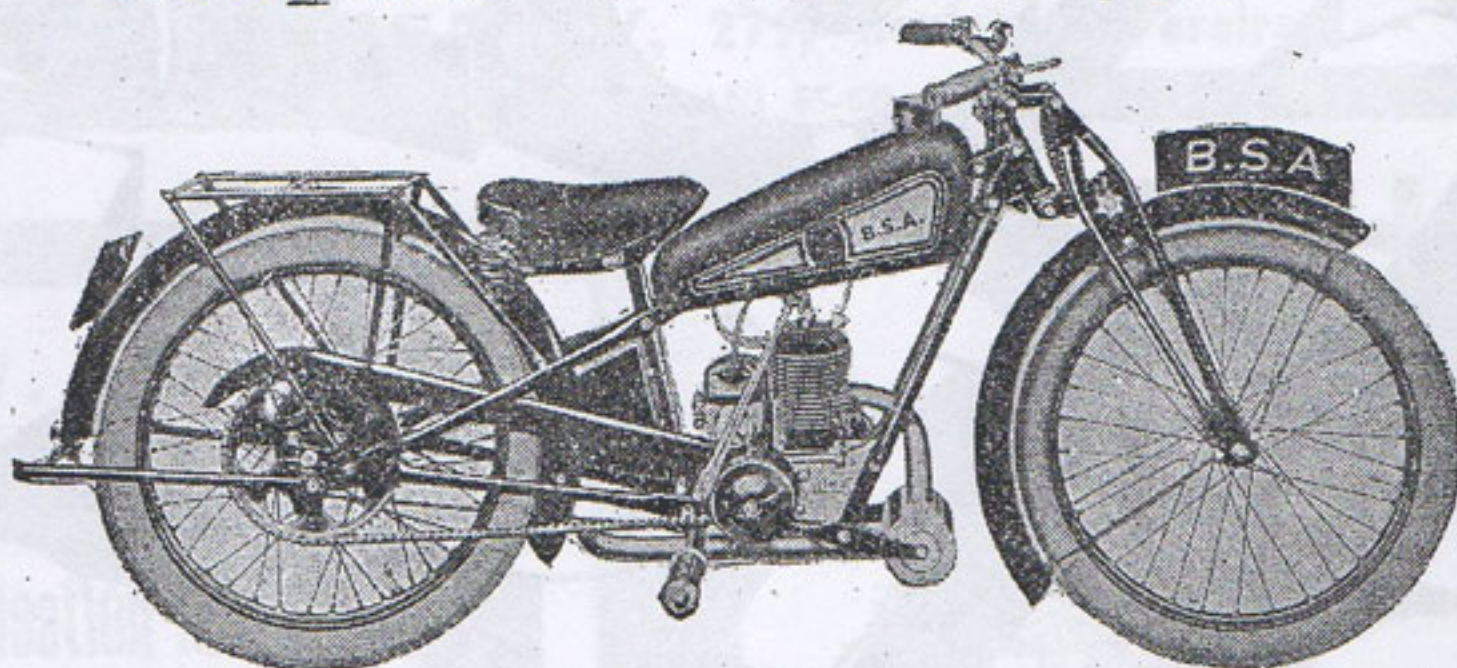
SUCCESSALE
6, R. D'AUBUSSON
TOULOUSE



Cette marque est votre sécurité

B.S.A.

La Marque de qualité
Celle dont la mise au point est unique



Son type A 28, 175 cmc, 2 temps, bloc-moteur.

B.S.A.

10, Rue des Acacias — PARIS
qui construit et vend indiscutablement le plus grand nombre de Motos

Bougies "Elite."

12, Rue des Poissonniers
NEUILLY (Seine)

Téléphone
NEUILLY 11.92



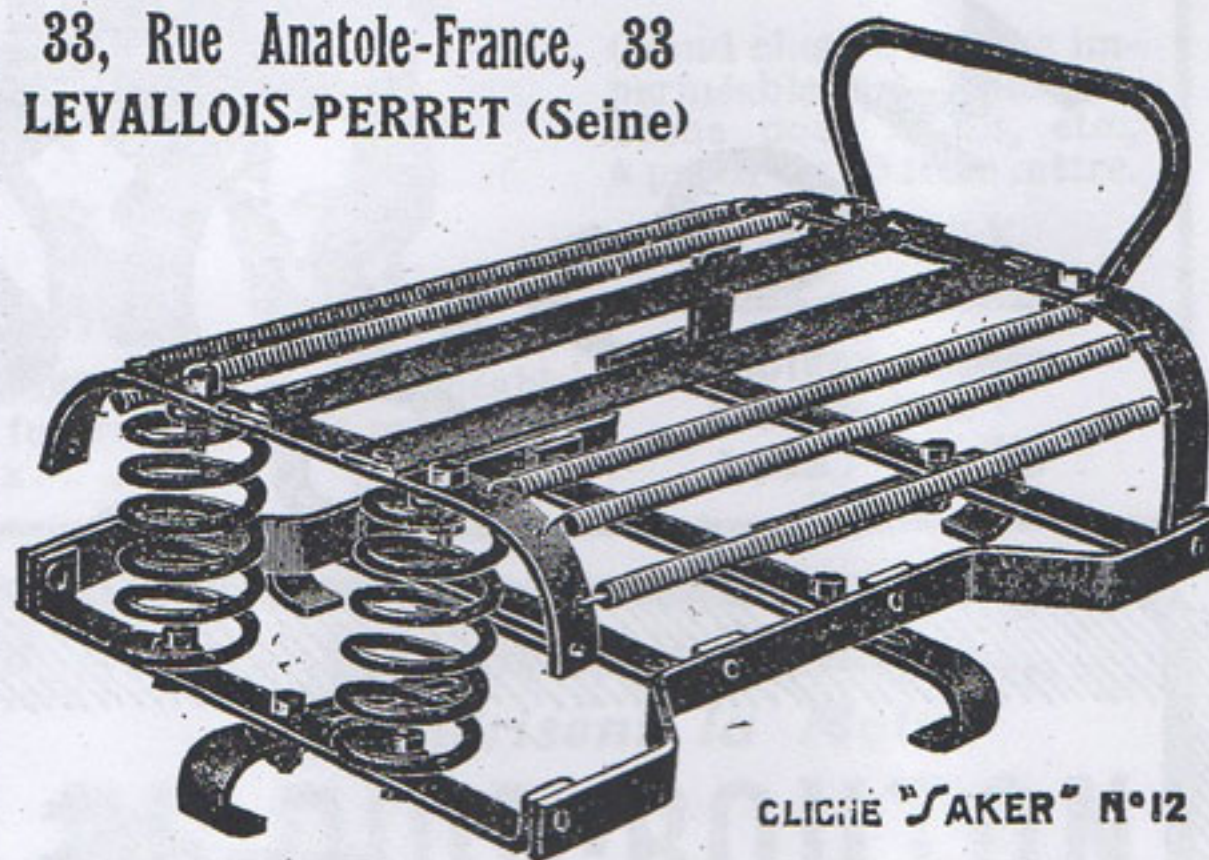
celle
qu'il
vous faut

Maison fondée en 1905

Fabrique la plus importante

SAKER

33, Rue Anatole-France, 33
LEVALLOIS-PERRET (Seine)



CLICHÉ "SAKER" N°12

Selle-Tandem ;	Sacoches-Trousse ;
Repose-Pieds ;	Coffre-Sac touriste ;
Protège-Jambes ;	Boîte à chambre à air ;
Grips-Genoux ;	Porte-Bougies ;
Dérive-chaîne ;	Perce-Courroie.

d'Accessoires pour Motocyclettes



6

JOURS D'HIVER

PREMIERS

175 cmc.

EX-EQUO

STERNY	(SAN-SOU-PAP)
BEGNEZ	(— d° —)
BAUDART	(— d° —)
PORTRAIT	(— d° —)
CHÉRET	(— d° —)

250 cmc.

EX-EQUO

BATIFORO	(Ch. DELAGE)
HUBERT	(UTILIA)
DRUZ	(LUCIFER)
BOURGOIN	(GNOME-et-RHONE)
LÉZIN	(— d° —)

350 cmc.

EX-EQUO

DOYEN	(TERROT)
HUGUET	(CLÉMENT)

500 cmc.

BERNARD	(GNOME-et-RHONE)
LEREFAIT	(— d° —)
BÉRENGER	(— d° —)

TOUS SANS PÉNALISATION
COUPE DU GROUPE BLEU

AVEC

SAN-SOU-PAP

SANS

COMMENTAIRES

SANS

COMMENTAIRES

TOUS AVEC

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

MAGLUM

DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE L.M.C.

21, Rue de Chartres
NEUILLY-sur-SEINE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XIII

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

Téléphone : WAGRAM 94-27



SES MODÈLES 350 et 500 cc.

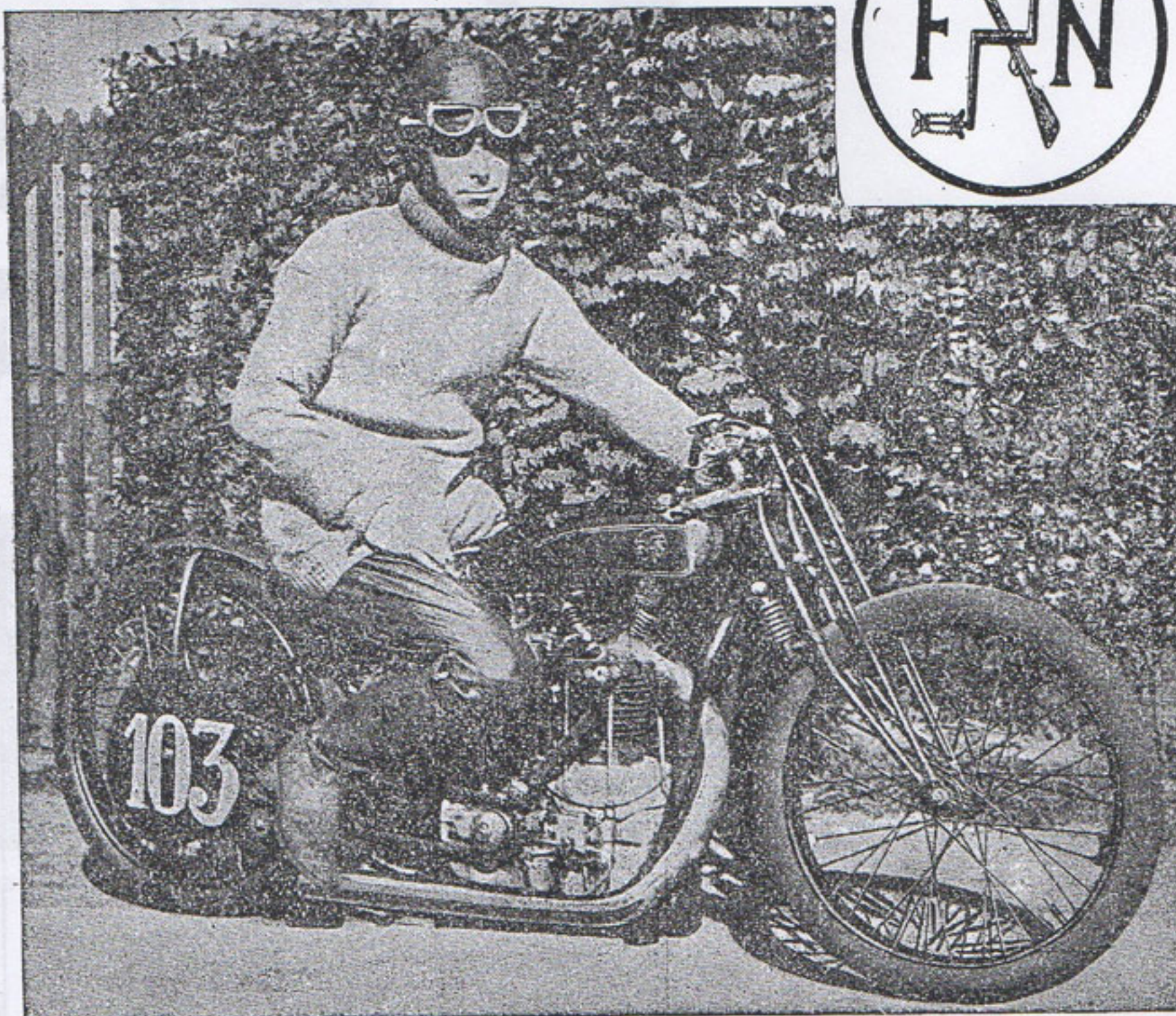
réunissent les perfectionnements les plus intéressants pour l'amateur de motos modernes :

CADRES fermés à berceau ;
FOURCHES amorties et freinées ;
BLOC-MOTEURS à 3 VITESSES ;
CHAÎNE UNIQUE ;
FREINS PUISSANTS ;
GROS PNEUS de 100 et 115 mm. ;
SELLE extra-souple surbaissée ;
ACCESSOIRES des 1^{res} MARQUES

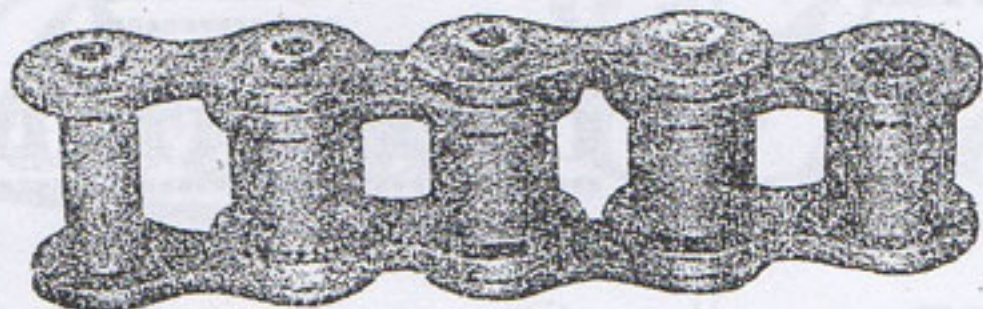
RAPIDES - SOLIDES
CONFORTABLES

Les Motos FN
détiennent

22 RECORDS DU MONDE



SBAIZ sur FN 500 cmc. — Record du Monde kilomètre lancé à 183 km. 486



MOTOCYCLISTES !...

LA CHAÎNE RENOLD EST LA MEILLEURE
SA RENOMMÉE EST UNIVERSELLE

ELLE ÉQUIPE LES MARQUES
LES PLUS RÉPUTÉES DU MONDE

QUAND IL VOUS FAUT UNE NOUVELLE
CHAÎNE, MONTEZ UNE RENOLD, AVEC
LAQUELLE VOUS N'AUREZ AUCUN ENNUI

Demandez-la à votre Agent de Motos

Tarif et Notice N° 1027, franco sur demande

à **RENOLD CHAINS Ltd**
14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

*Vous augmenterez
vos moyennes avec*

LES BOÎTES DE VITESSES

C. Picard

qui sans TRANSFORMER

LES CADRES

se monteront sur
toutes motos

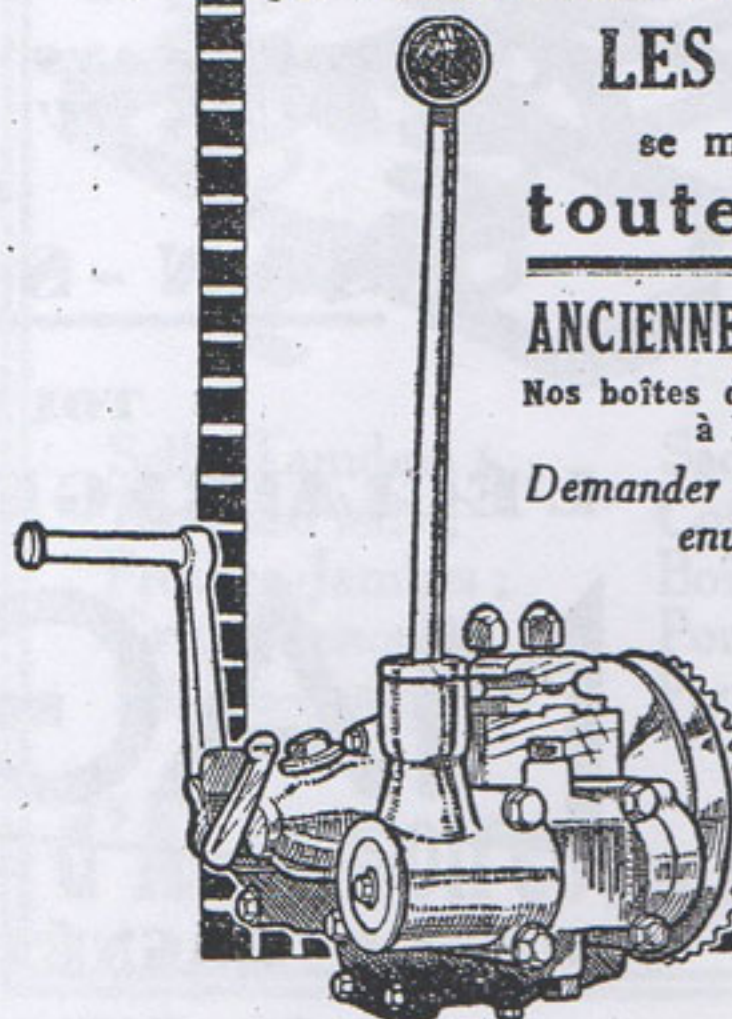
ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent-êtré graissées
à la Kervolline

Demander la notice M. R.
envoyée gratis

C. PICARD

26, rue Carnot
COURBEVOIE (Seine)



Pub. G. SWEERTS

Triomphe
aux

Terrot



6 JOURS D'HIVER

avec **DOYEN**, seul représentant de TERROT dans cette épreuve

qui se classe **1^{er}** ex-æquo sans pénalisation (médaille d'or)
_____ en Catégorie 350 cc. _____

Cette performance est d'autant plus significative que DOYEN courrait pour son propre compte sur sa machine personnelle sans aide d'aucune sorte.



La **350 TERROT**, que chaque épreuve met en valeur, est offerte à des prix réellement avantageux :

Type HS - 4 CV Sport	5.200 fr.
Type HTC - 4 CV Tourisme-Confort.	5.400 fr.
Type HSC - 4 CV Sport-Confort . .	5.400 fr.
Type HSS - 4 CV Supersport. . . .	6.100 fr.
Type HSSC - 4 CV Supersport-Conforf	6.250 fr.

Envoi franco sur demande des Catalogues et Notices.

Établissements TERROT 2, Rue André-Colomban
—: DIJON :—

Ceci vous intéresse...

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

MOTOCYCLETTES 1928

Soit 12 pages fort instructives, sont
adressées de suite

GRATUITEMENT

à tout demandeur de notre Catalogue
- illustré 1928, qui est paru -

Envoi franco contre 2 fr. en timbres-poste

RETENEZ-LA DÈS MAINTENANT

ST-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS

La Maison des Motocyclistes.

SIX JOURS d'HIVER

Première Course **1928** Première Victoire

- 1^{er} Ex-æquo sans pénalisation -
BATIFORT seul partant sur Moto

CLAUDE DELAGE

Pneus Hutchinson - Moteur L. P. L.
- Moyeux Aya - Boîte Staub -

En vente chez tous les principaux Agents

RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE AUX

Établissements Cl. DELAGE 12, rue Honnet
à CLICHY

Demandez nos Conditions
— de vente à Crédit —

SIX JOURS D'HIVER

53 PARTANTS — 36 ARRIVANTS

Dans la plus dure épreuve de l'année

Une **Propul-Cycle** au Départ

Une **Propul-Cycle** à l'Arrivée

remportant en catégorie 350 cmc., pilotée par
Yvan COURT, la Médaille de vermeil, cou-
rant 5 jours sans pénalisations et ne supportant
six minutes de retard qu'à la suite de crevaisons
multiples.

La **PROPUL-CYCLE**
350 cmc.

ainsi classée, était rigoureusement de série :
Moteur ZURCHER culbuteurs, Carburateur
AMAC, Boîte STAUB, Selle TERRY, Magnéto
FRANCE, Pneus HUTCHINSON ballons,
Éclairage MAGLUM, Graissage TÉCALEMIT,
Huile "SHELL" et semblable au modèle vendu

AU PRIX SANS CONCURRENCE DE
5.390 FR.

Motocyclettes PROPUL-CYCLE 7, Rue Gravel
LEVALLOIS

Paul Béalé
100, AVENUE
DES TERNES
PARIS

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

KOEHLER-ESCOFFIER

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

CONDITIONS DE CRÉDIT TRÈS AVANTAGEUSES

CATALOGUE SUR DEMANDE
NOMBREUSES OCCASIONS TOUTES MARQUES

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

DURANDAL 350 cmc.
CATALOGUE SUR DEMANDE

PIÈCES DÉTACHÉES POUR
MOTOS INDIAN

GRATUITEMENT :

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

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

SIX JOURS D'HIVER

1^{er}
ex-œquo

Catégorie 250 cmc.
Sans pénalisation

FLAHAUT
Agent de la Marque
à Rouen

sur MOTO type D-27

AUSTRAL

— Moteur L.M.P., Pneus Hutchinson —

Demander Catalogue M. R. des nouveaux Modèles

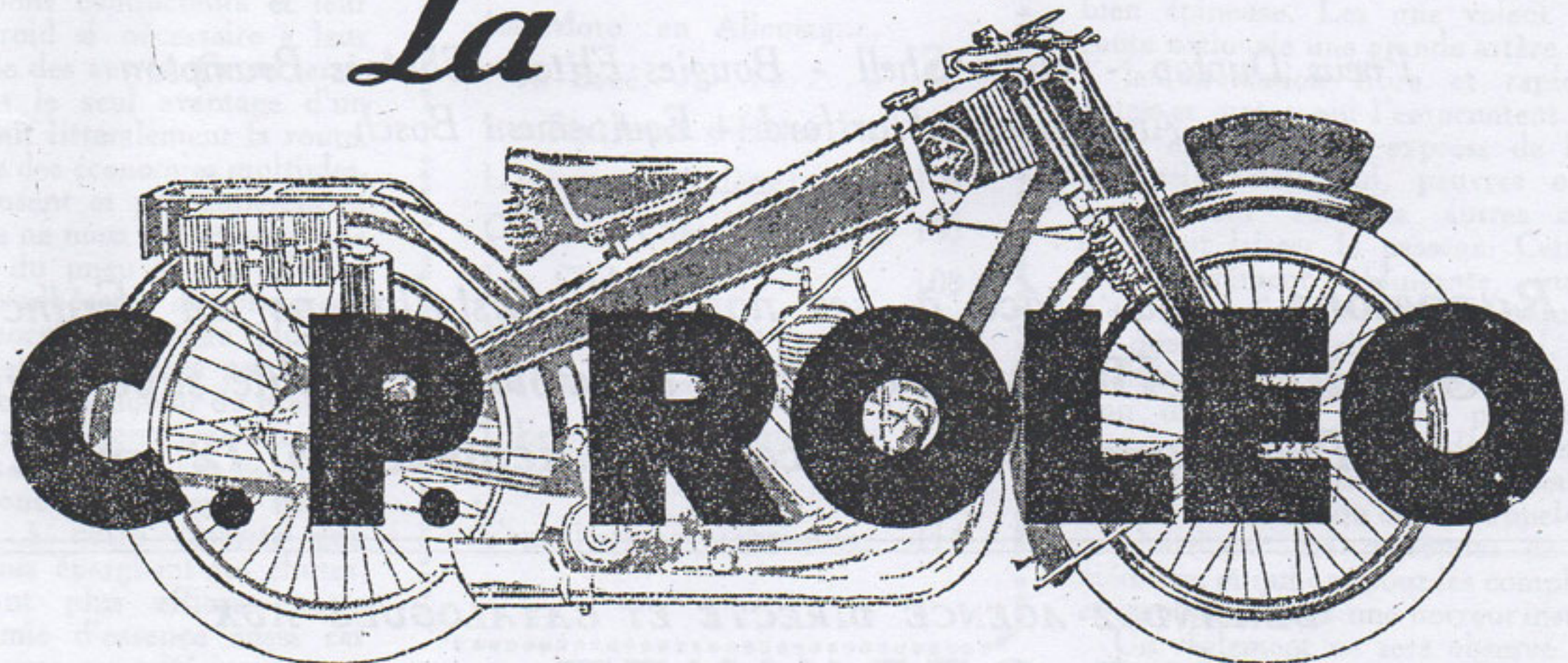
Motos 175 cmc. — 250 cmc. 2 temps. — 350 cmc. 4 temps

AUSTRAL

7, Rue de la République - PUTEAUX (Seine)

*Soyez un homme de
progrès... Achetez...*

La



à cadre en tôle emboutie, à triangulation intégrale, et vous ne tarderez pas à être jalouxés par vos amis motocyclistes. Ce cadre embouti remplace le tube dans la moto, comme il l'a remplacé autrefois dans le châssis d'automobile.

Établissements ROLLET & C^o
64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XI^e)

**Demandez Notice N° 15
et Catalogue**

La saison 1928 s'ouvre...

la **GILLET HERSTAL**

MARQUE FRANÇAISE

reprend le cours de ses victoires

Dans la très
dure épreuve

LES SIX JOURS D'HIVER

MM. *SEXÉ et*
ANDRIEU

Pilotant es célèbres **350** cmc., **2 temps** type
"Tour du monde"

et M. *DUMOULIN*

la nouvelle **500** cmc., **4 temps**

terminent **SANS PÉNALISATION** et enlèvent

Trois Médailles d'Or

et la

Coupe des Six Jours d'hiver (GROSSES MOTOS)

(GROUPE ROUGE)

Pneus Dunlop - Huile Shell - Bougies Elite - Chaînes Brampton
Amortisseurs Hartford - Equipement Bosch

Rappelons : que grâce à ses nouvelles installations en France
la GILLET Herstal cote pour des motos de qualité supérieure
à des Prix sans concurrence — Paiement en 12 mois.

DEMANDEZ AGENCE DIRECTE ET CATALOGUES AUX

Anciens Etabl^{ts} GERKINET, JEUMONT (Nord)

Stock et Bureaux : 32, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

Téléphone : NEUILLY 5-21

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81
CENTRAL 08-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT 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"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS

Un nouvel antidérapant

Notre confrère *L'Auto* publiait, il y a quelques jours, le compte rendu d'expériences faites par l'inventeur d'un nouvel antidérapant. Une petite voiture qui en était munie parvenant, paraît-il, à s'arrêter brusquement sur l'asphalte sans l'ombre d'un dérapage.

Il ne nous reste qu'à souhaiter une chose, c'est que des expériences scientifiquement conduites permettent d'apprécier la valeur exacte de cette invention, car un pneu qui rend le dérapage à peu près impossible est encore plus utile pour la motocyclette que pour l'automobile. Un pneu qui ne déraperait pas marquerait une ère nouvelle. Combien de personnes ne peuvent se décider à faire de la moto, uniquement par une peur malade du dérapage? Et beaucoup d'entre nous quand ils ont dérapé, sont longs à retrouver cette confiance dans leur machine qui caractérise les bons conducteurs et leur donne le sang-froid si nécessaire à leur sécurité et à celle des autres. Ce ne serait pas là d'ailleurs le seul avantage d'un pneu qui mordrait littéralement la route. Nous réaliserions des économies multiples. Si nos pneus s'usent et particulièrement si le pneu arrière ne nous fait souvent que le tiers d'usage du pneu avant, cela est dû à la mauvaise adhérence des pneus sur le sol. Un monocylindre usera plus de pneus qu'un quatre cylindres parce que l'irrégularité du couple moteur du premier cause des à-coups qui font à chaque fois légèrement patiner la roue. Un pneu qui ne déraperait donc pas s'userait moins. Il contribuerait à notre sécurité non seulement en nous épargnant des chutes, mais en rendant plus efficace notre freinage. Economie d'essence aussi car nous employons une quantité importante d'essence à faire riper le pneu sur le sol. Voilà donc une découverte qui intéresse notre sécurité et notre bourse. Le prix de revient lui-même ne dépasserait que de peu celui d'un pneu ordinaire. Mais soyons prudents et attendons que des preuves indubitables soient apportées.

Certaines inventions, qui devaient révolutionner le monde, n'ont rien donné. Parmi elles, s'il y en a qui aient réussi à conquérir une petite place au soleil, elles font une figure assez modestes parmi les solutions communes. Si cet antidérapant donne tout ce que prétend son inventeur, il y a fort à parier que nos grands fabricants de pneus, toujours à l'affût du progrès

ne laisseront pas en souffrance une telle idée. Ce n'est paraît-il pas à des sculptures de forme particulière, mais uniquement à la qualité de la gomme (ou du produit qui forme la bande de roulement) que ce pneu devrait ses qualités. Attendons. Qui vivra verra.

Priorité

Nous parlions de la priorité aux croisements avec un de nos bons amis qui est fort qualifié pour avoir son opinion sur la matière, puisqu'inspecteur de l'Union Nationale des Associations de Tourisme depuis plusieurs années, il fait passer les examens du permis de conduire dans un département qu'on m'excusera de ne pas désigner. On sait que la suppression de la priorité des routes nationales a provoqué de vives protestations, et que depuis on s'efforce dans beaucoup d'endroits de la faire restaurer. La question est en réalité bien épineuse. Les uns voient dans la route nationale une grande artère destinée à la circulation libre et rapide. Les autos et motos qui l'empruntent seraient pour ainsi dire les express de la route auxquels celles qui, pauvres omnibus, circuleraient sur les autres chemins, devraient laisser le passage. Cette thèse est assurément séduisante, mais elle n'est pas à l'abri de toute critique. Voici ce que lui reproche notre ami, qui est également un sportif dans toute l'acception du terme, et non pas un vieux monsieur timoré. Il considère que la vulgarisation de l'automobile, si heureuse à tant de titres, fait qu'elle est appelée à être conduite par des personnes de culture médiocre et qui ont pour les complications et les abstractions une horreur instinctive.

Un règlement ne sera observé que s'il est réduit à son expression la plus simple et surtout s'il ne comporte aucune contradiction.

Or la priorité de la route nationale est en contradiction avec le principe général de la circulation à droite. Aussi a-t-il constaté jusqu'en février 1927, au moment où la priorité de la route nationale fut abolie pour faire place à la priorité générale de la droite qu'un grand nombre de candidats n'avaient pas la moindre notion de ce qu'était la priorité de la route nationale, ni même des signes qui distinguaient une route nationale des autres. Pour certains la route nationale était simplement une route bordée d'arbres, pour d'autres une route goudronnée, etc. Cela peut surprendre nos lecteurs, mais ils sont eux des pas-

SOMMAIRE

N^o 256.

Samedi 4 Février 1928

Par-ci, par-là.....	91
Mon petit doigt.....	92
La Moto en Allemagne, R. Sexé.....	93
Les Six Jours d'Hiver...	97
L'éclairage acétylène Luxor	104
Cadres et Châssis.....	105
Les Clubs.....	108
Nos Organisations.....	109
La New-Motocycle.....	111
L'Eclairage Electrique Sou- bitez.....	113
Consultations techniques.	114

sionnés de sport et de mécanique et ont sur la circulation des idées très nettes qu'on ne rencontrera pas chez une personne illettrée qui ignore tout de l'automobile et ne cherche qu'à se transporter plus rapidement. Nous avons nous-mêmes d'ailleurs insisté maintes fois sur la nécessité de rendre le code de la route plus clair par des affiches, des tracts illustrés, des démonstrations pratiques, par l'enseignement dans les écoles, etc. Notons, d'ailleurs, à ce sujet la curieuse réponse que nous faisait un instituteur automobiliste auquel nous demandions pourquoi il ne faisait pas à ses élèves des causeries sur le code de la route. Il nous signala alors cette chose curieuse : c'est que beaucoup d'enfants qui quittent l'école à 12 ans, sachant lire et écrire, ont, au moment où ils partent pour l'armée, oublié tout ce qu'ils ont appris et sont devenus des illettrés ou presque. Cela explique la forte proportion d'illettrés qu'on trouve parmi les recrues, malgré toutes les lois imposant la fréquentation scolaire. Quel espoir y a-t-il que ces enfants gardent le souvenir de leçons sur le code de la route alors qu'ils auront oublié tout le reste ! A de tels esprits, me disait mon ami, il ne faut demander aucun effort cérébral et seul un règlement très simple a quelque chance d'être observé par eux. La priorité de la route nationale ne sera pour eux que du chinois et créera dans leur esprit une dangereuse confusion. On voit par cet exemple combien est délicat le problème de la circulation et combien est délicate la tâche du législateur.

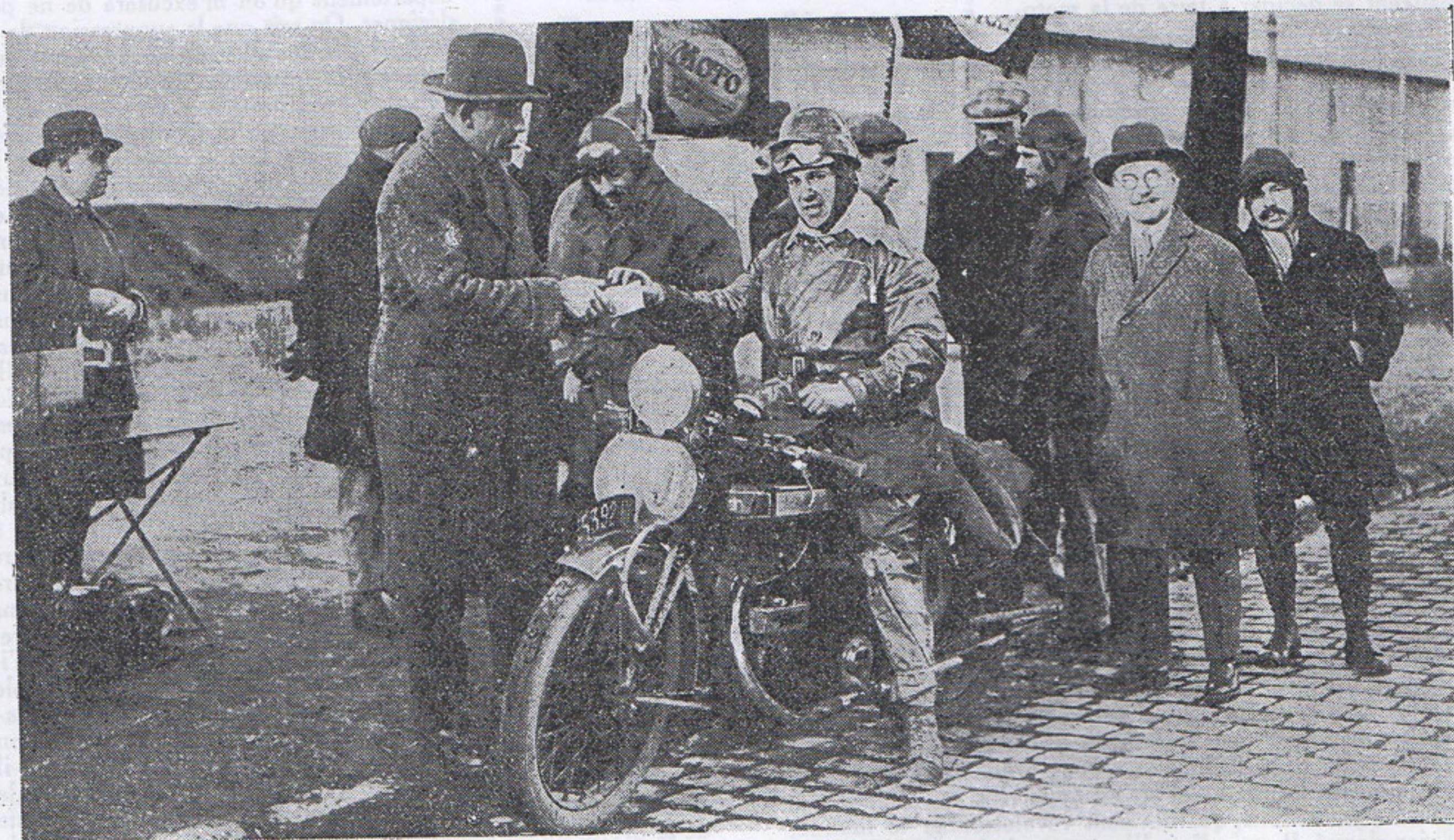
Soyez prudents ?

Soyez prudents, mais ne croyez pas que toute la prudence du monde soit capable de supprimer tous les accidents. Le fameux article 1384, généralement appliqué par les tribunaux en ces sortes d'affaires, fait de vous le coupable si vous n'apportez pas la preuve du contraire. Cela n'est pas toujours aisé et bien souvent l'automobiliste doit répondre d'un accident survenu à un piéton ou un cycliste, alors que l'étourderie de ces derniers en est la seule cause. Assurez-vous au moins contre les recours des tiers. Cela a une si grande importance que *Moto Revue* n'a pas hésité à créer à votre intention un service d'assurances à des conditions extraordinairement avantageuses.

Parmi les plus belles entraves qu'on ait jamais inventées pour gêner la circulation, les tramways figurent au premier plan. Ils sont déjà bien gênants quand ils roulent, occupant majestueusement le milieu de la chaussée. Ils masquent le trafic qui arrive, tournent au moment où on s'y attend le moins, déversent des flots de voyageurs quand on vient juste d'accélérer pour les dépasser. Leurs rails vous font ramasser des bûches. Les chemins de fer départementaux et les tramways sur route sont plus dangereux encore, car ils surviennent à l'improviste, vous happent au passage ou vous bloquent la route. Sur une route comme celle de Saint-Omer à Boulogne, le tortillard traverse la route une dizaine de fois, à croire que les ingénieurs qui l'ont installé au temps jadis avaient fait d'abondantes libations à Bacchus avant de se mettre à l'ouvrage. Dans un département du Sud, il y a un autorail qui cause tous les ans une bonne demi-douzaine d'accidents graves. Entre les autobus qui défoncent les routes et les tramways départementaux qui vous assassinent gentiment, j'aime encore mieux les autobus. Mieux vaut être secoué que tué.

Mais que dire des stations de tramways, de ces véritables gares comme celles de la place de l'Etoile, ou du Louvre ou de la Madeleine ? N'est-ce pas là un véritable défi au bon sens, la source d'embouteillages et d'accidents incessants. Alors que la circulation, surtout dans une ville comme Paris, n'est possible qu'avec des véhicules rapides et mobiles et que le stationnement doit être combiné pour réduire l'encombrement au minimum, que des règles strictes et uniformes de circulation doivent être appliquées sans exception, on colle en plein trafic des mastodontes qui bloquent tout quand ils sont arrêtés et décrivent des zigzags qui échappent à toute règle, qui sont lourds, encombrants, s'arrêtent difficilement et ne se remettent que lentement en action. Et l'on parle d'en construire de nouveaux, alors que les frais d'exploitation sont certainement plus élevés. Si l'on veut employer l'électricité, n'y a-t-il pas un moyen d'employer les accumulateurs ou un trolley ?

Les tramways sont un danger constant et sont la cause d'innombrables accidents dans les villes.



L'un des contrôles des Six jours d'Hiver de Moto Revue : les concurrents ne perdirent pas une minute tout en conservant le plus calme des sourires.

Par-ci... Par là...

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Naissance

Roudadoux a omis de prendre le départ dans les Six Jours d'Hiver : sa raison est gaie : il est devenu le jour même du départ papa d'une petite Colette à qui nous souhaitons longue et brillante vie sportive. Aucune rancune à Roudadoux qui nous promet de compenser par un Paris-Pyrénées-Paris éblouissant.

Objets perdus, objets trouvés

Un casque a été trouvé, un superbe casque cuir noir. Le propriétaire est venu nous le réclamer avant que nous l'ayons retrouvé. Nous l'avons à sa disposition : nous connaissons le coureur : qu'il vienne nous voir.

La selle peut occasionner des furoncles

Redoutable affection pour les coureurs cyclistes et plus particulièrement pour les stayers, le furoncle ou son compère l'anthrax fait rarement apparition dans l'usage de la moto, le mouvement alternatif de frottement des régions fessières n'existant quasiment pas. Cependant, il peut se produire de loin en loin quelques furoncles : le remède par laxatifs, dépuratifs est ancien et indésirable ; il existe une méthode rapide, si nécessité est, d'extirper radicalement le furoncle : cette méthode qui a donné les meilleurs résultats contre ces deux affections est la diathermo-coagulation appliquée dans les foyers même de la suppuration. Le succès est quelquefois immédiat et souvent la guérison se produit sans laisser aucune trace de cicatrice.

Echo

Nous avons pu apprécier la douceur du siège AR. E. N. Il est évident qu'un faisceau de ressorts à tension réglable s'accrochant sur des ressorts à lame, pouvant fléchir de plu-



sieurs centimètres, permet toutes déformations et supprime l'existence des points durs. Ce siège moelleux se trouve suspendu sur deux ressorts réglables qui assurent au passager la douceur de suspension qu'il désire. Une poignée flexible facilement démontable complète heureusement cet ensemble.

La jante creuse partout...

« Marchand, sur Voisin, le 12 janvier, a battu le record des 10 miles sur la piste de Montlhéry, à la vitesse moyenne de 214 k. 912 à 1 heure

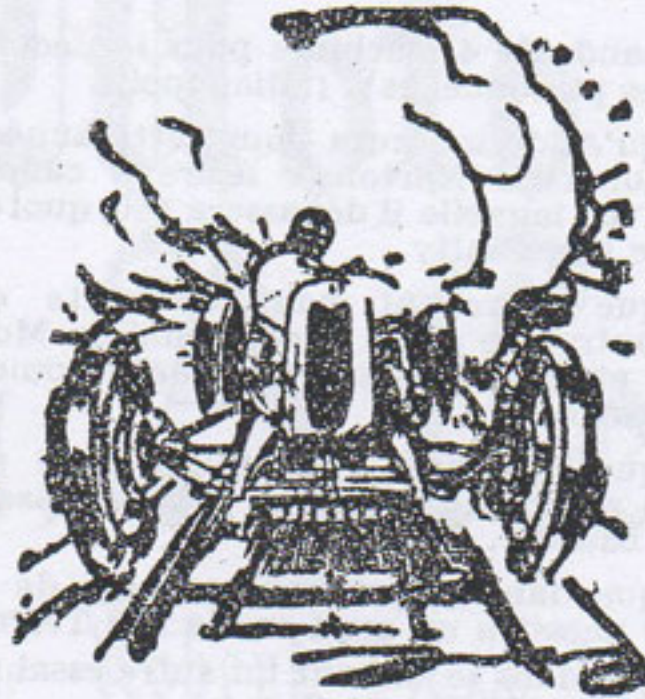
« Sa voiture était équipée en pneumatiques Dunlop à tringles, sur jante à base creuse ».

C'est un truc... mais enfin !...

Quand vous voulez approprier votre moto, il y a mille façons d'agir : pour nickeler les parties brillantes, il y a aussi 1.000 façons de pratiquer : en voici une comme une autre : Préparez deux solutions comme suit :

A) du tannin à l'alcool, 1 gramme mélangé avec un litre d'eau.

B) Tartrate d'ammoniaque : 150 grammes ; sulfate de nickel, 200 grammes, mélangés avec 2 litres d'eau.



Le liquide A sera mélangé dans la moitié du liquide B.

Plongez les objets à nickeler dans ce liquide. Mais avant nettoyez les objets au savon et à l'alcool.

Laissez sécher et polissez avec un lainage ; sans doute vous n'aurez pas un nickel super-qualité, mais au moins un nickel 1^{er} qualité.

L'équipe Motosacoche 1928

La Société Motosacoche-France de Lyon s'est assuré pour 1928 le concours de MM. Rolly et Oilter qui disputeront exclusivement des courses françaises.

D'autre part, la Société Motosacoche de Genève a engagé Richard et Martinelli pour disputer les grandes courses internationales prévues au calendrier, soit en Suisse, soit en France, soit à l'Etranger.

De plus, le champion bien connu, Franconi, reste toujours attaché à la Maison Motosacoche. Il courra plus particulièrement les épreuves importantes de Suisse et d'Allemagne. Motosacoche a, d'autre part, autorisé Franconi à courir pour un certain nombre de marques et spécialement des marques allemandes utilisant le moteur Mag.

Jeunes gens du 2^e contingent 1928

L'Automobile Club de l'Île de France est agréé par le Ministère de la Guerre et informe les jeunes gens qui doivent partir avec le 2^e contingent 1928, que des cours sont organisés en vue de l'obtention du certificat d'aptitude, à l'emploi d'automobiliste militaire.

Tous renseignements sont fournis à l'A. C. de l'Île-de-France, 8, place de la Concorde, Paris (8^e).

Une entorse nous arrive quelquefois en moto

« La Natation est un des plus récents remèdes aux foulures », en effet, un motocycliste qui s'est fait une grave entorse, n'a qu'à nager. « Dans l'eau, sa cheville joue suivant un ordre normal. Elle joue... à vide, dans un milieu qui ne résiste pas. L'effort est aboli, par là même, la souffrance. En huit jours, le malade sera sur pied. Les ligaments reprendront leur place ; l'immersion prolongée favorise le traitement... dans tous les cas où le « nerf déplacé », où l'articulation luxée réclameraient du massage ou de l'air chaud, ou simplement de l'exercice rééducatif, le lent synchronisme des mouvements que nécessite la sustentation entraîne une autothérapeutique aux extraordinaires effets.

Il existe d'autres traitements des entorses ; rappelons succinctement les principes rationnels établis par le docteur Bellin du Coteau de l'Auto.

Dans un temps initial, un traitement par compression doit être institué, dès le moment de l'accident.

On procédera les jours suivants, et c'est le deuxième temps, à « l'immobilisation ambulatoire », ou immobilisation par compression élastique ; quant à l'immobilisation au lit, nous la considérons comme rare, exceptionnelle même.

On préférera, au massage manuel, l'usage des agents physiques suivants : air chaud, haute fréquence, parfois, et surtout massage électrique.

A ce troisième temps, fera suite la phase de rééducation physique ; ordonner d'abord les mouvements spontanés, enfin les mouvements sportifs.

Le permis vert est triple

Le permis de circulation que nous dénommons ordinairement « permis vert » est de 3 modèles différents :

a) Le permis jaune qui précède le définitif permis vert : cette carte jaune est la première que l'on vous délivre à la Préfecture, lorsque vous sortez votre machine pour la première fois ; ce permis provisoire est limité au trimestre en cours, mais vous permet d'aller à votre recette pour l'échanger contre le permis définitif ; son avantage est de vous permettre de circuler en règle dès l'achat de la moto en attendant d'avoir régularisé vis-à-vis de votre recette quelquefois trop éloignée ;

b) le permis vert, modèle provisoire, qui porte la mention *valable jusqu'au 30... 1928*. Ce permis n'a donc qu'une durée bien déterminée ; le trimestre écoulé, il tombe de lui-même le 1^{er} jour du trimestre suivant et si vous êtes arrêté, vous êtes « bon » pour la contravention et ses suites. Son avantage est de vous permettre de circuler quelques jours, quelques semaines, après avoir payé votre trimestre, et de ne pas être contraint de rapporter votre permis vert à la recette lors de son expiration, si vous ne voulez plus rouler ;

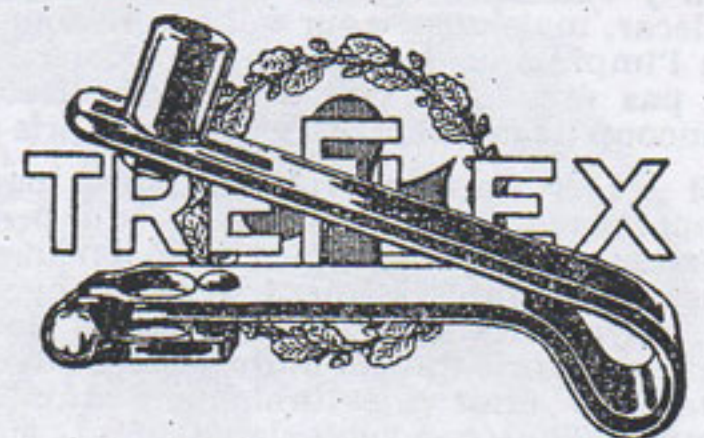
c) le permis vert, modèle définitif, qui diffère du précédent en ce qu'il porte la mention « valable jusqu'à cessation de déclaration ». Il est donc valable à perpétuité ; mais n'oubliez pas que 4 jours après l'expiration du trimestre payé, vous êtes passible de contravention si vous n'avez pas réglé le trimestre à venir.

