

La Baisse deviendra-t-elle réelle ?

1^{er}-25

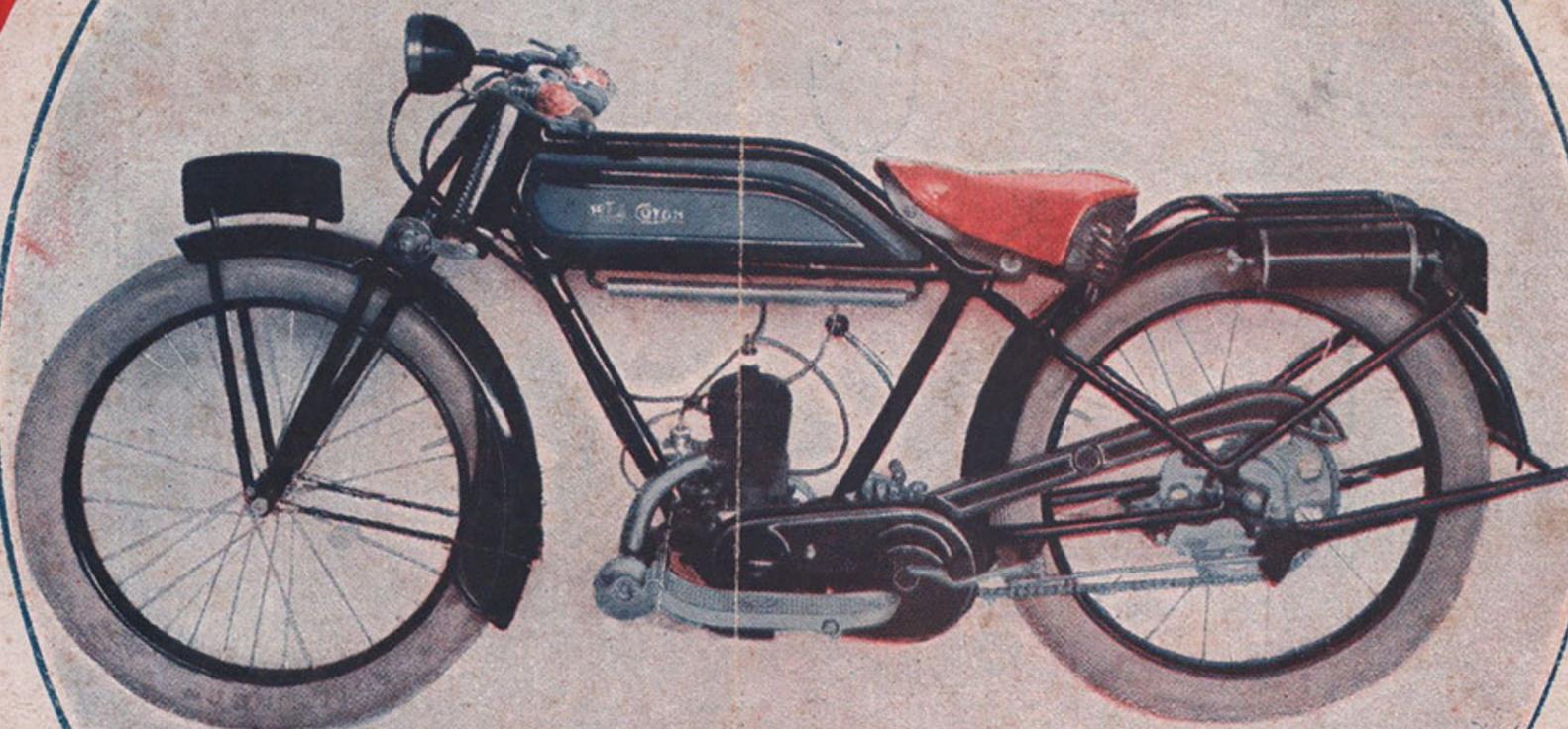
MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS. SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 213

1^{er} FÉVRIER 1927

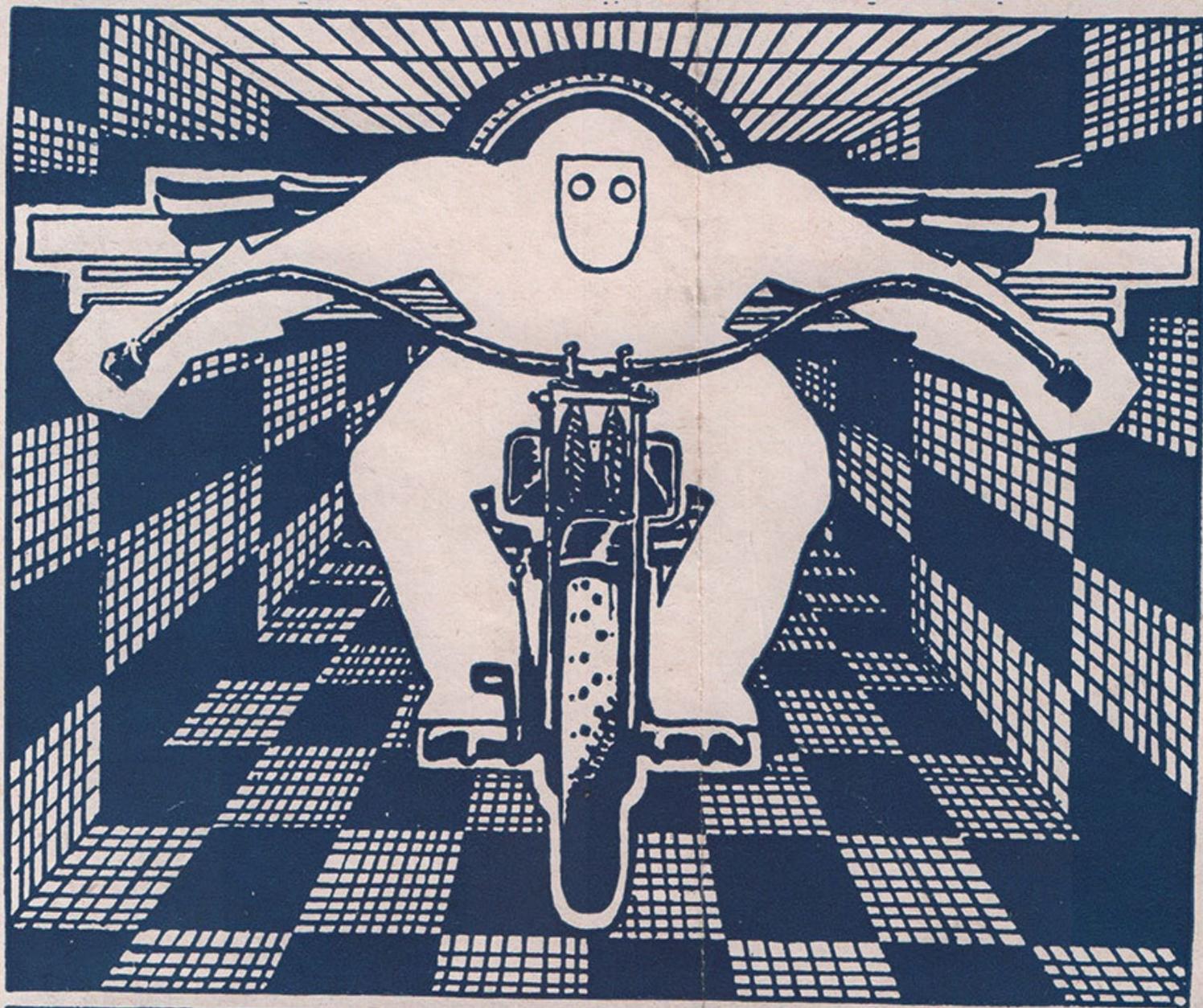


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

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

La 2 CV Confort **MONET & GOYON**, type ZC, réunit l'**ÉCONOMIE D'ACHAT ET D'ENTRETIEN** des Motos légères au **CONFORT** des grosses cylindrées. Cette magnifique machine comporte tous les perfectionnements qu'on ne trouvait jusqu'à présent que sur les Motos de prix élevés. **MONET et GOYON, 57, Rue du Pavillon - MACON**

GNOME & RHONE



SOCIÉTÉ DES MOTEURS GNOME & RHONE - SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE, PARIS

GNOME & RHONE



GNOME & RHONE a participé aux
SIX JOURS D'HIVER de **MOTO-REVUE**
qui viennent de s'accomplir pour 1927

GNOME & RHONE rappelle qu'aux
SIX JOURS D'HIVER DE 1926
il a obtenu les résultats suivants :

Cat. 175 cmc. : 1^{ers} *ex-æquo* { LÉZIR
sur 175 cmc. GNOME & RHONE } BOURGUIN

Cat. 500 cmc. : 1^{ers} *ex-æquo* { NAAS
sur 500 cmc. GNOME & RHONE } BÉRNARD

(Coupe des Petites Motos, 4 Médailles d'Or)

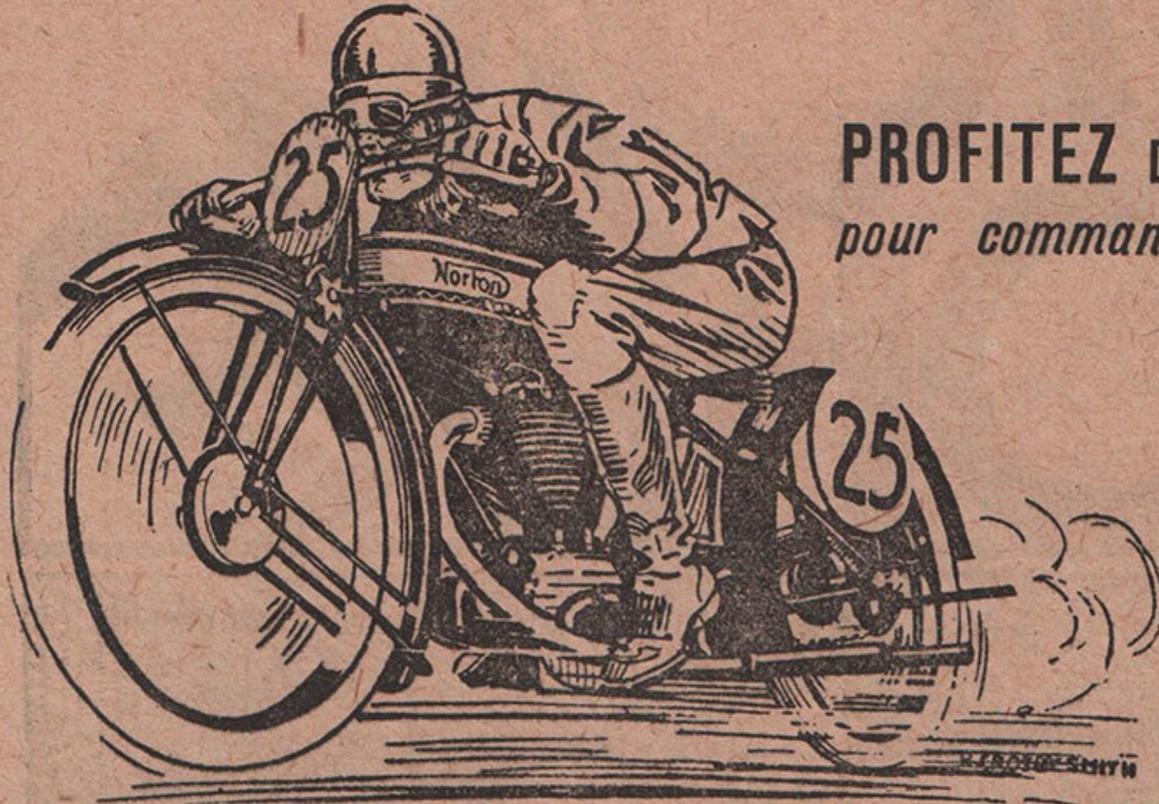
Magasin d'Exposition et de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée, Paris — Succursale : 6, rue d'Aubuisson, Toulouse

LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel
PARIS (17^e)
TÉL. : WAGRAM 24-66

AGENT ET REPRESENTANT

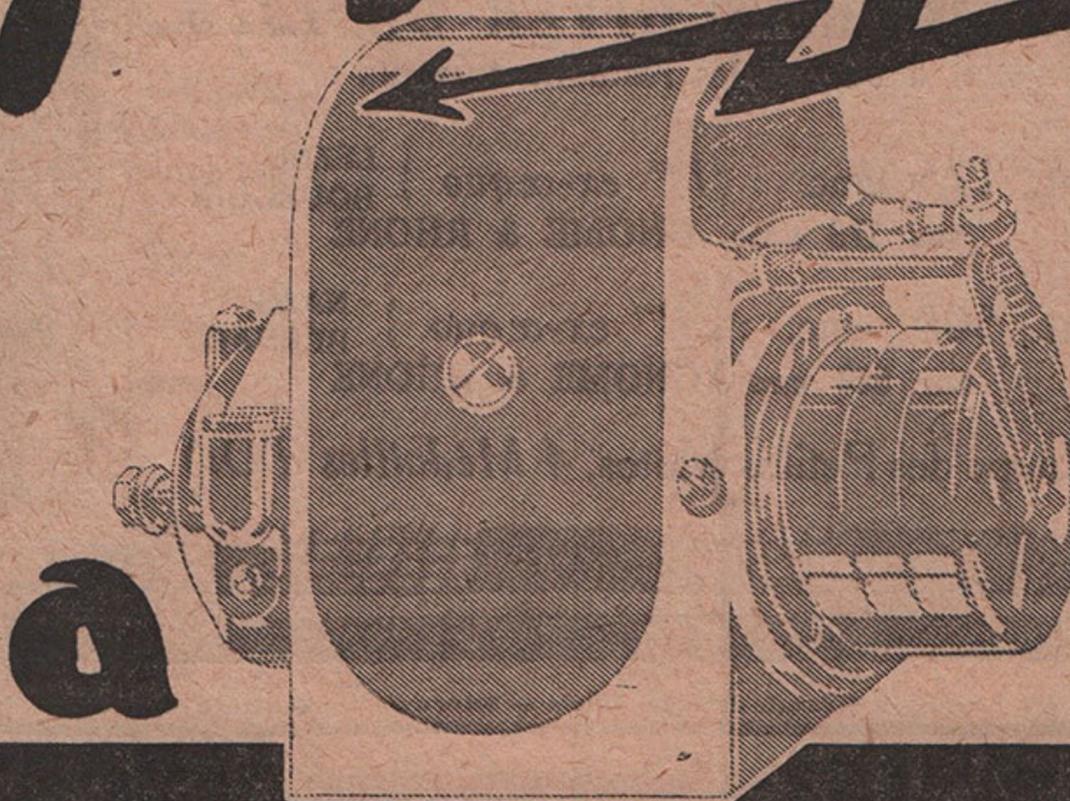
DES PLUS CÉLÈBRES MARQUES DU MONDE



PROFITEZ DE LA **BAISSE**
pour commander vos *Motocyclettes*

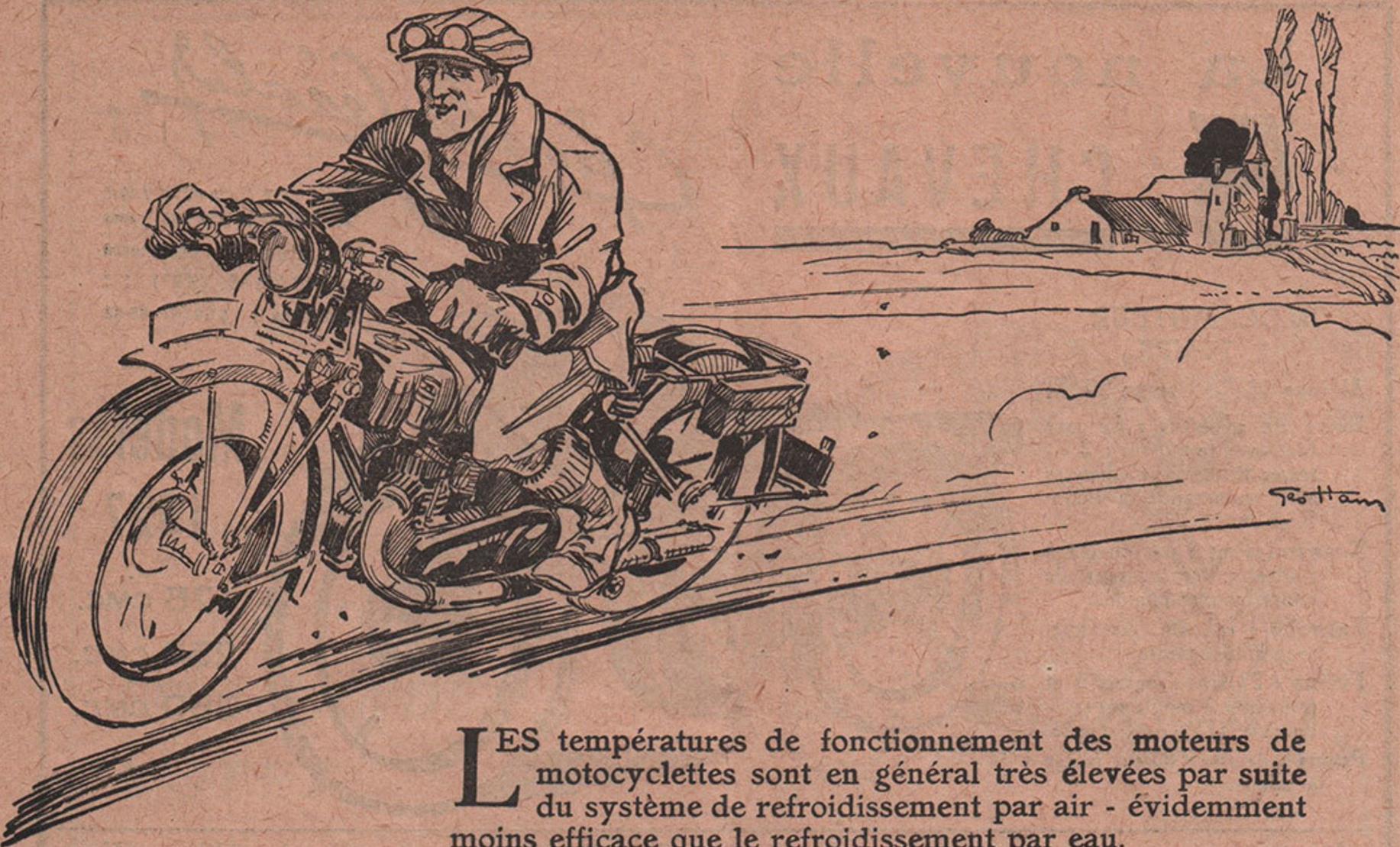
A.J.S. - NORTON
P.M. PANTHER
LEVIS - TERROT
MONET & GOYON
ROVIN, ETC....

Magneto France



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

USINES ET BUREAUX
93 route d'Heyrieux LYON



Gargoyle Mobiloil "TT"
 "Demi-épaisse spéciale"
 nouveau type que nous avons
 récemment mis en vente,
 convient à un grand nom-
 bre de motocyclettes de cons-
 truction anglaise ou de
 machines françaises munies
 :: de moteurs anglais ::



LES températures de fonctionnement des moteurs de motocyclettes sont en général très élevées par suite du système de refroidissement par air - évidemment moins efficace que le refroidissement par eau.

La qualité de l'huile et la façon dont elle se comporte sous la chaleur rencontrée est donc d'importance capitale et seul un lubrifiant supérieur et approprié peut assurer la protection nécessaire des organes de votre moteur contre l'usure.

Mobiloil n'est pas un produit préparé ou manipulé par des intermédiaires. Elle est traitée dans nos usines à partir des pétroles bruts sélectionnés parmi les plus riches en pouvoir lubrifiant - raffinée par nos procédés spéciaux - mise en bidons capsulés par nos propres moyens - vendue par 24.000 revendeurs en France.

Son emploi augmentera la satisfaction que vous procure l'usage de votre moto.

Notre intéressante brochure "*Le Graissage rationnel des Motocyclettes*" vous sera envoyée gratuitement sur demande. (Remplir le coupon ci-dessous et nous l'adresser).

Mobiloil

Consultez notre *Tableau de Graissage*.

VACUUM OIL COMPANY, Société Anonyme Française, 34, Rue du Louvre, PARIS

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

Nom :

Adresse :

A retourner sous enveloppe fermée.

5-B

La nouvelle **5 CHEVAUX**

Charles Seriale

SOCIÉTÉ ANONYME
du Capital de 350.000 francs
74, Rue du Commerce
: : PARIS (XV^e) : :
Téléphone SÉGUR 88-32

BLOC MOTEUR 2 TEMPS

Alésage 78^m/_m, Course 99^m/_m.

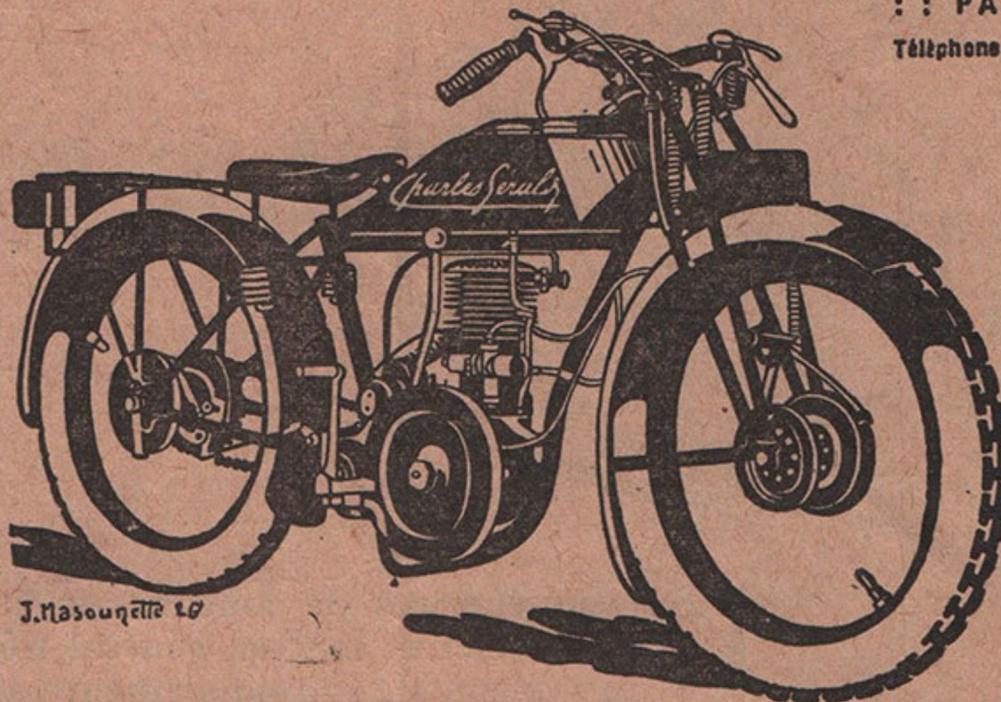
Boîte de vitesses : formant bloc avec le moteur : 2 vitesses Embrayage à disques avec commande à main. Kick-starter.

Transmission : par chaîne à rouleaux, amortisseur de chocs, couvre-chaîne.

Fourche : robuste, élastique, avec amortisseurs.

Freins : 2 freins progressifs et puissants, à sangle sur tambours de 175^m/_m de diamètre

Pneus : de 700 x 80 sur jantes à talons.



Modèles
1927

175 CMC.

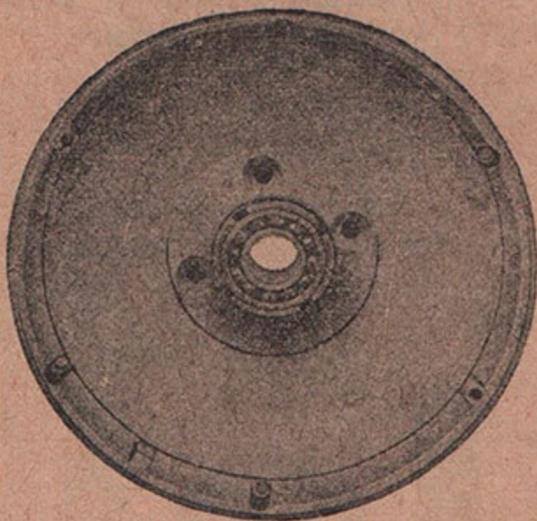
250 CMC.

350 CMC.

Agents, assurez-vous la représentation de notre Marque dans votre canton.

Tous nos Modèles sont vendus à crédit, payables EN 14 VERSEMENTS.

REGISTRE DU COMMERCE 7870



Le carter du volant magnétique donnant l'allumage du moteur AUBIER et DUNNE 175 cmc. et montrant le mode spécial de fixation par palier central à roulement à billes.

TÉLÉPHONE : 123

N'avez-vous jamais de panne d'allumage ?

Les magnétos en usage sur les moteurs de motocyclettes, qu'elles soient fixées en bout d'arbre ou commandées par chaîne, doivent forcément être peu encombrantes et, par conséquent, réduites au minimum. Il arrive malheureusement, souvent, qu'à force de diminuer, on sacrifie la plupart des qualités.

Avec l'allumage par volant magnétique, ces inconvénients disparaissent : ce système permet, en effet, de disposer d'emplacements suffisants pour appliquer toute la robustesse nécessaire aux différents organes. Aussi, obtient-on de cette façon une très grande puissance d'allumage à tous les régimes et, chose très agréable, l'éclairage électrique économique si on le désire. C'est pourquoi les avantages du volant magnétique sont maintenant reconnus, et le nombre des constructeurs sérieux qui l'adoptent augmente continuellement.

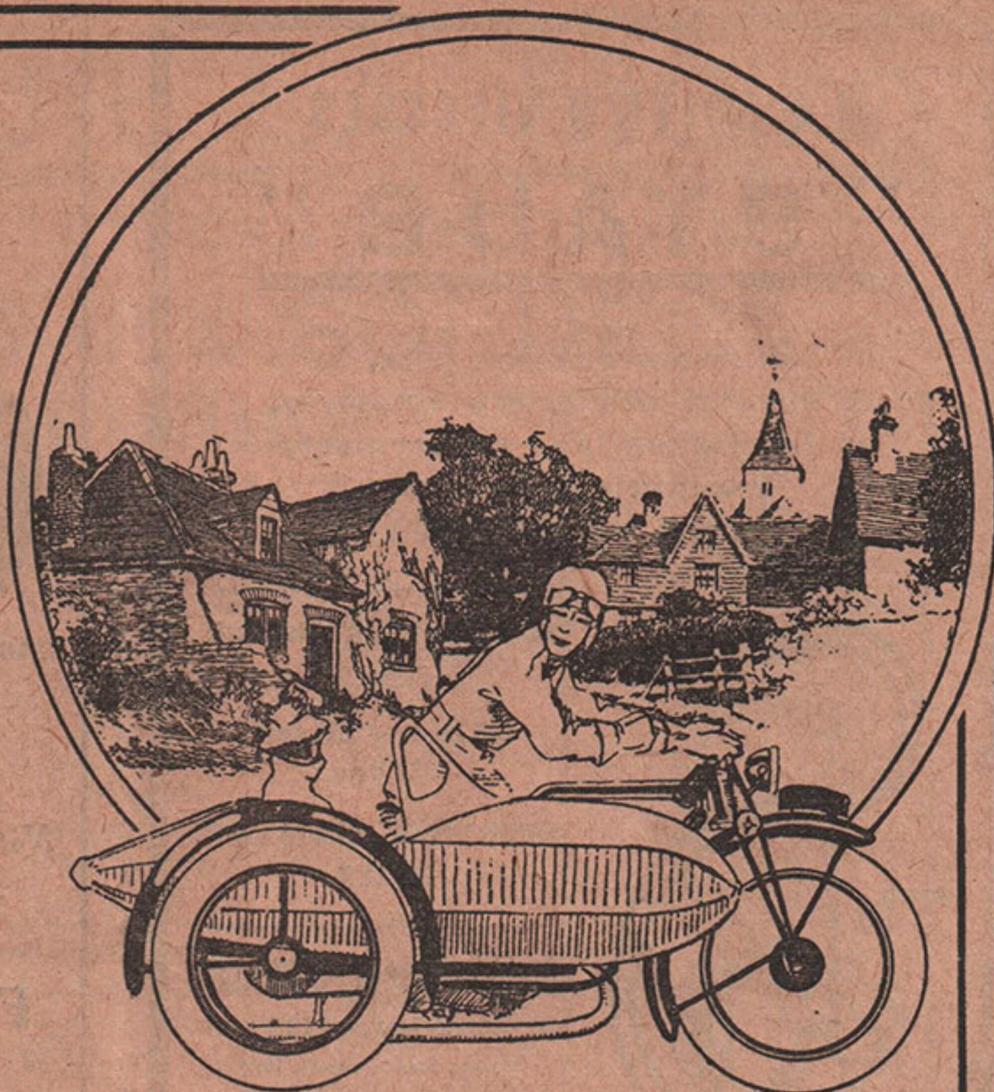
Il importe néanmoins que cet organe soit adapté avec soin au moteur, de manière à éviter la flexion possible du vilebrequin et, par suite, la venue en contact des masses polaires et le dérèglement du système d'allumage. Une bonne solution en ce sens consisterait à fixer le volant magnétique en son centre, par un palier vissé au carter du moteur et muni d'un roulement à billes : par ce genre de montage, le porte-à-faux en bout d'arbre serait supprimé et le décentrage et dérèglement seraient ainsi rendus impossibles.

Établ^{ts} G. AUBIER, SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord)

NE REMETTEZ PAS
A DEMAIN
CE QUE VOUS POUVEZ FAIRE
AUJOURD'HUI

=

AVEZ-VOUS
COMMANDÉ
VOTRE



“ GRAND SPORT ” ??

OUI... TANT MIEUX

**ACTUELLEMENT VOUS NE SAURIEZ
AVOIR MIEUX ET A MEILLEUR COMPTE**

AVIS. — Tous les “GRANDS SPORTS” pouvant être livrés en mars sont vendus. Nous prenons actuellement les commandes pour livraison avril.

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE-ALBUM

**Side-Cars P.E.U.P.L.E, 28, Rue Jacques-Dulud
NEUILLY - SUR - SEINE**

TOUT POUR LA MOTO

SPÉCIALITÉ DES STOCKS AMÉRICAINS
AU PALAIS DES SOLDES

A. PRUNIER

41, AVENUE DES TERNES
28, RUE DES ACACIAS **PARIS**



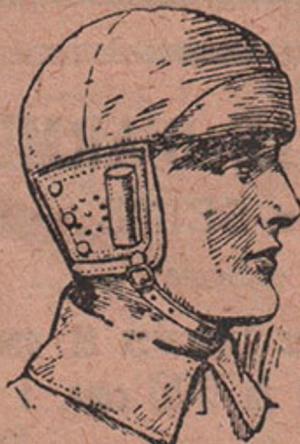
COMBINAISON DE TRAVAIL, TYPE AMÉRICAIN 35 fr. La pièce.....



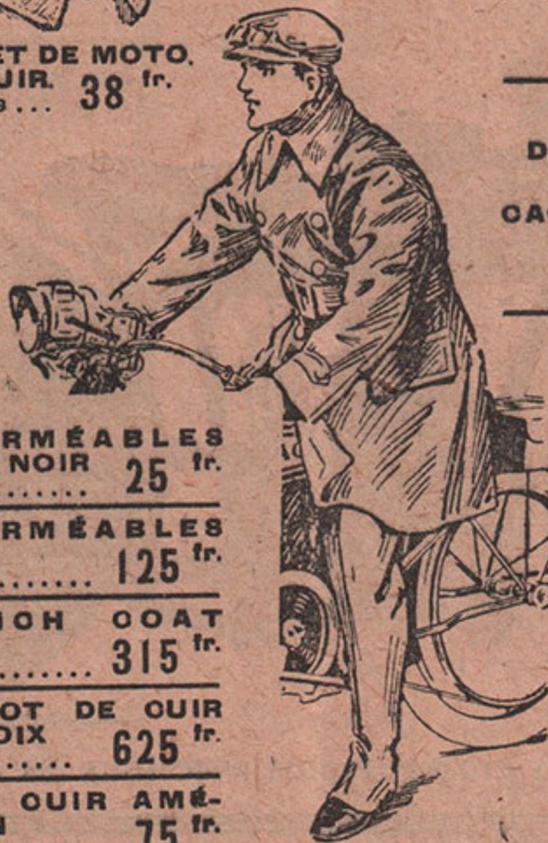
GANTS 5 DOIGTS, AMÉRICAINS, FOURRÉS, 39 fr. Depuis.....



GANTS MOTO ET AUTO EN CUIR, FOURRÉS CHROMÉS, AMÉRICAINS, 20 fr. et 25 fr.



BONNET DE MOTO, EN CUIR, 38 fr. Depuis.....



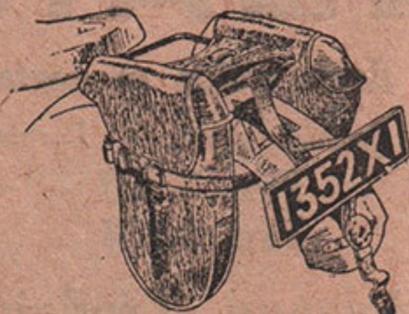
IMPERMÉABLES CIRÉS NOIR 25 fr. Depuis.....

IMPERMÉABLES MOTO 125 fr. Depuis.....

TRENCH COAT 315 fr. Depuis.....

PALETOT DE CUIR 1^{er} CHOIX 625 fr. Depuis.....

GILET CUIR AMÉRICAIN 75 fr. Depuis.....



SACCOCHES PROFONDES, MOTO, TOUT CUIR.. 59 fr.



COUVERTURES DE L'ARMÉE. Depuis 18 fr.

GANTS MOUFLES toile, pour moto. 7.50

GANTS américains 5 doigts.. 29 fr.

MASQUES pour motocyclistes. 20 fr.

BACHES DE MOTOS NEUVES, CAOUTCHOUC. 39 fr.

CANADIENNES fourrées, pour motocyclistes. 135 fr.

PALETOTS de cuir anglais. Depuis 185 fr.

LIT de CAMP pliant neuf. 65 fr.



BOTTES cuissardes américaines. 95 fr. Bottillons p' Moto depuis.... 20 fr.

BOTTES courtes anglaises.

BOTTES cuissardes U. S. A. origine



PALETOT MOTO, PARACUIR 160 fr. Depuis.....

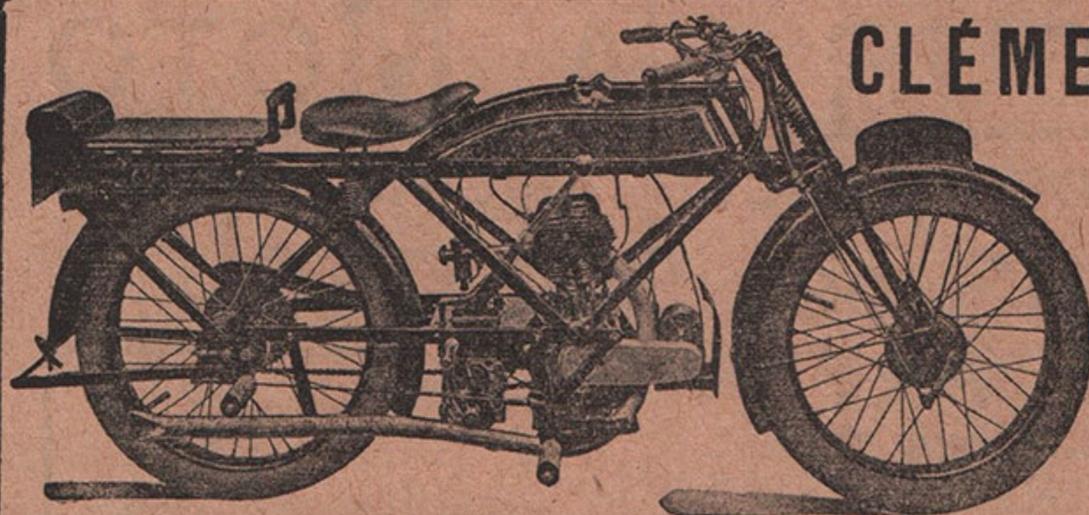


PETITE BOTTE américaine d'origine, la paire.... 25 fr.



PROTÈGE-JAMBES POUR MOTOCYCLISTES 52.50 Depuis...

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



LA NOUVELLE

CLÉMENT-GLADIATOR

350 cmc., 4 CV, 4 temps, cadre
à double poutre armée en acier
:: :: profilé et embouti :: ::

CATALOGUE SUR DEMANDE

Société Française des Cycles CLÉMENT-GLADIATOR
76, Grande-Rue - LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

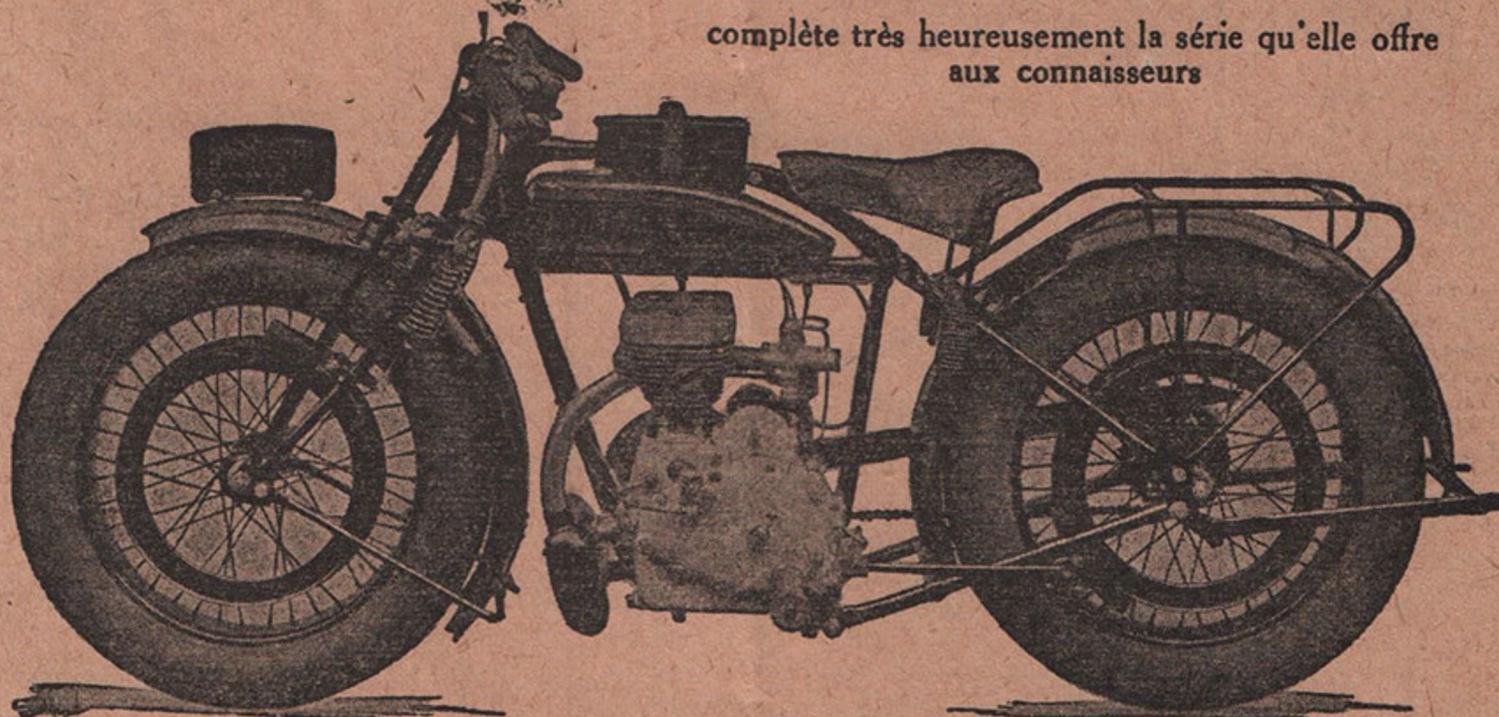


La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

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

vous présente

sa nouvelle 350 cmc. à soupapes latérales et pneus ballon de 100
gmi. avec la 350 cmc. et la 500 cmc. à culbuteurs,
complète très heureusement la série qu'elle offre
aux connaisseurs



et possède les qualités des grosses motos avec tous les avantages des petites.

CLEVELAND

4 cylindres, légère, munie de deux freins et porte-bagages

Nous prenons commande, dès maintenant, pour le premier arrivage, livrable Mars, aux prix de :

600 cmc. Frs. 7.500

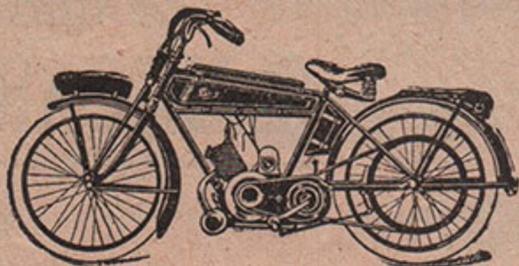
750 cmc. Frs. 9.900

Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS (9^e)

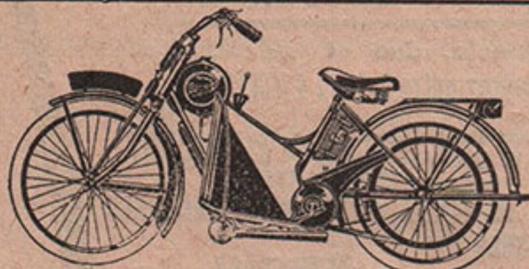
AGENTS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE ET LES COLONIES

Pièces détachées d'origine pour CLEVELAND tous Modèles

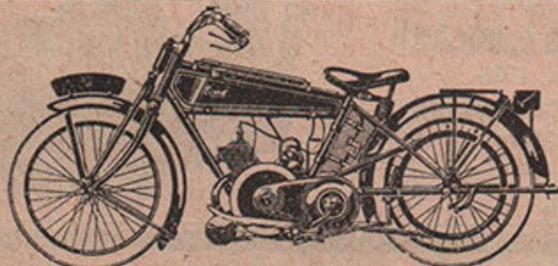
QUELQUES MODÈLES
avec les Nouveaux prix



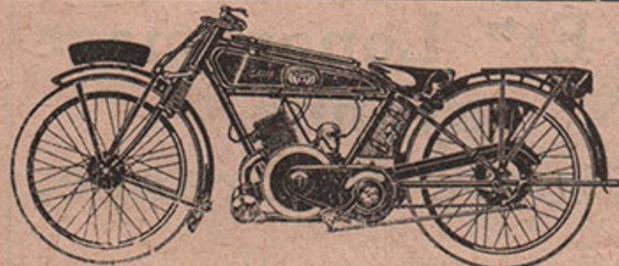
2 CV 175 cmc touriste
Frs 2.950



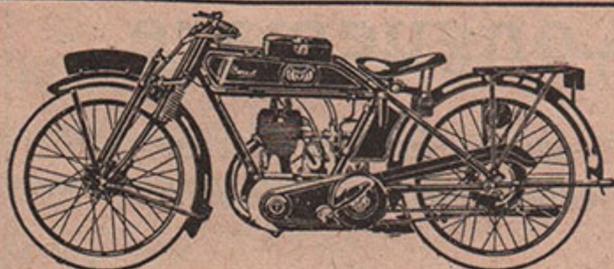
2 CV 175 cmc type dame
Frs 3.100



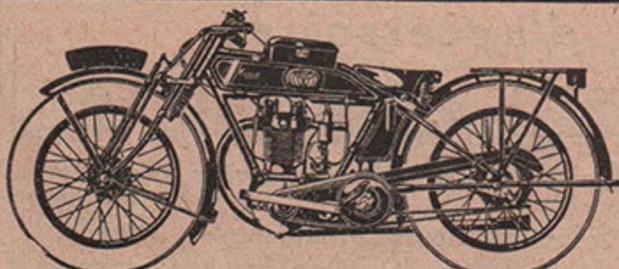
3 CV 250 cmc type touriste
Frs 3.750



3 CV 250 cmc type sport
Frs 4.500



4 CV 350 cmc type sport
Frs 5.450



4 CV 350 cmc type super-sport
Frs 6.550

Terrot

BAISSE SES PRIX

La grande firme dijonnaise désireuse de favoriser le développement de la motocyclette française fait une **BAISSE IMPORTANTE** sur les prix de son dernier tarif.

