

1^{er}-25

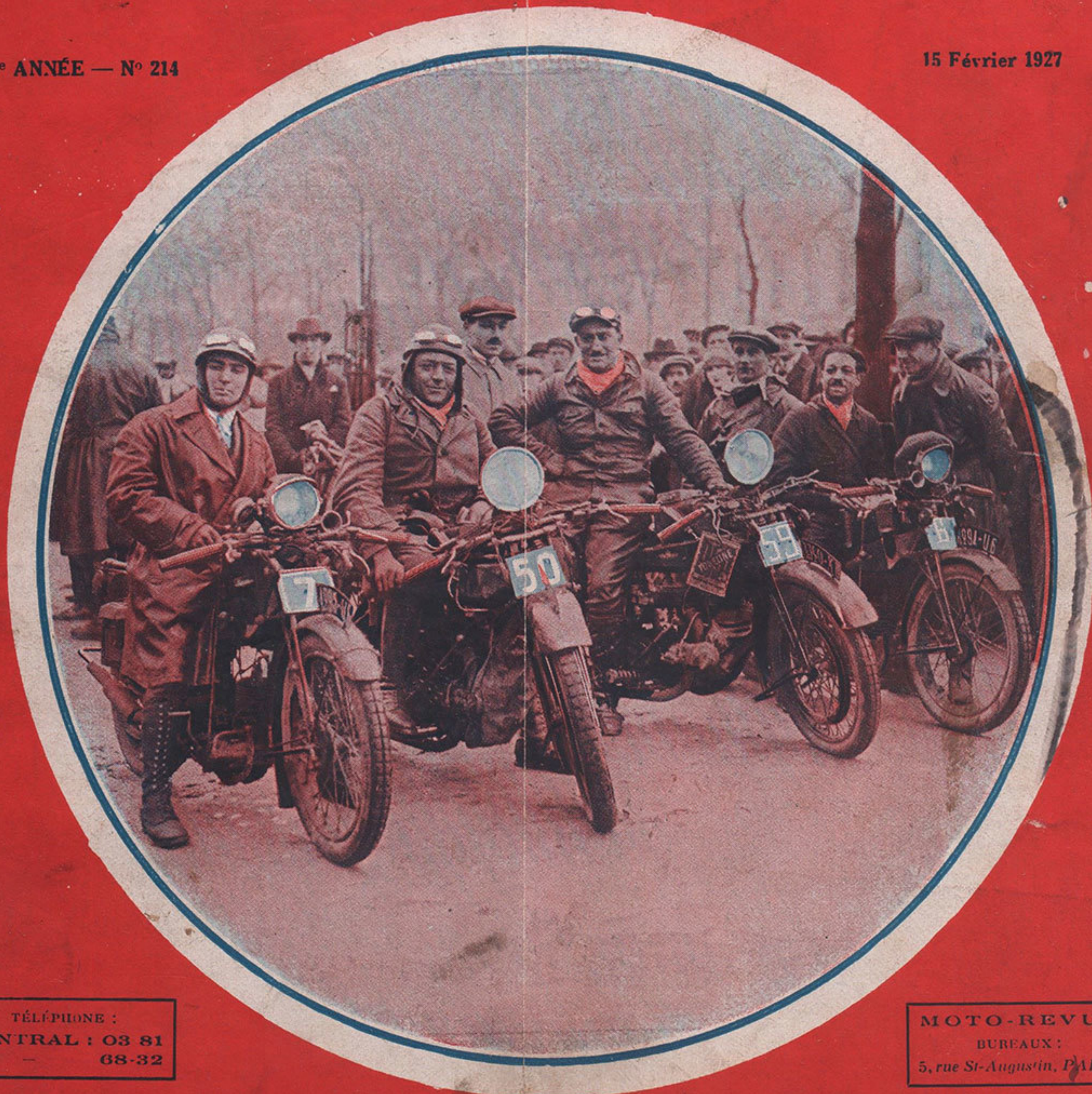
MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS. SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 214

15 Février 1927



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03 81
— 68-32

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

GNOME & RHONE remporte une victoire complète aux **SIX JOURS D'HIVER**.
LEZIN et **BOURGUIN** (à gauche et à droite, de chaque côté) se classent 1^{ers} ex æquo en catégorie 175 cmc. et remportent la **COUPE DES PETITES MOTOS**. — **BERNARD** et **MARC** (au milieu) sont 1^{ers} ex æquo en catégorie 500 cmc.
TOUS SANS PÉNALISATION

MAGNETO-LUMIERE L.M.C. MAGLUM

- ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE SANS ACCUMULATEURS -

MAGLUM

:: remporte dans les pénibles ::

- Jours **6** d'Hiver -

Les **CINQ PREMIÈRES**

places en catégorie 500 cmc.,
permettant à tous ses Coureurs
de vaincre les nombreuses
:: embûches de la nuit ::

LA PREUVE EST FAITE

:: L'Éclairage MAGLUM ::
est bien le plus grand progrès
:: réalisé en motocyclette ::
: dans ces dernières années :



SERVICE COMMERCIAL: 21 RUE DE CHARTRES (NEUILLY⁵⁶)

TELEPH. CARNOT 46-41

ARCA

TYPE CRM

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)



GNOME RHONE



Société des Moteurs
GNOME & RHONE

Siège Social :
34, Rue de Lisbonne
PARIS

SIX JOURS D'HIVER

Cat. 175 cmc. : 1^{ers} exæquo

LEZIN
BOURGOUIN

Magasin d'Exposition
et de Vente
49, Avenue de la
Grande-Armée, PARIS

SUCCURSALE :
6, Rue d'Aubuisson
TOULOUSE

SEULE ÉQUIPE SANS PÉNALISATION
Gagnante de la COUPE des PETITES MOTOS

Cat. 500 cmc. : 1^{er} **BERNARD**

∴ Sans pénalisation ∴



TOUS LES MODÈLES **INDIAN** RÉCENTS

PORTENT UN NOM

INDIAN PRINCE

350 cmc.

INDIAN SCOUT

700 cmc.

INDIAN BIG-CHIEF

1.200 cmc.

LA BAISSÉ ACTUELLE

les met aux plus bas prix des **GRANDES MARQUES**

Aujourd'hui même, demandez descriptions et Catalogues

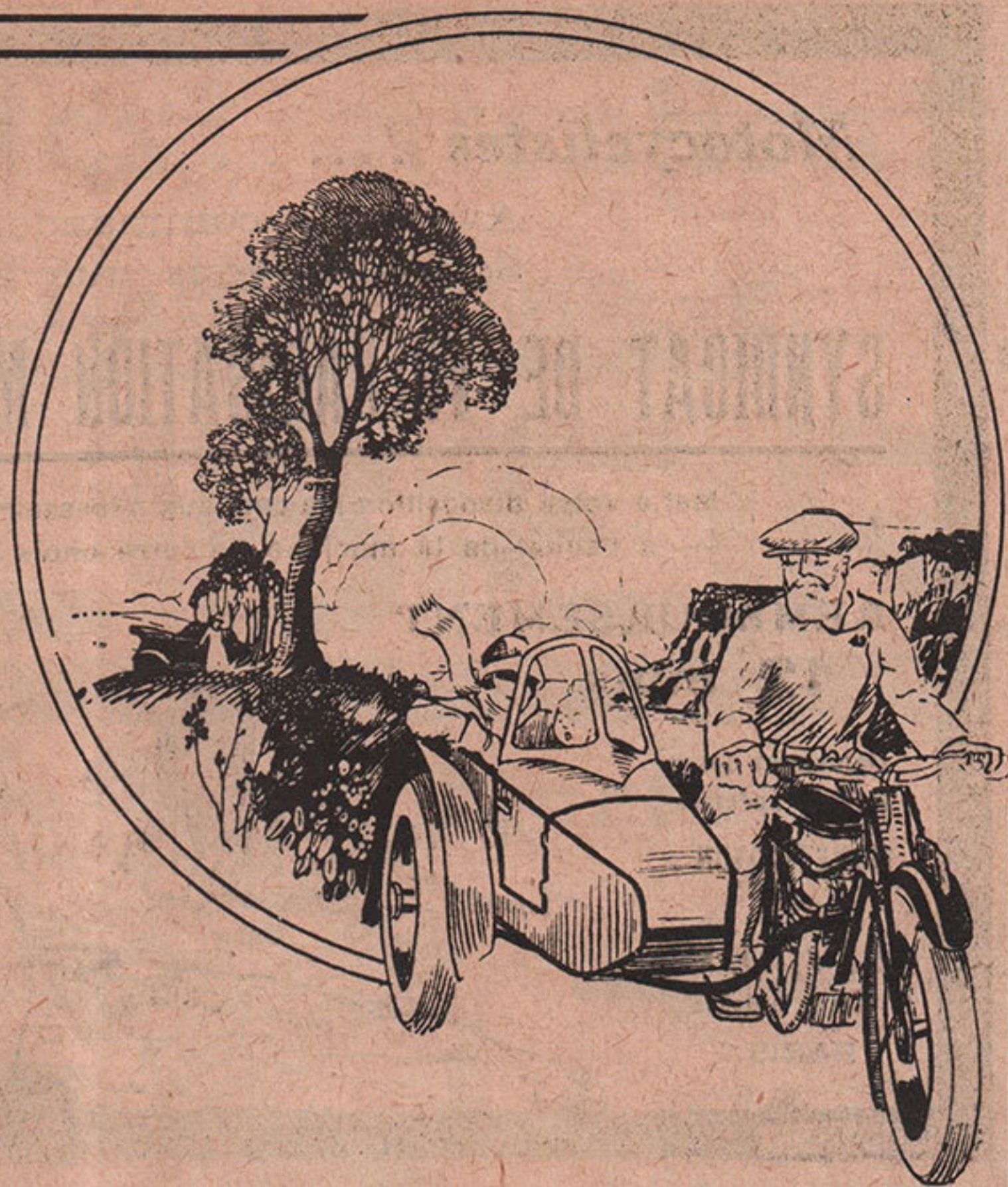
Agence Française des Motocyclettes INDIAN -- F. SEGOND Agent exclusif pour la France et les Colonies

8, Rue Lebon - PARIS (17^e)

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

=

*AVEZ-VOUS
COMMANDÉ
VOTRE*



“ TYPE FAMILLE ” ??

OUI... TANT MIEUX

ACTUELLEMENT VOUS NE SAURIEZ
AVOIR MIEUX ET A MEILLEUR COMPTE

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE-ALBUM

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

Motocyclistes !...

SAISON 1927

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

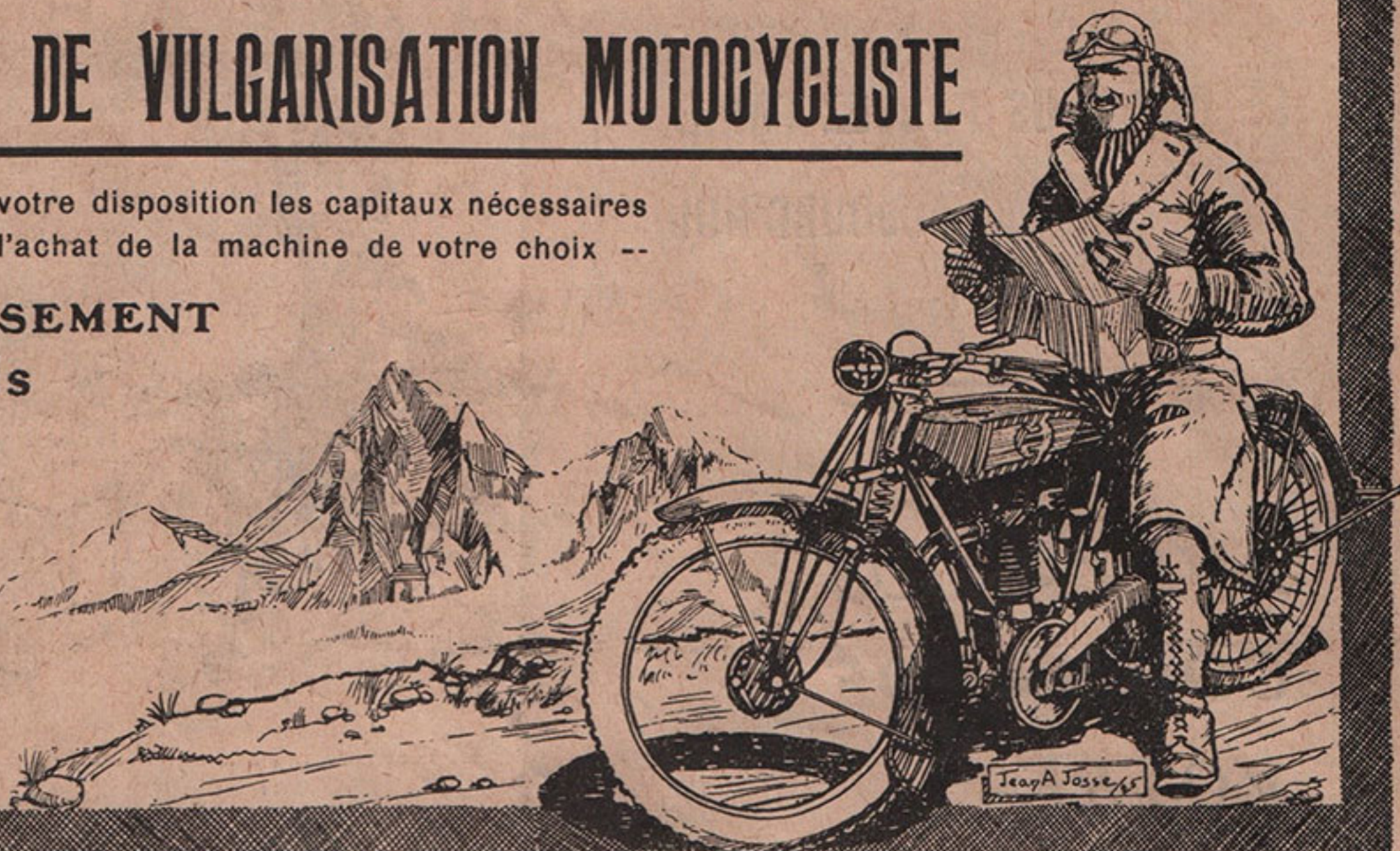
SYNDICAT DE VULGARISATION MOTOCYCLISTE

Met à votre disposition les capitaux nécessaires
-- à l'achat de la machine de votre choix --

REMBOURSEMENT
12 mois

Demandez notre
Notice spéciale
MONET-GOYON'

S. V. M.
27. Rue de la Boétie
PARIS



P. G. SWEERTS

LA BOUGIE

S. A. NERKA
9, Rue Béliador
PARIS

NERKA

S. A. NERKA
9, Rue Béliador
PARIS

le nerf du moteur

Commence l'année par des succès retentissants dans les

6 JOURS D'HIVER

Coupe *MOTO-REVUE* { **DRUZ** sur Moto Dollar 250 cmc.
LABOURDETTE — — —

Coupe Challenge des 6 JOURS { **SIMON** sur Moto D. S. Malterre 500 cmc.
(Motos) { **BODARD** — — —

Coupe Challenge des 6 JOURS { **ROBERT** sur SCAP 1500 cmc.
(Voitures) { **X...** — SCAP

Catégorie 175 cmc. : 1^{er} **ANDRIEU** sur Royal Moto.
— 250 cmc. : 1^{er} **CHÉRET** sur Austral.
— 350 cmc. : 1^{er} **BERRENGER** sur B. S. A.
2^e **CLECH** sur Dollar.

ayant seuls terminé sur 8 partants
de leur catégorie

TOUS avec des BOUGIES NERKA de séri

*Veuillez m'envoyer gratuitement votre brochure...
"Comment choisir la bougie qui
convient à votre moteur"*
Nom _____
dresse _____
M.R.

PUYBELLE-PUBLICITÉ N° 20

IV Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs — N° 214.15-2-27

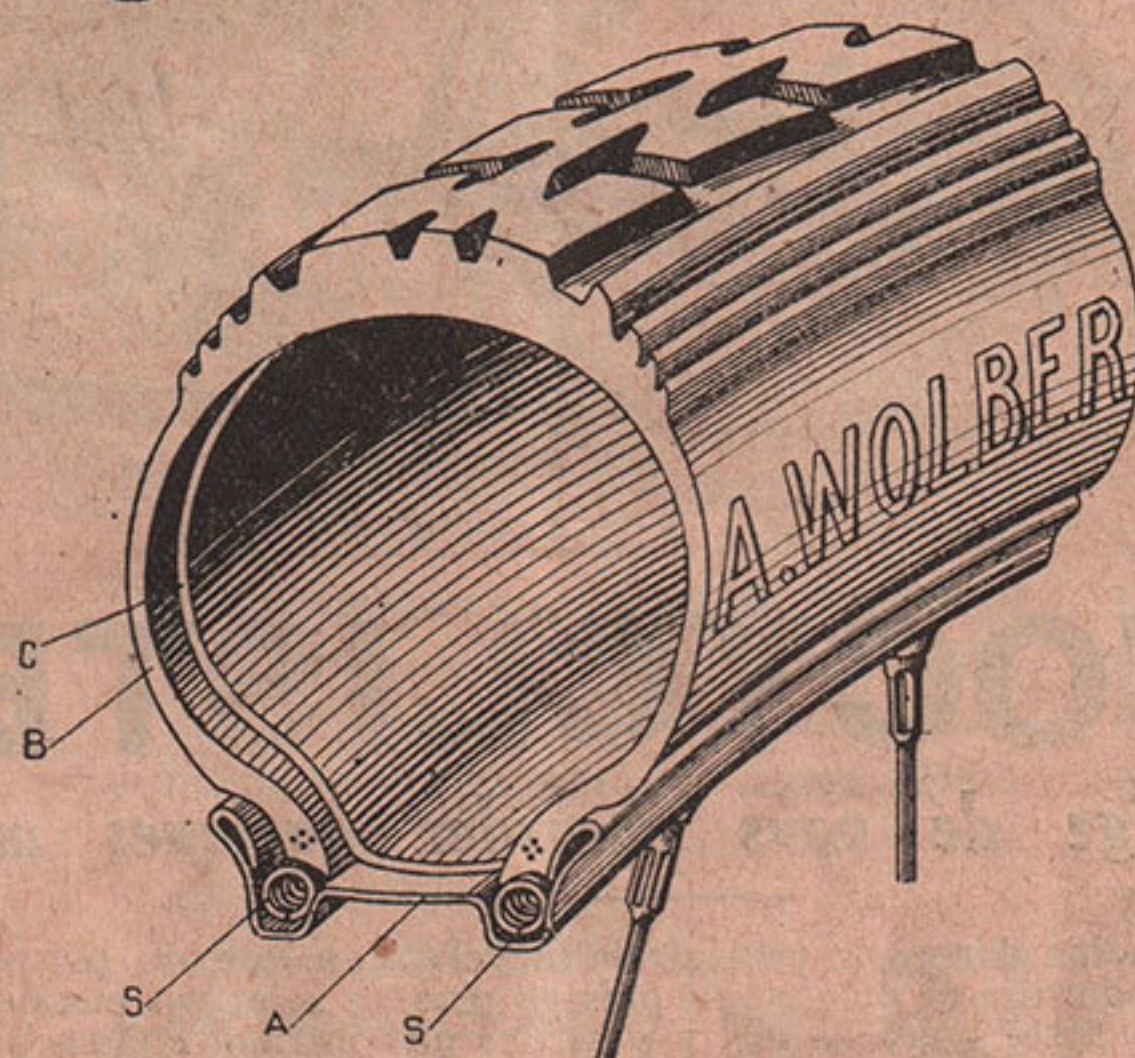
Motocyclistes! attention!

L'INDEJANTABLE

WOLBER

vous garde de la Mort!

car
il ne peut
JAMAIS



se
DÉJANTER
sur route

Wolber sachant qu'une enveloppe à tringles pourra toujours se replacer dans la position qui lui a permis de se monter sur la jante et, « a fortiori », de se démonter accidentellement, a imaginé une jante qui, par obturation après passage de l'enveloppe, immobilisera cette enveloppe en place avec ou sans pression d'air intérieure; et voici comment :

La jante Wolber, brevetée S. G. D. G., fabriquée par Rigida (A), possède deux gorges dont le profil est calculé de telle sorte qu'au montage le bord de l'enveloppe (B) entrant dans la cavité libre passe très aisément au-dessus du bourrelet de la jante.

Quand l'enveloppe (B) est en place, les deux gorges sont garnies par deux cercles obturateurs (S) qui immobilisent l'enveloppe sur la jante. Quoi qu'il arrive, virage, crevaison, l'enveloppe reste en place, elle ne peut pas sortir de la jante, tant que les gorges restent obturées par les cercles (S). Cela saute aux yeux.

Pour démonter l'enveloppe, il suffit de retirer un des cercles obturateurs, et le pneumatique amené devant la gorge devenue libre se démonte avec une extrême facilité.

Ajoutons que les deux nervures formées par les gorges en bordure de la jante lui donnent une rigidité beaucoup plus grande que dans les autres types. Enfin, avantage considérable, la jante Wolber, brevetée S. G. D. G., fabriquée par Rigida, à double gorge obturale, permet l'emploi de tout autre pneumatique à tringles, de même dimension.

UN ENFANT le monte et le démonte facilement

LES NOUVELLES MOTOS
 TYPE "CONFORT", 175 ET 250 CMC.
 Sur Pneus BALLON HUTCHINSON
 DONT TOUT LE MONDE PARLE
 MOTEUR SPORT L.M.P. à double échappement

AUSTRAL

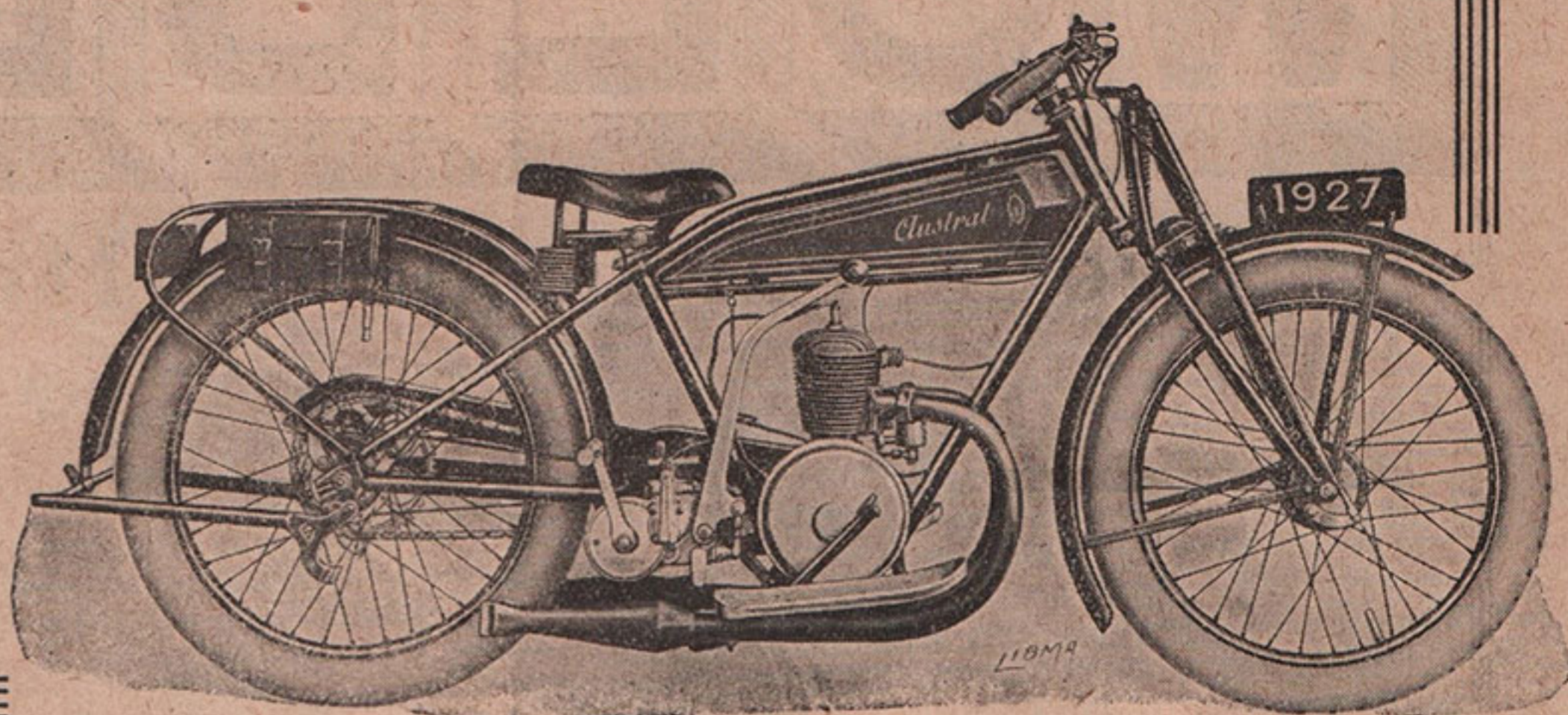
LES SIX JOURS D'HIVER 1927

1^{er} CHÉRET
 ex æquo sur 175 cmc.
 en 1926

1^{er} CHÉRET
 ex æquo sur 250 cmc.
 en 1927

USINES AUSTRAL

7, Rue de la République
 PUTEAUX (Seine)
 - Téléphone : Puteaux 461 -



MOTOCYCLISTES

Votre sagacité exige de nous accorder quelques minutes d'attention

Le cadre de moto, plus ou moins dérivé de celui de la bicyclette, a fait son temps. Tout comme l'Automobile, la Motocyclette d'aujourd'hui se modernise et délaisse de plus en plus les solutions classiques, usées. Aussi pour répondre aux nécessités actuelles, la Motocyclette nouvelle devra posséder un véritable châssis dont toutes les parties auront été spécialement étudiées. Ce châssis, consciencieusement établi, devra donc constituer une solution idéale. Mais, à l'heure présente, on peut affirmer qu'aucune machine ne remplit ces conditions.

ET CEPENDANT AUJOURD'HUI C'EST **UNE RÉVÉLATION**

La **NEW MOTORCYCLE**, grâce à sa conception, réunit à son avantage :

Une tenue de route impeccable, une stabilité parfaite, un confort absolu sur les plus mauvaises routes.

SON CHASSIS RENFORCÉ EN TOLE EMBOUTIE D'UNE RÉSISTANCE EXCEPTIONNELLE
 VOUS ASSURE CONTRE TOUTE RUPTURE et vous procure ainsi une sécurité absolue.

Tous les organes mécaniques sont enfermés à l'intérieur des dits châssis et, de ce fait, garantis contre les projections extérieures.

La **NEW MOTORCYCLE** est la première machine profilée, construite en grande série.

De forme et de conception tout à fait nouvelles, elle surpasse à coup sûr toute la construction actuelle de la Motocyclette. Elle anéantit indiscutablement tous les types classiques et est sans contredit

LA MACHINE DE DEMAIN

La qualité incontestable et la primordialité des moteurs qui l'équipent en font une machine **absolument parfaite**, pouvant assumer les plus dures services, et être mise entre les mains les moins expérimentées.

VOUS, qui désirez un engin pratique, utilitaire, pour la réalisation de vos courses journalières ou de grand tourisme, nous vous offrons une Motocyclette remarquablement confortable.

VOUS, amateur de vitesse, qui rêvez de brûler la route avec le maximum de sécurité, -- --
 - Nos types **SUPER-SPORT** vous sont destinés. -

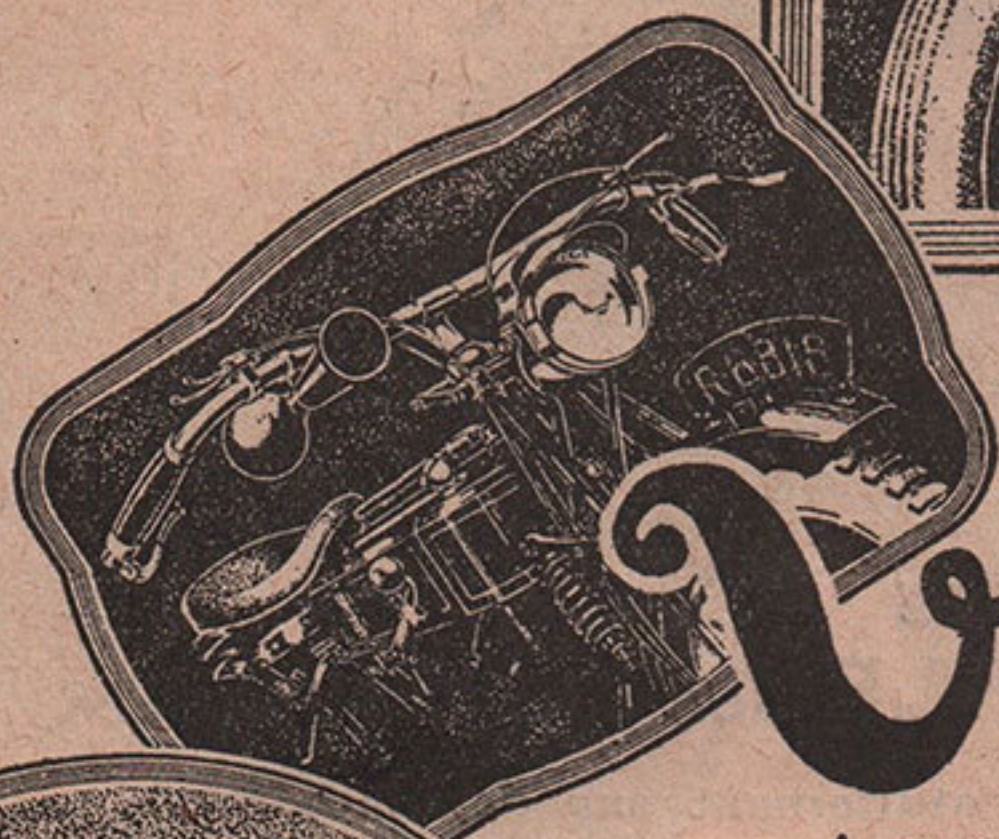
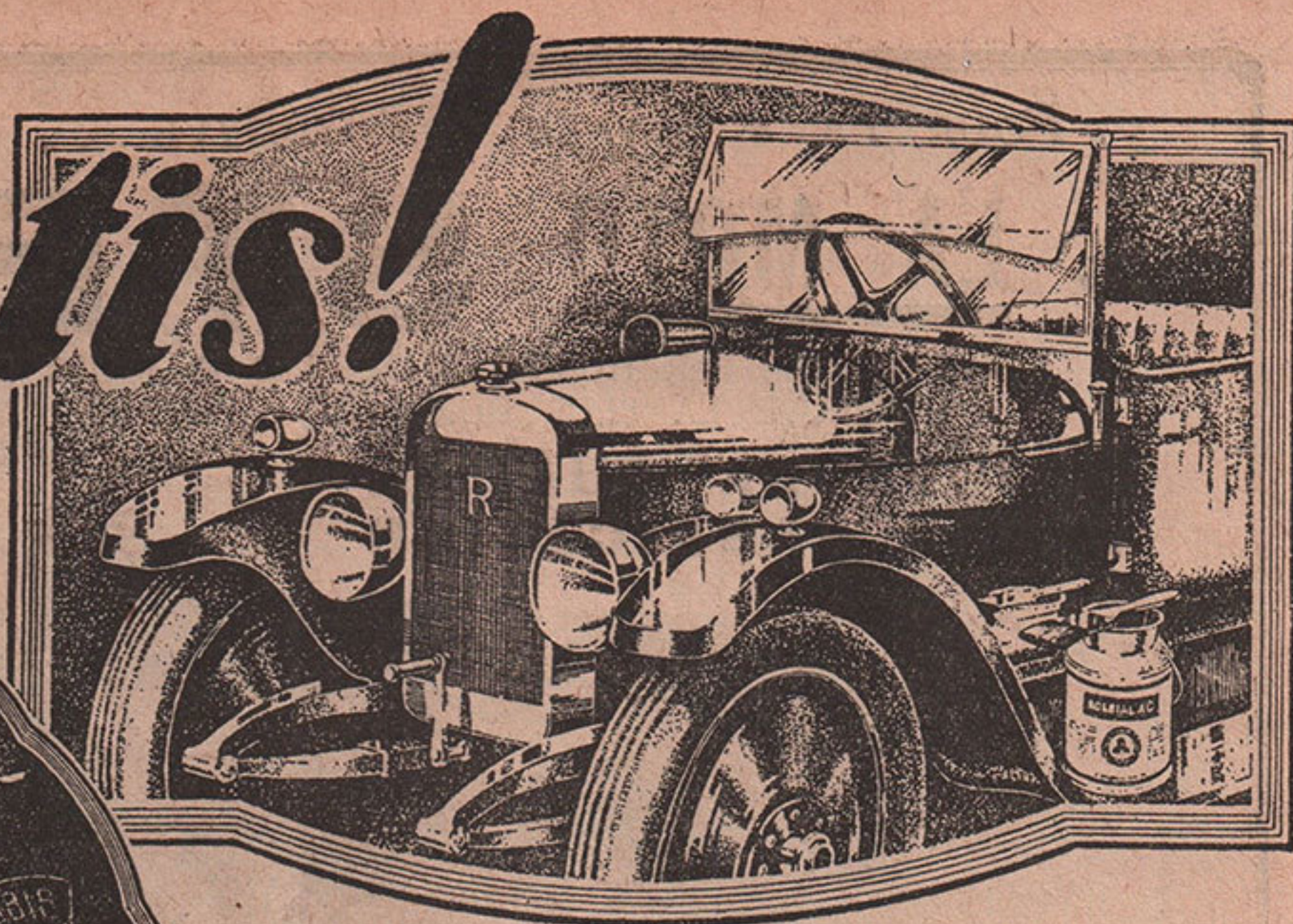
ACHETEURS ÉVENTUELS, ne concluez rien avant de vous être documenté, sur notre nouvelle machine.
 --- Demandez Notice et Brochure aux Etablissements ---

NEW MOTORCYCLE - GEORGES ROY, Constructeur

Service commercial : 13, rue du Parc, ORLÉANS (Loiret). - Téléphone ; 32-98. - R. C. 1073

C. 303

Gratis!



votre initiale en or

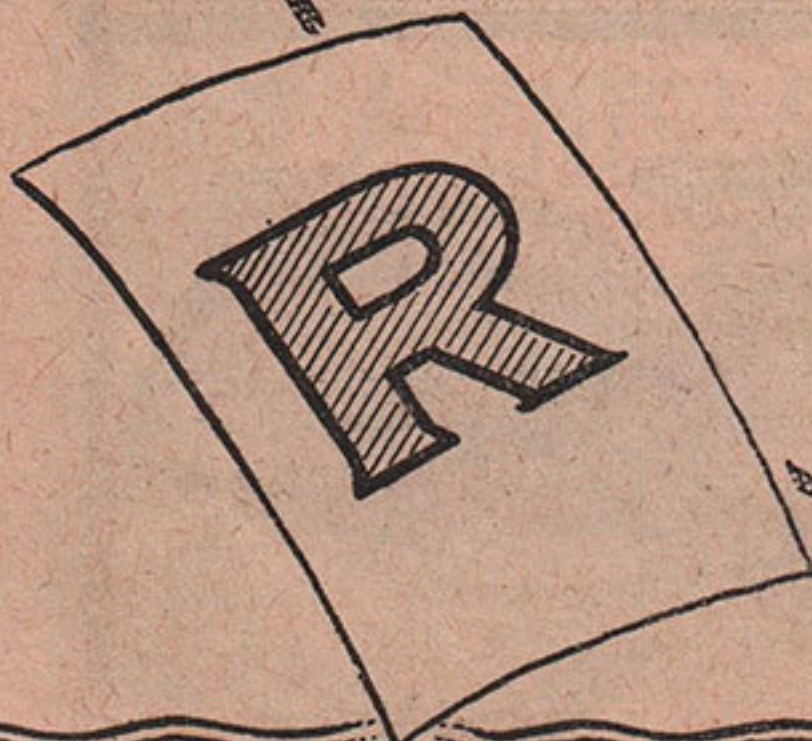
A tout Cycliste, Motocycliste ou Automobiliste nous demandant notre notice ROBBIALAC, nous offrons gratuitement un superbe décalque doré de son initiale. Vous ajouterez ainsi une dernière note d'élégance à votre machine, quand vous lui aurez donné le brillant, le fini du neuf, au moyen du ROBBIALAC.

Peu importe que vous n'ayez encore aucune expérience de l'émaillage. Le ROBBIALAC coule si uni sous la brosse, et s'arrondit si bien de lui-

même, que vous obtiendrez sans peine une surface lisse comme le verre et sans trace de « coups de pinceau ». Une couche de ROBBIALAC durera plus longtemps, se nettoiera mieux, et aura meilleur aspect que trois couches d'émail ordinaire. Le ROBBIALAC ne se fendille pas, ne s'écaille pas, et résiste aux intempéries.

Dès que vous aurez lu les simples instructions de notre notice, vous serez impatient de vous mettre à l'œuvre.

Reproduction du joli décalque doré, gracieusement offert à tous ceux qui demandent la notice ROBBIALAC.



POSTEZ CE COUPON AUJOURD'HUI

(Le coller sur une carte postale ou l'envoyer dans une enveloppe ouverte comme imprimé)

Société Anonyme ROBBIALAC, 42, Rue de Sèvres, Boulogne-sur-Seine

Veillez m'adresser gratis et franco un exemplaire de votre notice ROBBIALAC « Comment réémailler _____ » (indiquer ici cycle, moto ou auto), ainsi qu'un décalque ROBBIALAC de la lettre _____ (écrire bien lisiblement l'initiale désirée)

Nom _____

Adresse _____

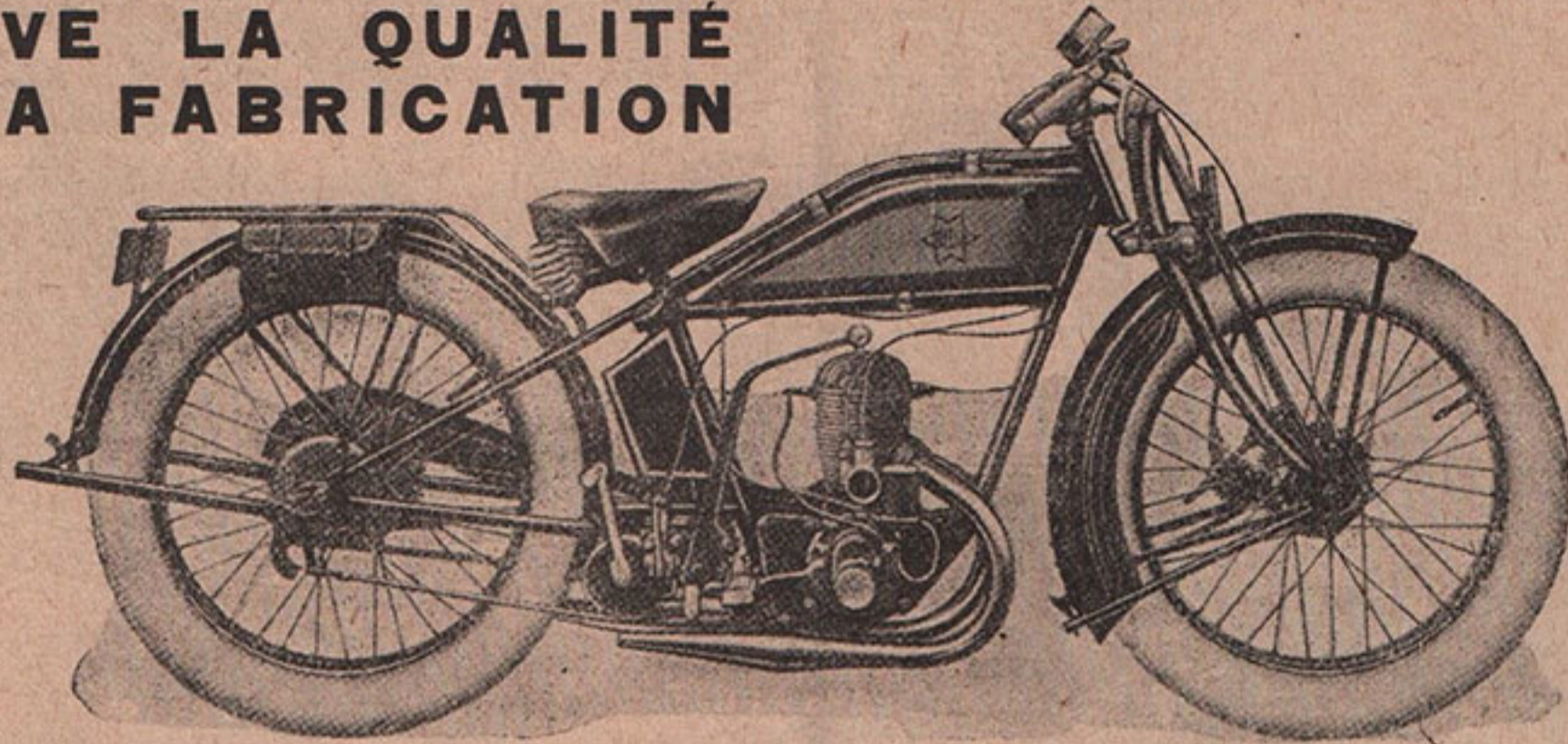
ROBBIALAC

POUR LA 4^e ANNÉE CONSÉCUTIVE . . .

... LA MOTO STELLA

« PILOTÉE PAR HUBERT DANS LES 6 JOURS DE MOTO-REVUE
L'ÉPREUVE LA PLUS DURE DU CALENDRIER MOTOCYCLISTE »

**PROUVE LA QUALITÉ
DE SA FABRICATION**



ET ANNONCE A SA NOMBREUSE CLIENTÈLE -- -- -- -- --
UNE BAISSÉ CONSIDÉRABLE SUR TOUS LES MODÈLES

Notre Tarif A. 1. vous sera adressé gratuitement sur demande
Établissements STELLA, 1, Rue d'Issy -- BILLANCOURT (Seine)

Si vous désirez une moto de qualité

C'est notre moto C. P. ROLÉO qu'il vous faut, car elle est moderne, elle sort des sentiers battus. Ce n'est plus l'ancien cadre en tube : c'est le cadre en longerons de tôle d'acier emboutie dont les éléments triangulés présentent rationnellement une rigidité parfaite, assurent une sécurité maximum, une tenue de route excellente, car le poids des organes (moteurs, magnéto, boîte de vitesse, etc...) est au-dessous de la ligne de centre des roues. -----

Vous admirerez sa direction indérégable ; vous aurez confiance en ses deux freins à tambour sur moyeu ; sa boîte à 3 vitesses vous permettra les vitesses les plus élevées et les plus réduites ; son moteur — 2 temps — à 1 cylindre sur les machines 175 cmc. et 250 cmc., à 2 cylindres sur les 350 cmc. et 500 cmc., est un moteur souple, nerveux, puissant qui vous emportera avec docilité dans les régions les plus éloignées. -----

Motocyclettes C. P. ROLÉO

Catalogue Gratuit

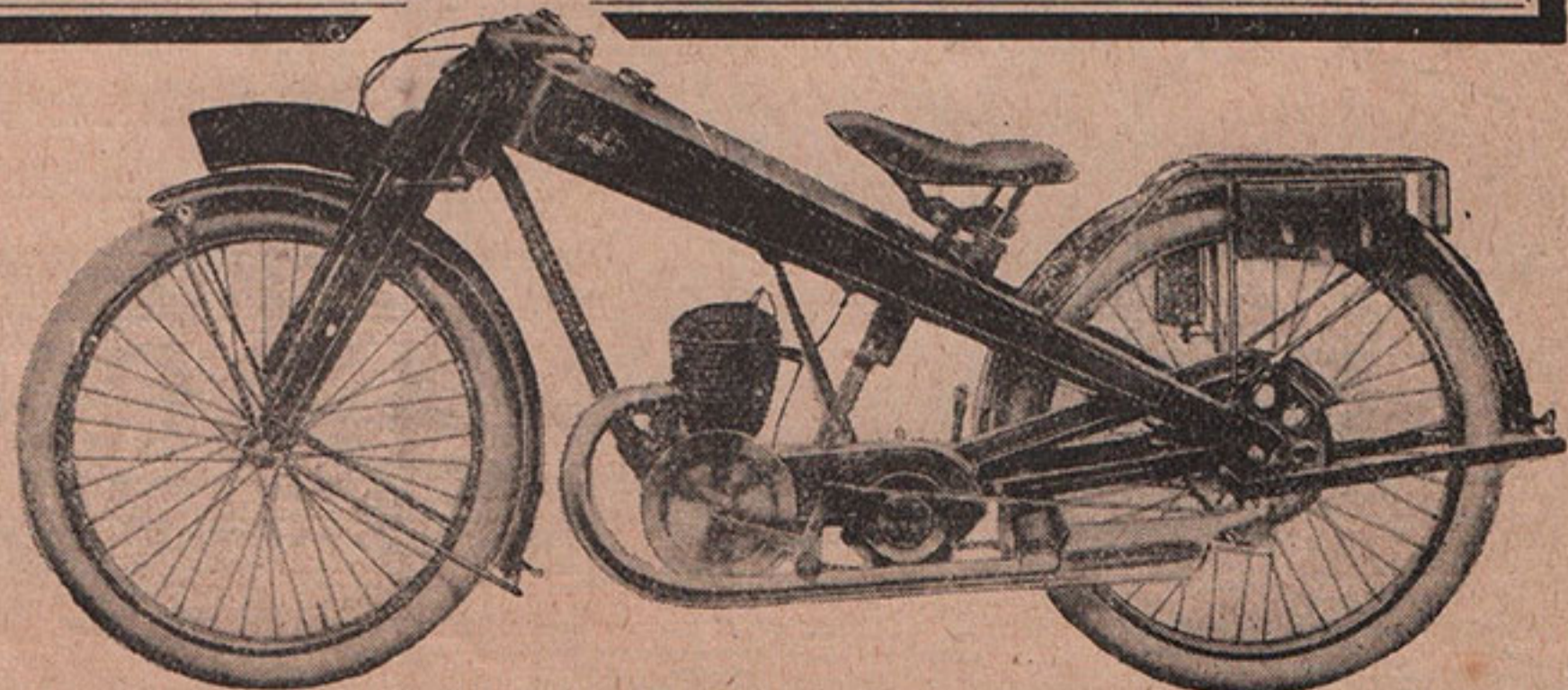
sur demande

Rollet & C^{ie}

64, Rue de la Folie-Méricourt

PARIS (11^e)

Pub. G. Swerts.



VIII

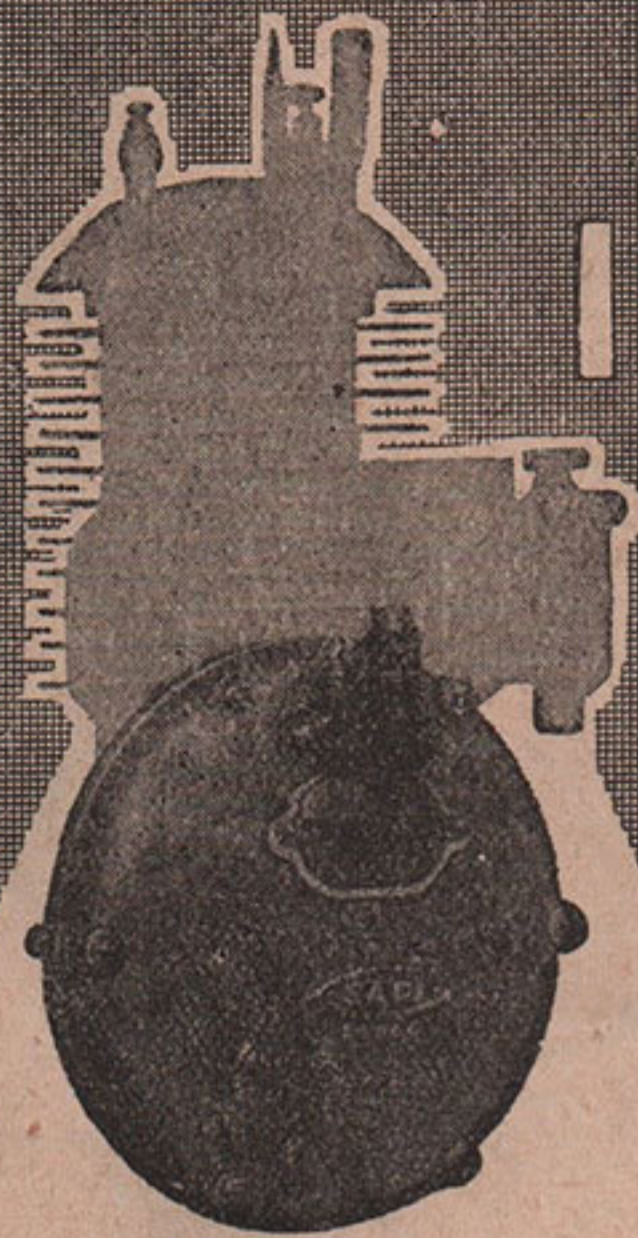
Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs — N° 214. 15-2-27

VOTRE MOTO

n'est pas parfaite
si elle ne comporte pas:

l'Éclairage
électrique
d'un projecteur

l'Allumage
sûr et régulier
de votre moteur



Pour l'obtenir,
employez le

VOLANT MAGNÉTIQUE



Breveté S.G.D.G.

France et Étranger


AUX 6 JOURS D'HIVER :

PARIZET sur FAVOR, catégorie 250 cmc.

