

Essai de la 175 cmc. "San Sou Pap" (Sport)

MOTO REVUE

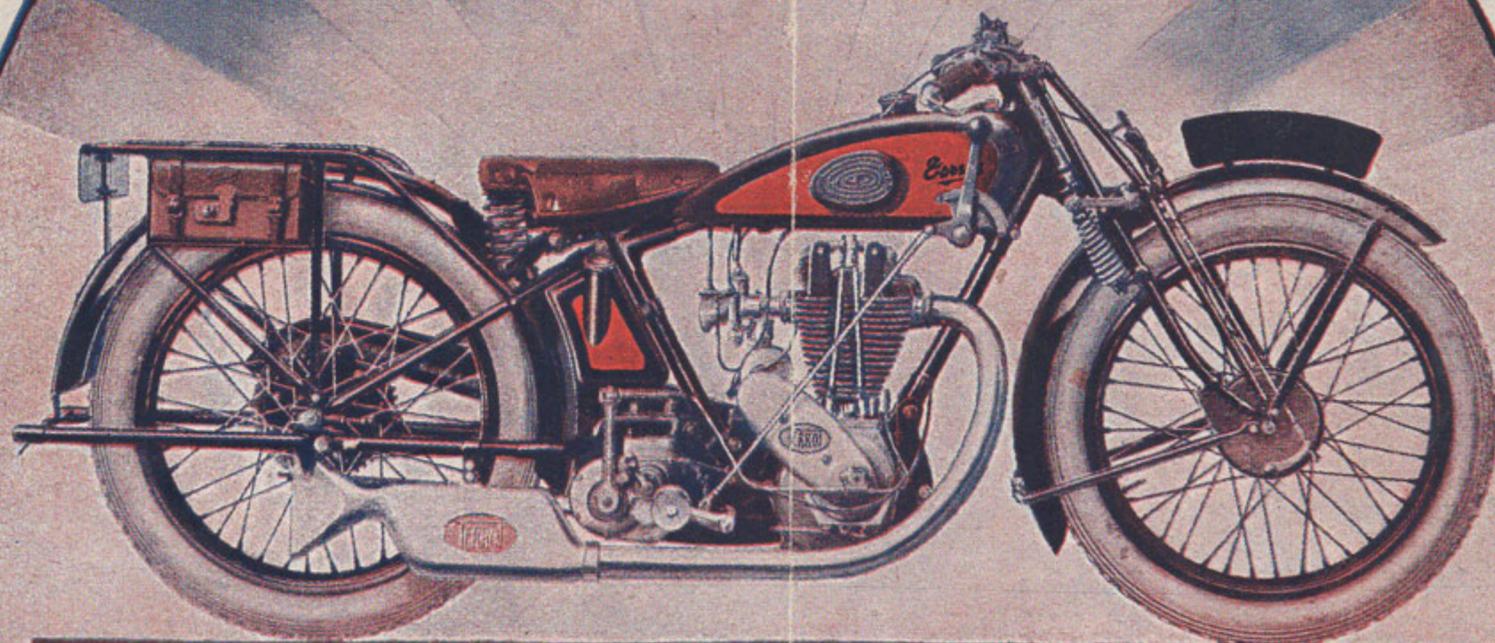
LE NUMÉRO
1^{fr.}-25

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 270
12 Mai 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme

250 cc



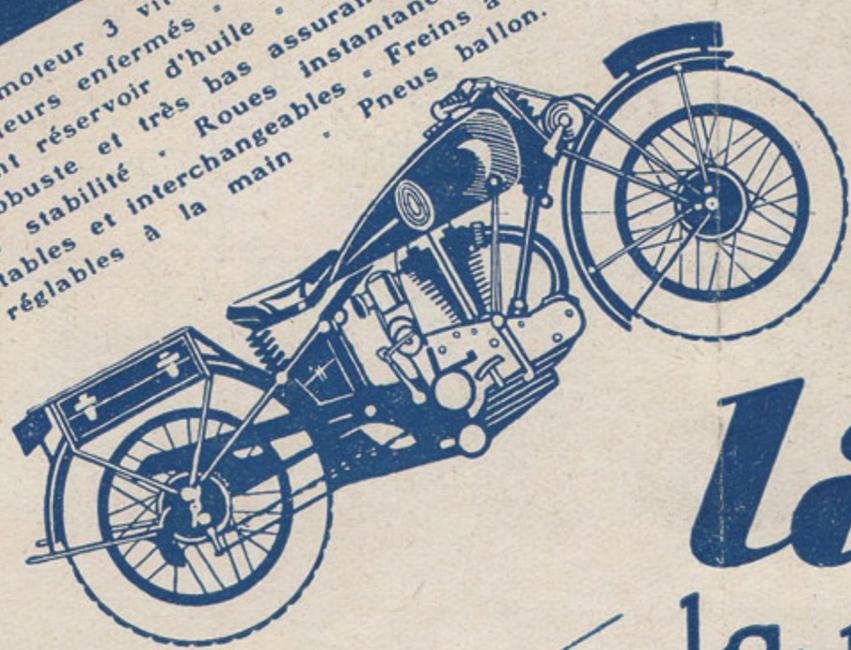
TERROT

TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

La 250 cmc. Supersport **TERROT** qui vient de triompher à **Château-Thierry** avec **PERROTIN** et aux **Alpilles** avec **DURAND**, et qui va prochainement sortir en grande série.

Bloc moteur 3 vitesses .
 Culbuteurs enfermés . Carter
 formant réservoir d'huile . Cadre
 très robuste et très bas assurant une
 grande stabilité . Roues instantanément
 démontables et interchangeables . Freins à tam-
 bours réglables à la main . Pneus ballon.



6.300 frs.

la P.105

la moto de luxe
 a un prix raisonnable

Pour 6.300 fr. vous pouvez
 avoir une motocyclette
 de luxe = la P.105 = ca-
 pable de rivaliser avec
 n'importe quelle marque
 française ou anglaise. De
 conception très moder-
 ne, puissante, rapide,
 confortable, élégante
 la P. 105 est l'élue des
 sportsmen.



Venez la voir, dans ses plus petits dé-
 tails, chez l'agent proche de chez vous.

Peugeot

CATALOGUE FRANCO
 Cycles "Peugeot" Beaulieu. Doubs

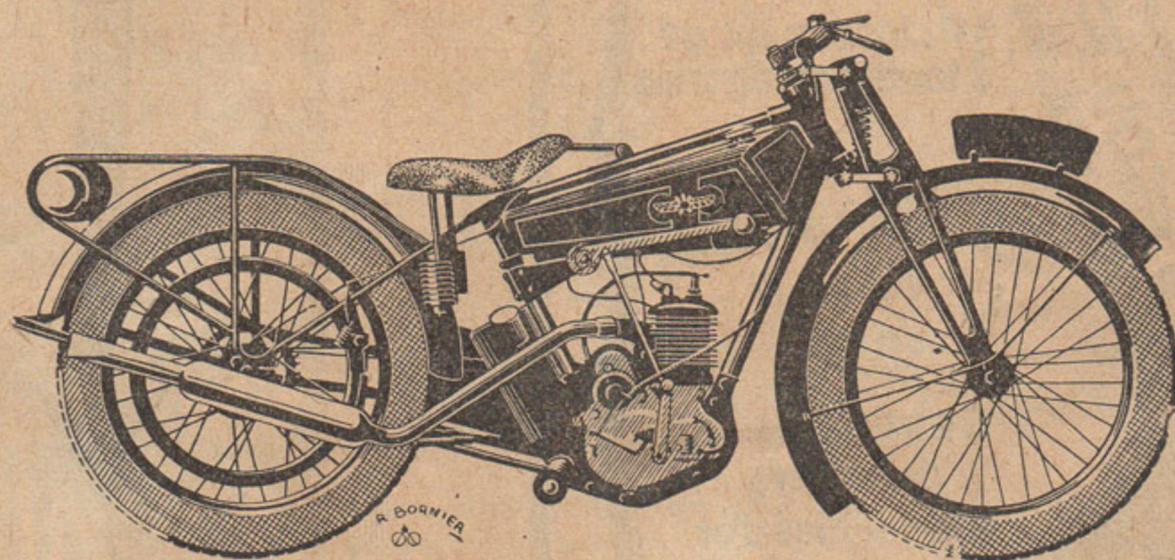
GNOME RHONE

175 cmc. . 3.000 fr.

250 cmc. . . 4.600 fr.

500 cmc., Sport. . 6.200 fr.

500 cmc., Super-Sport. . 7.500 fr.



Type H. 2, 175 cmc.

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE

M^SINS DE VENTE 49, AV. DE LA G^{DE} ARMÉE

SUCCURSALES

PARIS

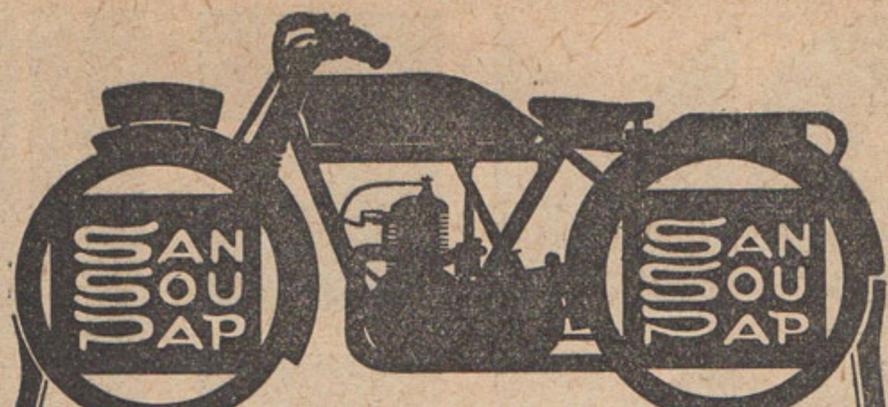
SUCCURSALES

31, RUE DE PARIS. LILLE

297, AV^E JEAN-JAURÈS. LYON

185^{BIS} R. DE ROME. MARSEILLE

6, R. D'AUBUISSON. TOULOUSE



le vrai banc d'essai

LA ROUTE
a consacré la
marque

SAN SOU PAP
ses succès
répétés font
la preuve de
ses qualités.

ENDURANCE
RÉGULARITÉ
VITESSE

1927
BOLD'OR
records 1925
1926 battus

**CIRCUIT DE
LA SEINE
INFÉRIEURE**
4 engagés
4 premiers

**PARIS •
LES PYRÉNÉES
• PARIS**
1^{er} classement gé
toutes catégories

**LES SIX-JOURS
D'HIVER
1928**
5 engagés
5 premiers
5 médailles d'or
Coupe Bleue

**AGENCE GÉNÉRALE
DE SAN SOU PAP**
catalogues illustrés
gratuits et conditions
de vente en 12 mois.

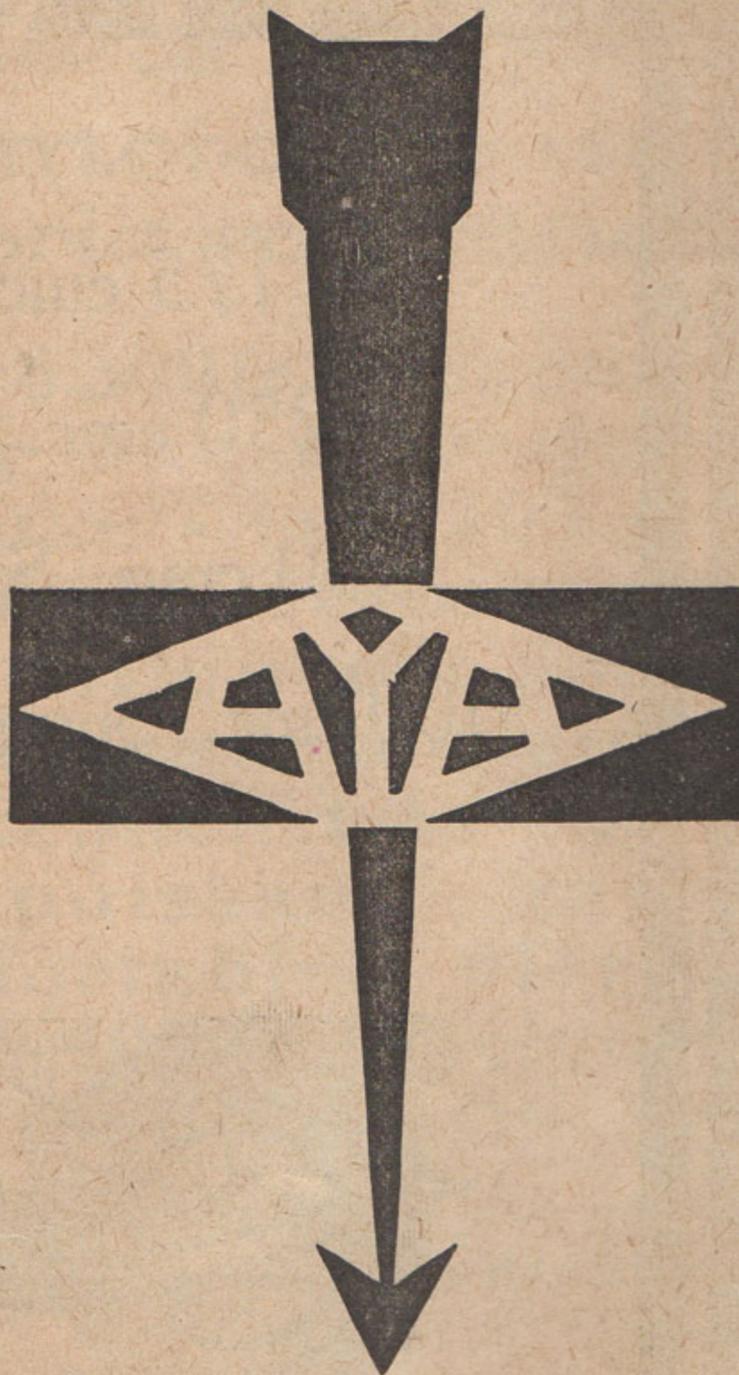
**154. Boul. HAUSSMANN
PARIS**

motex

SAN SOU PAP LA MOTO DE GRANDE CLASSE

LES
- MOYEUX-FREINS -
FOURCHES-ÉLASTIQUES
BOITES A VITESSES

Breveté S. G. D. G.



*sont les plus chers,
mais aussi les meilleurs*

Établissements J. PAYA = St-Étienne

27, Avenue Dentert-Rochereau

Dépôt à PARIS : 15, Rue de la Cérisaie, 4^e

HUTCHINSON

Après avoir triomphé dans les

SIX JOURS D'HIVER ET PARIS - NICE

remporte de nouveaux succès dans :

COTE DE LA TURBIE

Motos 175 cmc... **1**^{ers} SOURDOT (record)
(MONET et GOYON)
Motos 350 cmc... BOETSCH
(MAGNAT-DEBON)
Sidecars 350 cmc. HOMMAIRE
(MONET et GOYON)
Meilleur temps des sidecars
ROLLY
(MOTOSACOCHE)
Sidecars 600 cmc.
Motos 175 cmc... **2**^{es} HOMMAIRE
(MONET et GOYON)
Motos 500 cmc... GAUSSORGUES
(MONET et GOYON)

COTE DU MONT AGEL

Motos 175 cmc... **1**^{ers} SOURDOT
(MONET et GOYON)
Meilleur temps des motos
BOETSCH
(MAGNAT-DEBON)
Sidecars 350 cmc. HOMMAIRE
(MONET et GOYON)
Meilleur temps des sidecars
ROLLY
(MOTOSACOCHE)
Sidecars 600 cmc.
COUPE DE LA TURBIE
SOURDOT (MONET et GOYON)
COUPE DE BEAUSOLEIL
HOMMAIRE (MONET et GOYON)

CIRCUIT DE PROVENCE

Motos 500 cmc... **1**^{ers} NAAS et BERNARD
(GNOME et RHONE)

CIRCUIT DE L' AISNE

Sidecars 350 cmc. **1**^{er} CHERET
(JEAN THOMANN)

BORDEAUX - PYRÉNÉES - BORDEAUX

Motos 500 cmc. **1**^{er} BOURGUIN..... (GNOME et RHONE)

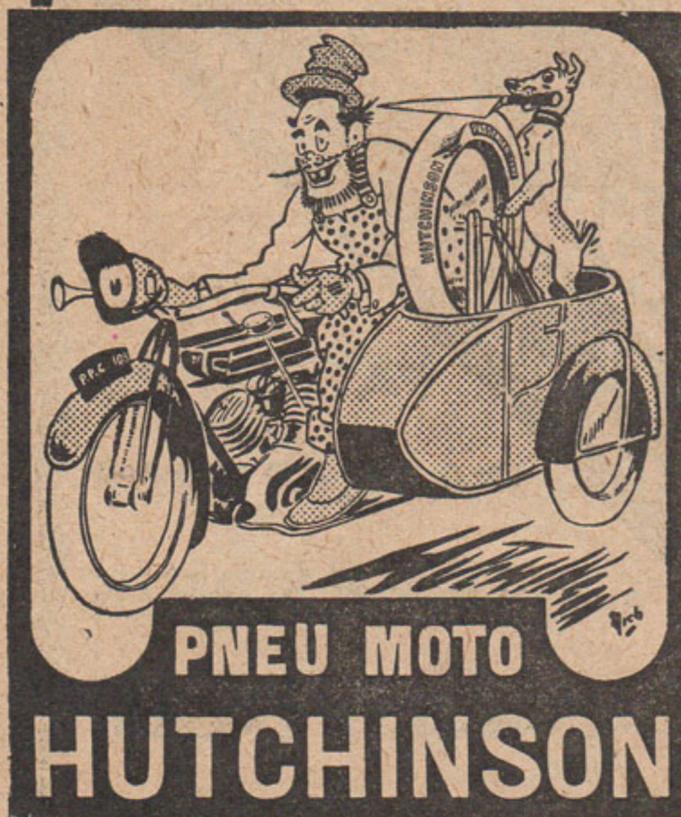
GRAND PRIX D'ANTIBES

Motos 175 cmc... **1**^{ers} HOMMAIRE et SOURDOT
(MONET et GOYON)
Motos 250 cmc... SARTORIO
(MOTOSACOCHE)
Sidecars 350 cmc. HOMMAIRE
(MONET et GOYON)

COTE DE CHATEAU-THIERRY

Motos 175 cmc... **1**^{ers} SOURDOT (MONET et GOYON)
Motos 350 cmc... BOETSCH (MAGNAT-DEBON)
Motos 500 cmc... BOETSCH (MAGNAT-DEBON)
Motos 1.000 cmc... LAMBERT (D.-S. MALTERRE)
Meilleur temps des motos
Sidecars 350 cmc. HOMMAIRE (MONET-GOYON)

Coupe Union Commerciale..... LAMBERT (D.-S. MALTERRE)
Coupe des Hôteliers..... HOMMAIRE (MONET-GOYON)
Coupe Aya LAMBERT (D.-S. MALTERRE)



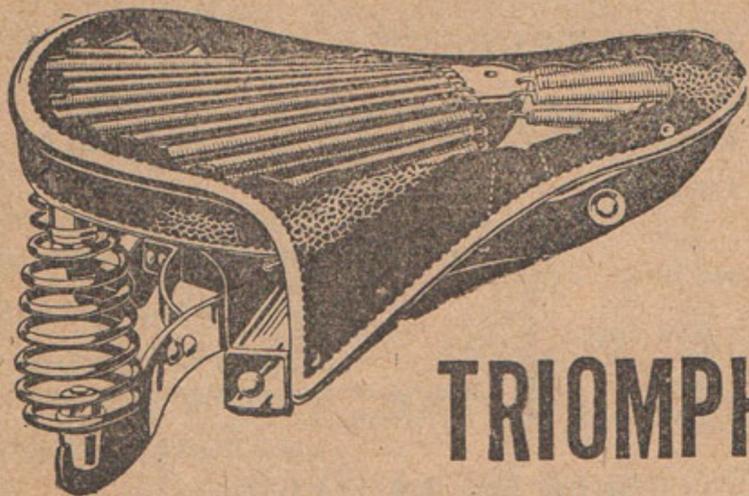
SUR PNEU MOTO CORD

HUTCHINSON

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

COMME TOUJOURS

La SELLE **TERRY**
TOUT EN RESSORTS



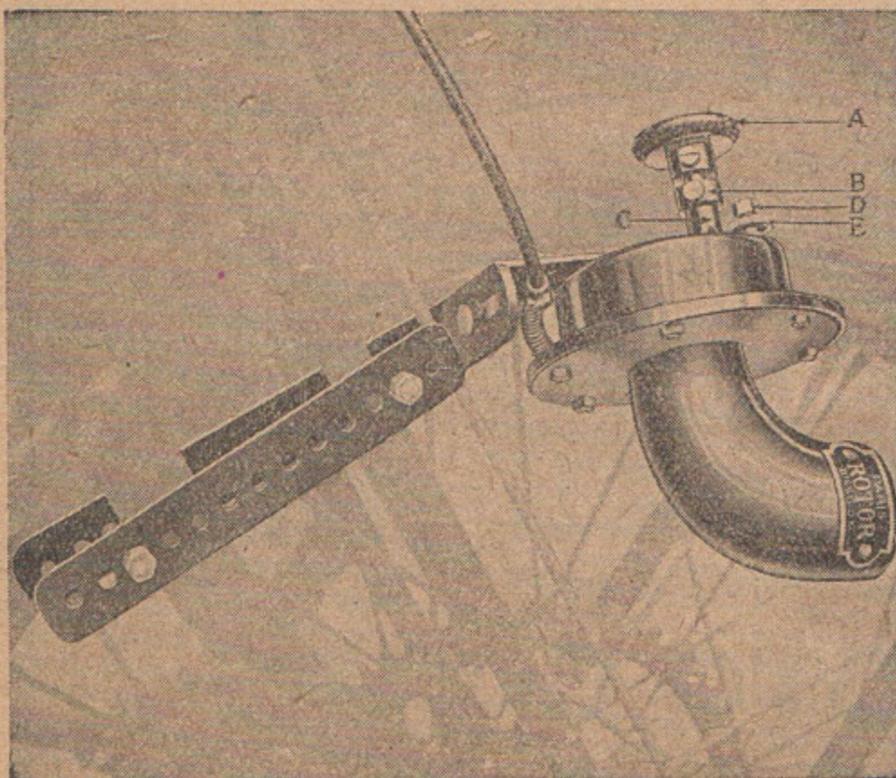
TRIOMPHE

AU CIRCUIT DE L'AINES
A CHATEAU-THIERRY
AUX 17 TOURNANTS

Selle 29x29. . 164 fr.; Selle 33x33. . 198 fr.

Demandez la Notice D illustrée aux
Ets DELLHEIM 39, Avenue du Roule, 39
NEUILLY-sur-SEINE

Avertisseur **ROTOR**
POUR MOTOS
sans équipement électrique.



Très puissant. — Prix : 110 fr.

AVERTISSEUR
ROTOR pour Motos

Sportifs!

VISITEZ LES
STANDS
MOTOS

DU **PALAIS** DE LA

NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

*Le seul magasin
qui présente au choix de sa
clientèle 250 motocyclettes
de toutes marques
et immédiatement disponibles*

GRANDES
FACILITÉS
DE
PAIEMENT
AUX MÊMES PRIX
QU'AU **COMPTANT**

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

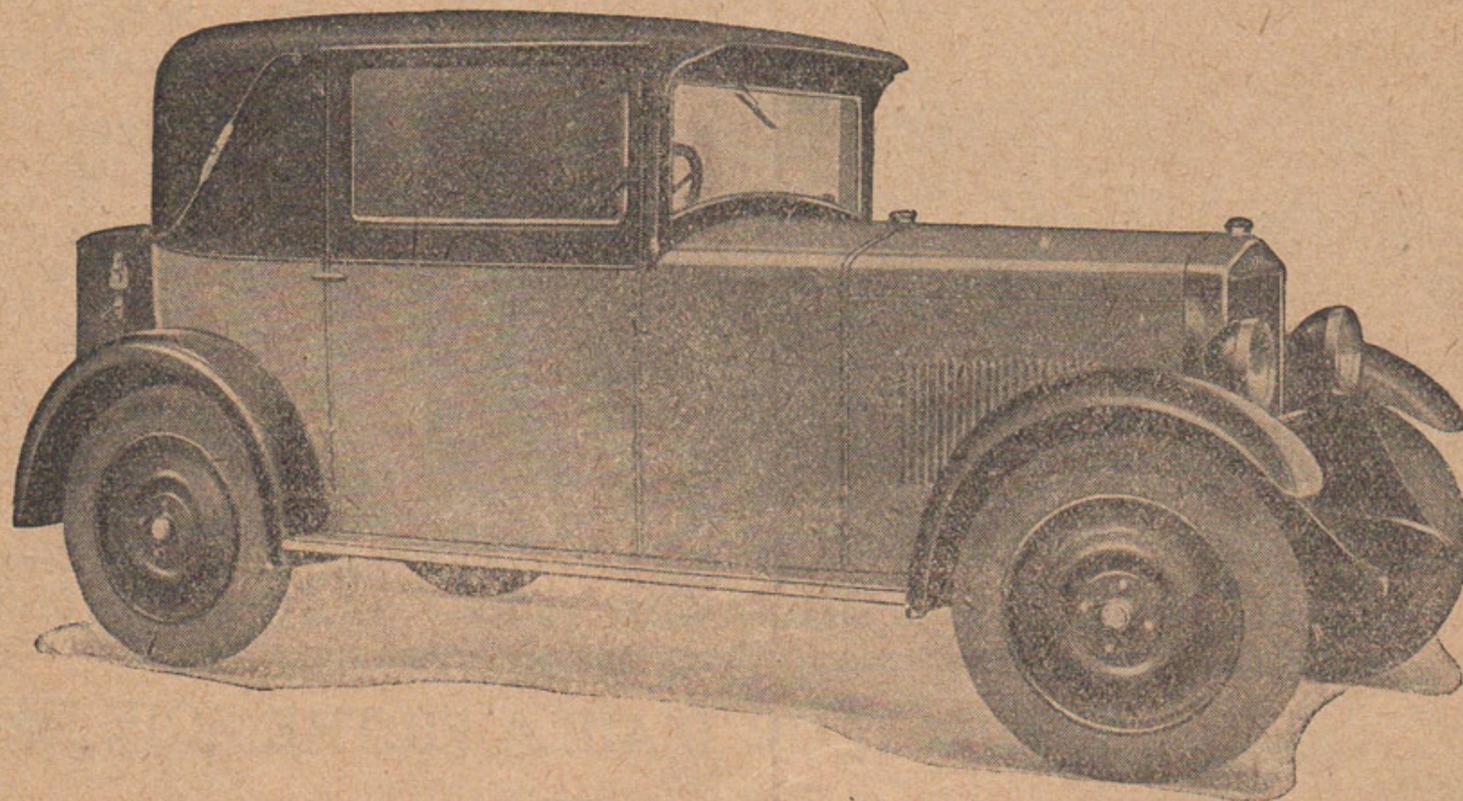
*Sans obligation d'assurance, et
avec la sécurité que représente
l'importance du magasin....*

*Livraison gratuite à domicile
dans les localités desservies par les voitures du
PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ.*

LA LICORNE

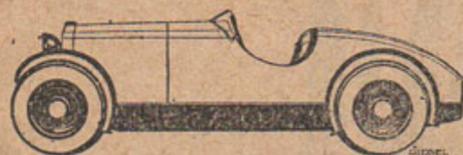
SA NOUVELLE

≡ 5 C-V ≡

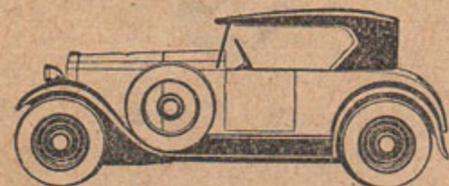


Conduite Intérieure 5 C-V "LA BAULE"

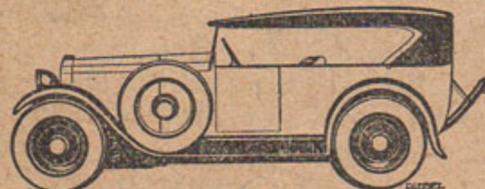
1^{er} Paris-Pau 1928 (Victor Rigal). - Bordeaux-Les Pyrénées-Bordeaux 1928 (Leurtault)



Torpedo "Sport" 2 et 3 Places.



Torpedo "Touring" 2 et 3 Places.



Torpedo "Tous Usages".

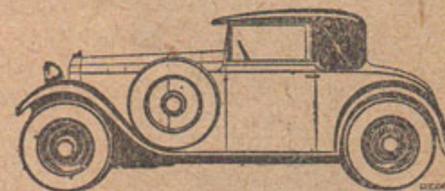
— La nouvelle 5 C-V LICORNE avait, au Salon, recueilli les suffrages des connaisseurs.

— Les premiers clients servis reconnaissent tous que cette appréciation était fondée.

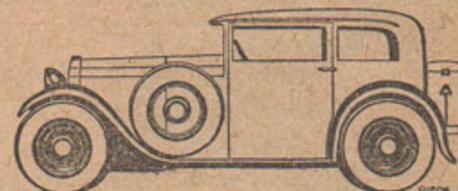
— Première dans Paris-Pau 1928.

— Première dans Bordeaux-Les Pyrénées Bordeaux 1928.

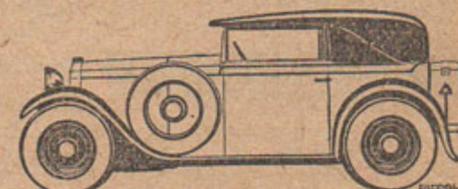
— Cette nouvelle voiture allie à une élégance de lignes une robustesse à toute épreuve.



Cabriolet 2-3 Places "Fémina"



Cabriolet 3 Places "Biarritz".



Conduite Intér. 3 Places "Riviera".

AUTOMOBILES LA LICORNE

160 à 176, Rue Armand Silvestre — 5 à 17, Rue Mathilde et 271 à 279, Bd St-Denis — COURBEVOIE

TÉLÉGRAMME : LICORNE-COURBEVOIE

(PARIS-BANLIEUE : NORD-OUEST)

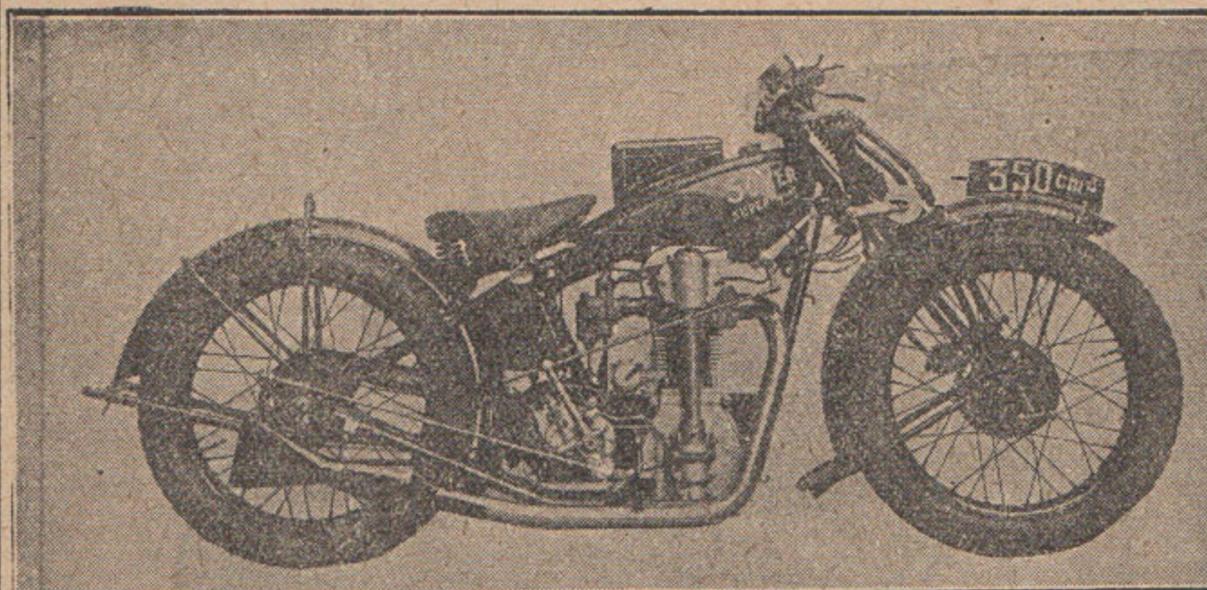
*Demandez des
renseignements*

SOYER & C^{IE}
350 cc.

sur le modèle

arbre à cames en tête

LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



au meilleur prix

■ ■

Modèle "FLÈCHE BLEUE"
175 cmc. 3.400 fr.

Modèle "FLÈCHE d'OR"
350 cmc., Moteur JAP, Soupapes
latérales 5.500 fr.

Modèle "FLÈCHE d'OR"
350 cmc., Moteur JAP à culbuteurs.
Prix 6.000 fr.

ARBRE à cames en tête :
Modèle Grand Tourisme. 6.000 fr.
— Supersport 6.300 fr.

LIVRAISON IMMÉDIATE

SOYER & C^{IE}
63, Route de la Révolte
LEVALLOIS (Seine)

Magasin d'Exposition : 6, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

L'ÉPURATEUR D'AIR A FILTRE SOIE



AMAL
Ne coûte que 70 Fr.
et vous fera gagner
200 à 2.000 fr. par an

sur les frais d'huile et d'entretien mécanique de votre Moteur.

La poussière, la Boue, le Sable, sont les seuls facteurs appréciables d'usure pour votre Machine. Un filtre parfait supprime l'usure. Le filtre AMAL, à manchon de soie, arrête 99,7 % des poussières, les plus fines qui soient. Sa soupape de protection contre les retours du Moteur lui assurent une durée indéfinie. Les vibrations naturelles du ressort portant la soie, font tomber automatiquement les poussières et supprime tout entretien. Le filtre AMAL se monte en quelques secondes sur tous Carburateurs AMAC ou sur toutes machines, et une fois monté, s'oublie! De plus, comme il ne freine pas l'arrivée d'air, et ne modifie pas le réglage,

SEUL, L'ÉPURATEUR

CARBURATEUR

AMAL

LAISSERA
INTACTES

LA PUISSANCE
L'ÉCONOMIE
LA SOUPLESSE

INSÉPARABLES
— DU —

AMAC

Demandez Notices
- gratuites aux -

Établiss^{ts} Robert MUNRO

198, Boulevard Péreire - PARIS
—: Téléphone : WAGRAM 10-14 :—



Radios accroît le charme et la durée des promenades et des vacances

C'est un bien grand plaisir que connaissent les propriétaires de **RADIOS** qui peuvent, chaque soir rouler une heure ou deux à la fraîcheur sans avoir rien à redouter de la nuit.

Franchement éclairée par **RADIOS** sur près de 300 mètres, la route s'offre à eux, libre, sans embûches ni dangers, propice aux grandes allures comme à la flânerie. Et si une crevaison survient, la balladeuse de leur **RADIOS** éclaire leur travail.

18 ans de mise au point

Depuis 18 ans, chaque progrès réalisé dans l'électricité, chaque enseignement dicté par la route s'est traduit par un perfectionnement de **RADIOS**. C'est dire combien est parfaite sa mise au point, qui bénéficie d'une expérience sans équivalent dans ce domaine.

Garantie d'une année

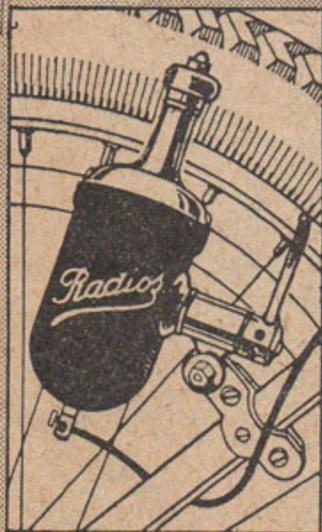
Étanches à l'eau et à la poussière, sans organes délicats, graissés tous les 1000 km. de fonctionnement, les éclairages électriques **RADIOS** sont indé réglables et robustes. Aussi sont-ils garantis pendant un an contre tous vices de fabrication ou de matière.

*Pour mieux connaître les services que vous rendra l'éclairage **RADIOS**, demandez-nous la notice illustrée gratuite et la liste des revendeurs de votre région.*

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

RADIOS

**18, RUE DENFERT-ROCHEREAU
BELLEGARDE (AIN)**



Ce croquis montre l'entraînement de la dynamo. Une manette à manœuvrer et l'éclairage jaillit. De 320 à 395 fr., pose comprise.

GÉO ARANDEL



Motocyclistes... Attention!!!

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

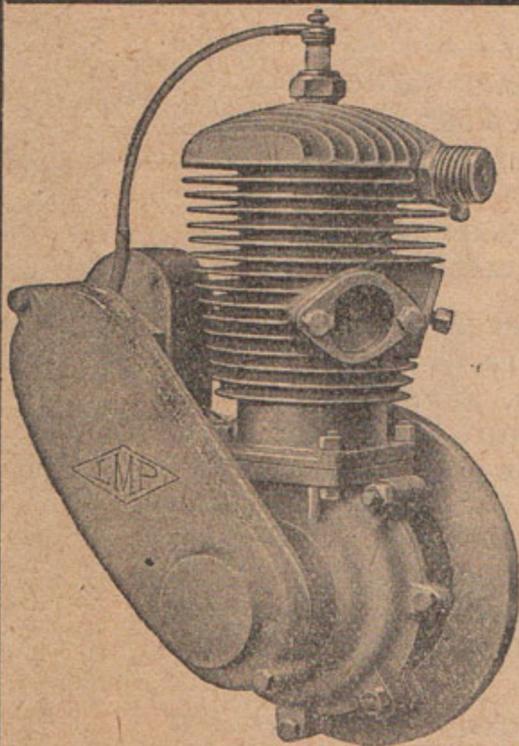
“Palais de la Motocyclette”

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)



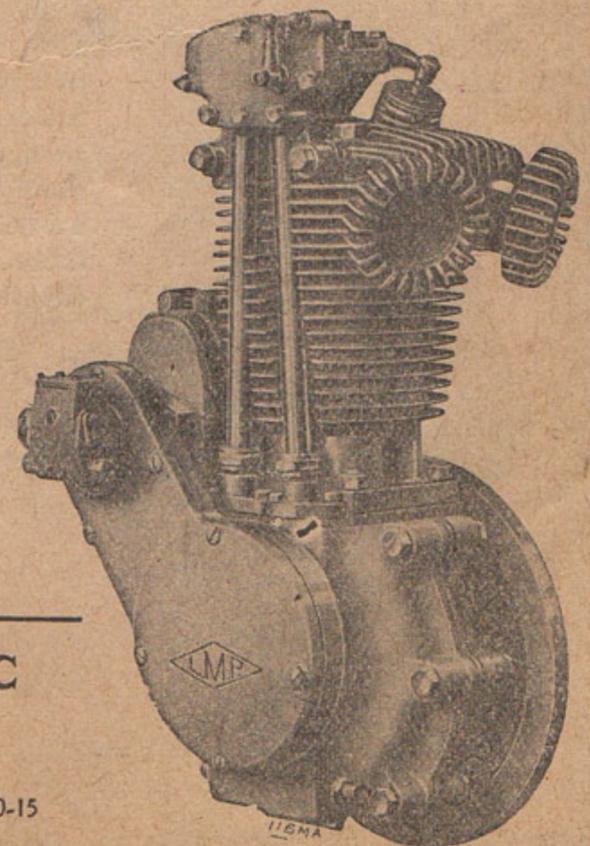
Moteurs 2 temps, type Touriste et Sport,
en 175 et 250 cmc.

Les Moteurs **L.M.P.** se distinguent dans **PARIS-NICE**



- cat. 250 cmc.
DRUZ sur Lucifer
- cat. 350 cmc.
CARRÉ sur C. P. Roléo.
- ROBERT** } sur J. Thomann
- FABRE** }
- HENRION** } sur la Française
- TALDIR** }
- CHAMBION** sur New Mapp
- GAILLET** } sur Styl'son
- LAMOTHE** }

Moteurs 4 temps à culbuteurs,
Touriste, Sport, en 250, 350 et 500 cmc.



CIRCUIT DE L'AISNE

Catégorie 350 cmc. side-car, **CHERET** sur “ Jean Thomann ”

Anciens Etablissements LALO, MIGNONAC

Rue de la Pointe - **ROMAINVILLE**

Adresse Télégraphique : LAMICH-ROMAINVILLE

Téléphone : Combat 00-15

DOLLAR

Toutes nos Machines TYPES 1928

- 175 cmc., 2 temps ;
- 175 cmc., 4 temps, culbuteurs;
- 250 cmc., 4 temps, culbuteurs;
- 350 cmc., bloc moteur, arbre à came en tête ;
- 500 cmc., bloc moteur, arbre à came en tête.

sont livrables rapidement
au Comptant ou à Crédit.

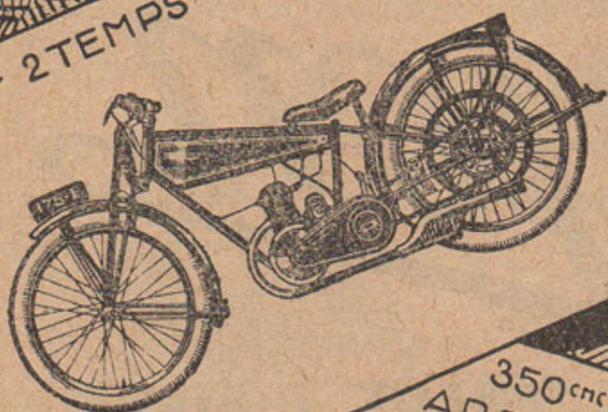
Les Motocyclettes DOLLAR

sont :

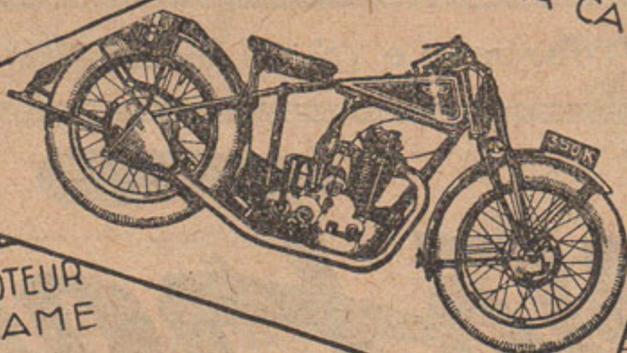
- Les plus belles ;
- Les plus modernes ;
- Les moins chères ;
- Les plus robustes ;
- Les plus vites. —

Remplissez aujourd'hui même le coupon
ci-dessous et vous recevrez notre Catalogue
Illustré par retour.

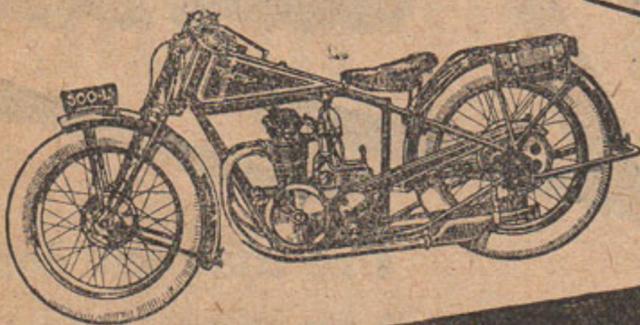
175 cmc 2 TEMPS



350 cmc BLOC-MOTEUR
ARBRE A CAME



500 cmc BLOC-MOTEUR
ARBRE A CAME



Publicité G SWEERTS

DOLLAR

Nouvelle adresse :

19 (P), Quai de la Marne - Joinville-le-Pont (Seine)

Ateliers de Réparations et Pièces détachées :
LIAUDOIS, 9, avenue Félix-Faure - PARIS;

Etabl.
DOLLAR
19 (P), quai
de la Marne
Joinville-le-
Pont (Seine).

Veillez m'adresser
votre catalogue et vos
conditions de vente à
crédit.

Nom

Adresse

QUELQUES SUCCÈS D'

Alcyon

— EN 1928 —

PARIS-NICE :

Catégorie 250 cmc. 1^{ers} (ex-æquo) Meunier-Parizet.
Catégorie 350 cmc. 1^{er} (ex-æquo) Lemasson.

COURSE DE COTE D'ARGENTEUIL :

Catégorie 175 cmc. 1^{er} Parizet.
Catégorie 250 cmc. 1^{er} Lemasson (*meilleur temps*).
Catégorie 350 cmc. 1^{er} M. Jolly.

CIRCUIT DE L' AISNE :

Catégorie 250 cmc. 1^{er} Lemasson.