Et pour terminer :

Si, le cas s'est produit pour nous qui avons des machines provisoires, vous êtes en possession d'un permis b) et que vous vous trouviez en province, loin de votre résidence, n'importe quelle recette vous délivrera un permis provisoire pour vous permettre de rejoindre, sans crainte des pandores, votre domicile.

Pour nos cyclistes futurs motocyclistes

Formé sans aucun choc et d'une seule pièce d'acier spécial, trempé et éprouvé d'une façon particulièrement soignée, l'amortisseur sup-



port de selle Tréflex est un appareil de sécurité qui assure aux cyclistes le maximum de confort.

Avec lui, plus de mauvaises selles ni de mauvaises routes.

Il se fait un modèle unique, livré en boîte carton, soit nickelé, soit émaillé, qui s'adapte instantanément sur tous les vélos et les motos légères et qui se règle à volonté selon le poids de chacun de 60 à 100 kilos.

Mon petit doit m'adit....

... que Violet courra cette année pour le compte de la maison La licorne en 750 cmc. et 1.100 avec des 8 cylindres deux temps.

... que Pousse courra cette année les épreuves d'endurance et les 24 heures sur un engin sans compresseurs.

... que notre grand amateur qui fait parler de lui dans les journaux pilotera sa 6 cylindres, comme il l'avait souhaité depuis déjà pas mal de temps, et à la côte des Bormes.

... que le même sympathique personnage n'est pas si mauvais vireur que l'on veut bien le croire, et qu'à part quelques buggatistes de haute valeur, nous pouvons le considérer comme un des très bons volants français en cylindrée moyenne.

... que d'Havrincourt pilotera cette année une 8 cylindres de la maison Havrincourt de Billancourt et que la lutte sera farouche entre ce dernier et le sus-nommé plus haut.

... que le nouveau moteur Cozette 4 cylindres deux temps est une furieuse petite machine et que les 100 HP au litre sont largement dépassés.

... que le premier macaron 1.100 qui sortira, ne sera pas piloté par un professionnel comme on l'avait raconté tendancieusement.

... que le prince Ghica a commandé deux de ces machines après les avoir vues tourner au banc à 8.000 tours.

... qu'Albert Champion avait passé la

commande de 4 machines pour son écurie de courses personnelles à Indianapolis.

... qu'Andreino aura pour cette année une des nouvelles Norton à arbre à cames en tête avec laquelle il dépassera 160, quoi qu'en dise ce bon Psalty.

... que Marchant continue cette année son contrat de 5 ans avec la maison Motosa-coche et qu'il pilotera sur l'autodrome une 250 terrible.

... que Perrotin n'a pas fait encore parler de lui avec sa Chater-Lea à compresseur et pour cause !...

... que dans le prochain numéro de *Moto Revue* paraîtra un essai sur la 175 Terrot.

... que dans le suivant un autre essai serait fait sur la 175 Monet Goyon.

... que Materassi a racheté tout le matériel des courses de la maison Talbot et qu'il courra pour son compte personnel avec ces machines, bien qu'il reste la deuxième monte de la maison Bugatti.

... que Rapeau le sémillant conducteur de 175 Duten tenterait le record du monde des 24 heures avec son frère.

... que le même Rapeau sous l'uniforme bleu ciel défend vaillamment sa patrie dans une ville de l'Est très horlogère...

... que Patchett l'excellent conducteur de la 1.000 Mac Avoy vient de passer à la maison belge F. N. comme chef du service des courses.

... que l'on se demande pourquoi la maison F. N. cherche un pilote plus rapide que Sbaiz qui réalisa 183 sur le kilomètre.

... que quelques personnes bien informées croient que la grande marque belge cherche à s'approprier le record de la plus grande vitesse, sur deux roues... Sera-ce un deux cylindres ?

... que Ceretti qui s'illustra il y a quelques années, sur un grand sport, Amilcar transformé est en train de se monter un cadre de moto muni de deux moteurs 1.000 cmc J.A.P. avec la ferme intention de battre le record de Templé.

... que Cheret restant toujours chez L.M.P. est attaché à la maison San Sou Pap, Que ceci voudrait dire que cette même maison va bientôt faire des 350 à culbuteurs rapides.

... que notre grande marque de Maçon va sortir bientôt dans 6 mois, une machine de sa conception et de sa fabrication, comportant un bloc-moteur, deux cylindres, deux temps, éclairage et démarrage électriques.

... que cette machine comportera les derniers perfectionnements actuels et rivalisera avec les machines anglaises les plus réputées.

... que malgré le déplacement des grands as anglais en Afrique du Sud pour le T. T. Sud-Africain, cette course a été gagnée par un coureur local sur une A. J. S.

... que cette même maison présentera pour l'année prochaine une machine avec réservoir de selle, machine qui n'a pas été montrée au Salon anglais (j'avais raison, cher monsieur !)

... que paraîtra bientôt dans *Moto Revue* deux essais des machines anglaises les plus en vogue, Grindlay en 175, 2 temps et une 250 4 temps Matchless.

... que le 110 d'un certain pilote de 175 avec une machine de side-car est un peu exagéré !

O. H. CAMSHAFT.

EN VUE DE LA SAISON 1928

Conclusions de nos Rallies

Vos critiques sont justes et nous en avons déjà tenu compte dans nos derniers rallies

La saison 1928 éludera ces difficultés

On nous écrit :

Je relève, dans votre numéro 254, que le gagnant de l'ensemble des rallies de la saison dernière est M. Dardy, conducteur intrépide du Morgan à lisérés jaunes.

Dès le premier rallye, ce gagnant était désigné. Et si je me permets de vous écrire à ce sujet c'est, non seulement pour vous dire qu'il y eut lutte inégale entre moto solo et cyclecar, mais aussi pour vous faire connaître que l'impression laissée de ce premier rallye n'a pas été ce qu'elle aurait dû être chez beaucoup de motocyclistes qui y ont pris part.

Si les 3 derniers rallies n'ont pas eu l'importance — en nombre — du premier (Versailles-Dreux), il faut en attribuer la cause au désintéressement des motocyclistes qui, voyant les cyclecars incorporés dans la même catégorie que les motos, ont trouvé que l'avantage était inévitablement aux 3 et p roues. Tous ces véhicules avaient, en plus du conducteur, un compagnon ou une compagne qui servait de chronométreur, alors que le motocycliste occupé à sa direction n'avait pas cette facilité de contrôler le temps qu'il mettait pour effectuer 1 kilomètre ou la distance qui sépare deux bornes kilométriques (oh !!)

Ces rallies ne sont pas, c'est certain, des courses à primes, mais, si des récompenses sont distribuées, il est juste qu'elles le soient dans une proportion équitable.

Ne mettez pas une Motobécane contre un Amilcar, il est certain d'avance que la voiture sortira vainqueur, quelle que soit la forme du rallye, surtout si le conducteur de cette voiture est accompagné d'un « chronométreur ».

Le rallye-cocarde de Rambouillet a laissé une meilleure impression par sa formation en plusieurs catégories ; il y eut de nombreux prix qui furent distribués à tous ceux qui, dans chaque catégorie, sont arrivés après avoir

effectué le parcours dans un temps raisonnable.

Ce système fut excellent, la Motobécane pouvait se mesurer avec l'Amilcar puisque chaque véhicule faisait partie d'une catégorie différente.

C'est après l'enthousiasme de Rambouillet, que je vous ai écrit pour vous communiquer mon idée d'un rallye itinéraire basé sur les mêmes principes de catégories de véhicules. Ce dernier rallye, dont le départ était donné au Petit Clamart, plût par sa formule, j'en ai eu l'avis de plusieurs motocyclistes.

Mais sur l'ensemble des rallies d'une saison ne soudez pas à nouveau les cyclecars aux motos, car celles-ci étant plus nombreuses, vous diminuez leur chance.

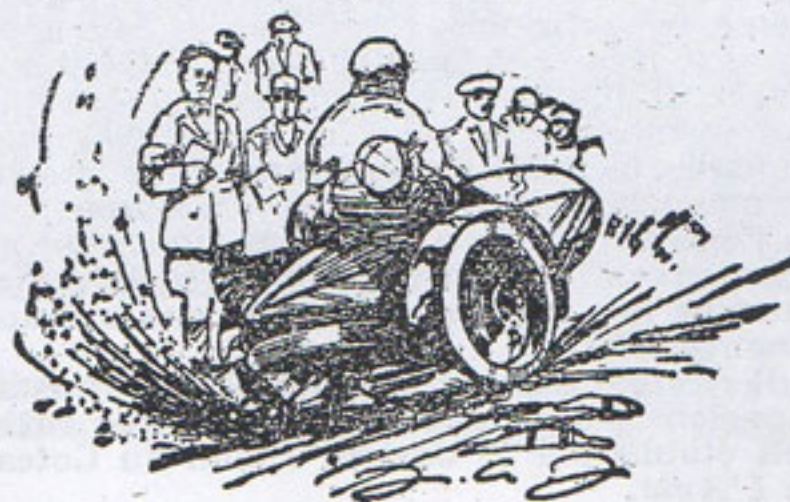
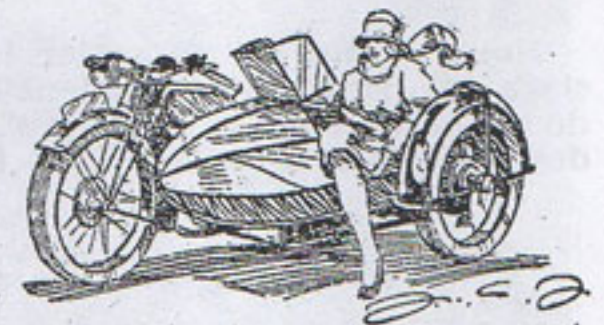
Pour le prix d'ensemble de la saison il faut donc : 1° un prix catégorie motos ;

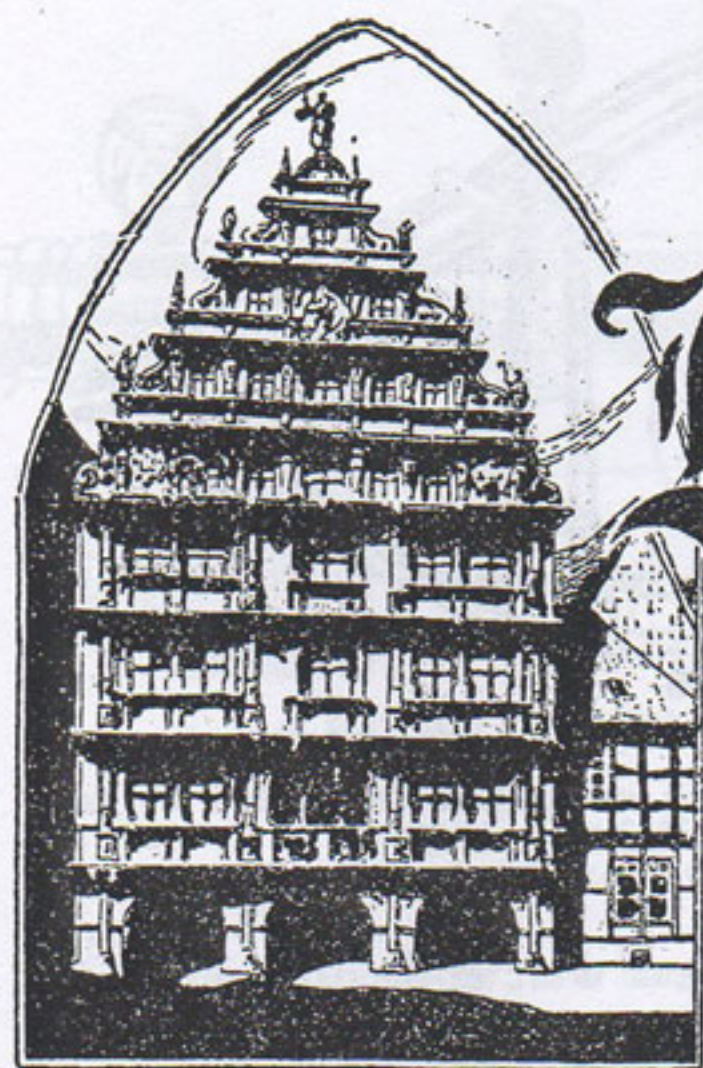
2° un prix catégorie cyclecars. Ce dernier sera moins intéressant puisque le nombre de ces véhicules est plus petit.

Ce qui m'amène à dire : 2 prix ou rien, pour que tout le monde soit satisfait.

Moto Revue, alors, connaîtra un succès plus grand dans ses rallies.

B. CHAMBEHOIT.
Abonné : 73.089.





La Moto En Allemagne

par Robert Sixé



EH bien ! c'est un beau sujet. Après l'Angleterre, l'Allemagne occupe la deuxième place par le nombre de ses motocyclettes. Les statistiques ont leur éloquence : en juillet 1926, le Reich comptait 263.345 motos. En juillet 1927 339.226, soit 75.881 de plus ! Donc, si l'on considère que 5.364 machines seule-

silhouette étrangement moderne, avec son cadre double surbaissé et ouvert comme celui de la « Scott », qui le reprit... en 1910... Le centre de gravité était extrêmement bas et la position de la selle permettait de mettre les deux pieds par terre.

La « Wolfmüller » marcha, avec ses

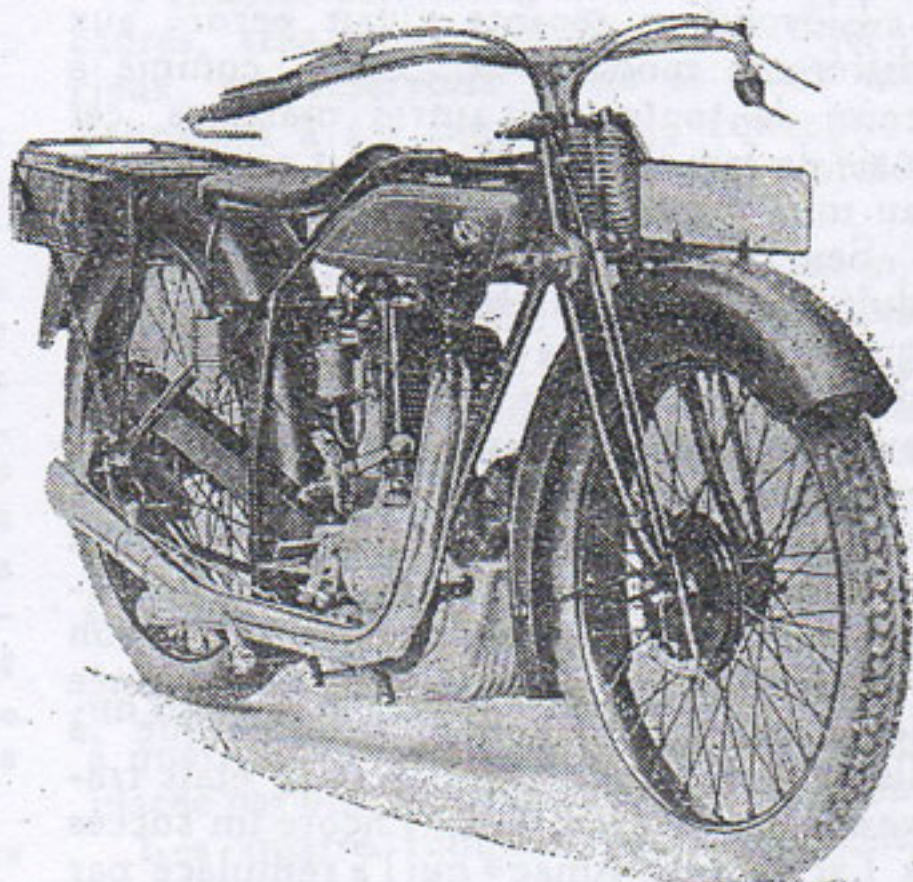
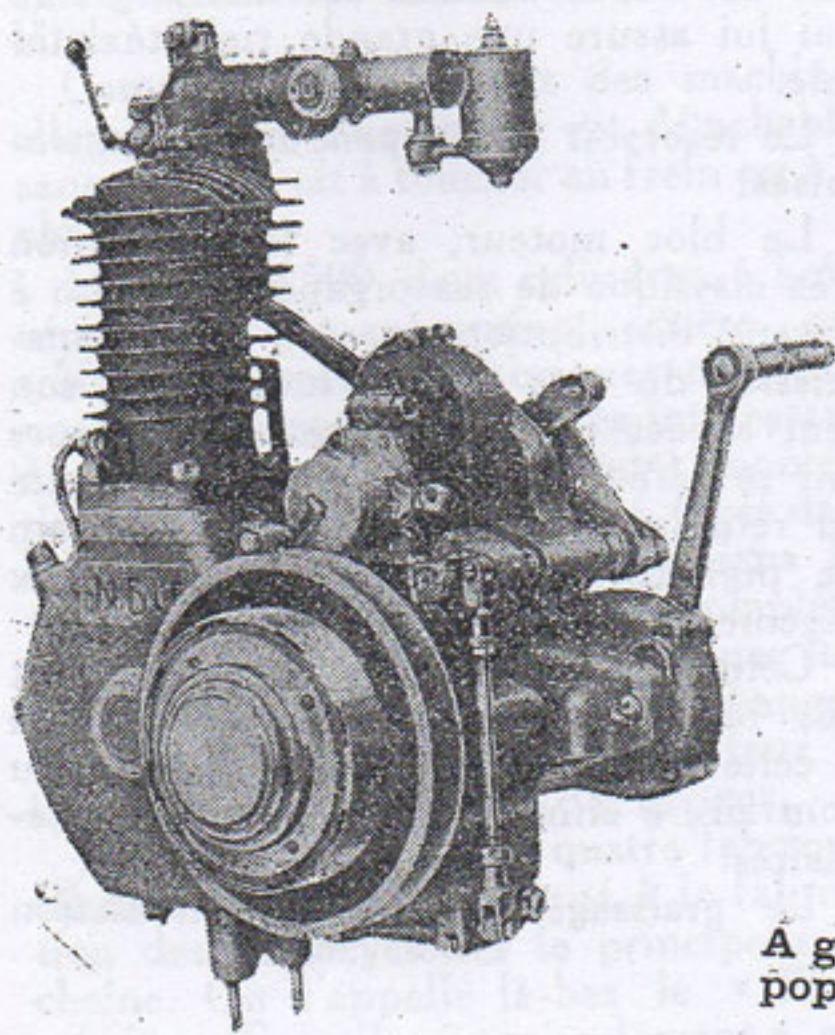
deux cylindres dont les bielles, comme sur une locomotive, attaquaient directement la roue arrière. Les dites personnalités sportives... marchèrent aussi ; des financiers également... Ce fut un brillant, mais fort court succès, qui laissa de cuisants souvenirs à ceux qui la montèrent, ainsi qu'à ceux qui le commanditèrent... L'industrie motocycliste était créée.

En 1901, les ateliers de bicyclettes N. S. U. sortaient leurs premières motos. L'année suivante, l'usine Wanderer, de Chemnitz commençait également la fabrication de motocyclettes. Ces deux marques gardèrent, jusqu'à la guerre, le monopole du marché allemand. A l'époque où elles firent leurs débuts, il n'y avait guère que Peugeot en France, Motosacoche en Suisse, Minerva en Belgique qui produisaient des motos.

En Angleterre, il n'existait que de timides fabricants de cadres, faisant venir leurs moteurs de France ou de Belgique, jusqu'en 1904 où « Triumph » débuta.

Et les progrès si rapides des fabriques continentales, ces temps-ci, en France, Belgique, Allemagne, Suisse tendent seulement à leur rendre la suprématie d'autrefois.

Et maintenant, après ce long prologue en route !

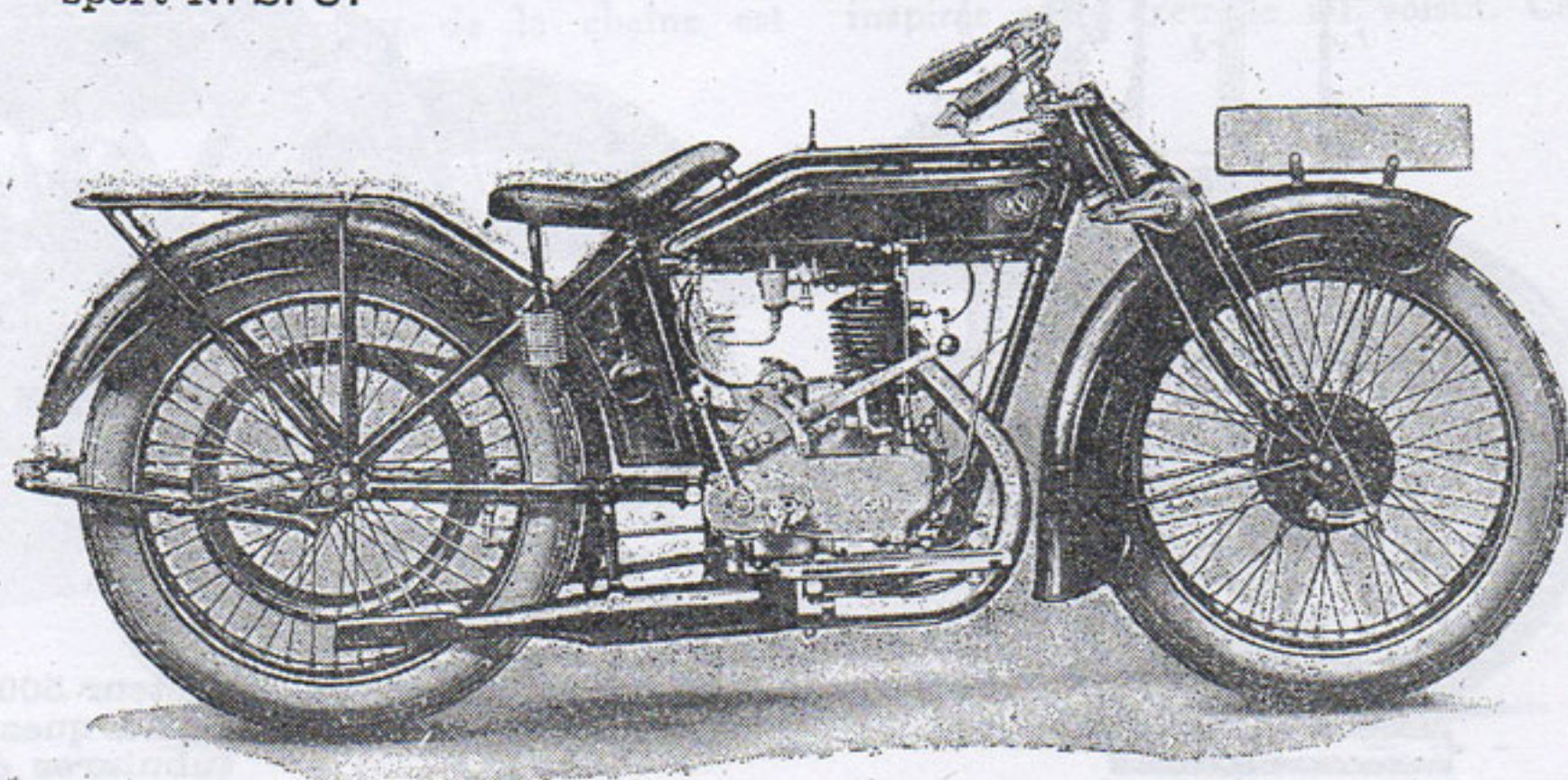


A gauche : le bloc moteur de la 250 populaire N. S. U. A droite : la 250 sport N. S. U.

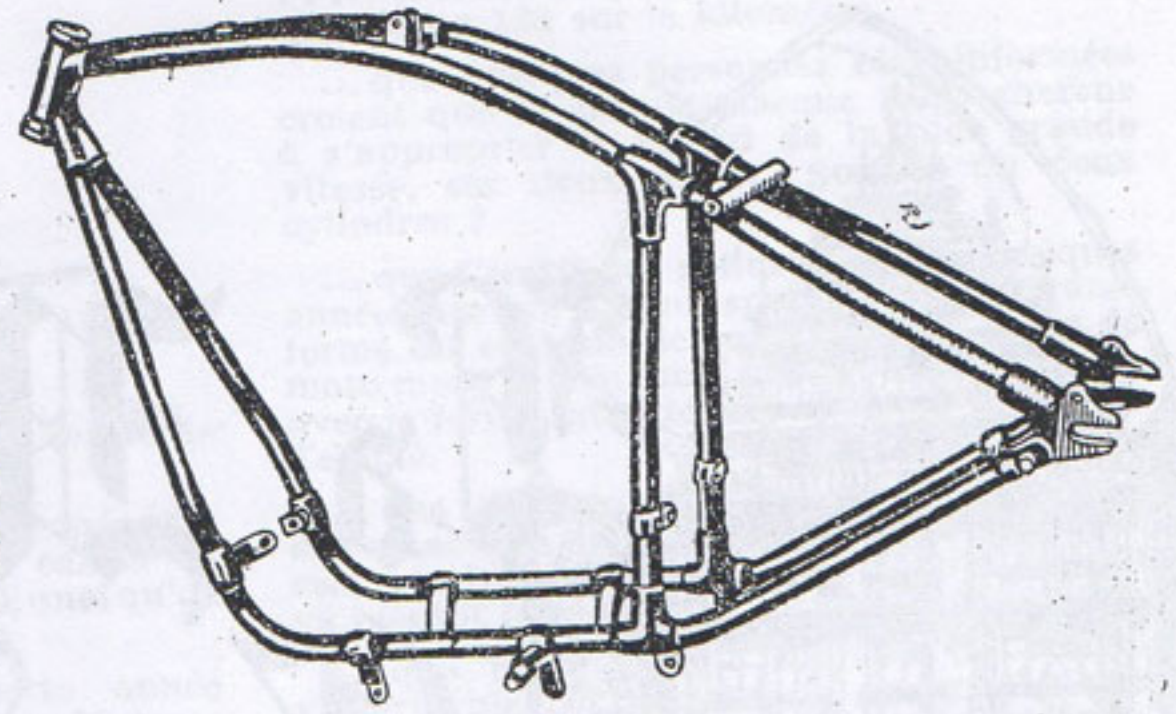
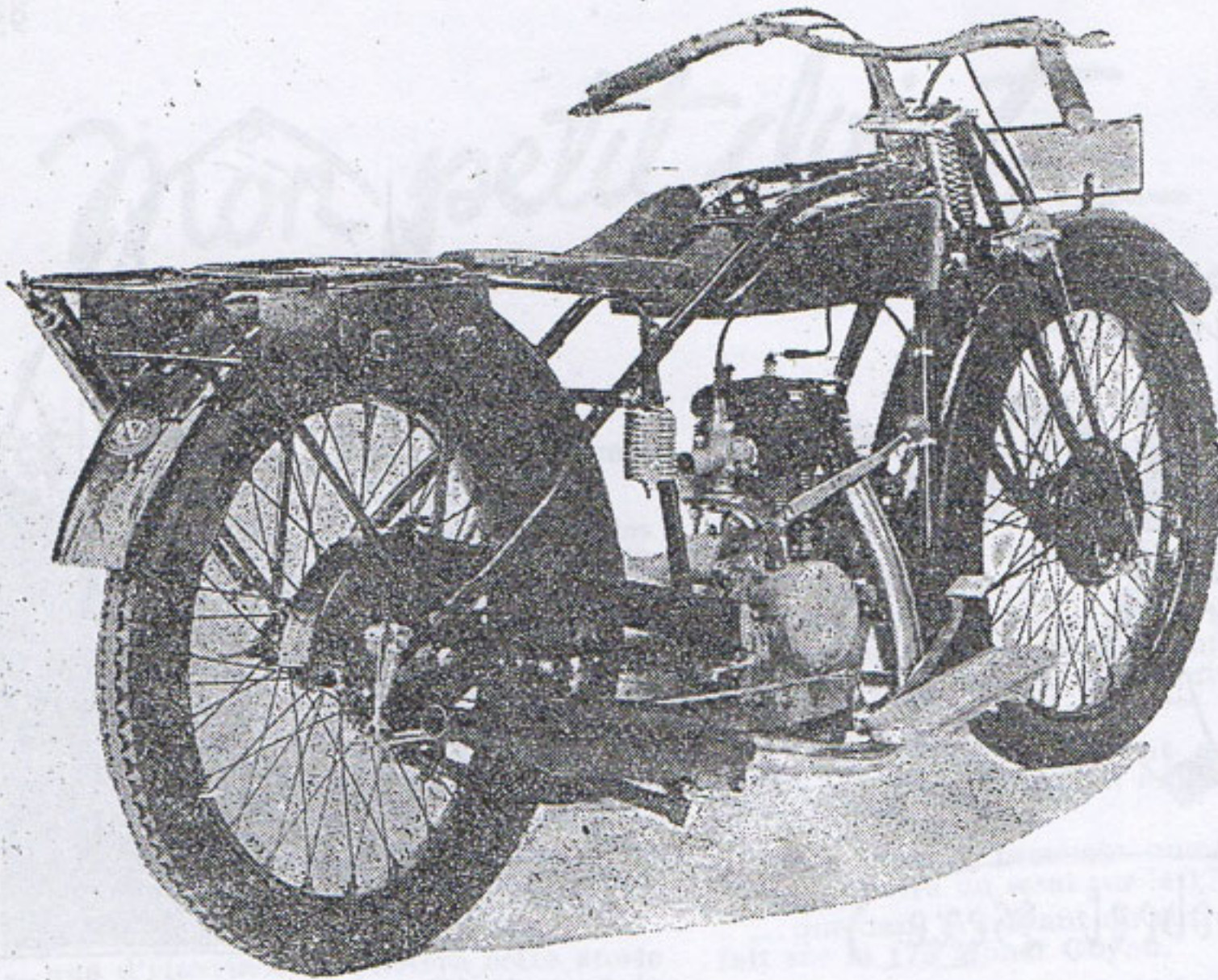
ment ont été importées en un an de l'étranger, que, par contre, 2.500 ont été exportées, on peut conclure que l'industrie motocycliste allemande est en formidable progression.

Il n'y a là rien de quoi surprendre. L'Allemagne fut, de tout temps, le pays de la moto. Remontons... au déluge, à cette année 1885 qui vit les débuts du moteur à explosions moderne, Daimler, à Stuttgart, l'essaya pour la première fois sur un véhicule. Et cet ancêtre de toutes nos autos actuelles est... une motocyclette ! à deux roues !!!

En 1894, au bois de Boulogne, un groupe de personnalités sportives assistait aux essais de la première motocyclette produite industriellement. Cette machine, conçue par deux ingénieurs allemands, Hildebrandt et Coolmüller, avait une



La petite 250 populaire N. S. U. à bloc moteur 3 vitesses et courroie finale.



La 500 bloc moteur à soupapes latérales et son cadre en berceau.

L'ancienneté revient à N. S. U.

Nous remontons la vallée du Neckar qui a — comme le Rhin, mais avec un charme plus intime — des vignobles sur les pentes, des châteaux-forts croulants gardant tous les détours du fleuve. Des petites villes s'y cachent, qui ont encore les ruelles assombries par les hauts pignons du XVI^e siècle, des portes fortifiées et quelque bel hôtel de ville gothique. Tel est Neckarsulm, dominant les rangées en dents de scie, des ateliers, les grandes bâtisses administratives de l'usine N.S.U. qui porte le nom abrégé de la ville. Tout autour s'étendent, en une cité-jardin coquette, les cottages des ouvriers.

Les motos N. S. U. étaient, avant la guerre, extrêmement populaires dans la région parisienne et dans les épreuves

du vieux Touring Moto Club de France on en voyait s'aligner en grand nombre.

Leur moteur à soupapes superposées avait déjà un graissage par pompe mécanique ; monté au bout de la poulie motrice un changement de vitesse épicyclique était commandé par une sorte de manivelle qui l'avait fait surnommer « le moulin à café ».

L'évolution récente a fait perdre aux différents modèles N. S. U., comme à ceux de toutes les autres marques, cet « air de famille » qui les faisait reconnaître au milieu des modifications de type.

Seul, le modèle populaire Poney, produit en très grandes séries, en garde quelques traces, avec son monocylindre de 250 à soupapes superposées, formant avec les trois vitesses un bloc moteur sur lequel est monté directement le levier de changement de vitesse. Il est logé dans le cadre simple en berceau qui fut toujours caractéristique de la construction N. S. U. On ne trouve plus cette année le carburateur Pallas automatique à flotteur annulaire dont la cuve était traversée par la prise d'air. Encore un succès à l'actif du « Amac » qui l'a remplacé par un de ses types légèrement modifié, où

les boisseaux d'air et de gaz sont placés horizontalement et non pas verticalement.

N. S. U. a décidé de garder pour ce modèle populaire la transmission à courroie

Ses deux autres modèles monocylindriques — sport 250 cmc à culbuteurs et 500, soupapes latérales — qui, à part la commande des soupapes et le poids, sont tout à fait semblables, rompent nettement avec toutes les traditions de la firme.

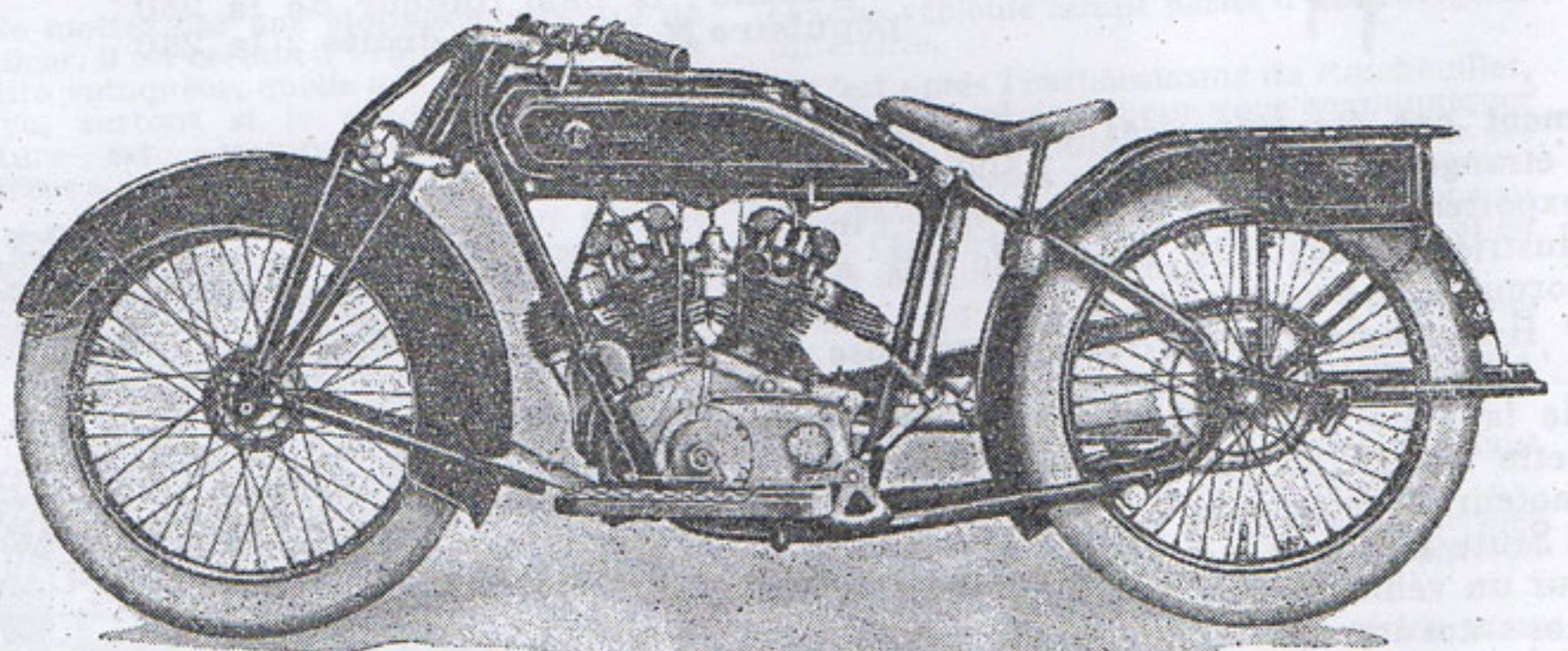
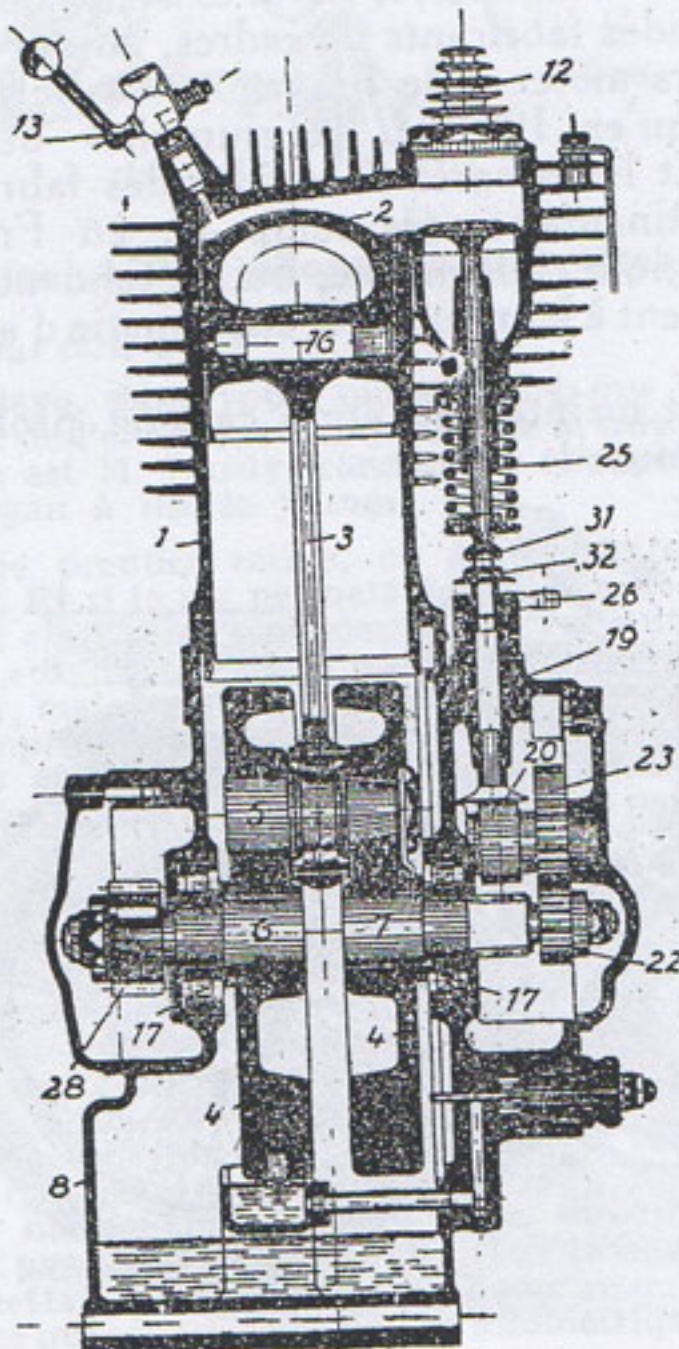
Le cadre en berceau et qui ne comporte que des tubes doubles est très large, ce qui lui assure une grande rigidité latérale.

Le réservoir est suspendu à des entre-toises.

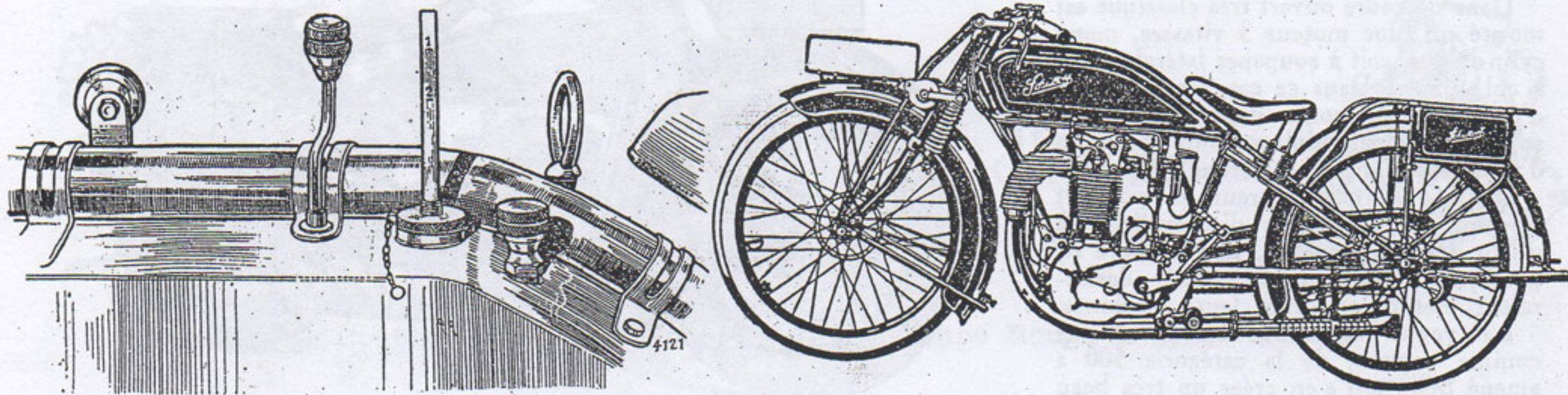
Le bloc moteur, avec la disposition très classique de ses organes, magnéto à l'avant, distribution du côté droit, transmission du côté gauche, montre par son seul aspect externe que ses dessinateurs ont préféré l'accessibilité à la simplicité en remplaçant simplement, par un train de pignons, les chaînes, si chères aux ingénieurs anglais...

Cette tendance, visible dans la plupart des blocs moteurs allemands, s'oppose à celle de l'école belge qui cherche au contraire à éliminer les pignons intermédiaires.

Le graissage se fait par circulation



A gauche : coupe du moteur 500 cc. de la N. S. U. A droite la deux cylindres Wanderer : remarquez la fourche arrière et les ailettes des tubulures d'échappement.



A gauche : le niveau d'essence du réservoir Wanderer. A droite : la 350 Shüttoff à bloc moteur.

d'huile, et le dessous du carter, muni d'ailettes pour le refroidissement, forme réservoir d'huile.

Des freins à tambour, une large fourche à parallélogramme, des pneus ballons, complétant l'ensemble en tous points conforme à la pratique la plus moderne.

Notons que le support arrière est placé en dessous du bloc moteur, ce qui semble bien être sa position logique car l'effort pour soulever la machine est bien moindre.

Les poussoirs des soupapes latérales du type 500 se terminent en un plateau d'assez grandes dimensions, appuyant directement sur la came, fort large. A remarquer que l'arbre secondaire du changement de vitesse est monté sur billes.

Comme sur la plupart des machines allemandes la roue arrière est détachable, sans que l'on ait à toucher au frein ou à la chaîne.

Le modèle 500, deux cylindres, à boîte séparée et à suspension arrière que « N. S. U. » continue à fabriquer, comporte un détail de construction très intéressant. Les roues avant et arrière sont montées sur doubles roulements à billes, logés dans les fourches du cadre et non dans les moyeux. Ils peuvent être ainsi complètement protégés de la boue et les roues sont facilement détachables et interchangeables. Mais cette solution, qui a tous les avantages, élève le prix de revient...

N. S. U. est une des quatre fabriques allemandes qui ait appliqué à la fabrication des motocyclettes le principe de la chaîne. On l'appelle là-bas le « Fließarbeit ». Travail en ruisselement » non pas de... sueur ! mais de pièces.

Quand on voit les pièces glisser sur ces chemins de rouleaux, légèrement inclinés, on sent toute la justesse de l'image

Il n'y a pas de véritable chaîne de « conveyor » et dans le montage final le cadre de la moto est supporté par un chariot à roulettes.

Wanderer à ses titres aussi.

C'est dans le décor plus âpre de la Saxe Industrielle, à Chemnitz célèbre par ses filatures, que se dresse le triple bloc monumental des usines « Wanderer ».

Il en sort des machines à écrire, des automobiles, et des motos.

Wanderer resta longtemps fidèle à ses cadres, très solides, mais assez disgracieux, ses réservoirs hauts et plats qui donnaient à ses modèles, de conception très moderne par ailleurs, un aspect plutôt antique.

Fourche, cadre et réservoir se sont mis à la mode du jour. Le bloc moteur, dessiné dès 1916, n'a eu à subir que quelques modifications. Son adoption par « Wanderer » a certainement déterminé en Allemagne la vogue pour ce mode de construction, et les autres constructeurs s'en sont inspirés.

La 750 deux cylindres en V constitue un modèle de luxe. La culasse « Ricardo » à quatre soupapes a été cette année remplacée par une, à deux soupapes seulement.

Les quatre tubulures bien nickelées, nécessitées par les doubles soupapes de cette deux cylindres semblaient pourtant propres à ravir le cœur des « hyper sportsmen ! ».

Le pignon moteur de la chaîne est

démultiplié par entraînement épicyclique, ce qui permet une facile tension de chaîne par mouvement excentrique et une vitesse de chaîne moins grande.

Le réservoir d'essence est muni d'un flotteur portant une réglette graduée. Quand'on enlève un capuchon, le flotteur entrant en action fait saillir la réglette qui montre le niveau d'essence.

Wanderer a sorti en 1925 une moto légère de luxe de 200 cmc. Le bloc moteur à cylindre horizontal, rappelant un peu celui de la Guzzi, mais à culasse « Ricardo » 4 soupapes, ne comporte que deux vitesses.