Ce résultat est obtenu, malgré les prix élevés de toutes choses, grâce à un outillage perfectionné permettant la fabrication en grande série des machines et moteurs sous un contrôle incessant et rigoureux.

Rappelons que **TERROT**, champion de France 1925 et 1926 (catégorie 250 cmc), groupe dans son dernier palmarès 160 victoires, dans les plus importantes épreuves.

Demandez le Catalogue N° 9

Établissements **TERROT**
DIJON -- 2, rue André-Colomban

Magasin de vente à PARIS
30, Avenue de la Grande-Armée

-- PLUS DE DEUX MILLE AGENTS EN PROVINCE --



**INSTRUCTIONS AUX AMATEURS POUR
L'INSTALLATION DES VEHICULES, MOTO
ET SPECIALS AVEC LE ROBBIALAC**

**INSTRUCTIONS GENERALES
pour la remise à neuf d'une voiture
ou moto de "Robbialac"**

Comment Repeindre votre Auto, Cycle ou Moto

Voulez-vous savoir comment transformer à peu de frais la vieille peinture de votre véhicule et lui donner un fini d'un brillant étincelant ?

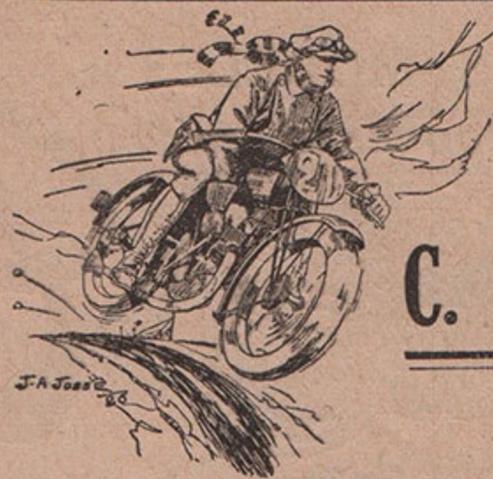
Ecrivez aujourd'hui pour recevoir un exemplaire d'une des notices Robbialac "Instructions aux Amateurs pour la remise à neuf d'une Voiture" ou "Instructions aux Amateurs pour la remise à neuf d'un Cycle ou d'un Motocycle." Elles ne coûtent rien tout en étant d'une grande valeur pratique.

**SOCIÉTÉ ANONYME ROBBIALAC,
DEPT. P.
4, RUE DE SEVRES BOULOGNE-SUR-MER.**



ROBBIALAC

Ru De C. Seine 28, 293.



Sur votre Machine à
Prise Directe

Montez notre boîte
à 2 VITESSES

C. PICARD

Pour votre MOTO de
Sport et de Tourisme

en solo, duo et side-car
Adoptez notre boîte à 4 VITESSES

Elles permettent d'atteindre de plus grandes vitesses en palier et offrent la possibilité de grimper TOUTES LES COTES.

Toutes nos boîtes se montent sur les Motos ANCIENNES
ou MODERNES
sans modifier les cadres

Demandez notre Notice gratuite

Établissements C. PICARD
(fondés en 1906)
26, rue Carnot, COURBEVOIE
Tél. 300



Publicité G. Sweets

*une moto ?
oui... mais laquelle ?*

GRIFFON

SOLUTIONNE LE PROBLÈME EN VOUS PRÉSENTANT

sa 175 cmc modèle 1927

MISE AU POINT PARFAITE
ASSURANT

**UN MAXIMUM DE RENDEMENT
UN MINIMUM D'ENTRETIEN**

Demandez Catalogue et tous Renseignements à

GRIFFON

40 · Rue Louis Blanc · COURBEVOIE
MAGASIN DE VENTE · 38 · Av. de la Grande Armée
PARIS

1139

L'organisation de vente
des Ét^{ts} Longuemare
rayonne
sur toute la France.

Les carburateurs
- Longuemare -

*la marque la plus ancienne,
la conception la plus moderne,*

se trouvent chez tous les
garagistes et marchands
d'accessoires.

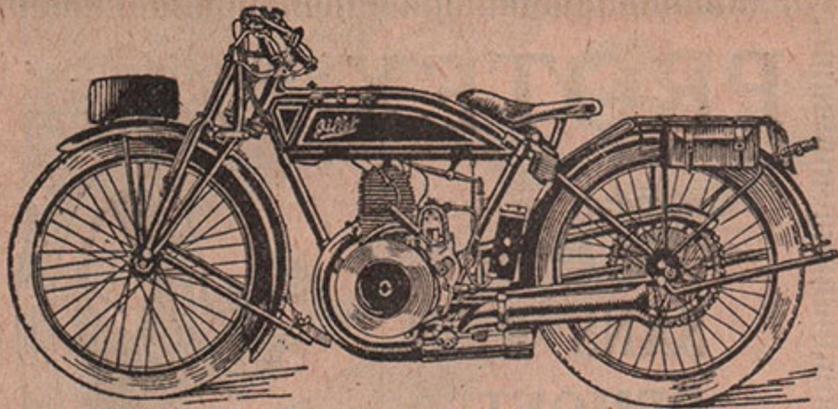
Quelques postes d'Agent exclusif sont encore
disponibles pour les départements suivants :

Nord, Seine-Inférieure, Meurthe-et-Moselle,
Loire-Inférieure, Puy-de-Dôme, Haute-Garonne.

Écrire aux Établissements Longuemare
12, Rue du Buisson-Saint-Louis, PARIS (10^e)

X

Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs — N° 213. 1^{er}-2-27

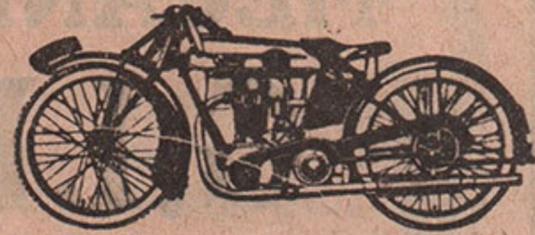


GILLET d'Herstal
350 cmc. : 100 à l'heure,
type « Championnat de
France » et « Tour du
Monde ». Pour livraison
Paris.
Prix net : Frs. 5.650

MONTGOMERY
350 cmc., type O H V
Sports. Livrable dans
Paris.
Prix net : Frs. 7.000

AGENTS

Demandez Conditions pour
- sous-agences Parisienne -



Demandez les prix exceptionnels des Motos Harley-Davidson 7-9 H.P., ainsi que le Catalogue général des Pièces détachées neuves et garanties pour tous types.

Agence Générale Française des Motos-Side-cars **MONTGOMERY**. P. PSALTY, 271, boulev. Péreire, PARIS
(Métro : MAILLOT) (Téléphone : GALVANI 55-52)

Pourquoi hésiter dans le choix d'une Moto ?
Toutes les qualités désirables :

SÉCURITÉ

SOUPLESSE

CONFORT

VITESSE

VOUS LES TROUVEREZ DANS LA

Saroléa

Demandez catalogues et renseignements à un des nombreux Agents de la Marque en FRANCE

ou à la Maison SAROLÉA, S^{te} A^{me}, HERSTAL Belgique

Si vous aimez le cyclecar et
la voiture légère

pour vous instruire
pour vous perfectionner

MANUEL PRATIQUE

Le Cyclecar la Voiturette Légère

Prix : 10 francs
FRANCO RECOMMANDÉ POUR 15 fr 15

Édité par **MOTO REVUE**
6, Rue Saint-Augustin, Paris



Si vous circulez, en vélo, en vélomoteur, motocyclette,
sidecar, cyclecar, et même avec une voiturette de 12 CV .

Soyez aussi Prudent QUE PRÉVOYANT



En adhérant dès aujourd'hui aux Assurances Individuelles dont « MOTO
REVUE » fait bénéficier tous ses abonnés, et à des TAUX INCROYABLES
C'est ainsi que pour une PRIME ANNUELLE des plus réduites,
vous aurez une assurance vous garantissant contre les accidents
corporels et les dégâts matériels que vous pourriez causer aux tiers
jusqu'à une somme de

100.000 - 200.000 francs

par sinistre.

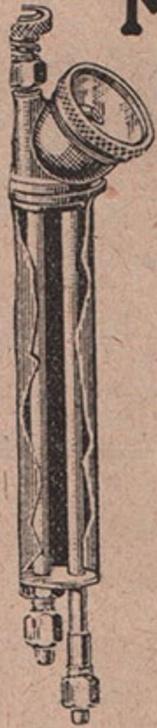
Nous avons aussi, à des conditions
similaires, des Assurances INDIVIDUELLES
LES, VOL, INCENDIE et enfin le S. A. S.

Demandez une nomenclature des assurances
à **MOTO-REVUE**
5, Rue Saint-Augustin, 5 - PARIS

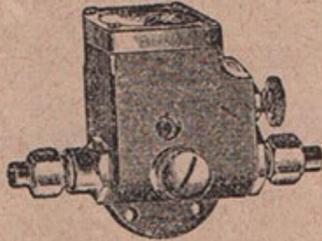
et la D.I.A.



LES POMPES MÉCANIQUES G.I.F.



Visieur à débit réglable



Pompe réglable à visieur



Pompe sans réglage



Visieur sans réglage

vous donneront satisfaction

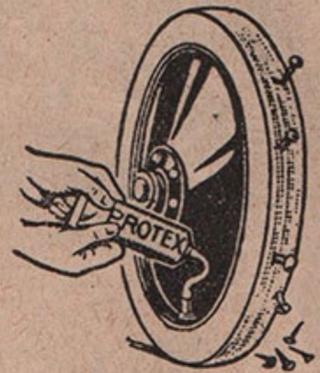
GUILLOT FRÈRES, 35, Rue des Gâtines, Paris
Vente exclusive - Constructeurs et Commissionnaires

PROTEX

Supprime les
Crevaisons

S'introduit en quelques
secondes par la valve

**SANS RIEN
DEMONTER**



PROTEX EST D'UNE
EFFICACITÉ ABSOLUE
ET PROLONGE LA DURÉE DU CAOUTCHOUC

ATTESTATIONS OFFICIELLES DES ARTS ET MÉTIERS
(Extrait des Procès-verbaux n° 44.544 et 44.683)

1° Des trous de 5x7% percés dans un pneu, ont été obturés automatiquement par le PROTEX.

2° Après quinze mois d'immersion dans le PROTEX le caoutchouc n'a subi aucune altération.

Notice et Copies M.R. des Attestations des Arts et Métiers sur demande

Le PROTEX se fait pour Autos, Motos et Vélos

La boîte de 2 tubes, pour Autos et Motos. 30.50
Vélos. 15.25

Agents demandés en France et Étranger

Société PROTEX

28 bis, Rue Guillaume-Tell, PARIS (17°) - Tél. Galvani 93-91

Maison SAHNA

90, bd de Ménilmontant, PARIS

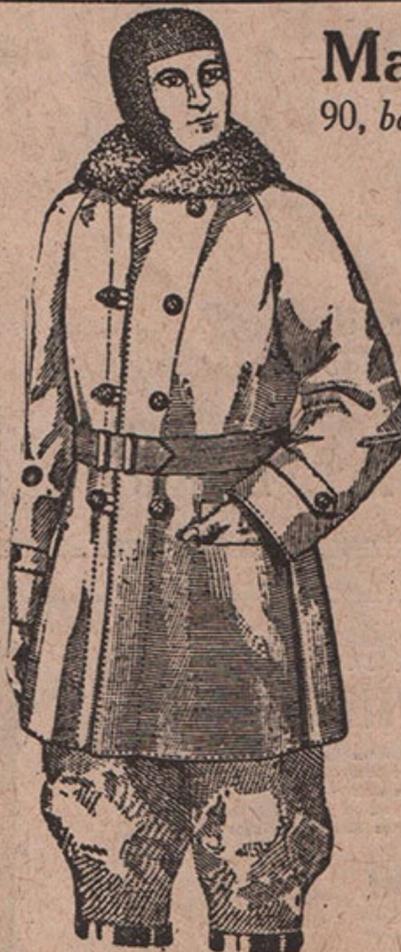
Téléph. : ROQUETTE 24-88

Métro : PÈRE-LACHAISE, MÉNILMONTANT
R. C. Seine 143.232

Même Maison : 74, r. Vieille-du-Temple
Métro : Hôtel-de-Ville

Gants américains, 5 doigts... 7 fr.
Bottillons pour lavage..... 7 —
Pantalons et combinaisons en tissu
imperméable.

Demander notre catalogue M R
et rendez-nous visite.



CANADIENNE IMPERMÉABLE
125 francs.

Serre-tête cuir, 29 fr.

Gants en peau chamois, fourrés
laine 20, 25, 30, 35 fr.



Protège-jambes en tissu
Imperméable.. 35 fr.



Bottes cuissardes
100 fr.



Gants crispin,
5 doigts, cuir
agneau. 35 et 40 f.

*Vainqueur de
Paris les Pyrénées 1925
Paris Nice 1926*



FAVOR
CYCLES ET MOTOS DE GRAND LUXE

AGENTS PARTOUT
Usines à CLERMONT-FERRAND

"DOLLAR"

**LA MOTO
EN VOGUE**

**VENTE AU
COMPTANT
ET A CRÉDIT**

USINES et BUREAUX :
5-7, Avenue de la Liberté
CHARENTON (Seine)

Succursale et Magasins
d'Expositions :
160, Rue de la Pompe
PARIS (16^e)

Bosch

ses
MAGNÉTOS, BOUGIES, DYNAMOS,
PHARES, CORNETS, PIÈCES
DÉTACHÉES, etc...

se trouvent

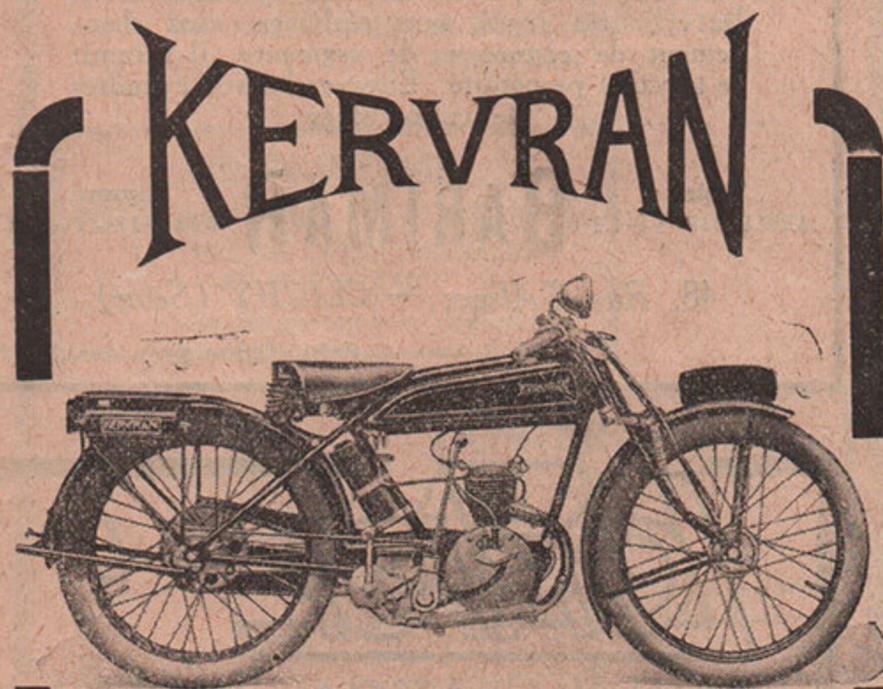
97, Boul. Exelmans, PARIS (16^e)

F. PÉAN

Concessionnaire Exclusif (France et Colonies)
Tél. : Auteuil 35-15 - Adr. télégr. : Robochor 53-Paris

ATELIER SPÉCIAL
D'ÉQUIPEMENTS ET DE RÉPARATIONS

AGENTS à Lille, Lyon, Bordeaux,
Marseille.



Les plus jolies Machines
par leur ligne et leur fini

Les meilleures par une fabrication
individuelle soignée et une mise au
point poussée.

Se font à 1-2-3 et 4 vitesses,
— courroie et chaîne. —

COMPTANT

CRÉDIT

KERVAN, Bannalec (Finistère)

PIÈCES DÉTACHÉES
pour MOTOS
INDIAN & HARLEY

Pneumatiques 28×3 - Carrosseries de Side-Car
Revision de Moteurs et Boîtes de vitesses
Réalésage de Cylindres avec fournitures
de Pistons, Axes et Segments
-- Pour la Province, expédition immédiate. --
Catalogues et Devis de Travaux sur demande

Éts FILLIAT & SUREAU

22, Victor-Hugo, 22
LEVALLOIS (près Porte d'Asnières) - Téléphone : Levallois 627

FILTREZ...
VOTRE ESSENCE !

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

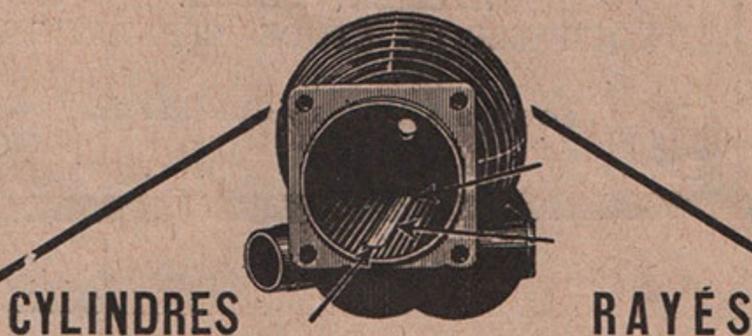


permettant le mélange de l'huile à l'essence (sans pour cela réduire le débit de filtrage). MM. les possesseurs de motos ont intérêt à se servir du type M.

En vente dans les Garages
et Maisons d'Accessoires

TARIF

	Fer-blanc	Cuivre
Type M pour motos (diamètre 80 %)	19.80	26.40
Type T pour voitures (diamètre 120 %)	30.80	46.20
Type G pour garages (diamètre 180 %)	41.80	63.80
Type D pour appareil distributeur (dia. 180m%)	50.60	—



CYLINDRES

RAYÉS

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

Téléphone :
LEVALLOIS 14-62

BARIMAR

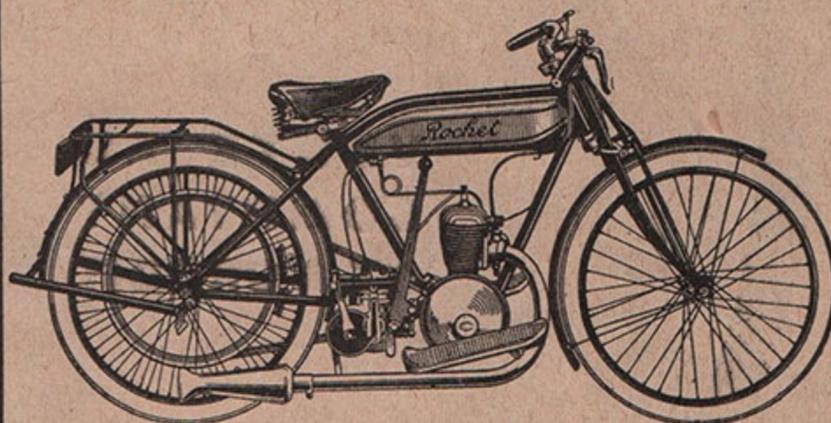
Télégrammes :
BARIMAR - CLICHY

48, Rue d'Alsace — CLICHY (Seine)

Publ. Schneide, Asnières.

Une nouvelle venue **LA ROCHET**

175 cmc. Volant magnétique. 3 vitesses
PERFECTION MÉCANIQUE



S'adresser pour Agence, Catalogue, Conditions :
11, Boulevard Péreire - PARIS

LORRIOT & Cie

FOURNISSENT AUX
Constructeurs, Commissionnaires, Agents

DES CARCASSES ET CADRES
pour Cycles et Motos

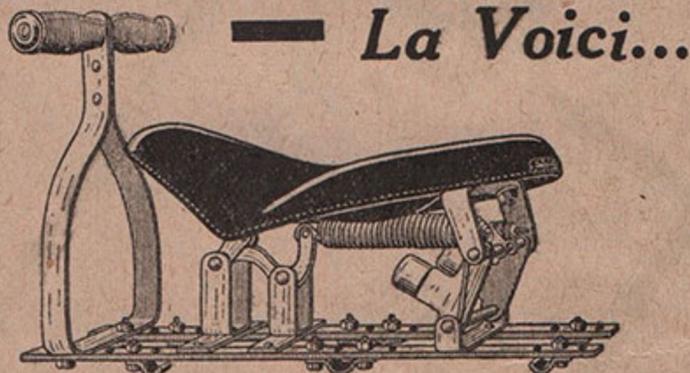
des CYCLES et MOTOS complets
A LEUR MARQUE

EN QUALITÉ IRRÉPROCHABLE

LORRIOT & Cie

57, Avenue Marceau, 57 — COURBEVOIE

Téléphone : 953



La Voici...

La SELLE Tandem LEDA

à Parallélogramme

SOUPLÉ **R**ÉGLABLE
STABLE **R**OBUSTE

Brevetée S. G. D. G. France et Étranger
SELLES à Parallélogramme Vélos et Motos

BOUGIES LEDA

...Celles qui, avec 14 ans d'expérience, ont suivi l'évolution des moteurs modernes...
157, Avenue Édouard-Vaillant, BILLANCOURT

Fr. **1.795** Fr.

EST LE PRIX
DE
LA NOUVELLE

M
O
T
O



Moteur : 175 cmc.

Souple

Silencieuse

Puissante

Agence Générale de Vente : **MOTEX**
212, Boulevard Pereire, 212 - PARIS (17^e)
AGENTS ET REPRÉSENTANTS DEMANDÉS

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
pour

MOTOS INDIAN

TOUTES MOTOS D'OCCASION
ÉTAT DE NEUF

Paul Béalé
100, AVENUE
DES TERNES
PARIS

*Le Commerçant toujours soucieux
de donner satisfaction à sa Clientèle.*

REVISION TOTALE OU PARTIELLE
DE TOUTES MOTOS OU VOITURES
SUR DEVIS GRATUIT

RÉALÉSAGE de CYLINDRES

AVEC FOURNITURES DE PISTONS,
AXES, SEGMENTS. — SPÉCIALITÉ
DE SOUDURES AUTOGÈNE, FONTE
ET ALUMINIUM

BON-PRIME

POUR 15 fr. AU LIEU DE 35 fr.
UN JEU DE CLEFS SPÉCIALES
POUR "INDIAN"

Présenter ou envoyer ce Bon

BON-PRIME

POUR 25 francs

KLAXON

D'UNE VALEUR DE 65 Francs

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE
DE MOTOS de toutes marques

Gratuitement : **CATALOGUE 13**

de Pièces détachées pour INDIAN,
avec photos, adressé sur demande
en se recommandant du Journal

Paul BÉALÉ - Spécialiste de l'Indian et Harley -
100, Avenue des Ternes - PARIS

Modèle A (Tourisme)

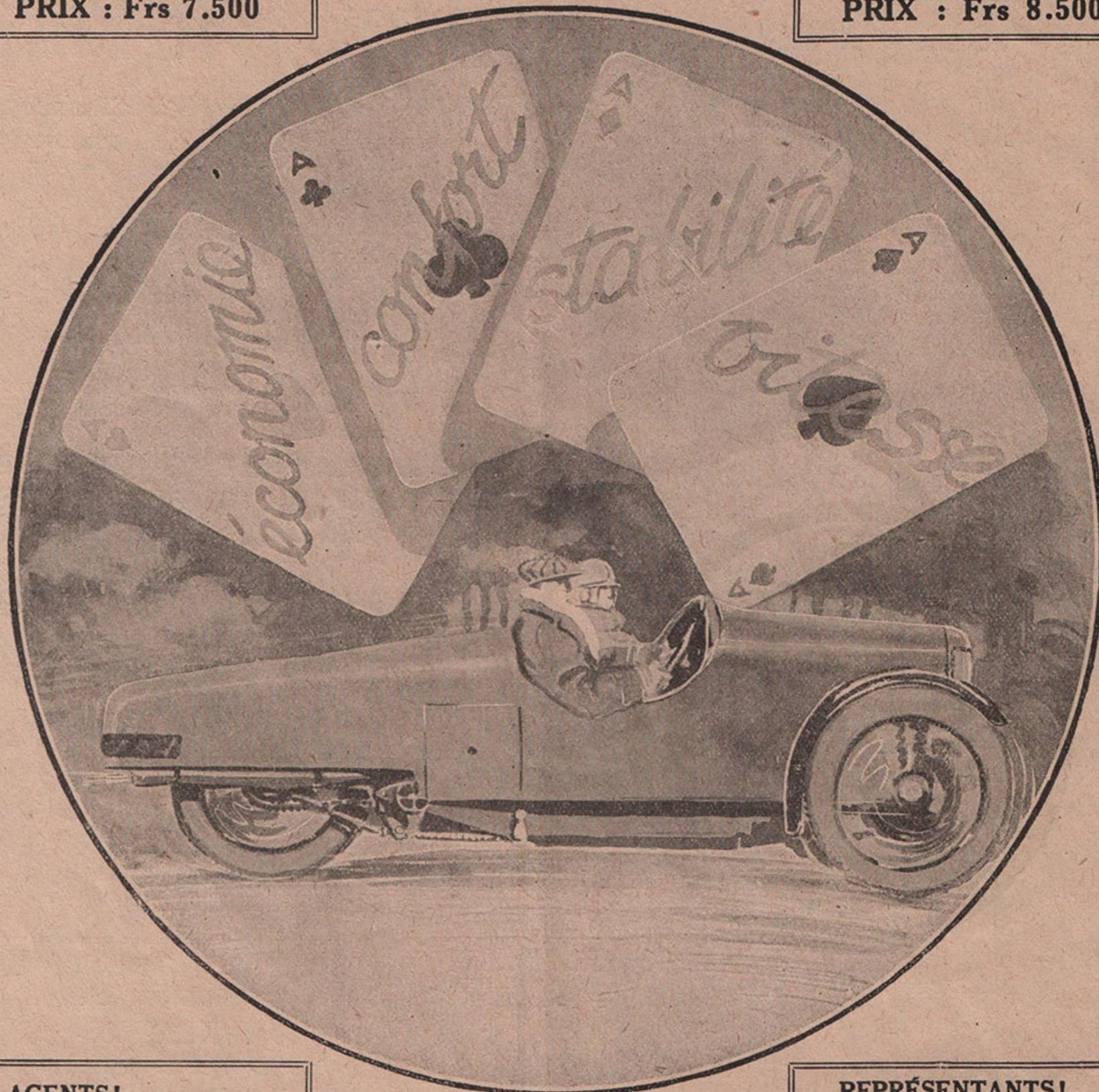
Moteur Harrissard - 500 cmc.
2 temps, 2 cylindres.

PRIX : Frs 7.500

Modèle B (Sport)

Moteur Jap - 500 cmc.
4 temps monocylindrique

PRIX : Frs 8.500



AGENTS!...

Réservez-vous l'agence exclusive du Motocar F. R. pour votre région. C'est votre intérêt.

Publicité "ERO"

REPRÉSENTANTS!...

Augmentez vos affaires, en prenant la représentation du Motocar F. R. pour la région que vous visitez.

MOTOCAR F. R.

(Breveté France et Étranger)

SOLUTION DÉFINITIVE D'UNE MOTOCYCLETTE A DEUX PLACES

Pour le Catalogue et Renseignements :

MOTOCAR F. R., 41, Avenue de la Grande-Armée - PARIS (16^e)

RÉDACTION, ADMINISTRATION
SERVICES DE LA PUBLICITÉ
5, Rue Saint-Augustin, 5
PARIS (près de la Bourse) 2^e Arr.

TÉLÉPHONES

1^{re} ligne Central 03-81
2^e ligne : Central 68-32
Compte Chèques Postaux
N° 29-737

ABONNEMENTS

France et Colonies ... 20 fr.
Union Postale 30 fr.
Angleterre, Suisse, Hol-
lande, Japon, Chine,
Brésil, Mexique, Co-
lombie, Venezuela... 40 fr.

ABONNEMENT D'ESSAI

3 mois (six n^{os})..... 7 fr.
6 mois 12 fr.
(18 fr. pour l'Union Postale)
25 fr. pour Angleterre,
Suisse, Hollande, etc.

MOTO

SPORT ET
TOURISME

REVUE

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

Vélocycles, Motocyclettes, Cyclecars, Voiturettes

PARAISANT DU 1^{er} AU 5 ET DU 15 AU 20 DE CHAQUE MOIS

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

(Il ne sera répondu qu'aux lettres contenant un timbre pour la réponse).

Les renseignements techniques sont exclusivement réservés aux abonnés.
Ne jamais utiliser le téléphone pour des renseignements techniques et
toujours joindre une enveloppe timbrée et la bande d'abonnement.

M. GRIMAUD, O.I.

et

Camille LACOME

Directeurs-Fondateurs

SOMMAIRE

N° 213 1^{er} Février 1927

Editorial	45
La Chronique de la Quinzaine, réflexions sur les choses du jour par Calamine.....	46
Par-ci par-là, quelques échos	47
Quelques accessoires nouveaux.	48
Carburants de substitution	50
Le Cadre à travers les âges	51
La Moto anglaise actuelle	54
L'hivernage des voitures.....	56
Baisse	58
Mon petit doigt m'a dit	59
La Tribune libre	60
La Page pratique	61
Les Six-Jours d'hiver de <i>Moto- Revue</i>	62
Quelques croquis pris au pesage.	63
Le Rallye de <i>Moto-Revue</i>	64

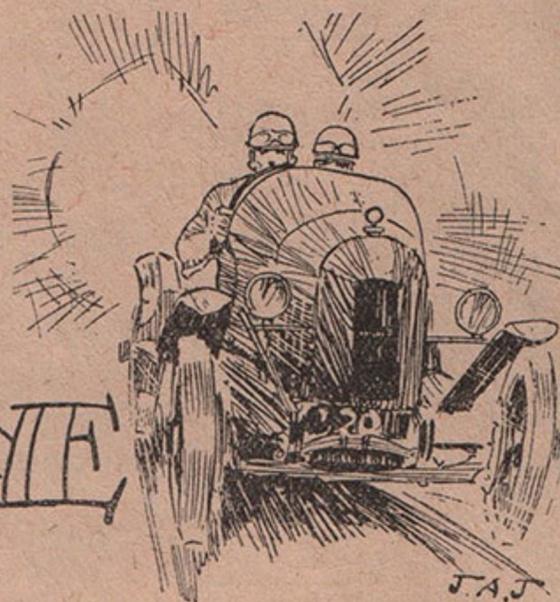
HIVER

Il pleut, il vente ou il gèle, les journées sont si courtes et le jour si blafard qu'il semble que l'on vive dans une nuit perpétuelle. La campagne désolée, la forêt dénudée, la route boueuse ne nous engagent guère à sortir. Nous sommes tentés après le travail de la semaine de rester au coin du feu. Que faire pour passer ces longues heures d'hiver? Les uns oublient complètement leur pauvre moto abandonnée dans l'obscurité du garage et vont au spectacle, au ciné ou au dancing. D'autres essaient de revivre par le souvenir les plaisirs de la belle saison, les longues randonnées, les aventures de voyage.

Mais il y a des motocyclistes qui, soit par goût, soit par nécessité, ne s'accommodent pas de cette inactivité pendant l'hiver et roulent malgré les intempéries. Et, au fond, si on a le courage de le faire on ne s'en repent pas. Il peut sembler étrange de trouver du plaisir à rouler même par mauvais temps. Nous pouvons affirmer par expérience personnelle que c'est le cas. Il y a tout d'abord, pour un sportsman, le plaisir de la difficulté vaincue, celui aussi d'avoir triomphé de cette mollesse qui voulait nous retenir au coin du feu. On est toujours heureux quand on fait preuve d'énergie. Faut-il, d'ailleurs, faire de ces promenades ou de ces voyages d'hiver un supplice? Certes non si on les entreprend dans de bonnes conditions. Il faut tout d'abord une machine en parfait état. Une panne est singulièrement plus désagréable que par une belle journée d'été. Si vous voulez rouler l'hiver, opérez une révision de votre machine au mois d'octobre. Ne vous aventurez pas l'hiver avec une enveloppe usée jusqu'à la carcasse ni avec des chaînes douteuses. Si vous voulez éviter les dérapages il vous faut des pneus dont les sculptures soient bien en relief. Quant à la chaîne, le bain de boue qu'elle subira révélera sans retard ses points faibles. Veillez à ce que l'eau ne puisse causer de courts-circuits. Sur l'émail un chiffon imprégné de vaseline ou de graisse empêchera la boue de mordre. Ayez un phare qui éclaire vraiment. Le gros ennui pendant l'hiver c'est le nettoyage de la machine. Il y a beaucoup à faire dans ce sens.

Il ne faut pas non plus négliger son confort personnel. Protège-jambes, protège-mains et même pare-brise de guidon rendent une machine beaucoup plus agréable et protègent très efficacement. Comme le coût de ces accessoires est modéré, il ne faut pas hésiter à en faire l'acquisition. Comme vous n'avez pas de carrosserie ou de capote pour vous protéger, c'est à des vêtements spéciaux qu'il faut recourir. Le cuir se mouille à la longue. Des cirés sont excellents à condition que l'ouverture soit bien hermétique, mais la meilleure protection est assurée par un parapluie de chauffeur. Les bottes en caoutchouc sont inélégantes mais efficaces. Le plus difficile, c'est de trouver une coiffure qui ne vous fasse pas dégoutter d'eau dans le cou. Le suroit conviendrait s'il était rigide. Le bonnet d'aviation convient par temps froid, mais non s'il pleut. S'il fait sec rien ne vaut la laine, très épaisse bien entendu. On peut emporter les vêtements imperméables sur le porte-bagage. Il n'est pas impossible de se protéger du froid et de la pluie : le tout est d'avoir un équipement bien compris. Certes, il faut quand même une certaine énergie pour affronter le mauvais temps, mais n'en faut-il pas pour aller à la chasse, pour pratiquer les sports d'hiver? Mais la récompense on la trouve dans la sensation de bien-être qu'on éprouve au retour d'une telle promenade. On se sent vigoureux, frais et dispos ; on constate qu'on a fait provision de santé. Il n'y a nul lieu de hausser les épaules quand on voit des motocyclistes rouler par le vilain temps et même affronter des épreuves d'hiver alors que rien ne les y oblige car, au fond, ce sont eux qui sont les sages.

LA CHRONIQUE DE LA QUINZAINÉ



Curieuse coïncidence Une marque anglaise, bien connue de motos à deux temps, fait un sérieux effort pour s'implanter en Tchéco-Slovaquie. Mais elle n'a pas songé que son réservoir était émaillé en jaune noir et rouge, c'est-à-dire des couleurs pour lesquelles les Tchéco-Slovaques n'ont pas une affection particulière. Bien vite, cette marque s'est empressé de substituer un réservoir gris et noir qui ne risque pas de choquer les sentiments de patriotisme et d'indépendance de ses clients.

Une deux temps polycylindric On annonce l'apparition prochaine, sur le marché anglais, de polycylindres à deux temps. La popularité de la moto Scott n'y est sans doute pas étrangère. Les derniers deux temps de cette marque tournent à 6.000 tours et développent plus de 20 CV. Ils sont très sérieusement essayés au banc d'essais. Tout d'abord, le moteur est entraîné par un moteur électrique et rodé, puis on le met en route et il entraîne la dynamo pendant une demi-heure à puissance réduite. On démonte alors les cylindres pour vérifier leur état et celui des pistons. Nouvel essai, nouveau démontage, on apporte aux pistons et aux cylindres les retouches nécessaires et on procède alors à l'essai final. La machine complète est alors essayée sur une cinquantaine de kilomètres. Il n'y a pas lieu de s'étonner que son prix soit relativement élevé.

Le Rallye des carburants nationaux L'Automobile-Club de France organise cette année encore, son Rallye des Carburants Nationaux. Les gazogènes à charbon de bois sont depuis pas mal de temps déjà, entrés dans la période commerciale mais ils ne sont intéressants que pour les poids lourds. Quant aux carburants liquides qui pourraient, le cas échéant, remplacer l'essence, ils donnent des résultats intéressants mais des années se passeront avant qu'ils puissent être produits en assez grandes quantités et à un prix assez bas pour constituer une solution pratique du problème du carburant.

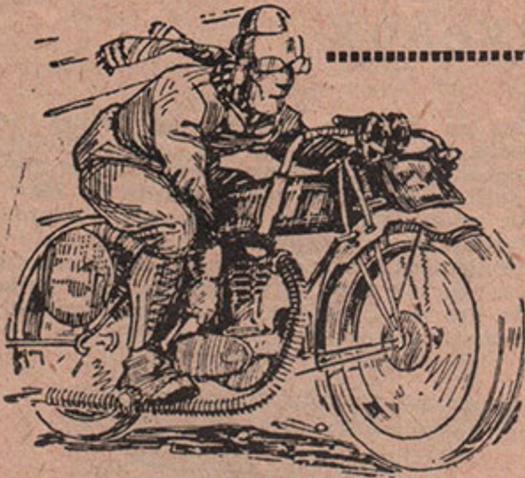
Le règlement international On dit que le règlement international des courses d'automobiles de 1928 a été élaboré par les italiens. C'est probablement le pire règlement qui ait paru depuis qu'il y a des courses d'autos. Il est temps de revenir à des règlements basés sur la consommation.

Le moteur Diésel Le moteur Diésel léger n'est pas une utopie. Les allemands usaient en grand secret des Diesel d'avion. Ils déclarent naturellement

que les résultats ne sont plus encourageants, mais il faut se méfier de ces déclarations et on ne risque pas grand chose à en prendre le contrepied. On annonce d'autre part, qu'un des grands dirigeables anglais, actuellement en construction, sera équipé de moteurs Diésel. La possibilité d'employer des combustibles peu volatiles est, dans ce dernier cas, un énorme avantage.

Le pneu à talons disparaît Michelin, qui paraissait rester obstinément fidèle au pneu à talons, lance un nouveau pneu à tringles. Il semble donc que le pneu à talons perde tous ses défenseurs et qu'il soit destiné à disparaître. Il ne s'en ira pas tout de suite à cause du nombre considérable de voitures et de motos montées avec des pneus à talons, et dont les propriétaires hésiteront à faire les frais de montage de nouvelles jantes. Le pneu à tringles est plus sûr, permet, à section égale, un plus grand volume d'air, d'où plus grande souplesse. Sa base plus large évite le roulis et atténue le shimmy. Son démontage est plus aisé. Il risque moins de déjancer. Il doit donc, logiquement s'imposer. Plusieurs conditions devraient être remplies. La première, c'est l'unification du type de jante. On doit pouvoir changer de marque de pneu. En voyage, par exemple, il se peut qu'on ne trouve pas le stock de sa marque habituelle, ou pas la dimension voulue. L'interchangeabilité est absolument nécessaire en matière de pneus. On devrait également réduire à trois ou quatre les dimensions de voitures, et à deux ou trois celles des pneus de moto. On aurait, par exemple, du 650 x 75 et du 650 x 100 pour les motos, un 700 x 115 qui pourrait être commun aux grosses motos 750 ou 1.000 cmc pourrait être commun aux grosses motos 750 ou 1.000 cmc. et aux petites voitures, etc... Cela permettrait de réduire l'importance des stocks, d'immobiliser de la matière et du capital.

Maniabilité Certains décompresseurs et certains débrayages nécessitent un effort trop grand. Après de longues étapes et surtout après avoir roulé en ville quelques heures, on a les mains endolories et le lendemain on a des courbatures et des crampes au poignet et à l'avant-bras. Rien n'est plus fatigant aussi qu'une manette qui glisse peu à peu. Ce sont de ces petits détails qui suffisent à gâter une machine excellente à d'autres égards. On reconnaît toujours une moto établie par quelqu'un qui a une longue expérience à ce que les commandes sont à la bonne place, n'obligent pas le conducteur à des contorsions, et sont faciles à opérer.



Par-ci... Par-là...

Quelques échos
à propos de tout et parti-
culièrement concernant
le monde motocycliste
et automobiliste.

Echange macabre

Une personne d'origine irlandaise meurt en Allemagne et a spécifié dans ses dernières volontés, qu'elle sera transportée dans son pays natal. Les parents vont recevoir à la gare irlandaise la caisse contenant le cercueil. Corbillard, croque-morts, clergé sont à leur poste. On sort la caisse du fourgon et on s'aperçoit que c'est une caisse contenant une motocyclette. Pendant ce temps, le destinataire de la moto recevant la lettre d'avis, se précipitait à une autre gare pour prendre livraison de la machine tant attendue. Vous jugez de sa tête quand on lui remet un cercueil.

Londres Exeter

Dans le dernier Londres Exeter, les quatre cylindres ont particulièrement brillé. Les trois Henderson et les deux F. N. ont eu des Médailles d'or. La nouvelle Panhette a eu dans cette même épreuve des ennuis de magnéto qui l'ont éliminée. Sur 232 motos, qui ont pris le départ, 139 ont eu des médailles d'or, 27 des médailles d'argent, 30 des médailles de bronze, 9 ont terminé le parcours mais sans avoir gagné de récompense, 27 ont abandonné.

