

...ne fut le 8^e Paris-les Pyrénées-Paris

MOTO REVUE

LE NUMÉRO
1^{fr.}-25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 283

11 Août 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

L'Équipe **TERROT** sur 250 cmc. strictement de série, triomphatrice de **PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS**.

QUENETTE, GAROT, GILLOT se classent 1^{ers} ex-æquos sans pénalisation, enlevant
3 Médailles d'Or, la Coupe des Pyrénées, le Challenge Ollier.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

— 1928 —

Durant l'étape de nuit

PARIS-BORDEAUX

Les

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

SOUBITEZ

ont, une fois de plus prouvé leurs

PUISSANCE - ROBUSTESSE - SÉCURITÉ

LES ÉTABLISSEMENTS SOUBITEZ FRÈRES

188, Rue de la Roquette, 188 — PARIS

SONT FOURNISSEURS DE :

ALCYON - BAGGI SAMYN - DÉ DÉ - D.F.R.
D.S. MALTERRE - DURANDAL - LE GRIMPEUR
- MAGNAT-DEBON - NEW-MAP - O.S.A. -
PEUGEOT - RADIOR - RAVAT - RENÉ GILLET
SOYER - STELLA - TERROT - TRAIN

ATELIER SPÉCIAL DE MONTAGE SUR TOUTES MOTOCYCLETTES

Anc^{no} M^{son} T. PAIGNARD Fondée en 1840

Anciens Etablissements Montagne

Société Anonyme : Capital 3.500.000 Frs.

SIÈGE SOCIAL : 25, Rue de Bellevue à BOULOGNE 4 SEINE

RESSORTS EN TOUS GENRES
Ressorts à Boudin · Ressorts d'Horlogerie
Ressorts de Précision
Pièces de Forme
Corde à Pianos

Téléphone. AUTEUIL | 51.15
51.16

CHÈQUES POSTAUX
PARIS C. 1187.38

ACIERS LAMINÉS

CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
Travaux Mécaniques à Façon
Emboutissage, Cisailage, Découpage

MAGASIN DE VENTE
4, RUE DU PONT-AUX-CHOUX
Téléph. ARGENTIVES 9-32

Registre du Commerce
SEINE N° 15.373

PRIÈRE } Votre Référence
DE }
RAPPELER } Notre Référence

Messieurs,

**OBJET - GARANTIES DONNÉES AUX CLIENTS EMPLOYANT
NOTRE SELLE PLANOR CONTRE TOUS RISQUES
DE POURSUITES EN CONTREFAÇON.**

Nous croyons devoir vous rappeler que nul ne peut valablement en France - en se basant sur tous brevets encore en vigueur - s'opposer à la fabrication et à la vente de notre selle PLANOR telle que nous la présentons.

Cette affirmation repose sur l'étude approfondie qui a été faite de la question par de nombreux experts, étude au cours de laquelle plus de 1800 brevets ont été examinés.

Nous avons d'ailleurs la certitude tellement absolue de ce qui précède que nous avons refusé toutes les offres de licence qui nous ont été proposées.

Dans une précédente circulaire nous avons pris l'engagement de vous garantir contre tous risques de poursuites en contrefaçon. Nous renouvelons, par la présente, cette garantie.

Afin que l'on ne puisse dire qu'il ne s'agit là que de promesses fallacieuses, nous tenons à préciser ce que nous entendons par garantie.

Si vous êtes poursuivis - car on ne peut évidemment pas empêcher que quiconque fasse un procès même sans raison -

IMP. S. PAIGNARD, 25, RUE DE BELLEVUE, PARIS
Les marchandises sont vendues prises à nos usines et payables à Paris.
Elles voyagent aux risques et périls des destinataires, même quand elles ont été expédiées par nos soins.
Les expéditions sont faites aux tarifs spéciaux les plus réduits, avec indication contraire des clients.
En cas de contestation, le Tribunal de Commerce de la Seine sera seul compétent, quelles que soient les conditions de la vente et le mode de paiement.

nous nous substituerons entièrement à vous pour défendre vos intérêts et faire toutes demandes reconventionnelles qu'il conviendra. Nous prenons à notre charge tous les frais, sans aucune exception ni réserve, qui pourront en résulter et nous nous engageons formellement au cas impossible où le Tribunal nous donnerait tort, à rembourser toutes amendes, indemnités ou dommages et intérêts, dont vous pourriez être redevables.

Par contre, les dommages et intérêts provenant des demandes reconventionnelles que nous ne manquerons pas de faire resteront votre propriété.

Il n'y a pas lieu de vous inquiéter si vous êtes assigné personnellement, la garantie que nous vous donnons ci-dessus vous couvre absolument quoi que l'on puisse en dire. Cet exemple vous le démontrera : Lorsque l'un de vos ouvriers, victime d'un accident du travail s'adresse à la justice, vous êtes assignés personnellement et pourtant c'est la Cie d'assurances garantissant votre risque qui en supporte tous les frais. Il en sera de même pour nous qui serons à la fois conseillers et payeurs.

En résumé, si vous êtes poursuivi, il vous suffira de nous en avertir aussitôt en donnant pouvoir à nos avocats et experts de vous représenter, nul autre dérangement ne vous sera imposé et aucun frais ne vous incombera.

Il est nécessaire enfin, que nous vous donnions la preuve de notre possibilité de faire face aux engagements que nous prenons par la présente.

Nous vous indiquons donc ci-dessous la situation active et passive de notre Société au 30 Juin 1928 dont nous certifions l'exactitude.

Notre actif s'élève à 7.015.000 fcs se répartissant comme suit :

Fonds de commerce	20.000
Usine de Boulogne (5.000 mètres couverts)	1.484.000
Mobilier et matériel	1.114.000
Marchandises	1.991.000
Clients	1.264.000
Portefeuille, Effets à recevoir, Banques	578.000
Actionnaires	459.000
Divers	105.000
	<hr/>
	7.015.000

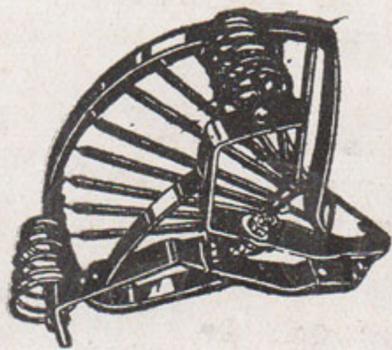
alors que le total de nos dettes à court et à long terme ne s'élève qu'à 2.202.000 Fcs.

C'est donc une garantie de plus de 4.800.000 Fcs que nous mettons à votre disposition. L'importance de ce chiffre ne permettra à personne de douter de notre solvabilité.

Nous vous serions très obligés de bien vouloir nous accuser réception de la présente en nous indiquant si les garanties contenues dans cette lettre vous semblent suffisantes. Dans le cas contraire veuillez nous le faire savoir afin que nous puissions vous convaincre d'indéniable façon.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

L'Administrateur Directeur Général ;



Plouffe

la selle
Planor

*cè-taille de ressorts
suspendue*

La plus souple des selles souples

La meilleure

La moins chère

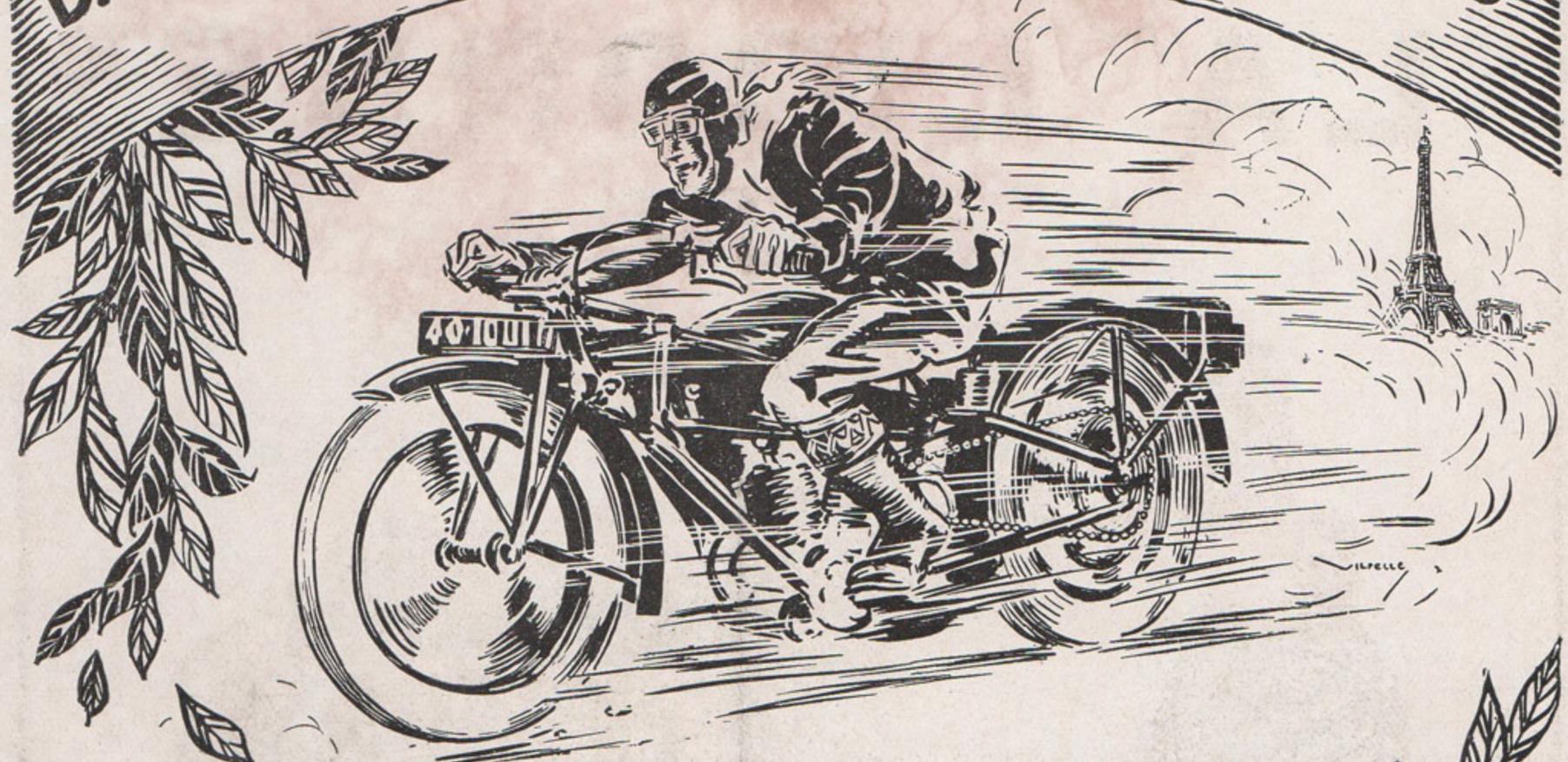
Parce que Française

Grand Modèle 144^{fr}

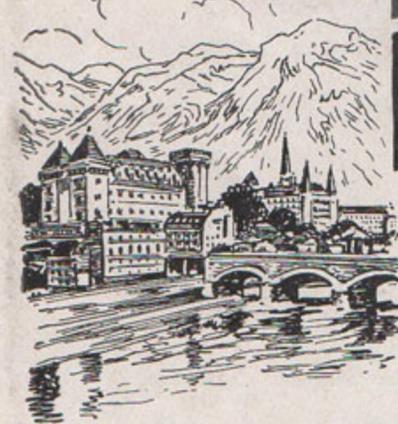
Petit Modèle 112^{fr}

S^{ts} An^{ns} des Anciens Établ^{ts} MORTAGNE 25 rue de Bellevue Boulogne sur S —

**DANS TOUTES LES GRANDES ÉPREUVES
MOTOCYCLISTES**



**PARIS
LES PYRÉNÉES
PARIS**



**LES MEILLEURS CHAMPIONS SE SERVENT DES MEILLEURES CHAINES
CLASSEMENT GÉNÉRAL**

- Catégorie 250 cmc. :
1^{er} CHERET (Austral), « ex æquo » avec **Chaîne BRAMPTON**
Enlève également le Prix de l'Union Motocycliste du Midi.
- Catégorie 500 cmc. :
1^{er} NEBIL-DINO (Ariel), « ex æquo » avec **Chaîne BRAMPTON**
- Sidecars 1,000 cmc. :
1^{er} GARANER-CHOMET (Royal Enfield) avec **Chaîne BRAMPTON**

LA COUPE DU TOURMALET est enlevé brillamment par la marque « FAVOR »

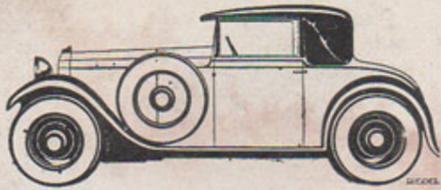
Ce magnifique palmarès prouve l'éclatante supériorité de la célèbre Chaîne

Brampton

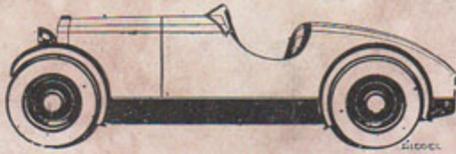
LA CHAÎNE DES

VICTOIRES

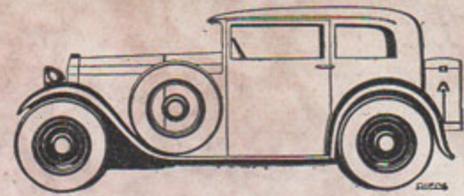




Cabriolet 2-3 places "Fémina".



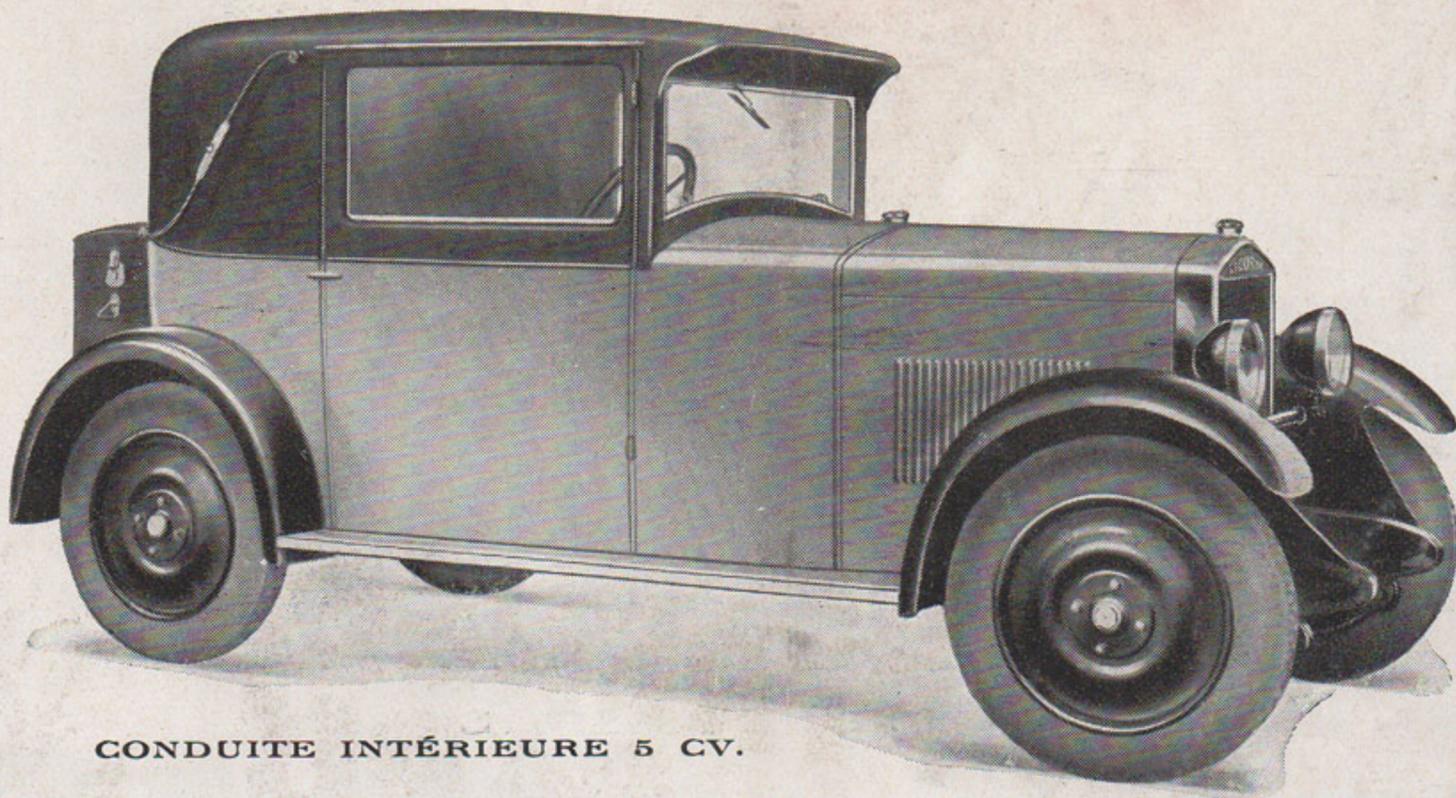
Torpedo "Sport" 2 et 3 places.



Conduite intérieure 3-4 places "Biarritz".

LA LICORNE

5 CV.

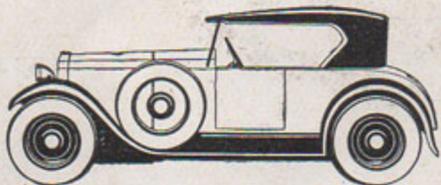


CONDUITE INTÉRIEURE 5 CV.

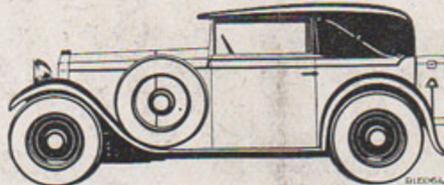
AU SALON PROCHAIN, LA LICORNE EXPOSERA A NOUVEAU SON CHASSIS 5 CV. SES QUALITÉS EXCEPTIONNELLES SONT UNIVERSELLEMENT RECONNUES. -- -- SES RAVISSANTS MODÈLES DE CARROSSERIE ONT ÉTÉ PRIMÉS AUX DERNIERS -- -- CONCOURS D'ÉLÉGANCE. -- -- SON ENDURANCE A ÉTÉ PROUVÉE PAR SES SUCCÈS EN MANTES ÉPREUVES.

SPORTSWOMEN
HOMMES D'AFFAIRES
INDUSTRIELS & COMMERÇANTS

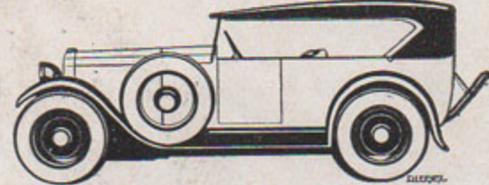
NOTEZ DE VISITER SON STAND OU SES NOMBREUX AGENTS, VOUS Y TROUVEREZ LE MODÈLE ÉTUDIÉ SPÉCIALEMENT POUR VOTRE USAGE.



Torpedo "Touring" 2 et 3 places.



Cabriolet 3 places "Riviera".



Torpedo "Tous Usages".

(Téléphone : { GALVANI . . . 81-72
DÉFENSE . . . 11-91
INTER-WAGRAM 36

AUTOMOBILES LA LICORNE

(-- Télégrammes : --
LICORNE - COURBEVOIE)

160 à 176, Rue Armand-Silvestre — 5 à 17, Rue Mathilde et 271 à 279, Bd St-Denis — COURBEVOIE
— Paris-Banlieue N.-O. —

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

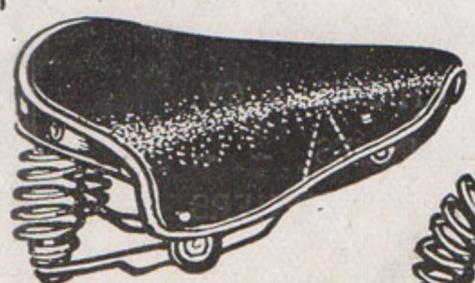
V



SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

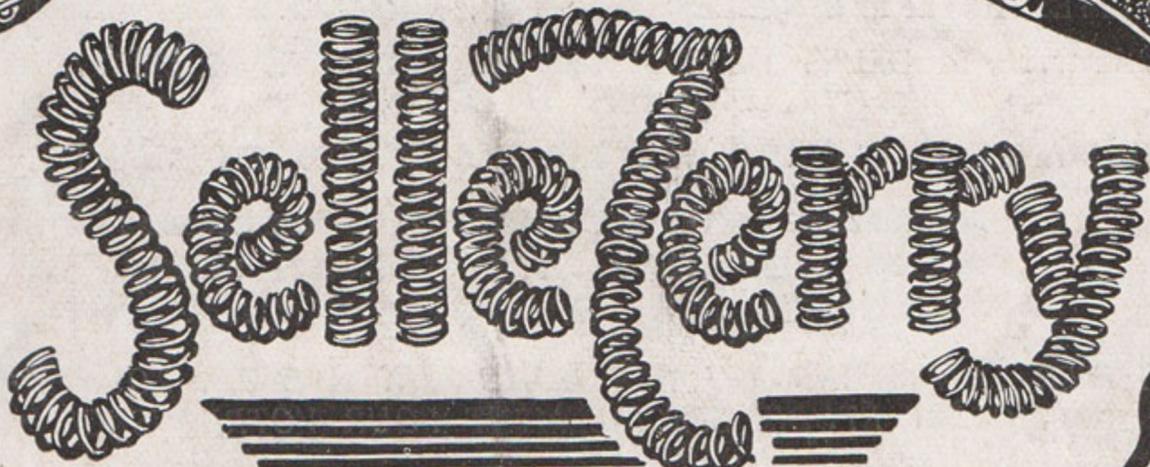
100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY"
VÉLO DAME



SELLE "TERRY"
MOTO



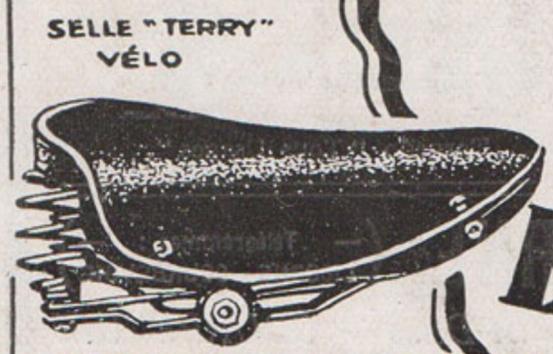
TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.

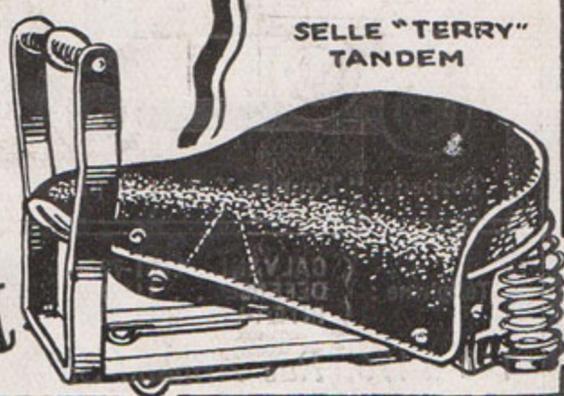
Motocyclistes! Attention aux nombreuses imitations défectueuses!
Exigez la marque de garantie:

"Terry"

En vente partout



SELLE "TERRY"
VÉLO



SELLE "TERRY"
TANDEM

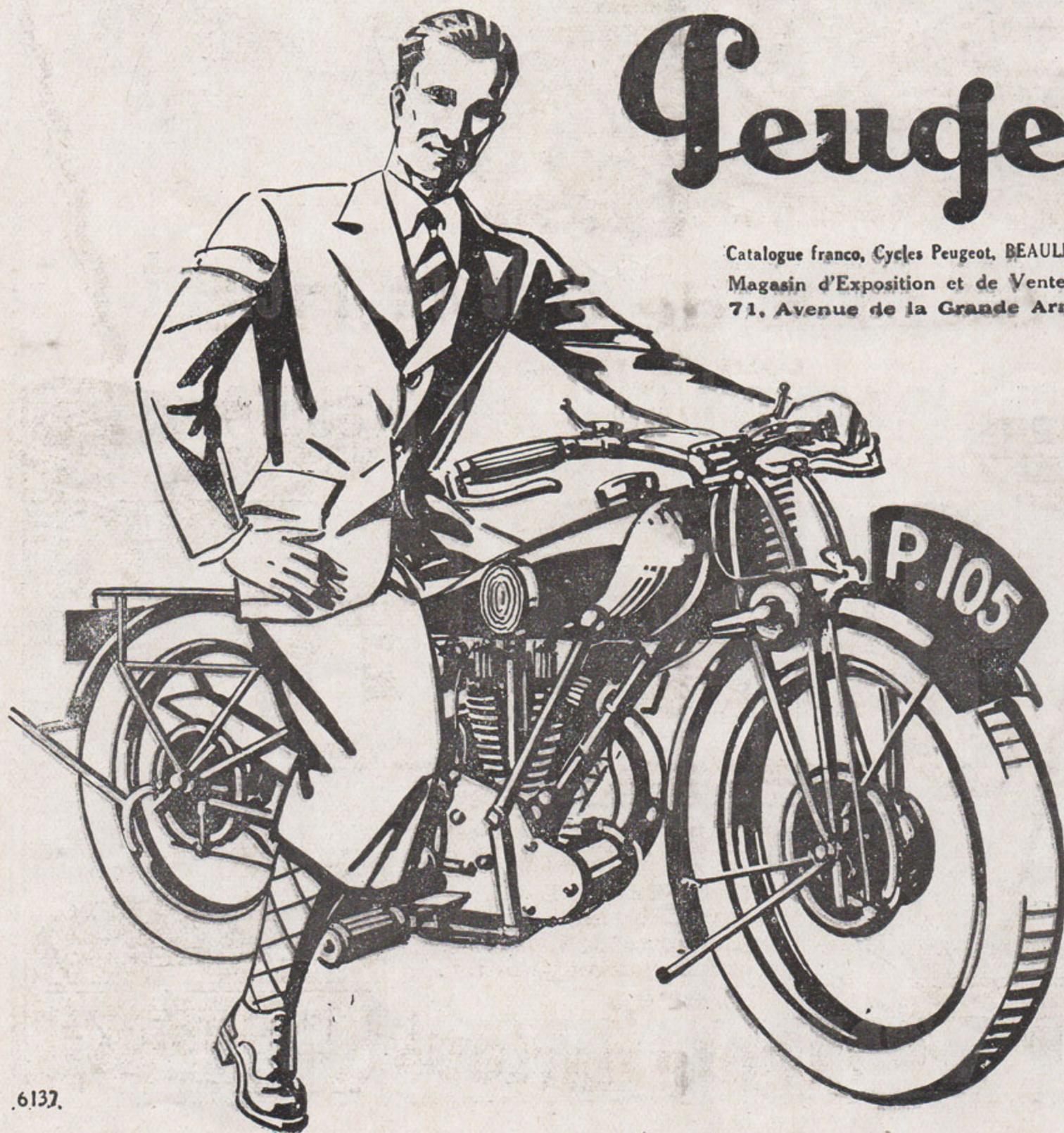
Mallerich et Vitry

enfourchez une Peugeot

Chez un de nos agents, montez donc sur une des nouvelles Peugeot. Quelle révélation! De suite vous sentez que la machine est "faite pour vous" position normale - ni trop touriste, ni trop sport - des contrôles qui tombent naturellement sous la main, une selle et des Knee-grips moëlleux. Et vous apprécierez aussi cette position basse, cette ligne allongée, qui, même à l'arrêt, respire la stabilité et la vitesse.

Peugeot

Catalogue franco, Cycles Peugeot, BEAULIEU (Doubs)
Magasin d'Exposition et de Vente à Paris :
71, Avenue de la Grande Armée (16^e)

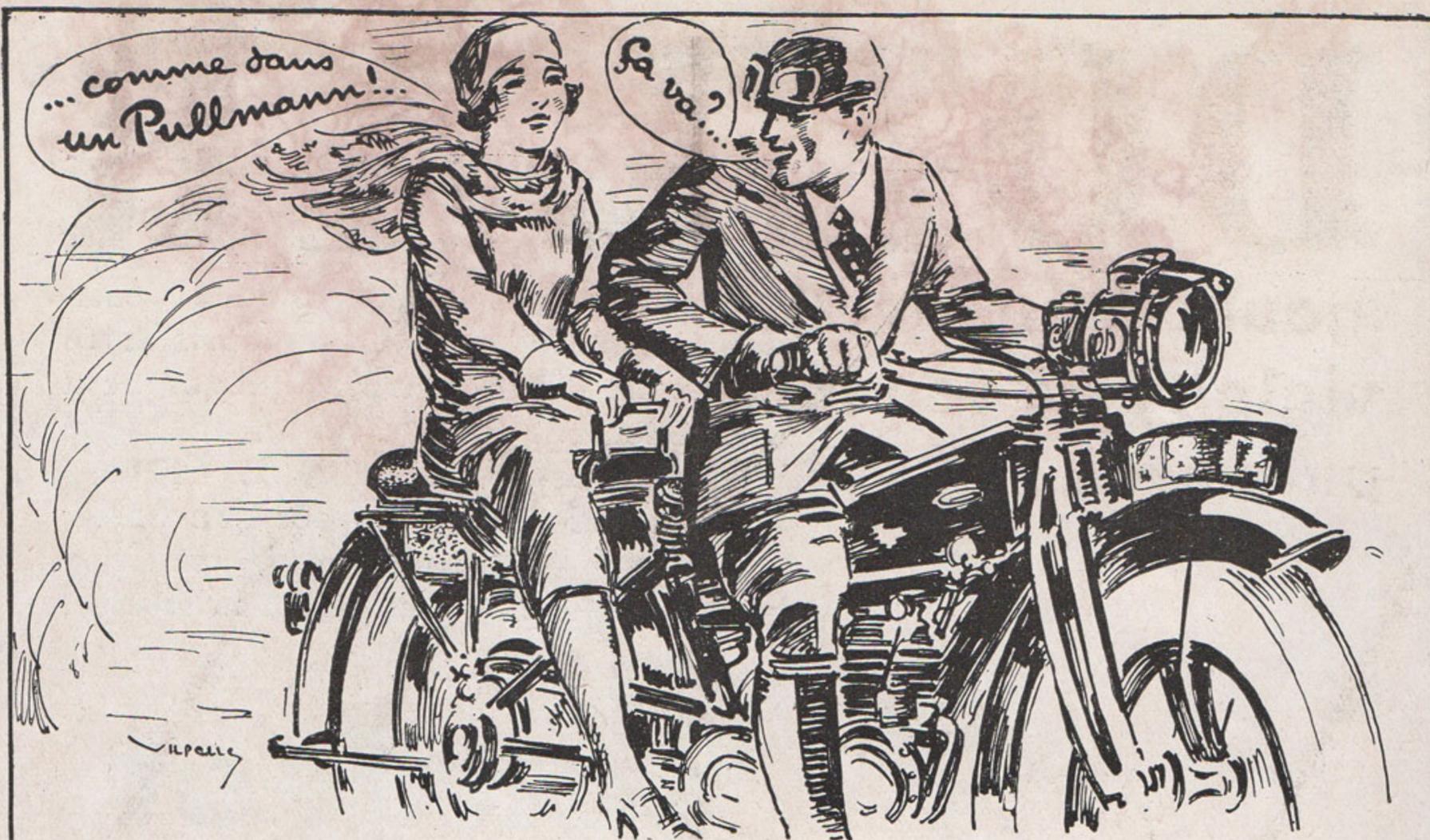


6137.



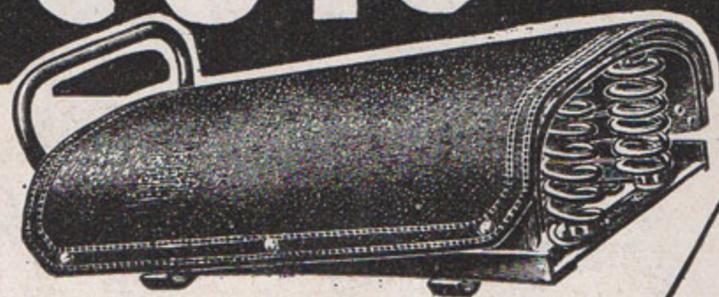
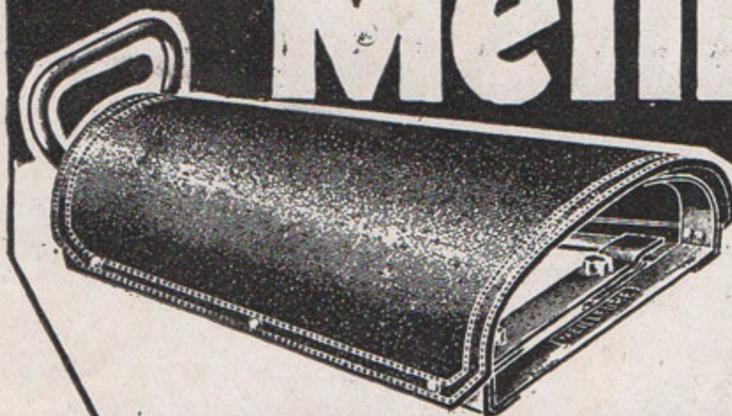
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII



Tous les Motocyclistes le recherchent
pour le confort qu'il leur procure

le Strap Meilleure 640



en vente partout

Publicité Bowden-Cicca-Brampton-Brown

Mallerich et Vitry

DOLLAR

ajoute de nouvelles
victoires à son long
palmarès !...

1200
Agents
en
France

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS
Catégorie 500 - RASSER, agent de DOLLAR à Ballancourt
Catégorie 350 - SICARD, agent de DOLLAR à Pau

DOLLAR est la seule marque terminant la course en deux catégories différentes. Il est à remarquer que ces deux machines ont terminé la course sans aucun ennui mécanique et que ce sont des machines de série conduites non par des professionnels, mais par des clients ce qui, pour les connaisseurs, met cette performance à sa vraie place.

Dans la grande épreuve internationale de régularité

BARCELONE - GENÈVE
Catégorie 350 - PEYRUSSE, agent de DOLLAR à Narbonne
Catégorie 350 - LABAU, particulier avec sa propre machine

sont les deux seuls français engagés sur 55 concurrents et font le meilleur temps de la catégorie 350 cmc. effectuant le long parcours à 45 km. à l'heure de moyenne.

Course de Côte de La Valette
Catégorie 125 - 1^{er} PORTRAIT, agent de DOLLAR à Rouen

Toutes ces victoires ont été obtenues par des agents et un particulier sur des motocyclettes DOLLAR, strictement de série, telles qu'elles sont livrées aux clients. - C'est la meilleure référence d'une fabrication parfaite.

**LES PLUS
BELLES MOTOS**
montées avec

**LES PLUS
BEAUX ACCESSOIRES**

Pneus DUNLOP,
Chaines RENOLD,
Cadre double berceau.

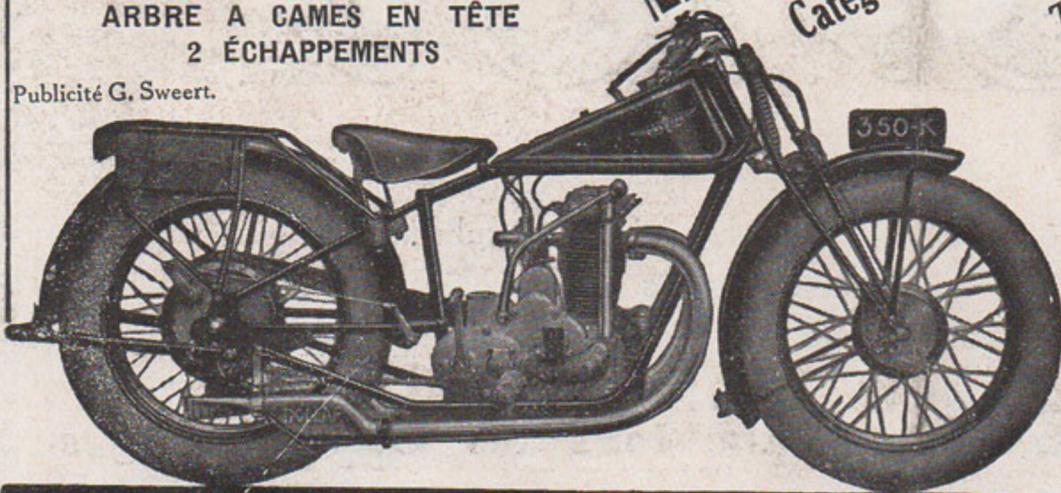
175: 2 temps 175: 4 temps
2.650 fr. 4.300 fr.

250: 4 temps 350: 4 temps 500: 4 temps
5.400 fr. 6.425 fr. 6.950 fr.

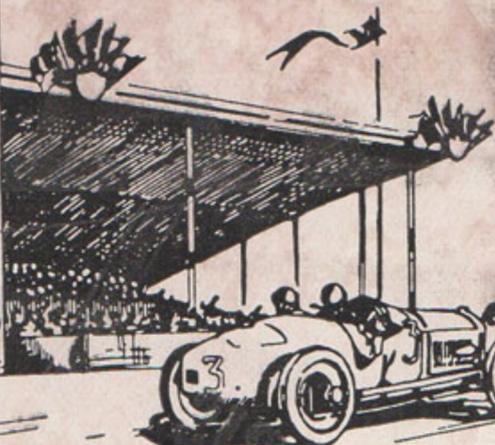
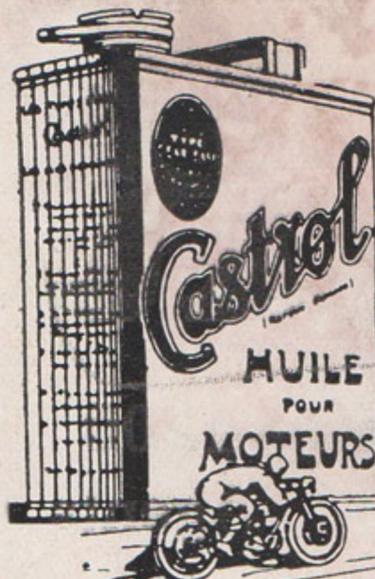
les 2 dernières équipées avec

**BLOC MOTEUR CHAISE - 3 VITESSES
ARBRE A CAMES EN TÊTE
2 ÉCHAPPEMENTS**

Publicité G. Sweert.



ÉTABLISSEMENTS DOLLAR
19 P, Quai de la Marne - JOINVILLE-LE-PONT (Seine)
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré et vos
conditions de vente à crédit.
M _____
Rue _____



L'huile
Castrol

court..... et gagne!



Le **GRAND PRIX D'EUROPE** (MOTOS)

Avec les 1^{re} et 2^e places dans toutes les catégories

- Catégorie 500 cmc. : 1^{er} HANDLEY (Motosacoche) - 400 km. à 120 km. 500 de moyenne
2^e VOTT (Rudge-Withworth)
- Catégorie 350 cmc. : 1^{er} HANDLEY (Motosacoche) - 400 km. à 110 de moyenne.
2^e GUTHRIE (Norton).
- Catégorie 250 cmc. : 1^{er} ASHBY (o. k.) - 2^e PORTER (New-Gerard).
- Catégorie 175 cmc. : 1^{er} PANELLA (Ladetto) - 2^e BRUSSI (Bermelle).
- Catégorie 125 cmc. : 1^{er} LEHMANN (Moser) - 2^e BREHM (Moser).
- Sidecars 600 cmc. : 1^{er} d'ETERNOD (Sunbeam) - 2^e STARKLE (Scott).
- Sidecars 350 cmc. : 1^{er} CRABTREE (Excelsior) - 2^e PFISTER (Royal Enfield).

Dans **PARIS - Les PYRÉNÉES - PARIS**

les Motos **GNOME** et **RHONE**, **SOYER**, **FAVOR**, **AUSTRAL**
CAZENAVE, **JEAN THOMANN**, **F. N.**

qui ont participé à cette très dure épreuve étaient lubrifiées

AVEC

Castrol

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

le plus sûr des lubrifiants
dont les succès ne se comptent plus
dans toutes les grandes épreuves motocyclistes

En Vente dans tous les bons Garages

Austral

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS (2.400 km.)

l'épreuve motocycliste la plus dure de la saison est gagnée pour la seconde fois par **Austral**

1927 : Catégorie 250 : 1^{er} (E. a.) Chéret

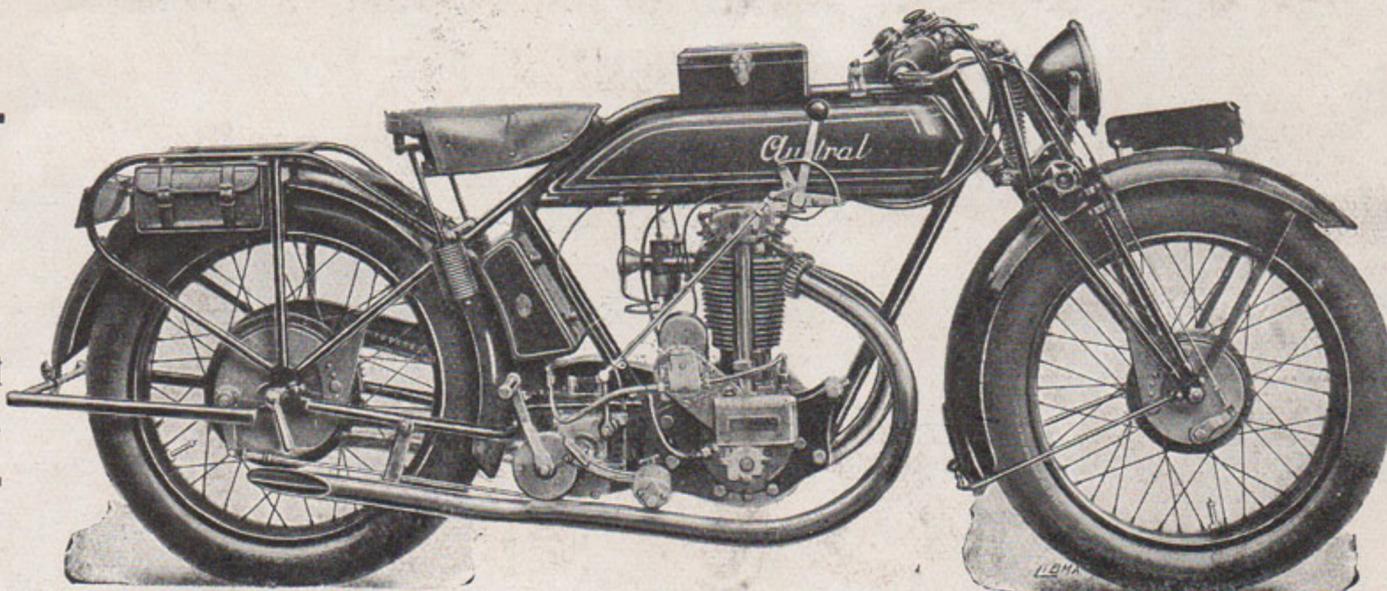
1928 : Catégorie 250 : 1^{er} (E. a.) Chéret

Gagnant la Médaille d'or, la Coupe de l'Union Motocycliste du Midi
et faisant le meilleur temps dans l'ascension du Tourmalet (2.300 m. d'altitude).

Sur moto type D. 27 à 4.500 fr. du modèle ci-dessous.

Construction
irréprochable
et réputée.

Vente à crédit
6 et 12 mois.



Production
toujours
croissante.

Livraison
rapide.

GRAND TOURISME

Modèle D 27

SPORT

250 cmc, 2 temps, 3 vitesses, freins type auto, pneus Confort 100 m/m à tringles sur jantes base creuse.

DEMANDEZ CATALOGUE MR 1928 ENVOYÉ FRANCO

AUSTRAL : Cycles - Motos - Bicyclettes Nautiques, 7, Rue de la République,
Puteaux - Seine

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XI

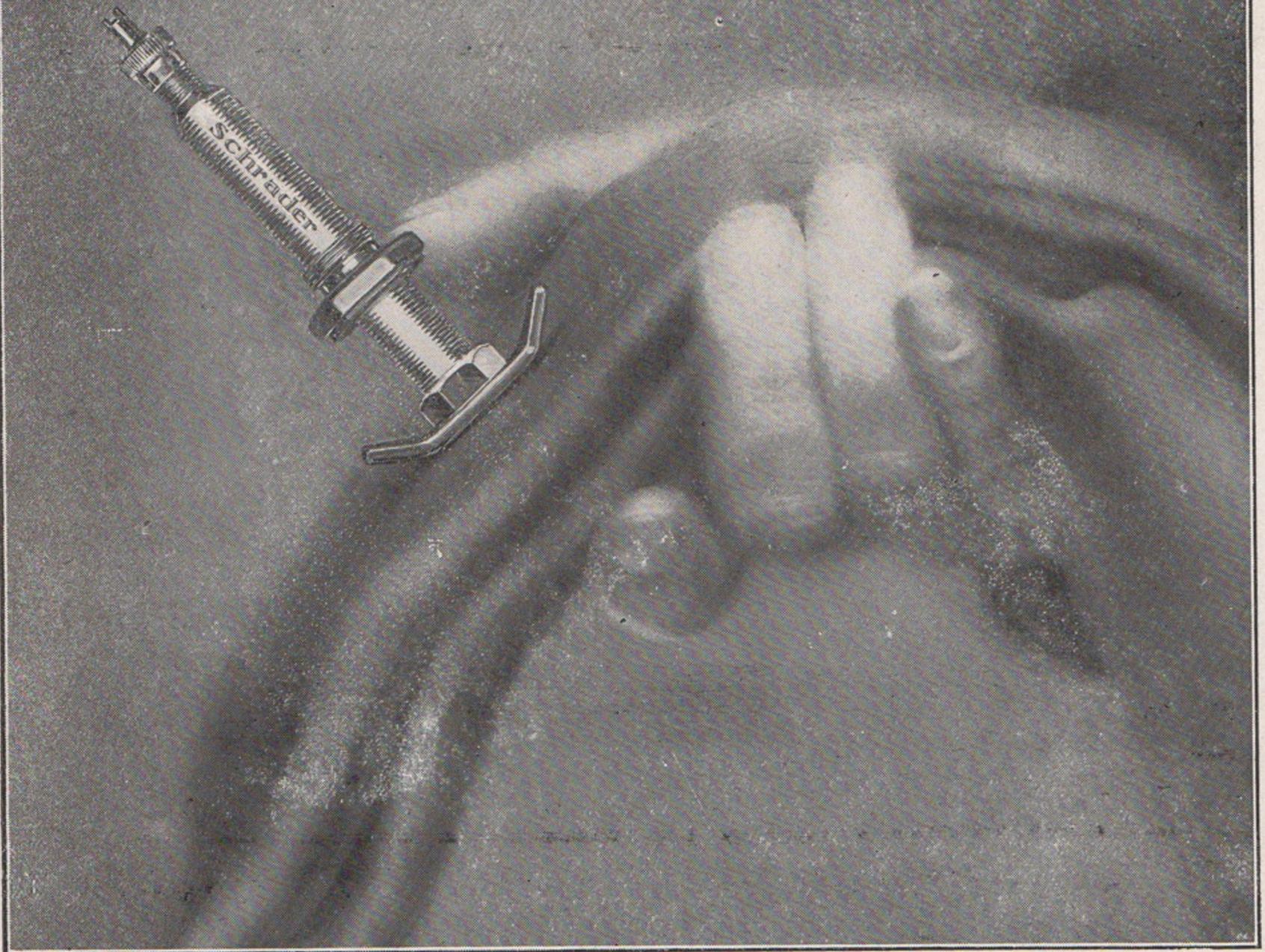
LE NOM SCHRADER EST VOTRE GARANTIE

AMÉLIORE LES MEILLEURES. La vie des meilleures chambres à air est prolongée par l'emploi de la valve Schrader.