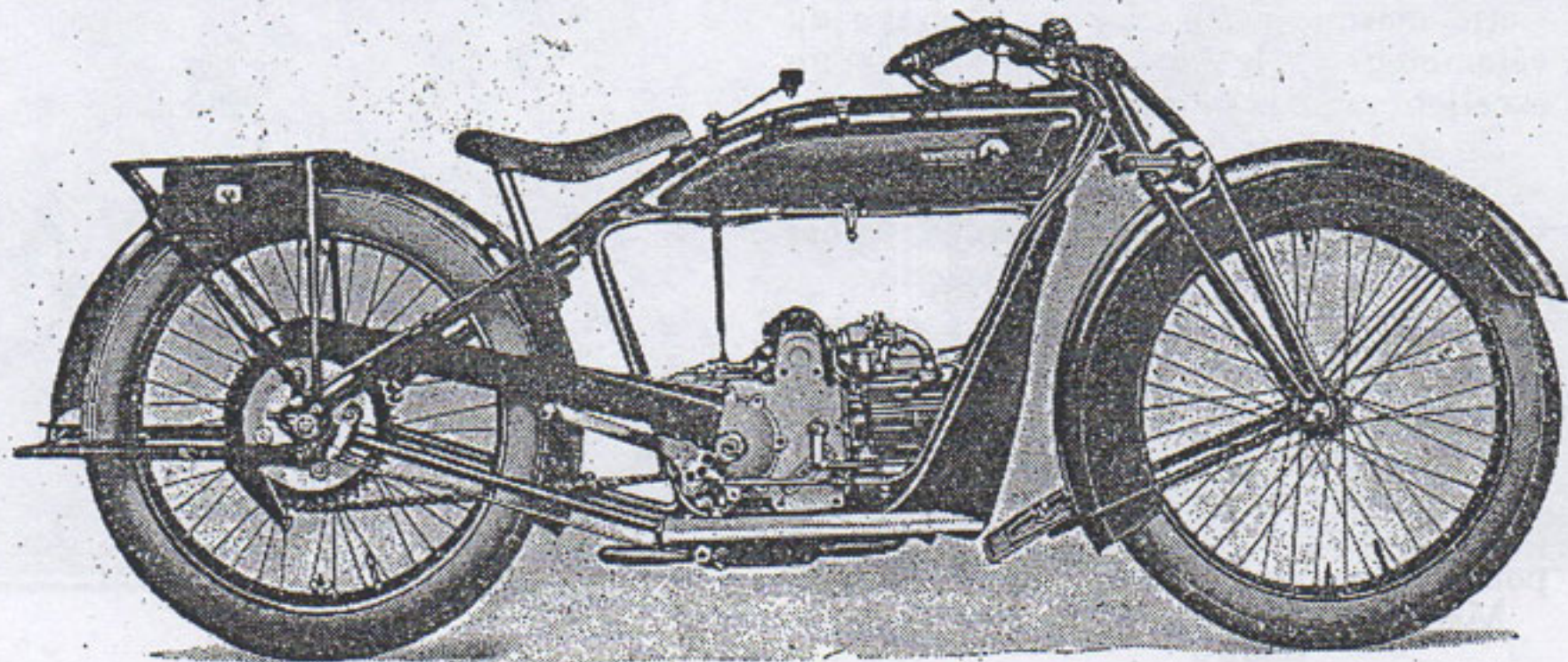
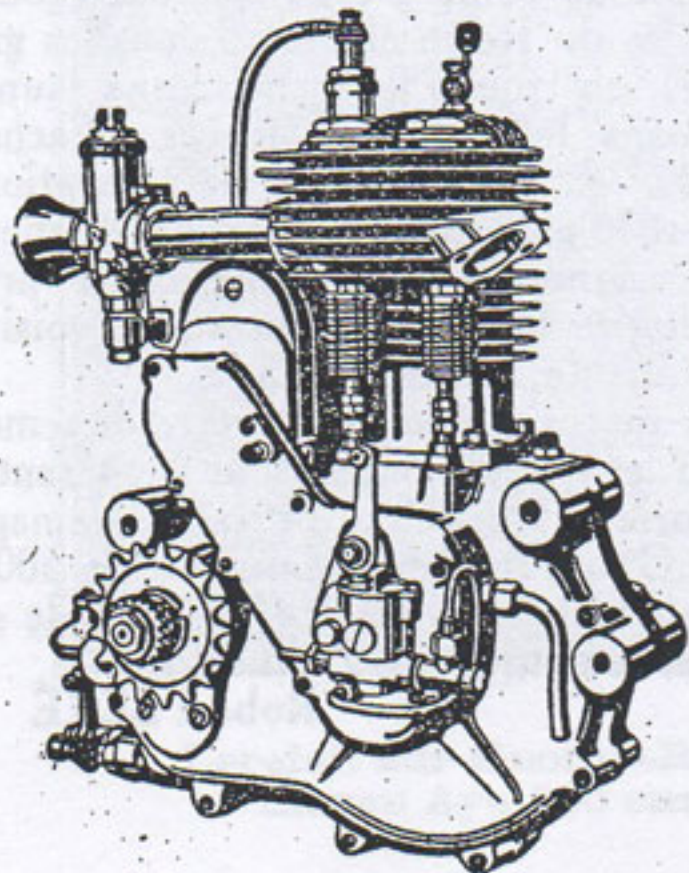
Le fini de cette petite machine extrêmement soignée en fait un véritable bibelot d'exposition.

On peut seulement regretter que le désir de garder une ligne classique n'ait pas permis d'abaisser le réservoir jusqu'au dessus du moteur. L'espace vide n'est pas d'un effet très heureux. Et le moteur horizontal permettant l'abaissement du centre de gravité de la selle, il semble que le dessinateur eût du profiter de cet avantage. La popularité de cette cylindrée de 200 centimètres cubes s'explique par une particularité de la loi fiscale allemande qui dispense les possesseurs de motocyclettes ne dépassant pas cette cylindrée du permis de conduire et de tout impôt de circulation !

Heureux pays !

Shüttoff a son succès.

Tout à côté de « Wanderer », les Etablissements « Shüttoff » sortirent vers 1924 une 350 à bloc moteur, certainement inspirée par l'exemple du voisin. Cette



La moto légère de 200 cc. Wanderer et le bloc moteur 350 cc. de la Shüttoff.

machine fort bien construite connaît un succès grandissant.

Dans un cadre ouvert très classique est monté un bloc moteur 3 vitesses, mono cylindrique, soit à soupapes latérales, soit à culbuteurs. Dans ce cas, les tubulures d'échappement sont, dans leur partie supérieure, en aluminium fondu et munies d'ailettes, comme sur la « Brough Superior ».

L'effet est très heureux et pourrait inspirer des fabricants d'accessoires en quête d'idées nouvelles. Bon nombre de possesseurs de « deux tubes » désiraient bientôt en orner leurs machines.

La vogue croissante en Allemagne comme partout, de la catégorie 500 a amené Schüttoff à en créer un très beau modèle, assez semblable à la 350 cmc.

Mais le cylindre à soupapes latérales est muni d'une culasse détachable.

Et voici enfin la D. K. W.

A une vingtaine de kilomètres du sud de Chemnitz, dans l'étroite vallée de la Zschopau, en pleines montagnes de l'Erzgebirge, « D. K. W. » d'années en années, construit quelques nouvelles rangées d'ateliers, de nouveaux blocs de bureaux.

Dans les « années terribles » de l'inflation, un peu partout en Allemagne, comme

mètres cubes, qui connaît les plus fortes séries. Sortie en 1925, elle se vendait à 15.000 exemplaires la première année.

Notre ami Sprung, champion d'Allemagne cette année, lui faisait subir un dur galop d'essai au cours de ce circuit russe, dont *Moto Revue* parla longuement fin 1925. Cette petite machine courte, compacte donne une impression d'utilité,

d'efficacité et de confort, avec ses gros ballons.

Son deux temps classique, graissé par mélange et muni cette année d'un piston en aluminium, possède toutefois un curieux système de refroidissement, par air canalisé et turbo-ventilateur, qui est en même temps volant et magnéto !

L'échappement aussi est remarquable avec une tubulure en forme de poire dont la partie la plus large serait accolée à la lumière d'échappement.

Deux vitesses dans ce bloc et une transmission à courroie.

Tout dans ce modèle est fait par « D. K. W. » à Zschopau, ou dans les petites villes voisines : cylindres, raccords, volants magnétiques et même carburateurs et selles !

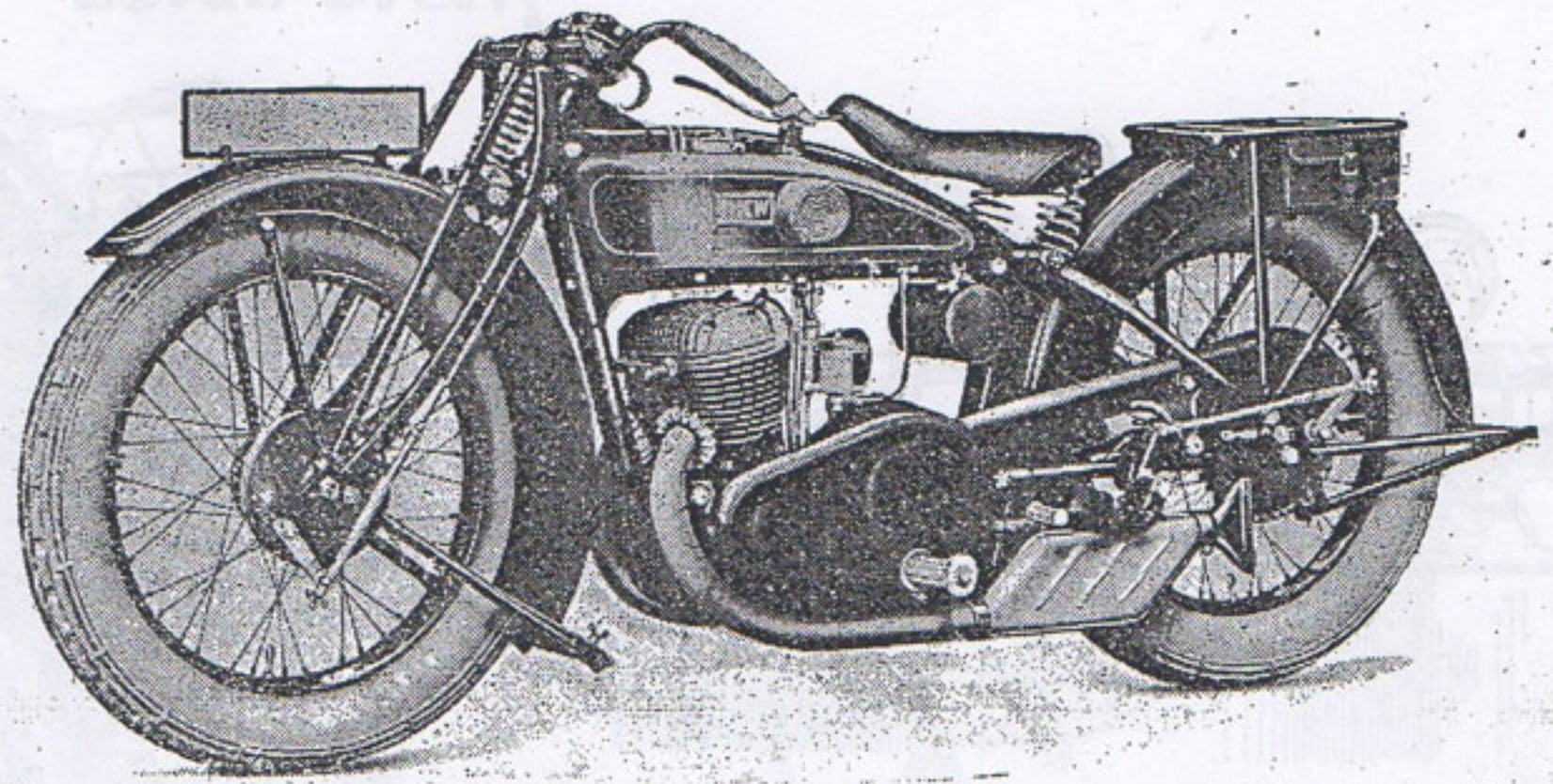
La nouvelle 250 est une édition agrandie de la 200, mais avec une boîte de trois vitesses « Sturmey », et une transmission à chaîne. Une curieuse pièce forgée en U ferme la partie inférieure du cadre, passant sous le moteur et la boîte de vitesse, et, se recourbant, repasse en dessus de la boîte de vitesse, qu'elle soutient, et revient supporter le moteur. La fourche est du type « webb ».

Une 500 est sortie en 1926 ; basse, élancée, avec son deux cylindres deux temps côte à côte, à culasse unique détachable en Silumin. Les cylindres, à refroidissement par ailettes et turbo-ventilateur dans le volant magnétique sont légèrement inclinés. La boîte de vitesse, séparée, est une « Sturmey ». D. K. W. possède une excellente organisation commerciale de vente à crédit et dans toutes les villes du Reich et même dans les gros bourgs, on trouve les panonceaux jaunes, indiquant le dépôt de pièces détachées « D. K. W. » et le service de réparations.

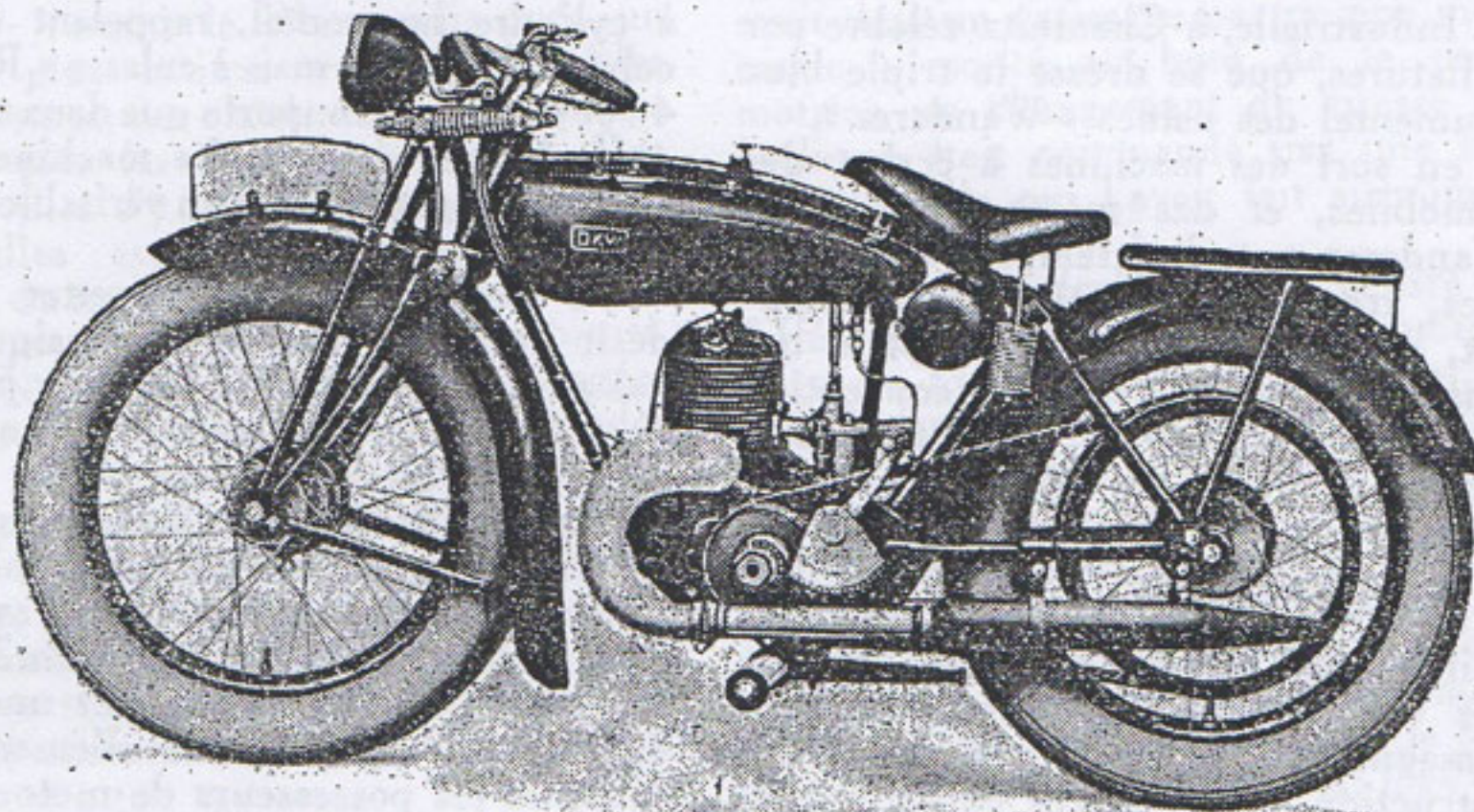
C'est le plus gros exportateur de motos d'Allemagne. Les débouchés sont principalement la Tchéco-Slovaquie voisine, la Roumanie, la Yougo-Slavie.

Ses motos de course à refroidissement à eau et turbo-compresseur gagnèrent la catégorie 175 du Grand Prix d'Allemagne et du Grand Prix de Belgique où la 500 se classait troisième, malgré la bûche de son pilote, le courageux Zuhndorf.

Robert SEXÉ



La deux cylindres deux temps de 500 cc. D. K. W.



La 200 cc. deux vitesses de D. K. W.

champignons après la pluie, poussaient ces fabriques de groupes moteurs pour vélocipèdes et vélomoteurs. Les années 22, 22, 23 virent un terrible gaspillage de main-d'œuvre, de matières premières, de capitaux, transformés en ferrailles inutilisables. Nous avons vu cela, en France, sur une plus petite échelle, naturellement. Cette marque a survécu au naufrage du vélomoteur. Elle sût à temps créer un excellent modèle de populaire petite moto.

En ses huit ans d'existence, « D. K. W. » a produit plus de 100.000 moteurs. C'est une des plus importantes usines spécialisées dans la motocyclette.

Elle continue à fabriquer ces groupes moteurs qui firent sa fortune. Il en est de montés sur des motocyclettes d'autres marques sur des triporteurs, des petits canots. D'autres, accouplés à des pompes, travaillent dans les fermes, les vignobles, pompant la pression aux gicleurs de sulfate.

Mais c'est la petite moto de 200 centi-





NOS ORGANISATIONS

Les 6 jours d'hiver

eurent lieu du 17 au 22 Janvier 1928



La Coupe Bleue à San Sou Pap — La Coupe Rouge à Gillet Herstal

Les Six Jours d'un officiel

par notre conducteur-pilote Bobbie-Boëll

Mardi : la boue

Dès 7 heures Bezons est animé plus que de coutume par les pétarades de plus de cinquante motos et voitures pleines d'entrain pour tenter la dure épreuve. A 7 h. ½ nous filons, alors que l'on donne le départ au premier peloton, au volant de notre inconfortable conduite extérieure... L'air est pur, la route est large.

Pontoise. La route est moins large en allant vers Beauvais; pour compenser, les trous sont profonds et pour que l'automobiliste ait l'illusion d'une surface unie, ils sont jusqu'au bord remplis d'une boue épaisse qui gicle de tous les côtés, rendant l'air moins pur.

Beauvais, dix minutes d'arrêt pendant lesquelles nous voyons passer les premières 350 et le sidecar de Wastiaux qui tout à l'heure nous donnera du mal à le remonter, car non seulement il marche un bon train, mais dès que l'on en est à quelques mètres il vous aveugle d'un jet de boue puissant envoyé d'une roue arrière sûre. En voilà des façons!

Gournay, arrêt pour nettoyer le pare-brise devenu opaque et en route pour Rouen. J'ouvre une parenthèse. Est-ce la proximité de la route de Dieppe qui, comme chacun sait, est colonie anglaise, qui incite les indigènes conducteurs de charrettes à tenir la gauche avec tant de constance? Je n'en sais rien, mais c'est un fait. Sur ce, je la ferme (la parenthèse).

A mi-route, nous nous arrêtons et prenons un certain plaisir malsain à voir passer à toute allure les hydro-glisseurs que deviennent les concurrents.

Rouen, rayon de soleil, pavé presque sec, grosse foule, parfait service d'ordre, contrôleurs et commissaires souriants, la vie est belle.

Malheureusement on nous annonce une chute de Clech peu après Gournay. Nous revenons sur nos pas et trouvons beaucoup moins drôle le mauvais état de la route, cause unique de l'accident ainsi que la façon complètement ridicule dont on prétend la réparer en remplaçant les trous par des tas de pierres et de terre fichus n'importe comment. Nous ne félicitons pas l'autorité incompétente qui préside à ces travaux. Ça lui est du reste absolument égal. L'ami Clech s'en tire encore pas trop mal, avec une fracture de la clavicule et, un peu rassuré par le D^r Duchesne qui lui a prodigué ses soins éclairés et chez qui nous l'avons retrouvé, nous rentrons tout droit vers Bezons, puis Paris.

Mercredi : le brouillard

Paris-Amiens : brouillard, un tantinet de verglas et encore du brouillard. Nous arrivons le nez rouge, et les yeux itou, pas jolis du tout en somme. Par moment nous avons eu pourtant un faible rayon de soleil, pâle et froid qui égayait un peu le paysage et éclairait de façon ravissante les arbres tout blancs de givre.

Amiens-Saint-Quentin : une heure à naviguer dans le coton, l'esprit tendu pour essayer de deviner l'obstacle que l'on ne verra se dresser que quand on en sera à quelques mètres, pas drôle du tout.

Puis le retour par un temps plus clair,

parfois un concurrent arrêté sur le bord de la route pour une crevaison, une chaîne à retendre ou une raison n'ayant rien à voir avec la mécanique mais en général rien de grave quand 2 kilomètres après Noyon quelques personnes stationnant auprès d'une machine abandonnée par son conducteur nous inquiètent. Nous apprenons que William qui la montait vient d'être accroché par une voiture conduite par une main trop inexpérimentée. Résultat : la cheville abîmée, on l'a transporté à l'hôpital de Noyon où nous pouvons le voir alors qu'on vient de le coucher.

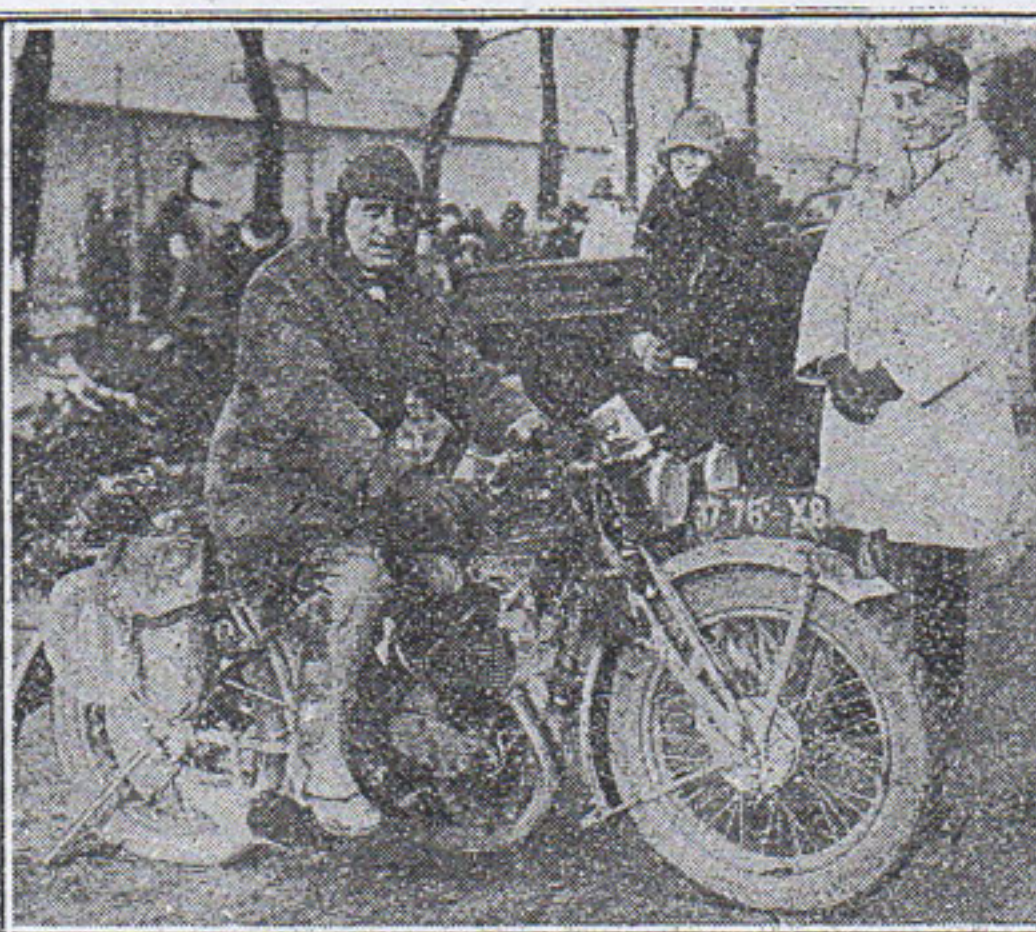
Nous repartons vers Compiègne. A un passage à niveau fermé, j'ai l'audace de m'arrêter à côté d'une charrette attelée d'un cheval à l'air paisible. Un petit tout vilain, assis dans ce véhicule primitif sort la tête et braille sous prétexte que, quand le train passera, son cheval aura peur et pourra faire abîmer sa voiture en cognant contre la nôtre. Nos garde-boue sont à toute épreuve; c'est donc l'esprit libre que nous échangeons quelques aménités avec le maître du canasson qui au passage de l'omnibus nous montrera sa connaissance du pas espagnol.

Au contrôle horaire de Compiègne, comme chaque jour, nous retrouvons Goupy et sa pendule que ramènera Hamberger dont le sidecar René Gillet fait preuve d'une régularité de marche toute chronométrique.

Jeudi : le vent

Journée sans histoire. Bonnes routes, pas de casse, partout des contrôles tenus par des gens charmants. Toujours un public intéressé.

Trois concurrents rescapés et sans aucune pénalisation

Lerefait sur Gnome-Rhône
moyeu Aya 500 cmcPrévost
sur moto 350 cmcJacob
sur moto 250 cmc

L'équipe San Sou Pap au complet : Vainqueur de la Coupe Bleue



De gauche à droite : Poutrait (éclairage Maglum, pneus Hutchinson); Baudard (éclairage Maglum, pneus Hutchinson); Begnez (éclairage Maglum, pneus Hutchinson); Chéret (bougie Élite, éclairage Maglum, pneus Hutchinson); Steroy (bougie Élite, éclairage Maglum, pneus Hutchinson).

Entre Reims et Laon (Quel vent !) nous nous arrêtons auprès d'un concurrent malchanceux qui est en désaccord avec sa mécanique; malgré son astuce et des arguments à base de fil de fer, il devra laisser ça là.

Quoique effectuant un circuit fermé et le vent ayant une direction constante nous ne l'avons jamais eu dans le dos et avons été considérablement gêné par lui ainsi que par le soleil qui lui pourtant n'avait pas une orientation fixe. C'est à n'y rien comprendre.

Au retour, petit match avec une Voisin très méchante : nous tenons tant que nous pouvons, nous commençons à nous essouffler et à faiblir quand tout à coup un pneu de rechange perdu par un concurrent sur la route nous donne un excellent prétexte à nous arrêter : l'honneur est sauf.

Vendredi : la pluie

Chic ! on se lève plus tard. Nous avons le grand plaisir, ma fidèle Licorne et moi d'emmener le sportif et élégant camarade Fraichard de l'*Intransigeant*. Temps splendide pour aller au Mans. Nous roulons à bonne allure et remontons peu à peu tout le monde; comme toujours, c'est Bernard qui sur sa Gnome nous donne le plus de mal. Si la route

n'était pas grasse comme elle l'est ces jours-ci, je pense même que nous ne l'aurions pas.

A la nuit tombante après avoir vainement espéré là-bas la venue de concurrents qui ont dû abandonner, nous nous préparons à repartir. Aussitôt : pluie. Notre capote en broderie anglaise une fois en place : départ, non faux départ : un raccord en durit, las de durer, rend l'âme laquelle s'échappe sous forme d'un petit jet d'huile qui tombe sur le volant, le volant en envoie une partie sur nos jambes (une partie du plancher ayant été retirée aux fins de chauffage), l'autre sur le tuyau d'échappement, d'où fumée opaque et odeur peu suave. Réparation et mains dans l'huile. Re-départ, il pleut un peu plus fort, les phares sont trop anémiques et rendent d'autant moins que la route est noire. Le pare-brise est fixe et recouvert de boue forme un écran parfait pour s'abriter des rayons aveuglants de phares adverses. L'essuie-glace est embryonnaire. Petits étternuements, gros passages à vide, puis silence complet. Il pleut de plus en plus fort, il faut tout de même ouvrir le capot et débarrasser le gicleur de corps étrangers et obturants. Un filtre a du bon. Re-re-départ, ça gaze. Pour obvier au manque de lampe de tablier, nous avons trouvé un indicateur de vitesse lumineux qui ne vaut peut-être pas

notre Jaeger, mais n'est pas mauvais au-dessus de 70. C'est le tube d'échappement qui variant du rouge sombre au rouge vif nous permet de juger notre allure. Un autre truc : à 80 le bavolet qui part de la capote et s'appuie sur le haut du pare-brise, s'y appuie si fort qu'il se ploie vers l'intérieur et une prise d'air et d'eau additionnelle dans la figure vous prévient.

Quand nous arrivons à Versailles nous sommes bons derniers. La performance est médiocre.

Samedi : re-boue

Nous partons un peu avant les premières machines; jusqu'à Châteaudun la route est bonne, le temps serein, donc rien à dire. Après, sur Orléans, nous naviguons dans un océan de boue qui rabattue par le vent sur la figure des petits imprudents qui se hasardent sur de telles routes vous donne vraiment bonne mine. Deuxième bain de boue entre Angerville et Rambouillet.

Malgré les quelques défections qui ont lieu depuis le premier jour, les concurrents sont assez nombreux pour animer sérieusement la route et intéresser le public qui se presse dans chaque contrôle.

Un autre trio de 175 cmc remarquable

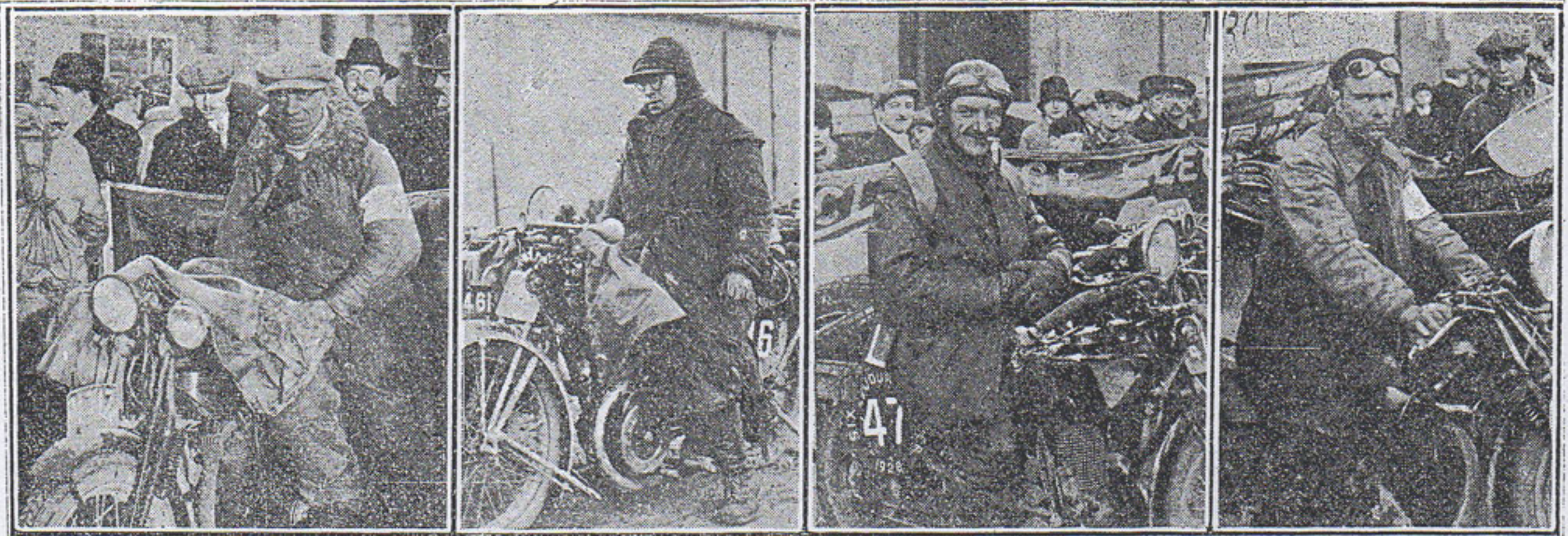


Gergaud, sur Royal Moto (pneus Hutchinson)

Hemet, sur Royal Moto

Perrin, sur Rochester (moyeu Aya)

Une belle équipe de 350 cmc.



... et les vainqueurs de la Coupe Rouge : l'équipe Gillet-Herstal.

De gauche à droite : Virgo sur Saroléa 350. Robert Sexé sur 350 Gillet-Herstal (bougie Élite). Andrieux sur 350 Gillet-Herstal (Bougie Élite). Doyen sur Terrot 350.

Les machines ont fait depuis trois ans un progrès formidable à tous points de vue : solidité, régularité, bonne tenue de route, confort et éclairage.

Dimanche : temps variable

La pluie sous laquelle sont donnés les départs à Saint-Germain nous accompagnera pendant la première partie du parcours. Les routes bonnes, à part une vingtaine de kilomètres, nous aident à être aussi nombreux à l'arrivée qu'au départ. Beaucoup de monde à Versailles où a lieu la vérification du plombage des machines et sur la route qui nous ramène à la Porte Maillot où une foule compacte nous attend. Là : fleurs, petit speech, lecture du palmarès, champagne, dislocation. Qu'il fait bon se laver et dormir.

R. BOELL.

L'enseignement des Six Jours

Les Six Jours d'Hiver 1928 resteront longtemps l'un des plus francs succès de la saison sportive d'hiver. Succès populaire d'abord : en effet, nous avons vu, avec un plaisir non dissimulé, l'engouement des foules

pour notre épreuve ; or, il ne faut pas oublier qu'à ce jour deux facteurs importants luttaient contre notre épreuve.

Les Six Jours, succès populaire

D'une part, la foule, le public avait conservé contre la moto une prévention de mauvais aloi et nos épreuves, surtout d'hiver avec nos coureurs crottés comme des barbets et leurs échappements sonores, n'avaient qu'un succès relatif. Déjà, le Paris-Pyrénées-Paris 1927 rencontrait une faveur non discutable : on nous objectait le temps superbe, les contingences. Or, nos Six Jours d'Hiver virent aux étapes, aux contrôles, à l'arrivée surtout, la grande foule endimanchée et non plus seulement de vagues curieux mais de fins connaisseurs et plus particulièrement dans la jeunesse cycliste.

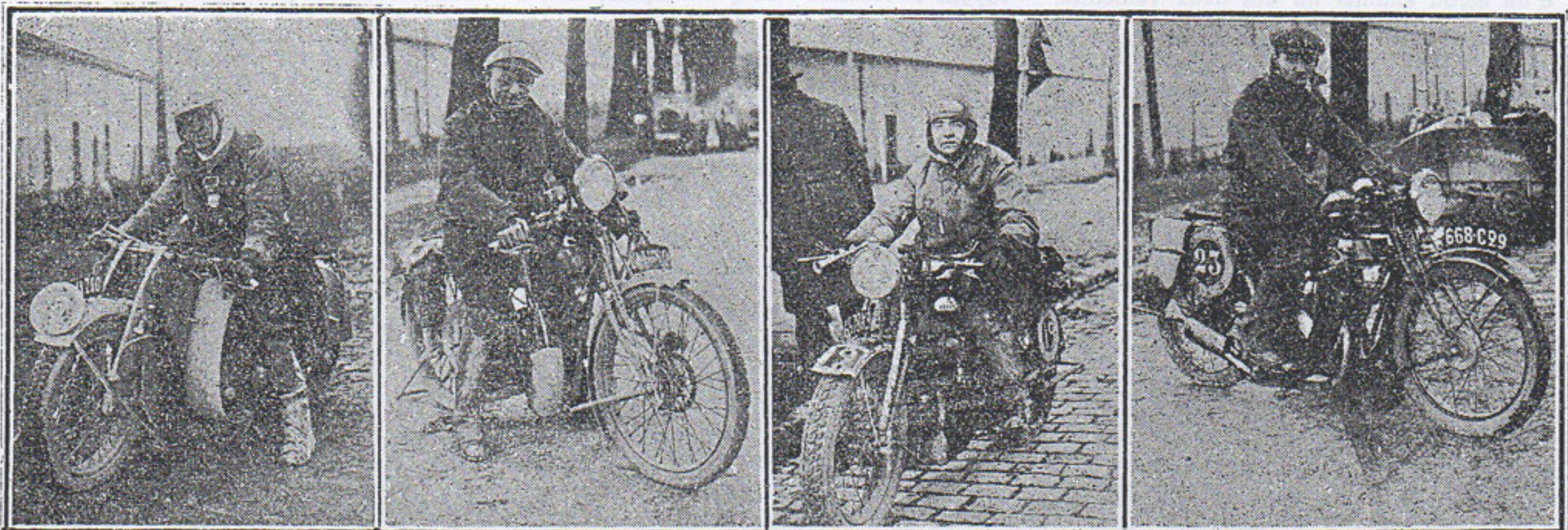
D'autre part, les déchets des années précédentes maintenaient dans l'esprit de tous que la moto était encore loin du stage utilitaire tant souhaité par la clientèle future. Or, malgré les difficultés traditionnelles, 1928 a vu une arrivée triomphale de toutes les marques engagées : peu de déchet, souvent dû d'ailleurs à des à-côtés de règlements.

La moto a prouvé, grâce aux Six Jours d'Hiver 1928, qu'elle pouvait lutter à armes égales avec la voiture. Le succès populaire qui a accompagné cette épreuve est du meilleur présage pour l'année de l'essor motocycliste, pour 1928.

La présence des grandes firmes de motos

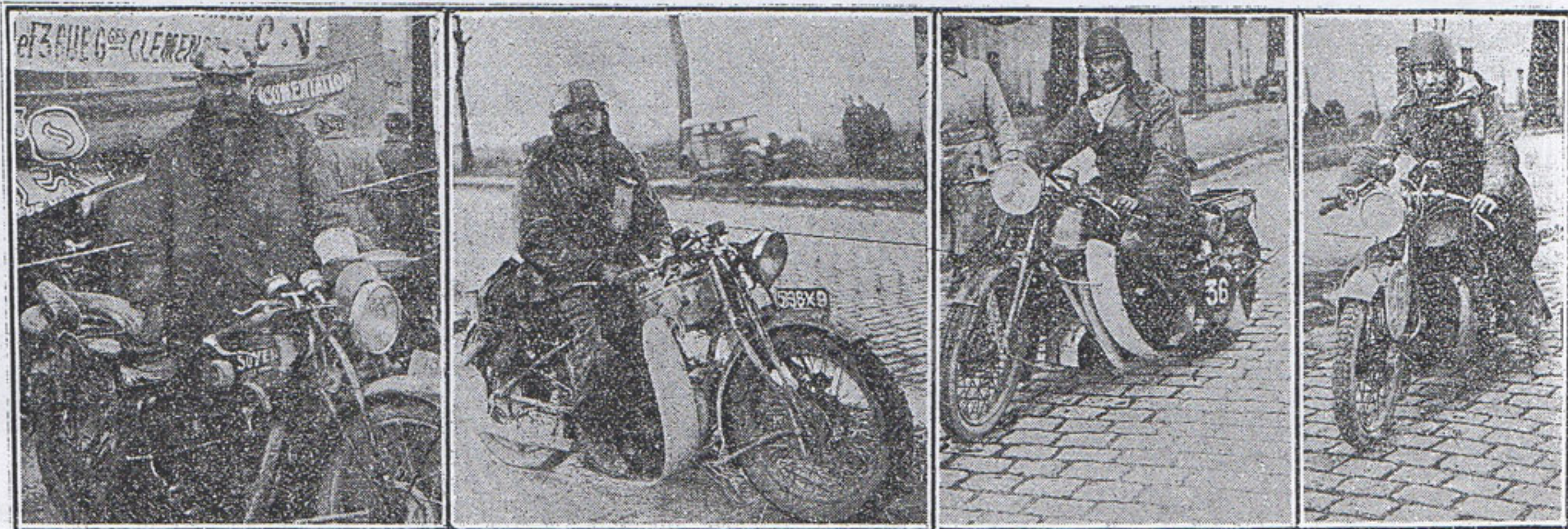
Toutes les maisons de motocyclettes françaises et belges dont le sérieux et la valeur sont indiscutables, ont tenu à être présentes parmi les partants des Six Jours. Le succès a souri à toutes : on nous dira, sans doute, que l'épreuve devait être bien aisée pour que le déchet fut si minime : non pas, car remarquez que le règlement fut exactement le même que l'an dernier ; seul un léger changement nous fit éviter la route nationale 2 qui faillit, l'an dernier, provoquer une révolution parmi les coureurs : avouons que nous aurions dû maintenir ce bout affreux de route cette année, ce qui aurait cadré parfaitement avec notre programme d'évolution de la moto utilitaire et aurait complété Satory ; peut-être certaines firmes eussent été plus aisément départagées ; l'an prochain, nous imposerons certainement cette rude

Ceux qui luttèrent individuellement en 250 cmc.



De gauche à droite : Dubois, sur New-Motorcycle. Batifort, sur Cl. Delage, (bougie Élite, Éclairage Mag'um, Pneus Hutchinson, moyeu Aya.) Hubert, sur Utilia (bougie Élite, carburateur Cozette). Druz, sur Lucifer (Éclairage Maglum, Pneus Hutchinson).

Un quatuor d'individuels en 350 cmc.



De gauche à droite : Bignon, sur Soyer. Court, sur Propulcycle. Labourdette, sur Dollar. Hugues, sur Clément-Gladiator (Éclairage Maglum, Pneus Hutchinson).

épreuve qui a manqué et dont le succès eût été particulier si l'on a égard à la férocité des concurrents entre eux pour la première place.

Certaines maisons, et des plus cotées, n'ont cependant présenté qu'un engin au départ. Est-ce désintéressement de leur part ? Non, mais l'essor imprévu de la moto en 1928 les a un peu prises au dépourvu et elles ont été les premières à regretter le manque d'équipiers pour arracher les coupes désirées.

Parlons d'abord des voitures

Des voitures ? Mais en avons-nous vu beaucoup ? Non certes : chaque année, les Six Jours ont été un échec pour les voitures : n'est-ce pas à croire que le règlement est impossible pour les quatre roues : dans ce cas, des véhicules mixtes tels que Monotrace auraient alors une performance unique à leur actif !

Or, cette année encore, deux voitures seulement ont tenté l'épreuve : deux ! c'est bien peu et c'était très risqué. Or, la maison S. C. A. P. à qui nous faisons remarquer la portée d'un échec toujours possible après de telles antériorités jugea qu'elle se devait de faire mentir cette tradition ; nous devons réussir. Eh ! un incident infime, une tuyauterie qui cassa par suite d'un desserrage intempestif d'un écrou élimina un des deux véhicules.

Guibert fut héroïque mais... Et nous crûmes que Laurençon devrait à son tour céder.

Nos prévisions furent fausses : S. C. A. P. réussit sans difficulté ; nous disons, sans difficulté, car l'an dernier six véhicules, une arrivée ! cette année deux véhicules, une arrivée ! !

Certes, un châssis doit être parfait et solide pour une telle épreuve. Aussi ne sommes-nous pas surpris de l'appréciation chaleureuse de notre confrère *L'Actualité Automobile* sur la valeur de S. C. A. P.

Les vainqueurs en Coupe Bleue

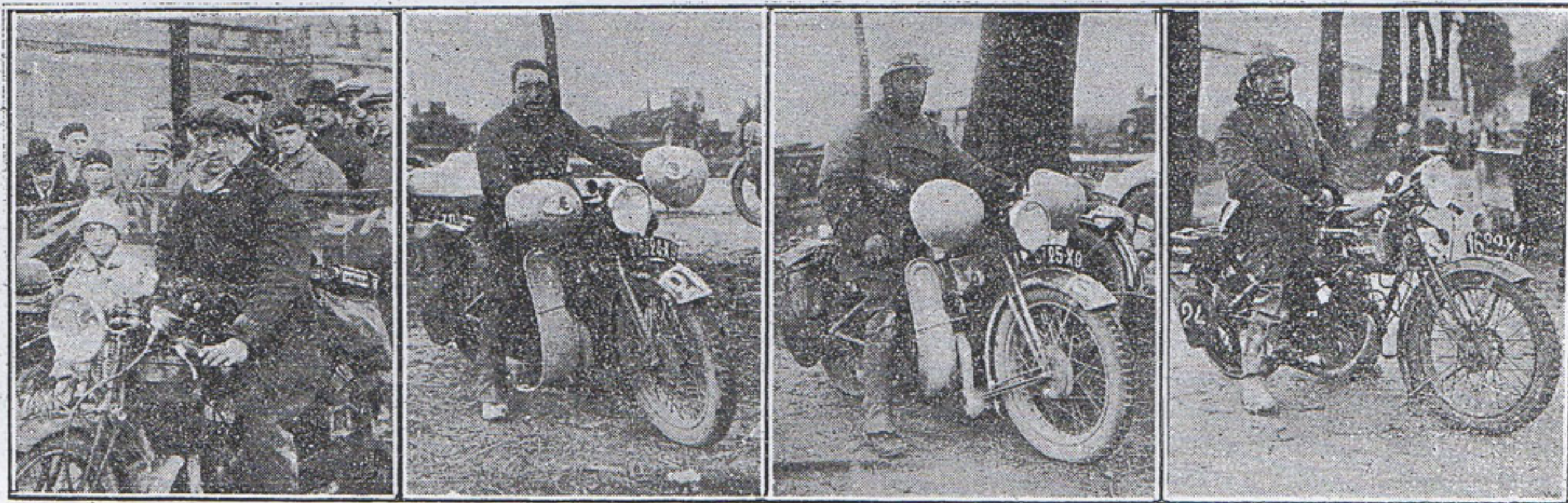
San Sou Pap : on nous a reproché la saison dernière d'avoir un peu écrasé cette marque de lauriers en déclarant que leur entrée en scène avait été merveilleuse : vainqueur partout, San Sou Pap montrait indéniablement que le Motex qu'il équipait pouvait lutter de pair avec les meilleurs moteurs actuels. Quelques lecteurs nous gardaient une certaine rancune d'un tel éloge et, lorsque la saison 1928 s'est ouverte, nous avons souhaité revoir San Sou Pap au ban d'essai des Six Jours d'Hiver ; notre vœu s'est réalisé, car San Sou Pap s'est présenté avec cinq machines au départ : était-ce pour être certain de décrocher une victoire plus sûre ? On peut l'admettre, car c'est très humain ; mais voyons le résultat : cinq au départ, cinq à

l'arrivée. Or, regardez les autres équipes, comparez et... concluez. Pas un ennui, pas un incident, les San Sou Pap ont tellement été merveilleuses que l'on était tenté, devant une pareille régularité de croire à leur non-participation en course : la Coupe Bleue 1928 est certainement la meilleure référence pour l'acheteur qui s'éveille avec les beaux jours,

Les triomphateurs de la Coupe Rouge

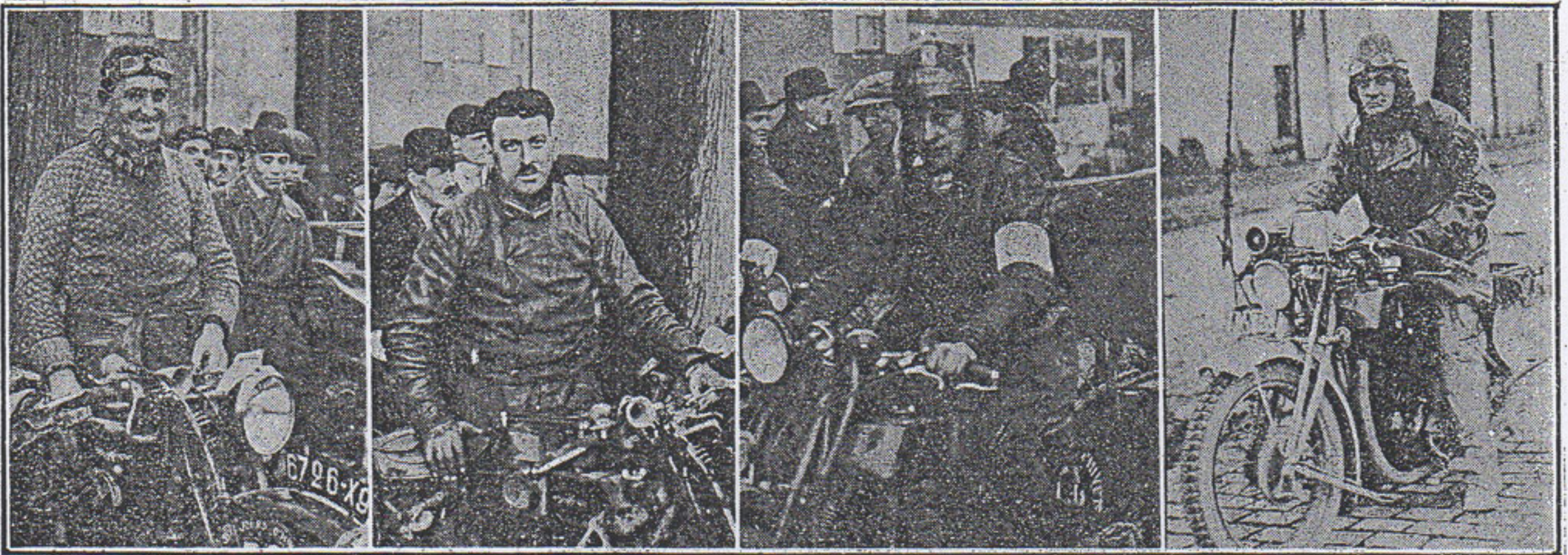
Nous avons été heureux de la victoire de Gillet-Herstal. Pourquoi ? Mais tout simplement parce que la Gillet-Herstal est la véritable machine de tourisme complet, par tous les temps : la Sibérie, le Tour du Monde, Satory, il semblait qu'après cela il n'y avait plus rien à demander : Mais c'est trop présumer. Le bloc-moteur fait en ce moment une offensive violente et il était tout naturel que Sexé, Andrieu et Dumoulin tentassent l'expérience d'un Six Jours : avouons, en toute franchise, que dès que nous avons connu l'engagement de Gillet-Herstal, nous avons été certain de sa victoire malgré l'héroïque et féroce lutte d'adversaires qui n'ont pas désarmé à la dernière minute. La valeur de cette moto, croyons-nous, réside précisément dans sa conception utilitaire et qui adjoint aussi des qualités de vitesse et de coquetterie. Nous ne croyons d'ailleurs nullement offusquer nos hardis globe-trotters

Les 250 cmc. en imposèrent par leur nombre.