CHÉRET sur AUSTRAL, catégorie 175 cmc.

terminent cette dure épreuve sans pénalisation (1^{ers} ex æquo)
et démontrent à nouveau les hautes qualités d'endurance et de sécurité du

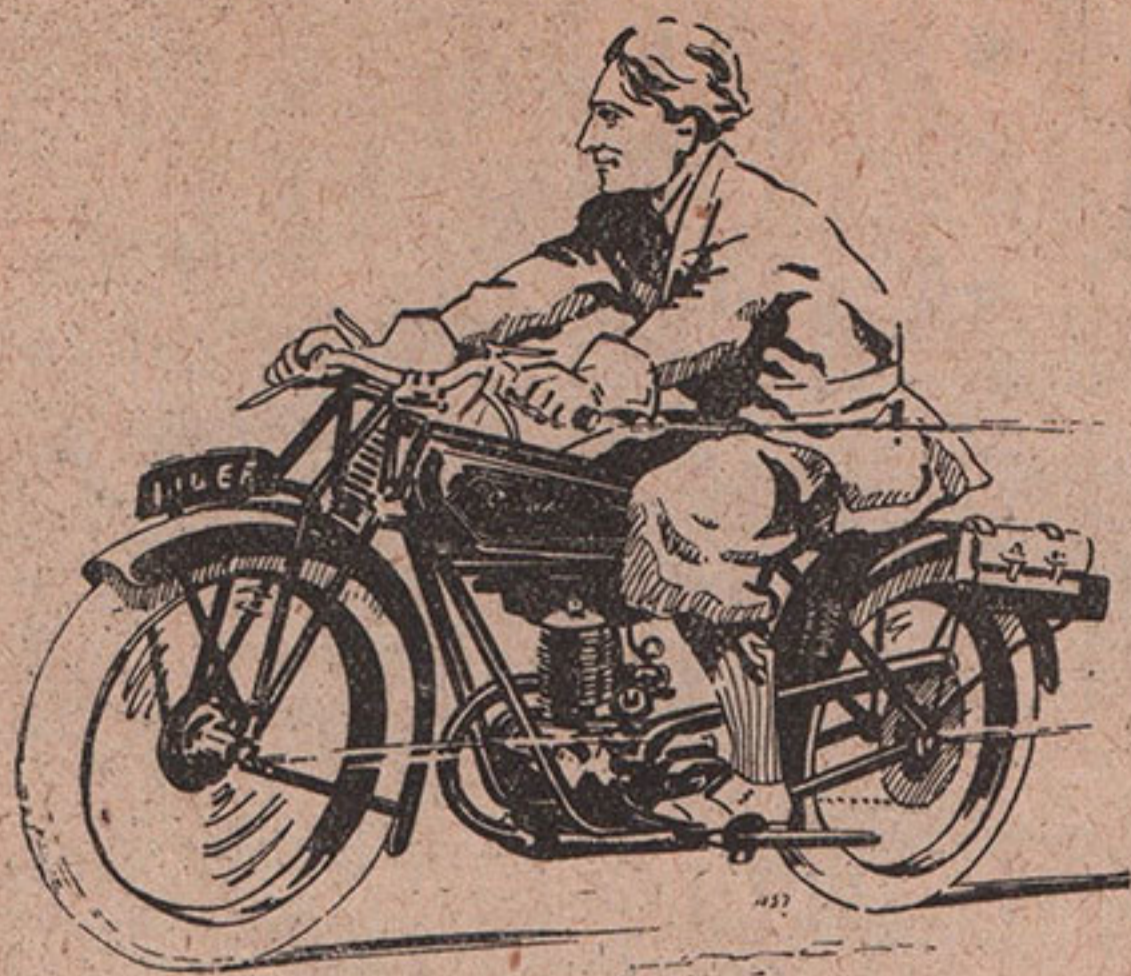
VOLANT SAFI

AGENTS! Exigez le **VOLANT MAGNÉTIQUE** 
de votre constructeur.
Demandez la Notice B à



14, rue de Bassano. PARIS

— J. GUIHOT —



la moto 175 cmc

Peugeot

par sa régularité de marche,
sa souplesse, son confort,
assurera sans ennuis vos
services journaliers.

--- CATALOGUE FRANCO ---

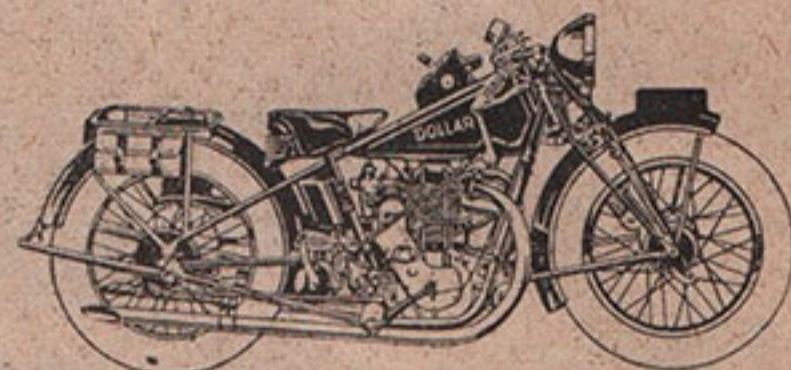
Cycles PEUGEOT, Beaulieu (Doubs)

- Magasin de Vente et d'Exposition -
71, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

--- AGENTS DANS TOUTES LES VILLES ---

"DOLLAR"

LA MOTO
EN VOGUE



Modèles 2 1/2 - 3 1/2 - 4 1/2 CV.
Soupapes à culbuteurs. Super-sport confort
Vendus au comptant ou à crédit

L'acheteur n'arrête pas son choix sur une moto-
cyclette "DOLLAR" uniquement parce qu'elle
est élégante, et pour faire preuve de goût, mais
bien parce qu'il sait qu'elle a fourni ses preuves
tant de résistance et de tenue de route, que de
rapidité.

Pour rendre visite à notre Agent le plus proche,
écrivez-nous. Nous vous l'indiquerons, en vous
joignant notre Catalogue et notre Palmarès.

USINE & BUREAUX :

5-7, Av. de la Liberté CHARENTON (Seine)

Succursale de Paris :
160, r. de la Pompe
Métro : Victors-Hugo

Quatre Records du Monde
Arpajon, 5 Sept. 26. DRUZ sur
"Dollar" 125 cmc., couvre le km
en 34" 013 (moy. 105 kms 479)
et le mille en 55" 087 (moy. 103
kms 689).

Paris, 5 Juillet 1926. DRUZ sur
"Dollar" 125 cmc., couvre 10 km
en 7' 33" 4/5 (moy. 79 kms 400)
et les 20 kilom. en 15' 22" 2/5
(moyenne 78 kms 900).

Six Jours d'Hiver 1927
L'équipe DRUZ et LABOUR-
DETTE sur "Dollar" 250 cmc.
remporte la Coupe de Moto-Revue,
et s'adjuge 2 Médailles d'Or.

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS (X^e)

TOUTES LES MARQUES DE MOTOCYCLETTES NEUVES

en 14 versements

aux Prix des Catalogues des Constructeurs
— et AVEC LEUR GARANTIE —

Lisez bien...

A. J. S.
AIGLON
ALCYON
ANDRÉ
ARMOR
AUSTRAL
AUTOMOTO
B. S. A.
B. C. R.
C. P.
CLAUDE DELAGE
DÉDÉ
D. F. R.
DOLLAR
DOUGLAS
DURANDAL
D. S.
EVEREST
FAVOR
FRANÇAISE (La)

F. N.
CHARLES GÉRALD
GILLET d'HERSTAL
RENÉ GILLET
GNOME & RHONE
GRIFFON
GRIMPEUR (Le)
HARLEY-DAVIDSON
HARLETTE-GÉCO
HELNETT
INDIAN
KOEHLER-ESCOFFIER
KERVAN
MAGNAT-DEBON
MONET-&-GOYON
MONOTRACE
MOTOBÉCANE (la)
MOTOCAR F. R.
MOTOCONFORT
MOTOSACOCHE

MOTORHONY'X
NORTON
ORIAL
PANTHER
PEUGEOT
PEUPLE (side-cars)
PIERMÉ
PRESTER
PROPULCYCLE
RAVAT
RICHARD (side-cars)
ROCHESTER
ROYAL-MOTO
ROVIN
SAROLÉA
SAN-SOU-PAP
SIC
SOYER
STELLA
TERROT

THOMANN
JEAN THOMANN
TRIUMPH
ULTIMA
UTILIA

etc...

□ □

et toutes les

Marques de

Voitures

Automobiles

aussi.

et cela est tout simplement UNIQUE AU MONDE

Demandez le Catalogue illustré 34 pages (franco contre 2 francs en timbre-poste).

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

D. S.

500 cmc. Tourisme

COUPE DE L'ARMISTICE

Trois **D. S.** au départ
Trois **D. S.** à l'arrivée
:: sans pénalisations ::

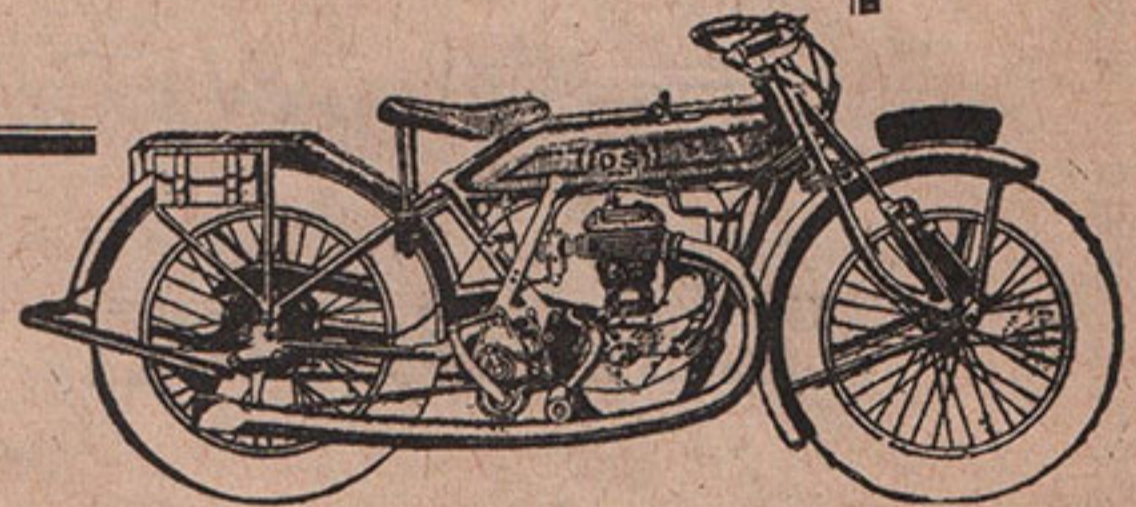
SIX JOURS D'HIVER

Coupe Challenge du groupe rouge,
avec SIMON et BODART, seule
équipe au complet sur pompe Gif,
dynamo Lumière, bougie Nerka,
chaîne Brampton, pneus Hutchinson
:: :: huile D. E. B. :: ::

*Stock énorme de pièces détachées
pour motos HARLEY et INDIAN*

Catalogue
gratuit
sur demande

Établ^{ts} **MALTERRE Frères**
(Ing. A. et M.)
13, r. Biscornet, PARIS (11^e)
Usines à MONTREUIL-S-BOIS



Dans
les **6 JOURS**
de
MOTO-REVUE

:- la plupart des :-
VAINQUEURS
étaient équipés avec le

CARBURATEUR



**Demandez la
POMPE**

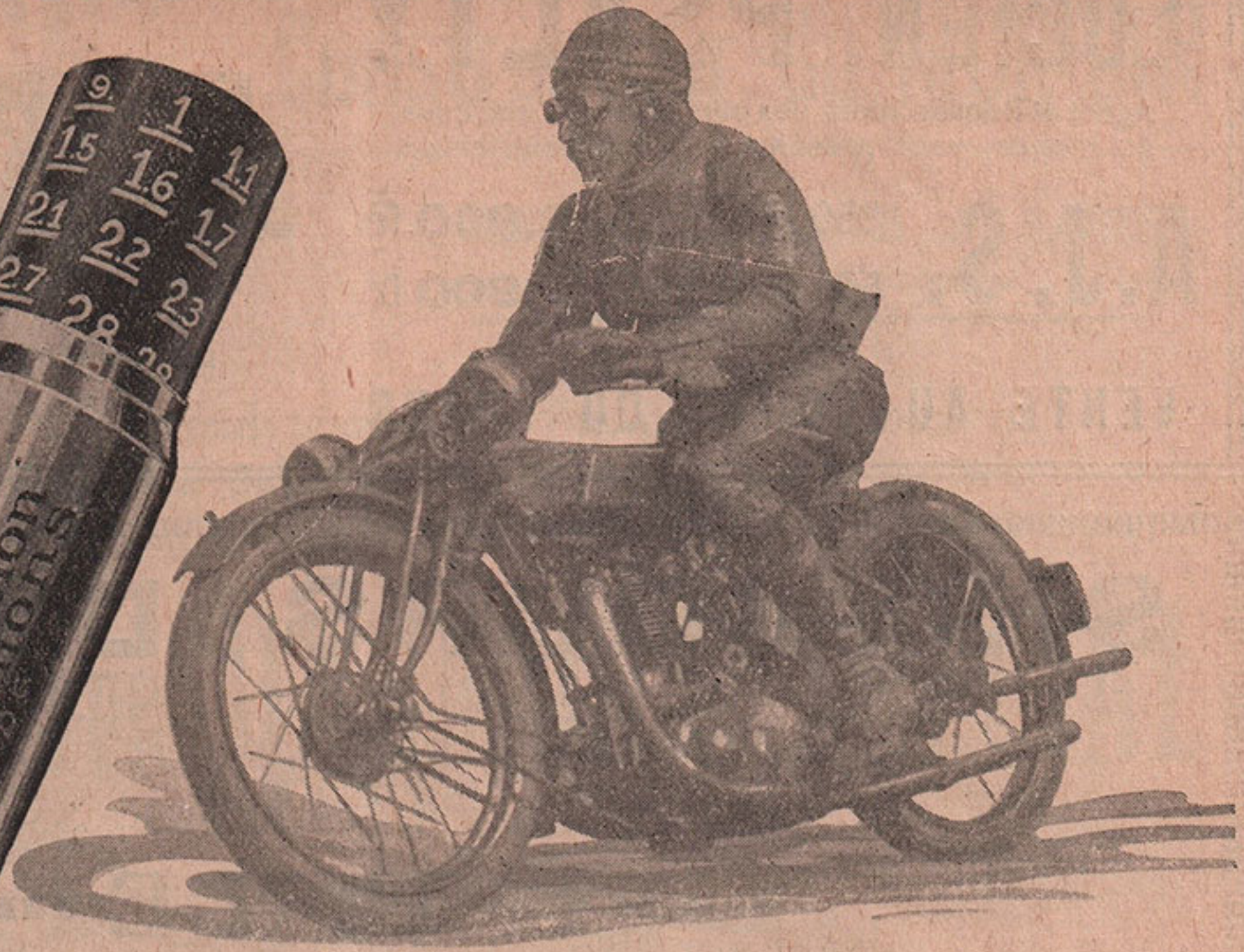
SPÉCIALE POUR PNEUS BALLONS
A VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL

Établ^{ts} **J. GURTNER**

PONTARLIER (Doubs)

ASSUREZ - VOUS DU NOM SCHRADER

*L'Indicateur Schrader
économise les pneus.*



Surveillez vos pneus !

Les pneus trop gonflés disloquent les meilleures motos et épuisent leurs conducteurs.

Des pneus insuffisamment gonflés fatiguent le moteur et la direction, gaspillent l'essence, exposent au fatal déjantage.

L'indicateur de Pression Schrader, spécial pour motocyclette, en vous permettant la vérification précise et rapide du gonflage, vous procure la certitude de rouler plus confortablement, plus vite et à moins de frais.

La valve Schrader, toujours étanche, est la valve idéale de moto permettant la vérification de la pression.

Téléph. :
WAGRAM 95-45

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

Adr. Télég. :
AIRVALVE-PARIS

Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus

Indicateurs de Pression

EXIGEZ LES ARTICLES SCHRADER

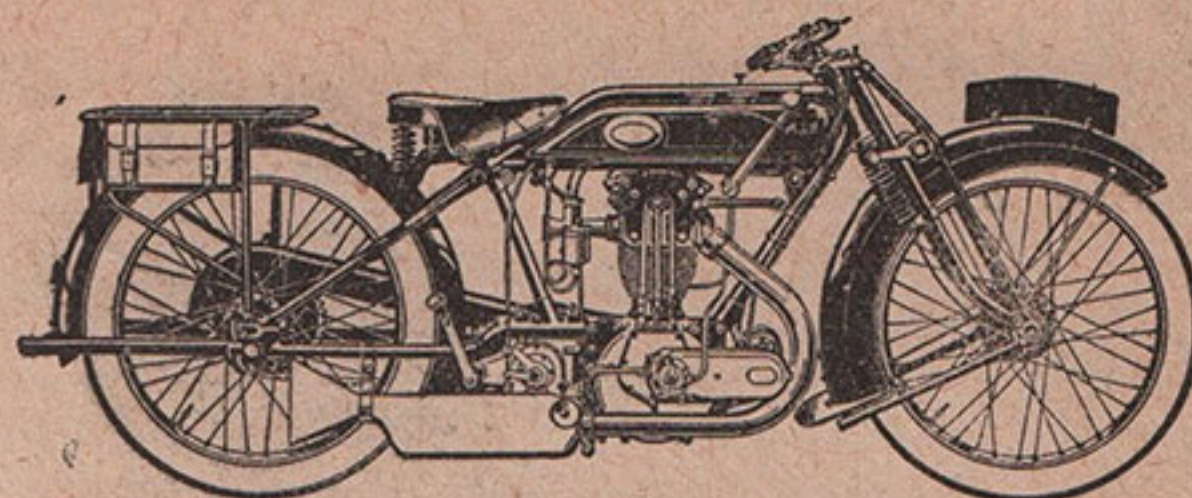
N° 214. 15-2-27 — Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XIII

LUCIEN PSALTY

Agent et Représentant des plus célèbres marques
du monde, vous présente ses nouveaux prix :

A.J.S. 350 cmc., dep. **6.800** fr.
500 cmc., dep. **7.900** fr.



Modèle H 6, 3 1/2 CV., soupape en tête

VENTE AU COURS DU FRANC

SIX JOURS D'HIVER



..... L'HUILE **TONELINE**

A RAVITAILLÉ

1^{er} *ex æquo* — **BERNARD** sur GNOME & RHONE — Catégorie 500^{cmc}

1^{ers} *ex æquo* — **LEZIN & BOURGUIN** sur GNOME & RHONE — Catégorie 175^{cmc} —

qui s'attribuent la Coupe-Challenge des Six Jours

1^{er} — **BERRENGER** sur B. S. A. — Catégorie 350^{cmc} —

TOUS SANS PÉNALISATION

CONSTRUCTEURS ADOPTEZ LES BOITES

STURMEY ARCHER

COUNTERSHAFT GEAR

LES SEULES QUI RÉSISTENT
EN TOURISME ET EN VITESSE
CONDITIONS PAR QUANTITÉ

STOCKISTE
OFFICIEL **LUCIEN PSALTY**
50, Rue Brunel - PARIS

R. DARMONT, Constructeur du MORGAN

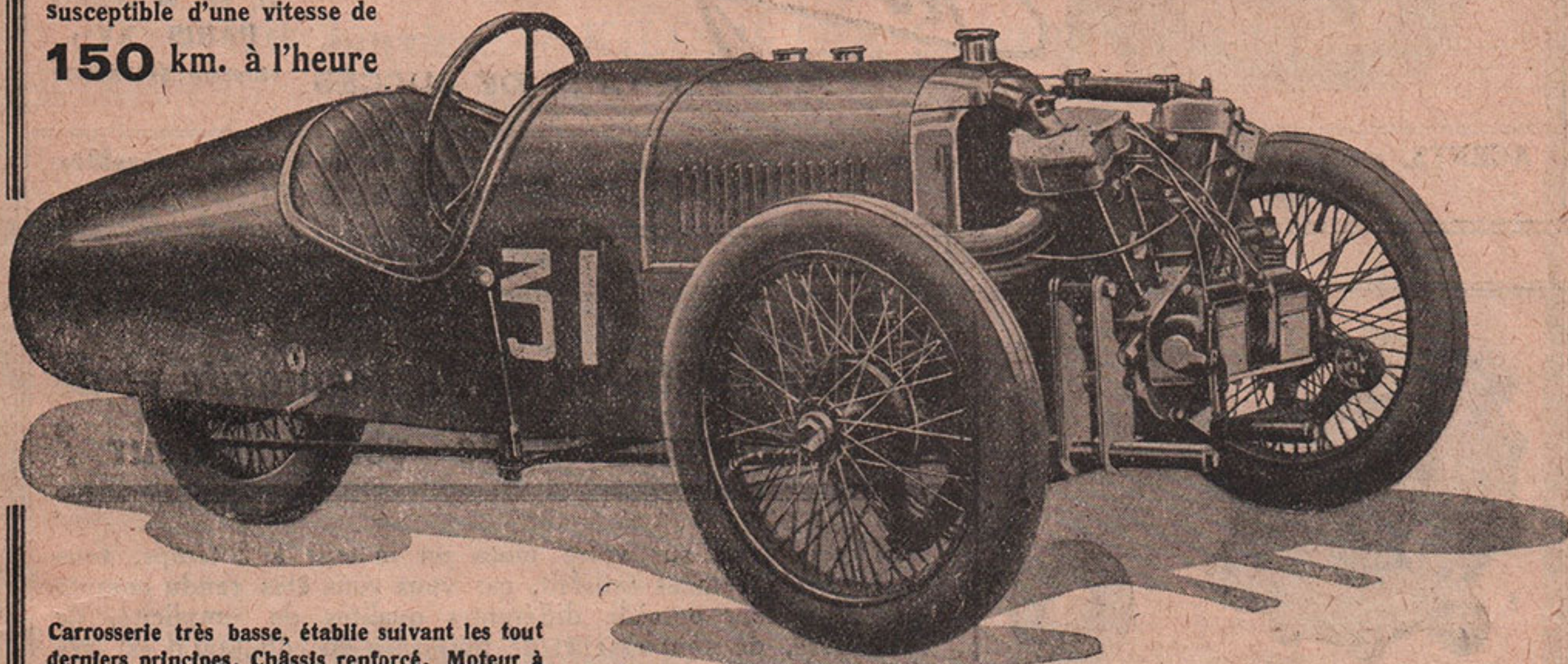
USINE : Rue Jules-Ferry
 COURBEVOIE (Seine)
 Téléphone : COURBEVOIE 525

VENTE EXCLUSIVE A PARIS
 —:— 178, Rue de Courcelles —:—

A la demande d'un grand nombre de Sportsmen désireux de participer à des épreuves publiques, nous avons décidé de créer un nouveau modèle

MORGAN Type DARMONT SPÉCIAL

susceptible d'une vitesse de
150 km. à l'heure



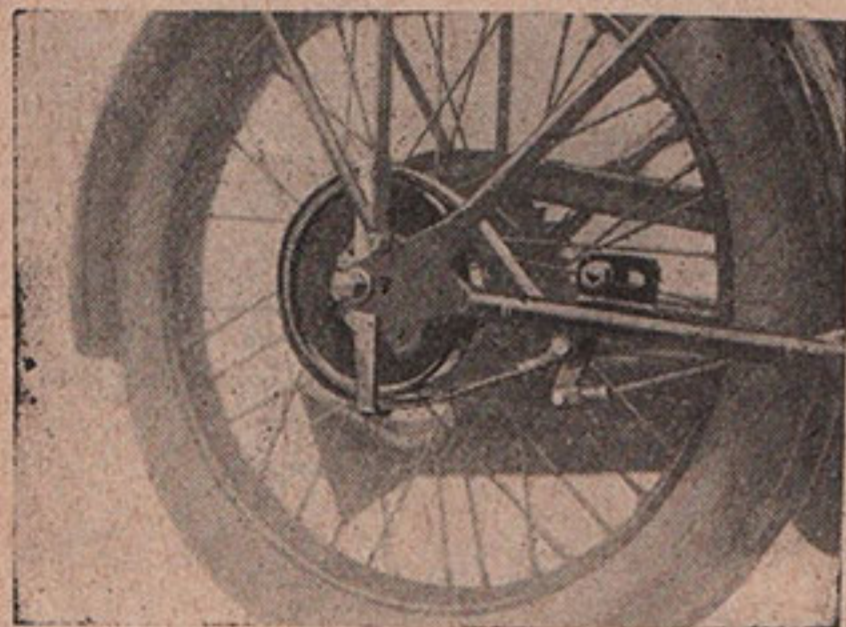
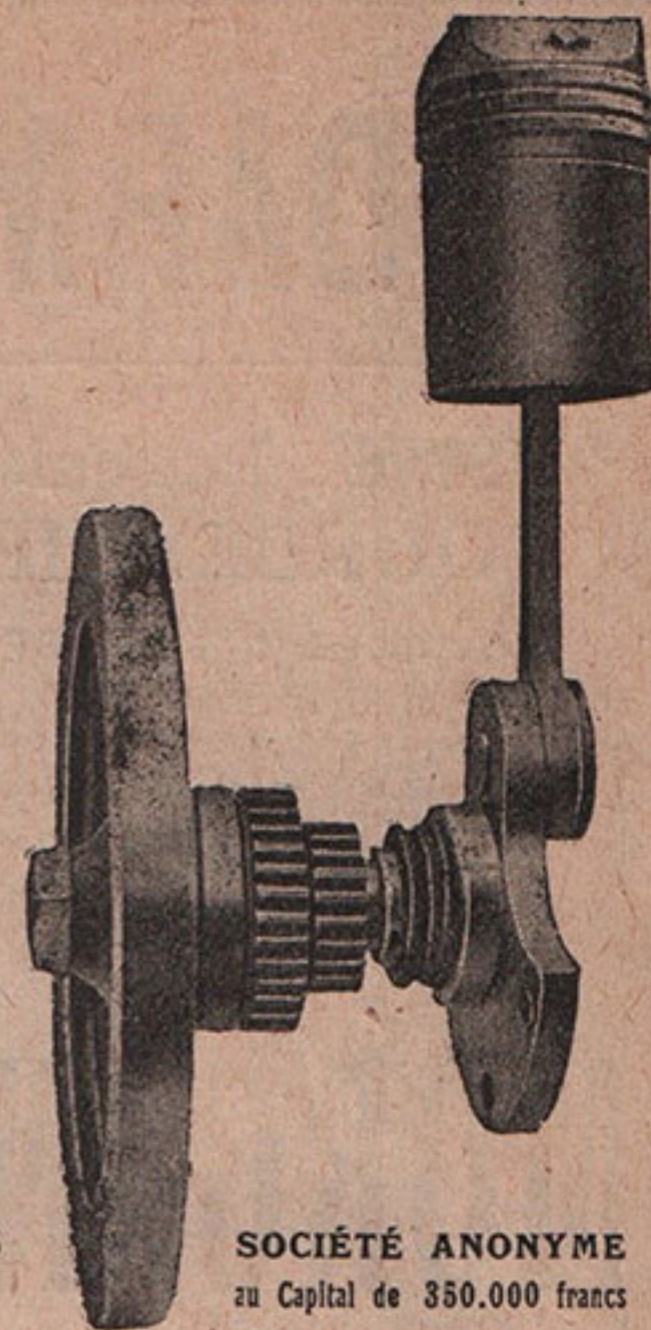
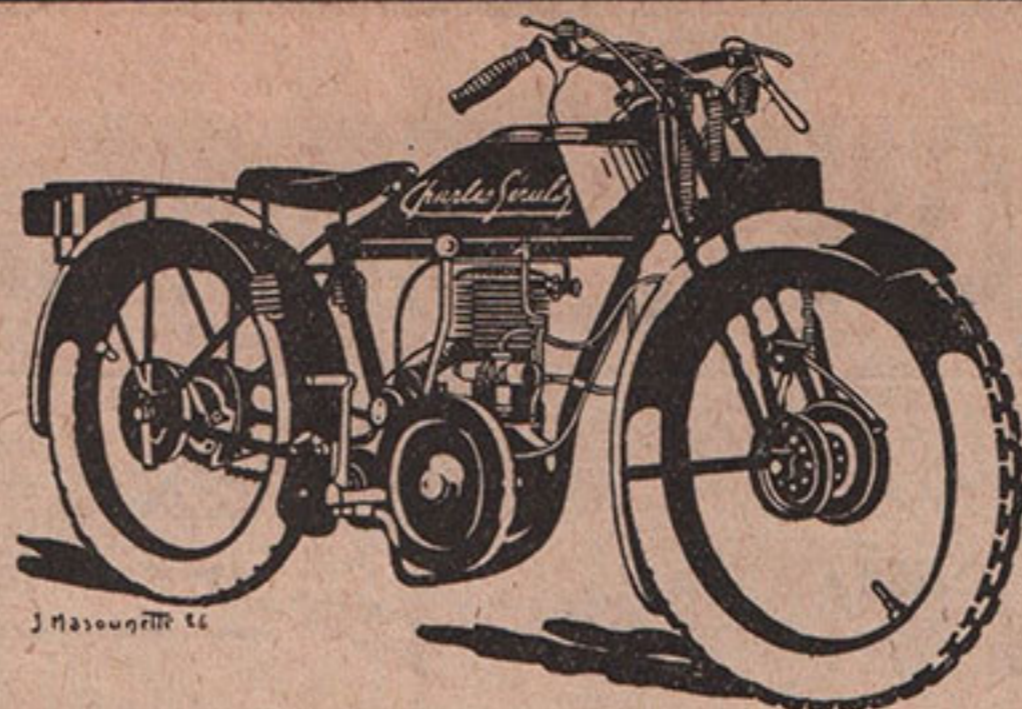
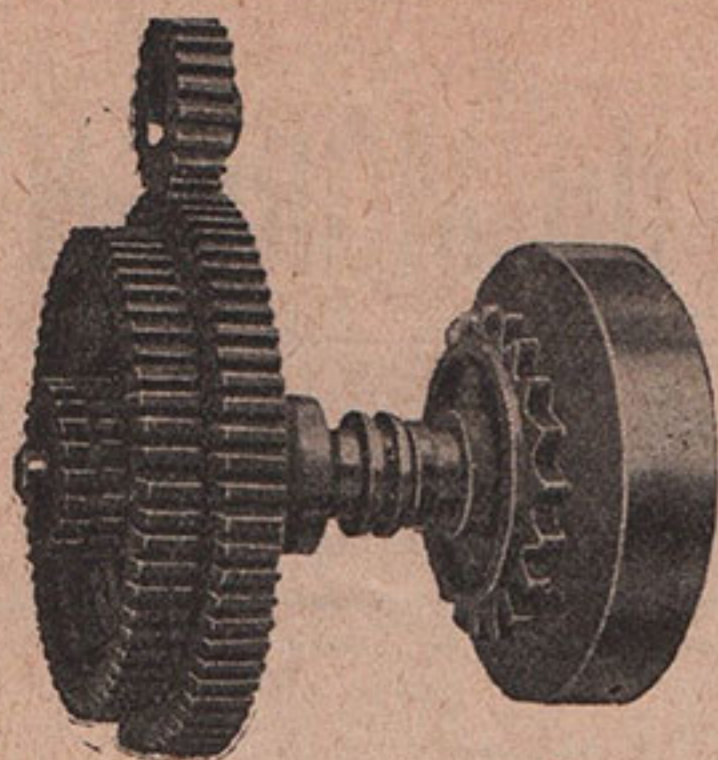
Carrosserie très basse, établie suivant les tout derniers principes. Châssis renforcé. Moteur à culbuteurs 1.100 cmc. Deux magnétos à allumages jumelées. Freinage très puissant sur roues avant. Pneus de 27x4 sur jante à base creuse

ses récents Succès...

<u>Course de Côte des 17 Tournants</u>	} catég. 750 cmc. catég. 1.100 —
<u>Coupe de l'Armistice (180 km)</u>	
<u>Course de Côte de Gometz-le-Châtel</u>	} catég. 500 — catég. 750 — catég. 1.100 —

1^{er}

Des Conditions très avantageuses sont faites aux Sportsmen qui feront l'acquisition de ce Modèle, dans le but de prendre part à des compétitions de vitesse.



DÉTAILLEZ CES GRAVURES

ET VOUS COMPRENDREZ POURQUOI

LA NOUVELLE

500 cc

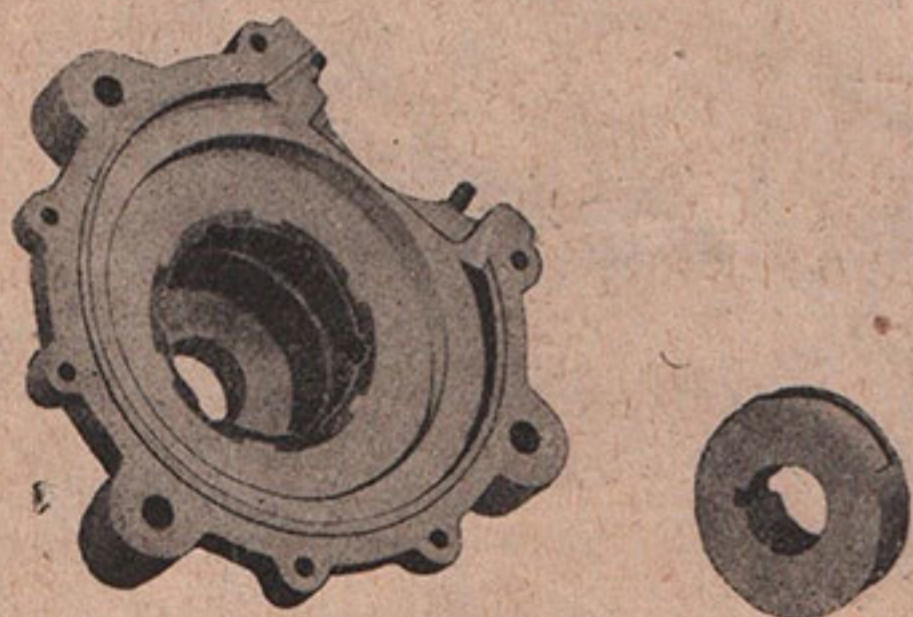
Charles Géraud

A TANT DE SUCCÈS

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

**AGENTS, assurez-vous la représentation de notre
Marque dans votre Canton.**

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



Le. DISTRIBUTEUR ROTATIF

(Breveté S. G. D. G.)

du moteur **Aubier et Dunne** 175 cmc. et
le côté du carter montrant l'emplacement
de cet organe.

**Êtes-vous satisfait de la régularité et de
la consommation de votre moteur ?**

Si vous avez sur votre moto un moteur à 2 temps, vous en êtes relativement satisfait, car vous vous êtes rendu compte que ce moteur possède différentes qualités de simplicité, de robustesse, de souplesse et de puissance en côte, qu'il est très difficile de trouver dans le 4 temps, surtout en petites cylindrées.

Néanmoins, à côté de ces gros avantages, ce type de moteur a quelques petits inconvénients que vous connaissez aussi bien et qui sont inhérents au moteur à 2 temps classique à 3 lumières ; il s'agit principalement de l'imperfection de la carburation qui occasionne une consommation exagérée et en tous cas supérieure aux 4 temps de même cylindrée.

Les constructeurs de motos sont actuellement très intéressés par un 2 temps d'une technique nouvelle, muni d'un dispositif spécial arrivant à aspirer comme un 4 temps et, par conséquent, à ne pas consommer davantage. Ce perfectionnement est obtenu par un **DISTRIBUTEUR ROTATIF** : organe très simple, fonctionnant avec le vilebrequin et permettant d'aspirer des gaz parfaitement diffusés et homogènes pendant toute la course du piston.

Vous conserveriez, avec un moteur ainsi fait, tous les avantages que vous appréciez dans le 2 temps, tout en n'ayant plus aucun des inconvénients de ce type de moteur. La carburation étant ainsi rendue parfaite, il n'y aurait plus de gaspillage d'essence, et la régularité de marche du moteur demeurerait constante à n'importe quelle allure.

R.C. 7870 **Établissements G. AUBIER, St-Amand-les-Eaux (Nord)** Tél. 123

Terrot

CHAMPION DE FRANCE 1925 et 1926

— (Catégorie 250 cmc.) —

:: :: Titulaire de 160 Victoires en 1926 :: ::

INAUGURE BRILLAMMENT 1927

- 16 Janvier. — KILOMÈTRE LANCÉ A TUNIS -

Catégorie 175 cmc. 1^{er} VELFAITH
Catégorie 350 cmc. 1^{er} COLTUGNO

— *Meilleur temps toutes Catégories motos.* —

- - 18-23 Janvier. — SIX JOURS D'HIVER - -

Catégorie 250 cmc. 1^{er} ex æquo DOYEN

— *Sans pénalisation. — Médaille d'or.* —

30 Janvier. — COURSE DE COTE DE MARSEILLE

Catégorie 250 cmc. 1^{er} DURAND
Catégorie 1.000 cmc. 1^{er} ROLLAND

Rappelons que TERROT, pour favoriser le développement de la motocyclette FRANÇAISE, vient de faire une BAISSÉ
:: IMPORTANTE sur les prix de son dernier tarif. ::



:: :: CATALOGUE 9 SUR DEMANDE :: ::

ÉTABLISSEMENTS TERROT - DIJON

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



POURQUOI **ANDRIEU**
LE HÉROS DU TOUR DU MONDE
EN MOTO, A-T-IL CHOISI LA

ROYAL-MOTO

Bloc moteur Massardier, pour accomplir les

SIX JOURS D'HIVER ?

la plus dure épreuve de l'année

IL ÉTAIT CERTAIN DU SUCCÈS ...

Confirmant ses victoires de la saison dernière : Concours d'Endurance de l'U. M. F., Circuit de l'Ain, Bol-d'Or, 3 Jours du Forez, Paris-Pyrénées-Paris, **ROYAL-MOTO** commence la saison 1927 par une victoire importante et décisive et se classe

1^{re} EX ÆQUO SANS PÉNALISATION

-- -- 3 arrivants sur 11 partants en 175 cmc. -- --

DIPLOME — GRANDE MÉDAILLE D'OR

D'autre part, **ROYAL-MOTO** ajoute un nouveau fleuron à sa couronne et **SICARD**, dans la **Course de Côte de Pau** du 2 Février, se classe **1^{er} sup ROYAL-MOTO**

Bloc Moteur Massardier 175 cmc., chaîne Brampton, selle Terry, pneus Hutchinson ballons, carburateur Longuemare, magnéto France, bougie Nerka, huile Castrol.

ENFIN UNE GRANDE NOUVELLE !...

ROYAL-MOTO a baissé ses prix

Modèle P., 175 cmc.	2.200 fr.
Bloc moteur à courroie, 2 vitesses, 175 cmc.	3.300 fr.
Bloc moteur à chaîne, modèle sport, 175 cmc.	3.600 fr.

AGENTS, RÉSERVEZ-VOUS ROYAL-MOTO
la Marque d'AVENIR

Renseignements et Catalogue chez **M. Eugène ROGOUCHIN**,
Représentant général, 41, Avenue de la Grande-Armée, 41 -- 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°s)..... 7 fr.
6 mois 12 fr.
(18 fr. pour l'Union Postale)
25 fr. pour Angleterre,
Suisse, Hollande, etc.

MOTO

SPORT ET
TOURISME

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

REVUE

M. GRIMAUD, O.I.G.
et
Camille LACOME
Directeurs-Fondateurs

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.

SOMMAIRE

N° 214 15 Février 1927

Editorial : Réserve de puissance.	65
La Chronique de la quinzaine :	
Réflexions par Calamine.....	66
Par-ci, par-là. Quelques échos..	67
La Suspension	68
La Motocyclette Molteni.....	68
Le Cadre à travers les âges (suite), par H. P. Borestroke..	69
La nouvelle voiture Spag.....	72
La moto tout temps.....	73
Radiateurs.....	75
La Nouvelle 4 cylindres-Cleveland	79
La Motocyclette C. P. Roléo.....	80
Les Six jours d'hiver.....	81
Mon petit doigt m'a dit.....	89
Notre Rallye du dimanche 20 fév.	90
La Tribune libre.....	92
Le Cyclecar et les bagages.....	93
Le VIII ^e Salon de Milan.....	93

Réserve de puissance

L'aviateur qui pilote un appareil si lourdement chargé qu'il réussit à grand peine à décoller n'est pas précisément à son aise. Il sait que la moindre faute de pilotage peut amener un désastre. Le conducteur d'un camion, s'il savait que le pont qu'il franchit est incapable de supporter cent kilos de plus, n'en mènerait pas large non plus. Le chauffeur devant une chaudière calculée tout juste pour une pression donnée serait fort inquiet lorsqu'il verrait son manomètre indiquer une pression voisine. On a donc pris l'habitude, pour tous les mécanismes, de prévoir un large coefficient de sécurité malgré lequel des accidents se produisent encore soit parce que le métal ne présente pas les qualités qu'on croyait, soit parce que l'usage a modifié sa résistance, soit parce que, au cours de la fabrication, des loups se sont produits. Ce coefficient de sécurité ira en diminuant au fur et à mesure que nous demandons davantage à la machine. Plus nous exigeons d'elle, plus nous courons de risques. Faire travailler sans cesse un moteur au maximum de sa puissance c'est l'user et pour ainsi dire le désagréger beaucoup plus rapidement. Les efforts auxquels il est soumis croissent très rapidement et tel moteur qui ne donne aucun ennui à 3.000 tm. lâchera peut-être à 5.000 tm. On voit des moteurs donner toute satisfaction à l'entraînement sur un ou deux tours de circuit effectués à toute allure et le jour de la course s'effondrer au bout de trois tours.

On a souvent tort de considérer la vitesse maxima indiquée par le constructeur comme une vitesse normale qui peut être indéfiniment maintenue. Cette vitesse ne doit au contraire être atteinte que sur de petits trajets et dans les conditions les plus favorables. Autrefois, les constructeurs d'automobiles munissaient leurs moteurs d'un régulateur qui empêchait leurs clients de faire des folies et de dépasser les 70 ou 80 km. qui étaient alors considérés comme le maximum raisonnable. Quand nous voyons certains motocyclistes marcher perpétuellement à pleins gaz et surcharger de manière ridicule leur machine, nous pensons qu'un tel système ne serait pas superflu. Tôt ou tard, ils auront des ennuis et au lieu de s'en prendre à eux-mêmes ils en accuseront leur moto. Vous voulez aller vite, cela est très légitime, mais prenez alors une machine dont la vitesse est beaucoup plus élevée que celle que vous comptez atteindre. Vous voulez rouler à un train de cinquante à l'heure (pas de moyenne), prenez une moto qui est capable de dépasser le 70. Vous n'utiliserez guère que la moitié de la puissance que peut développer votre moteur et ainsi vous le ménagerez. Personnellement, nous avons un cyclecar qui dépasse très largement le cent, mais nous nous contentons d'une allure de route voisine de 70, rarement de 80. A cette allure le moteur tourne bien, rond, sans effort et avec très peu de gaz. Le résultat c'est une absence complète de pannes et d'ennuis. Ménagez votre moteur, c'est votre bourse que vous ménagerez par contre-coup.

LA CHRONIQUE DE LA QUINZAINÉ

par Calamine



La moto dans le monde

Si ces allées tranquilles du Bois servent parfois d'atelier en plein air, par contre, les allées plus fréquentées et plus mondaines servent de lieu d'exhibition à de jeunes sportsmen, ou soi-disant tels, qui viennent faire admirer leur belle prestance, leur superbe costume et leur magnifique moto dont la plupart sont capables du 120 à l'heure mais ne dépassent jamais le 30 (c'est déjà vite pour jouir de l'admiration des foules); certain d'entre eux, même se fait amener sa moto à l'entrée du bois par un mécano promu au rang de palefrenier et qui est également chargée de la véhiculer sur le chemin de retour du Bois au garage, comme pour les chevaux... est-ce que ceux-ci, même aux Acacias seraient tués par celles-là? En tous cas ne bêchons pas trop ces jeunes esthètes, malgré leur sportivité à la godille; ils sont en train de familiariser les hautes classes (?) de la Société avec un sport qui, il y a quelques années, leur semblait dégradant, sale, répugnant. Et bientôt Faubourg Saint-Germain la hautaine douairière confiera avec orgueil à ses invités: « Gaëtan vient d'acquérir une magnifique 350 cmc., soupapes en tête à 2 tubes d'échappement.

Echange de bons procédés

G. Brough est le constructeur de la Brough Superior qui est la plus chère et la plus luxueuse moto du monde. Nos lecteurs connaissent cette belle machine qu'on a surnommée la Rolls Royce des motocyclettes. G. Brashaw est le créateur, entre autres machines, de l'A. B. C. qui a, malgré huit ans d'existence, conservé de fanatiques admirateurs. On connaît également son moteur à refroidissement par l'huile et qui a été employé sur une D. F. R. de course. Il a collaboré à l'établissement de nombreux moteurs de moto et en particulier à celui de la Panther Phelon et More. Sa dernière création, c'est la Panthette, une petite 250 à deux cylindres en V, quatre vitesses etc., dont nous avons d'ailleurs donné une description détaillée dans notre numéro du Salon.

Quelle machine est la plus agréable à conduire, la grosse Brough Superior lourde, puissante, que son gros moteur entraîne sans effort, ou bien la petite Panthette, avec son moteur nerveux, à régime ultra-rapide. Pour trancher cette question, Brough et Bradshaw ont décidé de se prêter réciproquement une machine de leur marque. Allons-nous voir, à la suite de ces essais, Bradshaw construire une moto de 1.000 cmc et Brough, au contraire, renoncer à la grosse machine pour entreprendre l'étude d'une 250 cmc. ?

Exportations allemandes

L'Allemagne importe plus de motos qu'elle n'en exporte, mais cependant, le chiffre des exportations est en hausse constante. Pendant les 10 premiers mois de 1926, il y a eu près de 2.000 machines exportées, alors qu'en 1925, pour la même période, il n'y en avait guère eu plus de 1.200. Il ne faut pas se dissimuler que les Allemands ont fait d'énormes progrès depuis les monstruosité qu'ils ont produites immédiatement après la guerre.

La Coupe de la Commission Sportive

Bien que la Coupe de la Commission Sportive constitue un progrès sur les règlements actuels en prenant pour base la consommation, quelques critiques sont formulées par les intéressés. Certains constructeurs objectent que c'est la seule épreuve à consommation limitée et que construire une voiture spéciale pour une seule épreuve c'est engager des frais trop considérables pour le gain qu'on en peut tirer. On ne peut, disent-ils, même en renonçant à la suralimentation, utiliser les voitures de course de 1500 actuellement existantes. Le poids étant libre, on aura intérêt à employer des châssis aussi légers que possible et qu'il faudra établir spécialement. Comme il n'y a non plus aucune restriction pour la carrosserie, on emploiera des carrosseries monoplaces, du type « lame de rasoir ». On arrivera donc à des engins très spéciaux, très différents des types courants. Il est de fait que si le principe de règlement mérite toute approbation, il y a des détails qui auraient besoin d'être précisés. Nous ne sommes pas partisans d'une limite de poids minima ou maxima, car il y a intérêt à ce que les voitures soient aussi légères qu'il est compatible avec la solidité. Peut-être même en résulterait-il des modifications aux châssis actuels et verrions-nous apparaître des types nouveaux. Ce qui compte, c'est le poids utile transporté et il aurait été intéressant d'obliger les concurrents à transporter un poids de lest déterminé. La surveillance d'une épreuve sur autodrome est assez facile pour éviter les fraudes. Il aurait été utile également d'imposer des cotes pour la carrosserie correspondant par exemple à 4 places occupées, maître couple et dimension des places. Quant au profilage de la carrosserie, il y a lieu de laisser toute liberté aux concurrents dès l'instant que la carrosserie aurait comporté le nombre voulu de places d'une dimension déterminée. Il serait, de plus, nécessaire que plusieurs épreuves annuelles, avec un règlement identique, soient organisées soit à Montlhéry, soit parallèlement aux autres épreuves européennes. Mais encore une fois il est excellent d'être revenu aux règlements à la consommation.

lomètres.

Ayez pitié d'eux et de vous. N'attendez pas la fâcheuse panne pour examiner leur état et confiez périodiquement la vérification de tout ce qui est électrique sur votre voiture, quelle qu'en soit la marque, à des techniciens expérimentés et honnêtes.

Huiles DEB

Les huiles « Deb », voulant éviter la publicité pour maintenir la qualité, sont pourtant bien connues dans les grandes courses internationales. Nous tenons néanmoins à faire connaître que la marque « Deb » a remporté la coupe des Six-Jours par l'équipe D. S. Malterre. Ces huiles, homologuées par le Service Fabrications-Aviation, viennent d'établir un nouveau record de consommation : 6,5 grammes par cheval-heure sur moteur aviation 480 chevaux, résultat obtenu aux essais de 50 heures exigés par les Services de l'Aviation.

Les nouveaux droits sur la réception des automobiles par le Service des Mines

La délivrance des procès-verbaux de réception des véhicules automobiles est, en vertu de l'article 31 de la loi du 19 décembre 1926, soumise à l'acquittement d'un droit de 100 fr. pour les automobiles et de 50 francs pour les motocyclettes.

Le droit ci-dessus est dû : soit qu'il s'agisse de la réception d'un type ou d'un véhicule nouveau ; soit que le véhicule, bien qu'antérieurement reçu, ait subi des modifications



M. Geo Hendee l'ex-président de la Hendee manufacturing Co sur la Première Moto Indian, construite il y a 25 ans. C'est à tort que nous avons nommé la moto Indian dans la légende page 51 de notre dernier numéro.

prochain, son deuxième rallye des étudiants. C'est sur l'initiative de notre confrère, Marcel Teisseire, que cette épreuve avait été disputée l'an dernier, entre Paris et Lisieux.

Cette année, les concurrents iront de Paris à l'Isle-Adam, en passant par Chantilly-Creil, Pont-Saint-Maxence, Compiègne, Senlis, Chantilly et Beaumont, soit au total 142 kilomètres.

Ce rallye réservé à la jeunesse de nos Facultés et Grandes Ecoles, semble être appelé à connaître le succès de son devancier. La course sera dirigée par nos confrères Henry Dudon et Maurice Henry.

Les engagements, 50 francs dont 20 francs remboursables aux partants, sont reçus tous les jours à l'*Echo des Sports*, 13, Faubourg-Montmartre. De nombreux prix viendront récompenser l'ardeur des étudiants automobilistes.

Cozette commence l'année 1927 par des victoires

Vainqueur du Rallye Automobile de Monte-Carlo avec l'Amilcar de Lefebvre-Despeaux, conduite intérieure, chargée de cinq personnes, qui enlève la 1^{re} place grâce à son compresseur et à sa culasse (licence Ricardo).

Le carburateur Cozette a été non moins glorieux aux Six-jours d'hiver.

C'est à lui, en effet, que revient la Coupe-Challenge des 175 cmc. avec Lezin et Bourgoïn, tous deux ex-æquo sur Gn me-Rhône ; Des débuts tels que ceux-là laissent entrevoir un beau palmarès pour 1927.

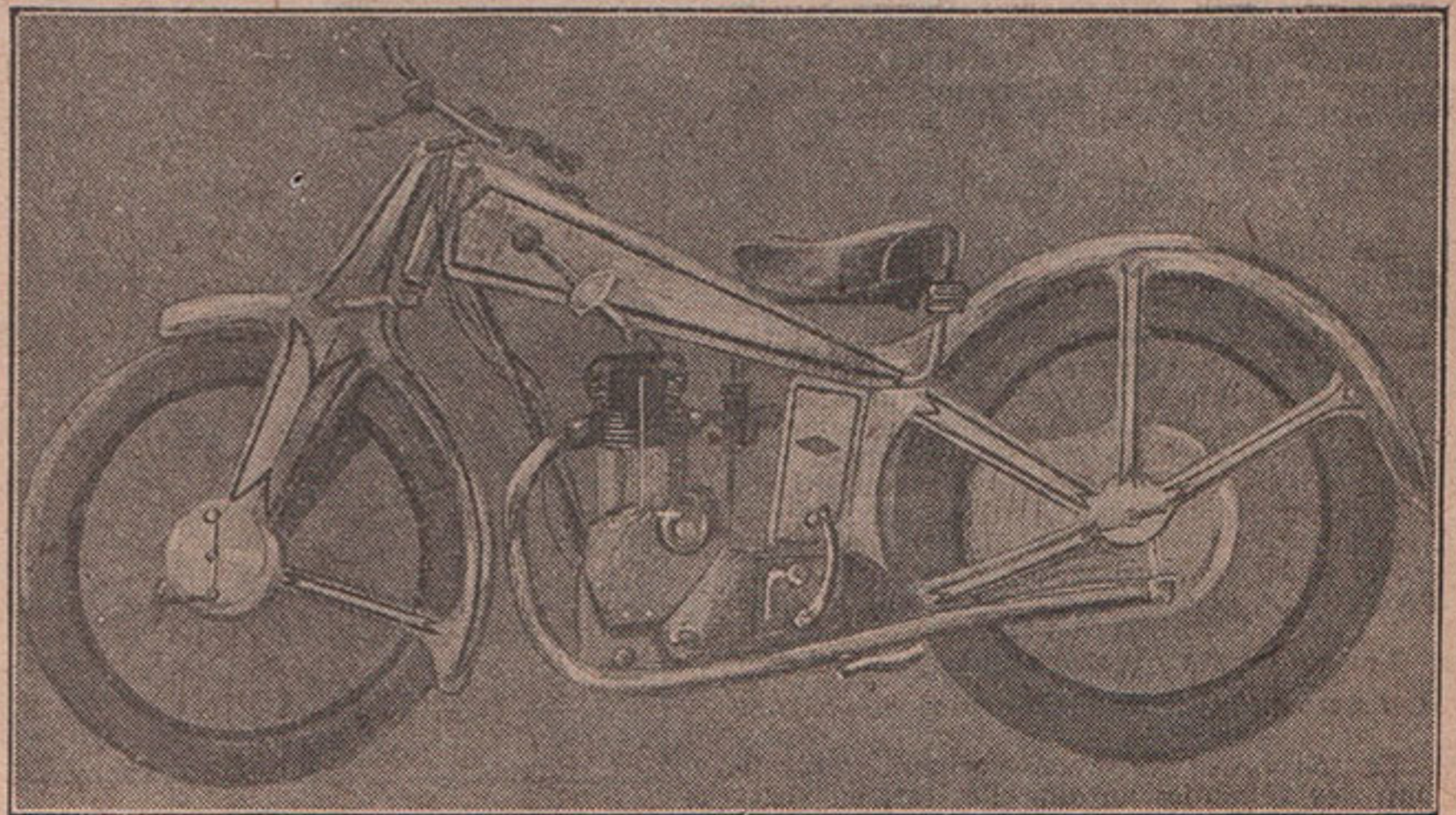
La Motocyclette Molteni

D'Italie nous vient une superbe et originale moto ; cette moto présente des particularités très intéressantes ; sa forme affecte la forme triangulée, si préconisée au point de vue rigidité.