COURSE DE COTE DES 17 TOURNANTS :

Catégorie 175 cmc. 1^{er} Parizet.
Catégorie 250 cmc. 1^{er} Lemasson (*record battu*)



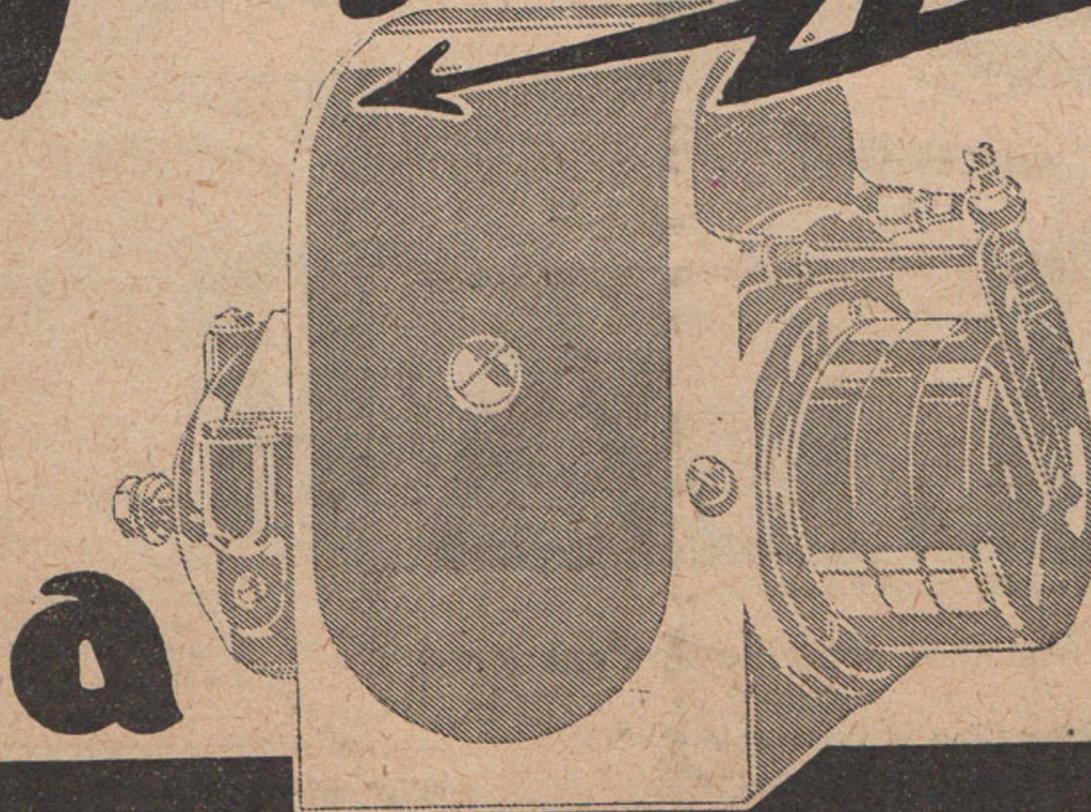
tous sur

Alcyon

(PNEUS DUNLOP)

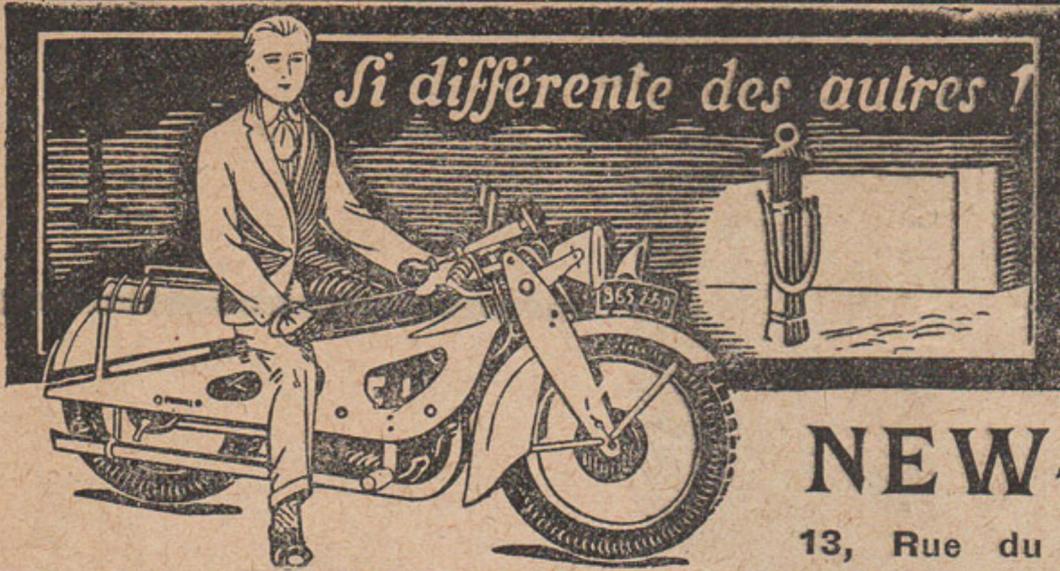
Catalogue "MR" sur demande à ALCYON, à Courbevoie (Seine) ou aux Agents de la Marque.

Magneto France



Une magnéto donnant
une étincelle CHAUDE
et PUISSANTE
Une magnéto ROBUSTE
et ÉTANCHE
en un mot
Une magnéto dont
ON NE S'OCCUPE JAMAIS

USINES ET BUREAUX
93 route d'Heyrieux LYON



Si différente des autres

Paris-Moto

79, Avenue des Ternes, 79

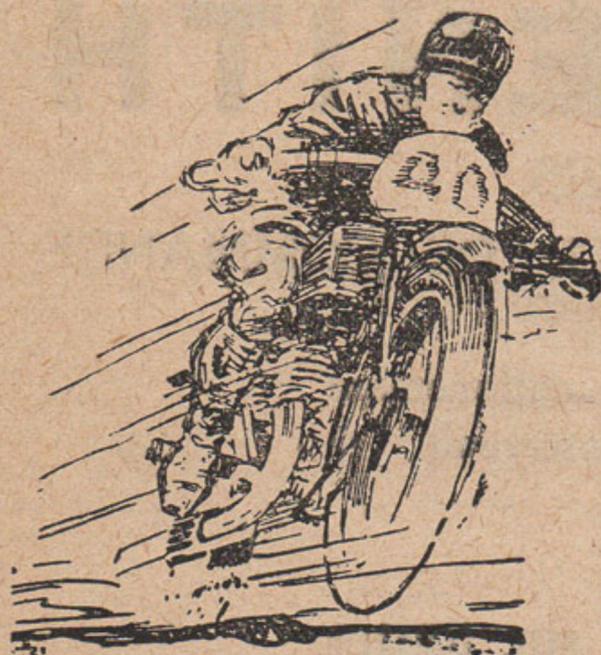
— PARIS —

Agent Général

de la

NEW-MOTORCYCLE

13, Rue du Parc, 13 — ORLÉANS (Loiret)



Motocyclistes!

C'est surtout à votre intention,
- que les Huiles -

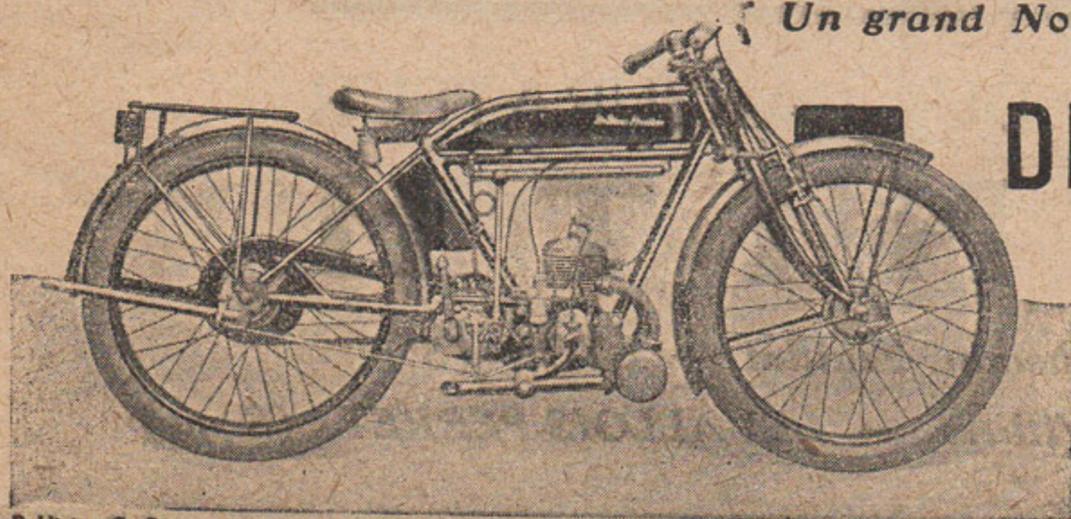
Castrol

- ont créé leur -

**BIDON DE UN LITRE (emballage
- perdu -)**

Demandez-le à votre garagiste ou sur la route.

**Société des Huiles CASTROL, 58, Rue de Londres, 58
— PARIS —**



*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.

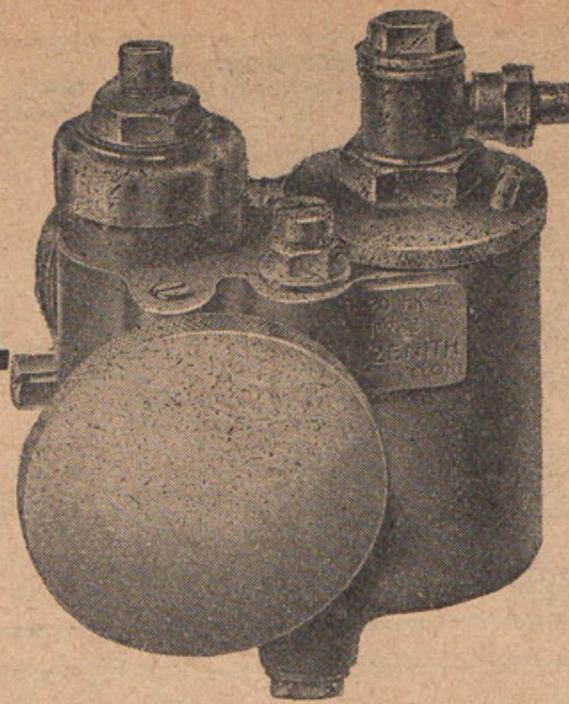
Renseignements - Présentation de Modèles
- Demande de Représentation et Vente -

113, Avenue Victor-Hugo - PARIS

Publicité G. Szwercs

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XII



LE **CARBURATEUR ZÉNITH**

POUR MOTOCYCLETTES

NE POSSÈDE QU'UNE SEULE MANETTE DE COMMANDE

Le mélange air essence se fait automatiquement
∴ sans que le conducteur ait à intervenir ∴

Simple, robuste, il se monte sur toutes
les motocyclettes françaises et étrangères.

En vous recommandant de MOTO-REVUE
faites-nous parvenir les caractéristiques de votre
machine, Nous vous indiquerons les résultats que vous
pouvez obtenir avec le carburateur "ZENITH"
pour motocyclettes.

SOCIÉTÉ DU CARBURATEUR
Z É N I T H

39 à 51, Chemin Feuillat — LYON (3^e)

26 à 32, Rue de Villiers — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81
CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	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

La moto en Italie

On verra, par une série d'articles prochains, combien l'effort italien est sérieux. La suprématie anglaise qui fut, il y a quelques années, un dogme, se trouve singulièrement menacée. A plusieurs reprises des records anglais ont été battus et il a fallu aux constructeurs anglais beaucoup d'énergie pour les reconquérir. Il semble que 1928 soit destiné à voir de nombreux assauts de l'industrie continentale contre l'industrie anglaise. Déjà c'est une moto belge qui, à la fin de l'année passée, s'est approprié les principaux records sur courtes distances, et on peut prévoir une lutte de plus en plus chaude, de plus en plus ouverte. Certes, il ne faut pas s'attendre à voir l'Angleterre reléguée au dernier plan, car elle défendra âprement ses positions, mais elle ne fera plus le trust des victoires.

Belgique, France, Allemagne, Italie seront pour elle de terribles concurrentes. On a rudement travaillé en France, mais cela ne doit pas nous faire négliger ce qu'on fait ailleurs. Les motos italiennes ne sont pas commercialement une menace pour les nôtres parce que le prix en est plus élevé et que nous avons, nous aussi, des machines de grande classe, et dans toutes les catégories. Mais il ne faut pas trop se fier pour l'avenir à l'obstacle que constitue le prix. Dire qu'une solution est coûteuse ne veut rien dire : elle n'est coûteuse qu'actuellement parce que les moyens de production n'ont pas assez été étudiés. On nous dit qu'un moteur de voiture à arbre à cames en tête est coûteux. Or, nous pourrions vous indiquer telle voiture populaire qui est équipée d'un superbe petit moteur de ce type et qui n'est pas plus chère que telle autre montée avec des soupapes latérales. Notez bien que nous ne prenons pas parti pour ou contre la distribution par soupapes latérales ou par arbre à cames en tête, mais que nous voulons simplement attirer l'attention sur ce fait que le prix dépend plus d'une organisation industrielle bien comprise que des solutions mécaniques adoptées. Rien ne nous dit donc que le prix élevé d'une machine doive le rester. Actuellement, en Italie, nous assistons plutôt à la période d'études et de recherches qui est l'annonce d'un très gros effort industriel. Cette compétition ardente entre les grands pays d'Europe est, d'ailleurs, heureuse, puisque elle ne peut qu'activer le progrès de la motocyclette.

Un peu de discipline ne messied pas

Le Tribunal Civil de B... vient d'avoir à connaître d'une affaire portée devant lui par un Moto Club se rebellant quelque peu devant l'autorité de l'U. M. F.

Nous ne voulons pas prendre parti dans une querelle de ce genre, mais qu'il nous soit permis, toutefois, d'exprimer le regret de voir la justice saisie d'une affaire sportive.

L'U. M. F. est reconnue comme étant régente du sport motocycliste officiel en France. Il est donc évident qu'un club affilié doit s'incliner devant ses décisions et ne manifester son dépit, peut-être aussi son ressentiment, qu'à l'assemblée générale et non pas devant une Cour de justice française. Il y a là une petite question de discipline élémentaire que nous aimerions voir respecter. Et lorsque le cas se présente pour un groupement non affilié, mécontent de son voisin, qu'il cherche un arbitre dans notre sport, mais évite ces contacts inutiles et exaspérants avec la justice civile.

Voici la chaleur

Avec l'été, la chaleur. Attention, motocyclistes : il vous faut maintenant prendre des précautions différentes de celles dont vous vous entouriez cet hiver. Votre hygiène, tout d'abord, réclame certaines obligations contre lesquelles il serait vain de fronder. Il fait chaud, cela ne veut pas dire qu'il faille quitter absolument les lourds vêtements d'hiver pour revêtir de légères toiles. N'oubliez pas que la moto vous entraîne sur la route dans un remous assez violent d'air ; vous avez aussi souvent, à l'occasion d'une panne, d'un arrêt intempestif, d'une rencontre imprévue, un effort à fournir qui vous mettra en moiteur. Le vêtement chaud reste

nécessaire si vous tenez à vous bien porter. Ayez un costume en fine toile à la mode, si vos moyens vous le permettent ; mais n'hésitez pas à porter en-dessous un lainage tel qu'un pull-over ; nous utilisons un sous-vêtement en soie sur la peau et croyons qu'il n'y a rien de plus efficace. Habituez-vous aussi à porter, chaque fois que vous entreprenez une assez longue randonnée, un bandage connu sous le nom de suspensoir ; c'est une précaution pas inutile et que nous, Français, nous ignorons volontiers. Avant le départ, faites comme au football, au rugby : libérez votre estomac, évitez de le sur-

SOMMAIRE

N^o 270

Samedi 12 Mai 1928

Par-ci, par-là.....	449
Les modèles 1928 sur la route : la San Sou Pap 175 cmc., par Maxend..	450
Le moteur à explosions, par Waechter.....	453
Le Concours du Silencieux	457
Nos visites aux usines :	
Chez Cozette.....	458
Paris-Les Pyrénées-Paris..	459
Le Sport de la Semaine...	460
Les Vainqueurs en 1928, par Fred S. Lipman...	461
Le Sport en Belgique, par G. Detaille.....	466
Nos organisations.....	467
Le Bol d'Or 1928.....	468
Dans nos Clubs.....	469
Lettre d'Angleterre, par L. C. C.....	471

charger par une alimentation lourde et abondante, si la nécessité ne s'en fait pas sentir. Une ceinture de flanelle sur le ventre n'est pas à dédaigner. Nous rencontrons de nombreux pratiquants qui adoptent des bracelets de cuir aux poignets : est-ce utile, ou n'est-ce pas une preuve de trépidation de leur moto ? Mauvaise construction, alors ! Le bain dans la rivière, pendant une randonnée, est excellent ; des précautions sérieuses cependant doivent être prises. La sueur est l'ennemie du motocycliste en panne ; si vous êtes dans un tel cas, inutile, après la réparation, de vous reposer à l'ombre d'un « demi » ou d'une « limonade » : remontez sur votre machine, roulez modérément, l'air vif évaporera rapidement cette sueur néfaste et dangereuse.

Les lunettes, de quelque forme que ce soit, deviennent des plus utiles en été : un hanneton, un moucheron, le soir quand le crépuscule s'étend sur la campagne, ont une certaine accointance avec le pavé de grès dans l'œil ; la poussière aussi se charge de grimer le conducteur : n'hésitez pas à vous rincer à grande eau chaque fois que cela est nécessaire ; vos mains moites sont à surveiller : les gants sont aussi utiles l'été que l'hiver. Et le soir, pour bien dormir, quelques exercices respiratoires ne seront pas à dédaigner. A ce régime, vous ignorerez les méfaits légendaires dont on charge injustement la moto et vous vous porterez toujours à merveille.

Tourist Trophy et Bol d'Or

Voici venir les dates intéressantes entre toutes : Tourist Trophy, 7-13 mai et Bol d'Or, 26-27-28 mai.

Nos lecteurs savent que le T. T. a lieu à l'autodrome de Montlhéry suivant une formule assez sévère. Pendant 7 jours, machines et conducteurs ont soumis à une rude épreuve. D'autre part, en forêt de Saint-Germain, au Bol d'Or pendant 24 heures, nous assisterons à une ronde éperdue, pour la chasse aux records. Mais comment se fait-il donc que la première de ces épreuves rencontre un succès discutable : on hésite, on palabre, on est méfiant quant à l'épreuve, quant à ses résultats, tant et si bien que l'heure arrive et le départ est donné à de rares concurrents.

Par contre, la seconde de ces épreuves connaît la grande vogue, tant du côté constructeurs et conducteurs que du côté

spectateurs. C'est une véritable foule qui assiste, avec quel entrain, quel enthousiasme, à cette compétition et reconnaissons qu'elle a une formule plaisante. En effet, quoi de plus clair ? Pour être premier, il faut pousser plus fort que le concurrent, faire quelques mètres de plus. Et le public se rend compte combien cette lutte est palpitante, aussi vient-il très nombreux assister à cette course.

Ajoutons que les passages sont plus fréquents au Bol d'Or qu'à Montlhéry (5 kil. 7 au lieu de 12 kil. 5) et on sait que le public ne s'intéresse à une épreuve qu'à la condition de voir quelque chose, et cela est tout naturel !

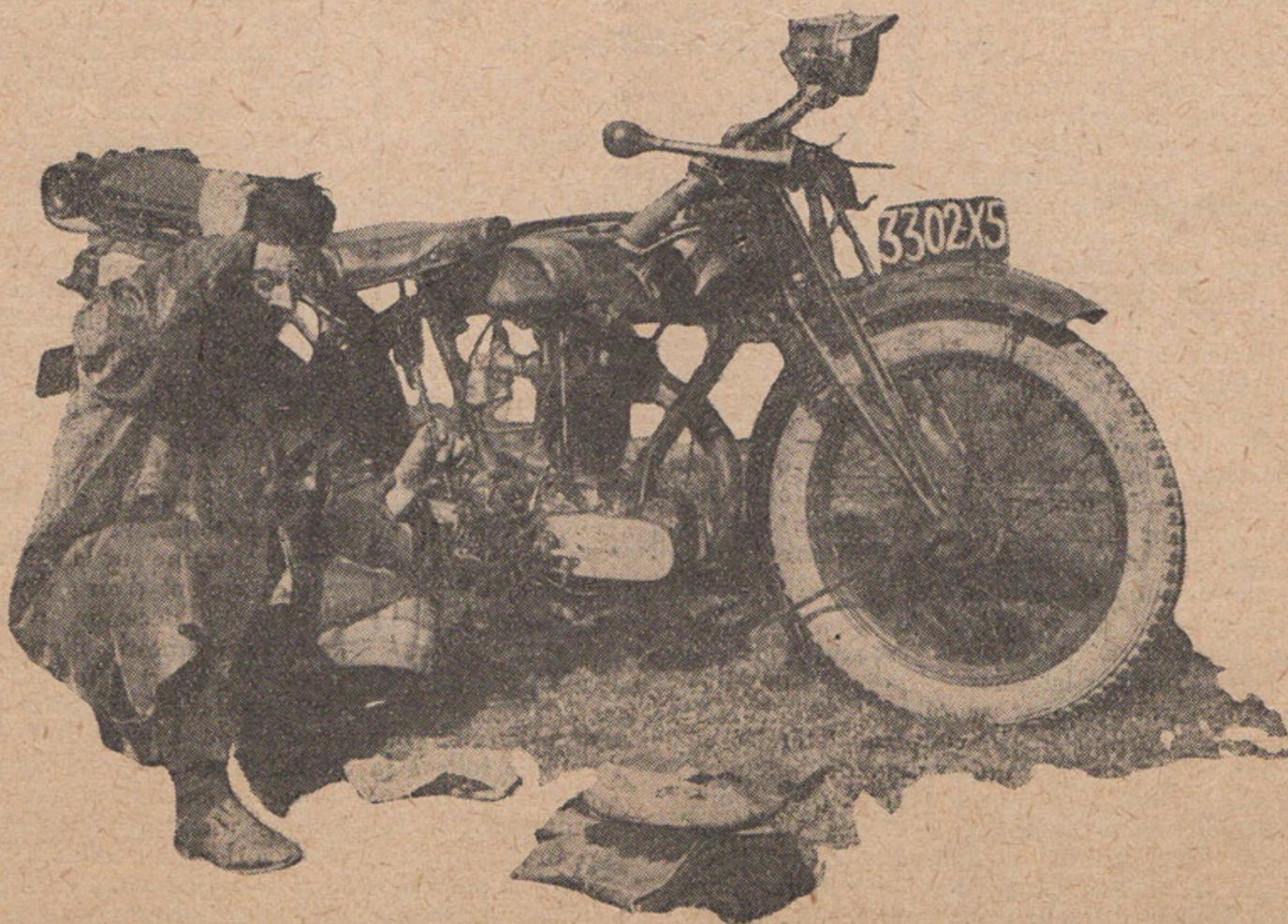
Ne soyons donc pas étonné de voir le succès restreint remporté par le T. T. auprès de nos constructeurs qui, et c'est leur intérêt, cherchent à toucher la plus grande masse possible

Mêlez-vous de ce qui vous regarde...

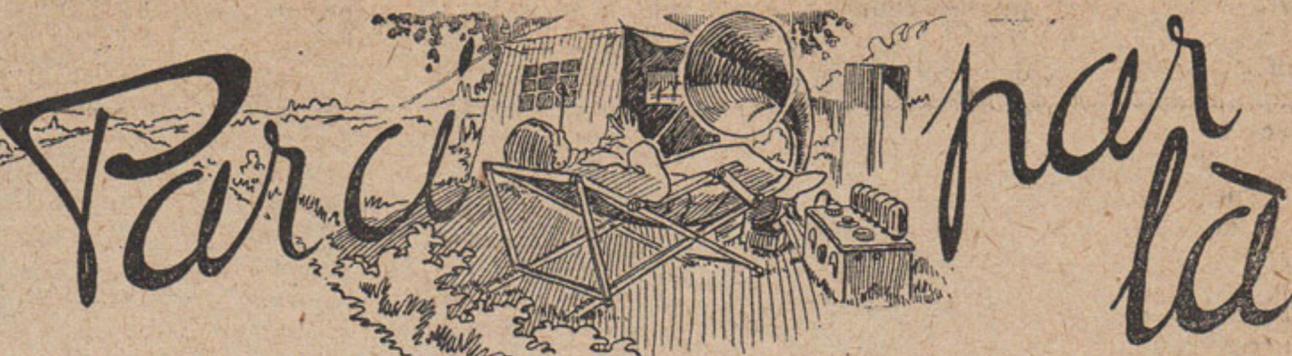
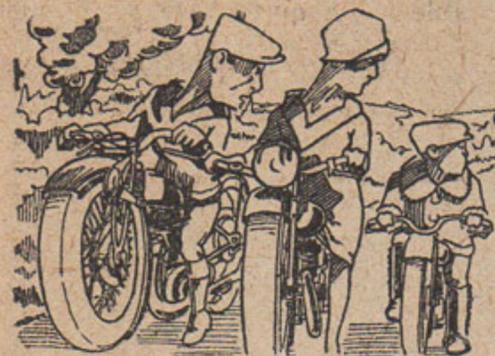
Nombreux sont-ils ceux qui, arrivant après un accident, prétendent expliquer mieux que les témoins ou les victimes la façon dont ils ont « vu » l'affaire. Dimanche passé, un motocycliste culbutait, sur Créteil, devant un distributeur d'essence. Nous avions, de notre côté, une panne d'essence qui nous contraignait depuis quelques hectomètres à faire le piéton en poussant notre engin. Or, ce fut nous-mêmes qui fûmes pris à partie par les spectateurs « à titre posthume » de l'accident, sous le prétexte que nous marchions, comme des assassins, à plus de 100 kilomètres !...

Et il fallut à la fin, que, notre patience trop à bout, nous agrippâmes notre adversaire par le cou pour lui faire constater que nous n'avions pas une goutte d'essence et qu'il nous était assez difficile de rouler à de telles allures avec si peu de carburant. Mais, enfin, c'est avec de sottes gens comme cela que souvent un incident de route finit en bagarre : il y a tant de gens qui ont envie de dénigrer ce qu'ils ne possèdent pas.

Devant de tels faits, il est toujours utile de pratiquer de cette façon : laisser bavarder à satiété les « qui savent » et lorsque vous jugez que la comédie a assez duré, mettez vos adversaires en face de la réalité et ne les laissez pas s'éclipser trop rapidement afin qu'ils savourent à leur tour les délices du vocabulaire populaire. Soyez ensuite persuadés que dorénavant de tels gens ne seront plus vos ennemis « sans savoir ».



Lorsque vous démontez votre machine, soyez méticuleux : ne croyez-vous pas qu'il est d'une rare sottise de s'apercevoir, après tout une longue heure de travail, que l'on a des pièces en trop ?



Ils sont plusieurs qui ont dit...

Au point de vue décalaminage, je crois que ceux qui prétendent dégraisser un deux temps tous les 8 ou 10.000 kilomètres sont de joyeux fumistes. Je viens encore, tout à l'heure, de voir un deux temps (Villiers 350 cmc.) qui n'avait parcouru que 3.000 kilomètres et dont la lumière d'échappement était obstruée et réduite au deux-tiers de sa section normale.

H.-P. B...

C'est à Grenoble.

Les motocyclistes de la région de Grenoble auront intérêt à leur passage en cette bonne ville à rendre visite à l'Omnium-Motos, 53, avenue Alsace-Lorraine, où M. Charles Barthélemy leur réserve en même temps que l'accueil le plus cordial, car il est un fervent usager de la moto, des fournitures et des réparations à des prix spéciaux.

Vive la P. 107 !

Ce « mon petit doigt » est vraiment curieux, parce qu'il s'est permis de dire... mais, vais-je le dire? puisque mon petit doigt n'est pas celui de notre charmant O.H. Camshaft. Or donc, notre essayeur national, dénommé Fred S. Lipman est tout décidé, dans un prochain numéro de nous parler de la P-107 et comme nous sommes très bavards, nous nous permettrons d'annoncer l'apparition de cette nouvelle machine.

Un motodrome marocain

Très prochainement la ville de Rabat aura son Motodrome sur Circuit fermé, avec virages relevés en ciment armé. Circuit où a eu lieu la course des 3 heures de Rabat. Ceci grâce à l'activité du très dévoué président du M. C. R. et de son Comité.

Une bougie qui tient...

Nous faisons actuellement des essais de bougies sur un moteur très comprimé en 500 cmc. La bougie n° 05 Marchal, est celle qui, à l'heure présente, sur quatre essayées, nous donnent de bons résultats. L'une a tenu 375 kilomètres; la seconde 287; la troisième 278; la quatrième, une Marchal n° 05, a fait 457 kilomètres; la cinquième, qui vient d'éclater, a tenu 643 kilomètres; nous allons continuer l'essai...

Les entrées sont gratuites, mais...

Pour éviter tout embouteillage ou gêne pour les organisateurs, les motocyclistes ou automobilistes qui désirent assister au *Concours du Silencieux* devront réclamer une carte d'invitation aux bureaux de *Moto Revue*, 51, rue Vivienne.

Impossible ne serait pas français

La revision du deux temps dit (*Moto Revue* dans le numéro 267) la façon de sortir le volant: il est impossible à un amateur outillé d'un marteau, de deux démonte-pneus et aidé d'un homme, de séparer le volant du vilebrequin si le cône porte et que le montage ait été bien fait. Nous estimons qu'il est dangereux d'engager un amateur presque toujours inexpérimenté à la revision de moteur. Après avoir arrondi ses écrous, cassé ses boulons, s'être écorché les doigts, etc...

Mes chers lecteurs (puisque vous êtes plusieurs) retenez qu'il y a amateur dans le vrai

sens du mot, et amateur qui s'intitule tel sans rien connaître de la mécanique.

Faites cette discrimination, et notre réponse sera toute trouvée.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Colliette est sauvé

18 points de suture! une plaie quasi-circulaire à la jambe! Jamais de fièvre (car la santé s'acquiert en moto!), une plaie béante, mais saine. De la bonne humeur pour supporter le plâtre... et voilà Colliette en voie de guérison. Tout de même, c'est dangereux de rencontrer, même à pied, un motard sur la route: c'est une graine à extirper, n'est-ce pas Colliette? Nos vœux amicaux de guérison.

Il s'est marié...

André Menand, le boute-en-train des réunions motocyclistes parisiennes, l'infatigable rieur de nos campings, le célibataire endurci de notre monde sportif, s'est marié: le pas a été fait le 5 mai à Charette en Saône-et-Loire; mais Menand reste un motocycliste convaincu et le mariage n'influencera nullement notre ami pour l'unique et bonne raison que sa charmante épouse est tout aussi motocycliste que lui; et voilà pourquoi un tel mariage nous a fait à tous plaisir.

A nos futurs motoristes

Le départ de la Finale du Premier Pas Dunlop, 13 mai, sera donné à midi, Grille de l'Orangerie à Versailles, au lieu de 13 h., indiqué précédemment.

Arrivée sur le Plateau de Satory, vers 14 heures.

Augmenter la chambre de compression

C'est ainsi qu'il faut lire la légende des caractéristiques d'un moteur, page 405. Chanfreiner la couronne d'un piston n'augmente pas la cylindrée, mais le volume du taux de compression en réduisant par conséquent le taux de compression. Petite nuance qui entraînerait une grosse erreur.

Le Cynosad

Je lis, dans *Moto Revue* du 5 mai que j'aime tant, la demande de M. Lassaing au sujet du transport des chiens en Sad.

Chasseur, possédant un siège Amo, je crois avoir résolu la question en adaptant sur le porte-bagages du dossier, un panier d'osier que je substitue à la malle et dans lequel mon chien se trouve à merveille.

Je crois rendre service en signalant à mes camarades abonnés, chasseurs, pêcheurs ou amateurs de camping, voyageurs, etc., tout le parti qu'ils peuvent tirer du siège Amo, tant en ce qui concerne le confort que les facilités obtenues pour transporter un matériel assez important.

F. LÉVÈQUE.
Abonné.

Oh, les pas malins!

Dans votre numéro 267, M. Ancelot juché sur la 350 Train, part à l'essai sans vêtements spéciaux ni garde-boue, pour 250 kilomètres, souvent sous la pluie et rentrer au bercail frais, dispos, et propre. Pas d'éclaboussures de boue, cela est absolument impossible

et tous les usagers en sont persuadés avec nous.

A quoi M. Ancelot lui-même vous répond, cher lecteur, que non seulement il fit cet essai dans les conditions énumérées, mais se permit devant plusieurs centaines de motocyclistes de faire deux fois le trajet Paris-Château-Thierry, le 22 avril, à l'occasion de la course de côte, équipée identiquement comme pour l'essai Train.

Il reçut, comme tous les participants à cette manifestation, la pluie, la grêle ou le soleil, ce qui ne l'empêcha pas de faire observer à ceux qui le virent que l'on pouvait avec bonne conduite rentrer frais et dispos au bercail.

Il est dommage que vous n'ayez pas assisté à la rentrée le soir, et vous eussiez été convaincu que la moto Train n'est pas la seule à posséder ces qualités de propreté.

Oui, très malin, celui-là

Celui-ci fait remarquer que, dans l'Essai Train, l'auteur a dit que l'embranchement était à liège: il proteste et... avec raison: c'est effectivement le contraire que la monotype a fait dire à l'auteur, c'est bien du ferodo qui équipe l'embranchement.

Et plus loin:

Le kick-stater est indépendant et commande directement le vilebrequin, c'est ce qui permet de mettre le moteur en marche même si l'embranchement patine, à la différence de la majorité des autres machines?

Et mon cher Ancelot « et la Gillet Hersta! »?

Oui, s'il y a majorité, M. Piroux, cela suppose aussi une minorité et nous serons d'accord en admettant dans cette minorité avec Train Gillet-Hersta... et voilà comme quoi notre essayeur est difficile à mettre en faute.

Vitesse et... bûche!

Quand vous roulez en pleine vitesse!... avez-vous songé à ce qui peut vous arriver si un pneu mal réparé éclate ou crève!...

Motocyclistes, veillez-y et employez le Supervulc qui donne la sécurité parfaite et protège votre vie.

Demandez aujourd'hui même à votre fournisseur habituel le nécessaire *Supervulc moto* vendu 4 francs et s'il ne le tient pas encore, adressez votre commande à M. Léon Max, 16, avenue de la Grande-Armée, Paris.

La Selle E. N.

De plus en plus, la question du confort se pose avec acuité pour tous les motocyclistes. On a commencé à résoudre le problème par l'adjonction d'une fourche élastique, puis plus récemment par l'adoption des pneus ballons. Mais, l'idéal est d'avoir une assise pratique, souple et confortable, c'est-à-dire une selle de tout repos.

La maison E. N. apporte sa pierre à l'édifice en nous présentant aujourd'hui un accessoire pratique et élégant. La selle qu'elle nous offre marque un réel progrès dans cette voie. Le motocycliste ne craindra plus les longues étapes lorsque, monté sur pneus confort et sur selle E. N. il partira tout à fait confiant et sans crainte pour sa santé physique. Les usagers de la moto savent tous combien il est pénible d'avoir à parcourir de nombreux kilomètres avec cette appréhension de rentrer fourbus et incapables, le soir, de se mouvoir. Qu'ils bannissent toute crainte en montant sur leur machine cet accessoire nouveau, et, c'est le cas de le dire... de tout repos!

Les Modèles 1928 sur la Route

Essai de la 175^{cmc.}

SAN SOU PAP

Type Sport

Caractéristiques

Moteur. — 2 temps, type 3 lumières.
Alésage. — 59 $\frac{m}{m}$, course 64 $\frac{m}{m}$, cylindrée 174 cmc. 97.

Piston. — Fonte.

Tête de bielle. — Sur galets. Vilebrequin supporté par trois gros roulements à billes.

Graissage. — Par Pétroil.

Vitesse de rotation du moteur. — 3.800 tours minute, compression 4,7.

Allumage. — Par volant magnétique à haute tension.

Carburateur. — Gurtner à deux manettes, type D.

Boîte. — Bridier-Charron 3 vitesses, commande sur le côté droit avant du réservoir.

Rapports. — 1^{re} vitesse, 15, 10 à 1 ; 2^e vitesse, 9, 25 à 1 ; 3^e vitesse ou prise directe, 6, 50 à 1.

Mise en marche. — Kick dans la boîte de vitesses.

Transmissions. — Chaines Renold.

Freins. — Avant et Arrière à tambour dans les moyeux.

Fourche. — A parallélogramme, ressorts travaillant en compression.

Amortisseurs. — A. F. A.

Durcisseur de direction. — A. F. A.

Guidon. — Réglable à mâchoires.

Selle. — Terry, modèle 33 x 33.

Repose-pieds. — Caoutchouc.

Roues. — Pneus à talons Hutchinson Ballon de 25 x 3.

Cadre. — En tubes de 20/10, 25/10 et 30/10, suivant leur emplacement.

Réservoir essence. — Contenance 10 litres avec bouchon, jauge d'huile pour le mélange.

Réservoir huile. — (Séparé). Contenance 2 litres.

Porte-bagages. — Soudé au cadre avec deux sacoches.

Silencieux. — Par une pipe à boule de détente à la sortie du cylindre, un tube échappement de grosse section et un silencieux type pistolet.

Poids. — 90 kgs. en ordre de marche.

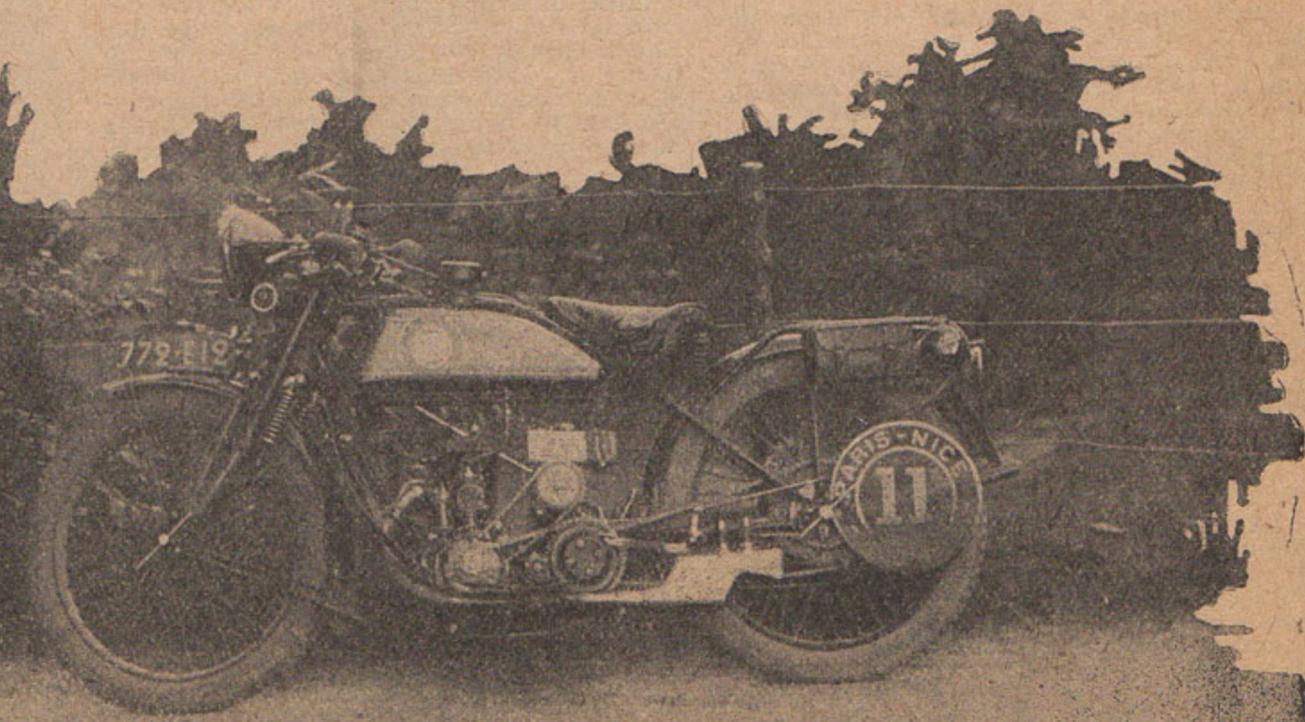
Email. — Noir pour le cadre, rouge géranium à bandeaux noirs pour les réservoirs (au Duco).

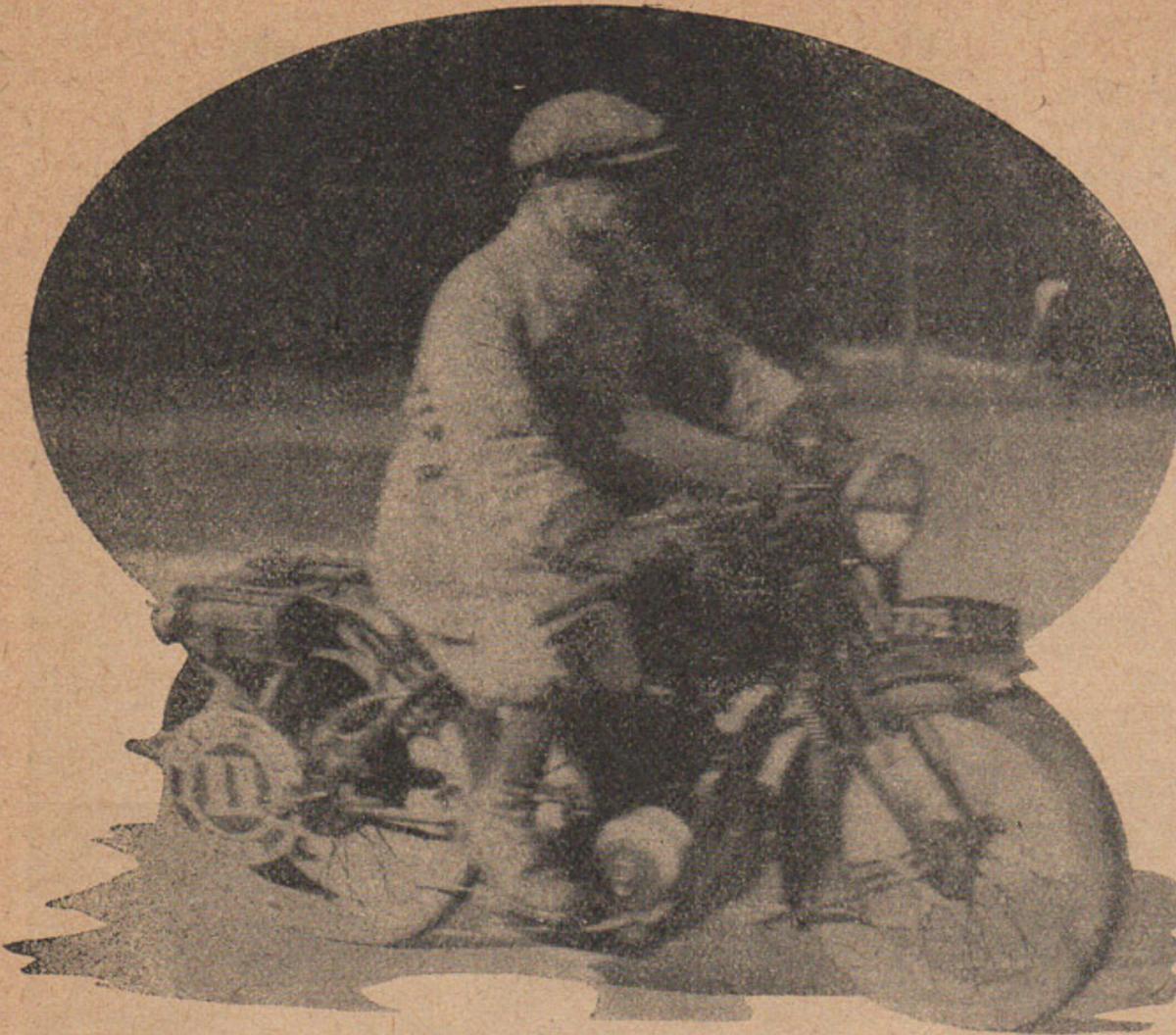
La façon impeccable avec laquelle SAN SOU PAP se présentait et triomphait dans les épreuves de grand tourisme, m'avait donné le désir de visiter son usine et d'assister à sa fabrication; la visite des usines, elle, me donna l'envie de faire un essai de cette machine qui représente si vaillamment une cylindrée qui se doit d'être la plus populaire de toutes, la 175 cmc.

Dès le retour de Paris-Nice, je choisis une des motos ayant victorieusement participé à

l'épreuve; je désignai au hasard le n° 11 encore tout couvert d'une boue aussi indiscutablement officielle que les plombs de contrôle et les poinçons, ceux de Paris-Nice joints à ceux des « Six Jours d'Hiver de Moto Revue ». A l'heure actuelle, cette moto, tant aux essais qu'en course a parcouru environ 7000 kilomètres.

« En douce », je pris des repères sur les boulons de fixation du cylindre et du silencieux à la si curieuse boîte de détente en





d'autres essais plus précis, plus techniques en quelque sorte et me permettant d'évaluer par des chiffres et d'une façon quasi mathématique les qualités de la San Sou Pap.

La description générale publiée au début de ce compte rendu, donne une documentation précise sur les caractéristiques de ce type; toutefois, la machine que j'avais choisie diffère du modèle courant par quelques détails et quelques modifications imposés par son adaptation aux épreuves de tourisme qu'elle avait eu à subir.

Alors que le modèle de série pèse 87 kilogs, mon n° 11 accuse 140 kilogs du fait de l'adjonction de tous les accessoires nécessaires: un troisième frein au moyeu arrière, les pare-jambes et tôles de protection, l'indispensable et indiscutable « Maglum », l'indicateur de vitesse, la montre, les pièces de réglage fixées un peu partout sur le cadre et, du reste, encore enrobées dans leur initial chatterton, les disques réglementaires et une foule de petites choses qui, ne pesant presque rien par elles-mêmes, finissent par faire un poids impressionnant quand elles se trouvent réunies sur le plateau de la balance.

Tout ceci étant posé, voici donc, crûment, ce qu'on obtient de la 175 cmc. San Sou Pap:

En première vitesse, on atteint la vitesse de 5 kms à l'heure au ralenti, sans recours aux manettes ni au débrayage;

40 kms à l'heure avec le moteur à son régime normal;

La San Sou Pap est extrêmement maniable; la position est bonne et la conduite agréable.

Ci-dessous, une vue des tôles de protection assurant la propreté du pilote et, progrès! la propreté également des parties inférieures du moteur, de la boîte, des chaînes, etc...

boule, et demandai à faire l'essai de ce n° 11 scrupuleusement dans son état présent, avec juste la tolérance de l'inévitable coup de chiffon, San Sou Pap., on l'a vu aux Six Jours d'Hiver, n'aimant pas présenter, même après des étapes de 300 kilomètres, une machine sale. Ma proposition fut acceptée sans réserve aucune. Stern y me donna les indications voulues, je fis les deux aspirations traditionnelles, donnai le coup de kick réglementaire, le moteur partit et j'en fis autant, l'un chevauchant l'autre, à destination d'un essai scrupuleux.

Dès le départ, une chose m'étonna: le parfait silence de l'ensemble; pas de rossignol, pas de cliquetage, pas de ferraillement... et ce fait est à noter après un parcours de 1.600 kms de course à moyenne imposée au cours desquels l'entretien général ne put être qu'à peu près totalement négligé.