Un joli jouet

La nouvelle Sunbeam de course à 2 moteurs a la modeste cylindrée de 45 litres. Si le rendement de ses moteurs atteignait comme celui de certaines motos 50 CV au litre, elle aurait une puissance de 2.250 CV. Elle dépense peu d'essence... 125 litres seulement aux cent kilomètres. Ce ne sont pas de pareils monstres qui feront faire de grands progrès à l'automobile. Cette 24 cylindres a 96 soupapes, 8 carburateurs et 48 bougies !

Eclairage pour chevaux

La police montée de Bradford en Angleterre a de petites lampes électriques qu'elle attache à la base de la queue du cheval. C'est une idée ingénieuse. Quand verrons-nous le bétail ainsi équipé et de petites lanternes rouges scintiller au derrière des vaches et des moutons. Aurons-nous aussi des poules lumineuses ? Il est vrai qu'elles, du moins, vont se coucher la nuit.

Aux lecteurs de Moto-Revue

La Maison Cachemaille qui favorisait les lecteurs de *Moto-Revue* d'une remise de 10 0/0 nous fait connaître que cette faveur leur est accordée jusqu'au 15 février prochain. Une baisse générale de 10 0/0 reste toujours appliquée (Voir page XXV).

Chez Dollar

Notre incorrigible indiscrétion nous a permis d'apprendre, et nous nous empressons d'en faire part à nos lecteurs, puisque c'est pour eux que nous sommes indiscrets, que la motocyclette « Dollar 4-temps », serait l'objet en 1927 d'un très important programme de fabrication. De plus, il nous est venu de source certaine, que les Etablissements Savana-Delachenel, constructeurs de cette marque, avaient porté, en le doublant, leur capital à 2.500.000 francs. Puissent ces deux

Une bonne opération...

	Bénéfice
Le prix d'un numéro est de 1.25.	
Le prix d'un abonnement à 24 numéros est de.....	20 » 10 »
et vous avez 2 numéros par mois.	
Le prix d'un numéro de <i>Motocyclisme - Automobilisme</i> est de.....	1.25.
Le prix d'un abonnement à 24 numéros est de.....	20 » 10 »
	40 » 20 »

MAIS...

... si vous souscrivez à un abonnement mixte (*Moto-Revue* et *Motocyclisme-Automobilisme*), soit **QUATRE Numéros par mois**, vous ne payez que..... 36 fr. au lieu de 48 x 1 fr. 25 .. 60 fr.

Bénéfice net..... 24 fr

Et nous ne parlons que pour mémoire des **AVANTAGES CONSIDÉRABLES** que vous vous procurez : Assurances à tarifs réduits avec garantie absolue, Petites Annonces gratuites qui vous remboursent intégralement le montant de votre abonnement, le droit à nos Consultations juridiques et techniques gratuites...

TOUS NOS SERVICES A VOTRE DISPOSITION

moyens conjugués servir au développement de la cause motocycliste. Le passé de la marque « Dollar » nous est un garant de l'avenir.

Naissance

Nous sommes heureux d'apprendre que Jean Leca, notre dessinateur dont nos lecteurs ont souvent pu admirer la verve et l'humour, vient d'être papa du petit Jean; au papa et à la maman aussi nos compliments.

Une moto volée

La motocyclette Norton, appartenant à M. Andreino, a été volée le 11 janvier devant « Excelsior ». Une très grosse récompense est promise à la personne qui pourrait donner une indication permettant de la retrouver.

La moto sous la neige

Ma moto ronfle sur son pied.
Où vais-je errer par cette bise ?
Tout passant me regarde inquiet,
On doit me taxer de bêtise !

Râblé dans ma combinaison,
En peu de temps, oui, j'accélère
Vers la plaine à blanche toison...
Un corbeau s'offre en partenaire,
Et m'invite à être champion !

G.-H. W.

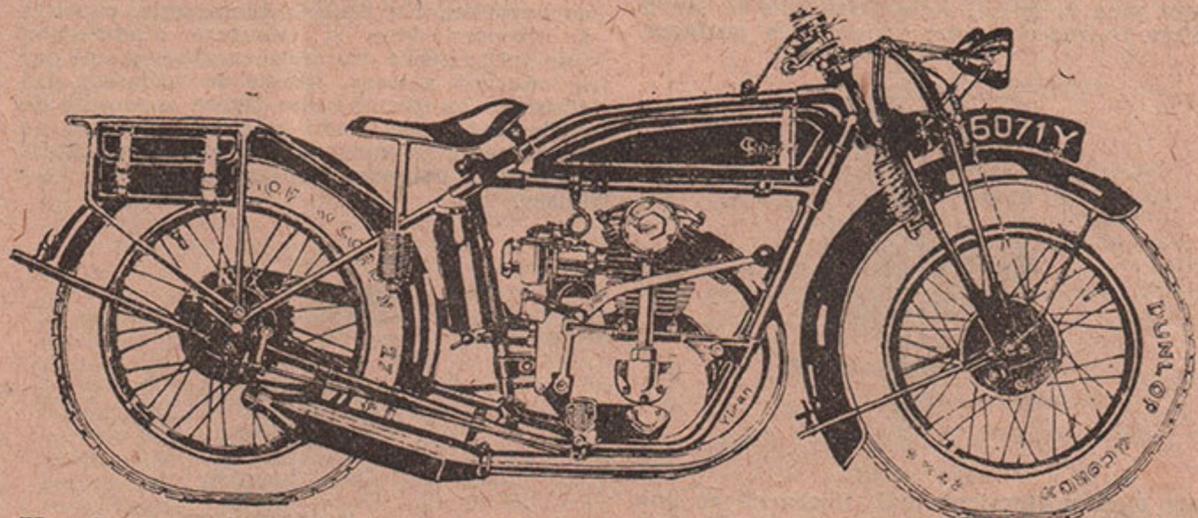
Le Salon de 1927

D'après certains bruits, il paraîtrait que la date du Salon Automobile de Paris est déjà fixée.

La 21^e Exposition de l'Automobile du Cycle et des Sports commencerait le 9 octobre 1927 pour se terminer le 19.

Encore une fois, notre Salon chevauchera sur le Salon Anglais qui doit avoir lieu du 14 au 22 octobre, et c'est grandement déplorable.

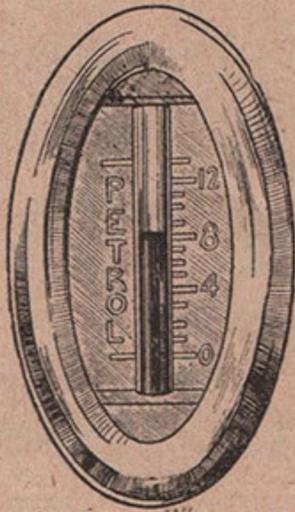
N'y aurait-il pas possibilité de part et d'autre de changer les dates, ce qui aurait pour résultat de donner plus d'éclat à chacune des manifestations.



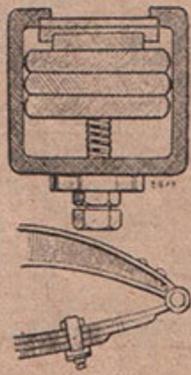
Un de nos abonnés nous communique le dessin ci-dessus, en suggérant qu'une moto construite sur ces lignes (500 c. c. arbres et cames en tête) et fabriquée chez Peugeot trouverait une grande faveur auprès du public.

Quelques Accessoires Nouveaux

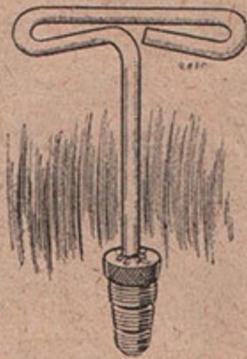
Un indicateur de niveau d'essence est fort utile. Y a-t-il panne plus stupide que la panne d'essence. On compte sur une consommation donnée, mais on a le vent debout, la route est accidentée, le sol boueux et la consommation normale est tellement dépassée qu'un beau (??) moment sur une route déserte, on entend des rates inquiétants et le moteur cale. Le réservoir d'essence est vide. Un bon indicateur d'essence nous aurait averti à temps. Un modèle très simple est le Telegage Hobton. Un liquide coloré monte dans un tube de verre fixé sur un cadre dont le fond porte des graduations.



Le Stublox est destiné à maintenir en contact les lames d'un ressort et à éviter ainsi le rebondissement. C'est simplement un étrier sous lequel est une vis de pression. A la partie supérieure est une cale de caoutchouc durci sur laquelle vient porter la lame supérieure du ressort. Ce petit accessoire doit contribuer à empêcher les bris de lames.



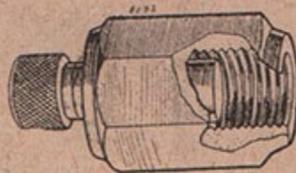
Quand on doit démonter une culasse on est parfois très embarrassé. On a bien enlevé les écrous de fixation mais le bloc des culasses reste collé à celui des cylindres. On n'a point non plus de prise, on ne doit pas se servir d'un tourne-vis pour séparer les surfaces,



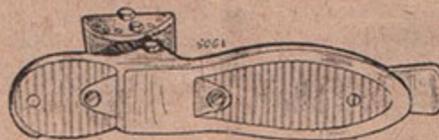
car elles porteraient mal désormais et l'on aurait des fuites. Une idée intéressante c'est d'employer un outil dont la tête ait la dimension et le pas d'une bougie. On le visse à la

place de celle-ci et grâce à la poignée dont il est muni, on soulève aisément le bloc des culasses.

Un petit outil, la Shaft, est destiné à faciliter l'arrachage des pignons, des boulons, etc... Il est composé d'un corps en acier fileté intérieurement et d'une courte tige qui joue librement dans cette monture. Il se fait naturellement en différentes dimensions et en différents pas.



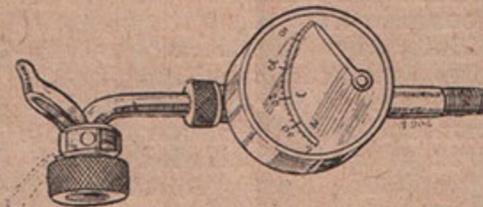
Rien n'est fatigant quand on conduit une voiture comme d'appuyer constamment sur l'accélérateur. Le pied est mal en équilibre sur son talon. Le repose-pieds Admsa



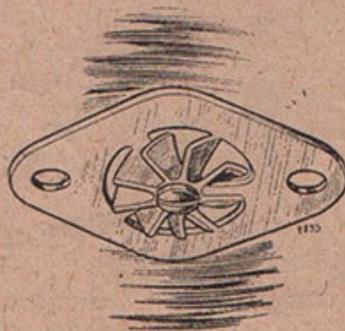
d'adapte à la forme de la chaussure et même en cas de cahots et de heurts donne au pied une bonne assise. Il est monté sur une charnière et ainsi permet de commander l'accélérateur. On peut en régler l'angle.

**

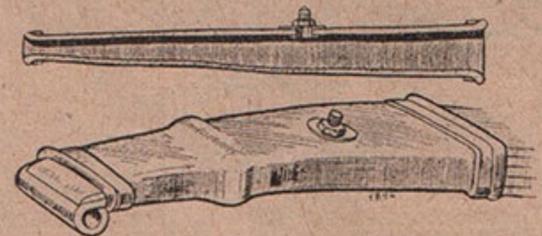
Plus encore que les pneus à haute pression, les pneus à basse pression exigent, si on veut obtenir d'eux un usage normal, un gonflage exact, et on trouve sur le marché un certain nombre de manomètres qui permettent de vérifier avec autant de commodité que de précision, la pression du pneu. Mais ils ne servent pas en général quand la pompe est en place. Les manomètres montés sur les pompes donnent souvent des indications assez peu précises. Le manomètre Bristol dont nous donnons le croquis, est parfait, il est très précis et fonctionne quand on gonfle le pneu.



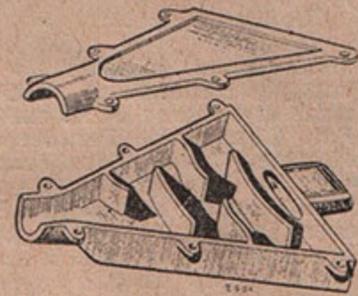
Une homogénéité aussi parfaite que possible est nécessaire si l'on veut obtenir une bonne carburation. Un procédé bien connu consiste à disposer dans la tubulure d'admission une petite hélice qui, mise en mouvement par le courant gazeux, brasse le mélange. On constate en général une légère économie de carburant, mais aussi une légère perte de rendement. Ce sont sans doute les résultats qu'il faut attendre de l'Auto Rotary Atomiser.



Nul ne conteste l'utilité des gaines de ressorts. On en a fait en cuir, en simili-cuir, en métal. En voici une en caoutchouc, établie en petites quantités par M. Orde de Newcastle upon Tyne. Elle est montée, s'adapte parfaitement au ressort et est imperméable, naturellement à l'air et à l'eau. Son inventeur affirme qu'elle n'est pas attaquée par l'huile et la graisse. C'est une chose pour laquelle nous restons sceptiques.



La sévérité de la police anglaise en ce qui concerne les échappements bruyants produit sur le marché anglais une véritable floraison de silencieux. Dans le Hush une boîte triangulaire en aluminium moulé comporte un certain nombre d'écrans. Il est probable que ce silencieux comme tous ceux de ce type est efficace, mais entraîne une très légère perte de vitesse.



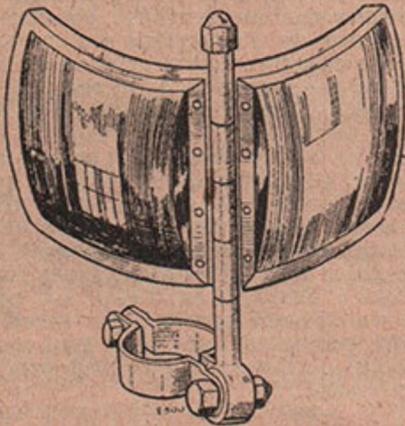
Pour éviter le massacre des boîtes de vitesse

Il peut arriver que, par inadvertance on par maladresse, on accroche en changeant de vitesse les engrenages de marche arrière, ce qui n'est assurément pas fait pour les mettre en état. Il est fort utile de prévoir un système de cran ou de verrou qui rende impossible cette fausse manœuvre. Celui que nous reproduisons est le Firmec spécialement établi pour les voitures Morris et Essex. Il comporte une petite pièce nickelée qu'on fixe sur le sommet de la boîte de vitesse. Sur le levier est montée une tringle rappelée par un ressort, elle est terminée par un petit crochet. Si on soulève celui-ci la tringle est dégagée et on peut passer en marche arrière.



A un croisement ou à un virage le conducteur ne commence à voir les véhicules qui arrivent que lorsqu'il est déjà trop engagé et en admettant que lui-même ait pris toutes les précautions nécessaires, il est possible

que le conducteur de l'autre véhicule n'ait pas averti, ne tienne pas sa droite, etc. Pour augmenter la visibilité une fabrique anglaise d'accessoires a conçu un double miroir de radiateur. Sur une à tige qu'un collier permet de fixer au radiateur sont montés deux miroirs convexes. Aussitôt que l'avant de la voiture arrive au croisement le conducteur voit apparaître sur ce

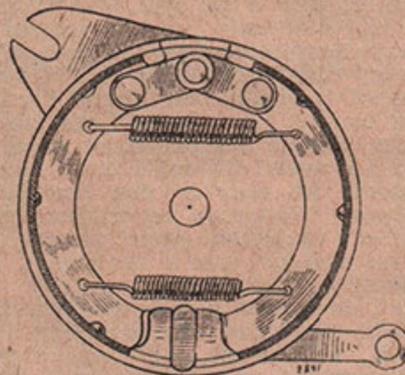


miroir tout ce qu'il y a, à droite et à gauche et peut ainsi, dans bien des cas, éviter l'accident.

**

Pour augmenter l'efficacité des freins

La pression exercée par les segments d'un frein sur le tambour n'est pas égale en tous les points, elle est plus grande du côté de la came que de celui de l'articulation. Cela se constate fort bien au démontage car l'usure de la garniture est de plus en plus accentuée au fur et à mesure qu'on se rapproche de la



came. On aurait un freinage plus efficace si la pression était uniforme sur toute la longueur du segment. Les segments Ross s'efforcent de réaliser cet idéal.

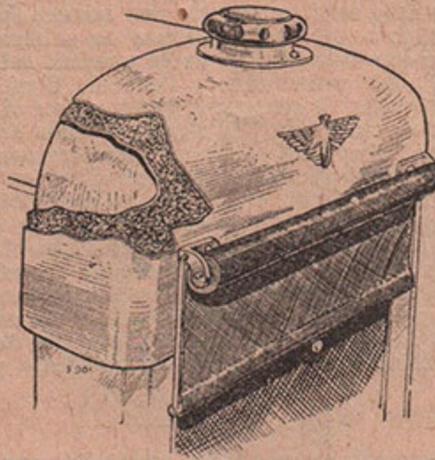
Pour appliquer les segments contre le tambour on se sert d'une commande par came comme d'habitude. Mais à leur extrémité les deux segments portent chacun une bielle articulée d'un axe fixe. Si on agit sur la came les segments du frein sont écartés comme d'habitude. Chacun des segments touche le tambour près de la came. Mais ce mouvement fait pivoter la partie supérieure du segment sur la bielle et l'applique énergiquement sur le tambour. Ainsi tout le segment porte et la puissance de freinage est très notablement accrue.

Pour empêcher que les segments tombent lorsqu'on cesse de freiner, chaque segment porte une languette qui vient porter sur la bielle. Ce système a le mérite de la simplicité et du bon marché. Il est certainement efficace.

Ecran de Radiateur

Le gel de l'eau dans le radiateur cause généralement une catastrophe. Ce n'est une bonne affaire que pour les spécialistes de la soudure autogène. On peut l'éviter en vidant l'eau, mais cela est bien désagréable. On peut employer des produits antigel mais beaucoup de chauffeurs craignent que ces produits n'attaquent à la longue le radiateur. Dans ces conditions si on l'arrête assez longtemps il faut recouvrir le radiateur d'une

couverture, mais cela n'est guère élégant et la couverture peut tenter un passant. Il serait, de plus, désirable de réduire la surface de refroidissement pour éviter que le moteur ne soit trop refroidi. On a donc imaginé des



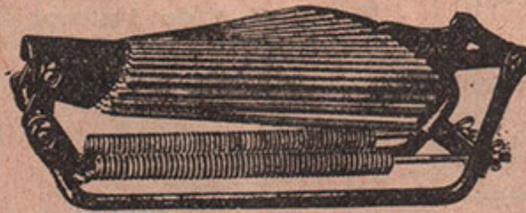
housses feutrées pour les capots, mais on ne peut dire qu'elles embellissent la voiture. L'écran que nous reproduisons ci contre est beaucoup plus discret et tout aussi efficace. Il se compose d'une fausse calandre doublée de feutre et qui vient se plaquer exactement sur le radiateur il comporte, de plus, un store guidé par deux tringles et qui peut masquer le radiateur en totalité ou en partie.

**

Un nouveau siège arrière pour moto

En raison de la hausse croissante des transports en commun, la moto devient de plus en plus le mode de transport le moins cher.

C'est ainsi que la vogue du tan-sad s'affirme avec plus de force depuis l'avènement sur le marché de sièges arrière spéciaux donnant une suspension et un confort de plus en plus grands.



Les Etablissements Auto-Omnia mettent en vente une nouvelle selle tandem établie sur le même principe que la selle moto. Elle est formée d'une armature composée de ressorts longitudinaux; l'ensemble est suspendu par rapport au châssis fixé sur le porte-bagage par deux grands ressorts réglables. La selle est recouverte en peau de vache extra souple. L'avant est muni d'une poignée permettant au passager de se maintenir en position.

**

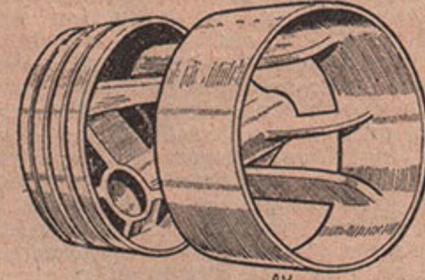
Un nouveau piston Zéphyr

La marque anglaise Zéphyr fabrique depuis plus de 14 ans des pistons légers et a donc une longue expérience de la question. Elle s'est efforcée d'allier la légèreté et la bonne conductibilité thermique du piston en aluminium à la résistance à l'usure et au silence du piston en acier. Leur dernière création le piston A.S. est très remarquable.

Le fond du piston est un alliage d'aluminium. Il est nervuré ce qui lui donne une grande résistance et élimine par radiation la chaleur. Il supporte également les bossages de l'axe de piston. Les parois latérales du piston sont constituées par deux tubes d'acier sans soudure, qui portent chacun un rebord interne qui est fixé par quatre vis sur les côtés des bossages du fond d'aluminium. Ces vis sont immobilisées par des languettes. On remarque également deux ressorts plats qui viennent aboutir entre les bossages et la paroi d'acier et maintenir l'axe.

Les segments employés sont également curieux. Il y en a deux par gorge l'un est à segment plat sous lequel se trouve l'autre segment qui est ondulé et forme ressort. Ce système permet d'obtenir une étanchéité remarquable et permet de réduire la consommation d'huile.

Ce piston serait très solide si on en juge par le fait suivant. Deux cylindres d'un gros



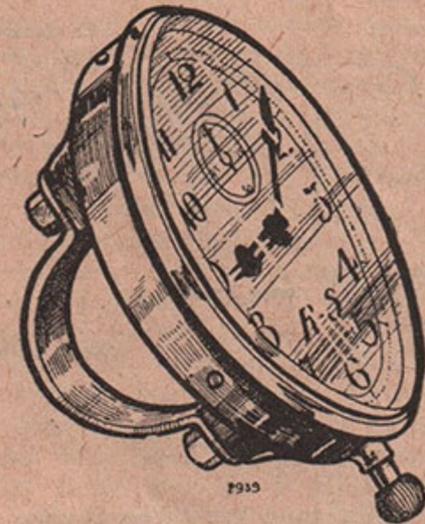
six cylindres furent par suite d'un engagement des canaux d'huile, privés de lubrifiant. On ne s'en aperçut que quelque temps après et on trouva que le cylindre accusait une usure d'un millimètre et demi alors que les pistons n'avaient absolument rien, et que l'assemblage n'avait nullement bougé.

Le poids de ce piston est inférieur à celui d'un piston en alliage léger.

Prix spécial

pour les lecteurs de *Moto Revue*

M. R. Sangnac, de Bégin (Gironde), le fabricant de la montre R. S., nous signale qu'il consent des prix spéciaux aux lecteurs de *Moto Revue*. Cette nouvelle ne manquera



pas d'intéresser nos lecteurs, car la montre R. S. est un très intéressant petit accessoire aussi bien par sa construction robuste, que par la lisibilité de son cadran.

Avez-vous lu dans
**Motocyclisme-
 Automobilisme**
 du 15 janvier 1927 :

La perception immédiate de la contraction. — Le carburant en Allemagne. — La suspension des automobiles. — Les bruits qui courent. — Les soupapes automatiques et leur réglage. — Le anti-détonants. — Le scandale des essences, etc., etc.

**Motocyclisme-
 Automobilisme**
 paraît le 10 et le 25 de chaque mois
 Prix : 1 fr. 25

Carburants de substitution

On peut, croyons-nous, commencer à espérer, et ne plus redouter le jour encore lointain où les puits de pétroles seront taris. Même si à ce moment là on continue à se servir de moteurs empruntant leur énergie aux hydrocarbures, la production soit de l'alcool, soit de carburants synthétiques suffira aux besoins de l'automobile. Celle-ci sera sans doute encore répandue, mais il est probable que le rendement des moteurs sera meilleur qu'il n'est aujourd'hui et la consommation individuelle beaucoup moindre. La fabrication des carburants de synthèse a fait de gros progrès et certains sont à la veille d'être produits commercialement. Autant nous étions opposés au fameux carburant national qui n'était qu'un expédient sans valeur, autant nous sommes d'avis d'encourager le carburant de synthèse et l'alcool, mais nous croyons que le premier pas à faire, c'est de le fabriquer en grandes quantités. En ce moment nous serions obligés de les utiliser dans des moteurs qui ne sont pas adaptés à leur emploi et nous risquerions en conseillant prématurément leur usage de leur faire une mauvaise réclame. Le jour où ils seront assez abondants pour que le ravitaillement soit assuré, alors on n'hésitera plus à modifier les moteurs existants et à construire des moteurs spéciaux. Actuellement le gros obstacle, c'est le prix de revient et dans certains cas la consommation exagérée. Tel carburant à base d'alcool comme le Discol sont d'un prix prohibitif et la consommation en est très élevée, aussi ne peut-on

donner de l'alcool méthylique. Les appareils industriels sont naturellement beaucoup plus compliqués que ne l'indique ce schéma, et encore une fois le prix de ce produit est trop élevé pour concurrencer l'alcool. C'est également à partir du gaz à l'eau qu'on obtient un autre carburant, le Synthol, mais celui-ci contient des acides et particulièrement de l'acide acétique. La présence d'acides dans un carburant est, bien entendu, rédhitoire. On peut neutraliser l'acide au moyen d'une base, mais cela implique un traitement supplémentaire qui augmente encore le prix de revient. Enfin on a vu apparaître récemment un carburant français le Kétol qui est extrait de la sciure de bois, et qui semble devoir, dès maintenant, donner des résultats pratiques.

Benzol et essence synthétiques.

Il y a plus d'un siècle qu'on sait qu'en faisant passer de l'acétylène sur un arc électrique on produit du benzol. Malheureusement le prix élevé du carbure de calcium, et la grande dépense d'énergie électrique empêchent de produire ce benzol à un prix assez bas pour concurrencer l'essence et pour l'instant, il s'agit plutôt d'une expérience de laboratoire que d'une exploitation industrielle. L'acétylène est un gaz précieux à partir duquel on est parvenu à fabriquer du caoutchouc. Mais il ne semble pas que les résultats obtenus aient été industrielle-

Production de l'alcool éthylique

L'alcool éthylique peut être produit par distillation mais ce procédé paraît trop coûteux et il semble que l'on cherche plutôt à le produire par une synthèse. On commence par produire de l'acétylène au moyen du carbure de calcium. Cet acétylène est purifié puis oxydé par un procédé qui reste un secret de fabrication. Ensuite l'acétylène est dirigé en même temps que de l'hydrogène sur de la poudre de cuivre chauffé. Il se forme alors de l'alcool éthylique qu'on purifie par les moyens ordinaires. Pour une tonne d'alcool il faut deux tonnes de carbure de calcium. Le carbure est aujourd'hui produit à bon marché grâce aux fours électriques installés à proximité des chutes d'eau. Le prix de revient de l'alcool synthétique serait assez bas pour permettre un prix tout au plus égal à celui de l'essence, s'il était produit en grandes quantités.

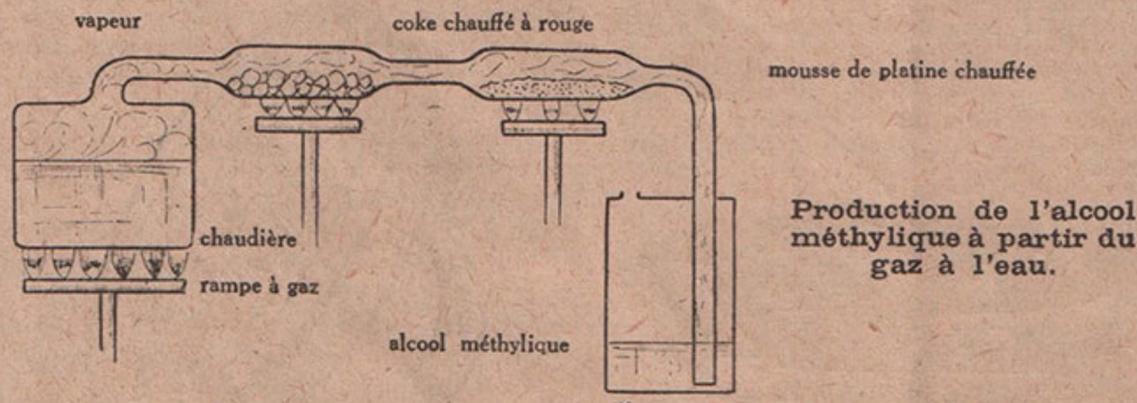
Emploi des gaz

Le moteur à gaz est né un grand nombre d'années avant le moteur à essence. Le premier moteur pratique fut celui de Lenoir qui consommait la bagatelle de 3 mètres cubes par cheval-heure. Lenoir fut également le premier à faire fonctionner un moteur à benzine. Le gaz d'éclairage a continué à être employé pour les moteurs industriels, et, pendant la guerre, quand l'essence était exclusivement réservée aux besoins de l'armée on vit sur le toit des voitures des ballonnets qui suppléaient à l'essence et permettaient de rouler quand même. Le rendement était inférieur de près d'un tiers à celui de l'essence. Par contre, il y a un gaz, l'acétylène qui permettait d'obtenir un rendement plus élevé, mais l'explosion est si violente qu'aucun moteur n'y résisterait. On a eu l'idée d'atténuer ces effets brisants en diluant l'acétylène avec un liquide. Les résultats ont été excellents. On emploie des bouteilles à acétylène dissous. La seule difficulté c'est l'approvisionnement. Le nombre des bouteilles en service pour l'éclairage ne suffirait plus si on y faisait également appel pour l'alimentation du moteur. On a également essayé le méthane avec succès.

L'Etat, on le sait, a consenti aux camions équipés de gazogènes, une réduction d'impôt de 50 %. Cela n'est pas aussi important qu'on le croirait, car la puissance est inférieure de 25 à 30 % et le prix du gazogène est loin d'être négligeable.

L'alcool est-il le carburant de l'avenir ?

Il semble que l'alcool soit le carburant le moins cher à produire. Mais cela n'est pas son seul avantage. Il permet de réduire la température de fonctionnement et d'éliminer les ennuis de soupapes et d'allumage. L'explosion est moins brutale qu'avec l'essence, et si le taux de compression est suffisant le rendement thermique est supérieur. Actuellement les taux de compression ne sont pas assez élevés pour employer l'alcool dans de bonnes conditions, et il serait nécessaire de modifier les moteurs. Comme il n'est pas possible de trouver partout de l'alcool, et que, d'autre part, avec ces compressions élevées on ne peut employer l'essence, on pourrait se trouver dans une situation fâcheuse. C'est le cas des véhicules de tourisme, mais pour ceux qui rejoignent chaque jour leur port d'attache, taxis, autobus, véhicules commerciaux, l'emploi de l'alcool ne présente pas de difficulté. Le premier point c'est donc de produire beaucoup d'alcool et à bon marché. On pourra ensuite multiplier les stations de ravitaillement et ainsi mettre l'alcool à la portée du touriste. Il faudrait, pour que le succès soit assuré, la collaboration étroite des producteurs d'alcool et des constructeurs d'automobiles et de motocycles. Devant le péril que fera courir à l'automobile il est probable que cette entente se réalisera et que le pétrole cédera le pas à l'alcool, comme le charbon le lui a cédé.



songer à les employer qu'en course. C'est aujourd'hui un peu le cas de tous ces carburants, mais le prix pourra très certainement être abaissé quand on les produira en grandes quantités et comme, d'autre part, on peut escompter une hausse progressive des carburants naturels, tôt ou tard les carburants artificiels coûteront un prix moins élevé. Peut-être ne faut-il même pas les introduire trop tôt sur le marché.

On a essayé cette année pas mal de carburants de synthèse. Sans parler des gazogènes à bois dont les énormes dimensions, le poids et le prix limitent l'emploi aux camions, on a organisé des démonstrations où l'alcool a fait très honorable figure. On a vu en particulier à Bordeaux le Méthanol permettre des vitesses égales à celles atteintes avec l'essence et ceci est également important avec une économie de 12 % environ. Ce produit est d'origine allemande et fabriqué par la célèbre usine de colorants, la Badische Anilin und Soda Fabrik. Il est extrait du gaz à l'eau, obtenu en faisant passer de la vapeur d'eau sur du coke porté au rouge. La vapeur absorbe le carbone du coke, et est convertie en hydrogène et en oxyde de carbone. Ce gaz à l'eau est d'ailleurs employé dans de nombreuses industries pour alimenter des appareils de chauffage. On a trouvé qu'en faisant passer ce gaz lentement et sous une forte pression en présence de platine, de chrome et de nickel, l'oxyde de carbone et l'hydrogène se combinent pour

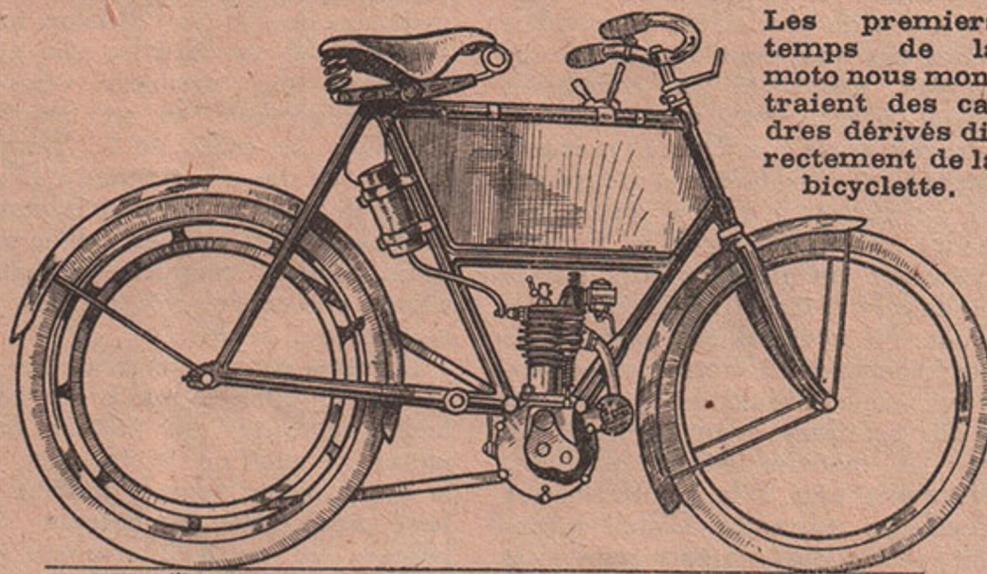
ment intéressants. Le caoutchouc synthétique pas plus que le benzol synthétique ne semble avoir aujourd'hui une portée pratique. Mais cela peut venir. N'oublions pas, par exemple que l'aluminium a été un métal rare et précieux.

Récemment la grande presse quotidienne a annoncé que l'essence synthétique était entrée dans la voie de la réalisation industrielle. Il est exact que de très grands efforts sont faits pour cela. Qu'on arrive à faire de l'essence synthétique cela n'est pas douteux. On peut l'obtenir à partir de corps gras en faisant toujours appel aux trois agents de transformation, la chaleur, la pression et un catalyseur.

Corps singuliers que ces catalyseurs, mousse de platine, nickel, chrome etc., qui par leur seule présence permettent de réussir ces miraculeuses transformations et dont l'action reste mystérieuse. Ce sont les vrais pierres philosophales de la science moderne. Mais l'exploitation industrielle d'un procédé est très délicate si on ne veut pas ruiner les actionnaires. Certaines fumisteries comme le procédé M... qui pourtant reçut des encouragements officiels sont causes d'ailleurs d'un certain scepticisme... La question n'est pourtant pas de faire de l'essence synthétique car elle existe, mais de la produire économiquement. Si, d'ailleurs, nous avons de l'alcool en grande quantité et des moteurs étudiés pour l'employer il deviendra beaucoup moins intéressant de faire artificiellement de l'essence.

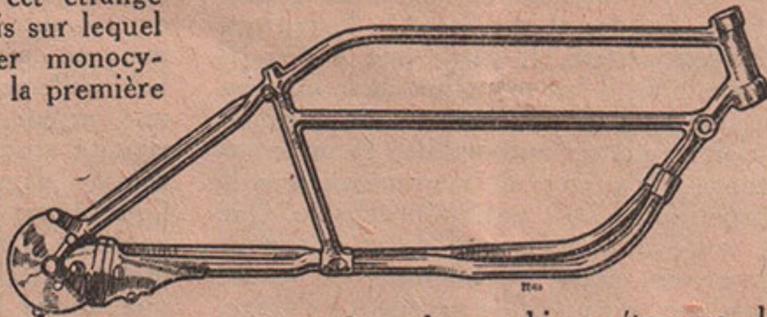
LE CADRE A TRAVERS LES AGES

Les premiers temps de la moto nous montraient des cadres dérivés directement de la bicyclette.

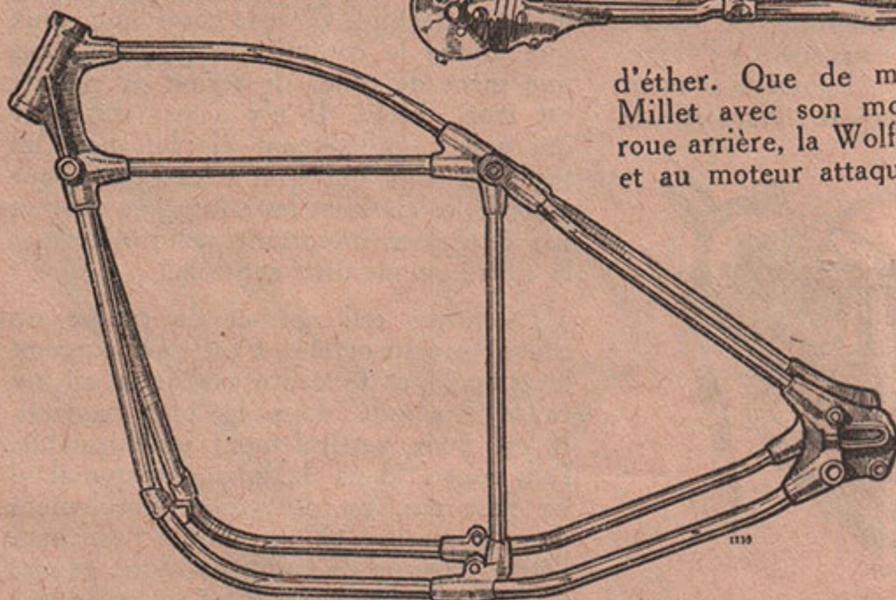


Il est rare que se produise une découverte archéologique de quelque importance, sans que nous voyions les caricaturistes nous représenter les autos ou les motos du temps de la préhistoire ou des pharaons. Il n'y a pas besoin d'aller si loin et certaines machines qui n'ont guère que trente ans d'existence nous paraissent provenir d'un autre âge. Je ne parle même pas de cet étrange assemblage de poutres de bois sur lequel Daimler monta son premier monocylindre et qui est malgré tout la première

L'ancienne F. N. à cardan fut l'une des premières munies d'un cadre en berceau.



d'éther. Que de machines étranges, la Millet avec son moteur rotatif dans la roue arrière, la Wolfgang au cadre ouvert et au moteur attaquant directement une



...son cadre actuel très ouvert, permettant une grande accessibilité et une bonne assise au moteur.

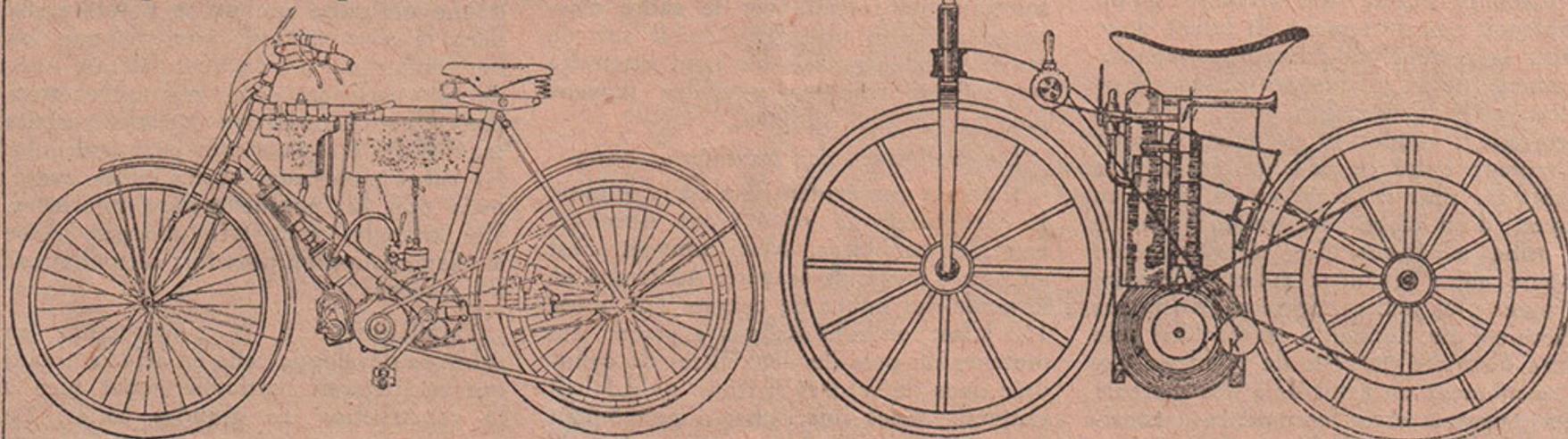
moto. Nous avons même vu chez un marchand de produits chimiques du quartier latin un vélocipède sur lequel on avait installé un moteur à vapeur

roue minuscule. Mais les premiers outils pratiques ne virent le jour qu'avec le cadre de bicyclette ou de tricycle en tubes à peu près triangulés ; ce fut le tricycle

à pétrole qui malgré de grosses imperfections, une grande instabilité, un carburation fantasque, un allumage rétif, a connu un énorme succès.