L'ingénieur Molteni, ayant remarqué que dans un cadre ordinaire en tubes et raccords, une faible partie du cadre seule formait la pièce de résistance, et que le réservoir, la sacoche, les garde-boue, les carters de chaînes étant rapportés, ne concouraient nullement à la rigidité du cadre. C'est ce qui lui a donné l'idée d'établir un cadre entièrement monobloc.

Coulé en alliage d'aluminium, connu sous le nom de « silumin », qui n'est pas cassant, et résiste parfaitement bien aux chocs et aux coups.

La fourche élastique avant est coulée d'une seule pièce avec ses fourreaux ;



le garde-boue, le carter formant protection du tambour du frein.

La sacoche, de même que le réservoir, est venue de fonte avec le cadre.

Voilà sans contredit une des plus belles motos actuelles ; qui rappelle de loin la célèbre RM. en aluminium, venue trop avant son heure pour être appréciée.

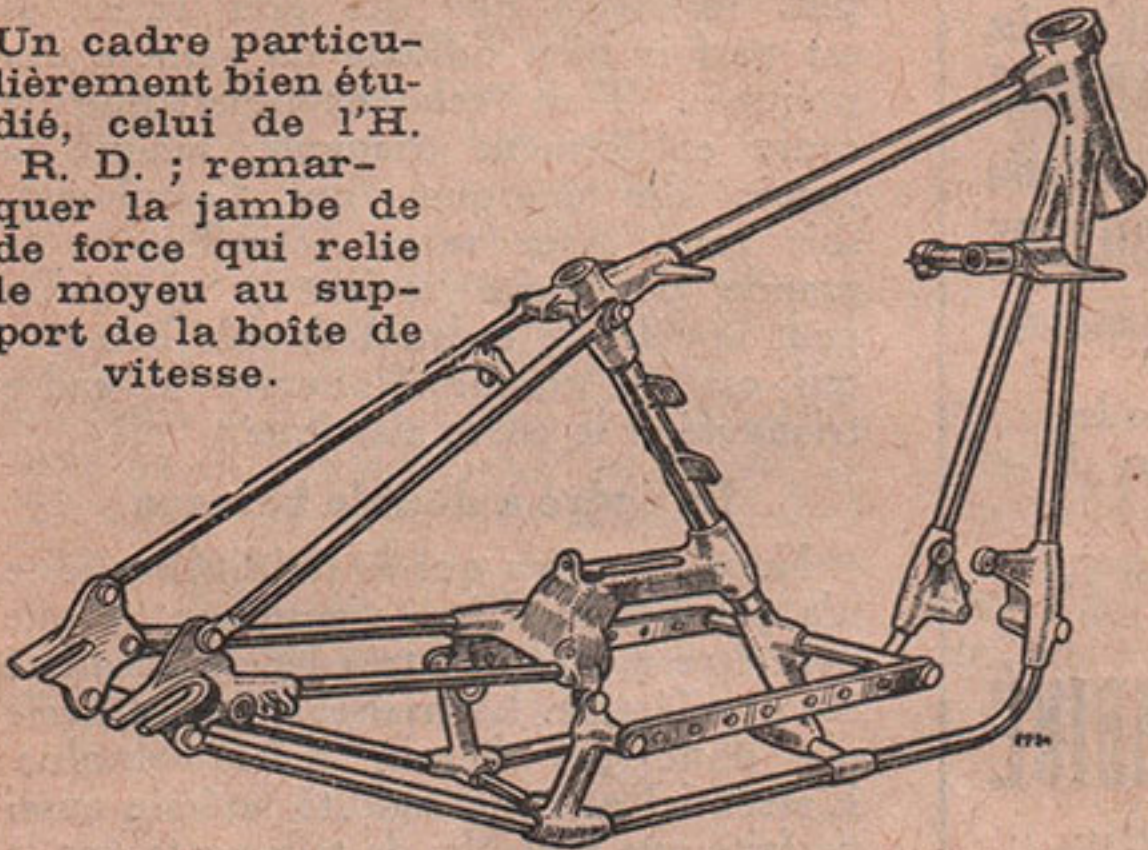
LE CADRE A TRAVERS LES AGES

Les nouveaux cadres

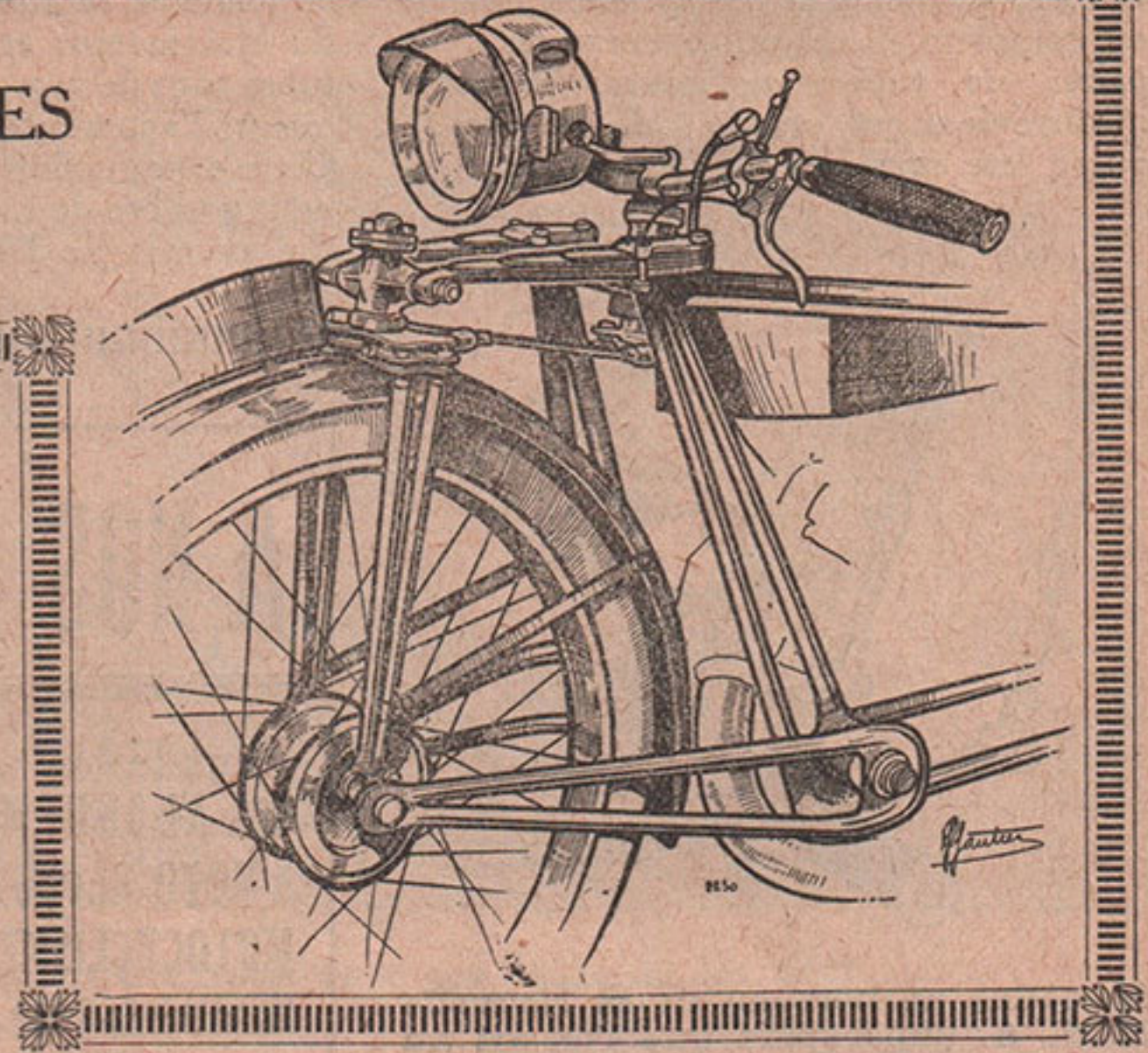
NOUS avons vu dans un précédent article que le cadre classique bien traité, étayé pour ainsi dire par des raccords massifs arrivait à remplir les conditions de rigidité nécessaire à une bonne tenue de route. Mais si satisfaisant qu'il soit en pratique surtout

Un cadre particulièrement bien étudié, celui de l'H.

R. D. ; remarquer la jambe de force qui relie le moyeu au support de la boîte de vitesse.



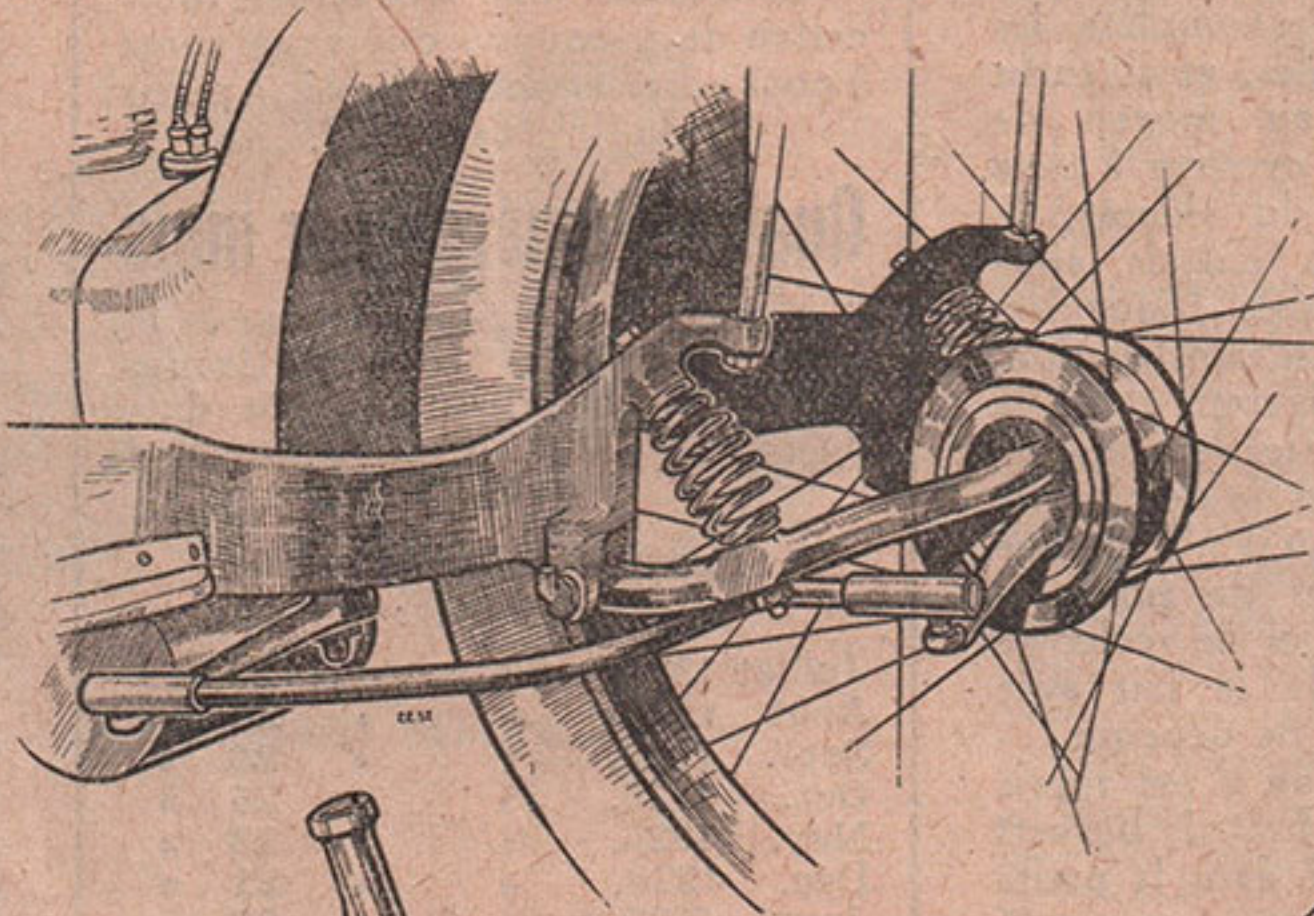
L'ensemble de la direction et de la suspension avant, de la célèbre Wallis



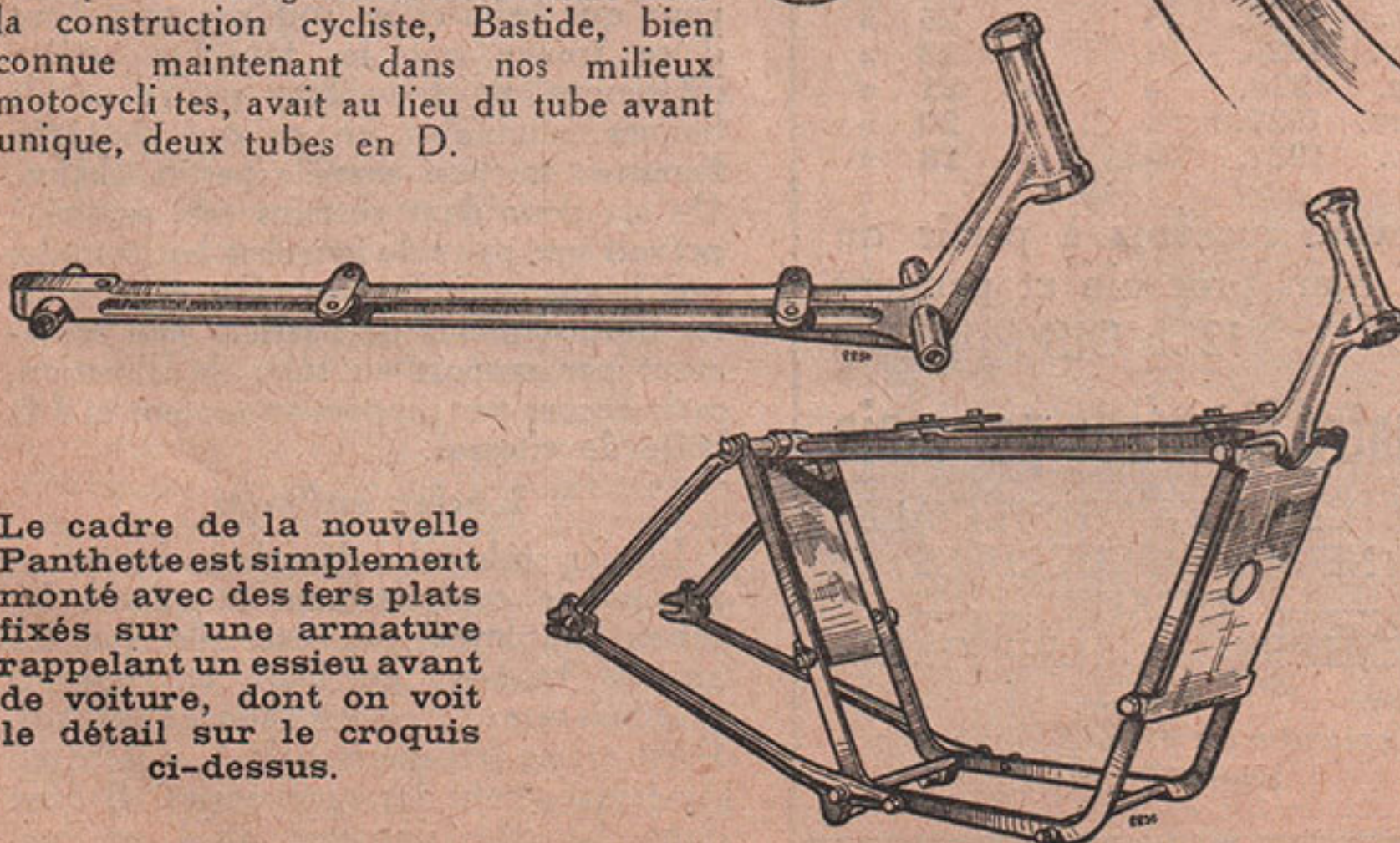
Dans la construction motocycliste nous croyons que Scott est la première grande marque à avoir adopté le cadre triangulé. Ce cadre est ouvert, composé de deux gros tubes l'un pour la selle, l'autre allant au tube de direction. Ces deux poutres

sont étayées par des tubes doubles constituant une série de triangles. l'un allant du tube direction au moteur, les autres constituant les fourches arrière. A la vérité la triangulation horizontale n'est pas faite pour ces fourches à cause de la largeur du moyeu, mais c'est un problème insoluble. A cause de la rigidité latérale de son cadre, grâce aussi à la bonne

traité par des maisons qui en ont une longue expérience, il n'est pas en théorie parfait, et si bonne que soit une solution, on est toujours à l'affût d'une meilleure. On s'est donc efforcé de construire des cadres parfaitement triangulés dans les deux plans, et composés exclusivement de tubes droits. Déjà une triangulation verticale complète avait été réalisée sur une bicyclette anglaise, la Centaur, où deux tubes constituaient une troisième fourche arrière et rejoignaient le tube de direction. Une autre machine, la Pedersen était-elle, parfaitement triangulaire et son poids était extrêmement réduit. Comme exemple de triangulation horizontale dans la construction cycliste, Bastide, bien connue maintenant dans nos milieux motocyclistes, avait au lieu du tube avant unique, deux tubes en D.



La suspension et la direction de la Nera-car, la direction est analogue à celle d'une automobile. Ci-dessous : le cadre triangulé de la Francis Barnett à moteur Jap. Ce cadre est entièrement démontable.

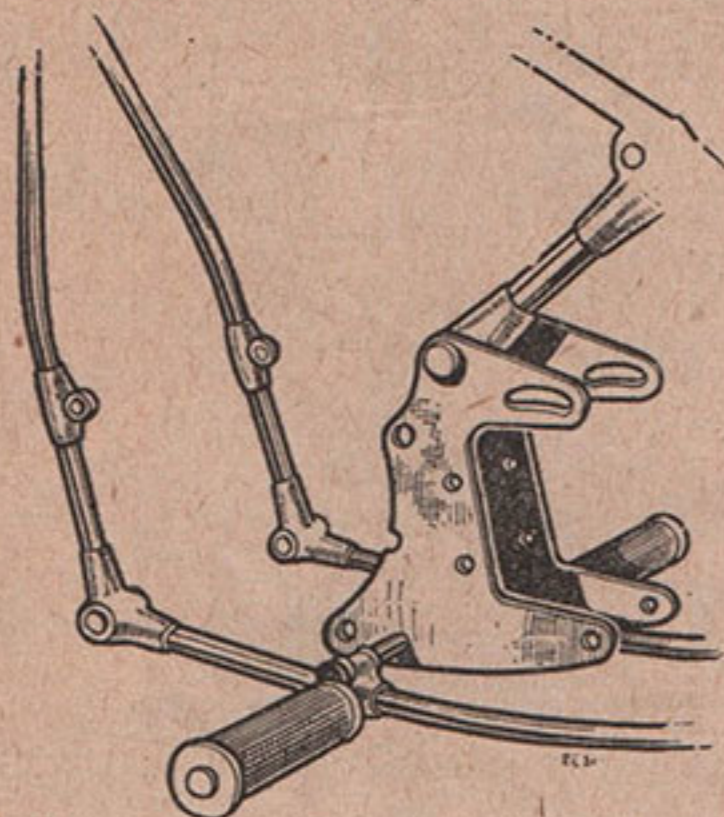


Le cadre de la nouvelle Panthette est simplement monté avec des fers plats fixés sur une armature rappelant un essieu avant de voiture, dont on voit le détail sur le croquis ci-dessus.

répartition des poids à sa fourche élastique, et à la régularité du couple de son moteur, la Scott est extrêmement stable. Le cadre actuel offre un exemple encore plus complet de triangulation, les tubes simples du cadre primitif ayant été dédoublés à leur tour.

Un autre cadre qui offre un excellent

exemple de triangulation c'est celui de la Cotton, ici même la triangulation latérale est complète en ce qui concerne les deux paires de tubes supérieurs. Le seul inconvénient, et encore cela ne peut-il guère être considéré comme un inconvé-



Le cadre en berceau de la Nouvelle B. S. A. supersport que l'on vit au Salon. A noter le montage de la boîte de vitesses dans les plaquettes fixées au cadre.

nient, c'est de ne pas permettre le montage vertical d'un moteur un peu haut. Si l'on veut employer un moteur à culbuteurs il faut l'incliner légèrement. La Cotton est comme la Scott réputée pour sa bonne tenue de route et elle donne une position très basse.

Avec une triangulation complète les raccords deviennent inutiles, et il suffit d'assembler les tubes au moyen de boulons. Un très curieux cyclecar à trois roues, dérivé d'ailleurs du sidecar, le Scott sociable, avait un châssis ainsi composé de multiples tubes triangulés. Un avantage sérieux de cette construction, indépendamment de la légèreté et de la robustesse c'est de faciliter les réparations. Si l'on prend la précaution de dessiner le châssis de telle manière qu'il n'y ait que deux ou trois dimensions de tubes, il suffit d'emporter trois tubes de rechange pour pouvoir réparer. On le fait avec un minimum de temps et de dépense.

Ce mode de construction a été repris par une marque anglaise, Francis Barnett qui s'est surtout spécialisé dans la petite moto à deux temps. Le succès remporté sur le marché par ces petites machines, et de nombreux exploits accomplis par elles démontrent les mérites de ce type de cadre. Il n'est certainement pas trop coûteux puisque la F. Barnett n'est pas vendue plus chère que d'autres motos de sa catégorie. Quant à la solidité elle est considérable. Actuellement ce cadre est également employé pour une moto à quatre temps de 350 cmc. de cylindrée et on pouvait, au dernier Salon anglais, voir une F. Barnett avec un moteur deux temps, deux cylindres, spécialement étudiée par Villiers.

Sur une nouvelle machine en cours de construction, et qui présente une foule de solutions originales et en particulier un bloc-moteur étanche, le cadre est

composé de deux grands triangles accolés, et joignant le tube de direction l'avant du bloc-moteur et le moyeu arrière. Les tubes sont de gros diamètre et l'ensemble, malgré l'apparence doit être très résistant. Cette construction qui ne nécessite qu'un petit nombre de raccords est économique, elle permet de loger aisément un bloc-

moteur. Il y a certainement là une idée très heureuse.

Pourquoi n'y a-t-il pas plus de cadres à triangulation intégrale ? C'est qu'ils sont difficiles à réaliser si le moteur est encombrant, et avec certains moteurs à soupapes en dessus on se heurte à une difficulté insurmontable. Avec le moteur horizontal on se tire plus aisément d'affaire, et une machine allemande en particulier, employait un cadre entièrement triangulé. Peut-être le cadre triangulé donne-t-il aussi à la machine un aspect auquel nous ne sommes pas accoutumés. Ces questions d'esthétique jouent en effet un grand rôle. Il n'est pas toujours aisé de persuader au public que ces tubes de petit diamètre mais employés dans les meilleures conditions sont autant et plus résistants que des gros tubes. Il est parfois bien difficile de vaincre des préjugés. Tout cela explique que le cadre entièrement triangulé, malgré le succès des marques qui l'emploient, soit resté assez rare. Actuellement la grande popularité revient à ce qu'on peut appeler le cadre à double berceau, qui est un compromis entre le cadre triangulé et le cadre classique.

Le cadre à double berceau

Nous avons vu que la rigidité verticale n'a pas besoin d'être vigoureuse et que peut-être même une très légère élasticité était préférable. La triangulation verticale n'a donc pas besoin d'être absolue. L'essentiel est une rigidité latérale aussi parfaite que possible, de telle sorte que le moyeu arrière reste constamment perpendiculaire à l'axe de la machine, et que sa position par rapport au tube de direction ne varie pas. Si l'on constitue à l'aide de deux tubes qui partent du moyeu arrière et vont aboutir au tube de direction, une sorte de châssis qui reçoit le moteur et la boîte de vitesse, cette condition est pratiquement remplie. Ces deux tubes qui constituent un double berceau sont la partie essentielle du cadre. Ils sont entretoisés à différentes places pour accroître leur rigidité. On peut généralement se passer du tube de renfort sous le réservoir. Comme on doit faire plonger les tubes du moyeu arrière vers le moteur pour que celui-ci ne soit pas trop haut il se trouve que les fourches arrière inférieures ne travaillent pas dans de bonnes conditions en ce qui concerne l'énorme traction exercée par la chaîne. On est donc dans certains cas, amené à prévoir une paire de fourches horizontales qui haubannent le tout. On évite ainsi les fléchissements de l'arrière non seulement par rapport au tube de direction, mais encore par rapport au moteur et à la boîte de vitesses.

L'acier embouti

L'acier embouti a dans la construction automobile complètement supplanté les tubes (employés par exemple sur les anciens vis-à-vis de Dion et Peugeot) et le bois armé (premiers châssis Panhard). Il est même largement utilisé, surtout en Amérique, pour les carrosseries. Il peut donc paraître singulier qu'il ne soit

A NOS ABONNÉS

Dans le but de faciliter l'accès des **ABONNEMENTS COMBINÉS** à **MOTO-REVUE** (les 1^{er} et 15 de chaque mois) **MOTOCYCLISME - AUTOMOBILISME** formule Moto-Revue (les 10 et 25 de chaque mois)

nous vous informons que les abonnements en cours, à **MOTO-REVUE**

peuvent être utilisés pour la souscription à un

ABONNEMENT COMBINÉ

Ci-dessous vous trouverez l'indication de la somme que vous aurez à nous adresser pour recevoir, à partir du 1^{er} Mars 1927,

Quatre Numéros par mois

2 numéros de « Moto-Revue » et 2 numéros de « Motocyclisme-Automobilisme », suivant la date de souscription de l'abonnement en cours.

Si votre abonnement est en date de :

Juillet 1926,	envoyez-nous	29 frs.
Août 1926,	»	28 »
Sept. 1926,	»	26 »
Oct. 1926,	»	25 »
Nov. 1926,	»	23 »
Déc. 1926,	»	21 »
Janv. 1927,	»	20 »
Fév. 1927,	»	18 »

et vous recevrez à partir du 1^{er} Mars prochain et pendant **12 MOIS**

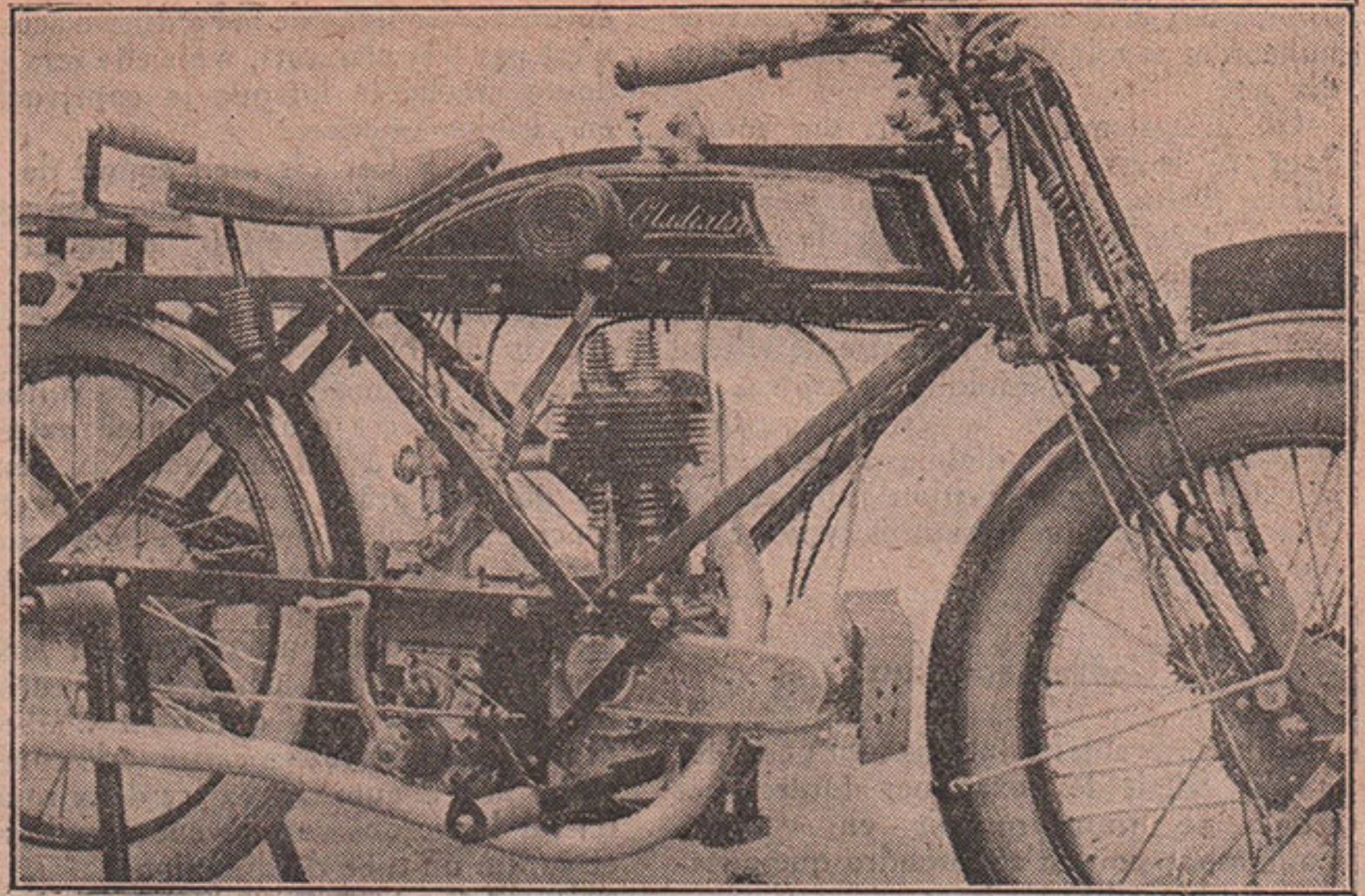
Quatre Numéros par mois

CES CONDITIONS SPÉCIALES NE SONT ACCORDÉES QU'AUX PREMIERS SOUSCRIPTEURS

Demander les prix spéciaux pour l'Étranger.

employé que dans un petit nombre de cas pour les cadres de motos. La raison en est peut-être dans le matériel coûteux de presses de matrices qui est nécessaire et qui ne peut être amorti qu'en entreprenant des fabrications en grandes séries. Une autre cause c'est aussi l'aspect peu élégant des premiers cadres de ce type. Et enfin n'oublions pas les vieux préjugés du public qui admettra bien, que pour établir un châssis automobile rien n'est plus solide que l'acier embouti, mais qui n'aura aucune confiance dans ce mode de construction dès qu'il s'agira d'un cadre de moto. Pas plus que personne, nous ne savons si l'acier embouti réussira dans l'avenir à prendre la place du tube. Mais nous pouvons du moins attester que pour le présent, il a permis de construire des cadres excellents et d'une solidité à toute épreuve.

L'acier embouti, sous forme de fer en U, en T ou en L, peut permettre de remplir purement et simplement les tubes du cadre, tout en conservant à celui-ci ses lignes habituelles. On a même la ressource d'employer une construction mixte et de conserver les tubes pour quelques parties du cadre. De tels cadres sont aussi résistants que les cadres en tubes. Sont-ils moins coûteux à construire? nous ne le croyons pas. Leur aspect n'est pas extrêmement plaisant, mais cela est affaire de goût personnel. Ils valent pratiquement les cadres en tubes et



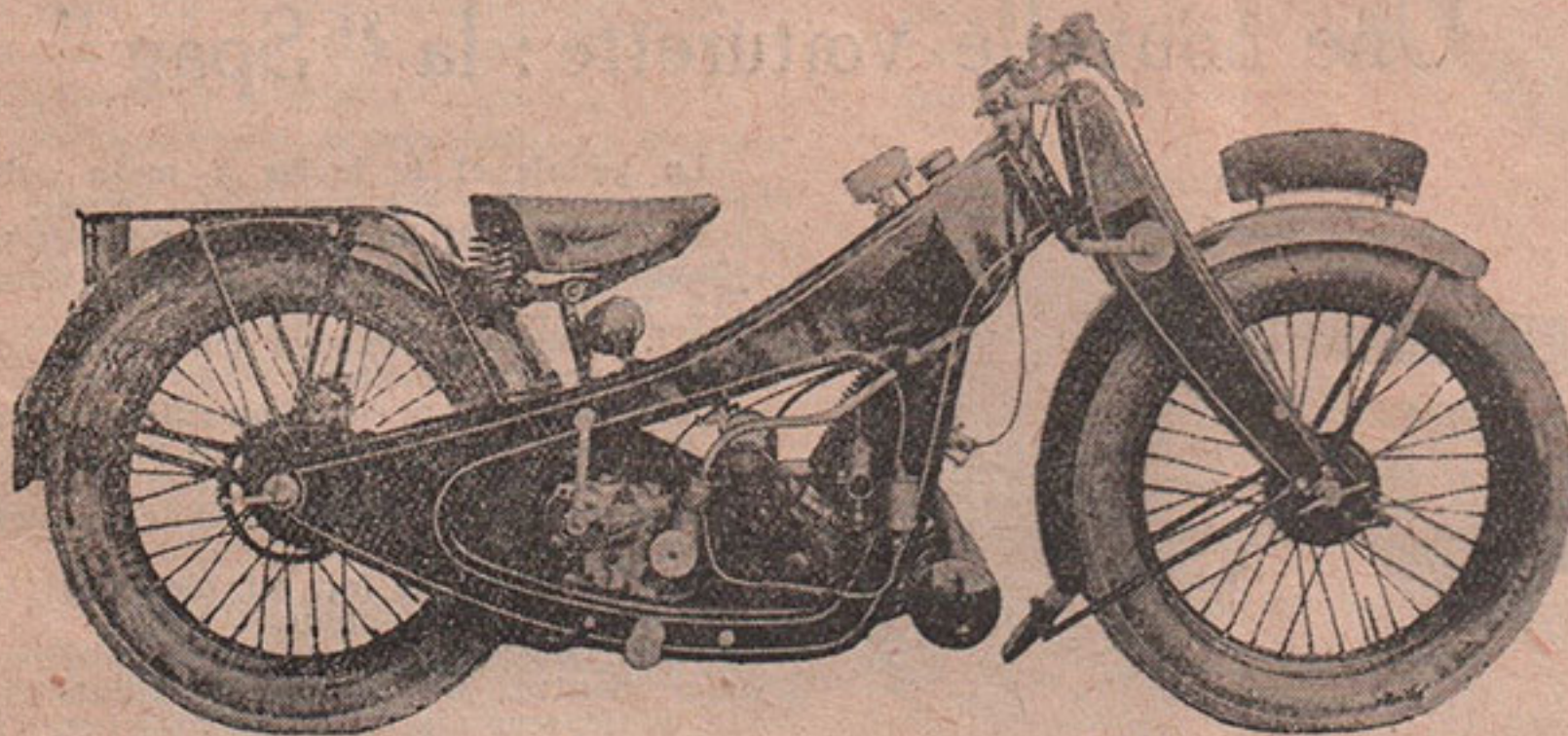
La Clément Gladiator avec son cadre en fer à U

l'ensemble n'est pas étudié pour que ces efforts portent sur une surface assez grande du réservoir, il se produira des arrachements et des déchirures : il y a une étude serrée à faire, beaucoup plus délicate que pour le cadre courant.

Parfois les parois latérales du réservoir

se prolongent jusqu'à l'arrière pour constituer la fourche supérieure. Ne nous écrions pas à la vue de certaines motos allemandes ainsi conçues que cela est affreux. Si un principe est bon, il est toujours facile ensuite de l'accommoder à nos goûts esthétiques. Les premières Scott n'étaient vraiment pas belles, mais la dernière T. T. Flying Squirrel est une des plus jolies machines actuelles. Nous avons en France des motos en acier embouti qui ont belle allure.

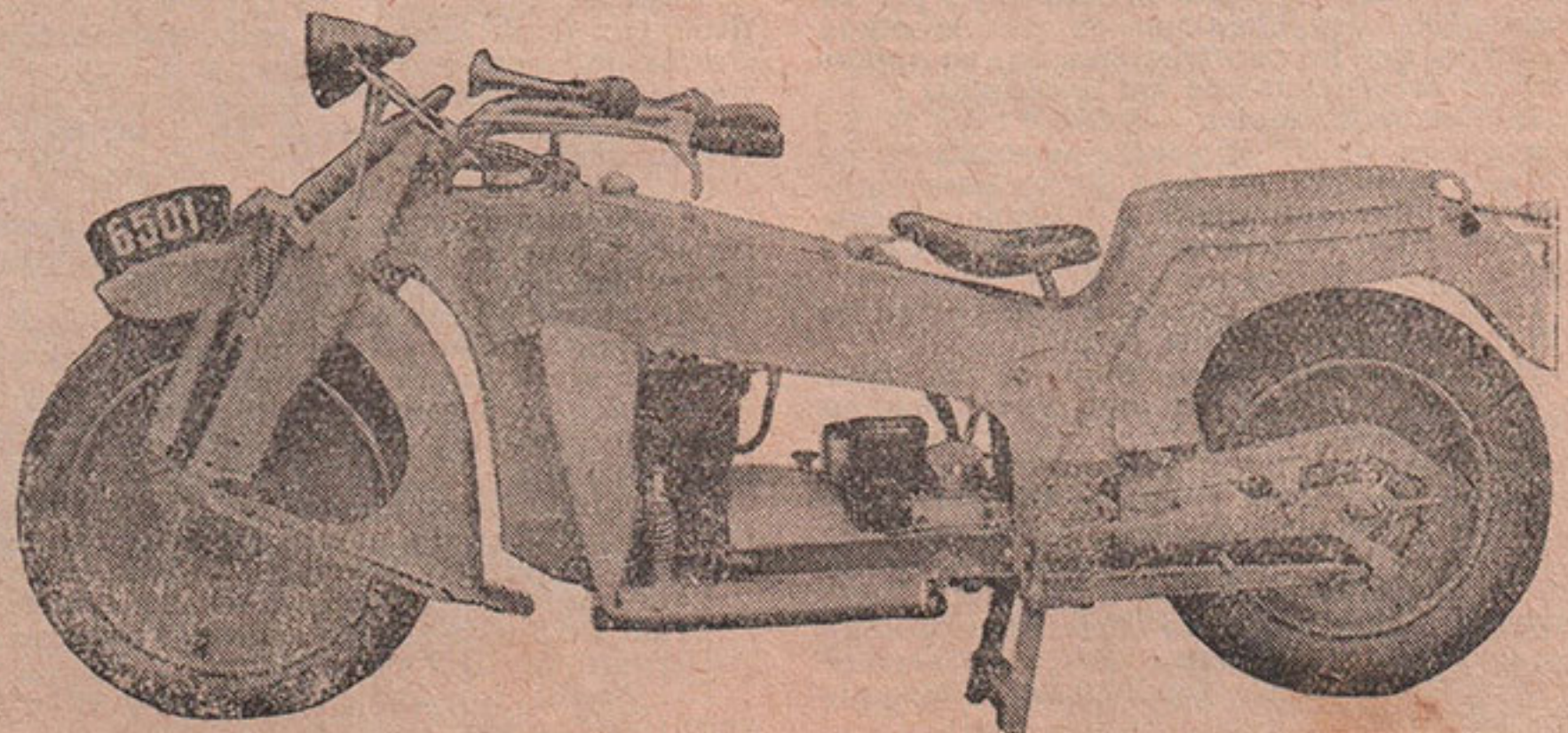
L'emploi de l'acier embouti peut aller plus loin encore et constituer tout le cadre. On est arrivé à des résultats très encourageants. Les difficultés à surmonter c'est l'apparence assez lourde, et le manque d'accessibilité. Mais ni l'une ni l'autre ne sont insurmontables et l'on trouve sur le marché des machines où elles sont fort bien résolues. Il y a une esthétique nouvelle très différente de celle qui nous vient du cadre en tubes. Et il est bien possible que dans quelques années les motos 1926, avec tous leurs organes exposés à la poussière et offrant à l'œil un ensemble compliqué et confus, ne nous donnent pas précisément une



Le cadre en tôle emboutie de la Durandal est de lignes élégantes.

c'est le seul point qui puisse nous intéresser.

Dans une motocyclette nous avons quelque chose de bien gênant à loger, c'est le réservoir, mais ce réservoir ne constitue pas une poutre de grande section. Si au lieu de réservoir en tôle mince et soudée à l'étain, nous employons une tôle d'acier d'épaisseur convenable, emboutie ou soudée à l'autogène, nous aurons une carcasse d'une solidité à toute épreuve, une armature sur laquelle les autres membres du cadre peuvent s'appuyer. Il sera d'ailleurs relativement aisé de donner à la machine une allure qui ne choque pas nos goûts et nos habitudes. A dire vrai le problème n'est pas si facile qu'on le supposerait. Aux points de jonction du réservoir-poutre et des tubes du cadre se produisent de sérieux efforts. Si



Celui de la Moto belge Escol est en acier spécial embouti;

impression d'élégance. Nous ne pouvons nullement savoir ce qui nous plaira dans dix ans.

On a également construit des motos dont le cadre était constitué par un alliage d'aluminium fondu. Les résultats ont été très bons, mais depuis le prix de l'aluminium a monté sans cesse à telle enseigne que certaines marques de voitures ont des cartes de boîte de vitesse en fonte. Si l'aluminium redevenait un jour bon marché, le cadre constitué par une carcasse d'aluminium moulé pourrait tenir une position intéressante. Quant à supplanter les autres types, c'est plus douteux.

Cadres spéciaux

D'innombrables solutions sont possibles et s'il fallait les examiner toutes cet article se transformerait en volume. Contentons-nous d'en prendre quelques-unes au hasard.

Le cadre de la Panthette dû à M. Bradshaw, est constitué tout d'abord par une pièce en acier matricée qui n'est pas sans analogie avec un essieu de voiture. Sur cette pièce est fixé le réservoir, un berceau double en fer vient s'y accrocher. C'est sur ce berceau qu'est monté le bloc-moteur. La solidité a été longuement

éprouvée. La ligne de la Panthette actuelle n'est pas très plaisante, mais elle sera sans doute améliorée lorsque la construction en série commencera.

Le Ner à Car est bien connu de nos lecteurs. Ici l'emploi d'une direction spéciale (moyeu à rotule) a permis de supprimer le tube de direction et du même coup toutes les superstructures. Le châssis du Ner à Car est composé de longerons comme un châssis de voitures. La machine est d'une stabilité extraordinaire grâce à l'abaissement du centre de gravité, grâce aussi à sa direction spéciale. Quant à la solidité elle est considérable et la construction n'est pas trop lourde.

C'est également un châssis en longerons d'acier que possède le curieux Morgan Monotrace, qui n'est d'ailleurs ni une moto voyez sa carrosserie (confortable) ni une auto voyez ses deux roues). Ici les longerons se relèvent vers l'avant et vont à un tube de direction.

La Wallis est une curieuse motol elle est construite en tubes. Il y a quatre tubes horizontaux qui tiennent à peu près le rôle d'une poutre armée et supportent tout le groupe moteur. A l'avant oscillent deux longs bras qui portent la roue. Les ressorts à lames se trouvent en avant du tube de direction. La direction est basée sur le même principe que celle du

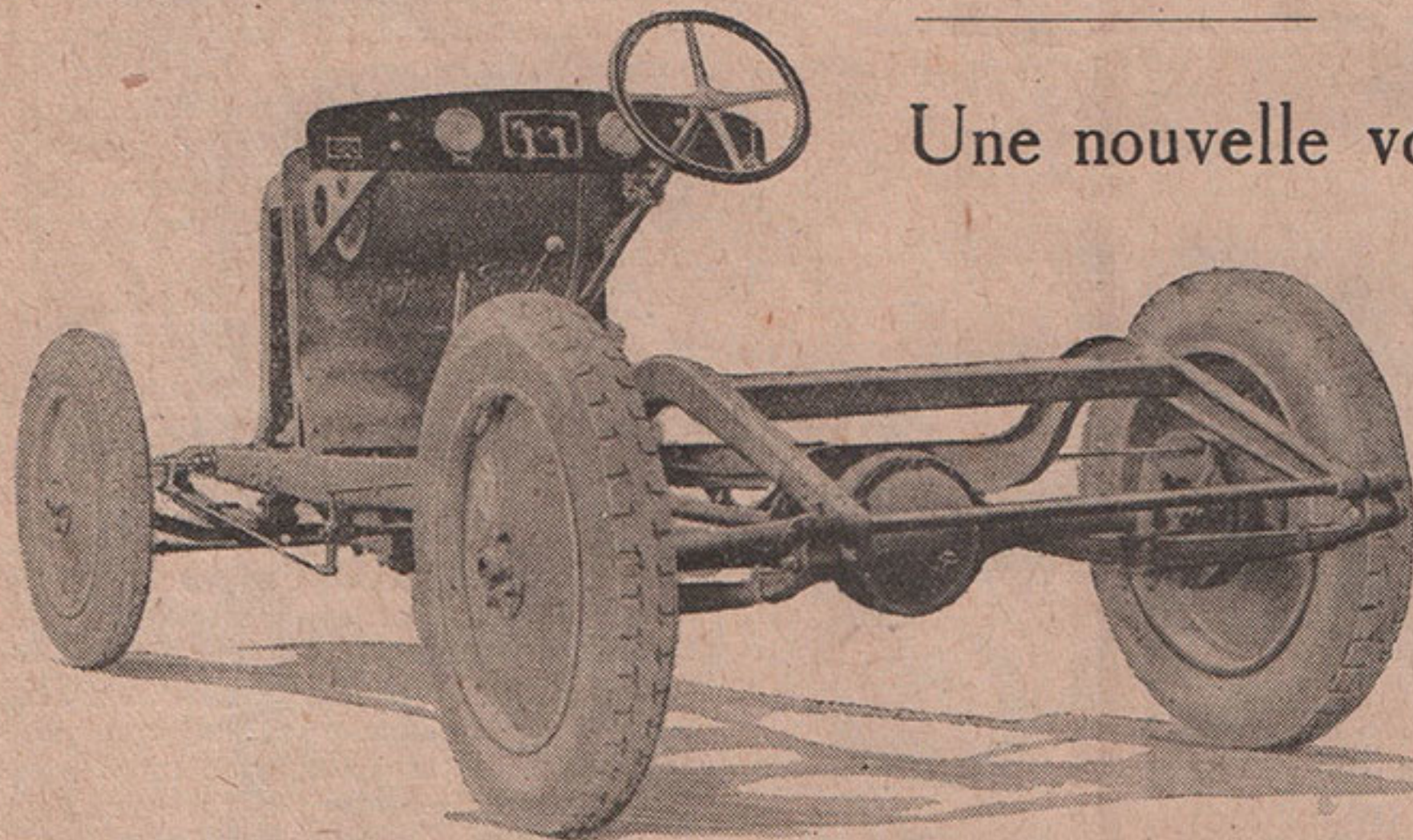
Ner à Car. Là encore une exceptionnelle stabilité.

Conclusion

Cadre classique, cadre triangulé, cadre à double berceau, cadre en acier embouti, tous sont actuellement représentés. Les cadres triangulés et ceux en acier emboutis sont par rapport au nombre immense des marques, assez peu répandus. La bataille se livre aujourd'hui surtout entre le cadre classique et le cadre à double berceau. Si nous nous basions uniquement sur des considérations théoriques, nous serions tentés de croire que le cadre classique est appelé tôt ou tard à céder le pas au cadre à double berceau. Mais il donne de bons résultats dans la pratique, il est sans doute d'un prix de revient inférieur et la question du prix est très importante en ce temps de vie chère et de concurrence forcée. Aussi ne faut-il pas se hâter de l'enterrer, et il peut continuer longtemps encore sa carrière.

H. P. BORESTROKE

Après nos 6 jours : une lettre typo ayant cassé en cours de tirage, dans nos résultats, rétablir en lisant page 62, 8^e Hubert (Stella), 999 points (et non 99), diplôme de médaille de vermeil.



Une nouvelle voiturette : la "Spag"

Nous sommes heureux d'être les premiers à pouvoir donner les caractéristiques de cette nouvelle voiturette très intéressante, par sa conception très classique et par le choix judicieux que les constructeurs ont su apporter aux divers éléments qui la compose :

I. Moteur monobloc « Ruby » type B S, 4 cylindres de 57 $\frac{m}{m}$ d'alésage et 95 $\frac{m}{m}$ de course, soupapes en fond de culasse commandées par culbuteurs ; puissance fiscale 6 CV à 2 400 R par m ; puissance au frein 24 CV à 3 300 R par m.

II. Transmission par deux joints flexibles « Hardy » centrés sur des rotules.

III. Pont AR, très robuste du type « banjo » constitué par une enveloppe en tôle emboutie portant à ses extrémités les supports de frein, pignon d'attaque et couronne à denture spirale « Gleason » très robustes et silencieux ; arbres des roues de gros diamètre, montés à leurs extrémités sur roulements à billes à rotules. Deux pignons hélicoïdaux en prise sur l'arbre de commande du pignon d'attaque servent à l'entraînement du flexible de commande de compteur.

IV. Essieu AV freineur « auto-régulateur Perrot ». Voie 1 m. 15.

V. Châssis. Le cadre du châssis est constitué par deux longerons emboutis de tôle d'acier en forme de U réunis par 5 traverses robustes renforcées par des goussets.

Voie 1 m. 15
Empattement..... 2 m. 450

Un coffre métallique supportant la batterie d'accumulateurs est fixé entre deux traverses sous les sièges AV et rend très aisé l'entretien de cette batterie.

VI. Direction : Placée à la droite du châssis, est du type à vis sans fin et roue commandant le levier vretical de commande.

Une douille excentrée règle l'emprise des dents et permet par conséquent le rattrapage du jeu.

Le levier de commande est relié à l'essieu AV par un tube monté sur deux rotules munies de ressorts amortisseurs de chocs.