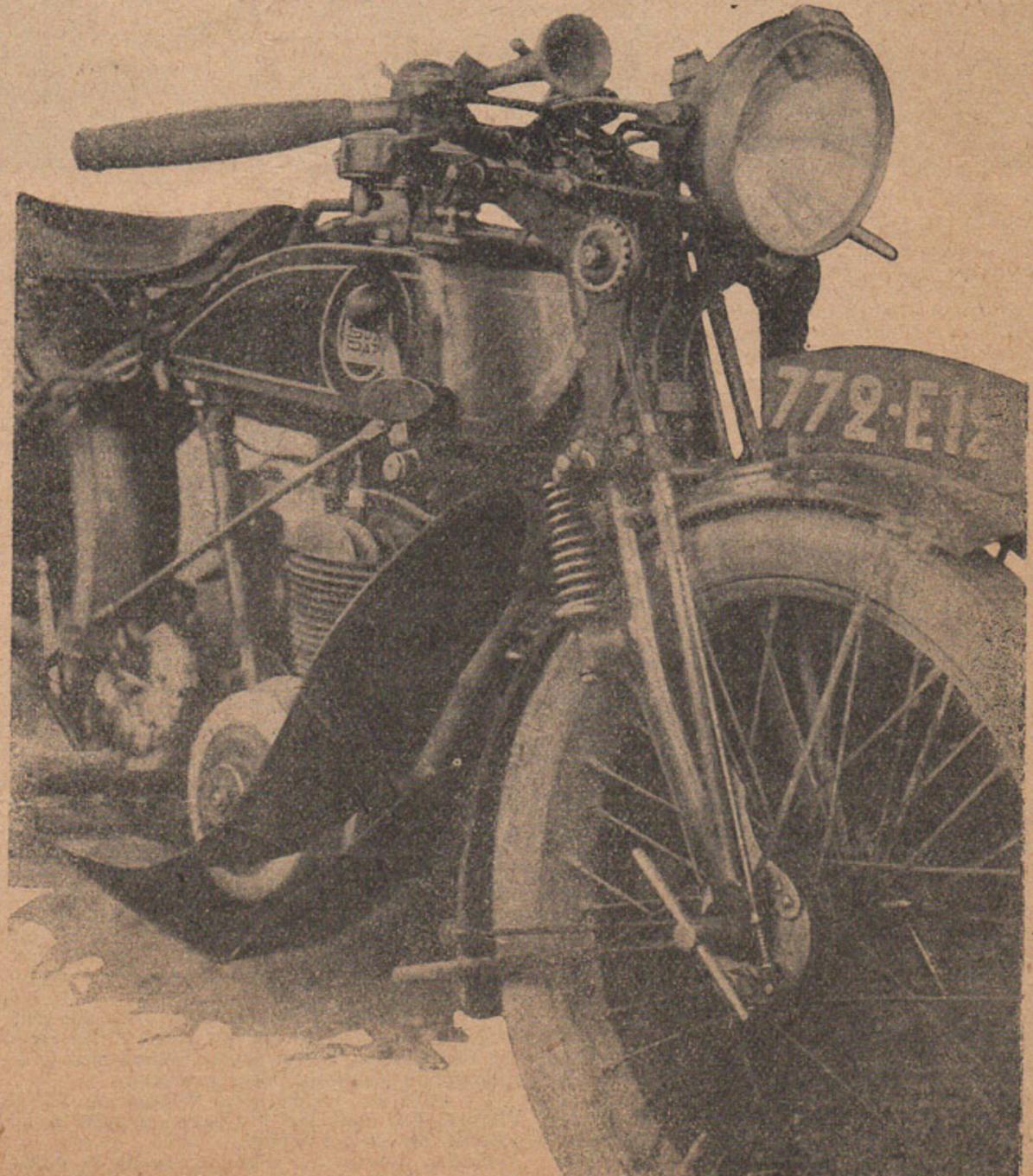
Le moteur, un peu bruyant, surtout au débrayé (mais c'est un Paris-Nice), tourne bien rond et son extrême ralenti en 2 temps, me laisse supposer un léger encrassement des lumières, auquel va vraisemblablement correspondre une légère perte de puissance.

On est très vite à l'aise sur cette machine que l'on sent parfaitement en ligne et qui se montre, en ville, très maniable, bien que le changement de position (je descends d'une 500 cmc. Gillet-Herstal), et le frein sous le talon, me désorientent un tantinet au début.

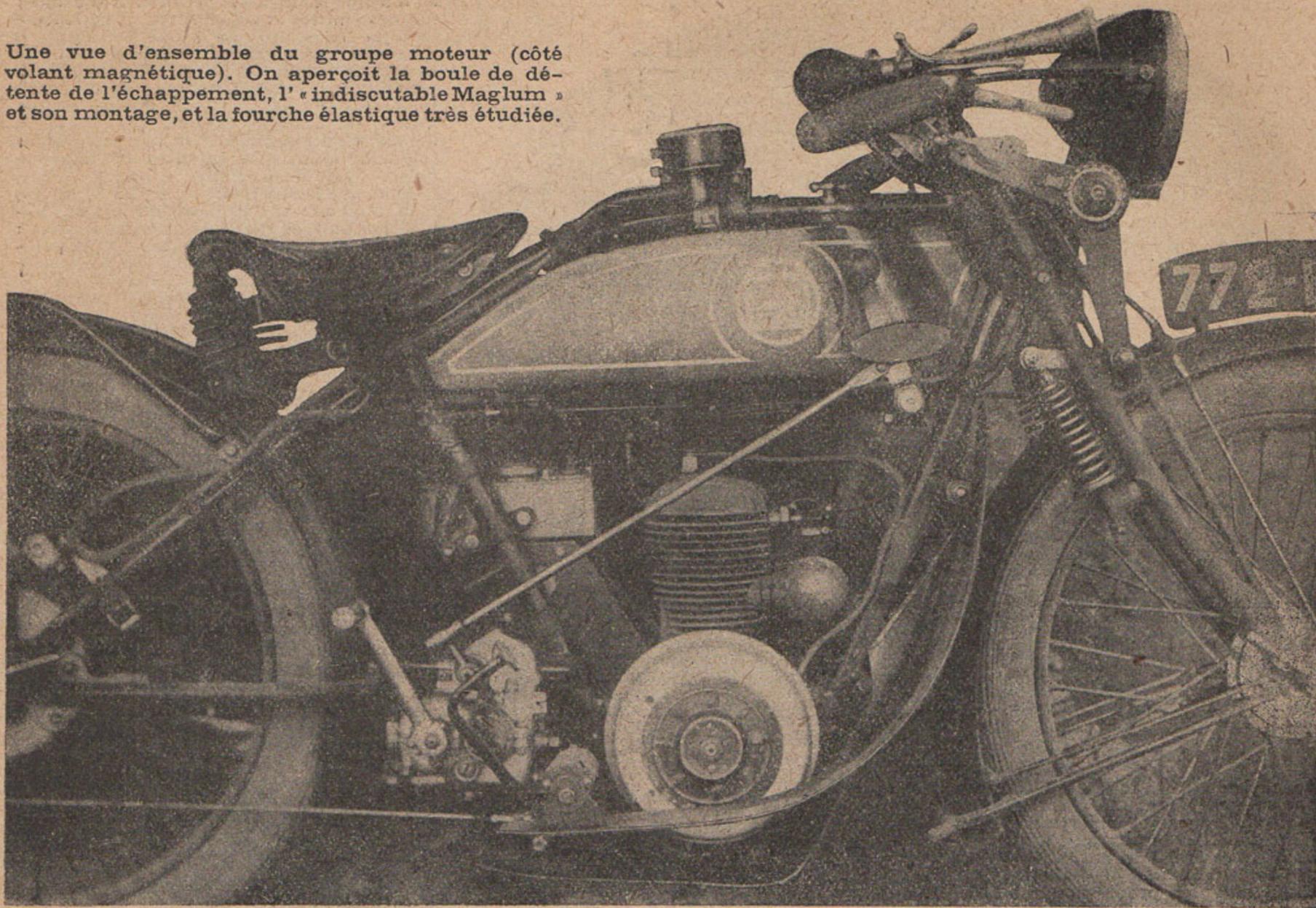
Néanmoins, je m'insinue aisément à travers la cohue des véhicules qui encombrant aux environs de midi la rue Réaumur et la rue Montorgueil dont le sol est rendu gluant par suite de l'amoncellement des feuilles de choux, bouts de poireaux, peaux de bananes et écailles de poissons tombés des voitures de quatre-saisons qui ornent éternellement cette rue. Un embrayage très doux, des vitesses qui passent toutes seules, un frein efficace sans brutalité sont, en effet, à mon avis, une raison d'aimer circuler dans les endroits encombrés.

J'apprécie également, lors d'une de ces ondées super-copieuses qui nous comblent en cette saison, l'efficacité des pare-jambes combinés avec une plaque de protection enveloppant la base du cadre jusqu'au delà de la boîte de vitesses et des marche-pieds et que la photo ci-contre fera mieux comprendre qu'une longue explication.

Mis en confiance par ce premier essai de maniabilité, de stabilité et de tenue générale de la machine, je passai aussitôt après à



Une vue d'ensemble du groupe moteur (côté volant magnétique). On aperçoit la boule de détente de l'échappement, l'« indiscutable Maglum » et son montage, et la fourche élastique très étudiée.



En deuxième vitesse :
15 kms à l'heure au ralenti ;
60 kms à l'heure, moteur accéléré ;
En troisième vitesse :
25 kms à l'heure au ralenti ;
80 kms à l'heure, moteur accéléré.
Les vitesses d'accélération donnent :
Pour la première vitesse : 40 kms en 35 m.
Pour la deuxième vitesse : 60 kms en 80 m.
Pour la troisième vitesse : 80 kms en pas
tout à fait 300 mètres.

Avec un moteur décalaminé, les accélérations doivent certainement être plus rapides et le 80 kms-heure un peu moins tangent ; les voici, du reste, faites le jour où je reconduisis le n° 11, avec une machine sport de série, pesant 87 kgs :

En première : le 40 à l'heure en 30 mètres.
En deuxième : le 65 à l'heure en 70 mètres.
En troisième : le 85 à l'heure en 200 mètres.
Comme on le voit, et si paradoxal que cela paraisse, les machines de clients sont sensiblement plus rapides que celles qu'on serait tenté de surnommer « spéciales » ; cela vient d'abord de la différence très sensible de poids, 53 kgs, et certainement aussi de l'encrassement des lumières du moteur qui m'avait été confié sans révision préalable.

Mais il ne suffit pas qu'une moto soit vite en action, il faut également pour l'agrément et la sécurité personnelle et celle des tiers, que sa nervosité soit rapidement domptée, en un mot qu'elle obéisse avec une égale rapidité et une égale sûreté, pour le retour aux basses allures, voire à l'arrêt ; voici donc les essais de freinage :

La moto de Paris-Nice était dotée de trois freins, tous trois, naturellement, dans les moyeux : un frein avant commandé à main par une poignée au guidon, un frein de chaque côté du moyeu arrière, obéissant chacun à une commande distincte, l'une sous le talon droit, l'autre sous le gauche. Ce frein supplémentaire indique le scrupule des constructeurs qui, connaissant les durs parcours des cols, ne voulaient pas laisser leurs coureurs à la merci d'une « poisse » toujours à envi-

sager en course. Ce frein supplémentaire, sur ma n° 11, compense du reste en quelque sorte la différence de poids entre ce modèle et le type sport de série ; en effet, après essai de l'une et l'autre machine, j'ai trouvé le temps d'arrêt sensiblement pareil ; il est juste d'ajouter également que les freins de Paris-Nice avaient dû être mis à rude épreuve, et que les garnitures devaient être quelque peu tassées ; ces raisons expliquent que les deux freins arrière conjugués de l'une correspondent à quelque chose près à l'action du frein unique du modèle du client ; fait bizarre en apparence, il n'y a que pour l'action des trois freins conjugués que l'on trouve une différence appréciable, alors qu'indépendamment il y a pour chaque freinage, sur l'une et l'autre machine, analogie presque totale.

En pleine vitesse, avec les freins d'arrière du type Paris-Nice, on obtient l'arrêt absolu en 40 mètres ; avec le frein au moyeu avant, 60 mètres sont nécessaires ; avec les deux freins conjugués du type Sport (un frein avant, un frein arrière), on trouve également 40 mètres ; avec les trois freins du type Paris-Nice, on retombe à 0 à l'heure en 25 mètres, sans acrobatie ni queue de poisson.

Il ne faut pas oublier que tous ces essais sont effectués avec l'une et l'autre machine sur pneus-ballons de 25x3 ; je dois ajouter également que tous ces contrôles, tant en vitesse que de freinage ont été effectués sans qu'il me semble opportun d'avoir, en aucun moment, recours au frein de direction ; ce dernier ne doit avoir, à mon avis, sa raison d'être sur cette moto que pour autoriser de grandes allures sur des routes franchement atroces.

Voici encore un essai final en côte que j'ai effectué sur le classique parcours de la côte de Picardie, si connu qu'il pourra servir à chacun de point de comparaison :

La côte, attaquée à la vitesse de 65 à l'heure, est terminée toujours en prise à la vitesse de 53 à l'heure.

Enfin, pour se rendre compte de la puissance de traction du moteur aux basses

allures, de ses qualités de cramponneur en côte un essai de ralenti en prise, sur le même parcours de Picardie, donne, sans caler, et sans emploi de débrayage, pour une attaque à 25 kms à l'heure, une arrivée au sommet à 22 kms à l'heure.

Ayant eu le plaisir de rencontrer sur ce parcours le sympathique M. Fauvet, le constructeur bien connu du 350 deux-temps à distributeur, je lui ai fait essayer la San Sou Pap et contrôler par lui-même les temps publiés ci-dessus, tant en vitesse qu'en côte ; c'est donc là un témoignage qu'en ne pourra taxer de partial. Un usage constant de la machine indique, pour une période de huit jours, une consommation de 3 litres 350 de pétrole à 5 % sur route et de 3 litres 600 en tournée d'affaires sur Paris et la petite banlieue.

Je m'avoue assez embarrassé pour formuler de vraies critiques sur la San Sou Pap, puisque ni la présentation, ni la qualité de l'émail et des nickels ne laissent à désirer ; puisque, d'autre part, la tenue de route est excellente et que l'homogénéité se traduit par absence de bruits parasites.

Les 7.000 kilomètres, effectués tant en courses qu'en essais par ce moteur qui a été certainement bien mené, mais durement mené quand même (une main de fer dans un gant de velours), ces 7.000 kilomètres confirment bien la robustesse extraordinaire que nous laissions entrevoir les détails de la fabrication lors de notre récente visite.

C'est donc sur le côté extérieur qu'il faut se rejeter pour trouver l'indispensable critique. Le côté le moins plaisant de cet aspect extérieur réside dans la mésentente entre les gaz évacués et l'air ambiant, coups de fouet et pétarades, trop sonores, surtout en ville ; c'est là un défaut inhérent à la majorité des deux-temps et que corrigera bientôt, je l'espère, grâce peut-être au concours de *Moto Revue*, le silencieux idéal.

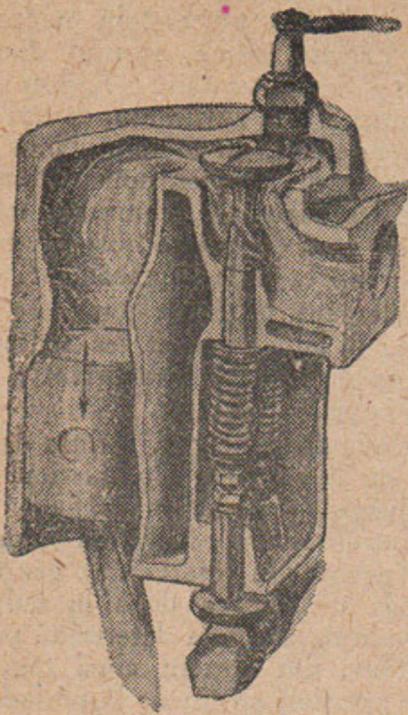
J'aimerais assez enfin un réservoir plus large qui donnerait à l'ensemble un aspect plus imposant, plus trapu, plus à la mode du jour.

MAXEND.

LA QUESTION COMPLEXE

Le moteur à explosions

(Voir le précédent article dans le numéro 269)



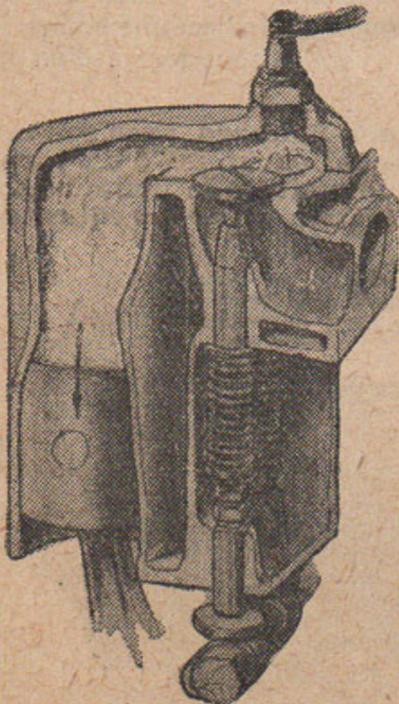
Vue en coupe d'un moteur à quatre temps : l'admission.

Cycle à quatre temps

C'est le cycle le plus courant dans les moteurs d'automobiles. Connu sous le nom de cycle Beau de Rochas, il fut breveté en 1862, mais seulement réalisé par Otto beaucoup plus tard. La période est de deux tours du vilebrequin, après quoi les différentes phases se renouvellent indéfiniment.

Premier temps : Aspiration

Le piston se trouve au point le plus haut de sa course que l'on dénomme *point mort haut* (P. M. H.) ; par le fait du mécanisme de la bielle, le piston se déplace très peu dans le cylindre, pour un déplacement assez grand du vilebrequin, c'est de là que vient la dénomination de point mort, car le piston reste un moment stationnaire pendant que le vilebrequin

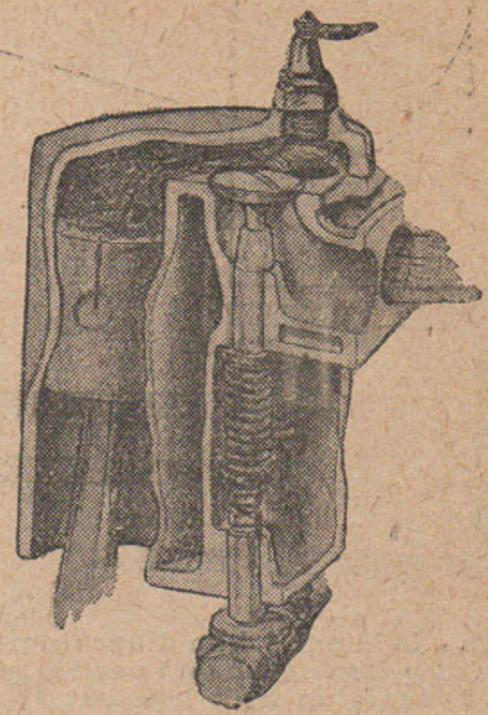


Position du piston et sens du mouvement pendant la détente.

continue à tourner. Au cours de sa descente, qui ira jusqu'au point mort bas (P. M. B.), il crée un appel de gaz au carburateur, parce qu'on a eu soin d'ouvrir la soupape d'admission A. La soupape aurait pu se soulever, sous l'effet de la pression atmosphérique qui vient remplir le vide du cylindre, ce serait alors une soupape d'admission *automatique*, mais actuellement il existe peu de moteurs modernes qui n'aient pas la soupape d'admission commandée. Au point mort bas, la dépression du cylindre est comblée par les gaz venus du carburateur : on pourrait donc laisser se refermer la soupape A. En pratique, on a observé qu'il était préférable de la laisser encore ouverte pendant une fraction de la remontée du piston. Cela a pour effet de laisser pénétrer toute la colonne de gaz qui était en mouvement vers le cylindre et de la laisser se tasser sur le piston, ce qui donne un meilleur remplissage. Cette colonne qui, quoique très mobile, tardait à se trouver au grand complet dans le cylindre, a été contrariée par son inertie. Nous verrons que cette inertie est l'ennemi de toute mise en mouvement, ou de tout arrêt, et qu'il faut la vaincre.

L'inertie devient d'autant plus grande que la masse à mettre en mouvement est considérable et que la vitesse que l'on lui imprime est elle-même très grande. Exprimée sous une formule mathématique, on dit qu'elle est proportionnelle à la masse M , et proportionnelle au carré de la vitesse V . On remarque l'influence prépondérante de la vitesse qui agit par son carré ; il devient facile de comprendre les difficultés que rencontre le constructeur lorsqu'il entreprend un moteur à rotation rapide. Un exemple pratique va nous rendre plus tangible la formation de l'inertie. Le voyageur qui descend en marche d'un tramway, par exemple, est obligé, s'il descend face à la marche, de se rejeter en arrière. C'est que le haut du corps continue, pendant un certain temps, le mouvement que lui avait imprimé le tramway avant la descente ; les pieds sont immobilisés par le contact du sol, et si l'on n'avait pas pris la précaution de se pencher en arrière, c'était la chute en avant. Si, pour mieux goûter le danger, on descend en tournant le dos à la marche, il faut alors se pencher en avant, pour être redressé en arrière et retrouver la position verticale, celle de l'équilibre. Il faut se pencher d'autant plus que la vitesse du tramway est grande. Inutile d'ajouter que la non-observation de cette règle a provoqué tant d'accidents qu'il est interdit de descendre en marche.

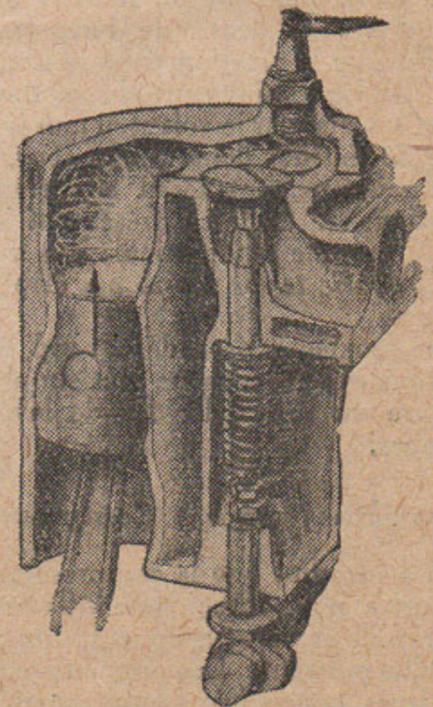
On a de la peine à se figurer qu'une colonne de gaz, qui paraît impondérable,



La compression et l'étincelle. Temps moteur.

subisse les effets de l'inertie. Si la masse est insignifiante, la vitesse par contre est respectable ; elle dépasse 50 mètres par seconde dans la tuyauterie d'admission, c'est presque un cyclone, puisque les météorologues considèrent un vent de 30 mètres comme tempête. Il n'y a donc plus lieu de s'étonner du retard de cette colonne pour remplir le cylindre, puisque son inertie devient appréciable du fait d'une grande vitesse et que ce facteur agit sur l'inertie par le carré de sa valeur.

Si la soupape se fermait au point mort, il y aurait donc manque de remplissage du cylindre ; en la laissant encore ouverte pendant une faible partie de la remontée du piston, on laisse le temps au volume aspiré de se caser. Le temps au delà du point mort, et qui s'appelle décalage de la fermeture d'admission, varie suivant la vitesse du moteur considéré ; il peut durer



Dernier temps du cycle : l'échappement.

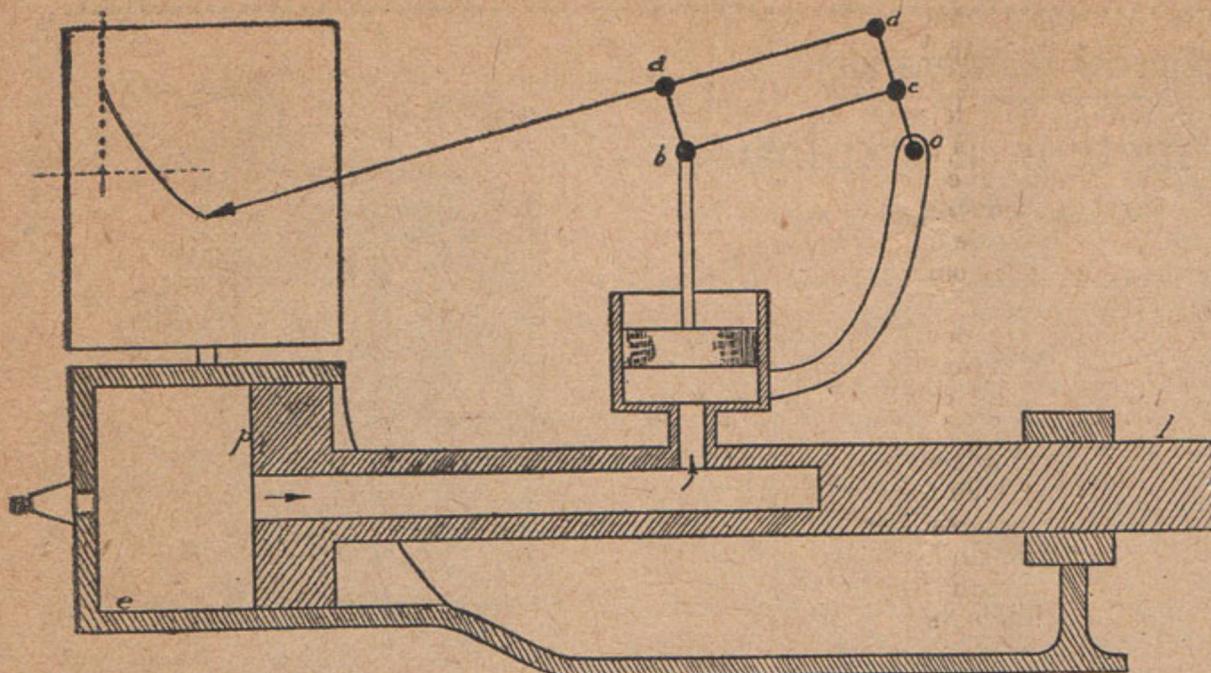


Schéma de la prise d'un diagramme à l'aide de l'indicateur de Watt. Lorsque le grand piston est chassé par les gaz, la plume adaptée au parallélogramme (abcd) trace un trait horizontal; mais ce mouvement se combine avec un mouvement vertical causé par l'ascension du petit piston dans le petit cylindre. On obtient la courbe relative aux différences de pression dans le grand cylindre sur un tambour recouvert de papier et actionné par un mouvement d'horlogerie.

jusqu'au moment où le vilebrequin est à 45° du point mort bas.

L'on se trouve maintenant en présence d'un moteur dont le cache-soupapes est enlevé; comment reconnaître la soupape d'admission de celle d'échappement, alors que ces deux soupapes se trouvent côte à côte? Il y a deux procédés: l'un consiste à enlever la bougie ou à ouvrir le robinet de décompression, quand il y en a un; on introduit une tige assez rigide et qui vient en contact du piston. En faisant tourner le moteur à la main, la tige suit le mouvement de montée et de descente du piston, à condition d'appuyer sur cette tige pour la maintenir en contact. Nous venons de voir que la soupape d'admission s'ouvre au début de la descente du piston, il faut donc observer la tige et au moment où elle quitte son point le plus élevé, regarder la soupape qui se lève. Nous avons bien dit de tourner avec le kick, dont les dents de loup ne permettent que la rotation dans le bon sens, celui du fonctionnement du moteur. En faisant tourner par le volant, il faut prendre garde de tourner dans le bon sens, sinon notre raisonnement serait en défaut, les opérations du cycle se présentant à l'envers. C'est une des particularités du moteur à quatre temps de ne pas être réversible.

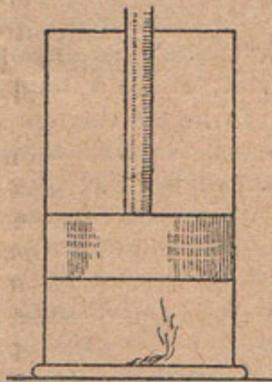
Un deuxième procédé, quand on est déjà plus expert, consiste tout simplement à suivre du regard l'ordre de levée des soupapes.

Deuxième temps : Compression

On a reconnu que la compression était nécessaire, pour obtenir une inflammation plus rapide et par conséquent, une explosion plus puissante. Les premiers moteurs, alors fixes, conçus par Lenoir, marchaient au gaz d'éclairage et n'avaient point de phase de compression. On comprendra le rôle bienfaisant de la compression, si l'on

se représente le mélange carburé comme un ensemble de fines gouttelettes en suspension dans l'air, un brouillard dont les particules ne se touchent point. La pression rapproche ces petites sphères de liquide et facilite la propagation de l'une à l'autre.

Dans l'expérience bien connue du briquet à air, l'amadou est enflammé par une brusque compression de l'air contenu dans le tube. Cette pression est d'environ 65 kgs par cm².



Un moteur dont la compression se fait bien, est sûr de fonctionner allègrement si les autres facteurs sont en bon état. Des segments qui obturent bien, voilà la

condition primordiale; or, ceux-ci n'épousent la surface du cylindre d'une façon parfaite, qu'après un certain temps de marche. Parfois même, surtout dans le travail en série, un ou deux cylindres n'ont pas la compression suffisante, ce qui nuit au bon rendement du moteur. Nous verrons plus tard, lorsque nous passerons en revue les segments, comment mettre ceux-ci en état de bonne obturation, en particulier après un remplacement.

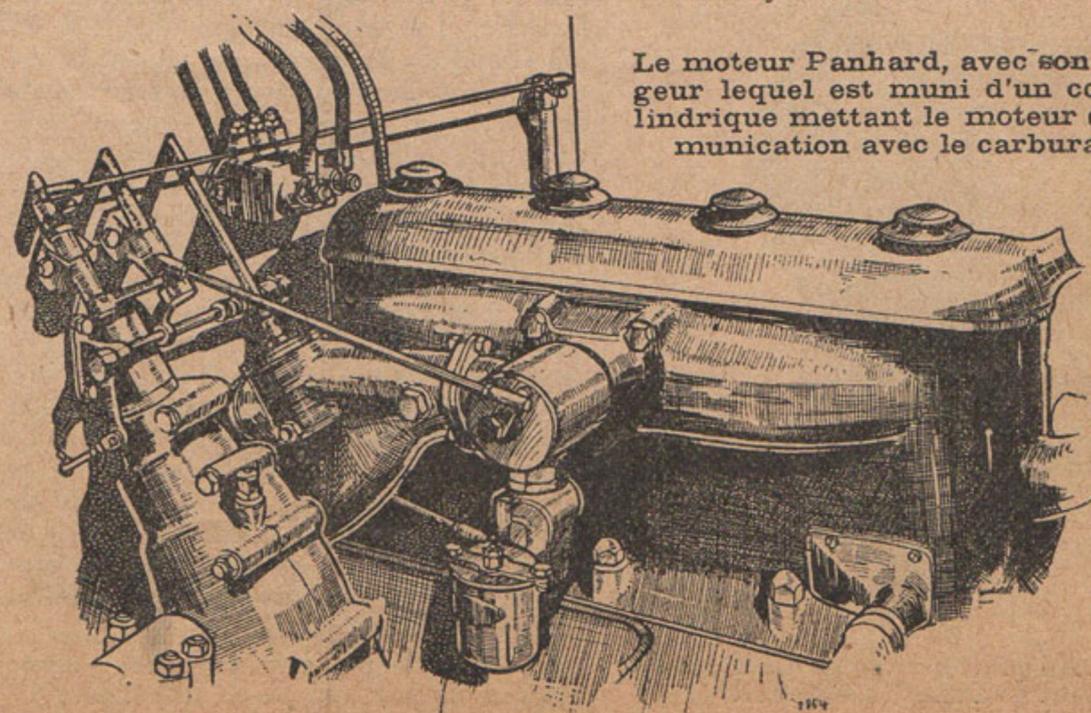
Généralement, le piston comporte trois segments; il faut orienter les fentes de façon à ce qu'elles se contrarient; c'est ce qu'on appelle les tiercer.

La période de compression dure depuis l'instant où la soupape d'admission s'est fermée jusqu'au point mort haut, que l'on atteint après une révolution complète du vilebrequin. On réserve aux gaz ainsi comprimés un espace dans la culasse, dont le volume est bien déterminé par le constructeur. On obtient ainsi toujours la même pression en fin de la période de compression. Ce volume est variable suivant le genre de moteur ou le combustible employé. Ce volume, rapporté au volume total du cylindre, donne ce qu'on appelle le *taux de compression*; ce taux caractérise bien un moteur.

La formule sera donc, si on l'appelle k :

$$k = \frac{V + e}{e}$$

dans laquelle $V + e$, est le volume total, c'est-à-dire la cylindrée aspirée, plus l'espace mort de la culasse, et, e , l'espace mort seul. Comme la compression a un effet très utile sur le rendement d'un moteur, il y a intérêt à pousser le plus loin possible, mais pratiquement on est arrêté par le risque d'auto-allumage. Une expérience de physique démontre qu'un morceau d'amadou, placé dans un tube fermé à son extrémité, et dans lequel on peut déplacer un piston pour comprimer l'air qu'il renferme, vient à s'enflammer pour une pression assez considérable: 60 kilos par cm². C'est ce principe qu'utilise le moteur Diesel pour enflammer les huiles lourdes ou autres combustibles, qu'une pompe injecte dans le cylindre sous forme d'un brouil-



Le moteur Panhard, avec son mélangeur lequel est muni d'un corps cylindrique mettant le moteur en communication avec le carburateur.

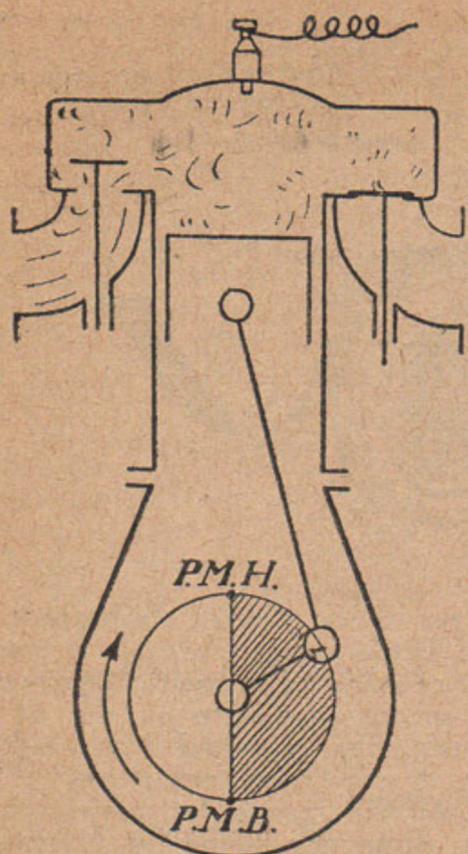
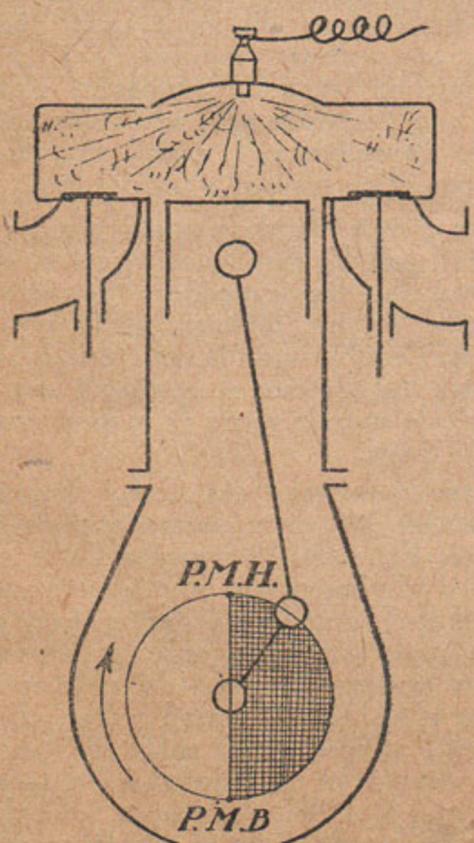


Schéma montrant le fonctionnement du moteur à quatre temps. Premier temps : admission. Le vilebrequin part du point mort haut pour aller jusqu'au point mort bas.

lard très fin mélangé à l'air que vient de comprimer le piston.

Pour l'essence, il faut des pressions bien moins fortes et c'est pourquoi, avec les parois chaudes du cylindre, il ne faut pas que la pression atteigne 7 kilos environ. Cet auto-allumage pourrait être utilisé comme allumage normal s'il n'était pas irrégulier, et ne se produisait pas à des moments variables de la compression. Un moteur, qui fait de l'auto-allumage, a une marche brutale et saccadée, et ce



Troisième temps appelé temps moteur. Le vilebrequin fait un nouveau demi-tour qui le mène au point mort bas.

n'est pas sans dommages pour le mécanisme si cette marche est un peu prolongée. Le taux de compression habituel dans un moteur de série qui marche à l'essence est de 4 à 4,5.

Ce taux varie avec le genre de moteur ; par exemple ceux de sport ont un taux supérieur à ceux de tourisme. Il faut, dans ce cas, que le refroidissement du moteur soit bien étudié.

Si la curiosité pousse quelque lecteur à s'assurer du taux de compression de son moteur, voici comment il faut procéder :

Mettre dans le cylindre que l'on veut considérer, les deux soupapes au repos sur leurs sièges, en faisant tourner le moteur à la main, jusqu'à ce que ce résultat soit obtenu. Mettre également le piston à son point le plus haut. Prendre son bidon d'huile de graissage, et faire sa tare sur une balance ; remplir la culasse avec l'huile de ce bidon, c'est-à-dire faire affleurer l'huile au point le plus haut qui est généralement l'orifice de décompression, ou à son défaut la bougie quand elle est au sommet ; peser à nouveau le bidon pour connaître le poids d'huile versée. Ce poids nous donnera le volume en multipliant par la densité. Mais comme cette dernière est très variable suivant l'huile, il vaut mieux peser à nouveau un demi-litre d'huile en le versant dans un récipient dont on a fait la tare. Connaissant le poids du demi-litre d'huile, il suffit de comparer son poids avec celui trouvé précédemment, pour connaître, par règle de trois, le volume cherché. Maintenant que nous connaissons le volume de la chambre d'explosion, il est facile de trouver le taux de compression (k). Il suffit de faire le rapport de deux termes : le premier égal à la cylindrée du cylindre (soit la cylindrée totale, donnée par le catalogue, divisée par le nombre de cylindres) à laquelle on ajoute l'espace mort ; soit $(V + e)$ que l'on porte au numérateur. Le dénominateur est e , donc le volume d'huile versée dans la culasse ; on en tire k .

$$k = \frac{V + e}{e}$$

V = cylindrée.

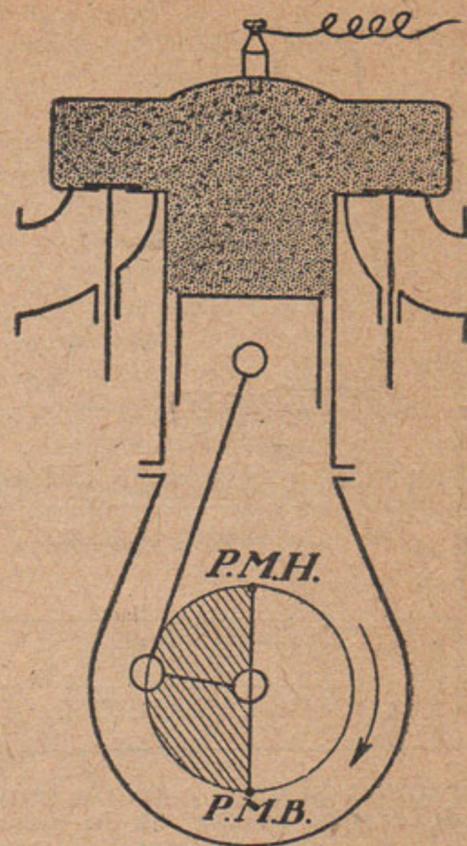
e = volume de la chambre d'explosion.

Voici à titre de renseignements, les taux de compression habituels pour moteurs normaux, c'est-à-dire non poussés :

- Pour l'essence $k = 4$ à $4,25$.
- l'alcool $k = 6$ à 7
- le benzol $k = 5$ à 6
- le pétrole $k = 2,5$ à 3

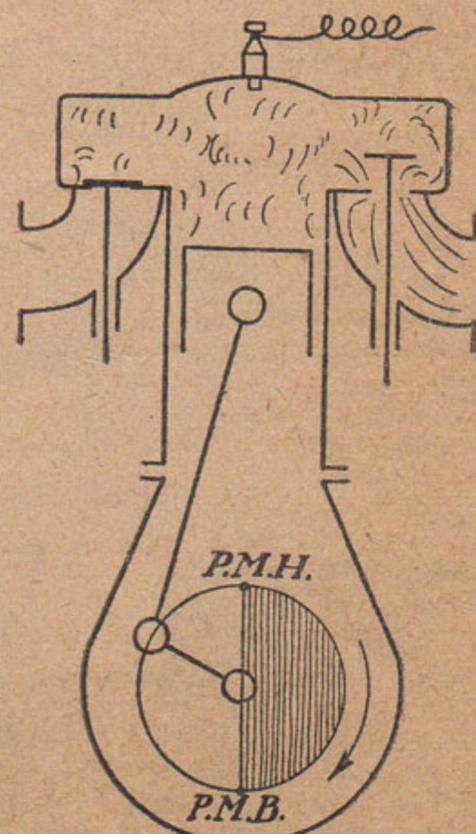
(D'après M. Lacoïn).

Après un long service, il se forme de la calamine sur les parois de la culasse. Cette calamine, qui résulte d'une mauvaise carburation, d'un excès de graissage, d'un mauvais fonctionnement, etc..., diminue le volume de la chambre d'explosion et, par conséquent, augmente le taux de compression. De plus, la couche charbonneuse qui est le principal constituant de la calamine, rougit en certains points plus particulièrement exposés à la



Deuxième temps : compression. Le vilebrequin remonte jusqu'au point mort haut.

chaleur, et détermine l'auto-allumage. Le moteur se met alors à cogner, un décalaminage s'impose. On peut retarder cette opération, qui est difficile avec des moteurs sans culasse détachable, en marchant avec du benzol qui supporte un taux de compression plus élevé. Il ne faut pas oublier de faire la petite transformation du flotteur comme il a été dit au chapitre des carburants. Il ne faut pas croire que le taux de compression est semblable à la pression qui règne à la fin de la compression. Le taux k est un rapport des volumes au début



Quatrième temps : échappement. De nouveau, le vilebrequin remonte au point mort haut d'où il repartira pour un nouveau cycle de quatre temps.

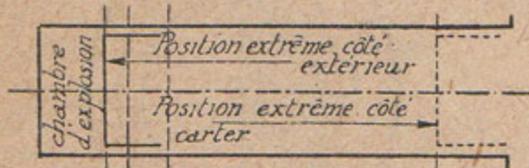
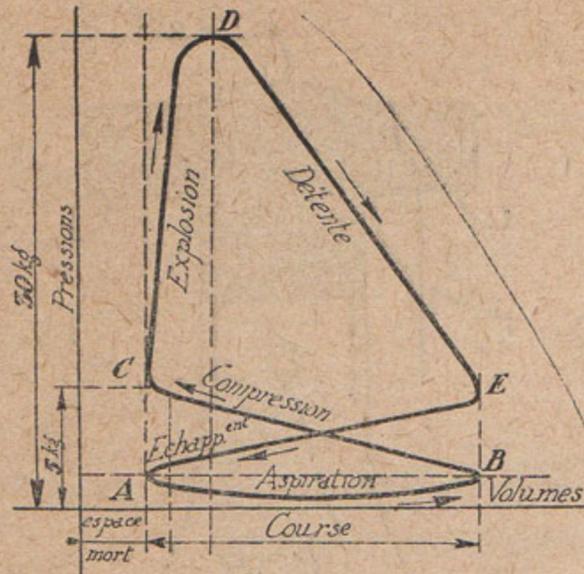


Diagramme du cycle à quatre temps. Les différents points de la courbe donnent au même instant la position correspondante du piston.

et à la fin de la compression. La pression, elle, s'exprime en kilos par cm^2 ; elle dépend naturellement du taux de compression et est d'autant plus élevée que celui-ci est plus grand.

Troisième temps : Explosion et détente

Le mélange gazeux, qui vient d'être comprimé, est maintenant enclin à l'allumage. La bougie, qui reçoit le courant à haute tension de la magnéto, fait jaillir une étincelle entre ses deux électrodes, qui, de proche en proche, enflamme la masse gazeuse. La pression instantanée, qui en résulte, s'élève alors à 25 kilos/ cm^2 . La pression totale, qui est la résultante de tous les 25 kilos agissant sur chaque centimètre carré de la surface du piston, projette vivement ce dernier vers le bas et par l'intermédiaire de la bielle commu-

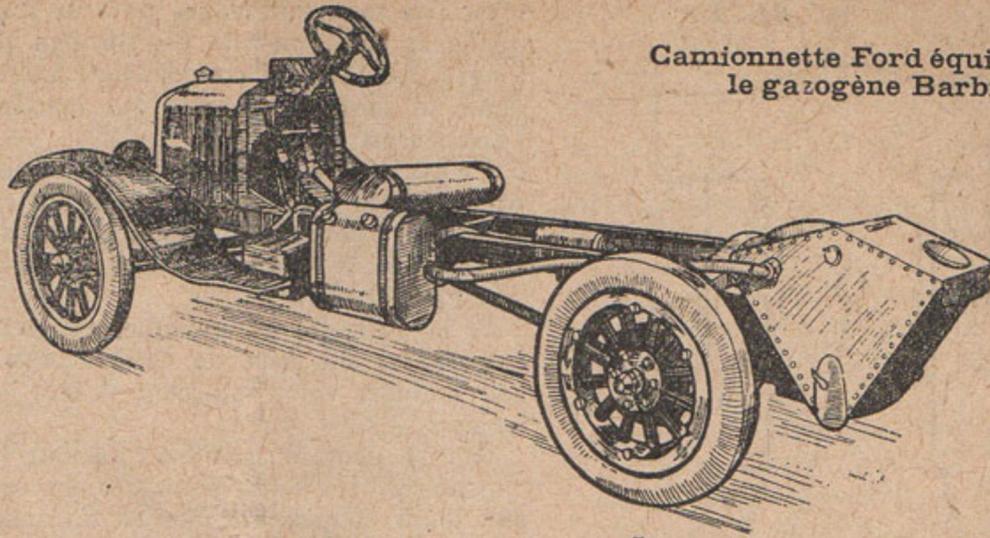
nique un mouvement de rotation au vilebrequin. C'est le seul temps actif du cycle pendant les deux tours du vilebrequin; on comprend que l'on ait de bonne heure tenté de multiplier les cylindres, pour augmenter le nombre des impulsions.