La moto naquit peu après, sous la forme de bicyclettes à moteur, car on redoutait que le poids ne rendit la machine peu maniable et dangereuse. Ce moteur, pour minuscule qu'il fut, paraissait difficile à caser car on voulait coûte que coûte conserver le cadre de la bicyclette, nous devons d'ailleurs reconnaître que ce cadre constituait pour le temps un énorme progrès. Au lieu du tube épais du grand bicycle, au lieu des premiers cadres en croix dont la rigidité était assurée d'une manière bien précaire par des haubans en fil d'acier, cette nouvelle construction offrait sous un poids réduit une solidité beaucoup plus grande. On s'explique donc fort bien l'enthousiasme qu'on éprouva pour ce cadre. Ne règne-t-il pas encore en maître dans la construction des bicyclettes, et ne voyons-nous pas des bicyclettes de 8 kilos résister fort bien à l'effort de nos plus vigoureux sprinters. On conçoit que lorsqu'il s'agit de monter un moteur sur une machine à deux roues, on n'osa pas s'écarter d'un type de cadre si ingénieux et si résistant. Nous critiquons volontiers de nos jours

Les ancêtres de la moto : à gauche la première moto Indian si différente de la machine actuelle. A droite, le vélocipède dont on parle dans l'article ci-contre.



le cadre de bicyclette et nous l'accusons d'avoir empêché les ingénieurs de chercher quelque chose de plus scientifique. Mais n'oublions pas qu'il était à cette époque une grosse nouveauté et constituait un énorme progrès vers une utilisation meilleure des matériaux. Que les premiers inventeurs aient considéré ce cadre comme le seul satisfaisant n'a rien qui puisse surprendre. Mais où loger le moteur. On l'attachait un peu partout, sur le guidon, dans le cadre, et même en arrière de la roue. Ne nous raillons pas, chaque fois que la bicyclette à moteur est ressuscitée, le même problème se pose et reçoit des solutions aussi diverses. La plupart des moteurs étaient d'ailleurs destinés avant tout à la transformation des bicyclettes existantes. C'était à proprement parler des moteurs auxiliaires car, avouaient eux-mêmes les constructeurs, pour les côtes dures, le cycliste devait légèrement aider son moteur. Ceux d'entre nous qui avons roulé à cette époque, nous rappelons ce qu'était cette aide légère. On avait plutôt l'impression de remorquer un tombereau et il était infiniment moins pénible de monter une côte sans moteur qu'avec un.

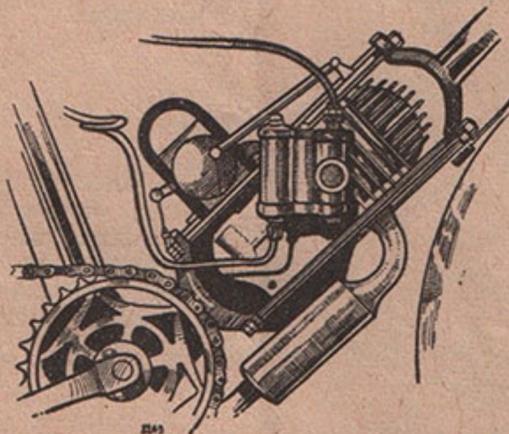
La naissance du cadre à moteur au pédalier

L'inconvénient qu'il y avait à placer un moteur au-dessus de la roue avant ou même dans le cadre saute aux yeux : c'est d'élever le centre de gravité. Cet inconvénient apparaissait d'autant mieux que la machine avec ses grandes roues et son grand cadre était haute. Ne fallait-il pas d'ailleurs une position qui permit de pédaler efficacement. On tâtonna. On alla même jusqu'à couper le tube de selle et à y installer le moteur, comme chez Lachaudière. Cet exemple fut suivi en Amérique et il est curieux de remarquer que la première Indian avait le moteur à cette place. En Angleterre Humber et Phelon and More plaçaient le moteur dans une cage constituée par quatre colonnettes qui remplaçaient une partie du tube avant. Phelon and More sont seuls restés fidèles à ce système et leur « Panther » est une des motos les plus appréciées en Angleterre.

Parmi les autres solutions une s'imposa comme très satisfaisante : c'était de monter le moteur en avant du pédalier. Généralement les vibrations ne tardaient pas à sectionner le tube, mais du moins la machine offrait une stabilité qu'on n'obtenait pas autrement. Il fallait donc placer le moteur aussi bas que possible. Werner, tailleur de profession mais mécanicien de vocation, prit un parti énergique : couper le cadre et installer le moteur entre le pédalier et le tube avant. De plus il renforçait le cadre au moyen d'un tube horizontal parallèle au tube supérieur. Le réservoir était disposé entre les deux tubes. L'emploi de roues plus petites, de plus gros pneus achevaient de donner à la machine une allure distincte de celle de la bicyclette. A ce moment on avait déjà des moteurs plus puissants et on commença à considérer qu'une moto digne de ce nom devait grimper les côtes sans assistance.

La moto devenait plus lourde. Elle était certes légère par comparaison avec nos machines de 100 ou 150 kilos, mais enfin avec ses 50 ou 60 kilos elle était bien différente des premiers vélos-moteurs qui s'efforçaient de ne pas dépasser 30 kilos. Le cadre de la Werner rallia la majorité des constructeurs. D'année en année le cadre s'abaissa et la moto devint plus basse, plus compacte, plus puissante. Mais pendant combien de temps nous allions encore voir les pédales, derniers vestiges des débuts.

D'autres constructeurs au lieu de faire aboutir le tube avant à des plaquettes fixées au carter du moteur ou à des pattes venues de fonte avec celui-ci, le firent passer sous le moteur pour en faire une sorte de berceau. Cadre à berceau et cadre interrompu devaient, pendant des années, régner en maîtres et nous les trouvons encore aujourd'hui sur de nombreuses machines de grande classe, lourdes et rapides. On le critique cela est certain, il passe peu à peu de mode, mais il fait son office de la manière la plus satisfaisante. Ne peut-on critiquer aussi le châssis automobile, et on commence à s'apercevoir maintenant que la suspension n'était pas irréprochable. Que le cadre dont nous parlons et que pour simplifier nous appellerons le cadre classique, soit un cadre excellent à l'usage, cela n'est pas douteux. Il possède souvent les mêmes qualités que d'autres de



Un moteur monte sur une bicyclette de la même façon que la P. M. Panther ; sur quatre colonnettes fixées au cadre.

conception plus scientifique, mais il y arrive par des moyens détournés, par l'emploi de raccords épais et lourds. Il serait injuste de dire que ce sont des solutions de fortune car le cadre classique est déjà un cadre établi sur de saines données, mais on peut atteindre les mêmes résultats par des moyens plus nets et plus simples.

Les qualités que doit présenter un cadre

Il en est une évidente : c'est la solidité. Les ruptures de cadre sont devenues extrêmement rares. Mais souvent c'est au prix d'un poids exagéré. Au temps où le poids des motos de course était limité 150 kilos, on n'hésita pas à placer des moteurs de près de deux litres de cylindrée dans des cadres si frêles qu'il fallait s'attendre à les voir lâcher d'un moment à l'autre. Aujourd'hui une moto de 100 kilos nous semble presque légère.

La solidité ne dépend pas seulement de la masse de métal employé et de sa qualité. Vous pouvez fort bien, avec des tubes épais, des raccords pris dans la masse avoir un cadre qui coupe et qui résiste moins bien qu'un cadre en tubes minces, aux raccords de fonte malléable. C'est surtout au raccord que la rupture se produira si ces raccords au lieu de venir, par une diminution progressive et lente de l'épaisseur se confondent avec le tube, se terminent brusquement par un ressaut. La première solution donne au raccord une certaine élasticité et sous l'effort il se produit un léger fléchissement qui évite la rupture. Dans le second cas tout l'effort s'exerce à l'endroit où le tube sort du raccord et il n'est pas étonnant qu'il « coupe ». Sur beaucoup de cadres réputés pour leur solidité les tubes sont plus épais au milieu qu'aux extrémités. Les tubes sont parfois renforcés par des bandes d'acier enroulées en spirales ou des nervures en croix, mais en fait les ruptures se produisent habituellement près des raccords. C'est une erreur de vouloir maintenir une rigidité absolue par les raccords. Il faut comme dans toute construction métallique éviter les ressauts brusques et les angles. On ne le fait pas toujours, et le métal se déchire. C'est le coup de ciseaux que donne le commis de magasin dans une pièce de toile. Le terme de rigidité est trop absolu. Il n'y a pas de cadre qui soit complètement rigide, mais les fléchissements qui sont nécessaires pour amortir les chocs et les efforts, ne doivent pas être assez importants pour déformer le cadre de manière sensible.

La forme qui permet de rendre un cadre indéformable c'est évidemment le triangle et le cadre classique est un cadre triangulé dans le plan vertical. Il est donc verticalement indéformable. Par contre dans le plan horizontal il ne l'est pas, ou du moins simplement dans la mesure où un simple tube peut l'être. Ce type de cadre est donc exposé à fouetter, ce qui écarte les roues de leur plan et affecte la direction. Il est heureux que les efforts latéraux soient beaucoup plus faibles que les efforts verticaux. Avec des raccords massifs surtout au tube de direction, avec de gros tubes épais on arrive à une rigidité latérale suffisante, mais au détriment du poids.

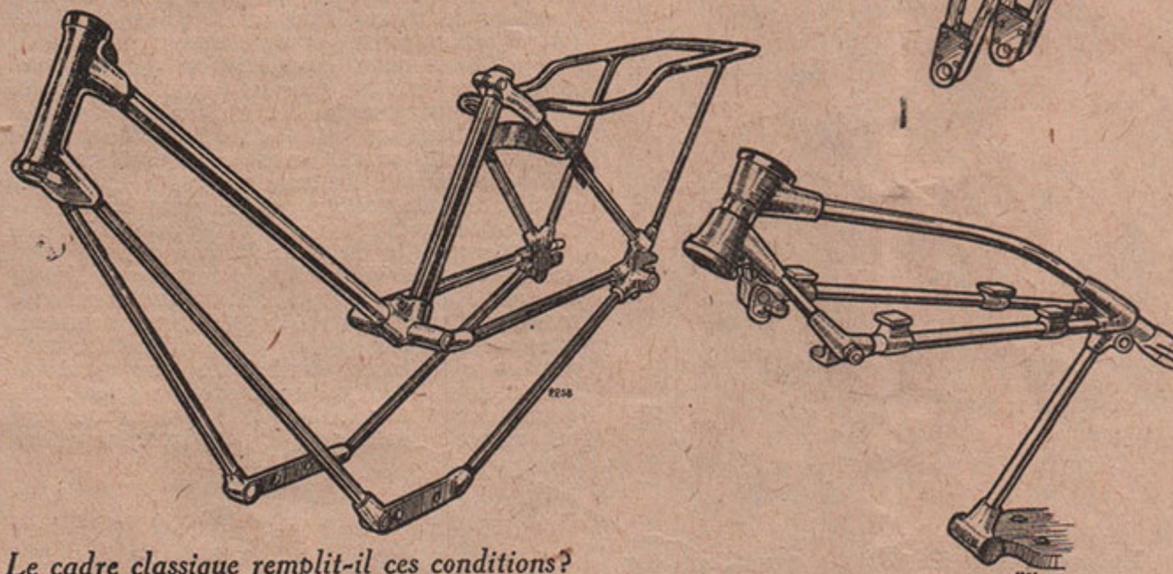
Puisque la triangulation verticale nous donne un cadre qui ne se déforme pas dans le sens vertical, une triangulation horizontale ou si l'on veut latérale nous donnera aussi un cadre qui ne fouettera pas. Une triangulation latérale parfaite est difficile à réaliser. On peut trianguler les tubes supérieurs et les tubes avant, mais non la fourche arrière inférieure. Ces triangles sont très allongés. Avec la triangulation on peut fort bien éliminer les raccords

Parallèlement à la construction en tubes se développe celle en acier embouti qui se prêterait particulièrement bien à la construction en grandes séries. La construction en acier substitue à une combinaison d'éléments constructifs une

pièce unique qu'on peut profiler pour lui donner une immense résistance.

En somme la recherche de la rigidité latérale est la plus importante. Une moto dont le cadre peut fléchir latéralement ne tiendra jamais bien la route, et c'est ce qui a, en grande partie, empêché le succès des suspensions arrière. Un fléchissement vertical modéré est sans inconvénient. Quand Scott a dessiné le cadre de sa célèbre moto, il s'est efforcé par une triangulation dans le sens latéral d'obtenir un cadre qui ne fouette pas mais au contraire il a délibérément adopté un cadre ouvert pour permettre au cadre de prêter légèrement dans le plan vertical. Une selle qui fléchit verticalement ne nous gêne nullement. Au contraire une selle qui va de droite et de gauche nous cause une impression extrêmement désagréable. Un bon cadre sera celui que nous ne pourrions pas faire fléchir en tirant sur des leviers enfoncés dans le tube de direction et dans le tube de selle.

D'autres qualités accessoires sont nécessaires. Le cadre doit donner une position basse, il ne doit pas gêner l'accessibilité du moteur ou de la boîte de vitesses. Il doit permettre de loger un réservoir de grande capacité, et enfin avoir une ligne élégante.



Le cadre classique remplit-il ces conditions?

Le cadre classique aurait aujourd'hui complètement disparu s'il n'avait réussi à offrir à un degré ces qualités diverses, et surtout, à un degré suffisant, la rigidité latérale. Nous ne le trouverions certainement plus sur certaines machines de vitesse très célèbres. Comment a-t-il été possible de rendre rigide latéralement un cadre qui, par son principe, même ne la possède pas. C'est en l'étayant en divers points au moyen de pièces rigides qui deviennent comme les bases, les fondations. Le tube de direction est une pièce résistante réunissant les trois tubes qui y aboutissent. Le moteur doit être lui aussi solidement fixé. Il porte en général des plaquettes montées d'une part sur le carter et de l'autre par plusieurs gros boulons sur l'extrémité des tubes, ou sur le prolongement de socle de la boîte de vitesse. Ce socle qui supporte le moteur, porte la boîte de vitesses est une pièce de généreuses dimensions,

Le cadre triangulé de la Cotton. On conçoit la grande rigidité que ce cadre doit avoir.

Un cadre en bois entièrement construit par un amateur anglais. Ce cadre entièrement triangulé est, paraît-il, d'une grande robustesse.

A droite le cadre de la Scott. Cidessus celui de la P. M. Panther ouvert à l'avant pour laisser la place au moteur.

indéformable et qui sert aussi de point d'appui au tube de selle et à la fourche arrière. Il y a là un ensemble compact alors que sur certaines motos primitives, on avait l'impression qu'il ne serait pas impossible de faire pivoter les fourches arrière autour du tube de selle. Cette structure rigide présente en outre l'avantage de supprimer les erreurs d'alignement entre le moteur et la boîte de vitesses.

Le raccord de la tige de selle n'est pas moins important. Il rompt fréquemment sur certaines machines et une pièce qui rompt est une pièce qui fatigue et joue par conséquent un rôle très important. Le raccord de selle est le pendant du raccord de direction et doit donc maintenir solidement les tubes qui y aboutissent.

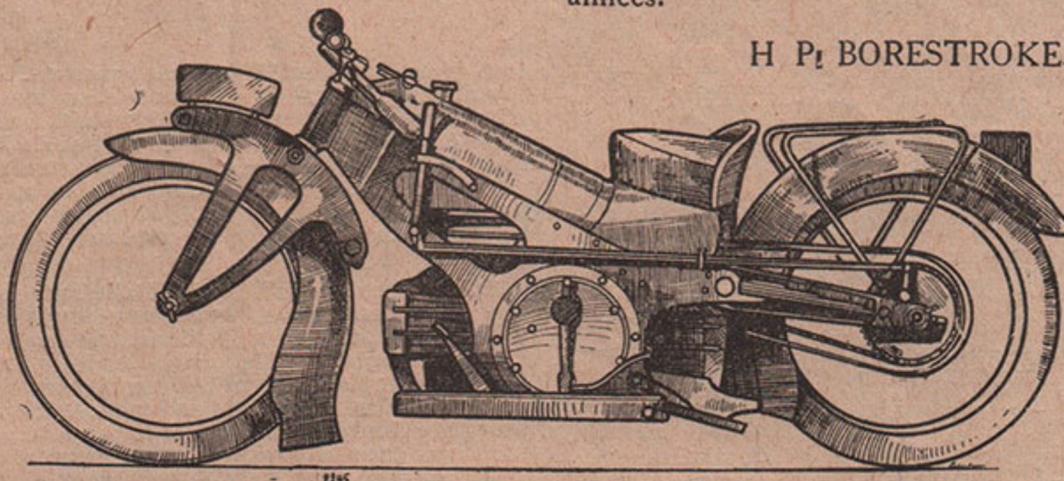
C'est sur cette trinité de raccords, direction, pédalier, selle, que repose le cadre classique. C'est de leur étude que dépend la rigidité latérale, l'absence de fouettement, la bonne tenue de route.

Le cadre classique interrompu a l'inconvénient d'imposer au car-

ter du moteur un effort supplémentaire.

En somme grâce à ces artifices de construction le cadre classique a conservé une place d'honneur. Théoriquement il est inférieur aux cadres à triangulation intégrale ou au double berceau. Mais il faut se méfier de la théorie. Il y a des questions de commodité, de prix de revient, etc... qui jouent un grand rôle. Au moment où on cherche à augmenter le plus possible le rendement des moteurs, ne voyons-nous pas les soupapes latérales gagner du terrain sur les soupapes en tête, alors que la supériorité de celles-ci, sous le rapport du rendement, est reconnue par tous. Le cadre classique peut parfaitement vivre encore de longues années.

H P₁ BORESTROKE.



La moto Janoir possédant un cadre en tôle emboutie. Remarquer la suspension de la roue arrière.

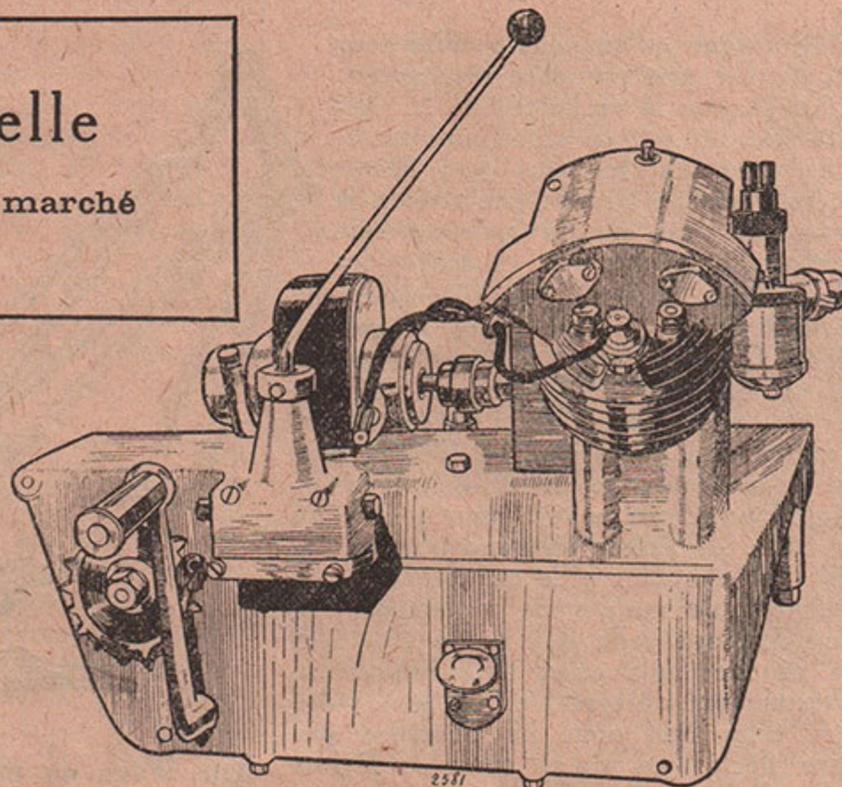
La Moto Anglaise Actuelle

Quelques impressions sur la construction et le marché de la motocyclette en Angleterre

L'énorme succès de la moto en Angleterre, n'est pas dû uniquement à l'esprit sportif ou au sens pratique de nos voisins, mais encore à la qualité de leurs machines. Les efforts des constructeurs anglais ne se ralentissent pas. Ils luttent courageusement contre les conditions défavorables qui résultent de la situation industrielle difficile, des changes élevés, etc... Peut-être sont-ils aiguillonnés par la menace de la concurrence étrangère. Le Continent s'est réveillé et a rattrapé son retard. Soit qu'ils adoptent les solutions anglaises, soit qu'ils créent quelque chose de nouveau et d'original, les constructeurs continentaux sont arrivés à construire des machines remarquables et la supériorité de la moto anglaise n'est plus un article de foi. Il faut donc que l'industrie anglaise fournisse un sérieux effort pour garder ses positions. Jamais on n'a pu le constater plus clairement qu'au dernier Salon de l'Olympia.

Ce qui frappe d'abord c'est le choix immense de machines offert au public. Il y en a vraiment pour toutes les bourses et pour tous les goûts, depuis la moto légère, jusqu'à la grosse 1.000 cmc., depuis la machine de tourisme, jusqu'à celle de course, depuis celle de 25 livres, jusqu'à celle de 170. Au lieu de concentrer leur attention sur un modèle

Le bloc moteur de la nouvelle Panhette 250 cmc. bi-cylindres en V est de lignes très nettes qui n'ont rien à envier à celles de nos moteurs d'automobiles actuels

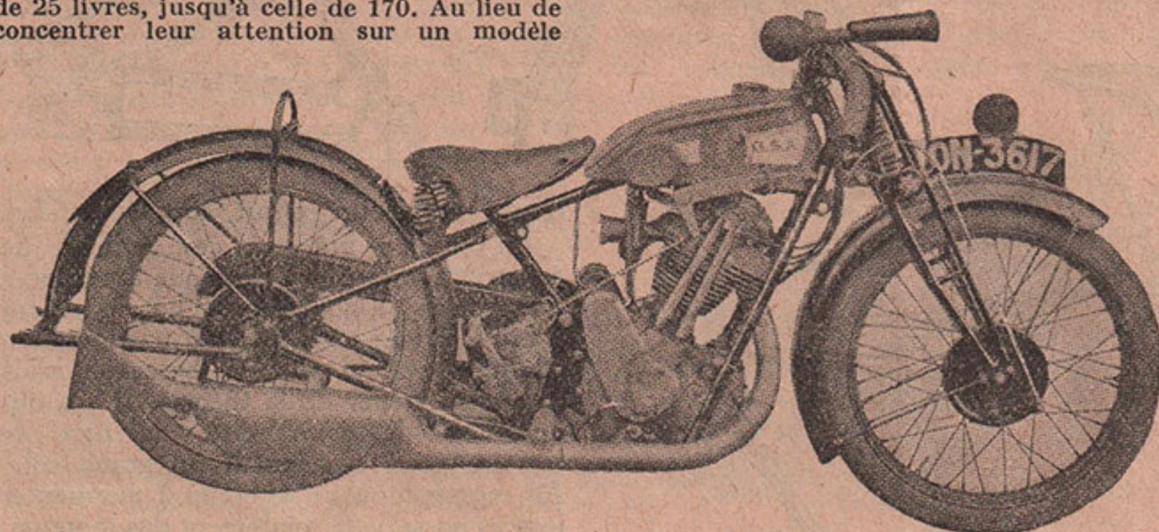


unique, les constructeurs étendent au contraire de plus en plus la gamme de leurs modèles, et ce n'est pas seulement le cas de ceux qui assemblent des machines avec un moteur, une boîte de vitesse, achetés chez des spécialistes; mais encore celui de ceux qui, de A jusqu'à Z, produisent toutes les pièces qu'ils emploient. A la vérité, dans la série de modèles offerte par un constructeur,

rien sur les culbuteurs. Il faut donc nous contenter d'impressions, plus vagues en apparence que des chiffres, mais peut-être en réalité plus exactes.

Le deux temps en péril ?

Cette année il semble qu'on puisse constater un déclin dans la popularité du deux temps. Telle marque qui pendant de longues années n'a construit que des deux temps, met sur le marché un quatre temps. Telle autre abandonne complètement le deux temps. Mais cette constatation ne doit pas nous faire inférer que le deux temps soit appelé à disparaître et qu'on reconnaisse implicitement son infériorité. Comment expliquerait-on le succès sans cesse croissant de telle deux temps de luxe qui est à égalité de cylindrée aussi chère que la plus chère des quatre temps. Il y a d'ailleurs des petits deux temps qui continuent à se vendre tout aussi bien. Que le public ait certains préjugés contre le deux temps, cela est malheureusement vrai, mais ces préjugés sont sans valeur. L'apparition du quatre temps dans les très petites cylindrées vient pour une part de l'influence de la grosse moto de sport. On veut une petite machine qui soit comme une reproduction de la grosse. On s'imagine qu'un



La nouvelle B. S. A. que l'on vit au Salon cette année. A remarquer l'emplacement et la ligne du réservoir qui est à cheval sur le tube supérieur du cadre

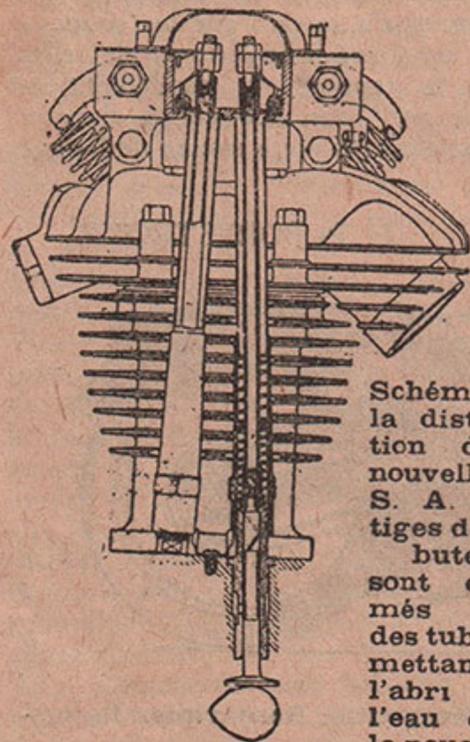
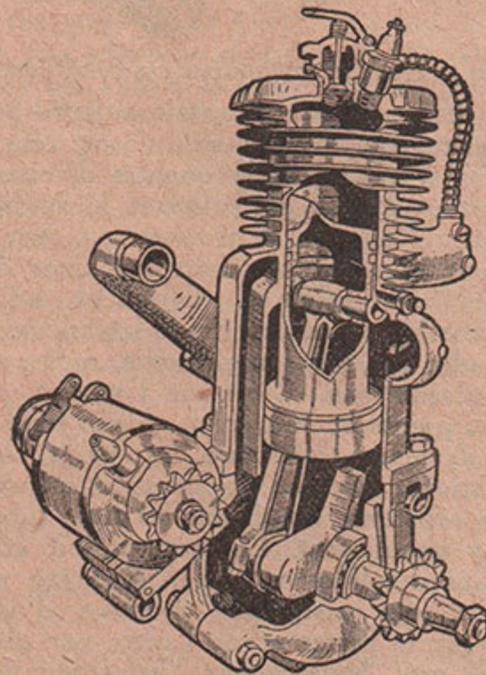


Schéma de la distribution de la nouvelle B. S. A. Les tiges de culbuteur sont enfermées dans des tubes les mettant à l'abri de l'eau et de la poussière.

tous n'ont pas le même succès commercial et il y a, chez presque tout le monde, un modèle populaire dont le prix a été réduit autant qu'il était possible, sans porter atteinte à la qualité. C'est ce modèle qui est construit en grandes séries. Les autres font plus ou moins figure de machines de luxe, et se vendent à un beaucoup moins grand nombre d'exemplaires.

Cette constatation doit d'ailleurs nous rendre prudents quand nous nous essayons de dégager les tendances de l'industrie anglaise. Une statistique établie sur les modèles exposés à l'Olympia risquerait d'être fautive. Supposons que nous ayons par exemple 20 moteurs à culbuteurs et 5 à soupapes latérales, mais que, dans la suite, le nombre des moteurs à culbuteurs livrés soit par exemple de 10.000 et celui des moteurs à soupapes latérales de 25.000; n'est-il pas risqué dans ce cas de déclarer que le moteur à soupapes latérales a ses jours comptés et perd du ter-



Le moteur Dunelt à deux temps est muni d'un piston pompe permettant une meilleure aspiration de gaz frais.

quatre temps sera plus vite qu'un deux temps. Mais ne croyons pas que l'existence du deux temps soit vraiment menacée. Il y a trois ou quatre ans on avait toutes les raisons de prévoir que la moto de 350 de cylindrée remplacerait la 500 cmc. et que celle-ci n'existerait plus que comme machine de sport. Et voici que la 500, aussi bien que celle de tourisme, celle de sport, occupe sur le marché une place plus grande que jamais. Lorsque certaines marques célèbres ont voulu créer un type populaire, c'est une 500 cmc. qu'elles ont étudiée. Il y a fort à parier que le deux temps reprendra le dessus, au moins dans les petites cylindrées et que cette défaveur ne sera que passagère.

Bloc moteur

Il y a bien quelques nouveaux blocs moteurs, mais malgré tout, cette disposition est loin de rallier la majorité des constructeurs. Pourtant la logique veut que le bloc moteur triomphe. Pourquoi n'a-t-il qu'un succès aussi limité. Tout d'abord, on préfère souvent acheter une boîte de vitesses que de l'établir soi-même. Ce n'est pas une petite affaire que d'étudier un changement de vitesse, que de fabriquer des engrenages et il faut tâtonner, d'où perte de temps et frais élevés. On s'adresse donc à un spécialiste de réputation solidement établie. Quand on fabrique soi-même la boîte de vitesse, et qu'on est arrivé à la rendre aussi parfaite que possible, on hésite à recommencer des expériences avec un bloc moteur, à modifier son outillage, etc... On peut introduire une légère modification à une machine sans bouleverser les modes de production, mais un changement aussi important que la substitution d'un bloc moteur à un moteur et une boîte séparés nécessite un remaniement complet et trop coûteux dans la plupart des cas. Allons-nous cependant vers le bloc moteur. C'est certain. Actuellement la boîte de vitesses est dans bien des cas portée pas les plaquettes même de fixation du moteur. C'est un pas vers le bloc, puisque nous avons déjà l'ensemble rigide du moteur et de la boîte de vitesses, le jour viendra certainement où on trouvera partout des blocs moteurs, qu'il suffira de monter dans le cadre. Ce n'est à aucun degré une impossibilité puisque c'est déjà le cas pour les maisons qui construisent des moteurs de voiture.

Rendement et silence

Jusqu'à cette année la recherche du rendement primait tout, on ne peut dire qu'elle se soit relâchée, mais il semble pourtant, qu'avec des moteurs qui donnent dans les

50 CV au litre, on ne soit pas bien loin de la limite. Des 1.000 qui font le 160, des 500 qui frisent le 140 ne sont pas des instruments qu'on puisse confier au premier venu, et des vitesses de cet ordre ne sont guère réalisables sur les routes habituelles. Une nouvelle préoccupation, justifiée par l'opinion publique, se fait jour : le silence, mais le silence sans sacrifice du rendement. Jusqu'à présent, on avait plutôt fait semblant d'étudier cette question qu'on ne s'y était sérieusement consacré. La grosse difficulté n'est pas d'avoir un silencieux efficace, mais un silencieux qui ne crée pas de contrepressions nuisibles au rendement. Et cette fois, on s'est mis sérieusement à l'œuvre. La tâche de rendre un monocylindre à haut rendement silencieux, est une des plus difficiles qui soient. Elle est peut-être moins aisée encore en ce qui concerne le deux temps auquel toute contrepression à l'échappement est fatale. Certaines maisons emploient des silencieux de grande capacité (cinq fois et plus celle du moteur). D'autres des variétés de systèmes à chicanes, d'autres des cloisons intérieures en hélice, d'autres basent leurs silencieux sur des recherches scientifiques.

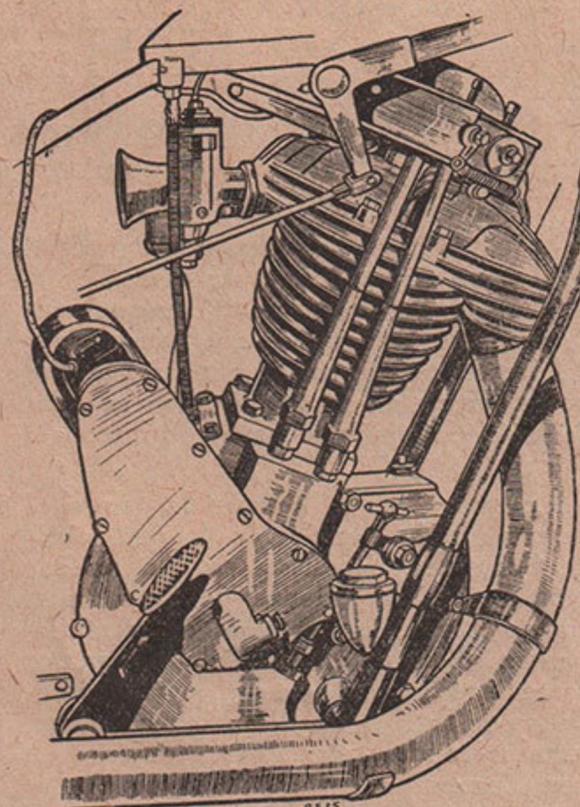
Le bruit de l'échappement couvrait celui de la distribution, des chaînes, etc... Si on le réduit au-delà d'une certaine limite, les bruits mécaniques se font entendre. Si le bruit de l'échappement est désagréable pour les passants, les bruits mécaniques sont odieux pour le motocycliste. On s'est donc efforcé d'atténuer ces derniers, en améliorant le profil des cames, en maintenant au moyen de ressorts de rappel le contact entre les poussoirs et les cames et surtout en enfermant la distribution.

Distributions encloses

Bien que certaines nouvelles machines à soupapes latérales aient été récemment introduites sur le marché, on a l'impression très nette que les soupapes en dessus gagnent encore du terrain, et l'apparition de plusieurs nouvelles distributions en tête peut faire prévoir que d'ici quelques années, ce sont ces dernières qui, à part peut-être les machines populaires, constitueront la distribution type. Dès à présent la caractéristique essentielle, c'est que ces distributions, au lieu de fonctionner à l'air et... à la poussière, sont enfermées. Le gain est double : tout d'abord, la distribution peut fonctionner dans l'huile ou tout au moins dans un brouillard d'huile, ce qui élimine les grippages et l'usure. D'autre part, le bruit est amorti et au point de vue de l'esthétique le moteur a un aspect beaucoup plus net. Les distributions en tête sont devenues très accessibles, non seulement au point de vue du prix, mais encore au sens propre du mot. On peut, en effet, enlever la culasse sans toucher au carter de distribution lui-même.

Les polycylindres de cylindrées moyennes

Le succès des polycylindres de moins de 700 est très remarquable. C'étaient jusqu'à présent plutôt des moteurs de tourisme, assez légers pour le solo, assez puissants pour le sidecar. Ils apparaissent maintenant aussi

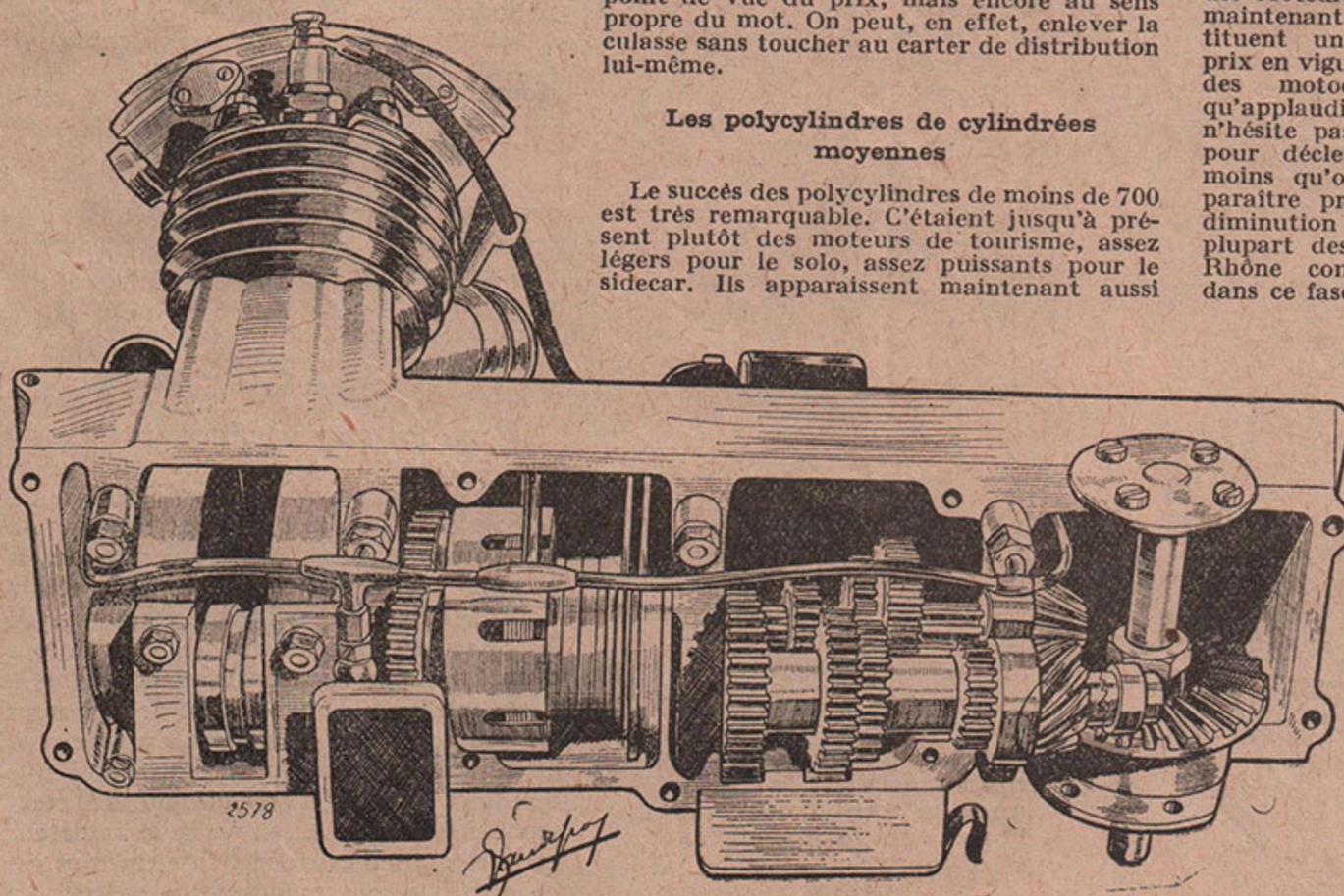


Le moteur de la B. S. A. supersport est particulièrement accessible. Le cadre qui le soutient est en berceau et en permet un démontage rapide et facile

sous la forme de moteurs de sport à culbuteurs mais ils conservent leur souplesse et leur silence. Ces moteurs sont dans la majorité des cas des bicylindres en V. Le flat twin, si séduisant, n'a pas, malgré le succès considérable des marques qui lui sont restées fidèles, fait de nouveaux adeptes. Il est assez curieux de constater que M. Bradshaw, le créateur de l'A. B. C., a adopté sur la nouvelle moto qu'il a conçue, la Panhette, un bicylindre en V d'une cylindrée de 250 cmc. Il est à peu près certain que la recherche du rendement, de la souplesse et du confort, multipliera dans l'avenir le nombre des polycylindres

Baisse de prix

Nous venons d'apprendre que la Société des Moteurs Gnome et Rhône applique dès maintenant de nouveaux tarifs, qui constituent une diminution considérable des prix en vigueur, jusqu'à ce jour, dans la vente des motocyclettes. Nous ne pouvons qu'applaudir au geste de cette Société, qui n'hésite pas à s'imposer un lourd sacrifice pour déclencher un mouvement dont le moins qu'on puisse dire est qu'il pouvait paraître prématuré, en raison de la non-diminution de la main-d'œuvre et de la plupart des matières premières. Gnome et Rhône communique ses nouveaux tarifs dans ce fascicule.



Le bloc moteur de la Panhette dont le carter inférieur a été enlevé, laissant voir l'embellage, l'embrayage et le changement de vitesse.

L'Hivernage des Voitures

Quelques conseils sur la protection des voitures pendant les mois d'hiver et notamment en cas de gel

NOUS avons de la pluie, des tempêtes, mais une température assez élevée, mais un changement brusque peut se produire. Sachons ce que nous aurons à faire en ce cas, soit que nous laissons notre voiture au garage pendant la mauvaise saison, soit que nous continuions à rouler.

Le gros danger lorsque la température tombe au-dessous de 0, c'est le gel de l'eau de refroidissement, le remède radical c'est la vidange de l'eau, mais encore il y a des systèmes de refroidissement d'où il est difficile d'expulser toute l'eau. La pompe à eau, la partie inférieure de la chemise d'eau des cylindres, certains coudes retiendront toujours un peu d'eau.

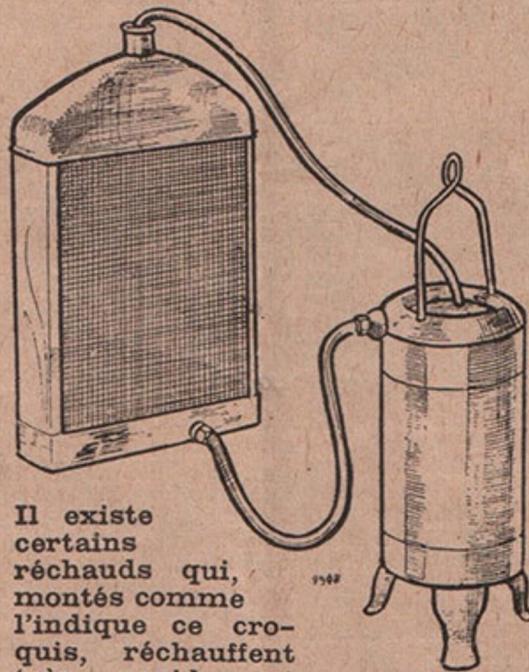
Il est d'ailleurs probable qu'aucun résultat sérieux n'en résulte puisque cette eau, quand elle se transformera en glace aura la place nécessaire pour se dilater. Cependant si on a une pompe de circulation il faut faire très attention. Il se peut, en effet, que la glace ait bloqué les vannes ou les engrenages, et si on essayait de mettre en route dans ces conditions, il se produirait une rupture. Il n'y a qu'un moyen d'éviter cet accident, c'est de faire le plein avec de l'eau chaude et d'attendre quelques minutes avant de mettre en route. On se servira de la manivelle et non du démarreur. On sentirait ainsi toute résistance anormale.

Si on roule tous les jours cette vidange du réservoir est fastidieuse et on préférera employer des anticongélateurs. Le plus employé est la glycérine mélangée à l'eau dans la proportion de 25 à 30 %. Le point de congélation est abaissé à 15 degrés, et même alors, il se forme non de la glace, mais une sorte de neige. On doit seulement veiller à ce que la glycérine soit bien neutre pour qu'elle ne corrode pas le radiateur. On peut s'en assurer en la mélangeant avec de l'eau

et en y plongeant du papier de tournesol qui doit rester bleu. S'il rougit, c'est que la glycérine a une réaction acide. On ajoutera alors des cristaux de carbonate de soude jusqu'à ce que le papier ne rougisse plus. Il faut que tous les joints de circulation d'eau soient parfaitement étanches, car des suintements se produisent avec la glycérine et ils dégènerent rapidement en fuites. La glycérine ne s'évaporant pas ou en quantité insignifiante, il suffit donc de remplacer l'eau qui s'est évaporée.