De gauche à droite : Flahaut, sur Austral (moteur L. M. P., pneus Hutchinson, moyeu Aya.) Lézin sur Gnome-Rhône, (carburateur Cozette, pneus Hutchinson. Éclairage Maglum). Bourgoin sur Gnome-Rhône (carburateur Cozette, Éclairage Maglum, Pneus Hutchinson). Cornélis, sur Rochester (bougie Carpentier, moyeu Aya).

Les méchantes 500 cmc. très modernes.



De gauche à droite : Bernard sur Gnome-Rhône culbuteurs (type Pic du Midi), (carburateur Cozette, Pneus Hutchinson, moyeu Aya); Berrenger, sur Gnome-Rhône (type sport Paris-Pyrénées), (bougie Elite, carburateur Cozette, moyeu Aya.) Biribi, sur Saroléa; (c'est le même type qui battit les records). Dumoulin, sur nouvelle Gillet-Herstal 500 cmc. type à culbuteurs.

en déclarant que même montées par d'autres qu'eux, Gillet-Herstal eût été à la victoire quand même : c'est presque obligatoire.

En petites Cylindrées

Deux clans bien distincts : les équipes pour la Coupe d'une part, et qui sont rapidement disséquées, les individuels d'autre part dont le nombre restera compact presque jusqu'à l'arrivée.

Rochester a mis en ligne une 175 et une 250 cmc., qui vont lutter pour la Coupe bleue. Quelques kilos seulement de moins et San Sou Pap eut trouvé encore aux Six Jours d'Hiver le rude adversaire de toute la saison 1927. Rochester a marché aussi bien qu'il était possible, confirmant notre appréciation antérieure et sa victoire va attirer l'attention de beaucoup sur cette marque. Royal Moto vint tout à fait en dernière heure à la Coupe : un amateur Gergaud fut sacré professionnel pour constituer l'équipe : nous ne diminuerons pas la valeur de Gergaud en disant qu'il a réussi sa première course, grâce à la régularité et à la solidité de sa Royale Moto : il

est dommage qu'une pénalisation minime ait disloqué l'équipe pour la Coupe : Gergaud fut merveilleux.

New Motorcycle fit un effort considérable pour prouver la valeur des motos carrossées. Il y a réussi : sans doute, en équipe, la malchance s'est acharnée sur Daniel et nous aurions eu plaisir à voir les deux New-Motorcycle ensemble à Maillot. Cependant, il ne faut pas oublier que la Maison est à l'avant du progrès et que sa conception de la moto carrossée sera suivie par une foule énorme de curieux et de futurs acquéreurs ; il est rageant que pour 1 point, Dubois n'ait pu parfaire une remarquable course, et nous reverrons la marque qui nous ménage des surprises.

Lucifer vient aux Six Jours également à l'improviste ; Druz est de cran et la superbe petite « cadre en berceau » moteur M.A.G. de chez Mestre et Blatgé fut remarquable également : elle méritera, il nous semble, une étude plus approfondie.

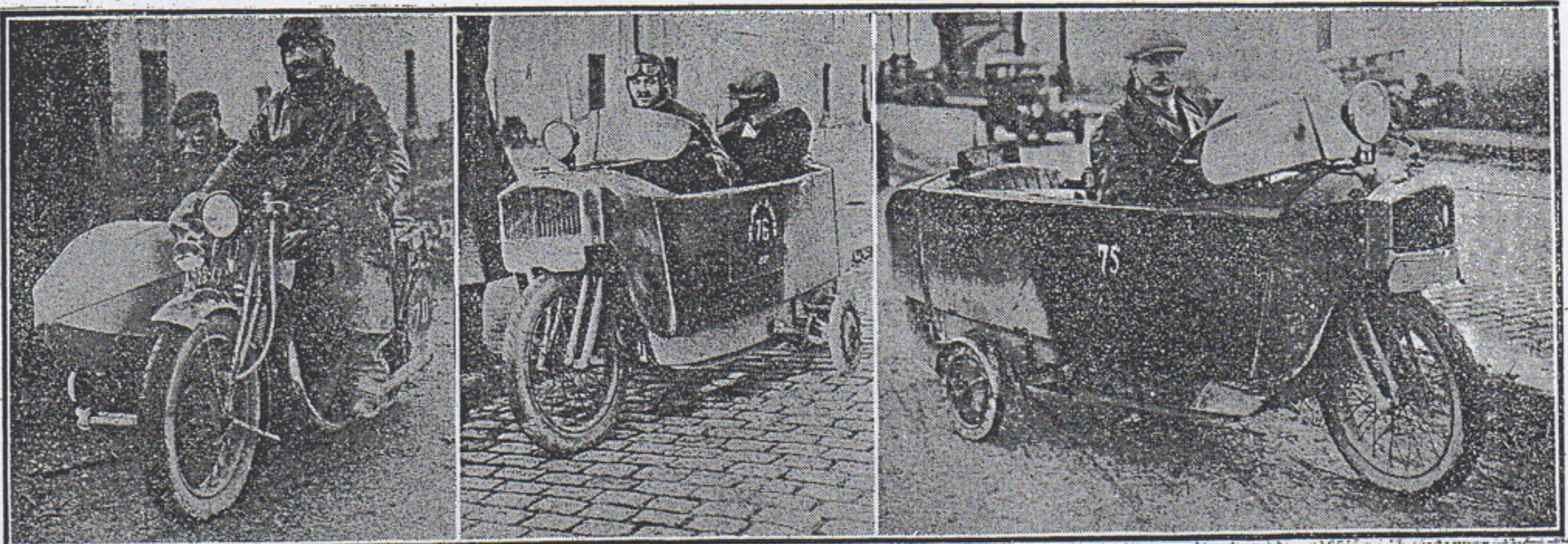
Austral mourrait d'envie d'arracher la Coupe bleue : hélas ! un de ses coureurs ne put venir au pesage : Flahaut dut se contenter

de la victoire en individuel : son moteur L.M.P. était particulièrement régulier : la marque à continuer ainsi pourrait occasionner des surprises aux meilleurs en 1928.

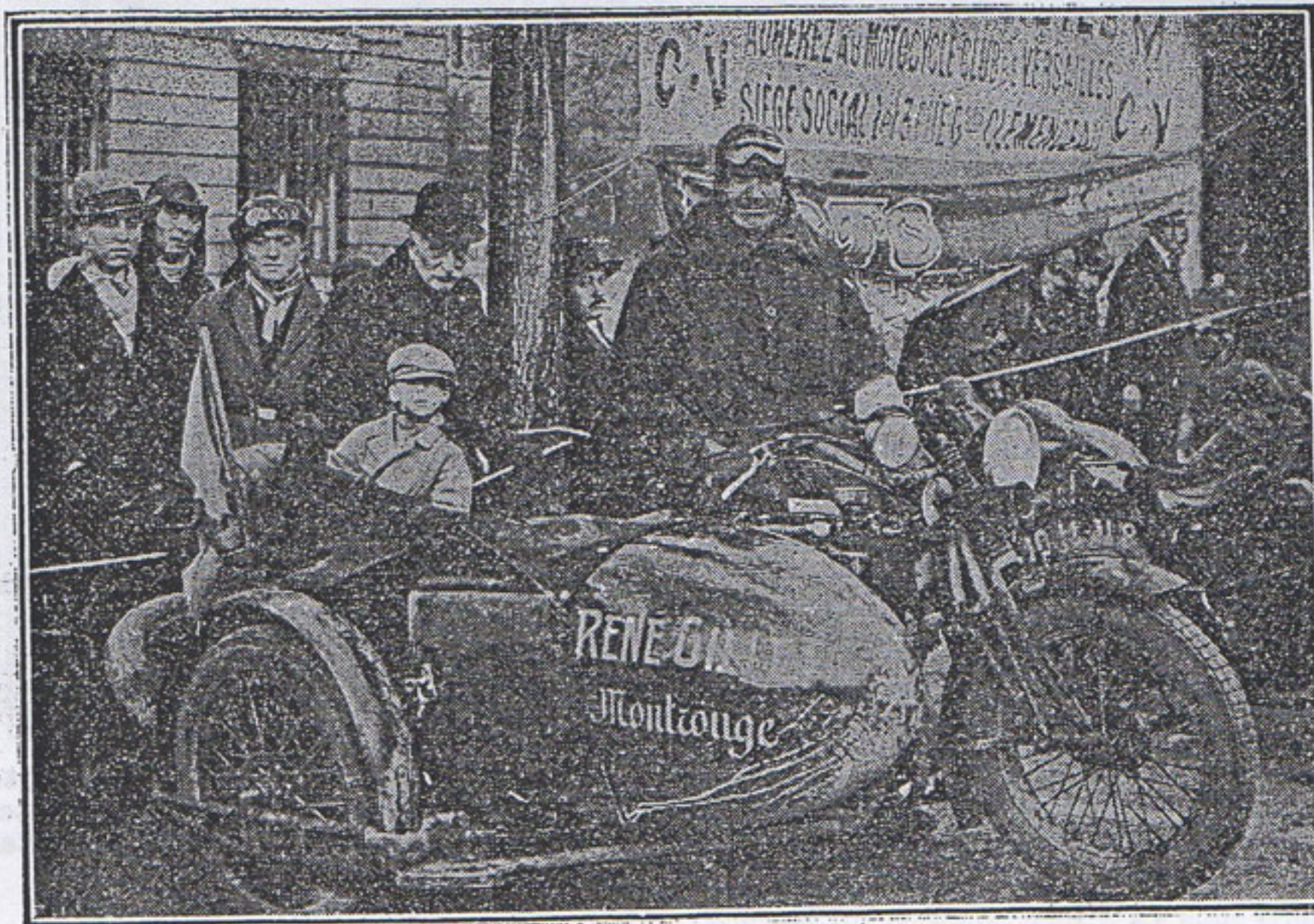
Aux meilleurs ? oui, et dans ceux-là nous citerons l'équipe classique Bourgoïn-Lézin qui mena à la victoire les 250 Gnome-Rhône dont l'apparition en course fut curieusement suivie. On nous dit des confidences sur ces nouvelles 250 cmc., dont les essais actuels à Montlhéry donneraient pour la série, un remarquable 93 effectif avec graissage par déchets d'huile. Certes, Gnome-Rhône ne put aspirer à la Coupe, handicapé par son poids : mais n'est-ce pas, au contraire, une raison supérieure et le règlement n'inspirerait-il pas à ce sujet une modification ? Il faudra y songer. Machines lourdes, bonne stabilité... or, pour l'usager ?

Utilia et Claude Delage vinrent clore en Coupe bleue la bagarre. On nous a dit que c'était osé pour de si gentilles mécaniques, d'entreprendre une telle randonnée que les Six Jours : nous avons, un moment, pensé à une telle hérésie, et le résultat vint infirmer notre idée : non seulement Utilia et Claude

Deux Coupes bien méritées, car difficiles à enlever.



De gauche à droite : Delaunay sur sidecar Saroléa 600 cmc. (Belgian sidecars). L'équipe de Monotrace : Beltramolli et Roten qui furent la grosse curiosité des Six Jours d'Hiver).



Hamberger sur l'officiel sidecar René Gillet type Armée Française, qui suivit la course entière comme contrôleur de route sans connaître le moindre accident ni le moindre retard. (carrosserie L. V.)

Delage sont au poteau, mais sont *ex-aequo*, vainqueurs, sans pénalisation : regrettons donc vivement de ne les avoir pas vues en équipe de Coupe : le succès leur était assuré : poids et régularité s'accordaient merveilleusement pour cela.

Les grosses Cylindrées

On eut certainement préféré, chez Gnome et Rhône, un règlement tout autre que celui du poids : il est évident qu'à ce point de vue, la firme jouait sans atouts, car les directives Gnome sont vers les réalisations de vitesse, mais avec stabilité et solidité : le poids léger est assez peu conciliable avec une grande sécurité. L'équipe Gnome-Rhône était méchante et toujours éblouissante pour les spectateurs, il ne faisait aucun doute que la Coupe eut dû lui être attribuée, mais le règlement (il est tel qu'il est) était formel et les 40 kilos de « sécurité » et des remarquables « conducteurs » ne permirent pas, malgré une démonstration certainement la plus belle, de mieux accorder. Gnome-Rhône se console de cela, car il sait que sa victoire individuelle a frappé l'imagination à un point très élevé.

Saroléa également fait siennes les remarques de son adversaire sur le poids et son succès en individuel eut pu, sans un léger incident, se transformer en une lutte farouche pour la Coupe Rouge : nous croyons que l'intérêt de l'épreuve y gagnerait en modifiant l'an prochain quelques détails : car l'effort de Saroléa nous a prouvé que la Marque était toujours dans les meilleures.

En sidecar, Saroléa s'est royalement vengé du règlement et a décroché la Coupe avec toute l'aisance à laquelle on s'attendait.

New Motorcycle vainquit en grosses cylindrées et ceci vint compléter brillamment l'assertion que nous fîmes à ce sujet en petites cylindrées. Debaisieux est un as, cependant il lui faut une machine parfaite et nous sommes heureux de sa victoire, parce qu'elle a prouvé, sans discussions oiseuses, que la critique sur la moto carrossée était vaine et que son avenir était certain.

Terrot vint seul, nous en avons dit les motifs : c'est dommage, car la marque de Dijon avait toute les chances de s'attribuer la Coupe Rouge ; et puis, Terrot eut pu être l'arbitre entre les différentes équipes, ce qui aurait été loin de nous déplaire. Certainement, il faut du cran pour affronter la lutte, seul, contre des équipes triples ; ce qui est réellement merveilleux, c'est que cet isole-

ment se traduise par une brillante victoire et Terrot a fait mentir le vers célèbre :

« Que voulez-vous qu'il fit contre trois ? »
« Qu'il vainquit » a répondu Terrot : c'est crâne, et cependant, nous regrettons de ne l'avoir pas vu en équipe.

Soyer eut dû arracher la Coupe : entre lui et le vainqueur, il y avait si peu d'écart de poids que nous entrevîmes avec joie un succès certain de la firme.

Hélas ! Guyot fut éliminé pour un incident en marge de toute mécanique et Soyer ne put mieux que prouver que nos appréciations sur la valeur de la nouvelle « venue » étaient réelles : sa 350 cmc. sera une des révélations de 1928.

Dollar eut une malchance infernale : on se rappelle l'accident stupide de Clech et l'élimination de Dollar de la Coupe. Il est vraiment rageant pour M. Delachenal de n'avoir pu lutter en équipe jusqu'au bout,

parce qu'il plait à nos Ponts et Chaussées d'être nonchalants. Labourdette a par contre vengé brillamment Clech en passant le poteau en vainqueur.

Propulcycle reste, au milieu de toute cette floraison, la marque dont la faveur insensiblement accrue, gagne un terrain ferme sur le marché.

Nous verrions avec plaisir Propulcycle accepter plus souvent la compétition, car la victoire semble devoir lui sourire bien souvent : mécanique très agréable.

La 350 cmc. « Propulcycle », pilotée par Ivan Court, n'avait encourue aucune pénalisation après sa 4^e étape des Six Jours d'Hiver. Retardée près de deux heures à quelques kilomètres du départ de la 5^e étape par une série de malencontreuses crevaisons, elle combla presque totalement ce terrible handicap et ne fut pénalisée que de 6 points au contrôle d'Orléans. Voilà qui en dit long sur les qualités de la nouvelle Propulcycle équipée du fameux moteur Zurcher cultivateurs !

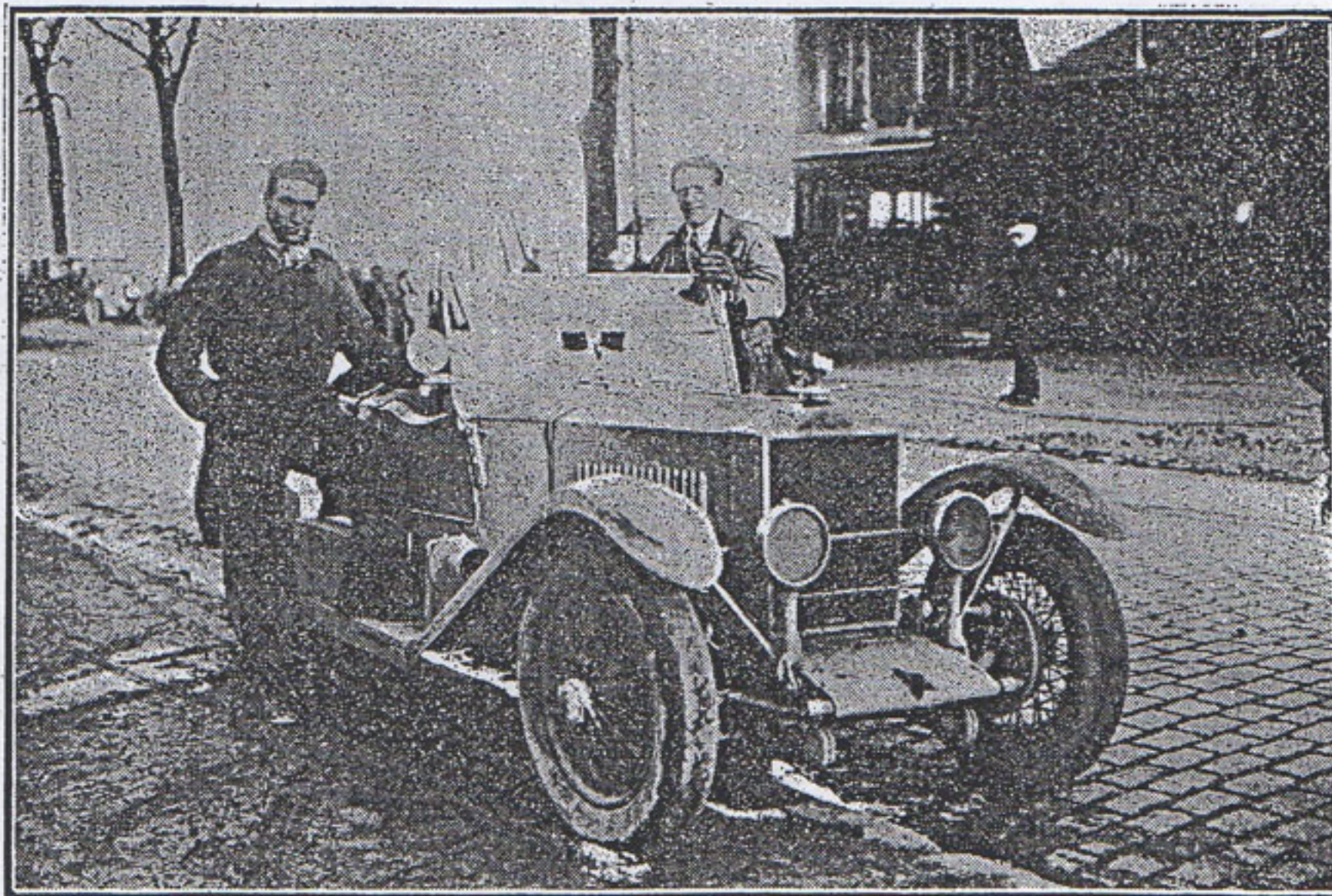
Ce serait assez maladroit d'omettre de mentionner une marque qui, sans bruit, continue sa propagande avec un succès justifié : Clément Gladiator est venu aux Six Jours sans bruit, a participé à l'épreuve simplement, et a vaincu avec modestie : nous arrivons à croire que la firme s'impose dans l'esprit de tous : partout elle est victorieuse, jamais d'ennuis mécaniques, une ligne harmonieuse, une régularité de chronomètre : que faut-il de plus pour l'usager ? Avant d'acheter un engin, les jeunes auront gros intérêt à faire un essai de la Clément Gladiator qui pourrait bien leur causer une agréable surprise.

Au Bol d'Or 1927, les trois Clément Gladiator au départ sont à l'arrivée.

Ensuite au circuit des Routes Pavées, deux de ces mêmes machines prennent le départ toujours en catégorie 350 cmc. et sont toutes deux classées à l'arrivée.

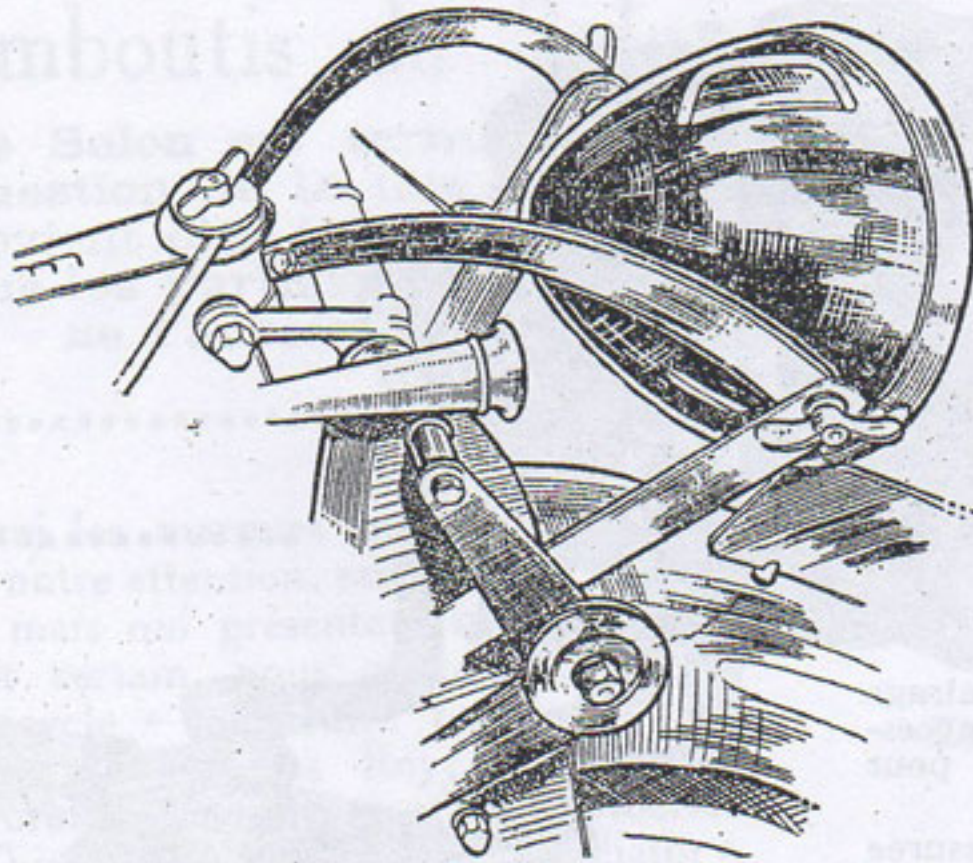
Et c'est l'une de ces machines déjà deux fois triomphatrices dont un amateur, M. Huguet vint prendre possession deux ou trois jours avant le départ des Six Jours qui se classe 1^{er} *ex-aequo* remportant ainsi la plus haute récompense, c'est-à-dire la médaille d'or, démontrant une fois de plus les qualités de vitesse et de résistance des machines Clément Gladiator.

Et pour finir, notons encore une fois l'expérience définitivement concluante de Monotrace. On a dit, redit, médit de ces engins qui heurtent quelques routines visuelles. L'armée, à Satory, a, au contraire, tourné son intérêt vers cette remarquable conception : Les Six Jours d'Hiver sont venus confirmer la valeur du Monotrace qui brillamment et sans une ombre réussit, la première fois qu'il s'engage, une prouesse



Laurençon sur S. C. A. P. 1500 cmc. fit mentir l'axiome qui déclare les Six Jours d'Hiver inabornables aux voitures (bougie Élite).

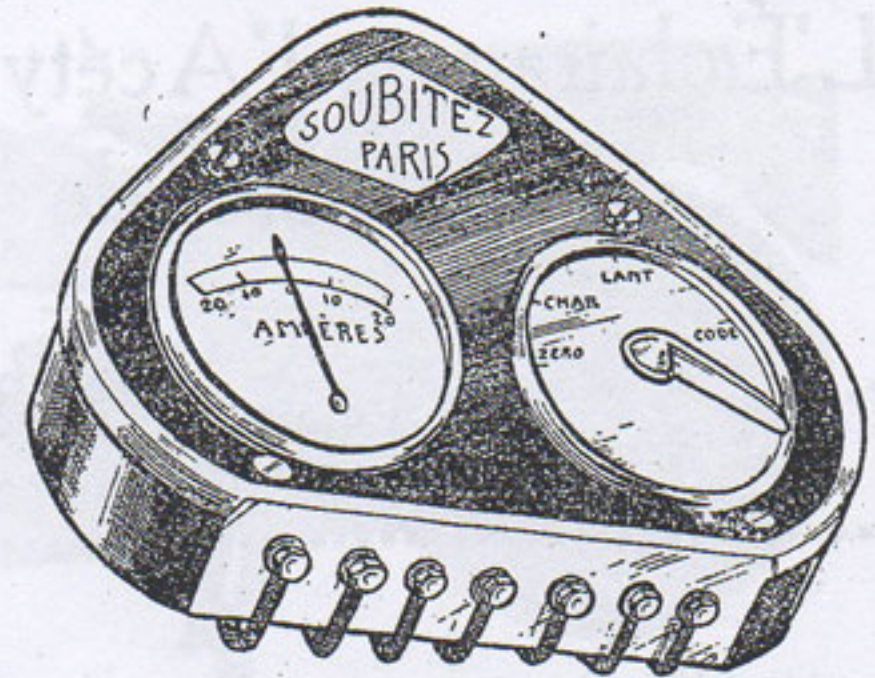
Quelques croquis des machines des Sixdaymen



Le montage du Maglum sur la New-Motorcycle.

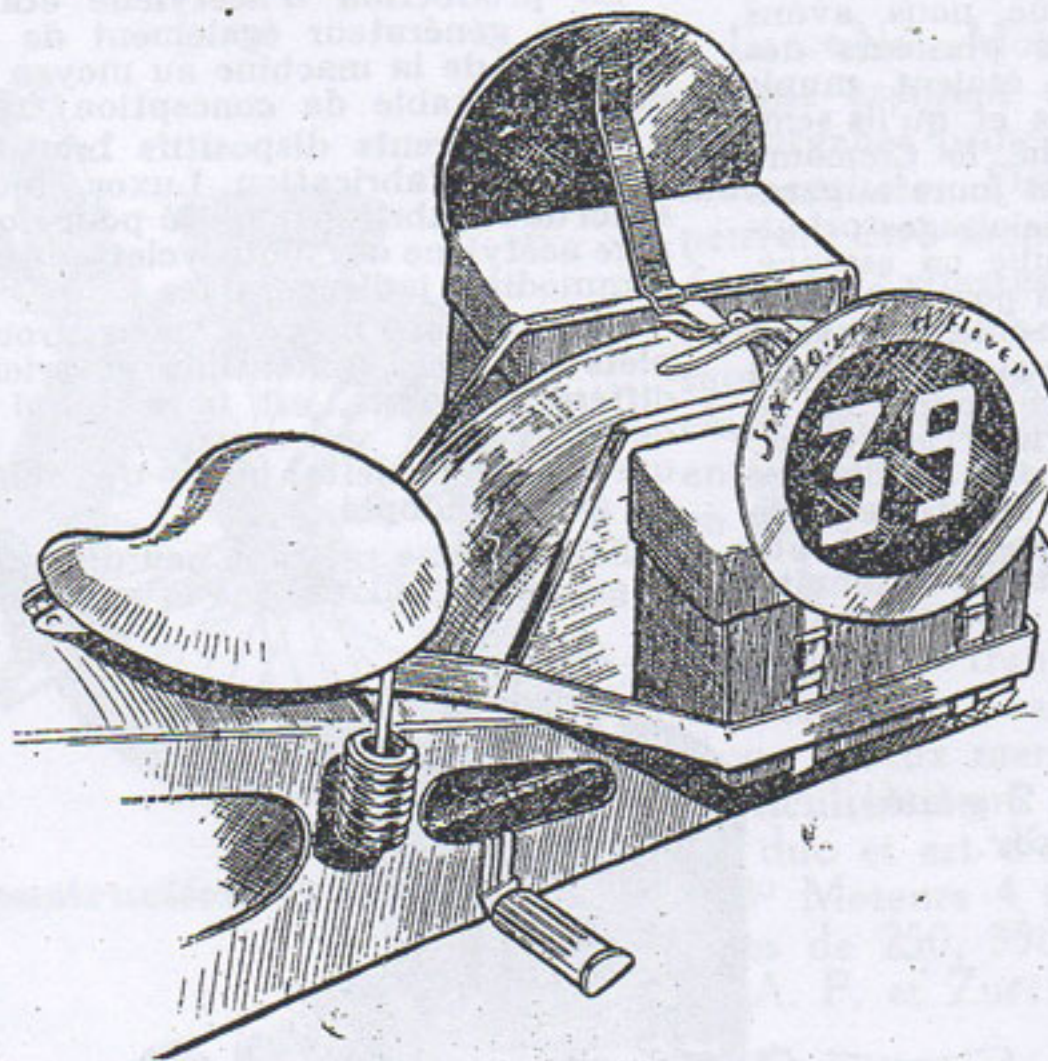
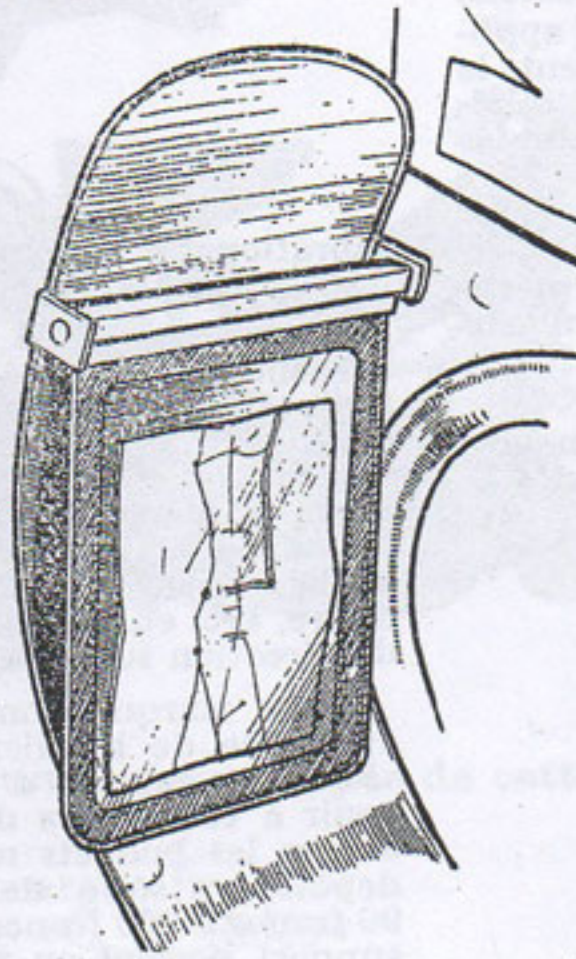


Après mille aventures, Alfred est tenté par la moto : en bronze clair et ciselé, il se juchait fier, sur la plaque de police de plusieurs motos.



L'éclairage Soubitez est net et élégant.

Un porte carte pratique, mais pas encore dans le commerce.



Les 2 valises d'une New-Motorcycle : rectangulaires, de grandes dimensions, bien arrimées, elles furent d'une aide efficace.

désespérante pour les voitures, ardue pour les motos.

compris toute l'importance du problème de l'éclairage acétylène ou électrique sur la

motocyclette. Nous y reviendrons dans notre prochain numéro...

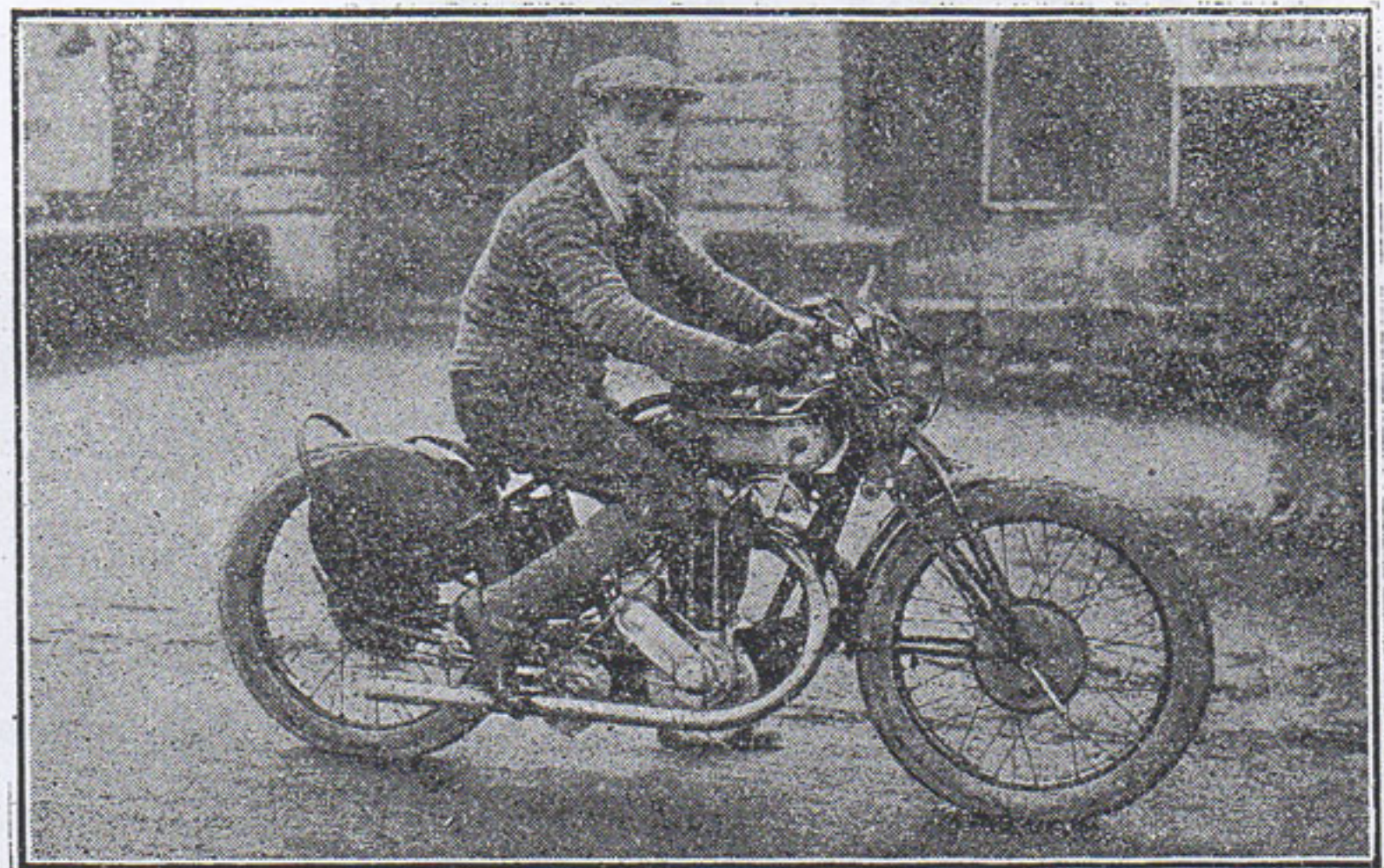
N'oublions pas les accessoires

Parler toujours des machines, c'est bien ; sembler ignorer ceux qui sont pour une grande part dans le succès de nos as, les reléguer au rang de parents pauvres est maladroît : les « accessoires » ont tous droit aux félicitations.

L'huile de nos as est pourtant l'un des piliers de la victoire et nous nous en voudrions de ne pas signaler que beaucoup de concurrents avaient graissé à la Spido : nous-mêmes avons voulu essayer cette huile que, nous pouvons l'avouer, nous n'avions pas eu encore l'occasion d'essayer : et dimanche passé, nous avons en pure vitesse, réussi aisément sur la route d'Orléans, le maximum de notre machine : nous comprenons l'engouement des coureurs pour Spido.

La totalité des équipes Dollar, Royal-Moto, San Sou Pap, Clément Gladiator, New-Motorcycle, Monotrace, Rochester, Terrot, Utilia avaient pris la Kervoline. Toutes ces Marques furent à l'arrivée sans avoir connu le moindre ennui de graissage. Voici encore une huile qui s'impose de préférence à toutes sortes de marques, puisque Kervoline a osé affronter la plus dure épreuve, celle de l'hiver et peut ajouter à son Palmarès un nouveau fleuron, sans une ombre, si légère soit-elle.

Les Six Jours sont un véritable banc d'essais pour les machines, ainsi que pour nombre d'accessoires. Les constructeurs ont



A la course du Boulevard Michelet (M. C. de Marseille), Jouvent sur sidecar Monet et Goyon donne la victoire au M. C. de Carpentras.

L'Éclairage à l'Acétylène a encore de beaux jours

L'Eclairage Luxor

Un accident d'imprimerie nous a contraints à supprimer dans notre dernier compte rendu de l'éclairage sur les motos notre appréciation sur les éclairages acétylènes Luxor. Nous nous en voudrions de ne pas reprendre cette question, d'autant que nous avons remarqué, avec terreur, que plusieurs des concurrents des Six Jours étaient munis d'éclairage acétylènes atroces et qu'ils semblaient n'avoir pas remarqué le Concours d'Eclairage de *Moto Revue*, 8 jours auparavant. Il faut en finir de ces éclairages primitifs : lampions, lampes à huile ou essence, générateurs de vélos : et voilà pourquoi nous voudrions que ceux qui reculent devant l'achat d'un équipement électrique aient au moins pour les autres, sinon pour eux, la correction d'un éclairage sérieux acétylène.

Luxor a présenté, au concours d'éclairage de *Moto Revue*, un appareil strictement de série, muni d'un nouveau dispositif breveté d'allumage, qui permet de passer automati-

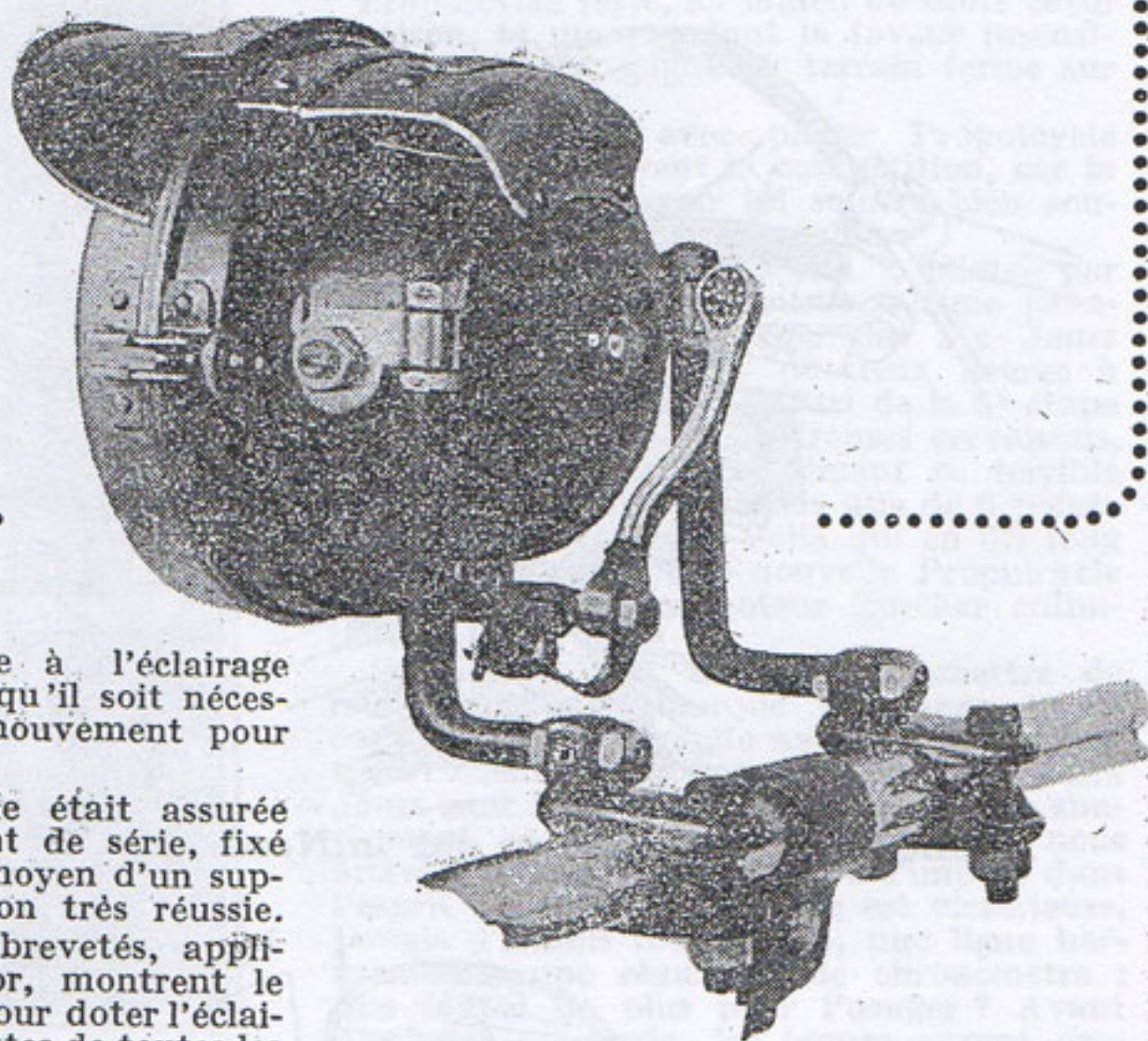
quement de l'éclairage code à l'éclairage route, et inversement, sans qu'il soit nécessaire de faire un brusque mouvement pour passer de l'un à l'autre.

La production d'acétylène était assurée par un générateur également de série, fixé au cadre de la machine au moyen d'un support orientable de conception très réussie.

Les différents dispositifs brevetés, appliqués à la fabrication Luxor, montrent le souci de ce fabricant réputé pour doter l'éclairage acétylène des motocyclettes de toutes les commodités indispensables.

Son support breveté, pour groupes complets ou faces, extensible et orientable en différents points, est le seul qui permette de fixer tous ses appareils sur n'importe quelle motocyclette, quelle que soit la forme du guidon adopté.

Son système rattrape peu de perte, malgré la grande trépidation de la machine, évite la



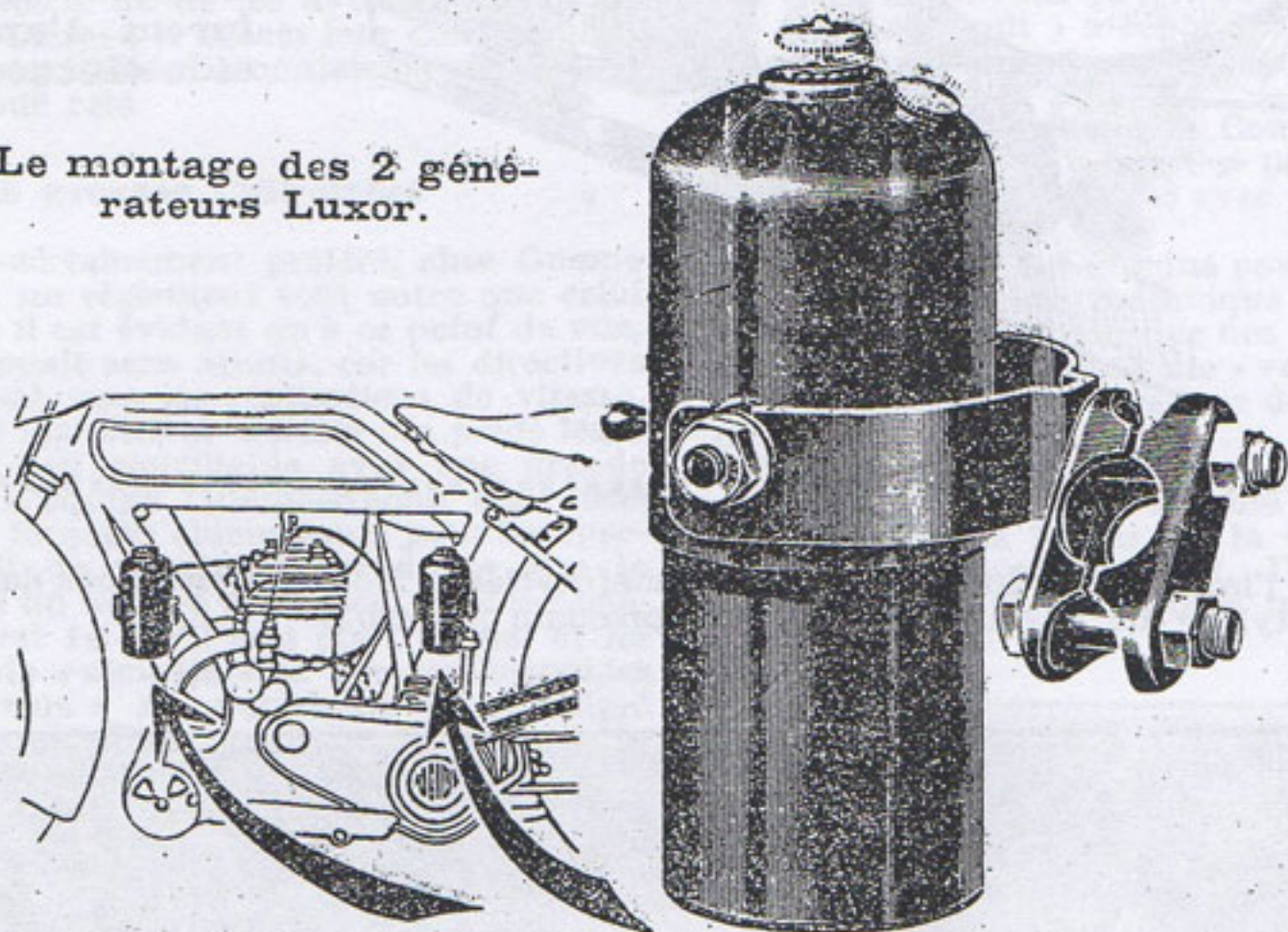
vibration de cette pièce ; il suffit pour cela de bloquer les 2 boutons.

Pour respecter la ligne de la motocyclette actuelle et ne pas gêner la manœuvre, par le motocycliste, des différentes commandes fixées sur le guidon, Luxor a imaginé une attache orientable pour ses générateurs, de façon à pouvoir fixer ceux-ci soit au tube avant ou arrière de la machine, ou même au besoin sur le guidon si le motocycliste le désire, ceci en raison de l'application du frein de direction sur les engins actuels.

Cette marque, dont la fabrication est très appréciée de la clientèle motocycliste, possède une gamme d'appareils pouvant convenir à tout genre de machine et accessible à tous les budgets même les plus modestes, depuis sa série de groupes complets de 90 francs à 260 francs, ses faces montées avec support normal ou pour fourches à parallélogramme, etc. Tous les appareils de cette marque peuvent fonctionner indistinctement avec générateur ou bouteille d'acétylène dissous, au choix de l'intéressé.