Pendant l'explosion, les soupapes sont restées appuyées sur leurs sièges, pour constituer le vase clos; sinon les fuites auraient diminué la pression sans compter les dangers qui résultent d'un retour de flamme dans la tuyauterie d'admission. Au fur et à mesure de la fuite du piston vers son point mort bas, les gaz se détendent, c'est-à-dire, qu'ils baissent en pression du fait que le volume de leur contenant augmente. Au point mort bas, la soupape d'échappement devrait seulement s'ouvrir, les gaz devenant aussitôt après nuisibles, puisqu'ils ne peuvent plus agir pour repousser le piston. En pratique, on s'est aperçu qu'il valait mieux ouvrir la soupape avant le point mort, toujours en raison de l'inertie des gaz, qui mettent un certain temps avant de se mettre en branle, et qui, par suite, risquent de faire contre-pression.

Quatrième temps : Echappement

Le piston remonte à nouveau vers son point mort haut, en chassant devant lui

Camionnette Ford équipée avec le gazogène Barbier.

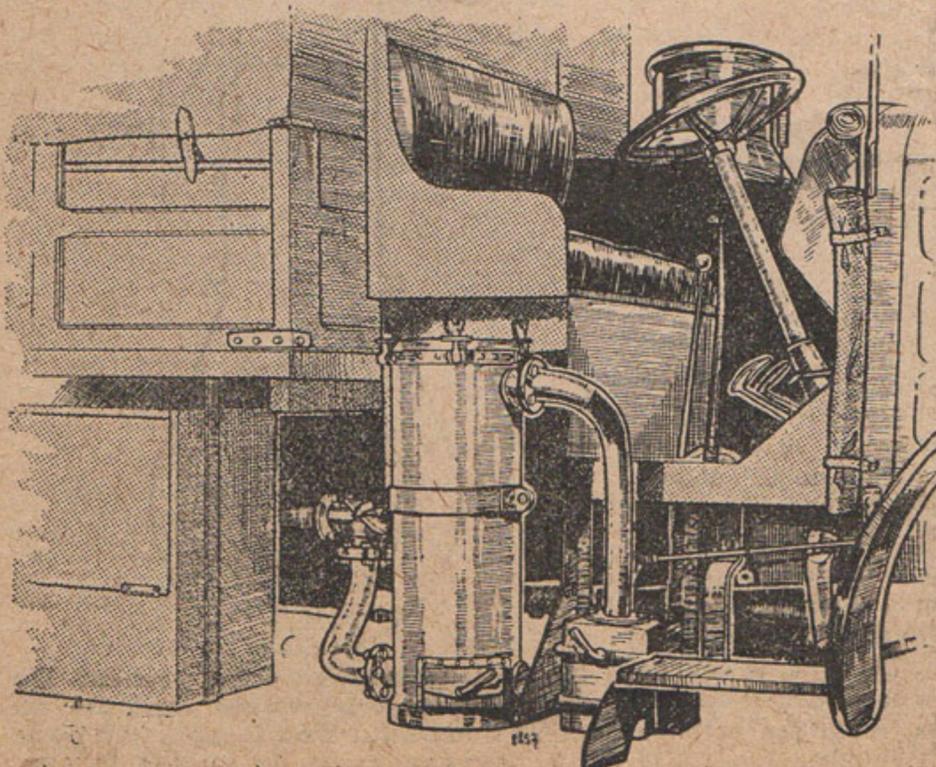


les gaz brûlés. Ceux-ci s'échappent avec une grande vitesse à travers la soupape pour se mêler à l'extérieur. Leur pression est encore supérieure à celle de l'air ambiant, c'est pourquoi il en résulte un choc, et que cela se traduit par un bruit, qui, s'il fait la joie des jeunes sportifs, n'en affole pas moins les animaux et même les gens. Un silencieux aura pour rôle de les détendre progressivement jusqu'à la pression extérieure, et cela sans les freiner dans leur course. La vitesse des gaz d'échappement dépasse 100 mètres par seconde!

On admet que les gaz ont eu le temps de s'échapper durant toute la remontée du piston, et on peut alors fermer la soupape d'échappement au point mort haut. Le cycle est maintenant révolu, et par la suite, les temps se répéteront indéfiniment dans l'ordre qui vient d'être décrit. Certains moteurs empiètent un peu sur le temps suivant, qui est l'admission, pour fermer la soupape d'échappement après le point mort haut. Il faut, par conséquent, reculer l'ouverture de l'admission, contrairement à ce que nous avons dit au premier temps. Certains moteurs rapides font même chevaucher les deux soupapes, c'est-à-dire que l'échappement n'est pas encore fermé complètement quand l'admission s'ouvre déjà, mais il s'agit de peu.

Les quatre fonctions principales, déterminées par la marche du piston et la commande des soupapes, peuvent se résumer en un tableau graphique ci-dessus. Ce tableau est la caractéristique du réglage du moteur et son seul examen définit de suite le genre de moteur auquel on a à faire.

Nous pouvons, dès lors, distinguer facilement les deux soupapes l'une de l'autre. En effet, l'ouverture de la soupape d'admission suit immédiatement la fermeture de celle d'échappement, puis il se passe un temps où les soupapes restent au repos, puis de nouveau se lèvent et s'abaissent dans l'ordre : échappement, admission. Il suffit de tourner le moteur à la main jusqu'à l'obtention du repos des deux soupapes, puis bien observer la première qui va se soulever ensuite : ce sera celle d'échappement, suivie immédiatement de celle d'admission. Mais s'il s'agit de contrôler exactement le calage de la distribution, il faut



Installation à bord du camion Renault du côté de l'épurateur et du filtre, que l'on aperçoit près du marchepied.

opérer avec la tige introduite dans leur cylindre et mesurer très exactement le déplacement de cette tige par rapport aux points morts. Les constructeurs donnent, à cet effet, le décalage de l'ouverture et fermeture des soupapes en millimètres de déplacement du piston. Mais rien ne vaut l'exactitude des déplacements angulaires que l'on repère sur le volant. Nous verrons comment transformer les déplacements du piston en angles du vilebrequin, quand nous étudierons les distributions.

La représentation graphique du cycle à quatre temps peut se faire en partant de valeurs portées sur deux droites perpendiculaires. On porte la valeur que prend la pression, successivement dans chacun des temps, sur la droite verticale.

Les valeurs successives des volumes, compris entre le piston et la culasse, se portent sur l'horizontale. La figure ainsi tracée forme un contour fermé, dont la surface est un témoin précieux pour la détermination de la puissance, car celle-ci est fonction de la surface; ces diagrammes, lorsqu'ils sont relevés sur un moteur en essai, permettent de faire le réglage dans le sens le plus favorable, pour obtenir la puissance la plus grande de la cylindrée la plus petite possible.

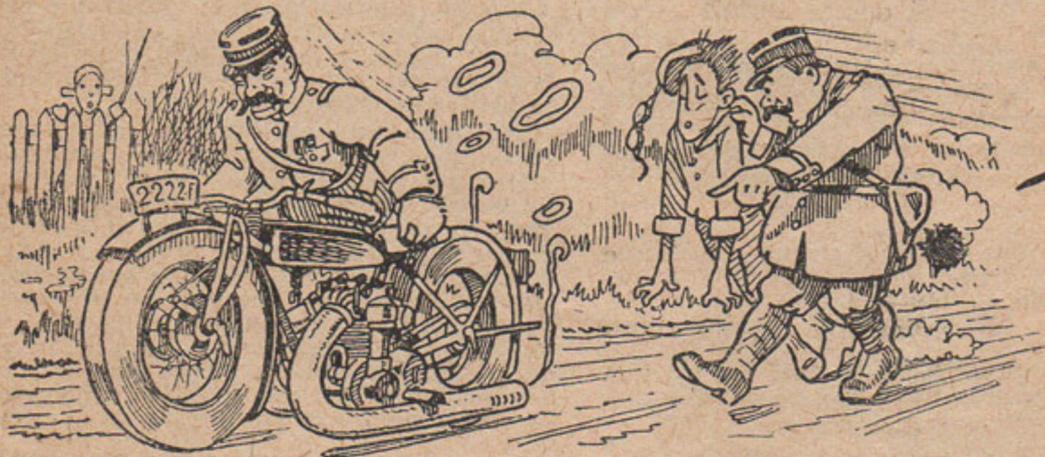
Pour obtenir le maximum de puissance, il faut que le point D soit le plus haut possible et le point E le plus bas, ce qui s'explique : élever la pression d'explosion et prolonger la détente le plus loin possible. La pression d'explosion dépend surtout du combustible, mais il est pos-

sible de réaliser le second point par une conception mécanique différente de celle des moteurs actuels. Le moteur Andraeu réalise cette détente prolongée et obtient un rendement supérieur, soit 30 % de l'énergie introduite sous forme d'essence. Ce rendement égale celui des meilleurs moteurs Diesel, alors que les moteurs ordinaires ne dépassent pas 25 %.

La tige L se déplace avec l'indicateur I, et donne une représentation proportionnelle aux volumes dans le cylindre.

La pression se transmet au petit piston de l'indicateur et fait soulever le parallélogramme articulé, qui donne ainsi, à chaque instant, la résultante des mouvements : vertical et horizontal.

WAECHTER.



La Moto Silencieuse

Le Concours du Silencieux, le 12 mai

C'est le 12 mai à 14 heures, au Parc des Princes... que se disputera le Concours du Silencieux pour motocyclettes et aussi le Concours de la moto réellement silencieuse.

On y assistera sur invitation

Pour assister à ce concours original et nouveau, il faut absolument passer aux bureaux organisateurs à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, où il sera remis une carte d'invitation qui permettra l'accès du vélodrome gratuitement. La délivrance de ces cartes se fera jusqu'au 12 mai à 11 h. 45.

Les engagés du concours

...Se divisent en deux catégories :
1°) Les silencieux, proprement dits : Série des 2 temps, sur 175 cmc.
Un Chanard, Etablissement Chanard.
Un Steigboy.
Un Ghost, établissements Dektereff, Paris.
Un Terry, établissements Dellheim, Neuilly.
Un Roussel-Boismorel, Etablissements Roussel-Boismorel à Clos-La-Ferrière.
Un V. et W., Etablissements Veuillette et Willemain, Paris.

Un Perron, Etablissement Perron, Paris.
Deux Plivard, Etablissement Plivard, Levallois.
Un E. V., Etablissements Vesins, Lyon.
Un E. V.
Un E. V.
Série des 4 temps, sur 350 cmc.
Un Steigboy, Etablissements Labouebe, Levallois.
Un Ghost.
Un Terry.
Un Perron.
2°) Les motos silencieuses :
Etablissements Aleyon, 175 cmc. 4 temps, à Courbevoie.
Etablissements Terrot I, 250 cmc.
Etablissements Terrot II, 350 cmc.
F. N. 350, type Sahara.

Les conditions du concours du Silencieux

Moto Revue fournit aux concurrents du « Silencieux » deux machines : un 2 temps San Sou Pap de 175 cmc. qui sera munie d'un 1/2 tube d'échappement allant jusqu'à l'horizontale et de 36 m/m de section extérieure, et un 4 temps Terrot de 350 cmc. et à culbuteurs dans les mêmes conditions, mais à

section extérieure de 44 m/m. C'est sur ce tube que les concurrents devront placer leurs appareils de concours. Chaque concurrent sera tenu à quatre épreuves distinctes :

- 1° Moteur au ralenti ;
- 2° Moteur au démarrage ;
- 3° Moteur emballé ;
- 4° Moteur et machine en marche.

Les conditions du Concours de la Moto Silencieuse

Chaque concurrent défilera devant le jury dans les conditions identiques aux engagés de la première partie.

Le Jury

Le jury est composé de deux membres de la Préfecture de Police, M. Loiret, ingénieur en chef des Mines et M. Clero, de deux techniciens, MM. Henry Petit et Marc Chauvierre, du directeur de *Moto Revue* et organisateur de l'épreuve, M. Lacombe.

Des sanctions à l'A. C. F.

A propos de sanctions

La Commission Sportive, avant-hier, a pris des sanctions contre deux des organisateurs de Paris-Nice automobile, mais elle l'a fait et publié avec une discrétion que nous tâcherons d'imiter le plus possible pour lui être agréable.

Néanmoins, il nous faut dire, ne serait-ce que pour souligner la gravité des faits que nous avons dénoncés, que deux coupables ont été frappés l'un de dix mois et l'autre de douze mois de suspension.

Une de ces deux pénalités frappe très justement le petit incapable venu de l'Ecole Primaire à la Presse Sportive avec une suffisance que n'expliquent ni son insuffisance, ni sa parfaite ignorance de la technique automobile. Il ne comprendra pas, lui, car il ne comprend

jamais rien, mais on comprendra peut-être autour de lui que le coucou qui fait son nid dans le nid des autres n'est pas un oiseau intéressant.

L'A.C.F. a fort bien fait de faire sentir, là, son autorité.

Et nous espérons aussi, sportivement parlant, que ce petit Monsieur sera suspendu de son siège à l'U.M.F. où nous n'avons pas pu nous rendre compte qu'il ait fait figure utile jusqu'à ce jour : Le seul but de cet homme étant, en la circonstance, de connaître le compte rendu des séances un jour avant que les confrères en aient connaissance, et il est inadmissible que l'U.M.F. où l'on compte tout de même des gens corrects tolère cette exception, et ne s'aperçoive pas du tort que cette situation lui procure.

Il ne l'a pas volé... et tous les confrères en sont heureux !

Nous n'avons pas eu l'occasion de parler de ce fameux Paris-Nice Automobile 1928, tout au moins des plaintes qui furent déposées à l'A.C.F. contre une certaine tolérance des règlements qu'était chargé d'appliquer plus spécialement un grand Directeur-Manager de la course, journaliste parfois.

Ce dernier vient d'être interdit pendant un an, il ne pourra plus pendant ce temps prendre part à aucune manifestation sportive automobile (et nous voulons bien croire motocycliste par déduction) dans la zone d'action de l'A.C.F. ou d'y remplir un rôle quelconque d'officiel, et dans *L'Auto* du 3, nous lisons :

NOS VISITES AUX USINES

Une visite chez Cozette



Le banc de niveau pour réglage des flotteurs ; à droite, derrière le metteur au point, un autre banc pour les petits carburateurs de motos.

La fabrication Cozette est assez diverse, puisqu'elle porte sur trois branches intéressant l'automobile sous trois aspects différents, quoiqu'ayant une fin unique : la meilleure utilisation du carburant, en vue du meilleur rendement.

Ces trois branches dans lesquelles s'exercent les ateliers Cozette sont les suivantes :

Les carburateurs que nous connaissons tous, de réputation tout au moins, en raison d'un important palmarès de victoires qu'ils se sont attribués dans tous les domaines, c'est-à-dire tant en vitesse pure, qu'en tourisme et enfin, et ce n'est pas là le moindre triomphe, en consommation ;

Les compresseurs utilisés pour la suralimentation des moteurs et dont les résultats dans toutes les cylindrées sont connus de tous, à l'heure actuelle ;

Enfin, les culasses à turbulence, licence Ricard, destinées à augmenter le rendement par meilleure utilisation des gaz, dans les moteurs des voitures de série, Amilcar, Renault, Donnet, Zedel, Fiat, Mathis, etc.

Sauf donc la culasse à turbulence, les deux autres fabrications de la Société du carburateur Cozette nous intéressent intimement.

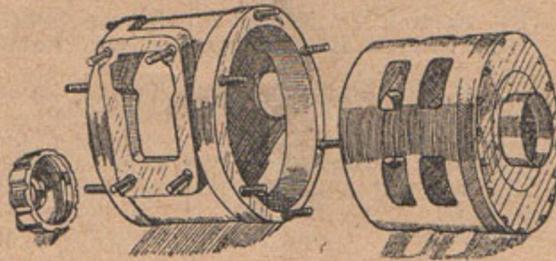
Malheureusement, les usines principales de cette importante maison sont trop lointaines pour qu'on puisse leur consacrer une visite, mais les magasins et ateliers de Neuilly et ceux de Courbevoie pourront néanmoins nous donner un aperçu suffisant de la minutie qui préside à la réalisation du carburateur et, plus encore, du compresseur.

C'est aux ateliers de Neuilly que nous verrons plus spécialement les services s'occupant de la question carburateurs.

Les usines de Livron, dans le Drôme, fabriquent au bas mot, une bonne dizaine de types différents de carburateurs dont deux

intéressent plus particulièrement la moto : le type T et le dernier né : le type T. T. à correcteur d'air et double manette, dont une description fut récemment donnée dans *Moto Revue*.

Les ateliers de Neuilly sont, comme il a déjà été dit, plutôt des ateliers d'étalonnage et de montage.



Une entrée en pente douce permet aux motos et voitures d'accéder aux ateliers où se font la pose des carburateurs ; d'un côté de cette entrée les magasins, de l'autre les bureaux ; dans le hall de pose, des travées sont prévues pour le classement des machines à équiper ; l'atelier correspondant est à pied d'œuvre. Au long de ce hall court une galerie qui constitue le véritable atelier de montage des carburateurs, de vérification et d'étalonnage.

Dès la première vue, le travail, en cet

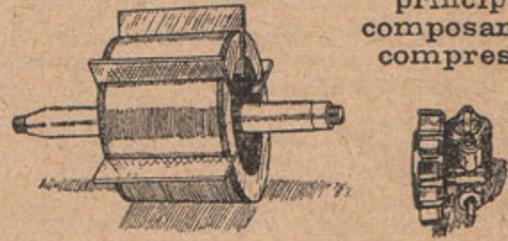
endroit, apparaît un travail de précision : petits établis, petits étaux, petits marteaux, etc., travail propre par excellence, exécuté par des ouvriers en blouse blanche, à la manière des horlogers.

Sur un long établi se développe le banc de niveau destiné, comme son nom l'indique, à vérifier le niveau dans les carburateurs pour un carburant donné.

Il y a naturellement un niveau type par genre de carburant. Les carburateurs sont donc montés en série sur ce banc qui comporte une trentaine de montages ; l'étalonnage se fait par le déplacement de la petite rondelle (appelée bobine) qui met les manettes en relation avec le pointeau ; cette bobine avant l'étalonnage coulisse, légèrement serrée, le long du pointeau ; dès que le niveau est définitivement établi et vérifié la bobine est soudée.

Au mur, deux curieux appareils attirent l'attention ; ils tiennent à la fois du thermomètre par leurs tubes de verre gradué et du baromètre par leurs cadrans ; ce sont des appareils destinés à mesurer le débit des jets et, par suite, la consommation pour un réglage déterminé à un régime donné ; ces appareils tiennent à première vue plus du laboratoire que de l'atelier, mais en réalité ils sont d'un usage presque constant puisque la recherche de la moindre consommation pour le meilleur rendement est une question primordiale de succès pour une marque de carburateur.

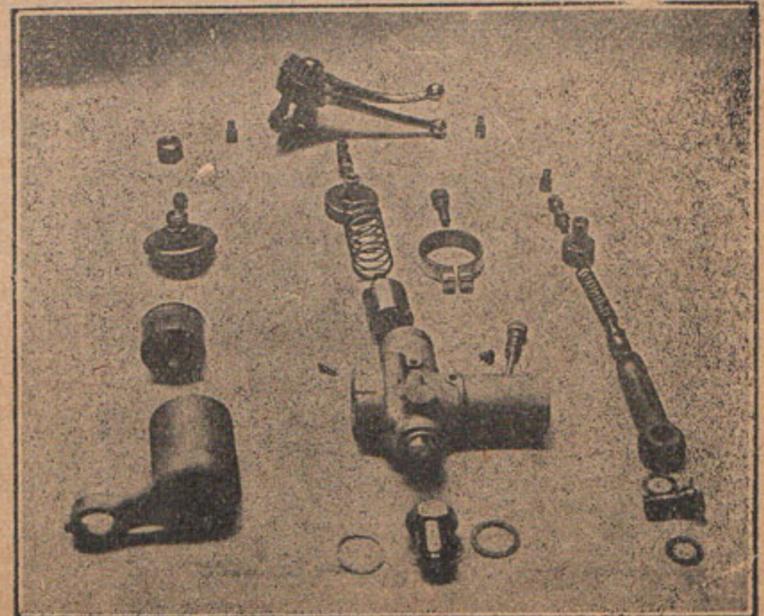
Voici les pièces principales composant le compresseur.

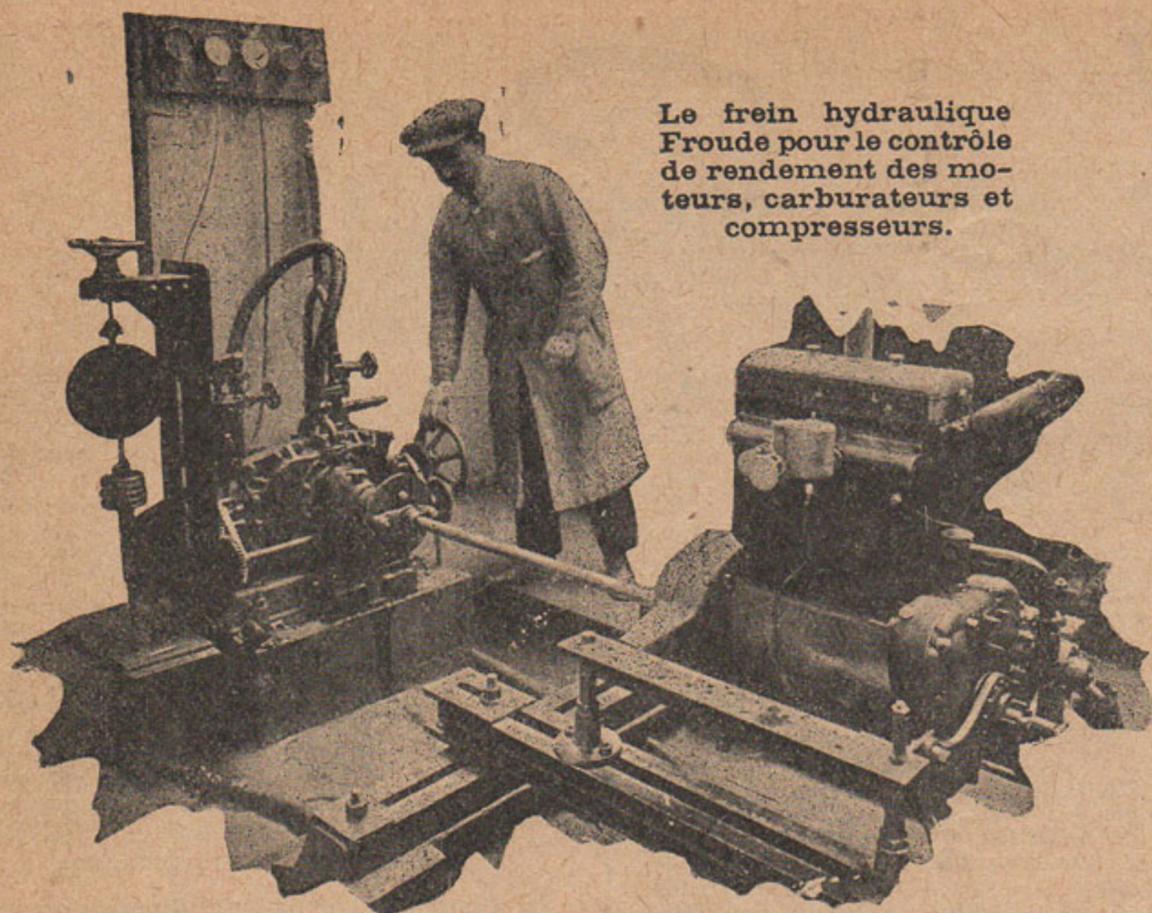


Nous avons assisté au montage d'un type T. T. et il nous a paru intéressant d'en étaler les pièces composantes pour illustrer cet article. Je pense qu'un jour prochain nous aurons l'occasion de faire un essai de ce nouveau type à correcteur qui donne, paraît-il, aux dires même de personnalités étrangères à la Société Cozette, des résultats remarquables et des reprises extrêmement franches. C'est malheureusement tout ce qu'il nous a été donné de voir touchant le carburateur aux ateliers de Courbevoie, la fabrication

A gauche : un coin de l'atelier d'usage.

A droite : voici étalées les pièces composant le carburateur, type T. T., à correcteur d'air.





Le frein hydraulique Froude pour le contrôle de rendement des moteurs, carburateurs et compresseurs.

détailler par la photo les pièces principales d'un compresseur.

Des essais de compresseur ont été faits sur motos, mais jusqu'à présent ils ne se sont pas généralisés comme sur la voiture; la difficulté de lui trouver une place est peut-être la raison de son emploi moins étendu sur la moto de course que sur la voiture.

Inutile de dire que pour réaliser cette pièce de pure mécanique, il faut d'excellentes machines et de non moins excellents ajusteurs et qu'il ne saurait être question, dans cet atelier, de travail en série.

La Société Cozette fabrique huit types différents de compresseurs suivant les cylindrées et les types mêmes des moteurs auxquels ils sont destinés.

Cet atelier est naturellement complété par un frein hydraulique Froude qui sert non seulement à la mesure et à la détermination de la puissance des moteurs de voitures, mais qui est également utilisé pour l'essai des moteurs de motos même non munies de compresseurs. Ce banc d'essai est, du reste, bien connu des constructeurs et nombre d'entre eux, pour la mise au point d'un nouveau type, se sont servi du banc de chez Cozette, connaissant assez l'accueillante hospitalité et l'esprit sportif des dirigeants de cette maison, qui est bien une maison moderne fabriquant des appareils modernes et les fabriquant bien.

Un coin de l'atelier de montage de carburateurs sur les motos.

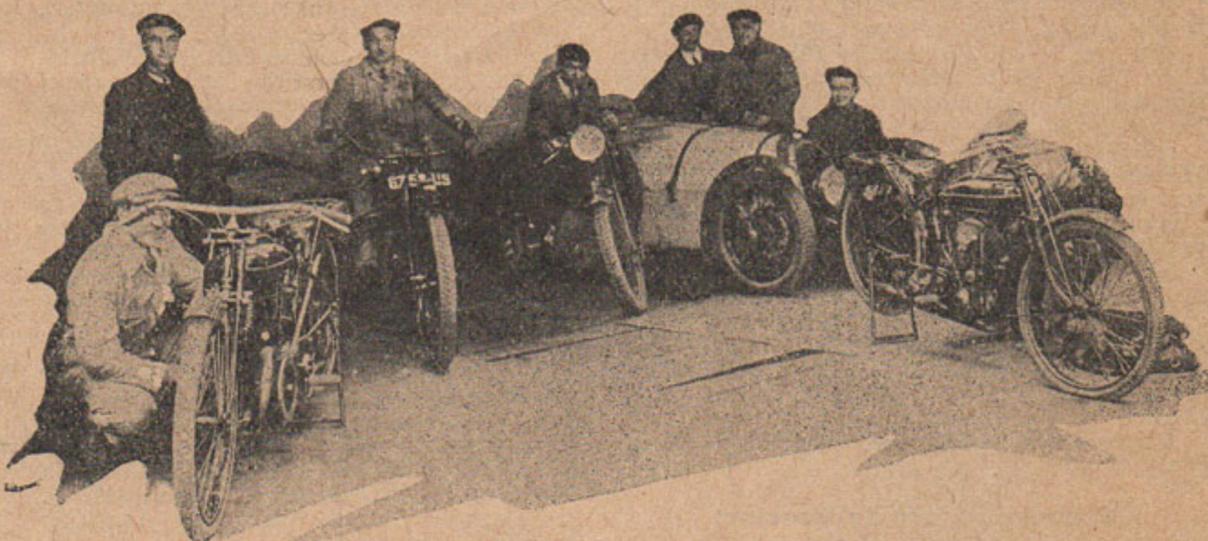
se faisant, comme il a été dit plus haut, dans la Drôme.

De Neuilly, nous gagnons Courbevoie où sont installés les ateliers plus spécialement réservés à la fabrication et au montage des compresseurs.

Le compresseur destiné, comme chacun le sait, à suralimenter le moteur, augmente le rendement dans des proportions qui peuvent varier de 20 à 75 % suivant la demande; naturellement l'adaptation d'un compresseur sur un moteur demande toujours une étude de début, appropriée, pour obtenir de bons résultats.

Quoique de proportions plus grandes que le carburateur, le compresseur demande une précision et une minutie beaucoup plus rigoureuses encore étant donné, entre autres, le régime très élevé auquel il tourne.

Ici aussi, il nous a paru intéressant de



17 au 22 juillet

Notre épreuve de Paris-les Pyrénées-Paris se disputera du 17 au 22 juillet prochain pour la huitième fois. Les règlements de cette année ne sont pas encore arrêtés et c'est pourquoi nous avons décidé de demander les

Suggestions des intéressés

Que tous ceux que la question intéresse, constructeurs, participants ou simples sportifs, nous critiquent et nous suggèrent leurs idées.

Notre intention serait de reprendre le thème de l'an dernier: un tableau d'honneur à tous ceux qui parviennent à parcourir les 2.000 kilomètres du parcours sans aucun retard aux nombreux contrôles horaires de route: ceci est en somme très logique.

Pour départager les concurrents dans chaque catégorie, nous prendrions les temps accomplis l'an dernier par le meilleur dans la montée des 3 cols. En réduisant de 50 % son temps exprimé en minutes complètes, on donnerait un point à tous ceux qui réaliseraient ce temps moyen, et un point supplémentaire par minute gagnée dans la montée. C'est ce que nous fîmes l'an dernier et il n'y

Le 8^e Paris-les-Pyrénées-Paris organisé par Moto Revue



eut pas de réclamations. Toutefois pour éviter que ces grimpees de cols ne dégénèrent en course de côte, on limiterait le nombre de points, autrement dit la vitesse pratique à une certaine moyenne maximum au-dessus de laquelle le concurrent ne pourrait qu'abîmer son moteur et aussi éviter de se rompre les os dans les virages difficiles des montagnes des Pyrénées.

Quelle est la critique, quel est le remède que l'on veut nous proposer?

L'attribution des coupes, autrement dit un classement général, comme l'an dernier, qui serait fonctions du poids transporté divisé par la cylindrée n'est plus à appliquer. Une telle formule favorise par trop les petites cylindrées, et nous devons rechercher une nouvelle méthode de classement. Nous avons été les créateurs de cette formule il y a huit ans: nous serons les premiers à l'éviter dorénavant alors que des organisateurs ont commencé à l'appliquer cette année.

Que vont nous proposer les intéressés?

Le parcours

Il sera le même, sensiblement; départ le samedi de Paris pour arriver à Bordeaux le dimanche matin: exposition dans la jour-

née du dimanche et départ le lundi. Mêmes étapes que l'an dernier, même parcours.

Exposition à Toulouse

En plus de l'exposition à Bordeaux, le dimanche nous ferons une exposition à Toulouse, que nous réclamons annuellement l'U. M. M. et nous ne saurions l'éviter.

Exposition à Clermont-Ferrand

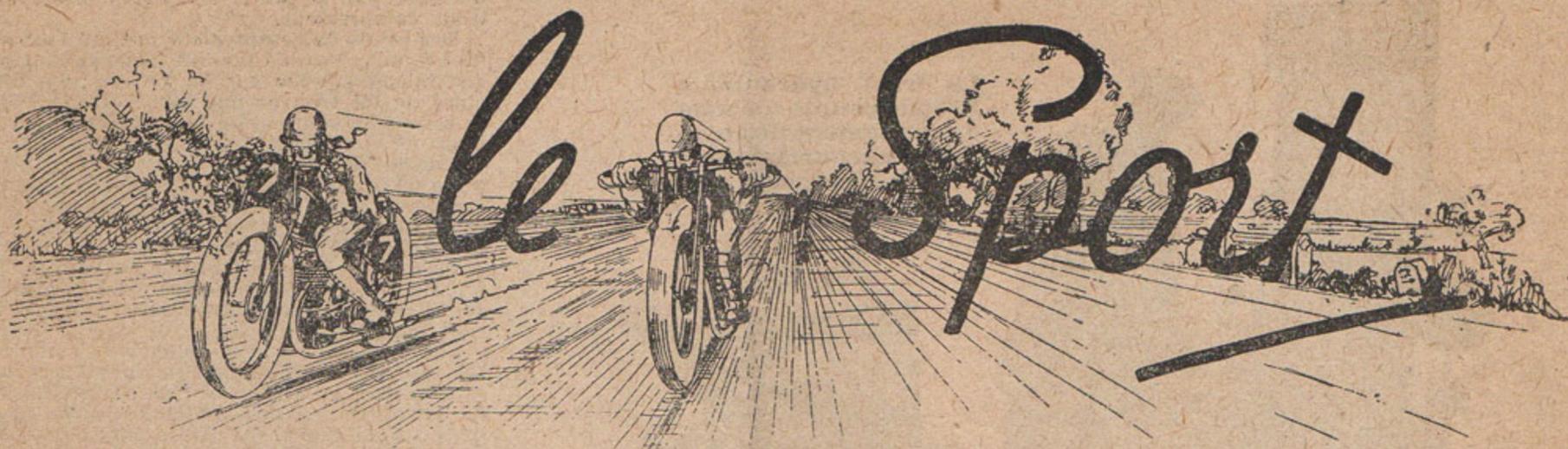
Une exposition aura lieu à Clermont-Ferrand organisée par l'actif Moto Club d'Auvergne.

La grimpe du Mont-Dore

Il est dans nos intentions de faire grimper, le samedi après-midi, la belle route thermale qui mène en haut du sommet du Puy-de-Dôme et d'incorporer les moyennes réalisées dans le classement des catégories. La Société de la route du Puy-de-Dôme nous informe déjà qu'elle accepte le principe de cette organisation.

A qui la parole?

Hâtez-vous de nous faire part des suggestions utiles pour faire de Paris-les Pyrénées-Paris, l'épreuve la plus belle du calendrier.



La Course de côte des Alpilles

Le 29 avril eut lieu la classique course de côte des Alpilles organisée par le M. C. de Marseille et notre confrère les Sports de Provence. Voici les résultats :

Motos 125 cmc. — 1. Barnavol (Barnavol), 6' 23" 2/5.

175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 3' 34" 3/5 ; 2. Durand (Terrot), 3' 58" ; 3. Marcou (Rador), 4' 23" 1/5 ; 4. Massonne (Grimpeur), 4' 46" ; 5. Fieloux (Favor), 4' 57" 3/5.

250 cmc. — 1. Durand (Terrot, pneus Dunlop), 3' 19" ; 2. Rolly (Motosacoche), 3' 46" 2/5 ; 3. Blanc (Ravat), 3' 49" 2/5.

350 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 3' 6" 1/5 ; 2. Oilter (Motosacoche), 3' 9" 4/5 ; 3. Boetsch (Magnat-Debon), 3' 11" 1/5 ; 4. Martin (Magnat-Debon), 3' 54" 2/5.

500 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche, pn. Hutchinson), 3' 4" 2/5 ; meilleur temps des motos, moyenne 77 km. 922.

Sidecars 350 cmc. — 1. Amor (New-Map, pn. Dunlop), 3' 35" 2/5.

500 cmc. — 1. Vache (A. J. S.), 3' 30" ; 2. Jouvent (Monet-Goyon), 4' 21" .

1.000 cmc. — 1. Frigière (Harley), 4' 07" ; 2. Das Ras Tisiano (Harley), 4' 44" 3/5.

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Arnaud (Darmont-Morgan), 3' 44" 4/5 ; 2. Nèna (X.), 4' 16" .

Voitures course 750 cmc. — 1. Rey (Peugeot), 5' 54" 1/5.

Kilomètre lancé de Beaufort

L'Union motocycliste de l'Anjou organise, le 13 mai 1928 une course de 1 kilomètre lancé à Beaufort, avec chronométrage électrique. La course est ouverte aux catégories suivantes : motocyclettes, 175 à 1.000 cmc., voitures jusqu'à 1.100 cmc. Trente-cinq engagements ont déjà été inscrits, un succès aussi vif que la course de côte de Rochefort l'année dernière ; l'organisation qui a été très poussée sur tous les points ne laissera certainement rien à désirer, un haut-parleur mettra le public au courant de toutes les moyennes réalisées.

Meeting de Tours

L'Automobile-Club de l'Ouest organise à Tours, le dimanche, 13 mai, une course du kilomètre, départ arrêté dans la côte de l'Alouette (Route Nationale n° 10), départ à 14 heures.

Les concurrents devront obligatoirement effectuer deux épreuves d'un kilomètre et le temps moyen des deux épreuves additionnées constituera le classement de la course.

Pour les catégories motocyclettes, sidecars, cyclecars, les engagements ont été clos le lundi, 7 mai.

Pour tous renseignements et engagements, s'adresser aux bureaux de l'Automobile-Club de l'Ouest :

Circuit de l'Ain

Le 17 mai, jeudi de l'Ascension voit éclore toute une floraison d'épreuves. Parmi elles nous relevons le Circuit de l'Ain, organisé par l'U. M. de l'Ain. Ouverte à tous les motocyclistes, professionnels et amateurs, elle a lieu sur circuit de 165 kilomètres, assez accidenté, puisque 80 % de la distance comprend de la route de montagne.

Les moyennes imposées vont de 20 kmh.

Calendrier Sportif

MAI 1928

13. — Kilomètre lancé de Calloy (M. C. B.) ; Kilomètre lancé à Strasbourg (M. C. A. L.) ; Course de côte du camp (M. C. M.) ; Kilomètre lancé de Gemènos (M. C. M.) ; Course de côte à Tours (A. C. O.) ; Côte de Medea (A. C. Algérie) ; Côte de Fontainebleau (M. C. F.) ; Rallye ballon (C. Auvergne).

15-16-17. — Epreuve du Jubilé (Stuttgart) ; Rallye Dijon capitale gastronomique ; 6 heures de Bourgogne (A. C. B.) ; Course de côte de Tarbes (U. M. Midi) ; Course des 7 km. à Saint-Quentin (A. C. Picardie) ; Circuit de l'Ain (U. M. de l'Ain) ; Course de côte de Falicon (M. C. N.) ; Kilomètre arrêté à Bourges (A. C. Centre) ; Course de Numbering (Wurtemberg) ; Journée des Records de Mont-Theux (U. M. Liégeoise).

18. — Côte de Monrepos (M. C. B.).

20-23. — Tentatives de records de la Croix-d'Hins (M. C. Bordeaux).

20. — Tourist Trophy de Hongrie ; Course de côte (A. C. O.) ; Kilomètre lancé à Reims (A. C. Ardennés) ; Grand Prix du M. C. Lyon (M. C. Lyon) ; Grand Prix des frontières (Belgique).

pour les motos de 125 cmc. jusqu'à 45 kmh. pour les grosses machines. Un bagage de 1.000 points est attribué à chaque concurrent et se trouve diminué de un point par minute de retard. Deux contrôles sont installés à Bourg et à Saint-Claude, où seront vérifiées les heures de passage des concurrents, contrôles qui fermeront une heure après l'heure marquée sur le carnet de route.

AVIS AUX ORGANISATEURS MOTO REVUE ET LES EPREUVES

A partir de ce jour et dans le but de centraliser et faciliter la tâche des organisateurs, *Moto Revue* crée un bureau des épreuves : tous les clubs qui ont des épreuves à leur calendrier peuvent, dès ce jour, nous demander notre patronage qui comporte évidemment toute propagande à ce sujet. De ce fait, les engagements pourront être souscrits à nos bureaux, dans les mêmes conditions que dans les groupements organisateurs ; cette façon de procéder facilitera donc la tâche des uns et l'ardeur des autres. Il est entendu que les organisateurs devront rester en contact permanent, à ce sujet, avec *Moto Revue*. Ceux des Clubs qui n'auraient pas été touchés par l'invitation que nous leur adressons d'autre part sont priés de se faire connaître d'urgence.

Les départs seront donnés en groupe par catégorie à partir de 6 heures, les opérations de pesage et de poçonnage ayant lieu la veille, à la Halle aux Grains, à Bourg.

Il faut souhaiter que cette belle épreuve qui connaît le succès sportif soit favorisée par le beau temps. Nous aurons ainsi du bon sport en perspective, tant en catégorie professionnels qu'en catégorie amateurs.

Le Rallye Gastronomique

Le rallye gastronomique, dijonnais organisé par notre actif Club Bourguignon à l'occasion des 6 heures de Bourgogne, a lieu le 16 mai prochain et est offert à tout motocycliste et tout automobiliste quel qu'il soit. Chaque concurrent prendra le départ d'une ville quelconque de France ou d'Europe, à condition qu'il y ait dans ce lieu un Club automobiliste ou motocycliste, où il pourra faire constater son départ. Aucune moyenne de vitesse, mais distance non inférieure à 150 kilomètres. C'est la formule que *Moto Revue* avait retenue pour le rallye de Tours qui fut arrêté par suite de l'imprécision des nombreux concurrents. Il y aura un classement pour les motos et tri-cyclocars et un classement pour les véhicules à 4 roues, et même un classement pour les dames. Les prix sont en nature, constitués en produits tirés du sol bourguignon ou articles régionaux, indépendamment des 3 coupes, véritables objets d'art, qui auront été affectés.

Nul doute que tous les motocyclistes, cyclocaristes et automobilistes, libres à cette époque de l'Ascension, voudront entendre l'appel de *Moto Revue*, et participer à une épreuve qui allie l'utile et l'agréable tout à la fois.

Meeting de Sarrebruck

L'A.C. de Sarrebruck a connu un bon succès avec sa course de côté et sa course de plat de 6 kil. 500.

Motos 350 cmc. — 1. Huling (Terrot), 4 m. 35 s. 2/10.

500 cmc. — 1. Meihler (Ardie), 4 m. 16 s. 6/10 ; 2. Knayer (Triumph), 4 m. 32 s. 8/10 ; 3. Preiss (Triumph).

750 cmc. — 1. Schweich (Panther), 5 m. 5 s. 4/10.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Hoesle (Victoria), 5 m. 22 s.

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Labarge (Morgan), 5 m. 4 s. 1/10 ; 2. Hirschler (Morgan), 6 m. 8 s. 6/10.

Circuit des Basses-Pyrénées

Le temps ayant daigné se mettre au beau, l'épreuve a été réussie, d'autant mieux que l'organisation en était excellente.

Motos 175 cmc. — 1. *ex-æquo* : Rambert (Harlette), Sicard Maurice (Dollar).

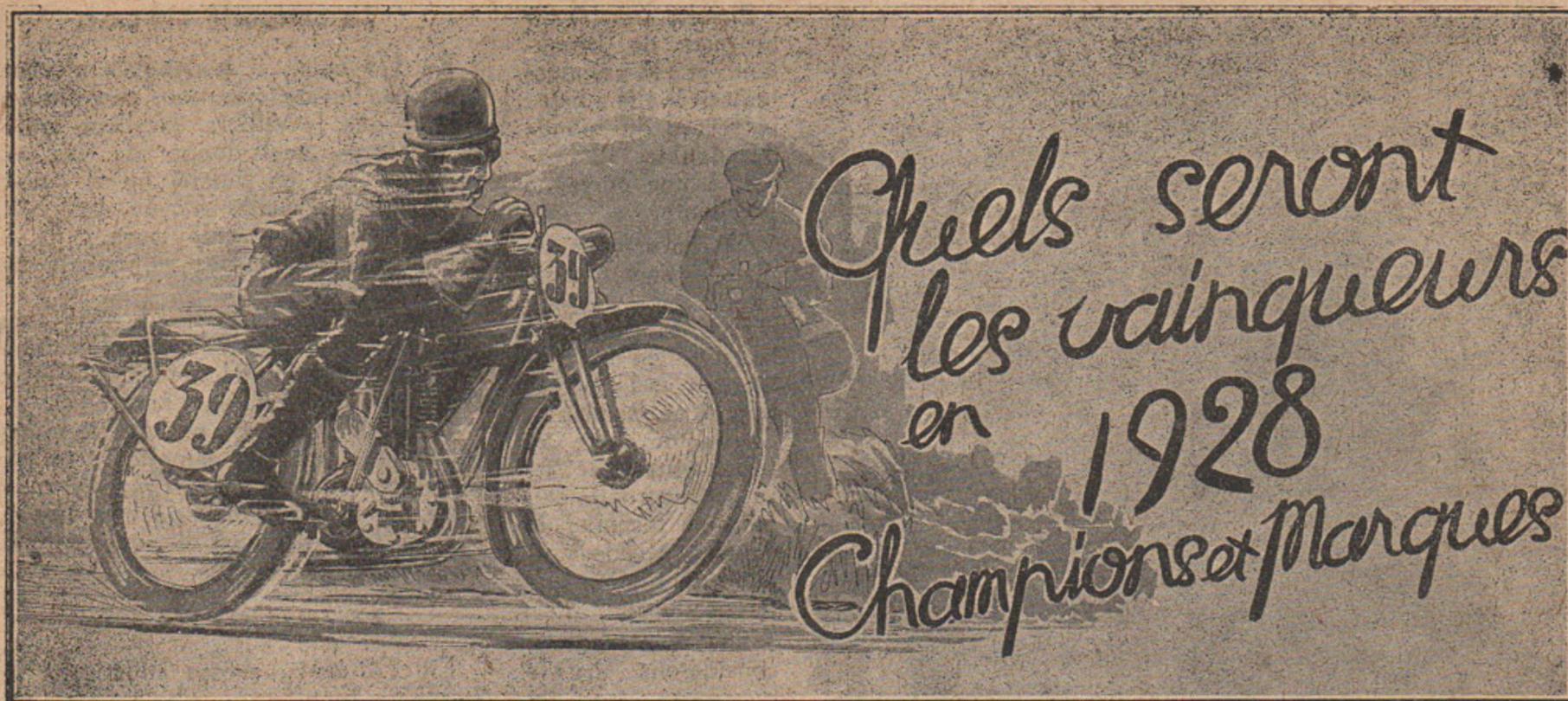
250 cmc. — 1. *ex-æquo* : Dubos (Cazenave), Marotte-Fouquet (Vélocette), Boscq (Stella).

350 cmc. — 1. *ex-æquo* : Sicard Félix (Dollar), Barnabé-Demoney (France-Sport), Lagorce (Dollar).