C'est pourquoi vous trouverez la valve Schrader sur 90% des pneus de moto et d'auto qui roulent dans le monde entier, meilleure preuve de sa qualité incontestée.

Le prestige du nom Schrader est votre garantie.

Demandez les articles Schrader chez votre fournisseur habituel.



Téléph. :
WAGRAM 95-45

Seuls Concessionnaires pour la France :
A SCHRADER'S SON, INC., of FRANCE
91^{bis}, Avenue des Ternes, Paris (XVII^e)

Adr. Télég. :
AIRVALVE-PARIS

Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus

Indicateurs de Pression

LA QUALITÉ SCHRADER EST INDISPUTÉE ET INIMITABLE



L'ÉQUIPE



SAN SOU P AP



MOURET, BAUDART, STERNY

VICTORIEUSE DU BOL D'OR 1928

MOURET battant **le record mondial des 12 et 24 h.**
(CATÉGORIE 175 CMC.)

vient encore dans

Paris-les Pyrénées-Paris

D'ENLEVER TROIS PLACES DE
= et la COUPE DES PYRÉNÉES = **1^{ers}** *ex-æquos*

*Catalogues illustrés gratuits et
Conditions de vente en 12 Mois*

MOTEX, 154, B^d Haussmann, PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XIII

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

confirment le succès des moyeux freins

Brevetés S. G. D. G.



Marque Déposée

<i>Bruscoli</i>	<i>sur</i>	Gérard
<i>Leroy</i>	<i>sur</i>	Royal Sport
<i>Bonnet</i>	<i>sur</i>	Favor
<i>Monet</i>	<i>sur</i>	Favor
<i>Capdefont</i>	<i>sur</i>	Favor
<i>Mahaut</i>	<i>sur</i>	Ravat
<i>Barthélémy</i>	<i>sur</i>	New Map
<i>Proal</i>	<i>sur</i>	Soyer
<i>Sicard</i>	<i>sur</i>	Dollar
<i>Naas</i>	<i>sur</i>	Gnome-Rhône
<i>Marc</i>	<i>sur</i>	Gnome-Rhône
<i>Langlois</i>	<i>sur</i>	Gnome-Rhône
<i>Rasser</i>	<i>sur</i>	Dollar

tous aux places d'honneur

sans pénalisation mécanique

COMME AU " BOL D'OR " 1928
le succès des Motos

◀ GÉRALD  ALD ▶

s'affirme en catégorie 175 cmc dans

Paris - Les Pyrénées - Paris 1928

Sur moto 175 cmc, Type E, Moteur AUBIER-DUNNE, Volant magnétique "SAFI", avec Éclairage "LUNA", Chaîne BRAMPTON, Pneus "DUNLOP", Huile "KERVOLINE"
BRUSCOLI termine victorieusement la randonnée de la dure épreuve.

Malgré le poids de 105 kilos du coureur, celui-ci accomplit le parcours sans pénalisation et totalisant le maximum des points, il remporte ainsi la plus haute récompense :

" LA MEDAILLE D'OR "

Circuit de Régularité d'Auvergne : 1^{er} ex-æquo, *PERRIN*, sur 175 cmc. **GÉRALD** Moteur, AUBIER-DUNNE, Volant magnétique "SAFI", prend la 1^{re} place et obtient la *Médaille d'Or*.

Force, Rapidité, Souplesse, telle est cette moto vendue. **3.650** francs.



CATALOGUE-ALBUM GRATUIT
de nos différents modèles en 175 cmc., 250 cmc. et 350 cmc.

Conditions particulières de crédit en 12 versements

Agents demandés toutes Régions
Établissements GÉRALD
74, Rue du Commerce, PARIS (XV^e)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XV

Toujours victorieuse...

FAVOR

La moto de grand luxe

après avoir terminé en tête du classement général (Catégorie 250 cmc.) du

TOURIST TROPHY

l'épreuve la plus sévère en endurance et régularité,

FAVOR

renouvelle son exploit dans la fameuse épreuve

PARIS-LES PYRENNÉES-PARIS

avec BONNET, CAPDEPONT, MONT

FAVOR

3 MACHINES AU DÉPART ;

3 MACHINES A L'ARRIVÉE ;

(MÉDAILLE D'OR)

enlevant de haute lutte la

COUPE DU TOURMALET

Les trois Motos

FAVOR

victorieuses

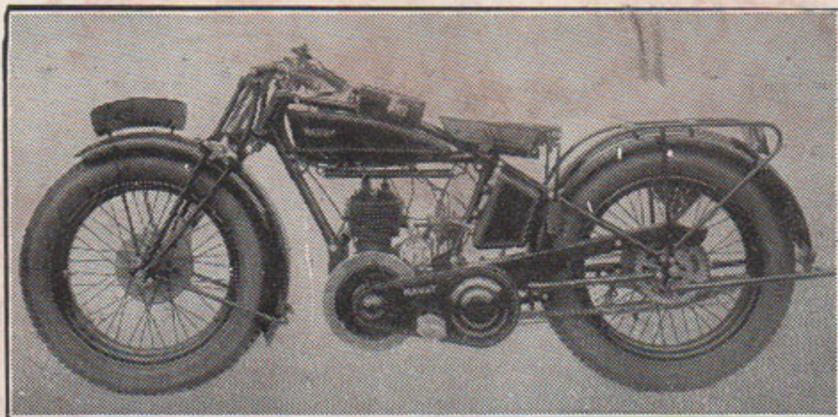
étaient équipées de **PNEUS**

WOLBER

Chaîne **BRAMPTON** - Selle **TERRY** - Moyeux **AYA** - Volant **SAFI** - Huile **CASTROL**

Catalogue franco sur demande aux Agents de la Marque ou aux Usines, à CLERMONT-FERRAND

Comme
en
1926...



Comme
en
1927...

LA MOTOCYCLETTE

Ravat

TRIOMPHE DANS

Paris-les Pyrénées-Paris

*l'une des épreuves qui imposent au coureur et à la machine,
le maximum de résistance,*

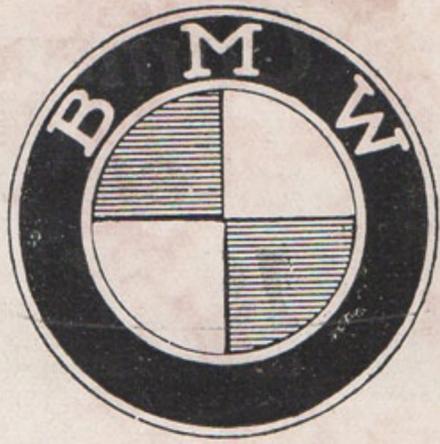
SUR MACHINE STRICTEMENT DE SERIE

MAHAUT termine **1^{er}** en Catégorie 350 cmc.

*accomplissant le parcours sans pénalisation, totalisant le
maximum de points et remportant une Médaille d'Or.*

— CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE AUX —

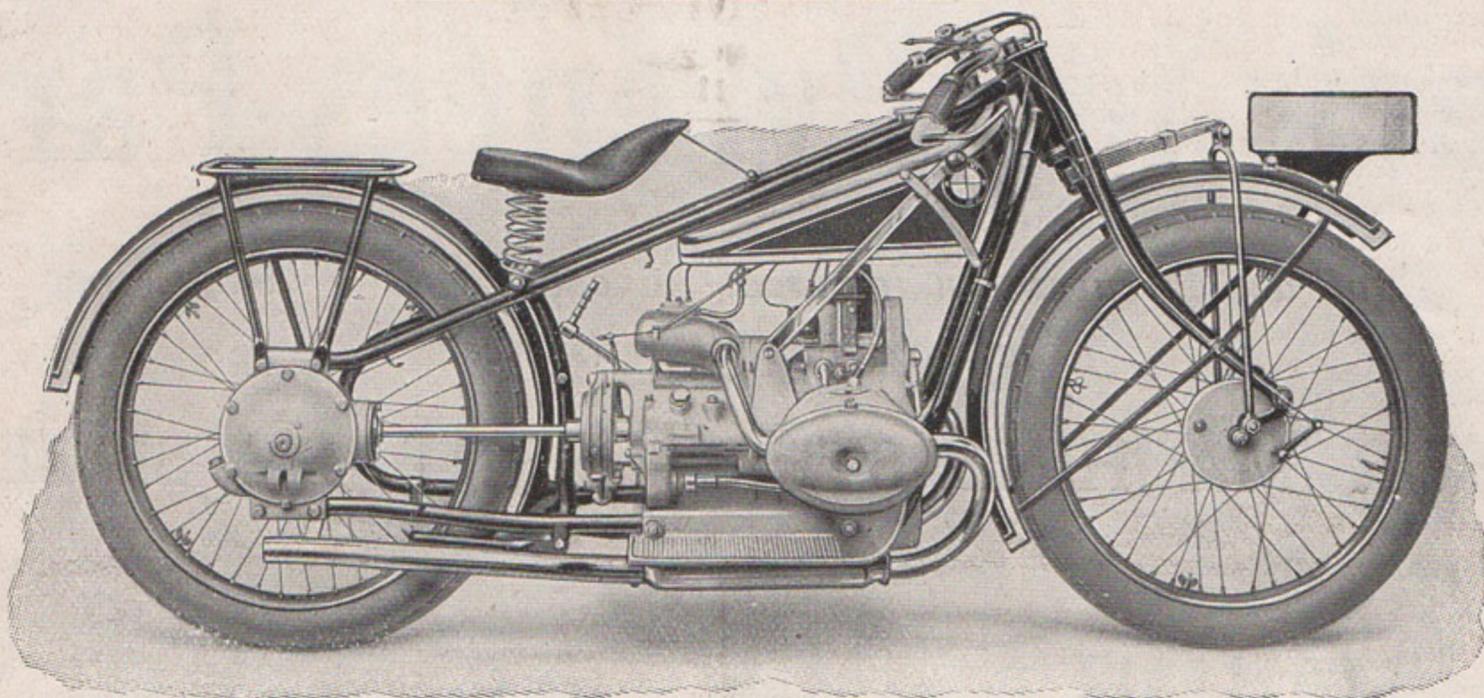
Établissements RAVAT - SAINT-ÉTIENNE (Loire)



Achetez - vous une Automobile avec transmission par chaînes?

*Si vos moyens vous le permettent,
votre choix doit se fixer sur la*

B M W



TYPE SPORT R 47 — Prix à Paris : Frs. 13.000

la seule ayant :

- | | | |
|-------|--------------------------------|-------|
| ===== | une transmission par cardan | ===== |
| ===== | un blocmoteur 500 cc flat-twin | ===== |
| ===== | un graissage sous pression | ===== |
| ===== | un cadre double en berceau | ===== |

Agent Général : BASTIDE, 56, Boulevard de Clichy - PARIS

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
L ⁿ on postale	66 fr.	34 fr.
Au.res Pays..	64 fr.	43 fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :
"MOTO-REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

ÉDITORIAL

Moto Revue et les Motocyclistes

Il y a toujours du nouveau dans notre monde et la plus belle nouveauté que nous ayons rencontrée au cours d'un récent voyage que nous fîmes dans le Bordelais nous confirma des impressions déjà bien nettes d'une excursion dans l'Est de la France. *Moto Revue* est pourtant l'organe unique et qui fait poids dans le monde motocycliste ; or, cela peut paraître bizarre, deux tiers des motocyclistes non seulement ne lisent pas *Moto Revue* mais l'ignore. Y a-t-il mauvaise volonté de leur part, nous ne le croyons pas, car il nous est arrivé une anecdote assez typique dans le Bordelais ; ayant eu une crevaison, nous nous arrêtaâmes chez un garagiste de nos amis et, tandis que nous nous exercions à réparer la chambre néfaste, nous discussions avec cet agent qui, non seulement, est garagiste, mais agent de plusieurs marques de motocyclettes et réparateur de moto. Or, il ignore *Moto Revue* ; vous croyez peut-être qu'étant en pays gascon nous ayons émis une gasconnade ? pas le moins du monde et lorsque nous lui présentâmes un numéro, le dernier paru, il en resta stupéfait de ne pas l'avoir connu plus tôt : évidemment à Saint-André-de-Cubzac, les motocyclistes ne manquent pas et *Moto Revue* y est distribué en quelques rares exemplaires. Mystère. Nombreux sont les coins de France où *Moto Revue* est à l'honneur ; nous sommes maintenant plus de 300.000 ; or si nos calculs sont justes, il y a un peu moins de 200.000 qui ne lisent pas *Moto Revue* ; les uns, ou bien renaclent pour les 25 sous que coûte cette revue attrayante, instructive pour eux, ou bien l'ignorent parfaitement. Y a-t-il de notre faute dans une prospection pas assez pénétrante ; qu'importe, c'est à chacun des motocyclistes de faire connaître l'organe qui donne la vie dans notre sport et au besoin de nous faire connaître les localités où notre revue ne pénètre pas. Deux tiers qui l'ignorent contre un tiers qui le lisent, c'est bien peu.

Si j'étais fabricant de pneus

Si j'étais fabricant de pneus, je déposerais tous les lundis une plainte contre X... Cet X... c'est le « on » qui, dans la rubrique des accidents attribue, invariablement, à un pneu éclaté tous les

bigornages du dimanche. Or, moi qui roule, et qui connais beaucoup de gens qui roulent sur caoutchouc, je n'arrive pas à comprendre que, sur dix victimes, huit le soient sans appel, par la faute de leurs pneus. Si les pneus éclatent parce que trop usés, il faut écrire : victime de sa négligence. Dans d'autres cas,

une enquête sévère le démontrerait ; l'éclatement du pneu n'est que la conséquence d'une manœuvre désespérée de gens trop nerveux et qui freinent au point de bloquer leur roue avant, dans un virage qu'ils ont attaqué trop vite.

Mais on se contente trop vite de coller au petit bonheur aux pneus la responsabilité d'un accident. De toute leçon on peut tirer profit. Si, au lieu de se borner à ce cliché facile, on s'efforçait de savoir pourquoi réellement le pneu a éclaté, à la suite de quelles circonstances exactes la voiture a capoté, on pourrait en tirer des déductions qui, elles, mériteraient les honneurs du communiqué, car elles permettraient d'instruire le conducteur au lieu de l'effrayer par cette péterade d'éclatements qui, chose bizarre, ne se produit guère que le dimanche.

Quand on lira dans les journaux du lundi : tant d'accidents produits à la suite d'un virage pris trop vite, tant d'autres à la suite d'un pique-nique trop arrosé, tant d'autres à la suite d'un besoin d'épater les autres, tant d'autres à la suite d'éclatements de pneus hors d'usage, alors l'énumération des accidents sera profitable à chacun et dès l'instant qu'elle sera instructive, la liste des bigornages dominicaux diminuera progressivement.

Le poids d'une moto

Nous sommes stupéfaits du poids de notre moto quand nous la mettons sur la bascule. Comment arrive-t-on à un tel poids ? Prenons comme exemple telle 500 cmc. qui pèse de 130 kilos à 140 kilos, poids assez modéré pour une machine de cette cylindrée. Ayons la curiosité, au moment où nous en ferons une révision complète, de peser chacune des parties qui la constituent. Nous serons tenté de croire que le moteur et la boîte de vitesse forment une grande partie du poids. Mais, sur la balance, le moteur n'accusera qu'une trentaine de kilos et la boîte une douzaine, soit 42 kilos pour les deux. Cela ne fait que le tiers du poids. Il est à remarquer que piston et bielle ne pèsent à eux deux que 1.500 grammes, alors que les

SOMMAIRE

N^o 283

Samedi 11 août 1928

Par-ci, par-là.....	829
Le Circuit d'Auvergne....	830
Nos visites aux usines :	
Chez René Gillet.....	831
Ce que devrait être la machine de tourisme, par Fred S. Lipman.....	834
PARIS-LES PYRÉNÉES	
PARIS 1928.	
Compte rendu de l'épreuve	837
Les vainqueurs des Pyrénées (photos)	840
Le Sport de la semaine....	846
Nos organisations.....	848
Le Championnat des tri-moteurs (règlement) ...	849
La Moto en Belgique.....	851
A travers les Clubs.....	852

volants pèsent 12 kilos, le cylindre 9 kilos, etc. Le poids de trente kilos est nettement dépassé par les moteurs à soupapes en tête, et surtout à arbre à cames en tête. On est surpris, d'autre part, quand on constate le faible poids du cadre. Cadre et fourche ne pèsent que de 15 à 20 kilos, poids vraiment réduit quand on considère les efforts qu'ils ont à supporter. Les roues pèsent considérablement plus lourd et avec les pneus et les freins dépassent 30 kilos. Si on pèse la roue avant avec la fourche complète, on constate que le poids est de près de 25 kilos et représente un poids non suspendu. Le réservoir pèse 4 kilos, le porte-bagages et la béquille 5 kilos.

Nous arrivons donc à un total de :

Moteur et boîte	42 kg.
Cadre	15 — à 20 kg.
Roues	30 —
Réservoir	4 —
Porte-bagages et béquille	5 —

96 — à 101 kg., environ.

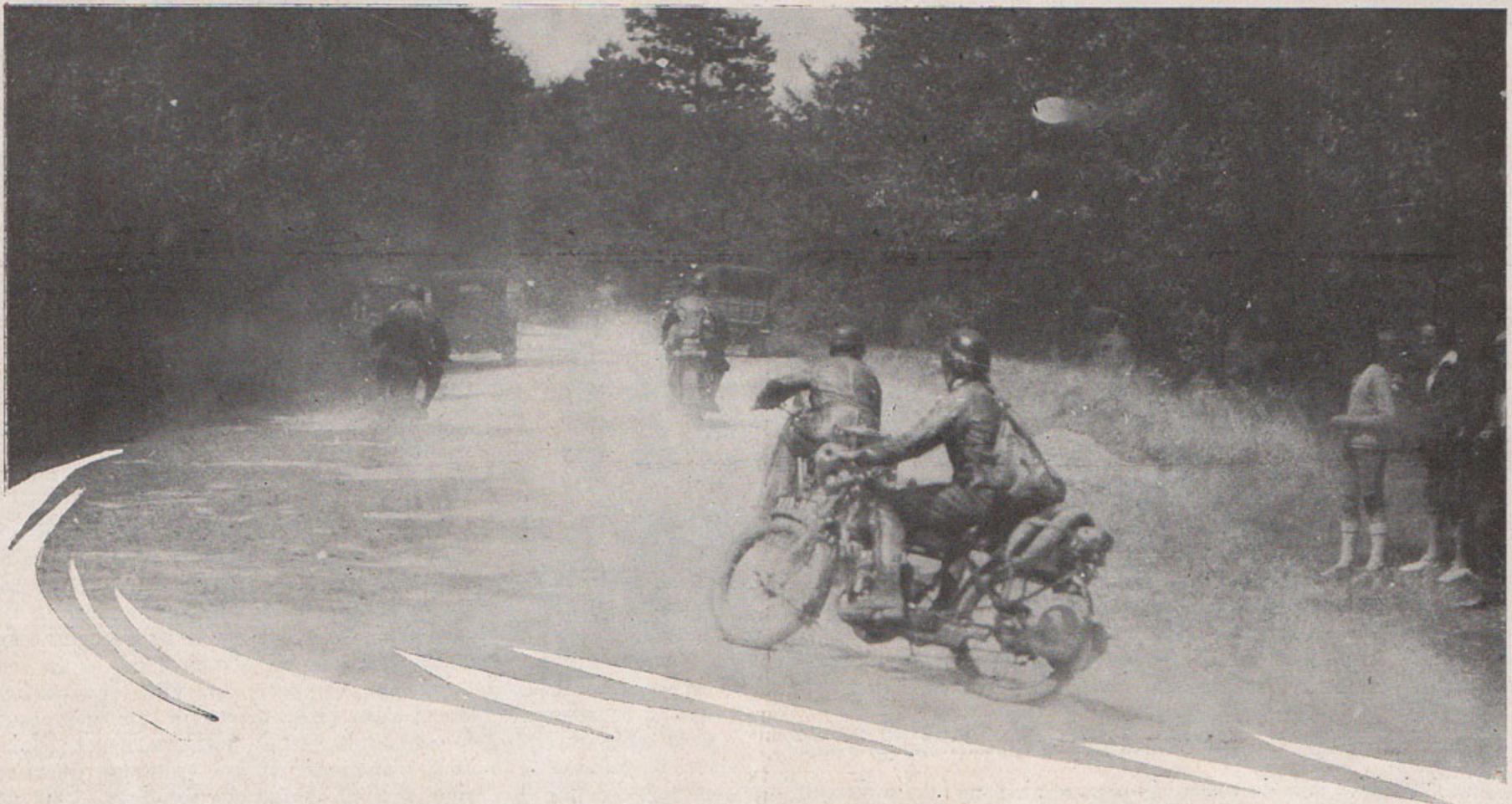
Nous avons encore plus de 30 kilos. La selle (3 kilos), la magnéto (3 kilos), le silencieux (2 kilos), les repose-pieds (500 grammes), les chaînes (2 kilos), les garde-boue (4 kilos), le carburateur (2 kilos) totalisent 15 kilos. Le reste représente les boulons, écrous, cables de commande, plaquettes de fixation, etc...

Mauvaises routes

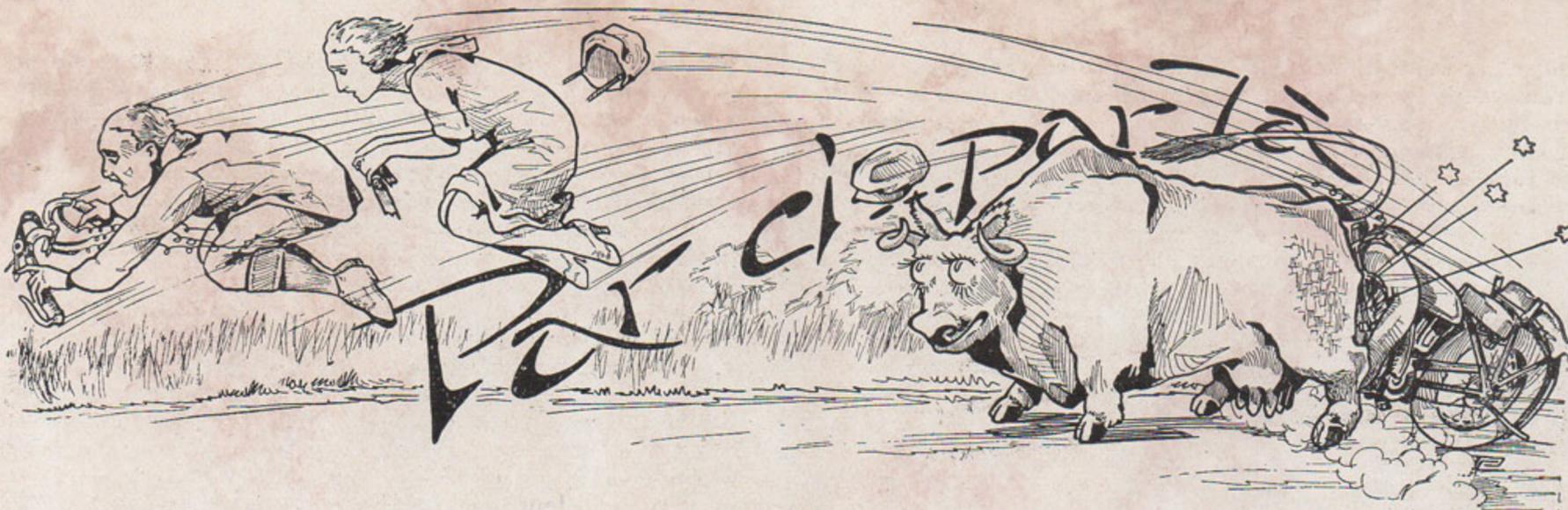
Si notre Paris-les Pyrénées-Paris a été une épreuve si terrible et a vu, d'étape en étape, fondre l'effectif des concurrents, pourtant énergiques et décidés à vaincre, ce n'est pas à des imperfections mécaniques des machines qu'il faut s'en prendre, mais surtout à l'état lamentable des routes qui, sur certains parcours, disloquaient les machines. On peut même se demander comment, avec les moyennes très élevées qui étaient imposées, il a été possible à certains de réaliser le tour de force de terminer sans pénalisations. 45 à l'heure de moyenne, cela fait hausser

les épaules au Monsieur qui prétend faire du 60 de moyenne sur de longs parcours, mais qui donne pour cela un coup de pouce à sa montre, déduit avec une excessive générosité les arrêts, allonge les distances kilométriques. En fait, si sur une bonne route bien droite on peut atteindre sans mal une moyenne de 50 à l'heure, il n'en est pas de même sur mauvaise route; sur combien de mauvaises routes l'allure tombe à 40 à l'heure et la moyenne à 30 ou 35, plus bas encore si on a le moindre ennui mécanique ou une crevaison? Le concurrent de Paris-les Pyrénées-Paris devra faire son 45, et rouler en fait à 65 ou 70 sur les routes les plus défoncées, sans aucune pitié pour sa machine ou pour lui-même. Si, par malheur, il a crevé ou s'il a dû changer une bougie, surtout vers la fin d'une étape, il doit rouler à toute allure pour arriver à l'heure et fuir les pénalisations. C'est alors que se multiplient les chances de pannes ou d'accidents. Ce sont ces difficultés qui font la valeur d'une épreuve, et il faut que constructeurs et conducteurs aient une belle énergie pour engager la lutte, conscients qu'ils sont de tous les risques. Assurément de telles épreuves sont beaucoup plus dures que les Trials anglais, bien que ceux-ci empruntent des chemins non carrossables comportant des gués, des côtes à pic, etc.; la moyenne n'est par contre que de 32 à l'heure. Ne nous plaignons pas de la dureté des épreuves. Peut-être même les mauvaises routes ont-elles contribué puissamment à l'amélioration de nos machines françaises. Mais une seule chose est à craindre, c'est que le public ne se rende pas compte des difficultés et s'imagine qu'une épreuve de régularité constitue une petite promenade hygiénique et qu'il en infère que le conducteur qui est éliminé est inhabile ou que la machine qui reste en panne n'est qu'un clou. La machine idéale serait, bien entendu celle qui serait capable de résister à n'importe quelle épreuve, mais cela est trop beau et ne peut être réalisé que très progressivement. Ce qu'il faut comprendre c'est que le constructeur qui s'aligne dans une épreuve d'endurance a la volonté de soumettre ses machines à un essai terrible et qui décèlera impitoyablement un défaut qui n'apparaîtrait jamais autrement. C'est une marque non seulement de confiance, mais plus encore de conscience.

Le 8^e Paris-les Pyrénées-Paris 1928



Dans les cols et sur la route, les concurrents se suivent et s'épient.



Défense de corner... à Paris

Mais oui ! notre Préfet vient d'interdire l'usage de la trompe de 1 heure à 5 heures du matin, afin de permettre aux bons bourgeois de la bonne ville de dormir en paix. Très bien, notre cher Préfet ; mais les vociférations mécaniques remplaceront la trompe... peut-être. L'intention, en tous cas, est excellente si les chauffeurs et les motocyclistes ne remplacent pas la trompe par de bruyants échappements.

Et maintenant, bourgeois, dormez en paix sous l'œil du guet.

50 francs plus cher !

Bien sûr, ce n'est pas beaucoup sur une liasse de 6.000 fr., mais c'est suffisant pour faire « tiquer » quelques acheteurs ; aussi, signalons que, dans l'annonce Peugeot de notre numéro du 28 juillet, il faut lire le prix de la P. 107 : 5.850 fr. et non 5.800 fr.

Un rallye-camping pour autos

L'Auto Camping Club de France organisé pour les 28 aux 31 août un rallye promenade en 4 étapes : Blois, Limoges, Mont-de-Marsan, Biarritz, pour automobilistes faisant du camping, avec 5 prix de 1.000 fr. et nombreux autres prix ; ceux qui veulent passer quelques bonnes journées de vacances n'ont qu'à s'adresser à l'A. C. C. F., 40, rue de Turbigo, Paris.

Un essai attendu

D'ici quelque temps, nous publierons l'essai de la D. S. Malterre, type 1929, 500 cmc. Cela vous convient-il, chers lecteurs ?

Serait-ce vrai ?

Enfin, on va pouvoir rouler, pas trop « ensali » par le goudron. Son Eminence, notre Ministre des Travaux Publics, vient d'ordonner aux ingénieurs de la Voirie de goudronner les routes sur une 1/2 largeur seulement : il y a longtemps que la bonne habitude prise par quelques rares jeunes ingénieurs eût dû être passée en obligation. Notre Grand Voyer ajoute même qu'il devra, si possible, être procédé, aussitôt après le goudronnage, au sablage et au gravillonnage. Très bien ! si toutefois les vieux « birbes » qui dirigent encore, dans quelques coins, nos destinées routières, ne se vengent en épandant les silex sur toute la largeur.

Voici le n° 2

Possesseur d'une Gnome D4 je cherche motocycliste coéquipier pour faire les Pyrénées ou les Alpes du 25 août au 16 septembre.

G. ROULLIET.
Ingénieur, à Paris.
Abonné, n° 76.150.

On demande..

La Société du Carburateur Zénith, service technique, 30, rue de Villiers, Levallois, demande un très bon metteur au point motocycliste pour essais et réglage des carburateurs.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Robert Sexé est passé à Leipzig

Nous recevons ce mot :

Vendredi soir, 28 juillet, je suis à Leipzig. Un itinéraire fort compliqué depuis Liège m'a mené à Cologne, en Ruhr et en Saxe. D'ici Leipzig, je remonte enfin vers le Nord ; de Copenhague, dans 5 jours, vous recevrez mon premier article. Robert Sexé.

(Un envoi en dernière minute nous arrive de Copenhague. R. Sexé est en bonne route).

Cornelis est blessé

Participant à Liège-Bordeaux-Liège, Cornelis fut, au retour, projeté dans un fossé peu avant Angoulême. Jambe cassée, plaies, contusions internes... moral excellent, c'est lui-même qui nous l'écrit. Cornelis avait réussi Liège-Bordeaux en 24 h. 3 minutes sur sa 250 Rochester et tout faisait prévoir son succès. Nos vœux de rétablissement.

Étincelles... sans soupapes

Nous apprenons avec plaisir le prochain mariage du sympathique coureur Pierre Stern, de la Maison San Sou Pap, avec Mlle L. Piroux, une gentille pantinoise.

Le mariage aura lieu le 14 août à la mairie de Pantin et à 11 h. 30 en l'église Saint-Germain de Pantin. Nos meilleurs vœux aux nouveaux époux ; nous leur souhaitons beaucoup de petits motocyclistes qui, comme leur père, feront certainement des étincelles et... Attention aux incendies !..

Jean Vurpillot aux Etats-Unis

La mode est aux voyages d'études : indépendamment de nos collaborateurs qui vont maintenant se documenter à l'étranger, Sexé en Scandinavie, etc., Lipman aux Amériques, les constructeurs motocyclistes eux-mêmes se déplacent maintenant et étudient sur place l'industrie étrangère. M. Weiler, administrateur des établissements Gnome et Rhône, est actuellement en tournée d'études aux Etats-Unis. Là aussi se trouve M. Jean Vurpillot, directeur de la firme Terrot :

« Peu de motos sur les routes, nous écrit-il, mais en revanche, que de voitures ! Les taxis sont de vulgaires Buick, La Salle ou Packard. Pour 25 dollars on peut acheter une Ford d'occasion ! »

D'accord, et néanmoins en Europe nous sommes encore loin de cette situation : la moto a encore de beaux jours et de triomphaux succès : l'essor en France de la moto est encore à son début.

Molina est Champion de France

Hélas ! un adversaire lui enlèvera son titre avant peu et sans le combattre. Molina eut, dans l'accident signalé, la mâchoire fracassée et il lui sera bien difficile de remonter sur le ring en de telles conditions. *Moto Revue* en est vivement contrarié, car on y aime les boxeurs, ces escrimeurs aux réflexes vifs, aux corps sains, à l'esprit ouvert. Si Molina est contraint de laisser tomber son titre de ses mains défaillantes, qu'il soit assuré que la moto lui reste ouverte. Son passé est un

garant de sa valeur et lui, grand sportif, retrouvera parmi nous, s'il le veut, les lauriers qui lui échappent. Le cercle enchanté existe aussi chez nous aussi captivant, aussi brillant : Molina peut venir chez nous.

Quant aux passages à niveaux !!!

Des records à Montlhéry

Au cours d'une tentative qui a eu lieu à l'autodrome de Linas-Montlhéry les 1^{er} et 2 août, un certain nombre de records ont été battus par Spring, Denley et Driscoll sur Norton 500 cmc.

1.500 km. : 13 h. 58 m. 35 s. 83/100 (moy. hor. : 107 km. 219) ;
2.000 km. : 18 h. 27 m. 12 s. 59/100 (moy. hor. : 108 km. 380) ;
2.500 km. : 22 h. 57 m. 12 s. 85/100 (moy. hor. : 108 km. 915) ;
1.000 milles : 14 h. 55 m. 42 s. 69/100 (moy. hor. : 66 m. 98) ;
1.500 milles : 22 h. 10 m. 52 s. 80/100 (moy. hor. : 67 m. 62) ;
24 heures : 2.622 km. 123 (moy. hor. km. 255).

Une mixture désagréable

Train a son journal mensuel qui paraît régulièrement dans *Moto Revue* ; dans son numéro de juillet, *Moto Revue*, n° 281, dans la 3^e colonne, une ligne déplacée a pu changer le sens des *Echos et Nouvelles* : « Quels bons contribuables nous sommes ! » se rapportent à l'alinéa précédent, mais l'allusion risquerait d'être incompréhensible !

Dépannage !!!

Voici une initiative intéressante. M. Béalé, l'agent parisien de l'avenue des Ternes, très connu de nos lecteurs, vient d'organiser un service de dépannage express par véhicules mototri Ninon. C'est, à notre connaissance, le premier essai de ce genre. Nul doute que cette innovation sera très appréciée des motocyclistes de la région parisienne qui pourront se faire dépanner sur un simple coup de téléphone pour une modique somme à la portée de toutes les bourses. Un bravo à Béalé.

On demande encore...

Une importante Compagnie de graissage recherche homme 30 ans environ, ingénieur de préférence, connaissant bien le moteur 4 temps moto pour faire des essais et présentant bien et possédant connaissances commerciales.

Service L.M. Oil *Moto Revue* qui transmettra.

Un pari original

M. Galland, et ses collègues des trimoteurs, ont accepté pour les 500 cmc., au Championnat du Motocycle Industriel, le poids exorbitant de 400 kilos à 30 à l'heure. Plusieurs agents de transports par camionnette ont haussé les épaules et souri de telle assertion. M. Galland, maintenant son opinion, nous allons faire un essai de trimoteur en charge avec une personne n'ayant jamais conduit ces véhicules, mais excellent motocycliste par ailleurs.

Le Grand Circuit de régularité d'Auvergne



L'équipe Peugeot durant le poinçonnage ; à gauche : Péanes — Automoto, en 175 cmc. est vainqueur avec Bourdel ex-œquo... avec Perrin, le pyrénéen qui a bondi aussitôt en Auvergne sur sa Gérald des Pyrénées. — Mais les lauriers des précédents ont incité l'équipe Favor a enlever seule la catégorie 250 cmc. avec Mont (à gauche) et Bonnet sur leur machine également. — En 350 cmc. Ducros enlève la catégorie, pour Terrot terminant sans pénalisation. — Bernard qui n'a pu participer aux Pyrénées est vainqueur en Gnome-Rhône 500 cmc. le voici à la 3^e boucle



Tous nos lecteurs connaissent bien la Maison René Gillet et ses robustes machines. Bien qu'elles ne participent pas aux courses ni aux épreuves de grand tourisme, les motos René Gillet ont fait une foule de démonstrations probantes pour leurs qualités, à tel point que la sécurité d'une René Gillet est désormais légendaire.

Le service très dur que font les motos de l'Armée, le service de commissaire qu'elles effectuent à chacun de nos 6 Jours d'Hiver, la façon impeccable et variée dont elles se sont comportées lors de la démonstration militaire du Plateau de Satory, le raid Nice-Dakar-Lac Tchad, bien d'autres exploits encore, démontrent que René Gillet, dès qu'il s'agit d'accomplir quelque prouesse touristique utile, est toujours à la hauteur de l'effort qu'on lui demande.

Moto-Revue se devait donc de faire connaître les détails de fabrication de ces machines et notre récente visite aux ateliers

de Montrouge sous l'aimable conduite de Messieurs René Gillet et Peyrus, va nous permettre d'intéresser de plus près encore nos lecteurs à cette belle machine.

La Maison René Gillet est une de celles qui pourraient, avec le plus de raison, revendiquer le titre de Marque nationale, d'abord en raison de son ancienneté : 1895, ensuite par ce qu'elle n'est tributaire d'aucun élément étranger, enfin parce qu'elle est fournisseur de nos services publics France et colonies : armée, pompiers, police, gendarmerie, etc... sans compter sa diffusion dans les mêmes services publics de nombreux pays étrangers.

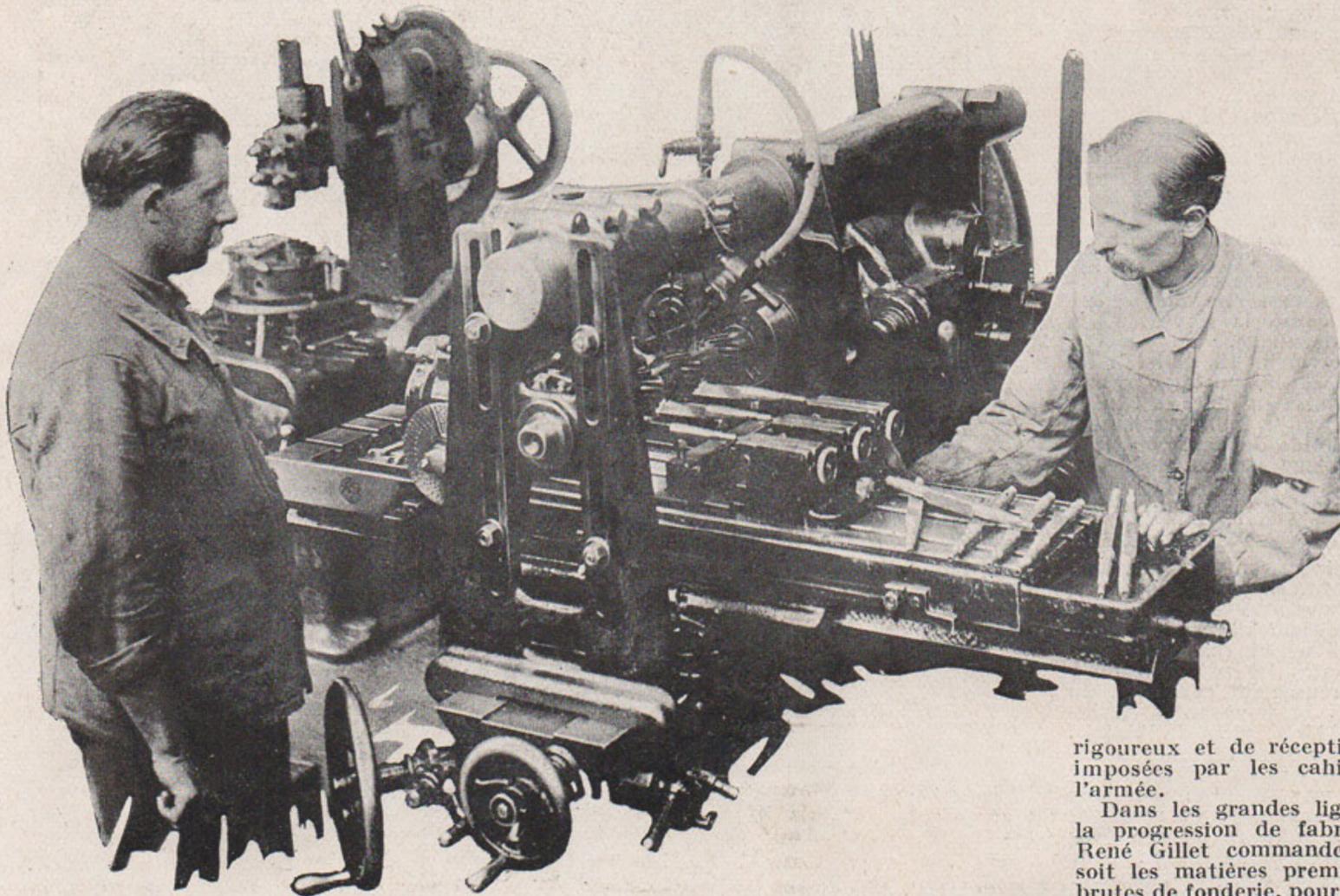
Cette qualité de fournisseur des services publics a dicté en quelque sorte à René Gillet sa ligne de conduite pour la fabrication. On sait, en effet, quelles méthodes, quel ordre, quels contrôles rigoureux, quelle interchangeabilité, quels stocks de pièces de rechange, imposent les cahiers des charges.

Toutes ces exigences des contrôleurs militaires ou administratifs, les clients vont en bénéficier au même titre et c'est d'avance encourageant pour eux.

L'Usine René Gillet est donc sous le contrôle Militaire de l'Inspection des Forges, qui vérifie chacune des pièces entrant dans la fabrication de la moto et du side-car.

Le choix de René Gillet par les services militaires et publics, est la conséquence d'un concours dont cette maison sort victorieuse.

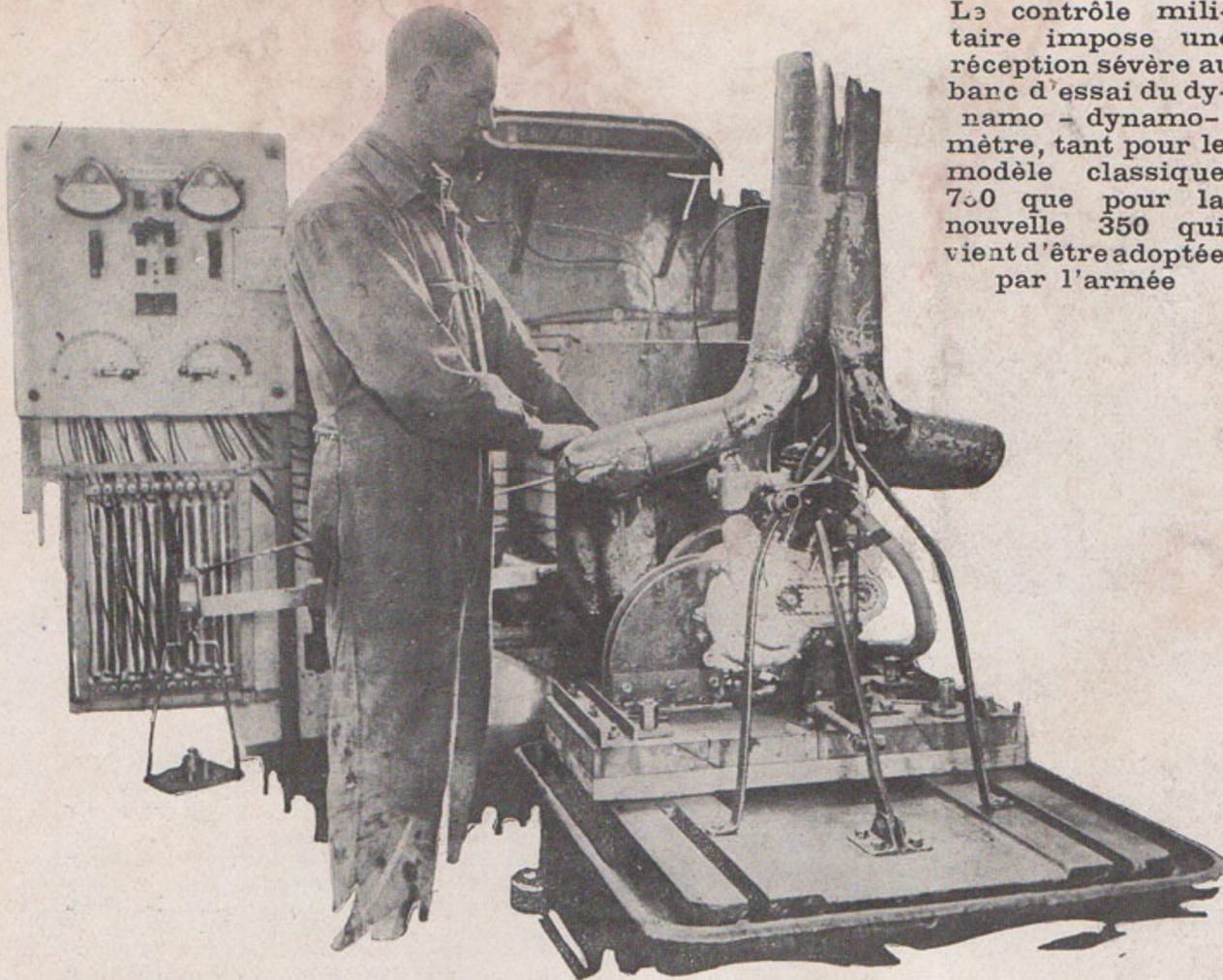
Nous allons voir, par la suite, que cette fourniture aux armées doit dicter toute la ligne de conduite et toute l'organisation industrielle de René Gillet. Comme cette maison n'a aucun intérêt à entreprendre deux genres de fabrication pour les mêmes modèles, suivant que ceux-ci sont destinés aux services publics ou aux particuliers, on comprendra aisément que ces particuliers bénéficieront de tous les avantages de contrôle



On voit ici les machines de fraisage des arbres carrés qui vont être utilisés sur les boîtes de vitesses des motocyclettes 750 cmc. et 350 cmc. : ces boîtes ont à résister à de formidables efforts demandés par l'Armée c'est dire le soin apporté à leur fabrication

rigoureux et de réceptions serrées qui sont imposées par les cahiers des charges de l'armée.

Dans les grandes lignes, voici quelle est la progression de fabrication : La maison René Gillet commande à ses fournisseurs, soit les matières premières, soit les pièces brutes de fonderie, pour l'établissement d'une



Le contrôle militaire impose une réception sévère au banc d'essai du dynamo - dynamomètre, tant pour le modèle classique 750 que pour la nouvelle 350 qui vient d'être adoptée par l'armée

passé également commandes pour le solo des nouvelles mono 350 cc.

Toutes ces opérations d'usinage et de montage d'ensembles étant terminées, voyons maintenant les ateliers d'assemblage des machines. Ils se divisent en 3 départements avec des spécialistes pour chacun d'eux : un stand 6 CV., 1 stand 4 CV., un stand side-car.

Ces opérations de montage des motos se font sous le même contrôle d'ordre et de méthode nécessaires non seulement à la suppression du coulage, mais aussi à l'amélioration du rendement.

Le service montage passe commande aux magasins du nombre de pièces nécessaires à la réalisation de 20 motos dans chaque catégorie ; c'est toujours par cadence de 20 machines que ces opérations sont réalisées. Cette cadence est également imposée par le cahier des charges en vue des prélèvements à faire dans chaque série pour ce que l'on pourrait appeler : un super-contrôle.