Nous croyons faire plaisir à nos lecteurs en donnant la reproduction exacte des appareils ayant pris part au concours ; tous les autres modèles de projecteurs Luxor peuvent être munis également du nouveau dispositif d'allumage, le débit des becs n'est que de 9 litres pour la veilleuse, et 15 litres pour l'éclairage route. Dans ce cas, il faut avoir assez d'activité pour en faire la demande à la maison Traizet ; de notre part, une réponse immédiate sera faite à chacun.

Le montage des 2 générateurs Luxor.



Coups de Griffes

Sans commentaires

Nous lisons dans *La Rumeur* sous la signature de notre confrère A. Wimillé :

Ce vieux Ford...

Pauvre homme... chère vieille chose, mais c'est effrayant ! Comment votre cerveau est-il à ce point... ralenti, que vous ayez pu penser à un succès en nous envoyant vos nouveaux modèles ?

Et à ce prix ?

Pas possible ! C'est une gageure, une fantaisie — dans le goût américain.

L'ancienne Ford, le modèle T, ressemblait à une araignée disgracieuse, haute sur pattes. La nouvelle, le modèle A, est un crapaud monstrueux.

Non, vrai, c'est une rigolade

Chez nous, nous avons la 11 chevaux Renault, très mécanique, très durable, d'une belle pureté de lignes. Elle vaut 27.000 francs.

Nous possédons la 10 CV Citroën, la jolie B 14, dont l'éloge n'est plus à faire : 25.000 fr.

Toutes deux en confortable conduite intérieure.

Et voici qu'arrive la Ford, avec son énorme capot, sa vaste carrosserie-camion, bien vernie, confortablement rembourrée et garnie, soit, mais sans lignes, « mastoc », à (tenez-vous bien !) 31.700 francs.

On croit rêver.

Les Renault, les Citroën sont d'élégantes et fines Parisiennes, racées.

La nouvelle Ford est une grosse matrone allemande.

Choisissez !

— C'est choisi !

A. W.

L'encombrement est inutile...

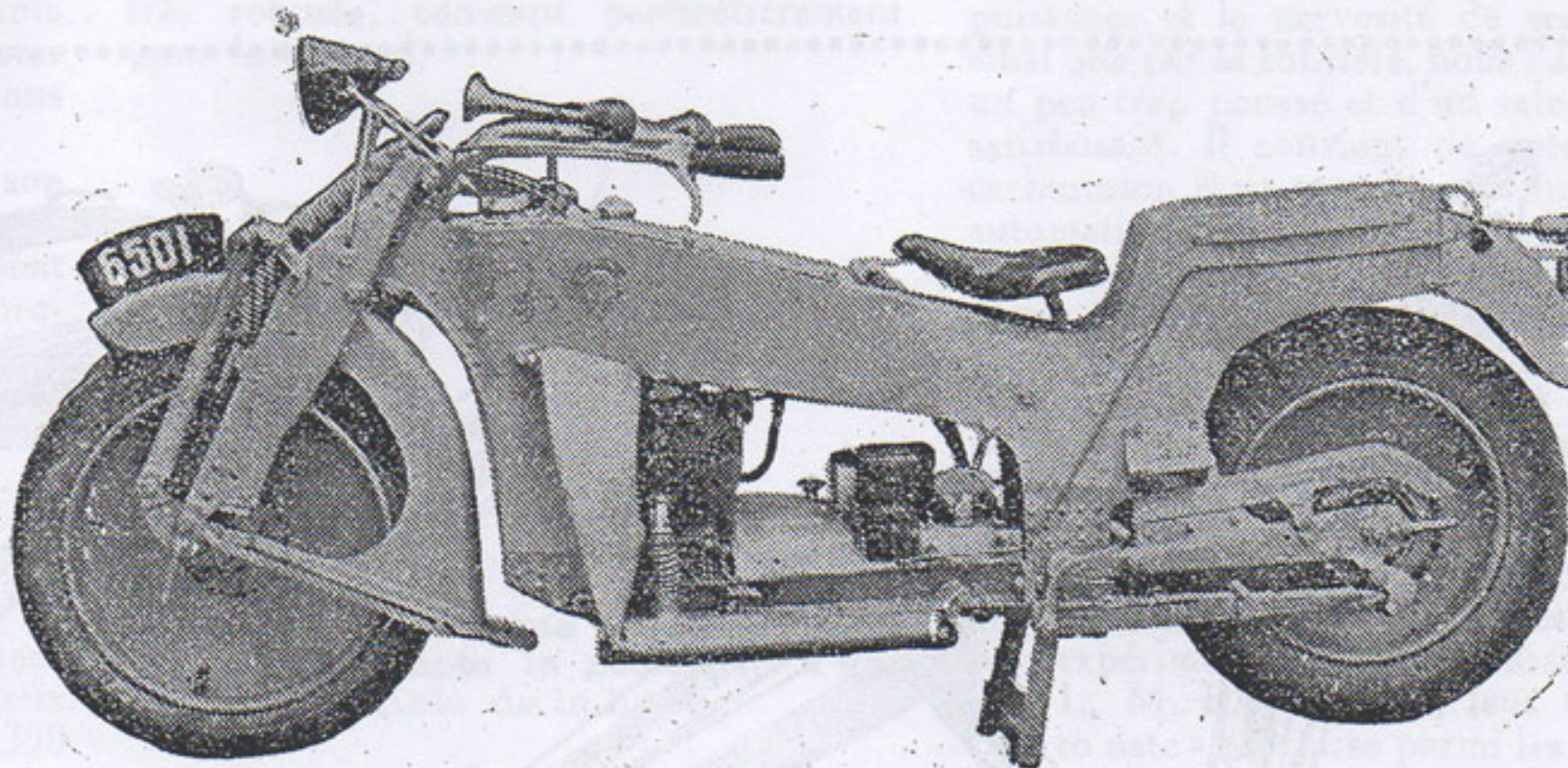
Le concours d'éclairage a produit une avalanche de lettres de nos lecteurs qui nous demandent par centaines l'adresse de tel ou tel constructeur d'éclairage ayant participé au Concours. Nous avons dû établir la liste des adresses de ces fabricants dans notre numéro 255, page 84 ; en conséquence, pour éviter un encombrement absolument inutile, nous invitons nos amis à ne plus nous inonder de telles demandes mais à feuilleter le numéro en question. Ce qui sera mieux, ce sera en s'adressant aux maisons d'éclairage de nous mentionner : car en venant de la part de *Moto Revue*, la réponse sera immédiate et aimable.

Car tous les fabricants nous l'ont promis.

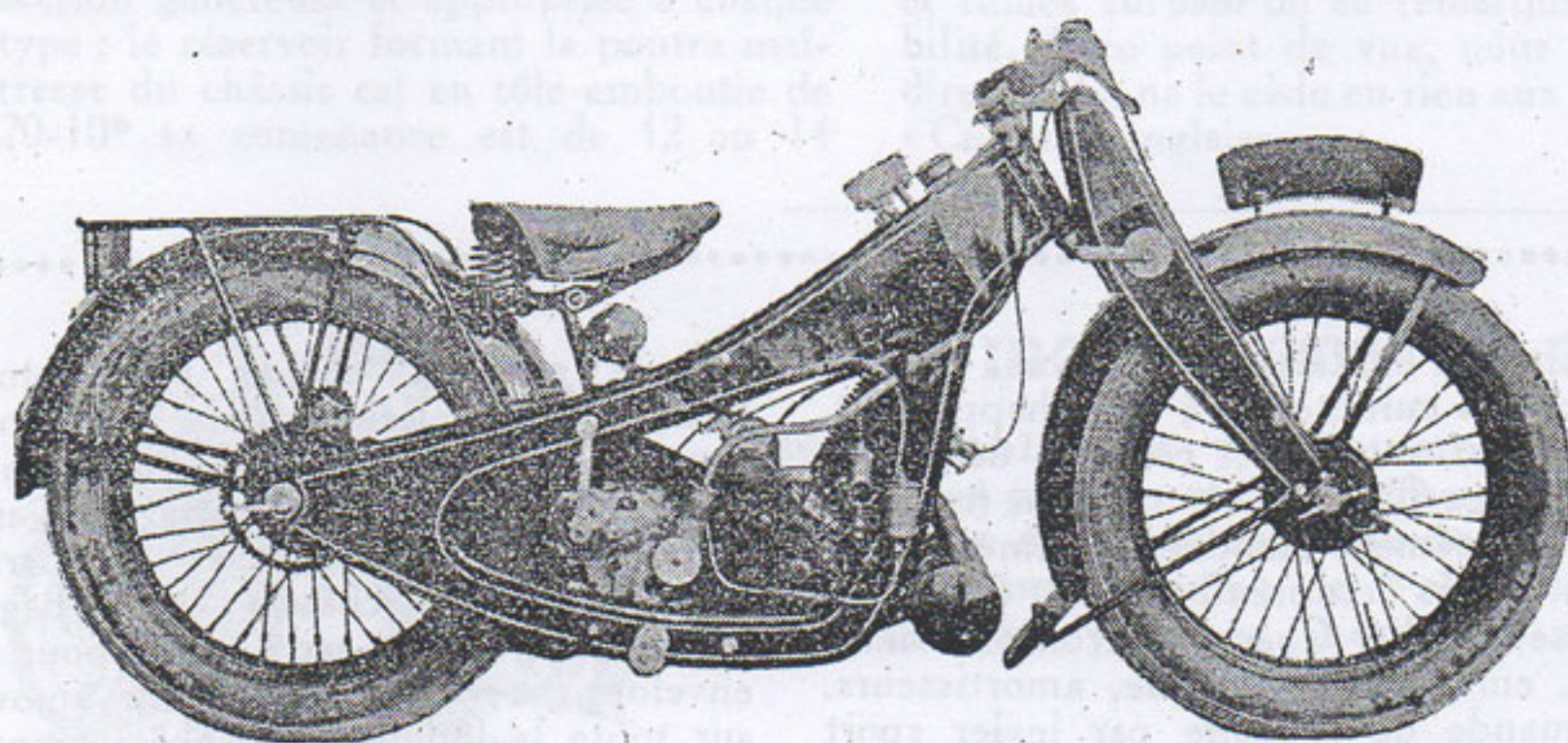
Les cadres-châssis emboutis du Salon

Le Salon est terminé et la question de la tôle emboutie devient plus à l'ordre du jour que les partisans eux-mêmes ne l'auraient espéré.

Parmi les marques qui, au Salon, ont attiré notre attention, sans être de premier plan, mais qui présentent néanmoins un intérêt certain, nous citerons la « New Motorcycle » construite par les « Etablissements Georges Roy, à Orléans », la « Durandal » du constructeur « Ulberich de Dijon », le « Clément Gladiator »,

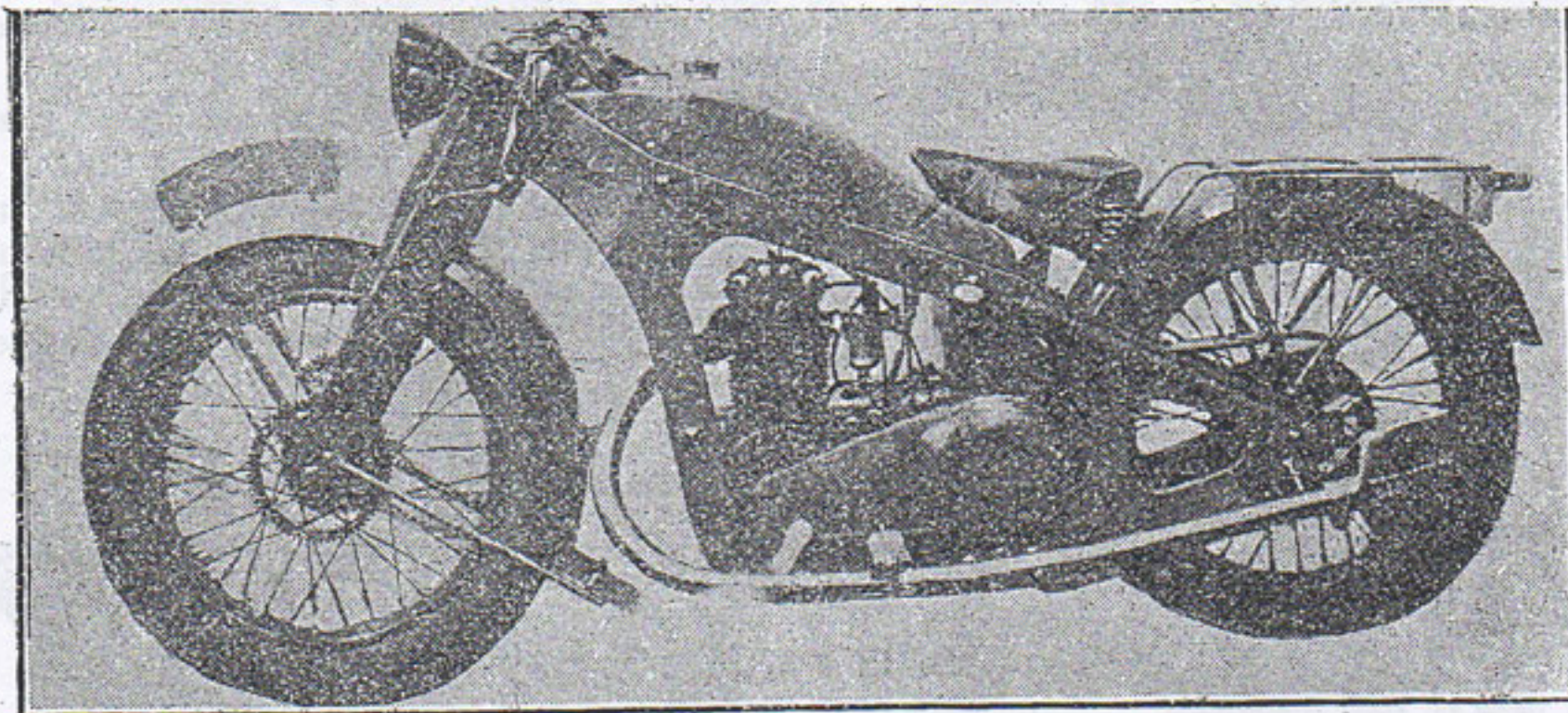


En Belgique, un exemple de la construction en embouti dans la motocyclette Escol.



La Durandal est un des prototypes de cette construction en France

fabriquée par la vieille marque française du Pré-Saint-Gervais, la « C. P. Roléo » des « Etablissements Rollet et Cie à Paris ». Ces quatre marques présentaient des motocyclettes sortant des formes conventionnelles, le cadre étant constitué en acier profilé. Nous avons déjà vu à des Salons antérieurs, des réalisations similaires, mais dont la conception, ou l'exécution, ou encore les deux réunies, n'étaient pas viables. C'est avec plaisir que nous voyons aujourd'hui les quatre marques précitées exposer des machines bien au point.

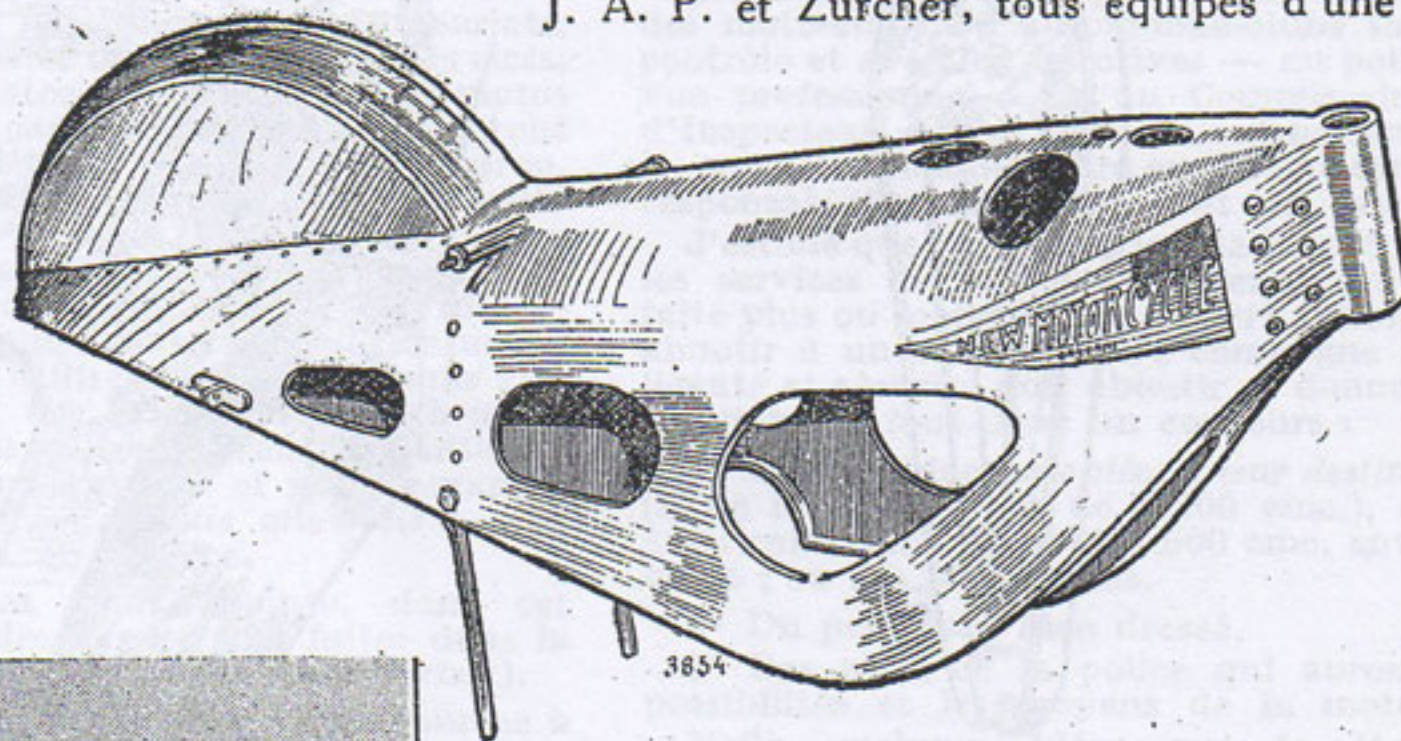


Cette machine respire puissance, solidité et netteté : la Durandal vue par l'échappement.

La « New-Motorcycle » a un châssis unique assurant une protection efficace des organes principaux ainsi que celle du motocycliste. Dans ce châssis unique, peuvent être montés : « 1° un bloc moteur 2 temps, 2 vitesses de 270 cmc. avec transmission par chaîne unique, un carburateur semi-automatique (air, gaz). Cette machine est essentiellement utilitaire, d'un entretien facile et convient pour la marche en duo ;

2° Un moteur Train, 2 temps, 350 cmc., boîte 3 vitesses à disques multiples d'embrayage ; la transmission s'effectue par chaîne-chaîne ; carburateur semi-automatique à deux manettes. Ce type convient particulièrement pour le grand tourisme en duo et est d'entretien minime.

3° Moteurs 4 temps, à soupapes latérales de 250, 350 et 500 cmc., marques J. A. P. et Zürcher, tous équipés d'une

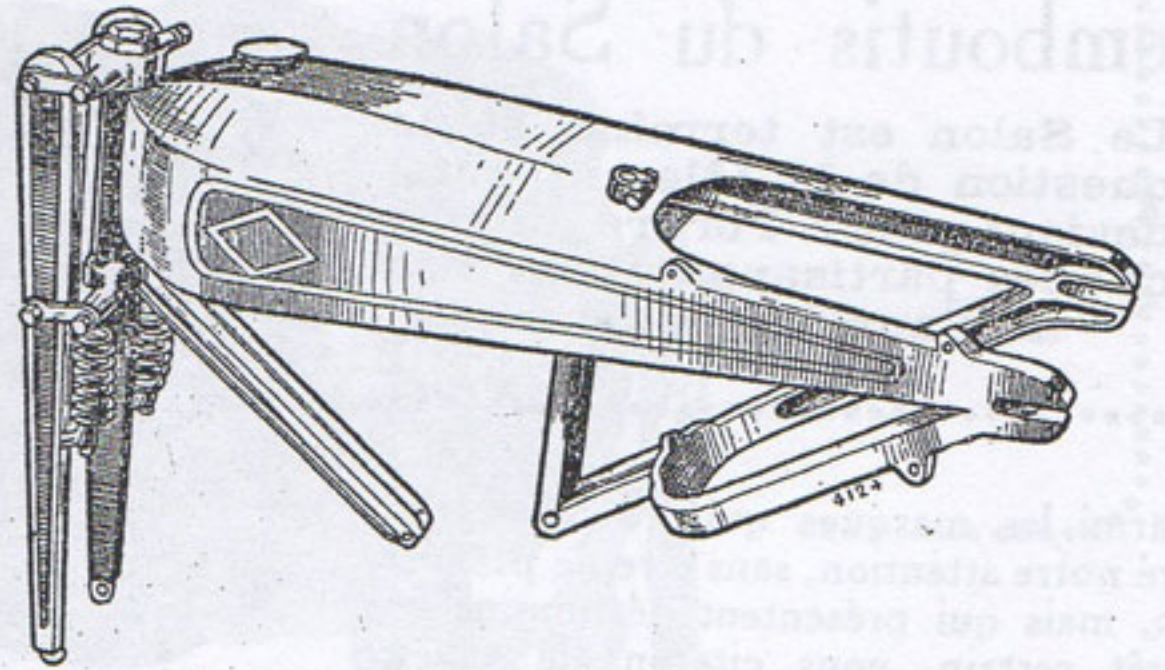
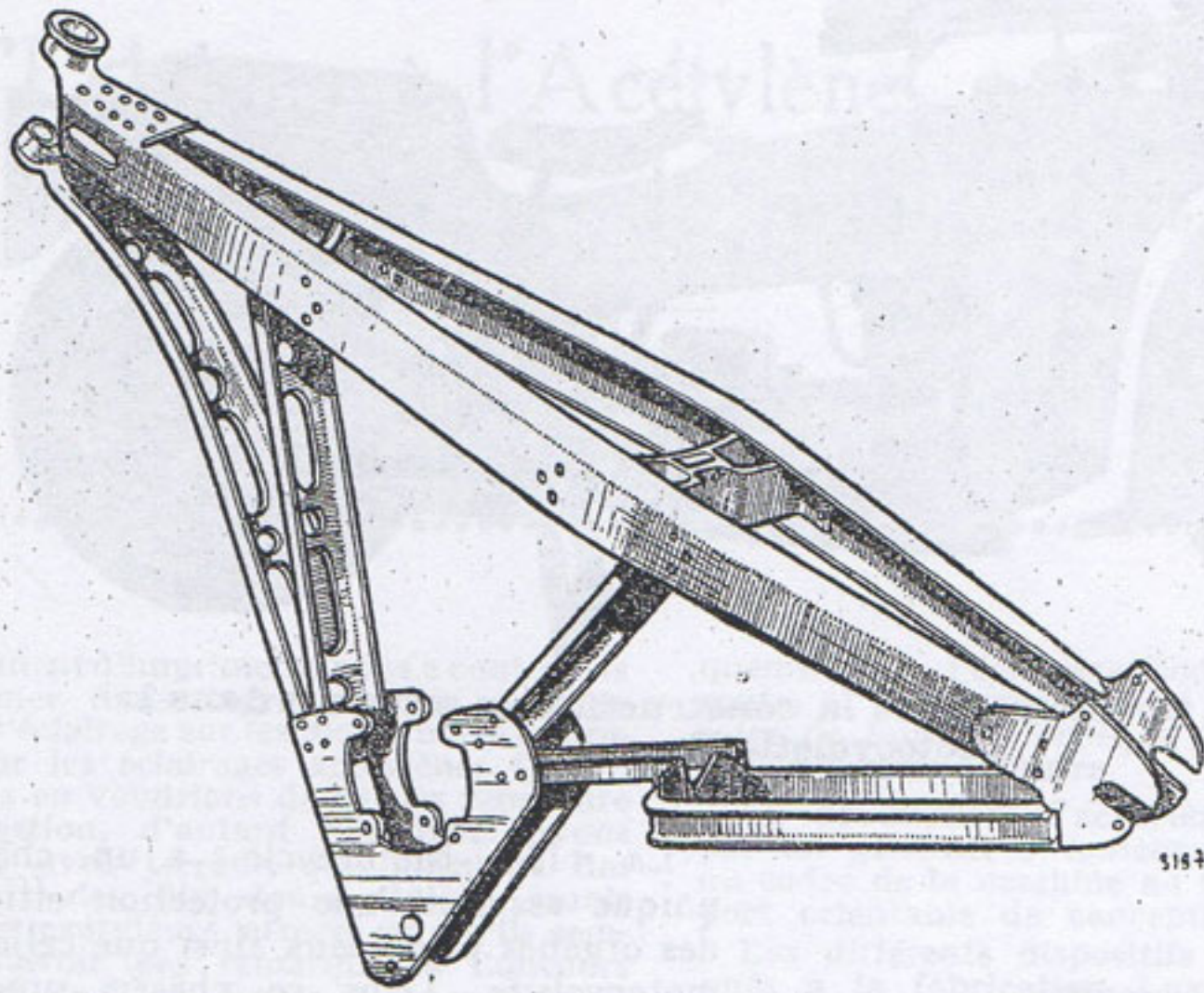


Le cadre en tôle emboutie de la New-Motorcycle dont les Six jours viennent de confirmer la résistance.

boîte 3 vitesses, transmission chaîne-chaîne, graissage automatique, carburateur semi-automatique.

4° Moteurs de 250, 350, 500 cmc., 4 temps, à culbuteurs et à un seul échappement, marques Zürcher et J. A. P., L'équipement de ces machines est similaire à celui des soupapes latérales.

Toutes les motocyclettes « New-Motorcycle » sont équipées de pneus de 700x80



Deux châssis typiques de tôle-emboutie. A gauche le Neander allemand qui a largement profité de l'expérience de Zeppelin. A droite, C. P. Roléo.

et peuvent recevoir des 700×100 ballons. avec supplément. Les moyeux arrière et avant sont à roulements annulaires et à broche ; l'allumage est assuré par magnéto à haute tension ; la suspension avant, par fourche élastique à parallélogramme. La

à soupapes latérales de 350 cmc. ou d'un Zurcher à culbuteurs, à un échappement, fait deux modèles ; celui-ci dénommé sport (type C) ; celui-là, tourisme (type B).

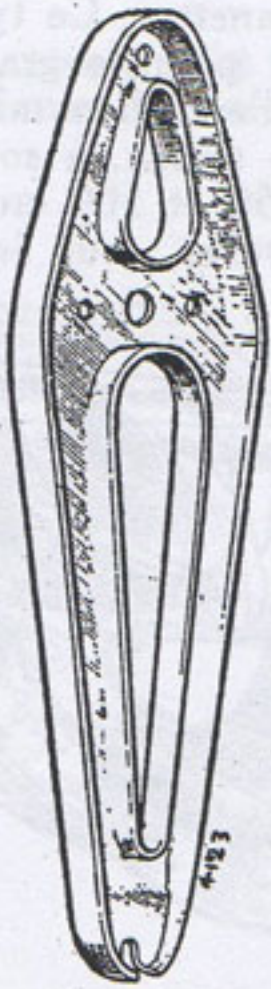
L'équipement standard commun à ces deux types comprend : une boîte de vitesse « Bridier-Charon » à trois combinaisons, embrayage à disque, amortisseurs, commande de la boîte par levier sport

sur le châssis ; chaîne « Brampton » ; fourche à parallélogramme et amortisseurs ; freins à tambour de 130 à l'avant et de 170 à l'arrière, permettant des arrêts instantanés ; supports avant et arrière, celui-ci sous le châssis ; porte-bagages prévu pour le tan-sad ; garde-boue très enveloppant ; carter protecteur amovible sur toute la longueur du châssis ; pneus ballon de 700×100 à tringles, selle Terry, frein de direction à réglage rapide. Kneegrips ; graissage Técalémit à toutes les articulations ; réservoir d'essence instantanément détachable par desserrage de deux écrous, d'une contenance de 11 litres ; pour l'huile, réservoir de 3 litres ; éclairage électrique « Maglum » sans supplément sur le modèle sport.

Nous avons, dans ces deux modèles, de véritables machines de luxe ne le cédant en rien, comme fini d'exécution, à une autre grande marque dijonnaise.

Les Etablissements Clément-Gladiator nous ont présenté, l'an dernier, leur auto-cyclette 350 qui fit sensation. Cette année, la même machine est présentée en 250 et en 350 avec le J. A. P. à soupapes latérales.

A côté de ces modèles, ils nous présentent leur auto-cyclette, type sport, à cadre-châssis surbaissé, équipée soit d'un 250 ou d'un 350 à culbuteurs et à un échappement J. A. P. type standard, ou du 250 et 350 à culbuteurs et deux échappe-

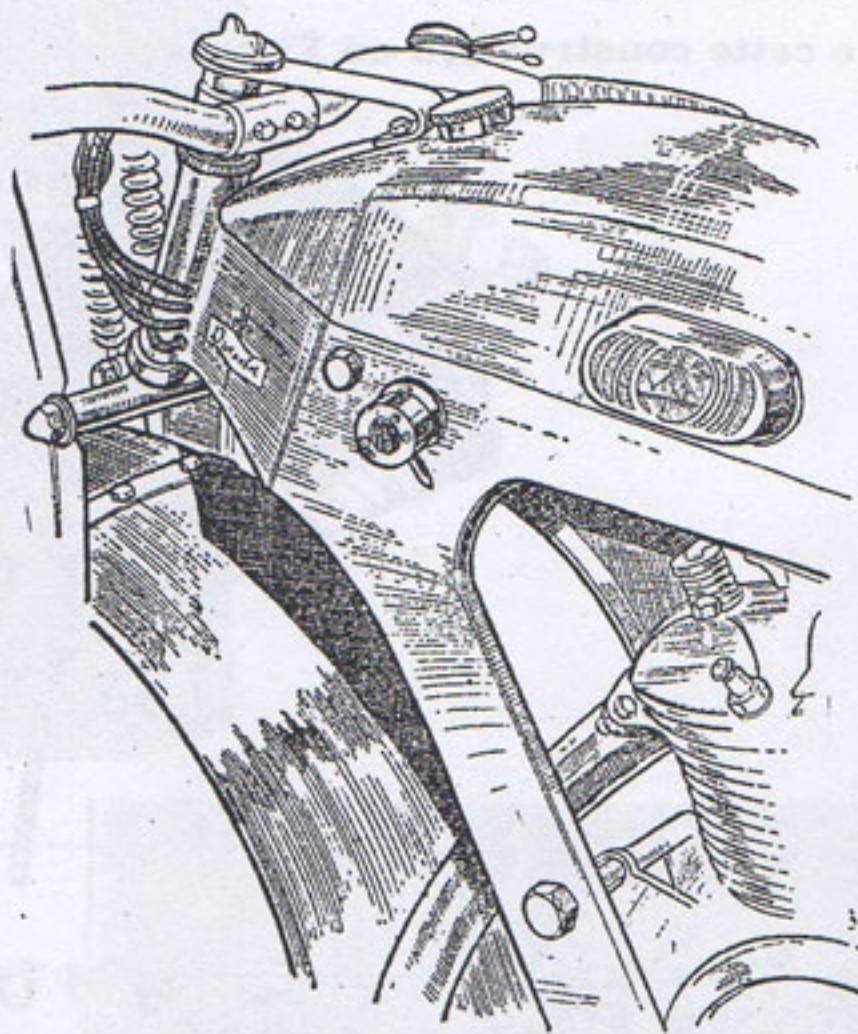


La fourche dans une moto en fer en U (Coventry-Eagle 1927).

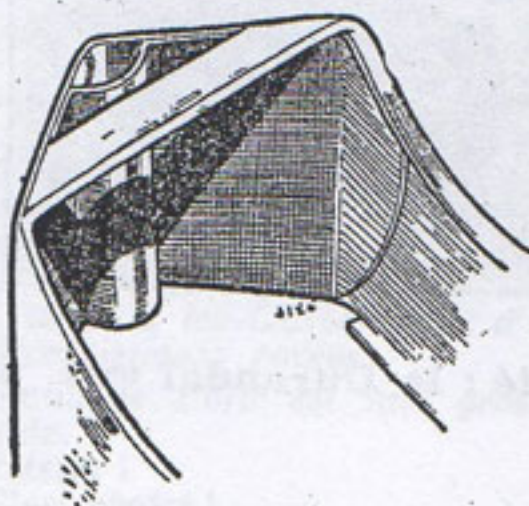
capacité du réservoir à essence est de 10 litres, permettant de longs parcours sans être obligé de se ravitailler. Nous ne saurions trop recommander à ceux de nos lecteurs, acquéreurs éventuels d'une machine de conception nouvelle, de se documenter auprès du constructeur qui leur réservera bon accueil.

La « Durandal » qui s'est révélée comme une excellente machine de grand tourisme, dans l'épreuve Paris-Nice 1927, a encore été améliorée dans les détails d'exécution.

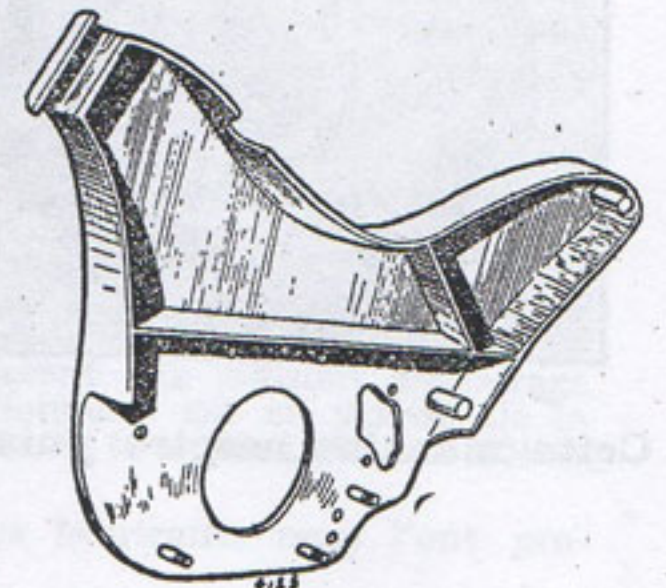
De même que la « New-Motorcycle », un châssis unique, équipé d'un J. A. P.



La nouvelle Durandal dont l'avant est très étudié.



La prise de direction de la Coventry-Eagle est simple et solide. A droite un des 2 flasques de la Pullin.



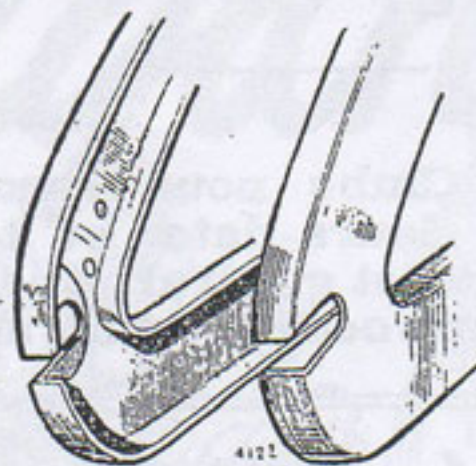
ments J. A. P. type course, dont les axes de culbuteurs sont montés sur roulements à galets. La présentation de ces différentes machines est agréable et nous ne doutons pas de leur succès.

La C. P. Roléo, bien connue pour son cadre-châssis triangulaire d'une si heureuse conception, et dont les succès sont probants, nécessite un examen approfondi.

Nous trouvons une gamme de modèles allant de la 175 cmc. à la 500. En 175 et 250, 2 temps, le moteur est un L. P. L. dont la réputation n'est plus à faire. En 350, 2 temps, le moteur est un « Pauvert » à distributeur.

Dans les modèles 4 temps, le moteur L. M. P. à culbuteurs enfermés, deux échappements, est employé en 250, 350 et 500 cmc. Le carburateur, sur tous ces modèles est un Amac ; la boîte de vitesse est à trois combinaisons, avec transmission chaîne-chaîne. Les pneus sont de section généreuse et appropriée à chaque type ; le réservoir formant la poutre maîtresse du châssis est en tôle emboutie de 20-10° sa contenance est de 12 ou 14

litres selon les modèles ; le porte-bagages, très robuste, convient particulièrement pour le tan-sad.



L'attache de la roue arrière Coventry-Eagle dénote la rectitude d'ensemble de la ligne,

Nous avons eu l'occasion de parcourir quelques centaines de kilomètres sur une C. P. Roléo, équipée d'un 250 L. P. L., et fûmes surpris de sa remarquable stabilité. A ce point de vue, nous pouvons dire qu'elle ne le cède en rien aux réputées « Cotton » anglaises.

Quant au moteur, remarquable par sa puissance et la nervosité de ses reprises ainsi que par sa sobriété, nous l'avons jugé un peu trop poussé et d'un ralenti moins satisfaisant. Il convient de noter que la carburation était assurée par un appareil automatique peu indiqué pour un 2 temps et *a fortiori* pour un deux temps poussé. Nous ajouterons que ce carburateur avait été monté à titre expérimental, et qu'ensuite, ayant démonté un J. G. à deux manettes, nous avons pu obtenir un ralenti suffisant. Le 350 cmc. Pauvert, quoique peu connu, remonte déjà dans sa mise au point à quelques années et nul doute que si la C. P. Roléo l'a adopté, ce n'est qu'après une expérimentation très poussée. Quant aux L. M. P., 4 temps, leur technique « up to date » les classe parmi les meilleurs moteurs actuels.

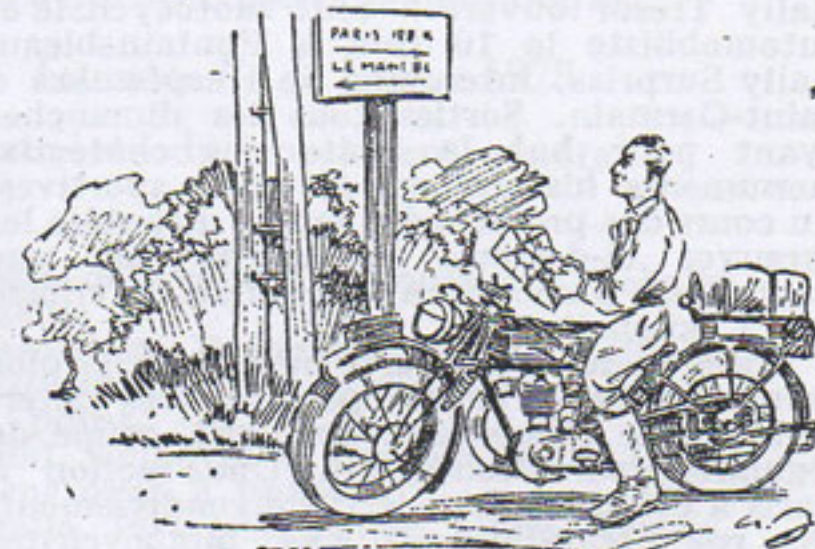
Nous examinerons dans un prochain numéro, les autres marques qui suivent, dans leur ensemble, les données standard de la construction motocycliste.

GUYSLET.



La moto dans la police

Nous publierons prochainement une série d'articles sur les services que peuvent rendre les motos dans les services de fonctionnaires, par un Commissaire de Police très connu : M. Cieutat ; voici le thème de ses vivants articles



J'estime que cette question rentre bien dans le cadre de vos campagnes et dans les intentions de *Moto Revue*. La phase sportive n'est et ne sera jamais terminée pour la moto en particulier. Elle est la condition du progrès, mais nous en sommes arrivés au stade utilitaire où les organisations et le plus grand nombre peuvent et doivent bénéficier de nos engins modernes. Nous sommes bien d'accord.

A Thiers, j'ai fait connaître ce que c'était qu'une machine confortable et sûre : notamment ce que donnaient les pneus de forte section (haute et surtout basse pression ou moyenne), une machine où les masses étaient bien réparties et j'ai hâté l'heure motocycliste dans ce coin d'Auvergne où on se méfiait de cet engin. Je n'ai d'ailleurs pas été seul à donner quelques conseils ou avis judicieux, à titre vraiment « sportif », donc désintéressé. Mais, revenons à notre sujet.

Pour les photos, un dictionnaire sans exemples est un squelette, a dit Larousse ; un article sans dessins ou photos, ne soutient plus l'attention de lecteurs, justement gâtés désormais. Je vous fournirai quelques indications pour les dessins et, pour les photos, je vous enverrai des clichés. Je pense pouvoir composer des clichés. J'ai un side, des autos, du personnel et des accidents de terrain à ma disposition pour situer nos hypothèses.

J'éviterai, naturellement, de froisser des susceptibilités et de léser des intérêts commerciaux.

Je crois qu'il faut dans les Commissariats, selon la complexité ou la nature des services, une ou deux motos-side et une ou des motos (tan-sad, à l'occasion). Les premières seront des 500, les secondes des 350 cmc. environ, mais toutes seront simples, sans nécessité fréquentes de réglages savants. Il faudra qu'avec un minimum de connaissances exactes sur le moteur et la boîte, les Inspecteurs ou Agents des polices mobile ou municipale puissent utiliser leurs engins sans être sans cesse chez des bricoleurs ou à bricoler eux-mêmes. Nos motos devront être utilisées sans donner plus d'ennuis et sans demander plus d'entretien — *mutatis mutandis* — que nos autos déjà en service.

Nous devons tenir compte, dans cet ordre d'idées, des expériences faites dans la gendarmerie (où tout n'est pas parfait).

Par association d'idées, ceci nous amène à la formation motocycliste du personnel. Comment, où, par qui, se feront ces initiations techniques, dans le cadre de la profession ? De là dépendent pour beaucoup le succès et les satisfactions ultérieures. Connaître la machine qu'on utilisera, savoir

pourquoi on vous la confie, ses conditions d'utilisation et ses possibilités.

Là, je suis partisan de provoquer le concours des moto-clubs ou automobile-clubs sous le contrôle et avec les directives — au point de vue professionnel — d'un Commissaire ou d'Inspecteur « à la page ». Ce fonctionnaire — ou ancien fonctionnaire aurait une certaine responsabilité morale — tout au moins.

J'estime que l'introduction de la moto dans les services de police (expérience qui sera faite plus ou moins tôt, mais sera faite), doit aboutir à un succès. Votre campagne intelligente et sérieuse doit aboutir et donner des résultats. Il faut donc un concours :

1° Des machines adaptées à leur destination (il ne nous faut pas de 1.200 cmc.), genre américain, mais des motos 500 cmc. environ, mono ; ou des 750 au plus.

2° Du personnel bien dressé.

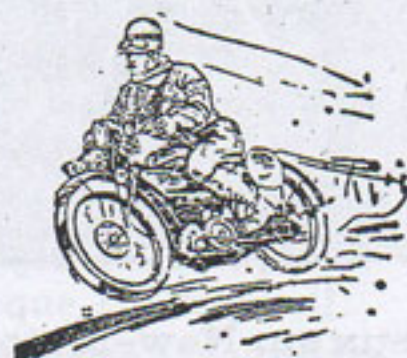
3° Des chefs de la police qui auront les possibilités et les moyens de la moto.

Voilà quelques idées que je tâcherai — entre autres — de développer, car je compte envisager quelques moyens de réalisation. A côté du « Pourquoi la moto dans la police » je compte répondre le « comment ».

H. CIEUTAT.

Ça, c'est rageant

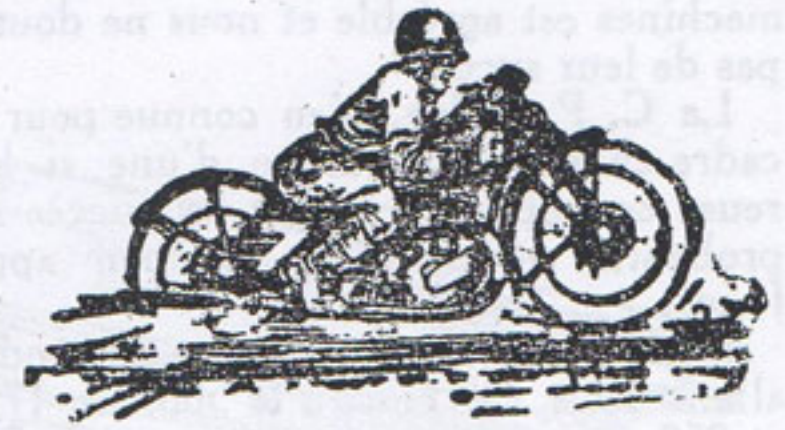
Nous avons eu grosse peine d'annoncer que le New Motorcycle de Dubois ne put être vainqueur de sa catégorie aux *Six Jours d'Hiver*. Pour 1 point, il perdit ! 999 au lieu de 1.000 : ce cas est terriblement chatouilleux pour un constructeur, mais qu'il soit assuré que pas un motocycliste sérieux (c'est-à-dire presque tous !) n'attachera une trop grosse importance à ce diabolique point et que la performance de New Motorcycle n'en reste pas moins complète.



Des abandons

Des abandons dans les Six Jours. Nous regrettons d'être contraints de toujours employer ce mot, mais c'est le mot exact si la réalité n'y correspond guère. En vérité, ce que nous avons dénommé abandon n'a pas existé, cette année ; tous les coureurs qui « ont laissé ça l'ont fait par brutale réalité et non par nonchalance », c'est un fait qu'il est bon de signaler, car rares sont les courses où l'abandon par « rame » n'existe pas.

La Page des Clubs



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

Alors on y vient quand même

Nous avons incité les nombreuses Sociétés cyclistes, déjà organisées et si nombreuses en France, à ne pas vivre dans leurs traditions, à comprendre combien l'essor de la motocyclette est inévitable et à venir à nous sans tarder par la création de section motocycliste dans leurs unions sportives. Notre appel semble entendu et nous commençons à recevoir avis que ces sections se forment. Après l'A. E. de Lyon, voici à Cuers l'Union sportive cycliste qui crée une section motocycliste.

Le Moto-Club de la Seine en essor

Le M. C. de la Seine a composé son calendrier Sportif.

Sortie rallye le premier dimanche de chaque mois, classement général en fin de saison, Rally Trésor ouvert à tout motocycliste et automobiliste le 10 juin à Fontainebleau. Rally Surprise, interclubs le 9 septembre à Saint-Germain. Sorties tous les dimanches ayant pour but la visite des châteaux, monuments historiques, épreuves sportives. Au cours des promenades seront disputées les épreuves ci-dessous. Régularité sur une fraction du parcours. Appréciation de vitesse sur 1 kilomètre.

Epreuve de cite. Course au Trésor, le plus grand nombre d'enveloppes trouvées détermineront le classement. En avril, coupe de régularité sur Montgeron. Une section à Paris a été créée dans le 12^e arrondissement, 18, rue Jean-Bouton. Les motocyclistes désirant fonder une Section du M. C. S. sont priés d'en aviser M. Brisset, 102, avenue des Ecoles, à Vitry.

Argenteuil n'a pas attendu

Notre appel dans cette région a été écouté car on nous annonce la naissance officielle du M. C. d'Argenteuil, groupant les motocyclistes, sidecaristes, cyclecaristes du canton.

Le M. C. d'Argenteuil a déjà organisé une sortie pour le dimanche 5 février; tous les possesseurs de motocyclette, sidecars, cyclecars, sont invités à y participer.

Départ à 8 h. 1/2 précises au siège social, café Durret, place de l'Eglise, Argenteuil.

Le M. C. de Carpentras a compris

...Et nous a envoyé, avant même la course du Boulevard Michelet à Marseille, la photo du coureur Jouvent qui, sur une 500 Monet et Goyon, va essayer de faire briller les couleurs du groupement en sidecar 600.

Tours pourrait créer un groupement

Nous recevons de plusieurs motocyclistes militaires à Tours et, en particulier au 8^e génie, des demandes nombreuses sur les possibilités d'un M. C. dans cette région: effectivement, il y a, en Touraine, de nombreux usagers de la moto et *Moto Revue* accordera volontiers son patronage au groupement qui se formera sous peu, nous l'espérons.