500 cmc. — 1. *ex-æquo* : Ville et Dufau de Maluquier.

Tricars 1.100 cmc. — 1. Raillard (Sandford).

Ville gagne la Coupe de régularité des motos.



Il serait malséant, dans cet article, de considérer les petits victorieux, tout au moins les conducteurs qui gagnent dans des courses de côtes ou dans des épreuves sans grande importance.

En effet, au point de vue course en motocyclette, il est intéressant de considérer deux parties : d'abord la course sur route, c'est-à-dire les Grands Prix, nationaux et internationaux, et ensuite les records, soit la vitesse pure et tant sur la base du kilomètre que sur piste de 0 à 24 heures.

En effet, en France, malheureusement, on n'attache pas assez d'importance à ces merveilleuses performances que constituent les records mondiaux.

Quand une maison veut lancer un nouveau moteur de course, ou bien veut donner la preuve que le dernier-né de sa gamme de moteurs, est capable de réaliser des exploits excellents et journaliers, il a deux moyens : Si c'est un moteur de tourisme, il peut participer brillamment aux épreuves de longue haleine, sur route, dans le genre de celles qui se disputent l'hiver, ou bien dans le genre des trials, épreuves très goûtées en Angleterre, puisque certaines comportent 400 partants. Si c'est un moteur à culbuteurs, un moteur de sport comme il convient de l'appeler, chose évidemment moins courante, puisqu'en somme dans la grande clientèle motocycliste faite de gens censés et intelligents, on achète des machines qui serviront à un impeccable service journalier, et non pas simplement à une journée de sport, le constructeur devra faire, soit des épreuves de Tourisme à moyennes élevées, soit des Grands Prix, puisque le moteur à culbuteurs de maintenant est l'ancien moteur à culbuteurs de course d'il y a 3 ou 4 ans.

Le Grand Prix est, en effet, la plus belle preuve (pour un moteur de sport ou de course) de longue durée et de solidité.

Sur 300 kilomètres ou plus, on impose une fatigue excessive à ce moteur. Au lieu de le laisser à un régime constant, on cherche à lui faire rendre, pour chaque profil de terrain, le maximum de ses tours-minute, donc le maximum de sa vitesse.

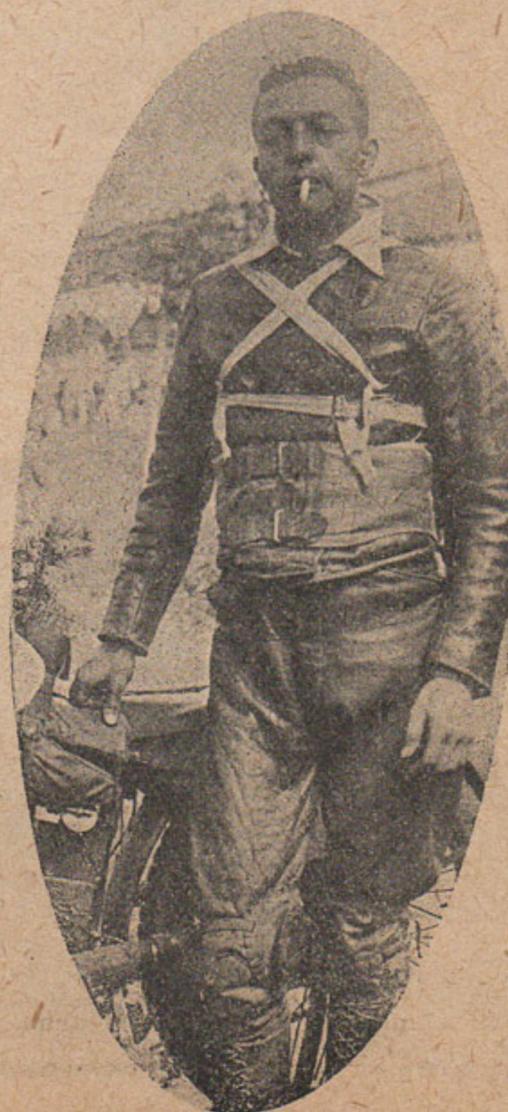
Il reste ensuite pour les moteurs de course spéciaux ou quelque fois pour les moteurs de série, excessivement bien conditionnés, le critérium du record du monde.

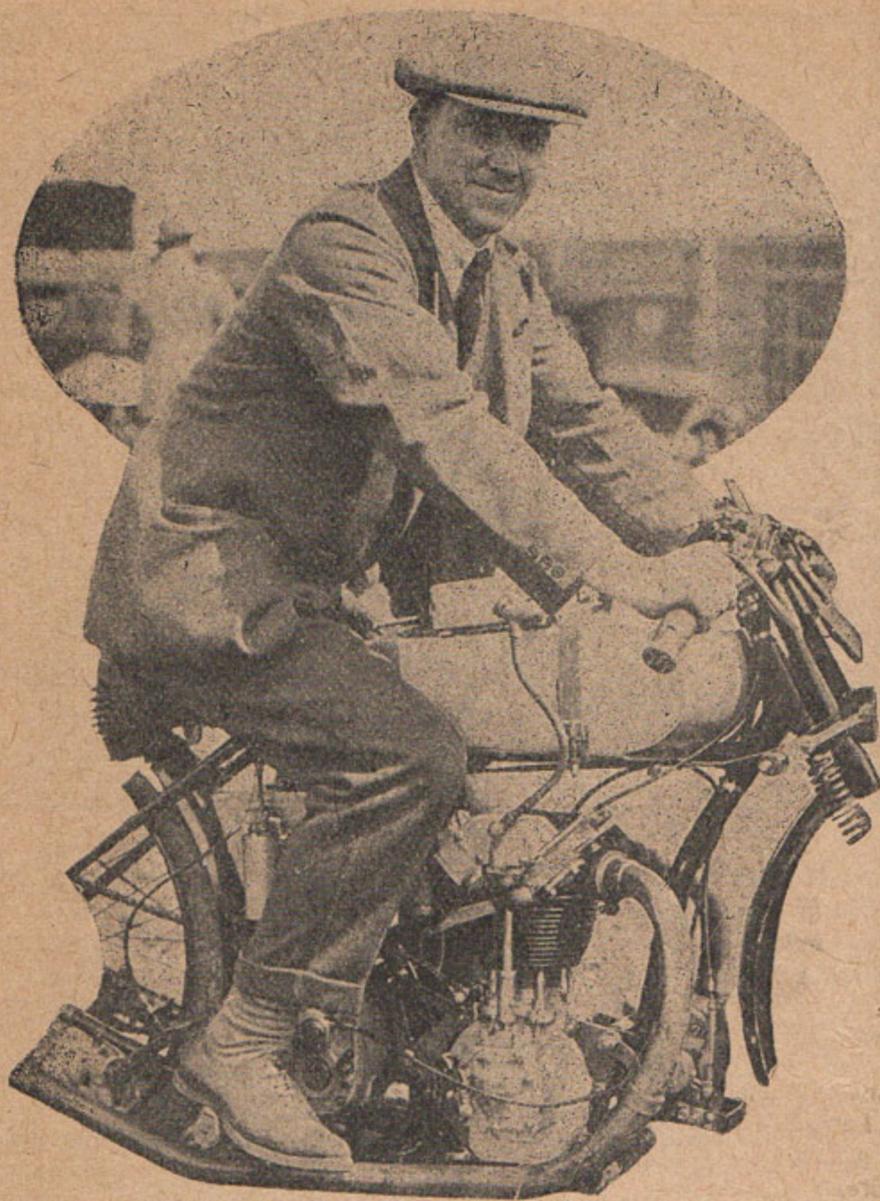
En effet, le possesseur d'une nouvelle

Longman à gauche, le nouveau champion de New-Hudson, riche en Grands Prix et à droite Crabtree (4 Grands Prix en 250 cmc (sur Excelsior-Jap.)

500 F. N. spéciale, peut parfaitement se dire que la 500 bloc-moteur qu'il a, à quelques exceptions près évidemment, ressemble comme une sœur à la 500 détenant le record du monde de vitesse sur le kilomètre lancé.

Mais, d'un autre côté, le possesseur d'une petite 250 Dunelt, à piston étagé, peut très bien se dire que sa machine doit lui donner un service journalier excellent, puisqu'une même machine, prise dans le stock, a effectué, sur route, avec une Médaille d'or, un trial en Angleterre.





Ensuite, amenée sur la piste de Brooklands et à sa première tentative, elle a battu le record du monde des doubles 12 heures, à une moyenne excellente.

Ne croyez-vous pas que le constructeur donne ainsi, à ses clients, une preuve de la solidité de son moteur, et l'affirmation de ses principes. Sa motocyclette et son moteur ayant battu le record détenu par une machine de course, spéciale, munie d'un moteur différent du sien.

Ces points admis, considérons quels pourront être les grands vainqueurs de cette année, d'abord pour les courses sur route, ensuite pour toutes les tentatives qui touchent la piste.

La catégorie 175 cmc.

En 175 cmc., si les Anglais n'encrochent pas la catégorie, nous pouvons considérer que le Villiers, excellent moteur deux temps, peut donner de très bons résultats, tant en Suisse, qu'en France. A part les nouvelles Alcyon, très belles machines 4 temps à culbuteurs, je ne vois pas en France d'autres vainqueurs dans cette catégorie.

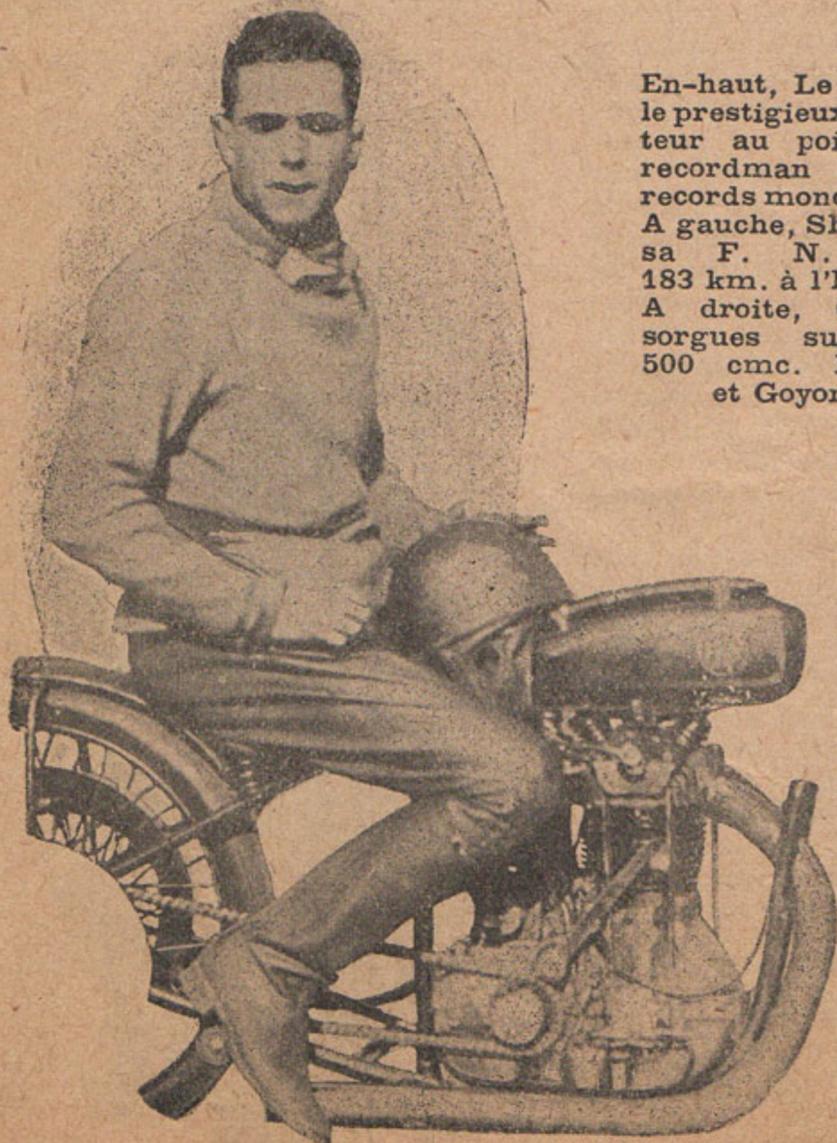
Sourdou d'une part, pour le deux temps, et Lemasson d'autre part, pour le 4 temps, s'affirmeront comme les champions incontestés de la marque en France.

En Italie, nous pensons que le moteur Italien 175, arbre à came en tête, doit nettement surclasser les Français en vitesse, sur la route; mais quant à dire que sur un long parcours il nous batterait, ce serait un peu osé.

La catégorie 250 cmc.

En 250 cmc., grosse supériorité des étrangers. En effet, pour les courses internationales, nous considérons que les Italiens avec leurs terribles petites Guzzi et les Anglais avec les Jap et les Blackburnes doivent donner d'excellents résultats.

En France, dans cette catégorie, nous avons quelques bons coureurs, équipés



En-haut, Le Vack, le prestigieux metteur au point et recordman des records mondiaux. A gauche, Sbaiz et sa F. N. aux 183 km. à l'heure. A droite, Gausorgues sur sa 500 cmc. Monet et Goyon.



de moteurs Jap, dont Coulon et de nouveau l'Alcyon, qui est une machine excessivement rapide (130 à 135 km.). Pour ma part, je ne crois pas que dans une course internationale, nous ayons une chance de figurer, pas plus que les Belges et les Allemands d'ailleurs, dans cette cylindrée.

La catégorie 350 cmc.

En 350 cmc., la compétition devient plus sévère, et nous voyons en Angleterre Simpson sur A. J. S. avec les nouvelles machines, arbre à came en tête à chaîne. Alec Bennet sur Velocette qui, par sa conscience de coureur et ses impeccables qualités, est un excellent vainqueur. Longman sur New-Hudson maintenant.

Il serait intéressant de noter que ce champion a gagné 4 grands prix, dont 3 en France et le moteur étant mis au point par Le Vack, il est évident qu'il aura d'excellents résultats.

Dans cette catégorie, nous ne pensons pas que les marques belges puissent donner quelque chose, au point de vue classement international.

En France, nous voyons Monet-Goyon s'ils sont équipés des nouveaux moteurs Mag de Marchand avec Hommaire. Les Alcyon pas encore cette année, le moteur n'étant construit que depuis l'année der-

nière, et Bœtsch sur Magnat qui est le metteur au point personnel de machines qu'il monte lui-même, machines équipées de moteurs Blackburne.

J'omets volontairement Terrot, car malgré le dessin impeccablement conçu d'un nouveau moteur qui s'avère plus rapide que les Jap. d'exportation, je crois savoir que la maison n'a pas l'intention de courir de Grands Prix cette année, se réservant uniquement pour développer les courses de tourisme sur route, qui apportent d'énormes enseignements, dont la clientèle bénéficie directement.

S'il existait en France des trials comme il en existe en Angleterre, nous

sommes certains que la maison Terrot ferait un très grand effort de ce côté.

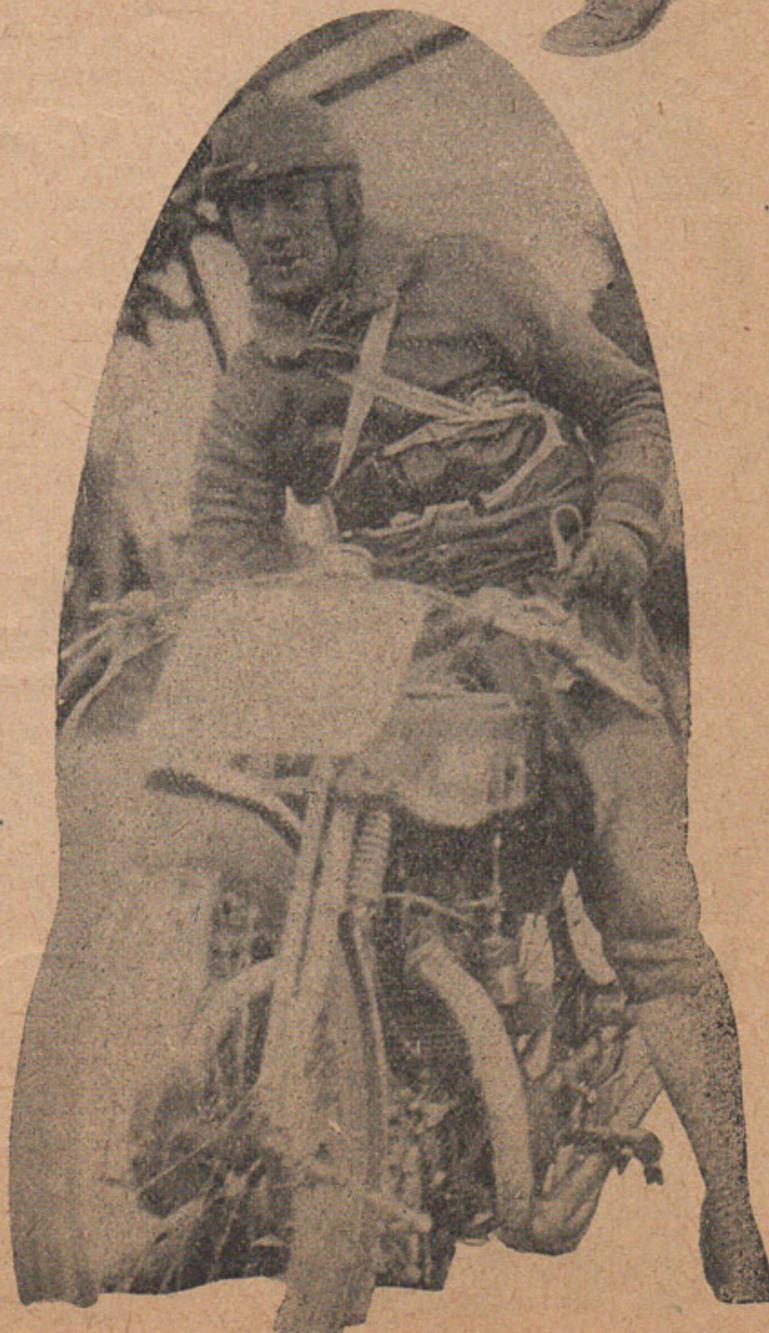
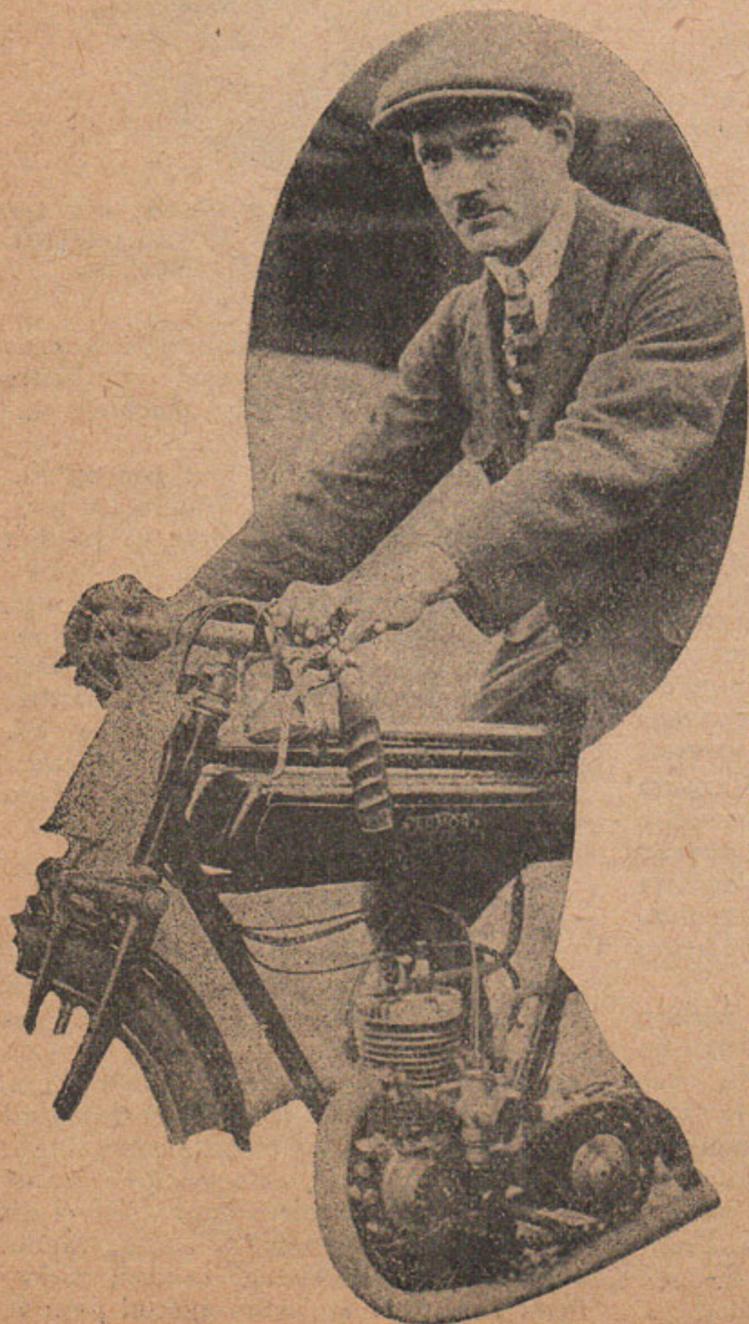
En 350 cmc., il serait bon de ne pas oublier que Norton, la grande marque anglaise, présentera des machines de course d'un principe tout nouveau avec suspension arrière aux mains de Gherzi, ancien pilote de Guzzi et Guthrie.

La catégorie 500 cmc.

En 500 cmc., la catégorie la plus importante et la plus intéressante, puisque la plus rapide, le lot des compétiteurs, pour cette année, est exceptionnellement élevé.

La grande marque anglaise Norton, qui se trouve en tête de la fabrication mon-

En haut, Francini qui courra pour Sunbeam cette année ; à gauche, Lemasson et une fidèle 175 cmc. et Rolland, sur une 500 cmc. Terrot,



diale de la motocyclette, nous présentera cette année, comme l'année dernière, un moteur arbre à came en tête, mais sans doute pourvu d'un nouveau cadre muni d'une suspension arrière, ce qui nous fait une marque de plus s'occupant de cet intéressant problème.

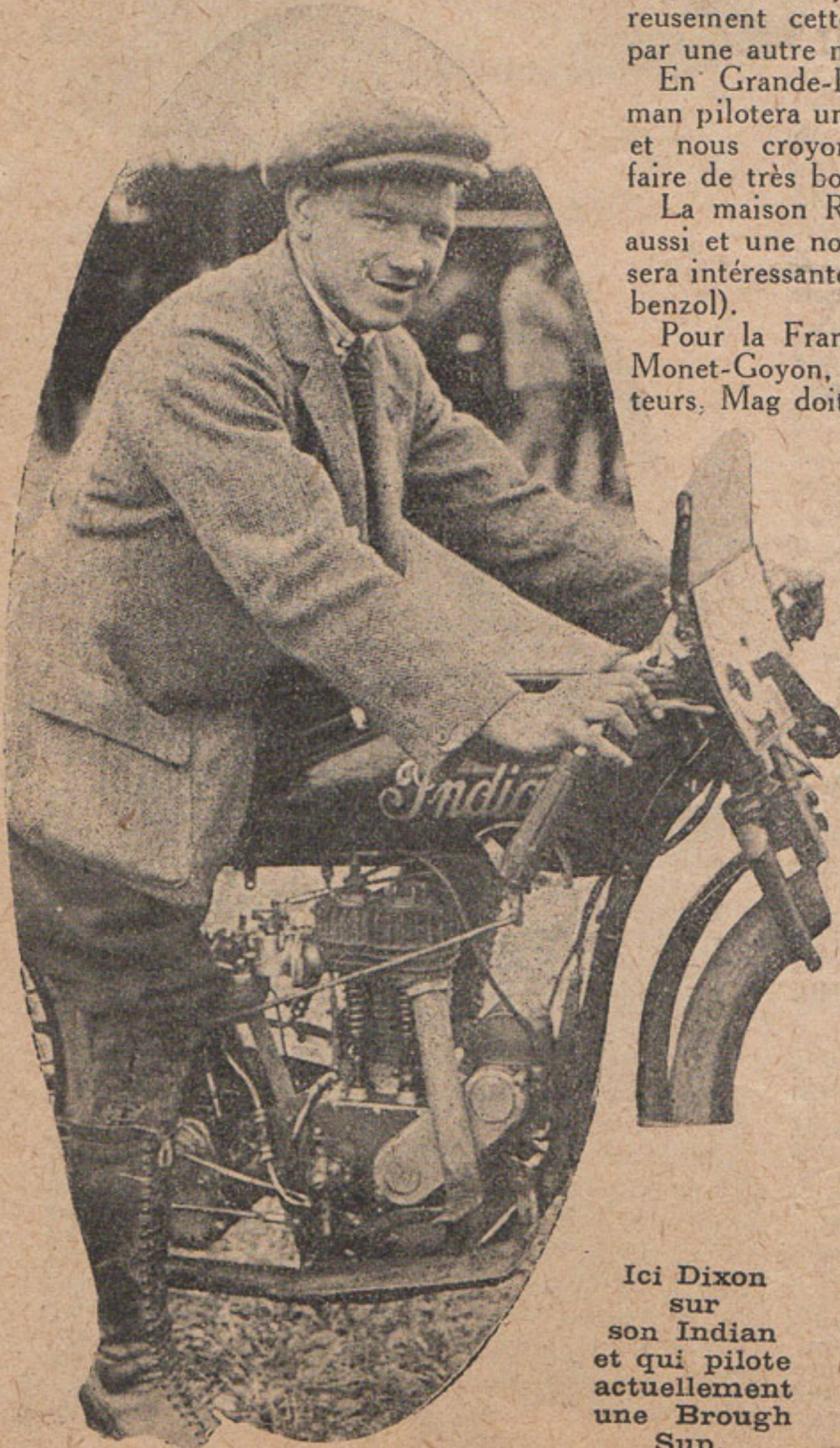
Les champions de cette marque, A. Bennet, le prestigieux Stanley Wood, Craig, Shaw, sont soit des coureurs officiels, soit des agents, représentant la maison au cours de deux ou trois grandes courses de l'année et forment la pléiade des noms les plus connus et les plus admirés dans cette catégorie.

La maison Sunbeam présentera cette année encore un moteur double échappements (sur un nouveau cadre) qui est assez rapide. La machine, en effet, en circuit peut faire 160 km. à l'heure.

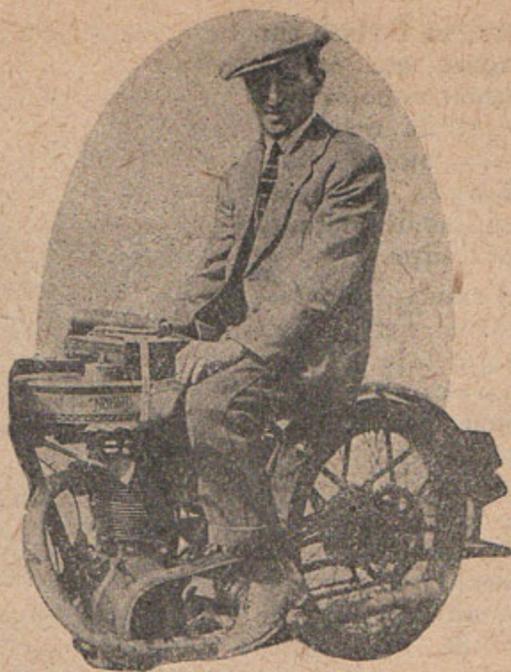
En Angleterre, les pilotes seront Tommy Spann et peut-être Cobbold, tandis que Francisquet défendra les couleurs de Sunbeam pour la France, et Franconi pour la Suisse.

En Italie, il se peut que, Arcangeli, un des meilleurs pilotes italiens, monte cette année une machine de cette marque.

Pour la Suisse encore, mais plus tôt en



Ici Dixon sur son Indian et qui pilote actuellement une Brough Sup.



Le flegmatique Bennet, l'homme des « Tourist Trophy » sur Norton.

side-car qu'en solo, une 500 cmc. sera pilotée par d'Eternod.

Nous avons regretté l'absence cette année, de la maison H. R. D. qui fournissait des vainqueurs pour les grandes courses, ainsi que pour le T. T. Malheureusement cette maison a été rachetée par une autre maison anglaise O. K.

En Grande-Bretagne toujours, Longman pilotera une 500 cmc. New-Hudson, et nous croyons fermement qu'il peut faire de très bonnes performances.

La maison Rudge doit faire un effort aussi et une nouvelle 4 soupapes en tête sera intéressante à suivre (160 au pétrolebenzol).

Pour la France, nous pensons qu'une Monet-Coyon, munie des nouveaux moteurs, Mag doit être très rapide, de 155 à 160 km. à l'heure, si ce sont des modèles à culbuteurs, un très près de 170, si ce sont des nouveaux moteurs arbre à came en tête. Elle sera aux mains de Gaussergues.

Terrot s'il aligne son grand champion Roland, remis de sa chute, est capable de gagner, surtout si sa machine est équipée du nouveau moteur Jap, longue course.

Bœtsch lui aussi courra dans cette catégorie cette année, avec un nouveau Blackburne qui s'avèrera excessivement rapide, près de 170 à l'heure en circuit.

En Italie, la maison Garelli courra aussi en 500 cmc. Tandis que Guzzi équipera le cadre élastique de son nouveau moteur aux mains de Gherzi.

Pour la Suisse, Franconi peut faire d'excellentes performances,

ainsi que Richard, si Marchand veut bien se donner la peine de mettre au point, pour la route, quelques machines excessivement rapides.

La Belgique elle, se place dans les tous premiers vainqueurs, car si Lovin-fosse et aussi Debay piloteront des F. N. très rapides, ils seront certainement les favoris de cette année.

La marque de Herstal-Gillet produit aussi une machine de course conçue par l'ancien ingénieur de chez F. N. qui doit



Le sémillant Stanley Wood, un des meilleurs vireurs du Royaume-Uni, sur une O. H. C. Norton.

donner des vitesses très importantes, mais nous ne la croyons pas capable de battre sur un circuit les terribles machines anglaises.

En Allemagne, il ne faut pas oublier la maison Standart, qui équipe les nouveaux moteurs Mag de course, et qui doit donner d'excellents résultats.

Pour résumer les courses sur route, nous pouvons dire qu'en 175 cmc. nous voyons Sourdou et Lemasson ou Parizet, en 250 cmc. les vainqueurs de l'année prochaine doivent être Crabtree sur Excelsior-Jap ou Guzzi ; en 350 cmc., Longman, Bennet ou Simpson, et en 500 cmc., Stanley Wood et Franconi.

Les Courses sur pistes

Passons maintenant à la piste, notre travail étant considérablement simplifié par suite de la prédominance de quelques très grands coureurs.

En 175 cmc., nous savons que Worters, le grand champion d'Excelsior-Jap doit s'attaquer à quelques records cette année, au guidon d'une nouvelle machine munie du très nouveau moteur Jap. Celui-ci est un double échappement 174 cmc., monté sur rouleaux, à graissage central, culbuteurs sur galets et piston spécial pour le

très nouveau carburant anglais alcool éthylisé et 13,9 de compression.

En 250 cmc., le même homme doit atteindre la plus grande vitesse, sur les petites distances.

En 350 cmc., nous pensons que Marchand doit être incontestablement supérieur à tout le monde.

En 500 cmc., la palme, se disputera entre ce dernier et Levack, ainsi que Denly qui pilotera une nouvelle Norton

Il ne faut pas oublier que la maison F. N. tiendra une grande place dans cette catégorie, puisqu'à l'heure actuelle elle est la plus rapide, mais nous pensons que les Anglais vont ravir ces records les plus enviés, ceux de la classe des 500 cmc.

En 750 cmc., la lutte se fera entre les F. N. avec un nouveau 565 cmc. piloté par Patchett. Denly pilotera aussi une 576 cmc. Norton, tandis que Le Vack conduira à la victoire, j'en suis persuadé,

son ancienne 600 cmc. avec laquelle il détient le record des 750 cmc.

Il est intéressant de noter que ce dernier est certainement un des meilleurs metteurs au point mondiaux. Il a construit entièrement lui-même cet hiver une nouvelle machine de 655 cmc. mono-cylindrique, à très longue course, avec laquelle il pense s'attaquer aux records toutes catégories.

En 1.000 cmc., nous pensons que Dixon au guidon de la Brough-Sup dépassera nettement le 200 à l'heure et doit s'avérer l'homme le plus rapide du monde.

Temple, de son côté, montera cette année une A. J. W. munie d'un nouveau moteur Summit et il sera intéressant de voir les résultats qu'il pourra obtenir.

Pour résumer, nous voyons en :

175 cmc., Worters sur Excelsior.

250 cmc., Worters sur Excelsior.

350 cmc., Marchant sur Mag.

500 cmc., Le même ou Denly.

750 cmc., Levack sur New-Hudson.

1.000 cmc., Dixon sur Brough-Superior.

Notre tableau est évidemment simple à pronostiquer, car il n'y a pas plusieurs vainqueurs ni plusieurs grands prix, il y a seulement un homme, celui qui réalise la plus grande vitesse.

Il nous reste à regretter que dans cette seconde partie de cet article, les Français occupent une place si minime, et nous souhaitons que quelques maisons, qui disposent de capitaux suffisants, puissent lancer leurs nouvelles machines appuyées de quelques records mondiaux.

Sans vouloir faire de cas particulier, nous connaissons deux maisons en 500, deux en 350 et une en 250 cmc., qui pourraient illustrer leur palmarès et introduire leurs nouveaux modèles en établissant quelques records mondiaux, soit de courte distance, soit sur 12 ou 24 heures.

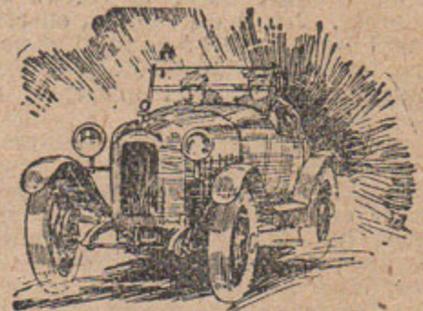
Nous leur cédon la parole.

FRED. S. LIPMAN



Le Tourist Trophy Français vient de se courir à Montlhéry

du 7 au 12 Mai 1928



Le Tourist Trophy Français

Les opérations de poinçonnage et de pesage de cette intéressante épreuve se sont déroulées samedi 12 Mai, à l'autodrome de Montlhéry sous une pluie battante.

Les unes après les autres, les écuries arrivent : voici Gnome et Rhône avec 3 machines engagées en catégorie 500 cmc. Modèles de série, D-4, rien de particulier, pas plus d'ailleurs que sur les autres motos, sauf une machine anglaise, la Radseo A. C. E., même catégorie, qui offre cette nouveauté d'avoir la planche de bord encastrée dans le réservoir.

Très jolie machine, vaste réservoir de selle, trop vaste même à notre goût. Les compteurs deviendraient-ils à la mode ? Cette moto, au lieu d'un compteur, en possède un, de même que la machine de Robert.

Sourdou et Hommaire, les deux as de Monet et Goyon pilotent deux 175 cmc. Sourdou, sa machine habituelle, Hommaire a une machine neuve. La suite est représentée par trois San Sou Pap, marque dont on peut dire que la victoire, elle présente, ne sait à qui accorder ses faveurs !

Les Etablissements Gérard ont amené deux machines qui vont nous faire voir ce qu'elles ont dans le ventre... Ah mais ! Cadre en tubes et non plus en fer en U. Rapeau amène une Rapeau avec moteur Duten.

La catégorie 250 cmc. se présente bien garnie. Cléret et Cornélis ont l'intention de ne pas se laisser... gratter !

Les Rochester sont en bonnes mains.

Cette liste se termine avec les deux Favor de Mont et Vallet. Machines de Paris-Nice et pour qu'on ne puisse mettre cette assertion en doute, on a laissé sur les machines de la boue de Nantua !

C. P. Roléo a confié sa chance à Renaud, habitué des lauriers en 350 cmc ! Cette catégorie est bien garnie, au reste, car Peugeot présente deux motos, une laterales et une culbuteurs, celle-ci pilotée par Péan, trop connu de nos lecteurs pour qu'on insiste sur son nom. Les Gillet d'Herstal sont pilotées par Andrieu (qui ne connaît son nom ?) et Lempereur ; en 350 cmc., par Dumoulin (l'inséparable du nom de Gillet d'Herstal) et Was-tiaux.

Dans cette même catégorie, Royal Enfield présente sa machine classique pilotée par Bérenger.

Le gros morceau est représenté par les 500 cmc. : Gnome et Rhône, Radco A. C. E., dont nous avons parlé ; la B. M. W. la belle moto allemande que les visiteurs du dernier Salon ont admirée, est confiée à Maurice Krebs, tandis que Ménépace et sa Norton essaieront de figurer en tête de liste. Enfin, une Saroléa, celle de Boutillier, défendra âprement sa chance.

Côté cyclo-cars, les habitués des compétitions : Sandford et Morgan, avec Sandford et Dhôme.

A belle épreuve, belles machines !

Nous avons là un lot rudement intéressant de concurrents. Les machines sont au point et les conducteurs sont gonflés à bloc. Pour qui veut traduire leurs sourires en coin, on distingue une envie folle de semer le voisin, qui fait plaisir à voir et nous croyons que l'autodrome qui, habituellement ne sert que de banc d'essai à quelques constructeurs, va retrouver pendant une semaine la physionomie qui devrait lui être propre. Il est vraiment malheureux, disons-le en passant, de voir un bel ensemble comme cette construction, servir aussi rarement. Quand pourrions-nous enfin revivre, à intervalles plus rapprochés, les belles luttes qui caractérisent les épreuves de piste ?

Le T. T. va durer toute la semaine et dimanche, le jour de la dernière étape, aura lieu une séance de méchant sport. Certainement tous les sportifs feront le déplacement de Linas à cette occasion, pour applaudir les vainqueurs. Un programme de choix complétera la séance.

Notons enfin que les concurrents se tuyautèrent consciencieusement auprès des dirigeants du M. C. F. organisateur, car il n'y a qu'un vainqueur, un seul, ce qui augmente, et de beaucoup, l'intérêt de l'épreuve. Le temps qui a rendu pénible samedi dernier la tâche du signataire et du dessinateur qui l'accompagnait, a l'air de vouloir, au contraire, faire risette aux compétiteurs du T. T.

Nous fûmes, en rentrant, copieusement arrosés, mais que ne ferait-on pas pour que les lecteurs de *Moto Revue* soient satisfaits ? Faisons donc des vœux pour que le beau soleil qui brille aujourd'hui reste présent

pour toute la durée de l'épreuve et pour que tous les amateurs d'émotions sportives puissent faire le déplacement, dimanche, vers l'autodrome.

Ce déplacement est justifié par l'abondance et la nature des épreuves épinglées au programme. Celui-ci est de choix ; en voici la liste :

- 1° Handicap motos sport toutes cylindrées (indép.) ;
- 2° Voitures 500, 750 (compresseur) et 1.100 cmc. ;
- 3° Motos bolides en trois manches ;
- 4° Course de sidecars ;
- 5° Vitesse. Motos du T. T. ;
- 6° Voitures 500, 750, 1.100 (compresseur) et 1.500 cmc. ;
- 7° Voitures Boby-Bugatti.

Comme on voit, c'est attrayant ! Domage, encore une fois, que nous n'ayons pas quelque chose de semblable beaucoup plus souvent.

Motocyclistes, pas d'abstention. Tous à Montlhéry, dimanche ! A.-C.

La première de l'interclubs chez les Scolaires

Au départ, l'absence du promoteur des Scolaires est commentée assez vivement ; mais Y. Ledoux Lebart est engagé au T. T. et son excuse est admise : manquent également parmi les engagés Aufrère, Colas... A midi, déjeuner amical à Créteil chez Lagarde.

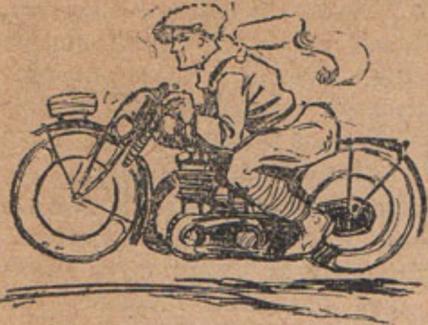
A 2 heures, le départ est donné pour l'épreuve de régularité sur 130 kilomètres. Lacompe sur sa 350 cmc. se débat avec sa boîte de vitesse qu'un garagiste trop consciencieux a cru devoir mettre en puzzle, en vue d'échange d'un joint ailleurs. Deloge sur 500 cmc. modern style fait un concours de consommation et gagne avec 8 litres aux 100 km. et la panne à 5 km. d'un distributeur.

De Garate, passe la ligne d'arrivée et pardessus son guidon en même temps ; surveillez le shimmy, mon cher, Malgré la pluie l'épreuve fut très facile. Cependant, par suite du pointage secret fait à Vulaines par un scolaire.

1. Hamel, 5 points ; 2. De Garate, 3 ; Maillard-Brune et Duflos 5 ; Faucher et Reboul, 7 ; Tobler et Deloge.

L'épreuve de côte et d'estafette sous peu.

POTINS D'OUTRE-QUIÉVRAIN



Le Sport en Belgique

ment pour le record des 24 heures, car la moyenne de 105 kilomètres à l'heure ne correspond plus aux possibilités de nos machines sur cette distance.

Chez Gillet

Gillet d'Herstal a arrêté, cette année, un programme de courses très copieux.

Cette réputée firme sera, en effet, de toutes les grandes manifestations du calendrier de la F. M. B. et participera en outre aux grandes épreuves internationales.

A savoir : le Grand Prix de l'U. M. F., le Grand Prix d'Europe à Genève, le Grand Prix des Nations à Monza et le T. T. Hollandais.

Le service des courses a été confié à l'éminent technicien qu'est M. l'ingénieur Van Doirbeke, qui dirige la formidable équipe composée de MM. Graiz, le prestigieux italien recordman du monde, Jean Kichen, Bentley, Milhous, Reinartz et les sidecaristes Gustave Philippart et Vico.

Gillet d'Herstal fournira ce gros effort avec sa machine 500 cmc, 4 temps, 2 échappements, qui a fait un début si sensationnel à la Coupe de la Meuse et au Meeting de Schaerbeek en s'appropriant les records de ces épreuves.

M. Van Doirbeke achève le dessin d'une nouvelle culasse spéciale et prépare plusieurs machines à arbre à came en tête pour le prochain Grands Prix de Belgique et les autres grandes compétitions internationales.

Chez Saroléa

Chez Saroléa, M. Donis, chef du service des courses, dirige une remarquable équipe qui avec Virgo, Grégoire, Tom, Claessens et Biribi aura un rude effort à fournir cette année.

La maison Saroléa défendra sa vieille et solide réputation en participant à toutes les épreuves du calendrier de la F. M. B. ainsi qu'aux Grands Prix Internationaux d'Europe, de France, d'Italie, de Hollande, au circuit des routes pavées, au Bol d'Or français, à Toul-Nancy. On remarque que Edmond Claessens fait partie du team. Il s'agit du fameux Claessens qui, il y a quelques années, fut imbattable en Belgique. Il sera spécialement attaché au département des records au sujet desquels Saroléa tentera un vigoureux effort cette saison. Nous croyons en outre savoir que les services techniques de cette grande firme étudieront la réalisation d'une machine de courses dont les soupapes seront commandées par culbuteurs et arbre à came en tête.

Chez Bovy

Bovy dont, dans notre article du dernier Salon de Bruxelles, nous avons vanté le fini irréprochable de ses machines, sera aussi des grandes épreuves belges avec Mawet que nous considérons comme un très grand pilote.

Chez Mondiale

La caractéristique *La Mondiale* avec son châssis rationnel en tôle emboutie affrontera aussi les courses de la F. M. B. Le soin de révéler au public leurs excellentes possibilités est confié aux très remarquables Fondu, Rauwers, Achille et Tréborg.

Chez Rush

Rush, qui nous présentait au Salon du Cinquantenaire à Bruxelles une splendide machine d'avant-garde, défendra sa brillante réputation. Nul doute que Demeuter, le pilote attitré de la firme et, à l'occasion, le « patron », M. Van Jeert, ne décrochent de beaux succès au cours de cette présente saison.

Chez Brondoit

Brondoit, qui continue avec succès la fabrication de son étonnante petite 250 cmc, 2 temps à seule prise directe, dont on se rappelle l'intéressante performance au Bol

d'Or français en 1925, fera un effort cette année pour figurer aux courses. C'est Navy et Leb dont les pseudonymes cachent des personnalités bien connues de la région liégeoise qui piloteront cette moto utilitaire.

Chez Norton A. J. S

Ces célèbres motos anglaises, vaillamment représentées par M. Breslau, un flegmatique fils d'Albion fixé en Belgique depuis l'avant-guerre, sont de toutes les grandes compétitions belges. Cette année Schouppe détenteur du brassard d'honneur de la motocyclette en 1925 sera à ses côtés.

Georges DETAILLE.

Course de côte de Mont-Theux

Le 17 mai aura lieu pour la 10^e fois, l'épreuve si classique de Mont-Theux, organisée par l'Union Motocycliste Liégeoise.

Cette course, l'une des plus intéressantes du calendrier, est âprement disputée par tous les concurrents et le record général de la côte qui appartient depuis 1925 à l'Anglais Riddock, sur Zenith, est de 140 km. 630. C'est dire qu'il y aura de la lutte pour le battre.

La course consiste à effectuer deux fois l'ascension de la côte de Mont-Theux (1 kilomètre). Les deux ascensions devront se faire sur la même machine et seuls, les concurrents ayant effectué deux fois la montée, seront classés.

Grand Prix des Frontières

C'est le 20 mai que les fervents de la moto se retrouveront sur le circuit de Chimay.

La formule de la course reste ce qu'elle était les années précédentes. Le matin, course réservée aux motos :

1^{re} course. — Juniors. — Catégories : 175, 250, 350 et 500 cmc.

2^e course. — Seniors. — Catégories : 175, 250, 350 et 500 cmc.

On sait que le circuit a un développement de 10 km. 870. L'essence de tourisme est imposée.