VII. Suspension par quatre ressorts entiers.

VIII. Radiateur à grande surface radiante. Circulation par thermo-siphon.

IX. Freins sur les quatre roues, sabots garnis de ferrodo.

La pédale et le levier à main agissent concurremment sur les quatre roues. 4

X. Roues « Michelin » amovibles et interchangeables montées sur pneu « Confort » 715 x 115.

XI. Réservoir d'essence en charge, d'une contenance de 22 litres.

XII. Equipement électrique : Mise en marche et éclairage électrique assurés par un dynamo moteur fixé sur le bloc moteur en bout du vilebrequin, et une batterie d'accumulateurs avec ses connexions.

Le démarrage se fait au pied par l'intermédiaire d'un contacteur.

XIII. Accessoires. Quatre amortisseurs ; une montre, un compteur kilométrique ; un indicateur de vitesse ; graissage Técalémit ; outillage.

Tous les châssis nus ou carrossés sont livrés avec tous les organes et accessoires énumérés ci-dessus.

Avez-vous lu dans

Motocyclisme-
Automobilisme

du 10 Février 1927 :

actuellement en vente dans les Kiosques :

Nous avons tous fait le tour du monde Les Bougies et leur fabrication. — La Moto-Avielle. — La Restauration des routes nationales et l'Automobile-Club de l'Ouest. — Les Métaux et leur traitement. — Le Bol d'Or de l'A.M.C.F. — Le Grand Prix de Provence, etc., etc...

Motocyclisme-
Automobilisme

paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

Prix : 1 fr. 25

La Moto tout-temps

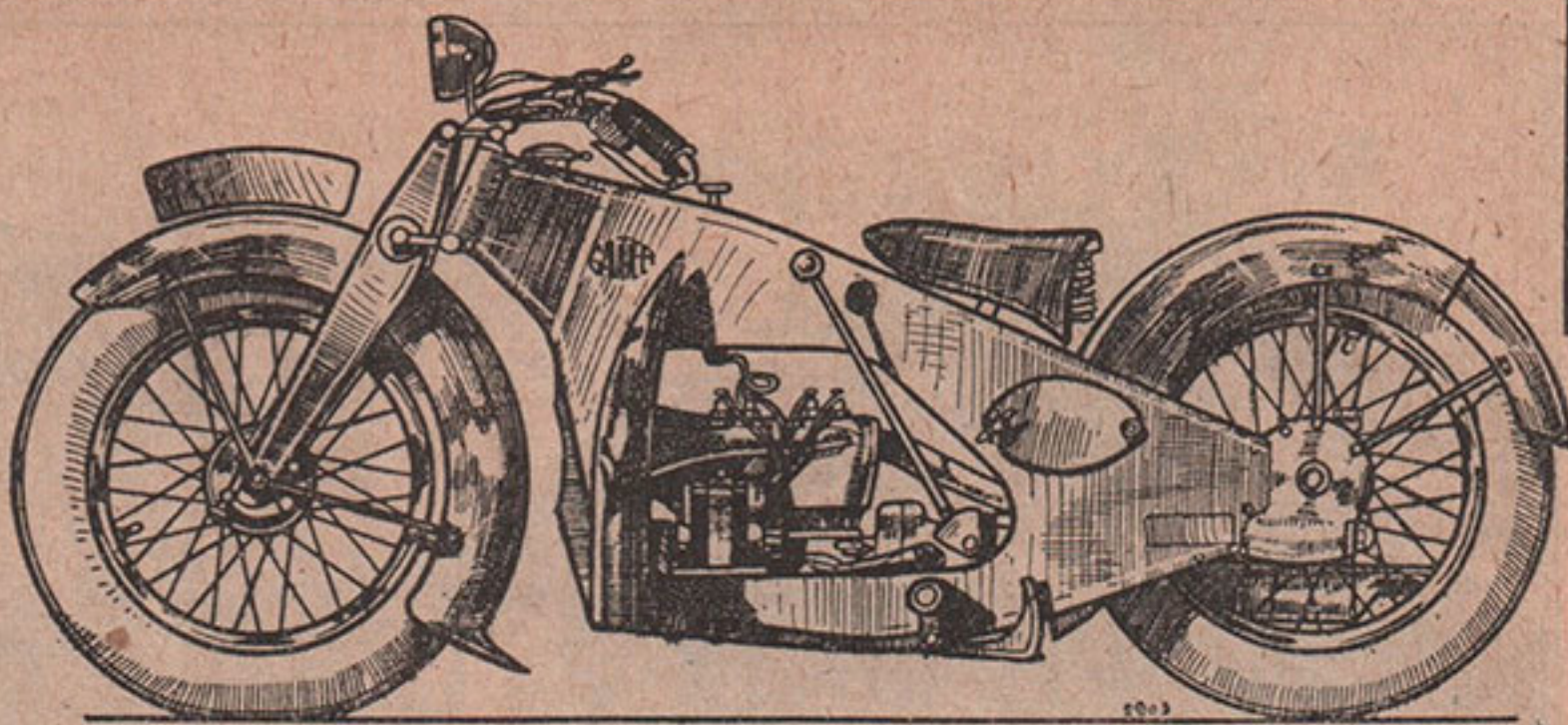
La moto telle qu'elle sera
dans quelques années

Au sport et au tourisme succède l'utilisation pratique. L'automobile ne serait pas où elle en est sans les voitures utilitaires. Le médecin, l'homme d'affaires, le commerçant ne vont pas consulter le baromètre pour savoir s'ils pourront sortir. Il leur faut être protégés contre les éléments, la pluie, le vent, la boue. Des moyens de protection imparfaits comme la capote ont fait leur temps. La torpédo fait de plus en plus place à la conduite intérieure. On peut prévoir qu'il n'y aura bientôt plus de carrosseries découvertes que sur des voitures de sport et encore ce n'est pas bien sûr.

Il n'est pas douteux qu'une tendance analogue se produira pour la moto. Nous ne pouvons certes prétendre au même confort que la voiture, à moins que la moto ne se transforme en une sorte de voiture à deux roues, ce qui, après tout, n'est pas impossible.

Mais, cependant il faut reconnaître que la moto actuelle est conçue plutôt pour le beau temps que pour le mauvais et qu'elle pourrait être, sous ce rapport, quelque peu améliorée.

De nombreux accessoires existent sur le marché pour protéger le motocycliste contre la boue, mais on sent trop souvent qu'ils ne font pas corps avec la machine et on sent qu'ils ont été ajoutés après coup. Leur efficacité, par contre, n'est pas douteuse. Pare-brise de guidon, protège jambes, protège mains sont excellents, mais on voudrait qu'ils fussent prévus



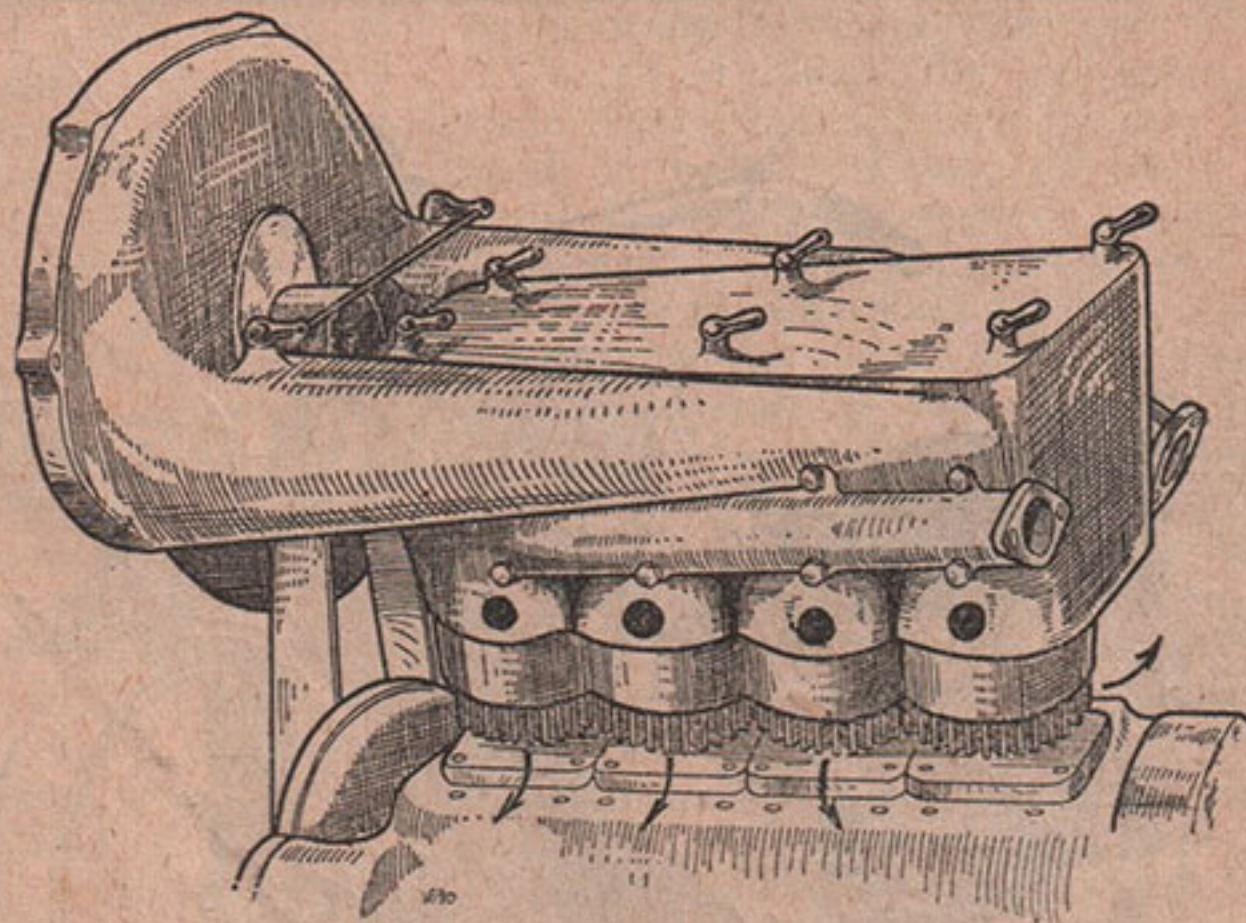
par le constructeur et qu'ils soient étudiés en même temps que la machine.

Si on fait quelque effort pour protéger le motocycliste, on n'a fait à peu près rien pour la machine. Des organes aussi importants que la magnéto comptent pour leur protection sur un blindage qui, la plupart du temps, est absolument insuffisant. Il faut aveugler les fentes avec de la pâte

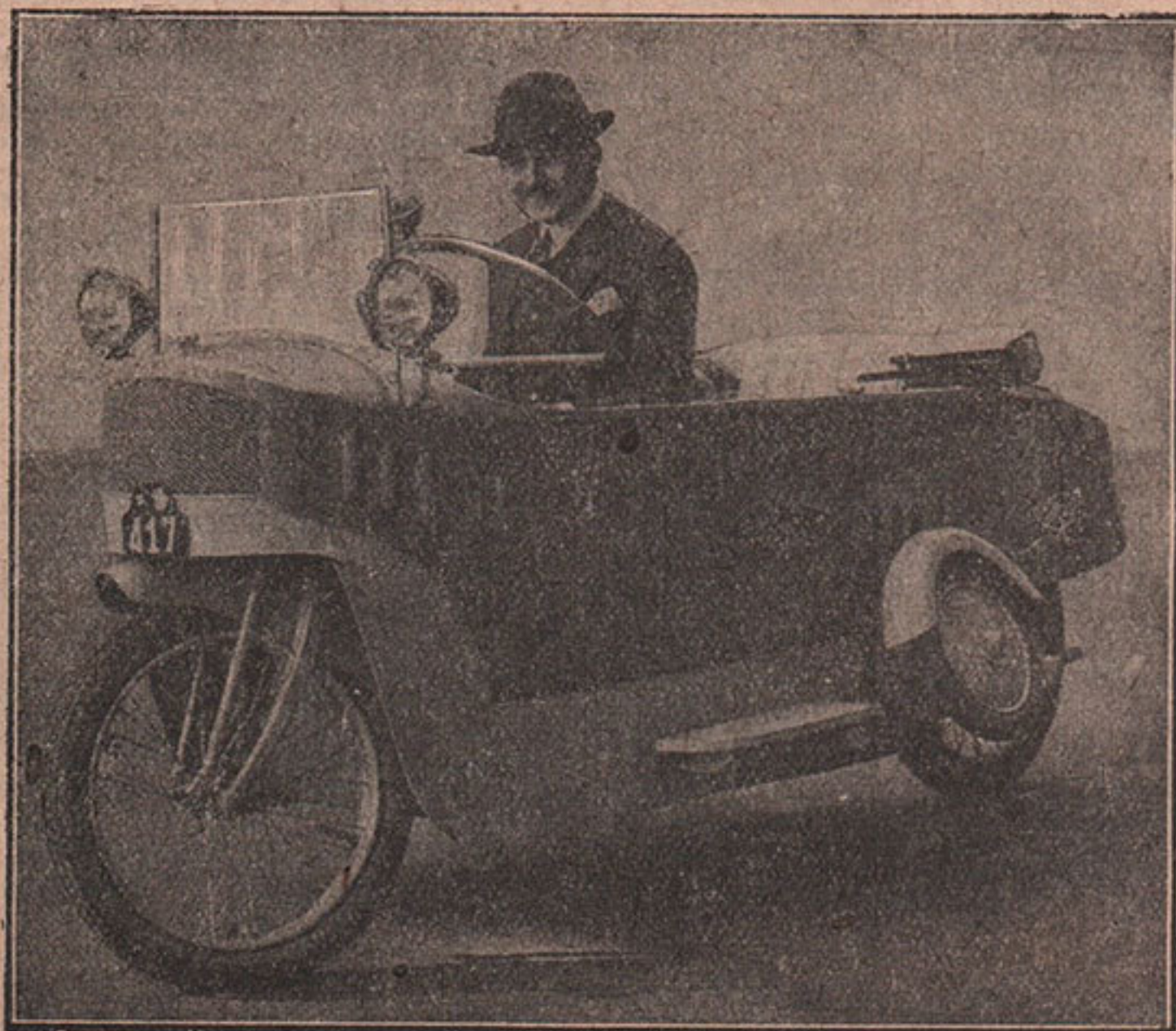
à modeler ou de la graisse consistante, remèdes efficaces, sans doute, mais bien malpropres. Quant aux chaînes, rien n'est fait pour les protéger et elles s'usent trois fois plus vite qu'elles ne devraient. Peut-on exiger qu'après chaque étape parcourue sous la pluie, on doive les démonter ? Le joli plaisir quand on a pataugé toute une journée dans la boue, de s'ébattre le soi-

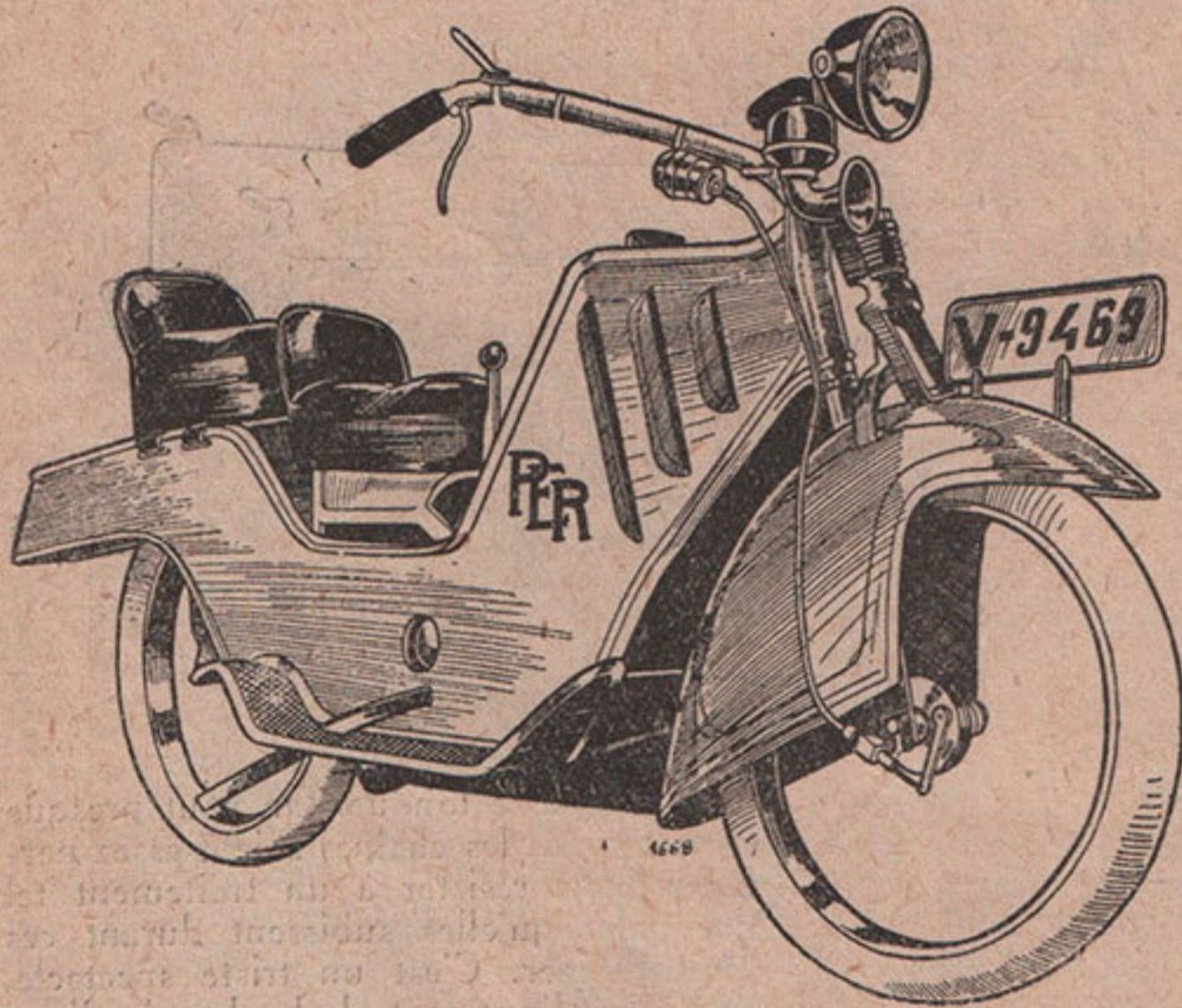
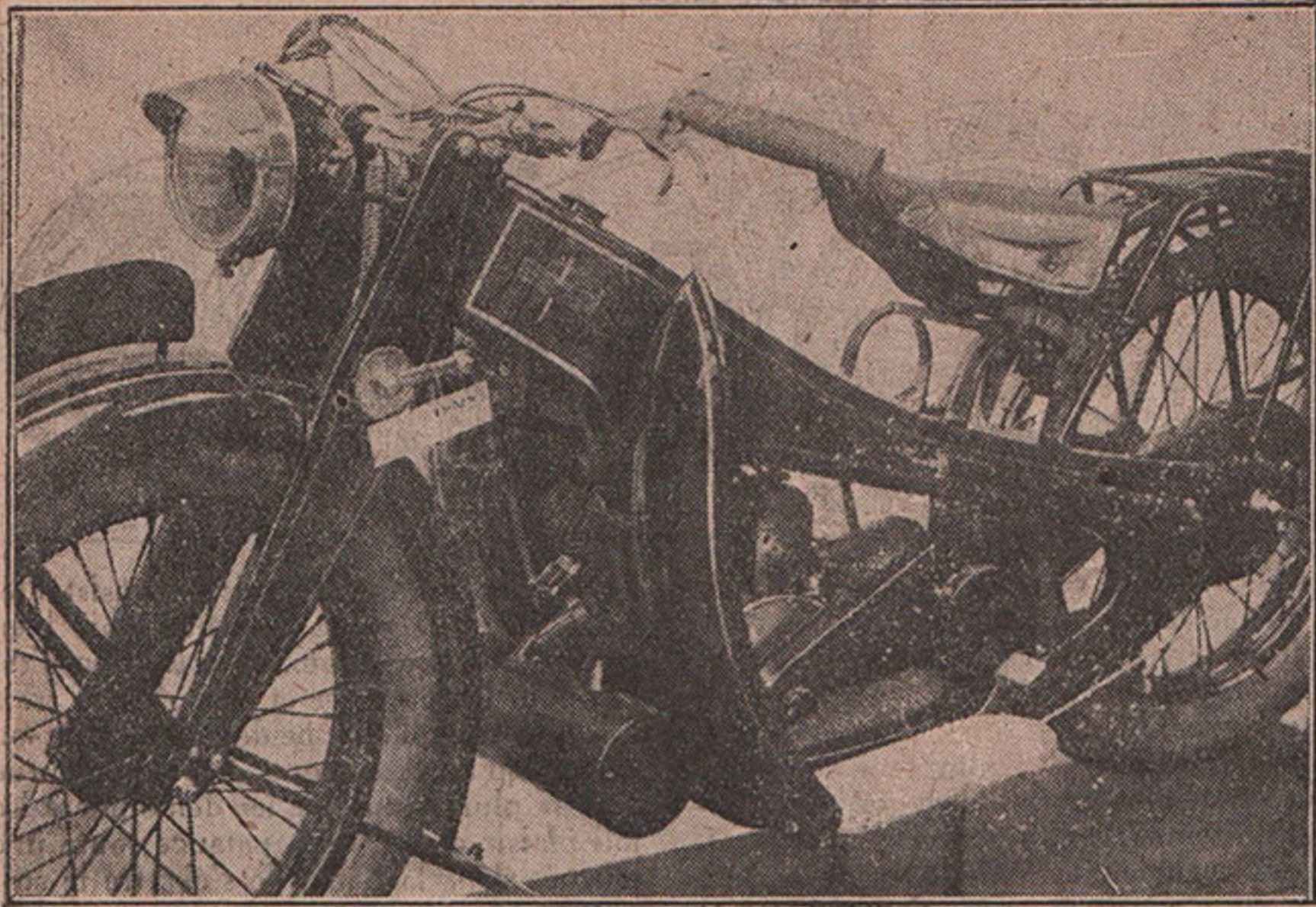
En haut : la moto « tout-temps » telle que la voit l'auteur de cet article. Un capot muni d'auvents fermerait la chambre à moteur protégeant celui-ci des projections de pierres et de boue.

Un moteur à refroidissement par air canalisé analogue au moteur Sara que l'on voit à gauche, équiperait cette machine.



à modeler ou de la graisse fondue. On peut presque regretter que les chaînes soient assez parfaites pour résister à un traitement tel que celui qu'elles subissent durant ces mois d'hiver. C'est un triste spectacle, que celui d'une moto le lendemain d'une étape hivernale. Ailettes rouillées, tubulure d'échappement squameuse, chaînes rouges de rouille, des placards de boue partout. Là, il y a un gros, un très gros effort à faire. La protection complète du mécanisme et surtout de la transmission, devrait être le but pourqu岸 désormais. Le rendement de nos moteurs est tel que les vitesses atteintes par certaines machines sont exagérées. Il est inutile, pour une moto utilitaire de dépasser le 70 ou le 80. Ce sont là, déjà des allures respectables. Mais la souplesse, le silence et la propreté devraient attirer davantage l'attention. Nous pouvons avoir des doutes sur ce que sera la moto de l'avenir, mais il est pourtant un point sur lequel nous croyons qu'on peut se montrer affirmatif, c'est que dans la moto de l'avenir, moteur et mécanisme seront enfermés et fonctionneront à l'abri de la boue. Cela est en partie, possible dès aujourd'hui et il y a des carters de chaînes à bain d'huile ;





Ci-dessus : la moto Durandal que l'on vit au dernier salon et dont la description a passé dans un récent numéro remplit parfaitement les conditions énumérées dans l'article ci-contre. A gauche : une moto de construction allemande permettant de rouler par tous les temps.

mais ces carters ont le défaut d'augmenter notablement le prix de la machine et celui d'avoir été rajoutés après coup, et en conséquence, d'être plus fragiles, d'être malaisés à démonter et à remonter. Si on conserve la chaîne comme transmission, et nous sommes loin d'en être persuadés, on établira certainement des cadres où le carter sera incorporé, et où le pignon de chaîne sera du côté extérieur du carter. On emploiera également des chaînes continues sans maillon de jonction, ce dernier étant le point faible de la chaîne actuelle. Mais conserverons-nous la chaîne ? Les experts sont convaincus que les jours du mono sont comptés et que le quatre temps et le deux cylindres deux temps le supplanteront. L'un et l'autre sont des moteurs en ligne qui seront placés dans l'axe du cadre et qui se prêteront par leur position et par la régularité de leur couple à la transmission par pignons d'angles ou par vis. Nous avouons qu'il nous semble étrange de voir aujourd'hui

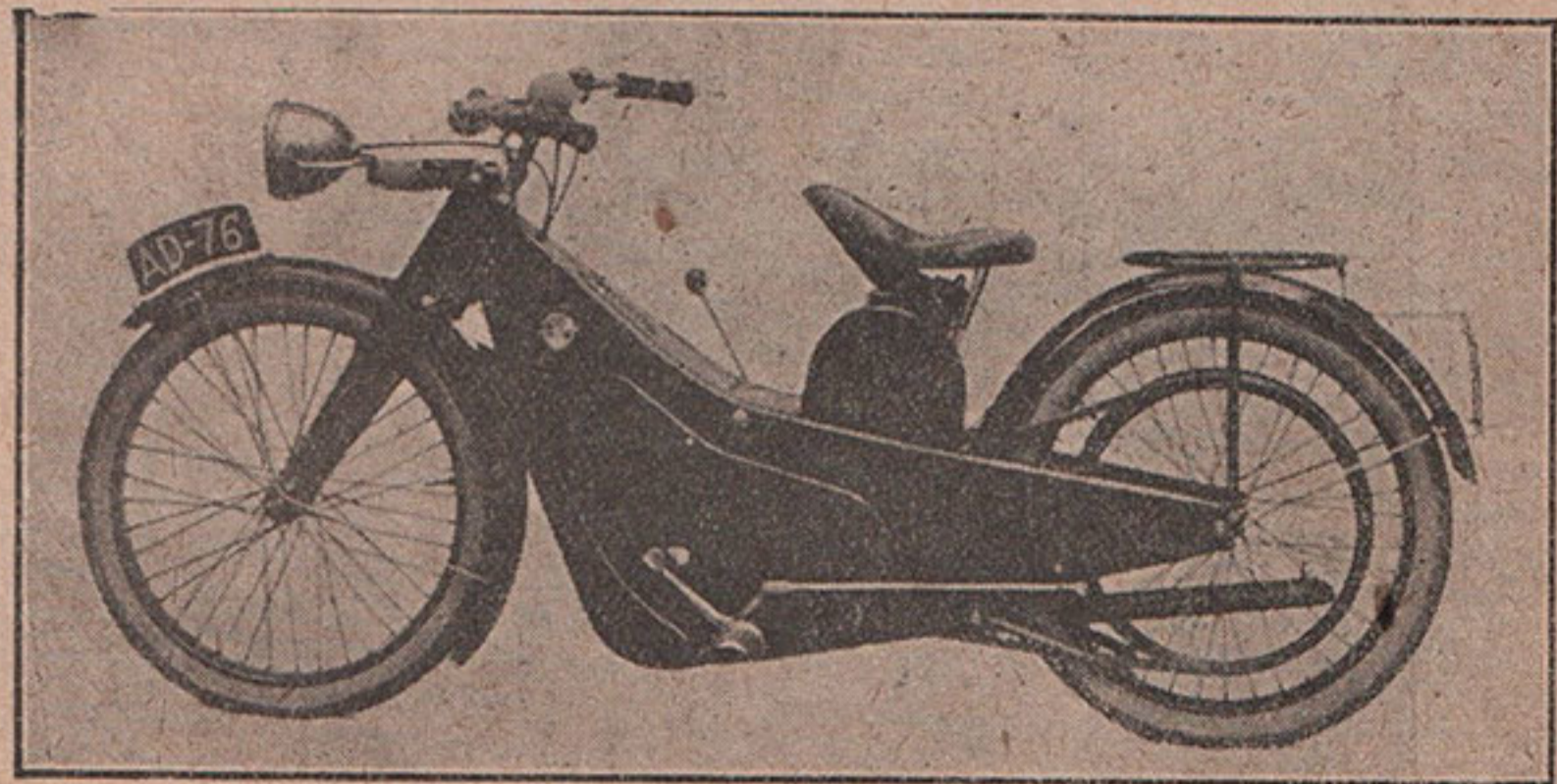
des motos qui coûtent 15.000, 20.000 fr. et plus, pour lesquelles on ne peut, par conséquent, parler de prix de revient, équipées de chaînes nues. La vitesse est certainement la considération essentielle qui a présidé à l'établissement de ces machines, mais pourquoi ne s'allierait-elle pas à une plus grande facilité d'entretien ? Contre la quatre cylindres on a toujours un argument tout prêt : le prix de revient. Nous sommes, au contraire, persuadés que le quatre cylindres n'est pas beaucoup plus cher à construire, et cela n'est pas seulement une opinion personnelle. Nous pourrions citer l'exemple d'un constructeur de moteurs de voitures qui avait établi un bloc moteur de voiturette avec un mono deux temps à trois lumières, c'est-à-dire le type de moteur le meilleur marché qui soit. Il renonça rapidement à cette construction, non parce que ce moteur marchait mal, mais simplement parce que le prix n'était que légèrement inférieur à celui d'un quatre cylindres.

Dans la moto destinée à rouler par tous les temps, le moteur sera protégé, mais un problème se pose, celui du refroidissement. Aussi nous ne croyons pas qu'on conserve le système actuel d'ailettes léchées par le courant d'air ambiant. L'eau, par contre se traduit par une complication de plus, par une augmentation de poids. L'air canalisé avec turbine constituée par le volant du moteur devrait assurer un refroidissement sûr et égal des quatre cylindres.

La silhouette d'une moto ainsi conçue, sera très différente de celle actuelle. Elle présentera un aspect simple et compact. Nous pourrions, tout comme une voiture, la nettoyer au jet de la lance. Nous n'aurons plus qu'à faire le plein d'huile et d'essence, et non plus à perdre des heures pour son entretien et son nettoyage.

Erratum

Une coquille nous a fait dire, dans notre numéro du 1^{er} courant, que « Le Palais de la Moto faisait des conditions spéciales à raison de l'inventaire jusqu'à « fin janvier ». C'est fin février qu'il fallait lire. Le Palais de la Moto vendra 200 motos neuves à des prix imbattables pendant ce mois de février.



La motocyclette « La Mondiale » avec son cadre en tôle emboutie présentant de grandes surfaces planes facilement nettoyables.

RADIATEURS

Le Radiateur joue un rôle de premier plan dans le fonctionnement du moteur tout comme il contribue puissamment à donner à la voiture son aspect particulier

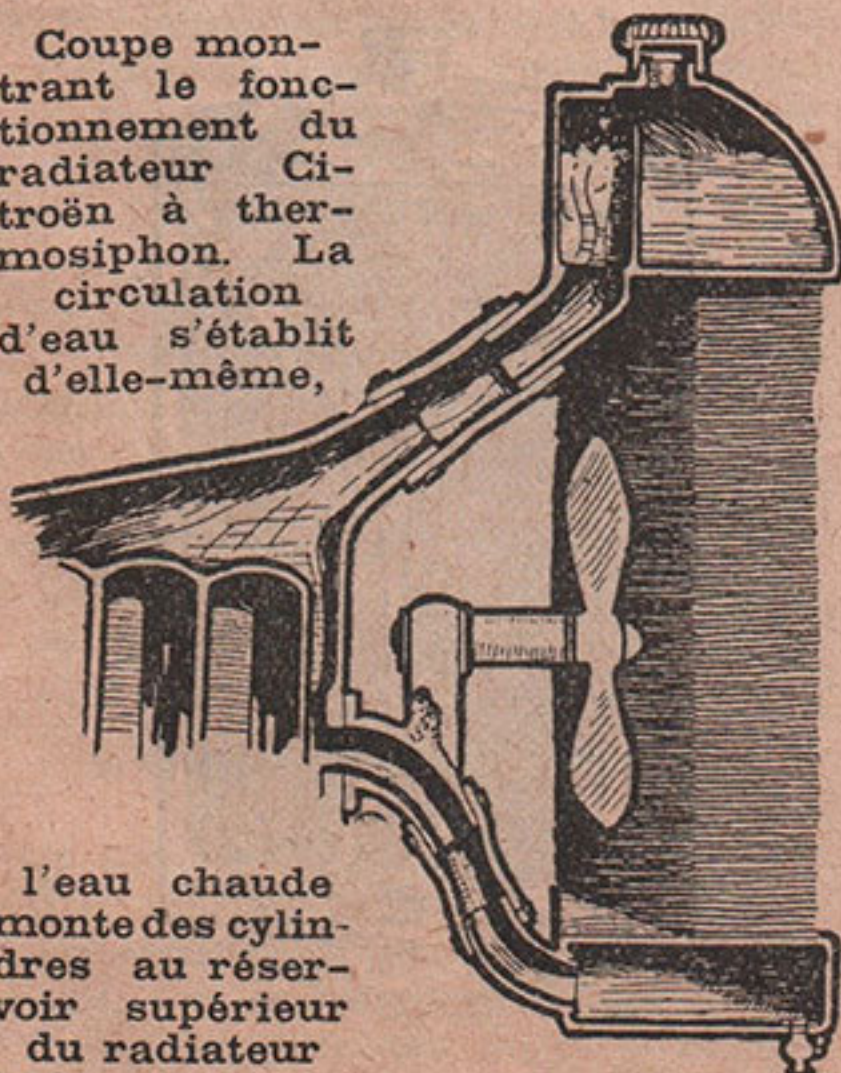
C E qui intéresse la plupart des automobilistes dans un radiateur, c'est plus la ligne de calandre et le monogramme du constructeur que l'efficacité du refroidissement. Et si le malheur veut que dans une collision le malheureux radiateur, qu'on semble avoir mis là tout exprès soit défoncé, ils s'indigneront du prix élevé que coûtera son remplacement. Si, par contre, ce chauffeur a commencé à rouler au temps des premières voitures, il supportera cet accident avec plus de résignation en se rappelant tout ce qu'aux premiers âges de l'automobile on pouvait avoir à endurer d'un système de refroidissement primitif.

Avec les moteurs fixes, les difficultés de refroidissement n'existaient pas. On pouvait avoir un réservoir contenant, si besoin était, plusieurs mètres cubes d'eau; mais avec des voitures qui avaient déjà bien du mal à se traîner elles-mêmes, on ne pouvait songer à emporter une quantité d'eau aussi considérable. Il fallait donc trouver un moyen de la refroidir pour éviter qu'elle ne se dissipe sous forme de vapeur.

On activa tout d'abord la circulation au moyen d'une pompe. Et cette pompe que d'ennuis elle donnait. Elle fuyait, elle grippait, elle brisait ses palettes; les brûleurs et elle empoisonnait l'existence du chauffeur.

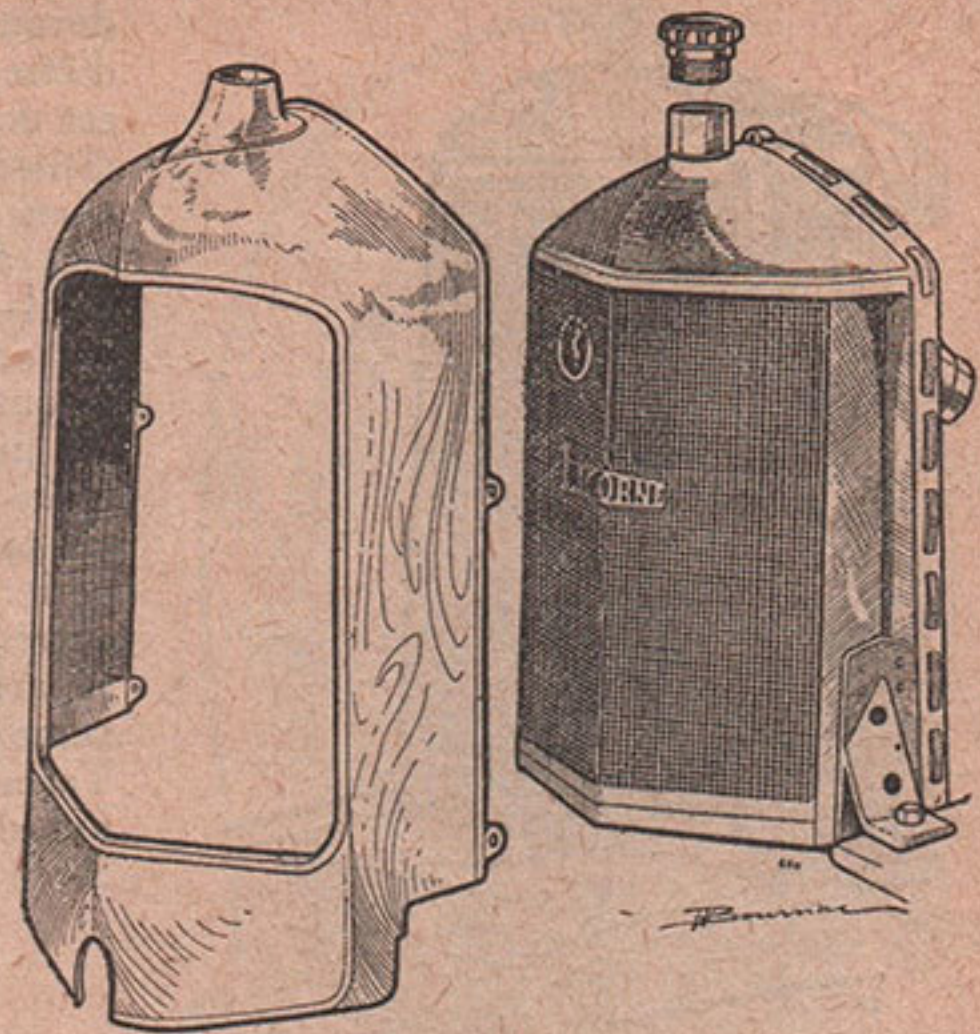
Cette eau échauffée par le moteur, il fallait la refroidir, mais comment. Un seul moyen est possible, augmenter le plus possible la surface de refroidissement. On lui fit donc parcourir des serpentins, qui s'enroulaient comme les boyaux d'un

Coupe montrant le fonctionnement du radiateur Citroën à thermosiphon. La circulation d'eau s'établit d'elle-même,



l'eau chaude monte des cylindres au réservoir supérieur du radiateur laissant sa place à l'eau refroidie.

Le radiateur Corre la Licorne démonté permettant de voir le montage de la calandre.



herbivore. Mais cela était encore bien insuffisant. Quand on avait monté la côte de Suresne on n'avait plus d'eau, il fallait s'arrêter et avec des arrosoirs et des seaux refaire le plein. Pendant longtemps un seau en toile fut considéré comme un accessoire indispensable. On usait presque autant d'eau qu'une locomotive. Si longs que fussent les serpentins, ils n'offraient à l'air qu'une surface tout à fait insuffisante, et la vitesse des voitures était si faible que le courant d'air insignifiant qu'elle provoquait ne pouvait activer le refroidissement. La vitesse en côte tombait en effet à 6 ou 7 kilomètres !

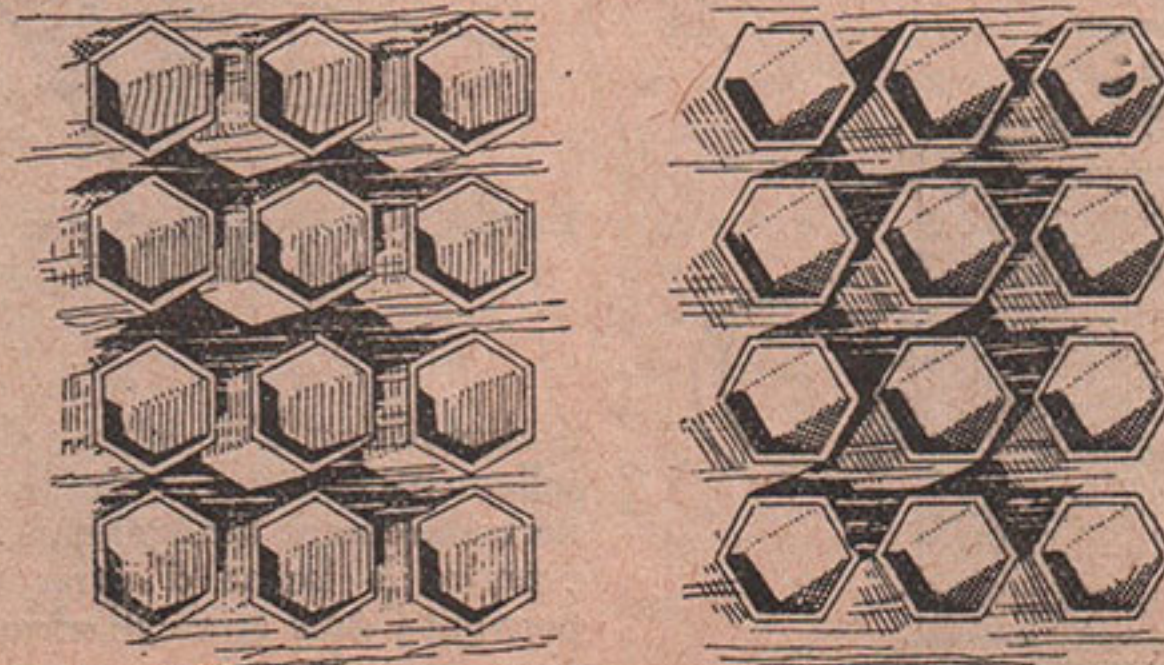
La première amélioration ce fut de substituer aux tubes simples des tubes à ailettes. Pour augmenter la surface de celles-ci elles étaient ondulées. Mais, ce type de radiateur était terriblement encombrant et on était bien en peine de le caser. Dans de nombreux cas, on plaçait ce radiateur à l'arrière du châssis, bien à l'abri des courants d'air. Pour un peu, on l'eut placé dans une caisse isolante. Il fallait une quantité énorme d'eau. Pourtant de très bonne heure, Panhard eut l'idée de placer le radiateur à l'avant du capot (si l'on peut ainsi appeler l'espèce de garde-manger qui abritait le moteur). D'autres constructeurs le plaçaient plus bas en avant du châssis. Dans ces positions, du moins le radiateur était refroidi

par l'air. Ce qui ne veut pas dire qu'on ne consommât encore beaucoup d'eau.

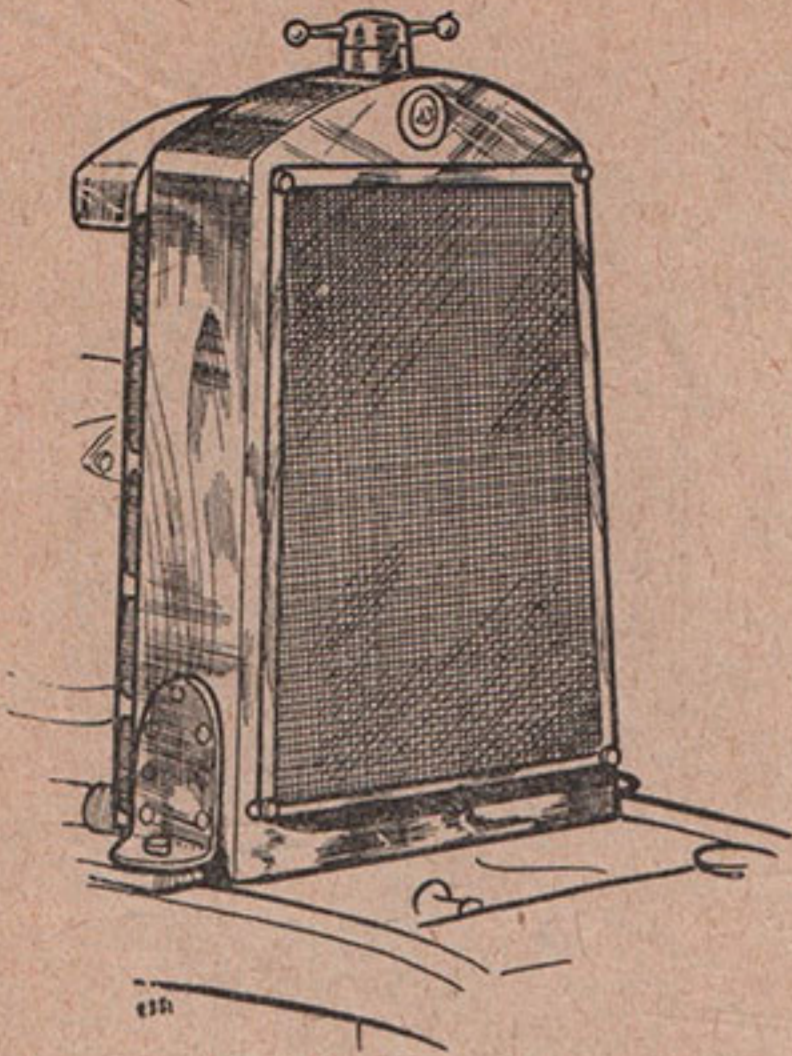
On vit d'ailleurs des radiateurs de toute sorte. Sur certaine voiture, il y avait de part et d'autre du capot un réservoir cylindrique vertical, entouré de tubes à ailettes également verticaux.

Renault employa deux radiateurs logés sur le côté du capot. Sur une voiture anglaise (Napier si nos souvenirs sont exacts), qui battit le record du kilomètre, le radiateur était constitué par un grand nombre de petits tubes de cuivre horizontaux disposés le long du capot.

Renault fut le premier à renoncer à la pompe de circulation et à employer le système le plus employé aujourd'hui, le thermo-siphon. Au lieu d'assurer la circulation de l'eau par une pompe, on utilise le mouvement qui se produit dans une masse d'eau qu'on chauffe. L'eau chaude monte à la surface, l'eau froide plus dense va au fond. Si nous mettons la chemise d'eau du moteur en communication avec le radiateur au moyen de deux tubulures, l'une en bas, l'autre en haut, automatiquement l'eau échauffée par le moteur se rendra à la partie supérieure du radiateur et en se refroidissant redescendra vers le bas du radiateur et, de là, ira au moteur et ainsi de suite. Sauf des cas très spéciaux, ce refroidissement est parfaitement satisfaisant surtout si on



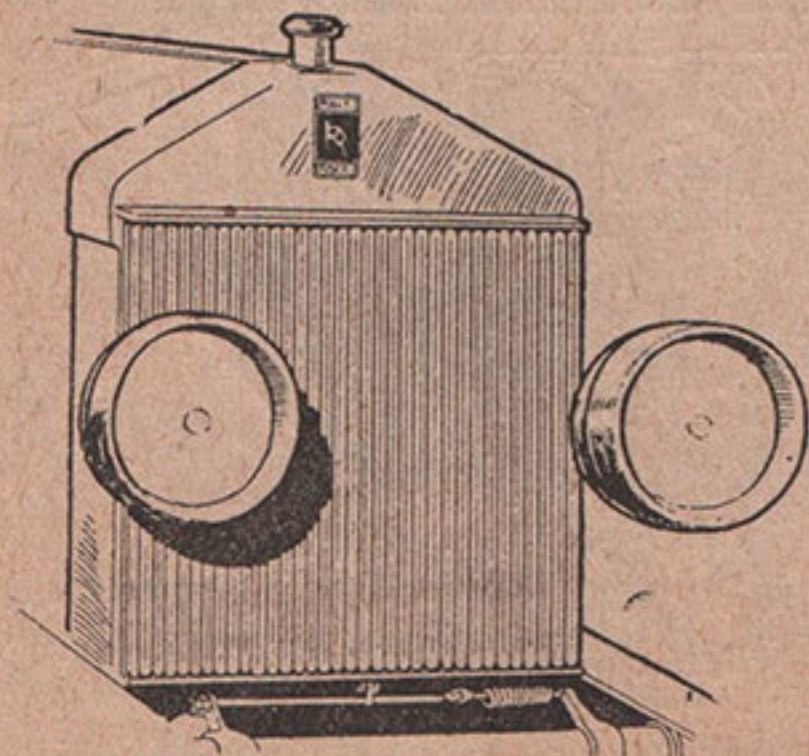
Le radiateur nid d'abeilles est composé de deux plaques percées de trous hexagonaux et réunies par des petits tubes de même forme entre lesquels l'eau circule.



Le radiateur de la nouvelle Scap vue au dernier salon est de lignes heureuses.

active la circulation de l'air qui lèche le radiateur, au moyen d'un ventilateur.