L'alcool abaisse lui aussi le point de congélation de l'eau, mais il s'évapore rapidement et il faut en ajouter souvent. On ne sait au juste ce qu'on fait, et somme toute l'alcool n'est pas à conseiller. Le chlorure de calcium doit lui aussi être rejeté, car il attaque l'aluminium.

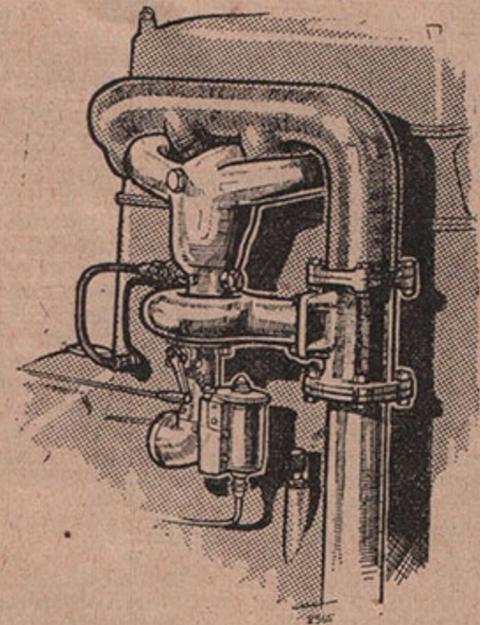
On peut aussi délayer dans l'eau de



Il existe certains réchauds qui, montés comme l'indique ce croquis, réchauffent très rapidement l'eau contenue dans le radiateur et les cylindres.

refroidissement de la mélasse dans une proportion d'un quart. On a aussi substitué à l'eau de l'huile légère, mais le remède est malpropre, coûteux et dangereux à cause des risques d'incendie.

Peut-être après tout, la meilleure solution c'est de placer sous le capot un réchaud sans flamme du type Therm'x. Ces appareils sont constitués par une boîte métallique dont le dessus est constitué par un plafond d'amiante, le bas sert de réservoir d'essence. Pour le mettre en service on enflamme de l'essence, sur le-dessus de l'appareil. Quand cette essence a brûlé, l'essence contenue à la base se vaporise et elle brûle sans flamme par

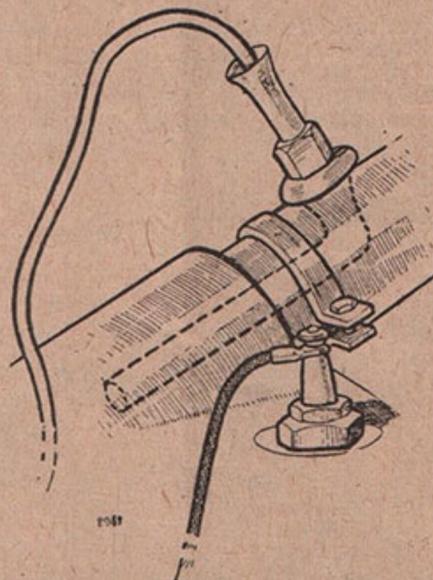
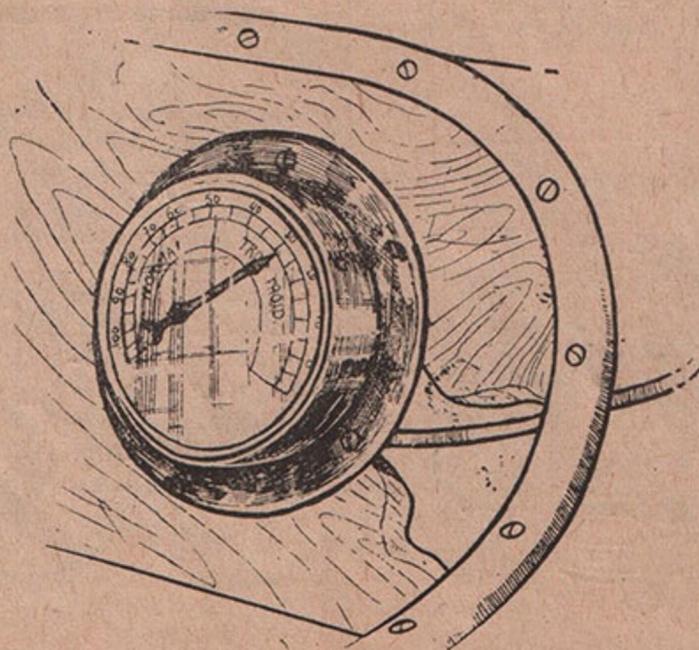


Sur certains moteurs, les gaz d'admission sont réchauffés par les gaz d'échappement ou par une circulation d'eau autour de la tuyauterie. Ces deux modes de réchauffage sont réunis sur le moteur Laffly que l'on voit ci-dessus.

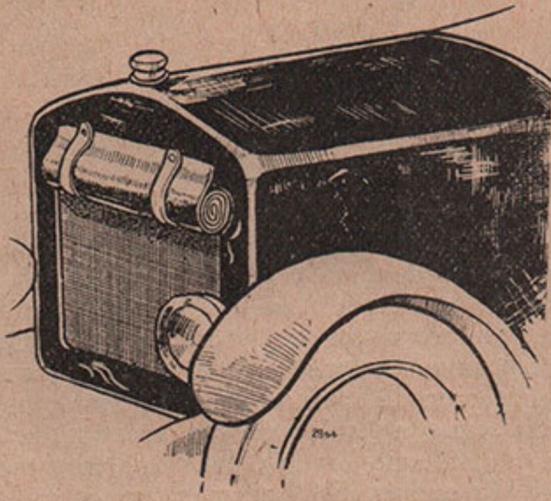
catalse. L'appareil fonctionne une vingtaine d'heures. Pour éviter la déperdition de chaleur, on couvrira le capot d'une couverture. Il n'y a aucune espèce de risque d'incendie.

La carburation

Tous les automobilistes connaissent par expérience, la difficulté qu'il a de mettre en route par temps froid. L'essence se condense sur les tubulures froides. On est souvent forcé d'employer toute la gamme des trucs classiques : injecteur d'essence dans les cylindres, fermeture de la prise d'air, entourer le carburateur d'un linge plongé dans l'eau bouillante. Si on échoue, un moyen, c'est de démonter les bougies, de les chauffer sur un réchaud et de les remonter après avoir versé une ou deux gouttes d'essence sur les électrodes. On peut aussi vider le radiateur et le remplir d'eau bouillante. Si tout est en ordre, le moteur doit alors partir;



Montage d'un thermomètre servant à indiquer la température de l'eau; cet appareil est d'une très grande utilité.



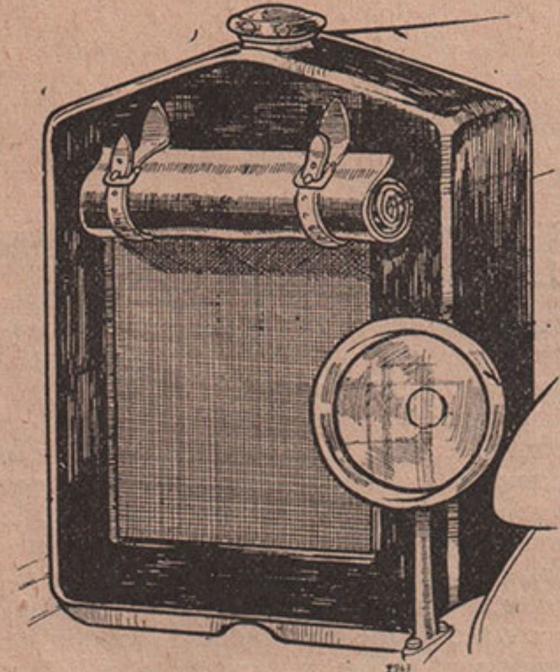
On trouve sur le marché des gaines recouvrant tout le capot; le froid pénètre ainsi moins facilement jusqu'au moteur.

Aujourd'hui les carburateurs sont en général accolés directement au bloc des cylindres, et la tubulure d'admission est noyée dans le bloc des cylindres. Dès que le moteur est réchauffé, le fonctionnement est normal. Jusqu'à ce moment, il se produira des étouffements qui indiquent des retours au carburateur, conséquences d'un mélange pauvre. Quand les tubulures sont froides l'essence se condense en effet.

Le graissage

Si l'huile ne se congèle pas aux températures d'un hiver de France, du moins elle s'épaissit et il peut en résulter quelques ennuis. Avec un graissage sous pression, l'huile traverse difficilement le filtre et on voit l'aiguille du manomètre immobile, ou bien elle est péniblement refoulée dans les tuyauteries et le manomètre accuse une pression exagérée. Il faut dans ce cas faire tourner lentement le moteur à vide, sinon l'huile arrivant mal aux divers points à lubrifier et particulièrement aux têtes de bielles, on courrait grand risque d'avoir des grippages. On ne partira que lorsque le manomètre indiquera une circulation normale. Si après quelques instants de marche le manomètre restait à 0, il faut arrêter le moteur, car il est bien probable que la pompe est désamorcée. Entourez alors le carter de linges trempés dans l'eau bouillante. Dans la plupart des cas il faut se servir l'hiver d'une huile plus fluide que l'été. Quant à mélanger du pétrole à l'huile, c'est un procédé à proscrire.

Avec certains types d'embrayages, comme les disques multiples, l'huile épaissie colle les disques, et on a beaucoup de mal à passer les vitesses. On est parfois obligé de faire pousser la voiture pendant qu'on manœuvre le levier des vitesses.



Un type de couvre-radiateur des plus répandus.

Un dernier conseil, c'est de surveiller de très près votre appareillage électrique, car l'hiver vous êtes souvent obligé de rouler la nuit, et l'effort imposé au démarreur est plus élevé. Faites-vous une règle avant de mettre en route au démarreur de faire tourner votre moteur à la manivelle, et si possible de le mettre en route de cette manière. J. MELLIER

Les jouets automobiles peuvent être une bonne publicité

L'AMBITION des enfants c'est de jouer aux grandes personnes. Ils ont un esprit d'observation très développé qui leur permet de tout remarquer, et leur imagination les aide à revivre ce qu'ils ont vu et à l'embellir. Ils subissent fortement l'influence du temps dans lequel ils vivent, et les jouets sont un monde en miniature mis à leur portée. L'automobile a pris une telle place dans notre vie qu'il n'est pas étonnant qu'elle figure au premier plan dans les catalogues d'étrennes. Il y en a de toutes sortes depuis la voiture de course à 4 fr. 95 jusqu'à la véritable automobile qu'entraîne un moteur à charbon de bois (nous ne savons d'ailleurs ce qu'est ce moteur). Et nous ne parlons pas de celles que des parents millionnaires ont fait construire pour leur progéniture et qui possèdent un petit moteur à explosion.

Les automobiles jouets datent de bien loin mais elles n'eurent longtemps qu'un rapport bien lointain avec les vraies automobiles. On se serait encore cru aux temps héroïques, aux vieux dog-cars, aux vieux breaks que surmontait un dais. Roues arrière énormes, roues avant microscopiques donnaient à ces horreurs en miniature une allure bien ridicule. Or si on veut que le jouet soit utile il faut qu'il soit exact les proportions doivent être conservées. L'œil de l'enfant doit être accoutumé à voir juste. On l'a bien compris aujourd'hui et s'il y a encore des jouets ridicules il y en a d'autres au contraire qui se

signalent par leur exactitude. De plus en plus le fabricant de jouets copie les lignes d'un type et d'une marque donnés et la plupart du temps il le fait avec un rare bonheur. Grandes marques populaires ou grandes marques de luxe se rencontrent dans les étalages des grands magasins et dans les vitrines des marchands de jouets. L'imitation est si parfaite que dans certains cas, si on photographie un de ces modèles en évitant tout ce qui peut donner une indication de l'échelle, l'illusion est absolument complète. Dans beaucoup de modèles il y a une véritable suspension, une direction par parallélogramme, l'éclairage électrique, une marche avant et arrière. Ces reproductions fidèles jouissent auprès des enfants du succès qu'on devine et

c'est justice. Il y en a pour tous les goûts des Citroën, des Renault, des Delage, des Panhard, des Voisin, des Alfa-Roméo, etc. Il y a des voiturettes cinq chevaux et aussi des bolides de course et les prix restent abordables. Comme pour l'automobile véritable, on trouve des voitures pour toutes les bourses.

La reproduction des grosses voitures n'est pas aussi exacte lorsqu'il s'agit de voitures à pédales actionnées par l'enfant. Cela est assez difficile d'ailleurs car il faut que l'automobiliste en herbe soit à son aise pour pédaler. De plus une reproduction exacte à cette échelle est déjà coûteuse. Certaines pourtant sont remarquables. On connaît bien chez nous la réduction de la Citroën, avec ses vrais pneus, son pare-brise, sa direction à volant, sa suspension. Quel succès elle a sur les plages où des loueurs les mettent à la disposition des enfants.

Nous croyons qu'il est extrêmement intéressant pour les constructeurs d'encourager la reproduction de leurs modèles. C'est une publicité qui porte, et qui ne coûte rien. Parmi ces enfants un grand nombre sera pour l'avenir acheteur d'automobiles. Et il est intéressant de graver dans leur jeune tête que la voiture qu'on fabrique est la plus élégante, la plus belle. Et croit-on même que l'enthousiasme des enfants soit sans effet sur les parents. Si la publicité consiste à attirer l'attention du public il est certain que le jouet est un excellent mode de publicité.



Enfin, mettez-vous à ma place Monsieur le commissaire, il m'avait pris mon numéro de Moto-Revue.

La baisse se fera-t-elle ?

DES nouvelles conversations depuis notre dernière enquête sur la baisse, comme aussi une importante correspondance émanant de constructeurs et de lecteurs, nous incitent à revenir aujourd'hui sur ce sujet.

La majeure partie des lecteurs qui se sont intéressés à cet article ont fort bien compris la différenciation que nous avons voulu établir entre le mot baisse et le mot dépréciation. Nous voulons toutefois donner ici, d'une façon plus complète, le sens que nous avons voulu appliquer à chacune de ces définitions qui, se traduisant par un même résultat apparent (moindre débours de l'acheteur), sont pourtant si différentes de conséquences pour le vendeur.

A notre avis, baisse doit vouloir dire : diminution du prix de vente, justifiée et expliquée par une diminution correspondante du prix de revient, la dépréciation étant une diminution de prix se traduisant pour le vendeur par un manque à gagner.

Il se confirme bien, en effet, d'après notre nouvelle enquête, que la baisse réelle n'est toujours pas prévue par les constructeurs, même par ceux qui, dès à présent, appliquent à leurs machines des prix inférieurs à celui de ces mois derniers, partout où nous nous sommes renseignés sur ce point on nous a répondu : sacrifice... sacrifice dans l'espoir de conjurer la crise actuelle.

Nous avons posé au directeur commercial d'une maison importante, cette simple question : qu'eût-il fallu faire pour provoquer la baisse sur les motos ?

La baisse, nous fût-il répondu, la baisse réelle aurait peut-être pu être envisagée comme une possibilité prochaine si un moyen bien simple avait été employé, mais n'ayant pas prévu la crise, on n'a su prévoir le remède. Il se trouvait, cependant, entre les mains des acheteurs eux-mêmes ; c'est donc un peu leur faute si la diminution des prix ne correspond pas à leur secret espoir et c'est un peu la nôtre aussi, à nous, qui n'avons pas su agir au moment opportun ; nous avons pourtant en *Moto Revue* un trait d'union tout indiqué, mais les circonstances nous ont devancés. Chaque hiver est une période de morte-saison normale, mais durant laquelle les frais généraux courent sans bénéfices correspondants, pour les combler ; la crise actuelle est donc venue creuser davantage encore ce trou et place les constructeurs dans une situation telle que, même s'il y avait une diminution immédiate de la matière première et de la main-d'œuvre, cette diminution ne compenserait vraisemblablement pas les pertes accrues encore au cours de cette période d'hiver ; la baisse se trouvera donc reculée jusqu'à ce que l'équilibre soit rétabli. Or, le moyen que je vous annonçais tout à l'heure consistait

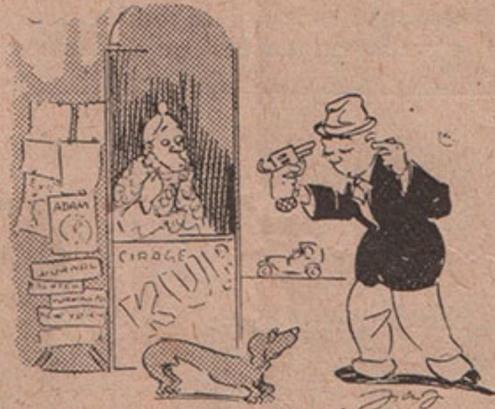
à provoquer, pendant cette période morte, des commandes de machines livrables au gré de l'acheteur, avec facture au cours du jour de la prise de livraison. Je crois savoir, du reste, que certaines maisons ont pris cette décision appuyée par leurs agents ; je crois même qu'il y a, pour certains marchés, promesse de ristourne en cas de baisse sous un délai déterminé. Cette résolution est peut-être un peu tardive, mais les événements se sont tellement précipités qu'ils nous ont surpris.

Dans d'autres commerces il peut en être différemment. Certains grossistes d'articles d'une vente courante ont pu avoir vent ou intuition d'une reprise du franc et ont pu avoir la prudence, pour écouler les millions de marchandises qu'ils avaient en magasin, de préférer une dépréciation immédiate, contrôlée et restreinte, aux aléas et à la dégringolade possible que pouvait laisser prévoir l'instabilité des changes ; en un mot, ils ont fait la part du feu. Mais là aussi il s'agit de dépréciation et non de baisse réelle et ces commerçants étaient avantagés sur nous par le fait que leur marchandise était de grosse consommation. Il leur suffisait donc d'une annonce pour avoir une foule de clients.

Mais dans notre domaine où la vente est proportionnellement restreinte, il ne peut en être de même. Tout d'abord, la motocyclette n'a pas, au moment des plus hauts sommets de la livre, suivi la progression des cours. Bien plus, les motos actuelles ne valent guère que trois fois leur prix d'avant-guerre, alors que les marchandises citées plus haut le valent de six à dix fois.

D'autre part, en vertu de quelle règle

Épuisée



Ne faites pas comme lui si votre marchand vous annonce qu'il ne lui reste plus un seul numéro de *Moto-Revue*. Abonnez-vous plutôt, vous le recevrez ainsi à domicile..

d'ordre économique peut-on espérer qu'un ensemble de pièces mécaniques compliquées et multiples baisse du jour au lendemain alors que des produits d'écoulement rapide, qui suivent au jour le jour l'ascension de la livre, ne la suivent plus qu'à deux et trois mois d'intervalle et avec quelle modération, dans sa descente.

Pour en revenir à notre moyen préconisé plus haut, nous ne craignons pas de dire qu'il pourrait apporter à l'acquéreur avisé nombre d'avantages ; la question des impôts et du garage durant la période où la machine ne roule pas n'est pas à envisager puisque la date de livraison est au gré du client. Ce dernier sera donc certain d'avoir sa machine en temps voulu, alors que les moins avisés, ne passant commande qu'au dernier moment et pour des besoins immédiats, auront des livraisons d'autant plus problématiques que d'autres commandes auront été enregistrées bien avant les leurs ; la construction ayant été freinée pendant la morte-saison, la reprise en bloc des affaires provoquera chez les constructeurs un embouteillage et des difficultés pour la remise en fabrication de grandes séries et, par suite, des retards appréciables dans les livraisons. Les commandes d'hiver, en assurant des certitudes de vente au constructeur auraient permis de conjurer en partie le chômage et, par suite, auraient fortement aidé à la reprise au retour de la bonne saison. Le constructeur aurait pu faire ses prévisions pour l'année en cours, prévoir le prix d'achat de ses matières premières de remplacement, établir une sorte de barème entre le prix des stocks en magasins, payés au haut cours, le prix des nouveaux stocks plus avantageux et voir dans quelles proportions il pouvait en faire bénéficier la clientèle qui lui avait fait confiance durant la période critique.

De toutes façons le principe expliqué plus haut, de commandes immédiates avec livraisons reculées et règlement au cours en vigueur à l'époque de la livraison, ne peuvent être qu'à l'avantage mutuel du fabricant et de l'acheteur qui doivent plus que jamais être en étroite collaboration.

Ajoutons, en terminant, que nous avons reçu peu de critiques de la part de clients de la moto. La plus valable d'entre elle semble faire grief à une importante maison, du chiffre des dividendes versés aux actionnaires ; c'est un argument valable en principe, mais, comme la fabrication de cette maison est multiple et diverse, il semble difficile, à première vue, de savoir quelle est la branche de ses diverses constructions qui lui a permis de distribuer les dividendes incriminés, d'autant que les machines de cette marque n'affichent pas des prix supérieurs à ceux de motos de valeur correspondante.

Mon petit doigt me dit...

... que la piste routière-autodrome de Brighton serait très favorable aux vitesses élevées et suivant la prédiction d'Alec Bennett, le dernier vainqueur du T. T. en 350, sera une grande concurrente à Brooklands. Les 8 kilomètres de ligne droite verront-ils quelques records du monde battus la saison prochaine ?

... que l'équipe d'indépendants qui représentera Norton en France, sera fortement constituée de Bastide, amateur impénitent, Andreïo qui partage ses amours entre Terrot et Norton, Salvat, convaincu de la 500 et en outre...

... qu'il ne faut pas oublier qu'en Amérique, la 350 Harley-Davidson a réalisé 161 km.-heure, la 500 monocylindrique à culbuteurs, 4 soupapes en tête de Johnwy Seymour 177 et quelques remarquables vitesses officielles en 1.000 cmc. par Paul Anderson.

... qu'une nouvelle 1.000 Indian à soupapes latérales et compresseur, a dépassé 198 aux essais sur une plage américaine et que l'affiliation récente des pouvoirs américains va permettre d'homologuer quelques beaux records.

... que Coulon, fidèle client et ami de Terrot, continuerait de participer aux courses de la région parisienne, mais entraîné par un moteur d'origine très anglaise et muni d'un arbre à came en tête.

... que Buggatti courrait les 24 heures du Mans avec une nouvelle 2 litres, genre « Grand-Prix », carrossée en 4 places, qui serait vendue avec garantie de 190 km.-heure, sitôt la course terminée.

... qu'en plus de B. C. N., Peugeot, et Voisin, et peut-être André Lombard, maintenant constructeur, amateur du deux temps, s'associeraient avec le plus rapide et le plus victorieux de nos transformateurs de Ford, pour courir le grand prix de la consommation, sur la voiture de ce dernier, muni d'un dispositif économiseur d'essence, inventé par le premier.

... que le bruit qui a couru, de la séparation de Violet avec la Société Sima serait un mauvais tuyau, mais que dans l'intérêt même des capitaux du groupement, le budget des courses serait grandement réduit.

... que la 1.500 deux temps du même accuse nettement 165 sans compresseur, un freinage extraordinaire et une stabilité énorme ; et qu'un superchargeur, dessiné par le constructeur, donnerait 40 kilomètres à la machine.

... que Johnny-Read, l'audacieux vireur au guidon d'une 350 Harley-Davidson, va recevoir un nouveau moteur pour la saison prochaine, moteur qui donnerait quelque 19 chevaux et promis par les dirigeants de la marque à leur dernier passage en France.

... que le colonel et Mrs Stewart sont au service des courses de la maison Clément-Gladiator ; qu'ils sont enthousiasmés du cadre en acier embouti ; que ce sera la confirmation de l'accord entre la marque et JAP ; que l'excellent technicien va tenter les records sur une 750 deux cylindres et que la très bonne conductrice se consacra au 350 et aux records sur courte distance et, qu'en fin de saison, une révélation sensationnelle sera faite dans ces colonnes au sujet d'un record réputé imbattable.

... que le cyclecar extra-léger Laffly qui a amené 8 personnes de Stockholm à Paris, se serait volontiers transformé en salon de coiffure, devant les barbes de 4 jours de ses occupants.

... que B. S. A. lancerait volontiers sur le marché, dans quelques jours, une nouvelle 500 dans le cadre du moteur à culbuteur, mais muni d'une chapelle à piston aluminium, type sport.

... que Chiron momentanément directeur du service des courses de chez Nerka, prendrait l'agence Européenne de Duensenberg et courrait peut-être le grand prix pour cette marque.

... que le moteur qui équipa le Propulcycle des 6-jours d'hiver était le nouveau 350 arbre à came en tête Anzani et qu'il accusait un honnête 110 à l'heure.

... que le coéquipier d'un indépendant montant une marque anglaise en 500 cmc., lâcherait le Bol d'Or et autres grand prix, pour se consacrer à la piste sur une 1.000 cmc. de la première et la plus chère marque anglaise.

... que G.-W. Batchette expert de Mac Avoy vient d'être sacré champion, toutes classes de lutte libre, ce qui ne l'a pas empêché de battre le record des deux heures en 1.000 side-car.

... que bientôt reparaitrait dans *Moto Revue* des essais de machines modernes et rapides et signés fréquemment par un ancien amateur indépendant.

... qu'arrivera en France dans un mois, un couple d'américains qui effectuent le tour du monde en side-car et viennent de boucler l'Angleterre avec une New-Hudson.

Bibliothèque

Le Carburateur, par René Bardin. Fonctionnement divers types, réglage, pannes, 98 pages et 42 figures. Vendu 7 fr. 20 (frais d'envoi : 1 fr. 50).

Traité pratique sur la Construction du moteur à explosions, par R. Bardin. Généralités et détermination des caractéristiques, étude et calcul des organes, construction et essais. Vendu 19 fr. 80 (frais d'envoi : 2 fr.).

Guide Taride des environs de Paris, pour automobilistes, motocyclistes et cyclistes, contenant les plus belles promenades du dimanche, autour de Paris avec *Itinéraires détaillés, kilométrés et documentés*. Circuits de 30 à 250 kilomètres (adaptés pour cyclistes) avec schémas d'orientation. Modèle déposé. Vendu 9 fr. (frais d'envoi : 1 fr. 50).

Manuel du Mécanicien réparateur d'Automobiles, par M. Lehoux, mécanicien, avec 37 figures dans le texte. Vendu 7 fr. 20 (frais d'envoi : 1 fr. 50).

Les Recettes du chauffeur, par Baudry de Saunier. Manuel pratique indiquant les procédés de route et d'Atelier, indispensables au conducteur d'une automobile, d'un cyclecar, d'une motocyclette, les remèdes aux pannes, le moyen de se tirer toujours d'embarras. Vendu 12 fr. (frais d'envoi : 1 fr. 50).

Magnéto et Allumage, par Marcel Astruc, éclairage et démarrages électriques, *théorie simple pour tous*, compréhension facile. Vendu 10 fr. 80 (frais d'envoi : 1 fr. 50).

Cours pratique du Mécanicien chauffeur, par G. Gabiac, ouvrage remarquablement écrit, contenant d'intéressants renseignements sur les combustibles, la chaudière à vapeur, les moteurs à gaz Diesel, etc..., 508 pages et 211 figures. Vendu 22 fr. 40 (frais d'envoi : 2 fr.).

Le nouveau Code de la route, texte et commentaire des décrets du 31 décembre 1922 et du 12 septembre 1925 et des réglementations annexes sur la police de la circulation et du roulage, par J. Noulens. Vendu 8 fr. 40 (frais d'envoi : 1 fr. 50).

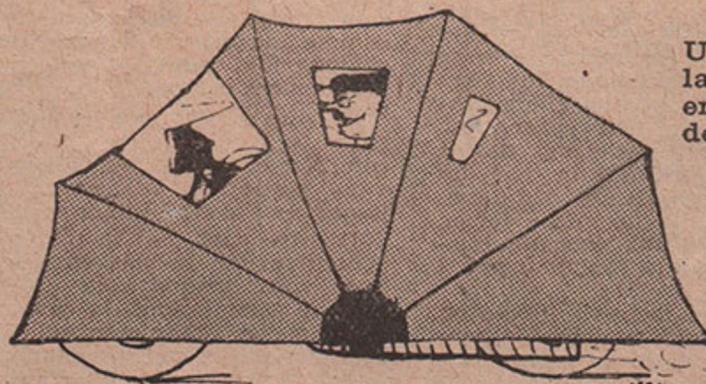
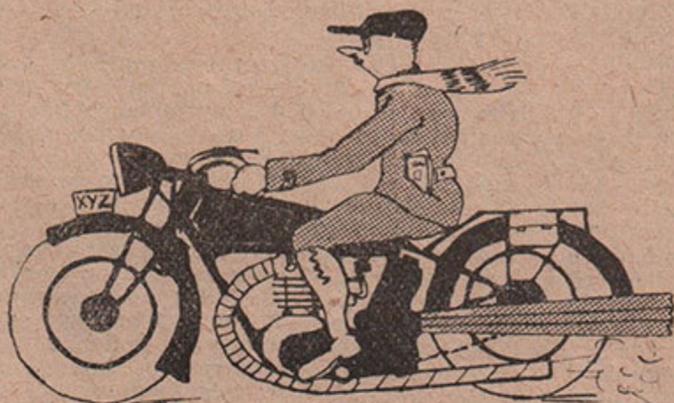
Le Chauffeur au garage. Organisation de l'atelier du garage privé, entretien de la voiture, sa mise au point, recherche des pannes, par Pierre Prévost. Vendu, Edition ordinaire 22 fr. 40 (frais d'envoi : 2 fr.).

Le Mécanicien d'Automobile, par René Bardin, réglage et mise au point du moteur, vérification et entretien général du moteur et de la voiture, causes de mauvais fonctionnement, pannes. Vendu 7 fr. 20 (frais d'envoi : 1 fr. 50).

La Recherche méthodique des pannes d'Automobiles, leurs causes et leurs remèdes, par R. Bardin, ingénieur-électricien (E. S. M. E.), diplômé de l'Ecole supérieure d'Aéronautique, 1 vol., in-16 br. de 46 pages, 1925. Vendu 2 fr. 50 (frais d'envoi : 1 fr. 50).

Le Catalogue des Catalogues (guide de l'acheteur). Tous les prix, toutes les caractéristiques de toutes les marques (motocyclettes, sidecars, cyclecars, voitures, tourisme, véhicules industriels et poids lourds, appareils de moto-culture, accessoires de l'automobile, aviation, machines outils et outillage), par Lefèvre et Baron, vendu 10 fr. (frais d'envoi : 1 fr. 50).

Mécanique théorique et appliquée, par H. Desargues, Cours élémentaire avec 202 figures dans le texte. Vendu 21 fr. (frais d'envoi : 2 fr.).



Une solution de
la moto en hiver
envoyée par un
de nos lecteurs.



L. MAR

La Tribune Libre

MOTO-REVUE n'est pas responsable des opinions émises dans la Rubrique : " On nous écrit " opinions qu'elle ne partage pas nécessairement d'ailleurs mais que son impartialité lui oblige de publier. Les lettres destinées à paraître dans la rubrique : " On nous écrit " doivent invariablement être accompagnées du nom et de l'adresse du signataire. (Renseignements que nous nous réservons de ne pas publier si l'intéressé le désire).

Appel aux chronomètres bénévoles

Messieurs,

Lu à plusieurs reprises sur la Revue, votre appel aux chronomètres, ainsi que celui de ces derniers jours ; je m'empresse de me mettre à disposition du ou des Clubs qui auraient besoin de mes services.

Je ne demande pas que le Club mette un chronomètre à ma disposition, car, en ma qualité d'ancien ouvrier horloger, naturellement j'en possède un « Oméga » de précision.

Bon, 58, rue Fontaine-au-Roi, Paris.

Qu'attendent nos lecteurs pour solliciter de l'U. M. F., 8, place de la Concorde, les fonctions de chronomètres bénévoles ? Actuellement un chronomètre touche 150 francs par jour d'honoraires et tous ses frais de route et d'entretien à la charge des organisateurs... Il se trouve de nombreux lecteurs susceptibles de remplir le rôle de chronomètre officiel.

Turbines

M. J. Mely, allée des Bois-de-Gagny au Raincy nous dit :

Monsieur le Directeur,

J'ai l'avantage de vous informer que j'ai pris connaissance avec grand intérêt de l'article paru dans votre publication du 1^{er} décembre, article qui concerne la réalisation plus ou moins problématique de la turbine à essence.

Je viens d'abord vous remercier d'avoir bien voulu qualifier la turbine que j'ai exposée au Salon de l'Aéronautique de 1924 comme étant une des meilleures réalisations, mais étant donné justement l'intérêt que vous portez à la question, je pense qu'il n'est pas inutile de vous faire connaître, que poursuivant toujours l'étude et la réalisation de la turbine, je suis arrivé à améliorer considérablement mon système.

Si vous en avez le désir je puis parfaitement expliquer et démontrer le fonctionnement complet de la machine à tels ou tels techniciens qualifiés qu'il vous plairait le cas échéant de me faire connaître.

Je dis à tels ou tels techniciens qualifiés en raison de ce que par expérience, je sais que très peu de personnes se sont, en réalité, efforcées de comprendre et d'étudier sérieusement ce problème. Beaucoup, par contre, croient être très documentés parce que l'on a, par occasion, pris connaissance de tels ou tels articles parus dans tels ou tels périodiques.

Or, je crois très sérieusement, que ce problème ne sera pas résolu parce que l'on écrira plus ou moins longuement sur la possibilité ou non de la réalisation. Il faut, pour atteindre ce résultat que des revues périodiques techniques en relations avec les chercheurs puissent expliquer au fond pourquoi et par quels moyens les chercheurs pensent arriver à réaliser leur conception.

Je dis pourquoi et par quels moyens, en raison de ce que toujours, que ce soit des revues ou journaux français ou étrangers, on traite ce problème de la même façon, résistance des matériaux aux énormes températures engendrées par le fonctionnement de la turbine.

Si jusqu'ici, sous des formes différentes, le problème de la turbine à toujours eu pour base la même école il ne faut pas en conclure qu'il n'existe pas d'autres méthodes et je suis, pour mon compte, absolument convaincu

que les chaleurs engendrées par la turbine ne doivent pas être supérieures à celles qui sont dégagées pour fournir la puissance d'un simple moteur à explosions à 4 temps.

Il faut tout simplement pour arriver à ce résultat que la turbine ne soit pas actionnée par de véritables chalumeaux (ainsi que vous le dites dans votre numéro de décembre), mais il faut que la turbine soit actionnée par le ressort dû aux explosions successives, comme dans un moteur à 4 temps.

Or, jusqu'à ce jour, toutes les tentatives ont eu pour base l'emploi de la puissance *cynétique seule* et jamais par l'emploi de la puissance *statique*. Remarquez que ce qui précède s'entend aussi bien pour le type de turbine actionné par la vitesse (Puissance *cynétique*) des gaz venus d'une chambre spéciale à combustion constante que pour le type de turbine dites à explosions, turbines qui sont actionnées par la vitesse (Puissance *cynétique*) des gaz, ayant explosés dans une ou des chambres d'explosion, car dans ce dernier cas la compression préalable est par trop faible pour que l'on puisse obtenir vraiment, comme dans un moteur à explosions, de la puissance statique ou ressort dû aux explosions successives.

Exemple : La turbine Holzwarth, expérimentée en Allemagne, était une turbine constituée par plusieurs chambres d'explosions. Mais la distribution était effectuée par refoulement d'huile. Or, l'huile étant, par suite de sa viscosité, très lente à se mouvoir, et le nombre des explosions étant par suite limité, Holzwarth a été conduit à l'emploi de très grandes chambres d'explosion pour pouvoir disposer d'une quantité d'air assez importante.

Mais ses chambres étaient trop grandes pour qu'il puisse pousser assez loin le taux de compression, car alors ces chambres, de par leur capacité, auraient constituées de véritables bombes qui auraient explosé ou pour mieux dire éclaté, dès la première explosion.

Holzwarth espérait donc que sa turbine marcherait à l'explosion (Puissance statique) alors qu'elle ne pouvait marcher que par la détente (puissance *cynétique*), puisque les gaz faiblement surcomprimés avant l'explosion ne pouvaient pas agir sur les aubes comme le font les gaz d'un moteur à explosions, sur le vilebrequin par l'intermédiaire du piston.

En réalité, la turbine d'Holzwarth quoique étant conçue d'après explosions des gaz dans plusieurs chambres, était actionnée, identiquement comme une turbine à combustion constante, car le volume d'air enfermé dans ses trop grandes chambres, se détendait simplement et ses chambres se vidaient comme une outre ou plutôt comme de simples chalumeaux, sans provoquer le choc dû uniquement à l'explosion.

Je vous répète que je suis à votre disposition si vous désirez que j'explique plus complètement aux techniciens qu'il pourrait vous plaire de m'adresser, les bases sur lesquelles j'ai établi mon système de turbine.

D'autre part, j'ai le plaisir de vous faire connaître que je suis entièrement d'accord avec vous lorsque vous dites que dans la turbine à explosions, la carburation, l'introduction de l'alimentation, l'allumage et surtout ce que vous avez omis l'accélération ou le ralentissement et le freinage constituent une technique nouvelle.

Par contre, je ne crois sincèrement pas que de nombreuses années devront s'écouler avant que la turbine à essence ne soit pratiquement réalisée.

Nos consultations techniques

Monsieur,

Etant possesseur d'une moto Harley Davidson, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir :

1° Si mon moteur peut fonctionner normalement avec un cylindre réalésé d'un m/m, ou s'il sera boiteux.

2° S'il y aura un grand changement de fonctionnement en faisant réalésé les 2 cylindres de la même quantité.

3° S'il se trouve sur toutes les Harley une cale de 2 m/m sous le cylindre arrière et quelle est son utilité.

Minault, 25, boulevard Legrand, Toulon (Var).

Réponse. — Votre moteur peut parfaitement fonctionner sans perturbations sensibles avec un cylindre réalésé d'un millimètre. L'augmentation de pression est insignifiante. La seule difficulté pourrait provenir de l'équilibrage. Il faut pour que celui-ci ne soit pas affecté que le nouveau piston ait exactement le même poids que l'ancien. S'il était un peu plus lourd, vous pourriez l'alléger en perçant quelques trous sur les côtés, au-dessous des bossages d'axe de piston.

Le réalésage des deux cylindres ne vous procurera pas une augmentation sensible de la puissance.

Non ; il est probable que le précédent propriétaire a monté cette cale pour réduire la compression et empêcher le moteur de chauffer. Peut-être avait-il monté un piston plus haut que le piston normal, et a-t-il essayé d'abaisser la compression au taux primitif par cet artifice.

Messieurs

A quels taux de compression peut-on marcher sans ennui de soupapes (soupapes employées sur les moteurs sport et supersport) dans les conditions suivantes :

1° Kilomètres ou courses de côtes ;

2° Long parcours.

Avec les différents carburants :

a) essence ;

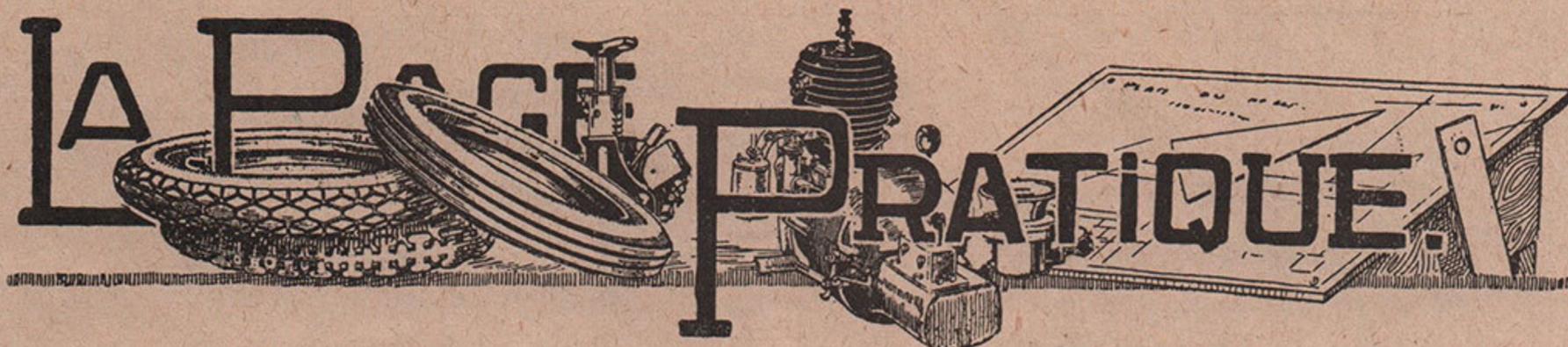
b) 5 % benzol-alcool ;

c) discol.

Pierre Dethire, Saint-Germain-les-Corbeil (Seine-et-Oise).

Réponse. — Le taux de compression volumétrique ne correspond pas au taux réel de compression qui seul compte pour le fonctionnement du moteur, il n'est donc pas possible de vous indiquer rigoureusement le taux exact. Il y a de plus des phénomènes secondaires comme la détonation qui peuvent obliger à limiter le taux de compression.

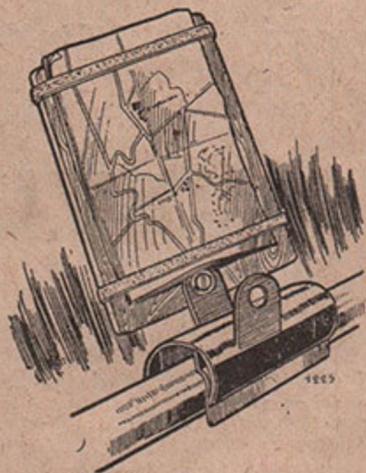
On considère généralement qu'avec l'essence il ne faut pas dépasser de beaucoup un rapport volumétrique de 6 à 1 pour de courtes distances, et de 5,5 à 1 pour de longs parcours. Avec le benzol alcool vous pourriez porter ce rapport à 6,5 et 6 respectivement, avec le discol à 7 et 6,5 ; cela pour un moteur à culasse hémisphérique.



Quelques recettes que leur simplicité met à la portée de l'amateur le moins expérimenté

Le plus simple des porte-cartes

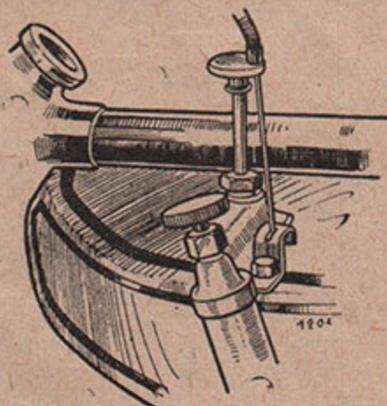
... et aussi le plus rapide à faire puisqu'il suffit de se procurer une pince à dessin d'une forte dimension, de fixer l'une des branches d'ouverture au moyen d'une petite vis sur une plachette préparée à cet effet, et de compléter l'ensemble par deux bandes de caoutchouc



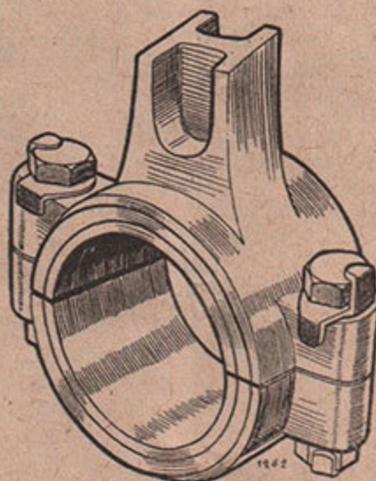
découpées dans une vieille chambre à air; soit cinq minutes de travail pour obtenir un porte-carte solide et facilement amovible.