L'après-midi se courra la très intéressante course des autos. Elle comporte quatre catégories : 1.100 cmc. Course et Sport, 1.500 cmc., Course et Sport. Ce sera une lutte magnifique, car on peut tenir pour assuré que le « départ » des voitures donnera le spectacle d'un lot impressionnant de virtuoses du « macaron ». L'Association des coureurs licenciés de Belgique sera dignement représentée. Voilà plus qu'il n'en faut, n'est-ce pas, pour assurer le succès de l'épreuve : M. Jules Buisseret, secrétaire de l'A. M. C. B. C., à Chimay, s'empressera de fournir tous les renseignements demandés.

Meeting d'Ostmalle

Epreuve de vitesse courue sur un kilomètre, départ lancé. Mais le mauvais temps a contrarié les concurrents, et quoique de belles vitesses aient été réalisées, il est certain qu'on espérait mieux encore. Meilleur temps : Claessens, sur Saroléa : 168 km. 324.

Juniors, Motos 350 cmc. — 1. Everleigh (A.J.S.), moyenne 133 kil. 300.

500 cmc. — 1. Charlier (Norton), moy. 140 kil.

Sidecars 350 cmc. — 1. Actel (La Mondiale), moy. 71 kil.

600 cmc. — 1. Van den Blevkel (Saroléa), moy. 96 kil. 500.

1.000 cmc. — 1. Helpel (A.J.S.S.), moy. 93 kil. 750.

Seniors, Motos 175 cmc. — 1. Laby (Ready), moy. 97 kil.

250 cmc. — 1. Siebertz (Ready), moy. 107 kil. 143.

350 cmc. — 1. Breslau (A.J.S.), moy. 129 kil. 496.

500 cmc. — 1. Claessens (Saroléa), moy. 166 kil. 066.

750 cmc. — 1. Claessens (Saroléa), moy. 168 kil. 324.

1.000 cmc. — 1. Van Daenen (Me Evoy), 139 kil. 735.

Nous avons constaté ces derniers temps un réel laisser-aller dans la communication des résultats des épreuves à la presse. Sitôt la course terminée on s'aperçoit avec surprise que toute organisation disparaît.

Ce peu d'empressement a été la cause de plusieurs omissions regrettables ; des résultats importants n'ayant pas été mis en vedette.

Ainsi, dans la Coupe de la Meuse, la majorité des journaux ont publié un classement général toutes catégories oubliant de mentionner qu'il existait une importante compétition soli également dotée d'une coupe.

Au Meeting de Schaerbeek ce fut pis encore, un officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique prétendant que seuls les résultats d'un premier essai entraient en ligne de compte. C'était un comble, en effet, le règlement étant formel à ce sujet et ne permettant pas l'ombre d'une hésitation. S'il en eût été autrement pourquoi aurait-on autorisé un second essai ?

Espérons que les organisateurs et les pouvoirs sportifs tiendront la main à cette situation qui pourrait conduire à une véritable crise ; car, on comprend que les marques qui entretiennent à grands frais des équipes de courses, hésiteront désormais de participer aux épreuves où les résultats sont régulièrement faussés par erreur ou omission.

Actuellement, les classements de trop d'épreuves motocyclistes régies par une formule de régularité se bornent à une longue liste d'*ex-aequo*.

Tout le monde est premier, ce qui ne contente ni les concurrents, ni les constructeurs et ne signifie absolument rien pour le public.

Cette situation équivoque, qui est à l'encontre de tout esprit sportif, résulte de ce que les réglementations de courses n'ont pas évolué de pair avec les possibilités des engins actuels.

Nous espérons qu'il suffira de dénoncer le malaise certain pour que les organisateurs — qui s'en sont déjà probablement rendu compte avant nous — fassent l'effort nécessaire pour remanier les réglementations périmées et les remettre en rapport avec les exigences du sport et des possibilités de la construction moderne.

Il y aura du sport cette année !

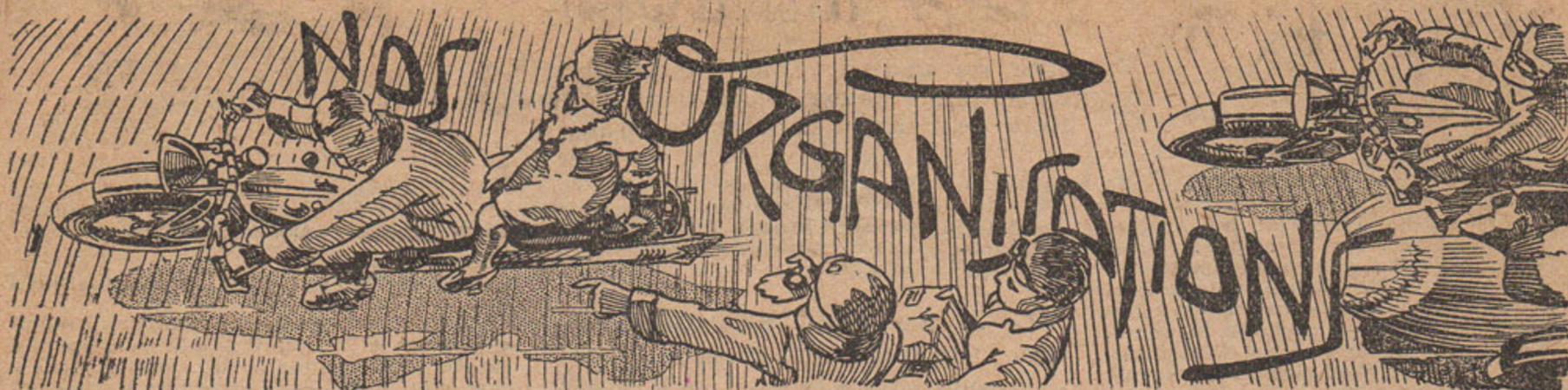
Dès l'ouverture de la présente saison nous avons enregistré un engouement formidable tel que nous n'en avons plus connu depuis plusieurs années.

Chez F. N.

M. Guinsbourg, chef de service, nous a immédiatement précisé que la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre concentrait actuellement tous ses efforts sur l'augmentation de sa production et n'envisageait donc pas participer aux courses cette année. On sort déjà 85 machines par jour et ce chiffre sera prochainement porté à 125 pièces quotidiennes ce qui correspondra à 35.000 motos par année. Toutefois, ajoute M. Guinsbourg, si le temps matériel nous fait absolument défaut pour nous consacrer à toutes les épreuves comme par le passé, les services techniques de la F. N. continueront leurs investigations et il est certain que nous essayerons toutes les solutions nouvelles qui nous apporteront des résultats intéressants et peut-être les produirons-nous dans des tentatives de records.

MM. Debray, Lovinfosse et Feinterman seront chargés de ce soin.

En tout cas, conclue M. Guinsbourg, nous détenons les records du monde et nous les défendrons. Nous sommes déjà en mesure de les améliorer. Nous le ferons prochaine-



NOTRE GRAND CONCOURS

Nous pourrions dire aussi « notre long concours » car vraiment, à la suite du dépouillement du dernier courrier nous sommes au regret de constater qu'il y a de nombreux *ex-aquos*. Pourtant, en indiquant notre sujet nous pensions que bien peu devineraient ces questions : hélas que *d'ex-aquos* encore. Voici du reste la solution exacte : *Rochet 175. — Ultima B1. — Dunell. — Dollar. — Evans. — Terrot 4 CV. — Ultima C2.*

Impossible de classer

Nos prix sont trop importants pour que nous puissions classer au petit bonheur les 250 réponses reçues.

En vue de départager les concurrents, dont les *ex-aquos* sont encore trop nombreux, nous sommes dans l'obligation, en vue de faire un classement logique de poser une ultime question qui nous permettra d'attribuer des fautes et de faire un classement.

Nous mettons à la disposition de ces *ex-aquos* un certain nombre de lettres avec lesquelles il leur faudra reconstituer un certain nombre de marques de motocyclettes, dont nous ne donnons du reste pas le nombre pour que les questions soient encore plus compliquées et qu'enfin nous ayons un classement définitif.

Les réponses devront nous parvenir, sous enveloppe cachetée, le lundi 28 mai au plus tard, par le premier courrier. A partir de ce moment, les réponses seront classées et publiées dans le numéro de samedi 2 juin.

Nous vous donnons, ci-dessous, un exemple :

Reconstituer avec les lettres ci-dessous, des noms de marques de motos :

1 A, 1 D, 5 E, 1 G, 1 H, 1 L, 2 M, 2 N, 3 O, 5 R, 1 S, 3 T.

Avec les indications précédentes, le concurrent devra reconstituer autant de marques qu'il le pourra et la solution, pour le cas précédent, en utilisant toutes les lettres est :

Gnome et Rhône — Terrot — D. S. Malterre

Que l'on veuille bien nous excuser mais c'est en vue de faire un classement correct et qui ne laisse rien à désirer que nous avons été obligés d'adopter cette formule, la dernière que nous pensions définitive, ayant révélé trop de clarté de la part de nos concurrents.

Maintenant, en cas *d'ex-aquo*, on voudra bien nous autoriser à classer *par date* d'expédition.

Voici la question officielle d'élimination

Constituer un certain nombre de marques de motos avec les lettres suivantes :

5 A, 1 B, 1 C, 2 D, 12 E, 1 F, 4 G, 1 H, 5 I, 8 L, 3 M, 8 N, 5 O, 1 P, 3 R, 3 S, 5 T, 3 U, 1 V, 2 Y.

Parlons assurances

Songez que, comme corollaire de l'assurance *Accidents aux tiers*, il y a lieu d'envisager une assurance *D. I. A.* ou *D. A. S.* Cette dernière assurance vous permettra, en cas d'accident qui vous sera causé ou de dégâts matériels ou corporels, de faire faire un recours contre celui qui vous aura accidenté. De même cette assurance, en cas de contravention, vous représentera en Justice et paiera tous les frais de justice et les frais accessoires de l'amende

vous n'aurez à payer seulement, que votre amende qui, généralement, est très peu élevée.

CHAQUE DIMANCHE

Sorties Moto Revue

20 mai 1928. — Départ 7 heures à la Porte Maillot (Monument Panhard), (Pilotes Chauvel et Maurer).

Paris, Rouen, par Mantes, Vernon, Les Andelys.

27 mai 1928. — Paris-Tours par Etampes, Orléans.

28 mai 1928. — Tours, Paris par Vendôme, Chartres.

Pilotes : Piégut, Maurer.

Départ : 6 heures à la Porte-d'Orléans, Arpajon - Etampes - Orléans (arrêt, place du Martroi), départ à 9 h.

Calendrier « Moto-Revue »

MAI 1928

- 12. — Concours du silencieux.
- 20. — Paris-Rouen.
- 26 28. — Camping Saint-Germain (Bol d'Or).
- 27. — Paris-Tours.
- 28. — Tours-Paris.

Meung - Beaugency - Mer (arrêt), (départ à 9 h. 50).

Muides - Château de Chambord (vue extérieure), arrêt.

Huisseau - Blois - arrêt quai Villebois - Mareuil, au coin de l'avenue du Président-Wilson, départ à 11 h.

Chailles - Sambin - Pontlevoy - Montrichard, arrêt déjeuner.

Les motocyclistes choisiront le restaurant qui leur conviendra, on pourra même déjeuner sur la route, toute liberté étant laissée à ce sujet.

Départ à 2 h. 30 pour Ambroise, arrêt un quart d'heure près de l'Hôtel de Ville (quai Charles-Guinot).

Départ à 3 h. 30 par Lussault - Montlouis, arrêt à 4 h. ; visite des caves Martin.

Départ à 5 h. pour Tours (arrêt Terminus). Le lendemain rassemblement place de l'Hôtel-de-Ville à 9 h. 15, départ à 9 h. 30 par Châteaurenault, Vendôme, Chartres et Paris.

Les motocyclistes qui partiront le samedi peuvent joindre le dimanche matin la caravane à Orléans (place du Marroi). En cas d'avance sur l'horaire, le déjeuner pourra se faire à Ambroise.

Pour le retour le déjeuner aura lieu vers Châteaudun.

3 juin 1928. — Paris (Porte Dauphine) 8 heures. Pilotes Pouponneau, Maurer.

Mantes - La Roche Guyon - Paris.

LA LIGUE NATIONALE MOTORISTE L.N.M.

Ayant dû changer ma chambre à air (700x85), M. J. Gros, 12, rue de la Gare à Eaubonne me l'a vendue 35 fr. prix normal tout en ayant vu que j'étais en panne donc obligé d'avoir recours à lui (n'ayant rien pour réparer une chambre). Lui ayant dit que je faisais partie de la L.N.M. il s'est spontanément offert pour démonter le pneu et la chambre, soit travail exécuté par lui : démon-

tage, remontage et gonflage électrique, prix : ... tenez-vous bien... un franc.

BERNAT BIETTE, Membre de la L.N.M., abonné 76352.

Pourquoi le patron nous ignore-t-il ?

Voici un patron qui aurait intérêt à nous adresser son adhésion à la L.N.M... On nous écrit à son sujet :

Ayant fait pour les vacances de Pâques un petit voyage dans la région de Compiègne. Voici un Hôtel que je vous recommande et que j'ai rarement trouvé sur la route. Hôtel des Sports, maison Lejeune, 1, rue de Choisy, à Compiègne.

Pour 4 personnes, voici les prix avantageux qui m'ont été faits :

4 repas midi	Fr. 9 36
4 repas soir	8 32
4 déjeuners matin.....	1.50 6
2 chambres	12 24
4 repas midi	9 36

Total..... 134

En causant avec le Patron et parlant de Moto Revue il m'a accordé 10 % de ristourne en me priant de vouloir bien le faire savoir à mes amis et connaissances ; je dois vous dire aussi qu'il gare ma machine gratuitement. Accueil aimable, cuisine simple et confortable.

DÉCHELLE, Aubervilliers.

La Médaille d'Or Moto Revue

A la suite des dernières épreuves sont classés pour la médaille d'or de Moto-Revue :

Côte des 17 Tournants.

1 Point : Liaudois, Paoli, Favre, Parizet, Turakthin, Lemasson, Guassorgues, Dubuisson, Francisquet, Maillard, Lambert, Cheret ; 2 Points : Coalon, Prugnot ; 3 Points : Brouet, Breyer.

Côte des Alpilles

1 Point : Barnavol, Hommaire, Durand Oilter, Amor, Vache, Frigière ; 2 Points : Rolly, Jouvent, Das Ras Tisiano ; 3 Points : Marcou, Blanc, Boetsch ; 4 Points : Massonne, Martin.

LA PRÉPARATION MILITAIRE

Et c'est fini !..

La première série des cours de préparation militaire motocycliste a pris fin, avec la séance du 3 mai. Un examen a clôturé cette série et il faut rendre cette justice aux élèves des cours qu'ils ont répondu avec beaucoup de succès tant aux questions motocyclistes (théorie et pratique) qu'aux questions militaires qui leur furent posées. Et cependant les « colles » n'ont pas manqué !

Maintenant que l'élan est donné, il ne saurait être question de s'endormir sur ses lauriers. Aussi a-t-il été décidé de commencer dès le mois prochain la deuxième série. Mais nous avons pu constater que bien des jeunes gens éprouvent beaucoup de peine à se rendre libres deux fois par semaine. Aussi avons-nous décidé, disposant cette fois de cinq mois, de ne faire qu'une séance hebdomadaire, le mercredi. Au total 20 leçons, dont cinq, au moins, seront exclusivement consacrées à l'enseignement motocycliste.

Renseignements et inscription à *Moto Revue*.

Le 7^e Bol d'Or

Épreuve de grand fond internationale, organisée par l'Association Motocycliste de France (Pentecôte 1928)



Les 26, 27 et 28 mai se déroulera la fameuse épreuve du Bol d'Or. Nous avons craint, un instant, que le Bol d'Or n'ait pas lieu, et c'eût été dommage. Des incidents pénibles ont failli par contre compromettre la plus belle épreuve de l'année motocycliste.

Bol d'Or ! mot magique qui a bercé nos rêves d'enfance, lorsque, cyclistes invétérés, nous allions admirer le père Bol d'Or, Emile Georget, 9 fois sacré champion de la fameuse épreuve ; puis nous vîmes le Bol d'Or motocycliste, et l'engouement des foules se porta instinctivement avec un enthousiasme de plus en plus vibrant vers la nouvelle épreuve. Le Bol d'Or n'est ni plus, ni moins, qu'un criterium de grand fond motocycliste ; la régularité de la formule, la valeur intrinsèque de l'effort demandé aux concurrents, la résistance imposée aux machines, la vision la féérique, l'atmosphère, l'ambiance de la Forêt de Saint-Germain viennent contribuer au succès du Bol d'Or Motocycliste.

Le 1^{er} Bol d'Or : 1922, Vaujours

C'est à Vaujours, près du fort historique, que 28 concurrents motocyclistes et 24 voiturettes s'alignent sur la route. Les coureurs sont vibrants d'énergie et le public trépigne, et c'est ainsi qu'une date historique marquait le Bol d'Or premier du nom.

C'est Zind sur 500 cmc. Triumph qui épingla son nom sur le premier palmarès avec 1.245 km. 628 en 24 heures. A cette époque le Bol d'Or commençait à 9 heures du matin. De cette première randonnée historique, il nous reste encore quelques grandes figures : Naas, le flegmatique ; Borgotti, le vibrant ; Vuliamé et Mme G. Moriss. Benoist lui-même en fit partie.

Le 2^e Bol d'Or : 1923, Saint-Germain

Le décor a changé. Saint-Germain prête son cadre au Bol d'Or. Le départ a lieu à 15 heures et Zind est encore vainqueur, cette fois sur Motosacoche, avec 1.404 km. 307 à son actif. Le public a boudé, changement de

décor sans doute. Il est loin ce temps-là. En side-cars, Becker vainqueur sur Harley-Davidson 1.000 cmc. Ce fut en vitesse le début de la lutte épique de Salmson contre Amilcar, ce dernier vaincu par le sort et la malchance.

Le 3^e Bol d'Or : Saint-Germain

Le 7 juin, Bol d'Or n° 3 naquit :

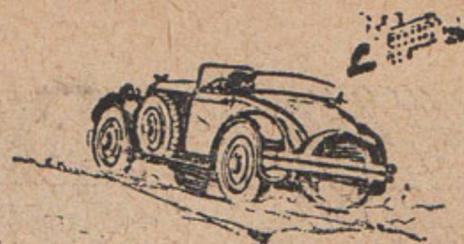
49 motos prennent le départ ; foule enthousiaste, les gendarmes débordés, record d'abnégation pour tout le monde. Francisquet est vainqueur sur Sunbeam à 1.535 km. 145. L'apparition de Sénéchal en voitures, vient donner un nouvel essor à l'épreuve il abat 1.703 kilomètres sur sa petite 750 cmc, et les records. René Gillet, non encore banni des courses par un règlement très discutable, mène son sidecar à la victoire avec 1.233 km. 900. C'est Guiguet qui conduit la machine. Le succès du 3^e Bol d'Or est définitif, grandiose, indiscutable et Mauve trône sur sa gloire.

Le 4^e Bol d'Or : 1925, Saint-Germain

Ce n'est plus du succès, c'est de la folie. La course a excité la foule. Francisquet, grand favori, sent passer le vent de la défaite. La Scott de Neville lui souffle le premier rang, mais chute... la Scott s'évapore ; mais Damitio est là. La nuit traîtresse sème une brique sous Francisquet qui culbute à 100 à l'heure. Francisquet ou Damitio ? Sunbeam n° 1 ou Sunbeam n° 2 ? Epaule luxée, pas d'éclairage, lutte fratricide. Francisquet est vainqueur.

Le 5^e Bol d'Or : 1926, Saint-Germain

Damitio est favori ; Guy, sur Rovin ; Andréino, sur Norton ; Bernard, sur Gnome et Rhône, se dépensent car les machines ont fait un grand progrès. Mais Damitio veut sa revanche et est vainqueur par 1.627 km. 833. En voitures, Sénéchal tient toujours le trophée. Le rêve du coureur serait d'atteindre



2.000 kilomètres. Il arrive seulement à 1.924 km. 655. Un accident... et le Bol d'Or disparaîtra l'année prochaine de Saint-Germain.

Le 6^e Bol d'Or : 1927, Fontainebleau

Remis à Fontainebleau, l'épreuve connaît néanmoins le succès. Il a fallu huit jours à Mauve pour organiser cette épreuve, mais il joue avec la difficulté et malgré le transfert imprévu dans la banlieue opposée de Paris, Fontainebleau voit encore le succès. Du carrefour de l'Obélisque, les coureurs s'élancent à 15 heures et nous voyons la victoire de Lempereur avec 1.698 km. 084 à plus de 70 de moyenne. En voitures, la palme revient pour la première fois à une femme : Mme Violette Moriss, sur B. N. C. est vainqueur.

Le 7^e Bol d'Or : 1928, Saint-Germain

Le Bol d'Or 1928 est revenu à Saint-Germain. Bien que quelques jours nous séparent seulement de l'épreuve que nous faillîmes ne pas voir, la grande Course de la Pentecôte s'annonce comme devant remporter un succès considérable.

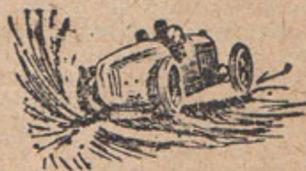
Rappelons le mécanisme de l'épreuve

24 heures durant les motos cherchent à abattre la plus longue distance, puis 24 heures après c'est le tour des voiturettes. La même machine et le même conducteur doivent faire les deux tours du cadran, formule simple et sévère.

Le circuit n'est pas encore définitivement établi. L'épreuve est ouverte à toutes les catégories de véhicules, depuis la moto 75 cmc., jusqu'à la voiture 1.100 cmc. Le classement est fait par la plus grande distance parcourue de chaque catégorie et le circuit étant mesuré d'après les règlements officiels, les records peuvent être considérés comme records mondiaux des 3, 6, 12 et 24 heures.



Un Rallye Camping Moto Revue

Le Rallye Camping de la Pentecôte
Un rallye double

A l'occasion des Fêtes de la Pentecôte, *Moto Revue*, en plein accord avec le M. C. C. F. organise un rallye sous une formule très attrayante pour les amateurs de camping. Afin de concilier la grande épreuve du Bol d'Or et nos organisations, *Moto Revue* a réuni le bureau complet du M. C. C. F., le 3 mai où il fut décidé :

A l'occasion du Bol d'Or, le rallye-camping de la Pentecôte aura lieu pour la première journée le long du circuit du Bol d'Or, selon le programme suivant :

Trois départs :

Le samedi 26 mai : 3 départs. Un premier départ le matin à 8 h. 30 ; pour ceux qui ont la semaine anglaise, rassemblement à 14 h, avenue de Madrid, près la porte Maillot, près du restaurant Gillet. Pour ceux qui ne sont libres que plus tard ; rassemblement au même point à 18 heures.

Le premier camping

Les ralliements seront dirigés directement sur Saint-Germain, où après la traversée de la ville, ils trouveront le long du circuit un emplacement champêtre, spécialement aménagé et gardé. Aussitôt arrivés, ils devront se conformer aux instructions de la commission des camps qui leur désignera la façon obligatoire de dresser les tentes. Le garage motos et voitures sera compris à l'intérieur même du camp. Il est à noter que, seuls, les

véhicules munis du fanion spécial du M. C. C. F. auront droit d'accès au camping et que tous autres arrivants seront impitoyablement évincés. La course du Bol d'Or commence ce jour à 15 heures.

Le café sera assuré par une équipe de campeurs ; les ralliements devront prendre toute précaution pour se tenir prêts au départ qui aura lieu, sitôt l'arrivée des motos, vers 15 heures.

Deuxième camping

De là tous les campeurs, levant le camp, se dirigeront par un itinéraire qui leur sera indiqué par une feuille, de route le long de la vallée de la Seine, vers Château Gaillard, près des Andelys et Rouen où un second camping sera installé.

Le retour

Vu la distance modeste qui séparera les campingmen de Paris, le retour a été prévu pour le lundi après-midi, après 18 heures. Cependant, nombre de participants manifestant le désir de revenir assez tard, si le temps est au beau, deux départs auront lieu, l'un avant, l'autre dans la nuit.

Le matériel

La commission des sorties s'occupe actuellement de l'itinéraire et du programme détaillé de ces 3 journées, tandis que la commission des tentes prend toutes mesures pour l'acquisition du matériel ; deux thèses sont arrêtées : la location dans les conditions

de l'an dernier des tentes avec caution, l'achat pour les fortunés. Toutes explications seront données dans le prochain numéro. La commission des camps a mis au point et demandé toutes autorisations nécessaires. Quant à la commission des fêtes, elle prie *Moto Revue* de faire, dès ce jour, un appel près des campingmen en vue de trouver des volontaires pour...

constituer un orchestre champêtre

Un violoniste s'est déjà offert. Nous serions heureux de rencontrer dans notre milieu des musiciens qui consentiraient à nous doter de récréatives soirées pendant les deux jours de campement.

L'adhésion au Rallye-Camping

Pour participer au Camping du Bol d'Or, il faut :

1° Envoyer son adhésion au M. C. C. F. par une lettre et non verbalement ; ne seront admis que les véhicules comportant au moins un adhérent au M. C. C. F. L'inscription est gratuite : aucun droit ;

2° Accepter de se conformer, dans les réunions, aux instructions des commissaires, tant pour le garage des véhicules que pour la tenue du camp et les itinéraires.

3° Envoyer aussi à *Moto Revue* son inscription pour le camping du Bol d'Or, avec toutes indications de personnes, véhicules, etc., ainsi que le montant de location et de caution de la tente, qui sera indiqué dans notre prochain numéro.



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

Guignard reste à la moto

Qui ne connaît Guignard, le Père Guignard, le premier qui, en vélo, dépassa le cap des 100 kilomètres à l'heure? Le champion n^{me} fois de France qui fit courir les foules à la Muni, au vieux Buffalo, aux Machines, au Parc des Princes, etc., le contemporain tout à la fois des Bouhours, Darragon, Sérès ou... Grassin, l'éternel jeune stayer? Guignard, après un stage héroïque et qui ne sera certainement jamais égalé dans le vélo, Guignard, l'homme aux éternels maillots tricolores, que l'Europe entière applaudit, vient d'être pressenti pour présider un nouveau club qui est en formation dans le 14^e arrondissement de Paris. Voilà qui ferait bien pour ce nouveau groupement... à la condition toutefois que nos jeunes du secteur viennent nombreux et adressent leur adhésion de suite à M. Lamotte, 14, rue Ferjat, Paris.

Nicea - Motos

Nous avons mis, en son temps, nos lecteurs au courant de la scission intervenue au sein du M. C. de Nice.

Cette scission a, aujourd'hui, amené la création d'un nouveau groupement niçois, sous la dénomination Nicea-Motos.

Ce groupement compte, dès son début, 66 adhésions et a l'espoir de voir ce nombre croître très rapidement. Il est, d'ailleurs, extrêmement curieux de parcourir la liste des noms de ceux qui sont chargés de présider aux destinées, qui s'annoncent brillantes, de ce Club. On y relève, en effet, notamment, les noms de MM. Laurent, Friderick, Rolly-Gonnet, Clerissi, Torda, Maccari, Oilter, etc...

Les hirondelles et la tempête

L'Hirondelle Moto Club avait délégué sa meilleure équipe de grosses cylindrées le 29 mars, pour disputer une épreuve gastronomique chez son membre honoraire, hôtel de la Vierge à Saint-Rémy-les-Chevreuse.

Le match disputé malgré le mauvais temps avait réuni 26 concurrents qui abandonnèrent « courageusement » par suite du manque d'entraînement en se promettant toutefois de recommencer la compétition.

L'Hirondelle Moto Club en veine de bonnes tables se fait un plaisir de donner le « tuyau » aux Clubs Parisiens en les priant à l'occasion de lui rendre le même service.

L'Amicale Motocycliste Dijonnaise

Cette Société s'est rendue dimanche dernier à Semur en visite à sa section affiliée l'A. M. C. S. 40 motocyclistes étaient présents au départ de 9 et 8 heures à celui de 15 heures. Après un banquet amical eut lieu une séance de gymkhana comprenant course à la rose, course de lenteur, etc., qui remporta un véritable succès auprès de l'accueillante population semuroise. Dans le calendrier de mai, la commission sportive élabore deux grandes sorties, une à Autun et une à Lyon (Saint-André-de-Corcy) et s'emploie activement à la mise sur pied de l'équipe de moto-ball. Une délégation assistera à une démonstration de ce nouveau et très intéressant sport à Neufchâtel (Suisse) à la fin de ce mois ou au début de mai.

Calendrier des Clubs

MAI 1928

13. — *Rallye Ballon* (M. C. Auvergne); *Kilomètre lancé à Beaufort* (U. M. Anjou); *Rallye Clairmarais* (M. C. Nord France); *Course de lenteur* (M. Sp. Saintonge).

20. — *Gymkhana* (M. C. Riom); *Sortie Paris-Plage* (M. C. N. France); *Rallye Cocarde* (M. C. Strasbourg).

26-27-28. — *Rallye Haut-Rhin* (M. C. Strasbourg).

28. — *Course de lenteur* (M. Sp. Saintonge).

tous renseignements soit au siège 27, rue du Chemin-de-Fer à Saint-Denis, soit à la 5^e section à M. Cantrel, 8, rue de Bagnolet à Vincennes.

Un de plus !

Nous apprenons la création au Lude (Sarthe) d'un nouveau groupement motocycliste. Une trentaine de membres seront bientôt groupés autour du promoteur de l'idée. Nous en donnerons des nouvelles dès que sa création aura été rendue définitive.

Le Club des Monotracistes

La sortie du 29 avril a eu lieu avec un plein succès sur le parcours Paris (place Pereire, départ), Bezons, Pierrelage, Pontoise, Chars, Matine et Gisors. Les touristes visitèrent le vieux château, déjeunèrent à Bezincourt et revinrent à Paris vers 19 heures, enchantés de leur excursion.

Une nouvelle section à Vincennes

Le M. C. Dyonisien vient de créer une 5^e section motocycliste à Vincennes: cinquante motocyclistes étaient présents qui élirent le bureau suivant:

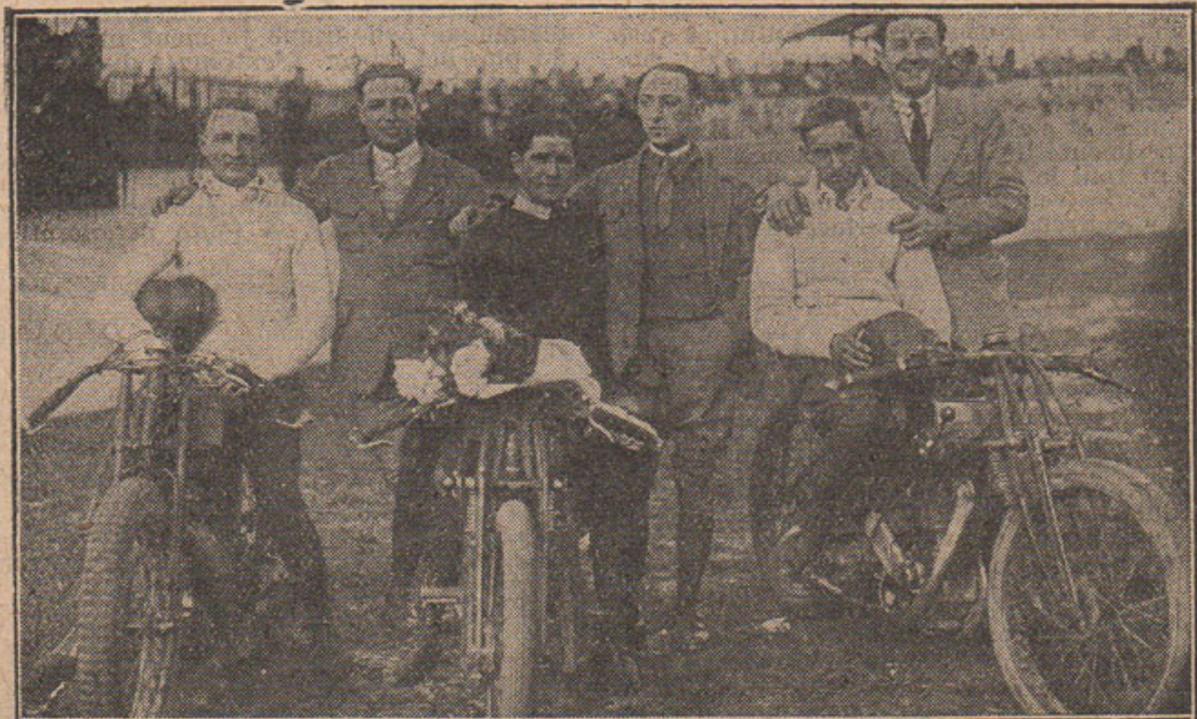
Président, M. Mience; vices-présidents, MM. Cadet et Cschwleker; secrétaires, MM. Damn et van Lauwenberge; trésorier, M. Cantrel; trésorier-adjoint, Lachaize; assesseurs, MM. Denis et Berthier et une commission sportive: Président, M. Girard; délégués, MM. Baudart, Ponsot, Berry. Ceux que ce club intéresse peuvent demander

Un Groupement qui n'est pas un Club

Ayant lu votre compte rendu concernant la course de côte de Château-Thierry je tiens à vous signaler que la sortie venant de Reims n'était pas organisée par l'Union Motocycliste de la Marne, mais par moi-même (ayant démissionné de ce club).

Une tombola a été tirée le soir pour récompenser les participants, des primes (phare électrique, montre, siège, retroviseur) ont été offertes par Terrot, Moreau, Julien, etc..

DOYEN,
Agent de Terrot, Reims.

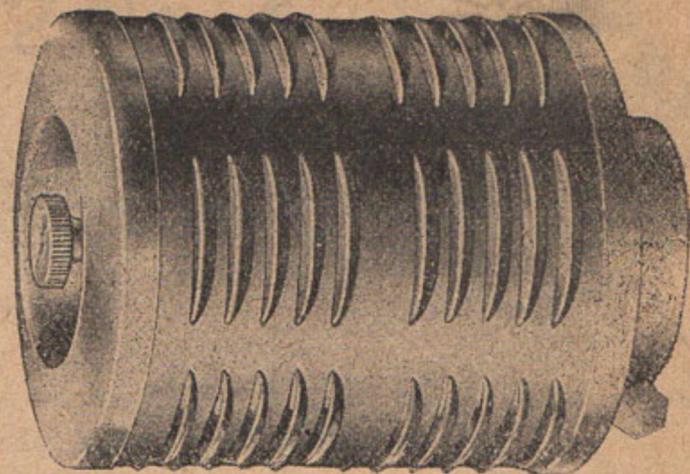


Trois motocyclistes de l'Union Motocycliste Charentaise ont démontré récemment, sur machines de série, la tenue de piste de toutes motos commerciales. C'est sur le vélodrome d'Angoulême, au milieu d'un public enthousiaste, qu'eut lieu cette exhibition. Verrons-nous enfin, de nos tracks cyclistes, disparaître les innombrables engins employés encore à ce jour!

L'ÉPURATEUR D'AIR EST-IL NÉCESSAIRE ?

La poussière... voilà l'ennemi

Une simple question de goût a retardé l'adoption des filtres à air sur nos motos... la mode ne peut-elle s'accorder avec la nécessité ?



Il est assez surprenant de constater que les fabricants de motocyclettes, intéressés plus que tout autre à la longévité et à la régularité de marche de leurs machines, aient négligé jusqu'à présent le facteur d'usure le plus important qui se puisse imaginer : la Poussière !

Il faut pourtant penser qu'un moteur de 500 cmc. par exemple, tournant à 2.000 tours-minute, absorbe près de 30.000 litres d'air à l'heure, et que cet air, sur une route macadamisée sillonnée par quelques voitures, contient un nombre incalculable de grammes de poussière en suspension. Cette poussière, absorbée par l'intermédiaire du carburateur, se colle inévitablement sur les parois grasses du cylindre, entre les segments du piston, martelle les sièges des soupapes, et, en peu de temps, gratte, ronge et détruit le métal le mieux trempé, le mieux lubrifié, et le mieux ajusté.

A première vue, le remède paraît fort simple : filtrer l'air de façon convenable avant son entrée dans le moteur. Mais bien vite les difficultés surgissent. Comment concevoir un filtre capable de laisser passer librement 30.000 litres d'air à l'heure, d'arrêter efficacement toute impureté nuisible sans pourtant se boucher lui-même à la longue, et, avec tout cela, assez petit encore pour se loger sans trop d'encombrement sur n'importe quelle motocyclette ?

Un filtre à mailles serrées, ou à surface insuffisante constituera un obstacle au libre passage de l'air ; obstacle d'autant plus grave que la vitesse du moteur sera plus élevée. Or, freiner l'arrivée d'air, même imperceptiblement, c'est affecter le rendement du moteur au point le plus délicat ; c'est prendre exactement le contre-pied de la tendance actuelle dictée par l'expérience, et qui veut, au contraire, favoriser l'introduction du mélange gazeux sous pression à l'aide des sur-compresseurs. Enfin, et c'est peut-être là l'objection principale, c'est modifier les proportions du mélange air-essence, c'est bouleverser la carburation sur toute sa gamme, et c'est obliger chaque motocycliste expérimenté ou non à recommencer entièrement tout le réglage de son carburateur.

L'autre écueil n'est pas moins grave. Si, pour contrebalancer la surface filtrante trop

étroite par suite du faible volume disponible on s'avise d'employer, soit des éléments à mailles trop larges, soit des systèmes de tourbillons centrifuges à vitesse trop faible, on ne retiendra plus qu'une certaine proportion seulement des poussières et des graviers, et malheureusement, ne pas filtrer complètement, c'est ne pas filtrer du tout, car 10 gr. de poussière absorbés dans le même temps font autant de dégâts qu'un kilog.

Remarquons encore que, quelle que soit la surface et la finesse du filtre, quand on ne prévoit aucun moyen d'évacuer automatiquement la poussière, celle-ci s'accumule rapidement à tous les endroits vitaux, forme des bouchons qui freinent bientôt de plus en plus l'arrivée d'air frais, et aussitôt, la carburation, mal réglée, augmente notablement la consommation d'essence.

N'oublions pas enfin que les moteurs de motocyclettes, plus que tous les autres, ont tendance à provoquer des retours au carburateur, retours si violents qu'aucun élément filtrant végétal n'y peut résister longtemps, à moins d'en être protégé par un moyen mécanique approprié.

Les différences données du problème étant ainsi exposées, on appréciera facilement à leur juste valeur les solutions offertes jusqu'ici au public. Une marque de carburateurs de motocyclettes universellement connue et estimée, Amac, ou plus exactement Amal, qui réunit à présent les trois plus vieilles marques de carburateurs de motos, Amac, Binks et Brown-Barlow, nous offre aujourd'hui un appareil d'un prix fort modique.

L'élément filtrant est constitué par un manchon de soie à mailles fines, plissé abondamment autour d'un ressort spirale de gros diamètre, et logé dans une sorte de cage métallique cylindrique joliment nickelée et du plus bel aspect. L'extrémité du cylindre, côté carburateur, renferme une double soupape maintenue ouverte par un faible ressort. Cette soupape se ferme d'elle-même au moment des retours, et découvre un passage direct vers l'extérieur pour l'évacuation rapide des gaz. La soie fragile est ainsi complètement à l'abri de toute détérioration.

L'autre extrémité du cylindre est fermée par une cuvette maintenue en place par un écrou à oreilles qui tient le tout ensemble et permet en cas de nécessité un démontage facile et instantané.

La surface de la soie a été choisie, après de très nombreuses et minutieuses expériences, de telle sorte qu'elle ne puisse freiner en aucune façon l'admission d'air normale d'un moteur 500 cmc. de course très poussée, et qu'elle retienne malgré tout 99,7 % des poussières les plus fines qui soient. La poussière utilisée pour ces expériences provenait des résidus extrêmement tenus des machines à sabler les carburateurs avant nickelage. Avec le moteur en question le gicleur donnant le maximum de puissance au banc restait le même, l'épurateur en place ou non, le freinage était donc à peu près négligeable.

L'épurateur d'air Amal ne peut s'encrasser si l'on prend soin de ne pas diriger vers le haut les fentes pratiquées autour de la cage cylindrique extérieure. En effet, il se dépoussière automatiquement grâce aux vibrations continues du ressort spirale portant la soie et exposé aux aspirations rythmées du moteur. Les flocons de poussière désagrégés retombent d'eux-mêmes et ne nécessitent donc aucun entretien quel qu'il soit. D'ailleurs, si l'on veut à de longs intervalles remplacer le manchon de soie, la dépose et la pose ne demandent que quelques minutes.

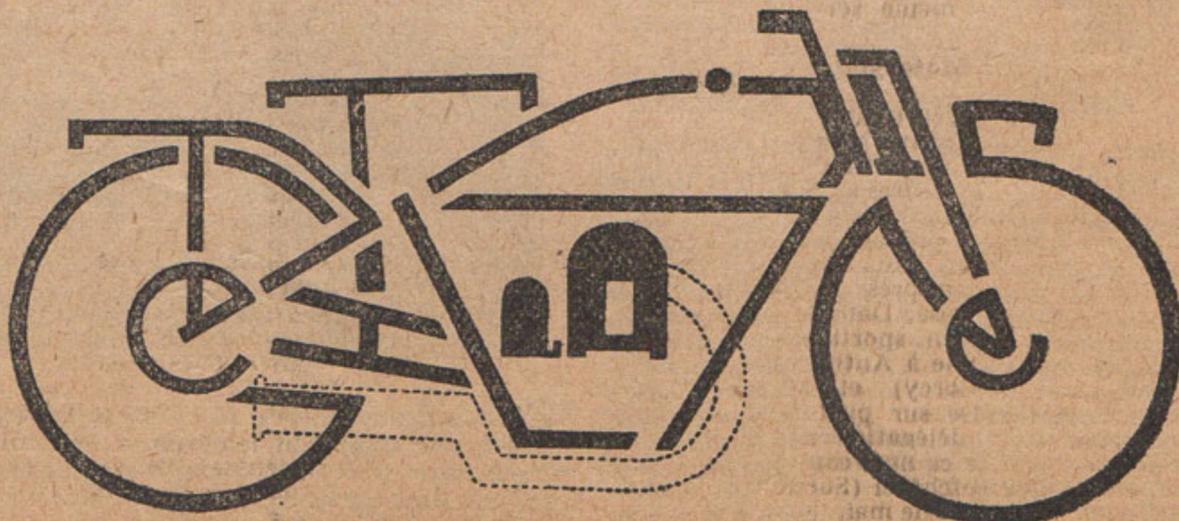
L'épurateur Amal se monte instantanément sur tous les carburateurs Amac, Binks ou Brown-Barlow quel qu'en soit le type, et sur toutes autres marques de carburateurs à très peu de frais. Comme il ne modifie pas le réglage du carburateur, on peut, sans aucune crainte, dévisser la prise d'air standard, revisser l'épurateur en lieu et place, et partir sans autre modification. Son encombrement total est seulement de 77 % de diamètre sur 135 % de longueur, et pour faciliter la pose sur certaines machines il peut être fourni moyennant un léger supplément avec raccord coudé à 30°, 45° ou 90°.

Encore la Gillet-d'Herstal

Nous avons lancé un appel aux possesseurs de la Gillet-d'Herstal, modèles antérieurs à juin 1927. Nous avons déjà eu l'occasion d'exprimer notre déception, devant le nombre infiniment restreint de réponses reçues. Depuis, il nous en est parvenu quelques-unes. Nous sommes aujourd'hui en possession de vingt-six lettres exactement : il circule sur les routes de France des milliers de Gillet-d'Herstal. Devons-nous en déduire, une fois de plus, que la question n'intéresse que médiocrement les usagers des dites machines ?

Nous ne pouvons que lancer un nouvel et dernier appel. Que tous les possesseurs de Gillet nous envoient leur protestation. Lorsque nous serons en possession d'un nombre suffisant de réclamations, nous pourrons alors tenter quelque chose. Sinon, nous ne pouvons qu'engager les quelques mécontents à agir individuellement auprès des Services des Mines de leur circonscription.

ONOMATOGRAMME



Gillet Herstal (Envoi de M. Lambot, 73.001).

Lettre d'Outre-Manche

Quelques comparaisons avec l'industrie de nos voisins sont très attendues de nombre de nos lecteurs : voici de notre correspondant de Londres un article substantiel sur ce sujet.



La motocyclette anglaise jouit en France d'une réputation excellente et justement méritée. La construction française a fait, ces deux dernières années surtout, d'énormes progrès et il est certain que plusieurs de nos grandes marques produisent des machines de série aussi satisfaisantes que celles de leurs concurrents d'Outre-Manche.

Les Anglais gardent cependant une avance certaine pour le type « compétition » et nous n'aurons probablement pas, de longtemps, la satisfaction de voir nos couleurs triompher au T. T. de l'île de Man. Le fait est douloureux, peut-être, pour notre amour-propre national ; il n'infirme en rien la valeur de notre production puisqu'il s'agit ici uniquement de machines spéciales entre les mains de professionnels, auxquelles on demande des performances sans rapport aucun avec celles qui peuvent intéresser le sportsman moyen ou le touriste.

Cependant, nombreux sont, en France, les amateurs qui, à tort ou à raison, ont jeté leur dévolu sur une « machine anglaise », mais hésitent encore sur le modèle à choisir.

Les prix

La question prix est de toute première importance ; l'échelle des valeurs en France est modifiée par la plus ou moins grande marge bénéficiaire que prélèvent les agents locaux.

Nous donnons ci-dessous une liste des prix actuellement pratiqués sur le marché anglais pour les marques les plus connues en France.

A. J. S., K 5, 349 cmc., soupapes latérales, £ 45.15 ; K 6, 349 cmc., o. h. v., £ 52.10 ; K 8, 493 cmc., o. h. v., £ 62.10 ; K 9, 493 cmc., soupapes latérales, £ 57.15.
Ariel, A, 557 cmc., soupapes latérales, £ 45.10 ; C, 497 cmc., o. h. v., £ 51.0.

B. S. A., A 28, 174 cmc., deux temps, £ 29.15 ; B luxe, 249 cmc., soupapes latérales, £ 39.15 ; L 28, 349 cmc., soupapes latérales, £ 44.10 ; S 28, 493 cmc., soupapes latérales, £ 47.5 ; L 28 o. h. v., 349 cmc., o. h. v., £ 49.15 ; S 28 luxe, 493 cmc., soupapes latérales, £ 52.0 ; H 28, 557 cmc., soupapes latérales, £ 54.10 ; L 28 s. s. o. h. v., 349 cmc., o. h. v., £ 55.15 ; S 28 o. h. v., 493 cmc., o. h. v., £ 62.10.