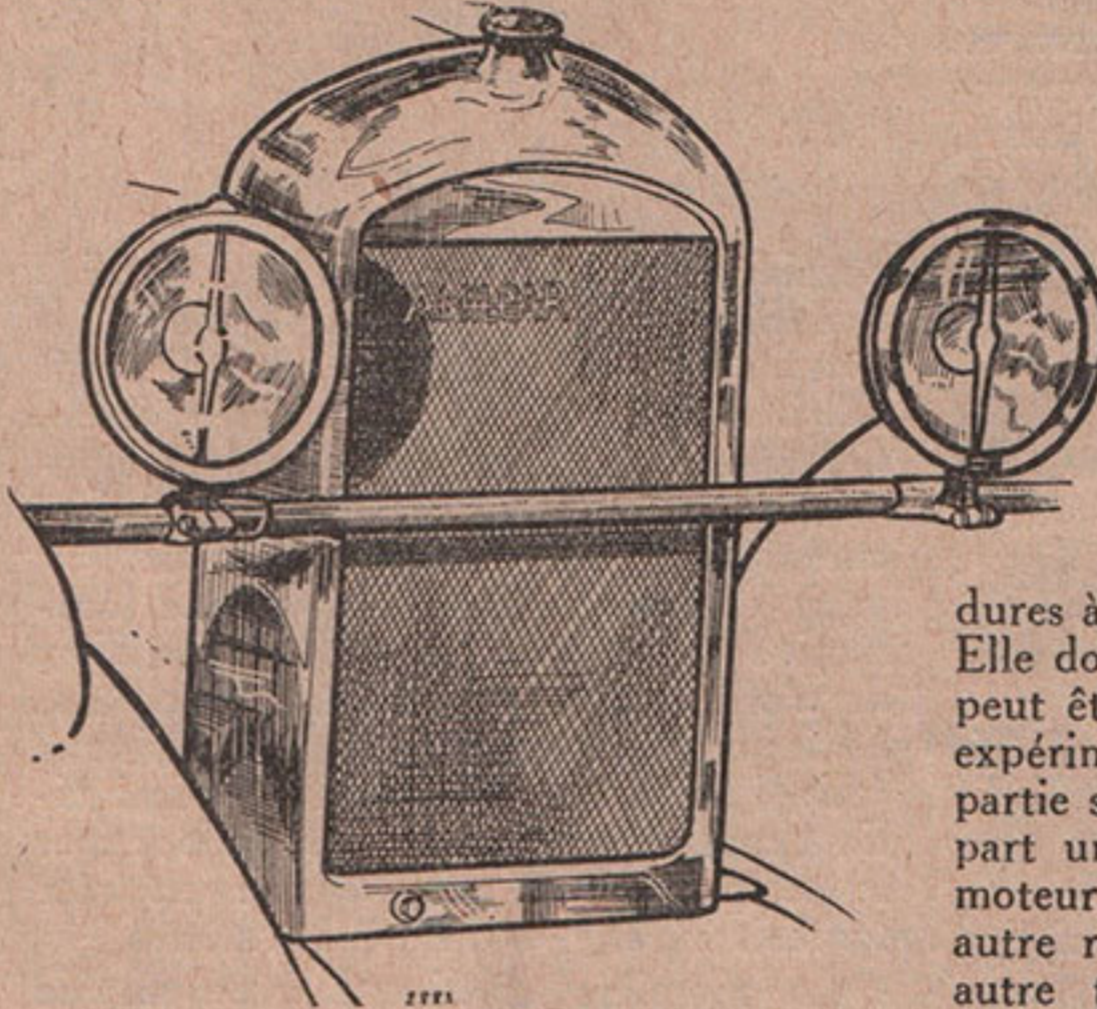
Une grande invention en matière de refroidissement fut faite par le père du moteur d'automobile. Daimler, qui avait fondé à Camstadt les fameuses usines Mercedes (du nom de sa fille). Vers 1900, il était arrivé à refroidir un moteur d'une trentaine de chevaux au moyen de 26 litres d'eau, grâce à un radiateur nouveau auquel son aspect particulier fit donner le nom de radiateur nid d'abeilles. Cette question était d'autant plus importante pour Daimler qu'il allait se lancer dans la fabrication des voitures à grande puissance, 60, 90 et 120 CV. qui furent pour leur temps des engins de premier ordre, mais d'un prix très élevé. La vogue des voitures à grande puissance dura d'ailleurs en Allemagne jusqu'à la guerre. On vendit des voitures de 200 CV, comme la grosse Benz. Avec de pareils mastodontes, il fallait un refroidissement énergique. Le nid d'abeilles permettait, sous une surface apparente réduite, d'avoir une très grande surface de refroidissement, et le principe de ce radiateur se trouve sur



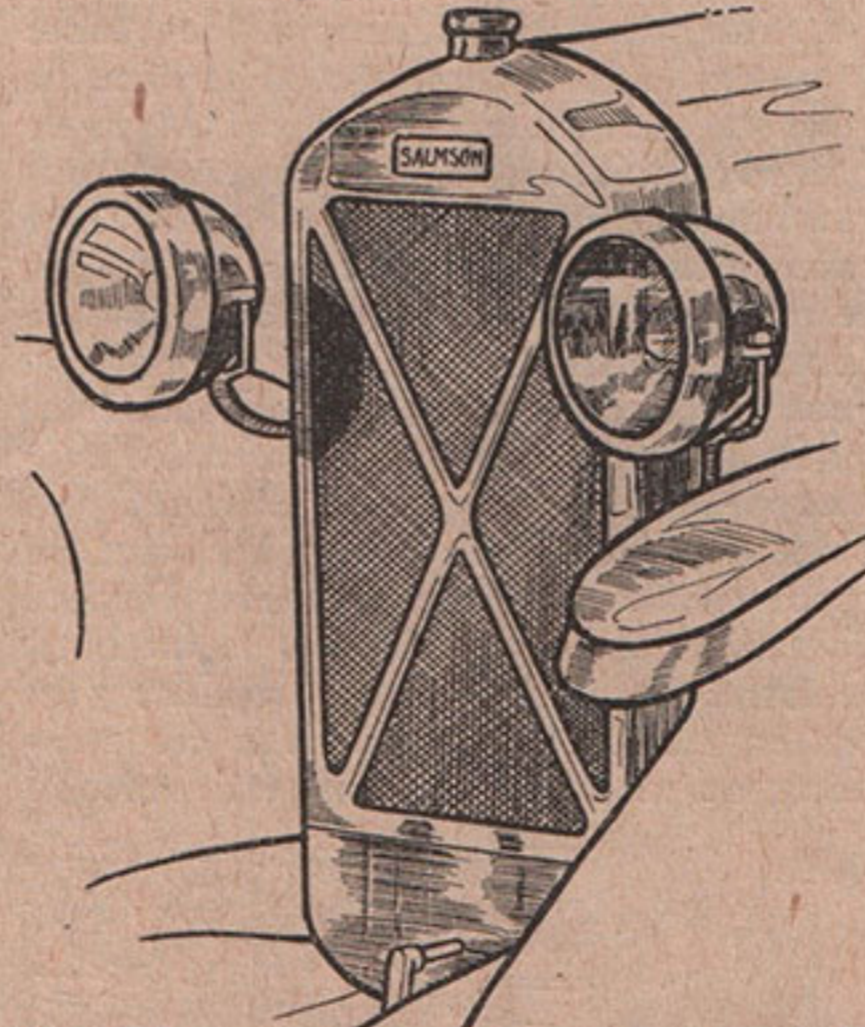
Le radiateur de la Rolls Royce dont les lignes sont nettes et bien étudiées.

le plus grand nombre de radiateurs modernes. Il n'a qu'un inconvénient, celui d'être d'une fabrication très délicate qui est en général confiée à des maisons spécialisées et, d'autre part, son prix élevé. Bien construit, on ne peut pas dire qu'il soit fragile, à condition bien entendu qu'il ne soit défoncé dans une collision.

Imaginons deux plaques de tôle dans lesquelles sont découpées une multitude de petits trous hexagonaux. Ces petits trous sont réunis par de petits tubes à six pans qui sont soudés aux plaques. Ces petits tubes sont très près les uns des autres, et c'est dans l'intervalle qui les sépare que va circuler l'eau de refroidissement. L'air passera dans les alvéoles. Tel est le principe très simple du radiateur nid d'abeilles qui rappelle effectivement

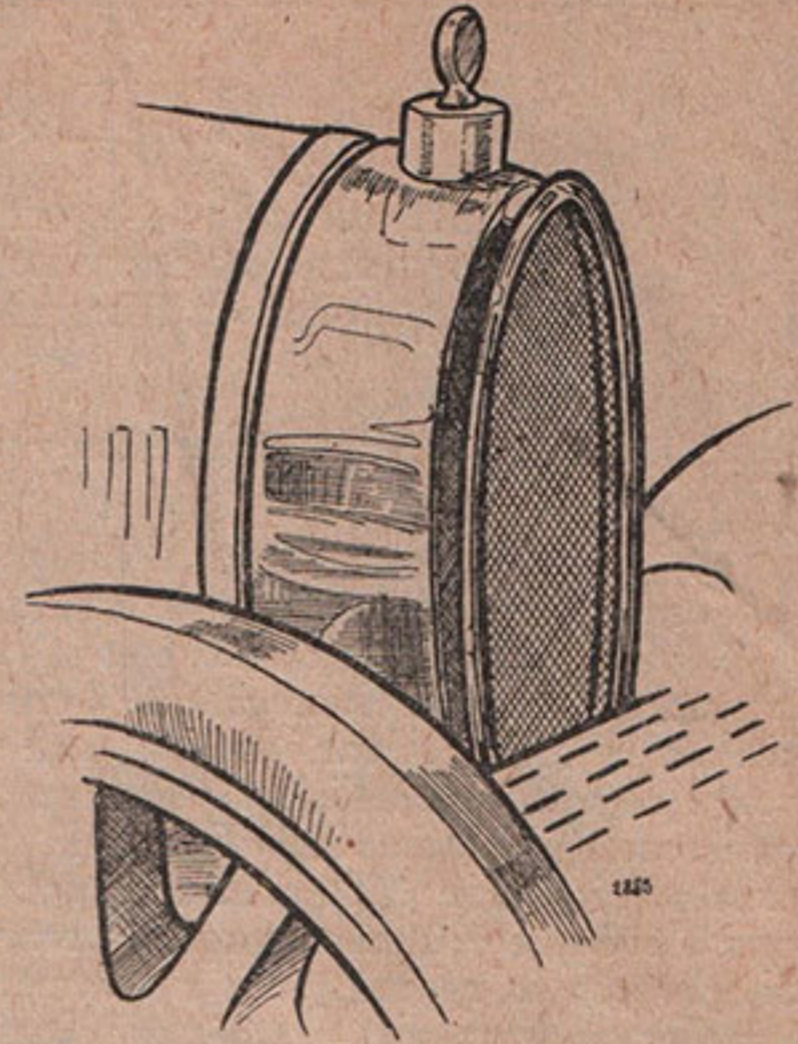


Le réservoir de la Bugatti est particulièrement réussi ainsi que celui de l'Amilcar que l'on voit à gauche.

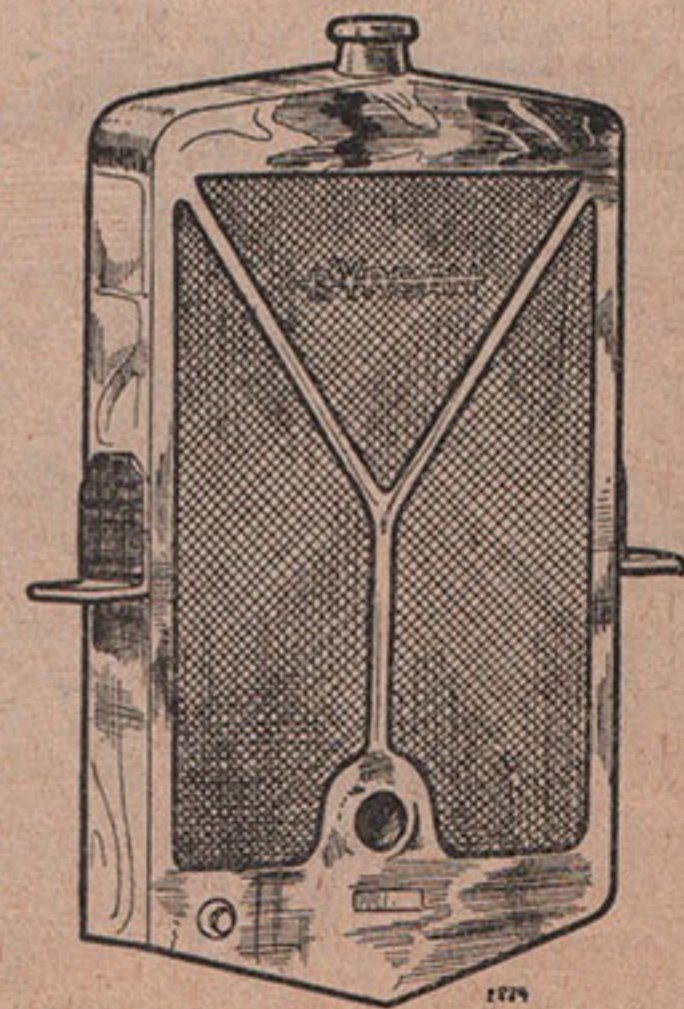


Le Salmson partagé par un grand X est aussi très joli.

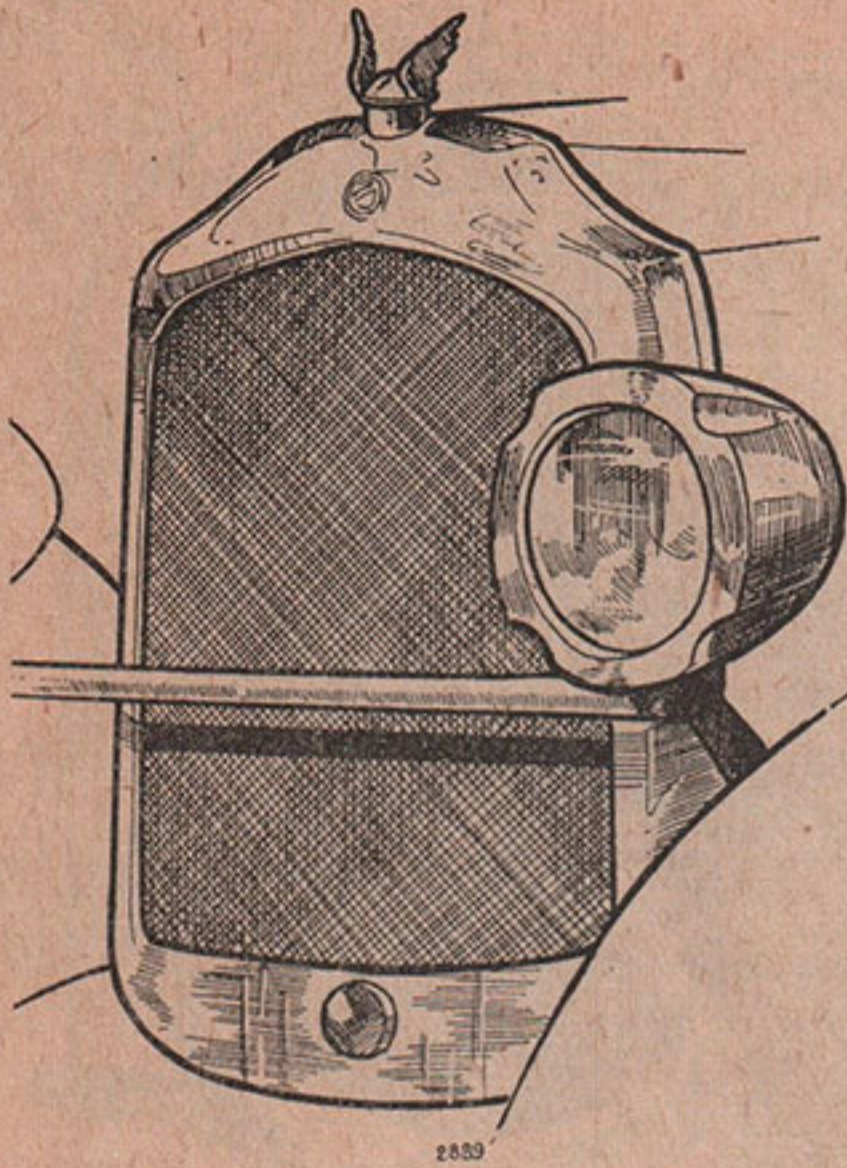
la disposition d'un gâteau de cire. Naturellement, ces petits tubes ne sont pas nécessairement hexagonaux, mais peuvent prendre la forme d'autres polyèdres, ils peuvent même être cylindriques. Le principe reste le même, et n'est pas sans rappeler celui des chaudières tubulaires. On conçoit que la construction de tels radiateurs, à cause des innombrables sou-



dures à effectuer, soit difficile et coûteuse. Elle doit être extrêmement précise, et ne peut être confiée qu'à un personnel très expérimenté. Le radiateur comporte à sa partie supérieure un réservoir d'eau d'où part une tubulure qui descend vers le moteur; à la partie inférieure se trouve un autre réservoir plus petit d'où part une autre tubulure qui par l'intermédiaire d'un joint de caoutchouc correspond avec la partie inférieure des chemises des cylindres. L'eau froide arrive par elle au moteur, elle s'échauffe et par la tubulure supérieure retourne au radiateur. L'eau descend en se refroidissant et on constate un écart de température entre le haut et le bas du radiateur. C'est l'indice que le refroidissement s'effectue normalement.



L'Yrsan de lignes sobres est partagé par l'initiale du nom de la marque.



Le nouveau radiateur Chrysler Six a bien l'allure américaine.

Les côtés du radiateur sont masqués par une sorte de cadre métallique nickelé, la calandre qui n'est là que pour l'esthétique.

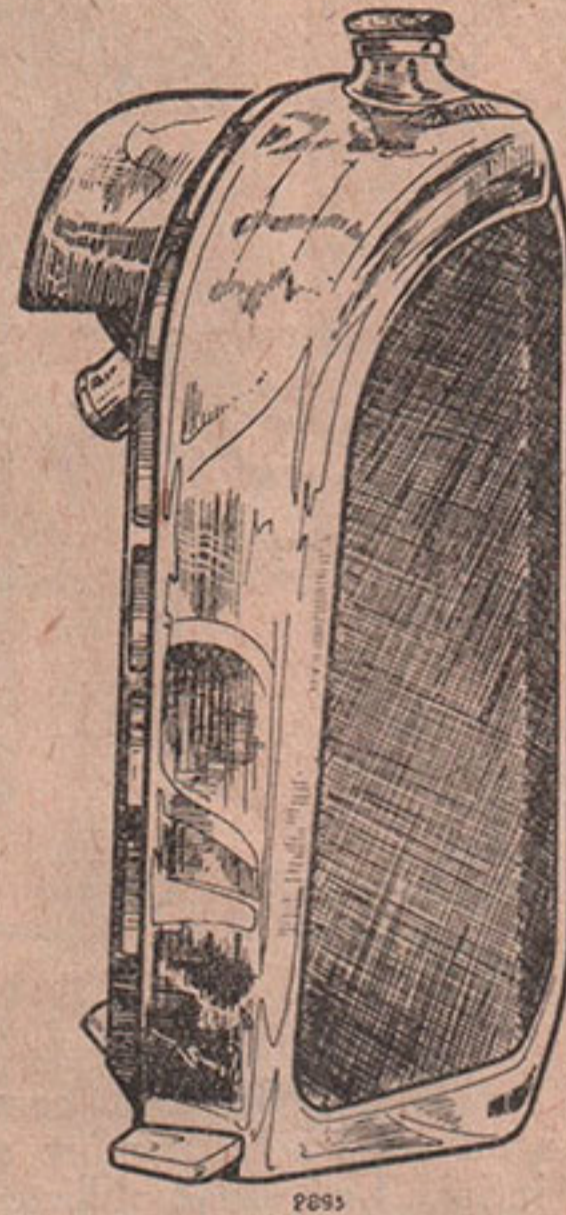
Le radiateur nid d'abeille n'est d'ailleurs pas le seul type employé. Certains sont constitués par exemple de tubes plats verticaux avec des ailettes horizontales. Ces tubes rejoignent les deux réservoirs du radiateur. D'autres sont composés de tubes cylindriques verticaux ou obliques de faible diamètre. Il y a une infinité de systèmes possibles.

Le radiateur est presque toujours à l'avant du capot. Dans une voiture comme la Renault, il est au contraire à l'arrière, juste en avant du tablier. Sur les Renault d'il y a quelques années, le radiateur débordait de part et d'autre du capot, mais cela donnait à l'avant de la voiture une allure peu esthétique. Actuellement, le radiateur est sous le capot et la ligne est ainsi ininterrompue comme le demande l'esthétique de la voiture moderne. Quant à la circulation de l'air nécessaire au refroidissement du radiateur, elle est provoquée par des pales que porte le volant du moteur. Il se produit une violente aspiration d'air qui doit traverser le radiateur. Le refroidissement est au moins aussi énergique qu'avec un radiateur à l'avant, même équipé d'un ventilateur. De plus, le moteur ainsi dégagé est remarquablement accessible, le radiateur est à l'abri des chocs, il n'oppose pas à l'avancement la résistance d'un radiateur à l'avant.

L'esthétique du radiateur

Un automobiliste exercé pourrait, rien qu'à la vue du radiateur d'une voiture en reconnaître la marque, l'âge et le modèle. Certain grand quotidien sportif fit même un concours de cette nature. Peut-être note-t-on maintenant, toutefois, une tendance à l'uniformité

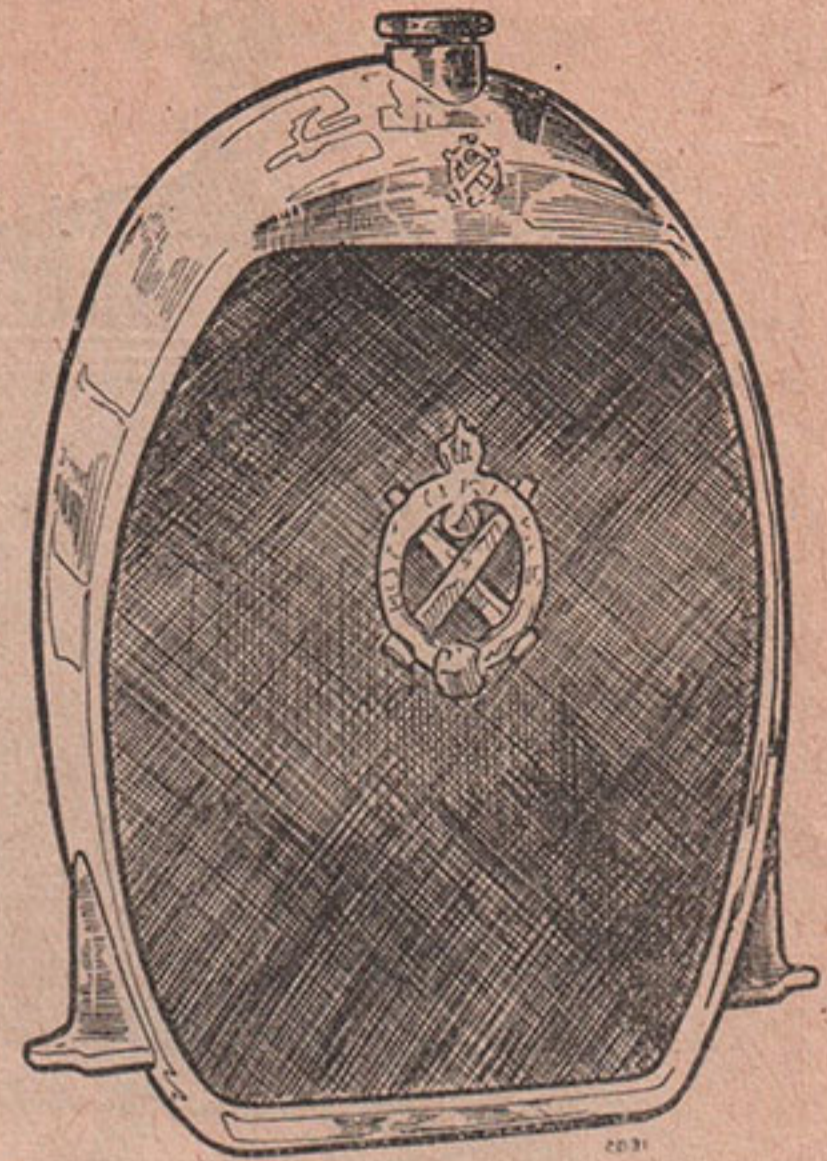
Il y a une mode des radiateurs, comme il y en a une pour les carrosseries. En fait un radiateur n'est pas toujours aisé à caser. Il empêche de donner à l'avant de la voiture la forme ovoïde qui permettrait de diminuer la résistance de l'air. Fort heureusement pour les voitures de tourisme cela n'a pas une très grande importance, du moins pour les voitures qui ne



Le radiateur Suède est légèrement en coupe-vent.



Le nouveau Panhard est loin de l'ancienne « boîte à sardines » de ses premières voitures.



Le radiateur Hotchkiss est de forme gracieuse légèrement dérivée de l'ancien radiateur rond des premiers modèles.

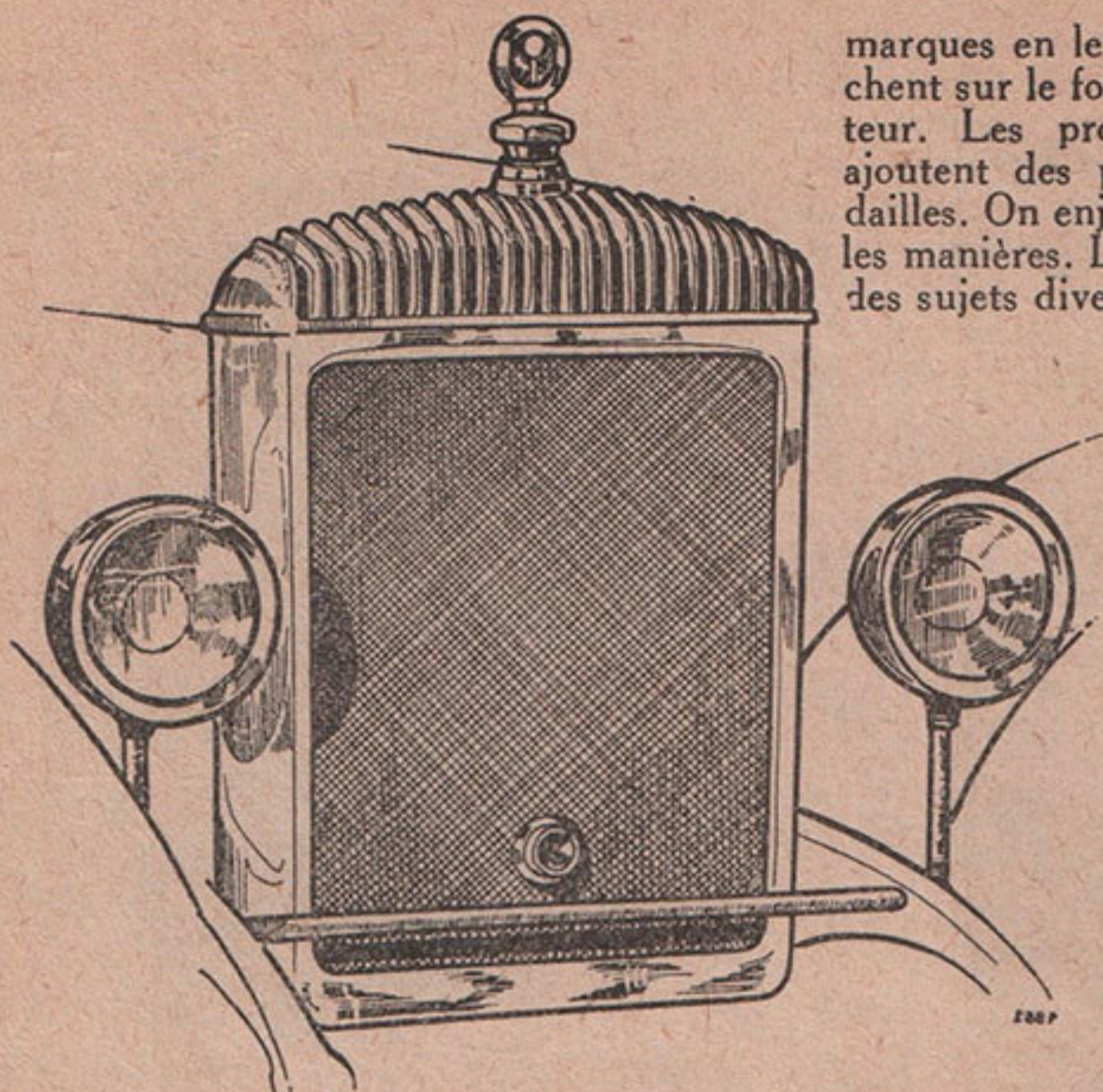
dépassent pas le 80, mais pour les voitures de course il n'en va pas de même. On réduit la surface du radiateur qui est exposée au violent courant d'air produit par une marche à 200 à l'heure, on l'incline, etc.. On l'escamote pour ainsi dire.

Au début les capots des voitures étaient larges et bas, car on se souciait fort peu de l'esthétique. Certains constructeurs cependant, s'efforçaient de rester originaux et la forme ronde fut adoptée par quelques-uns, peut-être pour rappeler la chaudière de locomotive. On se rappelle les radiateurs ronds de Delaunay-Belleville et d'Hotchkiss.

Avant la guerre les voitures allemandes se signalaient par un radiateur en coupe-vent. Ces radiateurs ne manquaient pas d'allure. Depuis la guerre cette mode s'est répandue chez nous, mais l'angle entre les deux plans du radiateur était moins accusé. Actuellement, la mode revient aux radiateurs plats. Pratiquement, les résultats obtenus sont les mêmes et c'est là purement une question d'esthétique.

Les capots sont actuellement très hauts de manière à ce que les lignes du capot se raccordent avec celles de la carrosserie. Cela est excellent au point de vue de la résistance à l'air, et aussi à celui du coup d'œil. La voiture constitue un ensemble d'aspect plus homogène. Il est assurément curieux d'ouvrir un capot imposant et de trouver un moteur gros comme le poing, et gros capot n'est plus synonyme de puissance. Le radiateur est haut et plus étroit.

Si c'est là le caractère général du radiateur moderne, que de variantes nous trouvons. Les uns aiment les angles vifs, c'est par exemple le cas de la Rolls-Royce. La plupart préfèrent des angles arrondis ou une courbe progressive à la partie



marques en lettres de cuivre qui se détachent sur le fond sombre et mat du radiateur. Les propriétaires d'automobile y ajoutent des plaques de Club, des médailles. On enjolive le radiateur de toutes les manières. Le bouchon lui-même reçoit des sujets divers, nymphes, déesses ailées

Le radiateur Daimler, dont le réservoir d'eau supérieur est garni d'ailettes aidant au refroidissement

supérieure, avec des côtés verticaux. Pour prendre un exemple dans les voitures de luxe, c'est le cas de l'Hispano-Suiza. D'autres encore aimeront des lignes arrondies, le radiateur ayant une forme ovale, comme dans les voitures Hotchkiss ou Delaunay-Belleville qui ont depuis longtemps renoncé au radiateur en forme de tonneau. Le maître couple du radiateur peut ne pas être au milieu, mais être abaissé, et on a la forme du joli radiateur de la Bugatti. Nous pourrions multiplier à l'infini les exemples. Les radiateurs actuels sont devenus une véritable parure pour la voiture et contribuent à lui donner un cachet particulier. Ils s'harmonisent avec les lignes générales de la voiture.

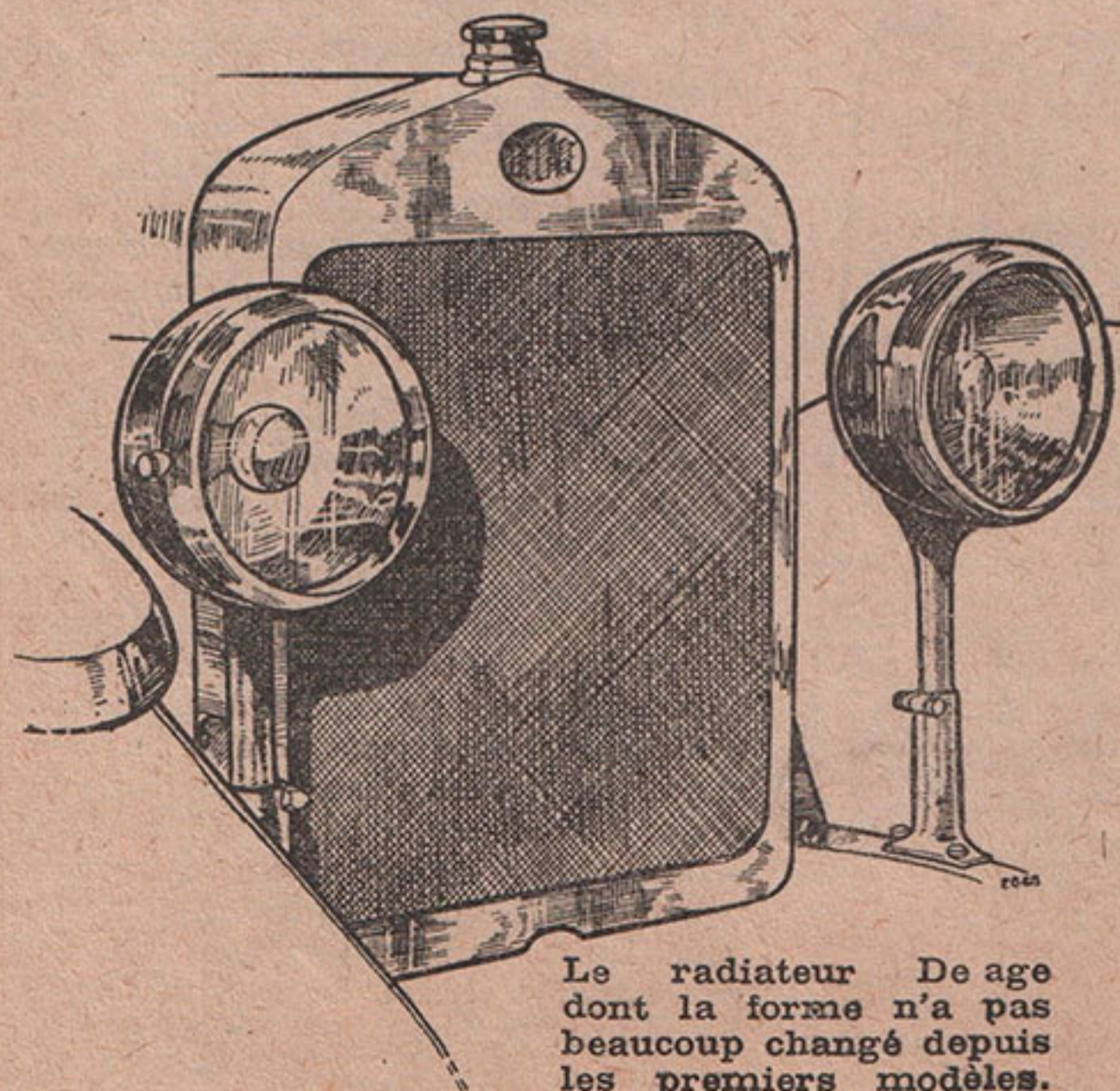
On s'ingénie à les enjoliver. On connaît l'X qui coupe le radiateur de la Salmson. Les constructeurs fixent sur le radiateur le monogramme ou le nom de leurs

animaux, etc., et aussi des sujets comiques policemen ou autres. Le nombre en est presque infini. Les automobilistes qui aiment à surveiller en cours de route le fonctionnement de leur moteur y mettent un thermomètre, qui les avertira aussitôt qu'il y aura quelque chose d'anormal. D'autres accessoires sont peu esthétiques, mais répondent à des besoins pratiques. Sur les voitures de course par exemple, un grillage métallique protégera le radiateur contre les pierres projetées par les concurrents. On trouve des systèmes de volets qui permettent de faire varier,

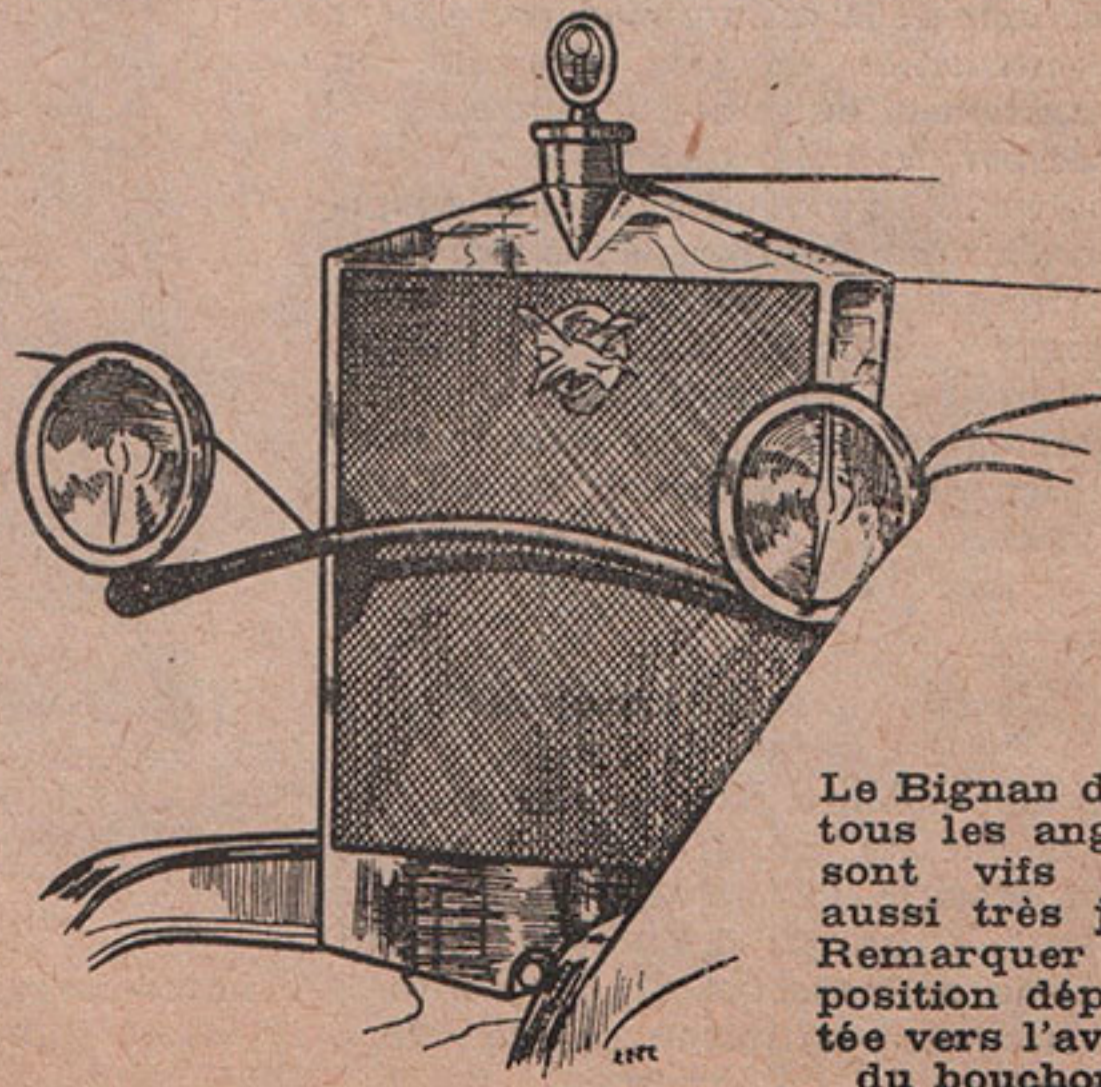
selon les circonstances la surface de refroidissement, des housses qui en hiver empêcheront la congélation de l'eau dans le radiateur. Il y a des produits destinés à aveugler les petites fuites qui se produisent et qui sont d'un emploi moins malpropre et plus sûr que la farine de lin. On vend des désincrustants de toute nature. Le radiateur joue un rôle de premier plan dans le fonctionnement du moteur tout comme il contribue puissamment à donner à la voiture son aspect particulier. Lui! aussi n'a cessé pendant trente ans de faire des progrès. Ce ne sont plus des seaux d'eau qu'il réclame après quelques kilomètres. Un verre d'eau suffit pour rétablir le niveau après un long parcours. Le radiateur est digne du reste de la voiture



Les deux modèles de radiateurs Chenard et Walcker. On a remarqué que celui de la nouvelle 7 CV est démuné des encoches qui subsistent sur le gros modèle.



Le radiateur Deage dont la forme n'a pas beaucoup changé depuis les premiers modèles.

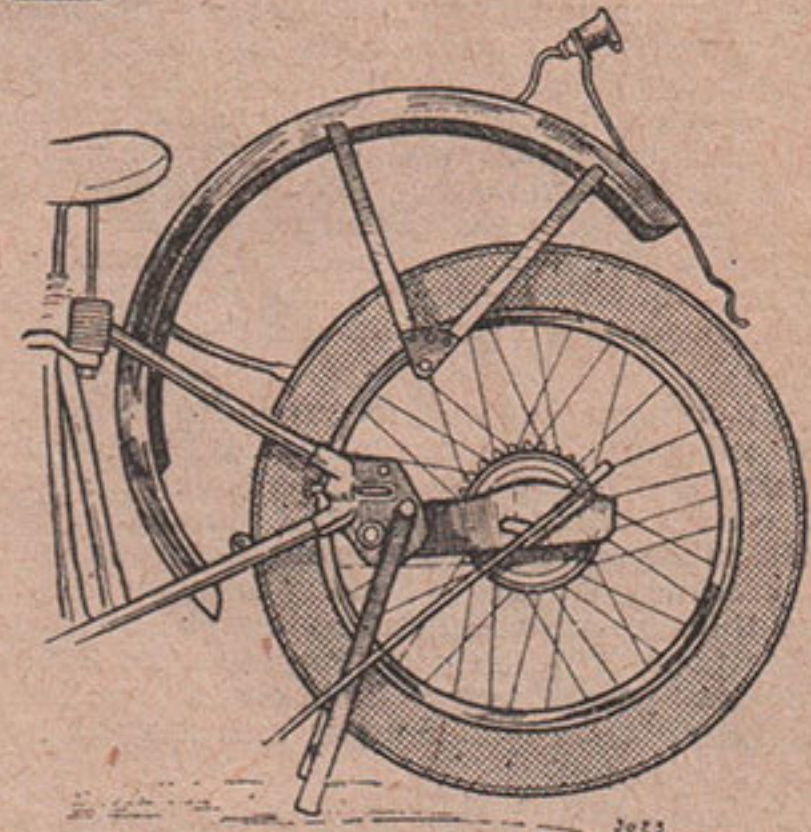
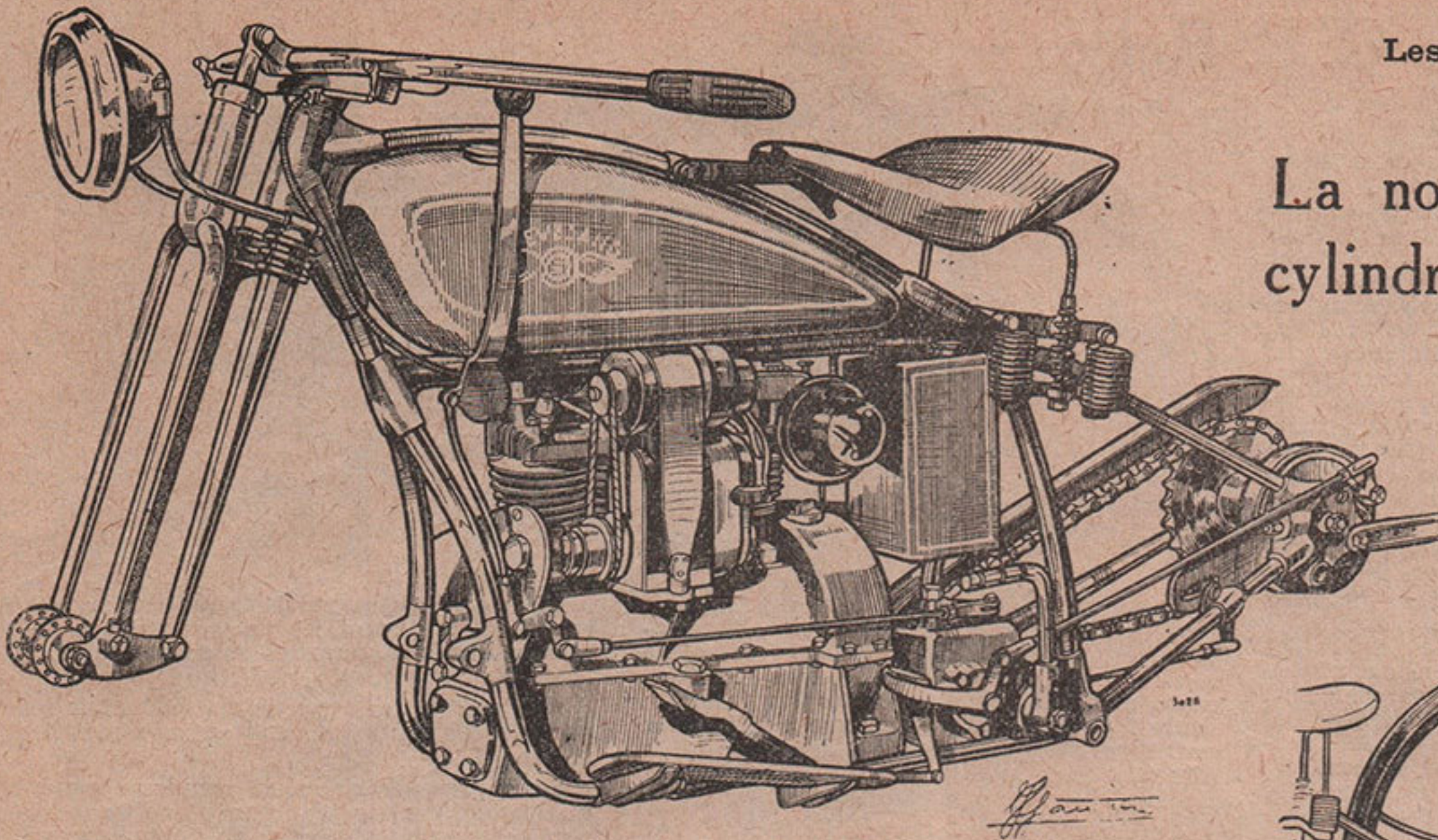


Le Bignan dont tous les angles sont vifs est aussi très joli. Remarquer la position déportée vers l'avant du bouchon;

Les belles motos

La nouvelle quatre cylindres Cleveland

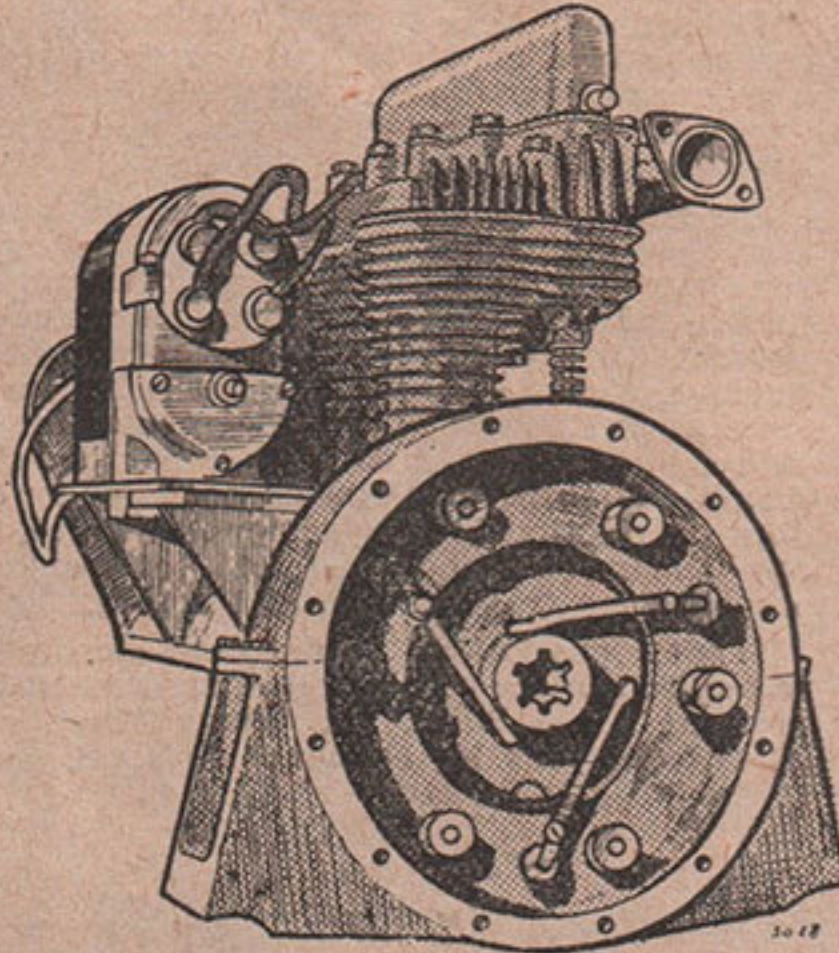
A gauche, l'ensemble très compact de la nouvelle quatre cylindres.



Le garde-boue est articulé sous la selle permettant un démontage très facile de la roue arrière.

Le prix élevé de la nouvelle Cleveland sera un obstacle à sa popularité chez nous et c'est bien dommage, car c'est une des plus jolies motos qui aient vu le jour jusqu'à présent.

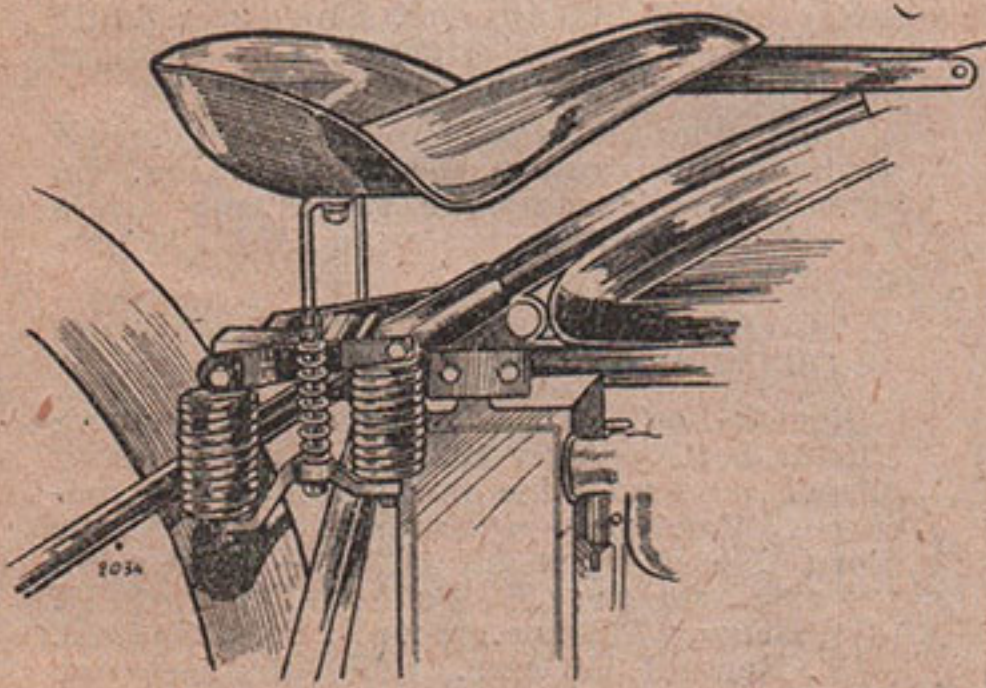
Le cadre à double berceau reçoit le bloc-moteur à 4 cylindres. Ces quatre cylindres de 57 x 71 mm. sont fondus d'un bloc, mais après coup on sépare les cylindres 2 et 3, mais non l'embase. La culasse est également ininterrompue. Elle est détachable. Les soupapes d'admission sont disposées comme sur la



La boîte de vitesses a été enlevée laissant voir l'embrayage à disques.

et en aluminium dans le modèle sport: Les axes flottants sont maintenus par des pastilles de bronze.

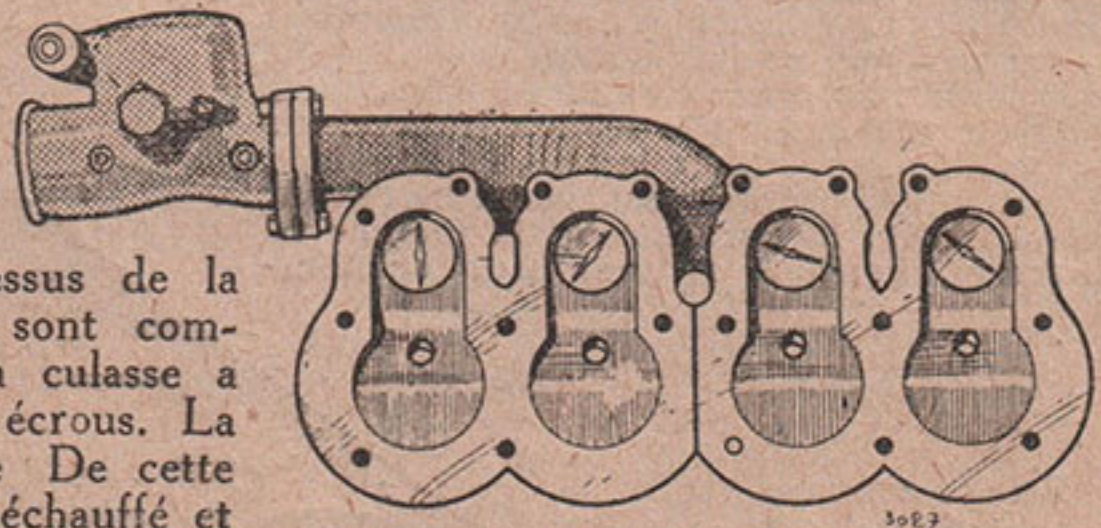
Le vilebrequin et les manetons mesurent 25 mm. de diamètre. Sur le guidon il y a une minuscule planchette de bord en aluminium. La seule critique sérieuse qu'on puisse adresser à cette belle machine, c'est de n'avoir pas de frein avant.



La suspension de la selle est très remarquable et particulièrement souple.