Contrôle du graissage au guidon

Un de nos lecteurs, dont la machine est munie d'un graissage par pompe a



installé cet « accessoire de luxe » très facilement. Sur le bouton de commande de la pompe l'extrémité d'un câble flexible Bowden est soudée, l'extrémité du câble étant amarrée à une petite pièce d'acier tenue en position par un des écrous de fixation du système de graissage. La commande se fait très facilement du guidon au moyen d'un levier analogue à ceux employés pour le débrayage.

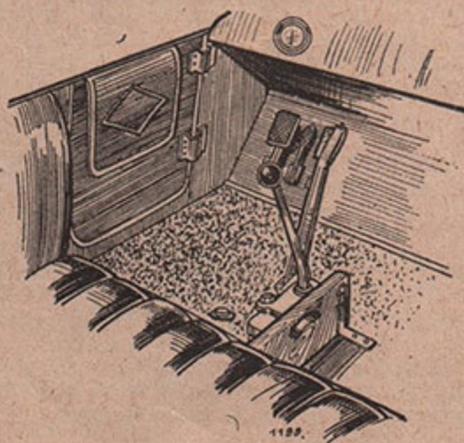


Empêchez les écrous de tourner

Mieux vaut prévenir que guérir, et quand on remonte un moteur prévoir que les écrous soumis aux vibrations ont une tendance fâcheuse à se desserrer pour y apporter un remède simple, instantané et définitif, il suffit de préparer quelques pièces de feuillard, percées d'un trou au diamètre voulu et garnies de 3 languettes. Ces pièces seront placées sous les écrous; une fois ceux-ci serrés, rabattre au marteau une des languettes contre la face correspondante de l'écrou et les deux autres contre les parois de l'organe.

Ne laissez pas les pieds du passager dans les leviers

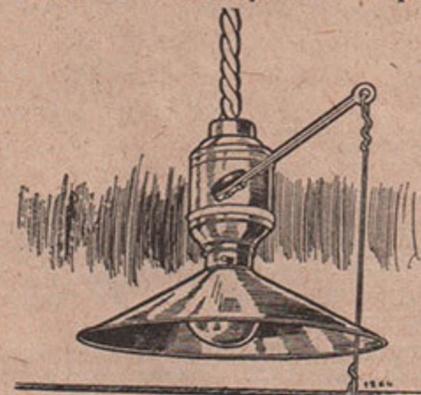
La prudence même commande d'être à chaque instant maître de sa voiture, et par conséquent, de pouvoir se servir instantanément des organes de contrôle. Il faut donc éviter qu'au moment où vous devez donner un coup de frein (précis et non brutal) un pied du passager ne bloque pas le levier de frein dans sa course.



En cinq minutes, vous pouvez installer une planchette de faible épaisseur qui rendra de très grands services, car si les pieds du passager ne viennent pas s'installer dans les leviers d'une manière dangereuse, vous constaterez cependant sur certaines voitures, entre autre la Citroën, la facilité avec laquelle il appuie sur le contact du démarreur, ce qui n'est pas agréable.

Pour allumer la lampe à distance

La plupart des lampes d'atelier ont chacune leur interrupteur individuel surmontant la douille, dispositif économique puisqu'il permet à chaque ouvrier d'éteindre sa lampe quand il doit quitter l'établi. Malheureusement s'aventurer la nuit dans le local équivaut à pénétrer



dans un antre semé d'embûches, et la dure prise de contact avec le châssis ou le moteur laissé généreusement dans le passage, vous incite d'abord à vous frictionner vigoureusement les tibias et les rotules, puis à vous soulager par une tirade vengeresse et malsonnante contre les idiots qui... et enfin à chercher une lampe.

Recherche patiente et rendue prudente par l'aventure précédente et quand, enfin, vous faites la lumière vous reconnaissez le châssis que vous aviez la veille justement placé là pour y effectuer quelques réparations; mais vous oubliez de conclure au sujet de l'idiote en question...

Bref, si pareille mésaventure vous arrive, remontez dans votre propre estime en adaptant dès le lendemain le dispositif suivant à l'une des lampes.

Une petite tige fixée à l'interrupteur et une corde qui partant d'une mur passe sous la lampe et aboutit au montant de la porte. En pénétrant dans l'atelier vous trouverez facilement ce « fil conducteur » en élevant le bras; une traction déclenchera l'interrupteur.



Cette photo prise un matin, alors que le départ se fit sous la neige, ne donne qu'une faible idée de la dureté de l'épreuve.

Les 6 JOURS d'HIVER de MOTO REVUE

du 16 au 23 Janvier

se sont disputés sous le contrôle sportif de l'A.M.C.F. et de l'A.C.I.F.
avec le concours du " Petit Parisien ",

Cette formidable épreuve vient de se terminer au moment où nous mettons sous presse. Nous en donnerons un compte rendu complet, et illustré dans notre numéro du 15 courant.

Néanmoins, qu'il nous soit, dès aujourd'hui, permis d'admirer la performance des quelques rescapés de cette terrible épreuve qui ont eu à affronter les routes les plus défoncées, et aussi des routes portées comme impraticables aux autos, telle la R.-N. 2, de Villers-Cotterets au Bourget par Nanteuil-le-Haudoin et Dammartin-en-Goële, que les organisateurs adoptèrent intentionnellement ; ils ont eu la neige trois jours durant et pendant des 300 kilomètres de parcours, des routes pleines de verglas, routes traîtresses s'il en est et qui ont été la cause de plusieurs abandons ; et quand ils n'eurent pas la neige, la pluie persistante, le froid glacial se chargèrent de démoraliser les plus faibles, les moins résistants, les moins sportifs parfois. Il nous faut donc admirer réellement ceux qui ont « tenu le coup » et qui ont fait triompher leurs merveilleux véhicules qui, eux aussi, ont eu à souffrir, et, parmi ceux-ci, plus d'un, imparfaitement préservés contre les intempéries, ont vu leurs magnétos se remplir d'eau, des chaînes ont sauté et la leçon sera salutaire ; enfin, notre étape de nuit aura obligé les constructeurs à travailler la question de l'éclairage et nous sommes heureux de cela, car la moto est faite pour rouler non seulement par tous les temps, mais aussi la nuit et l'expérience servira de leçon pour le prochain Bol-d'Or.

Ajoutons à cela les moyennes élevées, imposées aux concurrents, moyennes contrôlées en de nombreux contrôles horaires et vous n'aurez encore qu'une bien vague idée de ce que furent les Six jours d'Hiver de Moto Revue et la formidable dose d'énergie dont eurent à faire preuve les lauréats suivants que nous lirons avec admiration.

Les classements

Motos 175 cmc. (11 partants, 3 arrivants). — 1. *ex æquo* Lezin (Gnome-Rhône), 1.000 pts ; Bourguin (Gnome-Rhône), 1.000 pts ; Andrieu (Royal-Moto), 1.000 pts.
(Tous trois diplômés de médaille d'or).
Motos 250 cmc. (14 partants. — 8 arrivants). — 1. *ex æquo* Batifort (Claude Delage), 1.000 pts ; Druz (Dollar), 1.000 pts ; Labourdette (Dollar), 1.000 pts ; Cheret (Austral), 1.000 pts ; Doyen (Terrot), 1.000 pts ; Roudadoux (Piermé), 1.000 pts ; Parizet (Favor), 1.000 pts.
(Tous les 7 avec diplômes de médaille d'or).
8. Hubert (Stella), 99 points.
(Diplôme de médaille de vermeil).

Motos 350 cmc. (8 partants. — 2 arrivants). — 1. Berrenger (B. S. A.), 1.000 points.
(Diplôme médaille d'or).
2. Clech (Dollar), 997 points.
(Diplôme de médaille de vermeil).
Motos 500 cmc. (13 partants — 7 arrivants). — 1. *ex æquo* Marc, 1.000 points ; Bernard Gnome-Rhône, 1.000 points.
(Tous les deux diplômés de médailles d'or).
3. Simon (D. S. Malterre), 993 pts ; 4. Lerefait (amateur), 992 points.
(Tous les deux diplômés de médailles de vermeil).
5. Bodart (D. S. Malterre), 961 points.
(Diplôme de Médaille d'argent)
6. Carre (F. N.), 942 pts ; 7. Messenger (A. J. S.), 880 points.
Voitures 500 cmc. (1 partant. — 1 arrivant). — 1. Lemasson (Alcyon), 1.000 points.
(Diplôme de médaille d'or).
Voitures 1.100 cmc. (1 partant. — 1 arrivant). — 1. Bailly (S. C. A. P.), 1.000 points.
(Diplôme de médaille d'or).
Voitures 1.500 cmc. (2 partants. — 1 arrivant). — 1. Robert (S. C. A. P.), 950 points.
(Diplôme de médaille d'argent).
Voitures 2 litres (1 partant. — 1 arrivant). — 1. Pesret, 1000 points.
(Diplôme de médaille d'or).

LE STATIONNEMENT A PARIS

Le Tribunal de simple police à Paris vient, dans un jugement récent, de déclarer illégale l'ordonnance du Préfet de Police autant qu'elle oblige les conducteurs de véhicules à stationner les jours pairs du côté des numéros pairs, et du côté des numéros impairs les jours impairs.

Le stationnement nécessaire est autorisé maintenant, il s'agit de savoir où commence la « nécessité » et où elle finit.

Actuellement, le Ministère public, partie intéressée a fait appel et nous donnerons connaissance du jugement de la Cour de Cassation.

En attendant, observons l'ordonnance du 15 mars 1925, et stationnons devant les numéros pairs, les jours pairs, etc...

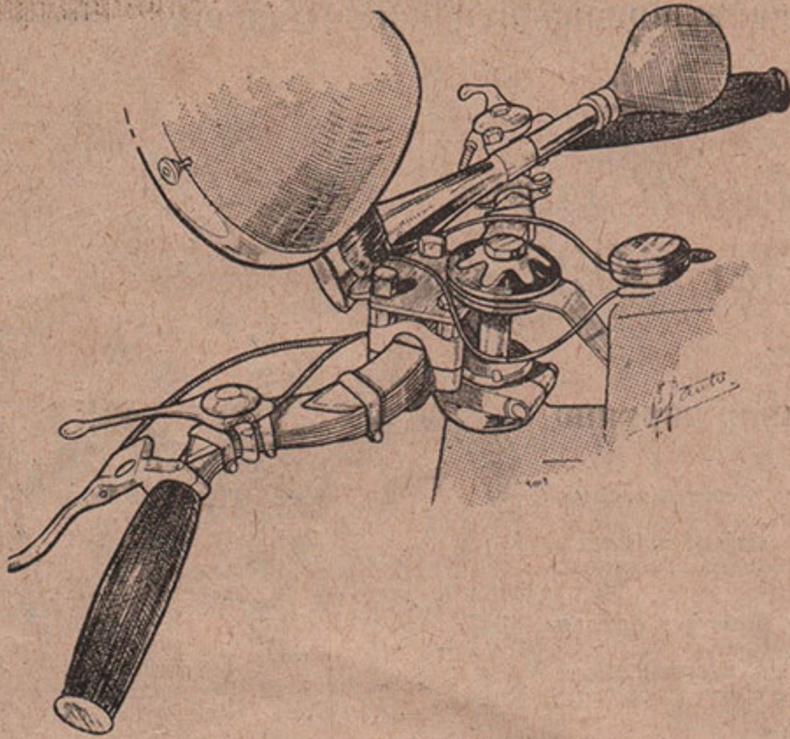
Les Coupes-Challenges Groupe Bleu

Coupe-Challenge des 6 Jours d'Hiver : Equipe Gnome-Rhône (Lezin-Bourguin).
Coupe Moto Revue : Equipe Dollar (Druz-Labourdette).

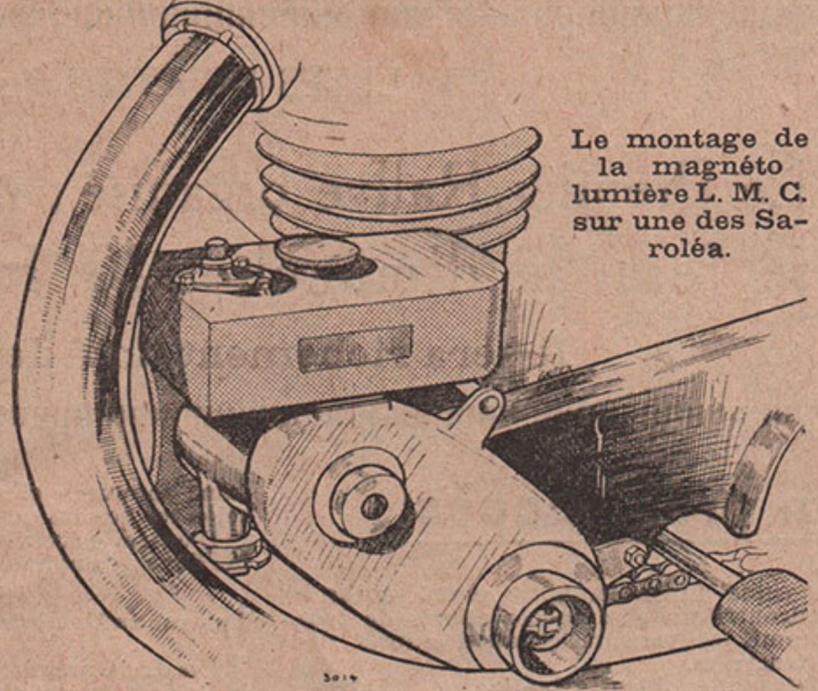
Groupe Rouge

Motos 350 et 500 cmc. — Coupe-Challenge des 6-Jours d'Hiver : Equipe D. S. Malterer (Bodart-Simon).
Voitures. — Coupe-Challenge des 6-Jours d'Hiver : S. C. A. P. (Bally-Robert).

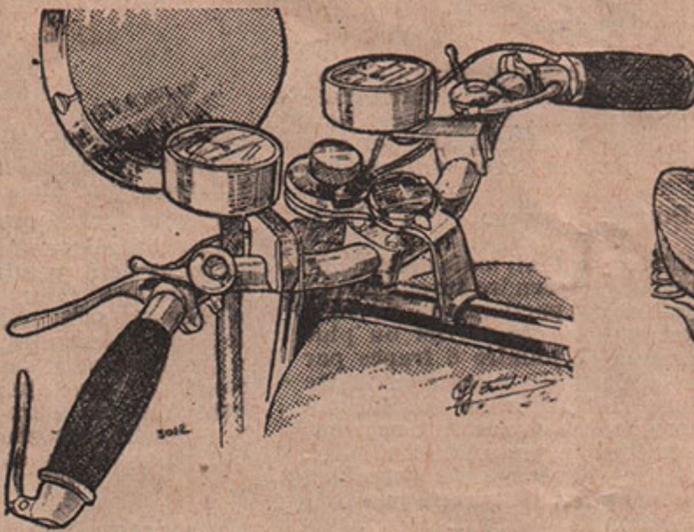
Quelques croquis pris au pesage des six jours



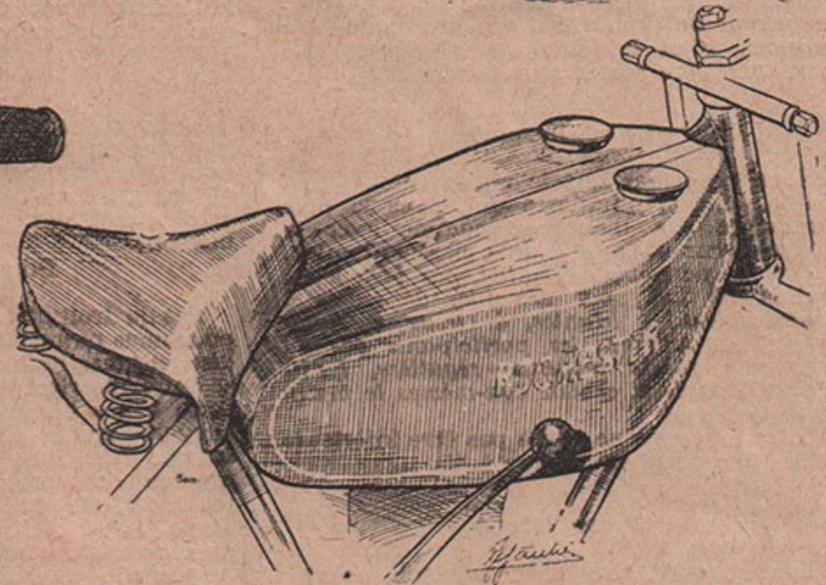
Ci-dessus le guidon souple Gadza qui équipait la Gnome et Rhône de Bernard, à droite, l'équipement des appareils de bord d'une Saroléa.



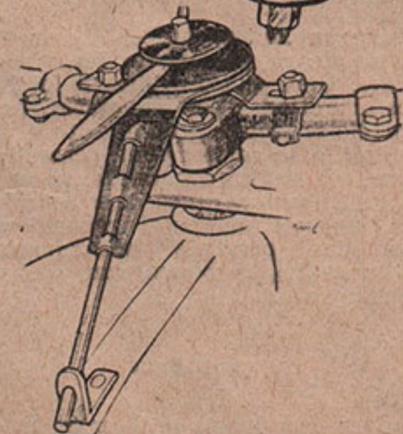
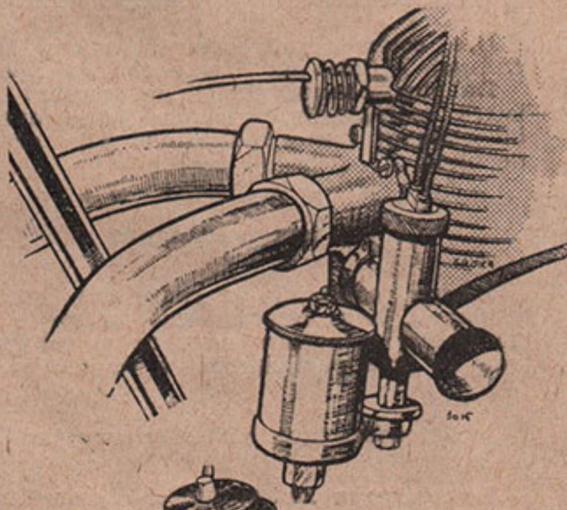
Le montage de la magnéto lumière L. M. C. sur une des Saroléa.



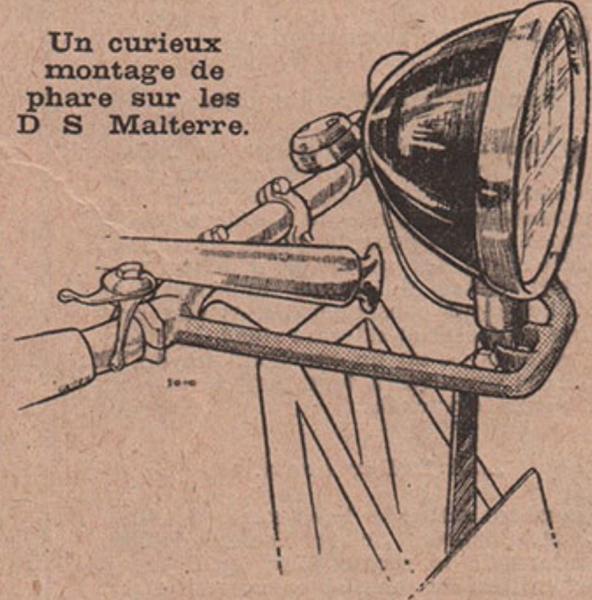
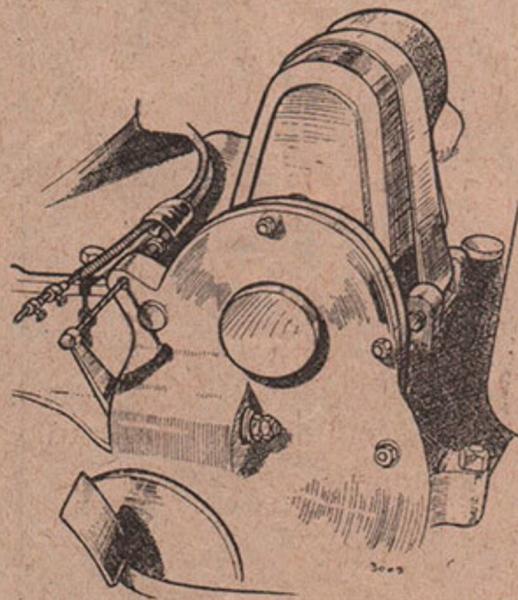
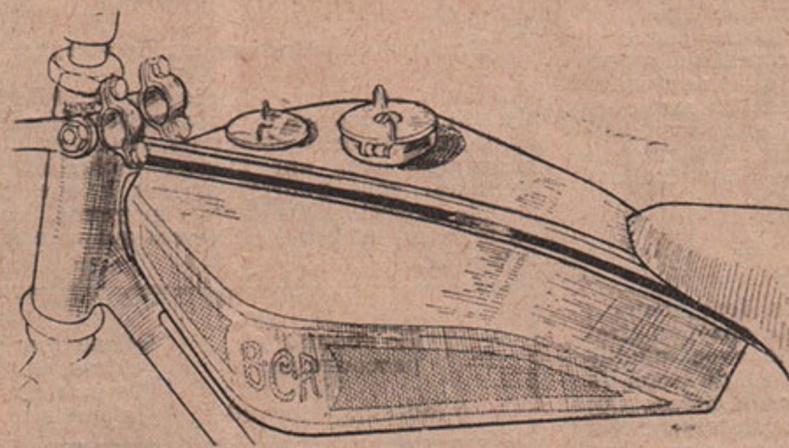
Le double échappement de l'Austral.



Ci-dessus, le gros réservoir de la Rochester en deux parties. A gauche : celui de la B. C. R.



Ci-dessus le nouveau frein de direction à débrayage « Excelsior A F A » qui équipait les Rochester. A droite : le câble de secours de débrayage sur un F N.



Un curieux montage de phare sur les D S Malterre.

LES RALLYES DE *MOTO REVUE*Le Premier Rallye organisé par *Moto Revue*
se fera le dimanche 20 Février 1927

Il sera richement doté de prix

Un gros succès

A peine annoncée, notre première sortie a rencontré un gros succès auprès de tous nos amis et lecteurs et aussi auprès des constructeurs.

Mais faites bien attention à la date; une erreur de typo a fait annoncer une date erronée, c'est le dimanche 20 février que notre première sortie aura lieu.

Le règlement

Nous rappelons que le règlement est fort simple, et que n'importe qui, avec la plus hétéroclite des machines, comme avec la plus moderne est capable de se classer premier.

Sur un parcours déterminé, pas bien long, environ 60 km., par exemple, de Paris à Fontainebleau, à Mantes, à Dreux, à Rambouillet ou ailleurs, les participants devront tenir une vitesse moyenne régulière, qu'ils auront déclarée et choisie eux-mêmes le matin avant le départ.

Cette moyenne ne devra pas être inférieure à 25 à l'heure ni supérieure à 45.

Ouvert à tous

Tout propriétaire d'un véhicule (moto, sidecar, cyclecar, ou voiture) quel que soit la force peut participer à notre sortie à titre tout à fait gratuit, à condition d'être titulaire du permis de conduire bien entendu.

Cette amusante et intéressante sortie se fera le matin, départ vers 9 heures, on déjeunera tous ensemble, si possible; à l'issue du déjeuner nous proclamerons les résultats et remettrons aussitôt les prix.

Les prix

Nous l'avons dit ils seront fort beaux: le premier prix sera un superbe chronomètre-tachymètre en nickel argenté avec aiguille dédoublante pour compter les 1/5 de secondes (marque Aural). Tout autour du cadran des graduations donnant immédiatement la vitesse au kilomètre parcourue entre deux bornes.

Voilà un superbe premier prix.

René Gillet offre un prix

Le sympathique constructeur de Montrouge, par l'organe de M. Peyrus, son directeur commercial, vient de nous faire connaître spontanément, et sans l'avoir sollicité, qu'il offrait un bon pour des pièces détachées, à prendre dans ses usines pour le premier concurrent classé du rallye montant une René Gillet; par conséquent, avis aux propriétaires de motos et sidecars René Gillet, les voilà prévenus; c'est un excellent moyen du reste, de se procurer à fort bon compte un lot de pièces détachées.

...Et Dollar aussi.

Et sans connaître le beau geste de René Gillet, M. Maurer, de la Société Dollar, nous informait le même jour, qu'il tenait à la disposition du premier concurrent classé montant une... Dollar évidemment, une cer-

taine somme à prendre en pièces détachées selon les besoins du gagnant.

D'autres prix viendront s'ajouter à ceux là. Soyez complètement rassurés à ce sujet.

Les médailles breloques pour les dames

Les trois premières dames, accompagnant les trois premiers classés du rallye, recevront une médaille-breloque.

Dreux ?

Nous avons demandé à nos amis de nous indiquer un coin ou un hôtelier pourra recevoir 150 à 200 convives et à pas cher, 12 à 14 francs. Dreux vient actuellement en tête et c'est à Dreux que nous irons vraisemblablement.

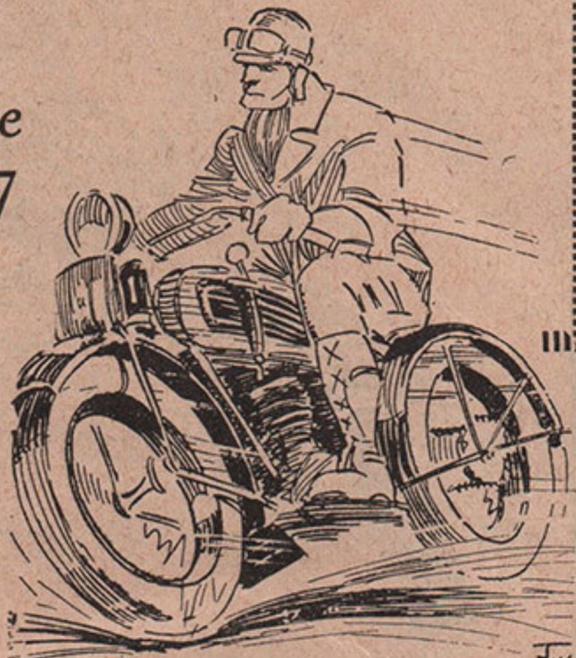
Pour s'engager

Pas de droit d'engagement, mais néanmoins pour nous permettre de prendre sûrement nos dispositions, les futurs participants devront se faire inscrire avant le 10 février au plus tard, à nos bureaux et joindre 6 francs par couvert qu'il désireront retenir: cette somme leur sera ristournée en totalité au moment du repas; si un concurrent ne vient pas le 20, elle servira d'indemnité à l'hôtelier. Donc, le 10, faites-nous connaître combien de couverts: ceux qui ne l'auront pas fait, ne pourront pas prendre le départ.

Pas besoin d'indicateur de vitesse

Point n'est besoin d'indicateur de vitesse. Il suffit de prendre une carte routière détaillée et de repérer exactement les distances kilométriques, avec une montre indiquant les secondes, vous pourrez arriver à une très grande précision dans votre moyenne. Voici du reste un tableau de vitesses qui vous sera très utile.

Le kilomètre parcouru en		Donne une vitesse à l'heure de : kilomètres
minutes	secondes	
3	»	20
2	51	21
2	44	22
2	36	23
2	30	24
2	24	25
2	18	26
2	13	27
2	8	28
2	»	30
1	56	31
1	52	32
1	49	33
1	45	34
1	43	35
1	40	36
1	37	37
1	34	38
1	32	39
1	30	40
1	27	41
1	25	42
1	23	43
1	21	44
1	20	45

**L'itinéraire**

Vraisemblablement le rallye se courra sur le parcours Versailles (porte de l'orangerie), à Dreux par Houdan.

Etudiez votre parcours.

Les contrôles se feront à la Porte de l'Orangerie, et deux pendulettes se trouveront sur le parcours pour contrôler la moyenne; le départ sera donné au chronomètre et de 15 en 15 secondes, à la Porte de l'orangerie, et le classement se fera sur le parcours, du point de départ jusqu'à la seconde pendulette; en cas d'ex-æquo le parcours entre la première pendulette et la seconde servira à départager les concurrents ex-æquos.

Instructions de dernière heure

Des communiqués seront donnés dans *L'Auto*, *L'Echo des Sports* et *Les Sports*.

De plus, chaque participant recevra une lettre individuelle, quelques jours avant, lui donnant toutes indications utiles en cas de pluie.

Un fort contingent

Maurer, capitaine de route des «sorties Dollar», nous informe que sa sortie du 20 février coïncidera avec notre rallye et que ses amis participeront à ce dernier.

Attention aux villes traversées

Le concurrent qui aura déclaré faire du 40 ou plus, ne devra pas passer les villages à cette allure. Bien au contraire, il lui faudra faire très attention à ces traversées. Le premier contrôle se trouvera ou avant un village ou assez loin à la sortie, pour permettre au participant de rattraper les deux ou trois minutes qu'il aura perdues dans le ralentissement. Une voiture balai recueillera les doléances des préposés municipaux et exclura du rallye, le concurrent «cherreur dans les villages».

Vos numéros

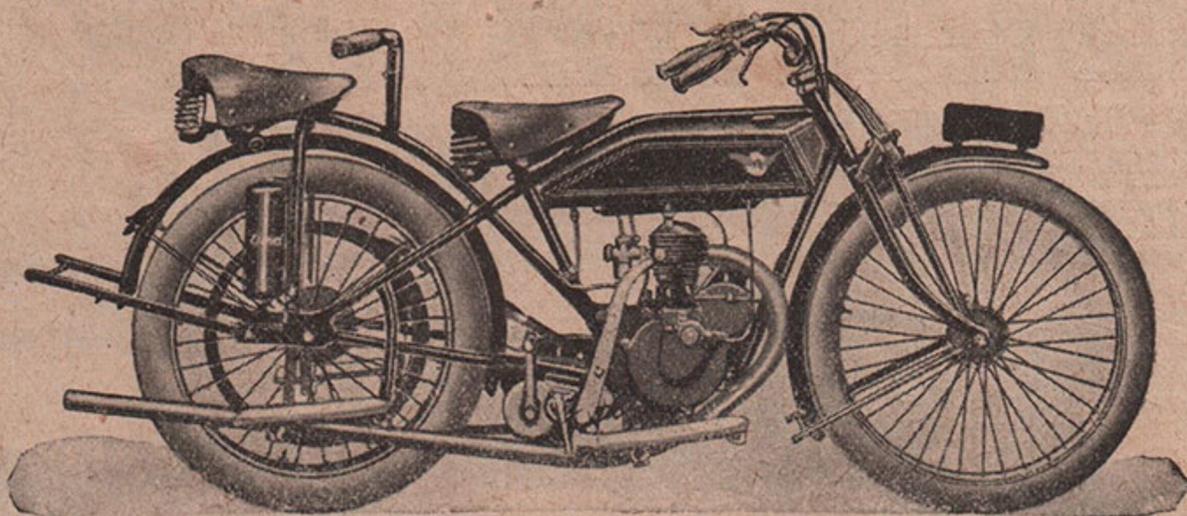
N'attendez pas jusqu'au dernier moment pour vous faire inscrire. En temps voulu on vous remettra un disque numéroté, gracieusement, que vous devrez ensuite conserver pour d'autres rallyes; le premier numéro vous restant acquis pour toutes les sorties.

Aucune inscription ne sera acceptée après le 10.

Un nouveau type de moto tandem

LA monte en tandem est très justement populaire. Elle ne présente aucun danger si on la pratique avec toutes les précautions voulues et particulièrement si le passager est assez bien d'aplomb et à une place où son poids ne déséquilibre pas la machine. Il n'est pas toujours facile d'installer un second siège sur une moto et souvent le porte bagage n'est pas assez résistant pour résister au poids d'un tandemiste un peu lourd. Il y a naturellement un moyen radical de trancher la difficulté, c'est de construire une moto tandem spéciale et c'est la décision que vient de prendre une de nos meilleures marques « André ».

Pour faire du tandem d'une manière agréable il faut disposer d'une puissance assez grande. La moto doit aussi être assez lourde pour bien tenir la route. Elle doit gravir les côtes les plus dures, être d'une résistance à toute épreuve. La moto à deux places André répond à toutes ces conditions. Son moteur à 4 temps est donné comme 4 CV mais c'est là une estimation très modeste et bien inférieure à la réalité. Il est complété par une boîte de trois vitesses, et on peut vraiment passer partout même en montagne. Le cadre et la fourche élastique sont d'une robustesse à toute épreuve. L'empattement est le même que celui d'une moto solo et la machine reste donc



La nouvelle moto tandem André

tout aussi maniable. Les poids sont bien répartis et on vire avec la plus grande aisance. Aucun des avantages de la moto solo ne se trouve sacrifié, ni maniabilité, ni stabilité, ni rapidité.

Quant au dispositif destiné à transporter le passager il est aussi simple que possible. Il consiste en une fourche verticale qui porte une selle à siège souple. Un tube oblique qui aboutit au tube de selle maintient cette fourche et porte un guidon fixe. Rien ne donne une assiette plus solide en machine que la selle. Au lieu de s'appuyer sur les épaules du conducteur ou de s'accrocher à sa ceinture ce qui est bien précaire, le passager ici a un guidon bien en main et se sent bien d'aplomb. Il a une parfaite impression de sécurité et ne risque en aucun cas de glisser ou de faire un

faux mouvement. Il a de plus deux marche-pieds larges, confortables. Il est donc aussi bien partagé que le conducteur lui-même. Ce confort, et cette impression de sécurité seront particulièrement appréciés des passagers.

La moto à deux places André, qui a été très admirée au dernier Salon est une des solutions les mieux venues de la moto tandem. Elle joint aux avantages de ce mode de transport et en particulier à son économie, et à sa rapidité des qualités de confort et de sécurité qui la rendront certainement très populaire.

La moto à deux places André est construite dans les usines de cette marque à Gentilly. Il suffira à nos lecteurs de se recommander de *Moto Revue* pour recevoir la notice descriptive de cette intéressante machine.

Quelques Préparatifs utiles en vue du Froid

UN peu de prévoyance peut vous aider grandement à éviter les perturbations que le froid apporte dans le fonctionnement de votre moteur.

L'emploi de bougies appropriées est une des précautions les plus efficaces.

* * *

L'utilisation d'une voiture pendant les mois de température rigoureuse ne présente plus, maintenant, les mêmes difficultés qu'il y a quelques années; les perfectionnements apportés à la construction des moteurs et des carburateurs ont éliminé de nombreuses faiblesses dont l'influence se faisait surtout sentir en hiver.

Il n'en est pas moins certain que bien des négligences d'entretien qui sont, en été, sans influence sensible sur la marche du moteur, occasionnent par temps froid des arrêts ou des irrégularités de marche qu'un peu de prévoyance permet de s'épargner.

L'examen du radiateur au point de vue des fuites, ainsi que celui de l'étanchéité de tous les joints d'eau, est important afin d'éviter la déperdition des solutions anti-gel dont l'emploi est à recommander

mais qui sont naturellement plus coûteuses que l'eau pure employée en été.

La protection que procure un bon couvre-radiateur facilite grandement l'établissement sous le capot d'une température favorable à la bonne marche du moteur.

Il est sage de nettoyer très soigneusement les canalisations et les éleveurs ou nourrices d'alimentation en essence, afin d'éliminer les boues ou les condensations d'eau susceptibles de se congeler en obstruant le passage du carburant.

Le rupteur et le distributeur d'allumage ainsi que tous les fils doivent être examinés et au besoin nettoyés ou réglés afin d'assurer une étincelle aussi chaude que possible, et il est naturellement essentiel que les bougies elles-mêmes soient impeccables.

Il est reconnu que, si bonne que soit une bougie, elle se fatigue à la longue et finit par donner des étincelles dont l'intensité devient insuffisante pour produire un allumage instantané et pleinement efficace de la cylindrée. Cette insuffisance est particulièrement sensible l'hiver, lorsque de multiples autres causes tendent déjà à gêner la marche du moteur. Elle

est la principale source des départs difficiles ou impossibles, des pertes de vitesse et de puissance, de la pollution de l'huile du carter par des condensations d'essence capables de gêner le graissage et de provoquer des grippages ou autres avaries graves.

Tout jeu de bougies ayant servi pendant plus de douze ou quinze mille kilomètres dans un moteur ordinaire, ou pendant plus de huit mille kilomètres dans un moteur un peu poussé, sera avantageusement remplacé par un jeu de bougies neuves dont le prix sera vite compensé par une économie d'essence et d'huile fort appréciable.

L'installation de bougies neuves à l'approche de l'hiver est la meilleure garantie de départs faciles et d'une marche régulière malgré le froid.

Il est bon d'effectuer les graissages d'hiver avec des lubrifiants plus fluides et d'employer des huiles moins épaisses dans la boîte de vitesses et même le pont arrière.

L'automobiliste ayant pris ces quelques précautions s'épargnera de nombreux ennuis ultérieurs et roulera sans soucis jusqu'au retour des beaux jours.

SCHEBLER

Le Meilleur
au Monde

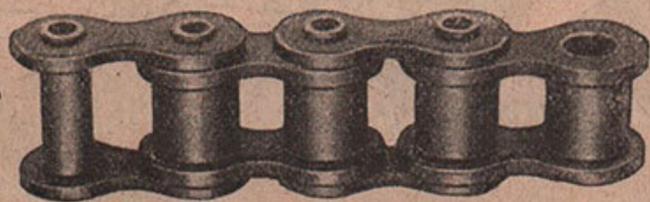
CARBURATEUR

EXTRAORDINAIRE RUE PIERRE-LEON PARET

pour 1.000 et 1.200 cmc.
— en Stock —

DEMANDEZ LA BROCHURE

"Les Schebler Moto" 7 fr.
Envoi franco contre.. .. . 8.25
Étranger 10 fr.
Compte Chèque Postal 542.97



CHAINE RENOLD

Pour Motocyclettes et Cyclecars

RÉPUTATION MONDIALE

RENOLD CHAINS LTD

3, Rue Arsène-Houssaye - PARIS (8^e)

Tél. : ÉLYSÉES 83-07

Télegr. : RENOLCHAIN-PARIS

MOTOS

Pendant inventaire et transformation
jusqu'à fin Janvier seulement

RENOUVELLEMENT DE STOCK

200 MOTOS NEUVES et
d'OCCASION

vendues à des prix exceptionnels

Conditions d'échange et de crédit
imbattables,

N'attendez pas pour acheter

Nous garantissons la baisse à nos clients

PALAIS DE LA MOTO

225. bd Péreire (angle aven. des Ternes)

Plus aucun risque...

d'accident la nuit causé par un éclairage
défectueux ou insuffisant, grâce à

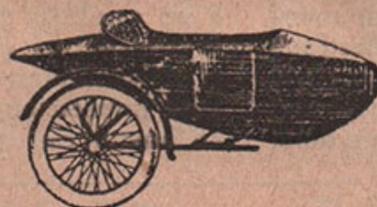
ERMEA

qui vous offre pour votre motocyclette un éclairage
rationnel, électrique, assuré par dynamo et phare
Marchal, et d'une puissance d'intensité encore
irréalisée jusqu'à ce jour.

Équipement comprenant tous les accessoires nécessaires : 1.250 frs
Prix spéciaux pour Agents patentés

Demandez notre Notice descriptive et détaillée :

ERMEA, 160, Rue de la Pompe, PARIS 16^e



CARROSSERIE

Pour SIDECAR

Bois - Tôle - Aluminium

12 MODÈLES DE SÉRIE ET LUXE

Mono-biplaces et Carrosseries légères — Capotes — Pare-Brise — Châssis

Ernest RICHARD, Constructeur - 184, Av. de Choisy - PARIS

Catalogue contre timbre pour affranchir - Tél. Gobelins 62-82



Spécialité de Bottes caoutchouc

de tous Modèles de la

UNITED STATES RUBBER EXPORT C^o

COURTES - HANCHES - LACÉES - PANTALONS de CAOUTCHOUC

Pneus neufs -- Occasions -- Rénovés

PRIX AVANTAGEUX

M. C. MONNIOT

107, r. de Courcelles, PARIS (17^e) - Wagram 07-29

NOUS VOUS OFFRONS UNE GNOME & RHONE

250 cmc., 3 C.V. 1/2, Type E Tourisme

ABSOLUMENT NEUVE, à prendre à l'Usine, avec une REMISE TRÈS IMPORTANTE SUR LES PRIX ACTUELS

CETTE OFFRE NE S'ADRESSE QU'A NOS ABONNÉS ET LECTEURS

Demander tous renseignements à "MOTO REVUE", 5, Rue Saint-Augustin, 5 — PARIS (2^e)



TARIF : Abonnés 3 fr. 50 la ligne (minimum 2 lignes). Annonces à caractères commerciaux 10 francs la ligne (minimum 5 lignes).
 Tout abonné à Moto-Revue de par son abonnement, a droit à 9 lignes d'insertions gratuites à prendre en une ou plusieurs fois, il se trouve de ce fait remboursé du montant de son abonnement.

AVIS IMPORTANT

TOUS CEUX QUI FONT USAGE DES PETITES ANNONCES sont informés que dorénavant AUCUNE réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes

- 1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 cm. sur 13 cm.
- 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le n° dans laquelle elle doit passer.
- 3° En dessous l'annonce TRES 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 feuillet le numéro dans lequel elle doit être insérée. Nous ne répétons AUCUNE réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.

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

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

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux et est valable jusqu'à la vente de la machine.

MOTOS

A. B. C. 5 CV, bon état de marche, éclair. Mag., compt. O.S., pneus neufs, freins av. et ar., b. ét. mécanique, s'adresser : M. Cartier, 52 rue des Haies, Paris (20°).

A. B. C transformée cadre neuf spécial, culbuteurs sur galets, entièrement refaite, 120 km à l'heure. Rivard, 46, av. Ed.-Vailant, Billancourt (Seine).

A. J. S. 350 cmc., culbuteurs, mai 1926, type G. 6, roulé 5.500 km., vit 110/115 km. à l'heure. Terry compteur, écl. électr., 6.000 fr. P. Matignon, E. N. S. E., 2, rue Boussingault, Strasbourg (Bas-Rhin).