D'abord s'opère sur les tables spéciales le montage en noir, soit l'assemblage de toute la partie cycle de la moto : cadre, fourche, béquilles, guidon, garde-boue, roues, etc... Ensuite se montent moteurs, boîtes et tout ce qui constitue la partie mécanique. Toutes les machines terminées sont essayées et avant chaque livraison d'une série de 20, 2 machines prises au hasard doivent satisfaire à un essai supplémentaire de 500 km. sur route, sous le regard d'un officier contrôleur de l'inspection automobile ; le lot n'est accepté qu'à la suite de l'essai de ces deux machines étalon. On comprendra facilement qu'après toutes ces vérifications, il n'y ait plus guère d'aléas dont puisse s'effrayer l'acheteur. Ces aléas n'existent même pas du côté des pièces de rechange puisque l'armée impose, par exemple pour le modèle actuel des rechanges jusqu'en 1932 ; ce qui ne gêne pas les améliorations successives, dont certaines du reste étaient très en avance sur les autres marques, pour

série de 300 machines. On sait, en effet, que René Gillet construit tout par ses propres moyens et n'est tributaire de l'extérieur que pour les spécialités : magnétos, carburateurs, pneus, accessoires et équipements divers et pour le rayonnage des roues qui est confié au vieux spécialiste Naville, dont nous avons parlé dernièrement. Pour les side cars, les carrosseries sont fabriquées par les Etablissements Vannod, également vieille connaissance des lecteurs de *Moto-Revue*.

Voici donc, concentrés dans les Magasins de l'usine, tous les éléments nécessaires pour la fabrication de 300 machines.

Ces diverses pièces sont aiguillées vers les ateliers et mécaniciens spécialisés à l'usinage de chacune d'elles : moteur, boîte de vitesses, moyeux, cadres, guidons, etc...

Pour les pièces mécaniques, les machines les plus appropriées sont prévues et les spécialistes qui y travaillent méritent d'autant plus leur nom que ce sont, pour la plupart, des ouvriers attachés depuis très longtemps à la maison : certains d'entre eux y comptent plus de 20 ans de services... c'est une référence. Les pièces s'usinent, les ensembles se montent avec des contrôles successifs et chaque ensemble terminé rentre au magasin où s'effectue la réception, la vérification et le poinçonnage.

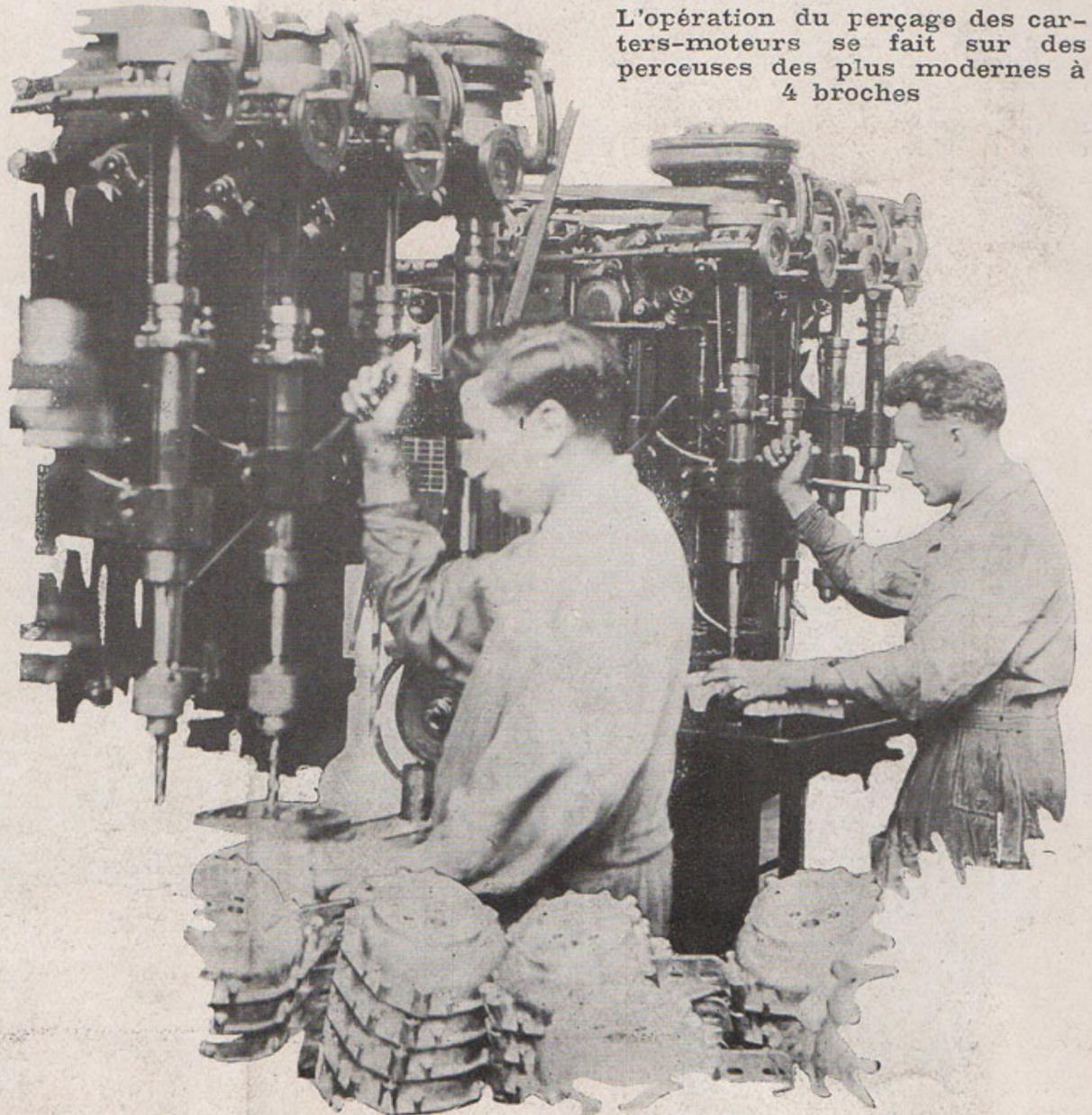
Il en est de même pour les cadres : les raccords sont usinés et des postes d'assemblage permettent la mise en place des tubes et raccord qui sont enfin indissolublement unis par brasage à l'aide de deux postes à chalumeaux. Le sablage et l'émaillage se font à l'extérieur et les mêmes opérations de rentrée en magasin, de réception, vérification et poinçonnage s'effectuent en leur faveur.

Les mêmes principes sont appliqués à la fabrication des fourches avant et aussi naturellement des châssis de side-car.

Voici donc le magasin alimenté à une cadence connue, prévue et qui n'entraîne aucun chômage. Toutes les pièces qui s'y trouvent sont rigoureusement correctes, du fait des nombreuses et incessantes vérifications imposées par les services de l'armée.

Il ne faut pas oublier de mentionner qu'entre temps les moteurs avaient subi un long rodage au banc et une réception au banc d'essai : dynamo-dynamomètre et moulinet Renard. Le contrôle militaire impose pour ces moteurs la puissance suivante : pour le 6 CV. 750 cc., 2 cylindres, une puissance au frein de 10 CV. 1/4 à 11 CV. 1/4 ; pour

le 4 CV. 350 cc. monocylindre, une puissance au frein 7 CV. à 8 CV., car l'armée, il est bon de le noter à l'éloge de René Gillet, a



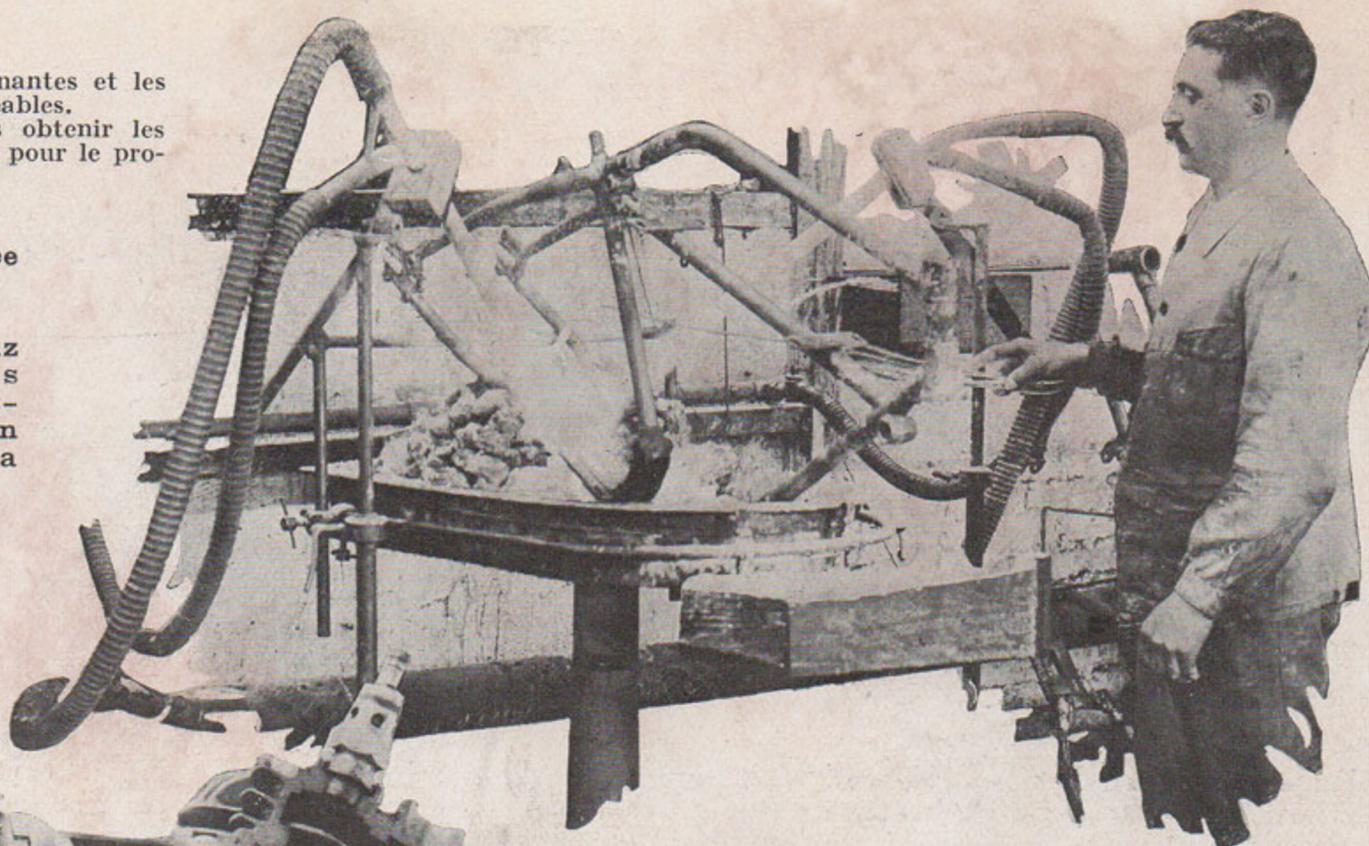
L'opération du perçage des carter-moteurs se fait sur des perceuses des plus modernes à 4 broches

ne citer que les poignées tournantes et les moyeux amovibles interchangeables.

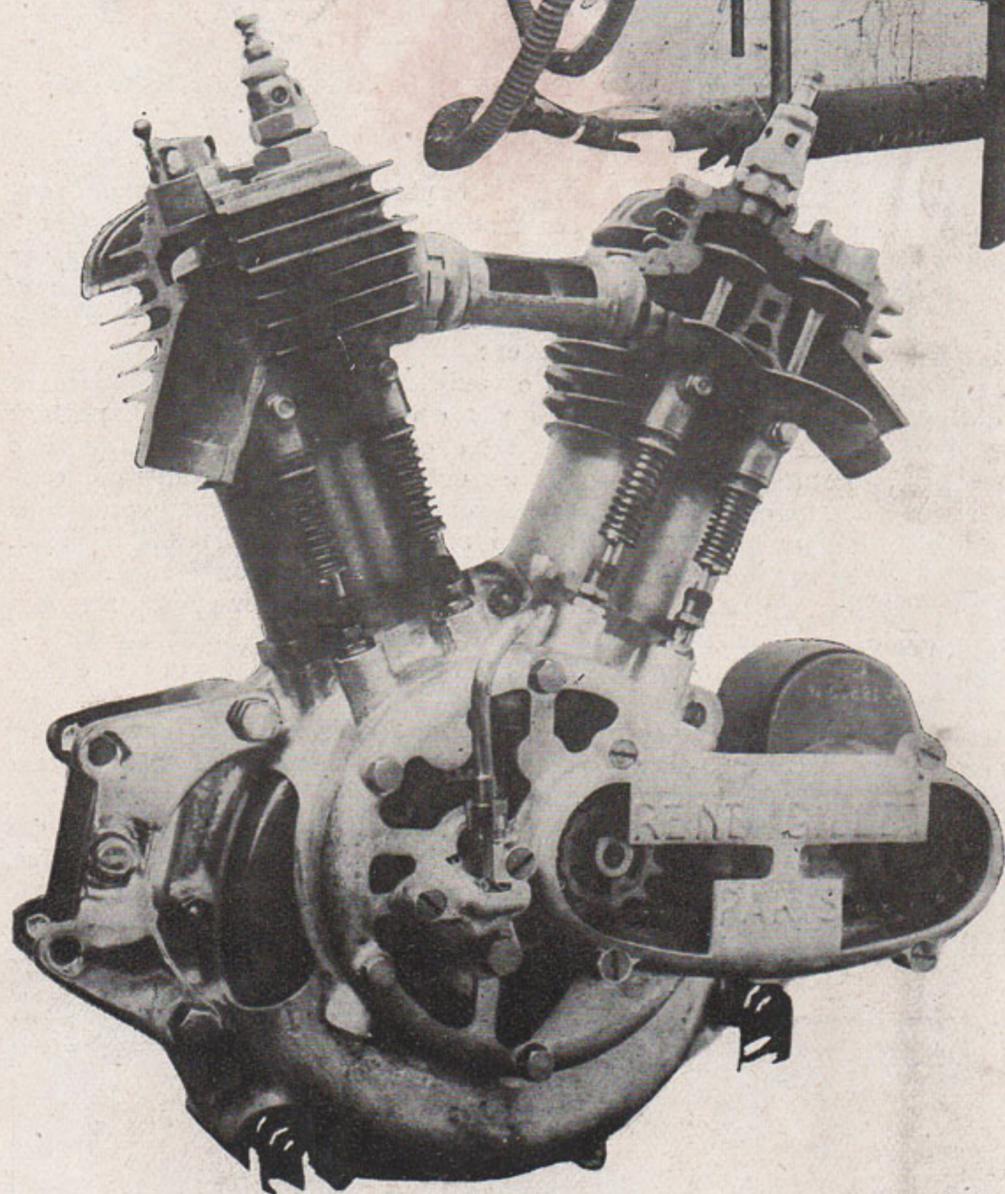
Cette assurance de toujours obtenir les pièces de rechange se complète pour le pro-

**Une opération très redoutée
des constructeurs :
le brasage**

C'est au chalumeau à gaz que se fait le brasage des cadres de motos et des châssis des sidecars ; opération délicate et sérieuse pour la solidarité de l'ensemble



Voici, vu en coupe, le classique moteur 750 cmc. bicylindres, à soupapes latérales qui a fait la renommée mondiale des établissements René Gillet



propriétaire de René Gillet par la certitude d'avoir toujours en cas de besoin de réparations, révision, etc... le maximum de sécurité pour le minimum de frais, puisqu'en plus de tous ses ateliers d'usinage et de fabrication, la Maison René Gillet a prévu dans son usine un atelier spécial et des ouvriers uniquement affectés au service réparation ; c'est donc là encore une garantie indéniable.

Avec un emploi du temps et des modes de fabrication aussi minutieusement étudiés, on comprendra aisément ce que nous disions au début, c'est que la Maison René Gillet ne peut pas établir deux poids et deux mesures et que sa clientèle particulière ne peut être servie qu'avec la même probité qui préside aux livraisons officielles. Il n'est du reste que d'entendre les propriétaires de René Gillet pour être fixé, sans doute possible, sur les qualités de robustesse de sécurité et de durée d'une machine qui peut, à juste titre, être considérée comme le modèle type de la moto solo et du side-car pour le grand tourisme et les sorties familiales.

L'atelier des châssis de sidecars est des plus vastes : l'ordre est maître et cependant voyez la production abondante qui témoigne du succès du side René Gillet



Comment je vois la moto de Course de Demain... par Fred S. Lipman



J'ai eu l'occasion, dans ces colonnes, d'écrire un article sur la machine de course de demain, c'est-à-dire les solutions que je prévois et surtout ce que je préconiserais au point de vue cadre, suspension et moteur.

Nous savons qu'il y a une certaine partie des motocyclistes qui s'intéressent à la machine de course plus spécialement, et l'autre partie, plus grande, est faite des usagers de la route, de ceux qui demandent chaque jour un travail économique à leur machine, en un mot les motocyclistes qui font de la pratique et non de la théorie sur des catalogues.

En effet, on demande un travail très dur aux engins actuels et on leur en demandera encore un plus dur puisqu'un motocycliste expérimenté demande chaque nouvelle année, une machine plus stable, plus robuste, plus confortable, surtout plus silencieuse aussi, en un mot des perfectionnements dus aux exigences des acheteurs, et surtout à la concurrence que se font nos grandes maisons de motos.

Bien qu'ils soient très intéressants, il faut laisser de côté les essais isolés faits par des monteurs et non les constructeurs car, en général, pour une marque de petite importance qui fait de mauvaises affaires et qui s'arrête de fabriquer, on voit malheureusement renaître dix autres marques qui engloutissent l'argent péniblement accumulé pendant de nombreuses années par les futurs constructeurs et ceux qui sont isolés ne donnent pas de résultats intéressants, puisqu'on introduit de nouveaux modèles sur le marché, avec de nouvelles solutions, de nouveaux diamètres, de nouvelles grandeurs dans toutes les parties de la machine, ce qui tend à déstandardiser le marché actuel.

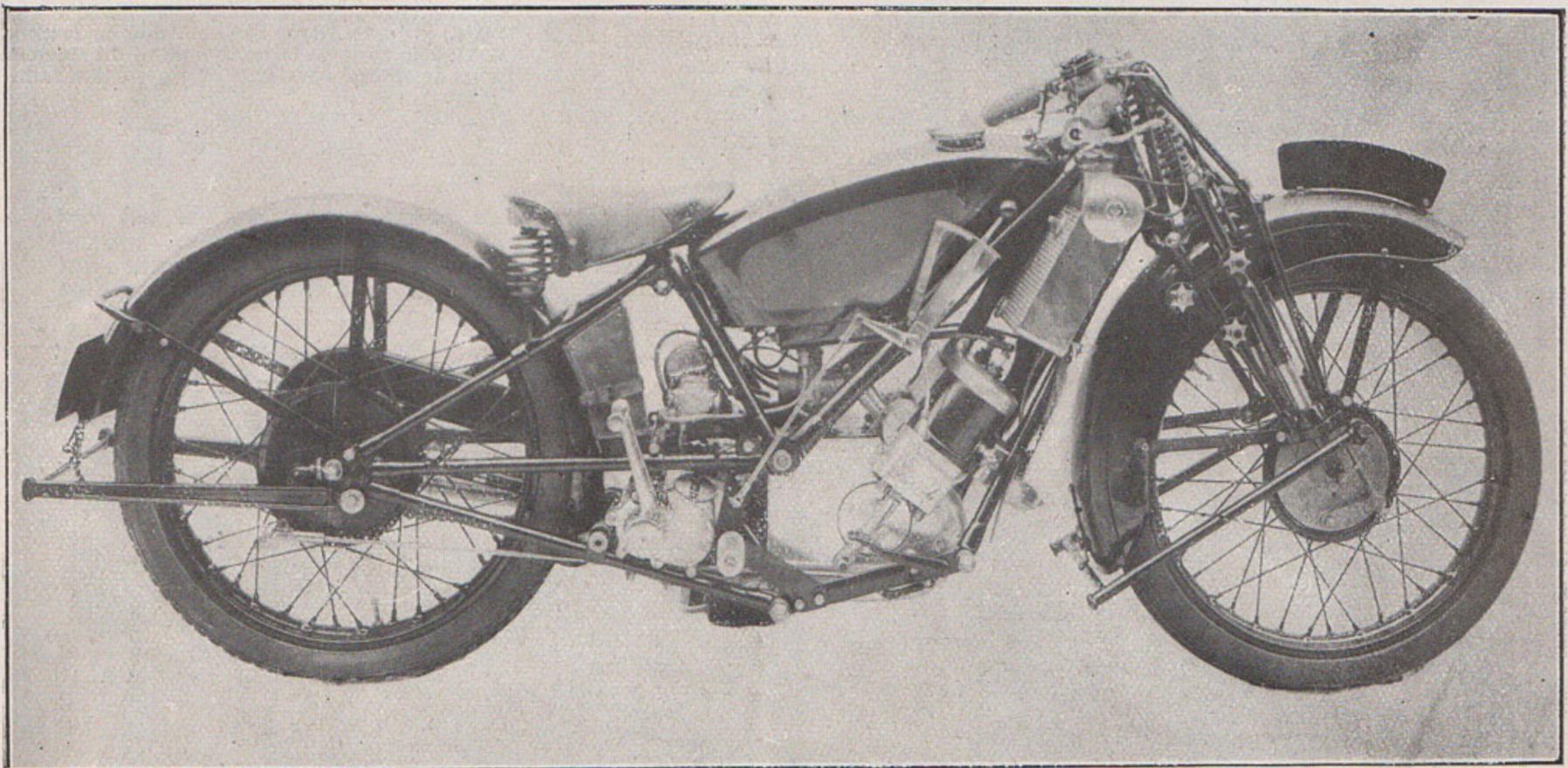
Les garagistes, les vendeurs ont stocké d'énormes quantités de pièces détachées différentes, ce qui est un mal pour le motocycliste, pour le vendeur et pour le constructeur.

Que demandons-nous en somme ? Ou plutôt, en me considérant comme un motocycliste, puisque je fais de nombreux

kilomètres par an, puisque j'ai de nombreuses machines, puisque j'en essaye énormément et j'en conduis beaucoup, je demande donc pour la machine que je souhaite voir réaliser, les directives suivantes :

Je voudrais voir, pour une cylindrée de 250 par exemple, un cadre comportant des attaches standard, un tube de selle sur lequel toutes les selles du monde pourraient rentrer, un guidon sur lequel tous les guidons du monde pourraient se poser, des roues d'une dimension standard avec des pneus 700 x 90 par exemple ce qui est une bonne grosseur pour un moteur ne développant pas 10 HP pour une machine pesant près de 100 kilogs.

Ce cadre sera robuste évidemment, il sera brasé ou il sera soudé à l'autogène, Cela vraiment je ne m'en occupe pas, puisque la moitié des usines travaillent d'une façon et l'autre moitié de l'autre. Cela prouve simplement qu'il y a une moitié qui se trompe mais que nous ne sommes pas au point pour le déterminer



Une machine anglaise dont la formule réserve de belles possibilités : la Scott-Squirrel, 2 cylindres jumelés, 2^e temps à refroidissement par eau.

et que les études du brasage ou du soudage des cadres sont à un état excessivement primitif.

Le moteur

Que demande-t-on à un moteur ? D'être souple, de ne pas vous obliger à changer de vitesse, de ne pas vous obliger à contrôler, toutes les minutes, trois manettes. On lui demande aussi d'être économique et d'être rapide. On lui demande aussi d'être silencieux.

Alors il n'y a qu'une solution :

Pour cette 250, il faudrait deux cylindres, en cylindrées opposées, avec la calotte contenant tous les organes sous un carter d'huile. Ce carter d'huile pourrait très bien être en relation et en circulation constante avec le réservoir, un bon graissage, un refroidisseur de la tête du cylindre, de très large ailettes permettant au moteur d'avoir une température assez basse ; un carburateur à manette unique l'alimentera ; nous placerons la magnéto et la dynamo en bout ; sur le même axe, nous placerons le compteur ou plus exactement le compte-tours sur le moteur, et nous aurons un système d'avance automatique, qui sera quand même corrigé à la main pour les conducteurs experts.

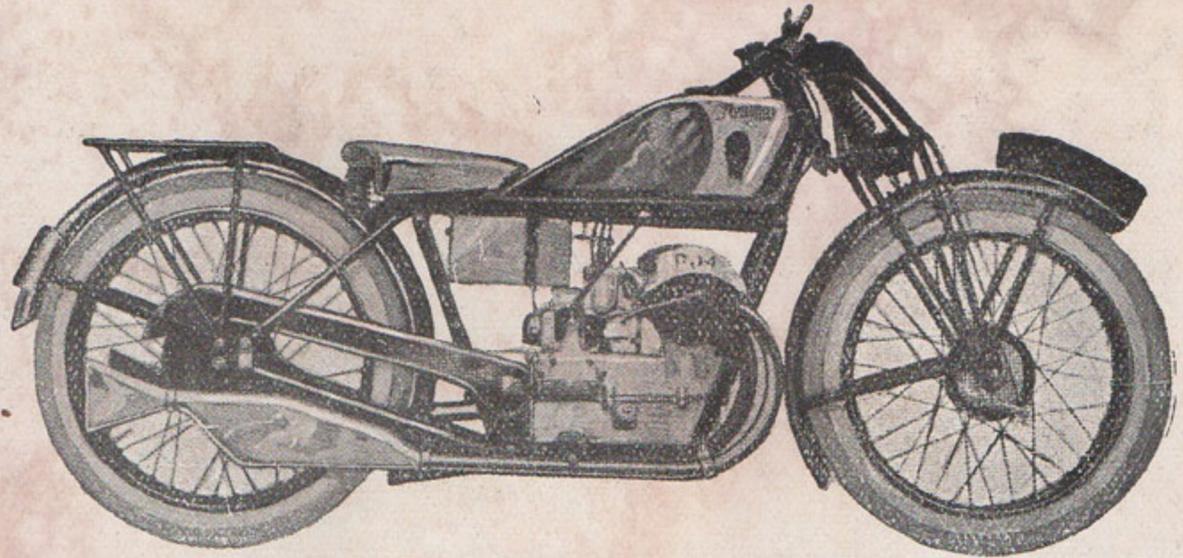
Pour ma part, je considère que cette machine devra être à soupapes latérales, mais puisque l'on aime tellement les culbuteurs, je prévois le système de circulation d'huile pour culbuteurs.

Si l'on fait un deux cylindres, ou un quatre cylindres, on peut mettre un bloc-moteur, car je déclare catégoriquement que je ne vois pas le bloc-moteur pour le mono-cylindrique. Esprit de système, direz-vous ? Je vous répondrai que vous vous trompez, ou que je me trompe, et que l'un de nous deux est un ignorant ; pour ne pas vous froisser, mettons que ce soit moi, et n'en parlons plus.

Si ce moteur est à soupapes latérales, il sera évidemment muni d'une culasse Ricardo (pourquoi ne pas appeler culasse Ricardo ce qui est, pourquoi appeler culasse à turbulence une copie de la culasse Ricardo ?)

Cette machine sera équipée d'une transmission à cardan évidemment, ou d'un système analogue, mais nous supprimerons cette lamentable chaîne.

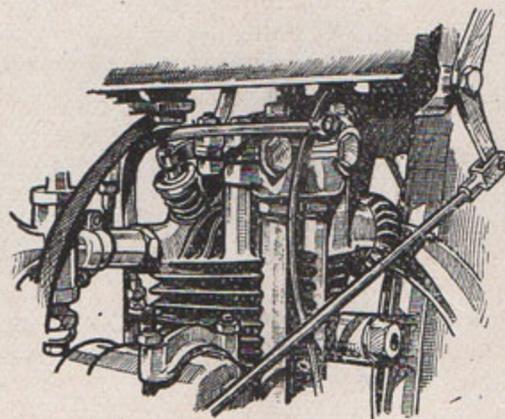
On ne retire pas les ponts arrière dans les automobiles : pourquoi semble-t-on conserver cette chaîne anti-mécanique, cette chaîne qui doit travailler dans



La Panthette, comporte un joli bloc-moteur à deux cylindres en V transversal, formule très heureuse.

l'huile et qui travaille dans la boue et dans l'eau ?

Cette transmission à cardan ou à vis sans fin, comme vous voudrez, sera montée en même temps qu'un frein double : pour que l'ensemble soit bien homogène, ce frein double sera actionné d'une part au pied gauche sur les deux roues, d'autre part au pied droit sur les deux roues,



Application des directives de notre collaborateur. Motosacoche enferme les culbuteurs de sa 500 cmc. dans une gaine étanche largement approvisionnée en huile. Voyez le tuyau d'amenée.

avec transmission séparée et surtout un système qui permettra de bloquer ces freins à un certain degré, soit pour une descente, soit pour un arrêt complet, que la machine soit en solo, ou en side-car.

Le réservoir d'huile sera compris, dans le carter si cela vous fait plaisir, mais je le préférerais sous la selle, ce qui permet un

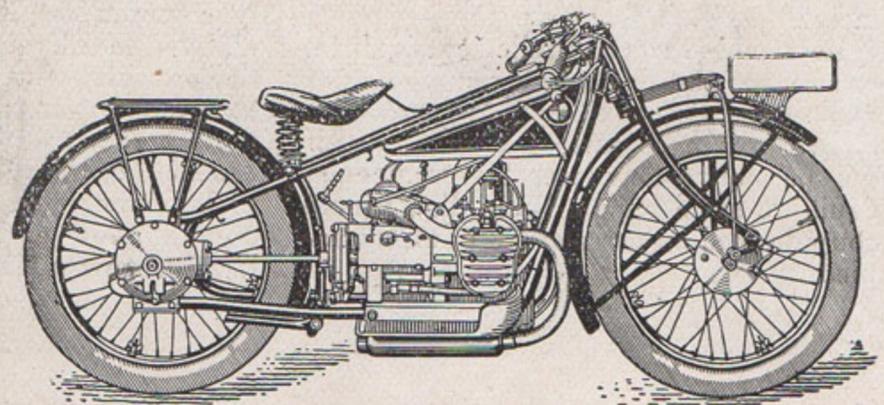
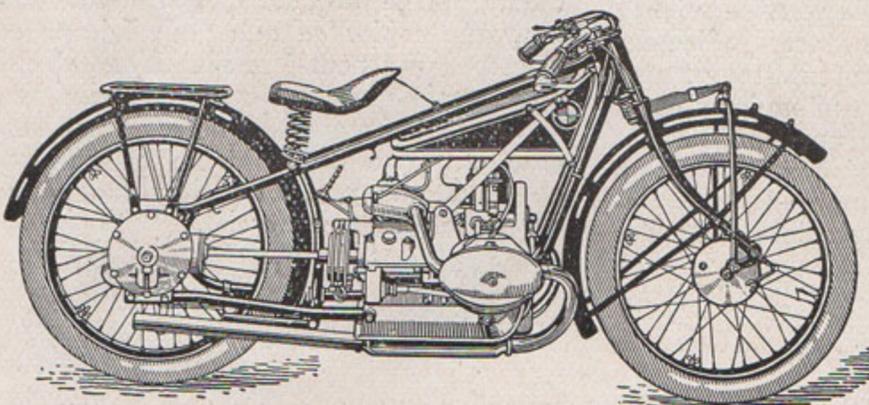
meilleur refroidissement, et surtout si vous avez un système de graissage à carter sec, ce qui est beaucoup plus normal.

Il n'y aura pas de pompe visible sur cette machine, il n'y aura pas de pompe ajustable. En effet, quand vous achetez un des derniers modèles La Salle 8 cylindres, avez-vous sur votre tableau magnifiquement décoré, 8 petits tubes où vous voyez tomber l'huile goutte à goutte, comme dans les Delaunay 1908 ? Alors pourquoi voulez-vous être en retard sur les automobilistes et toujours vous faire considérer comme le parent pauvre ?

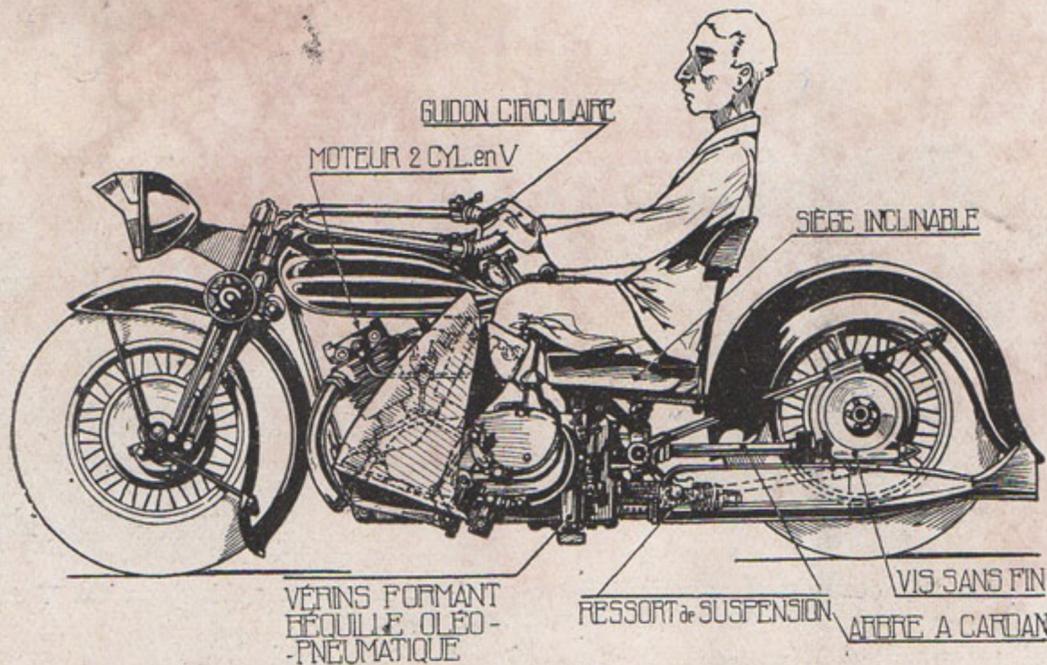
Naturellement, le changement de vitesses sera placé soit au milieu du réservoir, soit totalement en dehors des jambes ou des genoux du conducteur. Si c'est une 3 vitesses, il sera en rotule comme dans les automobiles actuelles, ce qui est moins encombrant et plus pratique.

La selle sera placée en trois points (il y aura des amortisseurs oléo-pneumatiques), mais elle sera certainement à 15 centimètres au moins en dessous du garde-boue arrière et à 25 centimètres au moins en-dessous de la plus grande hauteur du réservoir.

En effet, il faut bien comprendre que, sur une moto, on ne doit pas être perché sur la machine, mais on doit être en partie caché par le réservoir, on doit se sentir confiant, à l'abri derrière le réservoir et le guidon qui, lui, doit être placé beaucoup plus haut qu'à la position habituelle, c'est-à-dire à 10 centimètres environ plus bas que la hauteur des épaules du cavalier, ce qui permet de suspendre ses bras après le guidon au lieu d'y appuyer le haut de son corps.



Les B. M. V. allemands ressemblent fort à la Panthette. Les cylindres de leurs moteurs sont disposés en « flat-twin » et, de plus, ils présentent une transmission par arbre à cardans.



Comment notre collaborateur voit la moto de tourisme de demain : la machine de 1931...

Le réservoir aura 18 litres au minimum. Il entourera le tube ou les tubes du cadre et descendra de chaque côté du moteur s'il le faut.

Il est évident qu'on peut le faire descendre très bas, puisqu'on aura deux cylindres pour une cylindrée de 250, donc une petite course pour chaque cylindre.

La position des manettes

Naturellement vous aurez une poignée tournante pour les gaz à droite, une correction d'air pour le départ, manette que l'on ne touchera jamais à part le premier départ.

Il n'y aura pas de frein à droite, il y aura alors, à la place de ces encombrantes manettes, un bouton quelconque permettant de mettre le phare en code ou en phare pour la nuit, sans lâcher la manette des gaz.

À gauche vous aurez le décompresseur le débrayage en poignée tournante.

Le klaxon qui est obligatoire sera sous la main droite, à côté du bouton qui sert au changement de phare.

Je prévois une manette supplémentaire au pied qui permettra de faire un débrayage accéléré grâce à un simple Bowden très facile à mettre sur nos machines actuelles.

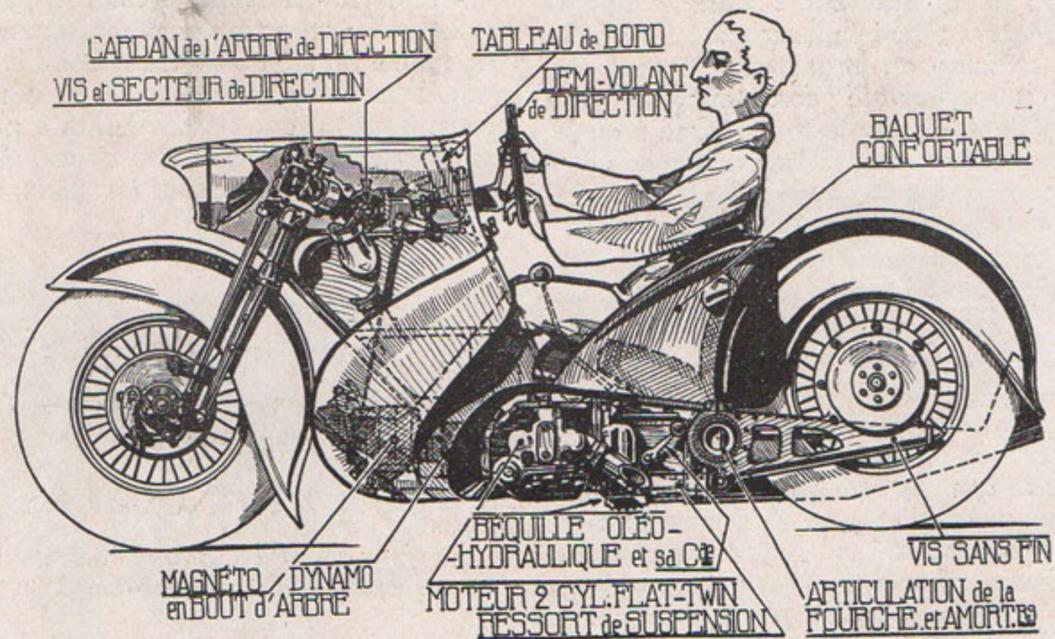
L'amortisseur de direction sera naturellement intérieur et sera réglable sans effort avec une manette contrôlée sur le réservoir ou sur le guidon à portée de la main.

La machine sera naturellement équipée, en série, de pare-jambes spacieux, de larges garde-boue, de deux béquilles l'une avant, l'autre arrière et surtout d'un dispositif qui permettra de placer la machine en équilibre toute seule à l'aide d'un simple coup de pied en-dessous d'un des repose-pieds.

La machine, pour une 250, pèsera 150 kilogs s'il le faut, cela n'a aucune importance. Quand on achète une moto, on n'achète pas une bicyclette et nous laisserons les moteurs extra-légers aux possesseurs de 100, 125 et même 175 cmc., parce qu'il y aura deux 175, la dérivée future de notre 250 actuelle dont nous venons d'exposer les directives générales et aussi la lamentable petite 175 extra-économique qui, sans être montée en grande série, coûtera beaucoup, sera mal faite et ne vous encouragera pas à acheter une machine plus luxueuse.

Vous pourrez très bien me dire que je n'envisage pas la 500 cmc. L'heureux possesseur de la magnifique machine que j'entrevois aura simplement cette 250 en plus gros, en 4 cylindres naturellement avec les béquilles actionnées par le moteur, puisqu'elle pèsera 200 kilogs et plus.

Maintenant, comme il n'est pas simple-



Et la moto du tourisme d'après-demain, celle de 1935.

J'oublie de vous dire qu'il y aura évidemment une suspension arrière : je ne l'ai peut-être pas oublié mais vous l'avez pensé avant moi.

La selle sera excessivement large du type actuel des grosses Brooks Luxe avec un dossier, naturellement.

La consommation de la machine sera de 3 litres aux 100 kilomètres, puisque c'est une deux cylindres et qu'on ne change pas de vitesse, et un litre d'huile pour 1.000 kilomètres.

Le tableau général sera placé sur le réservoir sous les yeux du conducteur. Il comprendra naturellement le niveau d'huile, le niveau d'essence, indicateur de pression d'huile, compte-tours, une montre, un compteur kilométrique. Il n'est évidemment pas question de ces énormes cadrans disgracieux, mais d'un tableau comme on les comprend généralement sur les voitures françaises actuelles d'influence américaine.

ment nécessaire d'écrire des lignes qui ne servent à rien, je me propose d'être le premier acquéreur, et au prix fort, d'une machine qui sera construite par un constructeur français intelligent qui n'attendra pas quelques années comme on en a l'habitude, pour copier tout ce qui est fait en Angleterre, copier quelquefois mal, quelquefois bien, mais toujours copier en retard.

Nous ne devons pas être tributaires d'une nation qui n'a pas plus d'habitants que nous, qui a de moins grandes intelligences que les nôtres, qui a des ingénieurs qui ne font, dans les autres domaines, que copier ce que nous faisons en France, qui a peut-être plus d'argent que nous, mais qui n'en est pas moins une nation différente de la nôtre, d'une origine ethnique dissemblable et qui est, ne l'oublions pas, une simple ennemie sur le terrain commercial.

Fred S. LIPMAN.



En haut des Cols

Voici le compte-rendu de Paris-les Pyrénées-Paris 1928 sur la tenue des machines et les performances des participants.

LES VAINQUEURS

En 175 cmc, San-Sou-Pap est vainqueur, avec 3 partants, 3 arrivants, remportant la Coupe des Pyrénées du groupe Bleu, avec Mouret et Baudart.

Sterny vient de convoler en « justes noces », c'est la formule classique ; l'amour du sport a-t-il primé l'amour de sa fiancée ? La question est un peu délicate. Cependant, il est à noter que les deux autres coureurs de San Sou Pap, pas attachés par les contingences, si toutefois nous ne faisons erreur, ont terminé *ex-aequo* Paris-les Pyrénées. Sterny a fait aussi bien que Baudart et Mouret puisque les 3 coureurs ont fini avec le maximum de points : 260. Seul Sterny, par suite d'un écart de quelques secondes, au Tourmalet, se trouve en 3^e position, d'ailleurs sur la même ligne que ses co-équipiers : qu'en déduire ? C'est, d'une part, la valeur intrinsèque des San Sou Pap actuellement champions du monde des 24 heures ; ce titre est confirmé par les Pyrénées, puisque ce n'est pas seulement sur 24 heures mais aussi sur 24 fois 100 kilomètres que San Sou Pap se permet de tenir au maximum. Les 3 coureurs seraient arrivés ensemble (ce que souhaitait d'ailleurs la firme !) il se serait trouvé des misanthropes pour clamer à la *combine*. Croyez bien que San Sou Pap avait décidé l'arrivée en bloc. Sterny a perdu quelques secondes au Tourmalet ; il va se marier, voilà là la seule explication ; la beauté du paysage, les rapports poétiques entre celle qu'il a choisie et... une distraction. Car, ne l'oubliez pas, il y a une moto San Sou Pap en France qui, l'an passé, était une petite, bien petite fille ; mais elle a grandi vite. Ne disions-nous pas, après le concours de silencieux, que la San Sou Pap que nous avions conduite à 87 au Parc des Princes, nous avait étonné d'autant que la machine avait été prise dans le tas. Ce qui avait, ce jour-là, fait l'étonnement des spectateurs, n'était pas l'adresse du conducteur qui est un type comme vous et... l'autre, mais la régularité

de cette petite mécanique à qui nous fimes exécuter 150 tours du vélodrome avec 43 arrêts obligés, sans même connaître un ennui de bougie. Que San Sou Pap se soit, de ce fait, classée première aux Pyrénées devient normal. Que San Sou Pap ne soit, après pareille aventure, pas plus étudiée par nos jeunes est anormal, car il y a actuellement beaucoup de parents qui considèrent encore la moto comme un engin dangereux. Eh bien ! qu'ils aient confiance en nous ; nous prétendons que la 175 cmc. San Sou Pap est une machine susceptible d'être mise entre les

mains des jeunes de moins de 16 ans (ils n'en ont pas le droit hélas !) parce que plus facile à manier qu'un vélo. Eh puis ! San Sou Pap, comme d'autres marques, s'aligne dans toutes les épreuves dures, mais à l'inverse de beaucoup, est toujours première ; pourquoi ? parce que chaque machine est essayée en particulier et n'est livrée au client que parfaitement au point. Vainqueur au Bol d'Or 1927, au Bol d'Or 1928, aux Pyrénées 1927, aux Pyrénées 1928 avec les trois mêmes coureurs, San Sou Pap confirme ce que *Moto Revue* a raconté l'an passé. Et voilà pourquoi l'impression de l'an dernier reste. San Sou Pap donne, par sa régularité et surtout par l'absence de tout desserrage sur les plus longs parcours, l'impression de sa non-participation en course. Champion mondial, en 175, des 12 et des 24 heures, San Sou Pap peut se targuer d'être l'une des motos actuelles les plus durables. En vitesse, en durée, en résistance, au Concours du silencieux, aux Pyrénées, aux Six-Jours, San Sou Pap est vainqueur ; que souhaiter de mieux ? Partout, trois bonshommes, toujours les mêmes : Sterny, Mouret, Baudart, et toujours trois vainqueurs ! Vous allez me répondre que la machine des coureurs n'est pas la même que celle du client. Erreur, ne vous rappelez-vous pas que San Sou Pap a accepté et même réclamé l'épreuve la plus probante avant les Pyrénées ; celle qui prévoyait le choix par *Moto Revue* de trois machines quelconques chez des agents, lesquelles feraient les Pyrénées telles quelles. Ce choix, nous l'avons fait nous-mêmes : de même pour le « Silencieux », nous avons pris également deux machines dans le tas : le hasard a-t-il favorisé notre choix ? Une fois, c'est possible, deux fois aussi... mais enfin ! ce hasard est vraiment raisonné, n'est-ce pas ?



Nébil Dino croqué par lui-même

En 250 cmc., Austral avec Chéret, Terrot avec Gillot, Quenette et Garrot sont ex-cæquos vainqueurs. Terrot remporte le challenge Ollier et la Coupe des catégories Austral, le Grand Prix de l'U. M. du Midi.