F. N. à 4 cylindres au-dessus de la chambre d'explosion. Elles sont commandées par culbuteurs. La culasse a une double paroi avec des écrous. La tubulure est venue de fonte. De cette manière le mélange frais est échauffé et la culasse rafraîchie. Les soupapes d'échappement sont latérales.

Les pistons qui portent trois segments sont en fonte dans le modèle tourisme



La culasse du moteur, remarquer les dimensions généreuses des soupapes par rapport au diamètre du cylindre

De bons metteurs au point

Nous avons signalé en son temps l'intéressante et utile amélioration apportée par MM. Delhem et Grandchamp au freinage des voiturettes Peugeot 5 CV. et quadrilette; cette modification consistait à conjuguer les 2 roues AR. en sorte que la pédale du frein au pied agisse simultanément sur les tambours des deux roues arrière.

Nous devons ajouter que les inventeurs de ce freinage ont cet avantage pour eux... et

pour leurs clients, de connaître particulièrement à fond tous les types Peugeot, ce qui leur permet d'effectuer, dans le minimum de temps, avec le minimum de frais et le maximum de sécurité et de rendement, toutes réparations, transformations et mise au point.

A titre d'exemple, une quadrilette transformée en type sport par leurs soins accomplit le parcours Paris-Sens en 1 h. 10 et Lisieux Saint-Germain en 2 heures.

Avant de signaler ces performances, MM. Dalem et Grandchamp ont tenu à ce

que cette voiturette ait effectué un nombreux kilométrage de façon à prouver que cette transformation n'effectuait en rien les qualités de durée et de robustesse bien connues de ce châssis; au reste, la garantie de six mois donnée à toute voiturette sortant de leurs mains en est une preuve suffisante.

Pour arriver à ces résultats, sans aléas ni surprises, MM. Delhem et Grandchamp ont su se munir de l'outillage moderne spécialement approprié à ce genre de travail et qui leur permet de traiter au mieux toutes voiturettes de toutes sortes.

La motocyclette C. P. Roléo

ON pourrait croire, à ne juger la chose que superficiellement, que tout est dit en matière de motocyclette et que la technique s'est fixée d'une manière définitive. Or, il n'en est rien et, dans ce domaine comme dans tant d'autres, une conception nouvelle renverse souvent les théories les plus solidement établies. C'est qu'en effet, malgré la science dont se flatte notre époque, un grand nombre de problèmes mécaniques n'ont reçu qu'une solution empirique. Survienne un innovateur, un homme qui réfléchisse sur les solutions communément adoptées, il s'aperçoit sans peine que tout ce qui était admis comme un dogme n'avait été enfanté que par notre ignorance. Il trouve une solution nouvelle et voilà toute une technique renversée.

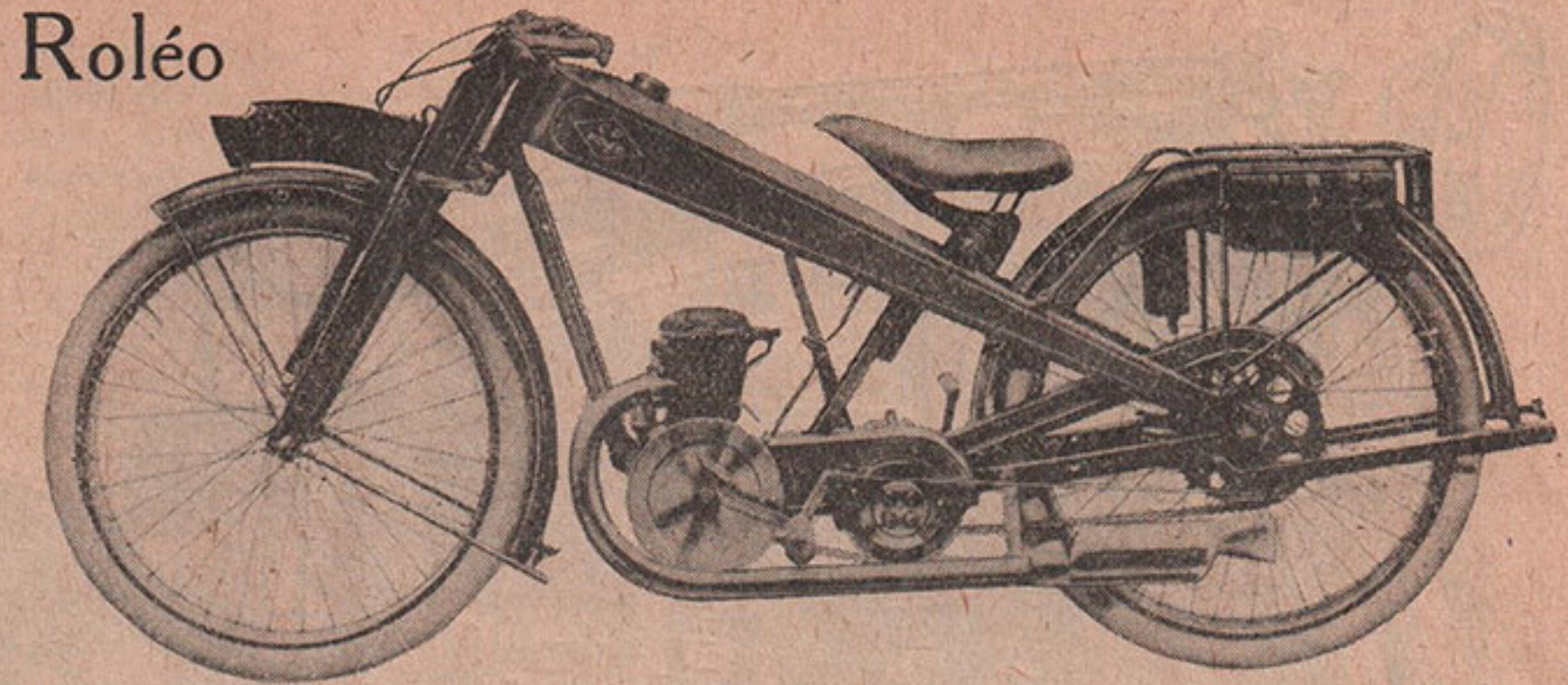
Eh bien, nous ne sommes pas loin d'assister à un pareil événement dans le domaine de la motocyclette. Les Etablissements Rollet et Cie, qui ont acquis une longue expérience dans la construction des bicyclettes, viennent, en collaboration avec MM. Couegnas et Piault, de mettre sur le marché une motocyclette qui sort incontestablement des sentiers battus. Tout l'intérêt de cette motocyclette réside dans la conception et l'exécution du cadre.

Les constructeurs sont parti du point de vue suivant : les matériaux doivent être employés d'une façon judicieuse et d'après les efforts auxquels ils sont soumis. C'est ainsi qu'autrefois, on s'aperçut bien vite que les premiers chassis d'automobiles en tubes assemblés ne répondaient nullement au problème posé et qu'on dut remplacer les tubes par des assemblages d'éléments en tôle emboutie, chaque élément remplissant sa propre fonction.

La même évolution se dessine dans la motocyclette, mais avec un certain retard. Finis les cadres en tubes ! A temps nouveaux il faut des conceptions et des solutions nouvelles. Il faut un cadre embouti.

Voyons comment, en partant de cette idée, les constructeurs ont réalisé leur conception :

Nous l'avons dit, plus un tube dans le cadre, mais des profils déterminés par les conditions de résistance. Toute la résistance du cadre est constituée par une poutre maîtresse sur laquelle viennent se trianguler un certain nombre d'autres éléments, de même que dans un avion, la solidité provient de la résistance de la carlingue sur laquelle s'attachent tous les autres organes. La poutre maîtresse de la C. P. Roléo est constituée par deux membrures longitudinales embouties et réunies à leurs parties supérieures et inférieures par des flasques, de façon que le tout forme une sorte d'affût de canon, une sorte de caisson dont la section transversale est rectangulaire. Dans le sens longitudinal, la section décroît progressivement de l'avant vers l'arrière, l'avant portant la fourche de direction, l'arrière se terminant en four-



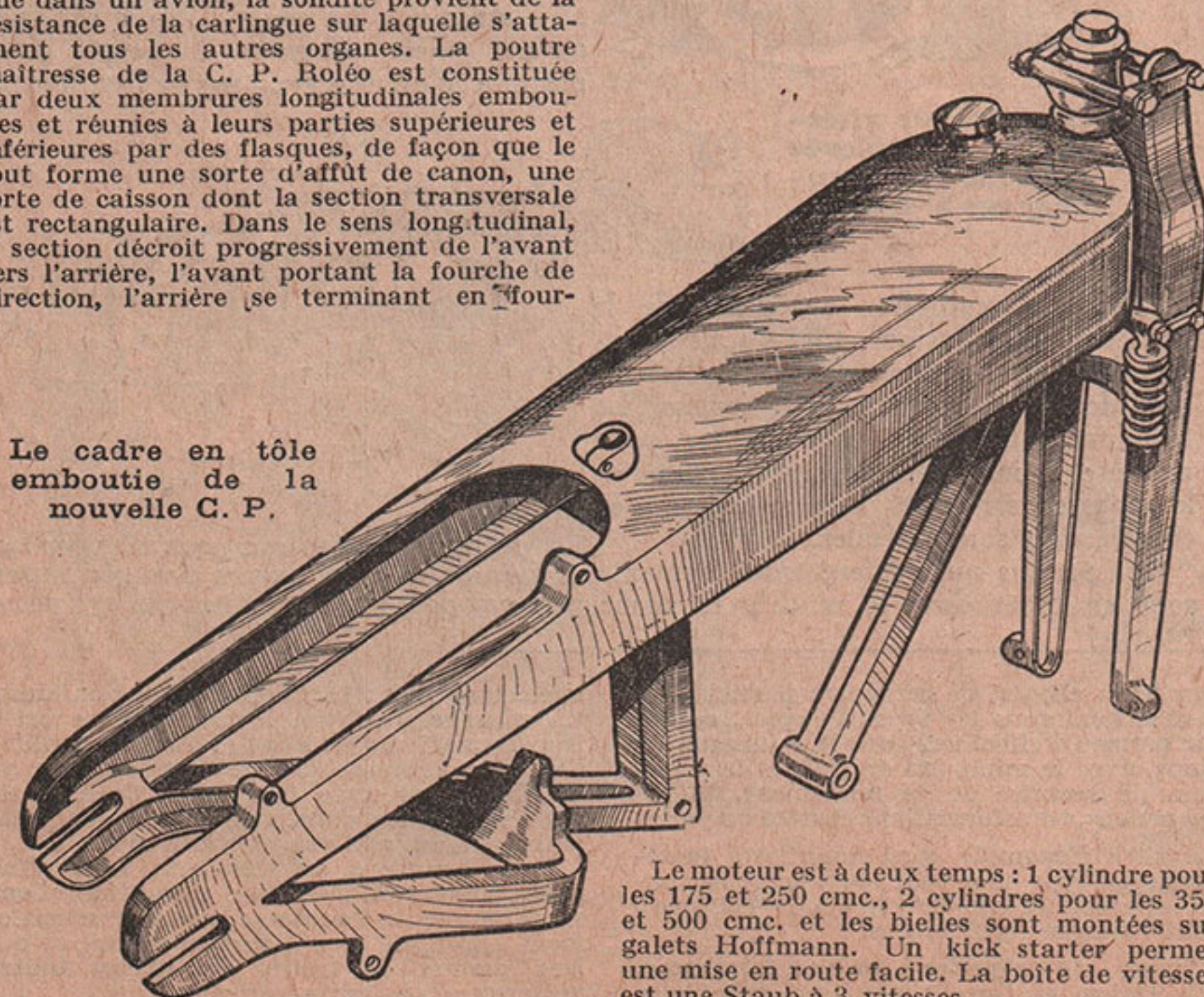
che pour laisser le passage de la roue arrière. Cette poutre maîtresse, soudée à l'autogène, est parfaitement étanche et constitue le réservoir. Que nous sommes loin des réservoirs attachés par des brides au tube du cadre ! Cette poutre maîtresse est inclinée vers l'arrière, de telle sorte qu'elle part de la direction pour aller par sa section la plus faible à l'axe de la roue arrière.

Un élément oblique de profil embouti, part de la partie avant et son extrémité constitue le premier point d'attache du moteur.

Du sommet et de l'extrémité de la partie arrière évidée en forme de fourche partent une fourche horizontale et un élément oblique, qui, réunis par leur sommet, constituent le second point d'attache du moteur.

En résumé, le cadre se présente sous la forme schématique suivante : un triangle renversé dont la base est constituée par la poutre maîtresse, dont les deux autres côtés partent du moteur et dont la médiane en quelque sorte est constituée par l'élément se trouvant sous la selle. De même que le cadre, la fourche est constituée par des éléments emboutis, en l'espèce, deux longerons dont la section est largement calculée, le parallélogramme habituel et des ressorts amortisseurs travaillant à la traction.

Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour se rendre compte combien un pareil ensemble présente de solidité. La triangulation est parfaite et tous les éléments résistent complètement à la flexion.



Le cadre en tôle emboutie de la nouvelle C. P.

Le moteur est à deux temps : 1 cylindre pour les 175 et 250 cmc., 2 cylindres pour les 350 et 500 cmc. et les bielles sont montées sur galets Hoffmann. Un kick starter permet une mise en route facile. La boîte de vitesses est une Staub à 3 vitesses.

On a critiqué autrefois le moteur à deux temps, mais devant les progrès réalisés, ses plus acharnés adversaires se sont rendus, à la raison.

Aujourd'hui, ce type de moteur a fait ses preuves, il peut être mis entre toutes les mains.

Ses reprises franches, sa souplesse remarquable en font un moteur d'une conduite particulièrement agréable. Sa faible consommation et sa facilité d'entretien sont des qualités appréciées par les connaisseurs.

Le transmission se fait prochaine du moteur à la boîte de vitesses et de la boîte de vitesses à la roue arrière. On a supprimé la commande par courroie qui était une source d'ennuis multiples : usure, rupture, glissements, etc...

Enfin le problème du freinage a été particulièrement bien étudié : un frein à tambour sur chaque roue avant et arrière pour les types les plus puissants, deux freins à tambour sur la roue arrière pour les deux autres types de moindre cylindrée. On a supprimé les freins agissant sur des poulies. De ce côté, sécurité absolue.

Le soin de bien faire a été poussé jusqu'aux moindres détails. Nous citerons au hasard, la rapidité de démontage des roues, la sécurité de la direction, etc...

De la conception rationnelle de cette motocyclette résultent un certain nombre d'avantages, dont nous n'énumérerons que les principaux. Tout d'abord une stabilité parfaite, par suite de l'abaissement du centre de gravité. Une rigidité absolue. Une accessibilité complète de tous les organes. Une élégance résultant de la simplicité de la solution.

Voilà une motocyclette qui trouvera un succès certain auprès des connaisseurs. En attendant, elle remporte succès sur succès dans toutes les épreuves auxquelles elle participe.

Voici d'ailleurs quelques victoires extraites du palmarès de 1926 :

Gometz-Le-Châtel. — 2° Renaud 125 cmc. ; Circuit de l'Armistice 1925. — 3 machines au départ (une machine par cylindrée), 3 machines à l'arrivée sans pénalisation, 1 médaille d'or ; Côte d'Argenteuil 1926. — 1. Renaud 125 cmc., record ; Côte Château-Thierry 1926. — 1. Renaud 125 cmc., record ; Bol-d'Or 1926. — 1. Renaud 350 cmc., 1.460 kilomètres en 24 heures, moyenne : 61 kilomètres à l'heure, gagnant le challenge de régularité ; Circuit de Gatières 1926. — 2° Renaud 350 cmc. ; Paris-Les Pyrénées-Paris. — 1 machine au départ Renaud, 1 machine à l'arrivée 350 cmc. ; Grand Prix de France vitesse. — 1 machine au départ, 3° Renaud, 1 machine à l'arrivée 350 cmc. ; Circuit de l'Armistice 1926. — 2 machines au départ, 2 machines à l'arrivée sans pénalisation, 1 médaille de vermeil. 1 amateur sur sa machine personnelle termine premier, gagne 1 médaille d'or. Gometz-Le-Châtel. — Sidecar 1.000, 1. Renaud.

Voilà qui en dit plus long que tous les plus beaux discours !

La C. P. Roléo se fait actuellement en 4 types : 175, 250, 350 et 500 cmc. Son équipement répond à tous les besoins du tourisme. Bidon de secours, deux sacoches sous le porte-bagages, etc...



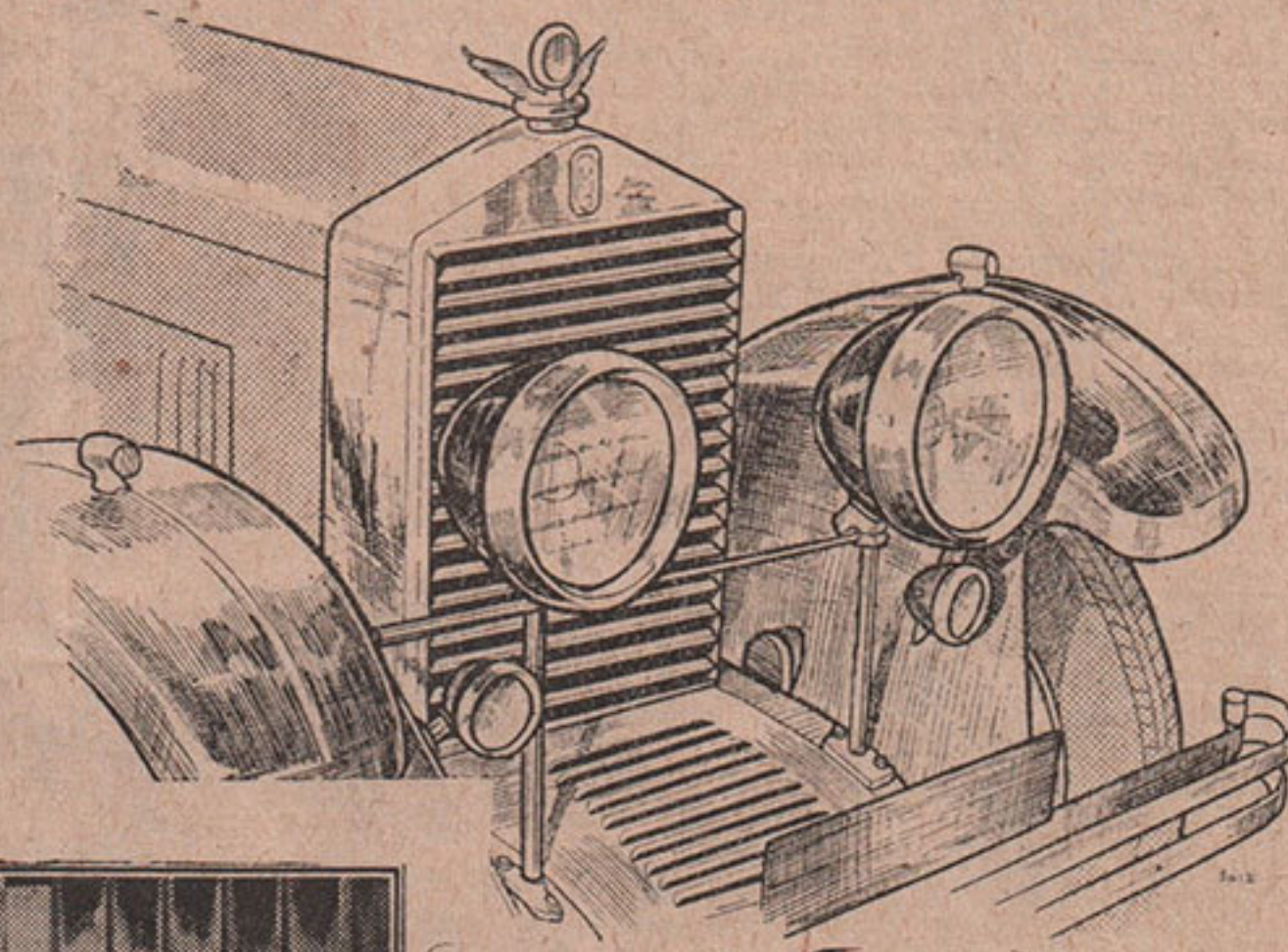
L'arrivée des rescapés de la formidable épreuve à la Porte-Maillot

LES SIX JOURS D'HIVER

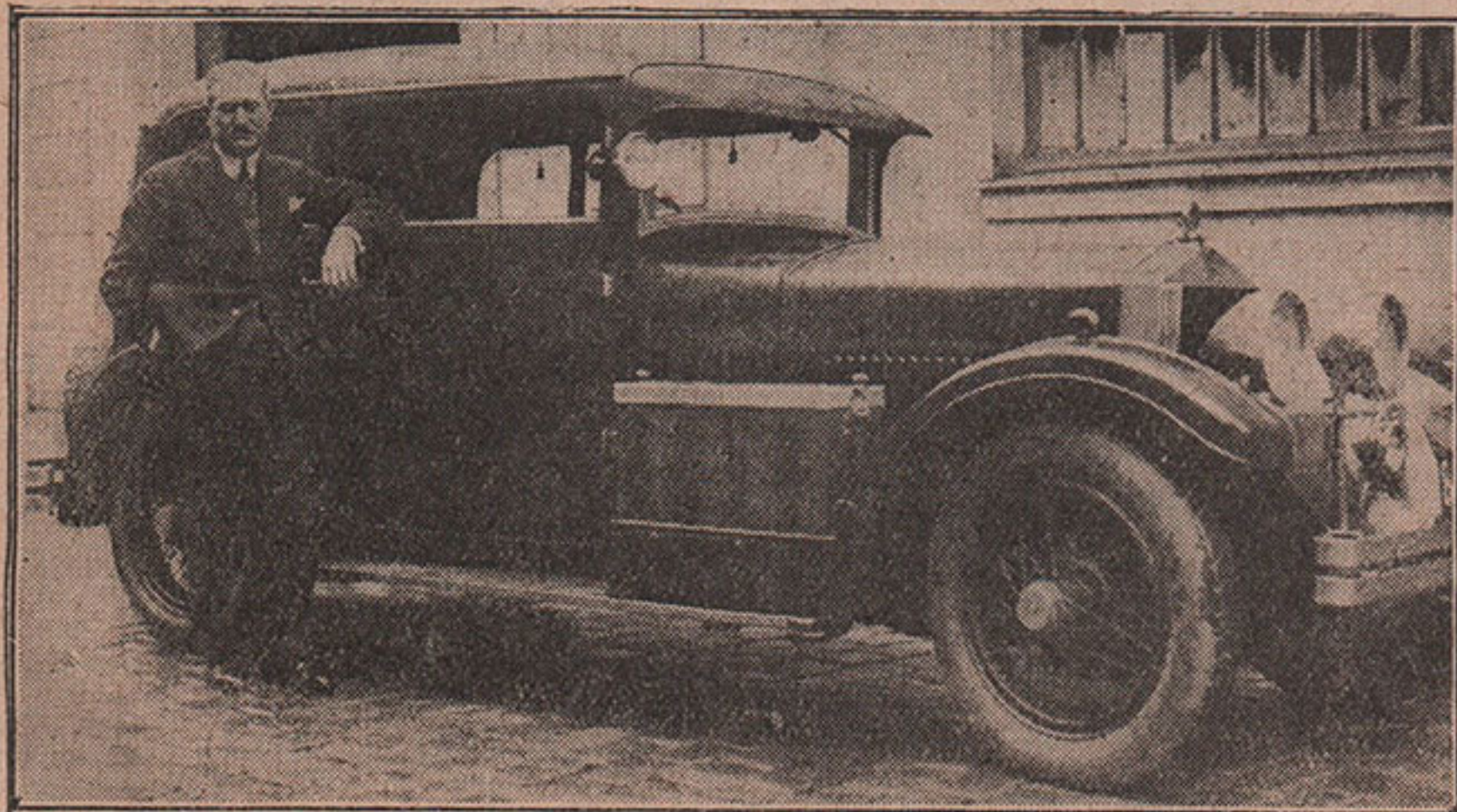
Les Six-Jours d'Hiver organisés par « MOTO REVUE » avec le Concours du *Petit Parisien*, du 16 au 22 Janvier.

LES terribles « Six-Jours d'Hiver » de *Moto Revue* se sont terminés à la plus grande joie des concurrents. Il faut, en effet, avoir assisté à un départ, ou même à un retour comme ceux du vendredi et samedi pour se rendre compte, très imparfaitement du reste, de toute la dose d'énergie qu'eurent à développer ceux qui avaient mission de mener au poteau les fougueuses machines qui prirent le départ le mardi 17 janvier.

Dans notre dernier numéro nous avons dit combien leur tâche avait été dure ; la neige trop souvent, la pluie glaciale persistante, tendant à démoraliser les moins bien trempés, le verglas et ses traîtrises, tout enfin, sauf le beau temps, tendit à se coaliser pour réduire terriblement la phalange des 52 qui prirent le départ, l'espoir au cœur, et rayonnants sur leurs fougueux racers. Nous allons revivre ensemble quelques détails de cette fantastique randonnée.

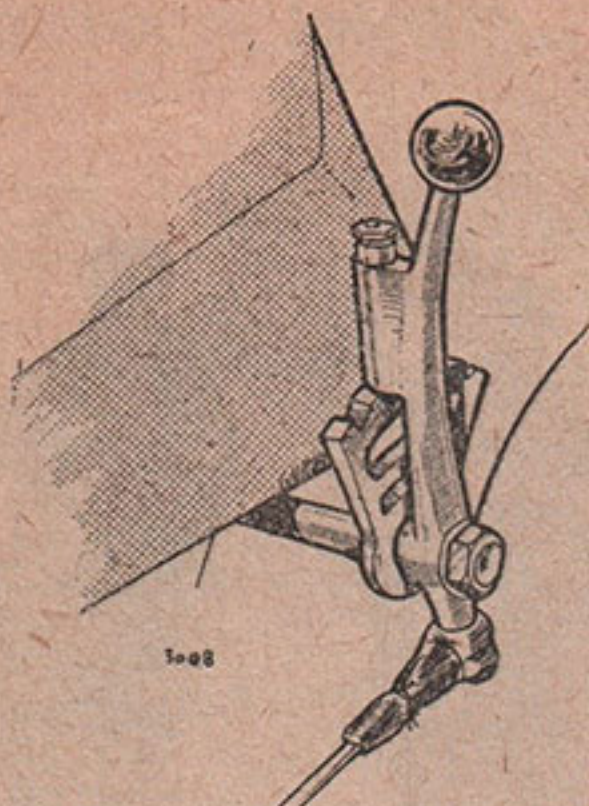


L'avant de la G. M. dont la photo est donnée ci-dessous remarquable non seulement par son fini, mais par le nombre invraisemblable de phares et de feux de position.



M. Gendron avec sa magnifique 10 CV G. M., qui assura le fonctionnement impeccable des contrôles.

Le pesage se fit au Laboratoire de l'A. C. F. par les soins de vrais sportifs, affables et accueillants, j'ai nommé l'A. C. I. F. représenté par MM. Anfry et Michel, et l'Association Motocycliste de France à la destinée de laquelle précise avec tant de compétence notre ami Mauve ; autour de leur Président, les membres du Comité, tels que Cusquel, Tobbler, Richard, Goupy, Toussaint, etc..., etc..., eurent à cœur de mener à bien les Six-Jours d'Hiver que certains pêcheurs en eau trouble, esprits chagrins, auraient bien voulu empêcher de se disputer convenablement. Revenir sur toutes les vexations que voulurent créer aux organisateurs certains membres de l'U. M. F., ne serait pas convenable ici, nous en parlerons par ailleurs.



Tout est graissé à souhait sur les Gnome et Rhône, jusqu'au taquet de blocage du levier qui possède son Técalemit.

Le pesage se fit donc, rapide et sévère, avec l'application intégrale des textes du règlement.

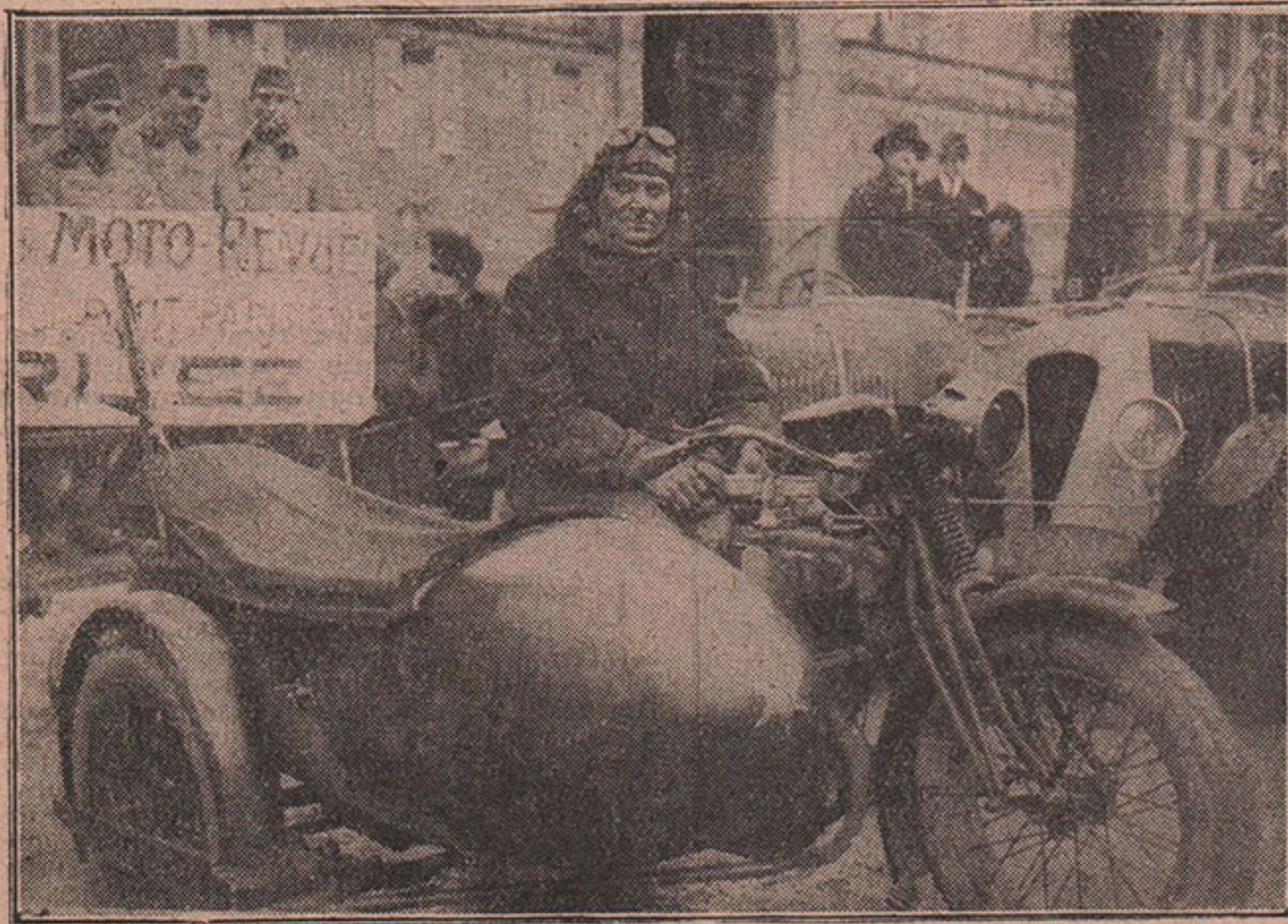
Pour les motos, aucune discussion, mais pour les voitures, que de difficultés... dans l'application de ce méchant règlement qui entrainait en vigueur depuis quelques jours; un morceau de tôle, par-ci, un treillage tamis, par-là; en s'escrimant on réussit tant bien que mal, mais certainement plutôt bien, à rendre les voitures aptes à prendre le départ.

Le Départ

Le départ se fit par un temps excécrable, à partir de 6 heures, à Bezons, à la sortie, aux 52 poinçonnés suivants :

La pendule enregistreuse commença à fonctionner à partir de 7 h. 30, et par catégories.

Motos 175 cmc. — 1. Rapeau (Rochester), 2. Rapeau (Rochester), 3. J.-B. Dacier (Austral), 4. Meunier (Alcyon), 5. Froissard (Alcyon), 6. Lézin (Gnome et Rhône), 7. Bourguin (Gnome et Rhône), 8. Andrieu (Royal Moto), 9. Marceau (Jean Thomann), 10. Robert (Jean Thomann), 11. Vulliamy (Favor).



Le sidecar René Gillet, piloté par Hamberger qui comme à son habitude suivit l'épreuve de bout en bout sans défaillance, relevant les feuilles de contrôle.

Motos 250 cmc. — 15. Batifort (Claude Delage), 16. Druz (Dollar), 17. Lascombes (Dollar), 18. Vary (La Française-Diamant), 19. Henrion (La Française-Diamant), 20. Chéret (Austral), 21. Charollais (Austral), 22. Doyen (Terrot), 23. Boulanger (Stella), 24. Hubert (Stella), 25. Mme Violette Morris (Jean Thomann), 26. Raymond (Jean Thomann), 27. Roudadoux (Pierme), 28. Parizet (Favor).

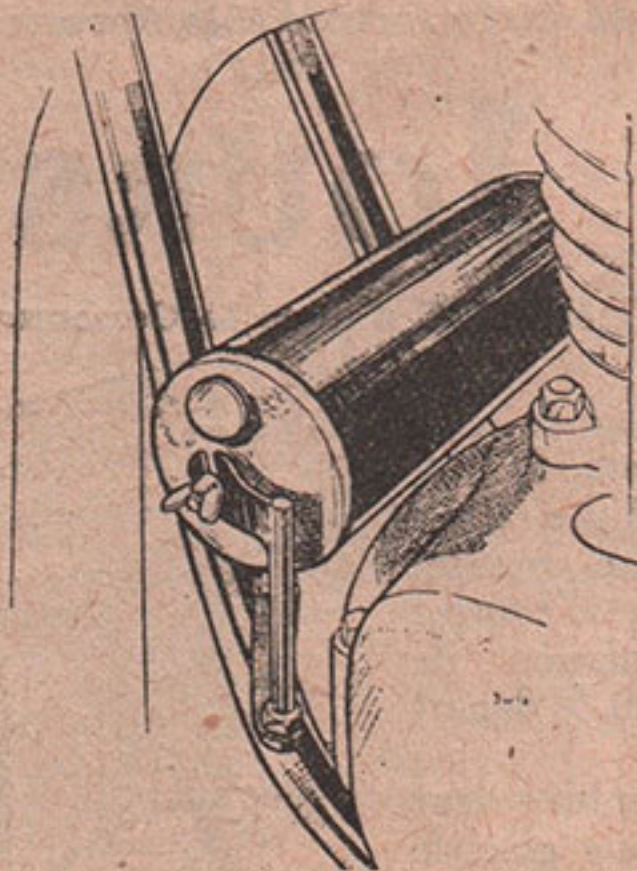
Motos 350 cmc. — 35. Clech (Dollar), 36. Brouet (B. C. R.), 37. Jolly (Alcyon), 39. Beigneux (Le Propulcycle), 42. Berrenger (B. S. A.), 43. Gayot (Monet et Goyon), 44. Laurent (Everest), 45. Rousselot (Everest).

Motos 500 cmc. — 50. Marc, 51. Carré (F. N.), 52. Prévôt (F. N.), 53. Lercfait, 54. Messenger (A. J. S.), 56. Bonnivert (Saroléa), 57. Grémillon (Saroléa), 58. Naas (Gnome et Rhône), 59. Bernard (Gnome et Rhône), 60. Borgotti (Motosacoche), 61. Bodart (D. S. Malterre), 62. Simon (D. S. Malterre), 63. Lefaver (D. S. Malterre).

Motos 750 cmc. — 64. Delbelle (Norton).
Voitures 500 cmc. — 65. Lémasson (Alcyon).

Voitures 1.100 cmc. — 71. Bailly (Scap).
Voitures 1.500 cmc. — 72. Robert (Scap), 73. G. de Marande (Scap).

Voitures 2 litres. — 75. Pesret.



La première étape

Cette première étape fut disputée sur le parcours Paris, Beauvais, Gournay, Rouen :

Les concurrents eurent à souffrir tout le long du parcours de la boue, et trouvèrent des routes réellement mauvaises. De plus, ils essuyèrent des chutes de neige sur Gisors et Méru; c'est peut-être l'excuse que l'on peut trouver à un déchet aussi important et à un aussi grand nombre de pénalisations.

Plusieurs concurrents abandonnèrent au cours de la première journée :

En catégorie 175 : Les deux frères Rapeau insuffisamment prêts arrivèrent ensemble au contrôle de Rouen, dix minutes après la fermeture du contrôle.

En catégorie 250 : Charollais, qui avait atteint le contrôle de Bezons avec 23 points de pénalisation, ne rejoignit pas le parc fermé à Levallois; il fut donc exclu de l'épreuve.

En catégorie 350 : Laurent et Rousselot abandonnèrent 15 kilomètres avant Rouen, même remarque que pour les frères Rapeau : Insuffisance de préparation.

En catégorie 350 : Berrenger ne fit pas pointer son carnet au contrôle de Beauvais, et quoique ayant accompli l'étape dans les délais, les commissaires l'exclurent de l'épreuve. Il devait après vérification des feuilles et enquête, être requalifié le lendemain.

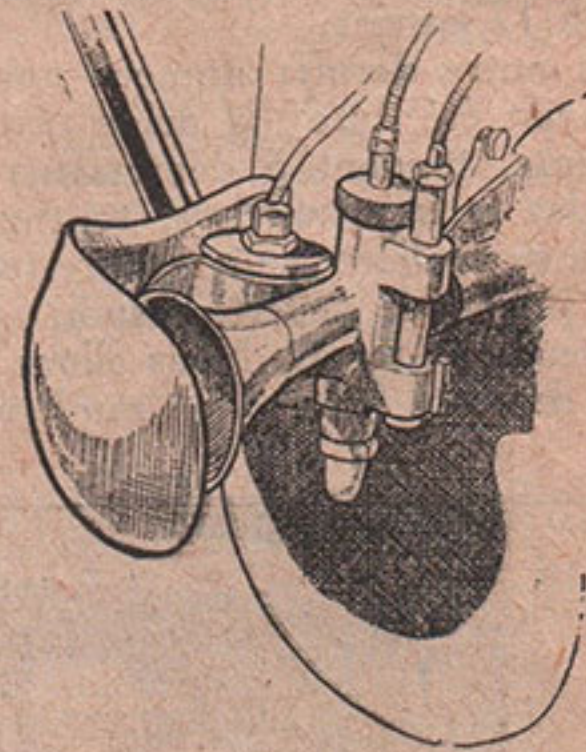
D'autres concurrents furent pénalisés.

J.-B. Dacier perdit 12 points à l'arrivée au contrôle de Bezons; Meunier perdit 10 points à Rouen; Hubert perdit 5 points à Rouen; Clech et Brouet perdirent chacun 3 points à Rouen; Gayot en perdit 42 à l'arrivée à Bezons; Prévost en perdit 3 à Rouen.

Delbelle se voit enlever, à Rouen, 12 points et 3 à l'arrivée à Bezons, soit au total 15 points.

En résumé, sur les 52 partants, c'est six abandons qui réduisirent à 46 le nombre des partants qualifiés pour la seconde étape.

Le contrôle de Beauvais, parfaitement tenu par M. Boudelan, et celui de Gournay, par M. Caron, fonctionnèrent bien. Le contrôle de Rouen, assuré par les membres de l'A. C. de l'Ouest et les membres du Comité du M. C. de la Seine-Inférieure, fonctionna de même et eut de nombreux points de pénalisation à infliger.

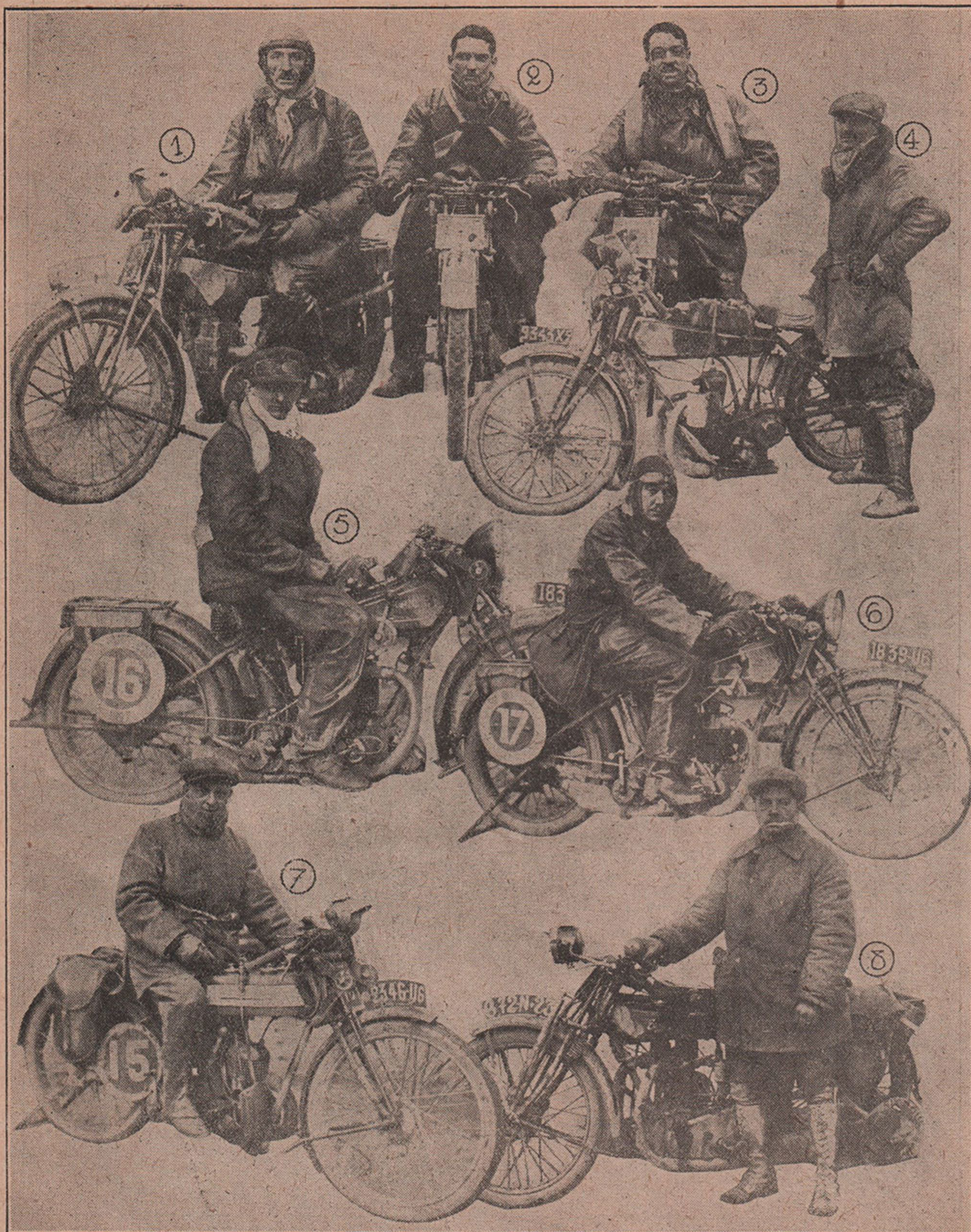


En haut, les réservoirs d'huile qui équipaient les F. N. — Ci-dessus, en attendant l'épurateur d'air que l'on verra peut-être bientôt sur toutes les machines, certains concurrents apportèrent à leur machine des modifications de fortune, pour empêcher la poussière et la boue de pénétrer dans le carburateur.

La deuxième étape

Le départ de la deuxième étape fut donné à 46 concurrents.

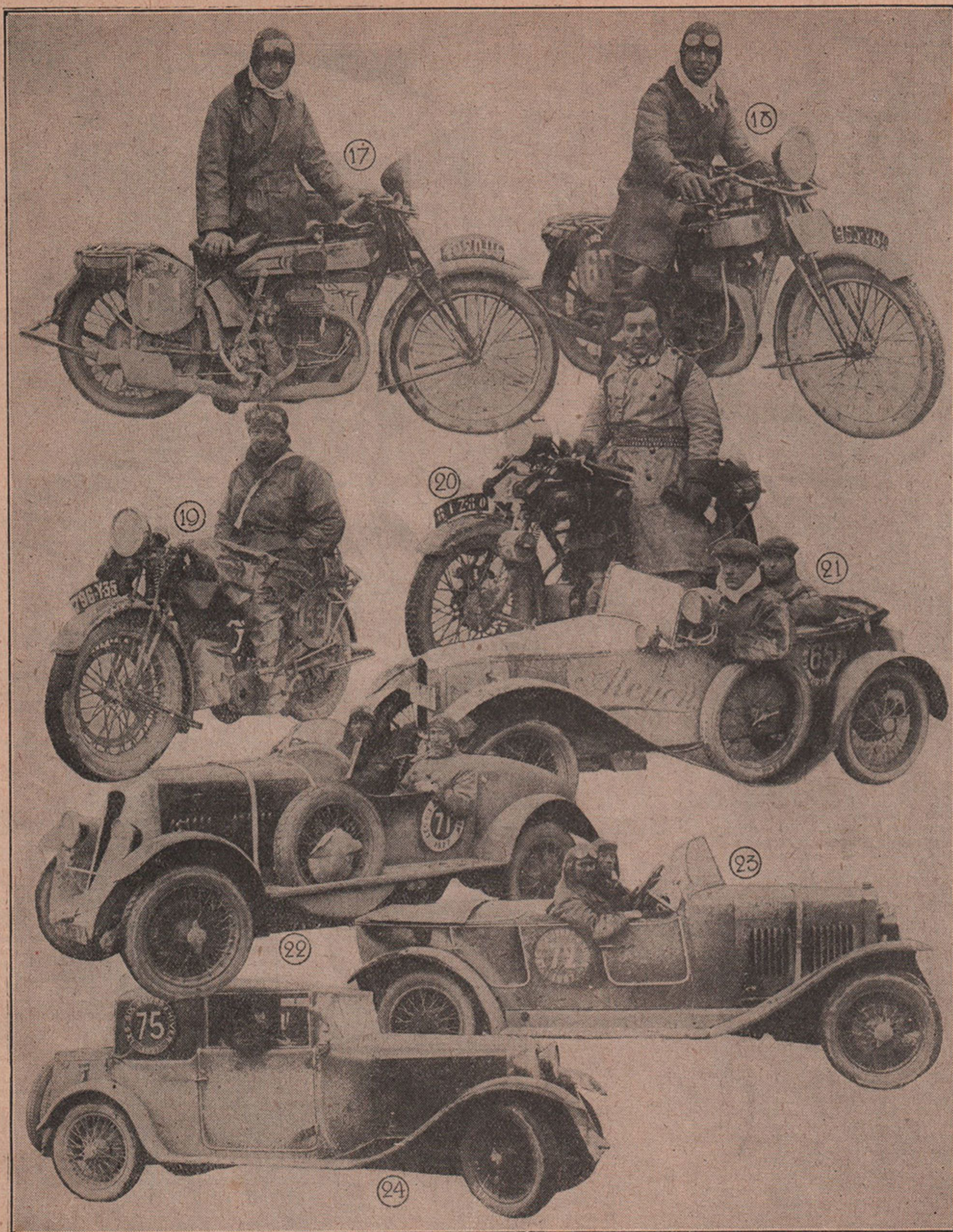
Le n° 3, J.-B. Dacier, le vétéran des concurrents, fatigué de la pénible étape de la veille, ne prit pas le départ. Par contre, après enquête et pointage, les commissaires sportifs requalifièrent le n° 42, Berrenger. Le n° 17, Lascombe, ayant son fils gravement malade, fut remplacé par le concurrent Labourdette.



1. Andrieux (Royal Moto 175), Dipl. Médaille d'or. 2. Bourgoïn et 3. Lezin (Gnome et Rhône, 175), Dipl. Médaille d'or, gagnants de la Coupe des Six-Jours (Groupe bleu). 4. Chéret (Austral 250), Dipl. Médaille d'or. 5. Druz (Dollar 250) Dipl. Médaille d'or, gagnant avec Labourdette de la Coupe Moto Revue. 6. Labourdette (Dollar 250), Dipl. Médaille d'or. 7. Batifort (Claude Delage 250), Dipl. Médaille d'or. 8. Doyen (Terrot 350), Dipl. Médaille d'or.



9. Roudadoux (Piermé 250), Dipl. Médaille d'or. 10. Hubert (Stella 250), Dipl. Médaille de vermeil. 11. Carré (F. N. 500), Dipl. Médaille. 12. Clech (Dollar 350), Dipl. Médaille de vermeil. 13. Parizet (Favor 250), Dipl. Médaille d'or. 14. Marc (Gnome et Rhône 500), Dipl. Médaille d'or. 15. Berrenger (B. S. A. 350), Dipl. Médaille d'or. 16. Bernard (Gnome et Rhône 500), Dipl. Médaille d'or.



17. Bodart (D. S. Malterre 500). Dipl. Médaille d'argent. 18. Simon (D. S. Malterre 500), Dipl. Médaille de vermeil. 19. Lerefait (500), Dipl. Médaille de vermeil. 20. Messenger Alias Cornelis (A. J. S. 500), Dipl. Médaille. 21. Lemasson (Alcyon 500), Dipl. Médaille d'or. 22. Bailly (Scap 1.100), Dipl. Médaille d'or et 23. Robert (Scap 1.100 cmc.) qui enlèvent la Coupe des Voiturettes des Six-Jours. Pesret, un amateur qui gagne une Médaille d'or.



De gauche à droite en haut : Beigneux, Batifort, Vuillamy, Pariset ; en bas : Andrieux, Roudadoux, Chéret, Bernard et Naas

A 5 h. 45, à la sortie du parc fermé, les concurrents furent mis en colonnes, et encadrés par les agents motocyclistes de la Préfecture de police et les voitures officielles, furent conduits au barrage de Pierrefitte.

L'étape en elle-même fut beaucoup plus aisée que celle de la veille. Les routes, moins boueuses et moins défoncées, permirent à presque tous les concurrents d'arriver très à l'avance au contrôle horaire de Compiègne, après avoir été signés à Amiens et Saint-Quentin.

Dans cette étape, Froissard fut pénalisé de 3 points après avoir crevé quelques kilomètres avant l'arrivée au contrôle horaire du Bourget.

Un déplorable accident eut lieu au cours de cette étape, dû comme trop fréquemment à certains chauffeurs qui ne respectent pas les règles les plus élémentaires du code de la route.

A la sortie de Saint-Quentin, à 3 kilomètres en se dirigeant sur Compiègne, Jolly arrivait à un dos d'âne, tenant parfaitement sa droite, quand il se trouva tout à coup en présence de deux voitures de front qui étaient à ce moment même en train de se doubler. Jolly essaya vainement de se rabattre sur le trottoir, mais il fut culbuté par la voiture Talbot qui venait de doubler. Le conducteur de cette dernière essaya de freiner, mais la voiture allant à une trop grande allure, fit plusieurs tours sur elle-même et dans son tourbillon attrapa Naas qui suivait immédiatement Jolly. Naas eut le réflexe de sauter de sa moto ; il tomba sur le bas côté tandis que sa moto était réduite en pièces détachées par la Talbot en furie.

Les deux motocyclistes purent se relever eux-mêmes, Jolly eut malheureusement le poignet gauche fracturé en deux endroits, et fut conduit à l'hôpital de Saint-Quentin, où lui furent prodigués les premiers soins. Quant à Naas, il s'en tira avec des blessures aux genoux sans gravité. Les véhicules furent laissés sur la route et la police vint aussitôt faire l'enquête.