Automoto, 1 CV 1/2, état de neuf, bien équipée, 1.300 fr. D. Delaisement, 36, av. Quihou, Saint-Mandé (Seine).

2 bic. à moteur Automoto, 100 cmc., bon état, prêtes à prendre route, bas prix. Grellier, Saint-Aubin-de-Baubigne (Deux-Sèvres).

Alcyon, 3 CV, 2 t., 2 vit., superbe tan-sad, pas roulé 500 km. affaire excep. 3.300 fr. Nee, boucher, Autreville (Aisne).

Alcyon, 4 CV, 270 cmc., mod. 1926, ét. neuf, essai à vol, prix 2.300 fr. Pailloux, Ascoux (Loiret).

Benoit-Gonin, 500 cmc., 4 vit., tr. bon ét., tan-sad, écl., gros pneus nfs, 3.150 fr., avec side sport, pare-brise 3.800 fr., essai, 1 boîte 4 vitesses débray. et kick., tr. b. ét. avec pignon, poulie et commande, convient pour moto ou cyclecar de 350 à 750 cmc., prix 450 fr., 1 combinaison pour motocycliste, tissu kaki double caoutchouté, parfaitement imperméable et chaud, avec serre tête, a été portée 4 fois, valeur 200 fr., cédé à 100 fr. Boulord, tailleur, rue Crépet près l'Eglise de la Mouche à Lyon (7°) (Rhône).

Cleveland, mod. 1926 sport, vend cause argent, prix très intéressant, Tognet, 127, rue Saint-Antoine, Paris (4°).

Cleveland, 3 CV, tan-sad avec poignée et rep. pieds, bloc-moteur, 2 vit., débray., kick., roues flasques, tôles émaillées noires, facilités paiement, 2.500 fr., reprendrais en compte 2 CV. Raichon Fer and, 26, rue Boissy-d'Anglas, photo sur demande.

Superbe moto Cleveland, 250 cmc., 2 t., comme neuve, 2.500 fr. Ecrire : C. Feldzer, 4, villa Blaise-Pascal, Neuilly-sur-Seine.

Cleveland, parf. ét., bas prix. Charles, 85, rue de Picpus, Paris.

Cleveland, dern. mod., 4 CV, tan-sad, éclair. électr., access., c. neuve, prix à débattre, visible.

Maison F. TOUTIN

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

Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province-Demandez le nouveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

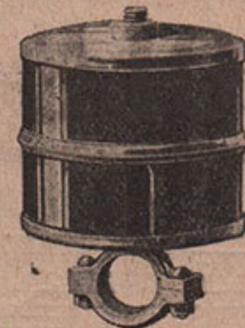
PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE



Support Bougie simple
6.50



Support Bougie double
11.50



Boîte à Chambre à air
22 fr.



Dérive-chaine
10 fr.

LES
Accessoires
POUR

MOTOS SKILFO

se trouvent dans tous les magasins

AGENTS, CONSTRUCTEURS,
COMMISSIONNAIRES,
demandez Catalogue et Conditions
aux Établissements

P. MOREAU
9, Av. Nationale
CHARLEVILLE

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE Maison BASSIN
45, Cours de Vincennes - PARIS (20°) Tél. : DIMOR 12-16
Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON
Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées

Blocher, 79, rue de Monceau, Paris (8°).

Cleveland parf. ét., 4 CV, nomb. access., 3 ch., gros pneus, tan-sad, éclair Ducellier, prix tr. avant., visit. chez Valpic, 23, avenue Trudaine, Paris.

Cyclotracteurs, 1 neuf revisé, essayés, garantis. Collot, 50, avenue Jules-Coutant, Ivry (Seine).

Dédé 175, chaîne-chaîne, 3 vit., Sturney, gros pneus, absol. à l'état de neuf, tous essais. 2.200 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°).

D. F. R., modèle 1926, 4 CV, état de neuf, tan-sad, peu roulée, 3.700 fr. Villette, 135, rue du Ranelagh (16°).

D. F. R. 175 cmc., graissage sous pression, selle Terry, tan-sad, nombreux access., état de neuf, 2.200 fr. Girard, 22, rue Laffitte, Paris.

D. F. R. 4 CV, 350 cmc., 3 vit., roulé 800 km., abs. neuf, tous acc. penus 700 x 80, selle Terry, éclair. Prix 4.300 fr., visible après 20 h. Perrin, 56, rue Chevallier, Levallois (Seine).

D. F. R., 4 CV, état neuf, boîte Burman, gros pneus, 3.100 fr. S'adresser, 118, rue de Paris, Vanves (Seine).

D. F. R., 3 vit., 3 CV., graissage sous pression, selle Terry, chambre et courroie neuve de rechange, peu roulé, état neuf, visible dimanche matin, prix 2.500 fr. Morel, 59, rue Planchat, Paris (20°).

D. F. R., 4 CV, éclairage, tan-sad, compteur, nombreux access. 3.500 fr. Raymond, 207, rue Saint-Honoré, visible le matin.

Dollar, 4 t., culb., 4 CV, 3 vit., pn ballons, abs. neuve, plom. usine, prix intér. Raymond, 2, rue Fessard, Le Chesnay (Seine-et-Oise).

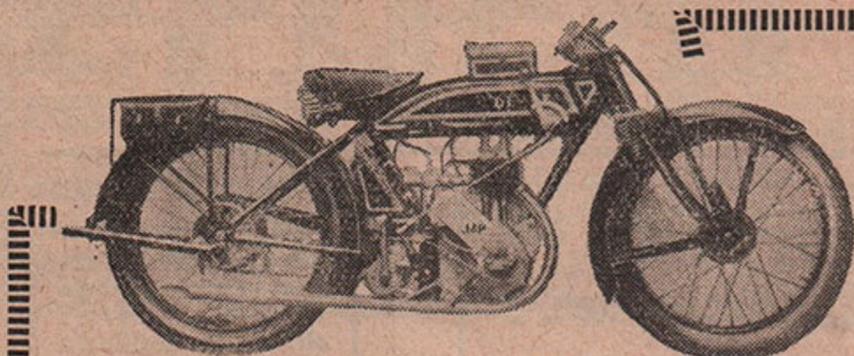
Dollar 1926, 2 CV 1/2, culbuteurs, écl. électr., encore sous garantie, 3.800 fr. Mignotte, 19, route de Flandre, Le Bourget (Seine).

D. S. Malterre, 5 CV, presque neuve, phare Luxor, tan-sad, compt. 4.500 fr. Quillet, 62 bis, rue des Entrepreneurs, de 4 h. à 6 h. 1/2, sauf dimanche.

F. N. 2 CV 3/4 4 t. à cardan, 2 vit. débr., moteur neuf, Alcyon, 2 CV. 4 t. 2 vit. kick et débr. 2.000 fr. chacune. André Soreau, à Marboué (Eure-et-Loir).

Vends F. N., 500, pneus ballons, sous garantie, compteur O.S., tot., jour, tan-sad, pas roulé, état neuf, prix 7.250 fr. Dautreppe, 18, villa Marguerite, Issy (Seine).

F. N. 350, confort, parf. ét., écl. Péhu, compt., mont., kla., p. jambes, nombr. acc. Gobet, 4, rue Montaigne, Paris,



LES MOTOCYCLETTES DÉ-DÉ

175 cmc. 2 temps monovitesse - 175 ou 250 cmc.
2 temps, 2 ou 3 vitesses. chaîne-courroie ou chaîne-chaîne - Tourisme et Sport 250 cmc. 4 temps, soupapes latérales. Tourisme et Sport 350 cmc. 4 temps, soupapes latérales. Luxe 350 cmc. 4 temps, culbuteurs. Super-Sport, vous donneront la plus entière satisfaction.

Catalogues aux Étab. DÉ-DÉ, 50, Av. Marceau, Courbevoie (Seine)

P. SABLE 19, Cité du Retiro
PARIS (8^e)
CYCLES - MOTOS :
Peugeot, Alcyon, Monet et Goyon
Réparations, Montage de Roues

F. N. M. 60, confort, décembre 1925, comme nve, 1 000 km max., 3 sacoches, outillage, petit éclairage, affaire loyale, 6.000 fr. L. Boulon, 39, rue Chardin, Surresnes (Seine).

F. N. 350 cmc., M. 60 confort, mod. 26, peu roulé, 5.000 fr. Glineur, Hôtel de la Gare, Lesquin (Nord).

F. N., M. 60 parfait état, peu roulé, 4800 fr. Bureau, 138, rue Croix-Nivert, Paris (15^e).

Gillet d'Herstal, 3 CV 1/2 sport, sortie oct. 1925, très bon ét. Pringault, 78, avenue de Rosny, Le Perreux (Seine).

Gillet d'Herstal sport, peu comme neuve, toute équipée, avec amortiss., phare selle, Brooks, grippes genoux etc. 3.800 fr. Monet-Goyon, 250 cmc. dern mod., roulé 500 km., chaîne-chaîne 2 échappements, 3.200 fr. Gnome et Rhône, 250 cmc., bon état, 2.500 fr. Camme Ford révisée, bas prix. Goriot, 320, av. de Laon, Reims.

Gillet d'Herstal, luxe 1926, 700 x 80. Englebert org., Terry, 2.300 fr. Cadiou, St-Meloir-des-Ondes (Ile-et-Vilaine).

Gillet Herstal, 300 cmc, touriste, tan-sad, roulé 2.000 km. environ, 3.700 fr. Pirot Louis, Roizy (Ardennes).

Gillet Herstal, sport 350 cmc., tr. b. ét., sortie juillet 26, élect., tan-sad, grips, essais toutes distances, vis. tous les soirs et dim., toute la journée. 5.000 fr. Affaire de toute confiance. Luc Steinier, agence, Motos Gillet Herstal, La Chapelle, St-Mesmin (Loiret).

Gnome et Rhône à vendre, 250 cmc., 3 CV 1/2 tan-sad., par-jam., phare 250, aut roche, repose pieds wagons, sortie usine juin 1926, ayant fait 3.000 km., à vendre 3.000 fr., cause achat voiture. Robichon, 10, cité de Gènes, Paris, 65, rue Julien-Lacroix.

Gnome et Rhône 500 cmc., modèle 1926, type D, grand sport, comme neuve, p. r. 1.500 fr. Thomas, 3, rue Berzélius, Paris, le soir après 6 h. 1/2.

Gnome et Rhône, 500 cmc., tour, 4 CV et nf. pn. 28 x 3, roulé 600 km., compt., Magn. t.; sad. 5.300 fr. Métayer, avenue Jean-Jaurès, Gassicourt (Seine-et-Oise). Gnome et Rhône, 250 cmc., 3 CV 1/2 et nf. roulé 300 km. ph., tan-sad, par-jamb., all. magn., grais. méc., 3.500 fr. Métayer, avenue Jean-Jaurès, Gassicourt (Seine-et-Oise).

Griffon, 3 CV, 350 cmc., parf. ét. mécanique, peu roulé, assurance payée, 3.000 fr., cause départ régiment. Reynier, 17, rue Parmentier, Courbevoie (Seine).

Grimpeur, 3 CV, 250 cmc., 2 vit., 1926, t. b. ét., écl. acét.,

MOTO-ECOLE

la plus ancienne école enseignant la moto et garantissant le permis de conduire (30 francs), formalités comprises

apprend gratuitement la façon de reconnaître tous les vices de construction d'une machine neuve et d'occasion

donne les leçons de conduite et de mécanique sur INDIAN, HARLEY, B.S.A. et toutes autres marques....

MOTO-ECOLE

Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger Expertise des véhicules 15 fr.

Service de dépannage : Diderot 41 88
Location de motos et de side-cars
Ouvert tous les jours et dimanche matin

Bureaux et Cours, 3, rue Dagorno
- (En face du métro Bel-Air) -
Garage, 3 bis, rue Dagorno
Ateliers, 13 et 15, rue des Ormeaux
- TÉLÉPHONE : DIDEROT 41-88 -

MOTO-ECOLE

HABERT - MOTO-HALL 78 AV. DES TERNES

SOYER SAROLÉA COVENTRY EAGLE	COMPTANT CRÉDIT Accessoires Réparations Pièces détachées Galv. 09-45	MOTOBÉCANE MOTOCONFORT Neuf et Occasion
------------------------------------	--	---

PARIS

MORGAN Type Supersport - Très vite -

PARFAIT ÉTAT MÉCANIQUE

Pneus 710 x 90, Roue AR à broche
Peu roulé - Moteur à eau revu en
Juin 1926 - Chaînes rechange
Outillage - Éclairage acétylène

Cause achat de Voiture

Prix net : 6.000 francs

KELLER, 1, Rue Martin

- NIORT (Deux-Sèvres) -

bout., péhu., ph. 2 becs, pare-jambe, tan-sad et rep. pieds, chambre et chaîne rech., 2.500 fr., p. sér., s'abst. Boura, 13, avenue de l'Ouest, Parc-Saint-Maur (Seine).

Harley, 12 CV, dernier modèle 1924, garantie état neuf, toute équipée, carr. bi-place, tan-sad, visible le dimanche matin. Merriaud, 114, rue de Montreuil, Paris (11^e).

Harley-Davidson caisse Garnier de luxe, pneus comme neuf, accessoires, tous essais, 2.500 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Harley, 9 CV, bon ét., avec ou sans side, ess. à vol., prix rais. E. Soubabere, Allons (Lot-et-Garonne).

Magnat-Debon, 2 CV 1/2, 4 t., remise à neuf, prise directe, 800 fr. Loiseau, 16, rue Saint-Sabin, Paris (11^e).

Monet-Goyon, 175 cmc., sup. sport, 3 vit., Albion, 2 tuyaux échap., selle Terry, pneus neufs, double empl., 2.900 fr. Ch. Mercier, 9, rue de la Ferme, Billancourt; soirs 5 à 7 h., pressé.

Monet-Goyon R. C. A., 3 CV 1/2, 4 vit., sortie août 1926, roulée 1.000 km., état de neuf, 90 km., confort 710 x 85, rouge, roulements annulaires, 4.500 fr. R. Degusseau, Saacy-sur-Marne (Seine-et-Marne).

Monet-Goyon, neuve 1926, supersport, 2 CV 1/2, 2 vitesses, prix à débattre. Bize, à Morteau, Doubs.

Moto La Française-Diamant, 2 CV 3/4 prise directe, très bon ét., pneus neufs, guidon sport, tan-sad, prix : 700 fr. Dehon Marcel, 12, rue Coron-Barbier, Onnaing (Nord).

Monotrace, état mécanique impeccable, absolument comme neuve, à essayer sur toute distance, 6.000 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Moto, 750 cmc., 3 vitesses, état neuf, contre moteur camion, Berliet C. B. A. ou tour. Artaud, à Saint-Anthème (Puy-de-Dôme).

Motobécane, tr. b. ét., garant., ess. à vol., 1.050 fr., dim. matin. Dolhem, 18, avenue Aubert, Vincennes (Seine).

A céder, cause double emploi, moto sport Monet et Goyon, 2 CV, peu roulé, prix intéressant. Havas, Mâcon 215.

Motos, 3 CV, b. ét., roue, pneus, ch. air, fourche élast., boîte 3 vit., le tout neuf, prix : 1.000 fr. Guyomarch, 21, rue de

344 J.A.P. TERROT

double échappement
135 au tour à Montlhéry garanti
réglé par M. Stewart
Gagnante nombreuses épreuves

Tous renseignements à
FRED S. LIPMAN
81, Boulevard St-Michel
Téléph. : Gobelins 33-54

la Belle-Île, Chelles (Seine-et-Marne).

Vends, cause départ, Moto-confort, 4 CV 1/2, sort. usine, fin novembre, f. 500 km., 2.900 francs. Motossolo, 3 CV, 3 vit., débr. kik, parf. ét., 1.800 fr. Vetter, 1, place de la Station, Le Raincy (Seine-et-Oise).

Motosacoche, 500 cmc., sport, pneus, 28 x 3, 4.500 fr. et un side pecasmoïde avec les attaches pour B. S. A. ou Triumph, 500 fr. Blanchot, tapissier, Belleville-sur-Saône (Rhône).

Ner-A-car, état neuf, 3.000 fr. R. Botton, 10, rue Vaucanson, La Varenne-Saint-Hilaire (Seine). Tél. : 484.

Peugeot, 2 CV 1/2, 1926, ch.-ch., kick, freins av. et arr., sur tamb., suspens., idéale, gros ph. acétyl., garantie neuve (révisée entier.), 2.600 fr., assur. jusqu'en juillet. Huguenin, av. Gaillard, Gaillard-par-Annemasse (Haute-Savoie).

B. B. Peugeot, 1914, t. b. ét., visible t. l. jours. Kerfanto, 6, rue Cartier-Bresson, Pantin (Seine).

Peugeot, 3 CV, 175 cmc., 2 t., 2 vit., transm., chaîne, débr., pneus 650 x 65, carte grise, 2.500 fr. L. Charpentier, 82, boulevard Diderot, Paris (12^e).

René Gillet, 24 sid., L. V. Magond., 5.600 fr. Tyssandier, rue Ct-Baroche, Le Bourget (Seine)

René Gillet, 6 CV, 2 vit., b. ét. marche, ind. vit., ED sacoché garnie, bas prix. Ecrire : Mathey, 100, rue Chardon-Lagache, Paris (16^e).

René Gillet, avec side L. V. bi-place, état et équipement parfaits et complets, ess. sur toute distance. Marcel Labard, 16, rue Ledion, Paris (14^e).

Rovin, 2 CV, 2 vit., bon état, 1.400 fr., à débattre. Brullfert, Julien-aux-Montgoins, Saint-Cyr-sur-Morin (Seine-et-Marne).

S. G., 210 cylindrée, 2 vit., kick, débrayage, état marche, 1.200 fr. E. Thubaut, 31, rue de Paris, Clichy (Seine).

Scott Quirrel, état de neuf, compteur, amortiss., frein dir., rétrov., pneus abs. neufs, tan-sad, machine rapide et sûre, cause achat voiture. S'adresser : Gabilard, armes, Chatellerault (Vienne)

Saint-Georges, 2 CV, parf. ét., 2 vit., kick stater, chaîne et courroie, éclair. par bouteille Magond., 2.000 fr., visible t. l. jours. Troude, 5, avenue Longueil, Maisons-Laffitte (Seine-et-Oise).

Sarolea, sport, 500 cmc., soup., matériel, selle cantilivert., phare et compteur, tan-sad, 4.850 fr. 11, boulevard Chauvelot (15^e), ou 22, rue Las-Cases (7^e).

Monet et Goyon, 2 CV. Eclair. Electrique 1.850 fr.

Thomann, neuf 3 CV., 3 vit. 2.500 fr.

Terrot, pneus ballon, 3 HP. Etat neuf, sport garantie 4.400 fr.

Terrot, 4 CV. mot Jap. boîte Barmann, pneus, 700 x 80 état absolument neuf 4.450 fr. G. Lefevre, 110, rue Damrémont, Paris.

Soyer 250 cmc., 2 t., 2 vit., 3.400 fr., excell. ét., compt. et

PROCHAINEMENT VA S'OUVRIR DANS PARIS

LA

FOIRE AUX MOTOS

LA PLUS FORMIDABLE
EXPOSITION DE MOTOS
DE TOUTES MARQUES

à vendre ou
à échanger

Organisée par la MOTO-ÉCOLE dans le but de favoriser le développement du sport motocycliste et permettre aux bourses, même les plus modestes, de se procurer une Moto au meilleur compte.

Les propriétaires de motos (Paris et Province) qui désirent vendre rapidement leurs machines sans aucun dérangement ni déplacement sont priés d'en faire, dès à présent, la demande à M. l'Administrateur de

MOTO-ÉCOLE Services des Ventes
et Transactions

3, Rue Dagorno - PARIS

— Téléphone : Diderot 41-88 —

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO OU EN SIDE CAR

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance

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

AGENCE

TERROT · MONET & GOYON · RAVAT · MONOTRACE

VELOCETTE · RADIOR · F.N. · INDIAN

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS

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

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian
PARIS (12^e)

— Face métro Nation —

**VÊTEMENTS
EN CUIR**

Les plus souples. Les meilleurs
Les mieux coupés
Tartif franco

CHAILLOU, Fabricant-
Spécialiste
34, Place du Marché-St-Honoré
PARIS-1^{er}

accessoires. Visible Robert, 121 bis rue Haxo, Paris (19^e).

Soyer 250, sp., laiss. p. compte, access., t. sad, écl. électr., acét., peint. n., pne orig., t. b. ét., 3 ch. air neuves, 2 courroies, outill., vend. 2.500 fr. Laucesseur, 53, rue de Clichy, Paris. Gut. 57-85.

Stumber type de luxe, sport, 4 t., 350 cmc., mach. angl. de premier ordre, fini émail noir, filet or, état de neuf, pneus arr. 700 x 185 neuf, av. 650 x 65, vit. 90 heures, cons. 3 l., quelques pièces de rech., d'orig., montre, compt., phare, etc. 6.000 fr. ou 5.400 fr. sans les accessoires, écl. Néal, 7, rue Cardinal-Mercier, Paris (9^e).

J. Thomann, sans garantie mécanique et émail comme neuf, 1.800 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris.

Thomann, 3 CV, neuve, selle Terry, compteur, chambre rech., nombr. access. Ecrire ou visiter, le samedi et dimanche. Fourtier, Edouard, rue de la Porte-de-Melun, à Dannemarie-en-Montois (Seine-et-Marne).

Thomann, 2 CV 1/2, 175 cmc., 2 vit., parfait ét., 2.400 fr. Samedi et dimanche matin. Vihaire, 18, impasse Saint-Amand, Champigny (Seine).

Terrot, 2 CV, juillet 26, très bon ét., 2.000 fr. avec facilités, t. l. soirs, 20 h. Courbatieu, 10, rue du Jourdain, Paris (20^e).

Terrot J. A. P., 350 cmc., écl. Magond., compt. avec jour O. S., tan-sad, tr. bon ét., 3.300 fr. Pilloy, allée de l'Indépendance, Clichy-sous-Bois (S.-et-O.).

Terrot, 350 cmc., Jap, culbut., pneus conf., neuve, 5.400 fr. Rousseau, 3, rue du Marché, Levallois-Perret (Seine).

Terrot F. S., livrée 5 août 1926, t. b. ét., roulé 2.000, éclair. Luxor, 4.600 fr., carb. Zenith 36 D. E. F., 250 fr. Montaigne, Evaux (Creuse).

Terrot J. A. P., 350, culb., modèle spc., très vite, ét. de neuf, boîte Burman, 5.300 fr. Essais le samedi tantôt et dimanche matin. Brion, 6, av. du Bois-Guimier, Saint-Maur. Si pas intention d'acheter, s'abstenir.

Terrot sport, 350 cmc., conf., abs. neuve, roulé 200 km, 5.500 fr. Braun, 38, rue des Cendriers, Paris (20^e).

Terrot, 2 temps, 3 CV, 2 vit. comme neuve, affaire de confiance. 3.000 fr. Granier, Dépôt Etat, Royan (Ch.-Inf.).

Terrot J. A. P., 250 cmc., 4 t., 3 vit., mont., compt. O. S., mod. 1926, derniers perfect., roulé 800 km., ét. abs. nf, assur. payée. 4.500 fr. Laurens, Restaurant, Pont-Saint-Esprit (Gard).

Terrot, 3 CV, 1926, ét. neuf, équip., comp. Thiry, 5, passage Delessert (10^e).

Triumph, 500 cmc., à solder 2.200 fr. Ecrire pour rend.-vous ou le dimanche tte la journée. Derobert, 165, av. de Versailles, Paris (16^e).

Très jolie moto Utilita, 3 CV: 2 vit., débray. parf. ét., sortie octobre 26, pare-jambes, selle Terry, outill., à vendre 2.800 fr: ou à échanger avec souille contre plus grosse moto 350 à culbuteurs, ou 500. Ecrire pour rend.-vous à

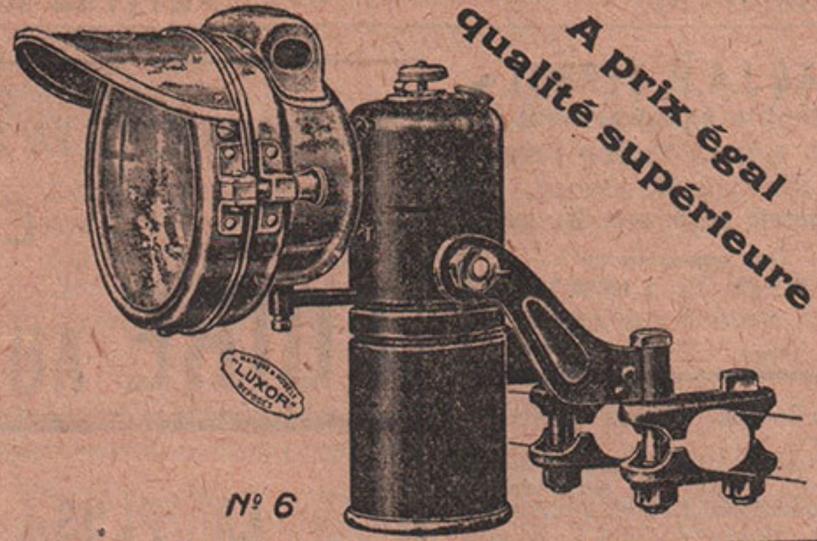
Les Groupes Moto sont les plus robustes et les mieux faits

"LUXOR"

Demandez à votre fournisseur habituel
le Groupe spécial pour petite moto
: : : ou bicyclette à moteur : : :
N° 6^B - Réflecteur 110^m/_m - attache de guidon
Complet : 122 fr. 50

Système rattrape-jeu de porte breveté

DUPONT & TRAZET - 3, rue Tesson - PARIS (10^e)



toutes heures. Potino, 37, boul. Haussmann, Paris.

Reprendrais motos ttes marques à 2 ou 3 roues, même à reviser, à qui achèterait ma quadrilette type 161, bon état, 4.100 fr. Berteloot, rue Creuse, Lumbres (P.-de-C.).

Pour vendre de suite votre moto et sans aucun dérangement, adressez-vous à la « Moto-Ecole » qui a le placement assuré de toutes motos en France et à l'étranger. « Moto-Ecole », rue Dagorno, 3. Téléph. Diderot 41-88.

A. B. C., 5 CV, état neuf, compt., tan-sad, net 2.600 fr. Descamps, 8, passage Lagille, Alcyon, 350 cmc., mod. 1927, abs. neuve, garantie usine 6 mois, cède 15 % sur prix du catalogue, très sérieux. M. Gargaud, 20, rue Vandrezanne (13^e).

Alcyon, 175 cmc., mod. 1927, abs. neuve, garantie usine 6 mois, cède 15 % sur prix du catalogue, très sérieux. M. Gargaud, 20, rue Vandrezanne (13^e).

Dollar 2 1/2 sup. sport, confort, 4 t., culbut., 90 km heure, peu roulé, état neuf, tan-sad, 3.800 fr. Vis. 6 h. du soir. Frédéric Heusler, 37, rue Gérard, Paris (13^e).

Particulier vend Monet-Goyon, super-sport M. A. G., soupapes en tête par culbuteurs, sortie septembre 26, état neuf absolu, pneus confort. 700x100, prix 5.500 fr. Henri, 21, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Monet-Goyon, 2 CV, 2 v., kick, 1.600 fr. Alcyon, 2 CV, 4 t., pr. directe, très bon état méc., 600 fr. Brun Georges, Freyming (Moselle).

Le Grimpeur, 250 cmc., dernier mod. 1926, état neuf, roulé 800 km, avec acc. et tan-stad, 3.000 fr. Bernard Albert, 18, boul. Jourdan, Paris (14^e).

Peugeot, 3 CV, 1926, avec accessoires, 2.000 fr. R. Hénon, 1, rue Jouffroy

Propulcycle, type Bol-d'Or, 1 cmc., 4 t., 3 vitesses, chaîne, chaîne, selle Terry, 2 freins tambours, phare, protège-jambes, sortie usine juillet 26, carte grise, prix à débattre. R. Lagoutte, 156, rue de Neuilly, Puteaux (Seine).

Ch. Gérald, 2 CV., prise directe, guidon sport, repose-pieds, très bon état, impôt, assurance payés, cause achat grosse moto. 1.000 fr. Ralle, 17, rue des Ecoles, Sceaux (Seine).

F. N., 500 cmc., M. 67 Standard, mai 1926, pneus ballon 5.500 fr. Dupuy, 8, rue Renault (11^e). Téléphoner midi ou soir, Roquette 84-58.

Peugeot, 3 CV, 1926, super-sport, état neuf à chaîne, Zénith, 2.950 fr. Sanson, 3, rue Plaisance, Créteil.

Griffon, 4 CV, 2 t., 350 cmc., 3 vit. Ecrire Belet, 7, rue Lavieuville, Paris.

ECLAIRAGE ÉLECTRIQUE SANS ACCUMULATEUR

voTRE moto
aura
un éclairage électrique
de qualité
PUISSANT
ROBUSTE
SÛR
PAR LA
MAGNETO LUMIÈRE
LMC
SOCHAUX
(DOUBS)
Service commercial: 21 r. de Chartres
tél: Carnot 4641 NEUILLY S/SEINE LÉON ULLMANN

"Le Roulement de haute Précision et de Résistance incomparable"

RAB

ETABLISSEMENTS D'APPLICATIONS MECANQUES DE COURBEVOIE
Usines et Bureaux: 45-47 Boulevard S^t Denis à COURBEVOIE. Tel. 4-76

Thomann, bloc Ballot c. neuve, 2.600. Cleveland 1925, état neuf absolu, 2.600. Monet-Goyon, sport, type champion, vitesse, 2.650. Vis. Henri, 21, boul. Latour-Maubourg, Paris.

SIDECARS

- F. S. A., carrosserie et chamb. bon état, pneu usagé, av. attaches, 350 fr. Ecr. Leblond, 2, rue Lafontaine, Sotteville-lès-Rouen (S.-I.).

Carrosserie Sport, 425 fr. Châssis attaches et pneu, 400 fr. Le tout ou sépar. Pezier, 96, rue du Ruisseau, Paris (18^e).

Griffon 6 H., bon état, ofte 3 vitesses Staub, 3.500 fr. Pringard, 28, avenue Laumière, Paris (19^e).

Harley side 2 places, état général et pneus neufs non emploi., 4.250 fr. Benazech, 49, avenue Alsace-Lorraine, Brevannes (Seine-et-Oise).

Harley, 3 800 fr., nombreux access., P. et C. de rechange, révisé à neuf. Mollaret, 14, rue Doreau, Paris.

Harley Cigare bi-pl. et méc. parf., 4 pn., outill., écl. mag. Cause achat voiture. 3.000 fr. net. Ecr. P. R. : V. Bernard, 7, quai Industrie, Juvisy.

Harley, 9 CV, side sport, parf. état, pneus peu roulé, visible à Tarbes. Occ., cause santé. Ecr. : Godard, Pension Saint-Laurent, Cambo (Basses-Pyrénées).

Indian, 9 CV, side bi-pl., carburateur Solex, capote, pare-brise, éclair., très bons pneus, prêt à prendre la route. 3.300 fr. Bourdillat, 5, rue du Sentier, Epinay-sur-Seine (Seine).

Indian, 1.100 fr. P. Lecomte, 18, rue Haute, Essey-lès-Nancy (Meurthe-et-Moselle).

Indian, parf. état, ent. révisée, carburateur Zénith, pneus neufs, side, capote, pare-brise, klaxon. réelle occasion et carrosserie side, tôle bateau, bon pneu pour moto légère B. S. A. ou autres, 500 fr. Porentru, 7, rue de Bezons, Courbevoie (Seine). Sam. ou dimanche.

Indian, 7 CV, grand luxe, parf. état, capote, pare-brise, porte-bagag., écl. Magond., compt., glace ret., klaxon. 3.800 fr. G. Menant, 42, rue Lebrun, Paris (13^e).

Side seul, sans châssis, marque Gnome et Rhône, état neuf, visible à toute heure. S'adresser : Thepin, 47, rue du Château-des-Rentiers, Paris (13^e).

Harley Side rév., Amac, O. S., chaînes neuves, pneu rech., écl. Mag. 3.600 fr. Marlamet, 8, rue Casses, Saint-Ouen (Seine).

Indian Side, parf. état. S'adr. : Greneau, 7, place du Pont (La Bastide), Bordeaux (Gironde).

Harley Side, bi-place, très bon état. 3.300 fr. Vis. Henri, 21, boul. Latour-Maubourg, Paris.

HALL DE LA VOITURETTE, 99, Av. d'Orléans, PARIS (14^e) - Téléphone Gobelins 50-41
LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS en VOITURETTES et CYCLECARS A VENDRE
EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

CYCLECARS

Bedelia 1924, transf. 3-4 pl., capit. de luxe, gde capote, rideaux, parf. état, prix modéré. A. Royer, La Quarte (Ille-Saône).

De Marçay, comme nf, lig. sup., 8 CV, 3 pl., tréf. 5 roues, peint et pn. neufs, proj. mag., ess. sur toute distance. 5.200 fr. Buely, 12, rue Nélaton, Paris (15^e).

Ford, 10 CV, torpédo, surbaissé, éclair. et démar. élect., Roves Michelin bon état, pneus neufs. 6.000 fr. Dourdan, 2, rue Jules-Jouy, Paris (18^e).

Kevah, bloc moteur Chapuis-Dornier, carross. sport, état réel de neuf, amortisseurs Snubbera, montre compt., phare de secours. A vendre après essai, 7.500 fr. Ecr. pour rendez-vous à M. Billon, ingénieur, 151, av. du Maine, Paris (11^e).

Morgan, sport, eau, rouge, magondeaux 500 l., phare, roue A. R. à broche, compteur O. S., técalémit, rétroviseur, chaînes Rénold, capote, pare-brise, pneus 710 x 90. Affaire intéressante. Visible et essais: Perfectaphone, 8, rue Martel, Paris.

Morgan, mot. M. A. G. à eau, roue A. R. à broches, ent. rev. 1926. Kayler, 121, rue des Champarons, Colombes.

Morgan Sport, à air, roulé 5.000 km., comme neuf, sur pneus 715 x 100 et 710 x 90 A. R., tout équipé, magondeaux, phare, lanternes, n° aluminium, etc. Visible en service (cause achat cabriolet). Echangerai avec soultte ou achèterai cabriolet 5 CV. Citroën bon état ou susceptible de revision partielle, état peinture indifférent. R. Vassieux, architecte à Flins-sur-Seine (S.-et-O.).

Morgan M. A. G. à eau, bon état de marche, carrosserie bateau 2 places pour enfants, éclairage mag., phare, rétroviseur, auto-roche, montre, chaîne neuve, rechange pneu arrière, presque neuf, riche occasion: 3.000 fr. Blanchard, Nieul-sur-Mer (Charente-Inférieure).

Morgan sport spécial, 6 CV., caisse tendue cuir genre Weymann freins avant direction démultipl., pneus 715 x 115, roue à broche, machine unique, comme neuve. 7.500 fr Morgan Sport, touristes, à air ou à eau, depuis 4.000 fr. 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Particulier vend Morgan touriste, air et eau, moteur culbut., écl. Mag. ville, route, capote, pare-brise, parf. état. 4.500 fr., à enlever de suite. Visible dim. ou écrire à M. Favereu, 20, rue Nouvelle, Maisons-Alfort (Seine).

Ner-A-Car, garanti état de neuf, prix intéressant. Georges Roy, 13, rue du Parc, Orléans.

Rally, 7 CV, Sport 24, 2 pl., écl. électr., compt. montre tarif, AV. et AR. Técal., parf. état. 7.700 fr. Georges, 4, rue Benjamin-Constant, Paris.

Voiturette S. A. R., 6 CV, mot. Chap.-Dornier 4 cyl., torpédo 2 pl., 1/2 P.-B., cap., écl. électr., out., 5 roues, bons pneus, très bon état, vit. 70 km. à l'heure 5.500 fr. S'adr.: 90, rue de Charronne (11^e).

Sima-Violet comme neuf, impeccable, tout équipé, 5 roues. Prix à déb. 25, rue Nollet, Paris (17^e).

Amilcar bordino, dernier mod., parf. état, peu roulé. Jean, 1, rue Castéja, Billancourt (Seine).



La Boîte 2 Vitesses E. G.

DÉBRAYAGE KICK-STARTER Garantie 6 Mois
POUR VOTRE MOTOBÉCANE

et autres motos à courroie directe est livrable et montée en quelques heures sans modification par

E. GENEST — MÉCANICIEN-CONSTRUCTEUR —
 LA MEMBROLLE-S/-CHOISILLE - (Indre-et-Loire)

Joindre timbre pour notice Chèques Postaux 153-52 Nantes
TÉLÉPHONE : 20

Cylindrées :

- M. L. 26.
175 cmc.
- S. 2. E.
175 cmc.
- M M. 2. E.
250 cmc.

MOUSSARD-MADOZ

Mécaniciens - Constructeurs

52, Rue S^t-Germain - NANTERRE

Les spécialistes du moteur de Motocyclette



Main de Fathma avec le signe du bonheur.
 (Modèle déposé)

L'INSIGNE FÉTICHE

(porte-bonheur)

des Abonnés de
MOTO REVUE



Pourquoi ne l'avez-vous pas encore arboré ?

Plus de 15.000 circulent actuellement en France, et leurs titulaires en sont ravis.



Envoi contre 6 fr. 50 à MOTO REVUE

Amilcar, cond. int., 2 pl., 6 CV, très bon état. 9.200 fr., repr. en compte moto réc., préf. F. N., Terrot, Jap. Minot, 16, rue Guillaume-Tell, Paris.

Salmson G. N., roulé 8.000 km. pneus neufs, 4.000 fr. et 1 moto 6 CV, en très bon état de marche, pneus et chambres autos et rechange, 2.500 fr. Reprends en compte 2 CV. S'adresser ou écrire à Emile Duparc, chez Mme Guérin, place du Marché, à Fauville-en-Caux (Seine-Inférieure).

VOITURES

Amilcar, 6 CV, 1925, sport, 2 pl., état mécan. parfait, à vendre ou échang. contre cabriolet Amilcar, préférence, avec soultte si nécess. Chassagne, 5, rue Cavallotti, Paris (18^e). Cent. 89-03.

Citroën, 5 CV, torpédo, parfait état mécan. et carrosserie, capote coussins neufs, dém. et écl. électriques, Técalémit, montre, compteur, thermo., rétro., télé., 6 roues confort., outillage. Pressé. 8.500 fr. Ecrire P. R. V. Brediot, 60, rue Haxo, Paris (20^e).

De Dion, torpédo 4 pl., 1923, 10 CV, écl., dém., 5 r. Mich. parf. état. 12.000 fr. Rainfray, Sainte-Maxime-sur-Mer (Var).

10 CV Ford, cond. int., carrosserie française, réservoir ar., exhausteur, compteur, rétroviseur, lanternes Louis XV, 6 chambres, 2 pneus rech., bouteille Michelin, outillage, essuie-glaces, très bon état. Prix 5.500 fr. Grégoire, 12, rue du Peintre-Lebrun, à Versailles (S.-et-O.).

Renault, 6 CV, 4 pl., torp. luxe, 1925, très peu roulé, peinture neuve, 5 conf. c. neufs, parf. état général, garantie aff. de conf., à enlever de suite, bas prix. Très pressé. Malette, 93, boul. Saint-Germain, Paris. Métro Odéon.

Renault 6 CV, 1925, torp., 4 pl., fr. av., état méc. parf. S'adr. 29, rue de Paris, Sannois (S.-et-O.).

Torpédo Renault 6 CV, 3 pl., Trèfle d'Avril, 1925, parfait état, 12.500 fr. Coudreuse, à Selle-Le-Guillaume (Sarthe).

Salmson, 7 CV, sport, ent. revis., écl. électr., compteur, montre, 6.800 fr. Citroën, 8 CV, torp., 7.200 fr. 52, rue Chance-Milly, Clichy (Seine).

Sima Violet, 5 CV, neuf, 5.700 fr. Terrot, 2 CV, 2.850 fr. Vélo dame, 145 fr. B. Rousseau, à Vitry (Loiret).

Sima Violet, carr. transf., 2 portes, 3 places, confort., volant, soup., phares, Marchal, phare sec., Cast. dimin., tabl. électr., pneus ball., air., 5 roues grals. séparé, 2 carbur., état mécan. parfait, outillage complet. De Meulemeestlin, 14, quai des Casernes, Le Havre.

Torpédo sport 2-3 places, 5 CV, état neuf, démar., compt., montre, Tecal., 5 roues, a roulé 7.000 km., à profiter, 5.500 fr. Reprise en compte sidecar, 4 ou 5 CV. Robert, 68, boul. Jamin, Reims.

Sima Violet deux occ., état nf. avec deux magnétos, 5.000 fr. **Benjam n.** 3 pl. 1926. Confort, éclair. et démar. élect. 12 volts, compteur et montre 5.200 fr. G. Lefèvre, 110, r. Damrémont.

Cause achat voiture plus forte, laisserait même 1.500 fr. mon cyclecar 6 CV Mono, 5 roues, torpédo 2 places, capote, pare-brise, éclairage électrique, pneus neufs, le tout bon état, ou au

MOTO ULTIMA LYON

FABRICATION FRANÇAISE
MAISON CRÉÉE EN 1908

3 MODÈLES A.B.C.

Side-Car ULTIMA

MOTEURS

4 temps

3 & 4 CV

E. BILLION, Constructeur

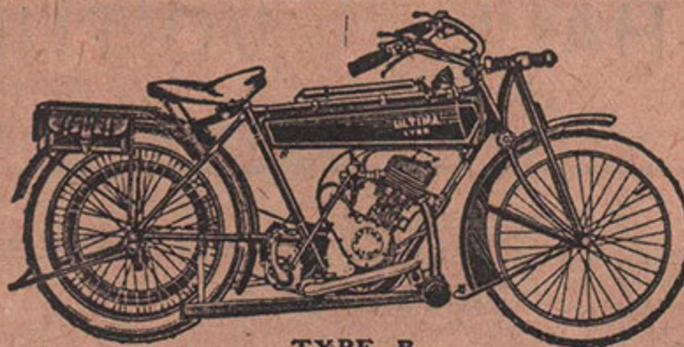
24-24 bis, Rue du Commandant - Faurax - LYON

2 Cylindres en V

500 cmc.

Téléphone : VAUDREY 2-04

Chèque postal N° 154-61 Lyon



TYPE B

plus offrant. Samedi 3 février, de 14 à 18 h. Drancourt Henri, 15, rue de Paris, Clamart (Seine).