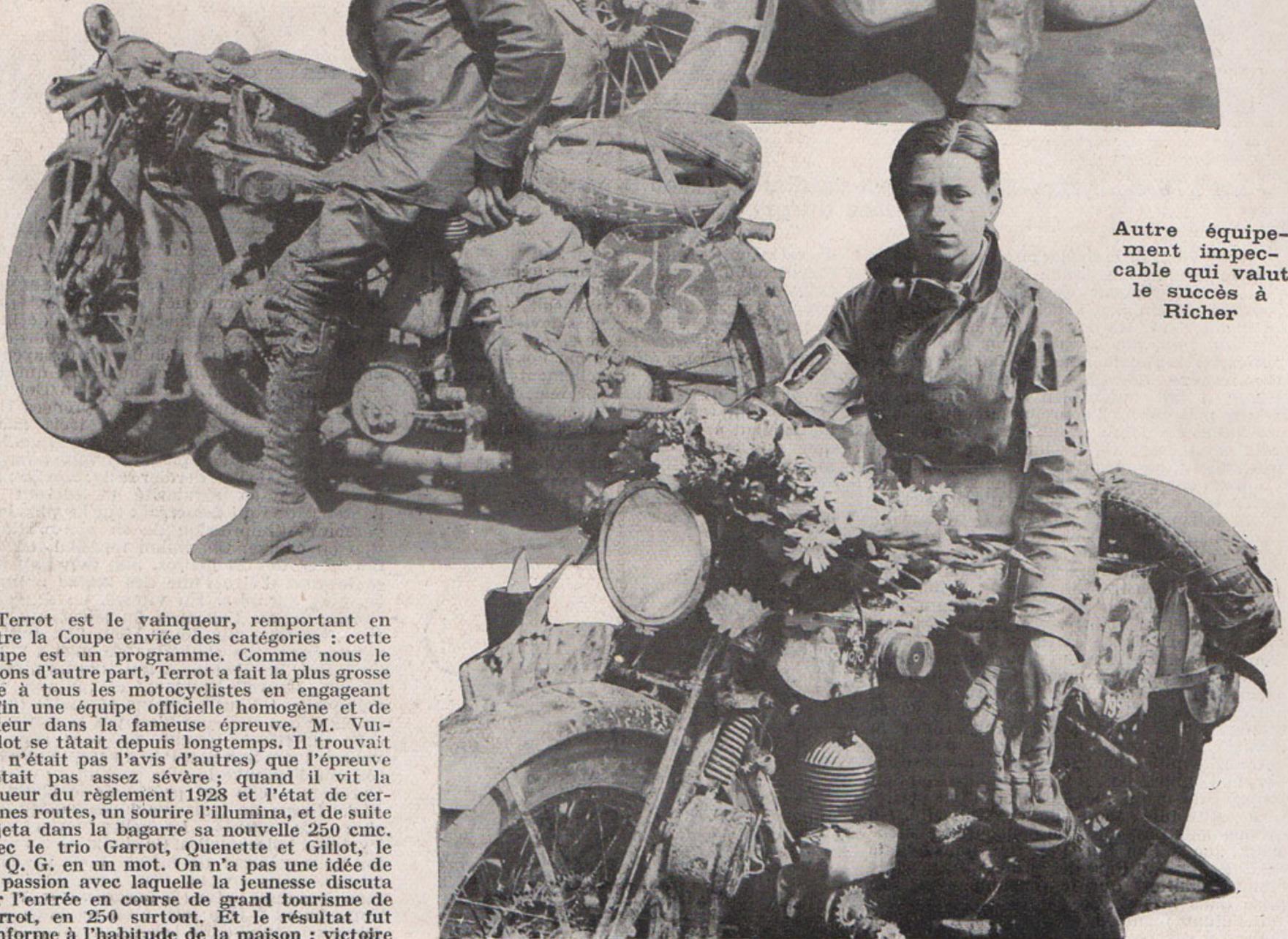
La grande marque de Dijon a accoutumé aux lauriers. Nous nous étions toujours demandé pourquoi, alors que tant d'excellentes marques venaient forcer la victoire, pourquoi seule, la Maison Terrot semblait craindre l'épreuve. Nous en avons eu la solution cette année. Elle a voulu avoir les plus grandes difficultés devant elle pour les vaincre avec plus d'élégance. Ajoutons que les machines mises en ligne étaient les dernières nées : les 250 culbuteurs. Déjà vainqueur dans de nombreuses épreuves, lauréate du concours de la moto silencieuse, nous avons grand plaisir à enregistrer ce nouveau succès, en précisant que ni l'un ni l'autre des 3 coureurs ne connaissaient le parcours. Lorsque l'on connaît l'accueil que le client rencontre chez les agents de Terrot, aussi bien à l'agence Parisienne ou à l'usine de Dijon et lorsque l'on y ajoute la qualité des machines vendues, il n'y a plus à s'étonner de la faveurencontrée par Terrot dans le milieu moto cycliste.

Les indépendants Lacaze (en haut) et Richer (en bas) firent une course vraiment étonnante ; (au milieu) Charles sur 350 cmc. New Map.

complète de la catégorie. Pour nous, ce qui nous a le plus frappés, c'est l'effort de la firme dijonnaise en vue de redonner à la cylindrée 250 la place véritable qu'elle mérite dans la moto. Nous n'avons jamais compris cet ostracisme qui a toujours poursuivi les 250 : or, si vous voulez bien comparer les chiffres de Coulon cette année, et aussi les temps du trio pyrénéen, vous remarquerez combien cette catégorie est intéressante. Terrot a toujours eu le flair de l'avenir : il

présentent l'évolution implacable de la moto en France vers des buts utilitaires. Or, c'est précisément là que la 250 cmc. va retrouver toute sa faveur d'antan : aussi légère et maniable

Une machine réellement équipée en tourisme



Autre équipement impeccable qui valut le succès à Richer

Terrot est le vainqueur, remportant en outre la Coupe enviée des catégories : cette coupe est un programme. Comme nous le disons d'autre part, Terrot a fait la plus grosse joie à tous les motocyclistes en engageant enfin une équipe officielle homogène et de valeur dans la fameuse épreuve. M. Vuipillot se tâtait depuis longtemps. Il trouvait (ce n'était pas l'avis d'autres) que l'épreuve n'était pas assez sévère ; quand il vit la rigueur du règlement 1928 et l'état de certaines routes, un sourire l'illumina, et de suite il jeta dans la bagarre sa nouvelle 250 cmc. avec le trio Garrot, Quenette et Gillot, le G. Q. G. en un mot. On n'a pas une idée de la passion avec laquelle la jeunesse discuta sur l'entrée en course de grand tourisme de Terrot, en 250 surtout. Et le résultat fut conforme à l'habitude de la maison : victoire

qu'une 175, elle est plus vite et surtout elle a une réserve de puissance intéressante ; une 175 est souvent à fond de gaz et ne peut toujours répondre aux besoins de la route : elle tourne bien vite pour une vitesse équivalente, d'où dépense générale plus élevée. Vis-à-vis d'une 350, la 250 tient encore le pas par sa maniabilité, et l'opinion se dirige nettement vers la 500 pour la machine grand sport, ou la 250 pour la machine de rendement économique. Terrot a prouvé aux Pyrénées qu'on a eu tort de délaissier cette catégorie dont la revanche sera assez brutale.

Lorsqu'un bon constructeur a une bonne machine, vous vous rendez compte du duo que cela peut faire ? Eh bien, placez Chéret sur une Austral, au départ de Paris-les Pyrénées, et il ne vous reste plus qu'à commander une gerbe pour le dimanche suivant. C'est ainsi que cela s'est passé cette année. Le conducteur et la moto avaient à lutter contre des concurrents peu ordinaires, ce qui fait mieux ressortir la performance réalisée par Chéret. L'épreuve déjà dure pour les fortes cylindrées est terrible pour les petites et il faut avoir fait de la route en montagne pour se rendre compte de la puissance que doit fournir un moteur pour grimper son conducteur au sommet. Mais l'Austral s'est jouée de la difficulté et se classe première *ex-aequo* de sa catégorie. Chéret enlève donc sa médaille d'or et comme il est gourmand, le Prix de l'Union Motocycliste du Midi. La machine a marché régulièrement : bonne machine pour le grand tourisme, fort bien équipée, d'allure plaisante, telle se présente la machine de Chéret et telle se présente la machine de série.

**En 350 cmc., Ravat seul vainqueur
avec Mahaut**

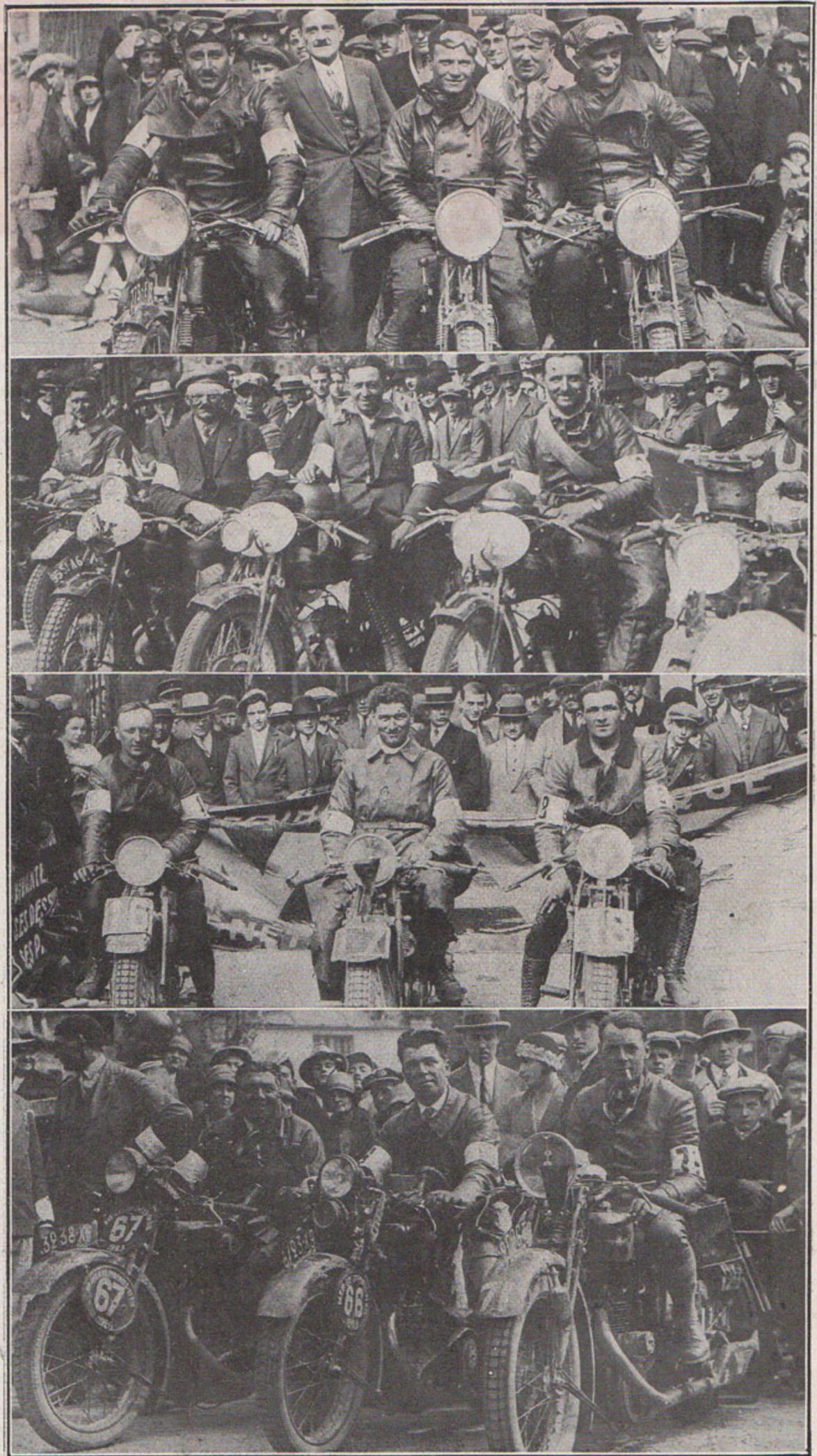
Le poète nous a dit que la valeur n'attendait pas le nombre des années. La marque stéphanoise Ravat nous en donne une nouvelle preuve. On connaît la conscience qui a présidé de tous temps à la construction cycliste qui sortait de cette usine ; ayant mis cette vieille pratique au service de la motocyclette, elle sort des engins qui immédiatement font parler d'eux. Mahaut, qui pilotait cette belle machine, a fait une course merveilleuse. Il arrive à Fontainebleau et à Versailles avec le sourire et le maximum de points et comme il avait grimpé les Pyrénées aussi bien qu'il avait marché dans les étapes, il a le plaisir de se classer premier de sa catégorie et d'enlever la plus haute récompense : la médaille d'or. Nous avons là une bien belle machine et si nous l'avions déjà jugée ainsi, sa performance dans une épreuve qui est connue comme la plus dure et la plus sévère de l'année, nous est une preuve que nous ne nous étions pas trompés.

**En 500, lutte anglo-française : Gnome-Rhône ex-æquo avec Ariel, Nebil Dino
contre Naas**

Ce fut évidemment une grosse surprise ! Pour la première fois nous ne vîmes pas en ligne Bernard, le Pyrénéen classique, lequel servait de base pour les pronostics et discussions. Gnome-Rhône fut assez contrarié de la fâcheuse coïncidence qui fit ajouter au calendrier sportif, après coup, le circuit des Vosges éliminatoire pour le Championnat de France et précisément en même temps que Paris-les Pyrénées : et le résultat fut celui qu'on sait. Bernard dut donc s'aligner au Circuit des Vosges pour une victoire gagnée d'avance, alors que tout le monde l'aurait vu avec intérêt s'aligner contre l'Ariel de Dino. Naas fut donc tête d'équipe de Gnome avec Marc et Langlois. Naas, l'un de nos meilleurs sprinters actuels de France, joint à cette qualité une maîtrise de tourisme qui en a fait l'égal de Bernard : ainsi l'attrait des Pyrénées ne fut pas diminué. On nous a écrit (des fielleux !) que Gnome avait partie gagnée d'avance en 500 : c'est le refrain annuel ; il semble que l'on cherche toujours à combattre la marque dans les Pyrénées : c'est au sujet de ces critiques malveillantes et infondées que nous avons, récemment, dû sévir dans un article sur la calomnie. Pourquoi ne pas admettre plus loyalement qu'actuellement en tourisme, en 500, Gnome a un atout indiscutable tant par la valeur intrinsèque de ses engins que par l'adresse proverbiale de ses

pilotes. Chez Gnome non seulement on s'attache à la mise au point mécanique des machines, d'ailleurs de série, qui servent aux épreuves, mais la maison, tout comme d'ail-

leurs Terrot et Monet-Goyon en vitesse, s'attache ses coureurs d'une façon trop sensible pour ne pas avoir sous la main des as qui se font tuer s'il le faut pour ce mot magique



Les Équipes vainqueurs : En 175 cmc. San Sou Pap avec Stern, Baudart, et Mouret ; En 250 cmc. l'équipe Favor avec Capdepont, Mont et Bonnet et l'équipe Terrot avec Garrot, Quenette et Gillot ; En 500 cmc. Gnome et Rhône avec Marc, Naas et Langlois.

Les Vainqueurs et finalistes du 8



175 CMC. — 1 Mouret (Sans Sou Pap) — 2 Stern (San Sou Pap) — 3 Baudart (San Sou Pap) — 4 Bruscoli (Gérald) — 25
 Sport) — 10 Hubert (Utilia) — 11 Bonnet (Favor) — 12 Mont (Favor) — 13 Lafrance (Indép.) — 14 Dubois (Cazenave)
 19 Barthelemy (New Map) — 20 de Lavalette (Peugeot) — 21 Robert (J. Thomann) — 22 Charles (New Map) — 23 Carré
 28 Nebil Dino (Ariel) — 29 Marc (Gnome & Rhône) — 30 Langlois (Gnome & Rhône) — 31 Creuze (Indép.) — 32 Rasser (Dol)
 36 Chaumet — 750 CMC. cycleca

8^e Paris - les Pyrénées - Paris 1928

— 250 CMC. — 5 Chéret (Austral) — 6 Garrot (Terrot) — 7 Quenette (Terrot) — 8 [Gillot (Terrot) — 9 Leroy (Royal
 Hazenave) — 15 Capdepont (Favor) — 16 Lacaze (Indép.) — 350 CMC. — 17 Mahaut (Ravat) — 18 Baer (R. Enfield)
 Carré (F.N.) — 24 Proal (Soyer) — 25 Richer (Indép.) — 26 Sicard (Dollar) — 500 CMC. — 27 Naas (Gnome & Rhône)
 (Dollar) — 33 Lebrun (Indép.) — 34 Hamberger (New Motorcycle) — 1000 CMC. — 35 Garaner (Sidecar R. Enfield)
 cyclecars. — Gaudichet (Peugeot)



Austral a un vireur émérite en Chéret qui fut 1^{er} en 250 cmc. remportant en outre le Prix de l'U. M. du Midi.

pour eux, Gnome. D'autres firmes changent leurs poulains à chaque épreuve : quelle suite, quelle continuité dans le succès peuvent-elles espérer? En nouvelles firmes, voyez San Sou Pap avec ses trois inséparables Stern, Mouret, Baudart : voilà l'unique et incontestable secret du succès. Donc Gnome a aligné son équipe et, comme l'an dernier, a rencontré sur sa route l'os qui souvent brise la mâchoire du trop gourmand. En 1927, cet os s'appelait Norton ; en 1928, l'os n'est pas moins résistant et s'appelle Ariel. L'an dernier, Perrin avait juré de faire mordre la poussière à Bernard ; il finit vainqueur *ex aequo* avec lui ; cette année, Nebil-Dino, très fin, très modeste, mais d'autant plus redoutable qu'il était un inconnu de nous, a engagé une lutte courtoise mais serrée à Naas : 2.500 kilomètres durant, Nebil a suivi Naas à 50 mètres ou Marc, le champion des aviateurs, ou Langlois le Toulousain que Gnome a choisi à bon escient, 2.500 kilomètres, sans un arrêt, sans une crevasion, sans toucher à un écrou, l'Anglais a talonné le Français ; Ariel a voulu, de toute sa volonté, vaincre Gnome : les deux firmes, comme les deux as, ont fini *ex aequo* vainqueurs. Qu'en déduire?

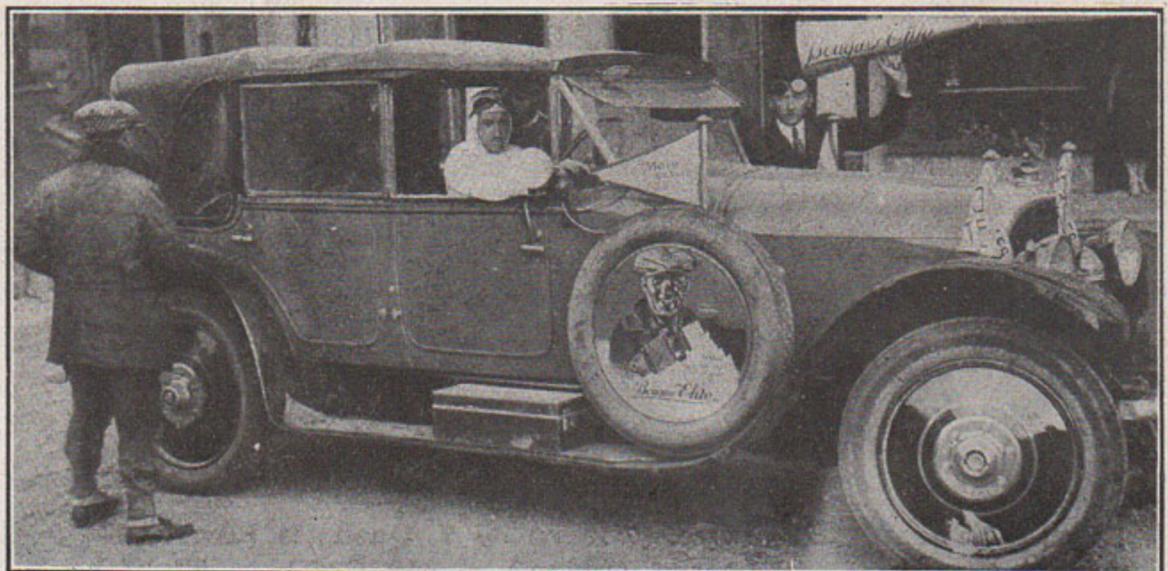
Fielleusement, d'aucuns diront encore qu'il y a eu combine. Eh bien, non, non ! Harding a vécu pour son Ariel huit jours d'attente fébrile. Gnome a discuté sa chance avec passion : ce fut une belle lutte, puisque, jusqu'au Tourmalet, les deux coureurs, les deux machines ont fait même temps. Nebil nous a conté quelle remarquable courtoisie dirigeait l'équipe Gnome et plus particulièrement Naas. Ce dernier nous a dit le plaisir qu'il a ressenti à trouver un adversaire courtois et de valeur : les deux ont tendu leurs nerfs à l'extrême. Ariel a conservé son prestige de machine anglaise imbattable ; Gnome a prouvé que la construction actuelle française était bien au niveau de celle de nos amis. Paris-les Pyrénées 1928 fut dure, plus dure que les années passées de l'aveu des coureurs ; le résultat pour Gnome n'a pas changé. Voyez d'ailleurs Marc qui, huit jours plus tôt, détenait le Championnat des Aviateurs ; voyez Langlois venu la veille par la route de Toulouse et reparti le lendemain de l'arrivée avec sa machine même de l'épreuve : ce n'est pas 2.400, mais 4.000 kilomètres que la machine a accomplis ; admettez donc, les fielleux, que Gnome a une construction au point, bien au point, jolie, impeccable, anglaise en un mot : ça vous gêne, eh ! bien, tant pis, nous n'y pouvons rien.

Nebil Dino ? Voici que maintenant on accole ce nom à celui de Naas. Quel est le meilleur ? N'essayons pas de trancher la question, car dans un esprit de correction parfait, l'un et l'autre se sont refusés à s'y prêter ; l'un et l'autre s'accusent mutuellement d'être le meilleur : c'est du « Régence » auquel on n'est guère habitué dans notre monde. On a parlé d'un match « Ariel-Gnome » ou Naas-Nebil ! A-t-il eu lieu, cela est le secret des dieux... les dieux c'est... moi ; je sais ce qui s'est passé, mais les deux concurrents m'ont demandé la discrétion et pourrais-je les contrarier : ils sont si gentils. Oui, Naas est gentil. C'est Nebil-Dino qui le proclame. Dino n'est pas Portugais, comme l'ont dit les journaux, il est Albanais ; sa profession ! Discrétion d'Etat. Ce que nous pouvons vous

dire, c'est qu'il fait honneur à notre sport : c'est quelqu'un. C'était sa première course, il prétend que c'est aussi la dernière, il a voulu voir. Eh bien ! nous n'hésitons pas à dire le proverbe : Qui a bu, boira, et sans être un adorateur de Bacchus, Dino reboira à la compétition. Qui n'a pas dit autant lors de son premier amour ! Mais que pense Dino de son adversaire Naas ? « Naas, nous dit-il, c'est le plus beau joueur que j'aie rencontré : Naas que l'on m'avait présenté comme un démon prêt à tous les... crimes est le plus beau chevalier que j'aie connu. Je me suis lié d'amitié avec Marc et Langlois... je les ai vaincus. Naas peut être égalé, mais vaincu, non ! On avait représenté l'équipe Gnome comme un épouvantail, des brigands : c'en était décourageant ! Or, Dino affirme que c'est la plus courtoise équipe qu'il ait jamais rencontrée ! Naas dit-il, est un grand routier ; je regrette de ne pas connaître Bernard, mais, Naas reste pour moi l'idéal du « grand routier ».

L'épreuve fut une promenade... sévère pour Dino : il connut l'embardeur avant Clermont, se balada tellement dans le baradeau de la route que Naas en conçut de l'inquiétude. Dino ne connut aucune crevasion, mais cinq clous étaient fichés dans son enveloppe : il en félicite le Protex qu'il a employé pour la première fois avec succès. Ce fut d'ailleurs un photographe épatant, nous disait un commissaire de l'épreuve : pensez comme nous voulûmes connaître le résultat de ses prises : ce bon rire !! Dino avait un sac de photos, mais dans ce sac nous apercevons une paire de chaussettes, un peigne, une brosse à dents, un savon à barbe...

Et tandis que nous devisions, N. Dino a pris un crayon et croque son propre portrait... De la photo... Dino a une collection de vues de ses randonnées à travers l'Espagne, la France, l'Autriche, l'Albanie, son pays natal... unique !



Elle suivit de bout en bout la course : c'est de la voiture des Bougies Elite dont nous parlons

Et il paraît que ce sera pour les lecteurs de *Moto Revue*... Chouette, alors !
L'as d'Ariel est un as pour nous tous.

Pour la 1^{re} fois un sidecar finit les Pyrénées

Pour la première fois, à Paris-les Pyrénées, un sidecar a (enfin!) réussi l'épreuve. L'an dernier Cornelis sur New Motorcycle fut à deux doigts de la réussite ; chaque année, des engagés pleins de cran et de fureur avaient juré de faire enfin cet exploit ; et pendant sept Paris-les-Pyrénées, nous dûmes constater l'abandon des sidecars. A quoi cela tenait-il donc ? Mille raisons certes, mais dont l'une est des plus catégoriques ; pour beaucoup, le sidecar ne semble pas mériter l'attention à laquelle il a droit ; le châssis n'a pas reçu, à ce jour, de nos coureurs, le figolement auquel il a droit, il leur semblait à tous qu'un side avait la tâche moins rude en épreuve de tourisme et la déception de tous fut chaque fois bien amère de ne pouvoir terminer malgré des efforts louables. En 1928, pour la première fois, un sidecar, un Royal Enfield, 1.000 cmc., a réussi à faire Paris-les Pyrénées-Paris ; c'est une date et... une référence pour la firme !

LES ARRIVANTS

En 175 cmc.

Gérald est 4^e

Lorsque nous vîmes Bruscoli se présenter au départ, nous eûmes un moment d'émotion : songez que ce personnage imposant, qui dépasse largement les 100 kilos, courait en 175 cmc. ! Mais ce moment ne dura guère et nous fûmes vite tranquilisés, lorsque nous vîmes qu'il montait une Gérald ! Et la preuve c'est qu'il nous est revenu, sans diminution de poids, avec sa machine intacte. Bonne fabrication, machine solide qui a résisté à tous les cahots. Ceux qui désirent une 175 cmc. de tout repos peuvent y aller sans crainte : le cadre résiste et le moteur est un Aubier et Dunne, c'est tout dire. Avec un ensemble comme celui-là, c'est la tranquillité assurée.

Bruscoli rouspète, parce que son moteur Aubier et Dunne était trop parfait ; il nous montre le piston de ce moteur au taux de compression de 15 kgs. Si Bruscoli n'a pas vaincu ses adversaires dans les côtes, c'est simplement par suite de son rapport de poids à puissance : songez que Bruscoli pèse 97 kg, nu ! ajoutez-y son équipement, cela donnait 115 kgs plus 20 kgs d'outils ; la machine faisait au pesage 130 kgs sans les 19 litres d'essence, les 4 litres huile, etc. Bruscoli demanda donc à son Aubier et Dunne de remorquer 270 kgs sur sa 175 cmc. Gérald ! Ouf ! ouf ! Eh bien ! il faut s'appeler M. Aubier et aussi M. Gérald pour oser un pareil problème : la réussite fut complète. Nous sommes les premiers à en être surpris, car nous pensions bien à l'insuccès d'un 175 cmc. dans un tel effort.

Domage qu'un affreux barbet ait contraint Perrin au rétablissement devant Perpignan, car nous aurions eu gros plaisir à voir l'équipe complète Gérald à l'arrivée. Ah ! ces toutous !

**En 250 cmc.
Roaly-Sport est 5^e**

Voilà une nouvelle marque en 250 cmc. dans cette cylindrée, qui reprend du poil en ce moment ; pour la première épreuve où elle participe elle décroche avec le maximum de points la médaille d'or. Nous avons eu gros plaisir à disséquer cette petite machine avec le J. A. P. qui l'équipait ; elle est peu encombrée, coquette, pétarade agréablement et a une accélération vraiment étonnante ; nous ne doutons pas qu'elle confirme par la suite son premier succès, car les fabricants de Saint-Etienne l'ont conçue avec un goût d'artiste et une expérience de mécanicien ; c'est beaucoup pour notre jeunesse actuelle. Un mot aussi pour Leroy qui (sans jeu de mots) était parfaitement à l'aise sur son engin royal : une grosse part du succès de la jeune firme lui revient et il ne nous a pas étonnés en nous disant que lui-même est surpris d'avoir eu nul besoin de toucher à sa machine pendant toute l'épreuve.

Utilia et Favor arrivent avec le maximum

Nous avons vu, cette année, bien des nouveaux noms s'inscrire dans notre épreuve. Hubert est un de ceux-là et pour la première fois emporte un plein succès. Il ramène le maximum de points et gagne la médaille d'or ; sa machine a fait le trajet de la manière la plus régulière et sans donner quelque ennui que ce soit à son conducteur. Utilia c'est bien le nom qui convient à la machine, car pour qu'une moto soit vraiment utile il faut n'avoir qu'un coup de kick à donner au départ, s'occuper en route de remplir les réservoirs d'essence et d'huile, et rouler en toute quiétude ; malgré les embûches de la route, malgré le mauvais état du sol, malgré le pourcentage élevé des rampes qui accèdent aux cols pyrénéens, l'Utilia a accompli son trajet sans aucune défaillance, testimonial précieux pour une maison consciencieuse.

On pensait généralement que le temps de Barthélemy était révolu, et qu'on ne parlerait plus de ses exploits que comme une chose disparue à jamais. On s'est rendu compte cette fois qu'il n'en était rien. L'équipe Favor est arrivée à Paris le jour du pesage, venant, par la route naturellement, de Clermont-Ferrand où cette marque a ses assises. Mont, Bonnet et Capdepont avaient bien l'intention de faire parler d'eux. Ils y ont réussi.

Leurs machines sont au-dessus de tous éloges et justifient la réputation dont elles jouissent, tant dans le Massif Central où on les rencontre en nombre imposant, que dans



De Berck dans un virage ; c'est la fameuse Bugatti qui suivit l'épreuve de bout en bout

tous les coins de France. L'équipe entière allait arriver avec le maximum de points à la Porte-Maillet, malheureusement une bûche douloureuse fit perdre du temps à Capdepont et ses deux coéquipiers, seuls, enlèvent la médaille d'or. Il est vrai que Favor s'attribue de plus la Coupe du Tourmalet, ce qui vient récompenser justement une construction soignée et digne d'un palmarès qui s'allonge à chaque épreuve à laquelle la maison participe avec un constant succès.

Nous avons revu une équipe Favor dans les courses de tourisme, et cela nous a fait plaisir. Au guidon d'une des 250 cmc., Capdepont s'est illustré : vous l'avez vu sur les photos avec ses bandages ; vous l'avez plaint, Parisiens, à son arrivée à Fontainebleau, à Versailles, à Maillot, lorsque vous l'avez vu l'œil plus qu'au beurre noir, la face tuméfiée. Certaines dames sensibles ont entonné même la complainte classique : « C'est-y pas malheureux ! », etc. Non, ce n'est pas malheureux. Capdepont, indépendant et blessé, eût peut-être lâché : qui l'en aurait blâmé ! Capdepont professionnel et seul en course eût laissé ça là... peut-être aussi il y en tant des pros sans courage. Mais Capdepont est en outre partie d'équipe : Favor avait remporté la Coupe du Tourmalet ; il fallait la conserver à l'équipe ; après Toulouse, Capdepont avait une irrésistible envie de lâcher, mais on lui a annoncé que la Coupe de Favor dépendait de son courage. Il est de Béziers, du pays des rugbymen, des gens à ressorts : un Biterrois ne lâche pas ainsi et pendant 350 kilomètres, la face coagulée de sang, l'œil en patate rouge, Capdepont a roulé, roulé, est arrivé à Clermont, puis à Paris et Favor

pour sa rentrée en course a connu le succès. Est-ce malheureux ? Ah non ! certes. Capdepont, agent de motos à Béziers, est de retour dans son pays, heureux car la victoire de son équipe est fonction de son courage. Bravo !

Cazenave termine avec le maximum

Quoi de plus assommant que de refaire en épreuve deux fois le même long trajet dans les 48 heures !

C'est ce qui est arrivé à Dubos sur sa 250 Cazenave.

C'est lui le constructeur et l'agent de sa marque.

Il est là-bas établi à Belin, dans les Landes, le long de cette affreuse route pavée qui fait la terreur de beaucoup de Pyrénéens ; c'est dire qu'il a un ban d'essai merveilleux pour sa construction. Aussi cela ne nous a pas inquiétés de le voir apparaître aussi le matin du pesage ; par la route, il avait gagné Bordeaux, puis Paris, pour repartir en épreuve aussitôt après sur ce même parcours. Puis, le lundi après l'arrivée, il remettait ça à nouveau : 600 + 600 = 1.200 kilomètres de rabiote, soit un Paris-les Pyrénées qui comportait 3.700 kilomètres ; voilà la performance de Dubos : et simplement, pécaire, parce que ses machines sont bonnes.

En 350 cmc.

Royal-Enfield fait le maximum

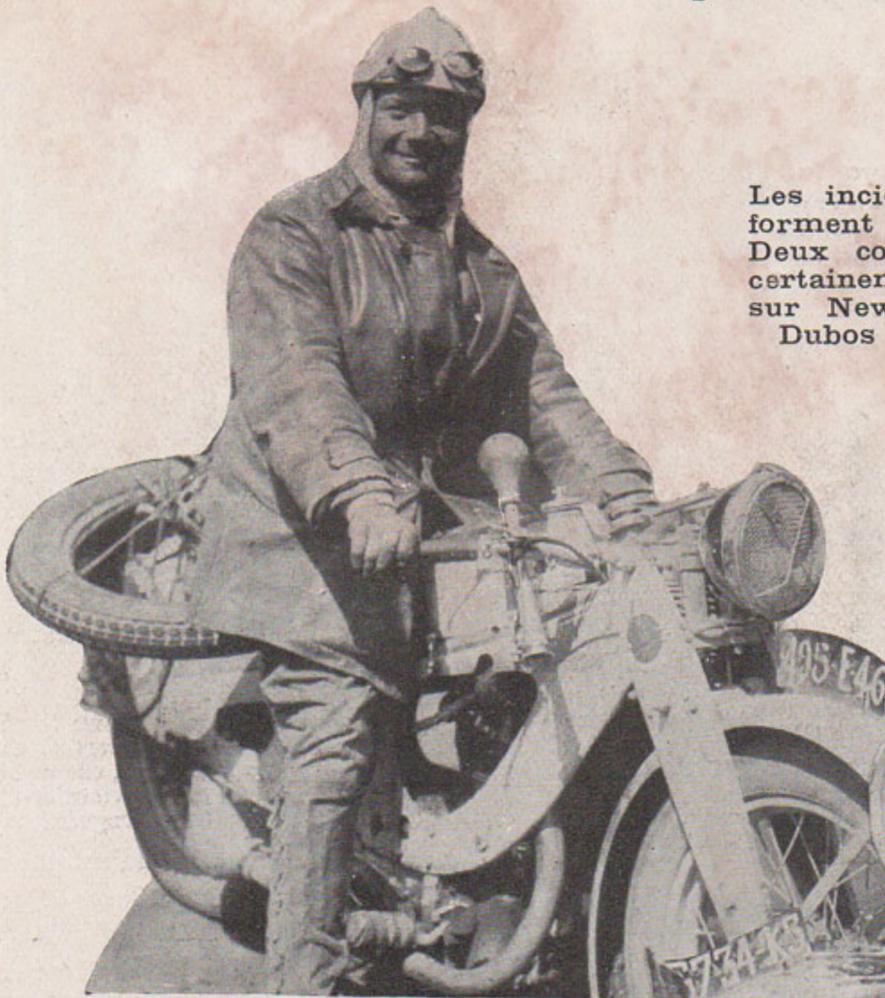
On sait que la construction anglaise se défend avec acharnement contre les progrès réalisés par les Français ; aussi les représentants de ces marques s'empressent-ils de faire inscrire quelques machines à chaque épreuve qui se fait sur le continent. M. Pierre Psalty, le sympathique agent de la Royal Enfield n'a pas manqué d'engager une machine dans la catégorie 350 cmc. certain d'avance du résultat. Il ne s'était pas trompé, puisque Baer, bon pilote d'une bonne machine, termine partout dans les délais et arrive à la Porte-Maillet avec le maximum de points. Il nous faut bien dire que c'est la première fois que Baer faisait le parcours, et dame ! il n'est pas des plus faciles. Qui connaît les cols pyrénéens sait que, s'il y a un méchant travail à faire pour les machines, les pilotes sont, eux aussi, soumis à une rude épreuve. Après la démonstration de Miss Adams, celle de Baer, voilà de quoi justifier le sourire de M. Pierre Psalty.

Ainsi que les New-Map, Peugeot...

Les gosses sont bien heureux ! Ils ont, à portée de la main, une des plus belles machines françaises du marché : la New-Map à la ligne si plaisante. Deux machines engagées, deux machines qui figurent à l'arrivée avec le maximum de points. Il y a de quoi être fier. Charles a fait un voyage sans histoire : pas d'ennuis ; nous ne parlons pas de la mécanique, naturellement, puisqu'il n'y a rien à en dire, mais les coureurs pyrénéens ont eu des routes si horribles que le moindre petit incident prenait les allures d'une catastrophe, l'horaire inexorable étant là pour vous obliger à pousser afin de rattraper le temps perdu, et c'est dans un moment où Charles piquait une crise qu'on pouvait



La puce ! c'est une petite 750 cmc. Peugeot quadriette bien connue qui fit, avec Gaudichet, une démonstration merveilleuse de son aptitude au tourisme.



Les incidents de route forment le caractère : Deux courageux furent certainement Hamberger sur New Motorcycle et Dubos sur Cazenave



admirer la tenue de route de sa New-Map et ceux qui ont pu examiner cette machine à l'arrivée ont pu se rendre compte qu'elle était dans un état parfait : rien n'avait bougé. Voilà une machine qui fait honneur à la construction française ; son palmarès des plus garnis déjà, en est d'ailleurs une confirmation.

Ah ! la P. 105 ! On se rappelle encore, à *Moto Revue*, le volumineux courrier reçu à propos de cet essai. Eh bien, cette fois les curieux sont satisfaits !... Que peut faire cette machine ? Que peut-elle donner ? Elle est bien jolie, mais quelles sont ses possibilités ?... Telles sont à peu près les questions que l'on nous posait avant la parution de l'article de notre essayeur. Inutile de nous poser aujourd'hui de telles questions, car tous les fervents de la moto, tous les fidèles de Peugeot savent maintenant que la P. 105 est capable de faire Paris-Bordeaux en une étape, de grimper les cols sans arrêt, de parcourir les terribles routes du Massif Central sans défaillance, de ramener son conducteur à la Porte-Maillet en lui laissant le maximum de points, ce qui lui donne la médaille d'or, et même, suprême élégance, lui permet de s'octroyer le Prix de la Ville de Bordeaux, trophée envié de beaucoup... Et voilà la P. 105 !

Poudré à frimas, grande perruque Louis XV, épée au côté, le marquis de Lavalette décrit au roi Bien Aimé les avantages de la fourche oscillante. « Votre embrayage, Marquise de Pompadour, patine et vous, Régent, vérifiez vos leviers ; vos vitesses passent mal... Mais non ! De Lavalette n'a pas vécu ce temps heureux et lointain. Nos photos le représentent blond de neige et c'est cette caractéristique qui frappe nos regards : mais aussi, n'est-ce pas le doyen aimé de nos épreuves. Peugeot n'a pas voulu rester dans le vulgaire : il est représenté par De Lavalette et dans Paris-les Pyrénées, ce fut le Pétrone de l'épreuve. Il flatte notre sport. Regardez sa moto : une merveille d'équipement. De Lavalette lui-même a voulu prouver qu'on peut faire une épreuve de tourisme en touriste et finir sans pénalisation. Il a un casque, c'est de règle ; ses lunettes sont teintées et comportent un pare-soleil, c'est d'un prévoyant ; elles ont aussi un « cache-poussière » c'est ingénieux ! Voyez ses bottes à la russe : ça sent l'aristocrate raffiné ! Son cuir est de suprême élégance. Sa moto comporte le double éclairage ; il n'est pas le seul, n'est-ce pas Langlois ? mais enfin, trouvez un coureur plus touriste que lui : remarquez son porte-carte, son pull-over... et dites-nous si De Lavalette ne mérite pas le prix de la plus belle moto la mieux équi-

pée ? Il est vrai que c'est une Peugeot : Peugeot, De Lavalette, Élégance, Endurance, et... Victoire, voilà ce qu'on a trouvé dans Les Pyrénées avec le doyen des motocyclistes. Et puis les Bordelais aiment les bons et beaux conducteurs : et voilà pourquoi le Prix spécial de la ville de Bordeaux, pour la moto la mieux équipée, le conducteur le plus chic, le plus élégant et qui allie à ces qualités une virtuosité incontestée est revenu à De Lavalette.

Et Jean Thomann aussi...

Mais oui... Jean Thomann nous revient. Après une éclipse que beaucoup déplorait, les machines rouges ont à nouveau fait leur apparition. Elles étaient célèbres, et c'est avec plaisir que l'on voit passer, toujours fringantes, les petites 175 cmc. donnant une continuelle satisfaction à leur propriétaire. Pour notre Paris-les Pyrénées, dont le retentissement est énorme, Jean Thomann a tenu à être présent et soyons justes : pour une rentrée en course, Robert s'en tire magistralement, réussissant à rentrer à la Porte-Maillet avec le maximum de points, permettant ainsi à sa firme d'ajouter un fleuron de plus à une couronne déjà bien garnie. C'est avec plaisir que nous reverrons, dans de nouvelles compétitions, ces célèbres machines qui se doivent à leur réputation de ne pas rester en arrière... Aussi, à bientôt !

...ainsi que F. N.

Il y a bien loin des cols pyrénéens au désert du Sahara, mais le rapprochement est inévitable lorsqu'on voit la 350 cmc. F. N. à soupapes latérales. Qui ne se souvient de l'exploit réalisé par cette machine lors de la traversée du Tanezrouft... Du plat, rien que du plat... ! Voici maintenant l'inverse : de la montagne, des creux et des bosses ! Et la machine, qui avait résisté à la chaleur torride, aux poussières du désert, à l'effort à fournir lorsque les roues patinaient dans le sable, nous donne une nouvelle preuve de

sa bonne fabrication. Nous lisons tout à l'heure les performances de l'épreuve de la Motor Union : là, comme à Paris-les Pyrénées, F. N. est résistant, puisque sur six machines capables de réussir Liège-Bordeaux-Liège, six sont des F. N. : de telles épreuves sont dans

ses possibilités. Elle grimpe avec le sourire.. ou plutôt son conducteur le brave. Carré à le sourire. Il y a de quoi ; il part, il arrive et à chaque étape, il en est ainsi. Il monte allègrement les cols, les redescend de même et lorsqu'on a vu sa machine rouler avec la régularité d'un chronomètre, on ne peut qu'envier les possesseurs d'un semblable engin avec lequel ils sont toujours certains d'arriver à destination sans aucun ennui.

Cané a fait toute l'épreuve sur sa 350 cmc. F. N. sans aucun point de pénalisation et a obtenu de ce fait le diplôme de médaille d'or.

Cané, cinq jours avant l'épreuve, ignorait qu'il allait y prendre part. Agent de la F. N. à Reims, il partit à l'improviste de Reims pour gagner Paris, arriva au pesage sur son engin personnel : sans déboucler, il partit, fit toute l'épreuve, puis regagna Reims sans prendre un instant de repos : il est vrai qu'il avait sa 350 cmc., type du Sahara ; le mystère n'est pas bien grand de son succès avec un tel modèle conçu spécialement pour le grand tourisme à vive allure et confortable.

Soyer et Dollar terminent également

Les crevaisons ont été nombreuses, tout particulièrement dans la sixième étape Toulouse-Clermont-Ferrand. Celle-ci est une des plus dures du parcours. En plus des nombreux virages, la route est parmi les plus mauvaises de France ; récriminations, réclamations, rien n'y fait, et voilà plusieurs années qu'il en est ainsi. Inévitablement, nos Pyrénéens en souffrent : témoin Proal et sa Soyer. Jusqu'à Toulouse, tout avait marché à la perfection, c'est-à-dire comme sur une Soyer ! Mais les crevaisons s'en mêlent et voilà 10 points de perdus à l'arrivée à Clermont. C'est rageant. La machine est fort bien venue : il suffit de voir la tenue de route de cette moto et la position du conducteur en selle. Le tout forme un bel ensemble capable d'aller partout. Pourquoi a-t-il fallu qu'une série de crevaisons vienne lui enlever

le bénéfice de sa marche si régulière jusque là? Et encore, heureusement que les roues sont à broche, sans quoi, avec tous ces malheurs, c'était bel et bien l'élimination. Mais la Soyer est moderne d'un bout à l'autre, et heureux le touriste qui en possède une : il est tranquille sur sa route et sait qu'il arrivera à bon port.

Au pesage, une équipe qui avait fait une très belle impression est bien celle des Dollar : deux machines en 350 et trois en 500. Equipe bien homogène et splendidement outillée. La firme de Joinville avait bien fait les choses, et il est dommage que les traîtrises de la route l'aient privé du fruit d'un effort méritoire. Qu'on juge un peu si c'est de la malchance : Goubault descend le col de Peyresourde, lorsqu'un camarade le doublant, il chute dans une rigole d'eau cachée par l'herbe, il doit être conduit à l'hôpital de Luchon avec le genou déboîté. Rasser voulant prouver la résistance de sa machine entre en collision avec une borne... C'est la borne qui vole en éclats et Rasser continue ! Il arrivera d'ailleurs à Paris, malgré ses nombreuses bûches. Cottureau tombe vers Carcassonne où la route n'est qu'une infâme fondrière ; il doit abandonner. Jokin a été victime aussi d'incidents du même genre. Sicard collectionne les crevaisons. Voilà donc l'équipe réduite à deux conducteurs, Rasser et Sicard, que nous sommes heureux de voir à l'arrivée, avec des machines restées en bon état malgré chocs et bûches. La construction en est solide et le moteur Chaize dont on connaît le fonctionnement, et qui est un de nos meilleurs bloc-moteurs actuels, équipait ces belles machines. Il est vraiment dommage que, dans toutes les épreuves touristiques nous voyons ainsi des machines impeccables être éliminées ou ne pas occuper le rang qu'elles méritent, par suite de circonstances indépendantes des conducteurs ou des machines, et qui n'ont rien à voir avec la valeur de la construction. Il faut former le vœu de revoir cette équipe l'an prochain dans notre épreuve et il est certain qu'avec un peu moins de malchance, elle se taillera le succès auquel elle a droit de par la valeur de la machine autant que par celle du moteur.

En 500 cmc.