Douglas, A 28, 348 cmc., soupapes latérales, £ 41.10 ; C 28, 348 cmc., o. h. v., £ 47.5 ; E 28, 596 cmc., soupapes latérales, £ 51.15 ; G 28, 596 cmc., o. h. v., £ 65.5.

Matchless, T4, 347 cmc., soupapes latérales, £ 44.10 ; T S, 347 cmc., o. h. v., £ 48.15 ; T3, 498 cmc., soupapes latérales, £ 45.10 ; V2, 495 cmc., o. h. v., £ 57.15.

Norton, 16 H, 490 cmc., soupapes latérales, £ 56.0 ; 18, 490 cmc., o. h. v., £ 63.10 ; C S1, 490 cmc., arbres à cames, £ 89.0 ; E S2, 490 cmc., o. h. v., £ 79.0.

Royal Enfield, 351, 346 cmc., o. h. v., £ 50.0 ; 355, 346 cmc., o. h. v., £ 52.10 ; 352, 346 cmc., o. h. v., £ 78.15 ; 500, 488 cmc., soupapes latérales, £ 48.5.

Rudge, Spécial, 499 cmc., o. h. v., £ 55.0.

Triumph, W de luxe, 277 cmc., soupapes latérales, £ 39.15.0 ; MP, 494 cmc., soupapes latérales, £ 45.17.6 ; M de luxe, 494 cmc., soupapes latérales, £ 49.5.0 ; T. T., 497 cmc., o. h. v., £ 70.0.0.

Les nouveaux modèles

Quoique la saison soit trop peu avancée pour permettre une opinion définitive, les nouveaux modèles qui semblent remporter le plus de succès commercial sont :

La Rudge Spécial (500 cmc.) ; la Matchless (350 et 500 cmc.) ; la B. S. A., S 28 o. h. v. (500 cmc.) ; la Ariel (500 cmc.) ; la Royal Enfield (350 cmc.).

Tendances générales

Les pneus ont été renforcés (3.25 sect. en général pour les 500 cmc.), sans toutefois aborder les pneus ballons. (Les routes sont, en général, excellentes).

Les cadres ont été renforcés, en particulier chez Ariel qui a éprouvé à leur sujet de sérieux mécomptes l'an dernier.

Le « saddle tank » est de règle.

Les boîtes à quatre vitesses se généralisent surtout en course.

Les roues sont détachables, les garde-boue ont de 5 à 6.

L'éclairage électrique par magdyno et accumulateur se répand ; son prix est d'ailleurs très modeste (supplément £ 5.5.).

La recherche du silence est très poussée, le mouvement étant accéléré par les amendes infligées par une police très sévère, peut-être à l'excès.

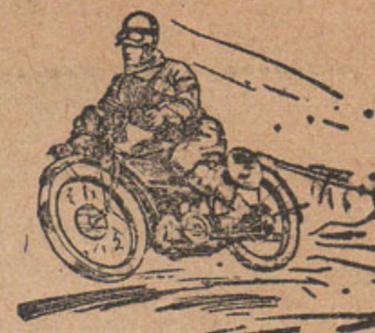
Bien entendu, sur toutes les machines, amortisseurs, freins de direction et graissage genre Técalémit ; sur de nombreux modèles, même de prix modestes, les culbuteurs et les tiges des commandes sont entièrement à l'abri de la poussière.

Avance marquée des soupapes en tête ; les arbres à came sont encore rares (Norton, Velocette, Humber, Chater-lea).

L'étude des freins a été reprise, certains modèles comme Rudge adoptant des freins combinés agissant simultanément sur les deux roues.

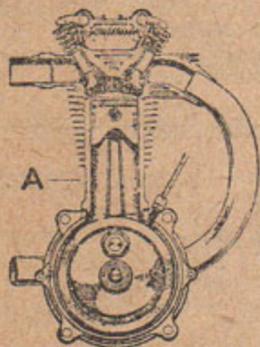
Les constructeurs anglais livrent, cette année, d'excellentes machines à des prix très raisonnables. A chacun de décider si l'étiquette « Made in England » vaut les frais de transports et de douane que l'acheteur français doit supporter de toute façon.

L. C. C.



LE PROBLÈME DU GRAISSAGE

Une huile de complément indispensable



Le problème du graissage réel et efficace des cylindres et pistons dans leur partie supérieure a préoccupé depuis longtemps les constructeurs et les usagers de l'automobile.

Certains constructeurs, pour remédier à cet inconvénient du manque de graissage, conseillent de mélanger à l'essence certaine quantité d'huile, fraîche ou usagée. Très bonne en elle-même, cette méthode ne donne pas le résultat cherché par suite de la carbonisation de l'huile et des revêtements de calamine, qu'elle risque de faire déposer sur les parois du cylindre et du piston.

Il faudrait donc une huile qui puisse supporter, sans brûler, la température extrêmement élevée de la chambre d'explosion.

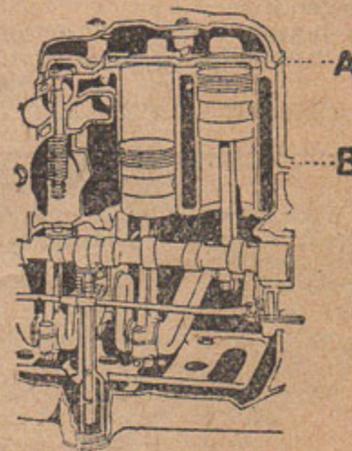
C'est ce que donne la Mixtrol Oil. Fabriquée à Londres d'après des procédés secrets et après de nombreuses expériences scientifiques, elle offre cette qualité de résister à la chaleur intense développée dans cette partie du moteur où elle exerce son action.

Mélangée dans la faible proportion de 15 gr. environ par 5 litres de combustible, elle se mélange parfaitement à ce dernier sans qu'il soit nécessaire de remuer. Au fur

et à mesure que le combustible est aspiré entraîne avec lui, du carburateur dans la chambre de combustion, une quantité suffisante de Mixtrol pour assurer un graissage convenable et proportionné à la course du moteur. Cette huile, ayant un point d'inflammation plus élevé que celui des gaz, ne brûle pas et par suite lubrifie les parties qui jusqu'alors n'étaient pas touchées ou l'étaient insuffisamment par l'action bienfaisante du graissage. Sur son passage, elle aura graissé également les soupapes, leurs tiges et leurs guides.

Diminuant le frottement, elle empêche tout grippage, rend le démarrage plus facile, l'allure plus souple, réduit au minimum les dépôts carbonneux en maintenant, sur les parties élevées, une mince pellicule graisseuse constante. Elle permet un ajustage serré, donc une compression plus forte et indirectement par son usage, plus de puissance. Il n'y aura plus de pertes d'essence liquide ni de fuites de gaz brûlés à travers les bagues de pistons, donc économie de combustible. Dans les moteurs sans soupapes où le graissage est si difficile, elle devient presque indispensable pour les raisons énoncées ci-dessus.

Dans un moteur neuf, le « Mixtrol » facilite tout en évitant les dépôts d'électrodes de charbon. Dans un moteur déjà usagé, elle éliminera peu à peu ces dépôts.



Il ne s'agit donc pas d'un « tonique pour essence », ni de remplacer les huiles de carter appropriées suivant les moteurs, mais d'un lubrifiant complémentaire, dont l'effet, en quelques mots, facilitera le bon fonctionnement du moteur et prolongera son existence.

Le « Mixtrol » rapporte plus qu'il ne coûte par l'économie réalisée, mais surtout son prix est dix fois récupéré par l'économie réalisée sur l'usure.

Pour une voiture moyenne consommant 8 à 10 litres aux 100 kms, la dépense occasionnée par le Mixtrol est inférieure à 3 litres aux 100 kms. S'il s'agit d'une moto la dépense diminue dans la proportion de la consommation.

Aussi, si l'on ajoute que rien dans sa composition n'est susceptible d'abîmer d'une façon quelconque le moteur, ou de créer des ennuis aux carburateurs et bougies, il ne peut y avoir d'hésitation pour l'usager tenant au bon fonctionnement et à la bonne conservation de sa machine.

Un Jugement du Tribunal lyonnais

Etude de M^e Flory

Avoué à Lyon, rue Gasparin, 8

Extrait des minutes du greffe du tribunal civil du Rhône

Audience publique de la première Chambre du Tribunal civil du Rhône du 24 juin 1927,

Entre :
La Société T. Dupont et Traizet, dont le siège est à Paris, 3, rue Tesson,

Demanderesse comparant par M^e Flory, avoué, d'une part,
Et,

La Société en nom collectif existant entre MM. Angel Luppi et Félix Berger, sous la dénomination « Les Etablissements Luppi », dont le siège est à Lyon-Montchat, 27, rue Roux-Soignat,

Défenderesse comparant par M^e Bugand, avoué, d'autre part,

Attendu que la Société Dupont et Traizet est titulaire et propriétaire du brevet d'invention français n° 539.823, pour fourche extensible et articulée pour lanternes de motocyclette, se plaçant sur tous les guidons et dans tous les sens ;

Attendu qu'elle a fait procéder dans les locaux de la Société des Etablissements Luppi à la saisie de fourches articulées au même usage, fabriquées par cet Etablissement et qui constitueraient une contrefaçon des modèles brevetés ;

Attendu que la similitude du dispositif breveté et du dispositif argué de contrefaçon est apparente et n'est, au surplus, pas déniée ;

Mais attendu qu'aux termes de la loi du 5 juillet 1844, est brevetable l'invention qui consiste dans l'application nouvelle de moyens connus pour l'obtention d'un résultat industriel ;

Attendu que le but cherché et obtenu est, aux termes du brevet « de permettre l'adaptation du collier de fixation sur un point quelconque du guidon et quelle que soit la forme du guidon » ; et aussi « de permettre de varier en hauteur et en éloignement du guidon la position de la lanterne et du générateur » ;

Attendu qu'il n'est justifié d'aucune antériorité comportant l'application des moyens,

d'ailleurs connus, employés par le brevet pour l'obtention du résultat industriel, poursuivi par le même brevet ; que l'invention est donc brevetable ; aux termes de la loi précitée,

Attendu qu'ainsi par l'application nouvelle de moyens connus un résultat industriel a été obtenu ; que l'invention pouvait donc faire l'objet d'un brevet, que tout emploi

Le courrier des Agents Motoristes de France

est un résumé technique, pratique, corporatif des notes et instructions indispensables à l'agent qui travaille la Motocyclette.

Il contient toute documentation d'ordre intérieur et extérieur que l'Agent se doit de connaître.

Le courrier mensuel sera adressé gracieusement à tout Agent de la moto qui en fera la demande sur papier à en-tête de sa maison.

Cette demande devra être adressée à **MOTO-REVUE**, 51, rue Vivienne, Paris, et devra porter la mention : **COURRIER des AGENTS.**

du même dispositif au même résultat constitue par suite, une contrefaçon.

Par ces motifs :

Le Tribunal, jugeant publiquement, contradictoirement en matière ordinaire, premier ressort, le Ministère public entendu, après avoir en délibéré,

Déclare la Société en nom collectif Les Etablissements Luppi contrefacteur du brevet dont la Société Dupont et Traizet est propriétaire ;

Le condamne, en réparation du préjudice causé à payer à la Société demanderesse des dommages-intérêts à fixer par état ;

Ordonne la confiscation et la remise à la Société demanderesse des objets contrefaits ;

Ordonne l'insertion du jugement dans les journaux *L'Auto* et la *Moto Revue* aux frais des Etablissements Luppi et sans que le prix de chaque insertion puisse dépasser à leur charge, deux cents francs.

Condamne en outre lesdits Etablissements Luppi en tous les dépens

Ce jugement a été confirmé par arrêt de la Cour d'Appel de Lyon en date du 15 février 1928.

Pour extrait

Signé :

FLORY, Avoué.

BREVETS

N° 345.618. — Support élastique pour selles de bicyclettes, motocyclettes, etc... Ressort à pincettes combiné avec un porte-selle. — N° 345.656. — Dispositif de commande des freins d'une motocyclette. Les freins agissant sur les deux roues sont actionnés par un organe de manœuvre commun. — N° 345.667. Tubes à renforts intérieurs pour cycles, vélos-moteurs et motocyclettes. Ces renforts sont obtenus par refoulement de matières. — N° 635.825. Selle ou siège pour cycles, motocycles et véhicules quelconques. — N° 635.839. Dispositif de frein pour cycles, motocycles et analogues. — N° 636.650. Dispositif pour extraire les cuvettes des moyeux de cycles ou motocycles. — N° 636.668. Fourche renforcée pour cycles, motocycles et autres applications. — N° 637.090. Porte-lanterne pour cycles, motocycles et autres applications. — N° 637.175. Dispositif pour fixation des isèges arrières sur les porte-bagages des motocycles. — Communiquée par l'Office de M. H. Boettcher fils, 21, rue Cambon.

Le Vêtement Standard pour motos

L'article sur le vêtement imperméable en lin, dont nous entretenions nos lecteurs dans le dernier numéro, nous a valu un grand nombre de demandes à ce sujet. Nous nous excusons de ne pouvoir répondre à chacun en particulier : nous prions nos lecteurs de s'adresser de notre part à M. Chaillou, 34, place du Marché-Saint-Honoré, Paris, qui a conçu et réalisé cet équipement de prix modeste et dont la qualité est des meilleures. Tout abonné qui joindra en outre la dernière bande d'abonnement à sa lettre aura droit à une remise exceptionnelle. L'essai de ce vêtement est en cours et nous donnerons toutes explications sous peu.

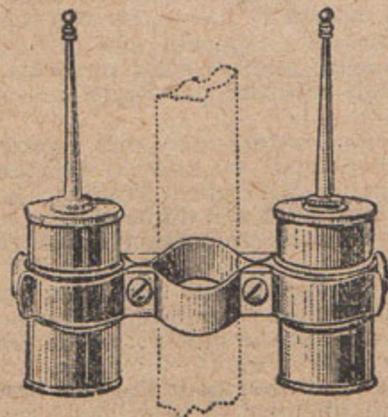
NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

Chaque semaine, depuis le 7 Avril, nous offrons en prime à nos Lecteurs et Abonnés, un choix d'articles des plus sérieux à des conditions de prix exceptionnels qui les rembourseront, d'abord en partie, du prix de l'abonnement, puis totalement, puis enfin, leur permettront de réelles et sérieuses économies. Nos primes seront délivrées dans les conditions suivantes :

- 1° Tout abonné, ancien ou nouveau, a droit à la Prime hebdomadaire offerte. Les Lecteurs au Numéro pourront également nous la demander, mais, évidemment, à des conditions moins avantageuses ;
- 2° Il ne pourra être délivré qu'une seule Prime à chaque Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons ;
- 3° Les Primes seront délivrées à nos Bureaux, 51, rue Vivienne,

contre versement du prix indiqué à nos caisses. Ceux de nos Lecteurs qui ne pourraient prendre livraison de nos Primes à nos Bureaux, pourront les recevoir à domicile en joignant à leur envoi le prix du port qui sera indiqué ;

- 4° Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement ;
- 5° Les Primes seront délivrées dans l'ordre d'arrivée des demandes, jusqu'à épuisement du stock. Nous ne nous engageons donc à fournir que dans les limites du stock, et notre responsabilité ne saurait être engagée au delà ;
- 6° En cas d'épuisement du stock, les fonds seront remboursés, sous déduction des frais de retour, ou réservés à une autre prime au choix de nos Lecteurs ;
- 7° Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile.



PRIME N° 5 DU SAMEDI 12 MAI 1928

PORTE-BURETTES pour MOTOS

En métal extra fort avec ses DEUX BURETTES

— PROPRE — PRATIQUE — SOLIDE — INDISPENSABLE —

VALEUR 16 Francs

Pour nos Abonnés : l'un . . 8 fr. } Pris à
Pour nos Lecteurs : l'un . . 12 fr. } nos Bureaux

Ajouter 3 francs pour franco de port.

VOIR NOTRE PRIME N° 6 dans le numéro du 19 Mai prochain

GRIFFON

COURBEVOIE
(SEINE)

**LA
MOTO
QUE
CHACUN
DÉSIRE**

3 Vitesses, Bloc Moteur	
	Frs
350 cm ³ Sport	6.300
350 cm ³ Touriste	5.850
250 cm ³ Touriste	4.600
2 Vitesses	
175 cm ³ chaîne-chaîne	2.500
175 cm ³ chaîne-courroie	2.350
175 cm ³ mono-vitesse	1.850

CATALOGUE M
Envoyé franco sur demande



MAGASIN D'EXPOSITION
38 · Av^e de la Grande Armée · PARIS

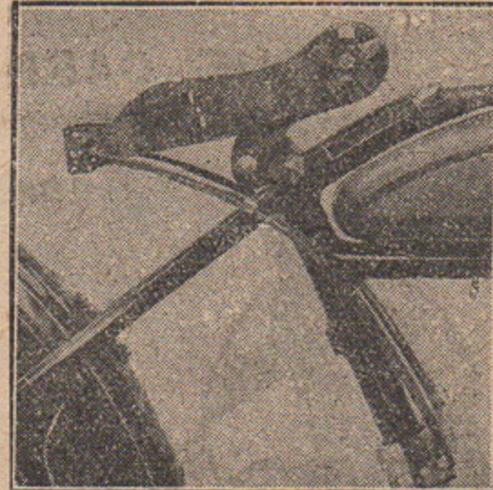
Motocyclistes !!!

La véritable suspension de selle avec amortisseur réglable s'adaptant à toutes les selles est la

SUSPENSION CARDA

Breveté S. G. D. G.

La seule ne rehaussant pas la selle
- et s'adaptant à toutes motos. -



Se fait en
2 modèles
60 à 80 kgs
80 à 100 kg.

Prix de
l'appareil
145 fr.

Modèle pour *MOTOBÉCANE* et *MONET GOYON*

Notice et Renseignements :
CARDARELLY Fils Construc. - Chateaufort (B.-du-R.)

C^{ie} PARISIENNE DE FONDERIE

15, 17, Avenue de Versailles

Téléph. : GOBELINS 73-89 et 90

CHOISY-LE-ROI

ALUMINIUM

AU SABLE

EN COQUILLE



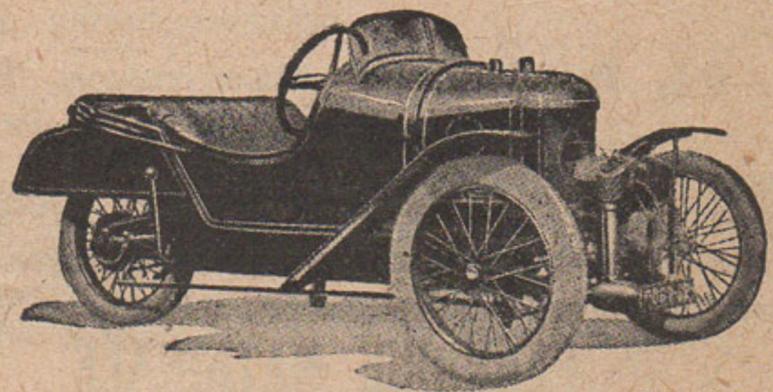
Spécialiste de Fournitures aluminium fondu
pour

MOTOCYCLETTES

Visitez son Stand à la Foire de Paris
Stand 1220
Hall N° 12 de la Mécanique

Cyclecar DARMONT MORGAN

Meilleur marché et plus
confortable qu'une motocelette



Puissance : 6 cv.

Prix : 6.950 Frs

100 kilomètres à l'heure

Consommation : moins de 5 litres aux 100 kilomètres

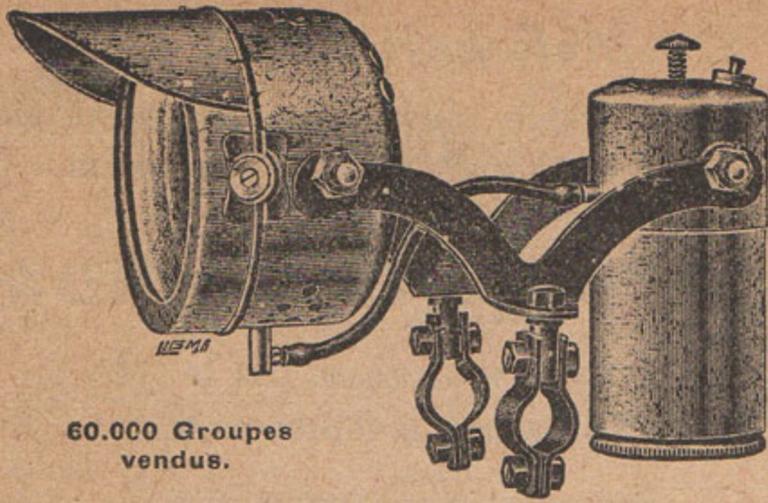
Impôt : 1 franc par jour

Détenteur du Record du Monde de Vitesse : 166 km. à l'heure

Usines : R. DARMONT

Rue Jules-Ferry, COURBEVOIE (Seine) - Tél. 525

Magasin d'Exposition : 178, Rue de Courcelles, Paris



60.000 Groupes
vendus.

PHARES AUTEROCHE

à la demande de leur nombreuse clientèle,
continuent la fabrication de leur groupe
— Moto acétylène. —

**LE MOINS CHER ;
DE CONSTRUCTION GARANTIE**

7, RUE CARNOT — LEVALLOIS



Après avoir triomphé dans le

BOL D'OR 1927

Bosch

triomphe à nouveau dans les 6 JOURS D'HIVER
et dans PARIS-NICE.

MOTORISTES : Faites monter un de ces équipements sur votre Moto
et vous connaîtrez la perfection.

FERNAND PÉAN (A. & M.)

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF : FRANCE ET COLONIES

97, Boulevard Exelmans, 97 - PARIS (16^e) — Tél. : AUTEUIL 35-15

Agences à Lille, Bordeaux, Lyon, Marseille, Clermont, Toulouse.



— Méfiez-vous des Contrefacteurs et des Imposteurs. —



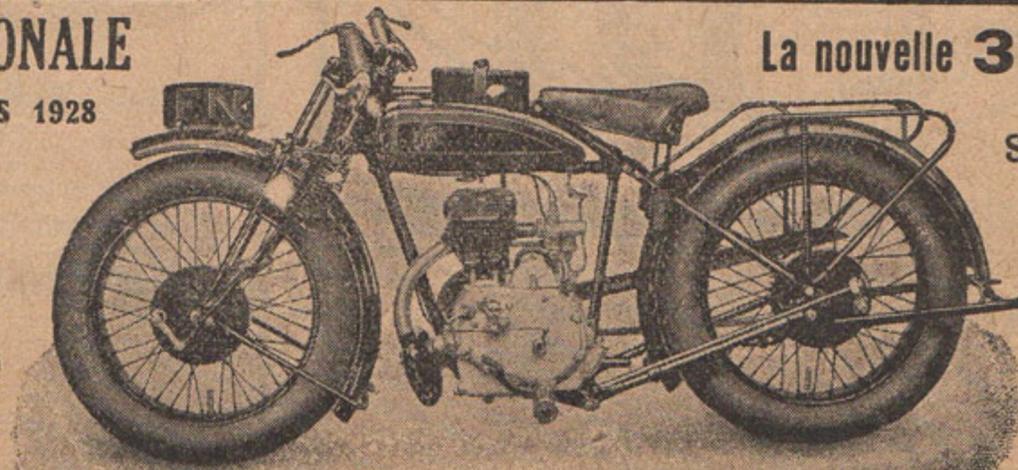
FABRIQUE NATIONALE

NOUVEAUX MODÈLES 1928

350 cc. et 500 cc.

LES MACHINES
QUI DÉTIENNENT

22 Records du Monde



La nouvelle **350 cc.**

TYPE
SAHARA

**PARIS-
NICE**

3 Machines
au Départ

3 Machines
free e.-z.
à l'arrivée

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

— LA NOUVELLE MOTOCYCLETTE —

Trois Épreuves...
Trois Succès !

LUCIFER

A prouvé dans
les Six Jours d'Hiver
Paris - Nice - -
le Circuit de Provence
1928

250 cmc. — 4 temps.

la qualité incontestable de sa fabrication et sa tenue de route incomparable.

EN VENTE CHEZ TOUS LES AGENTS
— DE LA MARQUE ET CHEZ — **MESTRE & BLATGÉ**, 46, Av. de la Grande-Armée, PARIS
Vente au Comptant et à Crédit. — Catalogue "M. R." franco sur demande.



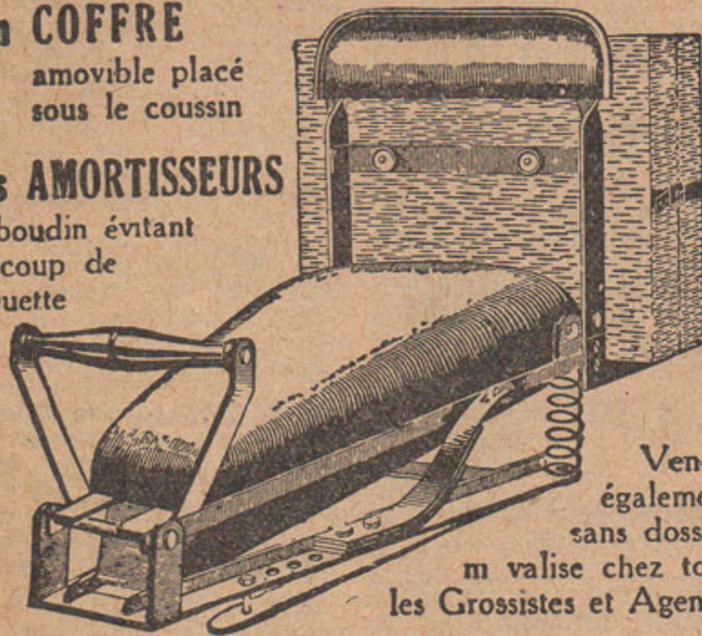
pour **MOTO**
Permet les
Grandes Randonnées
grâce à

Sa **SUSPENSION RÉGLABLE**
par simple déplacement des ressorts à lames

Son **PORTE-BAGAGES avec VALISE**
de 43x32x18 amovible et extensible

Son **COFFRE**
amovible placé
sous le coussin

Ses **AMORTISSEURS**
à boudin évitant
le coup de
raquette



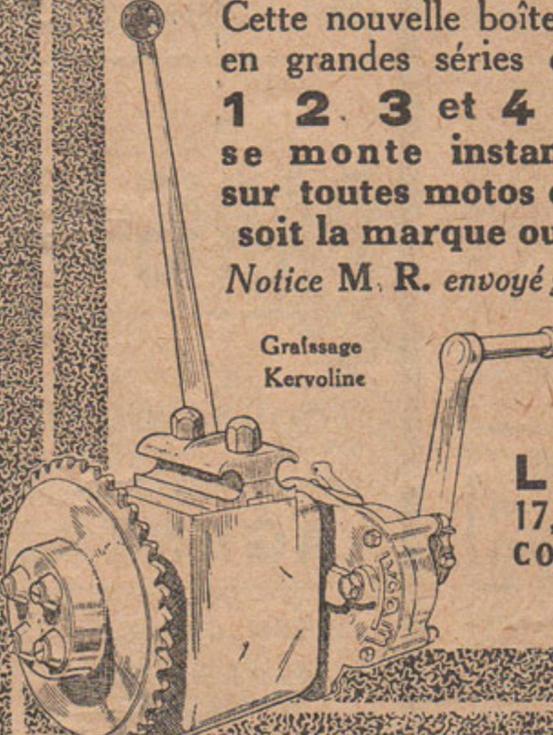
Vendu
également
sans dossier
m valise chez tous
les Grossistes et Agents

A. MODIANO. CONSTRUCTEUR

23, Rue Descombes, Paris - Carnot 71-5

Foire de Paris : Section Mécanique, Stand 1216, Hall 12

*Il n'avait pas
une boîte*



LUCAM
LA BOÎTE DE QUALITÉ

Cette nouvelle boîte construite
en grandes séries en 4 types
1 2 3 et 4 vitesses
se monte instantanément
sur toutes motos quelle que
soit la marque ou l'année.
Notice M. R. envoyé gratuitement

Graissage
Kervoline

LUCAM
17, r. de Belfort
COURBEVOIE
(Seine)
Pub. G. SWERTS

Magnétos
Carburateurs
Réservoirs

SAGA

POUR MOTOS

Société Anonyme
Grouvelle Arquembourg
71, rue du Moulin-Vert
PARIS (XIV^e)



En vente dans toutes les bonnes maisons
de cycles et de motos

LA CHAÎNE
YELLOW
POUR MOTO



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 % sur 13 % ;
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le N° dans lequel elle doit passer ;
 - 3° En dessous l'annonce très lisiblement et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées en indiquant, sur chaque feuille, le numéro dans lequel elle doit être insérée.

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

Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces : ne nous en rendez pas responsables.

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le N° suivant. Tout Abonné à *Moto Revue* a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au delà du prix de l'abonnement.

TARIF

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

TRIUMPH

112, Boulevard Foch - PARIS

MOTOS

A.B.C. 5 CV, 4 vit., culb., compt., t-sad, acc., parf. ét. et Terrot 2 CV monov., débrayage, acc. excel. ét., vis. t.l.j. s'ad. Potelle, 132, Grande-Rue, Saint-Maurice (Seine).

A.J.S. 350 cmc., à culb. roulé 2.000 km., abs. c. neuve, aff. unique 6.000 fr., 6, rue Bonnet, Clichy (Porte).

Alcyon 3 CV, ét. neuf, ch-ch., selle Terry, 2.500 fr. Guillaume A., 39, rue des Peupliers, Paris.

Alcyon 3 CV ét. neuf, compt., montre, etc., pn. neufs, réell. occ. press. cause départ. H. Roure, 33, rue Saint-Cur, Lyon-Vaise.

Occ. Alcyon bl.-mot. Ballot 175 cmc., 2 vit., revis. neuf, écl. Mag. t-sad, 2.000 fr. à déb., s'ad. A. Cervi, 17, rue de Vanves, Paris (14°).

Alcyonnette b. ét. équip., écl. mag., 800 fr. Peyrot, 89, rue Victor-Hugo, Levallois.

WILLIAM

2, Rue Dézobry, St-DENIS. Tél. 701
Ses Avantages spéciaux
Agence TERROT et MONET

B.S.A. 500 cmc., neuve, parf. ét. mar. 3.000 fr. Mazetier, 57 bis, rue de la Convention, La Courneuve (Seine).

B.S.A. parf. ét. mec., magn. Besch, carbur. Zenith, gr. pn. outil., occ. except. 3.000 fr. t.l.j. apr. 18 h. Labussière, 28, rue Boileau, Montrouge (Seine).

B.S.A. 5 CV side p.-br. cap., écl. parf. ét. de mar. 3.700 fr. Latrive, 55 faubourg Saint-Martin.

B.S.A. gr. tour., 5 HP, email. nick. neuf. Faure, 168, boulevard de la Gare.

B.S.A. side 500 cmc., pn. nfs, outil. tr. b. ét. 2.750 fr. Chenard 10 CV 112, taxe 500 kgs, b. ét. mar. 3.000 fr. Bonnetouche, méc., Commercy (Meuse).

B.S.A. 500 cmc. tt. équip., roulé 2.000 km. cause maladie, vis. à part. 18 h. Thior, 11, rue Pouchet, Paris (17°).

ROYAL-MOTO

TRIOMPHE RÉGULIÈREMENT DANS LES PLUS DURES ÉPREUVES
— AVEC LE MEILLEUR DES MOTEURS DE SÉRIE —

le BLOC-MOTEUR MASSARDIER 175 cmc.

SIX JOURS D'HIVER

GERGAUD 1^{er}
en 175 cmc. a.e.
(Médaille d'or)

PARIS-NICE

DUBOS 1^{er}
en 175 cmc. a.e.
(Médaille d'or)

FAURE (Médaille d'argent)
en 250 cmc.

COUPE DU MOTO-CLUB DE NICE

AGENTS! assurez-vous l'exclusivité pour votre région.

BUREAU COMMERCIAL :
70, Av. de la Grande-Armée
PARIS (17°)
TÉL. : WAGRAM 80-35

— DÉPOT GÉNÉRAL : —
26, Rue d'Armenonville, 26
NEUILLY-sur-SEINE
(à 3 minutes de Maillot)

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)

CLEVELAND

PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES

4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée. . 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée. . 11.800 fr. — 1.000 cmc. . 12.000 fr.

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

B.S.A. 5 CV, 3 vit. rev., b. pn., à saisir 2.000 fr. Chazaly, 47, rue de Romainville, Paris.

B.S.A., Triumph, Sunbeam, 1.500 fr. Perrin, 132, rue Jean-Jaurès, Levallois.

B.S.A. 5 HP sp., ét., nf. t. équip. 2.800 fr. Mondion, 30, rue Jannot, Saint-Denis-sur-Seine.

Charles Gerald 2 CV, 2 vit., b. ét. 1.200 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg.

Cleveland 4 CV, dern. mod., ét. nf., tt. équip., compt., t-sad, phar., pomp., tromp., etc., pr. int. Etablissements Valpic, 23, avenue Trudaine.

Evrard Dé-Dé 2 CV 1/2, 2 tps, t-sad, tr. b. ét. Concierge, 13, avenue de Paris, Vincennes.

D.F.R. 4 CV, 3 vit., grais. s. pres., compt., ph., t-sad, selle Terry, parf. ét. 2.600 fr. Picard, 56, rue des Rigoles, Paris (20°).

D.F.R., 350 cmc. 2 tps, boîte Burman, t-sad, rep-pied, parf. ét. 2.900 fr. Paris-Motos, 79, avenue des Ternes, Paris.

D.F.R. 175 cmc., gr. autom. écl. élec., p., ja., ét. nf., 1.500 fr. Wiart, 3, rue Tigaud, Neuilly.

D.F.R. 350 cmc., 4 HP ét. nf. pour renseign. s'ad. M. Zickler, 7, Imp. Lebourg, Paris.

NAVILLE et ses Fils

8, Rue Sarrette, Paris (14°)
Montage rayons et jantes de tous profils
Rayonnage DE ROUES
Transformations pour Moto-cyclistes et Voitures
Expéditions en Province

D.F.R. 350 cmc., 3 vit., pn. nfs, compt. O.S., selle Terry, t-sad écl. élec., parf. ét., le soir 7 h. Combeau, 66, rue Barrault (13°).

Dollar 500 cmc., dble tubes, 140 à l'h., comme neuve, à solder 5.200 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen (20°).

Dollar 250 cmc., ball., sortie août 1927, cause voit. Hubert, 44, rue du Gué, à Rueil (Seine-et-Oise).

Dollar 175 cmc. sup., sp. culb., pn. conf. t-sad, c. neuve. Giloupe, 59, rue Ordener, Paris ou écr. : Giloupe, Rebais (S.-et-O.).

Douglas 500 cmc., 3 vit. culb. sup. 120 km.-h., comme neuve, roulé 2.000 km. Thuillier, cultivateur, Vignacourt.

A vend. D.S. équip. gr. tour., ét. nf., vis. foire aux motos, 241, avenue Daumesnil, s'ad. Thieblot, 29, avenue Trudaine.

LA MOTOCYCLETTE

MARC S'impose

- - Par son fini ; - -
Par l'excellence de ses Matériaux ;

- - Par son luxe ; - -
Par sa tenue de route impeccable ;

PAR SES PRIX SANS CONCURRENCE

EXIGEZ CHEZ LES AGENTS, LA MOTOCYCLETTE

12, Rue du Plateau — VINCENNES

(Catalogue contre 1 franc)

MARC

D.S. tr. b. ét. de marc., t-sad, 3.500 fr.; B.S.A. ent. rev. 2.000 fr., s'ad. 85, boulevard Serurier, Paris.

D.S. Malterre 500 cmc., pn. ball. 700x100 dern. mod., ét. neuf, 4.000 fr. Fevre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Moto Evans 1 CV 1/2, parf. ét., 1.200 fr. Bounauque, 60, avenue de Dunkerque.

F. N. 20, motos type M. 67, M. 70, frein 1927 et frein tambour M. 28 av. tube d'échap. sport en mag., 187 bis, rue Armand-Sylvestre, Courbevoie, pr. Gare d'Asnières, achète et échange que des motos marque F. N.

F. N. M. 60, conf., équip. gd tour, à deux parf. ét., 5.200 fr. le soir apr. 6 h. et le dim. mat. Fernand, 116, boulevard de l'Hôpital (13°).

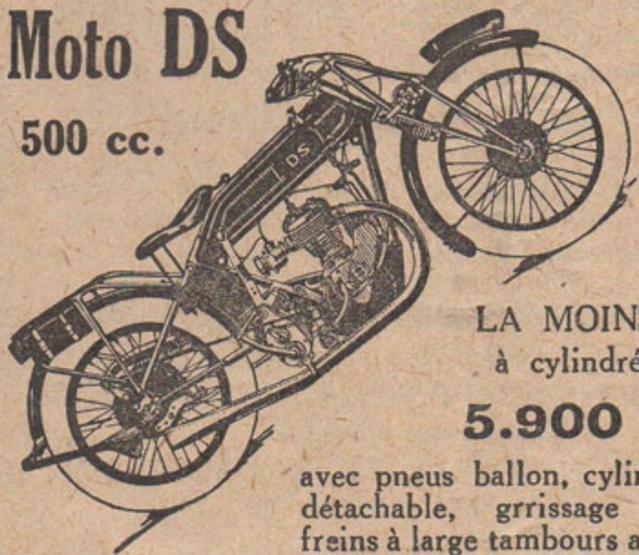
F. N. M. 70, roulé 5.000 km., écl. élec., 4.800 fr., vis. soir à 6 h. Charles, 12, rue Mesnil (16°).

A enl. de suite 2 motos F.N., type M. 60, conf., revues par spec. (occ. rare), 5, rue d'Agrippa-d'Aubigné, Paris (Métro Arsenal).

Cause achat voiture vend. F.N. 500 cmc., comme neuve, ess. à vol. 5.500 fr. pas d'acc., s'ad. Garage Chatelot, 29, rue Victor-Hugo, Alfortville (Seine).

Moto DS

500 cc.



IDÉALE
pour les
longues
randonnées
en tan sad
et side-car

LA MOINS CHÈRE
à cylindrée égale :

5.900 fr.

avec pneus ballon, cylindre à culasse détachable, grissage automatique, freins à large tambours avant et arrière

Établissements MALTERRE Frères (Ing. A. M.)

13, Rue Biscornet - PARIS (12°)

Usines à Montreuil-sous-Bois

Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN

sport 1927 av. side, n'ayant fait que 2.000 km., parf. ét. Barrier, 94, cours de Vincennes, Paris.

Gnome et Rhône 250 cmc., en parf. ét., 2.600 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg.

Gnome et Rhône 4 CV, rev., pn. nfs, 2.400 fr., 2, rue Chevreul, Le Chesnay (Seine-et-Oise).

Gnome et Rhône 500 cmc., 4 CV, pn. nfs, oc. mag., 2.800 fr. M. Renault, 26, Chemin-des-Ombrais, Nanterre (Seine).

Gnome et Rhône, 500 cmc., 4 CV, type tour. ch-cour., tr. b. ét. mec., équip., 2.500 fr. Meline, 28, rue de Belleville, le soir apr. 7 h.

Gnome et Rhône 5 CV, side, p-br., capote. Jegu, 125, avenue Simon-Bolivar.

Gnome et Rhône 500 cmc., tr. b. ét., écl., compt., t-sad, amort., p-jamb., nomb. acc., pn. nfs, 3.600 fr. Gaullier, 5, rue Emile-Zola, Kremlin-Bicêtre.

Agence et Stock complet
- de Pièces détachées -

MOTOBÉCANE,
MOTOCONFORT, MONET-
et-GOYON, CLÉMENT

Agence :

GILLET-HERSTAL,
—; SAROLÉA —;

Dépôt :

Chaînes : RENOLD et
BRAMPTON ;
Huiles : CASTROL et
KERVOLINE ;

Stock : Pièces Moteurs J.A.P.
Stock : Boîtes ALBION.

A. PRÉVOST

26, Avenue de la Grande-Armée
PARIS - Tél. : Wagram 54-81

A vend. moto Griffon 4 CV, équip. pour 2 pl. et rétrov. parf. ét., pr. 2.000 fr. vis. t.l.j., à part. de 3 h. Haas, 101, rue de l'Ouest, Paris (14°).

Griffon 2 CV, ent. rev. 950 fr., écr. Graf, 55, rue de la République, Argenteuil.

Griffon 2 tps, 2 CV 1/2, 2 vit., kick t-sad 2.200 fr. Sinier, 18, rue des Canettes (6°).

2 Motos Griffon 2 CV, hommes-dames, 1.200 fr., les deux 2.000 fr., b. ét. mar., pn. nfs. Fontaine, 152, rue Flandres, Paris.

Griffon 1926, mot. Anzani 500 cmc. 4 tps, Burman, 3 vit., t-sad, écl. Péhu, acc. b. ét. pr. 3.000 fr. Ligny, 20, rue Anatole-France, Le Bourget.

Le Grimpeur 250 cmc., 3 vit., dble échap., t-sad, p-jamb., amort. Pr. 1.950 fr. Motobécane 2 CV p. 900 fr. le tout t. b. ét. Jung, 59, rue Jules-Ferry, Bagnolet.

Le Grimpeur 175 cmc., 2 vit., 1.400 fr., parf. ét. mec., ess. à vol. apr. 19 h. Albrieux, 27, boulevard Excelsmans, Paris.

Le Grimpeur 250 cmc., mot. Train, boîte Albion, Amac, & t

PIÈCES pour MOTOS

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO

1, Rue Faraday, Paris (17°)
Reste ouvert le Dimanche matin
de 9 à 12 h.

Tél. CARNOT 50-79

F.N. 350 cmc. à culb., type M. 60, conf., parf. ét., ent. équip., t-sad, compt. écl. mag. sac de cava., etc., 5.200 fr. Parant, 7, rue Saint-Claude, Paris (3°).

F.N. 4 cyl. sort de l'usine ent. rem. à nf., écl. élec. klax., compt., mont., occ. sup., écr. J. René, 7, avenue du Trône, Paris (11°).

F.N. M. 60, compt., p-jamb., t-sad, pn. acéto, r-pieds, 4.500 fr., prête à pr. route. Gourlin, 15, route d'Avesne, Maubeuge (Nord).

F.N. 4 cyl. pn. 715x115, dern. mod., parf. ét. mec., aff. de conf. 5.800 fr. G. Fevre, 79, avenue des Ternes, Paris.

F.N., M. 60 équip. comp., pr. int. Delaunoy, 20, rue Dupont-de-l'Eure, Paris (20°).

F.N. M. 70, roulé 1.500 km., écl. Luxor, t-sad, 4.800 fr. Toutain, 2, rue Dias, Boulogne-sur-Seine.

Occasions du jour : J.A.P. spécial, Royal Enfield sur bases creuses, 4.800 fr.; F.N. 350 cmc. M. 70, neuve, 4.600 fr.; Terrot latérale, 350 cmc., 4.000 fr.; Rover sidecar, 3.200 fr. Harley sidecar, 2.400 fr. Pierre, 4, rue Ch-Renouvier, Paris.

Gillet-Herstal 350 cmc., 2 tps, écl. Magondeaux, t-sad, rep.-pieds, aff. de conf. 3.500 fr. Paris-Motos, 79, avenue des Ternes, Paris.

2.000 fr. de perte consentie sur Gnome et Rhône, 500 cmc.

Le complément d'un moteur...
une boîte



Se monte très
FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS
ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE
Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot

COURBEVOIS

— (Sams) —

Pub. G. Smeets

Ceci...
simplement
pour vous
rappeler que
"soufitez"
éclaire
bien!

MOTO "ULTIMA" LYON

ENTIEREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

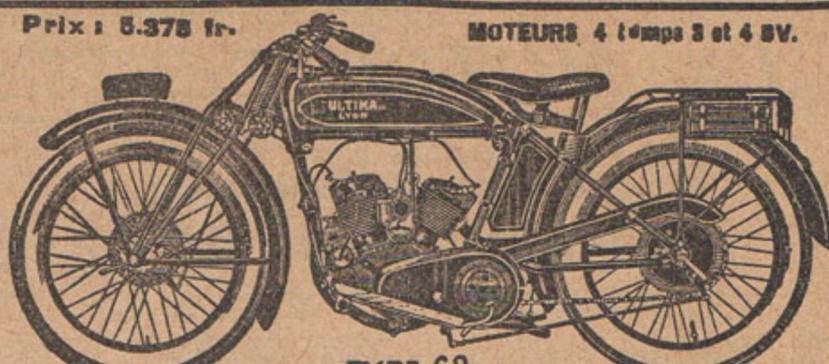
Type A avec démultiplicateur et débrayage.....	2.875 fr.
Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses débrayage kick-starter.....	3.750 »
Type B — — chaîne chaîne.....	3.975 »
Type C — — 2 cylind. en V 500 cmc ch. ch.....	4.775 »
Type C2 — — 2 cylind. ch. ch. moyeux à freins et à broche.....	

4 MODELES 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

Prix : 5.375 fr.



MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.

TYPE C2.

neuf, 1.800 fr., écr. Canteau, 15 bis, rue Blomet (15°).

Le Grimpeur 2 CV 1/2, juillet 27, et. neuf, pn. 650 x 65, four. parall., boîte Picard, 2.000 fr. Sam. apr.-midi ou dim. matin. Rabussier, 5, rue du Loing, Paris.

G. R. moto sp., 1 an, écl. élec., pn. conf. neufs, compt., mont 100 km., marq. Indian. Ach. 5 CV voit. Lancesse, 53, rue de Clichy, 19 h. Gut. 57-85.

Harley solo, tan-sad, gr. réserv., très bon état, imp. ass. payés, pn. rech., pr. intér. 129, cours Argonne à Bordeaux.

Harley Davidson side LV, bipl., pare-br., tan-sad, ét. méc. et peint. parf., écl. pn. cham., ch. neuve rech., 5.000 fr. Couturier, 48, rue Coriolis, Paris (12°).