Le cerveau de la France est le 6^e arrondissement

C'est Charles Benoist, le père de la fameuse et antique R. P., qui a prononcé cette phrase historique. En ce qui concerne la moto, il n'y a guère de vérité en ce sens que le 6^e arrondissement de Paris n'a jamais été bien à l'avant. Mais on veut se remuer et l'on parle de grouper enfin tous les motocyclistes de cet arrondissement et aussi de l'aristocratique 7^e, voire du classique 5^e s'il y



Calendrier des Clubs

FEVRIER

- 5. — Côte des Thermes (M. C. Marseille).
- 9. — Le Raldillon (M. C. Bergerac).
- 12. — Côte de Bornes (M. C. Marseille).
- Rallye St-Armand (M. C. Berry).
- 19. — Sortie du M. C. F.
- 21. — Rallye Saint-Maximin (M. C. Marseille).
- Rallye Clocher (M. C. Berry).
- Interclubs parisien (M. C. Versailles).

a lieu. Afin de se compter les motocyclistes sont priés d'envoyer d'urgence leur adhésion de principe à M. Houdry, 105, rue de Sèvres, Paris (5^e). Voilà un Club qui pourrait vivre intensément, car... c'est notre petit secret!

Les Présidents de Moto-Club sont invités à se réunir le mercredi 8 février, à 21 heures, au local des clubs, 5 rue Saint-Augustin, en vue de discuter et d'organiser un interclubs général de la région parisienne. Avise par lettre ou téléphone le secrétaire général de « Moto-Revue » avant le 7 février.

L'A. M. C. de Semur grandit

L'assemblée générale s'est tenue le 14 janvier dans la grande salle de la mairie. Le maire de Semur a accepté d'être président d'honneur de cette Association; 17 membres avaient répondu à notre appel, 12 membres s'étaient excusés. Le nombre des inscrits 48. Ce nombre va encore augmenter car nous grouperons les pays suivants: Saulieu, Montbard, Les Laumes, Rouvray, Epoisses et tous les petits pays qui s'y rattachent. Des délégués seront désignés pour ces divers pays.

Les conditions d'affiliation à l'Amicale Motocycliste Dijonnaise ont été acceptées.

Saint-Fargeau Moto Club va naître

Le 20^e arrondissement de Paris est l'un des plus chargés en motos de la région parisienne: nous croyons même que c'est là que se rencontre le plus grand nombre de machines légères, dans cette ruche ouvrière où la bicyclette cède le pas « en vitesse » à la moto. Le 28 janvier, le Saint-Fargeau M. C. est donc né pour le 20^e. C'est 20 motocyclistes qui sont les fondateurs du nouveau groupement. Demain, ils seront 200. L'apôtre du S.-F.M.C. est son fondateur qui, notre petit doigt nous l'a dit, pratique la moto depuis 1901: c'est une référence. Le siège du M. C. est 185, avenue Gambetta.

Gossein veut courir

Gossein que beaucoup croyaient belge est français; c'est un excellent coureur qui a toujours été dans nos épreuves et, plus, c'est l'un de nos as les plus anciens; son permis moto date de 1905. La maison qui l'équipait ne continue pas la compétition d'une manière suivie et nous verrions avec plaisir un de nos constructeurs prendre Gossein dans son équipe; Gossein est un chanceux et joint à l'habileté du coureur la maîtrise et l'expérience du parfait mécanicien.

William va au mieux

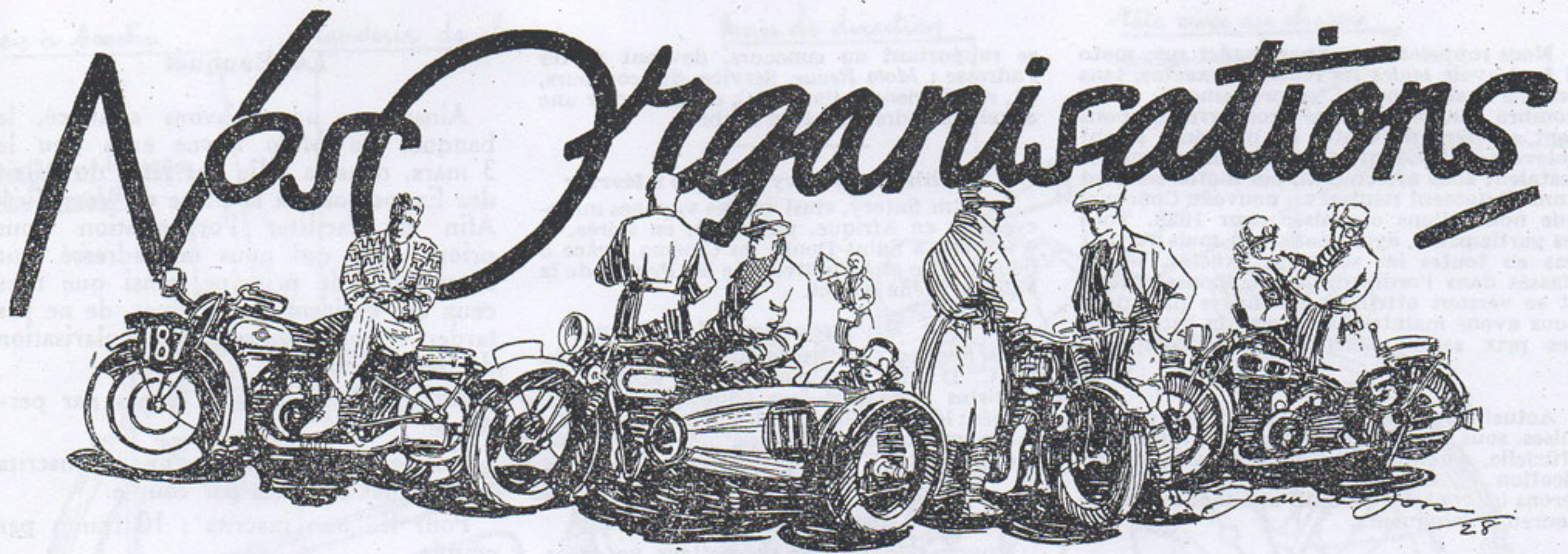
Le chirurgien a bon espoir. William est dans le plâtre et dans... son magasin; quand on est actif, on ne peut rester dans une chambre d'hôpital; tous les motocyclistes qui passent 27, avenue du Chemin-de-Fer, à Saint-Denis, seront reçus avec joie par notre coureur.

Et voici pour la section n° 3

Le M. C. Dyonisien annonce la formation d'un groupement dans le 17^e arrondissement, 25 motocyclistes ont déjà donné leur adhésion pour la première réunion qui aura lieu la semaine prochaine.



Debaisieux sur New-Motorcycle, préconisa l'élégance, le charme et la régularité (éclairage Alterno-Moto des Phares Autéroche); (Moteur Chaize)



LA MÉDAILLE D'OR MOTO REVUE

Moto Revue a décidé la création d'une médaille d'or, d'une médaille de vermeil, d'une médaille d'argent et d'une médaille de bronze.

La médaille d'or 1928

au coureur motocycliste ou sidecariste ayant totalisé la meilleure place dans toutes les épreuves françaises du calendrier sportif pendant l'année 1928.

Le mécanisme

Les épreuves sportives disputées en France, du Calendrier officiel, seront seules retenues pour l'obtention de la Médaille d'or.

Ces épreuves se divisent en deux catégories : fond, sprint.

Fond

Les courses de fond sont celles de régularité, d'endurance, etc., telles celles des Six Jours d'Hiver, Paris-Nice, Paris-Pyrénées, etc., dont le classement normal se fait par points de pénalisation ou d'acquisition.

a) Tous les coureurs qui terminent ces épreuves avec le maximum de points ont la première place, c'est-à-dire totalisent un point; b) Tous ceux qui terminent avec une pénalisation leur donnant droit à un diplôme ou à une médaille de vermeil totalisent 2 points; c) Ceux qui ont la pénalisation affectée à un diplôme ou à une médaille d'argent totalisent 3 points; d) Tous ceux qui terminent l'épreuve normalement : 4 points

La médaille de vermeil 1928

au coureur motocycliste ou sidecariste, venant en seconde place dans les conditions ci-dessus.

Vitesse ou sprint

Les courses de vitesse sont celles des grands circuits, tels le Bol d'Or, Grand Prix de France, kilomètre lancé ou arrêté, de côtes, etc., toutes courses où le classement normal est opéré par la place de chaque concurrent dans chaque catégorie : le 1^{er} totalise un point; le 2^e deux points; le 3^e, trois le 4^e, quatre. Au delà du 4^e, aucun compte ne sera tenu dans le classement

Conformément à cette règle, à l'issue des Six Jours d'Hiver

Sont donc qualifiés pour la médaille d'or :

Gergaud, Begnez, Baudart, Poutraut, Stern, Chérel, Perrin, Jacob, Batifort, Hubert, Druz, Cornélis, Bourgoïn, Lézin, Flahaut, Labourdette, Virgo, Prévost, Sexé, Andrieux, Doyen, Huguët, Debaisieux, Lerefait, Bernard, Berrenger, Biribi, Dumoulin, Delaunay, Roten, Beltramoli tous avec 1 point.

Viennent ensuite :
Hemmet, Court, Dubois, Bignon avec 2 points.

La médaille d'argent 1928

au troisième du classement général.

La médaille de bronze 1928

au quatrième du classement général.

A l'issue de la course du boulevard Michelet à Marseille :

Gaussorgues, Barnavol, Rolly, Rolland, Elné, Eddoura, Amort, Jouvent, Favet, Albert, avec 1 point.

Féraud, Soubeyrand, Boetsch, Vache, Chastan, Nène avec 2 points.

Bergallo, Piscaglia, Oilter, Olive, Umnia, avec 3 points.

Berthe, Duc, Gliva, avec 4 points.

La formule

En décembre 1928, la Médaille d'Or Moto Revue 1928 sera attribuée au coureur (professionnel ou indépendant) qui, par l'ensemble de ses classements dans toutes les épreuves où il aura participé, aura obtenu le quotient *minimum* des points. Le second aura droit à la Médaille de vermeil Moto Revue 1928, le troisième à la Médaille d'argent, le quatrième à celle de bronze.

Pour établir ce classement, il sera procédé par la formule suivante :

$$\frac{\text{Nombre de points obtenus}}{\text{Quotient de classement}} = \text{Nombre d'épreuves.}$$

On ne peut concourir que pour une place par épreuve.

Le Grand Concours

Ainsi que nous l'avions annoncé, voici les réponses aux 30 questions de notre Concours 1927. Les candidats aux superbes motos offertes aux gagnants pourront, dès aujourd'hui, se rendre compte de leur succès, de leur insuccès, ou de leurs chances dans les nombreux prix distribués.

Les réponses au questionnaire

- N° 1 : Marque Ultima, cylindrée, 331.
N° 2 : Marque Rovin, cylindrée 175.
N° 3 : Marque Kervran, cylindrée 211.
N° 4 : Marque Rochester, cylindrée 169.
N° 5 : Marque Moto Rhony's, cylindrée 185.
N° 6 : Marque Alcyon, cylindrée 175.
N° 7 : Marque Griffon, cylindrée 174.
N° 8 : Marque Stella, cylindrée 173.
N° 9 : Marque Royal Moto, cylindrée 173.

- N° 10 : Selle : Terry.
N° 11 : Projecteur : Luna.
N° 12 : Pompe : Luber.
N° 13 : Bougie : Leda.
N° 14 : Protège genoux : Saker.
N° 15 : Magnéto lumière : Maglum.
N° 16 : Boîte de vitesses : Picard.
N° 17 : Porte-bougies : Moreau « Skilfo ».
N° 18 : Bougie : Champion.
N° 19 : Casque : Cromwell.
N° 20 : Pare brise : Veillotte et Willemain (V. W.)

- N° 21 : Filtre : Rudux.
N° 22 : Selle : Leckie.
N° 23 : Manette : Handy.
N° 24 : Boîte vitesses: Sturmey-Archer.
N° 25 : Boîte à chambre à air : Sacker.
N° 26 : Marque : Griffon; année 1922 (Salon).
N° 27 : Marque : Cl. Delage; année 1927 (Salon).
N° 28 : Marque : René Gillet.
N° 29 : Marque : D. S. Malterre; année 1927 (Salon).
N° 30 : Marque : Harwill (année 1925).

Nous rappelons que pour gagner une moto il faut avoir toutes les réponses exactes, sans aucune exception. L'empressement et le nombre important des concurrents nous font espérer que toutes les machines seront enlevées : cependant, si une ou plusieurs motos restaient sans affectation, ces motos seraient immédiatement remises au nouveau Concours que nous allons organiser pour 1928. Tous les participants, ayant concouru, mais n'ayant pas eu toutes les solutions exactes, seront classés dans l'ordre de leurs réponses justes et se verront attribuer les autres prix dont nous avons maintes fois donné la liste. Tous ces prix seront attribués sans exception.

Les concurrents...

Actuellement, les enveloppes reçues ont été mises sous scellés en attendant l'ouverture officielle. Aussitôt tous les travaux de classification et de vérification terminés, nous ferons un contrôle définitif et annoncerons les heureux vainqueurs.

Réclamations — Contestations

Toutes les lettres concernant des réclamations de quelque nature qu'elles soient, mais

se rapportant au concours, devront porter l'adresse : *Moto Revue*, Service du concours, 51, rue Vivienne, Paris (2^e), et renfermer une enveloppe adressée et un timbre.

Le film de Satory passe le 9 février

Le film Satory, ainsi que les voyages motocyclistes en Afrique, passeront, en soirée, le 9 février, à Saint-Denis, au Cinéma, grâce à l'obligeance et à l'activité de M. Peyrus de la Maison René Gillet.

Le M. C. Dyonisien du Drancy

La réunion constitutive de la 2^e section du M. C. D. eut lieu jeudi dernier ; 22 motocyclistes donnèrent leur adhésion ; c'est un succès ; le maire du Drancy a marqué d'une façon matérielle sa sympathie au nouveau groupement.

Que les Clubs s'organisent pour l'Interclubs

Envoyez de suite vos suggestions, vos idées, à *Moto Revue* pour la constitution d'une épreuve interclubs avec éliminations par Club, demi-finale et finale à Paris.

Le Banquet

Ainsi que nous l'avons annoncé, le banquet de *Moto Revue* aura lieu le 3 mars, dans la salle des fêtes du Palais des Expositions, à la porte de Versailles. Afin de faciliter l'organisation nous prions ceux qui nous ont adressé leur acceptation de principe, ainsi que tous ceux qui désirent y participer, de ne pas tarder à nous adresser la régularisation de leur inscription.

Prix du banquet : 30 francs par personne.

Entrée au bal de nuit : Pour les inscrits au banquet 6 francs par couple.

Pour les non inscrits : 10 francs par couple.

Tous les détails complémentaires seront donnés dans le prochain numéro.

La photographie en motocyclette

Un Photo Club est-il possible ?

L'idée que nous avons donnée de la formation d'un groupement photographique parmi nos motocyclistes, semble prendre consistance.

Les lettres d'approbations se succèdent, dont voici un extrait :

Nous vous prions de voir en nous de chaleureux adhérents. Justement dans un numéro passé il n'y a pas longtemps les doléances d'un lecteur de Monieux qui se plaignait qu'il n'y avait pas assez de photos des épreuves courues dans le Midi. Nous pourrions vous envoyer les clichés que nous prendrions dans toutes les compétitions qui se couraient dans le Vaucluse. Nous lirons avec le plus grand plaisir les conseils de M. Hergavault.

Comme suggestion, n'y a-t-il pas moyen d'avoir des cartes pour amadouer les gendarmes et pouvoir se mettre aux endroits où il y a des clichés saisissants à prendre.

Aussi pour répondre à ces désirs et essayer de les matérialiser, donnons la parole à l'un des as de la photo dans la Presse sportive :

De la photo motocycliste : soyez soigneux

Quelques conseils nécessaires pour que d'ici peu vous soyez tous des « as » de la photographie sportive.

Les plus gros déboires proviennent de l'inattention ! En effet, l'opérateur distrait oubliera neuf fois sur dix soit de démasquer sa plaque, soit de faire sa mise au point ou bien encore d'armer son obturateur, et je le répète, en photographie on n'a jamais trop d'attention. On opère, le soleil face à l'objectif, ce qui a pour résultat de vous donner un halo épouvantable. De même que si on dispose de deux plaques, on pose deux fois la même plaque, etc..., et, au développement, on s'aperçoit qu'une plaque change du blanc au noir ébène, tandis que l'autre reste d'un blanc laiteux ; une est « doublée », l'autre n'a pas été exposée ! soyez méticuleux.

Choisissez un bon appareil

Le choix des appareils est assez facile, tous sont bons ; leur format est suivant le désir de chacun ; pourtant je préconise le 8 1/2 x 9 ou le 9 x 12. Ce qui prime dans un appareil, c'est l'objectif qui, pour la photographie sportive (j'entends la prise d'objet ou de sujets très animés) doit être d'une grande luminosité pour que vous puissiez faire de grands instantanés avec toute la rapidité de votre obturateur. Choisissez par exemple des objectifs anastigmats ouvrant à F/4,5 ou F/6,3 indications que vous trouverez sur la monture de l'objectif.

L'obturateur sportif...

Le plus rapide est celui à rideau dit « obturateur de plaques » ; il n'a que l'inconvénient de coûter fort cher mais c'est le seul capable de prendre des voitures roulant à plus de 100 kilomètres à l'heure. Enfin il existe plusieurs marques d'obturateur d'objectifs la meilleure est la « Compur » qui marche au 1/250^e de seconde. Quelle que soit la marque d'obturateur que vous possédiez, travaillez toujours avec la plus grande vitesse lorsque vous voulez photographier des voitures en course.

La lutte des plaques contre les pellicules

Devez-vous préférer les pellicules aux plaques ? Les pellicules sont bien plus faciles à transporter, mais elles coûtent plus cher que les plaques et sont bien moins faciles à travailler. Les plaques sont plus lourdes, c'est vrai ! mais vous les renforcez si elles manquent de développement ou les affaiblissez, si elles en ont de trop. De plus, vous n'êtes pas obligés d'en exposer 6 pour développer et voir ainsi l'écart de pose que vous avez pu commettre.

Pour l'appareil à pellicules, je conseille la pellicule « Pathé-Kodack » ou la Gevaert, ou tout similaire. Prenez des plaques telles que la Radio-Eclair.

Pour le développement, prenez du révélateur au Métol-Hydroquinone que vous trouverez tout préparé chez votre marchand de produit, c'est le meilleur révélateur pour l'amateur.

Et maintenant pratiquez ainsi...

• Chargez vos châssis ou magasins sous une lumière rouge très foncée : l'obscurité est préférable à tout.

• Mettre le côté gélatine de la plaque tourné vers l'objectif.

• Ne jamais mettre les doigts sur la gélatine.

• Que vos plaques vierges non utilisées restent cloîtrées dans leur papier d'origine.

• Ne jamais laisser vos plaques vierges dans les châssis plus de 15 jours.

• Ne jamais opérer avec le soleil dans votre objectif, changez de place de telle façon que le soleil ou l'éclairage vienne derrière vous, ce qui est bon, ou sur le côté ce qui est préférable.

• Lorsque vous voulez prendre une machine quelconque en vitesse, faites-la de 3/4 avant ou, si vous tenez absolument à la prendre de profil « gauchez » ! c'est à-dire, déclencher l'obturateur en suivant la machine avec votre viseur ; mais pour cela, le résultat est problématique, et vous aurez souvent le capot de la voiture si votre mouvement de fauchage a été plus rapide que la voiture, ou

aussi la malle aux bagages si vous n'êtes pas allé assez vite ; en tous cas n'opérez pas à moins de 10 mètres suivant le format de votre appareil.

• 1^o Choisir son emplacement ; 2^o repérer l'endroit où vous voulez photographier la machine ; 3^o évaluer la distance qui vous sépare de cet endroit et indiquez-la sur votre appareil à l'index de mise au point ; 4^o armer l'obturateur ; 5^o démasquer la plaque en enlevant le volant du châssis ; 6^o déclenchez l'obturateur au moment précis où la voiture passe à l'endroit choisi.

Mais nous savons beaucoup de cela...

La pose ?

Je ne donne aucune indication quant au temps de pose ? Il est trop difficile d'indiquer pour tous une moyenne de temps de pose, tout dépend de la luminosité de votre objectif, de l'éclairage avec lequel vous opérez, de la plaque que vous employez, etc..., etc..

L'évaluation du temps de pose s'acquiert par la pratique.

Commencez par faire des clichés au cours de vos promenades, mettez toujours votre machine au premier plan, c'est-à-dire à environ 10 mètres de vous et sur le côté de manière à ce qu'elle soit sur un des côtés du cliché, choisissez votre paysage de telle sorte que l'on puisse voir à l'arrière plan soit une église, un pont, une statue, une fontaine monumentale, une porte, etc... et que la photo indique elle-même l'endroit où elle a été faite. Placez la mise au point sur « l'infini » et diaphragmez légèrement pour que votre machine soit suffisamment nette et pour le temps de pose tenez compte du diaphragme qui a diminué la luminosité de votre objectif.

Opérez sans nervosité

Pour opérer, n'appuyez pas sur le déclic d'un coup sec, mais retenez votre respiration, et appuyez sur l'obturateur progressivement. Vous opérez sans « pied ».

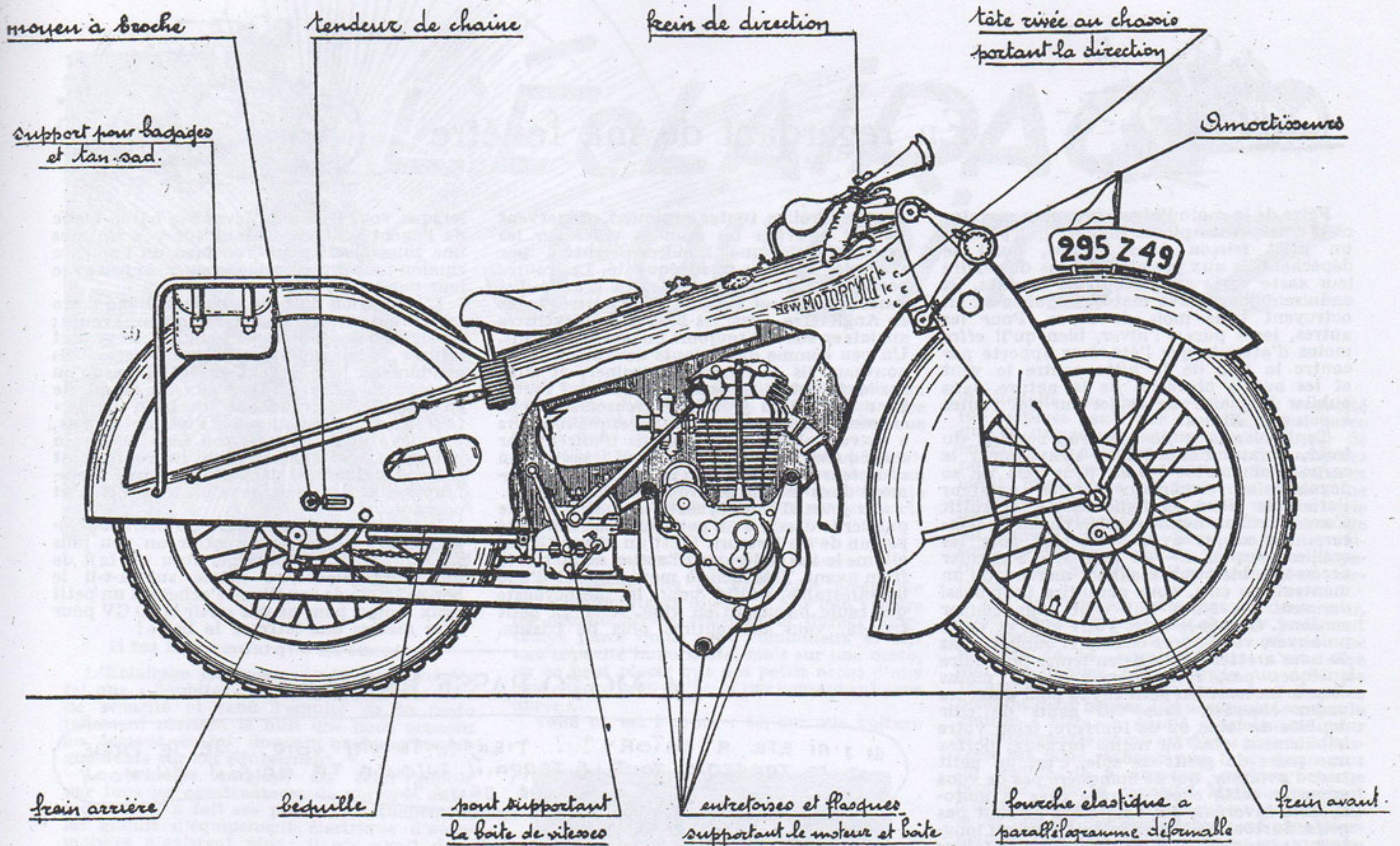
Et si notre idée vous sourit

Moto Revue se réserve le droit de faire paraître toutes les photographies intéressantes qui nous parviendront sans rémunération pour l'opérateur.

A ceux qui nous feront parvenir des clichés passables nous indiquerons dans *Moto Revue* les fautes qu'ils auront pu commettre et les rectifications qu'ils devront faire.

Et maintenant, chers lecteurs, à l'oeuvre, j'attends vos clichés ou pellicules à développer.

René HERVAGault.



Quelques détails sur la New-Motorcycle

Vous vous êtes déjà posé la question :
Quelle moto vais-je choisir ?...

Vous hésitez entre telle ou telle marque pour des détails sans importance, puis vous dites :

Telle machine n'est pas mal ; vous l'achetez tout en pensant : ce n'est pas cela que j'aurais voulu.

J'aurais désiré une machine, propre, bien présentée, aux lignes harmonieuses, grande facilité de nettoyage, protection complète du pilote et du passager, avec minimum d'entretien.

Et cependant... cette machine existe, c'est la : « New Motorcycle ».

Par son châssis indéformable, vous avez : une tenue de route merveilleuse. La suspension AV et ses pneus ballons vous assurent le plus grand confort.

Grâce à son bloc moteur : plus de réservoir d'huile, plus de pompe extérieure, plus de tubulures, plus de chaîne primaire.

La disposition du châssis vous permet : une présentation de luxe, plus de compteur et montre accrochés au guidon, ils sont encastrés dans le châssis lui-même ; plus de robinet d'essence, l'ouverture est automatique.

Un carter ferme complètement le dessous de la machine et évite ainsi toute projection de boue et d'eau sur le bloc, de même que le pilote se trouve entièrement protégé.

Des silencieux très efficaces assurent une marche douce et agréable.

L'on a vraiment l'impression de glisser sur la route.

Le bloc moteur est le dernier mot de la technique moderne ?

La « New Motorcycle » est une véritable voiture à deux roues.

« New Motorcycle » vient de créer deux nouveaux types : 350 cmc. et 500 cmc. avec arbres à cames en tête.

Ces deux machines sont toujours montées sur le même type de châssis, mais équipées de blocs-moteurs comportant 3 vitesses avec embrayages à disques multiples fonctionnant dans l'huile. Le réservoir à huile est lui-même logé dans le carter du moteur, et le graissage est assuré par une pompe dissimulée dans ce carter. Les silencieux très efficaces, spécialement étudiés, rendent un son sourd et très agréable. Les marchepieds et tout l'ensemble donnent vraiment l'illusion d'une voiture à deux roues. L'étude de ces machines poussée à fond, procure au pilote le maximum de confort. De même, pour obtenir une suspension idéale, tous les types sont livrés sur Dunlop à bases creuses 27 x 4 (700 x 100) et sur demande sur Confort Bibendum à tringles 11 x 45

(715 x 115) et la fourche munie d'un système d'amortisseurs absolument nouveaux dont nous donnerons de plus amples renseignements dans un prochain numéro.

La partie supérieure du châssis est maintenant émaillée façon acajou, et sur cette véritable planche de bord sont fixés les compteur et montre.

George Roy, le constructeur, cherche vraiment à faire de sa machine l'engin du gentleman qui recherche la nouveauté et une présentation de luxe.

Tous renseignements sont fournis à Paris, par les sympathiques agents de « New Motorcycle » : MM. Georges Fèvre (Paris-Motos), 79, avenue des Termes ; Louis Albran, 26, rue Duméril (13^e) ; Faustin Audion, 34, rue Lebrun (13^e).

Amélioration du refroidissement des vieux moteurs

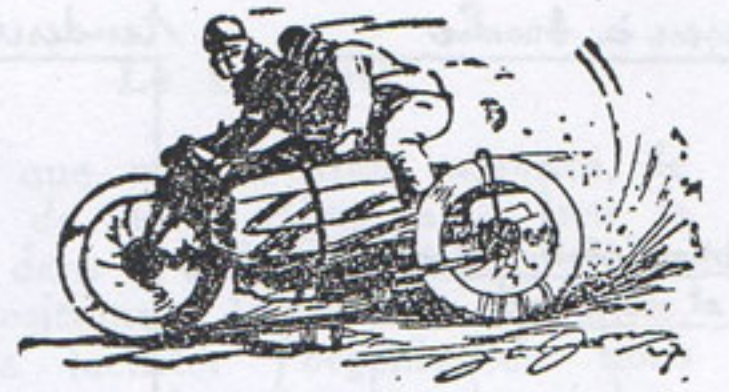
L'article de M. Mellier sur le refroidissement par air nous incite à compléter cet article

Il y a encore en circulation des vieux moteurs qui chauffent (en donnant à cette expression son sens spécial). Comme il ne peut être question d'augmenter l'épaisseur des parois on est réduit à employer des moyens de fortune. Signalons tout d'abord l'amélioration qui résulte du remplacement du piston de fonte par un piston d'aluminium (bien entendu il faut, en général, réaléer le cylindre qui est ovalisé). Le point le plus chaud étant la soupape d'échappement, on pourra également substituer au bouchon de soupape un cône à ailettes

en cuivre ou en aluminium, mais ici il ne faut pas trop s'illusionner sur le résultat. Nous avons également sur un vieux moteur utilisé de la tôle de cuivre, percée de deux trous et serrée sous les bouchons de soupapes puis enroulée. L'amélioration fut plus sensible. Cependant, et tout naturellement, dans le fallacieux espoir d'augmenter le rendement, n'élevez pas le taux de compression en prenant un piston plus haut. Un vieux moteur ne sera jamais qu'un vieux moteur et Voronoff lui-même n'y pourrait rien. J. MELLIER



En regardant de ma fenêtre



Faire de la moto l'hiver, brr, pour certains c'est une pensée plutôt lugubre qui produit un petit frisson dans le dos, aussi se dépêchent-ils aux premiers frimas de rendre leur carte verte au percepteur. Ensuite, ils enduisent leur brave moto de graisse et lui octroient trois mois de repos. Pour les autres, les « purs », l'hiver, bien qu'il offre moins d'attraits que l'été, leur apporte par contre la joie de la lutte contre le vent et les autres obstacles de la nature, sans oublier le plaisir de rouler sur des routes à peu près libres.

Toutefois, pour ne pas trop souffrir du froid, il faut d'abord bien s'envelopper le corps. Point n'est besoin pour cela de se déguiser en esquimaux ou en aviateur Paris-Pôle Nord en ligne droite. Il suffit d'avoir un bon manteau bien chaud à ceinture, un casque avec protecteur pour les oreilles, et puis... — un journal. Ce dernier accessoire, bien que meilleur marché qu'un manteau de cuir, vous garantira tout aussi du vent du Nord qui veut vous couper en deux. Glissez-le entre votre gilet et votre pull-over, vous aurez chaud. N'oublions pas de nous arrêter de temps en temps pour faire quelques pas, réchauffons-nous les mains dans le moteur. Un petit tuyau pour avoir les mains chaudes, sous vos gants de cuir doublés de laine ou de fourrure, selon votre habillement plus ou moins luxueux, portez une paire de gants de soie, c'est un petit truc d'aviateur, qui ne manquera pas de vous apporter cette chose si rare chez le motocycliste hivernal, des doigts qui ne sont pas gelés. Surtout ne laissez jamais pendant longtemps vos doigts en repos; agitez-les de temps en temps afin d'y maintenir une bonne circulation de sang, c'est aussi important que l'huile à votre moteur. Et en parlant de cela, rappelons-nous que si, dans les tables des Compagnies d'huiles il y a deux colonnes « été » et « hiver », c'est pour une très bonne raison. Témoin, un de nos amis qui a grippé son moteur sur la route de Southampton, pas plus tard qu'hier, pour avoir négligé de s'occuper de ce petit détail.

La mode actuelle en Angleterre, parmi les motocyclistes est au béret basque, si pratique; par malheur, ces Messieurs, publient, en mettant leur béret, de rentrer les bords, par conséquent, ils sont coiffés un peu comme les cheminées des croiseurs de guerre. La fantaisie a voulu les faire en plusieurs couleurs, et même y ajouter un gland avec des fils multicolores. L'effet est des plus baroques, à un tel point même que dernièrement un Basque, qui habite la province anglaise, mû sans doute par le sang vif de son ancienne race, a écrit aux journaux pour protester contre ces caricatures du béret national. Ensuite il s'est mis dans les affaires, en vendant des bérets basques de provenance directe garantie, ainsi que des pull-overs des mêmes couleurs que les réservoirs des diverses marques de motos. Heureusement qu'on ne fait pas des réservoirs des mêmes couleurs que certains pull-overs actuels!

Nous avons eu le plaisir d'essayer l'autre jour cette petite moto ultra-moderne, la P. M. Panthette. C'est une 250 à deux cylindres en V, à soupapes en tête, bloc-moteur, quatre vitesses. Cet essai nous a laissé un souvenir très agréable; cette machine n'a qu'un seul petit inconvénient, elle fait pas mal de bruit. Du point de vue accélération, elle ne laisse rien à désirer, comme de juste. Elle atteint en peu de temps le 100 allure qu'elle tient sans flottement, malgré l'absence de frein de direction. Ses freins sont très puissants, son propriétaire a eu, d'ailleurs, le loisir de le constater. Conducteur jusqu'alors d'autos, il avait une tendance aux premières sorties, d'appuyer sur la pédale du frein arrière quand il voulait débrayer, ce qui a eu plusieurs fois l'effet de lui faire piquer une tête en avant, comme pour embrasser son phare. Ce petit essai s'est effectué sur une des nouvelles routes anglaises, dénommées « arterial roads », des routes

larges et droites, toutes en ciment, qui servent surtout à éviter les grandes villes sur les parcours tels que Londres-Brighton, par exemple, parcours très fréquenté. Les routes permettant de voir à une assez grande distance devant soi étaient jusqu'ici très rares en Angleterre, aussi les braves motocyclistes anglais en sont-ils toujours un peu abasourdis. Un peu comme des enfants devant un jouet nouveau, ils se laissent entraîner, et sitôt sur le ciment de ces routes, ils ouvrent toutes les manettes en grand. Heureusement pour ces messieurs, ces routes sont presque toujours à travers champs, leurs bords n'offrent par conséquent aucun abri au policeman compteur de vitesse, qui se cache habituellement dans la haie des routes ordinaires.

Un journal motocycliste anglais vient de publier le dessin d'un petit accessoire inventé par un de ses lecteurs. C'est un dispositif qui allume le feu arrière, par l'action de mettre le frein avant. Très facile à monter, il est d'une incontestable utilité pour le motocycliste qui roule beaucoup en ville. Avec ce petit truc-là, vous ne sentirez plus de frisson,

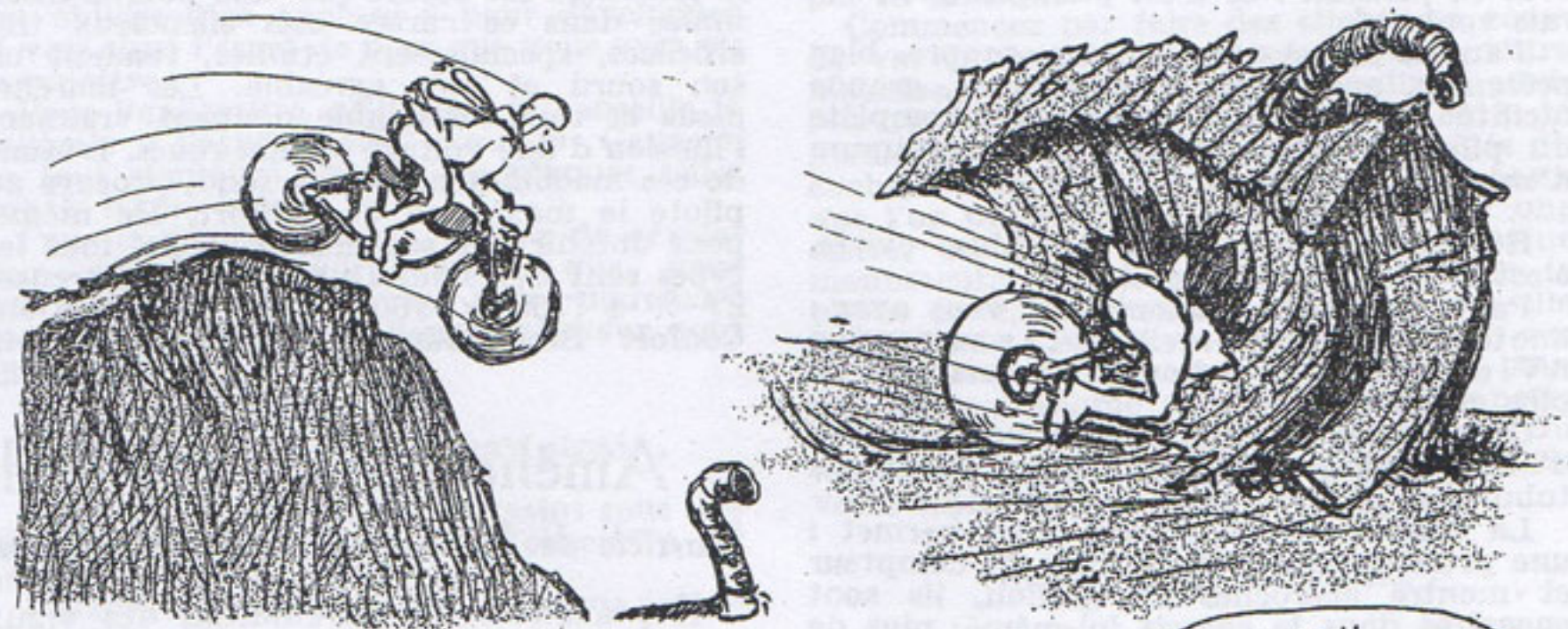
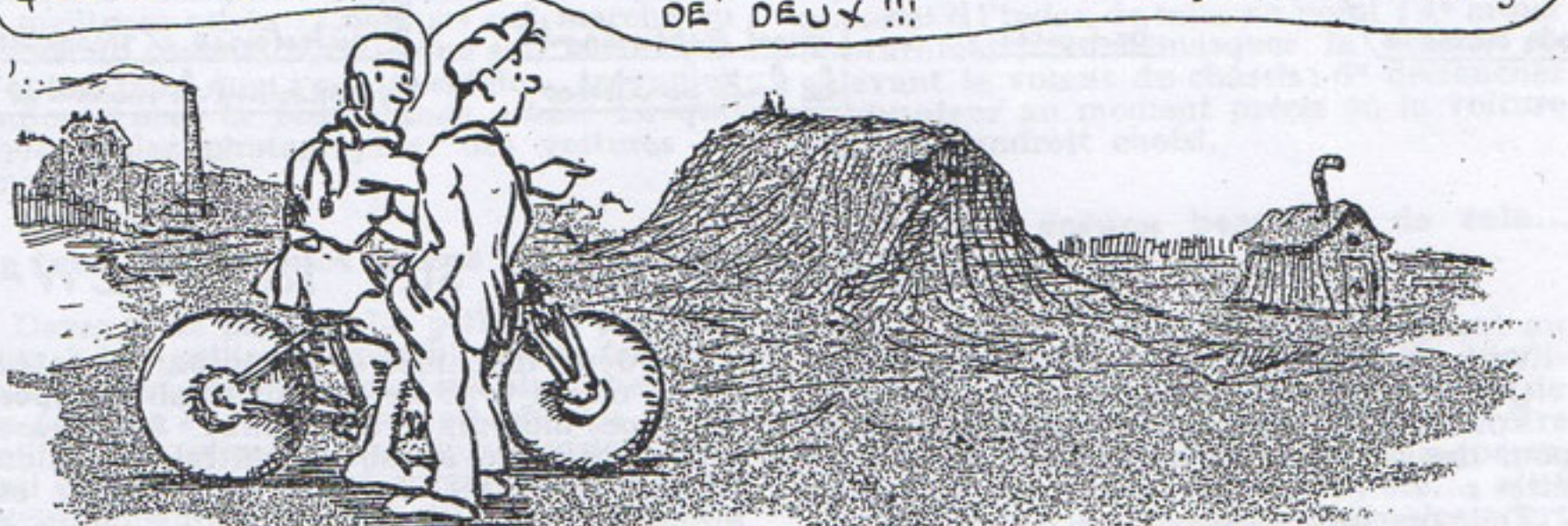
lorsque vous freinerez devant le bâton blanc de l'agent tout en sentant sur vos troussees une colossale Hispano, ou bien un immense camion tout prêts à vous secouer un peu avec leur pare-choc.

L'opposition du père à l'achat d'une moto existe autant en Angleterre qu'en France; aussi, bien des jeunes gens anglais, se voyant refuser ce magnifique cadeau, mettent-ils assidûment leur argent de côté, jusqu'au jour où ils arrivent chez eux, la casquette en bataille, chevauchant un beau « zinc » tout neuf. Le papa, selon l'idiome anglais, « soulève l'enfer », mais son fils, fort de la puissance des 4 chevaux qui lui ronronnent entre les jambes, lâche doucement l'embrayage, et disparaît dans un nuage bleu et odorant.

Il est vrai qu'il lui faudra un petit supplément de courage pour rentrer un peu plus tard, mais bah, le paternel aura tôt fait de s'habituer. Peut-être même suivra-t-il le bon exemple de son fils en s'achetant un petit deux temps, pour ne pas sortir la 10 CV pour aller mettre une lettre à la boîte!

LA MOTO PASSE PARTOUT

SI J'AI ETE A SATORY?...!.. TIENS!... TU VAS VOIR!... JE TE PARIE QUE JE TRAVERSE TOUT LE TERRAIN JUSQU'A TA MAISON EN MOINS DE DEUX !!!



Composition de Jecn Leca

J. LECA
1929



L'ÉCLAIRAGE SOUBITEZ

tout à fait élégante, ce qui ne nuit pas, au contraire. Naturellement, lanterne arrière électrique et feu de position sur le garde-boue avant pour l'éclairage de ville.

Le passage de l'éclairage de route à l'éclairage « Code » est facilité par l'adjonction d'un interrupteur à portée de la main ce qui évite de quitter le guidon pour manœuvrer la clé du commutateur.

On va combattre les accus...

Les détracteurs de l'éclairage électrique par accumulateurs disent : « Sur une voiture les accumulateurs résistent et durent longtemps parce qu'ils sont volumineux et ont une capacité importante, mais sur une moto, on ne peut placer que des petits accus d'une contenance trop faible et par conséquent sans durée ».

Voilà où est l'erreur : Si, sur une voiture

on installe une batterie de forte capacité (60 ampères heure par exemple), c'est parce que le démarreur est un gros mangeur de courant ; il absorbe environ cent ampères pour faire tourner le moteur. La décharge étant importante, il faut également une recharge importante et seule une batterie de forte capacité accepte sans dommage un courant imposant. Sans ces bonnes raisons, les constructeurs de voitures employeraient des petites batteries, soyez-en certains.

Sur une motocyclette pas de démarreur, donc pas de nécessité de charger fortement les accus. « Soubitez » a donc adopté une batterie de 14 ampères-heure, c'est-à-dire pouvant donner, bien chargée, un débit de 14 ampères pendant une heure ou 7 ampères pendant deux heures. Cet accumulateur que la maison « Slem » a étudié spécialement pour la motocyclette et qui est d'une grande robustesse est donc rechargé par la dynamo sous un régime de 5 ampères environ, charge normale pour la capacité. Malheureusement 5 ampères c'est peu si on veut y voir très clair et les lampes des projecteurs sont plus gourmandes que cela. A ce régime, en quelques heures, la batterie, à qui on demanderait ce supplément de débit, serait déchargée et l'éclairage baisserait de plus en plus. « Soubitez » a donc prévu un dispositif qui permet de faire donner à la dynamo un débit plus important et ce dispositif ne rentre en action, automatiquement, que lorsque les projecteurs sont allumés. L'équilibre entre la consommation des lampes et le débit de la dynamo est ainsi plus assuré et l'éclairage reste éclatant aussi longtemps qu'on le désire.

Vous avez pu remarquer que, dans notre explication ci-dessus, nous avons parlé non pas du projecteur mais des projecteurs ; c'est que « Soubitez » préconise, et à juste raison, l'emploi de deux petits projecteurs accouplés à la place d'un projecteur unique. Les avantages en sont nombreux et remarquables. D'abord une plus grande sécurité pour le conducteur. Vous n'ignorez pas que les lampes électriques ne sont pas éternelles, les filaments peuvent se briser instantanément en pleine nuit, en pleine vitesse. Si vous n'avez qu'un seul projecteur vous êtes plongé dans l'obscurité : il va bien si la route est droite et que vous ne perdiez pas la tête, mais...

Avec deux projecteurs accouplés vous êtes à peu près certains que les deux lampes ne se briseront pas au même instant. Si l'une grille vous aurez la prudence de vous arrêter et de la changer puisque vous aurez eu la précaution d'avoir une lampe de rechange dans un coin de votre coffre à outils.

Un des autres principaux avantages des deux projecteurs c'est que vous avez un éclairage Code efficace en inclinant légèrement un des deux phares et en éteignant l'autre aux croisements des voitures ce qui est rendu aisé par la manœuvre de la clé du tableau ou de l'interrupteur annexe placé à la portée de la main sur le guidon.

Un mot encore sur le tableau établi de façon à rendre le montage très simple puisqu'il contient intérieurement tous les organes conjoncteur, disjoncteur, ampèremètre, résistance du double débit et commutateur donnant les différentes positions d'éclairage.

L'étanchéité de ce tableau est absolue et la nuit il est éclairé dès que l'on allume les lanternes ou les projecteurs.

Il fut très remarqué au concours

L'éclairage électrique de la motocyclette tel que « Soubitez » l'a conçu, présente tant de sécurité et rend l'emploi de la moto tellement plaisant la nuit que nous pensons au lecteur en lui donnant quelques renseignements sur cet équipement.

Le principe employé est celui adopté par tous les constructeurs de voitures automobiles. Il a fait ses preuves. Actuellement les ennuis d'équipement électrique d'automobiles n'existent plus ; il n'y avait donc aucune raison que les motocyclistes soient moins bien lotis et qu'ils n'aient pas le droit de voir clair comme les autres.