2 Voiturettes, 6 CV, G. A. R., neuves, disponibles, commandes non régularisées par les acheteurs, carrosseries 2 places, pointe AR., grand coffre pneus 700 x 100, écl., dém., compteur, montre, Técalémit. Large concession sur prix du catalogue. Écrire pour rendez-vous, 66, avenue des Grésillons, Asnières, ou téléphoner : Levallois 15-18.

Voiturette Zèbre, 5 CV, parfait état de marche, nombreux acc., roues, pneus et ch. de rechange, 3.800 fr., ou échangerai contre sidecar René Gillet, série 1925.

Quadrilette Peugeot, mod. 172, moteur révisé, parfait état de marche, éclair. électr., 5.800 fr. Ferroglio, 37, rue de la Buffa, Nice (Alpes-Maritimes).

A enlever torpédo Renault, 12 CV, 4 places, 2 strapontins, démarrage, éclairage électrique, parfait état mécanique, 11.500 fr. Visible 18 bis, rue Génin, à Saint-Denis (Seine).

Fiat, type Me, 16 CV, 1922, torp., 6 pl., strap., face route, transformable en camionnette, parf. ét. de marche, prix 5.000 fr. S'adresser M. Grimaud, 5, rue Saint-Augustin, Paris (2°).

Sénéchal, torpille, 3 pl., équip. électr., état parf. méc. et carr., 2 roues rech., outill. ét. Becker, 183, boul. Péreire. Tél. Wagram 99-13.

Cadillac, d'après guerre, belle carr., émaillée, 8 cyl., parf. ét. 9.000 av. facilités. Chris, 143, av. Emile-Zola. Ség. 47-48 avant 10 h.

ECHANGES

Harley cycl. bi-pl., 9 CV, état neuf, à vendre ou échanger contre voiturette.

Moto A. B. G., parfait état, 5 CV, moteur à culbuteurs, contre petite moto 2 à 3 1/2 CV. Très bon état. Faire offres Cottard, 19 bis, rue Mont-Valentin, à Suresnes.

B. B. Peugeot, 5 CV, type B. P. 2, tr. bon état mécan., à vendre ou échanger contre moto bonne marque. Visible, 18, Adrien-Lesne, à Saint-Ouen, ou écrire à Bouzaire, 11, rue Fontaine-aux-Rois, Paris.

Echange ensemble ou sépar. 1 Cleveland parf. état, 1 Indian sidecar tr. bien équip., pièce. de rech. Laville, 326, rue Paul-Bert, Lyon.

AUX DOCKS DU PNEU
vous trouverez en toutes marques et toutes dimensions PN US ET CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto à des Prix très avantageux
Soldes et Occasions - REPARATIONS & RECOMMAGES
Maison VAYSSE

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

AGENCE "SUNBEAM"

Cycles, Moto neuves

et d'occasion

Side-Cars en tous genres

Pièces détachées d'origine

Accessoires

F. VERTU, MÉCANICIEN

136, Rue de Tocqueville (près la P^o d'Asnières), PARIS (17°)

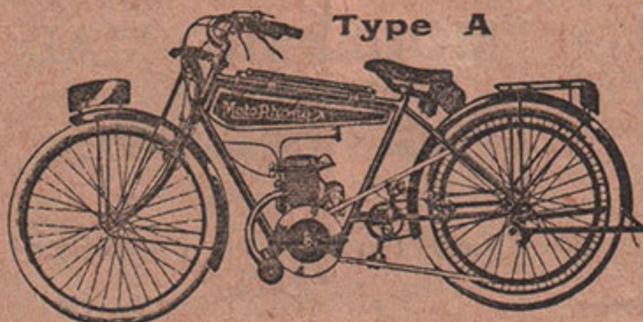
Réparations rapides et soignées sur devis

B. O. SEINE 206.10.

MOTORHONY'X

Le plus grand succès du
Salon 1926 en motos légères

MOTEURS DEUX TEMPS 3 HP.



Type A

Prise directe, avec pédalier amovible permettant sa transformation en moto à changement de vitesse.

Vitesse : 50 à 55 à l'heure

Modèles Dames et Ecclésiastiques
avec ou sans changement de vitesse

TOUS RENSEIGNEMENTS :
Établ^s de CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES du R ONE

23, Route de Grenoble — BRON-LYON

Téléphone : VAUDREY 34-11

Adr. Télégr. : MOTORHONYX-BRON

Contre Sandford ou Morgan Sport récent., ma coll. timbres-poste Europe seule, 7.200. Diff. côtés, 28.000 fr. dans album démont. Écrire Desneux, 9, rue Arrivée, Meudon.

Moteur Villiers, 5 CV, contre vélomoteur. Chauvelon, 5, rue Charles-Renouvier (20°).

V. ou échange contre moto 2 à 3 CV, 2 moteurs électr. avec leurs démarreurs neufs, monophasé 110 volts 50 périodes I. C. V. Vend autre moteur monophasé 3 CV 100 volts 50 périodes, une dynamo 225 ampères 115 volts, avec tableau distribution. Desgue, Electricité, Sourdeval (Manche).

A vendre ou échanger contre torpédo 4 places même marque 10 CV Citroën confort., cond. int. 1925, 2-3 places, nombreux accessoires, comme neuve. S'adresser Pierre Janet, 32, rue Garibaldi, Chalon-sur-Saône (S.-et-L.).

Tricar Contal, 4 CV, 2 p. 1/2, 2 vit., magn., à vend. ou échanger contre moto, vélo, etc. Saussine, 10, rue Gévelot, Sèvres (S.-et-O.).

A échanger beau cycle Bignan, éclair. électr., parf. état, contre moto ou side. Tabac, 81, boul. Victor-Hugo, Cléchy (Seine).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur moteur 4 cyl. et air, 3 à 4 H. P., état marche, 2 roues arrière et 2 fusées et 1 direction B. B. Peugeot et 1 arbre de pont ar. le plus grand. Vends vélo fillette, neuf, 200 fr. Magnéto 4 cyl., 50 fr. Clarinette 16 clés, neuve, système Bosch, 220 fr. Nadoni, 68, boul. de l'Hôpital, Paris.

Achète moto 250 à 350 cmc., bon état, 1/2 mois de crédit. Louis Castelain, La Vignette, Linselles (Nord).

J'achète à particuliers Dollar Sport, 175 cmc., modèle récent. Ayats, 94, rue de la République, Puteaux.

Suis acheteur side 1 place pour A. B. C. Faire offre avec descrip. et photo à J. Jajeger, 6, rue Magenta, Mulhouse.

Suis acheteur comptant d'une moto 4 à 5 CV, avec ou sans side, toute équipée, faire détail et prix Riffaud, 12, rue Vivienne, Paris (2°).

Suis acheteur de pneus 28 x 3 et 760 x 90 et pièces Indian et Harley. Francis, 3, rue Dagorno, Paris (12°).

Suis acheteur moto moderne, 4 temps, 350 cmc. de préférence.



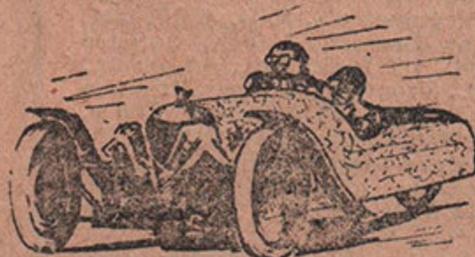
Le GARAGE LAUGIER

vous rappelle qu'il s'occupe
depuis 3 ans du Cyclecar

MORGAN

et qu'il a étudié toutes les transformations susceptibles de donner à cet excellent véhicule le confort d'une bonne voiture
MORGAN D'OCCASION - ÉCHANGES CONTRE MOTOS

PARIS Tél. WAGRAM 38-27





PNEU MOTO HUTCHINSON



Pièces détachées pour :

TRIUMPH BSA

DALBIAO, 1, Rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e)

Prix raisonnable. Ecr. : Léonce, 5, rue Ormesson, Paris (4^e).

On achète Terrot Douglas, g. méc. trans. ch.-ch. g. frein à tb., peut faire 100, culb. Même à reviser ou accol. 3 CV, 3 vit., Monet, 2 CV, 2 vit. à reviser, une Pradia Moto. B. J., Chaumergy (Jura).

Suis acheteur châssis de sidecar René Gillet avec suspens. et carross. L. V. M. Berlu René, 53, rue de la République, Saint-Denis (Seine).

Suis acheteur comptant bonne moto 4 ou 4 CV, mod. récent. Donner détails et prix à Phillippart, 17, rue des Champs-des-Marais, Darnetal (S.-Inférieure).

Achète comptant 5 CV. Peugeot, 4 places, dernier modèle 1926, bon état. Ecrire ou se présenter tous les jours : Lecomte, 4, rue Sévero, Paris (14^e).

Suis acheteur sidecar René Gillet, sans la moto, avec jante 700 x 80 et suspension ou ferails échange contre side-car léger avec pneus et carrosserie neufs. Ecrire ou venir : Debeurre, 55, avenue Bugeaud, Paris.

Acheterais manteau cuir bon état. S'adresser Mme Louise, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris (4^e).

Suis acheteur grand sport Amilcar ou Sénéchal 3 places, pas antérieur à 1926. Pouthiers, 19, rue de Maurepas, Reuil (S.-et-O.).

J'achète Moto F. N., 350 cmc., ne dépassant pas 5.000 fr. Ecrire détails : Cherier, 34, rue de Cronstadt, Courbevoie (Seine).

Cherche cyclecar ou voiturette occasion bon état de marche. Ecrire : André Legardon, 90, rue Lemercier, Paris.

Achète éclairage électrique moto avec ou sans phare. Muschi, 18, rue Provigny, Paris.

J'achète une moto, 350 cmc., 4 temps, mod. 26, état neuf, préfér. Terrot, Jap, B. S. A., F. N. Ecrire donner renseignem., prix : A. Chatain, 3, villa Deloder, Paris (13^e).

Suis acheteur au comptant à particulier de Morgan. Faire offre à Thibaut, St-Rémy-lès-Chevreuse (Seine-et-Oise).

Suis acheteur de préférence dans le midi de F. N. 350 ou 500, confort, bon état, garantie par vendeur. Faire offre détaillé à Barbier, Graines-Saint-Rémy (Bouches-du-Rhône).

Suis preneur immédiat moto 175 à 500 cmc. Henri, 21, boul. Latour-Maubourg, Paris.

DIVERS

Compteurs Jaeger et O. S. neufs, à enlever à 150 fr., multiplication pour très roues motos, phares motos, projecteurs de côté à acétylène, à solder bas prix. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

roupe moteur Lutetia, 1 1/2 sur fort vélo, bon état de marche, 550 fr. Scribe, 9, rue G.-Thibout, Epinay (Seine).

A vendre très bas prix, 2 roues moto 65 x 65, pneus, dont 1 pres. neuf; 1 carb. Zenith 18 M. H. neuf; 1 magn. simms, Bosch mono, ex. ét.; 1 magn.

Société Française d'avances **AVANCES**
- sur toutes Motos - **ACHAT**
- Voiturettes modernes - **ARGENT DE SUITE**

LARGEOT-BARRE

4, Grande-Rue, 4 SAINT-MAURICE - Téléphone : 69
Tram. Bastille 13-81; descendre : Pont de Charenton

Un courrier parfait avec les **PAPIERS CARBONE** et **RUBANS MACHINE**

Carbel

8, Rue Maillard - PARIS

LE COUPE-VENT

(Forme rationnelle du Cigare)

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

Carrosserie mono et bi-place
Prix défiant toute concurrence

DENOT 16, Rue de Paris, 16 - IVRY (Seine)
à 150 mètres de la Porte d'Ivry

INDIAN MOTOS SIDE-CARS

Pièces détachées pour **INDIAN**
DEMANDER NOTRE TARIF
FILTRE SPÉCIAL
pour **HARLEY** et **INDIAN**

Se pose instantanément, sans soudure
INDIAMOTO, 1, Rue Faraday - PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche, matin de 9 à 12 heures
Téléphone CARNOT 50-79

UN GRAND VIN FRANÇAIS AUTHENTIQUE

MUSCAT DE FRONTIGNAN

DE LA SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE DE VENTE
DES VINS MUSCATS NATURELS DE FRONTIGNAN
(HÉRAULT)

Se trouve dans toutes bonnes Maisons d'Alimentation

AU GARAGE RENOUVIER
4, rue Charles-Renouvier, PARIS, 20^e
Téléphone 41-98
Les Sociétaires de la petite voiture vous vendront des **MORGAN** freins avant, des **MONOTRACE** et des **AMILCAR** garanties (après en compte de tous Matos modernes)

Perfecta mono, ex. ét.; 1 guidon sport, avec poignée neuf; 1 selle H. G. n° 5, a-n; 1 graisseur compte-goutte, neuf; 1 chang. vitesse incom., très bas prix; 1 fourche élastique J. M., neuve; 1 porte-bagages; 1 garde-boue av B. S. A.; 1 trompe Cicca, support, b. ét.; 1 siège tandem moto, neuf; 1 moteur Auto-Wheel ét. de neuf, incom. bas prix. L. Barloza, Cenon (Vienne).

A vendre ensemble ou séparément, 2 roues - 650 x 45, un pneu neuf, 650 x 45, un moteur Dufault, 1 l., soup. ant. 3 CV, 1 carburateur Peugeot, 175 cmc., 1 cadre vélo, guidon, selle en bon état. E. Quesnel, Longueville-sur-Seine (Seine-Inférieure).

A vendre car. Zenith neuf, dern. mod., spécial pour Indian, pris; 100 fr. E. Cerf, Saint-Porchaire (Charente-Inférieure).

Courrois Dunlop 22 mm., long. 2 m. 25, jamais servi, à vendre, 50 fr. Dupont, 21, rue Marsoulan, Paris.

Au plus offrant, 3 enveloppes, 4 chambres Michelin 28 x 3, une carrosserie de side avec pare-brise, tout état de neuf, 45, avenue Gambetta, Montrouge. Tél. : 115.

A vendre 1 pneu moto 700 x 80 neuf, 100 fr.; 1 selle Leda moto, 40 fr.; 1 selle H. G. moto, 40 fr.; 1 guidon sport moto complet, 15 fr.; 1 lampe à souder à essence neuve, 40 fr. Jean Morin, 4, cité Hermel (18^e), tous les soirs de 7 h. à 8 h., sauf dimanche.

Petite machine à vapeur 1/5 CV pouvant charger accu, à vendre ou échanger contre tout outillage petit modèle. Colignon, 6 avenue Marcelle, Bobigny (Seine).

1 phare acétylène neuf, très puissant pour voiture ou sidecar avec bouteille Magondeaux, record et manette de réglage sur le tablier, valeur 450 fr., à céder pour 240 fr.; un cric, 1.500 kg. pour 45 fr. S'adresser ou écrire : Jean, 30, rue de Metz, à Maisons-Alfort (Seine).

2 cylindres Reading Standard état neuf, la paire 250 fr.; châssis sil Harley, parf. ét., 500 fr.; carburateurs Solex et Zenith neufs dep. 90 fr.; petites motos à remonter dep. 400 fr.; side léger pour moto 4 CV, av. carross., 450 fr.; pneus neufs 700 x 80, 120 fr. 34, rue Hermel, Paris (18^e) 120 fr. M. Marmay, 34, rue Hermel Paris (18^e).

Bons access. comme neufs, 1 projecteur et contrôleur de pression avec 2 bouteilles 170 l. pleines Magondeaux, 260 fr.; 1 compteur Jaeger complet pour roue AV., 200 fr.; 1 selle Terry gd modèle, 26 ressorts, 170 fr., pare-jambes V. W., 50 fr. Etienne, 22, rue de Charvy, à Claye (Seine-et-Marne).

A vendre immédiatement cause maladie, magnifique appareil 6 x 9; Lemaire, pellicules a2s.

FOURCHES :: CYLINDRES :: FREIN KIBLOK :: GUIDONS

TOUT POUR HARLEY

EXPÉDITION PROVINCE et TOUS PAYS

CACHEMAILLE - BAISSE 10 % - 13, Rue Guersant (17^e) - Téléphone : Wagram 36-36

TOUS TRAVAUX :: REVISION TOTALE ET PARTIELLE

SELLE MES-INGER CARB. SCHEBLER

CHRONOGRAPHE "AURAL"

le maître des sports

Garanti dix ans

Catalogue franco sur demande

AURICOSTE HORLOGER de la MARINE de l'ÉTAT
10, Rue La Boétie, PARIS



Prix: Or...1500
Argent...425
Acier...325

LOCATION — VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS

MACHINES à ÉCRIRE

de toutes Marques. Neuves et Occasion

RAPID-OFFICE

5, Rue des Filles-St-Thomas - PARIS

Fournitures

J'ACHÈTE motos et cyclecars toutes forces

PARIS-AUTOS, 104, Avenue de Villiers, PARIS

AGENCE PARISIENNE

TERROT « MOTOSACOCHE » « DOLLAR »

G. LEFEBVRE - 110, rue Damrémont - PARIS (18^e)

Comptant Téléphone: MARCADET 35-64 Crédit

PARIS-MOTOS - Georges FÈVRE

Le plus grand choix de Paris

MONET & GOYON - TERROT - GILLET - HERSTAL

Comptant et Crédit Leçons de conduite gratuites



79, Av. des Ternes et 1, Rue Labie - PARIS

MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT - LE GRIMPEUR

Occasion SIDECARS - CYCLECARS Neuf

Tous Accessoires - Achat - Échange - Réparations

MOTO AGENCY

CREDIT 24, Boulevard de Charonne - Tél.: Diderot 18-36 - Métro : Avron

COMPTANT

vous procurera en NEUF ou d'OCCASION la machine à votre goût.

Agence : Gône et Rhône, Soyier, R. Gillet, Motobécane, Monet et Goyon, Terrot, F.N. Moto-Confort

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

ÉCOLE DE MOTOS

INVENTEURS LISEZ Manuel-Guide

envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Conseil

BETTCHER, 39, boulevard Saint-Martin, 39 - Paris




LE STRAP-AUTO Type B.B.

Article spécial pour Enfants

CYCLE-CARS, SIDE-CARS

LE SUPER MOTO-STRAP avec ou sans dossier articulé

Le MOTO-STRAP pour Motos légères

REPOSE - PIEDS ARTICULÉS

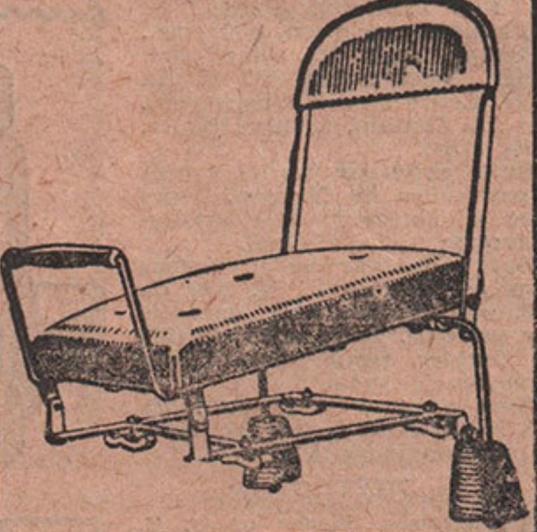
Catalogue M.R. complet sur demande

BÉRARD FRÈRES

CONSTRUCTEURS

20bis, Rue d'Armenonville — NEUILLY-SUR-SEINE

Téléph. : WAGRAM 65-12



AVIS — Pour ceux de nos abonnés dont les abonnements simples ne sont pas parvenus à expiration, nous les invitons à nous adresser leur demande. Nous leur indiquerons, par courrier, la somme qu'ils auront à payer pour bénéficier des Abonnements combinés.

LISEZ BIEN ATTENTIVEMENT CECI :

neuf, anas Tylor, Roussel 1.6 B. T. 1.2...1/100, val. cat., 800 fr., av. étui cuir val., 40 fr. Le tout pour 475 fr. S'adresser Mougue, Sanatorium, Larressore (Basses-Pyrénées).

A vendre 2 phares Blierot, élect. cuivre nick., pr cyl., comme neufs, rech., 4 l., 6 volts, 50 bougies. neuves, a glace ord., a glace code. S'adresser, Michot, 32, avenue de Vaugirard-Nouveau, Paris (15^e); de 19 h. à 20 h.

Pavillon libre, bord de Marne. La Varenne avec garage ponton, terrain, 1.200 m. M. Petitjon, 5, rue de la Gare-de-Reuilly, Paris.

Cyclotracteurs toutes pièces détachées et réparations. Collot, 50, avenue Jules-Coutant, Ivry (Seine).

Courroies pour Triumph, 25 mm. pn 1 neuve, 1 d'occ., les deux, 60 fr. Brel Fils, à Mayenne (Mayenne).

Magnétos Deesse neuves et occ., et toutes pièces détachées. Collot, 50, avenue Jules-Coutant, Ivry (Seine).

Je cherche une petite remise à louer à Levallois-Perret pour un side-car ou si possible deux. Sortant de la remise une fois la semaine. Pour tout renseignements s'adresser au garçon de Comptoir. Café de France, à Levallois-Perret (Seine).

Atelier spécial les réparations de magnétos et dynamos pour voitures et industrie, travaux garantis au plus bas prix, ventes et achats. Gastecel, 84, rue d'Aguesseau, Boulogne-sur-Seine.

Vend 2 sacoches et 1 silencieux Monet-Goyon, M. C. S., le tout, 30 fr. Lebeau, à la Flammengrie (Aisne).

Tracteur Case, 18 cornières, parfait état, 7.500 fr. Ecrire : Dufresne, cult., Nesles (Somme).

Liquidation Harley, neuves grand luxe avec éclairage électrique dynamo disjoncteur, montées avec sidecar grand sport, garanti six mois, bas prix. Moto Ecole, 3, rue Dagorno, Paris (12^e).

Pièces B. S. A., Triumph, Rover, Sunbeam, boîtes, cadres, roues, guidon, motos complètes sport. Petitjon, 5, rue de la Gare-de-Reuilly, Paris (12^e).

Boîte 3 vitesses, staub neuf, moto à compléter à bon compte. S'adresser, 9, rue Hermel. Conciergerie.

A vendre deux voitures de boucherie, capote en cuir, excel. ét. et cinq tables en marbre gris et noir, neuves, cause décès.

POUR vous renseigner mieux
vous tenir au courant

POUR resserrer nos relations
votre satisfaction pure

MOTO REVUE

Toujours soucieuse de satisfaire ses lecteurs tout en ménageant leur propre intérêt...

Met dès maintenant à leur disposition un

ABONNEMENT

-- COMBINÉ --

(48 NUMÉROS)

A TARIF RÉDUIT

A

S'adresser : Regel, à Hymont, par Mattaincourt (Vosges).

Particulier vend en pièces détachées une voiture Lyon Peugeot, moteur 5 CV, mono, une boîte formant p. AR, essieu AR, avec roues et couronnes essieu AV avec roues direction complète, pignons, chaînes, etc., le tout en parfait ét., prix à débattre. M. Colin, 14, rue Toffier-Decaux, Pantin (Seine).

Bicyclette d'occasion pour garçonnet, le moyeu et le pignon arrière sont à remplacer et un cadre de bicyclette, porte-bagages freins, garde-boue, simili-cuir, verni noir et une fourche avant neuve, le tout pour 255 fr. ou séparément et un bon rasoir mécanique état de neuf avec 6 lames, 12 fr. 50. H. Robidou, au Parc, par Saint-André-de-l'Eure (Eure)

1 Extincteur Pyrène chargé avec support, 150 fr. 1 poste T. S. F., 2 l. H. F. et Det fontc. parf. 180 fr. 1 haut parleur, Rég. Hervor 100 fr. 1 klaxon Amplor, 6 volts, excel. ét. 160 fr. 1 carb Schebler b. ét. et 1 carb. Anglais pour Harley ou Indian, chaque 50 fr. 1 carabine sculptée 2 m/m., 70 fr. 1 moto Evans, montée avec train 2 CV 125, c. neuve 1800. Charles Segot, 17 rue Henri-Cherpin, Roanne (Loire).

Jeune homme 23 ans, sérieux, actif connaissant bien auto, moto et access., cherche place pour 1^{er} mars dans petit garage ou maison de vente. Serait susceptible de s'associer par la suite. Ecr. : Paul, 89, boul. Jean-Jaurés, Clichy (Seine).

Mathieu de l'Ingér. par Laboureur 2 vol., (cours et exerc.), état neuf, 60 fr. J. Mettas, Rauzan (Gironde).

Une paire patins à roulettes marque Mercedes, état neuf, extensible, au plus offrants à partir de 50 fr. Jeannin Just, Grande rue, Mandeur (Doubs).

Cyclotracteur, comme neuf, 250, vélo homme, exc. ét., 280, c. achat moto. Guion, 11, rue Payenne, Paris.

Pneu 650 x 65, tan-sad, selle Terry, avec repose-pieds, compt. Jeager, état de neuf. Mignotte, 119, route de Flandre, Le Bourget (Seine).

A louer, villa meublée à la Napoule (Cannes) Alpes-Maritimes libre le 1-4-27, comp. 4 pièces, 3 lits, terrasse, lavoir, eau courante, élect., jardin, vue magnif., possible pr deux ménages, 600 fr. par mois ; 6 m. 3.000 fr., train,

MOTO REVUE

paraissant le 1^{er} et le 15

au lieu de 60 francs

SOIT QUATRE NUMÉROS PAR MOIS

:: POUR : TRENTE-SIX FRANCS ::

Motocyclisme Automobilsme

paraissant le 10 et le 25

au lieu de 60 francs

POUR BÉNÉFICIER DE CES CONDITIONS AVANTAGEUSES ET DE CELLES QUI VOUS SONT ÉNUMÉRÉES PAR AILLEURS DANS CE NUMÉRO, REMPLISSEZ (OU RECOPIEZ) LE BULLETIN D'ABONNEMENT A LA DERNIÈRE PAGE EN Y JOIGNANT UN MANDAT.

Un simple Mandat-Poste ordinaire ne coûte que 0,40 si l'on a soin de faire inscrire sur le mandat par l'employé des Postes la mention : Chèques-Postaux Paris 29-737

tram. autobus, pour vis., s'adresser : Sauter à la Napoule, pour louer, écrire : Maire, 7, rue Radiguy, Montrouge (Seine).

Compteur Harley, c. neuf, manque c. ble int., 180 fr., pneu 700 x 80, peu roulé, 150 fr., courroie moto caoutch., neuve mong. 2 m. 10 larg. 22 mm. 40 fr. E. Soubabere, Allons (Lot-et-Garonne).

Châssis sidecar, pr grosse moto, occ., s'adresser. Porche, 14, rue J.-B.-Potin, Vanves (Seine)

Voyageur cherche maison moto et accessoires connus, la partie voyage, quart de place, mais prendrait moto dernier modèle pour démonstration de la marque, payée comptant, condition très modeste, car fervent de la moto. Ecrire : Mouleau Marcel à Fontvielle (Bouches-du-Rhône).

Garage pour moto, depuis 15 fr. par mois. Moto-Ecole, 3, rue Dagorno, Paris (12°). Tél. : Diderot 41-88.

Ciné Mollier, avec accessoires, état de neuf, prix intéressant. Filoche, 45, avenue de Choisy, Paris, Elysée 44-27 ou 40-87.

Pneus moto, 26/2 1/2 et 26/2 3/8, visible ts les soirs, après 6 h. Jamet, 12, boulevard de Verdun, Courbevoie (Seine).

A vendre 750 fr., app. photo Maxima 4 1/2 x 6, compur F/3. 12 ch. métal, I. F. P. étui, 200 fr. Kodak 6 x 9, 400 fr. agr. Noxa n° 7, 60 fr. Brownie 6 x 9, le tout état neuf. Levesque, 27, rue Fleurus, Paris.

Moteur ind. gaz et ess., 2 CV mag., prix 300 fr. Moteur écl., triph. 1/3 de CV, 110 v., 50 p., prix 150 fr. Petite raboteuse pour outilleur, course 400 m/m. prix 250 fr. Fourche H. D., prix 15 fr. 2 batteries acc., 40 v., 2 Ap p. T. S. F., la pièce 25 fr. Beurthe, 67, rue Jules-Ferry, Bagnolet (Seine).

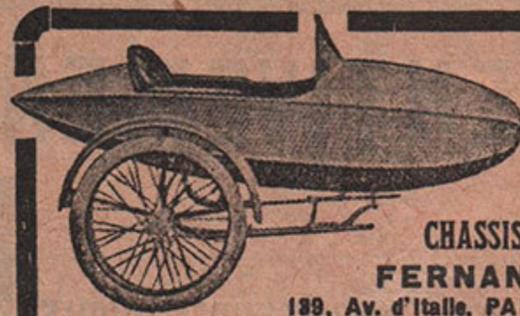
Moteur B.B. Peugeot, parf. ét. compt. mag., carb., échapp., embrayage, radiat., 1.300 fr. Andrace, 17, rue de Bellevue, Boulogne-sur-Seine.

Compteur O. S. neuf, 100 fr., carross., course pour Amilcar, CC avec capot et réservoir, 200 fr. Devilliers, Rosay, par Septeuil (Seine-et-Oise).

Monet-Goyon, 2 CV, 4 t., embrayage, débrayage, carte grise, parfait état, à vendre 1.800 fr. M. Garnier, 16, rue Lafont, à Chazelles-sur-Lyon (Loire).

Un carburateur 4 CV, 50 fr., un tube d'oxygène, 1 m. haut, 0 m. 25 diamètre, un gros phare Blériot. Combe, à Pont-Faverger (Marne).

Moteurs Moser, 2 cylindres, 500 cmc., carburateurs soupapes en-tête, magnétos, carburateurs à vendre. Besse, 1, rue Faraday, Paris (17°). Tél. : Carnot 50-79.



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES

CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE

FERNAND RICHARD

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

Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50



POUR L'HIVER



Les pare-boue et protège-mains VetW.

Demander le tarif des repose-pieds, sièges AR, protège-chambres, grips-genoux, rétro-viseurs,

0 fr. 25 en timbres.

Pour le détail, s'adresser chez les Agents et Commissionnaires.

Etabliss^{ts} VEUILLOTTE & WILLEMANN
17, Rue Riquet - PARIS



LA BOUGIE NET

SPÉCIALE POUR MOTEURS
qui ENCRASSENT ou qui FONT
AUTO-ALLUMAGE.

Vente en Gros : 18 rue Molitor - Paris.

VINCENNES-MOTOS

Léon CABET, 43, Av. de Paris - VINCENNES

Agent des Marques : MONET & GOYON - B.S.A. - TERROT
DOLLAR - PEUGEOT - MOTOBÉCANE - D.F.R. - AUTOMOTO
Jean THOMANN - MOTO-CONFORT - HARLETTE - SOYER
UTILIA, etc...

Grand choix en magasin - Livraison rapide

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT
PIÈCES DÉTACHÉES DES MACHINES CI-DESSUS
RÉPARATIONS ACCESSOIRES

HENNEVIERE, 7, Rue Fermat, PARIS
-- Montage --
- Rayonnage -
TRANSFORMATION
à
BOULES Rayons
JANTES, MOYEUR, RAYONS, ETC.
TOUTES PIÈCES INDIAN

Châssis sidecar seul Harley, avec caisse, capote, pare-brise. Berenger, 32, rue de Fontenelle, Rouen-Seine-Inférieure).

Motosacoche 3 CV, sport, 4 temps, état neuf, Dubujadoux, 10, rue de la Verrerie, Bordeaux (Gironde).

Garage, 15 fr. par mois pour moto. Moto-Ecole, 3, rue Dagorno (12°). Tél. : Diderot 41-98.

Cherche compt. ind. vit., b. ét., 650-65. Ecrire : Potronat, 12, rue Joannès (14°).

1 moteur Salmson 7 CV, pour cyclecar, réservoir huile, compte-gouttes, carb. Zenith, révisé, 950 fr. Lemonde, Marcilly-les-Buxy (Saône-et-Loire).

Photo Revolver Krauss neuf, Zeiss 4,5, magasin 48 plaques, sa cuve, son agrandissement complet, 850 fr., val. 2.000 fr. Saulnier, Strasbourg-Robertsau (Bas-Rhin).

Magnéto Bosch 2 cyl., 175 fr., cadre moto 100 fr., le tout bon état. Pichon, 9, rue Hipp.-Maidron, Paris.

A vendre ou à échanger, 1° Un poste de T. S. F. 4 lampes, avec haut-parleur, lampes radio, micro, piles, accus, tous les concerts, en marche chez moi, 800 fr. 2° Un phono électrique sur tous courants de 40 à 220 volts, avec 46 morceaux, en meuble de chêne à glissière et casier pour disques, spécial pour salon ou bar, 750 fr. 3° Une moto Alcyon, révisée 1924, bloc-moteur, train, 2 CV, 2 vit., débrayage patins sport, chambre et access. de rechange, 1.200 fr., parf. ét. mécanique : je reprends en compte bon vélo, récent de marque, les marchandises sont à prendre sur place (tous les jours après-midi). M. Jean, 36, Allée Victor-Hugo, Le Raincy (S.-et-O.).

1 châssis de side B. S. A., c. neuf, complet, 450 fr. : Henri, 21 boul. Latour-Maubourg, Paris.

Moto Armor supersport, état de neuf, 2.200 fr. 2° Moteur Anzani 8 CV, 2 cyl., air. mag., carb. état neuf, 300 fr. Embray. bille Shaw, neuf, 100 fr. Groux Paul, mécanicien, Cheptainville, par Marolles-en-Hurepoix (Seine-et-Oise).

PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

BULLETIN D'ABONNEMENT COMBINÉ (48 NUMÉROS)

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

Veillez m'abonner à 48 numéros combinés (24 Moto-Revue et 24 Motocyclisme Automobile) à partir du Numéro en date du Ci-joint la somme de

Nom

36 fr., FRANCE ET COLONIES

Prénoms

56 fr., UNION POSTALE

Profession

76 fr., AUTRES PAYS

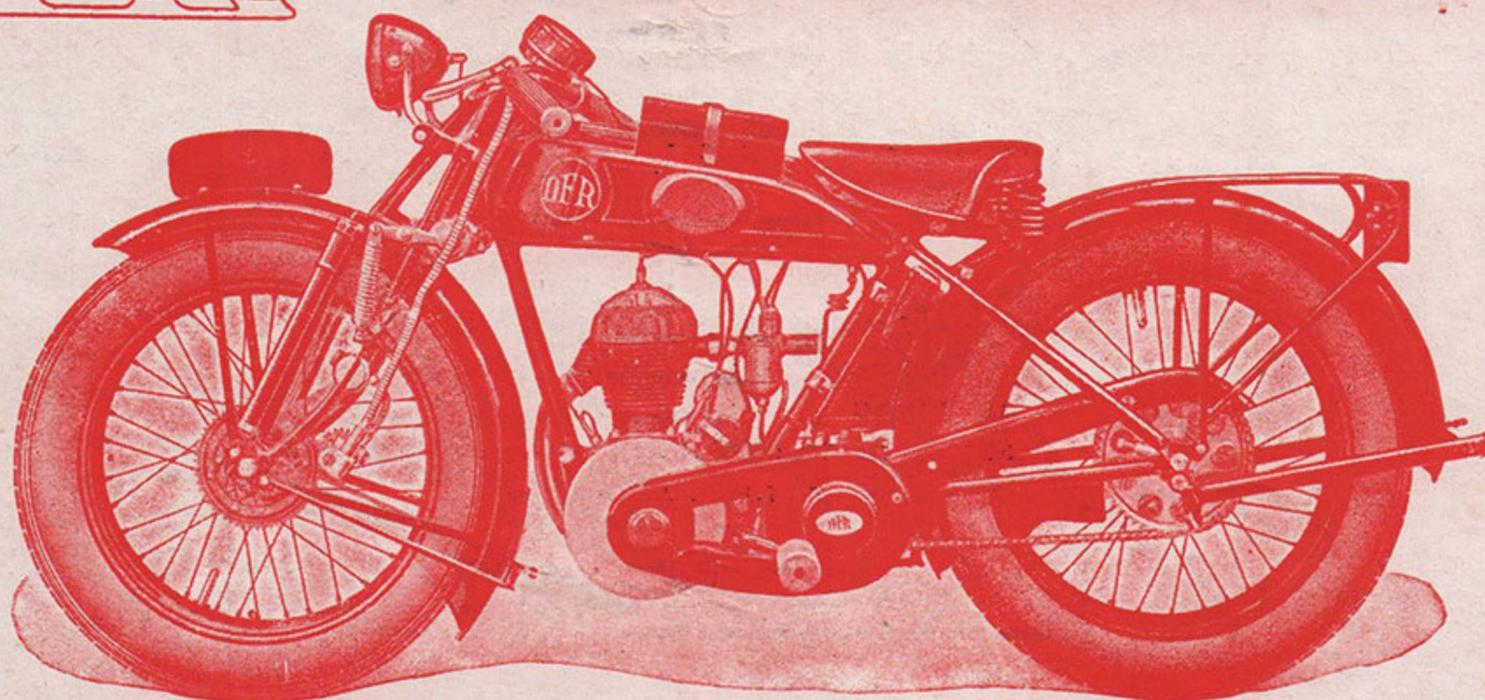
Adresse

(Signature)

Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0.40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des Postes, la mention CHEQUES POSTAUX PARIS 297.37

DFR

présente sa nouvelle
MOTO 4 TEMPS - 350 cmc

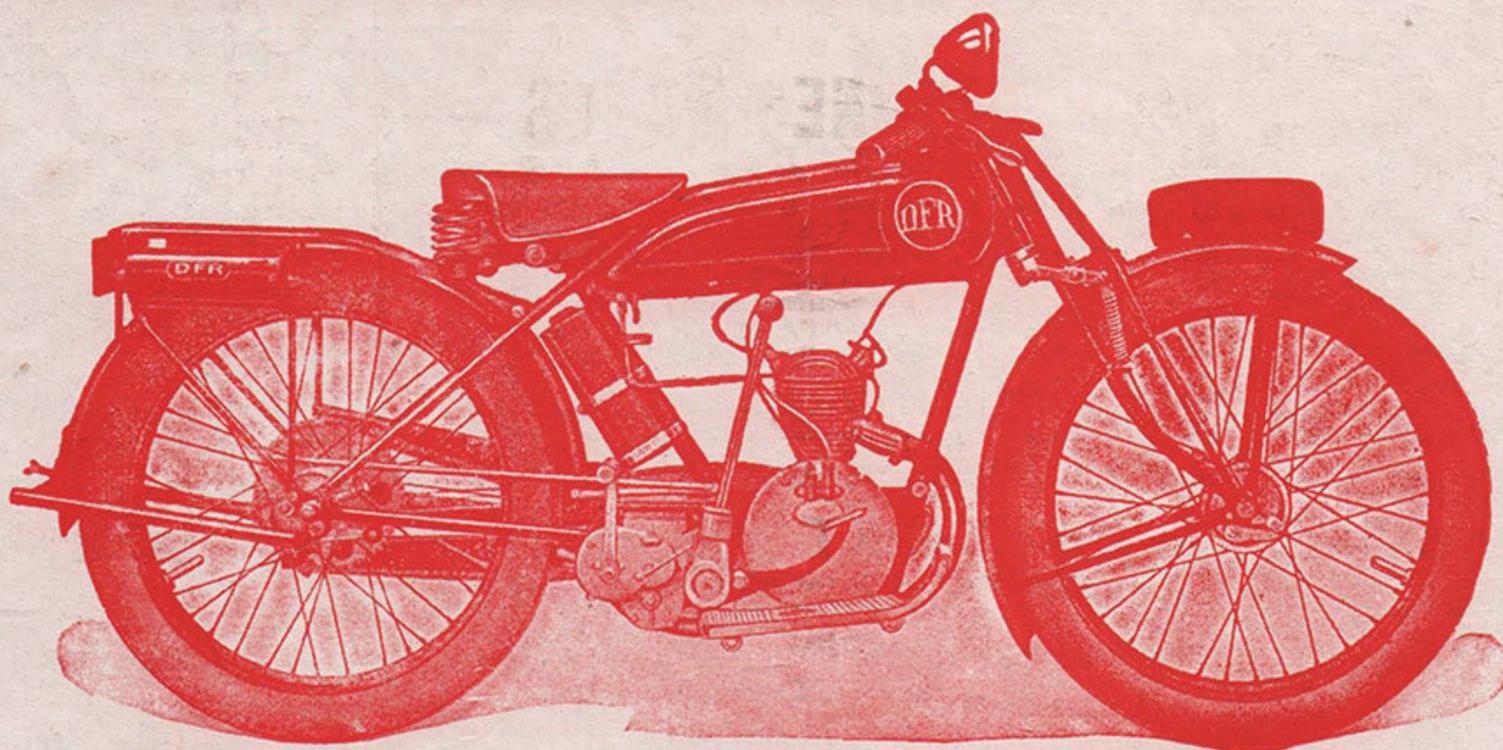


Graissage par pompe mécanique à débit réglable.
Transmission chaîne-chaîne — Frein AV et AR à tambour.

Sport	4 vitesses. . . .	pneus 650 × 65
Tourisme	4 vitesses. . . .	— 700 × 80
Confort	4 vitesses. . . .	— 700 × 100

... et vous rappelle sa

MOTO 2 TEMPS - 250 cmc



Graissage par pompe mécanique par débit réglable
Volant magnétique. — Eclairage électrique
Modèle : 3 vitesses, pneus 650 × 65. — 4 vitesses, pneus 700 × 80.

MOTOS D.F.R., 188, Avenue de Neuilly à NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

RENÉ GILLET

BAISSE SES PRIX DE MOTOCYCLETTES ET DE SIDE-CARS

La doyenne des Marques Françaises,
malgré ses prix toujours les plus bas,
de l'industrie motocycliste, à cylindrée
égale, désireuse de favoriser à nouveau
sa Clientèle fait une

BAISSE IMPORTANTE

sur les prix de son dernier tarif.

Motocyclette 6 CV., 2 cylindres,
--- 3 vitesses, 750 cmc. ---
TYPE ARMÉE FRANÇAISE

	ANCIENS PRIX	NOUVEAUX PRIX
Avec pneus 700×80	6.720 Frs.	6.365 Frs.
Avec pneus Ballon 700×100 (27×4).....	7.056 Frs.	6.700 Frs.
Avec pneus Ballon 715×115 (27×4,40).....	7.280 Frs.	6.890 Frs.

BAISSE IMPORTANTE

correspondante sur les side-cars équipés
avec le fameux châssis suspendu

RENÉ GILLET

RENÉ GILLET

Fournisseur de l'Armée, de la Gendarmerie,
de l'Aéronautique, de l'Artillerie Navale et
des Pompiers de Paris, de Rouen, du Havre,
de Nice. etc., etc...

Demandez le nouveau
Catalogue aux

Ét^{ts}.

RENÉ GILLET

128, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)