Jolly et Naas rentrèrent du reste par le train du soir à Paris.

..

Le contrôle d'Amiens assuré par le Comité de l'Automobile Club de Picardie et de l'Aisne, fonctionna comme il convenait fort bien ; celui de Saint-Quentin, assuré par les membres du Moto-Club de l'Aisne, fut également très à hauteur de sa tâche. Compiègne, assuré par Decombert, Langlois, et quelques amis fonctionna de même.

Au Bourget, Mauve et ses amis avaient installé un parc fermé impeccable.

..

La troisième étape

Sur les 52 partants du début, 44 concurrents restaient qualifiés au début de la troisième étape. Ils avaient à couvrir les itinéraires suivants :

Groupe bleu. — Livry, Reims, Soissons, Le Bourget (304 km. environ).

Groupe Rouge. — Livry, Reims, Laon, Soissons, Le Bourget (324 km. environ).

Dans cet itinéraire, les organisateurs avaient prévu le passage de la R. N. 2 de Villers-Cotterets au Bourget, en vue, précisément, d'une sélection et les commissaires sportifs reçurent des mains du concurrent M. Vary, la pétition suivante :

A Messieurs les Commissaires Sportifs des Six-Jours d'Hiver de Moto Revue

L'étape de ce jour comporte, pour toutes catégories, le retour de Soissons au Bourget par la R. N. 2 en passant par Gondreville-Lévignen-Nantueil-le-Haudouin-Lagny - Dammartin-Roissy. Cette route comporte 40 km. de pavés abominables, et toutes les cartes l'indiquent comme impraticable aux autos. Les années précédentes les organisateurs avaient si bien compris qu'il n'était pas possible d'exiger la moyenne ordinaire sur une pareille route, que le parcours avait été détourné par Crépy-en-Valois, Senlis. Devant le danger même, que présente ce parcours pour celui qui essaiera de maintenir sa moyenne, les concurrents, d'accord, demandent instamment aux commissaires sportifs de bien vouloir modifier l'itinéraire en question, comme le prévoit l'article 33 du règlement des Six-Jours d'Hiver.

Ce même article 33, dit que les concurrents sont censés être dans les conditions habituelles du tourisme. Or, jamais il ne viendra à l'idée d'un touriste de passer par cette route, au risque de briser sa machine et de se casser la... figure.

(Signé : Vary.)

Tous les concurrents avaient également signé cette pétition à l'exception de quelques uns, six ou huit parmi lesquels Berrenger, Violette Morriss, Froissard, Roudadoux, Pariset et Clech. Les commissaires sportifs

se concertèrent quelques instants à la lueur d'un phare ; il faisait encore nuit noire et ils décidèrent de passer outre et de n'apporter aucun changement à l'itinéraire. Toutefois, en raison du verglas, il décidèrent d'accorder quelques minutes supplémentaires dans cette fraction du parcours. Par contre, ils décidèrent qu'un double contrôle serait installé à Dammartin, sur le R. N. 2 ; ces contrôles furent tenus par Tobbler et Cusquel de l'A. M. C. F.

Cette troisième étape fut aussi mauvaise que la première, et les concurrents eurent à subir de nombreuses crevaisons dues aux routes défoncées sur lesquelles ils devaient, malgré tout, tenir leur moyenne. D'autre part, les routes, en très mauvais état, rendirent le circuit exceptionnellement pénible et notamment la portion de route nationale n° 2, qui relie Villers-Cotterets au Bourget, route portée sur les cartes routières comme impraticable aux autos, mais que les organisateurs avaient choisie pour opérer une sélection parmi les concurrents. 5 concurrents abandonnèrent : le n° 5, Froissard, le 36, Brouet, à la suite d'une chute, le 37, Beigneux, multiples crevaisons, le 18, Vary, qui perdit son boîtier de magnéto dans la nuit, vers Pavillons-sous-Bois et le 43, Gayot, ayant été bousculé au passage par Borgotti, et ayant abîmé sa machine dans sa chute.

Puis, les n° 9 et 10, n'ayant pas suivi l'itinéraire, furent disqualifiés à l'arrivée au Bourget.

Plusieurs pénalisations également : Henrion, 12 points ; Boulanger, 24 ; Gremillon, 7 ; Lefaver, 11 ; et Delbelle, 64. De plus, le n° 72, Robert, sur voiture Scap, se vit infliger 50 points pour perte de son carnet de route ; pénible punition s'il en est, mais prévue par les règlements.

Le contrôle de Reims, assuré par les membres de l'Automobile Club des Ardennes, marcha à souhait, comme les années précédentes ; celui de Laon, par M. Chedaille du Moto Club de l'Aisne en fit de même et celui de Soissons fut assuré par M. Beaurin de Saint-Quentin.

Le classement à moitié épreuve

Voici, à la fin de cette troisième étape, la position des concurrents. Rappelons, à ce sujet, que chaque concurrent partait, au départ de la première étape, avec 1.000 points et que ces points étaient grignotés à raison de 1 par minute de retard aux contrôles horaires.

Motos 175 cmc. — 1. ex-æquo, Lézin (Gnome-Rhône), Bourgoin (Gnome-Rhône), Andrieu (Royal-Moto), Vuilliamy (Favor), 1.000 points ; 5. Meunier (Alcyon), 990 points.

Motos 250 cmc. — 1. ex-æquo, Batirort (Claude Delage), Druz (Dollar), Labourdette (Dollar), Chéret (Austral), Doyen (Terrot), Mme Violette Morris (Jean Thomann), Raymond (Jean Thomann), Roudadou (Piermé), Parizet (Favor), 1.000 points ; 10. Hubert (Stella), 995 points ; 11. Henrion (La Française-Diamant), 988 points ; 12. Boulanger (Stella), 976 points.

Motos 350 cmc. — 1. Berrenger (B. S. A.), 1.000 points ; 2. Clech (Dollar), 997 points.

Motos 500 cmc. — 1. ex-æquo, Marc, Carré (F. N.), Lerefait, Messager (A. J. S.), Bonnivert (Caroléa), Bernard (Gnome-Rhône), Borgotti (Motosacoche), Bover (D. S. Malterre), Simon (D. S. Malterre), 1.000 points ; 10. Prévôt (F. N.), 997 points ; 11. Gremillon (Caroléa), 993 points ; 12. Lefaver (D. S. Malterre), 989 points.

Motos 750 cmc. — 1. Delbelle (Norton), 952 points.

Voitures 500 cmc. — 1. Lemasson (Alcyon), 1.000 points.

Voitures 1.100 cmc. — 1. Bailly (S.C.A.P.), 1.000 points.

Voitures 1.500 cmc. — 1. G. de Marande (S. C. A. P.), 1.000 points ; 2. Robert (S. C. A. P.), 950 points.

Voitures 2 litres. — 1. Pesret, 1.000 points.

La quatrième étape
L'étape de nuit

L'étape certes la plus appréhendée des concurrents. Même quelques jours avant l'épreuve, le bruit avait couru que cette mer cette étape. En effet, reconnaissons-le

étape de nuit serait supprimée ; bruits tendencieux comme tous ces bruits qui se créent dans certaines parlottes, ou devant les tables de Cafés de la Grande-Armée. Il ne fut jamais dans l'intention des organisateurs de supprimer maintenant, notre épreuve des Six-Jours a fait travailler la question éclairage, et vous verrez au prochain Bol d'Or de l'ami Mauve, à la Pentecôte prochaine, le bond formidable que vont avoir fait les équipements d'éclairage moto, aussi bien acétylène qu'électrique.

Avant le départ de cette étape, à Versailles, un « soviet » se forma parmi les coureurs ; la neige tombait sans discontinuer, la route en était couverte, et, par-dessous, une couche de verglas allait tendre des pièges à plus d'un. L'heure approchait ; le commissaire général, Mauve, fut interpellé par Bonnivert qui, au nom de ses camarades et beaucoup au sien, demanda de renvoyer cette étape au lundi suivant. Si en Belgique on peut ainsi décaler les épreuves du jour au lendemain, en France c'est plus difficile et je serais bien désireux que M. Bonnivert se mette quelque jour au lieu et place d'un organisateur ; il verrait les petites démarches qu'il y a lieu de faire au Ministère de l'Intérieur, Sûreté Générale, la correspondance à échanger avec les maires des villes traversées, les brigades, les frais des services d'ordre, etc., et puis, au fond, la moto n'est-elle pas faite pour marcher par tous les temps, même par le neige ? N'est-ce pas le but recherché par les organisateurs des Six-Jours d'Hiver ?

L'heure approchait ; quelques concurrents sur l'idée de Maurer de chez Dollar, s'en furent dévaliser un quincaillier où ils achetèrent des mètres et des mètres de treillage très fin, genre tamis, dont ils se firent des longues visières pour se protéger de la neige.

L'heure des départs sonna ; les carnets furent pointés, étalés sur la table, personne ne partait. Sept minutes après, Lézin, prévoyant ce qui, fatalement, allait arriver, annonça à ses camarades en prenant son carnet qu'il partait... « car, tout à l'heure, vous allez vous filer et me laisser à la traîne,

je ne marche pas... »... et Lézin déclancha à sa suite, le départ de tous les concurrents.

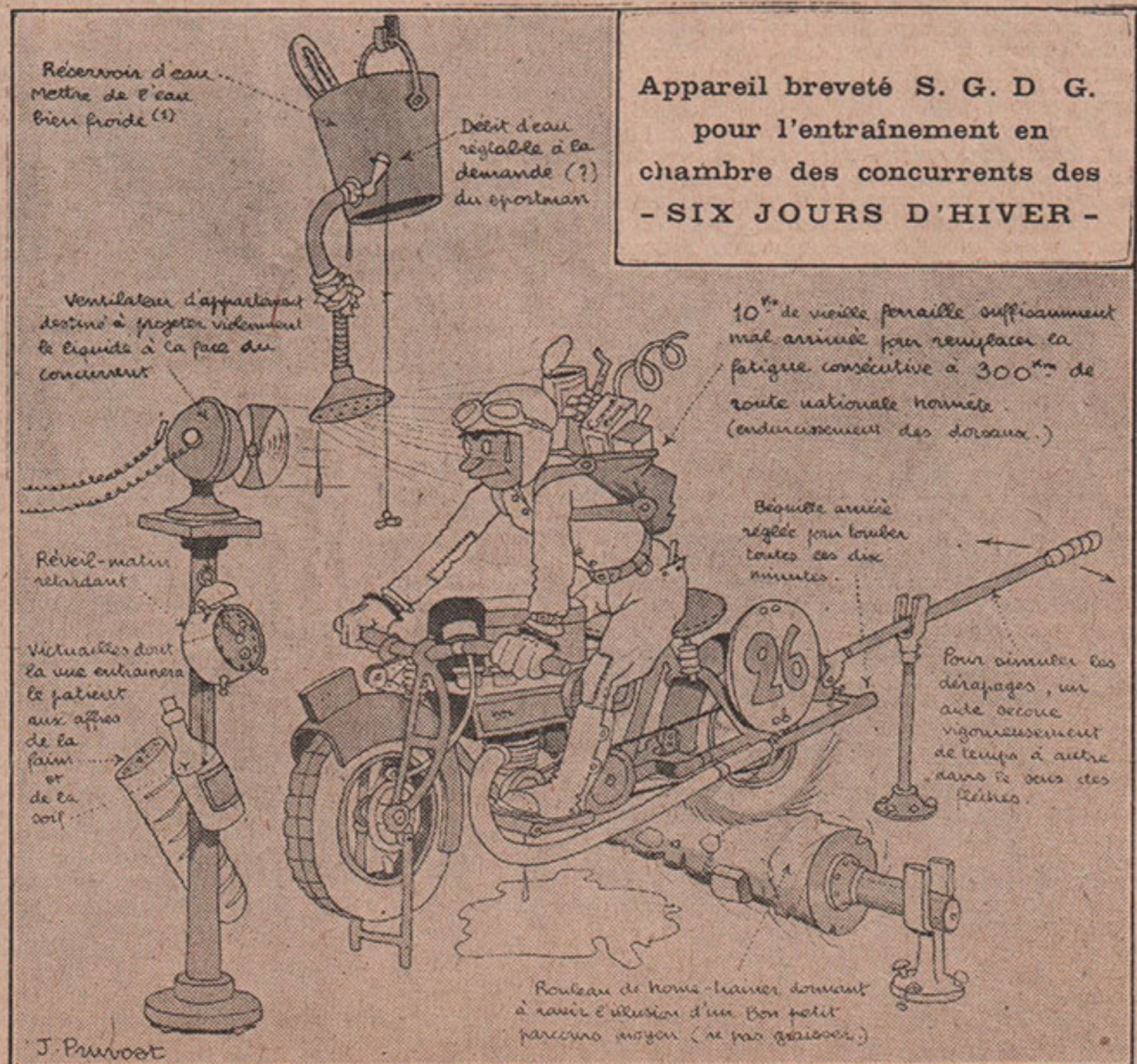
Ce fut pénible, très pénible, il faut le reconnaître ; mais, aussi, pourquoi les concurrents n'avaient-ils pas pensé à l'équipement ; il n'est pas pardonnable que des habitués des concours de tourisme, des pilotes qui, tous les jours, sont à moto, partent avec des souliers et des bas cyclistes, des gants en peau fourrés qui, par temps de pluie, condensent des litres d'eau en quelques instants ; même des cuirs, dits imperméables, le cuir s'imbibant rapidement, et ce n'est que le dimanche, trois jours après, que nous pouvions constater — oh ! bonheur ! — que nos pilotes avaient commencé à prendre quelques petites précautions contre la pluie, contre la neige, contre le froid. L'épreuve des Six-Jours d'Hiver leur aura servi de leçon, soyons rassurés sur ce point.

Cette étape de vendredi fut donc formidablement dure ; la neige ne quitta pas un instant les concurrents, et l'on vit M. Bonnivert se « dégonfler » à La Ferté-Bernard où il prit le train pour rentrer à Paris, essayant d'emmener à sa suite d'autres camarades. C'est bien la peine de venir d'Herstall défendre les couleurs d'une admirable marque belge pour se « dégonfler » ainsi et n'oublions pas en effet que sa moto marchait fort bien. Arrivé à La Ferté, avec 22 minutes de retard, il demanda au commissaire de la pendule eregistreuse, M. Goupy, si Bernard était pénalisé ; sur sa réponse négative il annonça qu'« il laissait ça là ».

Bien des coureurs français sont suffisamment enruyés d'abandonner quand leur « mécanique » ne veut plus rien savoir, et j'en connais plus d'un qui, au lieu d'abandonner, rentrerait avec sa moto sur le dos, si c'était possible.

Dans cette étape, d'autres abandons forcément dus à des bûches, à des crevaisons et aux difficultés de réparer sous la neige. L'étape de nuit fut meurtrière, moins toutefois que l'on ne l'aurait supposé.

Au retour également, les concurrents furent pris par la nuit dans des bourrasques conti-



(1) Un truc imitant la neige fondue est à l'étude et sera au point sous huitaine.

nues de neige qui provoquèrent certains abandons et de nombreuses pénalisations.

Sur les 37 partants, auxquels le Comité de l'A. M. C. F. (Mauve, Casquel, Tobbler et Richard) donna le départ, à 10 heures, on comptait, le soir, 7 abandons : ceux de Vuilliamy qui, au départ, tomba près de Saint-Cyr ; Meunier, qui abandonna au retour de La Ferté, après de multiples crevaisons ; Boulangier et Gremillon, également victimes de chutes ; Bonnavert, ayant eu une défaillance morale, prit le train à La Ferté-Bernard, bien que sa machine fût en parfait état ; Borgotti sur Motosacoche, qui pendant toute l'étape avait été empoisonné avec ses chaînes, ne rejoignit pas le contrôle de Versailles dans les délais ; Delbelle, qui était déjà tombé la veille sur les pavés de R. N. 2, fit une nouvelle chute et ne put continuer.

De nombreux concurrents perdirent des points : Henrion, 9, à l'arrivée à Versailles ; Mme Violette Morriss, 74 ; Raymond, 3, à La Ferté et 86 à Versailles ; Prévot, 3 à La Ferté ; Messenger 22 à La Ferté et 60 à Versailles ; Bodart, 27 à La Ferté et 12 à Versailles ; Simon arriva 7 minutes en retard à La Ferté, et Lefaver perdit également 25 points à La Ferté et 54 à Versailles.

Restaient donc qualifiés pour l'étape du samedi : 30 concurrents sur les 52 partants du début, et, parmi ces derniers, plus que 19 ayant conservé leurs 1.000 points.

Cette statistique démontre bien la dureté de l'épreuve et nous attendons impatiemment une autre épreuve susceptible d'apporter cette sélection.

Les contrôles de La Ferté-Bernard, assurés par M. le docteur Collière, une figure sportive de la région, assisté de quelques amis, eurent fort à faire, les concurrents pour la plupart arrivant passablement éneuvés.

Au Mans, MM. les secrétaires de l'A. C. O., assistés de quelques membres de l'A. C. O., pointèrent avec une parfaite régularité les concurrents du groupe rouge. Au retour, M. Leboucq, à Chartres, et M. Dadon, commissaire central de Rambouillet, fonctionnèrent dans la nuit noire et glaciale.

La Cinquième Etape

Et, pendant ce temps, la Presse entière, politique et sportive, parisienne et provinciale, claironnait dans les coins les plus reculés les prouesses des Six Days Men. Et notre confrère *L'Echo des Sports* annonçait, le samedi 22 :

L'épreuve des Six-Jours d'Hiver, aujourd'hui classique, mérite bien son appellation. Notre confrère Moto Revue, en créant cette épreuve il y a trois ans, a fait faire un énorme progrès à l'industrie motocycliste. Cette année encore, en ajoutant à cet intéressant concours de régularité et d'endurance une étape de nuit, les concurrents ont eu à travailler la question éclairage, qui, jusqu'à maintenant, avait été très négligée.

L'étape de samedi, comme celle de vendredi, fut terrible pour les concurrents et aussi pour les machines ; toute la journée depuis le départ de Versailles, la neige ne cessa de tomber comme on ne se souvient de l'avoir jamais vue tomber. Cette neige, sur la couche de verglas qui était sur les routes bitumées, devenait même un danger pour les concurrents qui avaient, malgré tout à affronter les parcours de l'étape, et à des moyennes élevées, contrôlés en de nombreux points où ils devaient passer à la minute précise.

Le nombreuses chutes furent à enregistrer, mettant à mal les machines, mais, heureusement, sans gravité pour les concurrents, mais non sans douleur.

Be 19, Henrion abandonna par suite du mauvais temps ; le 25, Mme Violette Morriss, qui avait fait les 3 premières étapes sans perdre de points, se ressentant encore d'une chute survenue dans la nuit de vendredi, n'alla pas plus loin et dut rentrer ; son coéquipier Raymond ne parvint au contrôle d'Orléans que 28 minutes après son horaire officiel et, de ce fait, mis hors course. Lefaver, numéro 63, à la suite de bûches sur le verglas, dut abandonner bien à contre-cœur. Le 73, G. de Marande, faillit être victime d'un accident. Alors qu'il roulait à une certaine allure derrière Bally, il vit ce dernier, dans un mauvais tournant, rater son virage et pour éviter la casse, descendre dans un abreu-

voir, près de Fray ; à la suite d'un coup de frein sec, la voiture de G. de Marande dérappa sur le verglas et alla s'abîmer contre un poteau. Fortement endommagée, G. de Marande dut passer plus d'une heure à la réparer et ne parvint pas au contrôle d'Orléans dans les délais.

Peu de pénalités dans cette cinquième étape : le 54, Messenger, perdit 8 points à Orléans et 8 à Versailles au retour.

Sur les 30 partants du matin, il y eut donc 5 abandons, et il ne restait, au départ de la dernière étape, qui allait se disputer le dimanche, que 25 concurrents. Peu à peu, les éléments déchainés continuaient à grignoter la phalange des rescapés.

Les contrôles de Châteaudun, tenus par M. Bourbon-Deroy, et d'Orléans, par M. Lioust, furent au-dessus de tout reproche ; ces deux contrôles fonctionnant déjà pour nos Paris-les Pyrénées-Paris depuis six ans.

L'ultime étape

Cette étape, malgré sa simplicité apparente, fut funeste pour certains. En se rendant au départ, à la Défense, Prévot, dont les Six-Jours étaient sa première course, glissa et faussa ses repose-pieds ; il abandonna aussitôt.

Trois pénalisés : Lerefait (motos 500 cmc.), jusqu'ici sans pénalisation, 8 points, à Evreux, à cause d'une crevaillon ; Messenger (motos 500 cmc.), 22 points, à Dreux ; Carré (motos 500 cmc.), 58 points, à l'arrivée à Versailles.

Les contrôles d'Evreux, tenus par M. Breux, de l'A. C. O., et quelques amis, celui de Nonancourt, par M. Martin, de Mortagne, par M. Caron, et de Dreux, par M. Kilburg, tous habitués de ces contrôles des Six-Jours, donnèrent toute satisfaction !

Et le lendemain, notre confrère *L'Auto*, en général peu prodigue de compliments, écrivait :

24 concurrents terminent dont 16 sans pénalisations

Epreuve dure, très dure, furent ces Six-Jours d'Hiver que Moto Revue a fait disputer à nouveau cette semaine et que les intempéries n'ont cessé d'assaillir : neige et froid. Dans ces conditions, l'épreuve prit une forte signification. Le déchet a dépassé 50 % ; en effet, 52 véhicules (47 motos et 5 voitures) prirent le départ de la première étape ; 24 seulement (20 motos et 4 voitures) figurent au classement final. 16, parmi ceux-ci, réussissent l'exploit de n'avoir encouru aucune pénalisation. Citons ces pilotes de si solide expérience et ces véhicules de si impeccable construction :

Lézin (Gnome et Rhône), Bourguin (Gnome et Rhône), Andrieu (Royal Moto), en motos 175 cmc. ; Batifort (Claude Delage), Druz (Dollar), Labourdette (Dollar), Cheret (Austral), Doyen (Terrot), Roudadoux (Piermé), Parizet (Favor), en motos 250 cmc. ; Berrenger (B. S. A.), en motos 350 cmc. ; Marc, Bernard (Gnome et Rhône), en motos 500 cmc. ; Lemasson (Alcyon), en voitures 500 cmc. ; Bailly (Scap), en voitures 1.100 cmc. ; Pesrel, en voitures 2 litres.

Le beaux succès de S. C. A. P. aux Six-Jours d'Hiver

La célèbre marque S. C. A. P. a fait une rentrée très remarquée, dans le difficile Critérium d'endurance des Six-Jours d'Hiver. S. C. A. P., dans l'épreuve, remporte deux premières places, s'adjuge deux médailles d'or et la Coupe des Voitures avec ses deux excellents conducteurs Vally et Robert, qui, s'ils furent à la peine, méritent bien à leur tour d'être à l'honneur. Une des deux voitures S. C. A. P. était carrossée en quatre places.

Le brillant succès de S. C. A. P., acquis avec des voitures strictement de série, ne peut étonner ceux qui connaissent son long palmarès ; il est la juste récompense d'une fabrication impeccable, mise au service d'une technique moderne, sûre et sans reproches.

S. C. A. P. a poussé la mise au point de ses véhicules de petite cylindrée, bien servis par de remarquables puissants et souples moteurs, à tel de ré de perfectionnement qu'il est impossible qu'on puisse souhaiter mieux. La nouvelle 7-8 CV S. C. A. P. connut un gros succès au Salon ; il n'est pas douteux

En particulier, les constructeurs de motos de petite cylindrée, dont la sportivité et l'ardeur au travail ne se démentent jamais, sont à féliciter.

Et nous, nous admirerons aussi les 8 autres dont les points perdus le furent par crevaisons, bûches répétées, perte d'un carnet, comme Robert, tout cela n'affectant en rien le fonctionnement de leur véhicule.

A tous merci

A tous ceux qui collaborèrent au plus grand succès de notre épreuve, merci ; citer tous les dévouements qui nous furent prodigués à cette occasion, le cadre de notre Revue n'y suffirait pas : que l'on veuille nous en excuser.

Les officiels

Encore merci aux dévoués de l'A. M. C. F. (Association motocycliste de France), à M. Anfray, commissaire de l'A. C. I. F. (Automobile Club de l'Île-de-France), à M. Michel, son distingué directeur, qui surent toujours faire respecter les règlements, parfois un peu durs et dont furent victimes pas mal de concurrents.

Comment remercier aussi M. Gendron, le constructeur des 7 et 10 G. M., qui n'hésita pas à mettre au service des organisateurs une ravissante 10 CV carrossée superbement et qui fit bien des envieux tout au long du parcours ? Rappelons que M. Gendron, cette année hors concours, avait réussi la passe de trois, les trois années précédentes en enlevant, en 1923, 1924 et 1925, la Coupe challenge des Six Jours d'Hiver, donnant ainsi une preuve indiscutable de la régularité de sa construction.

René Gillet le constructeur de Montrouge, de son côté, avait, comme l'an dernier, mis à la disposition de l'organisation un de ses rapides sidecars, type Armée Française, piloté par M. Hamberger. La tâche imposée à ce véhicule fut lourde, mais jamais il n'eut une défaillance et accomplit superbement le rôle délicat qui lui avait été assigné par les commissaires sportifs.

Par ailleurs, la Corce La Licorne, 10 CV sport, de *Moto Revue*, toujours avec sa carrosserie type auto-mitrailleuse, pilotée par M. Boell, fut à la hauteur de sa tâche, et qui en voudrait confirmation n'a qu'à poser des questions à M. Toussaint, trésorier de l'A. M. C. F. qui, tous les jours, accomplit à son bord les parcours les plus longs imposés aux concurrents, et à des moyennes de record.

Et avant que ne s'éteignent les lampions, adressons nos remerciements à nos collègues de la Presse qui jugèrent, comme il convenait, notre fantastique randonnée :

A Latour, de *L'Auto*, à Maurice Henry, de *L'Echo des Sports*, à L. A. Grond, du journal *Les Sports*, à Rousselet, de *Sporting*, à Fraichard, de *Intran*, à la *Liberté*, à l'*Agence Havas*, et à M. Gaudillère, à l'*Agence Radio*, et M. Daussy, et enfin à tous.

Et maintenant, au travail pour notre huitième jour d'été et auxquels nous convions dès maintenant tout notre monde, à notre Paris-les Pyrénées-Paris.

que tous les sportsmen voudront en faire l'essai.

Rappelons que Messenger, Alias Cornélis participa aux Six-Jours sur une A. J. S. qu'il venait d'acheter et qu'il grappa, comme toujours du reste, à la Kervoline, l'huile qui s'impose en pareille circonstance.

L'éclairage aux 6-jours d'hiver

L'épreuve de nuit des 6-jours a été particulièrement dure, aussi faut-il signaler le succès des concurrents qui avaient pris l'heureuse précaution de se munir de l'équipement électrique Marchal.

Les 3 « Dollar » de Clech, Druz et Labourdette comportaient les dynamos et les projecteurs 20 Marchal, ensemble dont le fonctionnement s'est révélé impeccable depuis le début des épreuves.

De même les deux Gnome et Rhône de Marc et Bernard, les deux D. S. Malterre de Bodart et Simon. La deux litres Ballot et les trois voitures Scap avaient adopté les projecteurs Marchal qui joignent à une lumière parfaite, une solidité et une légèreté remarquables.

MON PETIT DOIGT M'A DIT QUE...

... que la nouvelle Ariel anglaise, 500 cmc., simple et double échappement, qui va faire son apparition sur le marché français, a été entièrement conçue par un des anciens ingénieurs de la maison S. A. P.

... que Terrot lancerait en série, commencement mars, une nouvelle 500, munie d'un S. A. P. en chapelle, à culbuteurs, à un et deux tuyaux dans un nouveau cadre renforcé et brasé, avec attaches de sidecars, boîte de vitesses fixée en 4 points, garde-boue de 160, pneus de 700x100 et tambours de freins de 210 m/m, carter de chaîne fermé, repose-pieds ajustables et équipement électrique par dynamo et accus d'une de nos grandes marques spécialistes.

... que le même modèle à 2 échappements comporterait un tube de cadre coudé sous le réservoir pour permettre l'accessibilité aux culbuteurs et qu'en pneus de 700x80, la machine ferait nettement 130 à l'heure, livrée à la clientèle et marchant à l'essence.

... que la même maison a donné l'exclusivité à Lucien Psalty de quelques machines très rapides, équipées du célèbre moteur Chater-Lea, à arbré à came en tête.

... que Dollar engagera une seule machine dans chaque catégorie 175 cmc., 250 et 350 de Paris-Nice, pour bien prouver que les engins arrivent toujours à terminer les courses sans ennui.

... que Druz de la même maison a l'intention de s'attaquer aux records en 125 cmc., à lui ravis par Meeten sur Francis-Barnett, soit à Monthéry, soit au Parc des Princes.

... que prochainement, paraîtrait dans *Moto Revue*, un essai de la 350 Dollar, double échappement, éclairage électrique, qui sort en série maintenant, produit par la firme de Charenton.

... qu'un amateur, ancien pilote de Benjamin, qui prit part avec succès à la Coupe de l'Armistice au volant d'un cabriolet Renault a lâché ce volant pour le guidon d'une supersport, avec laquelle il prendra part à de nombreuses courses cette année et au Rallye de *Moto Revue* pour commencer.

... que, puisque l'on en parle, il faut dire que tout ce qui se compte des portifs motocyclistes, d'amateurs de machines Tourist Trophy, d'adorateurs de montes anglaises et de pilotes habiles, se retrouvera sur la route ce jour-là.

... que Campbell viendrait en France sous peu, essayer les records avec son monstre, à la place des sables humides et venteux de Pendine.

... que Magnat Debon a sorti déjà 3 machines armées du nouveau Blackburne 350 à deux échappements.

... que le salon de Milan est le triomphe des Guzzi, 500 arbre à cames en tête, Benelli même solution sur un 175 cmc. et Belonni 500 OHV qui seront engagées au T. T. anglais cette année.

... que les anglais qui ne s'effrayent pas souvent, ont été impressionnés par la pénible tâche des compétiteurs de nos 6 jours d'Hiver et ne tarissent pas d'éloges sur leur vaillance.

... qu'un amateur, possesseur d'un Amilcar à compresseur de couleur rouge, venu à la 8 cylindres Buggati par nécessité, retournerait au 1.100, mais plus rapide avec un nombre de cylindres plus imposant.

... que la marque de l'Est qui aime le progrès, doit monter sur 100 de ses machines d'une nouvelle série des « Lycett aero », nouvelle selle anglaise.

... qu'un constructeur suisse, d'un moteur de la même nationalité, équipant une machine

à 4 temps à culbuteurs et française, a promis le 140 en 350 à la première monte de la marque pour les courses de cette année.

... qu'il se confirme de plus en plus que les records en 750 seront battus avant peu par le colonel et Mrs Stewart et que les 24 heures vont avoir à subir de rudes assauts.

... que la couverture de *Moto Revue* représentant Adrieu avec, sur chaque bras, une motocyclette en réduction, valut à l'agent général de Royal-Moto, plusieurs demandes de renseignements concernant ces nouvelles motos pour enfants...

... qu'un hebdomadaire de l'automobile, en mal de publicité, affiche en bonne place dans son journal, une réclame pour le grand tourisme... en chemin de fer... peu banal pour un organe de diffusion de l'automobile.

... que Sandford aurait traité avec l'Amérique pour la construction et la vente, dans ce pays, de son trois-roues...

... qu'une Société au capital de 50.000 dollars se serait constituée à cet effet et que la cadence de construction prévue serait de 10 véhicules par semaine.

... qu'un constructeur de motos, dont la fabrication est allée sans cesse en se perfectionnant, met au point, en ce moment, une suspension arrière pour motocyclette en

laquelle, vu sa simplicité remarquable, il a grande confiance... que *Moto Revue* en donnera la description dès les essais effectués.

... qu'un fabricant de pneumatiques indique dans une brochure remarquable de bon sens, les moyens d'améliorer considérablement la situation des ouvriers et de diminuer, tout aussi considérablement le prix de revient des matières usinées... Mais qu'on se demande, si toutefois il met lui-même en pratique ses sages conseils, comment il se fait que ses pneus ne soient pas encore à 50 % au-dessous du tarif de ses concurrents...

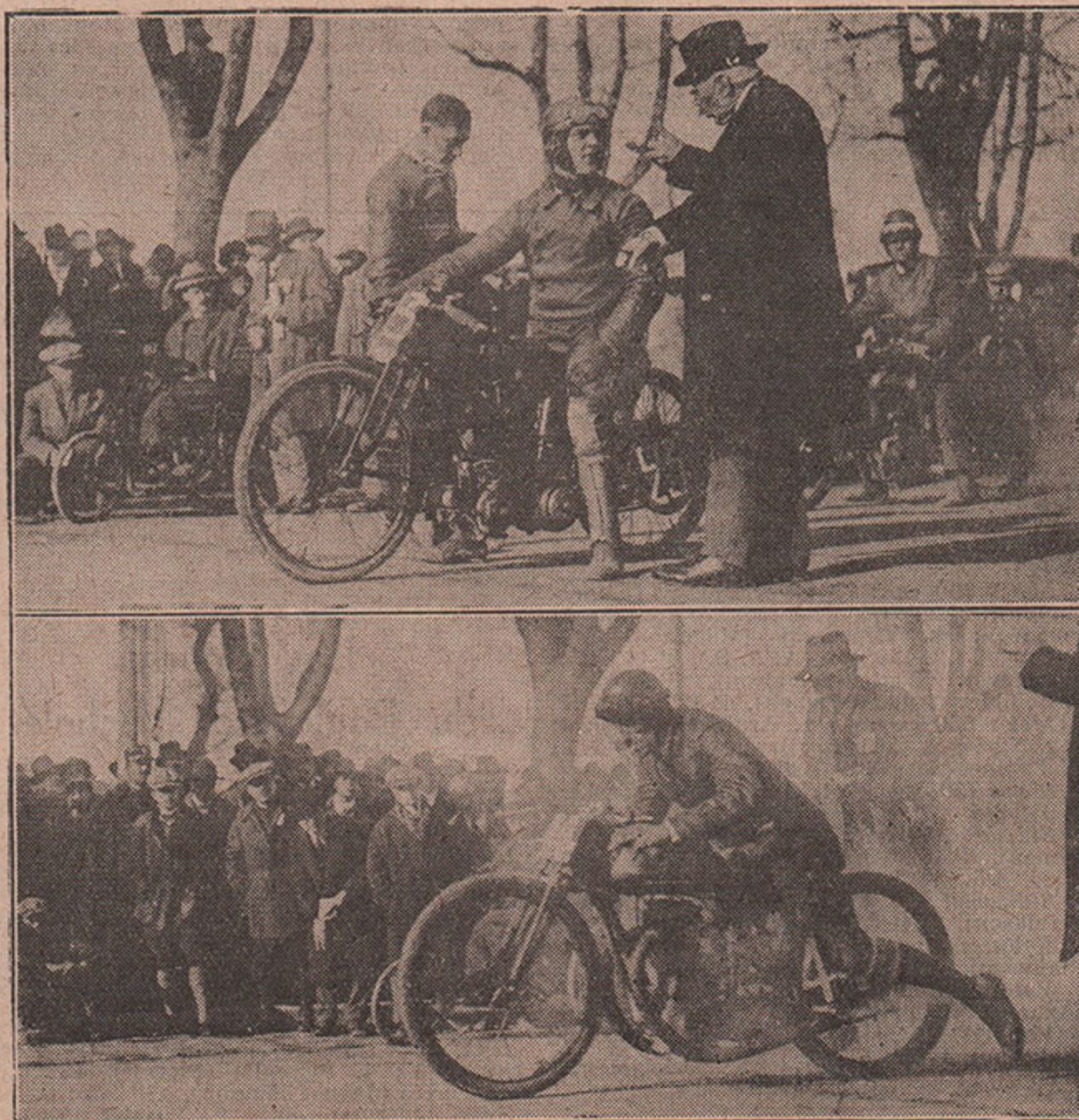
... que participerait au prochain Bol d'Or, sans autres prétentions que de faire une exhibition concluante, une nouvelle voiturette 1.100 cmc., équipée avec moteur Ruby à culbuteurs, châssis surbaissé et de ligne séduisante...

... que cette machine sortirait ensuite en série à un prix raisonnable...

... qu'en outre, les constructeurs de cette voiturette ont également à l'étude une petite 5 CV 4 cylindres, classique et confortable, dont le prix pourrait bien être une révélation agréable pour les petites bourses.

... qu'un journal vient de publier un article sur la baisse des automobiles, remarquablement inspiré de l'enquête faite sur ce même sujet, dans le domaine de la motocyclette, par *Moto Revue*.

... qu'il est vrai, du reste, que l'auteur de cet article aime bien la besogne toute faite...



Course du Boulevard Michelet

En haut : Durand (sur Terrot), 1^{er} en 250 cmc. — En bas : Gaus-sorgues (Monet Goyon) 1^{er} en 350 cmc., prend le départ à la course du boulevard Michelet à Marseille.

Notre Rallye du Dimanche 20 Février

Un gros départ

Au moment où nos Lecteurs prendront connaissance de ces lignes, plus de trois cents participants auront été inscrits à notre sortie amicale du 20 février.

L'itinéraire

L'itinéraire de notre sortie est Versailles à Dreux par Trappes et Houdan.

Les départs se feront à partir de 8 h. 30 de la Porte de l'Orangerie, par groupes de 5 à 10, et de minute en minute.

Au départ

Les participants qui le désireront pourront retirer leur disque à nos bureaux à partir du jeudi 17 à 9 h. et jusqu'au samedi 19 à 5 h. 30. Ceux qui ne les auront pas retirés les trouveront au départ à la Porte de l'Orangerie à partir de 8 h. 30, dimanche prochain. La fixation pourra se faire instantanément au moyen d'une ficelle.

Les moyennes autorisées le plus élevées seront de 40 km. au maximum ; mais toujours respecter le Code de la route et les arrêtés municipaux : tout « cherreur » sera exclu immédiatement sur réclamation des préposés municipaux.

Dès que les concurrents auront fixé leur disque du côté gauche du véhicule (faire bien attention : côté gauche et le placer de façon à permettre la plus grande lisibilité) les participants faciliteront l'organisation d'une telle caravane en payant par avance dès le départ,

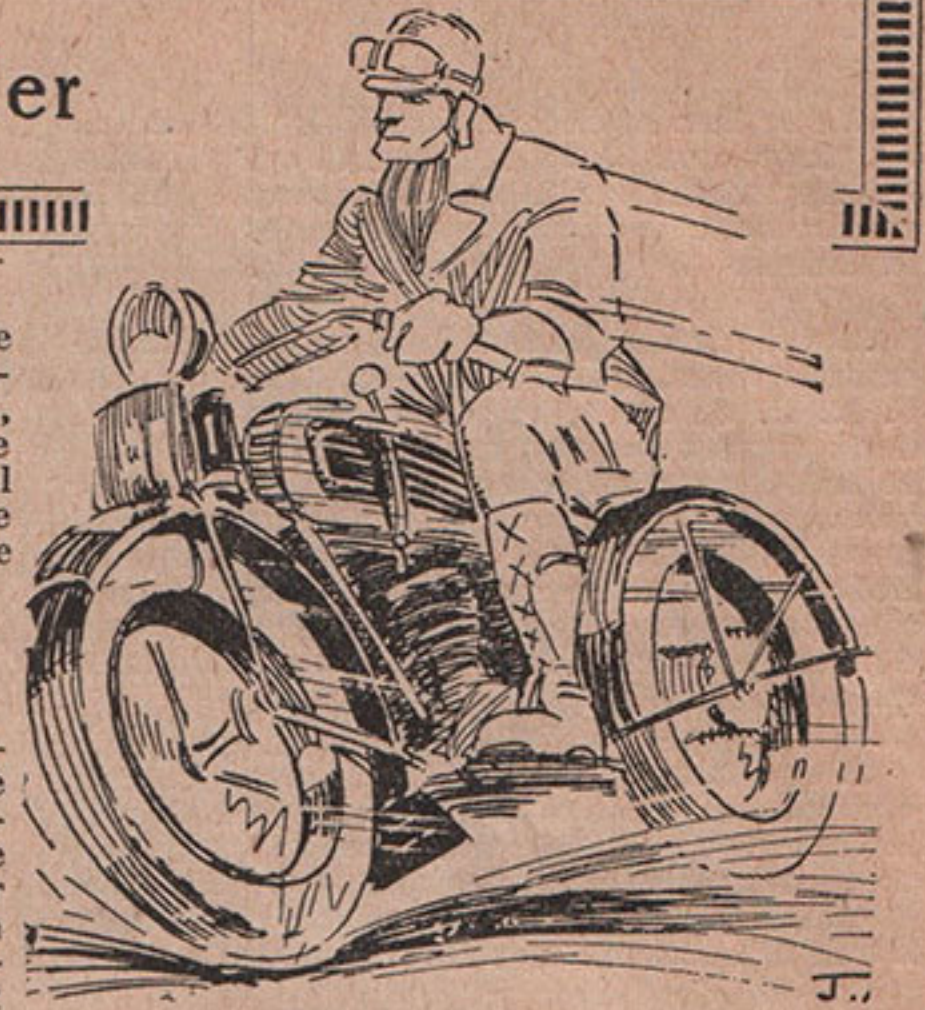
le montant de leur déjeuner au Commissaire chargé de le percevoir : soit 14 fr. tout compris : ceux qui auront déjà versé leurs 6 fr., remettront leur reçu vert d'une valeur de 6 fr. : ils recevront dès lors un ticket spécial avec lequel ils auront accès à la salle réservée pour le déjeuner et qu'ils auront à remettre à l'entrée.

Sur la route

Dès le départ, le participant est susceptible de trouver une pendule enregistreuse qui sans qu'il s'en doute, marquera son passage à la minute et contrôlera son allure moyenne. Le concurrent n'aura pas à s'arrêter à cette première pendule qui ne servira qu'à départager les *ex-æquo*. A la deuxième pendule, le participant sera pointé secrètement à son passage et arrêté 50 à 100 mètres plus loin par un commissaire muni d'un fanion de *Moto Revue*. Il devra remettre sa carte de pointage immédiatement ; dès ce moment sa moyenne ne comptera plus, l'épreuve sera terminée pour lui et il n'aura plus qu'à rejoindre Dreux.

Le déjeuner

Il aura lieu au Restaurant Terminus (Place de la Gare), le prix en est de 14 fr. tout compris, le nombre des couverts étant limité, seuls seront admis ceux qui auront les petits cartons spéciaux dont ils auront eu soin de se munir à Versailles, au départ. En cas d'affluence, il se peut que tous les participants ne puissent pas déjeuner dans la Grande Salle du Terminus, dans ce cas, les organi-



sateurs s'ils en sont prévenus en temps voulu essayeront de trouver une deuxième salle dans un restaurant de Dreux.

Dernières inscriptions

Contrairement à ce qu'il avait été annoncé les inscriptions pourront être prises jusqu'à samedi 19 à 17 h. 30, mais dès lors, les droits d'inscription de 6 fr., ne seront plus remboursés, ils resteront acquis à l'organisation pour des primes à distribuer. Des départs pourront être autorisés le dimanche matin moyennant versement d'un droit de dix francs, non remboursable également. Aucune garantie pour les repas de ces derniers inscrits.

Course de côte de Falicon

Le 16 janvier, s'est disputée la course de côte de Falicon, organisée par l'A. C. et le M. C. de Nice. Voici les résultats :

Motos 175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 3' 31" 3/5 ; 2. Audoly (Harlette), 3' 44" 3/5 ; 3. Audoly (Harlette), 3' 47" 1/5 ; 4. Miquel (Monet-Goyon), 4' 06" 3/5 ; 5. Ve-zian (Monet-Goyon), 4' 10" 3/5.

Motos 250 cmc. — 1. Sartorio (Motosacoche), 3' 42" 2/5 ; 2. Sartorio (Motosacoche), 3' 44" .

Motos 350 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 3' 22" 1/5 (meilleur temps de la journée) ; 2. Brocardi (Magnat-Debon), 3' 42" 3/5 ; 3. Dawson (A. J. S.), 3' 44" 4/5 ; 4. Meyer (Harley-Davidson), 3' 54" 3/5 ; 5. Schilder (Magnat-Debon), 4' 37" .

Motos 500 cmc. — 1. Ardisson (Saroléa), 3' 25" 2/5 ; 2. Carosso (Saroléa), 3' 37" 3/5 ; 3. Sanine (Saroléa), 3' 39" 1/5.

Motos 750 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche), 3' 25" 3/5.

Sidecars 350 cmc. — 1. Sauvan (Magnat-Debon), 3' 48" 3/5 ; 2. Dawson (A. J. S.), 3' 49" 4/5.

Sidecars 1.000 cmc. — Fernandez (Harley-Davidson), 3' 41" 1/5.

Voitures Sport 1.100 cmc. — 1. Marret (Salmson), 3' 51" 2/5.

Voitures Course 750 cmc. — 1. Mathieu (Azurea), 3' 50" 3/5.

Voitures Course 1.100 cmc. — 1. Signoret (Salmson), 3' 26" 4/5 ; 2. De Joney (B. N. C.), 3' 35" 1/5 ; 3. Martinetti (Salmson), 3' 26" 2/5.

La Magnéto France aux Six-Jours d'Hiver et à la Côte de Falicon

Il importe de signaler que la Royal Moto 175 cmc., pilotée par Andrieux, et la Dollar 250 cmc. de Drug, classées premières *ex æquo*, sans pénalisation, dans les Six-Jours d'Hiver,

étaient équipées d'une *Magnéto France*. Malgré les longs et durs parcours, dans la boue et sous la pluie, la *Magnéto France* n'a cessé de donner un allumage parfait, sans que les pilotes aient eu à s'en occuper. Ce succès confirme la valeur bien connue de la *Magnéto France*, robuste, étanche et sûre, autant de qualités qui l'ont fait appeler la *magnéto dont on ne s'occupe jamais*.

C'est également une *Magnéto France* qui équipait la Monet-Goyon 350 cmc., pilotée par Hommaire, qui fit le meilleur temps de la journée à la Côte de Falicon, à Nice.

La Course du Boulevard Michelet

A Marseille le 30 janvier sur le boulevard Michelet s'est disputée la course du Moto-Club de Marseille.

Voici temps et classements :

Motos 75 cmc. — 1. Guy (Ravat), 1' 20" 4/5 (moyenne : 45 km.).

Motos 100 cmc. — 1. Dargence (Piermé), 1' 18" 3/4 (moyenne : 46 km.).

Motos 125 cmc. — 1. Barvanol (Dollar), 1' 08" 1/5 (moyenne : 52 km. 632).

Motos 175 cmc. — 1. Dargence (Piermé), 44" (moyenne : 81 km. 818) ; 2. Durand (Terrot), 44" 1/5 ; 3. Maigrot (Monet-Goyon), 44" 2/5 ; 4. Piscaglia (Piermé), 45" 1/5 ; 5. Torrès (Jean Thomann), 47" 2/5 ; 6. Bergaglio (Piermé), 49" ; 7. Cayrier (Magnat-Debon), 52" 2/5 ; 8. Borie (Ravat), 53" 3/5 ; 9. Dehasque (Piermé), 59" 4/5 ; 10. Coutelin (Monet-Goyon), 1' 05" 2/5 ; 11. Mlle Hommaire (Monet-Goyon), 1' 11" 1/5 ; 12. Bonifay (Phocéa), 1' 14" 2/5.

Motos 250 cmc. — 1. Durand (Terrot), 38" 2/5 (moyenne : 93 km. 264) ; 2. Rolly

(Motosacoche), 42" 2/5 ; 3. Chavernat (New Map), 45" 4/5 ; 4. Amort (New Map), 49" 3/5 ; 49" 3/5 ; 5. Bellon (Pierre), 49" 4/5 ; 6. Brousier (New Map), 53" 3/5 ; 7. Sauvin (New Map), 56" .

Motos 350 cmc. — 1. Gaussergues (Monet-Goyon), 34" 1/5 (moyenne : 105 km. 263) ; 2. Rolland (Terrot), 34" 2/5 ; 3. Brun (Magnat-Debon), 36" ; 4. Edward (Magnat-Debon), 37" 1/5 ; 5. Thézena (Ravat), 37" 2/5 ; 6. Irland (Magnat-Debon), 38" 1/5 ; 7. Dhevallier (Magnat-Debon), 42" 1/5 ; 8. Arnou (D. F. R.), 42" 3/5 ; 9. Audier (Monet-Goyon), 47" 4/5 ; 10. Bouyol (Terrot), 49" ; 11. Luporsi (A. J. S.), 50" ; 12. Gaynard (Terrot), 57" 3/5.

Motos 500 cmc. — 1. *ex æquo* Oilter (Motosacoche) et Carasco (Saroléa), 32" 4/5 (moyenne : 109 km. 756) ; 3. Guy (Rovin), 35" ; 4. Minger (Piermé), 42" 3/5.

Motos 750 cmc. — 1. Richard (Peugeot), 31" 2/5 (moyenne : 114 kms. 649 ; meilleur temps des motocycles) ; 2. Boestch (Koehler-Escoffier), 32" 1/5.

Motos 1.000 cmc. — 1. Rolland (Terrot), 34" (moyenne : 105 km. 882) ; 2. Oilter (Motosacoche).

Sidecars 350 cmc. — 1. Vache (B. S. A.), 48" (moyenne : 78 km. 260).

Sidecars 600 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche), 39" (moyenne : 92 km. 307).

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Martin (Harley), 45" 4/5 (moyenne : 78 km. 947) ; 2. Gobberson (Motosacoche), 51" 3/5.

Tricycles 500 cmc. — 1. Berthe (Morgan), 46" 2/5 (moyenne : 77 km. 586).

Tricycles 1.100 cmc. — 1. Michel (Morgan), 57" 1/5 (moyenne : 62 km. 935) ; 2. Pantaly (Morgan), 59" 2/5.

Voitures Sport 750 cmc. — 1. Quénauld (Peugeot), 1' 09" 3/5 (moyenne : 51 km. 721).

Voitures Course 750 cmc. — 1. Grimaud (Peugeot), 48" 2/5 (moyenne : 74 km. 380).

Voitures Course 1.100 cmc. — 1. Morel (Amilcar), 30" 3/5 (moyenne : 117 km. 647 ; meilleur temps toutes catégories) ;

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).

Nous recevons la lettre suivante :

Monsieur,

Dans la rubrique « Nos consultations techniques » du numéro 213 de la *Moto Revue*, vous indiquez à votre correspondant que le rapport volumétrique théorique maximum supporté par le carburant Discol (licence Ricardo), que nous fabriquons est de 7 à 1, ce qui n'est pas exact. Nous vous informons que même le rapport théorique de 10 à 1 peut être dépassé avec le Discol et cela sans détonation, ni surchauffement.

Exemple : le rapport volumétrique du moteur spécial de course 250 cmc. double échappement Jap est de 10,2 à 1. : l'alésage de ce moteur est de 62,5 ; course 80 ; cylindrée 249 cmc. ; volume de la chambre de compression 72 cmc.

(249 plus 27) : 27 = 10,2.

Retard à la fermeture de l'admission 55° ; coefficient de remplissage K = (1 plus cos 55°) : 2 = 0,787.

Donc le rapport volumétrique réel « C » est C = (249 + 0,787) : 27 = 8,2.