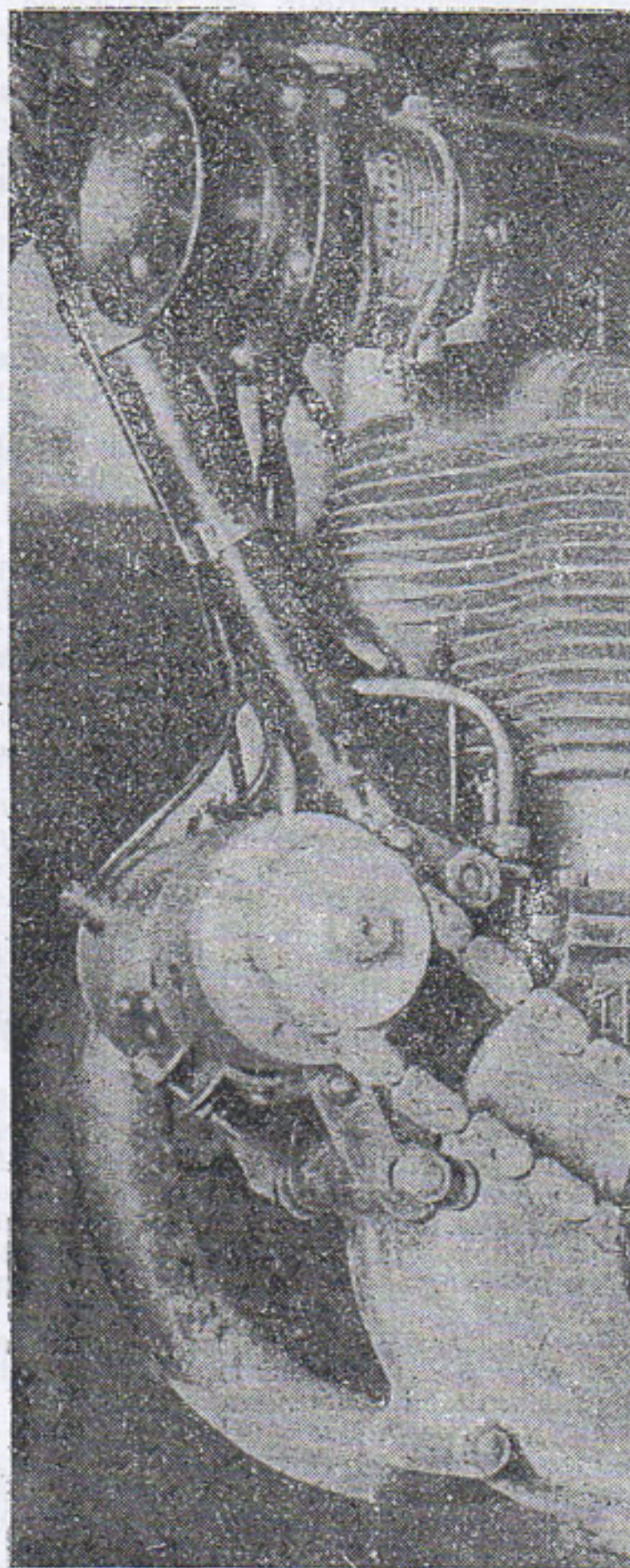
L'équipement électrique « Soubitez » comprend une dynamo qui recharge une batterie d'accumulateurs lorsque le moteur de la moto tourne et c'est cette réserve d'électricité qui permet au motocycliste d'avoir toujours, à l'arrêt, comme en marche, un éclairage intense de ses lanternes ou projecteurs.

Un appareillage bien compris

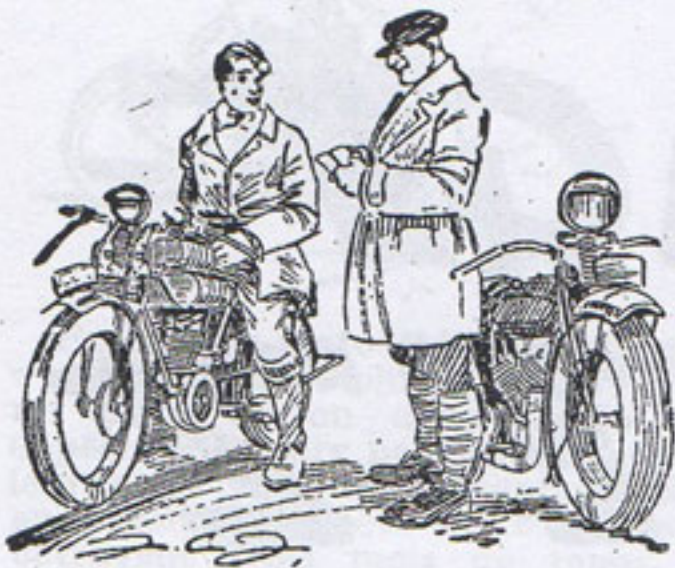
Le tableau comporte un ampèremètre qui est éclairé dès qu'on allume les lanternes ou projecteurs, il marque la charge et la décharge. Le commutateur est actionné par une clé amovible qui verrouille les différentes positions. Par cette clé, on peut également couper le courant d'excitation de la dynamo et arrêter ainsi le débit lorsque les accumulateurs sont suffisamment chargés. Le disjoncteur est fixé à l'intérieur du tableau par conséquent absolument à l'abri de la poussière ou de la pluie. Ce tableau est d'ailleurs tout à fait étanche.

La batterie d'accumulateurs « Slem » a une capacité de 14 ampères-heure sous 6 volts. Elle est très robuste, grâce à la fabrication spéciale des plaques qui les rend pratiquement indestructibles.

La projection lumineuse est fournie par deux petits phares de 150 millimètres de diamètre extrêmement puissants. Ils sont montés sur des supports indépendants et leur orientation est des plus faciles. Aucune vibration même sur les plus mauvaises routes. Les deux projecteurs fonctionnent ensemble sur la position « Phare » du commutateur et un seul incliné reste allumé lorsque l'on passe à la position « Code ». La consommation des deux projecteurs reste un peu inférieure au débit de la dynamo. Cette combinaison de projecteurs accouplés présente le gros avantage de garantir le motocycliste contre l'extinction totale de son éclairage cas qui se produit si la moto est munie d'un projecteur unique et que la lampe vient à griller en cours de route. La présentation d'une motocyclette avec ces deux petits projecteurs est



L'appareillage avec klaxon est simple



Le Ribetti nous est un peu inconnu.

J'ai un moteur italien « Ribetti » deux cylindres côte à côte, deux temps classique, calés à 180°, alésage 42 m/m, course 45 m/m, cylindrée totale 125 cmc., à avance fixe (à 10.000 tours-minute selon indication du constructeur !!!). Je voudrais connaître quel est le maximum d'avance à l'allumage que je pourrais caler mon moteur pour son maximum de rendement. Au premier démontage que j'ai fait du moteur, j'oubliai de constater le calage qu'il avait à l'arrivée de l'usine, et au remontage je l'ai calé à 30° d'avance, soit à trois millimètres de carrière du piston à point mort haut. En cette disposition j'atteignais avec ma minuscule machine, une allure de 60 km. à l'heure en palier, mais je ne suis pas satisfait encore (donc l'usine m'a garanti les 75, 80 à l'heure). Depuis, j'ai calé le moteur à 45°, soit un 4 1/2 millimètres d'avance à l'allumage et je n'ai pas constaté une amélioration. J'ai l'impression qu'il tourne moins vite calé à 45° qu'à 30°. Il y a une limite comme en tout, n'est-ce pas? Connaissez-vous cette limite?

Pour mettre en marche mon moteur à froid, il a toujours besoin de l'essence jetée par le décompresseur; sans elle, il est impossible de le mettre en marche. Avec elle il tourne ensuite et mieux avec la commande des gaz très peu ouverte, mais au parcours de 50 ou 60 mètres, il s'arrête invariablement et si, tandis qu'il tourne j'ouvre la commande unique, gaz-air du carburateur, il s'arrête plus vite encore. Cette opération je dois la répéter trois ou quatre fois jusqu'à ce que le moteur chauffe un peu, et alors le moteur tourne normalement, et accélère bien, mais ayant toujours, tandis que cette opération, un cylindre (toujours le même), lassé de faire sa mission (la bougie est bonne) jusqu'à ce que les cylindres (bloc unique) chauffent. Alors le moteur est à son point, il se met très bien en marche, il ralentit et il accélère bien, mais que dois-je faire pour obtenir une normale mise en marche?

Le carburateur a-t-il deux gicleurs l'un fixe l'autre graduable. L'autre jour j'ai ouvert deux points de plus le gicleur tandis que le moteur tournait à point mort. J'ai constaté ensuite un gain de puissance et de franche accélération par forte ouverture de la commande. En ces conditions, j'ai éprouvé en route ma machine, et j'ai constaté un gain de vitesse notable. Dois-je continuer en ouvrant les points au gicleur pour obtenir une véritable mise au point, jusqu'à ce que le moteur lancé à forte allure fasse des 4 temps, symptôme d'accès d'essence, n'est-ce pas? ou il y a une limite (donc le moteur est à bon réglage) beaucoup avant de noter ces symptômes? Que dois-je faire?

Connaissez-vous quelle est la perte de puissance et vitesse d'une motocyclette trainée par courroie en substitution de la chaîne? ayant soin de leur normale tension.

Le constructeur me recommandait une multiplication (en considération du nombre élevé de tours du moteur) de 9 3/4 tours moteur par un tour de roue en prise directe, mais il ne me disait pas avec quelle roue, soit 600 ou de 650. J'ai écrit deux fois à l'usine en demandant de ce sujet et je n'ai jamais eu aucune réponse.

José M. PORTUSACH.
à Barcelone.

Je ne connais pas le moteur en question, il nous semble qu'il y a tout lieu d'atteindre le 60 avec une aussi petite cylindrée. Le régime de 9.000 tours à la minute nous paraît également exagéré. Bien rares sont les moteurs qui tournent à 6.000 tours. L'avance de 45° doit être un peu trop forte. 35 à 40° devraient suffire.

Nos Consultations Techniques

Il nous arrive quotidiennement d'être saisi de demandes de renseignements divers. Nous rappelons à nos lecteurs que, seuls, nos abonnés peuvent bénéficier de ces renseignements. Toujours joindre une enveloppe timbrée avec son adresse.

Les demandes d'ordre purement technique ou juridique nécessitant des recherches, feront l'objet d'honoraires avec une base de cinq francs par consultation. Nos lecteurs comprendront certainement que nous faisons bénéficier nos abonnés de conditions exceptionnellement avantageuses et qu'il ne nous est pas possible de faire peser sur nos services des frais généraux de collaboration individuelle par trop formidables et trop fréquemment répétés.

Cela dépend essentiellement du taux réel de compression. Plus le taux de compression est élevé et moins il doit y avoir d'avance. Le meilleur réglage ne peut être fait que par tâtonnements.

Il est très normal qu'un deux temps exige pour partir quand il est froid des injections d'essence à cause des condensations auxquelles il faut remédier par un excès d'essence, mais dès qu'il fonctionne cette essence se vaporise et enrichit exagérément le mélange d'où marche à quatre temps et même arrêt.

Si votre carburateur est un Amac, le gicleur réglable est celui de ralenti. Voyez, si en l'ouvrant de quelques crans vous ne pourriez pas mettre le moteur en route sans injection d'essence. La marche à quatre temps est en effet le symptôme d'un excès d'essence. Ouvrez le gicleur jusqu'à ce que vous ayez la marche à quatre temps, puis refermez-le peu à peu jusqu'à ce que le moteur rende bien.

Il se peut également que le gicleur principal soit trop petit.

Une chaîne en bon état a un rendement qui peut atteindre 90 %, une courroie ne dépasse pas 80 %.

Il nous semble que la multiplication indiquée convient à des roues de 650.

Vérifions le tout.

Je possède une D. R. F. 175 cmc., chaîne-courroie, deux vitesses, 1925, à graissage mécanique. Depuis quelque temps, elle marchait presque tout le temps sur quatre temps sauf en côte où elle tirait assez bien en 2°. Après mise au point le moteur marchait à deux temps, mais manquait de compression et de puissance en côte. On a changé les segments, réglé l'avance à 2 2/3 (le moteur ayant à peu près même course et alésage, donc demandant peu d'avance). Après 300 kilomètres de rodage des segments elle a acquis davantage de compression mais dans les côtes, en 2°, le moteur perd très vite de sa vitesse et halète. A titre d'exemple : je ne peux monter une côte lancée à 40 kilomètres sans passer en 1^{re} au bout de 150 ou 200 mètres.

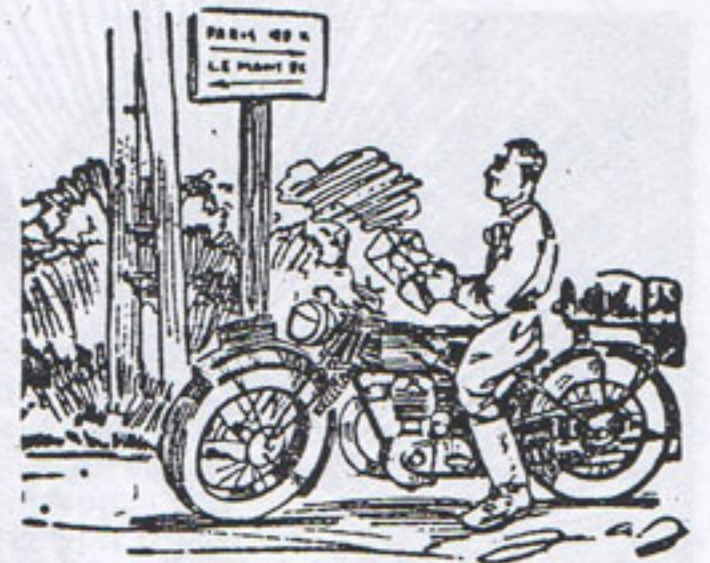
D'autre part, au ralenti à vide, il y a souvent des retours au carburateur avec ralentissement et arrêt du moteur. Ce ralentissement se produit même sans les retours et si on touche un peu la manette des gaz il y a accélération très rapide sans que le déplacement effectué puisse causer une pareille différence de régime. On dirait que les explosions manquent de force et que tout d'un coup elles en reprennent.

Je ne m'explique pas du tout ce phénomène, l'essence arrivant normalement.

1° Que pourrait-on faire pour donner un peu de nervosité au moteur dans les côtes ;

2° Comment supprimer au ralenti, à vide ou en marche, ce mauvais ralenti qui va parfois jusqu'à faire tourner le moteur par la vitesse acquise sans qu'il y ait aucune explosion. On ne peut en avoir qu'en ouvrant rapidement le boisseau des gaz (à titre d'indication : carburateur Longuemare à une manette).

GIROUD, Poitiers.



R Un moteur à deux temps dont on a remplacé les segments ne donne-t-il à nouveau son plein rendement qu'après un kilométrage assez élevé de 2 à 300 kilomètres.

N'avez-vous pas changé de gicleur? Des refoulements indiquent un mélange pauvre. Etes-vous sûr de ne pas avoir d'infiltrations d'air? Vous n'avez pas assez d'avance à l'allumage. Si vous avez une avance variable, réglez avec tout le retard au point mort haut. Si vous avez une avance fixe, votre moteur doit supporter 5 ou 6 millimètres d'avance. Le retard à l'allumage peut être cause des crachements. Cela peut expliquer également l'impossibilité de faire fonctionner le moteur au ralenti avec peu de gaz.

J'ai de la bouteille et je n'ai que 30 ans!

Fervent motocycliste, je viens vous demander un tuyau. Faire de la moto est un sport évidemment, mais je m'aperçois que depuis que je suis tant familiarisé avec cet engin, je commence à prendre de la bouteille, serait-ce là aussi la cause de mes 30 ans, un peu aussi. Voilà, je voudrais qu'indépendamment de ce sport, je puisse retrouver une souplesse d'antan. Mécanicien ou plutôt motoriste — pardon, j'allais oublier la recommandation de votre dernière revue — je ne trouve pas dans ma profession assez d'occasions pour faire du sport soit volontairement ou involontairement, soit par de la marche, mouvements continus, etc., aussi viens-je vous demander de bien vouloir me faire connaître par quel moyen (assez rapide) je pourrais, par exemple, le matin, m'assouplir un peu les muscles, soit par l'emploi du sandow, du muscleur, etc., m'indiquer un appareil économique et recommandé.

Abonné 73977.

R — Vous prenez de la bouteille? Hélas, c'est le sort commun à beaucoup : mais 30 ans! c'est un bel âge, et nous ne vous comprenons guère : nous avons largement dépassé le cap des deux lustres et la bouteille... nous ne la connaissons pas : les motocyclistes parisiens de 18 et 20 ans, ont bien des points encore à nous rendre sur mille cas. Croyez-nous, vous ne nous dites pas ce que vous faites. Inutile, à notre avis, de combiner toutes sortes d'exercices réguliers, à heures fixes avec grand renfort d'haltères, d'exerciceurs... Vous voulez conserver votre souplesse, faites beaucoup de tous les sports sans excès ; de la marche, c'est bon ; de la course à pied sans vitesse, c'est mieux ; de la natation, c'est parfait. Un moyen rapide? Hum! c'est l'ensemble de votre être qui se rouille, graissez-le et ne l'empâtez pas par des repas trop substantiels, des fatigues excessives : cet été, faites du camping. Et surtout, n'hésitez pas à faire de la moto sans excès de vitesse ou de durée. Vous mourrez d'envie de faire de l'exercice avec un appareil de la Faculté? mais, diable, faites comme nous, amusez-vous à pousser votre moto, de temps en temps, en côte : les reins, les biceps, la poitrine, les jarrets, tout cela travaillera d'une façon plus rationnelle que tout ce que vous inventerez : ensuite, dans la descente, remontez et prenez un bol d'air vif : ne jamais vous reposer avant que la sueur soit complètement disparue. Et voilà comment vous conserverez votre souplesse. Et puis, sans rancune, cette bouteille que vous redoutez tant, ne l'avez-vous pas trop recherchée dans les bistrotts voisins : les clients ne vous offrent-ils pas trop souvent des tournées si néfastes à la santé?



Le Courrier de la Semaine

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



On proteste avec raison

Je lis avec soin votre intéressante revue, ma fonction m'astreignant à suivre tout ce qui, de près ou de loin, touche à la corporation dont j'ai l'honneur de défendre les intérêts.

Je prends connaissance dans un dernier numéro d'un court entrefilet paru dans le courrier de la semaine sous le titre : « C'est Pourtant Vrai », dans lequel un de vos lecteurs vous demande d'intervenir auprès des Compagnies pour obtenir la diminution du prix du taxi.

Ce camarade motocycliste pense que la baisse partielle qui a eu lieu sur certains produits doit logiquement amener une baisse parallèle du prix kilométrique de la voiture de place.

Et vous paraissez abonder dans ce sens par le titre de l'entrefilet. Malheureusement il y a là une erreur flagrante que je n'ai pas le temps de rectifier longuement. On peut résumer ainsi la situation : en 1925 et 26 le prix du taxi était quasi déficitaire ; il est maintenant amélioré, mais simplement amélioré.

En fait, dans aucune ville, on ne peut faire rouler des voitures à quatre places, pour 1 fr. 25 du kilomètre et 8 fr. de l'heure. Il suffit de produire ce chiffre et d'y réfléchir pour conclure.

M. Ferdinand-Laurent a d'ailleurs posé cette question au Préfet depuis quelques mois car le tarif dépend du Conseil municipal ; mais celui-ci, informé, n'a naturellement pas donné suite.

Il est probable qu'au cas où nous obtiendrions le raccourcissement de la journée de travail des chauffeurs de taxi, qui, par suite du faible tarif est très longue, il faudrait envisager un léger relèvement du prix.

Mais ce n'est qu'une perspective souhaitable, mais encore à l'étude.

J'espère, Monsieur le Directeur, que vous ferez bon usage de ces renseignements qu'il m'appartenait de vous donner pour dissiper une erreur

Le Secrétaire général de la Chambre
Syndicale des Chauffeurs.

La moto à la campagne

Quoi qu'on en dise, la moto a encore beaucoup à faire pour sa réputation. Dans nos petits villages de campagne assez reculés elle jouit encore de bien peu d'estime. Il est déplorable de constater l'indifférence de la population rurale et son peu d'affinité pour certaines branches du progrès. La moto, en particulier, passe ici pour un engin peu ordinaire. On a l'air de penser que c'est là une machine difficile à conduire, très dangereuse, très néfaste pour la santé à cause des trépidations et beaucoup de gens traduisent ainsi leur opinion : « C'est un engin de mort ». Et quand cela m'arrive d'emmener un passager en tandem je suis considéré comme un équilibriste ou un acrobate imprudent.

Et cependant si la moto est reconnue très pratique et se trouve utilisée par un si grand nombre d'adeptes, même ayant la gare à leur portée, à plus forte raison elle devrait être la bienvenue dans ces villages privés du chemin de fer. Mais la routine est là, et cette routine dans nos campagnes est très tenace et très difficile à vaincre. Passe encore, pour les vieux, de préférer à tout autre moyen de transport, la vieille jument et le cabriolet antique, mais les jeunes y gagneraient à adopter la moto ou le side-car. Ils feraient économie de temps considérable et, par suite, économie d'argent.

P. L.
Instituteur Roizy (Ardennes).

Fameux Salon, va

Mon cher *Moto Revue*, comme en ce moment le Salon Régional de l'Automobile bat son plein, je suis allé un dimanche de novembre avec un de mes camarades au Palais Rameau, admirer les dernières nouveautés de la saison 1927 en matière automobile et en même temps dans l'espoir d'y voir exposés au moins quelques marques de motocyclettes.

Aussi je fus fortement déçu lorsqu'ayant tout visité le Palais ainsi que les deux annexes, je fut fort surpris de ne pas y voir un seul exposant d'une marque quelconque ; je n'ai pas même vu un « vieux clou ». Et c'est ce qui me surprend le plus. Pourquoi cette pénurie d'exposants de motocyclettes. Qu'en pensez-vous ?

JULIEN MAËS.
(La Vignette), Linselles (Nord).

On y vient au Concours d'usure.

Puisque vous en êtes aux concours d'endurance que penseriez-vous d'un concours dans lequel les constructeurs seraient placés sur le même pied d'égalité que leurs clients ? et qui serait organisé à peu près de la façon suivante :

Chaque constructeur participant engageant une ou plusieurs machines vous remettrait un ou plusieurs bons vous autorisant à

prendre livraison, chez eux ou chez n'importe lequel de leurs agents de la ou des machines engagées, et qui seraient immédiatement placées sous scellés. Durée du concours, 6 à 8 jours sans interruption. Concours de vitesse, toutes les réparations possibles étant autorisées au contrôle. Chaque constructeur devrait fournir un tarif de ses réparations et pièces détachées. Classement au plus grand kilométrage et à la dépense en francs, de réparations, essence, huile, etc.

Les machines ne seraient remises aux concurrents qu'au moment du départ, comme pour un client.

Exemple : X engage une 350 : peu après le départ le conducteur s'aperçoit que son carburateur mal réglé dépense beaucoup, s'il continue, la dépense en essence se fera sentir au classement, il s'arrête au contrôle change de gicleur coût..... X 1.
Pénalisation pour réparation..... 10 »
Après 1.500 kilomètres, 1 décalaminage..... 10 »
Après 2.500 km., 1 câble de frein dessoudé (fourni et posé)..... X »
1 réparation, 1 câble de frein dessoudé (Pénalisation)..... X »
3.000 km., 1 décalaminage..... 20 »
4.000 km., 1 soupape grippée (fournie et posée)..... X »
4.000 km., 1 réparation (pénalisation)..... 10 »
6.000 km., chaîne mal protégée casse..... X »
6.000 km., 1 pneu arrière..... X »
6.000 km., 1 réparation (pénalisation, etc., etc.)..... X »
Et total..... X »

Qu'en pensez-vous ?

POUPON, Abonné 72.184.

Voyez donc l'Actualité Automobile.

Je suis très heureux du développement de votre revue. Mais serais heureux que la question cyclecar et voitures soit un peu plus traitée.

Je demande une étude sur le :

- 1° Sima Violet nouveau modèle.
- 2° Augmentation de la partie touristique.

Il y aurait peut-être intérêt à organiser pour les demandes d'avril à juin des sorties en groupe pour la visite de telle ou telle région parisienne réputée pour sa beauté ou son attrait.

Pas de courses de vitesse, de la balade de père, avec un guide bien documenté, et ayant quelques entrées particulières dans les musées et châteaux (pour une visite complète sans bousculade, sans galop avec des guides !! écorchant l'histoire et le Français !)

COUDRAN, 16, rue Montbauron, Versailles.

Les coloniaux se doivent d'étudier la moto.

Après 6 mois de congé en France, je repars au Cameroun où j'emmène ma René Gillet side-car avec laquelle, en 4 mois, j'ai parcouru 8.000 km. Cévennes, Pyrénées, Bretagne, Normandie, puis pour finir la côte d'Azur de Marseille à Menton. Aucun ennui mécanique, confort pour ma femme et ma fillette de 3 ans, moyennes élevées (35 km. heure), transport aisé des bagages nécessaires pour nous trois et pour des absences d'un mois et jamais les routes ne m'ont offert d'obstacle insurmontable.

Je ne vous ennuierai pas en vous citant des prouesses discutables, mais j'emporte cette machine dans la chaîne des monts Cameroun avec la certitude qu'elle ne me laissera nulle part. Révisée chez René Gillet avant emballage : 2 axes piston légèrement marqués ; remplacé le pignon d'attaque de 14 dents par un de 13 dents. Tout cela pour venir à l'appui de votre campagne en faveur du *tourisme en moto sidecar*, le seul permettant des satisfactions sportives en même temps qu'un confort suffisant pour une femme et un enfant.

M. DELISLE,
Instituteur, à Dschang (Cameroun).

Bientôt, ce fameux essai de la P. 105.

Je me permets une fois de plus d'user de l'hospitalité de vos colonnes en vous entretenant d'un petit sujet dont très probablement je ne suis pas le seul à m'intéresser.

J'ai admiré de près et ensuite lu vos articles relatifs à la nouvelle Peugeot P. 105. Cette machine est une des plus belles ; malheureusement, deux choses ne permettent pas à tout le monde de s'en payer une : d'abord, sa cylindrée et son prix (prix très normal pour une machine de cette classe).

Pourquoi un constructeur, Peugeot surtout, ne construirait-il pas une 175 cmc quatre temps du même modèle que cette P. 105, une 175 cmc. à bloc moteur 3 vitesses, enfin la P. 105, exactement, mais en plus petit, le 175 cmc. a l'air d'être traité en parent pauvre.

Je vous fais ces quelques réflexions, car d'ici quelque temps je serai moi-même acheteur et j'aimerais trouver une petite P. 105.

Excusez-moi de mon petit verbiage, et recevez, avec tous mes compliments pour la présentation de *Moto Revue*, mes salutations.

A. JOUVE, abonné.
12° B. C. A., S. P. 22.

ROYAL-MOTO

déjà victorieuse dans les principales épreuves de la saison, obtient un nouveau succès

au 500 mètres lancés du **MOTO-CLUB** de **RABAT** (Maroc)

Sur 25 partants, **LEVEILLÉ** sur **175 cmc.** arrive premier de sa catégorie

C'EST LA UNE NOUVELLE PREUVE DE SA FABRICATION IRRÉPROCHABLE

AGENTS !...

Assurez-vous l'exclusivité de la
-- Marque pour votre région --

n'hésitez plus

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS

BUREAU COMMERCIAL :

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

Téléphone : WAGRAM 80.35

D. S. MALTERRE

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

VOUS OFFRE

SON TYPE 500 CMC.

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

1^o avec pneus normaux de 700 x 85.

2^o en type confort avec les pneus ballons de 700 x 100.

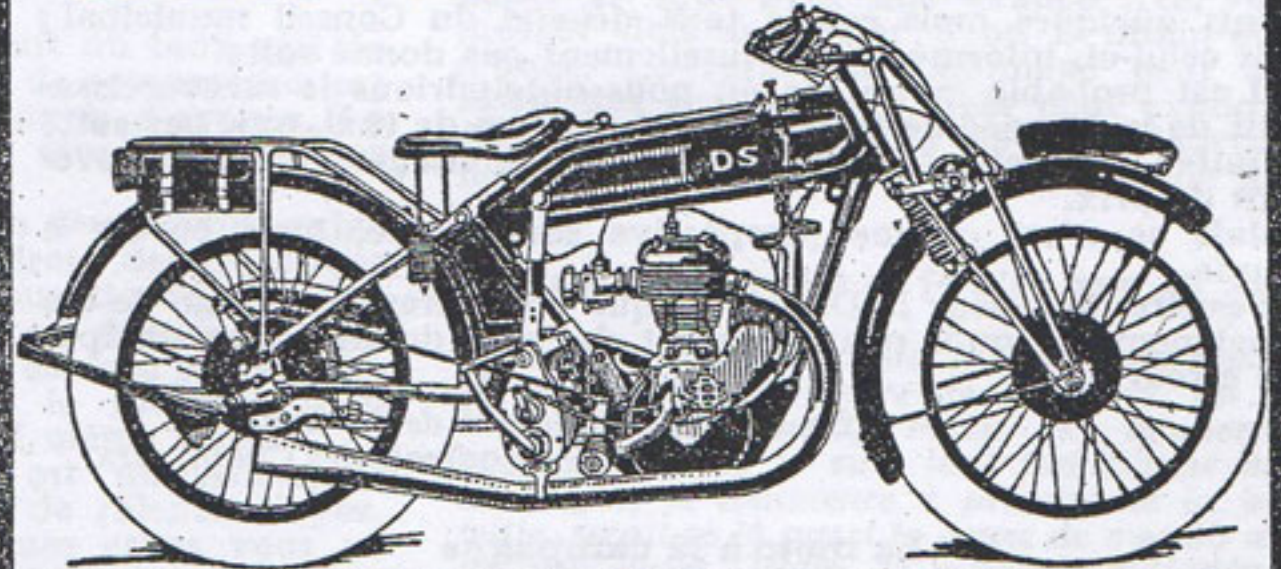
ET SON TYPE RACING

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

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

18, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

Usines à Montreuil-sous-Bois



STOCK CONSIDÉRABLE de PIÈCES pour HARLEY et INDIAN

MOTOCYCLISTES

POUR
LE CHOIX
DEVOTRE

MOTO

Vos mises au point
Vos réparations



ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :

DÉTRUCHE & VULLIAMY 119, Fg St-Martin (10^e)
— Tél. : NORD 81-07 —

— AGENCE : —

RAVAT - TERROT - MONET & GOYON - DOLLAR - GNOME
& RHONE - SOYER - TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON -
HARLITE - PEUGEOT - CLÉMENT - GLADIATOR -
RENÉ GILLET - CYCLECAR SIMA-VIOLET

Vente - Échange - Pièces détachées pour Moto de toutes marques et A.B.C.
COMPTANT - CRÉDIT

MOTOCYCLISTES, chez

PLAZOLLES

16, Rue Crussol (11^e)

Vous trouverez

AU COMPTANT

A CRÉDIT

René Gillet, Terrot, Peugeot, Gillet d'Herstal, Dollar
Roléo, Motobécane, Monet-Goyon, Gnome-Rhône, Alcyon

ATELIER de RÉPARATIONS et de MISE AU POINT SPÉCIALISÉ

Conditions aux lecteurs de Moto-Revue

ROTO-PHARE

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

- POUR MOTOS -

L'équipement complet comprend :

1^o Magnéto ; 2^o Phare argente, intérieur avec lampe de phare et veilleuse ; 3^o Une lanterne arrière ; 4^o Un feu de position pour l'arrêt (blanc et rouge).

L'équipement complet en ordre de marche et garanti, est vendu 450 Frs

Société ROTO-PHARE, 7, Rue Yvart, PARIS (15^e)

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

TERROT - SOYER - ROLEO - ALCYON
MOTO-CONFORT, ETC.

AGENCE DIRECTE : **R. LARGEOT**

4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. 59

Toutes Marques **OCCASIONS** 6 et 12 Mois
- Tous Prix - de Crédit -

1^{re} COURSE

1^{re} VICTOIRE

AFA

SIX JOURS D'HIVER

175

1^{ers}

STERNY, CHERET,
BAUDARD, BEGNEZ
sur SAN-SOU-PAP

PERRIN sur ROCHESTER,
GERSAUD sur ROYAL-MOTO.

250 — HUBERT sur UTILIA,
CORNÉLIS sur ROCHESTER

350 — LABOURDETTE sur DOLLAR.

500 — HUGUET sur CLÉMENT-GLADIATOR,
DEBAISIEUX sur NEW-MOTORCYCLE.

aux



TOUS
AVEC

LE FREIN de DIRECTION
L'AMORTISSEUR

AFA

Étab^l L. POUTRAIT

7 et 9, Rue de la Croix-Faubin
PARIS-II^e - Tél. : Roq. 34-84



MOYEUX-FREINS ::

FOURCHES ÉLASTIQUES

BOITES DE VITESSES

BREVETÉ S. G. D. G.

AUX 6 JOURS d'HIVER 1928

ers

ex-æquo

Perrin sur Rochester, 175^{cc.}

Batifort sur Delage, 250^{cc.}

Cornélis sur Rochester, 250^{cc.}

Bourguin sur Gnome-Rhône
(250 cc.)

Lézin sur Gnome-Rhône, 250^{cc.}

Flahaut sur Austral, 250^{cc.}

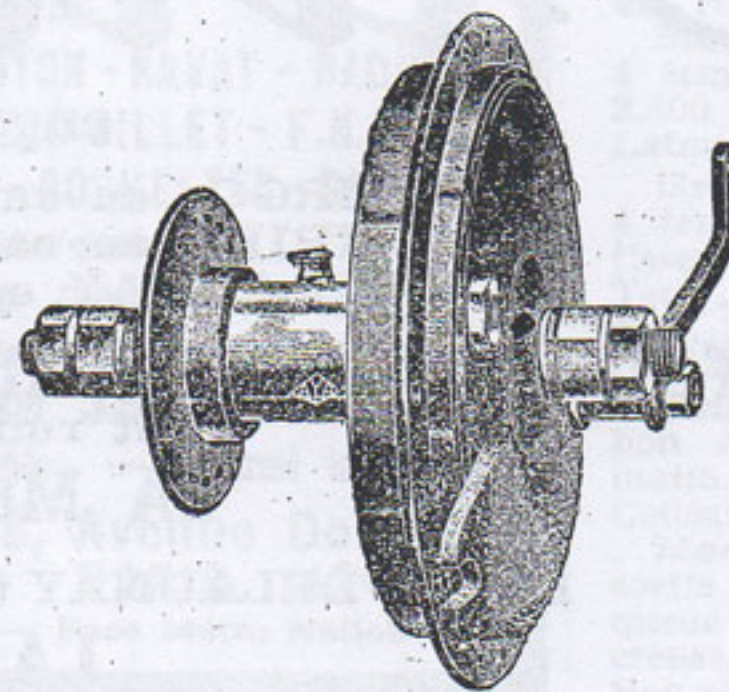
Labourdette sur Dollar, 350^{cc.}

Lerefait sur Gnome-Rhône
(500 cc.)

Bernard sur Gnome-Rhône
(500 cc.)

Berrenger sur Gnome-Rhône
(500 cc.)

Tous sur MOYEUX-FREINS ou
FOURCHES-ELASTIQUES ou
BOITES DE VITESSES



DÉPOT à PARIS : 15, rue de la Cérissaie

UN BLOC MOTEUR

3 vitesses Français

établi dans d'aussi bonnes conditions
:- que la fabrication étrangère :-

Monobloc Sport

BREVETÉ S. G. D. G.

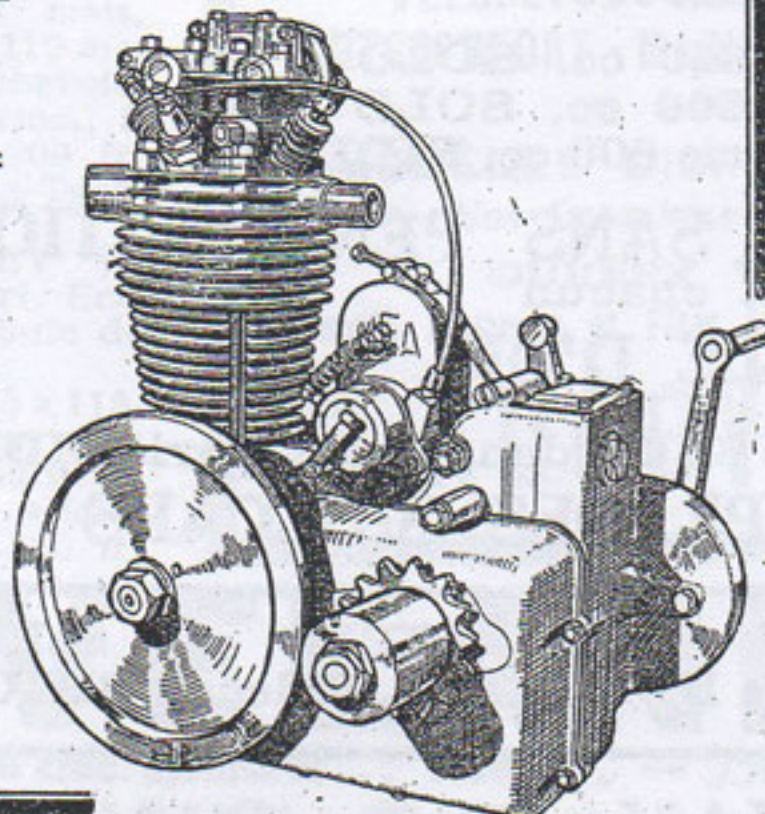
6 JOURS D'HIVER

- 1^{er} ex-æquo -
Catégorie 500 cmc.

CHAISE & C^{ie}

53, Rue Auguste Lançon
PARIS

RENSEIGNEMENTS ET
PRIX SUR DEMANDE



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XX

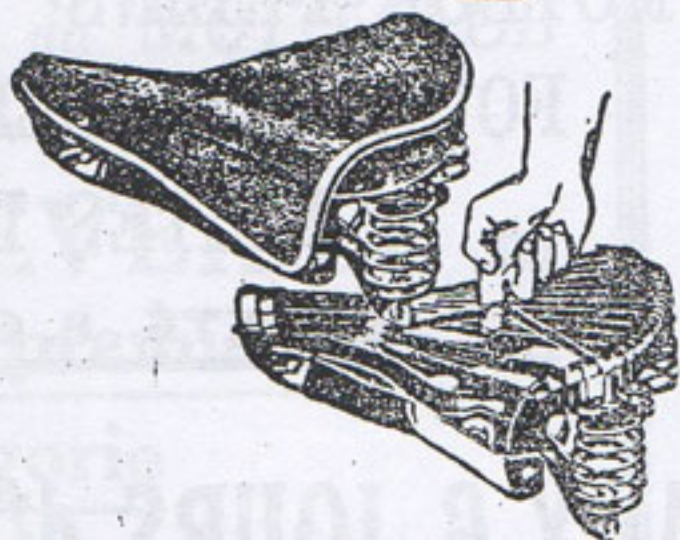
6 JOURS D'HIVER

17 places de I^{ERS}
et la
Coupe des 6 Jours I^{ERS}

pour la

SELLE TERRY

tout en ressorts



E^{ts} **DELLHEIM**, 39, Avenue du Roule, 39
NEUILLY-SUR-SEINE

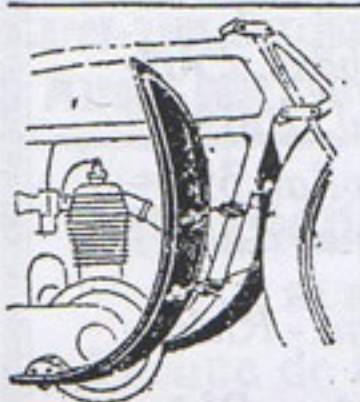
Pour être pratique et confortable

une Moto doit être bien équipée

Les Établ^{ts} MOTOS-ACCESSOIRES

à GASSICOURT (S.-et-O.)

ont étudié pour vous des Pose-jambes. Siège arrière, Selle tandem, Repose-pieds, Bidon de secours, Sacoche, etc., qui répondent à vos besoins. Demandez-les à votre fournisseur habituel et s'il ne peut vous les fournir, demandez notre Catalogue franco.



SIX JOURS D'HIVER

La meilleure performance accomplie dans les 6 Jours d'Hiver, revient aux DEUX SEULS INDEPENDANTS ayant terminé l'épreuve.

A. JACOB || PREVOST
sur Motobécane 250 cmc. || sur Motoconfort 350 cmc.

Tous deux 1^{ers} ex-æquo dans leur catégorie sans pénalisation remportant le
DIPLOME DE GRANDE MÉDAILLE D'OR
(La plus haute récompense)
sur leur Moto personnelle strictement de série

La MOTOBÉCANE

et la

La MOTOCONFORT

Modèle 6 Jours d'Hiver sont en vente :

Aux Établissements A. JACOB frères

15, Av. Anatole-France || 15, Av. de Fontainebleau
CHOISY-LE-ROI || KREMLIN-BICÈTRE

et chez PRÉVOST

26, Av. de la Grande-Armée - PARIS

Dans les SIX JOURS D'HIVER

(Première Épreuve de la Saison Sportive 1928)

Farolea

engage 3 pilotes

VIRGO, en catégorie 350 cc. SOLO
BIRIBI, en catégorie 500 cc. SOLO
DELAUNAY, en catégorie 600 cc. SIDECAR

TOUS TROIS TERMINENT SANS PÉNALISATION

et remportent chacun

LA MÉDAILLE D'OR

De plus DELAUNAY termine SEUL dans la catégorie SIDECAR et enlève
LA COUPE DES SIDECARS

Pneus ENGLEBERT — Huile SHELL — Selle TERRY
Éclairage électrique BOSCH — Sidecar BELGIAN

Agent : F. DELAUNAY, 62, Rue Rocherouart, PARIS

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



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

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

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

Nous le répétons, aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.

Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces ; nous en sommes pas responsables.

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le N° suivant. Tout Abonné à *Mote Reoue* 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.

TRIUMPH
212, Boulevard Péreire - PARIS

MOTOS

Alcyon 2 CV, 175 cmc., 2 vit., parfait état, compt., selle Terry, éclairage Luxor, coffre outil, pn. neufs, chaîne-chaîne. Soult, 6, rue Mounet-Sully, à Franconville (Seine-et-Oise).

Alcyon 350 cmc., état parfait, 4.200 fr. Touriste 1927, pneus ballon, pressé, cause double emploi. Dubois, 27, rue Vital (16°), à partir 18 h. tous les jours et samedi après-midi.

Automoto, moteur A.Z.A. Jap, 175 cmc., 2 vitesses, pneus et chambre rechange, rétro, éclair., access., très bon état, 1.400 fr. S'adresser : Mollet, 17, rue du Delta, Paris (9°).

Moto à vendre, B.S.A., 500 cmc., chaîne-chaîne, modèle 1926, gros pneus, très bon état, 3.800 fr. P. Moreau, Charleville (Ardennes).

A vendre moto Cleveland 3 CV 1/2, très bon état, moteur neuf. Ecrire : André Delplace, Boeschépe (Nord).

Moto Dédé, 175 cmc., 2 temps, parfait état, 1.500 fr. Grandpierron, 37, rue Thiers, Mantes (Seine-et-Oise).

Moto Dédé, 175 cmc., 2 CV 1/2, état de neuf avec tan-sad et repose-pieds, prix intéressant. Visible tous les jours chez M. Lobjoit, 147, rue de Flandre, au Bourget.

Douglas 4 CV, 2 cyl., roulé 3.500 km., access., parfait état, 3.500 fr. Ecrire : Heger, 24, rue Mayet (6°).

Douglas 350 cmc., émail et nickel neuf, garantie 6 mois, 2.500 fr., tan-sad. Broual, 119 bis, boulevard de Verdun, Courbevoie.

D. S. Malterre, 500 cmc., à l'état absolu de neuf, 3.900 fr. Del.urg, 49, boulevard La-Tour-Maubourg.

Favor, 250 cmc., 3 CV 1/2, comme neuve, marche parf. Ecr. ou venir : Mahait, 139, route de Versailles, Antony.

F. N. 60, 350 cmc., 715x115, émail noir, éclairage Pehu, gros phare, sacoche grand tourisme, pièces rechange neuves, affaire de confiance. Prix net 5.500 fr.

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 1928

**La Maison se charge des réparations
TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS**

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX DE SOLDE

ÉCOLE DE MOTOS

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance

Fondée en 1884

VENTE DE NEUF ET OCCASIONS AU COMPTANT ET A CRÉDIT
ÉCHANGE — RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES QUALIFIÉS

AGENCE

TERROT - PEUGEOT - MONET & GOYON - RAVAT - RADIOR
VÉLOCETTE - NEW-MAP - RENÉ GILLET - F.N.
MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - ROCHESTER - GNOME
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°)
— Face Métro Nation —

Bontinck, 68, rue du Rendez-vous, Paris (12°).

F. N., 500 cmc., sport 1927, nombreux access., vendu par particulier. Gillet, 51, avenue Philippe-Auguste, Paris (11°).

F. N. M. 60, 350 cmc., ballon, équipem. complet. Hugron, 34, rue Croix-Nivert, semaine à partir 10 h. samedi, dimanche journée.

F. N. M. 60, confort, avril 27, prix intéressant, accessoires div. Beauchet, 13, rue Molière, Montrouge (Seine). Exclusivement le dimanche matin.

Gnome et Rhône d'occasion, révisée par l'usine, à vendre avec garantie, 49, avenue de la Grande-Armée.

Gnome et Rhône 4 CV 1926, roulé 4.000 km. environ, éclair. Pehu, 2 bout. 120 l. avec lanterne arr., pare-genoux, side luxe forme bateau, capote permet. fermeture complète, 1 chamb. et nombreux acc., soupape, bielle, etc., parfait état méc. et extérieur. Bernard, 70, rue Saussure (17°). Semaine de 19 h. à 20 h.; samedi de 13 h. à 15 h.

Gnome et Rhône 250 cmc., mod. fin 1925, très bon état, 2.250 fr., urgent. Thouvenot, 8, rue Louvettes, Rosny-sous-Bois.

Gnome et Rhône 500 cmc., tourisme 1925, état neuf, side-car, capote, pare-brise, peu roulé, 3.600 et 600 fr., vendrais séparément. Fond, 26, Grande-Rue Féloin, Rive-de-Gier (Loire).

Gillet-Herstal 350 cmc., 2 temps. E. Championnet Fr. exc. état, fr. art., am. Hartf., fr. direct, selle Terry et tan-sad à vendre, 3.500 fr., cause achat voiture. Ecrire : J. Chaussemiche, 42, rue Denfert-Rochereau (5°).

Moto à vendre. Griffon 350 cmc. 4 temps, 3 vitesses, parf. état, 2.500 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg.

Griffon 500 cmc., Anzani, 4 temps, boîte Burmann, amortisseur Alpha, selle et tan-sad Terry, pneus 700x80, éclairage Mag., 3.200 fr. 143, rue des Vignes, Cachan (Seine).

Grimpeur 175 cmc., 2 vit., bon état, visible le dimanche matin. Couturier, 25, rue de la Collégiale, Paris (5°).

Monet-G. 175 cmc., surbaissée, sortie juillet 1927, 2 échapp., queue de poisson p. conf., base creuse, c. r. Jaeger, frein direction, rétrov., chaînes Renold, tan-

CLEVELAND

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

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

PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES

MOTO "ULTIMA" LYON

CRÉÉE
EN 1908

Prix : 5.375 fr.

MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.