La lutte fut serrée avec New Motorcycle qui termina derrière Gnome

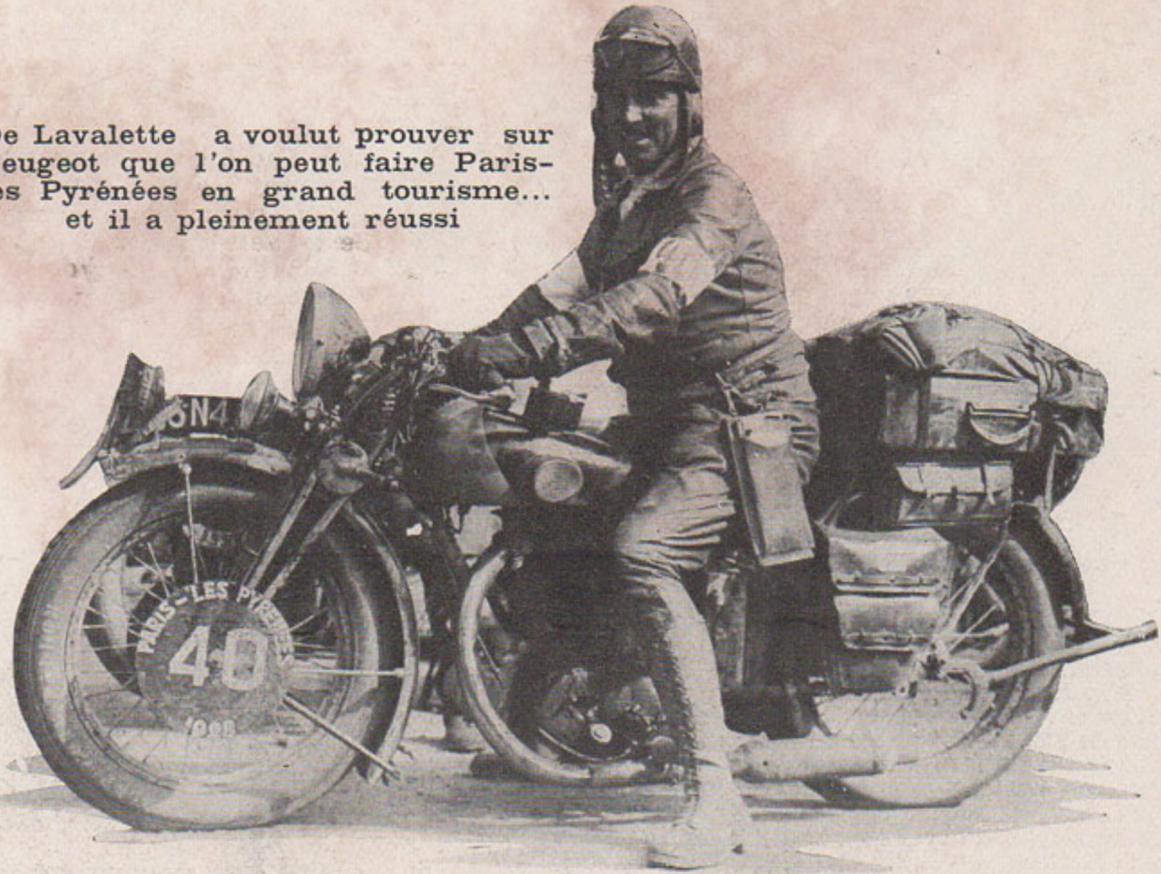
La destinée est capricieuse ! Vous voyez un motocycliste monté sur une fort belle machine : c'est le départ de Paris-les Pyrénées.

Le conducteur s'appelle Hamberger et la moto est une New-Motorcycle. Bel ensemble qui fait penser qu'on a devant soi un brave garçon qui n'aura qu'à rouler les mains dans les poches. Tous les guignons, il les a ! Des crevaisons, à ne plus les compter ! Une bûche... Enfin, tant d'ennuis causés par le mauvais état du sol, que plus d'un aurait lâché. Et lorsqu'on a une mécanique qui ne demande qu'à marcher, avouez qu'il y a de quoi y regarder. Mais la Faculté s'en mêle : interdiction est faite à Hamberger de poursuivre la course, et on lui prédit qu'il ne terminera pas. Mais à la Porte Maillot, il est là et même souriant. Il a, par suite de cette malchance effrénée, perdu bien des points, mais il a terminé en grand conducteur et son courage a eu sa récompense sous la forme du prix spécial des commissaires qui lui a été attribué à l'unanimité, prix qu'il avait mérité à la fois par sa constance et aussi par sa confiance dans l'engin auquel il s'était confié. C'est avec le plus grand plaisir que nous le reverrons dans notre épreuve.

Les Indépendants oubliés...

En cette période de chaleur, dans les grandes agglomérations, la puce fait son apparition : très combative, cette bestiole accomplit ses ravages avec une volubilité déconcertante : ce qui est merveilleux en elle (si tant est que nous pouvons le dire !) c'est la maestria avec laquelle la puce se faufile partout dans les coins, les recoins, sans se faire... pénaliser. La puce a fait une apparition imprévue aux Pyrénées sous la forme d'une quadrilette Peugeot qui a bien fait sourire au pesage : quel est celui d'entre nous qui a franchement cru à la performance possible de cette petite 750 cmc. Or, la puce partie de Maillot, se retrouvait intacte à Maillot ; insister serait inutile !

De Lavalette a voulu prouver sur Peugeot que l'on peut faire Paris-les Pyrénées en grand tourisme... et il a pleinement réussi



C'est le fils d'un garagiste de Bourges, sans plus. Il voulait faire une démonstration : c'est son droit comme le mien de discuter sa performance : or, Gaudichet est parti avec une quadrilette bien connue de 750 cmc. : tel que nous connaissons la force des voitures, il paraissait un peu présomptueux, avec un si petit engin, de réussir les 2.500 kilomètres de l'épreuve. Gaudichet avait donc remanié sa voiturette : tout au moins avons-nous voulu la connaître. Eh bien ! rien n'avait été changé dans la série : c'était la voiture telle qu'elle est livrée par les établissements constructeurs à l'exception toutefois d'un piston Borgo en aluminium. C'est peu de modification pour une quadrilette et la performance de Gaudichet reste entière dans sa démonstration de tourisme avec petit véhicule.

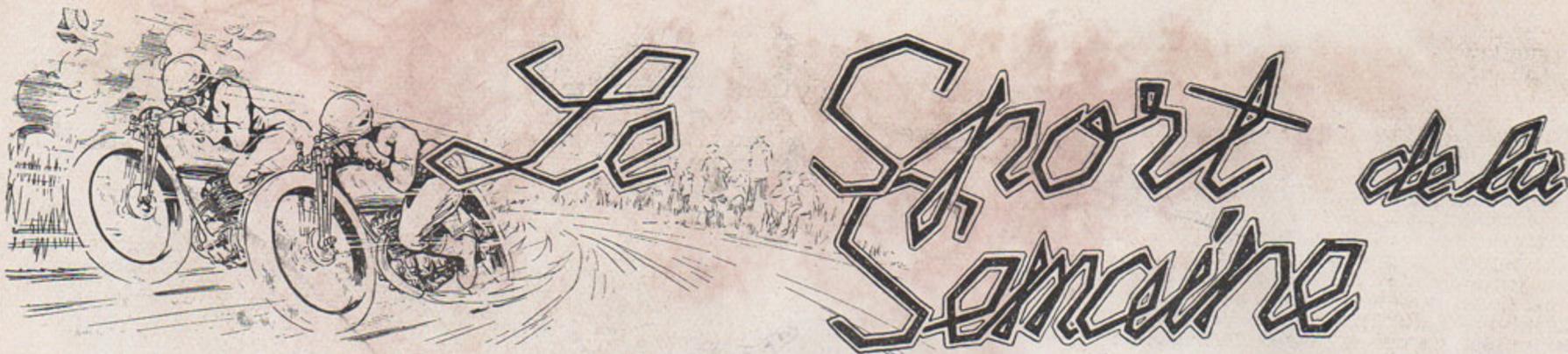
Et voilà pourquoi l'Automobile Club du Midi n'a eu aucune difficulté dans son choix et a accordé à l'unanimité la médaille 1928 à l'indépendant Gaudichet.

Creuze est un charmant indépendant : mais nous n'hésitons pas à dire qu'il a fait preuve d'apprenti au départ ; il est un conducteur émérite, nous en avons eu la preuve par le fait même des nombreuses difficultés qu'il a surmontées ; mais pourquoi donc l'avons-nous vu, au pesage, avec des pneus vraiment douteux : celui d'arrière nous aurait fait presque renoncer à prendre le départ ; nous avions l'impression que ce pneu était lisse et sans striures. Le résultat n'a pas été long. Creuze, dans une seule étape, a connu treize fois la crevaison : le plaindre ? Non, constatons seulement qu'il a fait preuve d'un cran et d'une énergie peu commune pour rejoindre envers et contre tout, qu'il est doué d'une maîtrise absolue pour ne pas bûcher au moins une fois parmi sa litanie de crevaisons, et qu'enfin nous croyons que son Pyrénées 1928 lui ouvrira l'œil sur la qualité du pneu avant un départ d'épreuve.

(Nous verrons l'effort des maisons d'accessoires et les mécontents dans le prochain numéro)



Les Commissaires de l'épreuve. - De gauche à droite : MM. Robert, Bataille, De Berck, Boelle et M. Printamp, délégué de l'U.M.F.



La première épreuve du Grand Prix d'Europe

Le Grand Prix d'Europe a débuté samedi par la course des motocyclettes 350 cmc., organisation impeccable et il faut en féliciter les dirigeants du sport motocycliste en Suisse.

L'épreuve s'est disputée sur une distance de 399 km. 900, soit 43 tours du splendide circuit de Meyrin. Sur les seize concurrents qui avaient pris le départ, neuf ont abandonné, et parmi ces abandons, il faut regretter celui du seul représentant français, Paul Bostech.

C'est à Handley, pilotant une Motosacoche, qu'est revenue la victoire, joli succès pour Motosacoche, qui a triomphé d'un lot redoutable de concurrents, couvrant la distance imposée à la catégorie à 110 kilomètres de moyenne horaire. Jolie performance, car couvrir quatre cents kilomètres à une moyenne aussi élevée, n'est pas à la portée de tous les pilotes et de n'importe quelle « mécanique ». Au surplus, Handley avait contre lui des adversaires, tel Guthrie, sur Norton, qui enleva la seconde place, devant la Motosacoche de Martinelli, en troisième position.

Ce que fut la course

Le départ est donné à 14 h. 8 à seize concurrents; trois forfaits: Richard (Motosacoche), Vidal Rigolé (Rex Acme) et Barro (Royal Enfield).

Dès le début superbe empoignade pour la position du leader. Handley (Motosacoche) passe en tête au premier tour, ayant effectué les 9 kil. 400 en 4, 51'', soit une moyenne de 115 kil. 400, suivi dans l'ordre, de Tranconi (Sunbeam), Craig (Norton), Simpson (Norton).

Au quatrième tour, Simpson passe en tête au 10^e tour: 1. Simpson (Norton), 48' 13 s''; 2. Franconi (Sunbeam), 48' 24' 5/10; 3. Dodson (Sunbeam), 49' 03''; 4. Woods (Norton), 49' 39''; 5. Longman (Vélocette), 49' 54''.

Les abandons commencent, dont ceux de Wullemin (Condor) et Franconi (Sunbeam). Au 20^e tour, Simpson (Norton) est en tête, suivi de Dodson (Sunbeam), Woods (Norton), Handley (Motosacoche), Guthrie (Norton). Longmann (Vélocette) abandonne.

Au 28^e tour, Simpson, le leader, abandonne.

Au 35^e tour, Handley (Motosacoche) mène en 2 h. 56 m. 47 s., suivi de: Guthrie (Norton), Woods (Norton), Marinelli (Motosacoche). Au 36^e tour, Woods fait une terrible chute devant les tribunes, roule sur le dos pendant une cinquantaine de mètres, mais se relève indemne et n'en termine pas moins 5^e, ce qui est une belle preuve de sang-froid.

Le classement de la première course du Grand Prix d'Europe est le suivant:

1. Handley (Motosacoche, pneus Dunlop), en 3 h. 38' 7'', moyenne, 110 kilomètres;
2. Guthrie (Norton), 3 h. 40' 14'';
3. Martinelli (Motosacoche), 3 h. 44' 48'';
4. Himing (Zénith), 3 h. 57' 15'';
5. Woods (Norton), 3 h. 58' 11''.

La fin de la course est une superbe démonstration de Motosacoche qui augmente progressivement son avance, et termine en grand vainqueur.

Le classement du rallye

Le rallye du Grand Prix d'Europe a été gagné par le M. C. de Bruxelles (1.080 points),

Calendrier international

AOÛT

12. Côte des Justices (A. C. Auvergne); Grand Prix du R. A. C. (Bruxelles); Course de Kolberg (Allemagne).

12 au 15. Côte, palier et vitesse (A. C. Ouest).

14 au 26. Concours de tourisme (sporting).

18-19. Les records de Fribourg (Allemagne).

19. Course de Fribourg (Allemagne).

24-25. Grand Prix de la Baule (A. C. Ouest).

25-26. Côte du Klausen.

26. Courses à la Baule (A. C. Ouest); Côte de Croix Saint-Robert (A. C. Auvergne); Grand Prix de Chamonix (A. C. Rhône); Course de l'heure (A. C. Ardennes); Circuit de régularité (A. C. Ardennes); 1^{re} Journée des records (A. C. L. F.).

SEPTEMBRE

1^{er}. Grand Prix de l'Ulster.

2. Autodrome Montlhéry; Grand Prix d'Autriche; Grand Prix d'Italie;

2^e. Journée des records (A. C. I. F.).

5, 6, 7. Vitesse et challenges du Touquet et Boulogne (A. C. Nord).

9. Le kilomètre à Biarritz (A. C. Sud-Ouest); Grand Prix international des voitures (A. C. Nord); Critérium international de Tourisme (A. C. Nord); Coupe Boillot (A. C. Nord).

devant M. C. de Menton (578 points), M. C. de France (417 points), Amicale Dijonnaise (302 points), M. C. Lombardo de Milan (201 points).

Le Championnat de la Motor-Union belge

Liège-Bordeaux-Liège 27, 28, 29 juillet

La course des motos fut palpitante. Belle bataille, menée à une allure endiablée. F. N. et Saroléa aux prises du début à la fin ne se lâchèrent point.

De Grady, Lovinfosse, Lafleur, d'un côté; Sels, Delcourt, Giltay de l'autre se serrèrent de près. L'issue de la lutte réserva à chacun une bonne part de succès: triomphe de Lafleur et son F. N. 350 cmc. type Sahara, qui fit preuve dans cette randonnée d'une régularité remarquable, jointe à une robustesse sans pareille.

En side-car, compétition également serrée, on annonçait avant la mi-course plusieurs abandons: Herbert-Steyn; les frères Heine; Sante-Robertfroid.

Restaient en course: Chaudier-Becken; Collon-Baguetty et Vande Rose Vander Poorten.

C'est Chaudier qui l'emporta sur son F. N. 500 cmc. ayant à Serain une notable avance.

Paye et Lempereur à l'aller jusque Bordeaux forcèrent l'allure et payèrent les conséquences au retour.

Les Brondoit 350 cmc. furent malchan-

ceuses avec Leb et Navy, qui fit une chute et brisa sa machine entre Orléans et Bordeaux; Preg, Faufra, Féraille, Coenen, Grimberg, Bob, étaient tour à tour semés sur l'immense route dont certaines traîtrises sont fatales aux pilotes les plus expérimentés.

C'est ainsi que la plupart des concurrents payèrent leur tribut au « goudron ». Giltay se « bituma » de telle sorte qu'il dut se procurer de nouveaux habits à la ville la plus proche. D'autres en revinrent « noircis » comme des Congolais.

Le coureur Devroye fut retrouvé près de Blois, étendu sur la route, baignant dans son sang. On présume que Devroye aura eu une défaillance en machine alors qu'il roulait. La route, à l'endroit de la chute, est excellente et en ligne droite.

Les rentrées se firent dans l'ordre suivant: Lovinfosse et de Grady sur F. N. rentrèrent ensemble à 14 h. 48.

Giltay suivait une heure après, suivi à quelques minutes de Sels, sur Saroléa.

Chaudier se présentait bientôt au contrôle, assuré de prendre la première place des side-cars.

Lafleur sur sa F. N. 350 cmc., arrivait ensuite ayant admirablement marché, sans ressentir trop de fatigue, suivi de Delecourt.

Six machines seulement à l'arrivée: 4 FN

La Course Liège-Bordeaux-Liège est pour F. N. l'occasion d'un quadruple succès et d'une démonstration éclatante des qualités de ses machines de série. En effet, le classement donne actuellement les résultats suivants:

En 350 cmc. — 1^{er} Lafleur sur F. N. M. 70, type Sahara.

En 500 cmc. — 1^{er} *ex-aequo*, Lovinfosse, de Grady, tous deux sur F. N. M. 67 B.

En sidecar. — 1^{er} Chaudier, sur F. N. M. 67 B. (sidecar Perfect) (Rec de l'épreuve).

Ce succès confirme celui remporté en même temps dans Paris-les Pyrénées avec Carré sur F. N. 350 cmc., type Sahara, régulièrement de série, qui accomplit tout le parcours sans pénalisation ni ennui mécanique d'aucune sorte et qui obtint la plus haute récompense (médaillon d'Or). A remarquer également que dans Liège-Bordeaux-Liège il y a eu un déchet formidable et que seulement 6 machines ont terminé le parcours, dont 4 F. N. premières.

Le Circuit d'Auvergne

Le M. C. d'Auvergne a fait disputer le 5 août son annuel circuit de régularité: 506 kilomètres à accomplir en trois boucles.

La première boucle passait par Courpière, Thiers, soit 200 km. 500.

La deuxième boucle traversait Riom, Châtelguyon, Pontgibaud, soit 87 km. 500.

La troisième boucle passait par Vic-le-Comte, Issoire, Saint-Nectaire, le Mont-Dore, Royat, soit 218 kilomètres.

175 cmc. — 1. *Ex-aequo*, Perrin (Gérald), Bourdel (Automoto).

250 cmc. — 1. Mont (Favor); 2. Bonnet (Favor).

350 cmc. — 1. Ducros (Terrot); 2. Vallet (Magnat-Debon); 3. Pinot (Rovin).

500 cmc. — 1. Bernard (Gnome et Rhône); 2. Hamberger (New-Motor-Cycle).

Cette épreuve fut des plus difficiles et remporta un vif succès et fut suivie tout au long du parcours par un nombreux public. Remarque la participation importante des Pyrénéens à cette épreuve.



Consultations techniques

Klaxon, et non Avertisseur

Voici une question que je pose à votre service des « Consultations Techniques ». Puis-je brancher un klaxon électrique « Tiffonet-Moto » sur le courant fourni par le volant magnétique de ma Monet-Goyon 2 CV ? Quelles précautions faut-il prendre ?

R A. PRÉVOTZ, Montereau.
Un klaxon ne fonctionne que sur batteries d'accumulateurs.

Moteur J. A. P., mon cher

J'ai acheté d'occasion, au début de l'année, une moto qui paraît avoir fort peu roulé et que je crois de l'année dernière.

Il y a à reviser cette machine entièrement et le mécanicien à qui je me suis adressé m'a conseillé de m'adresser au constructeur même.

Cette machine, force 2 CV 1/2, moteur 2 temps, est marquée « C. B. Sport », moteur Aeza. Ne pourriez-vous m'indiquer d'où vient cette moto ou à son défaut de quelle maison est le moteur.

BOURDIN, Joinville.

R Le moteur Aza est un moteur anglais fabriqué par J. A. P., dont le représentant en France est Moto Comptoir, 167, boulevard Pereire, Paris.

Réglez, réglez votre carburo !

Je suis possesseur d'une B. S. A. type armée, avec laquelle j'ai toujours eu une mise en marche très laborieuse, par n'importe quelle température.

Dernièrement la clavette du pignon de commande de la magnéto E. I. C. se cisaille, je la remplace et, depuis, elle ne part (le moteur) qu'après avoir sauté sur le kick-starter dix minutes, et parfois elle ne veut rien savoir, les étincelles ne sont pas très grosses, mais elles se font ; peut-être la compression les souffles ?

Veuillez avoir la bonté de me donner le réglage du carburateur B. S. A. et de la magnéto E. I. C. et me sortir d'embarras avec cette machine, qui m'enlève tout goût de rester motocycliste.

GIGAN, Alfort.

R Réglez en mettant la manette d'avance à mi-course, la rupture se faisant au point mort haut. Ce moteur part très facilement. La magnéto doit être désaimantée ou le condensateur percé. Vérifiez également si vous n'avez pas de fuites aux joints ou aux guide-soupapes.

Le carburateur B. S. A., type armée, se réglant au moyen d'un pointeur, ne peut être réglé que par tâtonnements.

Une colle...

Deux motos de même marque, munies chacune d'un moteur de 5 CV, 500 cmc., du même poids et ayant la même charge, font l'une 100 kilomètres en 1 heure et l'autre 100 kilomètres en 10 heures. Laquelle de ces deux machines consommera le plus d'essence.

ARIGENT, n° 83133.

R Sous son apparence simple, la question que vous nous posez est difficile à résoudre. En effet, pour la marche à pleine puissance, celle-ci est d'autant plus élevée (avec un mélange correct bien entendu), que la quantité d'essence

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

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

brulée est plus grande. D'autre part, le ralenti extrême nécessite un mélange riche. Nous serions même portés à croire que c'est au ralenti que cette machine consommerait le plus.

Consommation normale...

Je possède une Harley-Davidson, modèle armée américaine, d'une force de 7/9 CV, le moteur venant d'être révisé et rodé ; j'ai un pignon moteur de 17 dents, roue arrière 44 dents, les roues ont un diamètre de 760/90.

Pourriez-vous m'indiquer la vitesse maximum initiale que je puis atteindre en palier. Quelle est la vitesse du moteur au maximum de vitesse de la machine.

J'ai consommé 7 litres pour un parcours de 134 kilomètres en duo, cela me semble bien maigre ! Qu'en pensez-vous ? La marche de la machine pendant ce parcours était impeccable.

CHARRIER, Paris (15°).

R La vitesse maximum en palier est en solo de 90 à l'heure environ. Vous ne nous indiquez pas le nombre de dents des pignons de la boîte de vitesse. Avec une multiplication de 5 à 1, votre moteur tourne à 3.150 tours.

La consommation est normale pour une machine de ce type.

De la Harley Armée...

Je suis possesseur d'une Harley-Davidson ; j'en suis très satisfait en ce qui concerne le grand et le petit tourisme ; je ne lui reproche qu'une chose, c'est qu'elle a été toujours très dure à partir. Voici cinq ans que je l'ai, elle est encore à même de faire les 85 km. à l'heure avec sidecar. Je vous dit tout de suite que je l'entretiens jalousement, mais comme je vous le dis plus haut, il y a des moments où il m'est impossible de partir après plusieurs coups de kick ; c'est surtout après avoir roulé très vite, si je ne m'arrête qu'une ou 2 minutes, elle part du premier coup de kick, mais si je prolonge cet arrêt de 5 ou 10 minutes, impossible de repartir par le kick même avec de bonne bougie, même Gilardoni ou K.L.G. et pourtant la magnéto, une véritable Bosch de Stuttgart donne très bien ; je n'y ai jamais rien compris. J'ai rodé mes soupapes dernièrement, admissions et échappement, c'est la même chose ou à peu près et maintenant, chose curieuse, sans avoir touché au carburateur, pas plus qu'à la

magnéto, toute l'avance mise, le moteur tourne bien rond et si je mets tout le retard, même pas tout à fait, le moteur s'arrête et avant il marchait toujours avec un beau ralenti, et pour obtenir ce même ralenti il faut que je mette assez d'avance ; j'ai 10 mm d'avance au point mort haut. Est-ce assez ?

Et mon moteur chauffe un peu plus que d'habitude ; en ce moment je n'y comprends plus rien et cependant, comme je vous le dis plus haut, je fais pourtant les 80 largement.

Je vous dirai aussi que lorsque le moteur a eu chaud, la magnéto est bouillante ; je crois que c'est anormal. J'ai bien envie de l'isoler avec une plaque d'amiante pour éviter que le cylindre arrière ne la chauffe pas.

Les ressorts de mes soupapes sont normaux, il ne sont pas affaiblis ; les platines de la magnéto sont réglés à 4 %.

Abonné 78.316.

R La cause la plus fréquente d'une mise en marche difficile et d'un mauvais ralenti ce sont des rentrées d'air. Voyez en particulier si l'axe de papillon de carburateur n'a pas de jeu, si les joints de la tubulure d'admission sont bien étanches (essayez d'enrouler du chatterton et vous verrez si le ralenti est amélioré. Les tiges de soupapes n'ont-elles pas trop de jeu dans la cloche et dans le guide. Il n'en faut pas davantage.

Un échauffement anormal de la magnéto affecte l'intensité du courant sans compter qu'elle est dangereuse pour l'induit. Etant donné l'âge de la machine, il serait sans doute utile de faire réaimanter les aimants. Le fait que vous devez donner plus d'avance semblerait indiquer un affaiblissement de la magnéto. Les bougies en question conviennent très bien à ce moteur. L'échauffement anormal du moteur peut provenir des rentrées d'air qui appauvrissent le mélange ou de l'affaiblissement de la magnéto.

Ah! cette mise en route...

J'ai une Peugeot 175 cmc. 2 temps 2 CV 1/2 bloc-moteur, entièrement révisée, entre autre : cylindre, piston neuf, etc..., et n'ayant fait depuis que mille kilomètres environ.

1° Pourquoi la mise en route est si difficile à froid ou à chaud et je ne pars qu'après maintes pesées sur le kick, cependant ma bougie donne bien et l'essence arrive bien, je le crois tout au moins, puisque je la vois couler goutte à goutte par la prise d'air.

2° Ma machine tapant sur 4 temps, il faut que je la pousse presque à fond pour obtenir le bon 2 temps ; aurai-je intérêt à changer de gicleur.

3° Pourquoi cette consommation exagérée, 4 litres de mélange aux 100 km. Quelle vitesse puis-je obtenir avec ma machine et quelle consommation approximative.

Carburateur Zénith 15 HK 446, gicleur 72.

VALIN, ab. 84396.

R La consommation de votre machine est exagérée et trop forte d'au moins 1 litre aux cent kilomètres. D'autre part la marche à quatre temps indique, elle aussi un excès d'essence et enfin cet excès d'essence peut être la cause de difficulté de mise en marche. Il y aurait donc lieu de changer votre gicleur et de le remplacer par un gicleur d'un ou deux numéros plus faible.



Moto Revue organise

avec le concours du journal
l'Auto

60 engagés seulement

Envoyez votre adhésion de suite... Sinon !...

En même temps que la Coupe Boillot, le Trophée National et le Meeting de Boulogne et du Touquet-Paris-Plage se disputera un rallye en étoile d'une formule nouvelle en moto grâce à la générosité de MM. Soubitez, les constructeurs de l'éclairage bien connu.

La commission sportive de l'A. C. du Nord de la France et le M. C. du Nord de la France organiseront, le 6 septembre, à l'occasion du Meeting de Boulogne, une épreuve motocycliste très originale dit « Rallye moto tourisme Soubitez ».

Rallye de pure régularité, mi-diurne, mi-nocturne, se disputant sur un parcours en étoile dont Boulogne est le centre, cette épreuve doit se baser uniquement sur la moyenne que le concurrent aura déclaré vouloir accomplir — entre certaines limites bien entendu — sur tout l'itinéraire.

Le nombre des engagés est strictement limité à 60, de sorte que les prix en espèces attribués par la maison d'éclairage Soubitez, et dont le montant s'élève à plus de 15.000 francs, ne souffriront pas d'une compétition trop âpre.

Le règlement

Article premier. — Ce Rallye consiste en une épreuve touristique de jour et de nuit qui se disputera le jeudi 6 septembre 1928, à Boulogne-sur-Mer. Le départ en sera donné à 18 heures et le contrôle d'arrivée sera fermé à minuit 45.

Art. 2. — Il est réservé aux motocyclistes solos 175, 250, 350, 500, 750 et 1.000 cmc.

Art. 3. — Le nombre des engagés est strictement limité aux 60 premiers engagements qui seront parvenus dûment régularisés.

Art. 4. — Il se disputera sur un parcours total de 180 kilomètres environ, divisé en quatre branches d'un kilométrage inégal ; Boulogne-sur-Mer (contrôle de départ et d'arrivée) sera le pivot de ces quatre branches aux extrémités desquelles seront installés des contrôles de passage.

Les parcours, tenus rigoureusement secrets, seront indiqués aux concurrents une heure seulement avant le départ, en même temps que remise leur sera faite d'une carte Michelin sur laquelle les parcours seront indiqués.

Art. 5. — Après cette opération, les partants seront divisés en quatre groupes à chacun desquels il sera attribué une couleur par voie de tirage au sort.

Exemple : Au premier groupe, blanc ; au 2° groupe, rouge ; au 3° groupe, bleu ; au 4° groupe, jaune.

Chaque concurrent recevra alors une carte (couleur du groupe) qui lui servira de carnet de route. Cette carte devra être soigneusement gardée, car sa perte entraînera la mise hors classement. Les concurrents seront ensuite rangés sur quatre colonnes, dans l'ordre des couleurs, et, pour chaque colonne, dans l'ordre des numéros.

A l'heure C le départ sera donné simultanément, et dans les quatre directions, aux premiers de chacun des groupes (premier du groupe blanc, premier du groupe rouge, premier du groupe bleu, premier du groupe

Calendrier « Moto-Revue »

12. Deux séries des cours de préparation militaire.

SEPTEMBRE

6. Rallye Soubitez
16. Championnat du Motocycle industriel.

OCTOBRE

Interclubs parisien (2° et 3° éliminatoires).

NOVEMBRE

25 octobre au 4. Salon de la Motocycliste.

jaune) et ceux-ci iront faire apposer un cachet sur leur carnet de route au contrôle de passage du premier parcours indiqué sur le carnet.

Les départs se succéderont de cette manière avec un écart d'une minute par groupe de quatre concurrents.

Après avoir fait timbrer leur carnet de route au premier contrôle de passage, les concurrents reviendront par le même chemin au contrôle de Boulogne-sur-Mer, où ils devront également faire timbrer leur carnet avant de repartir pour effectuer les trois autres parcours.

Quand chacun d'eux aura couvert :

Boulogne — A — Boulogne
Boulogne — B — Boulogne
Boulogne — C — Boulogne
Boulogne — D — Boulogne

ils franchiront la ligne d'arrivée, au passage de laquelle leur temps total sera enregistré par le même chronomètreur officiel qui leur aura donné le départ.

En outre, un autre chronomètreur officiel notera le temps mis par chaque concurrent pour couvrir une base absolument secrète, installée entre un contrôle de passage et un point quelconque d'une des branches.

Art. 6. — Le classement : Pour établir le classement général on procédera ainsi :

En s'engageant, chaque concurrent aura déclaré la moyenne à laquelle il compte couvrir le kilométrage total, en tenant compte de tous les arrêts aux contrôles pour timbrage de cartes. Cette moyenne ne devra pas être supérieure à 45 kilomètres à l'heure, ni inférieure à 30 kilomètres à l'heure.

Les écarts (kilomètre et mètres), en plus ou en moins, existant entre la moyenne déclarée et celles réalisées :

1° Sur l'ensemble du kilométrage total ;
2° Sur le kilométrage de la base secrète ;
seront transformés en points (5 points par kilomètre et 0 point 005 par mètre).

Ces points seront totalisés et ces totaux serviront de base au classement. Le concurrent classé premier sera celui ayant le moins de points. En cas d'ex-aequo, ceux-ci seront départagés par la cylindrée des motos, l'avantage étant accordé à la plus petite cylindrée.

Art. 7. — Les prix offerts par les Etablissements Soubitez frères, constructeurs d'équipements électriques, seront répartis de la façon suivante :

le Rallye Soubitez

Le 6 septembre à Boulogne-s-mer

15.000 frs de prix en espèces

Au 1 ^{er}	5.000 fr. en espèces
Au 2 ^e	3.000 — —
Au 3 ^e	2.000 — —
Au 4 ^e	1.200 — —
Au 5 ^e	1.000 — —
Au 6 ^e	800 — —
Au 7 ^e	700 — —
Au 8 ^e	600 — —
Au 9 ^e	500 — —
Au 10 ^e	400 — —

Le classement ne sera donné aux concurrents et à la presse que le lendemain de l'épreuve, dans le courant de la journée.

Art. 8. — Les concurrents devront obligatoirement munir leur moto d'un équipement électrique dont le choix est laissé à leur entière disposition, à condition qu'ils puissent observer les règlements du code de la route en ce qui concerne les croisements.

Art. 9. — Les engagements sont reçus du 1^{er} au 25 août 1928, 17 heures dernier et irrévocable délai. Ils doivent être adressés uniquement à M. Maurice Berson, rédacteur à l'Auto (ceci dans un but de concentration rapide : ne pas envoyer à Moto Revue), accompagnés d'une somme de 50 francs (assurance comprise) et des renseignements :

1° Nom et prénoms du concurrent ;
2° adresse complète ; 3° marque de moto ;
4° moyenne déclarée ; 5° Cylindrée exacte (celle-ci pourra être vérifiée) ; 6° numéro, date et origine du permis de conduire motocycliste.

Tout engagement ne comportant pas ces renseignements sera refusé.

Le nombre total des engagements est strictement fixé à 60 et pour quelque cause que ce soit il ne sera procédé au remboursement des droits d'engagement sauf :

1° Dans le cas où le Rallye n'aurait pas lieu ;

2° Dans le cas où l'engagement ne serait pas accepté.

A peine conçue, la nouvelle épreuve a connu les engagements de l'équipe Gnome Rhône, Naas et Marc vainqueurs aux Pyrénées.

L'éclairage pendant l'étape Paris-Bordeaux fut le point névralgique pour beaucoup de coureurs : un reproche ! Après la campagne d'éclairage de toute l'année, nous avons vu aux Pyrénées des concurrents dont l'éclairage était de fortune : c'est pénible et les nombreuses bûches à Couhé-Vérac ont été parfaitement méritées pour ces imprévoyants. Nous avons vu mieux : les meilleurs des as réclamer le secours de l'éclairage à des indépendants : l'un d'eux, équipé d'un Soubitez servit de pilote à deux équipes pourtant remarquables et si cet indépendant n'était pas... en concurrent à l'arrivée, c'est simplement pour une erreur de parcours en... plein jour. Presque tous les indés étaient équipés du Soubitez.

Proal nous raconte quelle fut sa corvée de guider 7 concurrents avec son Soubitez pendant l'étape Bordeaux. Quant à Terrot, l'équipe entière est au poteau d'arrivée et première : Gillot, Quenette et Garrot avaient mis leur chance sur Soubitez : tous les équipés de Soubitez ont juré de faire le rallye Soubitez du 6 septembre : très beau ! Mais il n'y aura que 60 engagés. Aux premiers arrivants... et il n'est pas dit qu'ils seront à temps.



Le Championnat du Motocycle Industriel
 aura lieu le 16 Septembre, prochain avec le concours de toute la presse quotidienne et sportive, sur le trajet
 Paris-Rouen-Paris. Ouvert à tous les constructeurs de véhicules à 3 roues, établis dans un but commercial
 (Tris à moteurs, tricylecars, sidecars, etc...)

RÈGLEMENT

Art. 1. — *Moto Revue* organise, sous le titre de « Championnat du Motocycle industriel et Commercial », un rallye-concours réservé à tous les véhicules trois roues qui sont plus expressément destinés au transport de marchandises ou de personnes dans un but industriel, commercial ou de services publics.

Engagements

Art. 2. — Les droits d'engagements sont reçus, à partir de ce jour, aux bureaux de *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, Paris. Ils sont à droits simples jusqu'au lundi 10 septembre 1928 ; à droits doubles jusqu'au jeudi 13 septembre 1928 à 18 heures. Ces droits sont de 120 francs par véhicule, engagé, tant pour le constructeur que pour le commerçant ou industriel ou les conducteurs. Cet engagement de 120 francs comprend la prime d'assurance spéciale de 200.000 francs pour les accidents occasionnés aux tiers.

Date

Art. 3. — Le premier Championnat du Motocycle Industriel se disputera le dimanche 16 septembre 1928. Il aura lieu quels que soient le temps et l'état des routes du parcours emprunté.

Parcours

Art. 4. — Ce championnat se dispute sur le parcours Paris-Rouen-Paris. Le départ a lieu devant le restaurant Gillet, à la Porte Maillot à partir de 7 heures du matin. Les concurrents emprunteront l'itinéraire : Paris, La Défense, Nanterre, Chatou, Le Vésinet, Mantes, Vernon, Gaillon, Heudebouville, Louviers, Pont-de-l'Arche et Rouen. Le retour se fera par Fleury-sur-Andelle, Magny-en-Vexin, Pontoise, Eragny, Conflans-Sainte-Honorine, Saint-Germain, où aura lieu l'arrivée officielle. De là, les concurrents encadrés se rendront à Versailles où le contrôle du plombage aura lieu au carrefour de Montreuil ; puis les concurrents, toujours encadrés, se rendront à la Porte Maillot par la route classique de Ville-d'Avray-Suresnes-Maillot ; ce qui représente

un kilométrage de 250 kilomètres au maximum. Les départs seront donnés à partir de 6 h. 30 du matin, selon les cylindrées. L'arrivée à la Porte Maillot aura lieu à 18 heures exactement.

Poinçonnage

Art. 5. — La veille de l'épreuve, le samedi 15 septembre, en un lieu désigné par les organisateurs, aura lieu le poinçonnage des véhicules, effectué de 8 heures à midi. Aucun poinçon ne sera donné passé midi et aucun véhicule ne sera admis à l'épreuve s'il n'est poinçonné. Seront poinçonnés : embase du cylindre, le carter moteur, la magnéto, le carburateur, la boîte de vitesses, le cadre ou châssis, les moyeux.

Conditions de l'épreuve

Art. 6. — Le Championnat du Motocycle Industriel et Commercial est ouvert à tous constructeurs de véhicules commerciaux, industriels, ou de services administratifs ou publics, à 3 roues. Les commerçants, industriels ou possesseurs de ces véhicules pourront également engager un ou plusieurs véhicules, mais avec le consentement écrit du constructeur.

Art. 7. — Les constructeurs sont autorisés à inscrire sur les caisses ou l'appareil moteur toutes mentions désignant au public leur firme. Les commerçants, industriels ou possesseurs de ces véhicules engagés ont également l'autorisation de faire figurer le nom de leur firme, à la condition toutefois que le nom du constructeur du véhicule reste visible.

Les fabricants d'accessoires ont également la même latitude sous réserve d'approbation des constructeurs ou propriétaires.

Art. 8. — Les véhicules engagés devront comporter sur la caisse, et d'une façon apparente, des deux côtés, droit et gauche, un disque peint ou rapporté, avec, sur fond noir, le numéro en blanc de l'engagé et de la dimension minimum de 20 centimètres de diamètre.

Ce disque pourra être également placé verticalement au-dessus de la caisse et solidement fixé.

Art. 9. — Les conducteurs seront tenus à

porter pendant la durée de la course un brasard blanc avec inscription en noir de leur numéro d'engagement.

Art. 10. — Aucun changement de conducteur ne sera admis de Paris à Rouen et puis de Rouen à Paris. En cas de changement de conducteur à Rouen, les engagés devront en informer les organisateurs.

Le changement de conducteur à Rouen comportera une pénalisation de 1 point.

Classes de véhicules

Art. 11. — Trois classes de véhicules sont prévues :

1° Tris à moteurs à roue ou roues motrices.
 2° Sidecars équipés dans un but commercial.

3° Véhicules à roue avant motrice.

Art. 12. — Pour permettre à chaque catégorie de véhicules de conserver ses chances, un handicap a été établi d'après le poids transportable et selon la cylindrée. Les véhicules seront subdivisés en plusieurs catégories selon les charges à transporter, sous forme de lest plombé et fixé à la caisse. La base de ce handicap donne donc les moyennes suivantes à réaliser sur le parcours, moyennes qui expriment le mieux l'utilisation commerciale de chaque genre de véhicules.

1° Trimoteurs

Cylindrée	Charge	Moyenne
175 cmc.	75 kgs.	25 à l'heure
250 —	200 —	30 —
350 —	250 —	30 —
500 —	400 —	30 —

2° Véhicules à roue avant motrice

Cylindrée	Charge	Moyenne
350 cmc.	200 km.	30 à l'heure
500 —	300 —	30 —

3° Sidecars

Cylindrée	Charge	Moyenne
350 cmc.	100 km.	30 à l'heure
500 —	150 —	30 —
750 —	200 —	35 —
1.100 —	200 —	35 —

Contrôles et pénalisations

Art. 13. — Les contrôles officiels auront lieu :

Départ : Porte Maillot ; Saint-Germain-en-Laye, 1^{er} contrôle horaire ; Mantes, contrôle volant ; Vernon, 2^e contrôle horaire ; Gaillon, contrôle volant ; Louviers, 3^e contrôle horaire ; Rouen, 1/2 étape et contrôle horaire d'arrivée.

Retour : Rouen, 5^e contrôle horaire de départ ; Magny-en-Vexin, 6^e contrôle horaire ; Pontoise, contrôle volant ; Saint-Germain, arrivée et 7^e contrôle horaire ; Versailles, vérification du poinçonnage ; Porte Maillot, proclamations des résultats.

Il sera établi deux contrôles secrets dans le but de départager les concurrents *ex-aequo* pour la Coupe Challenge.

Art. 14. — Les concurrents peuvent arriver en avance dans les contrôles horaires et ne sont pas pénalisés, mais le temps gagné ne peut, en aucune façon, entrer en ligne de compte pour le contrôle suivant. Aucune bonification n'est donc prévue en cas d'avance dans un contrôle.

Le concurrent, censé être en cours de livraison, ne peut partir avant l'heure imposée par son carnet de route.

Art. 15. — Tout retard au contrôle est pénalisé de 1 point par minute.

Caisses et carrosseries

Art. 16. — Les caisses ou carrosseries devront, pour chaque véhicule engagé, être conformes au type courant indiqué au catalogue du constructeur ou employé dans les services journaliers du propriétaire. Les organisateurs se réservent de refuser au départ toute carrosserie non conforme au type de série.

Classement

Art. 17. — Dans chaque catégorie seront classés 1^{er} et obtiendront le diplôme de médaille d'or : tous véhicules ayant rempli les conditions du règlement, sans pénalisation.

2^e Avec diplôme de médaille de vermeil tous véhicules ayant 25 points de pénalisation.

3^e Avec diplôme de médaille d'argent : tous véhicules ayant 50 points de pénalisation.

4^e Avec diplôme de médaille de bronze : tous véhicules ayant terminé dans les délais.

Art. 18. — Une Coupe Challenge sera disputée en outre entre tous les 1^{ers} sans distinction de catégorie : le départage sera fait d'après la régularité de chaque concurrent à son passage aux contrôles secrets. Par contrôle secret, nous entendons un contrôle inconnu du concurrent ; ce concurrent devra s'arrêter au signal très visible qui lui sera fait au moyen d'un drapeau de *Moto Revue*. Il sera constaté, sur son carnet de route, l'heure de son passage. Le concurrent qui aura le plus faible écart entre sa moyenne réalisée et la moyenne imposée sera détenteur de la Coupe. Cet écart sera matérialisé par une pénalisation de 10 points par minute d'avance ou de retard à ce contrôle secret. Les secondes n'entrent pas en ligne de compte. *Il est entendu que les contrôles secrets ne jouent pas dans le classement et la délivrance des diplômes de médaille d'or, mais simplement pour le départage de la Coupe.* Cette Coupe-Challenge devient la propriété, pendant un an, de la firme vainqueur : 3 victoires consécutives ou non donnent la pleine possession de cette Coupe.

Règles particulières

Art. 19. — Tout conducteur devra justifier au moment du départ de la possession du permis de conduire, ainsi que de la justification du permis de circulation.

Art. 20. — Une heure de neutralisation de midi à 13 heures, est prévue à Rouen pour le déjeuner. En dehors de cette neutralisation, les horaires fixés pour le départ et l'arrivée pour chaque concurrent seront strictement suivis, et aucune réclamation ne sera admise dans ce sens.

Art. 21. — Tout concurrent devra se conformer à toutes les formalités et à toutes les clauses du code de la route, et ne pourra exciper d'une attente ou d'un encombrement pour modifier sa moyenne. Aucune réclamation ne sera admise une fois le départ donné à un concurrent. Toute réclamation devra être formulée par écrit.

Art. 22. — Tout concurrent absent à son appel au départ de Paris, de Rouen, à l'arrivée à Saint-Germain, au poinçonnage à Versailles ou à l'arrivée à la Porte Maillot sera éliminé de l'épreuve.

Assurance

Art. 25. — Les organisateurs déclinent toute responsabilité pour tous les accidents et sinistres de quelque nature qu'ils soient pouvant être occasionnés pendant toute la durée de l'épreuve par les participants à l'épreuve qui en sont responsables et qui en acceptent la responsabilité entière et complète du fait de leur engagement.

Art. 26. — Chaque engagé est censé avoir pris connaissance du présent règlement et s'interdit tout recours devant les Tribunaux contre les organisateurs.

Art. 27. — Les organisateurs se réservent le droit de modifier le présent règlement si les circonstances les y contraignent.

Quelques Commentaires...

(Dans le prochain numéro, H.-P. Borestroke commentera le règlement)

C'est décidé : une réunion a eu lieu le 1^{er} août à *Moto Revue* où prirent part les constructeurs de trimoteurs, les représentants de la Presse motocyclistes et des constructeurs de motocyclette. De la discussion qui se prolongea pendant près de deux heures, il fut établi le règlement que nous publions ci-dessus :

Le but du Championnat

Ainsi qu'on le verra par le règlement, le principe qui a dirigé les organisateurs est absolument inverse de celui qui conduit actuellement le sport. Il s'agit non point de mettre sur pied une épreuve à allure sportive, mais bien plutôt une démonstration populaire des possibilités de la motocyclette du point de vue industriel, commercial et des services publics.

C'est dans cet ordre d'idées générales qu'il a été établi 3 catégories distinctes des véhicules utilisables pour les affaires, le commerce, l'industrie, l'agriculture, etc. Le trimoteur spécialement adapté à cet usage ; le sidecar de transport ; le cyclecar à 3 roues dénommé plus irrationnellement tricars.

Posons les jalons

Une question de langue française a surgi : Comment doit-on appeler les motocycles à usage industriel ? *Mototri* ! oui, mais le nom est la propriété d'une firme et, malgré l'offre généreuse de cette maison, nous ne l'en déposséderons point. *Motocycle à trois roues* : trop long, trop vilain pour notre époque ; il ne nous reste que l'expression *Trimoteur* : oui, mais il vient tout de suite à l'esprit que trimoteur veut dire : appareil à 3 moteurs ; mais n'existe-t-il pas aussi des cas de contraction, de crase, dans la langue française et appelons-les donc les *Tri à moteurs* ; insensiblement (et pourquoi pas tout de suite !), contractons, crasons et appelons-les des : *tri (à) moteurs* : trimoteurs.

Nous avons sauvé la langue, le sens, et la mode à l'abréviation.

Les sidecars, eux, peuvent conserver leur nom, rien ne s'y oppose.

Quant à tricars, ça effraie les constructeurs de ces véhicules : ça ramène, disent-ils, au vieux temps des tricars à pétrole et les hommes de progrès qu'ils sont ont horreur du passé : tant mieux ! mais qui va nous trouver un nom bref, original et expressif ?...

Quelques critiques

Le règlement laisse sous silence la question du maître-couple, autrement dit des dimensions de la caisse. Evidemment, il eût été difficile de donner satisfaction à tous en imposant des règles strictes. Si, d'une part, beaucoup de trimoteurs utilisent des caisses parfaitement closes et hautes, où la résistance au vent est particulièrement grande, c'est que précisément la clientèle de ces firmes l'exige.

Tandis que, par contre, certaines maisons, telles les glaciers, préféreront le plateau. Et c'est précisément aussi le plateau qui donne un intérêt particulier au sidecar utilité commerciale : ne voit-on pas couramment les dépanneurs de motos et les transports de motos utiliser le plateau en side ; les maisons R. Gillet, Gnome-Rhône, Terrot ont des sides dans ce sens. Et le transport de colis encombrants par leur longueur ? Aussi a-t-il été décidé justement qu'aucune règle ne pouvait être imposée à ce sujet : l'organisateur seul sera juge de l'adaptation commerciale ou non de certains véhicules et pourra, dans la négative, les refuser au Championnat.