Harley parf. ét. méc., pce nickelages cuivre, écl. Mag., tan-sad. Ecr. Bernard, 3, av. Lapparent (7°).

500 fr. occasion unique, Indian à enlever cause maladie. Chazaly, 43, rue de Romainville, Paris.

Mascotte P. S. à chaîne, type grand sport, ayant couru le Bol d'Or, type spécial, 1.800 fr. Lacombe, 51, rue Vivienne.

Monet-Goyon 500 cmc., culb., pas roulé, écl. élec., pn. conf. bas. cr., tan-sad, sac., 4 amort., équip. gr. tour. Dupont, 32, rue Henri-Monnier (9°).

TRANSFORMATIONS INDIAN
en type BI-Chief ou Scout
Révisions Mécaniques — Moteur Super Sport
Motos neuves en Magasin
Palement n 14 versem. sans intérêts
FLOURET, 100, Bd Kellermann, PARIS

Monet-Goyon 175 cmc., sup. sport, parf. ét., tan-sad, rep.-pieds, 1 pn., 2 chamb., out., 2.400 fr. Vis. apr. 7 h. Dabout, 43, rue Emile-Zola, Montreuil.

Monet-Goyon 2 CV, 2 vit., ch.-cour. tr. b. ét., selle Terry, cause double emploi. Bellet, 5, rue Guilbert, Caen (Calvados).

Monet-Goyon 175 cmc., état neuf, 1.800 fr. Robert, 21, rue de Tlemcem, Paris.

Monet-Goyon Z. C., 2 vit., ch.-ch., pn. 600 x 75, tr. peu roulé, 2.200 fr. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Monet-Goyon 2 CV, selle Terry grand mod., pn. neufs, ch. rech. neuve, seg. ress. emb. et siège p.-bid., écl. élec. silent., échapp., avance var., 2.000 d. emp. Even, 9, rue Colin, Puteaux, sam. après-midi, dimanche matin.

Monotracer rev. à neuf et gar. tous essais, à enlever à ce jour, 2.800 fr. Daux, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°).

Motobécane c. neuve, aff. conf., fr. inter. sém. apr. 7 h. soir, sam. apr.-midi ou dim. mat. Pouit, 35, rue Pascal (13°).

Motobécane 250 cmc., équip. éclair. Alternoir, compt. parf., enc. sous gar., ét. neuf, 1.000 fr. au-dessous du tarif. Herenstein, 152, boul. St-Germain. Prov. 00-64.

Motobécane 175 cmc., exc. ét., 1.100 fr. Marius, 38, rue des Panoyaux, Paris (20°).

Motoconfort 4 CV 1/2, 1928, roulé 1.000 km., ét. neuf, t. l. j.,

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 —

2.400 fr. Voisin, coiffeur, 4, avenue du Polygone, Vincennes.

Motosacoche side grand tour. luxe, ét. nf, écl. élec., 4 roues cap., etc., occ. rare, cause voit. Delarue notaire, Fréville (S.-Inf.).

Motosacoche 250 cmc., 4 tps, mod. 26, émaillée noir, gar. c. neuve, enlever urg. 3.600 fr., double empl. Hibert, 71, rue Colombes, Courbevoie.

Peugeot 4 CV, 1925, parf. ét., pn. nfs, tan-sad, 2.200 fr. Goris, 23, av. Numance-Bouel, Brunoy.

Le GRAND GARAGE RENOUVIER

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

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

**MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERBOT**

Peugeot 172 B. C., cond. int., 2 pl. 1/4, dem. écl. élec. conf. Matherot, Vernouillet (S.-et-O.).

Peugeot 350 cmc., bl.-mot., c. neuve, pn. conf. O. S., grip, tan-sad av. p.-bag. et coff., phare pastille, veilleuse code, bout. Péhu, détenteur, p.-jamb. spéc., smoking, pare-manis., pare-brise, 4.500 fr. Durier Marcel, 6, rue Barys, Paris (17°). Wag. 59-17.

Peugeot 175 cmc., bl.-mot., écl. Mag., tan-sad, ét. nf, 2.200 fr. Ecr. Mary, 6, rue Hippolyte-Lebas à Paris.

Peugeot 250 cmc., 2 temps, 2 vit., graiss. sépar., cadre sp. renforc., gar.-boue très large. tan-sad, écl. élec., exc. ét., 3.200 fr. à déb. Vis. t. l. j. sauf dim. Jean Davoust, 11, r. Martel, Paris (10°).

Occasions motos depuis 500 fr. à crédit. Leclerc, 47, av. de la République, Paris.

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

41 Av. des Ternes et 28, Rue des Acacias - PARIS C^x Ch Postal 1183-48
Tél. GALVANI 77-64 - WAORAM 12-20



Un serre-tête
Valeur 30 fr.

25

FRANCS



25

FRANCS



SAC A DOS
anglais

25

FRANCS

UN ÉQUIPEMENT COMPLET VALEUR : 200^f POUR 129^f!

comprenant :

1 Paire Lunettes américaines	1 Suroit huilé américain	1 Paire Montfle. cuir chromé américain	1 Toile de Tente petite bache 160/60
1 Manteau Huilé avec capuchon	1 Cuissard toile caoutchouc	1 Entonnoir Essence caoutchouc avec filtre	1 Serre Tête en cuir

BON POUR UN SUROIT NEUF ENVOYÉ AVEC NOTRE CATALOGUE (contrôle Révis. libérés en cas de) DE L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE CONTRE **3^m** EN TIMBRES-POSTES

CARROSSERIES ET CHASSIS

pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoche, Lanternes, etc., etc.

Ernest RICHARD
Constructeur

184, Avenue de Choisy, 184
PARIS & Tel. Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

MAISON F. TOUTIN

Téléphone : Levallois 10-41
171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)

PIÈCES POUR TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P.M.

Expéditions en Provinces — Demandez le Tarif 1928
La Maison se charge des Réparations. — Travail soigné.

Moto Rover 2 cyl., 4 tps, 6 HP, mot. Jap, pn. nfs, amort. Mag., parf. ét. méc., impôts payés, prix inter. Vis., 55, rue des Epinettes (17°).

Sarolea 500 cmc., lat. fin 1926, ét. neuf, 4.600 fr. Ecr. Rouleau, 79, rue Bourbonnoux, Bourges.

Sarolea 350 cmc., s. lat., écl. élec., pois., pn. ball., tr. b. ét.,

95 km., tan-sad. Marc., 16, boul. Jean-Jaurès, Boulogne-sur-Seine.
Sarolea 500 cmc., supersport, culb., sidecar gd sport. Mousseau, 154, rue Bons-Enfants, Rouen.

Sarolea 350 cmc., spéc. équip., 3.800 fr. Terrot, 175 cmc., état neuf, 1.900 fr. Leturque, 11, villa des Matrais, Vanves (Seine).

Smart 2 CV, 2 vit., 2 temps, bon état, 1.050 fr. Vergne, 42, rue Clémentine, Neuilly-Plaisance.

Soyer 175 cmc., fin 1927, 1.200 km. au plus, à vendre, c. neuve, cond. tr. int., occas. rare. S'adr. André, 25, boul. de la République, La Garenne-Colombes

Soyer 250 cmc., cause régim., 2.000 fr. Ecr. Feuillatre, 20, rue du Vieux-Colombier, Paris.

Soyer 250-350 cmc., tous mod., 10 mois de crédit au même tarif qu'au compt. Robert, 21, rue de Tlemcen.

Stella 1926, 3 CV, 2 vit., écl. parf. état, 1.200 fr. Apr. 6 h. : Picard, 41, rue Sedaine (11^e).

Soyer 250 cmc., ét. nf, Terry, pneus ball. 700 x 80, tan-sad, 2.800 fr. Maupoil, 25, av. Pasteur, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Sunbeam 500 cmc., dble éch., 1926, roulé 3.000 km., 150 km. à l'heure, av. essence, benzol, 7.800 f. D. Stiva, 49, boul. Magenta, Paris (10^e).

F.N. 20 Motos types M. 67, M. 70, Frein 1927 et Frein tambour 1928 avec tube d'échappement : Sport, en magasin.

187 bis, rue Armand-Silvestre COURBEVOIE (près la gare d'Asnières)

ACHÈTE & ÉCHANGE QUE DES MOTOS F.N. - MARQUE F.N.

Terrot 350 cmc., conf., fin 27, écl. AV et AR puiss., compt., tan-sad, abs. neuve, sup. occas., b. prix. Remy, 8, rue du Pnot-Louis-Philippe, Paris.

Terrot Jap. 350 cmc., lat. parf. état, 4.200 fr. Brenot, 3, av. Bourgain, Issy-les-Moulineaux.

Terrot 250 cmc., sport conf., 700 x 100, août 1927, abs. nve, t. équip., tan-sad, 3.800 fr. 37, route de Montesson, au Vésinet.

Terrot 350 cmc., 4 t., avril 27, ball., tan-sad, acc., 4.000 fr. Tous l. j., 45, cours de Vincennes, Paris.

Terrot 4 CV, tr. b. ét., pr. à déb. Thiolat, 9, rue St-Germain, Chatou.

Terrot Jap. 350 cmc., 1927, peu roulé, 4.000 fr. Resal, 18, rue de l'Université, Elys. 89-12.

Terrot 4 CV conf., culb., oct. 27, 4.950 fr. Ecr. Rochard, 12, av. des Charmes, Vincennes.

Terrot 350 cmc., Jap, culb. Burmann, 4.500 fr. Bernet, 82, boul. Picpus, Paris (12^e).

Terrot 4 CV, 350 cmc., 4 tps, pn. 700 x 100, ph., tan-sad, rep-pieds, c. neuve, ch.-ch., freins moyeux, s'adr. Kieffer, 115, boul. National, Ivry-sur-Seine.

Terrot Jap. 350 cmc., conf., culb., compt., tan-sad, gros ph., mag. técal. 4.800 fr. Chevaux, 20, rue Gramme, Paris (15^e).

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 —

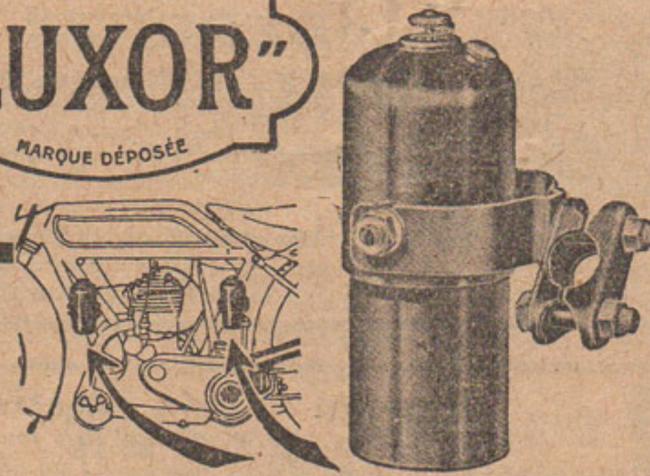
— AGENCE : —
 RAVAT - TERROT - MONET & GOYON - DOLLAR - GNOME & RHONE - SOYER - TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON - HARLETTE - PEUGEOT - CLÉMENT - GLADIATOR - RENÉ GILLET - CYCLECAR SIMA-VIOLET

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

POUR breveter vos INVENTIONS

lisez le MANUEL-GUIDE envoyé gratis par
M. BETCHER, Ingénieur-Conseil, 21, rue Cambon, Paris

"LUXOR"
 MARQUE DÉPOSÉE



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
TRAIZET & Cie, Fabricants, 3, Rue Tesson, PARIS (10^e)

PIÈCES FRANÇAISES
 Adaptables aux Motocyclistes type Armée

B. S. A. et TRIUMPH
 EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
 ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
 -- Téléphone : TRUDAINE 18.98 --

2 Terrot 2 HP, 1926, mod. homme et dame, ét. méc. parf., pressé. Gobert, 59, rue de la Chine, Paris.

Triumph 500 cmc., 1926, belle occ., outill. compl., 2 sac., compt., tan-sad, pn. ball. Wif, 15 bis, quai Carnot, Saint-Cloud (S.-et-O.).

Triumph 5 HP, bon ét., ess. à vol., pn. rech., 1.800 fr. ou avec sidecar, 4 att., 2.700 fr., cause voit. Vis. t. l. j., 63, rue du Plan, Romainville (Seine).

W. J. G. anglaise, 2 vit., 175 cmc. 1.800 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

Yvels 250 cmc., mot. Villiers, 3 CV, boîte Burmann, 2 vit., pn. 650 x 65, n. ét., 2.200 fr. S'adr. Laschon, 95, av. Marceau, Courbevoie.

Moto 2 CV, 2 vit., kick, bon ét., 800 fr. Vis. sam. apr.-midi, dim. Metge, 4, villa Dur d'Oise, Fin d'Oise (S.-et-O.).

G. R. moto sp., 1 an., écl. élec., pn. conf. nfs, compt., mont., 100 km. marq. Indian, ach. 5 CV voit. Lancelle, 53, rue de Clichy, 19 h. Gut. 57-25.

SUNBEAM

La Motocyclette la plus RAPIDE, vendue au client IDENTIQUE aux MODÈLES de COURSE, n'employant PAS de CARBURANTS SPÉCIAUX.

- Modèle Rapide d'Occasion -
 Pièces en Stock pour Type Armée

SEULE AGENCE OFFICIELLE
J. MARLIN
 136, Rue de Toqueville
 PARIS - Tél. : Carnot 55-59 - PARIS

Moto anglaise vélocette 250 cmc., 4 HP, 3 v., écl. mag., ph. retr., compt. O. S., klax., frein de direc., amort., pare-jamb., rep-pieds, ts outill. ét. neuf., v. cause dble empl. Turgis, 13, av. de Paris, Vincennes.

1 **Moto Harley** rev. à neuf, compt. S. O., magnéto Bosch, 1 side bipl. Vamod, pare-br., out., pn., ch. à air de rech., écl. mat., off. sér., pr. à déb. Vis. chez M. Buyck, boul. de Ménilmontant, Paris (20).

ON DÉSIRE ACHETER...
 Ach. compt. à part., 4.000 à 4.500 fr., Terrot ou F. N. 350 M. 60 ou 500 1927, conf., écl., b. ét., équip. press., Verchère, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

Suis acheteur voiturette 2,3 pl., 4 cyl., Marchadier, 138, rue de Rivoli, Paris.

Je cherche Monotrace accidentée ou à reviser. Farkas, 60, rue de la Folie-Méricourt, Paris.

Acheteur Saroléa, 350 ou 500 cmc. culbut., mod. 27, détails et prix. Neveu, 6, rue Ponscarne, Malakoff.

Achète quadrilette Peugeot, 172, à qui reprend en compte 3 HP Motoconfort, roulé 400 km. Lagarde, 4, rue Station Fleury, Meudon.

MOTOCYCLETTES SAROLÉA — Tous les Modèles sont livrables immédiatement — à l'Agence directe : 62, Rue Rochechouart — PARIS

COMPTANT ET CRÉDIT

J'achète Harley et Indian-Foulon, 162, av. Daumesnil (Did. 37-13.).

Suis ach. 5 CV Citroën, torp., 3 pl. trèfle ou 6 CV Renault, cond. int., 4 pl., R. Masson, 39, rue de Tolbiac, Paris.

Robert achète toutes motos modernes, 21, rue de Tlemcen.

Achète Terrot 4 CV ou autre mod. récent., écr. pr. r.-vous. Robert, 10 bis, rue Elzévir (3°).

Suis acheteur comptant, tte moto, j'échange. Delburg, 49, bd. Latour-Maubourg.

Cherche petit pare-brise, p. 5 CV Peugeot carr. sport. Dussart, 66, rue République, Saint-Denis.

Cherche Terrot 250 ou 350 cmc. JAP latérale, réelle occ., b. ét., écr. ou télép. à M. Avolio, 41, rue de Liège. Gut. 74-24.

ACCESSOIRES

SAKER

pour Motocyclottes

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET

Tél. 16.06 - GROS

SIDECARS

B. S. A. grand tour side 1 pl. 1/2, parf. ét., 3 vit., Magond. rech. (41. 1/2 aux 100 km.), 2.200 fr. Ecr. Becquerelle, 68, rue Jean-Jaurès, Puteaux.

B. S. A. side 4 CV, ch.-ch., tt. équip., bon ét., b. pr. ou éch. c. moto 3/4 CV. Cornet, 3, pas. Descoings, Clichy.

Française Diamant part., ven. sidecar 4 CV, abs. neuf, av. ts ses acc., ess. vol., b. occ., 3.900 fr., pr. à déb., Paulet, 55, rue de Belleville.

Side pour Gnome et Rhône, ét. nf., pn. 700 x 80, pr. à déb. Dubet, 9, rue Lacharrière, Paris.

Harley Davidson 7-9 CV, magnéto, écl. mag., compt., av. sidecar bi-pl., gar. exc. ét., pr. except., 3.300 fr., Pierre, 271, boulevard Pereire.

Harley side bi-pl., pare-br., gd. conf., rev., neuf, pn., peint., etc., cause ach. voit., à vend., 3.000 fr., Astic, 8, rue de la Houille-Blanche, Grenoble.

Sidecar Harley 9 CV, écl. et klax. élec., par dynamo, compt., ch. pign. nfs, side conf. et aménagé, Dujon, 28, rue Taine.

Sidecar Indian 7-9 ent. rev., écl. Mag., pn. nfs., t.-sad Terry, s'adr. Dechelle, 22, rue Saint-Bernard, Paris (11°).

Indian sid. b.-pl., ess. 2.300 fr., cause maladie. Gourrier, 13, rue M.-Berthelot, Montreuil.

Sidecar Indian 9 CV, bi-pl., écl. élec., exécl. ét. de marc., 3.000 fr., s'adr. M. Levallant, 20, av. République, Vincennes.

Indian side, bi-pl., excel. ét., rev. récent., 1.800 fr., Bulod, 36, rue Stephenson, Paris. Le soir apr. 8 h. ou de préf. écrire.

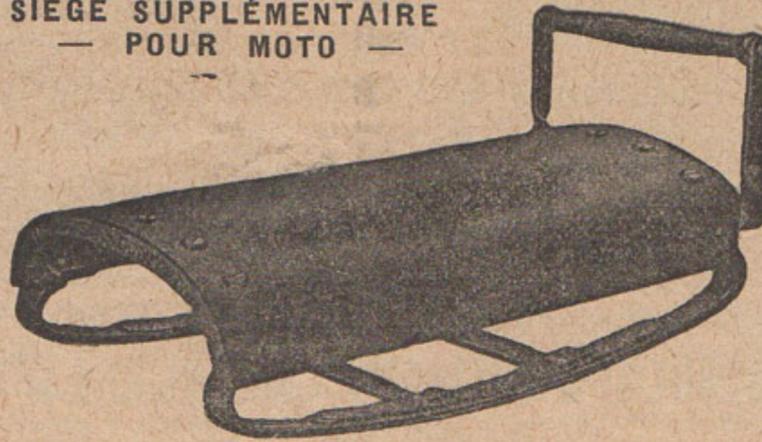
Matchless sidecar, 8 CV, écl. élec., 4 roues interch., capote, p.-brise, mar. parf., b. pr., Delaune 25, rue Ruhmkorff.

René Gillet, sidecar, bi-pl., 6 CV, type G. ét. nf., compl. compt., écl., p.-jamb., pn. ball., roue de sec., capote, p.-bag. AR. Emmanuel, 46, rue de l'Arquebuse, Auxerre (Yonne).

René Gillet, side bipl., roue et

Le Super-Confort

SIÈGE SUPPLÉMENTAIRE
— POUR MOTO —



Assise: Caoutchouc moulé et entoilé. — Suspension: 2 ressorts à trois lames acier manganosilicieux. — Fixation facile sur tous porte-bagages. — Poignée bois.

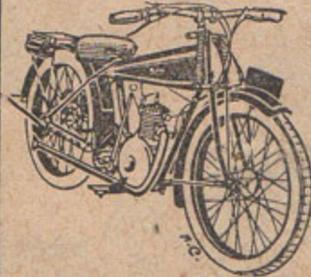
SOUPLESSE — STABILITÉ

BÉRARD FRÈRES 20, rue d'Armenonville (Tél.: WAGRAM)
NEUILLY-sur-SEINE (65-12 & 94-16)

PIECES POUR
B.S.A TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES
DALBIAC. 1. RUE des JARDINS S. PAUL PARIS SOUDÉS

GRAND CHOIX de MOTOCYCLETTES

“DEPREZ” et



F.N. En Magasin: en 175, 250, 350 et 500 cmc. - 3 Vitesses, Chaîne-chaîne et Freins dans les moyeux. Toutes ces machines sont de fabrication 1928, garanties. Prix à partir de... 2.000 fr

Forte remise aux Agents et Revendeurs

24, rue Meslay, PARIS — 187 bis, rue Armand-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine)

Repose-Pieds Élastiques

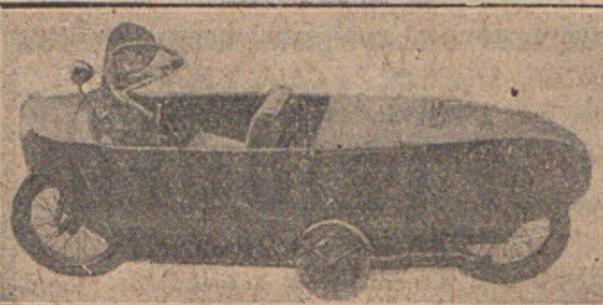
“ELVER”

munis de protège-talons

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du passager arrière

P. REVELLE & Cie, Fabr.

8, Rue Marie Stuart, 8, - PARIS



120 fr. d'impôt

3 Vitesses

Consommation:

4 litres

7.450 FR. —

NOUVEAU :: ::
:: :: PRIX

LA MONOTRACE

75, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES - PARIS

LA MOTO la plus confortable;

LA PLUS économique;

— 2 PERSONNES —

Châssis nu sur pneus... 5.900 fr.

p. de rech., à vend. Maulbault, 38, rue P.-Larousse, Malakoff.

René Gillet, sidecar parf. ét. mar., 2.000 fr., Simon, Café, 42, rue du Fer, Moulin (5°).

René Gillet, side parf. ét., occ. unique, 3.500 fr. Charbonnier, 4, rue Feydeau (2°).

Side sport belle carr. p. moto, 350-500 cmc., et compt. OS moto. Duranceau, 194, bd. Saint-Denis, Courbevoie.

Side sport torpille bleu, P. B. incass., capote T. B., chass. D. ou G, roue 650 x 65, frein B suspen., pn., ch. n. on fait la pose, le t., 900 fr., v. soir ou dim mat. Besse, 6, rue Marie-Benoist, Paris (13°). Tél. semaine 14 à 18. Combat 08-17.

Sidecar Peuple, moto Triumph 5 CV, parf. ét., 3.500 fr. Durand, bijoutier, 4, rue de Turenne, Paris.

ECHANGES

Morgan tour. eau, 8 CV, mot. Mag. rev., cap., p.-br., écl. mag. gaz au pied plus poste T. S. F., 4 l. compl. ou super nu cont. voit. 3 ou 4 pl., b. ét., Constans, 82, av. Phil.-Auguste.

Au plus offrant, je vends ma Harley solo pist. Alpax, mot. rev., mont. comp. Jeager, gr. sac., ch. rech., écl., guid., sp., 115 à l'h., 5 l. 1/2, 2.800 fr. ou éch. cont. cycle ou voit., 5 à 7 CV av. soulte, le dim. 13 mai de 3 à 6 h., 51, rue de Malte, R. Belair (Métro: République).

7.500 fr. Mathis 7 CV, 4 pl., 1.000 fr., acc., p.-br., arr., repr. en compte, 5 à 6 CV, 2 pl. Eymard, 111, av. de Paris, Saint-Mandé (Seine).

On échange torpédo Bignan, 11 CV, 2 lit., parf. ét., et 6 roues cont. Citroën B. 14, écr. Lacomme, 51, rue Vivienne. (Tél. Central: 08-24).

A vend. Soyer, 250 cmc., 3 CV Gnome et Rhône, 500 cmc., 4 CV, av. acc. ou éch. c. cyclecar ou voit. 5 CV, 9 bis, rue de Sartorie, La Garenne-Colombe.

Cyclecar, 4 cyl. culb., gris., sous pres. O S. 5 roues, n. acc., 4.500 fr. ou éch. av. soulte c. Bugatti, Amilcar ou simil. rec. Robert, 27, rue Tronchet, Cent. 22-95.

Ech. poste T. S. F., puiss. neuf, contre moto 175 cmc. ou 200 cmc. Bourigault, Lesigny (Vienne).

Vend. ou éch. Sima Violet sp., b. ét., cont. F. N. Terrot-Maujol, 268, av. Gallieni, Bagnolet.

Austral

Motos 2 et 5 CV., 2 temps. 4 CV., 4 temps
Vente à Crédit 6 et 12 mois
7, rue de la République, PUTEAUX (Seine)

DIVERS

App. stéréo-panor Monobloc 6 x 13 clor 5,7 mod. 28, ét. nf. abs. Jean, 19, rue Monge.

2 trois quart, g. taille, 1 cuir marron, b. ét., 200 fr., 2 caout. Hutchinson, gar. ét. nf., 100 fr., Chollet, 137, Fg. du Temple, Paris.

Châssis neuf La Licorne W 4, W 16, moteur SCAP à enlever à 18.000 fr. au lieu de 26.000 fr. Lacomme, 5, rue Saint-Augustin.

Tarif garage: Moto 15 fr.; side: 40 fr.; 6 CV: 60 fr.; 10 CV: 70 fr.; 14 CV: 75 fr. Réparations prix modérés, 5 % sur tous acc.

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-09
Carnet 53-57

RÉPARATIONS
en 24 heures

avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

LA MOTOCYCLETTE

KERVAN

est toujours sans rivale comme rendement, confort
et prix. — Sa ligne et son fini vous plairont.

KERVAN & C^{ie} — BANNALEC (Finistère)

achats, ventes, Garage Laine, 15
et 17, Passage Tubert-Beller,
Paris (13^e).

Vendrais brevet attache par
rotule pour piston deux temps et
flasque obstruant bas piston
réduisant l'espace mort du carter.
Vrigneaud, 3, villa Alexandre,
Billancourt (Seine).

Robert fait des conditions
spéciales à tout membre de L. N.
M., 21, rue Tlemcen. Venez visi-
ter son garage spécial pour moto.

A vend. écl. élec., alterno moto
compl. neuf, pr. 325 fr., s'adr.
M. Gouache, 114, rue Bannier,
Orléans.

Vélo course Bourotte spec.,
ét. nf., val. 730 fr., p. 300 fr.
Magnez, 133, rue de Belleville,
Paris (19^e).

Mons. seul, 29 ans, fr. ser.,
act. permis moto conn. mec.,
cherch. empl. chez construc. auto,
moto, Paris ou prov. serv. comm.
ou autre. H. Leleu, 6, rue Davoust,
Pantin (Seine).

2 bicyclettes neuves, g. luxe,
hom., dam., m. Rochet, valeur :
695 fr. et 735 fr., les deux 1.150 fr.
microm. compl. 185 fr., sidecar
B. S. A. 5 CV, parf. ét. mar.,
2.550 fr. Ecr. : Boutolleau, route
de Monts, à Loudun (Vienne).

Roue 28 x 3 AV et AR compl.,
45 et 55 fr., gr. guidon, 25 fr.,
fourche av. 100 fr., cadre Indian,
120 fr., mag. 2 cyl., 125 fr., phare
moto, 60 fr., large selle, 50 fr.
Veluet, Chineraille (Creuse).

Tan-sad V. W. abs. neuf av.
dossier, bell. occ., 75 fr. Dours,
28 bis, rue Jean-Arjelies, Juvisy
(Seine-et-Oise).



SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T.: Gob. 26.00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar sport Nordine 6 CV,
1926, dem. élec., écl., tous acc.,
peu roulé, ét. parf., Petitjean, 21,
rue Odéon, Paris.

Amilcar Bordino, ét. nf.,
8.000 fr. Robert, 21, rue de
Tlemcen.

Amilcar 6 CV, 3 pl. bateau,
écl., démar., klax. élec., 5 roues,
parf. ét. mec., pr. tr. int. Habert,
78, av. des Ternes, Paris. Galv. :
09-45.

Ariès torp., 4 pl., 8 CV, écl.
élec., ph. Marchal, 1 env. rech.,
ent. rev., c. nve, 2.800 fr., s'ad.
3, rue Jeanne, Pavillons-sous-
Bois.

Bignan 11 CV, 2 lit., type gd.
sp. torp., 6 roues, bell. carr., ét.
mec. parf., 15.000 fr. compt.,
Lacome, 51, rue Vivienne.



Motocyclistes, les FÉTICHES R.Z.

— ornent et portent bonheur —
Les réclamer chez les Marchands de Motos et d'accessoires
ROSAZ, 57, Boulevard de la Villette, PARIS

Magasin de Vente SOYER

6, Avenue de la Grande-Armée — Téléphone Wagram 69-17

Ses Motos 350 et 175 cmc.

La 350 cmc. Super-Sport

seul arbre à cames engagé dans les
6 jours d'Hiver, au prix de 6.300 frs

Stock de Pièces détachées

Vente à Crédit

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
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 % sur Moto et Vélo



STYL'SON

4 temps, 175-250-300-350 et 500 cc.
Raccords acier forgé.
Cadres très surbaissés.
ADSIM - LE CHAMBON
près Saint-Étienne (Loire)

LIAUDOIS

Recordman du Monde de
vitesse, petite cylindrée,
est en outre

CHAMPION INCONTESTE

de la vente Motocyclettes. Une visite à son magasin
vous permettra de fixer votre choix.

Agent direct de toutes les Grandes Marques, un stock
important de toutes pièces détachées, et sa mise au
point réputée, confirmeront la confiance qu'il sait inspirer.

— **LIAUDOIS, 9, Avenue Félix-Faure, PARIS (15^e)** —

DUMOULIN

158, Rue de Paris — MONTGERON
Spécialiste GILLET-HERSTAL
RÉPARATIONS — VENTE — ÉCHANGE
MONET et toutes autres Marques

Voiturette 4 pl., G. N., mot.
Salmson, écl. élec. et mag., 6 roues
dont 4 pn. neufs, lampe et phare
Ducellier, parf. ét. de marc., av.
outil. compl., vis. t. l. soirs apr.
7 h. et dim. mat. Casteuil, 40, rue
du Four, Saint-Maur Les Fossés
(Seine).

G. N. dble culb., 3.000 fr.
Robert, 21, rue de Tlemcen.

G. N. mot. ent. rev., 3.000 fr.,
écr. Bechouarn, 86, rue de l'Uni-
versité (7^e).

Lafitte, 3 pl., 5 CV, écl. Mag.,
parf. ét., sur conf. 3.800 fr.
Delburg, 49, bd. Latour-Maubourg

La Française, 4 CV, écl. élec.,
pn. ball. Picard, 8, rue du Havre.

La Perle voit. sp., 3 pl., 6 roues,
b. ét. marc., 6.500 fr., bonne aff.
Lacome, 51, rue Vivienne.

Morgan, gr. sp. eau gr. pn. nf.,
r. à br. vol. soup. mag., outil. imp.,
ass. pay. Faure, 168, bd. de la
Gare, Paris.

Morgan, ent. neuf à pr. à
l'usine avec remise importante.
S'adr. Moto Revue, 51, rue
Vivienne.

PARIS-MOTO

Achète — Échange
toutes Marques Motos

79, Avenue des Ternes - PARIS

Morgan 8 CV, cond. int., sport
à eau de neuf., roue à broche
Tat. vis. t. l. j., pr. 7.000 fr.
Leclerc, 39, rue Ménille, Vanves
(Seine).

Morgan à part. de 4.000 fr.,
Robert, 21, rue de Tlemcen.

Peugeot 3 1/2, 4 vit., Picard,
piston A. L. Pax freins, tamb. AV

MOTOCYCLETTES (4 temps)
PROPUL-CYCLE 7, Rue Gravel, 7
LEVALLOIS (Seine)

175 cmc., moteur P.M.
250 cmc. et 350 cmc.
Moteur Zürcher

CATALOGUE FRANCO

Agents et Représentants
- demandés. -

AR Técalémit Mag., 500 l. par
lant. AR, t.-sad. V. W., vis.
dim. mat., Rousseau, 110 av.
F.-Faure, Nanterre, sem. 13, rue de
Nevers, de 9 à 10.

Torp. Peugeot 5 CV, type
172 R., abs. nf., c. neuve, p. roulé,
Gouzot, Apremont, par le Guetin
(Cher).

Peugeot 5 CV, 2 pl., four-
gonnette, parf. ét., 5 roues 710 x
90, 3.450 fr., s'adr. Tonnelier, 18,
rue Sannois, Nanterre.

Peugeot P. 105, culbut., écl.
Marchal, klax., compt. O. S., par.
j., roul. 700 km., cause dble empl.,
6.500 fr., Duhaut Hornez, place
Centrale, Flers (Orne).

Renault 6 CV, cond. int.,
4 pl., 3 portes, solex Bosch, roues
métalliques, phare et projec. Au-
teroche, p.-ch., p.-bag., klax.
2 sons, peint., neuve, ét. mécan.,
parf., 13.000 fr., André, 32, rue
Pierret, Neuilly-sur-Seine.

Renault 6 CV, rev. 5.900 fr.,
quadril. Peugeot 172, rev. 5.900
francs. Cérurier, Postier, Bureau
Poste Paris 29.

Cyclecar Villard, conf. 4.000

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

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

AGENCE DIRECTE: **R. LARGEOT**

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

Toutes Marques - Tous Prix - OCCASIONS - 6 et 12 Moteurs - de Crédit

MOTOCYCLISTES ??

Tous les Modèles: **TERROT, F.N., MOTOBÉCANE, PEUGEOT, MOTOCONFORT, etc.**, sont exposés chez

le Spécialiste **B. GODART** 116, Boulevard de Grenelle - TÉLÉPHONE: SÉGUR 61-76 -

ACHAT - ÉCHANGE - ÉCOLE GRATUITE - VENTE A CRÉDIT

BOULOGNE MOTOR-CYCLE

DESCHASEAUX 93, Avenue J.-B. Clément, à Boulogne-sur-Seine

La plus importante Maison de Cycles et Motos de la région

Agence Exclusive: **TERROT - F.N. - GILLET-HERSTAL - GÉCO -**

MOTOSACOCHE - HARLEY - DOLLAR et toutes Marques.

Nombreuses Occasions. - Révision et Réparations toutes Marques

Leçons gratuites à tout acheteur et Forfait.

COMPTANT

CRÉDIT

francs. Lesquerbault, 29, rue
Baudin, Argenteuil.

5 CV Le Zèbre, équip., p. roul.,
pn. nf., parf. ét., 6.800 fr., vis.
sam. ou écr. : Boignet, 47, rue
Commerce (15°).

Cyclecar 5 CV, 2 cyl., t. b. ét.,
à vend., 2.000 fr., Roger, 43, rue
des Monts-Clairs, Colombes. Sam.
apr.-midi et dim.

Voiturette, 3 pl., trèfle, parf.
ét., bs. pn., ess. tte dist., à enlev.,
3.000 fr., é. par. p. r.-vous, Miquel,
15, rue Trouillet-Derel, Asnières.

3 roues sp., gr. sp., ligne
uniq., Rubby, 6 CV, culb. écl.
demr. Marchal, vol. soup., eq.
comp., s'adr. Concierge, 7, rue du
Ct-Lamy, Paris (11°).

A enlever voiturette Majola,
2 pl., écl. élec., ét. parf., 3.700 fr.
Richard, 50, r. Compans, urgent,
cause départ.

Partic. vend 11.000 fr., jolie
torp., 4 pl., 7 CV, pn. conf., 2 p-br.
dém. écl. élec., torp. neuf, Malime,
14, av. du Cimetière Parisien,
Pantin.

Cyclotracteurs complets de ttes pié-
ces nves: 390 fr.; Magnétos mono:
65 fr.; Pneus motos ttes dimensions
bas prix, moto Bécané: 950 fr.
TESDOU, 63, r. Ducouëdic, Paris (14°)

Les MOTOCYCLETTES

PARIS- { 1^{ers} DELAHAYE } Cat.
NICE { ex- CALVET } 175 cc.
- 1928 - { ex- }
Pneus Dunlop - Huile Kervoline

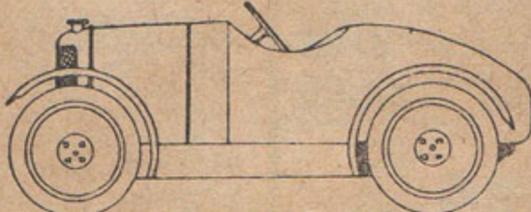


sont presque les meilleures !!!
Elles seraient les meilleures si une publicité intensive grevait leur
prix de revient. Mais alors ???!!
— Elles seraient aussi les plus chères !!! Consultez ceux qui en
possèdent, vous saurez ce qu'elles valent.

Établ^{ts} **ROVIN**, 35, Boulevard Brune, PARIS (14°)

Pour 6.500 fr. **"AXONA"**

présente
le
Cyclecar
"AXONA"
3 CV.



3 Vitesses
March.AR
Minimum
de taxe.
Maximum
de vitesse.

S^{té} A^{mé} AXONA — 6, Place de la République, 6 —
LEVALLOIS-PERRET — Tél.: Péreire 17-95



A CRÉDIT COMME AU COMPTANT

Votre INTÉRÊT est de voir
le **GRAND STOCK** de

500 MOTOS et Cyclecars
neufs et d'occasion

1^{res} Marques, garantis, depuis 1.000 fr.

Vendus par les Établissements **PARIS-AUTO**, 104, Avenue de Villiers, PARIS

Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles

BULLETIN D'ABONNEMENT A MOTO REVUE ET SON SUPPLÉMENT MENSUEL L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Veuillez m'abonner à (1), numéros de Moto-Revue et son supplément l'Actualité Automobile à partir du Numéro
en date du..... Ci-joint la somme de (2).....

Nom.....

Prénoms.....

Profession.....

Adresse.....

	Prix de l'Abonnement complet (64 Numéros)		
	Un an 64 numéros	Six mois 32 numéros	Trois mois 16 numéros
France et Colonies.	55 »	30 »	18 »
Union Postale ...	80 »	45 »	26 »
Autres Pays.....	110 »	60 »	35 »

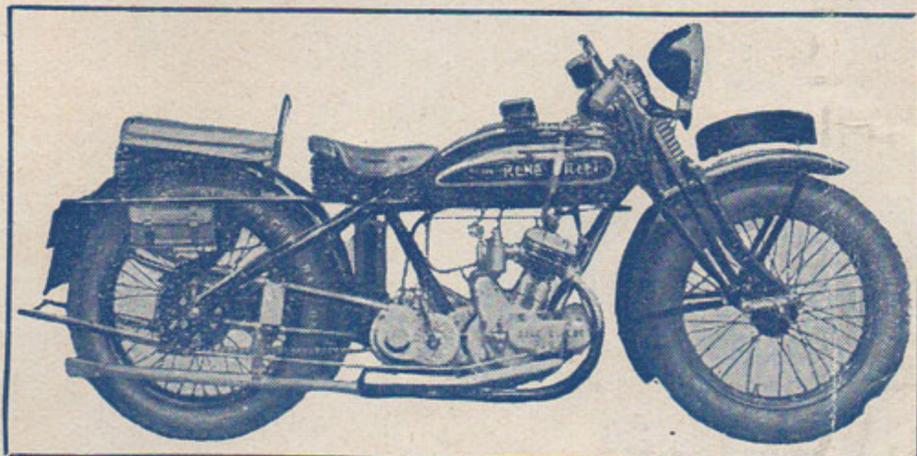
Signature.....

(1) 64, 32 ou 16 Numéros.

(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention
CHÈQUES POSTAUX 29.737-PARIS (2°).

La Nouvelle **RENÉ GILLET**

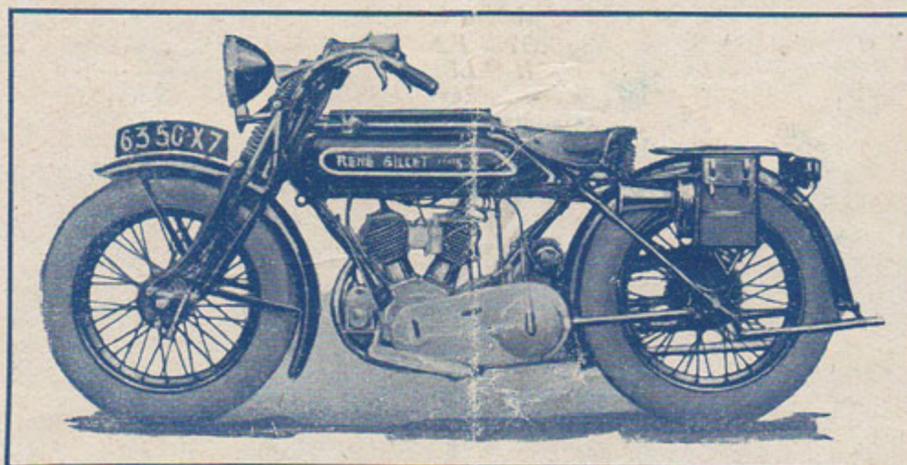
4 CV. - 350 cmc.



est la machine rêvée pour le long
tourisme en solo ou avec tan-sad.

La Moto **RENÉ GILLET**

6 CV. - 750 cmc. - Type Armée Française



est la plus popu-
laire parmi les
amateurs de long
... .. tourisme

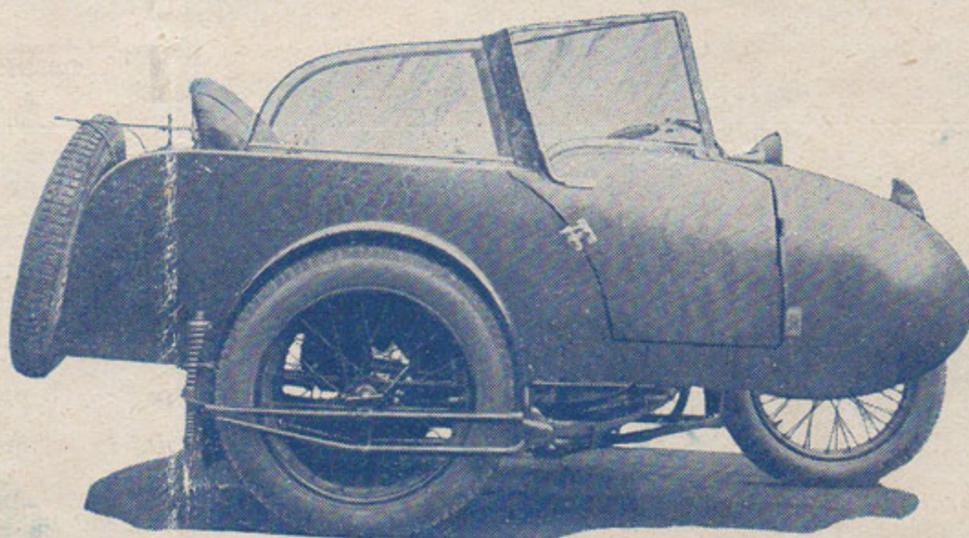
elle est :
. Économique ..
Puissante - Rapide
. Stable - Sûre ..

Le Side-car **RENÉ GILLET**

avec le fameux châssis suspendu **RENÉ GILLET**

est le complément de la Motocy-
clette 6 CV., type Armée Française,
pour le long tourisme, confortable
... .. et économique.

*Fournisseur de l'Armée, de la Gendar-
merie, de l'Artillerie Navale, des Sapeurs
Pompiers de Paris, de la Prefecture
de Police de Paris et du Ministère des
Colonies.*

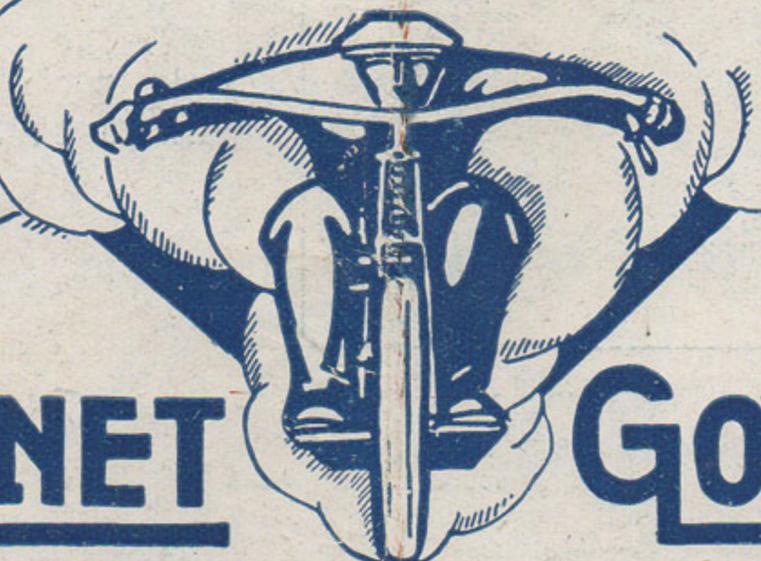


DEMANDEZ LES CATALOGUES SPÉCIAUX
AUX ÉTABLISSEMENTS

RENÉ GILLET

128, Route d'Orléans :: MONTROUGE (Seine)

LES TRIOMPHES DE

MONET  **GOYON**

au **MONT AGEL**

Meilleur temps des motos toutes catégories

AVEC UNE

175 cm. - 2 Temps

Cette extraordinaire démonstration de :
ROBUSTESSE et PUISSANCE sans EGALES
de leurs moteurs 2 Temps, rappelle la magnifique performance que les Constructeurs maconnais viennent d'accomplir dans **PARIS - NICE** où engagés en catégorie 350 cm. ils se sont classés

1^{ers} ex-æquos cat. 350 sld-car avec une 175 de série

telle qu'elle est livrée à la Clientèle, couvrant tout le parcours sans aucun point de pénalisation, malgré la longueur et les difficultés de l'épreuve, aggravées par des conditions atmosphériques particulièrement défavorables.

Dans la même course, MONET-GOYON a enlevé

7 Premières places ex-æquos - 7 Médailles d'Or - 4 Coupes

Moteur VILLIERS 2 temps. - M.A.G. 4 temps - Graissage Kervoline.

MONET-&-GOYON

57, Rue du Pavillon
MACON