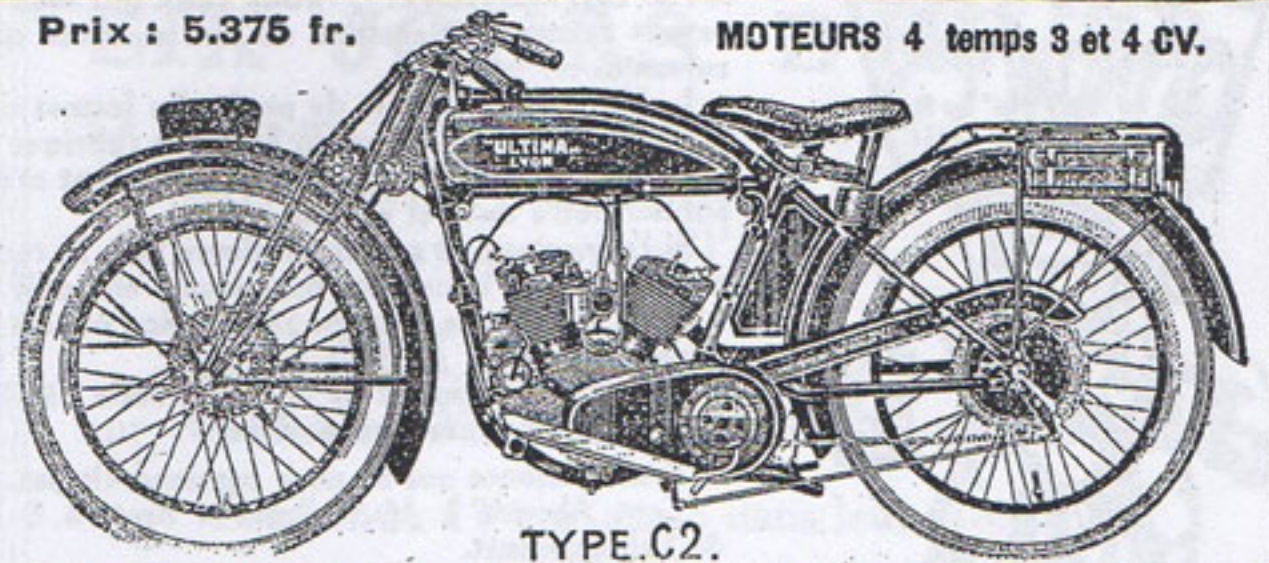
ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

Type A avec démultiplicateur et débrayage.....	2.875 fr.
Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses débrayage kick-starter.....	3.750 »
Type B1 — — chaîne chaîne.....	3.975 »
Type C1 — — 2 cylind. en V 500 cmc ch. ch.	4.775 »
Type C2 — — 2 cylind. ch. ch. moyeux à freins et à broche	

5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à :

E BILLION. Constructeur - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax
LYON

Téléph. VAUDREY 2-04 Télégr. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon



TYPE C2.

sacl état neuf, cause achat voiture. Prix très intéressant. Garage, 3, boulevard St-Germain, Paris.

Monet-Goyon, 250 cmc., état neuf, pneu 710 x 85, double éclair., tan-sad, access., à vendre 4.000 fr. et 175 sport, 2.000 fr. Baubion, garage du Centre, Dourdan (S.-et-Oise).

Monet-Goyon, 3 CV, 250 cmc., 3 vitesses, tan-sad et access., 2.300 fr. Tous les soirs et samedi, dimanche. Allion, 5, place Eglise de Vitry (Seine).

Monet-Goyon, 2 CV, 2 vit., parf. état, 1.700 fr. Vilaine, 322, rue St-Jacques. Gob. 76-78.

Motobécane 2 vit., sortie 1927, excellent état, tan-sad, éclair., 1.700 fr. à débattre. Téléphoner entre 5 et 8 h. pour rendez-vs. Leblanc, Ségur 63-70, 9, avenue de Suffren.

Motobécane, parf. état, 900 fr. Sens, 41, rue de Verneuil.

Motobécane excell. état, 2 vit. 1927, 1.350 fr. Ecrire : Rault, 34, rue Sainte-Anne ou téléphoner : Cent. 66-24 (après 6 h. 1/2).

Motoconfort Luxe 1928, type MC6 250 cmc., a roulé 100 km., pour cause achat d'une 500 cmc., 2.500 fr. au lieu de 3.100 fr. Degousseau, à Saacy-sur-Marne. Téléphone 18 (Seine-et-Marne).

Motoconfort 4 1/2, parf. état. éclair. électr., tan-sad, 2.500 fr. Tôlerie, 10, passage Miollis (15°).

Motosacoche, 8 CV, machine sport, équipem. complet, éclair. compt. Jaeger, etc., vit. 135 km., prix 4.200 fr., 61, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

A vendre Ner-à-Car, moteur 2 temps, comme neuf, 4.200 fr. P. Gentet, buffet de la gare, à Auray (Morbihan).

Norton 500, culb., comme neuve. 6.200 fr.; Peugeot bloc-mot., 4.800 fr. 26, rue Florian (20°).

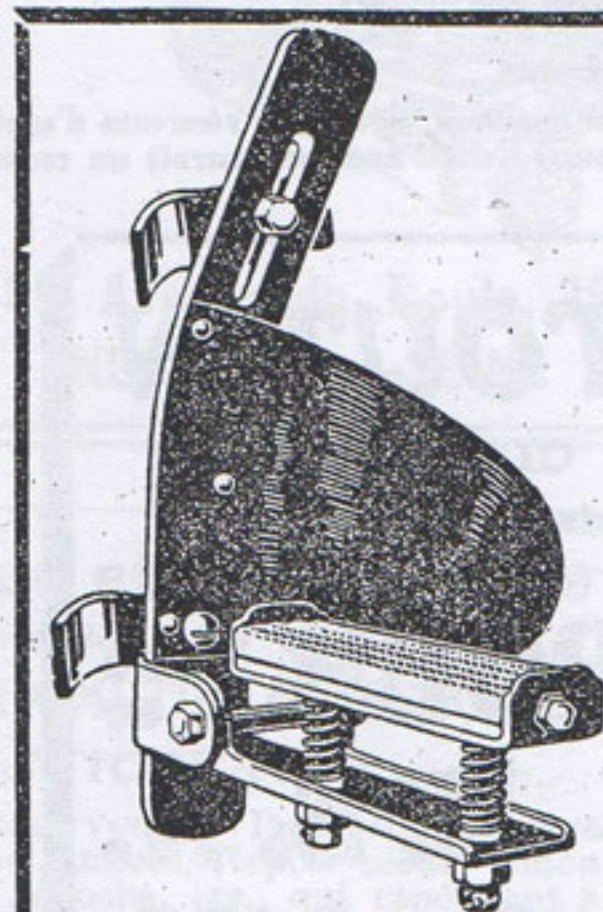
A.B.C. 5 CV, parfait état mécanique à vendre, prix intéressant. Paris-Motos, 79, avenue des Ternes.

Douglas 5 CV, parfait état, à vendre, prix intéress. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Monet-Goyon, 2 CV, 2 vit., éclairage élec., en parfait état, à vendre d'urgence, cause départ. Moriceau, 16, rue Neuve-de-Villiers, Levallois.

Norton, 500 cmc., culbuteurs, très rapide, parfait état mécanique, garantie. Georges Fèvre, motos, 79, avenue des Ternes, à Paris.

La Française Diamant, 4 CV, tan-sad, à vendre d'urgence, con-



Breveté S.G.D.G.

Repose-pieds élastique "ELVER"

munis de protège
talons

Les seuls assurant le
Confort et la Sécurité
du passager arrière

REVELLE et Cie, F^{ts} 8, Rue Marie-Stuart
PARIS



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN
TOUS GENRES

CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE

FERNAND RICHARD

189, Av. d'Italie, PARIS (13°) - Tél. Gob. 25-00

Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES

EXIGEZ LA MARQUE

MECANO

45, RUE TOURTILLE - PARIS



VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - Téléphone : VINCENNES 598

Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES

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

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

OCCASION UNIQUE

Voiturette Sport 6 HP., Moteur Ruby très vite, Pneus Ballons, Éclairage Marchal, Montre-compteur, tous accessoires 6.500 fr.

Ch. SWEERTS

36 ter, r. de la Tour-d'Auvergne, PARIS
Tél. Trudaine 78-82 et 51-96

ditions exceptionnelles. Concierge, 11, rue de Nesles.

Grimpeur 3 CV, neuve, n'ayant jamais été déclarée, possède feuille des mines, à vendre dans de bonnes conditions. Beaumont, 43, rue Berthe, Paris. Tous les matins jusqu'à 10 heures.

Rovin 3 CV, chaîne-chaîne, frein tambour avant et arrière, neuve, gagnée dans loterie, faute d'emploi, à vendre conditions avantageuses. Dupin, 8, rue d'Athènes, à Paris.

Peugeot 250 cmc., parfait état de marche, équipement complet, 2.300 fr. Tous les soirs depuis 6 h. 30, samedi après-midi et dimanche matin. Leborgne, 162, rue des Fauvelles, à Courbevoie.

Peugeot, 175 cmc., bloc mot., état neuf, prix intéressant, essai. Furjot, 11, rue Réaumur. M. Furjot, 41, rue Meslay, Paris (3°).

Peugeot P. 104, sorti juin, comme neuf, frein direc., parf. ét. B. de Jenlis, 24, rue St-Martin, à Boulogne-sur-Mer.

René Gillet 1927, 750 cmc., roulé 2.000 km., 6.000 fr. Mathiot, 32, boulevard Voltaire, à Asnières.

Moto à vendre Rochester supersport, Amac Sturmei, 3 vit., ch.-ch., freins moy. AV et AR, fourche Munro, éclair. électr. Duten, access., cause double emploi. Enders, 48, Georges-Hipp.-Marceau. Genevilliers.

Soyer 250 cmc., roul. 3.000 km., selle, tan-sad Terry, élec., compt., pneus 700 x 80, outill., pièces rech., cause départ, 3.200 fr. Seruytte, 7, rue Montrossier, Neuilly-sur-Seine.

Thomann 3 CV, 4 temps, tan-sad, parfait état, 1.800 fr. Durand, horloger, 4, rue de Turenne, Paris (3°).

Thomann 175 cmc., 3 vit., sport, 2 échapp., parf. état, tan-sad, 2.350 fr. emballée. L. Aubin, 29, rue Château-d'Eau, Royan (Charente-Inférieure).

A vendre Terrot 350 cmc. Jap, culle-Burmman, am. Jeager, tand-sad, prix 700-80, parf. état, essai dist. 4.700 fr., vis. tous les matins Prugnaud, 9, rue Dufour, Puteaux.

Terrot 350 cmc., 4 temps, sport conf. 1927, équipée, éclair., compt., tan-sad, parfait état, 4.700 fr. Pour visite ou essai téléphoner à Sougniez, Diderot 30-43, 8, rue du Rendez-Vous, Paris.

Motocyclette 390 fr. moto 2 CV Terrot, parfait état, FN, cubuteur 350 cm., urgent. Max, 178, Bd. de la Révolte, Levallois.

Terrot 350, roulé, 1.000 K., 4.200. Monet-Goyon 350 neuve, à déclarer, rabais de 1.000 sur catalogue. Gillet d'Herstal 350 sous

BERTRAND Frères

9, Rue du Parc
LES LILAS (Seine)

Fabrique
de **GARDE-BOUE**

Gros galbe pour confort

Fournissent immédiatement par
unité ou par série.



**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

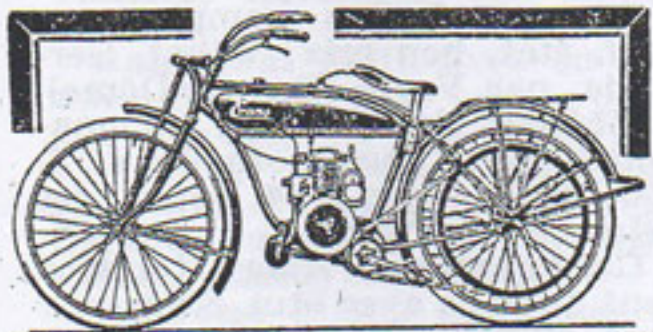
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. Wagram 01-00 Carnot 53-57

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

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



LEVANS Française
Moteur 175 cmc. DUTEN
La moins chère
du monde entier

Monovitesse à 1.650 fr.
réducteur

Monovitesse à débrayage 1.850 fr.
et kick starter

2 vitesses, boîte 2.050 fr.
Staub et kick

Avec pièces de 650 x 60
supplément... 75 Francs

GEO-DUPOY, 31, Rue Poussin, PARIS (XVI^e)

"LUXOR"

LES GROUPES MOTO
LES PLUS ROBUSTES
LES PLUS APPRÉCIÉS
LES PLUS RÉPANDUS

EXIGEZ-LE de votre FOURNISSEUR HABITUEL
Dispositif spécial Universel (Bté S.G.D.G.)
de fixation de Phare et Générateur

TRAISET & C^{ie}, Fabricants, 3, Rue Tesson, PARIS (10^e)

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

bons pneus outillage, très bon état : 4.500 fr. Tixier, 36, Bd. Ornano, Paris (18^e).
Sidecar à vendre. Cause achat nouveau type bloc, 500 cmc. vend mon side, 350 cmc, New Motorcycle, type competition comme neuf, prix avantageux. Rochette, 539, fbg. Bannier Orléans (Loiret).

**CYCLECAR
ET VOITURETTES**

Amilcar, sport bord, état neuf, prix intér. Ecr. : Duchatel, 19, rue Monge (5^e).
3.500 D. E. P., 4 pl., tr. b., état 6 CV, à l'essai, out. 6 pn., 5, rue Bruyère, Les Lilas, 5 m. métro.
Grossley, force 20 CV, consommation 15 litres aux 100 km. 1/2 litre huile, vitesse 130 km., complètement remise à neuf, moteur 4 cylindres à 5 paliers, tenue de route parfaite. Mutteau, 15, rue Choron, Paris (2^e).
Mathis, 6 CV torpédo, frein A, pneus neufs parfait état, méc., 8.500 fr. André, 22, rue Pierret, Neuilly.
Morgan, bon état à eau, mot., M. A. G., cap., pare-br., compt. élec., roue de rechange accessoires. Polibair, 24, rue Lambrechts, Courbevoie.
Morgan eau, équipée, tr. b. ét., aff. int., offre sérieuse à Monschein, 74, rue St-Blaise, Paris, après 18 heures.

garantie, à enlever à 3.500 fr. Terrot 350 cmc. J. A. P. culbuteurs plus de 1.000 fr. d'access., 4.800 fr. Toutes ces motos sont sur pneus base creuse et garanties. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier. Roq. : 07-67.

Moto à vendre. W. J. G., Anglaise, 175 cmc., à l'état de neuf, 2 vit., 1.800 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg.
Sans frais, charge vendre motos, autos, avances de suite 80 %, achat, etc. Herboriste, 24, rue Voltaire, Levallois. Téléphone : Carnot : 46-82.
Monet Goyon, 2 CV conf., peu roulé, à vendre environ 3.000 fr. Doliveux, Les Bornes, Chouzy (L.-et-G.).

LA 250 CMC.
Verte et Rouge
3.400 Frs.
COMPTANT ET CRÉDIT
Catalogue franco 0.50

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

SIDECAR

B. S. A. sidecar, pare-br., b. équip., état exc., ts essais, 3.500 francs, à déb. Blusson, 35, rue du Fort, Issy.
Gnome et Rhône, side 500 cmc. bon état, 4.000 fr. Leduc, Villiers-le-Bel, 49, avenue Edmond-Rostand.
Gnome et Rhône, moto-sidecar 500 cmc., compteur écl., tand. sad., pare-brise, état neuf, 4.200 francs. Vendrai moto seule 3.500 francs, Gilbert Eugène, 23, rue Gramme, Paris (15^e).
Harley, sidecar 7 x 9, entièrement révisé, surbaissé, pneus confort, accessoires, occasion exceptionnelle, 4.500 fr., payé 6.000, cause achat voiture. Ecrire : Casanova, 14, rue Darcet, Paris (17^e).
Side Car Harley L. V. bi-places, capote, pare-brise, écl. mag., carb. Zenith, compt. os.,

V&W LES ACCESSOIRES LES PLUS SÉRIEUX
En vente chez tous les Agents. Catal. sur demande: 17, r. Riquet, Paris
Établis. VEUILLOTTE & WILLEMANN

AUTOMO'S LE PREMIER DÉCALAMINANT
donne Régularité, Souplesse, Puissance

En vente chez les Accessoiristes et Garagistes
Téléphone : 794.
AUTOMO'S - 20, Rue Raspall, COURBEVOIE (Seine)

Cabriolet Peugeot, état de n., roulé, 14.000 km, nombreux access., sortie 1926, 8.750 fr. Bogères, 99, Faub. du Temple, Paris.
Peugeot, 5 CV, cab. et neuf, n. acc., 10.000 fr. Chatroussat, 51, Bd. Batignolles, Laborde, 23-25.
Quadrillette Peugeot 161, voie étroite, révisée, marche parfaite, cap., p.-br. écl. Magond, 3.400 fr. Tahote, 47, rue Brancion (15^e).
Vérit. occas. à prof., cabr. Salmson, parf. ét. génér., vol. soup., phare code ess., gl. ant., compt., etc. Mds s'abt. Net : 8.500 fr. Ecrire, Catilewsky, 119, rue Meaux, Paris.
Sima Violet, parfait état, aff. sérieuse, pneus neufs, roue de rechange, capote, éclairage. Prix : 5.000 fr., vendu cause double emploi de 12 à 14 h. ou dimanche matin. Pressé. Valbel, 119, boul. Voltaire.
A vendre urgent, cause double emploi, cond. intér., 13/17. Unic, affaire intéressante. S'adresser : Bertrand, 156, Bd. Pereire.

A CRÉDIT COMME **AU COMPTANT**
500 MOTOS et Cyclecars neufs et d'occasion
1^{er} Marques, garantis, depuis 1.000 fr.

Vendues par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS
Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles

M. MICHOLLIN

8, Rue de Paris, Asnières
Réparations, Transformations de toutes Motos
AGENCE TERROT
Comptant Crédit

DIVERS

Cause d'achat auto, à vendre combinaison d'aviateur entièrement fourrée, 1^{re} marque anglaise. Col seulement mité, le reste parf. état, vêtement créé pour la moto. Valeur 1.200 fr., cédée à 300 fr., argent à la commande ou contre remboursement. Ecrire : D. Auret, 32, rue d'Annonay, Tence (Hte-Loire).

Magondeaux, 250 cmc, plombée avec colliers, 135 fr., détenteur neuf, 50 fr., Knee gripps, 10 fr. pour FN, 2 jantes, 23 x 3 avec poules freins, pn. et chambres à air, 1 fourche sport complète, bas prix Cosse, Henri, 58, Boul. Picpus, Paris (12^e).

Une Boîte Sturmey, 500 cmc, 1 boîte 3 vit., 350 cmc., roue, chang. de vit., velam, 100 fr., 1 boîte 3 vit., cycl., 200 fr., Moto Terrot 5 CV, 1.200 fr., 1 cadre double Berceau Reser, fourche élast., garde-boue, 400 fr., cadre velours, 50 fr., moteur 350 cmc, 2 temps, neuf. S., rue Chevallier, 53, à Levallois.

Compteur Kil Jaeger, 120 km., total et partiel, c. neuf, 70 fr., phare luxe, moto alu. et nickelé orientable dia. 20 cm. fac. sur fourche, 6 vol., ville, route, c. neuf, 120 fr., pompe Técalemit auto neuve, 50 fr., pompe à huile neuve pour FN, 100 fr., marque Best et Lloyd, le soir à 7 h. Dufort, 210, rue Rivoli (1^{er}), Tuileries.

Véritable occasion à vendre, 2 cyl. AR et 1 cyl. AV Harley, 9 CV (250 fr.). Roy mécan., 49, rue Dareau, Paris (14^e).

Garage particulier motos out., eau confort, 35 à 40 fr., par mois. E. Forgin, 314, rue Saint-Jacques, Paris (5^e).

Ai versé arrh. sur moto et n'achète plus, j'abond. 100 fr. à se subst. à moi, Costes, 24, rue du Champs-de-Mars. Paris.

Kodak Anastigmat, valeur 375 francs pour 200 fr. Ecrire, André Moreau, chez M. R. Daynac, 12, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris.

Harleistes, Gros lots de toutes pièces détachées neuves et d'occ. à liquider en détail au prix sans concurrence. Demandez catalogue général avec prix. Psalty, 271, Boul. Pereire, Paris.

Groupe Acétyl., P. H. (Anglais) parf. état, 100 fr. Martin, à Saint-Maulvis (Somme).

1 Complet cuir pour motocycliste, taille moyenne, à enlever à 250 fr., nomb. access. de moto, soldés à 50 % de leur valeur. Pierre 4, rue Charles-Renouviers Paris (20^e). Tél. : Roq. : 07-67.

Forge, 45 x 55, sur pied avec ventilateur escargot à main neuve, 200 fr., poste soudure autogène avec charriot, 450 fr., Alambic 5 litres tout cuivre, 350 fr. Chris, 143, avenue Emile-Zola, Paris (15^e).

Phare avec bout. wag, 250 l., 160 fr., compt. 140 km. t. journ., 180 fr., 1 paire de pare-jambes (V.W) neuf, 35 fr., 3 paires de rep. pieds de tan sad, 15 fr. 1 poste de T. S. F. compl., 3 l. acc. H. P., ess. à vol., 250 fr., réchaud à gaz de pétrole (Le Jumeau) neuf, 150


et surtout...
que ce soit
une boîte
LUCAM
LA BOITE DE QUALITE

1, 2, 3 ou 4 VITESSES
étudiées pour être adoptées instantanément sur toutes motocyclettes de n'importe quelle année
-- et de toutes marques --

DEMANDEZ la NOTICE M. R.
GRAISSAGE KERVOINE

17, Rue de Belfort, 17
COURBEVOIE (Seine)

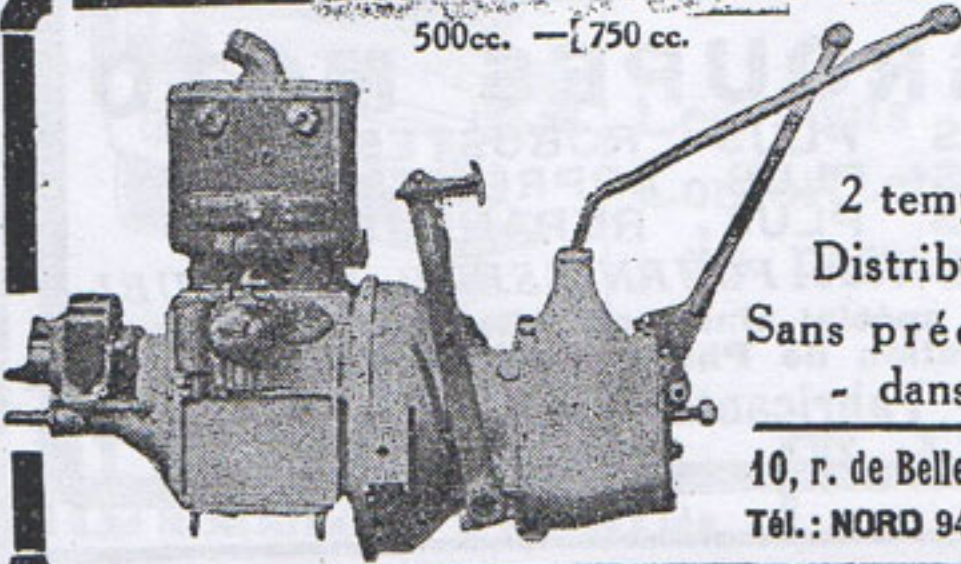
P. G. SWEETS



Bloc-Moteur PRADO
500cc. — 750 cc.

3 Vit.
Marche AR
2 temps, 2 cylindres
Distribution par tiroir
Sans précompression
- dans le carter -

10, r. de Bellevue - PARIS (19^e)
Tél. : NORD 94-97 - Mét. : Botzaris



Faites poser l'équipement électrique sur votre Moto par MAURER, spécialiste de l'équipement électrique, monteur agréé
— de la Maison MARCHAL. —

Équipements complets, Dynamo, Phare, Tableau MARCHAL. Supports dynamo, Batterie, Tableau. Phare, Pignons doubl., vente de toutes pièces séparées.

Écrire avec timbre — pour réponse à — MAURER 160, Rue de la Pompe, 160 — PARIS (16^e) —

LOCATION — VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS

MACHINES à ÉCRIRE

de toutes Marques. Neuves et Occasion

RAPID-OFFICE

5, Rue des Filles-St-Thomas - PARIS

FOURNITURES

BON-PRIMES

donnant droit à une réduction de 10% sur tout ce qui concerne INDIAN et HARLEY

Sur achat Machine, Pièces détachées, Réparations, Transformations
— valable jusqu'au 15 FÉVRIER 1928 —
POINARD, 8, Rue Laroche, PARIS (14^e) — Littré 25-25

Toutes les Motos - Tous les Cyclecars

des grandes Marques, neuf et occasion,
se vendent chez le spécialiste

B. GODART 116, Boul. de Grenelle
— Ségur 61-76 —
Crédit directe en 24 h. sans assurance

francs. Cerveaux, 30, rue Alexis. Pesnon, Montreuil-sous-Bois (S)

DIVERS

Moteur Indian compl., ga. parf. état, bon prix. Villiot, Gergovia, par Veyre (Puy-de-Dôme).

Châssis side-car léger, se montant à droite pour moto, 3 à 4 CV. 350 fr. Valigny, 44, quai des Célestins, à Paris.

Carburateur Amac touriste, neuf, jumelle avec étui. S'adresser Café Gachy, 50, rue Bonaparte, coin St-Gervais-des-Près.

Avance 80 % sur moto, auto, de suite, me charge de vendre, passez brevet moto 20 fr. Herboriste, 24, rue Voltaire, Levallois. Tél. Carnot 46-80.

A vendre compteur Jaeger neuf, 120 kg. avec équipement complet pour montage sur moto, cause double emploi. Tilly, 66, rue de Javel, Paris (15^e).

Toutes les pièces pour moteur, Fime type Nova, 2 moteurs 500 cmc., Sicam neufs convenant pour bateau ou cyclecar au prix incroyable de 200 fr. pièce; 1 moteur 1.000 cmc. J.A.P. soldé à 500 fr.; 1 cyclotacteur, état de neuf à 80 fr. Toutes les pièces pour Triumph 1913; 1 boîte Sturmey 3 vit., 300 fr.; toutes sortes d'accessoires pour motos et cyclecars, compteurs, montres, magnétos, dynamos, accumulateurs, phares, etc. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier. Roq. 07-67.

Bloc-moteur Ruby 4 cyl., 57x95, 3 vit. et Ma-6/25 HP état absolu de neuf, garantie, écrite avec boîte de vit., 2.900 fr.; moteur seul 1.900 fr. Moreau G., 2, rue-Haute-St-André, Clermont (P.-de-D.).

A vendre 2 postes de T.S.F., type C. 119 bis, 5 lampes avec ou sans HP., prix très intéressant. S'adresser : Filatures de la Grosne, à Cormatin (S.-et-L.).

Cherche garage pour side, environ Hôtel-de-Ville, Paris. Perin, 42, rue Hôtel-de-Ville, Paris (4^e).

A vendre 450 fr., boîte 2 vit., débrayage et kick pour 350 cmc. à 500 cmc., état de neuf, visible le samedi après-midi, 58, rue de la Glacière (s'adresser à la conciergerie).

Bouteille Magond., 250 lit., neuve, 135 fr.; détend. 50 fr.; fourche sport F.N. 350 culb. complète 2 jantes 28x3. poulies freins, pneus et chambres. Bas prix. Cosse, 58, boulevard de Picpus, Paris (12^e).

A vendre tan-sad, sacoches moto, 100 fr. Voir Thiaude, 19, rue Ste-Apolline. Paris (2^e).

Carburateur Solex neuf, complet, pour 6 CV Renault, 300 fr. Du Minehy, Asserac (L.-Inf.).

Gros bénéfices assurés à tous sans capitaux. Ecrire : Hossenlopp, 11, av. Gallieni, à Gentilly (Seine).

ON DÉSIRE ACHETER

Sans fraischarge vendre motos autos, avances de suite 80 %

UNUS**BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES**

Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes

En vente chez tous les Commissionnaires

Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)

— TÉLÉPHONE : 81-24 —

175 cmc., moteur P. M.
250 cmc. et 350 cmc.
Moteur Zürcher

CATALOGUE FRANCO

et Représentants
Agents demandés

achat, etc., Herboriste, 24, rue
Voltaire, Levallois. Tél. Carnot
46-82.

Acheterai moto avec ou sans
side, 350 ou 500 cmc., pneus
100 ou 115, en très bon état,
4 temps, moderne, garagistes
s'abstenir. Payable 1^{er} juin 1928.
Garantie absolue. Platel, insti-
tuteur, Quaedypre (Nord).

Cherche bonne moto modèle
très récent, 350 à 500 cmc.
Guillouet, 11 bis, rue Pigalle,
Paris.

Suis acheteur cyclecar récent,
4 cyl., grand sport de préf., à
réviser ou accidenté. Jallageas,
25, rue Pajol, Paris (18^e).

Moto 350 cmc., soup. lat.,
pn. la., parf. état, ind. détail,
juste prix. Terrot, Monet ou F.N.
de préf. Pasquier, 4, rue Bour-
g-l'Abbé (5^e).

Morgan sport, même à révi-
ser, bas prix, dernier prix, détails.
Bernard, 7, quai Industrie, à
Juvisy.

Achète F. N. M. 60, ballon.
Cruz, 14, rue des Minimes.

Achète Micromoteurs et
175 cmc. Robert Jugal, quai du
Halage, à Villeneuve-le-Roi.

Acheterai comptant à particu-
lier cabriolet 2 places, 5 CV
Citroën, Peugeot ou 6 CV Renault.
Ecrire : Petitbronhand, 28, rue
Piat, Paris (20^e).

ÉCHANGE.

15 Morgans, 10 voitures,
2 Monotraces à vendre ou à
échanger depuis 2.500 fr. Pierre,
4, rue Charles-Renouvier, Paris.
Rog. 07-67.

Mathis 7 CV, 4 places, éclair,
dém. électriques, parfait état
de marche. Essai à volonté. A
vendre ou à échanger contre 5 CV
2 places même état. M. Mispoulet,
50, rue Basse, à Pontoise.

Protégez votre tête
avec le nouveau casque



LE DURA CUIRE

Il est tout en cuir
LE PLUS léger, solide, résistan
H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de
vêtements en cuir souple
34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1^{er})
Tarif franco

MOTOCYCLETTES (4 temps)
PROPUL-CYCLE

7, Rue Gravel, 7
LEVALLOIS (Seine)

FABRIQUE DE CARROSSERIES

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

Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois.
Prise en paiement de Bons, Titres et Motos — CRÉDIT 13 mois

Etabl^{ts} FOULON BUREAUX et MAGASINS :
162, Av. Daumesnil, Tél. Diderot 37-13

ACCUS

— LA PREMIÈRE MARQUE —

SLEM

Pub. G. S.

LIAUDOIS

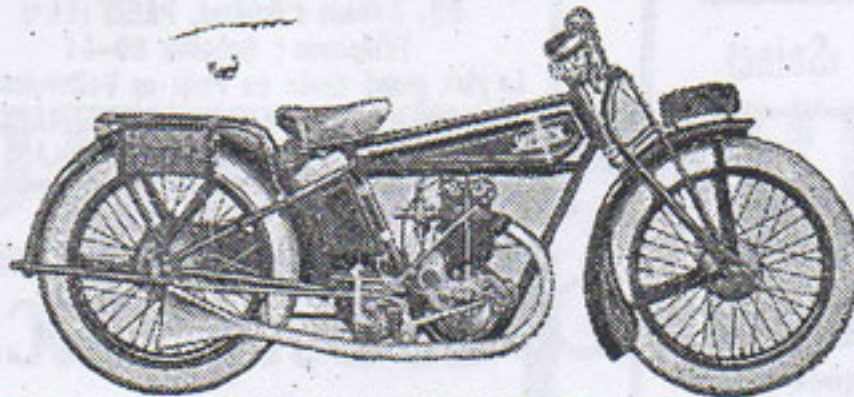
Agent Directe de toutes les Grandes Marques

RÉPARE TOUS TYPES : SPORTS et TOURISMES

— Stock : Pièces détachées —

9, Avenue Félix-Faure, PARIS (15^e) — Ségur 09-08

MOTOS "HÉLIOS"



- La Marque -
préférée.
des
- Connaisseurs -

THOUARS
(Deux-Sèvres)

Publ. G. S.

F. N.

les célèbres Motos 500 cmc. à culbuteurs 350
cmc. à soupapes latérales sont en vente aux
MEILLEURES CONDITIONS
à SAINT-DOMINIQUE AUTOMOBILES
143, Rue St-Dominique, PARIS

MOTO-COMPTOIR-BORDEAUX
AGENCES

GILLET D'HERSTAL - KÖHLER - ESCOFFIER - GRIFFON
Tout l'équipement, tout l'accessoire, le plus grand choix d'occasions
RÉPARATIONS - ÉCHANGES

Magasins : 13, Rue Jean-Burquet — Ateliers : 81, Rue Paul-Louis-Landes
COMPTANT BORDEAUX CRÉDIT

PIÈCES FRANÇAISES
Adaptables aux Motocyclettes type Armée

B. S. A. et TRIUMPH

EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
— Téléphone : TRUDAINE 15.95 —

JEUNE INGÉNIEUR Actif

Président d'un Moto-Club
régional, désire emplir quel-
conque ser. achant à la MOTO;
Très compétent.
Écrire à MOTO-REVUE 78-840

Poste T. S. F., C. 119 bis,
4 lampes HP., 2 acc., pile, état
marche parfait, appareils photo
9-12 complet, échange contre
sidecar ou moto. Rosels, 374,
8^e Avenue, les Cottages du Vert-
Galant, par Tremblay-les-Gon-
nesses (Seine-et-Oise).

A vendre ou échanger contre
5-6 CV, 3-4 places, torpédo à
freins avant, voiture Peugeot
9 CV, 4 places, torpédo type 163,
très bon état de marche, compt.,
montre, bons pneus, éclairage et
démarrage. S'adresser à Weber,
percepteur, Ouveille-la-Rivière
(Seine-Inférieure).

Camionnette Ford. 1/2 taxe,
confort, éclairage électrique, à
vendre ou échanger pour moto
3-4 CV. Offre à R. Degournay,
17, rue Mathis (19^e).

Superbe Indian solo, gr. sp.,
roulé 1 an, tous access., modèle
surb. AR rigide, au plus offrant
ou échang. contre châssis 6 CV
ou Peugeot 161 ou 172, soulte.
Lancess, 52, rue de Clichy.

Ch. Berliet 1923 pour cam.
1.000 kg., roues Michelin, contre
moto ou voiturette F. N. M. 60.
F. Geranton, 25, avenue Duquesne
Paris.

Poste de T.S.F. avec haut-
parleur (Radiolavox) à vendre
ou à échanger contre moto même
en mauvais état ou ancienne;
1 haut-parleur et 2 casques,
130 fr. Ecrire ou s'adresser :
Bourzeix Emile, 1, rue du Mont-
Valérien, Nanterre (Seine).

Cyclecar Bedelia à vendre
1.400 fr. en bon état de marche
ou échange contre moto 4 temps
préférence. Moteur 4 temps, 5CV,
neuf, soupapes latérales complètes
marque Moussard Madoz avec
fourche, gardes-boue et nom-
breuses pièces de rechange,
1.000 fr. Ecrire ou s'adresser à
Bourzeix Emile, 1, rue du Mont-
Valérien, Nanterre.

Indian parfait état, side bi-
place, 2.800 fr. Accept. échange
petite moto. Sarvi, 88, rue de la
Roquette, à Paris (11^e).

PIÈCES pour MOTOS

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO

1, Rue Faraday, Paris (17^e)
Reste ouvert le Dimanche matin
de 9 à 12 h.

Tél. CARNOT 50-79

J. GRANDCHAMP-3

35, Rue Delescluze - KREMLIN-BICÈTRE
Spécialiste de la 5 CV. Peugeot et
toutes Voiturettes.

Remise à neuf. Transformations à des
conditions sans égales
avec garantie de 6 mois

MOTOCYCLETTES SAROLÉA — Tous les Modèles sont livrables immédiatement —
à l'Agence directe : 62, Rue Rochechouart — PARIS
COMPTANT ET CRÉDIT

4.950^{fr.} "MARC" 4.950^{fr.}

présente sa

350 CMC.

3 MODÈLES UN SEUL PRIX

- Soupapes latérales - Moteur JAP - }
 Culbuteurs - Moteur L. M. P. } **4.950^{fr.}**
 Arbre à cames en tête - Bloc moteur CHAISE }

Cadre double berceau - Freins dans les moyeux AV et AR -
 Amortisseurs de fourche - Frein de direction - Pneus
 ballons à tringles de 700 x 100 - Boîte de vitesses STAUB -
 Carburateur AMAC - Magnéto FRANCE - Selle TERRY.

4.950^{fr.} Motocycl. MARC 80, r. du Dessous-des-Berges - PARIS (13^e) 4.950^{fr.}
 - Catalogue contre 1 fr. en timbres -

- AUX DOCKS DU PNEU -

vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions
PNEUS et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS

TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
 Demander Tarif

Maison VAYSSE
 387, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e) - Téléphone : Ségur 27-78

DÉRIVE-CHAINES

PENNANT

Les meilleurs

Garantis sous tous rapports

POUR LE GROS : 13, Passage Ruelle - PARIS (18^e)




LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES
 sont réparés d'une façon définitive par le
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR
 sans changer ni piston, ni segment. Envoyer
 le cylindre et joindre le piston.

Établissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE Maison BASSIN
 45, Cours de Vincennes - PARIS (20^e)
 Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON
 Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées.

CARROSSERIES & CHASSIS
 pour SIDE CARS
 12 modèles en mono et bi-places
 Bois - Tôle - Aluminium
 Capotes, Pare brise Tan-Sad
 Pare boue, Repos-pieds,
 Sacoques, Lanternes, etc., etc.
 ERNEST RICHARD, Constructeur
 134, Avenue de Choisy, 134
 PARIS --- Tél. : Gobelins 62-82
 Catalogue contre 0 fr. 50

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

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

MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT

HALL de la VOITURETTE
 99, Avenue d'Orléans, PARIS (14^e)
 Téléphone : Gobelins 60-41
 Le plus grand choix de Paris en Voiturettes et
 Cyclecars à vendre. - EXPOSITION PERMANENTE
 (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

La Bougie R.C.

est née Française et
 est toujours Française
 Elle vient de fêter son
 vingt-cinquième
 - anniversaire. -

124 bis, Rue de Paris
 à SAINT-DENIS

AGENCE et
STOCKS COMPLETS DE
PIÈCES DÉTACHÉES
 pour
 MOTOBÉCANÉ, MOTOCONFORT, F.N.
 MONET-GOYON, CLÉMENT

STOCK PIÈCES MOTEURS J.A.P
DÉPOT DES CHAINES
 RENOLD et BRAMPTON

Tous Accessoires MOTOS

A. PREVOST
 26, Avenue de la Grande-Armée, 26
 PARIS (17^e)
 Téléphone : WAGRAM 54-81

LE CYCLECAR SIMA-VIOLET **LA MOTO D.F.R.**

AGENCE DIRECTE GARAGE LAUGIER
 36, Rue Laugier - PARIS Téléphone : Wagram : 38-27

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

Veillez m'abonner à (1) numeros de Moto-Revue, à partir du Numéros en date du

Ci-joint la somme de (2)

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

(Signature)

	Un an 52 numéros	Six mois 26 numéros	Trois mois 13 numéros
France et Colonies.	45 »	23 »	12 »
Union Postale.....	66 »	34 »	18 »
Autres Pays.....	84 »	43 »	22 »

(1) 52, 26 ou 13 Numéros

Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes, la mention : CHÈQUES POSTAUX 29.737-PARIS (2^e)

le carburateur qu'il faut exiger



DÉMARRE VITE, RALENTIT A LA PERFECTION
ACCÉLÈRE EN SOUPLESSE et est ÉCONOMIQUE

Catalogue franco sur demande : J. GURTNER - Pontarlier (Doubs)

ROYAL-MOTO

-- COMMENCE SA SAISON PAR DE SPLENDIDES VICTOIRES --

AU MAROC, 2 Records en 175 cmc.

Kilomètre départ arrêté 1^{er} LEVEILLE, 78 km. à l'heure.
(Record battu)

500 mètres lancés. 1^{er} LEVEILLE, 90 km. à l'heure.
(Record battu)

SIX JOURS D'HIVER

1^{er} (e.-a) ; GERGAUD (*Médaille d'Or*)

sur ROYAL-MOTO, 175 cmc. ; Bloc moteur MASSARDIER

(Éclairage MAGLUM - Huile KERVOLINE - Amortisseurs AFA - Pneus HUTCHINSON
Bougies GILARDONI).

CATALOGUES & RENSEIGNEMENTS :
ROYAL-MOTO, 70, Av. de la Grande-Armée, PARIS (17^e)
— Téléphone : WAGRAM 80-35 —

Vente à Crédit aux meilleures Conditions

PLUSIEURS MILLIERS DE NOS LECTEURS

ONT SOUSCRIT EN JANVIER 1928 UN ABONNEMENT COMPLET

52 NUMÉROS DE MOTO-REVUE ET 12 NUMÉROS DE SON SUPPLÉMENT
MENSUEL L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

A **55 FRANCS AU LIEU DE 65**

POUR QUE TOUS PUISSENT S'ABONNER ET PROFITER DE CE PRIX SPÉCIAL
NOUS REPORTONS A FIN FÉVRIER 1928 LA CLOTURE DES INSCRIPTIONS

VOYEZ AUSSI NOTRE ANNONCE **3 SOUS PAR JOUR**

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

- 1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques ;
- 2° Réduction sur le prix d'ouï bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;
- 3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces ;
- 4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions » ;
- 5° Bénéfice des Assurances à Primes réduites de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;
- 6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;
- 7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;
- 8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;
- 9° Participation à nos Concours richement dotés ;
- 10° — à nos Rallyes divers ;
- 11° — à nos Sorties collectives ;
- 12° — à nos Causeries et Conférences ;
- 13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

Et une foule d'autres...
Et tous ceux que nous recherchons...
Et nos projets sont nombreux...
Et nombreux sont ceux à la veille d'aboutir...

Voyez ci-contre les conditions d'abonnement à règlement fractionné s'étendant sur 12 mois.

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

Aucune difficulté ne saurait nous arrêter lorsqu'il s'agit de la satisfaction de nos abonnés et lecteurs.

Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés UN NUMÉRO PAR SEMAINE et, en OUTRE, UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL (*Moto Revue* et *L'Actualité Automobile*) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous ingénions à trouver constamment le neuf et l'inédit, l'actuel et le rétrospectif, nous engageons des frais d'autant plus élevés que nous vous donnons davantage, sans pour cela élever d'un sou le prix de vente de notre numéro.

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exige un prix d'abonnement relativement important et coûte actuellement, pour la France et les Colonies, 55 francs (prix de faveur maintenu jusqu'au 29 février 1928).

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ comportant QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (5 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autre frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

Ces conditions spéciales ne peuvent être consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Étranger.

Les lecteurs dans ces conditions, profiteront de tous les avantages dont jouissent les abonnés.

Pour profiter de ces facilités, il suffit de nous adresser le bulletin d'abonnement ci-dessous après l'avoir rempli, daté et signé.

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

Veillez m'inscrire à un abonnement complet de 64 Numéros (52 Numéros hebdomadaires de *Moto-Revue* et 12 Suppléments mensuels, *L'Actualité Automobile*) au prix de 60 francs, que je paierai en quatre versements trimestriels de 15 francs chacun. Le montant du premier versement est joint au présent bulletin de souscription. Les 3 derniers encaissements seront faits par vos soins à mon domicile sans autres frais.

Date _____

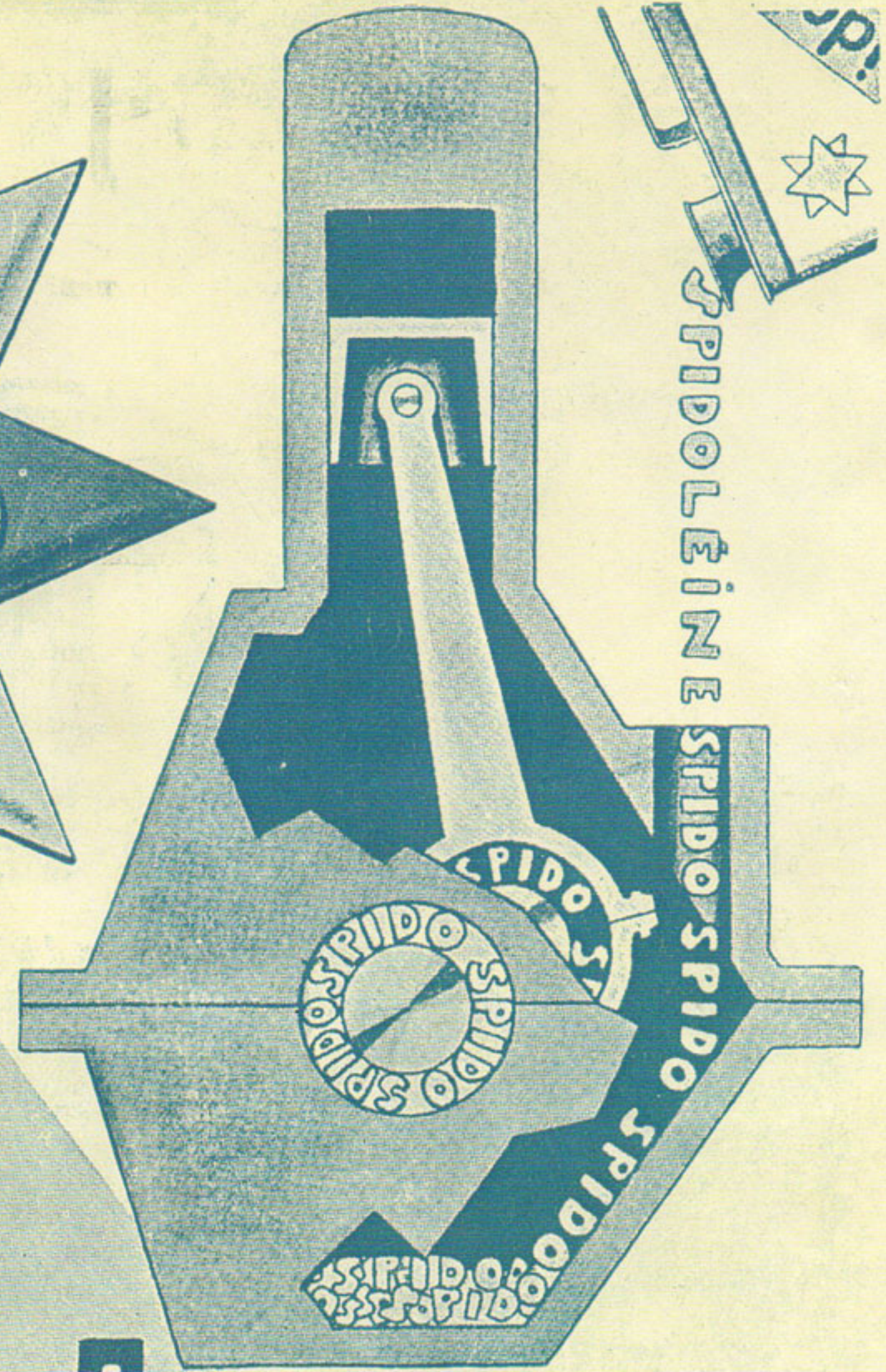
Signature :

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

Remplir et détacher le présent Bulletin et nous l'adresser, à MOTO-REVUE, Service D, 51, Rue Vivienne, PARIS (2°)



Spido

MUILE DE SÉCURITÉ
POUR AUTOS

DE LA RUE
NOUVELLIÈRE

Demandez le "GUIDE SPIDO" à la Société A. ANDRÉ, 8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS

LES TRIOMPHES DE

MONET GOYON

*au cours de l'année 1927, ont renouvelé leur
brillant palmarès des années précédentes.*

EN TOURISME

Paris-Nice	} 5 PREMIÈRES PLACES MÉDAILLES D'OR -	
Circuit des Vosges		- - - -
Circuit du Forez, etc.		- - - -

EN VITESSE

Tourist Trophy Français (COUPE ANSALDO)	} 1 ^{er} Toutes Catégories (en 175 cmc.)
Grand Prix de Lyon (175 cmc.)	
Bol d'Or (500 cmc. et 175 cmc.)	
Grand Prix Suisse (350 Side-Car et 175 cmc.)	
Grand Prix de France (500-350 et 175 cmc.)	
Champ. du Moto-Club de Marseille (350 cmc.)	
Championnat de France (175 cmc.)	1924-1925 1926-1927

Dans toutes ces compétitions, et dans une multitude d'autres victoires importantes, MONET et GOYON ont affirmé les qualités maîtresses de leur construction.

- RÉGULARITÉ DE MARCHE -
PARFAITE TENUE DE ROUTE
- ENDURANCE — VITESSE -

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

MONET-&-GOYON

57, Rue du Pavillon
MACON