Les Engagements

Chaque constructeur, chaque commerçant, chaque particulier peut utiliser et engager le ou les véhicules qu'il lui plaît, avec toutes les mentions susceptibles d'attirer l'attention du public. N'oublions pas qu'il s'agit plutôt d'une démonstration pratique et non d'une cavalcade aux records.

Le problème a été bien posé : Y a-t-il des véhicules, moins coûteux, moins lourds, plus souples que la camionnette, susceptibles de répondre aux exigences de transport, d'économie générale du commerce actuel ;

nous leur imposons un règlement pratique conforme aux buts et besoins actuels.

Ceux des véhicules qui réussiront l'épreuve, dure en elle-même, pourront se présenter au public et à la clientèle en toute confiance.

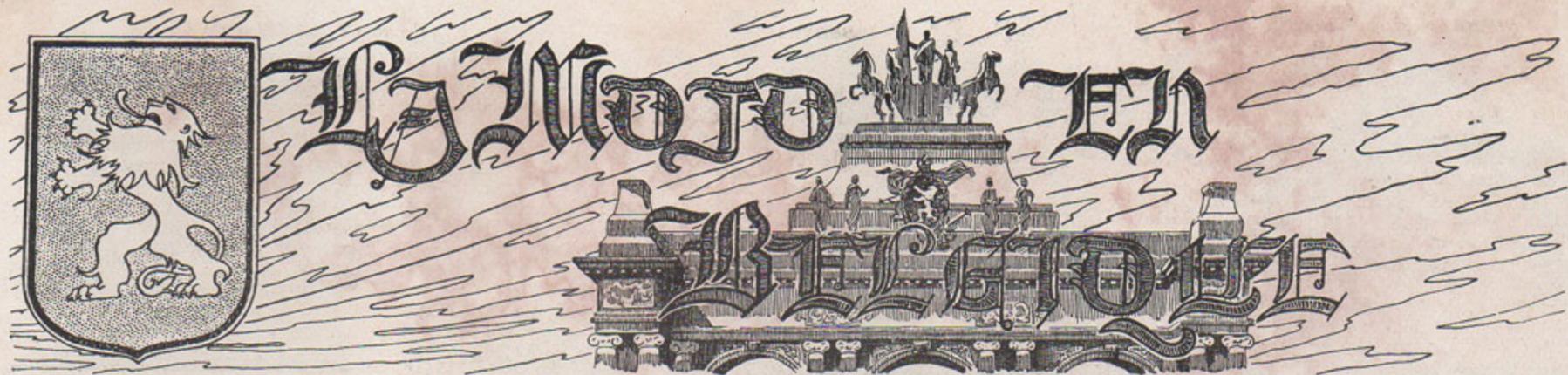
C'est dans cette idée, que nous avons décidé que l'engagement et l'assurance comprise n'excéderaient pas 120 francs pour tous ceux qui s'engageraient avant le 10 septembre.

Qui verrons-nous au Championnat du Tri ?

De prime abord, nous pouvons annoncer la participation des firmes connues de trimoteurs : le mototri Juéry, l'autotri Blotto, les établissements Galland, Ninon, Ducom, Obin ; dans les sidecars commerciaux, nous aurons à compter sur une lutte courtoise entre les plateaux Gnome-Rhône, les tracteurs Harley-Davidson, les services rapides Cleveland ; dans la série des tricars, Villard viendra au combat. Propuleycle s'intéresse aussi à l'effort. On nous annonce la participation d'une maison allemande connue qui a bien l'intention de s'imposer sur le marché français. Attendons les événements.

Circuit de la Vallée de la Creuse

Le centre de la France va être le théâtre d'une épreuve intéressante qui se court le 12 août. Le Moto Club du Berry organise, sous le haut patronage de la municipalité d'Argenton (Indre) et du comité des Fêtes d'Argenton, avec l'appui de la Société des Transports en Commun de l'Indre, une épreuve de régularité. On sait que la Vallée de la Creuse est un des centres touristiques les plus fréquentés de la France et il est certain que ce circuit attirera du monde sur son parcours. Bonne propagande pour notre sport motocycliste.



LE GRAND PRIX DE BELGIQUE

Deux victoires anglaises, une allemande et une fiche de consolation pour les Belges.

De nombreux abandons

Le Grand Prix de Belgique s'est soldé par un déchet formidable. Partis à quarante, ils rentrent à douze et, restent à deux arrivants sur 19 en 500 cmc. C'est là que le désastre est le plus prononcé. Le mal est général ; car, nous n'avons jamais vu des Woods, Walker, Longman, Craigs, Handley, Johnston disparaître en bloc de la lutte.

Les causes de ces nombreuses défections sont forcément variables. Il est certain cependant que la température sénégalienne joua un rôle néfaste.

Les petites cylindrées (250 et 175 cmc.) ont mieux tenu le coup.

Question de régime probablement mais la remarque ne doit pas nous échapper.

Tandis que la lutte bat son plein un mouvement se produit aux tribunes. Les spectateurs grimpent sur les banquettes tandis que les gendarmes se fraient passage. Ils ne tardent pas à emmener un individu qui a été surpris en train d'explorer les poches de son voisin. C'est un anglais spécialiste de ce genre d'opération et qui a profité du « week-end » pour venir à Francorchamps où il espérait de fructueuses affaires.

La grande victoire en 500 cmc. revient à Dodson sur Sunbeam qui paraît réellement être l'homme de l'année. Après la Senior Racer du T. T. et le Grand Prix d'Allemagne au Nurburg Ring ce Dodson triomphe en Belgique après avoir démontré une supériorité très nette dès le début. Le belge Demeuter sur Rush prend une bonne seconde place qui ne lui fut pas disputée.

En 150 cmc. les Belges obtiennent une fiche de consolation avec Tréborg et Rouwers qui terminent seuls. Ils pilotaient ces originales « La Mondiale » à cadre en tôle emboutie. Sans atteindre des moyennes records ils ont néanmoins conduit leur tâche à sa fin et, établi, avec un résultat très honorable, l'excellent fonctionnement de leurs motos.

Et il s'en faut pour que chacun puisse en dire autant.

En 250 cmc. S. A. Crabtree sur Excelsior Jap bat le belge Fondu sur La Mondiale par 5 secondes.

Il est juste de faire remarquer que deux tours avant la fin Fondu avait la course en mains.

Les seconds qui escomptaient prématurément la victoire manquèrent de sang-froid en faisant signe de ralentir. Ils espéraient probablement en agissant ainsi, ne pas compromettre un gros succès par un dernier tour trop rapide. Mais l'avance était moindre qu'on ne le croyait au stand « La Mondiale » et Fondu fut passé deux kilomètres avant l'arrivée et battu par 5 secondes.

Nous admirons sans réserve le prodigieux résultat de l'Allemand Geisz sur « D. K. W. » 175 cmc.

Possédant un radiateur pareil à celui des autos, cette moto, plus favorisée que les autres en cette journée torride, bénéficie d'un refroidissement satisfaisant.

Elle arriva à tenir la moyenne de 89 kilomètres à l'heure, qui est, pour un moteur de

cette capacité, un véritable exploit parmi les plus fameux qui ont jamais illustré le Grand Prix de Belgique.

La course dans chaque catégorie En 500 cmc. victoire de Dodson sur Sunbeam

Prendent le départ : Demeuter (Rush) ; Franz Meyer (Rush) ; Woods (Norton) ; Craigs (Norton) ; Vendriél (Norton) ; Zundorf (D. K. W.) ; Claessens (Saroléa) ; Tom (Saroléa) ; Renier (Saroléa) ; Grégoire (Soréla) ; Virgo (Saroléa) ; Walker (Rudgewithworth) ; Cagnesse (Triumph) ; Dodson (Sunbeam) ; Marvet (Bovy) ; Bentley (Gillet) ; Kichen (Gillet) ; Milhoux (Gillet) et Van Hamersveld (Gillet).

La course fut une véritable débâcle si on en juge qu'ils sont à deux à la terminer. Dodson gagna sans avoir été obligé de pousser.

Au premier passage, Dodson, Craigs et Woods sont ensemble. Surgissent ensuite dans l'ordre : Kichen, Renier, Claessens, Walker, Mamet, Milhoux, Grégoire, Virgo, Van Hamersveld, Zundorf, Tour qui s'arrête déjà, Meyer, Van Driel et Cagnesse. Bentley un des favoris belges n'a donc pas reparu. Le premier tour a été couvert à 118 km. 600 ce qui est extraordinaire départ arrêté.

Au second passage Dodson, Woods et Craigs se suivent comme leur ombre tandis qu'on enregistre déjà les abandons de Zundorf (chute) et de Cagnesse.

Les trois hommes de tête continuent à dominer follement poursuivis par Kichen et Claessens.

Au quatrième tour, Woods ne repasse pas et Dodson qui a accéléré s'approprie le record du tour le portant à 125 km. 760. Aucun échangeant en tête où Dodson et Craigs en mettent comme des voleurs.

On note les abandons successifs de : Marvet au sixième tour, de Kichen, Claessens, Milhoux et Van Hamersveld, au huitième, de Renier au dixième, de Franz Meyer au douzième, de Craigs et Grégoire au vingtième et enfin de Van Driel, Tour et Virgo au vingt-deuxième passage anéantissant tous les espoirs belges.

Demeuter, second rescapé, passa en seconde position pour terminer avec un gros écart vis-à-vis de Dodson.

Classement. — 1. Dodson, sur Sunbeam, 427 km. 500 en 3 h. 43' ; moyenne 112 km. 211.

2. Demeuter sur Rush en 4 h. 25' 29".

Il est juste de dire que Gillet se présenta insuffisamment préparé du fait d'un très grave accident survenu quinze jours avant la course, et dont furent victimes : MM. Van Doirbeech ingénieur et Bartolossé respectivement directeur et contremaître du service des courses.

En 350 cmc. double succès de La Mondiale

Partants : Hendley (A. J. S.) ; Eveleigh (A. J. S.) ; Schoupe (Bovy) ; Tréborg (La Mondiale) ; Rouwers (La Mondiale) ; Guthrie (Norton) ; Gersi (Norton) et Durant (Rush). Jamais nous n'aurons suivi une course plus monotone que cette 350 du Grand Prix de Belgique de 1928. On verra que tous les favoris ont disparu de la lutte.

Tréborg sur La Mondiale a donc inscrit son nom au glorieux palmarès après une course intelligemment conduite. Il a montré

avec Raouwers que les machines avec cadre en tôle emboutie étaient des machines sûres et rationnellement conçues.

Handley, qui repasse quatrième toutes catégories, s'est déjà nettement détaché au premier tour. Il est talonné par Guthrie, Schoupe, Ruwvers, Tréborg, Durant et Gersi.

Guthrie prend le commandement deux tours mais Handley ne tarde pas à revenir irrésistiblement. Il conduit la course à sa guise jusqu'au 18^e tour où il doit s'arrêter. De leur côté, Gersi, Durant, Eveleigh et Schoupe sont éliminés dans les premiers tours.

Après 10 tours, soit 149 km. nous relevons les écarts comme suit :

1. Handley en 1 h. 20" ; 2. Guthrie en 1 h. 21 ; 3. Rouwers en 1 h. 36' 7".

Au douzième tour Guthrie s'arrête.

Rauwers passe second tandis que son camarade d'équipe Tréborg revient en 3^e position.

Au dix-neuvième passage on attend vainement Handley de sorte que les deux Mondiales sont seules encore en course. Elles termineront.

Classement. — 1. Tréborg sur La Mondiale 387 km. 400 en 4 h. 43' ; 2. Rouwers sur La Mondiale. Moyenne du vainqueur 82 kilom.

En 250 cmc. Crabtree l'emporte sur Fondu

Les partants : Davison (Levis) ; Longman (O. K. Suprême) ; Fondu (La Mondiale) ; Porter (New Gerrard) ; Alberta (Rush) ; Johnston (Cotton) ; Fernihough (Royal Enfield) ; Thomas (Rex Acme) ; S. Crabtree (Excelsior Jap) ; Clerk (New Imperial).

Longman prend la tête effectuant le premier tour à plus de cent de moyenne devant Fondu, Porter, Johnston, Fernihough, Clark Davison, Alberta et Thomas. Au quatrième tour Longman disparaît déjà avec la principale attraction de la course dans cette catégorie. Porter repasse en tête suivi de Johnston, Fondu, Fernihough, Davison et Clark. Au dixième tour Johnston est hors course tandis que la moto de Fernihough prend feu non loin des tribunes.

Jusqu'au seizième tour, Porter reste maître de la situation, précédant Fondu et S. A. Crabtree, celui-ci étant revenu de loin.

Alberta disparaît au treizième tour et Porter au seizième.

Fondu tient le commandement mais est battu de 5 secondes après les circonstances que l'on sait.

Classement. — 1. S. A. Crabtree sur Excelsior Jap couvrant 327 km. 600 en 3 h. 23' 19" moyenne 96 km. 064.

2. Fondu sur La Mondiale en 3 h. 23' 24".

3. Thomas sur Rex Acme en 3 h. 27' 15".

4. Davison sur Levis.

5. Clark sur New-Imperial.

Victoire allemande en 175 cmc.

Partants. — L. C. Crabtree (Excelsior Jap) ; Geisz (D. K. W.) ; Sybertz (Ready). Course sans histoire par suite de la trop grande supériorité de l'allemand Geisz. Sybertz disparut au dixième tour alors qu'il était en 3^e position.

Classement. — 1. Geisz (D. K. W.), 268 km. 200 en 2 h. 59, moyenne 89 km. 079.

2. L. C. Crabtree (Excelsior Jap), en 3 h. 9' 2".

Georges DETAILLE.



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.

La VI^e course de Côte du Val de Cuech

Les engagements de la classique épreuve de l'A. M. C. de Salon ont atteint un total respectable qui permet d'escompter un record.

Parmi les engagés, nous devons citer une importante représentation de l'A. M. C. de Carpentras, de Bellivier, dont la rentrée si attendue en course, se produira au Val de Cuech, en catégorie 1.500 cmc, de Lamy, le gentlemen-driver de Bugatti, dont l'inscription est officielle de René sur Ravat, du Lyonnais Amort, l'excellent spécialiste du side-car, etc...

125 cmc. — Barnavol (Barnavol spéciale).
175 cmc. — Coutelen (Monet-Goyon); Lafont (Monet-Goyon); Marcel Louis (X.); Maigrot (Monet-Goyon); Gily (Alcyon); René (Ravat).

250 cmc. — Piscaglia (Ravat); Musique (Alcyon); Bonnet (Delage).

350 cmc. — Mistral (Terrot); Fatignon (Harley); Jeanjou (Terrot); Oliva (Ravat); Pelbert (Monet-Goyon).

500 cmc. — Jouvent (Monet-Goyon); Reynier (Kœhler-Escoffier); Maigrot (Monet-Goyon).

750 cmc. — Pantaly (Kœhler-Escoffier).

Side-cars.

350 cmc. — Amort (New-Mapp).

600 cmc. — Jouvent (Monet-Goyon).

1.000 cmc. — Amort (New-Mapp).

Cyclecars

500 cmc. — Chalon (Violet).

1.100 cmc. — Nène (Morgan).

Les nombreux sportsmen ou sportswomen qui, le 12 Août, seront les hôtes de l'accueillante ville de Salon, pourront agréablement terminer cette journée en assistant à la représentation de l'*Arlésienne*, qui sera donnée, par des artistes de la Comédie Française et de l'Odéon, au théâtre romantique.

Meeting de Châteauneuf

C'est le 12 août que l'A. C. de l'Ouest organise à Châteauneuf (Ille-et-Vilaine) une course de côte d'un kilomètre départ lancé, ouverte à tous les motocyclistes, sidecaristes, cyclecaristes et automobilistes, sur la R. N. N° 137; le départ sera donné à 14 heures. Le pourcentage moyen de la côte est de 2 % environ. La course comportera deux épreuves de 1.000 m. avec une lancée de 800 mètres environ. Pour être classés, les concurrents devront obligatoirement participer aux deux épreuves et avoir, pour chacune d'elles, parcouru la distance imposée. Le meilleur temps des deux épreuves constituera le classement de la course.

S'adresser à l'A. C. de l'Ouest : Au Mans, 34, place de la République. A Rennes : 30, rue du Pré-Botté. A Paris : 16, rue d'Athènes.

Un circuit à Thorenc

Dans sa dernière assemblée générale, l'actif groupement : l'Auto-Moto-Club de Grasse, section du Moto-Club de Nice, a décidé la création d'une nouvelle épreuve sur circuit fermé et qui sera dénommée *Circuit de Thorenc*.

La manifestation est projetée pour le mois d'août ou septembre. C'est dans la station même, sur des routes absolument neuves et

Calendrier de l'U. M. F.

12. Côte du Val de Cuech (M. C. Marseille); Epreuves vélodrome de Clermont-Ferrand (M. C. Auvergne); Course de côte du Val (M. C. N. F.); Circuit de la Vallée de la Creuse (M. C. Berry).

19. Côte de Laffrey (M. C. Dordogne); Côte d'Iffsniac (M. C. Côtes du Nord).

26. Challenge Smith Senior (M. C. N. F.); Côte du Col des Montets (M. C. Lyon). 1^{re} Journée des records (M. C. F.).

SEPTEMBRE

1-9. Sortie sur Alsace (M. C. Marseille).

2. Meeting de Calais (M. C. N. F.).

2^e Journée des records (M. C. F.);

Circuit de régularité (U. M. Ardennes)

9. Côte des Granges (M. C. Berry).

récemment tracées que se déroule le superbe ruban du parcours long de 3 km. 700 avec rampes variant de 10 à 15 %. La difficulté de la course sera encore augmentée par six virages en épingles à cheveux qui feront les délices des as du guidon et du volant.

Il faut savoir gré de cette initiative à M. Dussoullier, président de la Commission sportive de l'A. M. C. G. lequel, en sa qualité de Directeur de la Société de Thorenc apportera tout son concours pour cette épreuve. La date exacte, le nombre de tours à effectuer par chaque catégories de véhicules ainsi que

tous détails complémentaires et listes de prix seront annoncés ultérieurement. La course sera ouverte à toutes les sections du Moto Club de Nice et aux coureurs licenciés. Les règlements qui sont à l'étude actuellement seront communiqués au plus tôt.

Le Meeting des Routes Pavées

Le M. C. du Nord de la France, organise cette année pour la sixième fois, une course de trois heures pour motocyclettes, sidecars, cyclecars et petites voitures.

De nombreuses inscriptions sont déjà parvenues : O. S. A. Liberty I, O. S. A. Liberty II, Clément-Gladiator I, Clément-Gladiator II, Clément-Gladiator III, Clément-Gladiator IV, Propulcycle I (Touzet), Aubier-Dunne I, Aubier-Dunne II, Sandfort (Patron), Rochester I (Cornélis), Gnome et Rhône I (Bernard), Gnome et Rhône II (Naas). Rappelons que la clôture des inscriptions à droits simples est fixée au 16 août prochain, et droits doubles au 25 août, à M. Léon Manaud, 3. Cité Bergère, à Paris.

Le Championnat du Nord

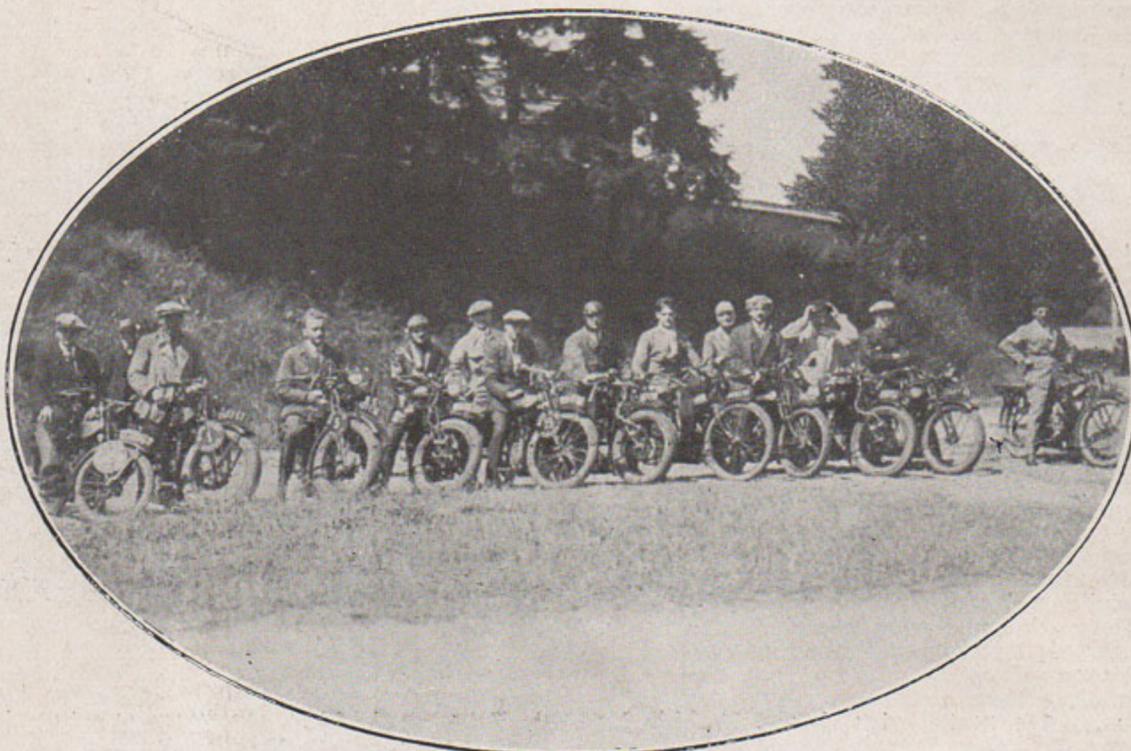
Le Championnat du Nord 1928 sera attribué au motocycliste qui aura obtenu le meilleur classement dans les épreuves ci-dessous

Circuit du Nord du 1^{er} juillet;
Course de côte du Mont des Cats du 19 août;

Challenge Smith du 26 août.

Le premier du classement, outre le titre de Champion du Nord, recevra un magnifique objet d'art offert par le Club.

Le deuxième se verra attribuer une coupe offerte par le Président du M. C. N. F.



Le 7 Août, le M. C. des Aiglons organisait un rallye calqué sur l'Interclubs Parisien dont le M. C. A. avait organisé le contrôle à Laigle

AU M. C. DYONISIEN

Une histoire authentique

Cette dernière quinzaine, je suis allé passer mes vacances dans la Côte d'Or et pendant ce temps il m'est arrivé une histoire que je juge digne d'être racontée.

Je suis possesseur d'une moto Magnat-Debon, 350 cmc., type B. M. S. S. de 1926 (je dis vingt-six). J'avais une personne en tan-sad et je montais une côte en deuxième quand tout à coup, moulin à café, et je compris qu'une dent du pignon de deuxième venait de rendre l'âme. N'étant pas loin de chez moi, je rentre ainsi, les 1^{re} et 3^e vitesses marchant toujours. J'avoue que cela n'était pas très prudent, mais... je l'ai fait quand même. Une fois chez moi, je porte ma moto chez un mécanicien qui démonte la boîte et trouve dedans non pas une, mais trois dents complètement arrachées. Quant au reste de la boîte, n'en parlons pas, elle n'avait jamais été démontée. Sur le conseil de ce mécanicien, je vais à Dijon (à 70 kms de chez moi), quoique n'ayant plus que la 3^e vitesse. J'arrive à Dijon et me voilà aux usines Terrot. Je leur confie ma machine à 1 h. 1/2, fanion du Moto-Club Dyonisien en tête, en la leur demandant pour 5 heures sans faute, et après quelques hésitations, le contremaître me la promet. Inutile de vous dire que je pensais en avoir pour une somme assez forte, ayant donné l'ordre de changer toutes pièces laissant à désirer, sans exception.

A 5 heures, je viens chercher ma machine et quelle ne fut pas ma stupéfaction en lisant ceci :

(Copie de la facture)

4, 609.		
Réparé 1 moto B. M. S. S., n° 31.663 :		
Remplacé		
1 secteur de lanceur	} gratis.	
1 pignon arbre		
1 — de 1 ^{re}		
1 — intermédiaire		
1 — à clabot		
1 baladeur de 2 ^e		
48 lièges à 0,35.		16.80
Fourni		
800 grammes de graisse		4 »
Main-d'œuvre		32 »
		Total 52.80

Avouez que vraiment, ce n'est pas cher. Faut-il en conclure qu'il est parfois utile de faire partie d'un club ? car pourquoi gratis ? Il y a longtemps que cette moto n'est plus sous garantie. Aussi, je me promets bien que ma prochaine machine ne sera ni telle ou telle marque, mais bel et bien une Terrot, car, à des tarifs comme celui-ci, la différence de prix d'achat est vite comblée par la suite.

R. HEMON.
Abonné.

Membre du M. C. D.

Le Moto Tourist Club de la banlieue Ouest

Le Moto Tourist Club de la banlieue Ouest, dont le siège social est 150, avenue de Paris, à Gennevilliers, a organisé le 22 juillet dernier une petite fête motocycliste à laquelle étaient conviés tous les motocyclistes de la région, qui vinrent d'ailleurs nombreux participer aux épreuves qui se déroulèrent sans accident ni incident grâce à un service d'ordre parfaitement organisé fourni par la ville de Gennevilliers. Les épreuves de gymkana furent suivies d'un rallye-ballon qui groupa au départ une trentaine de motos et autant de cyclistes ; il était doté de nombreux et importants prix.

Le vainqueur du rallye fut Raimbeaux, suivi par Bourcillon, Spißmann, Dubuisson, Géraud, Renaud, Leoarnec, Malbecq, Lélég, etc.

A noter la remarquable performance effectuée par une jeune cycliste de 15 ans qui fut seule avec son père à rejoindre le ballon à bicyclette.

Les Pélicans craignent la chaleur

Mais les voici qui réapparaissent : nous recevons d'eux un mot nous disant qu'ils sortent toujours malgré l'éparpillement des

Calendrier de la F. F. M.

15. Rallye ballon (M. C. Bergerac).
19. Circuit régularité (M. C., Strasbourg).

« vacances ». Par contre, les photos qu'ils nous adressent ne sont pas mal, mais trop petites pour être reproduites. Qu'attendent-ils pour faire mieux, les Pélicans ?

M. C. recevra tous les isolés de son quartier : on rit de grand cœur au Club de la rue Botzaris.

Fête Motocycliste à Giraumont

Une sortie motocycliste, organisée par les motocyclistes Cardonne et Leprat, aura lieu le 12 août. Cette sortie aura pour but la visite des champs de bataille de Verdun. Départ en deux groupes : groupe bleu (motos 250 et 175 cmc., à 9 h. précises) ; groupe rouge (motos 350, 500 cmc. et autos), à 9 h. 15. Ces deux groupes seront pilotés, le 1^{er} par

le motocycliste Leprat, le 2^e par le motocycliste Cardonne.

Le départ aura lieu à Giraumont en face de la cité N° 1.

Arrivée probable à Vaux à 10 h. 30. Visite des forts de Vaux et de Douaumont, de la tranchée des baïonnettes, de l'ossuaire. Récit historique sur les lieux. Retour sur Verdun par Bras, visite au cimetière militaire du Faubourg-Pavé.

Départ de Verdun pour le retour à 3 h. 30 et 3 h. 45. Les deux groupes se formeront en un seul à l'entrée de Conflans jusque Giraumont. A l'arrivée vers 5 h. un gimkana sera organisé à Giraumont sur le terrain de Foot-ball.

A Semur, pour l'Assomption

L'A. M. C. Semurois organise pour le 15 août, un Circuit de régularité dit Circuit de l'Auxois en deux parties motos et autos, par Semur, Bourbilly, Courcelles, Semur (Quinconces), soit 92 km. 660. Engagements : au café du Cercle à Semur.

Ce Club groupe actuellement 85 membres actifs, dont 35 motos et 50 voitures. Si cette épreuve donne les résultats attendus, l'A. M. C. mettra sur pied d'autres épreuves.

La Côte du Mont-Ventoux

15 Août 1928

Une épreuve difficile

On a pu remarquer que depuis plusieurs années nos meilleures marques de motocyclettes se donnent rendez-vous au concours de côte du Mont-Ventoux. Certaines pourraient se contenter de faire de la publicité sur les brillantes performances réalisées, mais cela ne saurait leur suffire, et annuellement elles continuent à risquer leurs chances. Il est vrai que la plupart du temps elles sont confiées à des spécialistes connaissant parfaitement le parcours et dont les prouesses sont légendaires.

Cette année, nous reverrons ces mêmes champions, et avec l'amour-propre qu'ils apportent à la préparation de leurs machines, nous pouvons affirmer que les records établis subiront de rudes assauts.

Afin de faciliter la tâche des organisateurs, les concurrents sont invités à adresser au plus tôt leurs engagements.

Une firme qui a déjà une certaine réputation à l'étranger a fait procéder dernièrement à de très intéressantes démonstrations au Mont-Ventoux. Avant de se lancer sur le marché français sous un autre nom, ses dirigeants ont voulu savoir comment se comporterait le véhicule sur une côte considérée comme la plus longue et la plus dure d'Europe.

Ceci démontre une fois de plus que certains constructeurs ne se préoccupent pas uniquement d'envoyer au Mont-Ventoux des voitures de course, mais qu'ils se soucient également d'y faire figurer leurs modèles commerciaux.

Indiquons que les engagements seront irrévocablement clos le vendredi 10 août, à minuit.

Au sujet des licences précisons que la licence de concurrent ne doit être exigée que des maisons où des agents engageant des véhicules à 2 ou 3 roues dans la course, et tous les concurrents engageant eux-mêmes le véhicule qu'ils pilotent sont en règle en présentant seulement la licence de conducteur. Quant au poids maximum des cyclecars, il n'y a pas lieu d'en tenir compte.

Il est rappelé que l'équipement des motocycles comporte l'obligation de posséder un garde-boue à chaque roue de ces véhicules.

Les concurrents sont invités à ne pas se présenter le mardi 14 août sans toutes les pièces nécessaires.

Il est répondu par courrier à toutes les demandes adressées à l'Automobile-Club-Vauclusien, 11, place Crillon à Avignon.

Cette compétition promet de réunir un très joli lot d'engagés, car plusieurs maisons ont officiellement fait connaître leur décision d'y participer. Toutes les catégories étant dotées de prix en espèces et les meilleurs temps recevant une allocation de mille francs, le total est intéressant. N'oublions pas d'insister sur ce que le Ventoux étant une épreuve inscrite au calendrier, la clientèle est sûre d'avoir des résultats indiscutables. Or, c'est là une garantie précieuse pour les acheteurs.

La maison Monet-Goyon se devait de prendre part à une course de côte aussi classique et crânement elle envoie une équipe composée de Hommaire et Gaussorgues en 350 cmc. On peut affirmer qu'elle ne pouvait faire meilleur choix. Le sympathique Vauclusien Jules Chabas est un fidèle du Ventoux où il figurera avec une 250 cmc. de chez Terrot. La série des cyclecars est ouverte avec l'inscription de Arnaud sur Morgan 1.100 cmc.

Constructeurs et agents régionaux, n'oubliez pas et cela dans l'intérêt de vos ventes, que le parcours de cette côte est le plus long et le plus dur d'Europe. Un classement honorable dans le palmarès constitue une publicité supérieure et incomparable.

Plusieurs maisons ont demandé aux organisateurs si les doubles montes étaient permises lors de la Course de Côte du Mont-Ventoux. En raison de ses 21 km 600, le parcours ne permet pas de leur donner satisfaction. D'autre part, il n'est pas possible aux concurrents de revenir par une autre route, celle conduisant à l'Observatoire étant unique.

Pour couper court à certains bruits tendancieux, l'Automobile Club Vauclusien tient à déclarer que le Concours aura lieu. Il a dû modifier sa date, mais celle choisie verra la réalisation de la classique épreuve.

Confirmons l'inscription officielle du Vauclusien Lamy, un as amateur, avec sa Bugatti type Grand Prix. D'autres inscriptions sensationnelles ne tarderont pas à être régularisées.

Rappelons aux intéressés de ne pas attendre le dernier moment pour s'engager, la clôture définitive ayant lieu vendredi 10 août à minuit.

Calendrier des Sauvages

19. Côte de Chazeron (M. C. Riom);
Endurance et régularité (A. M. C.
Giénois Nevoisien).

SEPTEMBRE

2. Gymkhana (M. C. d'Artois).
9. Circuit de régularité (M. C.
Riom); Circuit régularité (M. C.
Léon); Rallye ballon (M. C. Laigle).

Boulogne-Billancourt vers Gisors

Le M. C. de Boulogne vient de se déplacer à Gisors : promenade réussie malgré la chaleur. Ça monte petit à petit dans ce groupement : les adhésions sont peu nombreuses, mais de tel choix qu'elles compensent la quantité par la qualité.

Le Moto Club d'Artois est fondé

Le M. C. d'Artois s'est constitué sous la présidence d'honneur de M. Thomas Griffiths, industriel à Arras.

Cette Société a pour but l'établissement de relations d'amitié et d'entraide entre les possesseurs de motocyclettes, leur groupement pour la défense de leurs intérêts et le développement de la moto et du sport motocycliste.

Le programme comprend, outre l'obtention d'avantage matériels pour ses membres (assurances, ristournes, etc.), l'organisation de sorties en groupe, d'excursions touristiques et de rallyes. Le programme prévoit également pour le deuxième dimanche de la fête communale, un grand gymkhana motocycliste au Jeu de Paume, et comporte pour l'an prochain l'organisation du Circuit d'Artois, épreuve de régularité pour amateurs, et l'organisation de la Course de côte de Vimy, épreuve de vitesse pour professionnels et amateurs.

Le Comité directeur est composé de MM. Thomas Griffiths, Max Bellanger, Albert Grolleau, René Durant, André Arend, René Gayet, René Huchez et André Tricart.

Nous présentons nos meilleurs vœux de longue vie et de prospérité au nouveau Club, qui peut être assuré de toute notre sympathie

Le Moto Club Manceau

Le jeune et actif « Moto Club Manceau » organise une réunion le 11 août prochain au vélodrome de Ponlieue. Cette réunion comprendra des épreuves de vitesse entre amateurs (motos de petites et grosses cylindrées), ainsi que des épreuves amusantes et originales, telles que la course à la chaise, la course à la planche, course de lenteur, etc. Nul doute que cette réunion obtienne un franc succès si nous en jugeons par l'accueil enthousiaste que reçoit la Société dès sa naissance. Le « Moto Club Manceau » remercie chaleureusement Evrard, le sympathique directeur du superbe vélodrome, pour le bon accueil qu'il fit au projet du club et l'empressement avec lequel il se mit à sa disposition. Le « Moto Club Manceau » remercie *Moto Revue* de l'aimable hospitalité qu'il trouve dans ses colonnes si appréciées du monde sportif.

Concours de Régularité du M. C. S.

Le Moto Club de Strasbourg organise, le 19 août prochain un Concours de Régularité sur un parcours de 320 km. en traversant plus de 50 villes et villages de cette pittoresque Alsace et en montant par 7 cols, d'un pourcentage assez élevé.

Les moyennes imposées sont respectivement de 30-35-40 et 45 km. à l'heure. Pour départager les ex-aequo un parcours de 10 km. d'une côte assez dure sera chronométré secrètement. L'épreuve est réservée uniquement aux motocyclistes.

La commission sportive a fait l'impossible pour assurer à la course un brillant succès et a su réunir de magnifiques objets d'art pour récompenser les heureux vainqueurs. Demandez règlements, etc., au siège du club, Taverne alsacienne à Strasbourg et à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, à Paris.

Pour l'Assomption

Ceux qui veulent faire du camping en groupe sont fortement invités à s'entendre avec M. Rizzo, Villa La Mascotte, Blonville-sur-Mer, près de Deauville (tél. 53). Ce correspondant eût désiré que *Moto Revue*

organisât un rallye-camping de ce côté. Nous ne le pouvons à notre regret ; mais si quelques clubs veulent profiter de l'offre aimable qui leur est faite pour l'Assomption ou tout autre dimanche d'août, il nous dit :

Je peux mettre à votre disposition, un terrain où les concurrents pourront camper en toute tranquillité, plus une enceinte où vous pourrez organiser un Gymkana.

J'offrirai au premier classé : le séjour gratuit, garage compris, pendant deux jours dans ma villa à Blonville.

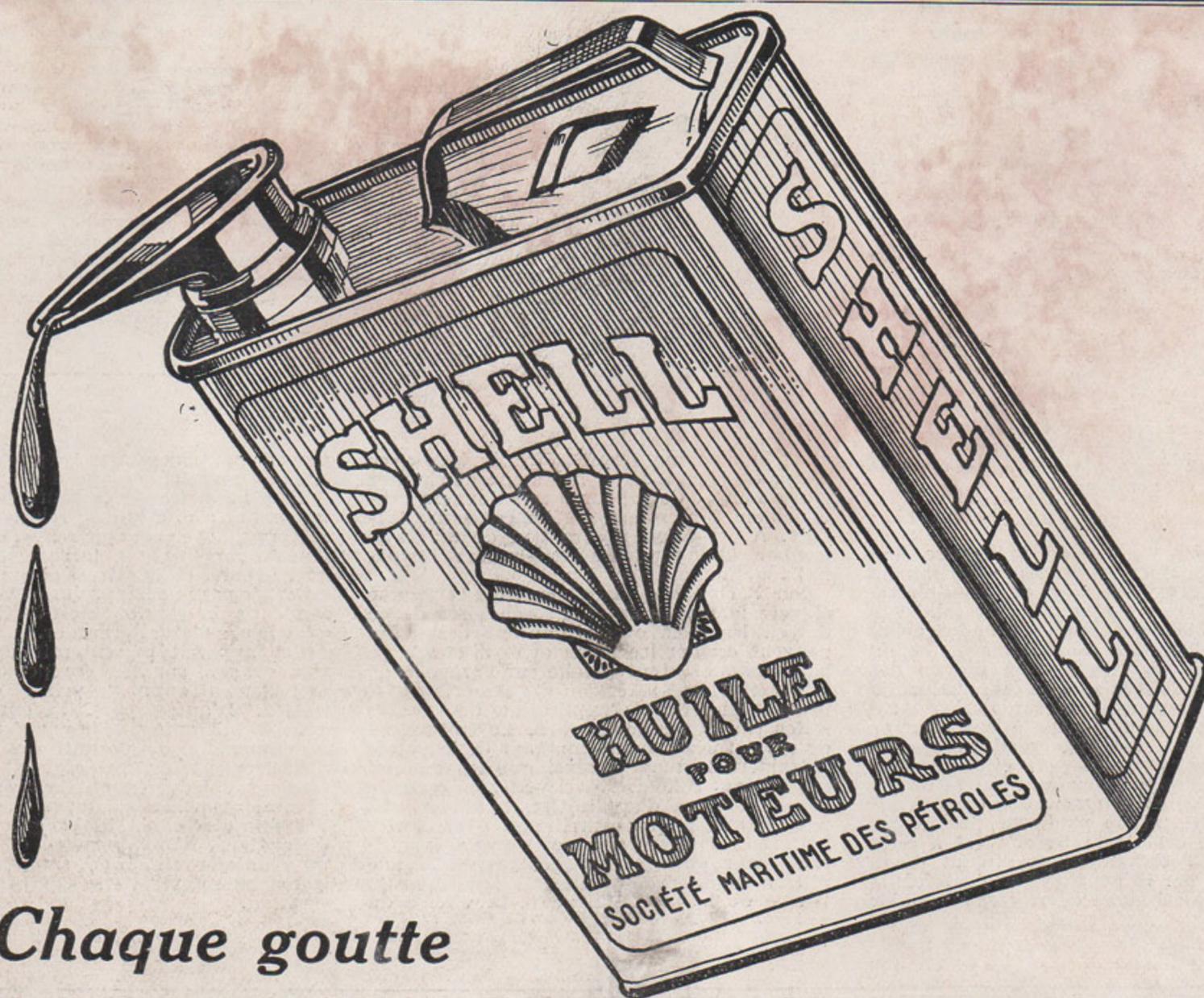
D'autres propriétaires offriront sans aucun doute, des prix semblables, de plus, il est probable que les commerçants du pays donneront aussi quelques prix intéressants.



Au Maroc : Kenitra Rabat. Les concurrents au passage. Le soleil un peu... cuisant, Le départ des 350 cmc. : Imbert sur Excelsior est vainqueur en 40'30" à la moyenne de 97,185 km.

Attar également sur Excelsior, 250 cmc., est vainqueur à 83,994 km. et en 46'51'315.

Le départ des 500 cmc. : Benitah (+) fut le grand vainqueur sur A. J. S., arbre à cames, réalisant le meilleur temps en 32'51''2/5 à la moyenne de 119,793 km., battant l'ancien record (89 km.) de près de 20 minutes..., grâce au passage d'un pont !



*Chaque goutte
compte...*



GARANER - CHOMET,
Side-car 1.000 cc.
sur
ROYAL-ENFIELD
Médaille de Vermeil.



DINO, 1^{re} catégorie 500 cc., sur **ARIEL.**
Médaille d'Or.



BAER, 2^e catégorie 350 cc., sur **ROYAL-ENFIELD.**
Médaille d'Or.

TOUS AVEC HUILE "SHELL"

Un système d'éclairage moto

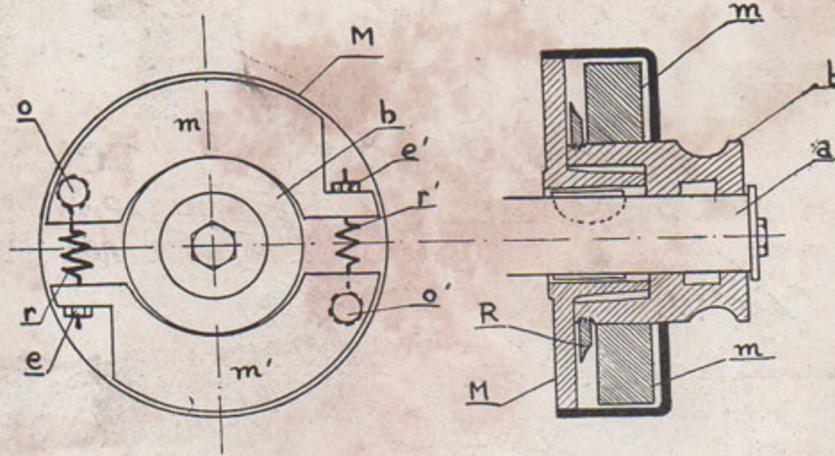
Il s'agit d'un embrayage automatique de dynamo.

Le principe est intéressant et simple, mais a dans la pratique l'inconvénient suivant : c'est que le coefficient de frottement peut varier dans des limites étendues et M. Reiman lui-même s'en rend bien compte puisqu'il recommande d'employer des rondelles pour éviter que l'huile pénètre à l'intérieur de l'appareil. Il est vrai qu'on pourrait y remédier en donnant aux surfaces frottantes des dimensions assez grandes.

Ce dispositif n'a pas intéressé Maglum ou Auteroche, etc... puisqu'ils n'ont pas d'accumulateurs et que le débrayage au delà d'une certaine vitesse signifierait l'extinction des phares. Ce sont les fabricants d'installations comportant une batterie que cet appareil intéressera : Soubitez, Marchal ou autres. Le réglage de l'appareil offre quelque difficulté cependant. L'appareil est, somme toute, intéressant et réalisable et de plus d'une construction économique.

Un tambour T, qui de préférence fera partie du pignon de transmission, entraînera la poulie P par le frottement des deux masselottes *m* et *m'* sur le tambour T. Sont solidaires de la poulie P les axes *o* et *o'*, autour desquelles peuvent osciller les masselottes *m* et *m'* appliquées sur le tambour au moyen des ressorts *r* et *r'* dont la tension est réglable. La poulie peut tourner folle sur l'arbre A.

Lorsque le moteur tourne à une certaine vitesse, la force centrifuge produite par les masselottes *m* et *m'* aura pour effet de diminuer l'effort d'application des masselottes sur le tambour T. Le frottement étant par le fait devenu insuffisant, la poulie ne pourra pas dépasser une certaine vitesse. C'est à cette vitesse que l'éclairage maximum devra être produit par la génératrice. Toutefois la charge de la génératrice devra être invariable



et si la machine devait être équipée avec lampe de ville, il serait nécessaire de shunter ladite lampe. Cet appareil fonctionnera normalement tant que le frottement sera constant. A cet effet, il sera bon de munir le tambour T de rondelles évite-huile, si l'appareil fonctionne à sec.

Sur l'arbre *a* de la génératrice se trouve claveté le moyeu *M*. Sont solidaires de ce moyeu les axes *o* et *o'*, autour desquelles peuvent osciller les masselottes *m* et *m'*. La poulie-bague *b* tourne sur l'arbre *a* de la génératrice. La tension des ressorts *r* et *r'* produit un effort d'application des masselottes sur la poulie-bague *b*. Le frottement de ces dernières sur le tambour de la poulie entraînera le moyeu, ainsi que les organes qui lui sont solidaires. Arrivé à une certaine vitesse, l'effort d'application aura diminué par suite de la force centrifuge et les masselottes l'effort de frottement sera devenu insuffisant pour entraîner la génératrice à une vitesse supérieure. Quelle que sera donc la vitesse de la poulie-bague *b*, la vitesse du

moyeu ne pourra pas dépasser la vitesse critique mentionnée plus haut.

La génératrice devra fournir l'éclairage maximum à une vitesse relativement basse. La sensibilité de cet appareil serait très grande étant donné que la force centrifuge varie avec le carré de la vitesse et que la puissance absorbée par une lampe varie avec la 1,6 puissance de la tension c'est-à-dire la vitesse pour le cas d'un alternateur.

Cet appareil présenterait des avantages très grands sur les équipements existant actuellement quant au prix et quant à l'entretien. D'autre part, l'éclairage varie avec la 3,5 puissance de la tension et, par conséquent, il se produit des insuffisances d'éclairage au bas-régime et des surtensions aux régimes élevés, lesquelles pourraient griller la lampe.

D'un autre côté, l'absence de conjoncteur-disjoncteur, d'ampèremètre et d'accu est un avantage très grand, sauf pour le cas où la machine devrait être équipée avec feu de position.

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° 17 DU SAMEDI 11 AOUT 1928



Un bidon de MIXTROL OIL

pour tous Moteurs. Graissage parfait pour le cylindre supérieur, par mélange avec le combustible, pour Motos et Autos.

VALEUR :
12 FRANCS

A nos Abonnés : **6 FR.** — A nos Lecteurs non abonnés : **9 FR.**

(FRANCO DE PORT : 1 fr. 50 EN SUS)

Avantages obtenus par l'emploi du MIXTROL :

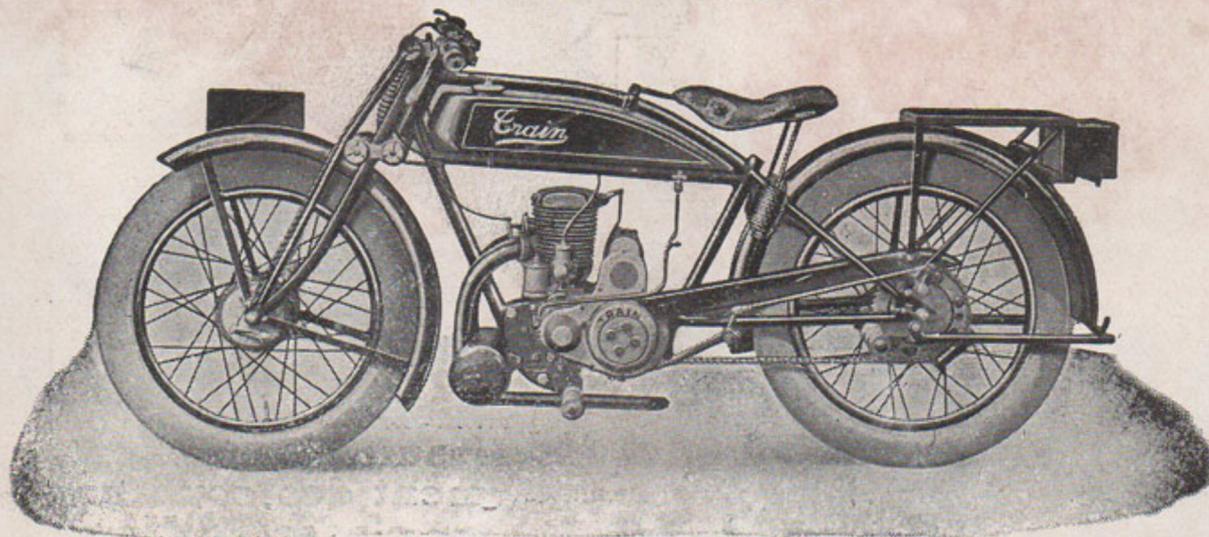
Graissage parfait des parois du cylindre. — Réduit au minimum le dépôt d'électrode de charbon. — Donne de la puissance, de la vitesse et de l'accélération. — Prolonge la vie du moteur par le graissage de toutes les parties essentielles et la diminution du frottement. — Empêche le grippage, rend le démarrage facile et augmente le nombre des kilomètres par bidon d'essence.

Pour le TRAVAIL, les AFFAIRES, le TOURISME
les MOTOS UTILITAIRES TRAIN

VOUS DONNERONT TOUTE SATISFACTION

Les plus perfectionnées aux meilleurs Prix. Entièrement construites en grande série dans nos Ateliers.

VENTE A CRÉDIT
 EN 12
 MENSUALITÉS



AGENTS
 PARTOUT

Bloc moteur 3 vitesses — Double échappement — Moyeux à double tambour de frein — Roulements annulaires
 Transmissions par chaîne — Fourches avec amortisseurs — Guidon orientable.

PRIX entièrement équipées : 2 CV : 2.790 fr. — 4 CV : 3.950 fr. — 5 CV : 4.500 fr.

Établissements **TRAIN** - 3, Rue Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE (Seine)

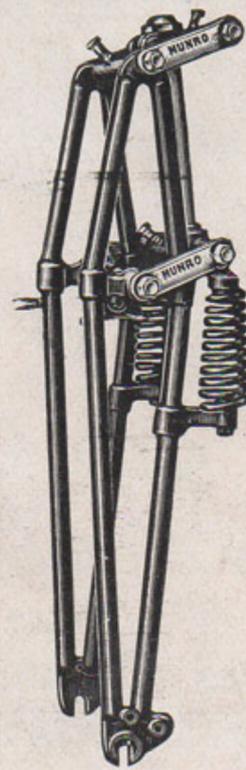
Motocyclistes, qui cherchez le Confort...

adaptez sur votre MOTOCYCLETTE

LE SIÈGE ARTICULÉ
 A AIR COMPRIMÉ



LA FOURCHE ÉLASTIQUE
 MUNRO-CONFORT



LA SELLE
 A AIR COMPRIMÉ



Établissements **Robert MUNRO** 198, Bd Péreire
 PARIS
 Wagram 10-14

SPÉCIALITÉS :

Carburateur **AMAC** — Épurateur d'air **AMAL**
 Poignées tournantes. — Manettes et Leviers **HANDY**
 Poignées caoutchouc à empreinte digitale. — Interrupteur
 d'allumage pour Motos. — Genouillères caoutchouc.
 Pompes à huile **ROMU** — Selle **LECKIE** Supersport

BOITE DE
 VITESSES

STURMEY-ARCHER

MOYEU A
 FREIN

B. C. S.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

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

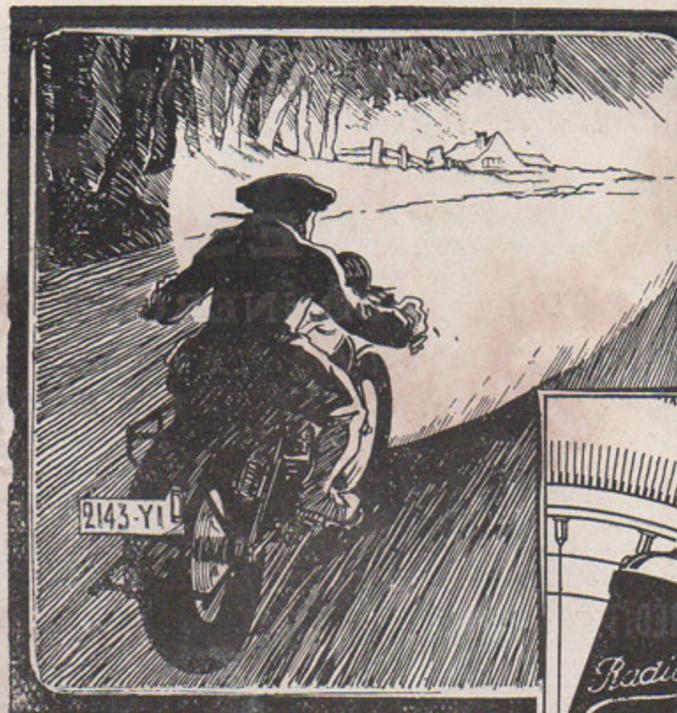
QU'AU **COMPTANT**

(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.*



Même à

120 à l'heure

Radios suffit

Et il suffit largement, affirment des coureurs de la classe d'Homme-maire qui, dans Paris-Nice, le Bol d'Or, etc., en équipent leur machine. C'est dire quelle sécurité procure Radios à qui roule dans des conditions normales!

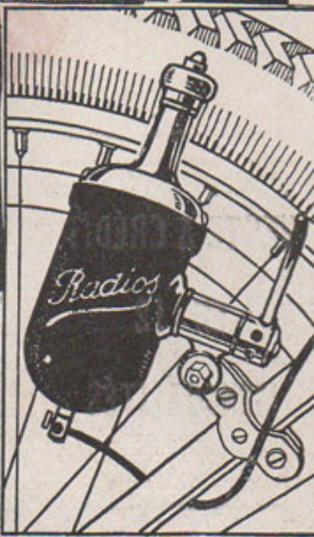
Une route bien éclairée
L'avantage de Radios n'est pas seulement d'éclairer loin (250 mètres) mais aussi d'éclairer large. Ceux qui ont beaucoup roulé de nuit savent que c'est ce point qui importe et c'est une des raisons qui leur font préférer Radios.

320 francs

RADIOS est bon marché, parce qu'il est simple et sans accus, et qu'il bénéficie d'une expérience sans égale dans ce domaine : 18 années. C'est pour vous un autre avantage et une garantie.

Documentez-

vous
davantage
en nous
demandant
notice
gratuite
et liste
des
revendeurs.



ce croquis montre l'entraînement et la fixation de la dynamo Radios sur la fourche arrière.

ECLAIRAGES ELECTRIQUES

RADIOS

POUR MOTOS OU VÉLOS

18, Rue Denfert-Rochereau, 18
BELLEGARDE
(Ain)

GÉO ARANDEL

*Demandez des
renseignements*

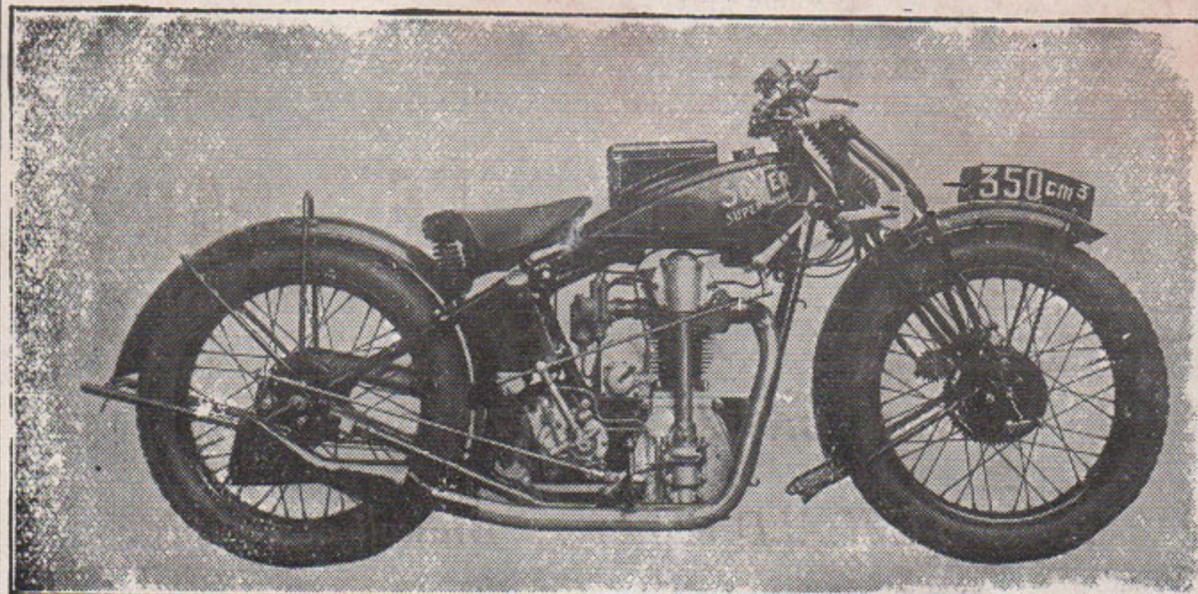
sur le modèle

SOYER & C^{IE}

350 cc.

arbre à cames en tête

LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



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

au meilleur prix

••

Modèle "FLÈCHE BLEUE"
175 cmc. 3.500 fr.
Modèle 250 cmc. Moteur «J.A.P.»
au prix. 4.750

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 Supersport . . . 6.300 fr.

LIVRAISON IMMÉDIATE

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

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Cette dure épreuve vient de se terminer par une nouvelle victoire des 500 cm³ "Gnome et Rhône", pilotées par Naas et Marc, qui ont terminé le parcours sans pénalisation.

Il est intéressant de noter que les deux motos de la célèbre marque parisienne étaient les seules concurrentes équipées avec l'éclairage et allumage

MAGLUCE MARELLI

Une fois de plus est confirmée la valeur de cet appareil qui est, sans contredit, l'idéal en son genre pour le fonctionnement parfait et pouvant satisfaire les plus difficiles.

MOTOCYCLISTES, si vous désirez avoir un appareil robuste, pratique et de tout repos, équipez vos motocyclettes avec le **MAGLUCE MARELLI** qui non seulement vous fournit l'éclairage tant en marche qu'à l'arrêt, mais vous assure en même temps l'allumage du moteur en en tirant le meilleur rendement.

Pour toute demande, adressez-vous à la

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE DES MAGNÉTOS MARELLI

77, Boulevard Gouvion Saint-Cyr

PARIS

Téléph. : WAGRAM 49-09

Tél. : MAGMARELLI-PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XXI

FABRIQUE DE
CYCLES & MOTOS

RADIOR

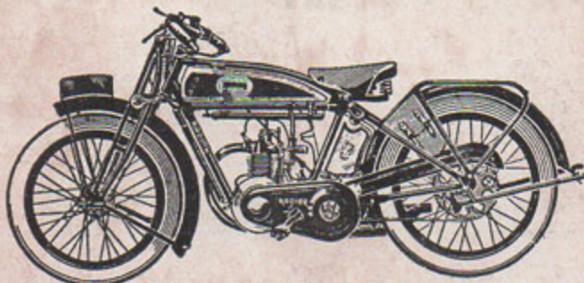
J. CHAPOLARD
— BOURG (Ain) —

SALON DU CYCLE - GRANDE NEF - STAND 132

MOTOS 2, 3, 4, 5 CV.

MOTEUR "JAP"

SOUPAPES LATÉRALES
& CULBUTEURS

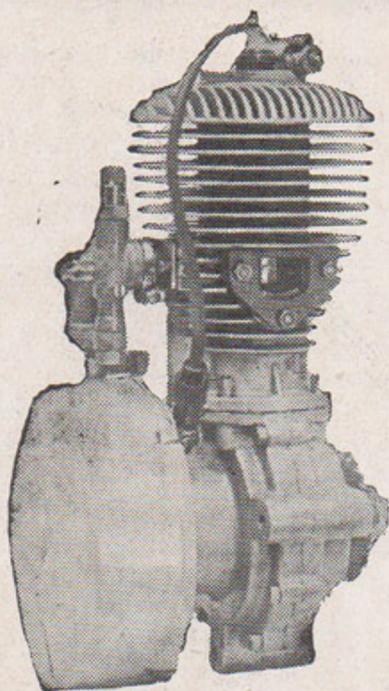


MODÈLES SPORT
TOURISME &
GRAND TOURISME

CATALOGUE FRANCO

PNEUS HUTCHINSON

CATALOGUE FRANCO



Moteur Aubier & Dunne 175 cmc.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

1928

EN CATÉGORIE 175 CMC.

La Moto GÉRALD pilotée par Bruscoli et équipée avec

Moteur AUBIER et DUNNE

termine victorieusement la randonnée de la dure épreuve, malgré le poids de la moto : 150 kil. et les 105 kil. du coureur Bruscoli qui obtient le maximum des points et s'adjuge la plus haute récompense :

La Médaille d'Or

MOTEURS AUBIER & DUNNE

—: SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord) :—



pour **MOTO**

permet les **GRANDES RANDONNÉES**

Grâce à

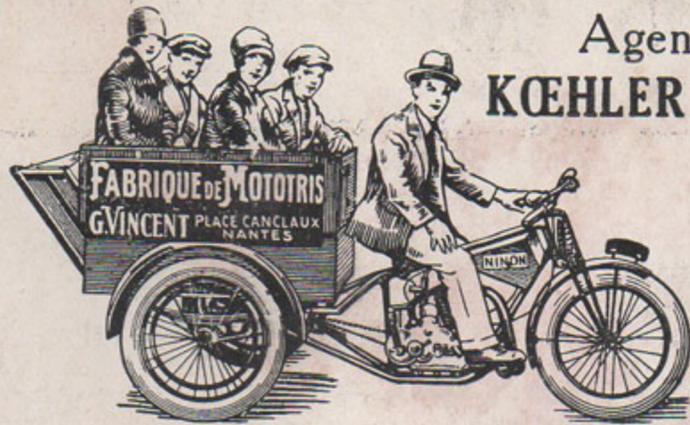
Sa **SUSPENSION RÉGLABLE** par simple déplacement des ressorts à lames

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

Le Siège **AMO** est vendu également sans dossier ni valise chez tous les Grossistes et Agents et aux



Établ. **AMO** Constructeur, 23, rue Descombes, Paris - Carnot 71-53



Agence Générale, Camionnette Mototri NINON
KOEHLER-ESCOFFIER - DURANDAL - O. S. A. LIBERTY

ARIEL 1^{re} dans PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS
 UNE SEULE machine engagée.

Meilleur temps pour l'ascension du Tourmalet!

PRISE EN DÉPOT SANS FRAIS
 et vente rapide de toutes machines

Paul BÉALÉ, 100, Av. des Ternes, PARIS

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES pour INDIAN — EXPÉDITION RAPIDE —
 DEMANDEZ LE CATALOGUE 10

Tél. : Wagram 96-84

Service de dépannage rapide par Mototri NINON

Tél. : Wagram 96-84

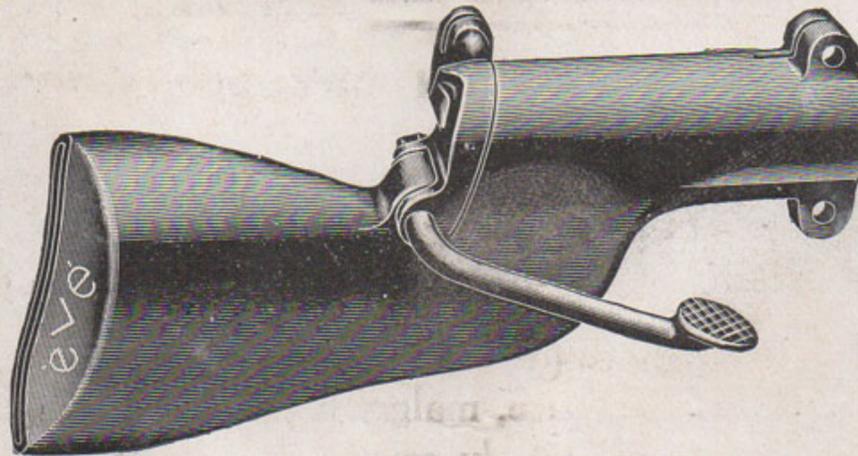
SILENTÉCHAPPEMENT

ÉVÉ

Silencieux ou Échappement libre - POUR TOUTES MOTOS

— BREVETÉ —
 FRANCE & ÉTRANGER

Par son mécanisme simple et ingénieux permet l'emploi du Silencieux, pendant le temps strictement nécessaire. Son système de chicanes, judicieusement étudié, en fait l'appareil le plus silencieux actuellement sur le marché. Il donne au moteur une résonance agréable. Entièrement en tôle finement nickelée, d'une fabrication impeccable, se commande de deux façons.



Diamètres en stock : 30, 34, 36, 38, 40, 42, 45, 50 et 55%, livrables à lettre lue. Tous autres diamètres sur demande.

Indiquer à la commande le diamètre extérieur du tuyau d'échappement et le côté (dans le sens de la marche). Indispensable à tout motocycliste soucieux de la durée et du bon rendement de sa machine.

Silentéchappement "ÉVÉ"
 — Nouveau Modèle —

Monté sur les "MOTORHONY'X", gagnantes des 3 Jours du Forez

L'appareil complet. 80 fr.

Supplément pour manette, câble et gaine de commande 15 fr.

SILENCIEUX "ÉVÉ", cet appareil se fait également sous forme de silencieux ordinaire (sans volet) dans les mêmes diamètres. Prix unique. 55 fr.

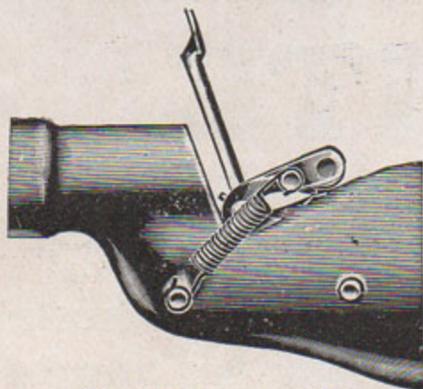
— EN VENTE PARTOUT —

et à

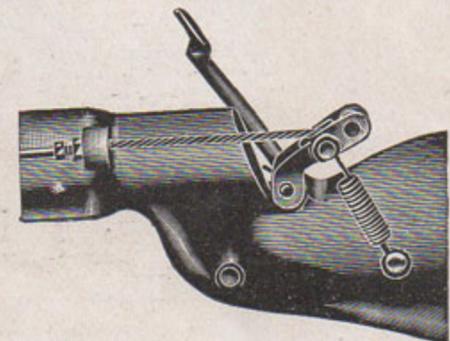
TOUT pour L'AUTO

55, Place de la République — LYON

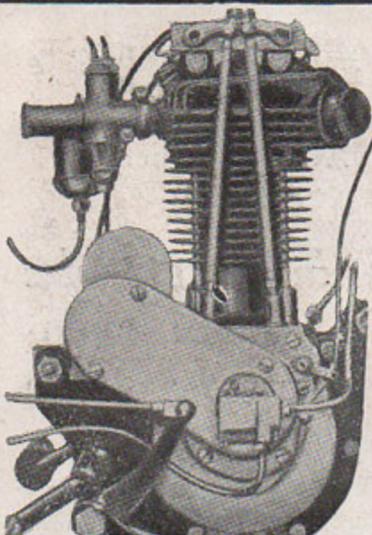
Demander ses Catalogues AUTO, MOTO et FABRICATIONS



Commande par pédale au pied ou à la main.



Commande automatique par une manette fixée sur le cadre ou le guidon.



MOTEURS VOISIN

350 ccm. A SOUPAPES LATÉRALES

350 ccm. A CULBUTEURS

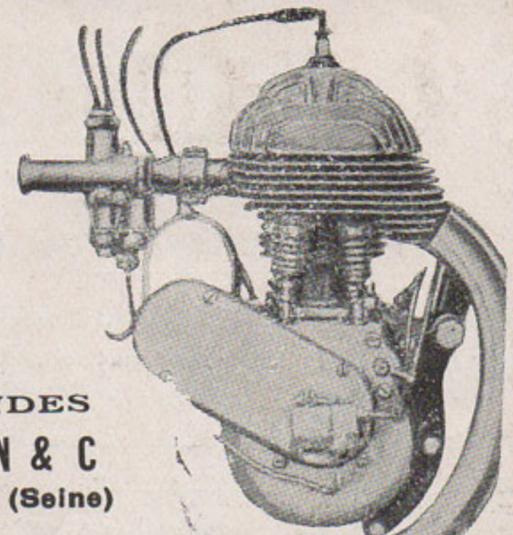
250 ccm. 2 TEMPS

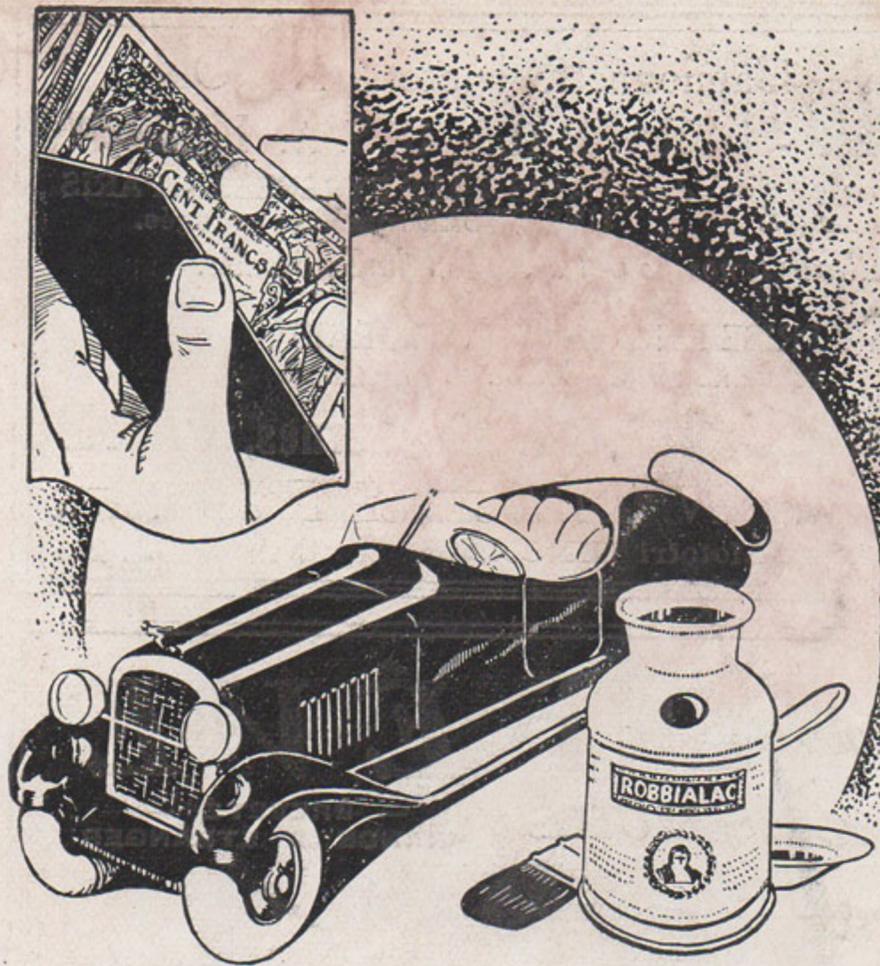
TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C

6 à 16, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléphone : WAGRAM 50-36





Economie...

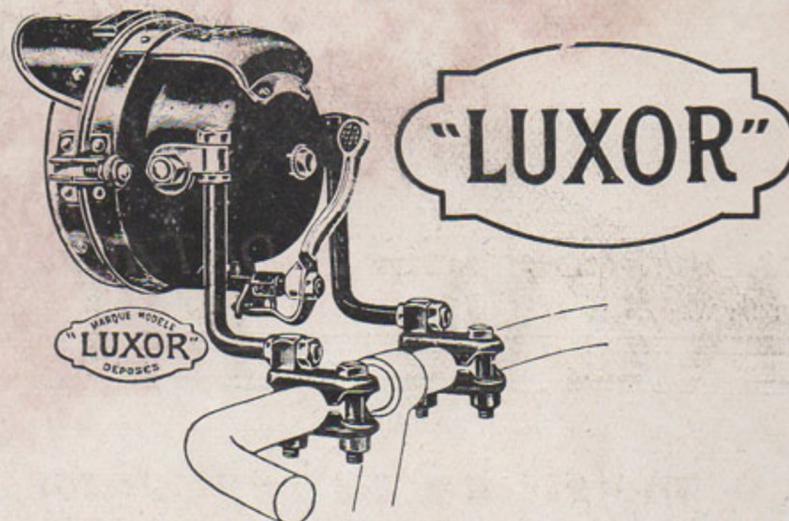
Quelques beaux billets à garder dans votre poche, cela en vaut la peine. Réemaillez donc vous-même votre Auto, Moto ou Vélo, avec le ROBBIALAC. Cet émail s'arrondit si bien sous la brosse qu'il permet à tout amateur d'obtenir sans peine des surfaces unies et brillantes, qui résistent, sans se ternir ni s'écailler, aux intempéries, à l'essence, à l'huile, à la boue, etc...



Postez ce coupon dès maintenant.

S^{té} A^me ROBBIALAC - BOULOGNE-sur-SEINE B
 Sans engagement de ma part, envoyez-moi notice pour réemailler
 auto — moto — vélo (biffer ce qui ne convient pas).
 Nom et Adresse

UNE MARQUE!!!
ET FABRICATION
IRRÉPROCHABLE !!



Motocyclistes !! qui désirez voyager sans ennuis et sans panne d'éclairage, adaptez sur vos machines, les appareils "Luxor", les seuls conçus et construits techniquement.

Tous nos appareils peuvent être fournis avec dispositif pour fourche parallélogramme.

En vente partout, exigez-les de votre fournisseur

TRAIZET et C^{ie}, Fabricants · 3, Rue Tesson, Paris (X^e)

La bougie **ÉLITE**

trionphe à nouveau dans le
Circuit des Vosges avec
Bernard sur Gnome-et-Rhône
et Douet-Mercier sur Automoto

Dans Paris-Les Pyrénées-Paris avec Hubert sur Utilia, Leroy sur Royal-Sport, Lafrance sur Serrus, Mahaut sur Ravat, Baer sur Royal-Enfield, Robert sur Jean Thomann, Proal sur Soyer, Richer sur Automoto, Naas Marc et Langlois sur Gnome-et-Rhône, Nebil-Dino sur Ariel, Gaudichet sur 5 CV Peugeot.

et s'attribue ainsi la *Coupe des Pyrénées, la Médaille de l'Automobile Club du Midi et du Club du Sud-Ouest.*

ÉLITE, 12, rue des Poissonniers à Neuilly-s-Seine

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

HAMBERGER

sur

NEW-MOTORCYCLE

malgré un accident grave, termine l'épreuve et remporte

**le prix spécial des commissaires de
l'Union Motocycliste de France**

NEW-MOTORCYCLE, 77, Avenue d'Antony, Chatenay

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

M. MICHEL
Représentant en Motos.
3, Villa Victor Hugo,
PARIS (XVII^e)

Paris, le 30 Juillet 1928.

Monsieur H. BOURRUS
Agent Général des Huiles "OKOIL"

29 Rue du Poteau,
PARIS (XVIII^e)

Monsieur,

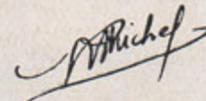
Sans engagement officiel, j'ai suivi de bout en bout, à titre de démonstration et pour mon compte, la course PARIS-les PYRÉNÉES-PARIS, avec la machine 175 Cmo, 2 Temps, 2 Vitesses, strictement de série, dont je me sers quotidiennement pour mes démonstrations auprès de ma clientèle.

Parti de PARIS avec le lot des coureurs officiels, je suis revenu avec eux, ayant effectué tout le parcours dans les conditions qui leur étaient imposées.

D'autre part, je me suis engagé, comme "amateur", dans l'épreuve BORDEAUX-les PYRÉNÉES-TOULOUSE, me classant premier de ma catégorie, avec médaille de vermeil.

Je tiens à vous dire que si j'attribue ce résultat aux qualités de ma machine, je réserve une grande part de ma reconnaissance à l'huile "OKOIL-SPECIALE" que j'utilise fidèlement, et que je recommande, depuis que je la connais.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations empreintes



CE
QU'ON
PEUT AVEC

OKOIL
SPÉCIALE

H. BOURRUS, Agent général

29, Rue du Poteau, Paris (18^e)

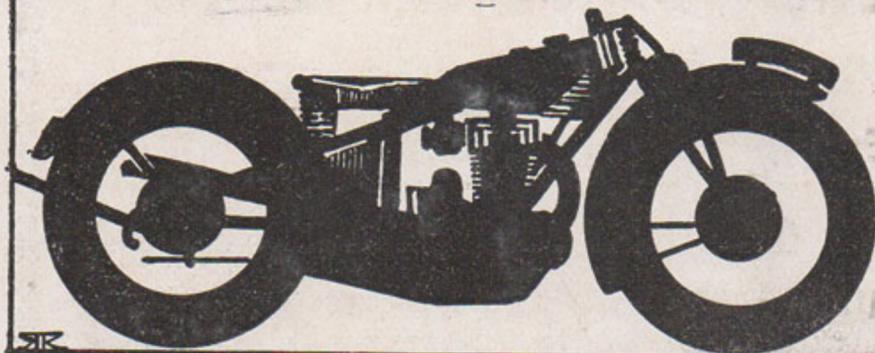
Pour ESSAI, bidon de 2 litres (bidon perdu valeur 23 fr. 50) livré franco contre mandat de 16 fr., à tous lecteurs de *Moto-Revue* qui adresseront leur demande à M. H. Bourrus en rappelant le n° de *Moto-Revue* contenant cette annonce.

AIGLON

LA MEILLEURE
MARQUE

AUX MEILLEURES
CONDITIONS

175 ^{CM} ₃ Monovitesse	} 2 Vitesses	FRS 1.850
175 ^{CM} ₃ Chaîne-Courroie		FRS 2.350
175 ^{CM} ₃ Chaîne-Chaîne		FRS 2.500
250 ^{CM} ₃ Touriste	} 3 Vitesses Bloc Moteur	FRS 4.600
350 ^{CM} ₃ Touriste		FRS 5.850
350 ^{CM} ₃ Sport		FRS 6.300



catalogue M sur demande
à AIGLON — COURBEVOIE, Seine

ACFOR et CUIRVET

vous présentent leur ÉQUIPEMENT
"TOUS TEMPS"
en tissus imperméable ou en CUIR

Catalogue
général
sur
demande

Ouvert
le Samedi
après-midi

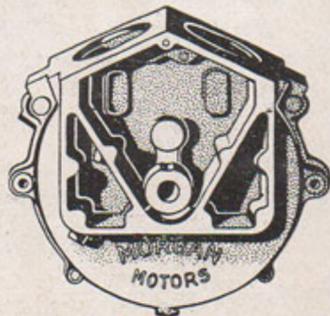
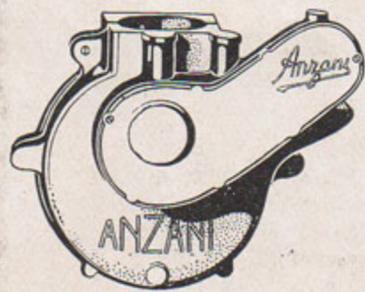


Notice explicative
pour mesures à
prendre.
Echantillons et
Prix sur demande

- 102 -
Rue Amelot
PARIS

Téléphone :
Roquette 62-36

SERRE-TÊTE spécial à 8 côtes. — MANTEAU-BLOUSE
raglan col transformable à fermetures "Éclair" ample et
confortable. — PANTALON-QUÈTRE, combiné à pont,
ceinture réglable et fermeture "Éclair" arrière. — Le
"TOUT TEMPS" procure aux Motocyclistes une pro-
tection jamais atteinte à ce jour.



les meilleurs
moteurs de
motocyclettes
ont des carters
aluminium
coquille de la

FONDERIE PARISIENNE

DE CHOISY-LE-ROI (SEINE)

Moto DS après
l'endurance,
500 cc. la vitesse...

Après les

COURSES DE CÔTE DE CHATEAU-THIERRY
ET DES 17 TOURNANTS

A. Lambert sur DS 1000 cmc., remporte,
à Monthléry, les trois manches des Motos
bolides, atteignant la vitesse horaire de
175 km. 069, et la Course des Side-cars.
Toul-Nancy (Side-cars) record battu de deux
minutes (moyenne : 129 km. 106).

A la Course de Côte de Chanteloup, 1^{er} LAM-
BERT, en 1 m. 11 s. 4/5 (ancien record : 1 m. 20 s. 3/5)

Magnéto FRANCE — Carburateur AMAC
Pneus HUTCHINSON — Bougies UNUS

Établissements MALTERRE Frères
13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

DANS PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS 1928

UNE SEULE MOTO FN.350 TYPE « SAHARA » était engagée



Machine en service ayant parcouru antérieurement
plus de 10.000 kilomètres

et avec laquelle **CARRÉ** accomplit le dur parcours
sans pénalisation et sans autre souci que son
ravitaillement (*médaille d'or*)

Pendant ce temps dans

LIÈGE - BORDEAUX - LIÈGE

en une seule étape

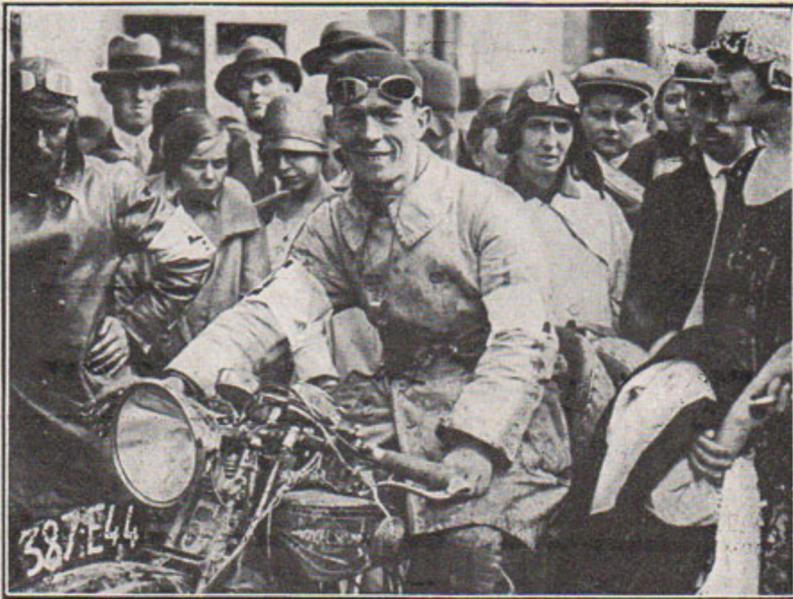
LAFLEUR se couvre de gloire sur sa

machine **FN** du même modèle

DÉMONSTRATIONS INCONTESTABLES des QUALITÉS d'un MODÈLE PARFAIT

4, Rue Pierret, Neuilly-sur-Seine - Tél. : Wagram 94-27

ROYAL SPORT



LEROY sur moto 250 **ROYAL SPORT** remporte
le maximum de points, obtenant ainsi la médaille d'or
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS
est la plus puissante démonstration des qualités de
robustesse et d'endurance de la

ROYAL SPORT

DÉVAUX & C^{ie}, Constructeurs, 241^{bis}, Av. Daumesnil, Paris (12^e)

Modèles visibles même le Dimanche.

Catalogue sur demande.

Téléphone : Diderot 37-64

LE CARBURATEUR AMAC

La faveur du grand public suit l'exem-
ple des gens d'expérience et sait que
dans la classique épreuve **PARIS-LES
PYRÉNÉES-PARIS** sur 26 arrivants,
16 avaient des carburateurs **AMAC**.
Parmi ceux-ci, les 3 fameuses petites
SAN-SOU-PAP gagnant la coupe.

On sait aussi que cette année les
*Grands Prix de France, de Belgique,
d'Allemagne, d'Europe et le T. T. anglais*
ont vu toutes les premières, deuxième
et troisième places sans exception rem-
portées avec carburateurs **AMAC**.

Ne nous étonnons donc plus si les
motocyclistes avertis, en commandant
une machine spécifient toujours un
carburateur **AMAC**; Il ne coûte pas
plus qu'un autre!

AMAC

Société Anonyme Française
73 ter, rue de Villiers
Neuilly-sur-Seine

Télégr.: Carbuamac. - Tél.: Wagram 92-42

Dépôt de Paris : Éts Robert Munro, 198, Boul. Péreire.

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

XXVII

GRAND PRIX D'EUROPE 1928

DEUX BELLES VICTOIRES

*Dans la plus importante épreuve de l'année et devant une coalition
des meilleures Marques mondiales*

MOTOSACOCHÉ

avec son Moteur M. A. G.

*triomphe en grand vainqueur, affirmant la supériorité incontestable
de sa construction.*

Catégorie 350 cmc.

1^{er}

HANDLEY, 399 km. 900, à la moyenne de 110 km.

3^e MARTINELLI

Catégorie 500 cmc.

HANDLEY, 399 km. 900, à la moyenne de 120 km. 500.

[Acheteurs, ne manquez pas d'examiner les Modèles Tourisme et Super-Sport aux Magasins d'Exposition :
57, Avenue de la Grande-Armée, PARIS, et auprès des Agents de votre Région,

MOTOSACOCHÉ, France, S. A., 63, rue Trarieux, LYON (CATALOGUE FRANCO
- SUR DEMANDE -)

256 Km. à l'heure

*Record du Monde établi à Arpajon le 11 Octobre 1925
sur Motocyclette INDIAN équipée avec les*

CHAINES

DUCKWORTH

pour

MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS

LES PLUS RÉSISTANTES — LES PLUS DURABLES

MONOPOLE POUR LA FRANCE

C. COMIOT

87, Boul^d GOUVION - S^t CYR. PARIS

TÉLÉPH. WAGRAM 03-26.

TÉLÉGR.: COMIOT-PARIS



CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 1/2 sur 13 1/2 ;
- 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro 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 sous en rendez pas responsables.

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le numéro 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 la somme de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du *Service Permanent des Occasions* (12 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

TRIUMPH

212, Boulevard Péralre PARIS

MOTOS

Ariel 500 cmc. sport, 28, écl. Radios, 5.500 fr. Pour Harley, side bi-place, avec châssis full-flotting, capote et access. 1.500 fr. Chaumette, 71, cours Pasteur, Bordeaux (Gironde).

B. S. A. 500 cmc. sport, ch.-ch., parf. ét. écl. élect., tan-sad, cham., ch. rech., 1.850 fr., ou éch. 5 CV Zebre; carb. Saga, p. 5 à 7 CV, 50 fr., dim. mat. Potier, 29, rue Sainte-Geneviève, Vitry sur-Seine.

Cleveland 4 CV tan-sad, écl. élect., ass. 29, 2.300 fr. Graucher, 150, rue de Flandre (19°).

Dollar 175 cmc., 4 tps, culb., état neuf, prix 2.700 fr., garage Forestier, 30, rue Abbé-Bourbon, Romainville (Seine).

F. N., M 70, juin 28, nve, roul. 1.000 km., gar. usine, tube sport, écl. élect., compt., tan-sad Terry, rap. p. outill., divers, imp. assur., p., val. 6.500 fr. au plus offrant, t. l. j. 7 à 8 h. Chollet, 18, rue des Pruniers, Paris.

PARIS-MOTO

Achète — Echange
toutes Marques Motos

79, Avenue des Ternes - PARIS

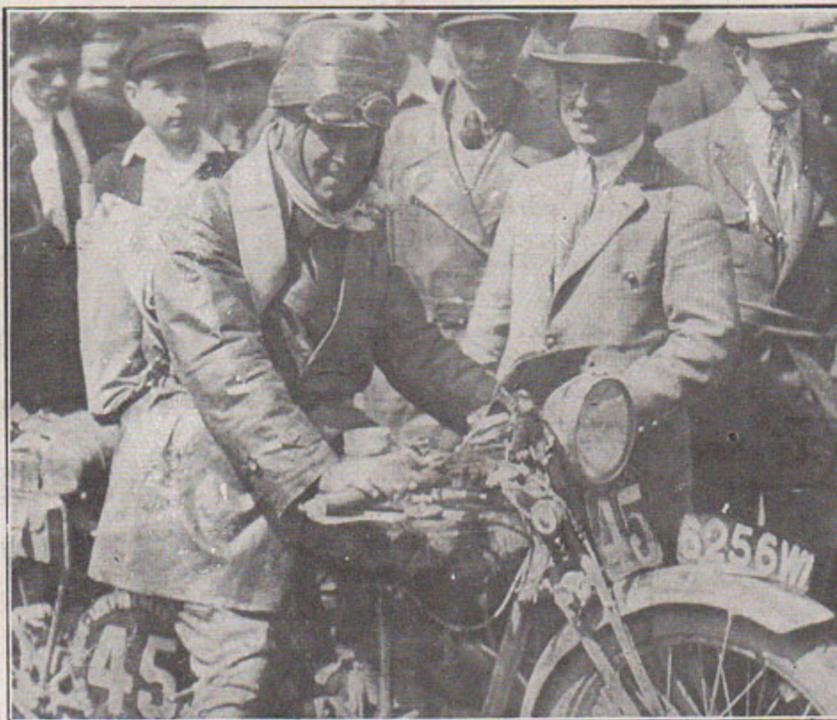
F. N., M. 67 B., nve ss gar. usine complète, tan-sad spécial, écl., a coûté 8.500 fr., à débat. Aristide Gauthier, Bonneuil, Châteauneuf-s.-Ch. (Charente).

F. N., M. 50, 4 cyl., écl. Bosch, compt. O. S., roulé 3.000 km., parf. état, essai à vol., 7.500 fr., vis. t. l. j. Desty, rue Jean-Jaurès, Villeneuve-le-Roi (S.-et-O.).

F. N., M. 67 500 cmc. tte équip., outill. complet, roulé 3.000 km., à céder cause achat voit., prix 5.800 fr., s'adr. M. Faux, 22, r. Hector-Malot, Paris (12°).

F. N. 500 cmc., culb., presque pas roulée, compt., tan-sad, mont., impôts, assurance 200.000 *Moto Revue* payée jusqu'à mai 1929., aff. de conf., 62, rue des Bergers, Paris.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS



LA MOTO ROUGE — 350 CMC. — Jean THOMANN

— pilotée par ROBERT, termine sans pénalisation totalisant le maximum de points.

(MÉDAILLE D'OR)

Bougie ÉLITE — Carburateur COZETTE — Éclairage MAGLUM
Huile CASTROL — Selle PLANOR

Motocyclettes JEAN THOMANN, 6 et 8, rue Colbet - MONTREUIL-sur-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

Gnome et Rhône 500 cmc., gd sport, ch.-ch., p. ballon, parf. état, 4.000 fr. Bourgeois, 3 av. Jean-Jaurès, Colombes (S.).

Gnome et Rhône 175 cmc., nve, sortie usine 2 juill. 28, pn. ballon, à vendre cause santé, 2.900 fr. Maignaud, 14, rue Université, Douai.

Gnome et Rhône réelle occas. 500 cmc. gd sport, ballon 27x4, acces., 4.800 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, après-pidi.

Gnome et Rhône, toutes cylindrées, entièrement revisées par usine, garantie 6 mois. S'adresser exclusivement, 49, avenue de la Grande-Armée, Paris.

Griffon, 175 cmc., 3 vit., bon état, 1.400 fr. Rigolet, 142 bis, av. Ed.-Vaillant, Billancourt.

Harley 350 cmc., écl. élect., état neuf, 4.000 fr. Demay, 169, r. de Bordeaux, Angoulême.

Harley 350 cmc., g. luxe, mod. 27, équip. élec., acces., compt., mont., sac. cavall., t.-sad améric., 100 km. à l'h., roulé 3.000 kms, 5.300 fr., a coûté 10.500 fr. Coeffler, 6, rue Dagorno, Paris.

La Française Diam. 250 cmc., peu roulé, bon ét. méc., éclair. Magondeaux, tan-sad, 2.600 fr. visible t. l. j. Rateaud, teinturerie 4, rue Germain-Pilon, Paris.

WILLIAM

8, Rue Dazobry, St-DENIS. Tél. 1701

Ses Avantages spéciaux

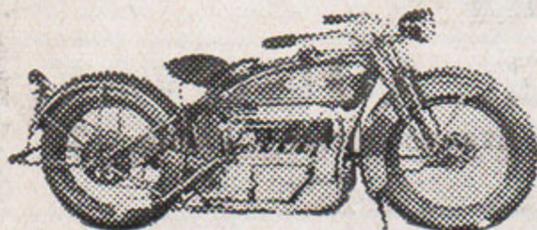
Agence TERROT et MOMET

Le Grimpeur, nouveau modèle, 350 cmc. neuve, gagné dans concours, valeur 4.800 fr., laissé à 3.800 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

Le Grimpeur, 175 cmc., très bon état, 1.150 fr. Gourieu, 7, rue Dalayrac, Fontenay-sous-Bois.

Magnat-Debon spéciale Blackburne 350 cmc., comme neuve, 140 km. sh. essai sur piste ou kil. lancé, équipement tourisme et nombreuses pièces rechange. W. Chevalier, rue de l'Écluse, Nîmes.

D. S. Malterre, 500 cmc., pneus 700 x 100, modèle 1928, comme neuve, 4.200 fr. avec accessoires; 1 side tôle, forme cigare, pneus neufs, 600 fr., ou échange contre voiturette 5 CV Citroën ou Peugeot. Ecrire pour rendez-vous ou se présenter tous les jours après 19 h. Folgalvez, 24, rue Massias Vitry-sur-Seine.



CLEVELAND

Pièce d'origine pour tous modèles.

1.000 cmc. « CENTURY », 160 à l'heure. 13.500 fr.

4 cylindres, légères, 750 cmc. cylindrée. 11.300 fr. -:- 1.000 cm. 12.000 fr.

AGENCE GÉNÉRALE : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, 23 - Paris

MOTO "ULTIMA" LYON

CRÉÉE
EN 1908

Prix : 5.375 fr.

MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.

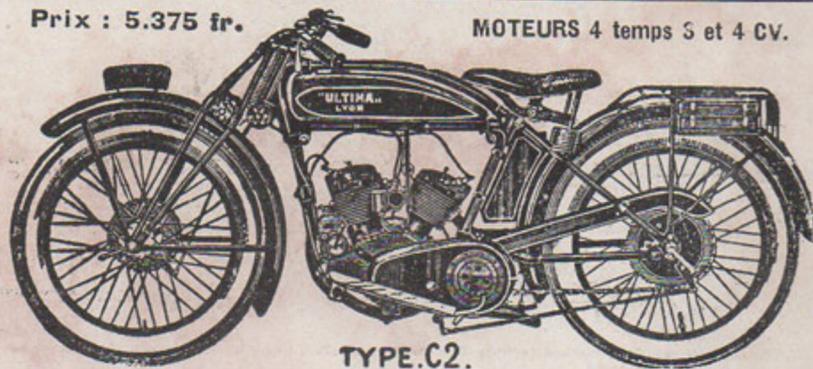
ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

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

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

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

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



TYPE C2.

Mathis 5 CV, ét. nf., roulé 7.500 kil., 6.000 fr.; Motobécane dame, neuve abs., 1.500 fr., cause décès. Sal., Vitry (Loiret).

Monet-Goyon Supersport, 3 CV, 3 vit., amort., selle Planor, état neuf, 2.400 fr. F. Tardieu, 67, r. Croix-Nivert (15°), de 9 h. à 12 h.

Monet-Goyon 3 CV, 2 temps, complètement équipée, ayant roulée à peine 60 kil., coûté 5.000 fr., prix à débattre. Tsien, avenue des Vats, 16, Colombes. Visiter à partir de 6 h. le soir.

Monet et Goyon, 350 cmc., bon état, tan-sad, accessoires. 2.000 fr., le soir. Lacroux, 10, r. Louis-Dory, Pré-St-Gervais (S.).

Monet Goyon, 350 cmc., super. sport 1927, culb. doub. éch., c. neuve, écl. élec., compt., montre t.-sad, rétrov., voir Willy Metz, 7, r. de Parme.

Monet Goyon urgent, 350 cmc., 4 temps, mod. 28, réservoir en selle, état de neuf, prix à débattre. Quesne, 87, rue Didot, Paris (14°).

Monet Goyon, 175 cmc., état neuf, belle occasion. Mage, 31, rue Viala (15°).

ACCESSOIRES

SAKER

pour Motocyclettes

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET

Tél. 16.96 - GRCO

Monet Goyon, 500 cmc., type K, pn. ballon, roulé 300 kil.; à vendre tan-sad E. N. neuf. Perrin, 10, rue Mandar, Paris (11°), de 8 h. 1/2 à 9 h. et de 2 à 3 h. ou tél. Louvre 61-93.

Motobécane et side-car pour moto F. N. Mazurier, 166, av. des Batignolles, Saint-Ouen (Seine).

Motobécane, 2 CV, état de neuf, prix 900 fr., à débattre. G. Gaugain, 29, r. Broca, Paris (5°).

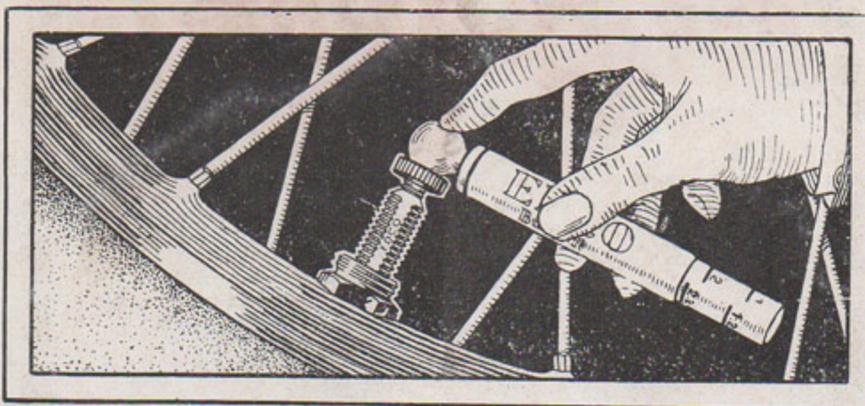
Motoconfort, ét. neuf, toute équipée, 2.400 fr., 44, rte d'Orléans, Bagneux. Tél. Vaugirard 10-80.

Moto Rhône 3 CV parfait état, 950 fr. Fiere, 3, rue Boyer (20°).

Motosacoche 250 cmc. Mag. 4 t., soup. opp., 3 vit. Sturmey, ch. ch., écl., acc., exc. mach. parf. état, 3.200 fr. Viry, 11, rue Creuze, Châtellerault.

Motosacoche 500 cmc. supersport sortie mai 1928, roulé 2.000 km. sous garantie. Compteur Jaeger, acc.; 61, rue de Villiers, Neuilly.

New-Motorcycle 500 bloc, chaise Brooks TT neuve, 1.000 fr. perte



Petit détail - Grosses Conséquences!

Vérifiez périodiquement la pression de vos pneus, c'est du temps bien employé. Cela vous assurera, confort, sécurité, économie. La conduite de votre voiture sera un vrai plaisir. Vous en diminuerez l'usure et éviterez totalement l'éclatement de vos précieux pneumatiques.

Le vérificateur de pression

EDCOO

En
vente
partout



Pub. G. SWEERTS



101

STYL'SON

175-250-300-350 et 500 cc.
Raccords acier forgé.
Cadres très surbaissés.
ADSIM - LE CHAMBON
près Saint-Étienne (Loire)

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

prix catalogue. Colin, l'Air-Union, Aéroport, Le Bourget (Seine).

BB. Peugeot 3 vitesses, parfait état, 1.800 fr. Moteur Salmson 7 CV complet, 1.200 fr. Andrac, 17, rue de Bellevue, Boulogne (Seine).

Peugeot 175 cmc. 3 CV, bloc-moteur. t.-sad, ecl. Magondeaux, excel. état, acces. 2.300 fr. Rougerie, 92, rue Compans (19°).

Peugeot cause maladie, 5 CV, 2 cyl. 3 vit., entièrement révisée, avec tan-sad, phare, access. Assur. 100.000 fr. payée 1 an, impôts payés sept. Prix 1.500 fr. Mignière, Norbert, à Seugy, par Viarmes (S.-et-O.). Soir à 8 h. et dim. toute la journée.

P.M. 4 HP, ecl., side, out., p. rech., b. ét., 1.500 fr., ou éch. 2 CV. Le Brun, Passeur, Croisset, près Rouen.

Prestar, 350 cmc., modèle spécial, encore 3 mois de garantie, sortie Mai 1928, roulé 800 km., 2 échaps, chaîne, 3 vit., selle Terry, Knœgrips, frein, direction et amortisseurs.

Excelsior A F A, coffre et sacoches, 4 freins 2 AV et 2 AR, impôts payés. Prix 3.700. Ledrau, 14, Place des fêtes, Clichy.

SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13°, T.: Gôb. 26.00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

Propulcycle 3 CV 4 t., 3 vit., ch. mod. 28, tan-sad, 500 km., cause décès, 2.800 fr. à débattre. Wanneveiche, 54, rue Rouget-de-l'Isle, Suresnes.

René Gillet 750 cmc., fin 27, pneus ballon 27x4,40, frein AV, éclair. Mag. parfait état. Prix 4.500 fr. Desmaret, 9, rue du Parc, Saint-Mandé.

René Gillet 700x100, frein AV Tery, par.-jamb. sacoches outill. Sid. Torpil. mono p'. 5.600 fr. Genty, 2, rue Bocaris, Paris.

Sarolea 500 cmc., ecl. radio essais sur toutes distances, 3.000, Poudou, Tabac, 8, boul. Gallieni, Issy-les-Moulineaux.

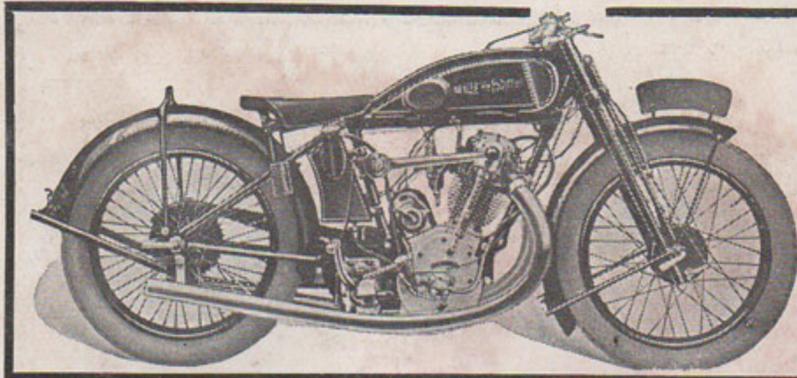
Sunbeam gar. sans défaut, 5 HP, email nickel neufs, amac Magond. t.-sad rep-pds pneus et mot. parf. état, sac gar. bonnet, gants cuir. Aff. confiance, 4.000 fr. 88, av. Faïdherbe, Valenciennes.

ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

MOTOS DES GRANDES MARQUES

8, Avenue Dorian - PARIS (12°)

(FACE MÉTRO NATION)



KOEHLER-ESCOFFIER

Mono 500 cmc., arbre à cames en tête ;
Boîte STURMEY - Carburateur AMAC

AGENTS { Pour la Région Parisienne: **BÉALÉ**, 100, Av. des Ternes
SEIGNEUR, à ARRAS
Pour le Nord :

Pour tous Renseignements et Catalogue, s'adresser à l'Usine :
68-94, Route de Crémieu - VILLEURBANNE (Rhône)

Sunbeam vendue par particulier tourisme entièrement rév. et émaillée. Eclairage Bosch, visible chez Marlin, 132, rue de Tocqueville, Paris.

Terrot 350 cmc. Jap. 3.500 fr. Varin, 26, rue Didot, Paris.

Terrot 500 cmc. Jap. culbt., mai 1928, conf., tan-sad, compt., émail grenat luxe roulé 3.000 km., impôts payés, neuf garanti; essai occ. F. N. 350 cmc. M 70 fin 1927 conf., tan-sad, roulé 500 km. 4 200 fr. Rémy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

Terrot 500, culbt., Sept. 27-5.000 km., Maglum. OS, 2 tot, For, tons, acoches, tan-sad, etc. Pas souffert. Tous essais. Echangerai contre 4 cyl. même état. Burggreve 14, rue Caumartin, Paris.

Terrot 3 HP occasion exceptionnelle, 50 cmc. Paris-Nice, ch.-ch. 2 échapp. tout équipée à enlever de suite, 3.200 fr., cause achat voiture. 9, rue de l'Union, Asnières

Agence et Stock complet
de Pièces détachées -

MOTOBÉCANE,
MOTOCONFORT, MONET-
et GOYON, FN

Agents :

GILLET-HERSTAL,
SAROLEA, CLÉMENT

Dépot

Châssis : 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

Terrot 250 cmc. 3 HP, 2 t., b. état, bon occas. Lassigne, 8, rue Victor-Hugo, Puteaux (Seine).

Terrot 3 CV Juin 1927, Magondeaux électrique, machine neuve, bas prix. Duforest, 36, rue de Paris, Boulogne.

Terrot Jap 350 cmc. sport 1927 équipée, éclairage, tan-sad, compteur, 3.600 fr. Urgent. Dupeyrouse, 15, rue Francœur, Viry-Châtillon.

Thomann 2 CV 1/2 2 vitesses, 900 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris. Après-midi.

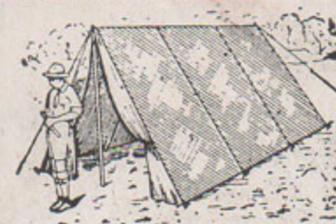
Vend ou échange, contre moto, cyclecar. Pelgrin, 47, p. Dupont, Gargan.

Garage particulier pour motos, établi, outillage, étai, eau, 35 fr. par mois. A vendre bouteille et

"THE MOTORIST"

SERRE-TÊTES

BONNETS CUIR



TENTES CAMPING
NEUVES DEPUIS 90^{fr}

CASQUES

SACOCES

PROFONDES

POUR MOTO

MANTEAU HUILÉ

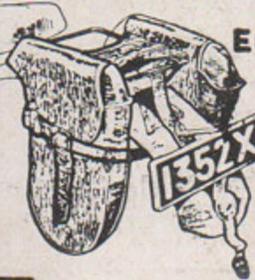
TOUS CES

ARTICLES

25 FR



BON POUR UN SUROIT NEUF



ENVOYÉ AVEC NOTRE

CATALOGUE

VERITABLE

REVUE DE

L'EQUIPEMENT

CONTRE

3 FR

en Timbres-
Poste.



41, AVENUE DES TERNES PARIS, 17^e
(Ouvert le dimanche toute la journée)

LA MOTOCYCLETTE

KERVAN

est toujours sans rivale comme rendement, confort
et prix. — Sa ligne et son fini vous plairont.

KERVAN & C^{ie} — BANNALEC (Finistère)

DEVOS, 57, Rue Lauriston - PARIS (16^e)

— Agent : TERROT - PEUGEOT - MONET-GOYON —
NEW-MAP - TRAIN - MOTOBÉCANE - OLYMPIQUE

RÉVISION ET RÉPARATION DE TOUTES MOTOS

Nos occasions sont garanties 6 mois — Leçons gratuites à tout acheteur

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 6 et 12 Mois
- Tous Prix - OCCASIONS - de Crédit -

détendeur Magondeaux 500 l., 1 chalumeau Acéto, 1 Réducode pour moitié de la valeur. Edouard Forgin, 314, rue St-Jacques, Paris.

Terrot 250 cmc. comme envue, équipement complet, 3.500 fr. Motorhonix 180 cmc., 3 CV, 3 vitesses, sous garantie de l'usine, 2.500 fr. Gerlache, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20^e).

Morgan sport à eau 1927, parfait état, pneus neufs, tableau de bord, montre-compteur Jaeger, chaînes Renold neuves, caches soupapes, couvre magnéto, 5.700 fr. Vincent Charles, 39 bis, rue de la Mairie, Boulogne-sur-Seine. Visible à partir de 6 heures le soir.

Terrot 175 cmc. sous garantie avril 28, tan-sad, cause départ régiment, 2.600 fr. Café des deux Gares, Bécon-les-Bruyères (côté Asnières).

Monet Goyon 4 CV, moteur Villier 3 vit. avec side-car garni cuir, tan-sad, écl. élect. Prix 2.700 fr. Armao, 9, rue Lesséré, Sèvres.



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

Indian 3 b. sport état neuf 125 à l'h. 4 lit. jaux 100 en solo, 2.400 avec side surb. 2.800 ou échang. c. plus faible, soult. si nécessaire. Ecr. Da Ke, 17, rue du Val-d'Osne, Saint-Maurice.

Monet Goyon 350, cultubeur, roulé 2.500 km., 4.200 fr. Voir M. Duret, 45, rue des Pyrénées, Paris.

Scott [Squirrel moto anglaise 2 cyl. à eau mécanique [émail, pneus état neuf, 4.000 fr. Crédit. Menet, 3 te, rue Payen, Paris.

[C. d. emploi, moto 175 [bloc Gnome et Rhône jamais roulé. S'adresser Pitard, 45, rue Javel (15

[Terrot ballon 100x100, 3.300 fr. Triumph 5 CV boîte 3 vit., 2.200 fr. B. S. A. 5 CV sidecar 2.400 Dou-

glas 5 [CV sidecar 2.700. 7, bou levard [Victor-Hugo, Saint-Ouen (Mairie).

1.500 4 CV 3 vit. ch.-ch., tam- bour av. ar. 28 facilités. [4, rue Massart, Levallois.

UNUS

BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES

Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes

En vente chez tous les Commissionnaires

Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)

TÉLÉPHONE : NORD 81-24

Les MOTOS RENÉ GILLET

EN SOLO OU AVEC SIDE-CAR

sont les Machines rêvées pour le long Tourisme

— FOURNISSEURS DE L'ARMÉE —

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

F.N. M. 60 conf. toute équipée. Prix à débattre. Blocker, 184, rue Gallieni, Boulogne. Le soir.

Rochester sport 175 cmc. 85 km. h., sortie il y a 3 mois, état et mise au point parfaits. Bien équipée. Occas. tte confiance, 2.300 fr.

R. Majorelles, 5, pl. St-Michel, Paris
F. N. équipée 350 M 60, 4.500 fr.
Soyer arbre à came neuve 5.600 fr.
New-Motorcycle 500 cmc. Chaise, bloc-moteur, écl. élect., 3 mois garantie, 6.000 fr. Terrot 500 cmc. équipement Marchal avec tous ses access., machine absolue. neuve-6.000 fr. Vélocette 250, freins tambour, selle Terry, 2.000 fr. D. F. R., Motoconfort, etc. depuis 1.200 fr. Sidecar torpille, surbaissé, tout aluminium poli, bande cuivre, pneus base creuse, modèle unique, ayant couru un Bol-d'Or, à enlever, 1.500 fr. Grand Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.

Terrot dame 175 cmc. très bon état méc., 2.200 fr. René Gillet, side-car bon état, 6.500 fr. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris.

Peugeot P 104 état neuf, fr. de direction, pneu ballon, phare écl. élect. Maglum. S'adres. Tarrin, 12, rue d'Orléans, Paris (14°). Tél. Vaugir. 20-46 de 18 à 20 h.

FIREZONE OIL
OU ZONE DE FEU
Fait les délices de l'Automobiliste et du Motocycliste
Source étonnante de silence et de puissance
Lubrifie la partie supérieure du moteur, où elle résiste à la chaleur.
Décalamine sans nuire au moteur
DOSE : 1 litre d'huile pour 300 litres d'essence
Le Bidon pour 150 litres d'essence : 17 fr. 50
Le Bidon pour 40 litres d'essence : 5 francs
FIREZONE OIL
7, Rue Labrouste, Paris (XVI) Vauvred 20-07
DEMANDEZ RENSEIGNEMENTS

Benjamin 175 cmc. 2 vit., écl. élect., selle Terry, très bon état, 1.400 fr. HP. Pival état neuf, 100 fr. Après 18 h. et samedi et dim. Bardy, 26, rue de St-Bure, Groslay (Seine-et-Oise).

F. N. M 60, 350 cmc., confort 1927, état neuf, écl. Magondeaux, tan-sad, sacoques, etc. 5.500 fr. Le soir après 7 h. R. Bourdel, 10, rue Lamauve, Rouen (S.-Inf.).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Alcyon sp. 5 CV, surb. fin 27, 85 km.-h., vis. t. les jours, 4.000 francs. Roussel, 7, place Falguière, Paris (15°).

Amilcar touriste, 6.500 fr., bon état, pneus neufs. Nayel, 22, Butte de Picardie, Versailles.

Amilcar gd. sp., 2 places, freins sur 4 roues, dém., écl. élect., à vendre par particulier. H. Plateau, gare de Chailvet (Aisne).

Amilcar 6 CV, cabriol. 1928, état impeccable, 1.700 fr., à

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°)
— Tél. : NORD 81-07 —

— AGENCE : —

RAVAT - TERROT - MONET & GOYON - DOLLAR
GNOME & RHONE - SOYER - TRIUMPH - HARLEY
DAVIDSON - HARLETTE - PEUGEOT - OLÉMENT-
GLADIATOR - RENÉ GILLET - Cyclecar SIMA-VIOLET

Vente - Échange - Pièces Détachées pour Motos de toutes marques et A.B.C
COMPTANT - CRÉDIT

vendre ou échanger contre moto 350 à 500 cmc. R. Marchais, Germignac (Ch.-Inf.).

Bellanger 5 pl., 15 HP, 1924, écl. démar., avert. élec., 4 pneus nfs, 13 l. aux 100 km., march. gar., essais à vol., vend. 4.200 fr. ou échan. moto 4 HP, ferait cam. je d. caisse. facilités. Le Brun, 19, bd. Croisset, présat C. C. M. T., Rouen (S.-Inf.).

Benjamin, 5.500 cmc., 3 pl., état neuf, éclair., démar., compt., montre, 5 pn. neufs. Photo s. deman. Direct. Savon [Minéral Lecat, Maisons-Alfort (Seine).

Bugatti 8 soupapes sport Bordino, 7.500 fr., reprendrait moto en compte, 5, rue de la Gare-de-Reuilly, Paris (12°).

Ford torpédo 10 CV, très bon état, 1924, vend ou échang. contre cabriolet 5 CV Peugeot. Dr Fraisse, Feurs (Loire).

Cyclecars Griffon, 2 pl., moteur 8 CV, Anzani, cyl., bon état marche, essai, cap., pare-brise, écl. Mag., belle occasion, cause voiture. Prix 1.500 fr. Hedelin, 15, rue Guynemer, Dugny (Seine).

PIÈCES pour MOTOS

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO

1, Rue Faraday, Paris (17°)

Reste ouvert le Dimanche matin
de 9 à 12 h.

Tél. CARNOT 58-79

les Boîtes de vitesse
C. Picard
Demandez notice M. R. gratis
- 26, Rue Carnot 26 -
COURBEVOIE (Seine)
Pub. G. Sweerts

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)

Monotrace, b. état, car. bois, 5.900 fr. Labordece, 10, r. Minimes, Douai.

Morgan air, capote, pare-brise, écl. électr. et mag. moyeu, dem. état méc. parfait, 4.250 fr. Gagnaire, 314, av. Wilson, Saint-Denis.

Morgan-Darmont spécial, 140 km. à l'heure, comme neuf, sup. occas., direct. démultipliée, prix à débattre. Lamberty, 109, rue Lamarck (18°).

Renault Kg., 6 CV, torp. 3 pl., 6, r. garn., 4 pn. ét. nf., carb. Zenith, mot. révisé, parf. état marche, gr. coffre, 8.500 fr., écl. dém. élec. Reperant, Boisville-Saint-Père (E.-et-L.).

Zèbre voiturette 1922, 2 pl., à vendre, cause départ, bon état, 4 pn. nfs. Mlle Chateau, institutrice, Saint-Denis, pr. Givry (S.-et-L.).

Renault torpédo 10 CV, type II, très bon état, essai à volonté, 9.000 fr. J. Bounaix, rte de Flandre, Blanc-Mesnil (S.-et-O.).

Achète petit cyclecar. Saus-sine, 10, av. Gévelot, Sèvres (S.-et-O.).

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

Plèces détachées
Pour tous Modèles

Morgan, 3.500 cmc., capote, pare-brise, ammort., gros pneus, éclairage, marche parfaite. Mantrant, 19, rue Blanchard. Fontenay-aux-Roses. (Tramways 86, Châtelet, après 7 heures.

G. N., Salmson-Harley Sige Loffredo, 4 cyl., 7 HP, à partir de 1.500 fr., en parfait état de marche. M. Moldron, 6, r. du Clos Saint-Quentin. Aubervilliers.

Cyclecar à 3 roues s'achète ou se vend chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.

G. A. R. sport, 6.000 cmc., B. N. C., 3 places, 3.500 fr., Bignan, Salmson, 4.200 S. A. R. A. supersport, 7.000, Sénéchal, 4 pl., 7.800. Pierre, 4, r. Ch.-Renouvier, Paris (20°).

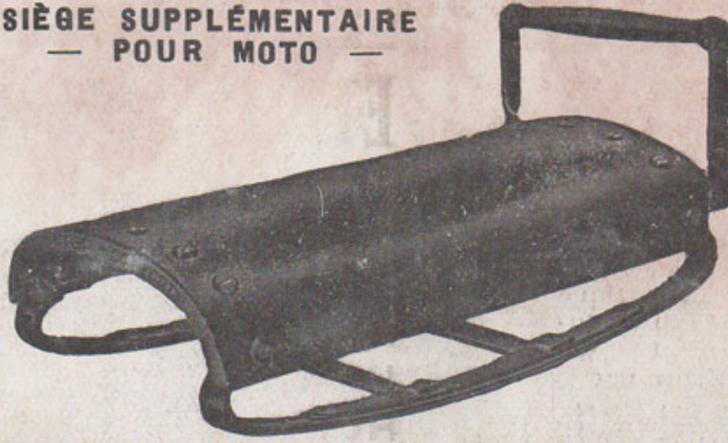
Salmson 7 CV, très joli torpédo, 3 pl., parf. état mécan., voir mon garagiste, rue Sedaine, 32, Paris.

A. DE SARELLO

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

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. — Polignée bois.

SOUPLESE — STABILITÉ

BÉRARD FRÈRES 20, rue d'Armenouville (Tél.: WAGRAM)
NEUILLY-sur-SEINE (65-12 & 94-16)

RÉPARATIONS
en 24 heures

avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

SIDE'CARS

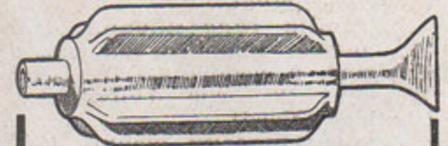
Harley side alu., 2 pl. séparées, 2 pare-brises, tan-sad, marche parfaite. Birou, 13, r. de la Tour, Malakoff.

Harley neuve, side luxe bifauteuils, phare nickelé, b. Magondeaux, compte-tour O. S., carb. Solex, tan-sad, occasion rare. Prix avec garantie, 10 bis, rue Ernest-Lacoste, Paris (12°).

Harley avec side, carb. Zenith, état général parfait, cause achat voiture. Lenoble, 22, rue de Marseille, Le Creusot.

Indian avec sidecar, bon état, très belle occasion, affaire urgente, 1.800 fr., 75, r. de Bouvines, Amiens.

Indian 3 b. av. side parf. état, bas prix ou éch. contre 350 cmc. solo. Loury, 52, r. de la République, Puteaux.



LE SILENCIEUX SCHNEEBELI
Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur marché
Rendement maximum
1^{er} au Concours de MOTO-REVUE
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bécon, COURBEVOIE (Seine)

Indian, 2.500 fr., Ray Granier, La Guépie (T.-et-G.).

René Gillet, side-car, ét. méc. parf., pneus 715 x 115, roue rechange, capote pluie, essai à volonté, prix à débattre. Lacase, rue du Commt.-Baroche, face le N° 16. Le Bourget (Seine).

René Gillet, 750 cmc., side mono LV, tan-sad, écl. Mag., roue secours 700 x 85, compt., access., assurance, parf. état méc., 4.500 fr. Richard, 31, avenue Victor-Emmanuel (8°).

Sidecar Georges Levy, mot. Mag., 6 CV, parf. ét. de fonction., side Richard aluminium, 4 roues interchangeables, à vendre de suite, 3.800 fr. Visible le dim., 133, r. Belliard, Paris.

DESIRE ACHETER

Suis acheteur tour paral. d'établi vis-mère 120 HP av. romp. de 300 millim. et 600 à 700 EP, comp. et parfait état. Faire of. av. prix, ou éch. c. moto Terrot 3 HP, 2 t. 2 vit. b. état. Lucas, 1, rue

MOTOCYCLISTES !!!

N'oubliez pas que, **SEUL**
M. LASCHON,
est Spécialiste et
Agent de la célèbre **TERROT**
Révision, Mise au point, Travail soigné
CRÉDIT AU PRIX DU COMPTANT
95, Avenue Marceau
- COURBEVOIE -
à 10 min. de la Porte-Maillet
(Tramways 76 ou 41)

Amilcar 6 CV, 2 pl., parf. ét., imp. et ass. pay., 8.000 fr. Royer, 93, av. des Ch.-Elysées. Ecr. : p. r.-v. ou tél. Roq. 70-20.

Mathis torpédo 6 CV, 3 pl., pn. confort, écl., démar. élect., cause départ. Urgent, 5.800 fr. Visible, 18, rue de Strasbourg, Courbevoie.

Sima Violet à reviser, 2 magn., Magond. et ph. élect. Colin, par-br., capote et côtés, au plus offrant, pressé, Marcel Marié, Vron (Som.).

A vendre Mathis 8 CV, ou échange, c. grosse moto neuve ou peu roulé. Lemoine, Les Garandières, Pleslin (Côtes-du-Nord).

Citroën B 2, torpédo, transf., en cab., ét. méc. parf., 6.500 fr. Mauger, 34, av. du Roule, Neuilly (Seine).

Sandford 972 cmc., 3 vit., marche arr., carross. surbaissé, fr. av., écl. élect., parf. état, 8.500 francs, 3 ter, r. Payen (15°).

CELOR

LUXE
L'HUILE
DES INITIÉS

POUR UNE ÉPREUVE DE LONG
TOURISME, DE RÉGULARITÉ
et D'ENDURANCE, TELLE QU'

PARIS-LES PYRENEES-PARIS

Le choix de l'huile de graissage constitue un important élément du succès. Les indépendants ont fait leur choix en indépendants et en connaisseurs, voici leur classement :

LAFRANCE, 350 cmc., RICHER, 350 cmc., CREUZE, 550 cmc.
chacun Premier de sa catégorie.

TOUS ONT CONFIE LEUR CHANCE A
L'HUILE CELOR

HUILERIE CENTR LE, Producteurs-Raffineurs, St-Ouen, (Seine)

POUR INVENTIONS
breveter vos

lisez le MANUEL-GUIDE envoyé gratis par
M. BETCHER, Ingénieur-Conseil, 21, rue Cambon, Paris

Magnétos
Carburateurs
Réservoirs

SAGA

POUR MOTOS

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

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

**LA CHAÎNE
YELLOW
POUR MOTO**

Simonnot, Pré-St-Gervais (Seine).
Châssis susp. René Gillet bi-places L. V., pneu 27/4. Faire offres à Duval, 46, rue Béranger, Le Havre.

J'achète Harley, Indian, B. S. A., Foulon, 162, rue Daumesnil, Paris. Tél. Did. 37-13.

Achat 350 ou 500, culb., 28, comptant. 178, route de la Révolte, à Levallois.

MOTOCYCLETTES - VOITURETTES

ROVIN

35, Boulevard Bruas - PARIS (14^e)

Terrot Jap 350 sport pn. 700x100 parf. état 3.600 fr. vis. dim. Lehmann, 15, all. Châtelets, Pavillons-sous-Bois (Seine). Sam. 12 h. à 21 h., 57 Boul. Magenta.

DIVERS

Vendrai cinq roues complètes, pneus et chambres Michelin, bon état, 700 x 85 pour cause achat de ballons. Ecrire Pouget, à Change (Sarthe).

Bouteille Magondeaux, 250 lit., neuve, plombée, en caisse d'origine, à vendre 80 fr. René Wagnon, 26, rue Dubosquiel, Bondouf (Nord).

Groupe-moteur incliné. 125, 2 t., débr. Mag., attaches p. m. lég., 250 fr. Vilmur, 32, rue Lemercier, Paris.

Châssis side-car à gauche Peuple complet, avec pneu neuf, 400 fr., Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris, après-midi.

A vendre tan-sad Amo avec malle, prix intéressant. Ecrire P. Joguet, 2, r. Casimir-Pinel, Neuilly.

Griffon, 3 vit.: 1.900 fr.; Vélo-moteur: 680 fr.; Moto franç.: 750 fr.; Magnétos mono: 65 fr.; Pneus motos depuis: 45 fr.; Cyclotracteurs: 390 francs.
TESDOU, 63, rue Ducoudré, 14^e

Side Richard pour 350 cmc. ou 500 cmc., pneu 700 x 80, capote, pare-brise à vendre, prix à débattre. S'adresser Crosnier, 122, r. Durand, à Arcueil.

Moteur 250 cmc., 4 temps, 250 fr., Voisin état nf., 350 cmc., 4 temps, 700 fr., plusieurs 500 cmc. 4 tps, 500 fr. Boîte 2 et 3 vit., 120 et 250 fr. Carb. Amac, 100 fr., pièces Indian, Harl., B. S. A., Triumph, Reading, prix hors cours. Envoi Prov., timb. rép., A Geoffroy, 155, Bd. V.-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Avant de partir en vacance, équipez-vous en accessoires à bas prix, Castrol, X. L. et ricin 10 f. le lit., Pierre, 4, r. Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Asp. électro Lux Salamandre, voiture enfant, dictionnaire 6 vol., poste T. S. F., le tout neuf, à vendre ou échanger c. machine à tricoter, moto ou voit. 4 à 6 HP même à reviser. Thiriet, 74 bis, rue Ph.-de Girard (18^e).

**TOUTES
CHAINES
MOTO**
DALBIAC, 1 RUE DES JARDINS PAUL PARIS

Le Vêtement Standard

recommandé pour vous Motocyclistes
et décrit dans « Moto-Revue »
est le

TRÈS-SEC

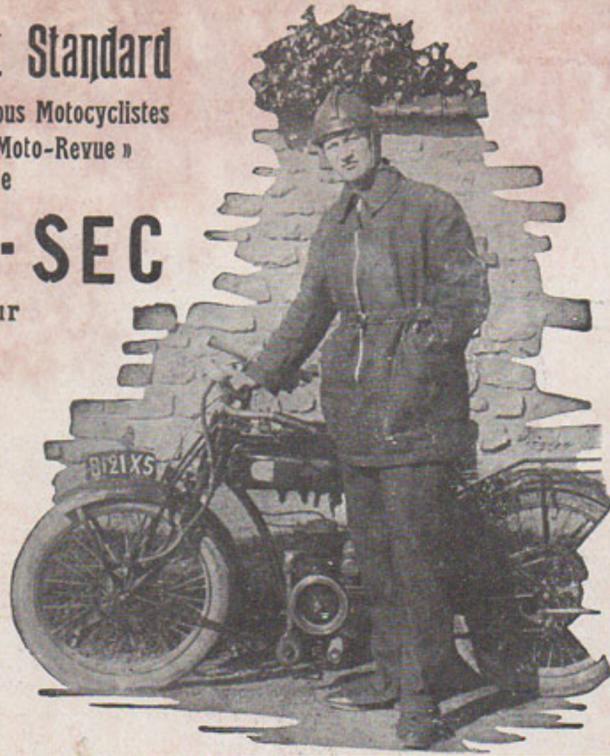
en lin pur
imperméable,
inusable, élé-
gant et pratique
il est fait exclu-
sivement sur
mesure par

CHAILLOU

34, Place du Marché-
St-Honoré. Paris (1^e)

fabricant-spécialiste
de Vêtements de Sport

Demandez-lui les conditions
réservées à nos lecteurs.



- 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



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

Avant de partir en vacances, ne faites
pas l'achat d'une Moto sans avoir
consulté les Motocyclettes. . .

MARC

**LES MACHINES DE LUXE I
LES MOINS CHERES DU MARCHÉ!!**

MARC 12, Rue du Plateau, 12 — VINCENNES
— à 100 mètres de la Mairie —
(CATALOGUE CONTRE 1 FR.)

MOTOS D'OCCASION

Terrot, Monet, B. S. A., Triumph
Boît. 2 vit., kick, débray. 350 fr.
Magnét. neuve. R.B. blind. 60 fr.
Achat - Comptant - Motos modernes
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

HALL de la VOITURETTE

98, Avenue d'Orléans, PARIS (14)
Téléphone : Gobelins 68-41
Le plus grand choix de Paris en Voiturette et
Cyclocars à vendre. - EXPOSITION PERMANENTE
(Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

Harley Side-Sport, état neuf absolu. Pneu neuf. Prix très intéressant. Delahaye, 34, r. Louis-Blanc, Courbevoie.

Moto F. N., 4 cycl., type 700-6 HP sortie usine 1920, mais pas

roulé, état garanti absolument neuf, avec side-car, capote, pare-brise, phars, compteur Stervant, réelle occasion, 3.300 fr. H. L., 71, r. Jules-Guesde, Levallois-Perret.

A enlever courroies neuves 16, 19 et 25 à 20 et 25 fr. pièce boîte 2 vit., depuis 160 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, cadres, fourches élastiques, roues, gd. choix d'accessoires., prix divers, 7, bd. V.-Hugo, Saint-Ouen (Mairie).

Reprendrais en compte une Terrot 350 H. S. S., Terrot, Chater-Léa, 350 cmc., machine spéciale, garantie plus de 140, état de neuf, Coulon, 26, rue de Verdun, Suresnes.

SENTU livre rapi-
dement

et aux meilleures conditions :

**TERROT, MOTOBÉCANE
- CHAÎNE YELLOW -**

Atelier de Réparations dirigé
par le Spécialiste **VERNISSE**
ex-champion de France.

(OFFICE CENTRAL)
(DES FABRICANTS)

54, Rue Louis-Blanc **PARIS 10^e**
18, Rue Ph.-de-Girard

ECHANGE

Echange moto anglaise 350 cmc., culbuteur, sortie usine juil. 28, contre cycl. ou voituret. Amilcar B. N. C. ou Peugeot, valeur 6.000 fr. Vuarrier, 115, r. de Bondy, La Courneuve.

Echange 3.800 fr., cabriolet, 2 places bloc-moteur, 3 vit., éclair. élect., prêt à reprendre route, reprend en compte moto 1.800, Soyer, 3 CV, bon état. Haegelin, 19, rue Legrand, Malakoff.

Morgan, val. 4.500 fr. contre camionnette normande 500 kg. soult. si besoin. Servais, 15, r. des Tournelles, Paris (4^e).

MOTO-AGENCY

24, Bd de Charonne, PARIS, 20^e
Achète - Vend - Répare - Echange
FH., Terrot, Monet, Motoconfort, Soyer, etc.
— Stock en neuf et occas. —
École de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

Exceptionnel, Motobécane, 27 2 vit., neuve, 2 sac., phare 2000 b. feu arr., bout. Mag., pare-jamb., selle spée., à vend ou échang. c. mach. à écrire ou fusil chas. Jousse, 26, av. Sylvestre, Sevran (S.-et-O.).

Terrain 603 m², 28 k. Paris, 500 m. gare Verrières, c. camionnette 5 CV. Ecrire Arthur, 152, quai d'Issy, Les Moulineaux.

Terrot, 4 CV, 27, entier. neuve, pn. bal., 2 sel. Terry, c. Morgan Darm, eau, roues broch. arr., année 27. R. Flouron, 4 h. à 6 h., 57, Fg. St-Denis, Paris.

Logt. 2 pièces et cuis. meublé, c. cyclecar sport, bon état, pneus ball. Morgan récent préf., ou grosse moto de marque, bon état, équipée ball., offres à Hirtz, 24, av. Ph.-Auguste, le soir, sauf jeudi, à 19 h. 45.

HARLEY - INDIAN - B. S. A.

État neuf, garantie 6 mois: 2.700 fr.
Reprise de toutes Motos - Crédit
162, Av. Daumesnil
FOULON PARIS - Did. 37-13

HUTCHINSON

triomphe dans

PARIS-PYRÉNÉES-PARIS

1

ers

Motos 175 cmc.

MOURET - BAUDART - STERNY sur **SAN-SOU-PAP**

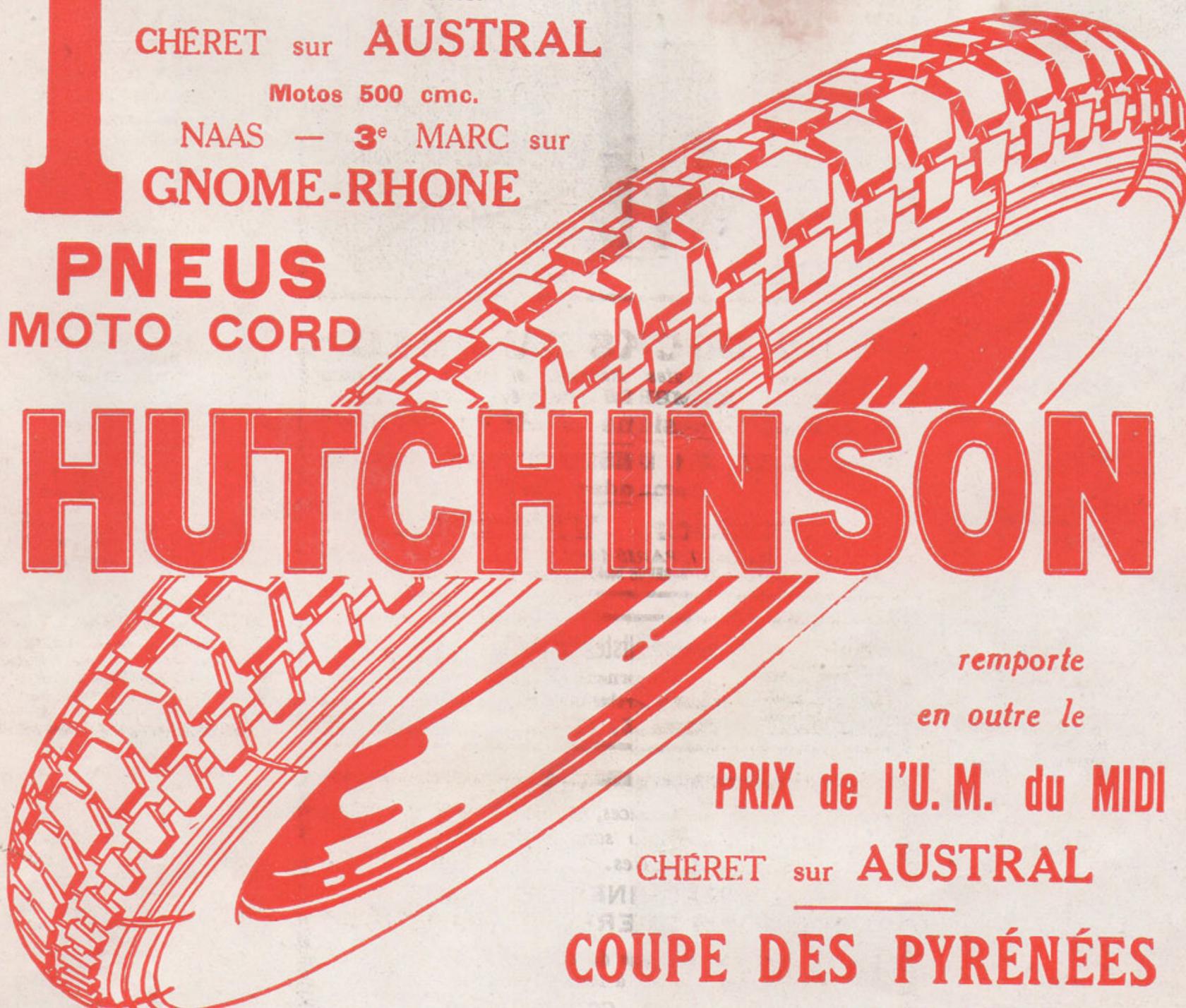
Motos 250 cmc.

CHÉRET sur **AUSTRAL**

Motos 500 cmc.

NAAS — **3^e** MARC sur
GNOME-RHONE

PNEUS
MOTO CORD



HUTCHINSON

*remporte
en outre le*

PRIX de l'U. M. du MIDI

CHÉRET sur **AUSTRAL**

COUPE DES PYRÉNÉES

GROUPE BLEU. - Equipe : **SAN-SOU-PAP**

GROUPE ROUGE - Equipe : **GNOME-RHONE**

PNEU MOTO CORD

HUTCHINSON

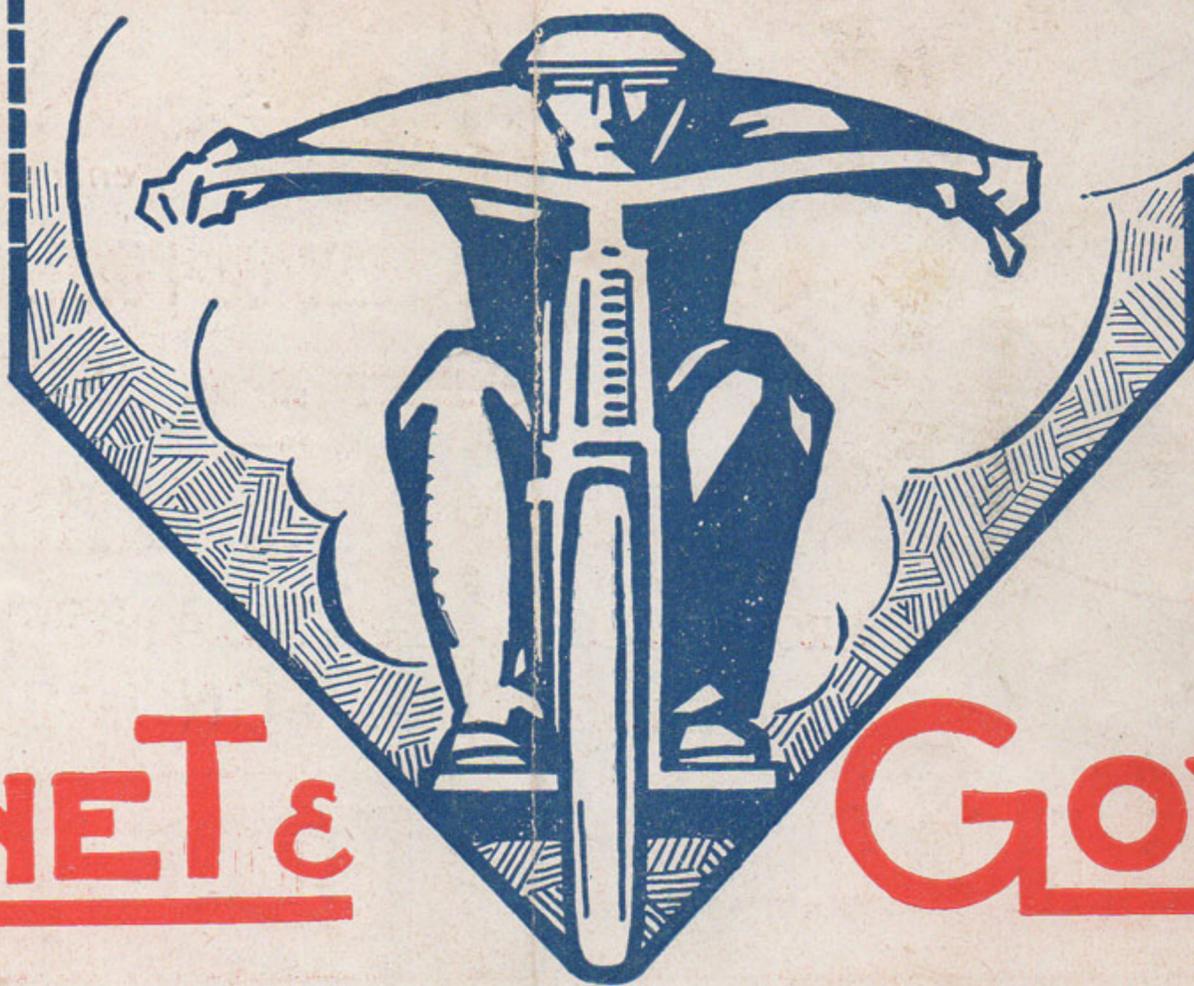
Les dernières VICTOIRES de

MONET-&-GOYON

- G^d PRIX de MARSEILLE | ^{er} 175 cc. Hommaire
| ^{er} 350 cc. Hommaire.
- COTE de GORDES. | ^{er} 175 cc. Hommaire.
| 2^e Lafont.
- COTE de l'ESCRINET. | ^{er} 175 cc. Cautelin.
| ^{er} 350 cc. Gaussorgues.
| Meilleur temps des motos
- COURSE de COTE INTERNATIONALE du TIRE-BOUCHON (Norvège). | ^{er} 350 cc. Gaussorgues.
| (Record battu).
- COTE de St-ALBAN. | ^{er} 350 cc. Gaussorgues.
- COTE de la BARAQUE. | ^{er} 350 cc. Gaussorgues.
- CIRCUIT des VOSGES | ^{er} 175 cc. Hommaire Sourdou
| ex-æquo
- | ^{er} 350 cc. Haas.
| ex-æquo

Moteur VILLIERS 2 temps. MAG 4 temps. Graissage KERVOLINE

57, Rue du Pavillon 57 — MACON



MONET &

GOYON