Ce moteur comme du reste tous les moteurs de course de la maison Jap est spécialement mis au point pour la marche au Discol : la notice de réglage éditée par le constructeur porte la mention suivante : Fuel : Discol R. D. F. or Discol P. M. S. 2. ».

En vous rappelant votre honoree du 25 octobre 1926 (reff. CG/MLD) nous vous prions de bien vouloir insérer dans la même rubrique « Nos consultations techniques » du prochain numéro de la *Moto Revue*, les chiffres que nous vous communiquons.

Avec nos remerciements anticipés, agréez Monsieur, nos sincères salutations.

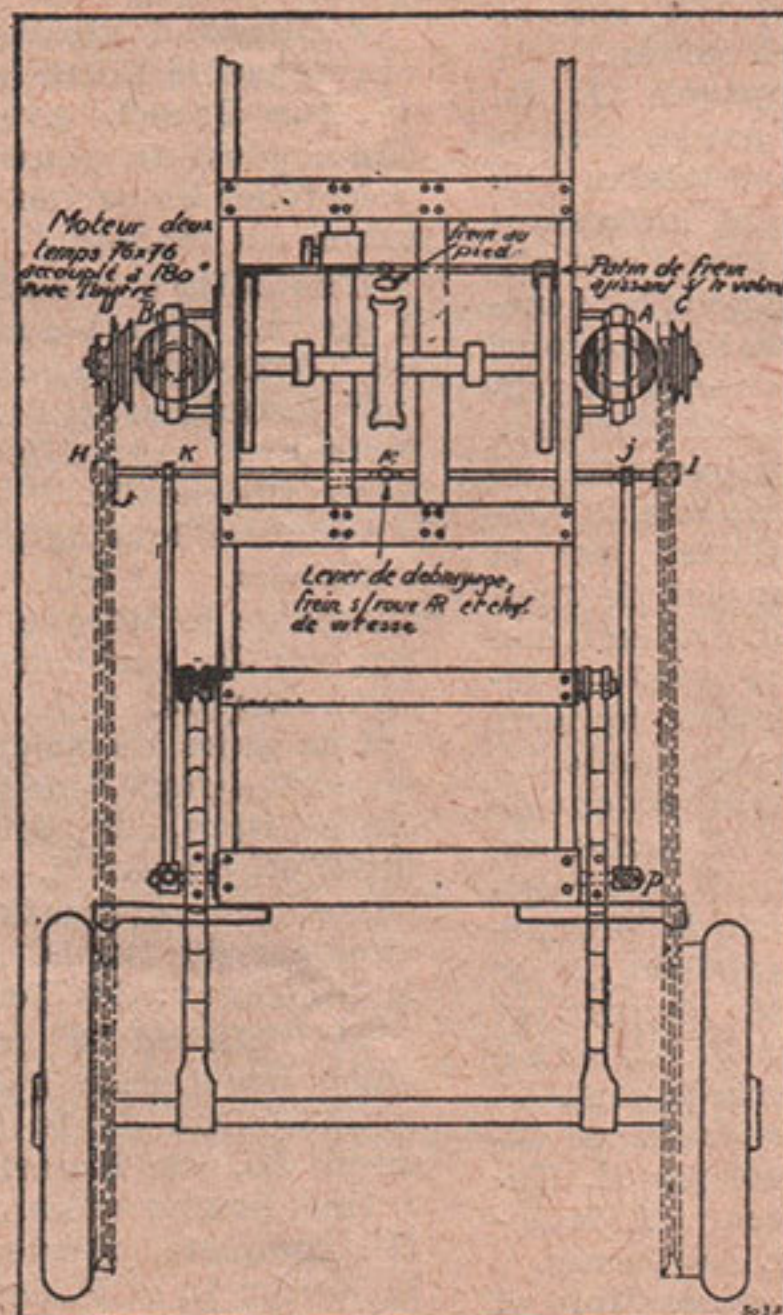
P. Pon de Lionel Dektereff et Cie.

Un cyclecar d'amateur

M. le Directeur de *Moto Revue*, je vous avais adressé le 3 novembre un croquis schématique représentant un dispositif de groupe moteur accouplés à 180°, destiné à la propulsion d'un cyclecar Motorcycle, je vous avais promis le plan schématique du dispositif changement de vitesse et embrayage. Vous trouverez inclus ce plan. A première vue, il va vous sembler assez difficile que le passage de la petite vitesse puisse s'opérer instantanément et sans ratés sur la grande vitesse, en pratique, j'ai expérimenté longuement le principe et cela fonctionne aussi sûrement que pour passer de la grande à la petite, voici les raisons : d'abord, il faut vous dire que le groupe moteur se trouve rapproché davantage qu'il n'est indiqué sur le schéma des roues arrières, que la transmission employée est une courroie en caoutchouc de 22 mm. d'un seul morceau sans agrafe comme il s'en est trouvé monté sur les motos Douglas il y a un certain temps. La courroie est de ce fait, d'une solidité à toute épreuve et il ne se produit aucun

bruit métallique au passage de l'agrafe, comme dans une courroie ajoutée ici cette courroie d'un seul morceau peut s'employer car on dispose d'une marge de sécurité pour l'allongement qui peut se produire à la courroie, à l'usage.

Le brin de dessous de la courroie, est soutenu par le galet I et H au moment du débrayage, qui s'effectue par l'intermédiaire du grand levier à main M, la courroie se détend par le fait que l'essieu R est reporté en avant, mais comme elle est soutenue par les galets I et H et que la courroie employée possède un certain degré de rigidité, il se



produit ceci que le brin de dessus, est dégagé totalement des poulies motrices C et D, le débrayage est de ce fait parfait, la courroie de plus, forme une boucle en avant des poulies motrices D et G q i est légèrement plus grande que le diamètre le plus grand des poulies, on opère donc à ce moment le mouvement latéral par le levier M qui amène les courroies en face de la gorge de la petite ou de la grande vitesse que l'on veut embrayer et en tirant le levier à soi, on obtient l'embrayage sur l'une ou l'autre vitesse.

La suspension avant est assurée par ressort à boudin central, les 2 longerons étant réunis et rivés à la pièce qui assure le pivotement

central de l'essieu avant, lequel est commandé par un levier de braquage commandé par une seule barre d'accouplement dans le sens longitudinal, relié par rotule à un second levier solidaire d'un arbre transversal, lequel reçoit son impulsion par l'intermédiaire d'une roue dentée, engrenant avec une vis sans fin solidaire du volant de direction.

Veillez bien noter que l'idée qui m'a déterminé à adopter toutes ces solutions a été toujours uniquement dominée par la possibilité d'un très bas prix de revient, pour châssis susceptible de fournir une grande vitesse, tout en étant robuste et d'un entretien presque nul.

Ce qui me permet d'arriver actuellement, au prix de revient brut, pour le châssis seulement, sans démarrage électrique à lancement par kick-starter au prix de 3.000 francs, pour un châssis susceptible d'une vitesse de 100 à l'heure.

J'entends par prix de revient brut, en ne tenant pas compte des frais généraux qui nécessairement doivent se répartir dans l'occurrence sur une grosse série.

Actuellement, je n'ai encore rien envisagé comme organisation en vue d'une fabrication en série. Recevez Monsieur mes salutations.

F. REYNAUD.

La Maison Benjamin se reconnaît donc ?

Voici la lettre qu'elle nous adresse :

Dans le numéro de *Moto Revue* du 15 janvier, page 40, deuxième colonne, ont paru deux entrefilets dont le moins que nous puissions dire c'est qu'ils tendent à porter atteinte à notre crédit. Nous voulons croire que ces lignes ont échappé à votre attention.

Nous tenons à vous informer que les assertions de votre rédacteur touchant le fournisseur de moteurs et le constructeur de motos sont absolument fausses et les deux intéressés peuvent vous convaincre de la parfaite correction commerciale que notre Maison n'a cessé d'apporter dans ses relations avec eux.

L'allusion que vous faites au raid de M. Rossion ne permet aucune confusion dans les esprits et désigne nettement notre firme. Sachez seulement que M. Rossion est parti chargé d'une mission scientifique et que notre Maison a mis une machine à sa disposition à titre d'ami. Si M. Rossion ajoute à la réussite de sa mission le mérite d'un raid extrêmement difficile, nous pensons que du point de vue général vous devriez vous féliciter de cette preuve nouvelle de ce qu'on peut faire avec une moto de petite cylindrée.

Nous sommes persuadés qu'il nous aura suffi de faire appel à votre courtoisie pour obtenir qu'une rectification soit insérée dans votre prochain numéro, etc...

Nous ne ferons aucun commentaire quant à présent, mais nous en reparlerons. N. D. L. R.

N. D. L. R. Le manque de place nous oblige à remettre à notre prochain numéro la publication d'un grand nombre de lettres reçues ces temps derniers, nous nous en excusons auprès des intéressés.

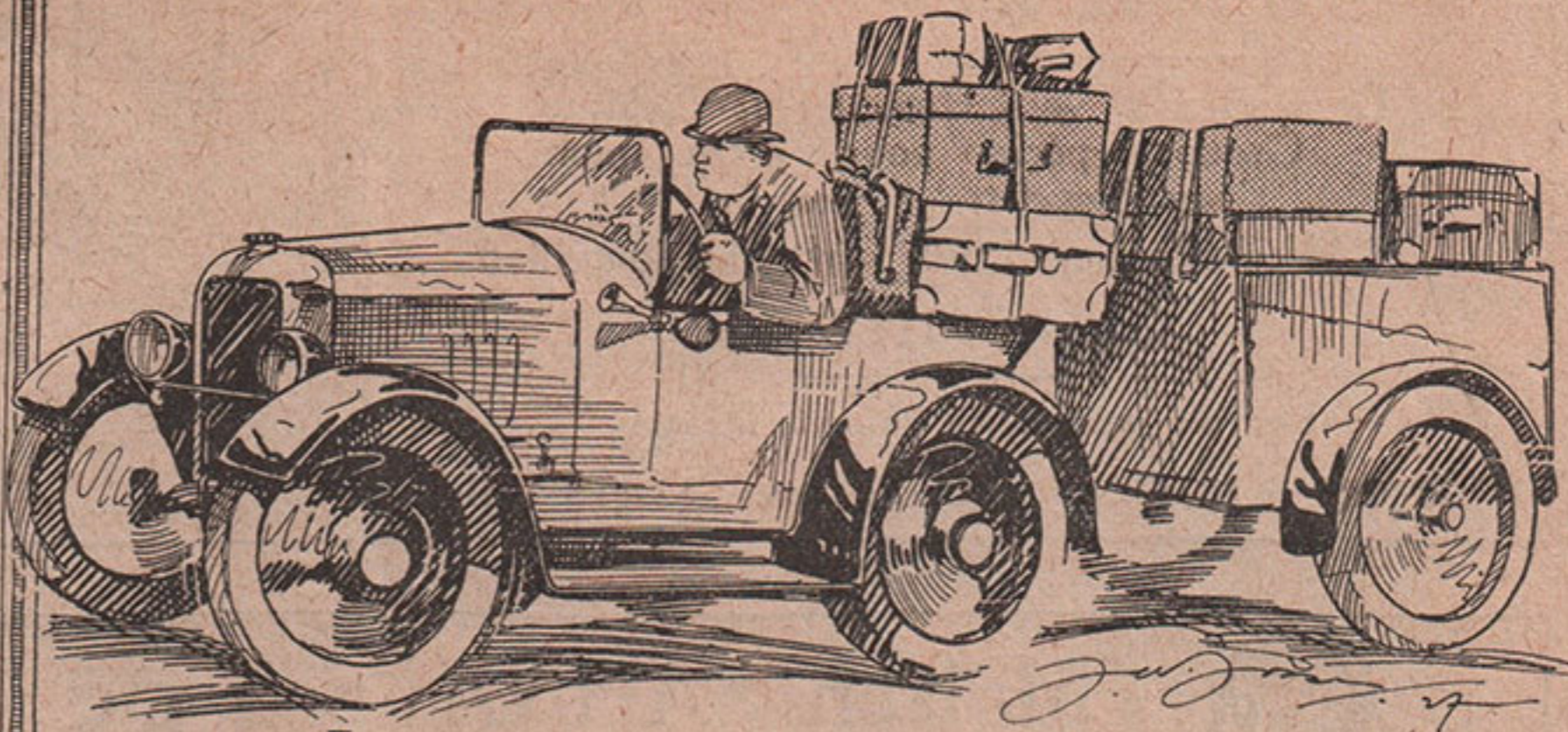
ASSURANCES

Par suite d'une entente heureuse tous les motocyclistes et automobilistes, membres des Clubs de la région parisienne qui ont un contrat avec le SIECLE pourront continuer à MOTO REVUE le bénéfice de leur assurance **AUX MEMES CONDITIONS** qu'ils ont eues par leur club en 1924 et 1925 sans avoir de cotisation à verser : il suffira de remettre leur police ancienne au service des Assurances de Moto Revue. Ces conditions faites à titre de propagande ne seront valables que momentanément.

LES PETITS VÉHICULES

Le cyclecar et les bagages

Si le cyclecar n'a pas eu tout le succès de la voiturette malgré son prix d'achat inférieur, c'est dû en grande partie à la difficulté d'y caser le moindre bagage. Est-il donc impossible de prévoir sur un véhicule de ce genre un emplacement pour la valise ?



Nous avons beaucoup pratiqué le cyclecar depuis ces dernières années, non pas le cyclecar voiturette, mais le cyclecar motorcycle. Cette expérience nous a montré que ces petits instruments étaient capables d'incroyables services et qu'on pouvait avoir en eux, malgré leur prix réduit, la même confiance qu'en une voiture de grande marque. Nous en avons un qui, après plus de trente-cinq mille kilomètres, marche aussi bien, peut-être mieux qu'au début. Bonne tenue de route, confort satisfaisant s'allient à une vitesse très élevée, particulièrement en côte, et à une grande souplesse. Donc

aucun reproche au véhicule lui-même, rapide et sûr. Il n'y a qu'un point noir c'est le transport des bagages. Si l'on voyage seul tout va bien et l'on peut emporter une bonne valise. Si l'on est deux ce n'est plus tout à fait la même chose et on doit se contenter d'une petite mallette où l'on fourre tout, qui gênent le passager et ne permettent pas d'emporter ce qui est nécessaire à un long voyage, si on aime ses aises. C'est, il est vrai le cas de plus d'une voiturette à deux places. Nous emportons généralement un gros réflex 13x18 ce qui n'est pas pour simplifier la question. Il faudrait donc pouvoir caser

une mallette de dimensions normales.

On le peut assurément au moyen d'un porte bagage fixé sur la pointe arrière, ou bien de supports montés sur le côté; mais, dans les deux cas la mallette est exposée à la poussière et à la pluie, et l'ensemble dépare la machine. La mallette sur la pointe arrière empêche ou gêne le montage d'une capote pourtant indispensable. Ne serait-il pas possible d'agencer dans la pointe arrière un compartiment qui serait noyé dans cette pointe et pourrait recevoir la mallette en question sans détruire la ligne de la carrosserie ?

Le VIII^e Salon du Cycle et Motocycle à Milan

de notre correspondant particulier

Le VIII^e Salon du Cycle et Motocycle, création de l'infatigable secrétaire de l'Anema, Professeur Guido Robecchi, a été un magnifique succès.

Les grandes marques italiennes (Guzzi, Bianchi, Garelli, Frera, Galloni) y étaient toutes représentées avec leurs nouveaux modèles et, à côté d'elles, figuraient courageusement les marques secondaires, dont la quantité à peine inférieure révèle le grand développement que l'industrie motocycliste est en train de prendre en Italie.

La forte augmentation des droits d'entrée en Italie des motocyclettes étrangères n'a pas empêché aux puissantes marques d'outre-Alpes de participer au Salon et les belles A. J. S. et B. S. A., les majestueuses Norton, les Matchless, la victorieuse Sunbeam, la P. et M., Calthorpe, Cotton, New Hudson, Rex Acme, les Vélocettes, Triumph, Sarolea, Derad, etc., n'ont pas manqué à l'appel.

Les belles machines de la Peugeot italienne ont aussi récolté leur large part d'admiration.

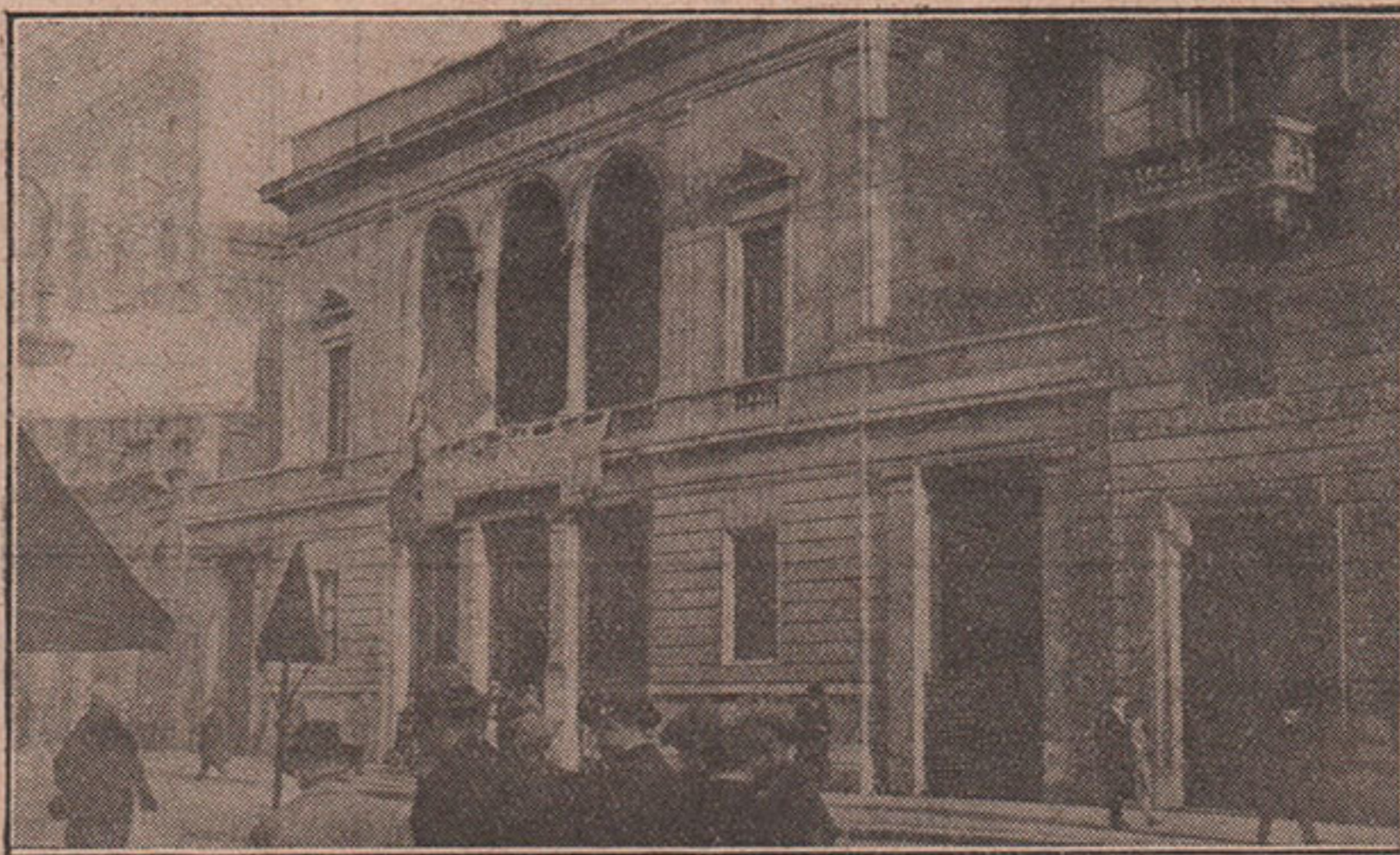
Les motos et vélomoteurs exposés ont atteint le chiffre coquet de 166. Une loi récente permettant l'application des moteurs jusqu'à 175 cmc. sur les cycles moteurs munis de pédales (payant seulement 55 lire de taxe par an, sans besoin de licence) a éveillé l'attention générale sur ce véhicule économique. Les bien connues Mas, imposantes comme des 500 cmc., avec ou sans side-car, les MM, les GD, les Miller (avec moteur Moser), les Dall'Oglio ont été l'objet de grand intérêt.

Parmi les nouveautés en fait de motocyclettes, nous citerons la Supermoto Angelino, d'un dessin tout spécial : moteur à 4 temps, 350 cmc., boîte à vitesses à 3 rapports, 8 HP, refroidissement à air forcé. Sa caractéristique la plus saillante est la protection parfaite par moyen d'un carter du moteur, magnéto, carburateur et dynamo.

Mr. Watling, secrétaire de la British Cycle and Motorcycle Manufacturers and Traders Union, Coventry, a visité le Salon et a profité de l'occasion pour discuter certaines importantes questions avec ses confrères italiens. Une autre visite intéressante est celle de Mr. E. A. Bridgman, de Londres, de la Indian.

Accessoires

Les accessoires occupaient une place importante. Nous citerons les beaux stands de Pirelli, Michelin et Dunlop, etc., etc.



Un exemple à suivre.

C'est celui que donnent les coureurs professionnels dans le choix de leurs accessoires. Quand on voit, par exemple, dans les 6-Jours d'Hiver, les gagnants de la coupe de Moto Revue, les gagnants de la coupe Challenge des 6-Jours (motos), les gagnants de la Coupe des 6-Jours réservée aux voitures et les gagnants de onze catégories de la course de Côte du boulevard Michelet à Marseille équipés avec la bougie Nerka, on peut en toute confiance faire comme eux; on est assuré d'avoir une bougie qui donnera sans défaillance quel que soit le régime du moteur. La bougie Nerka mérite bien son surnom « le nerf du moteur ».

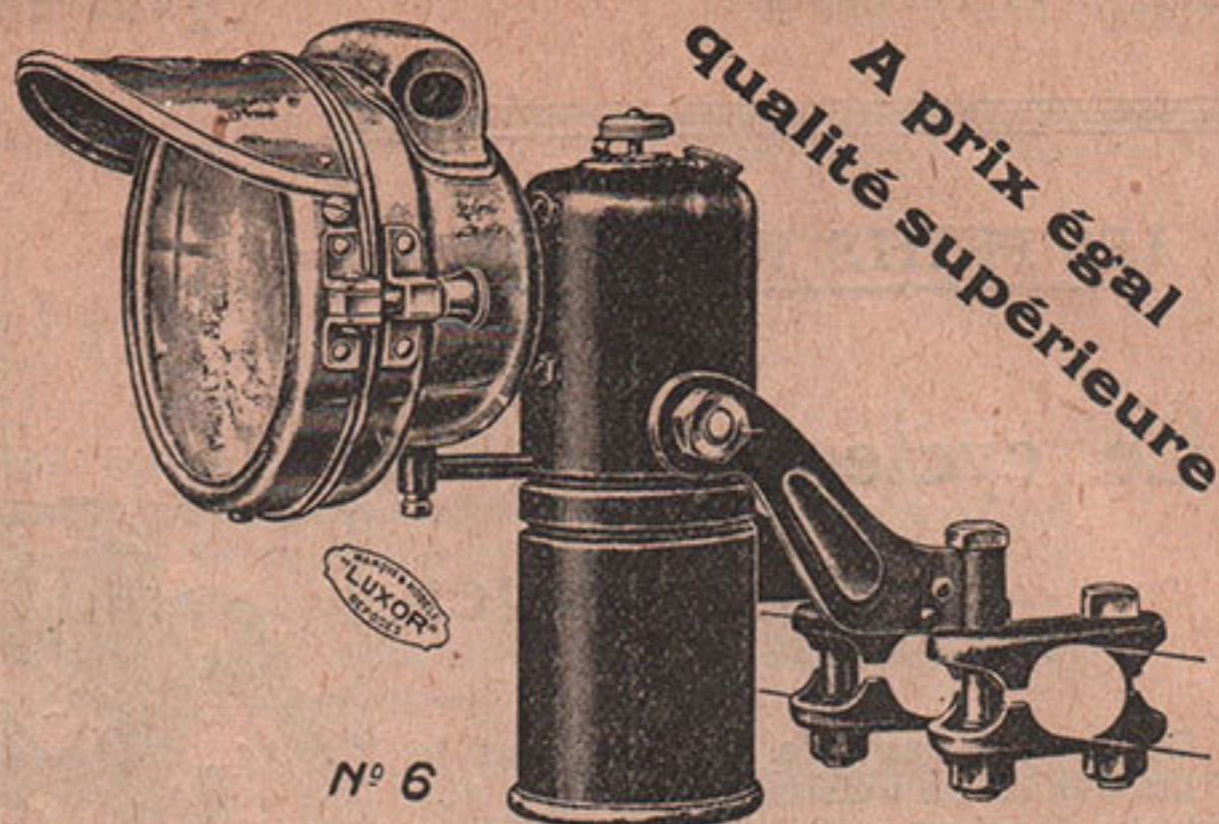
Les Groupes Moto
sont les plus robustes et
les mieux faits

"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 : 114 francs

Systeme rattrape-jeu de porte breveté

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



N° 6



Maison SAHNA

90, bd de Ménilmontant, PARIS

Téléph. : ROUETTE 24-88
Métro : PÈRE-LACHAISE, MÉNILMONTANT
R. C. Seine 143.232

MÊME MAISON : 20 et 22, r. Gambetta
à Nanterre (Seine)

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

Demandez notre catalogue M R
et rendez-nous visite.



Bottes cuissardes
100 fr.

Protège-jambes en tissu
imperméable.. 35 fr.



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

CANADIENNE IMPERMÉABLE
125 francs.

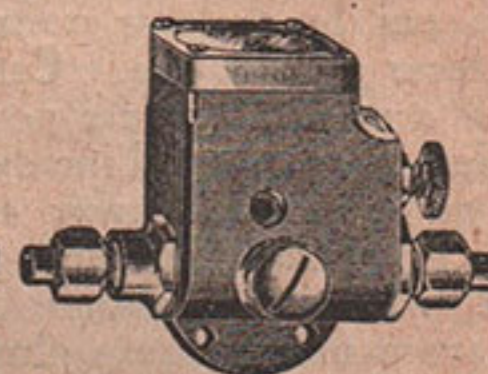
Serre-tête cuir, 29 fr.

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

**LES POMPES
MÉCANIQUES**



G.I.F.



DANS LES

SIX JOURS D'HIVER

Motos 250 cmc.
et 500 cmc.

1^{ers}

Batifort (Cl. Delage)
Druz } Dollar
Labourdette }
Bodart / D.S. Malterre
Simon }

avec **POMPES & VISEURS G.I.F.**
SIMPLES — ROBUSTES

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

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

Course des
SIX JOURS D'HIVER
de *MOTO REVUE*

La Boîte de Vitesse

STAUB

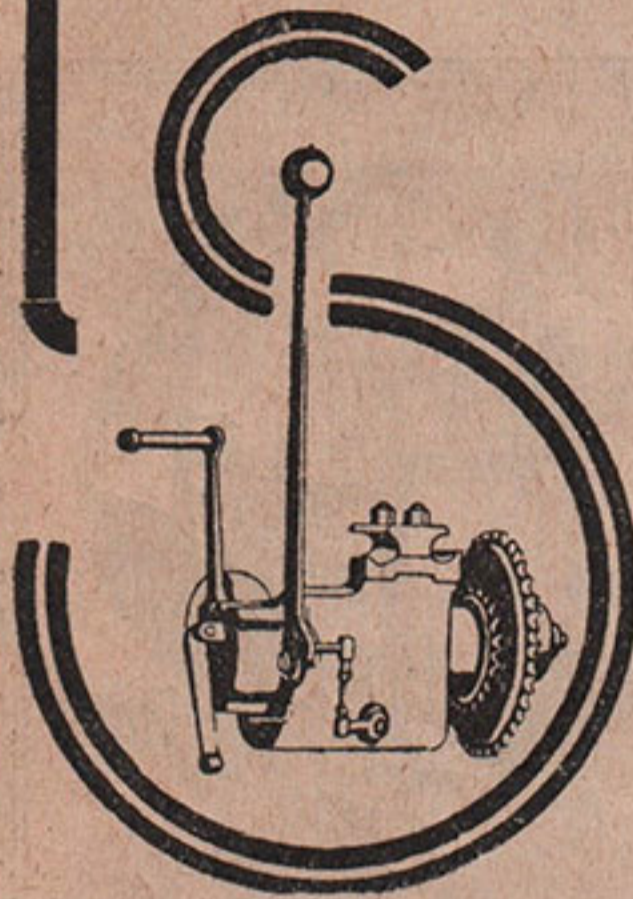
remporte le plus complet succès dans cette dure épreuve, avec :

Chéret sur AUSTRAL
Druz sur DOLLAR
Labourdette sur DOLLAR
Batifort sur C. DELAGE
Roudadoux sur PIERMÉ
Hubert sur STELLA

Prouvant ainsi l'excellence des matières employées et de sa fabrication se faisant dans ses nouveaux Ateliers.

STAUB, Constructeur
23, rue des Acacias, PARIS (17^e)
Téléph. : Galvani 12-46

Catalogue et Renseignements - - -
- - - contre 0.50 en timbres-poste



Motos "SIC"

D. K. W.

avec démultiplicateur

1790 FR.
..

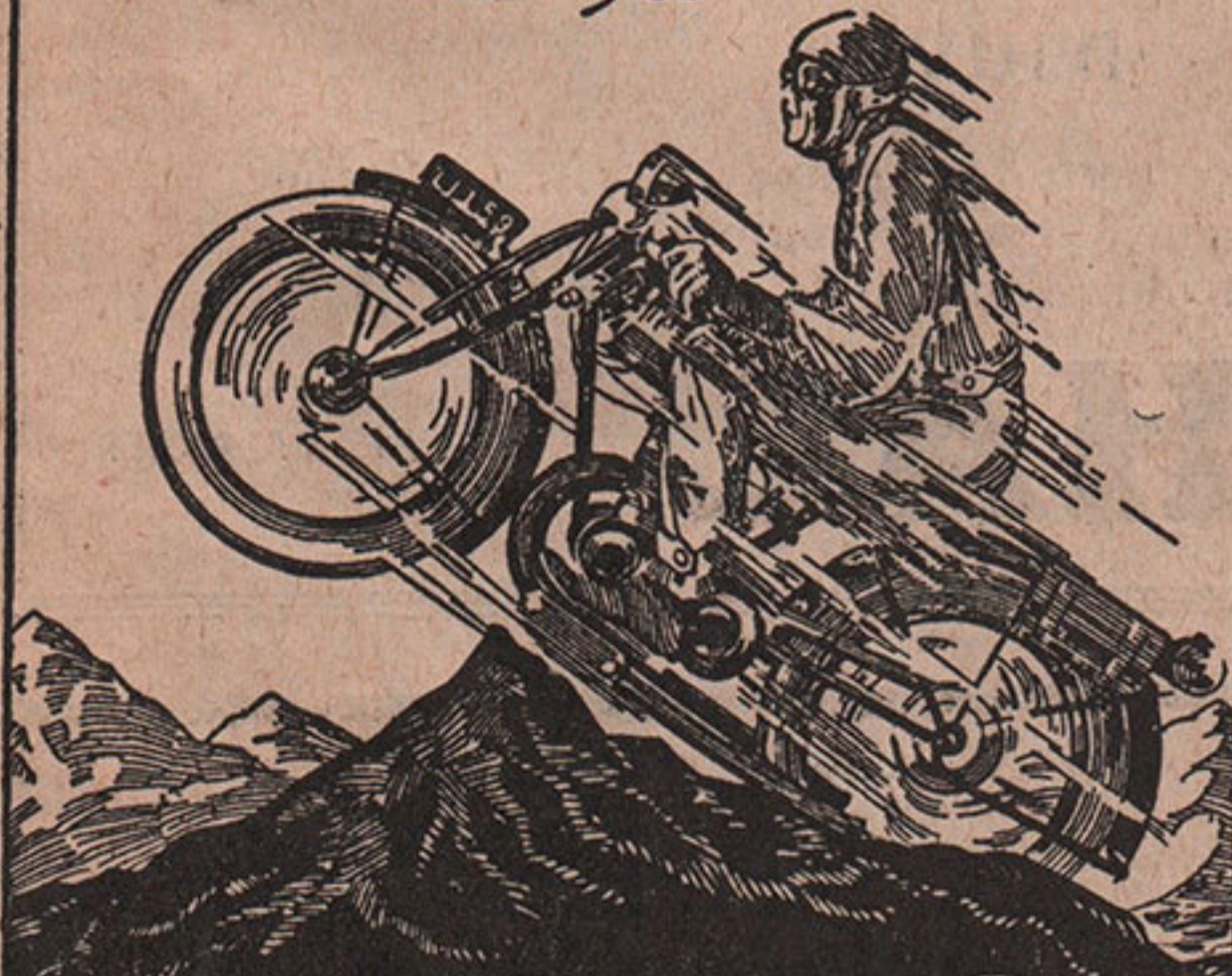
montent partout

FACILITÉS DE PAIEMENT

MOTOS "SIC" 11, Passage d'Iéna
Levallois-Perret (Seine)

(PORTE DE COURCELLES)

Vainqueur de
Paris les Pyrénées 1925
Paris Nice 1926



FAVOR

CYCLES ET MOTOS DE GRAND LUXE

AGENTS PARTOUT
Usines à Clermont-Ferrand

Agence Générale pour Paris et Seine, 9, av. Félix-Faure

N° 214. 15-2-27 — Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

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.



SCAP

LA VOITURE RAPIDE QUI S'IMPOSE

DEMANDEZ LA NOTICE SPÉCIALE
POUR VOITURE SPORT, GRAND
SPORT ET TYPE COURSE

49, Rue du Point-du-Jour, 49
-- BILLANCOURT (Seine) --



APPAREILLAGE **MARCHAL** **ÉLECTRIQUE**

AUX 6 JOURS D'HIVER

Les Motocyclettes "DOLLAR" qui ont remporté la coupe de Moto-Revue et deux médailles d'or, en catégorie 250 cmc., étaient munies du Projecteur "STANDARD", de la Dynamo "S" et du Tableau de distribution "T".

DEMANDER NOTICE 14 **MARCHAL** 134, Av. MALAKOFF

Si vous circulez, en vélo, en vélomo-tous, 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 la D. A. S., et la D. I. A.

à **MOTO-REVUE**
5, Rue Saint-Augustin, 5 - PARIS

Si vous aimez le cyclecar et la voiturette légère.....

pour vous initier.....

pour vous perfectionner.....

..... vous devez lire le

MANUEL PRATIQUE

Le Cyclecar
la Voiturette Légère

Prix 10 francs
FRANCO RECOMMANDÉ POUR 11 fr 15

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

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

A. B. C. 450 cmc., 5 HP, état marche parfait à vendre 3.500 fr. ou à échanger contre moto 2 t. 3 CV ou voiturette de 11 heures à 1 heure. Meunier, 59, rue de Vouille (15°).

A. B. C. 1923, 3 CV 1/2 compt., éclairage outillage, bon état, 1.500 fr. Lamoine, Vitry-le-François (Marne).

A. B. C. très bon état, revis., à vendre 2.600 fr. Plaquin Eugène, 110, rue de Longchamp, Paris.

A. J. S. 3 CV, type 350 cmc., soup. latér., excel. état, prix modéré, écrire H. Dubois, Villecresnes (Seine-et-Oise).

Automoto 2 CV 1/2 prise directe guidon sport Caminade et neuf, roulé 500 km. acces., cause achat voit., 1.200 fr. à débattre. Preynat, 13, avenue Cadérés, Bondy (Seine).

Automoto 175 cmc, mars 26,, 2 vit., gris. mécan. éc. électr. selle Terry, état neuf absolu, pneus neufs, acces. 2.200 fr. s. moto H. G. n° 7 95 fr., groupe Luxor phare 100 m/m, 100 fr. Voinier, maison Garnier, Commercy (Meuse).

Automoto, 2 cyl., prise directe, 2 CV 3/4 état neuf, 1.200 fr. Jaquet, 84 bis, rue Kléber, Montreuil-sous-Bois.

Alcyon sport 1925, état de neuf 173 cmc., 3 vit., 2 échap., tan-sad, Diodonnat, 231, rue de Paris, Clamart (Seine).

Alcyon sport, défraîchie, 3 CV, 3 vit., volant magnétique, 2 échap. selle Terry, fait 200 km. 2.800 fr., Alcyonnette démont. moteur neuf, 1.200 fr., roue Motrix neuve soldée 550 fr. Paul Gremy, rue rue Carnot, Villeneuve-sur-Yonne.

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

Alcyonnette de dame, 1 CV 1/2 bon état de marche, roulé 400 km. prix 1.200 fr. tan-sad, état de neuf, repose pieds 90 fr., cause achat side-car. Madesclaire, 10, rue Larocheffoucault, Châlons - sur - Marne.

Alcyonnette, parf. état 1.000 fr. Damars, 52 boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Cleveland 1925, très bon état, méc., tan-sad, visible tous les jours, prix 2.500 fr. Louis, 15, boul. Pasteur, Paris.

MONTRES-MOTO "R.S."
Diamètre 80 m/m **65 francs**
Attache spéciale
R. SAUGNAC, BELIN (Gironde)

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

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

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

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

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

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

Tout Abonné à *Moto-Revue* a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au-delà du prix de l'abon.

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

Maison F. TOUTIN

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

Téléphone : Levallois 10-41

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

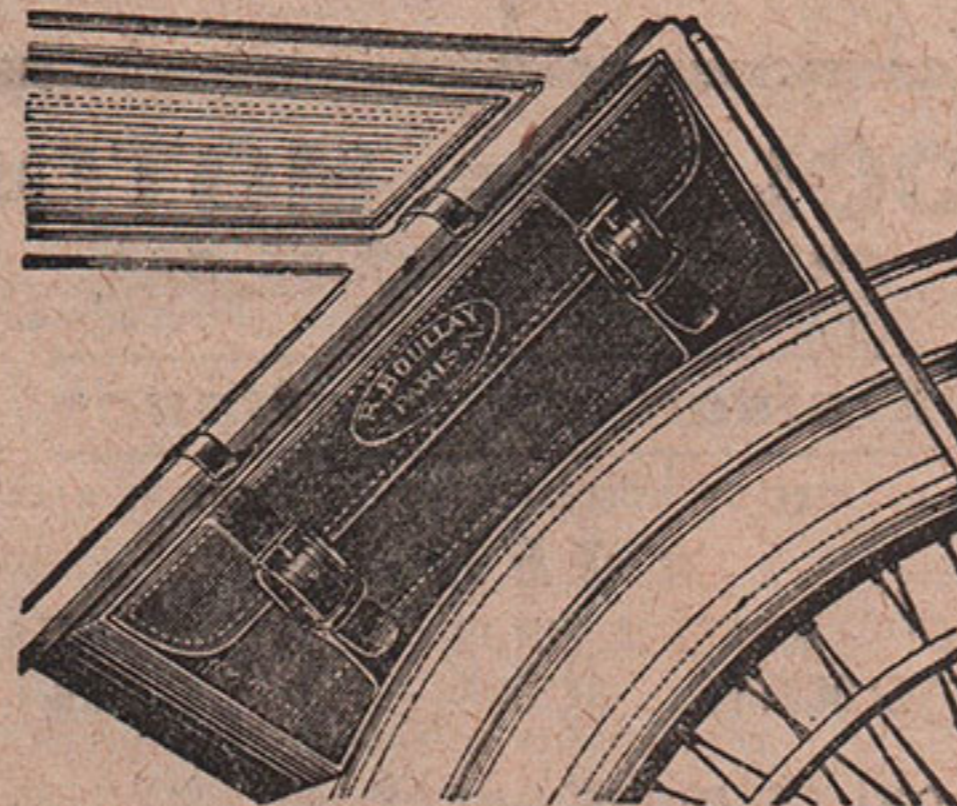
Expéditions en province-Demandez le nouveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

SACOCHES de CADRE



Spéciale pour motos **Monet & Goyon** 2, 3 et 4 HP, en tôle émaillée noire, larges soufflets cuir, doublée intérieurement, livrée avec agrafes et boulons. **33 »**

R. BOULLAY 6, Rue de Moscou, PARIS
Agent Général de **MONET & GOYON**

Cleveland, 3 CV 1/2 très bon état, compt., éclair., dynamo, bas prix, cause achat cyclecar, tous les jours. Chaze Marius, av. du Château, Chatou (S.-et-O.).

Ch. Gerald, 75 cmc., 2 CV 1/2, 2 vit., débr., état neuf, prix à débattre, Léger, 30, rue du Rendez-Vous, Paris.

Mono-dame neuf 300 fr., Ch. Gerald, très bon état, 1.350 fr. A. B. C. affaire de confiance 3.500 fr. Rondet, 122, rue de Paris, Montreuil (Seine).

Ch. Gerald, 3 CV, comme neuve, tan-sad, rep.-pieds, éclair. mag. prot. j. sacoches, chang. de sec., visible, 7, rue des Abbesses.

Cyclotracteurs, 1 neuf et 1 révisé, essayés, garantis. Collot, 50, aven. Jules-Coutant, Ivry (Seine).

D. F. R. 350 cmc. peu roulé, 3 vit., selle Terry carb. Amac pneu 700 x 70 ch. à air, et nomb. pièces rech., p. jambes, coffret à outils, 3.600 fr., visible après 19 heures. R. Tuot, 38, rue de la Vége, Paris (12°).

D. F. R. 350 gris. aut., Burmann, 3 vit., Amac, magn. France Terry, pneu 700 x 80, neufs roulé 3.000 kms, G. Auffray, 4, Fontaine de Role, Nanterre (Seine).

D. F. R. 4 CV neuve B. Burman 3 v., Amac tan-sad, toute confiance, 3.800 fr. Savard, 22, rue Raynaudard (16°), dim. matin.

A vendre le tout ou séparément moto Deronzière 3 CV, vélo dame 3 vitesses, Sturney, 2 vélos homme route, une carabine, m/m le tout 1.500 fr. Ecrire Léon Bessereau, Ecully (Rhône).

D. S. Malterre, 4.000 km., parf. étant, gén. 3.800 fr. Monnot, 107, rue de Courcelles, Wag. : 07-29.

F. N., type 60, 350 cmc., pneus 28 x 3, état neuf, 4.800 fr. Boucon, 67, rue J.-J.-Rousseau, Issy-les-Moulineaux.

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

F. N. M. 60, confort, bon état, 4.500 fr., montre, compt., phare HP, acces., urgent. Ecrire Germain, 29, rue des Mouillons, Sartrouville (S.-et-O.).

F. N. 500, conf., état ne neuf, roulé 1.000 km. Delarue, 84, rue des Amandiers, Paris.

MAGASIN MOTOS, beau local, quartier Ternes, à céder. Pour tous renseignements, s'adresser Pub. Sweets, 36 ter, rue la Tour-d'Auvergne, Paris. Tél. : Trudaine 78-82.

CHARTIER, 8, rue Tarbé
PARIS (XVII^e)
Vend et Répare **Toutes** Motos et Voiturettes
aux meilleurs Prix et Conditions
GARAGE MOTOS

F. N. M. 60, confort., mod. 26, roulé 2.000 km, état neuf. le soir, après 6 h. 1/2. Thomas, Henri, 3, rue Berzélius, Paris (17^e).

F. N. M. 60, 350 cmc., sortie mai 26, parf. ét., 5.500 fr. ou échangerai contre Sima Sport. R. Villain, 30, rue du 13-October, Laon (Aisne).

F. N. Standard 1925, M. 60, tan-sad, Brooks, b. ét., 5.000 fr. Ecrire Perrotte, 20, rue Censier, Paris.

F. N. 3 CV, eom. à cardan, révisée, tr. b. ét. march., remise en peint., 1.400 fr. Camus Paul, Beaumetz-les-Loges (P.-de-C.).

F. N. 500, équipée grand tourisme. Garage, 94, avenue de la Reine, Boulogne-sur-Seine.

F. N. M. 50, conf., 750 cmc., 4 cyl., culb., éclair. électr., Bosch, vat., dyn., klax., tan-sad, compt., merv. équipé, roulé 1.500 km, ét. neuf, occ. unique, val. 14.000 fr., vendue 10.000 fr., cause double empl., ess. à vol. P. rend.-vous, écrire à M. X. Durand, 46, rue Bernard-Palissy, Avon (Seine-et-Marne).

Gillet Herstal, sport août 26, comme neuf, équipée, écl. électr., prix 4.800 fr. Marcou, 4, square Alboni, 6 à 7.

Gillet Herstal sport 1926, a fait 1.800 km, équip. complet, éclairage. Golin-Fugier, 40, rue Chevreul, Lyon (Rhône).

Gillet D'Herstal sp., 25 acc., de confiance, peu roulé, 6.800 km, c. démén., 4.500 fr. Ec. Pierre-La Grangette, à Vaucresson (Seine-et-Oise).

Gnome et Rhône 4 CV, 500 cmc., 3 vit., Sturmey, tan-sad, outill., très bon état mec. et de marche, 3.400 fr. Me déplacerai dans la région pour présenter machine, voir ou écrire. Broizet, Saint-Denis, près Bourg (Ain).

Gnome et Rhône 3 CV 1/2, état de neuf, tan-sad, modèle 2, 3.500 fr. Visible samedi après-midi et dimanche, ou écrire. F. Mathieu, 14, rue des Rosiers, Colombes (Seine).

Gnome et Rhône 500 cmc., n'ayant presque jamais roulé, nomb. access., 3.500 fr. Garage Laugier, 36, rue Laugier (17^e).

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

Gnome et Rhône 4 CV, 500 cmc., mod. 1924, révisé sur facture, essai à volonté, éclairage Luxor, pneu, chambre de rech., outill., 2.200 fr. A partir de 17 h. 1/2, dimanche toute la journée, 3, rue de Clamart, Malakoff.

Gnome et Rhône 1926, 250 3 1/2, tan-sad, compteur, éclair., chambre rech., pare-jambe, état neuf. Prix : 3.000 fr. Bussi, 77, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Gnome et Rhône 500 cmc., grand sport, état neuf, complètement équipée, essai toute distance, aff. conf., 4.800 fr. Drapier, rue Loison, Lens (Pas-de-Calais).

Gnome et Rhône 3 1/2, 2 tps, 2 vit., état de neuf, roulé 1.000 km. Sortie usine avril 1926, assurance mois de juillet 1927. S'adresser : 18, rue Rubens, Paris (13^e), de 17 h. à 20 h. ou dimanche matin.

Grimpeur 250 cmc., tan-sad, tous acc., 2.000 fr. Huot, 107, rue des Morillons, Paris.

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}

Griffon 350 cmc., train double échappement, boîte 3 vit., ch.-ch., pneus comme nfs, nombr. acc., roulé 2.000 km., 3.000 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier (20^e).

Griffon 1 CV 1/4 sport, mot. Sicam, carb. Zénith, Mag. R.B., pare-clous, équipée access., monte toute côte, parfait état. Le Matin, 86, rue de Miromesnil, Paris (8^e). Remise cour à droite.

Grimpeur 3 CV, 2 vit., peu roulé, 2.200 fr. Monnet, 77, rue des Poilus, Antony (Seine).

H. L., moto 1 CV 1/2, 2 tps, 2 vit., débr., excel. état, sérieux. 1.200 fr. Boisbourdain, 20, rue Lesueur, Paris.

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

Harley 9 CV avec side Cœl biplace, éclair. Mag., AV et AR, compteur, montre, tan-sad, parf. état mécan., ess. à vol. S'adres. : 21, rue Louis-Blanc, La Garenne.

Harley Davidson, course, carb. Zénith spécial, 145 km.-heure, 4.000 fr. ou éch. contre cyclecar 3 ou 4 roues avec soulte. Rouzaire, 67, rue Letort, Paris (18^e), ou Nord 01-46 et 85-85.

Harvill, 3 CV, ét. nf, ch.-ch., fr. AV et AR, tan-sad, pn. nfs, 2.300 fr.; 1 mot. 2 CV à culb., 200 fr. S'adresser à Baud, 2, rue des Bleuets, Alfortville (Seine).

Henderson, 4 cyl., comforts 715-115, écl. et klaxon électr., état neuf, 6.500 fr. Singer, banquier, 7, rue Cazotte, Dijon (Côte-d'Or).

Indian, parf. état, bon prix à débattre, écrire pour rend.-vous tous les dimanches matin. G. Bonnet, 33, rue Carnot, Suresnes (Seine).

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

La Française Diamant, 250 cmc., comme neuve, 2.950 fr. Ecrire : Maurin, 12, rue Mazagran, Paris (10^e).

La Française 175 cmc., état neuf, mod. 26, sidecar (Gnome et Rhône), accid. p. t. moto. Ecrire pr rend.-vous : Perney, 105, rue de Courcelles, Levallois-Perret.

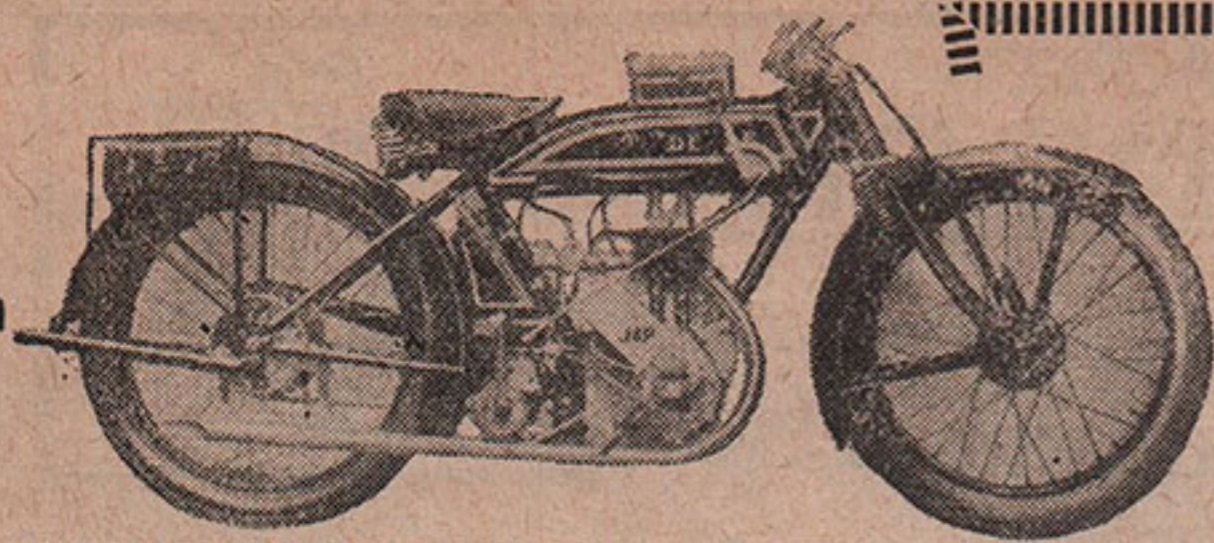
Moto C. P. 350 cmc., 3 vit., ch.-courroie, état nf : moto C.P. 350 cmc., spéciale, 2 cyl., 100 km.-heure, 4 freins sur moyeux, état de nf. C. P., 10, rue des Ecoles, Gennevilliers (Seine).

Monet-Goyon 2 CV, luxe, comme neuve, pare-jamb., gr., selle, sompt., 2.200 fr. Dody, 8, av. Edouard-Branly, Chaville.

Monet-Goyon 2 CV, 2.500 fr. Boussard, 29, rue Lauriston (19^e).

Monet-Goyon 350 cmc., spéc. course, disputé Six Jours d'hiver, visible Paris, prix à débattre. Gayot Marcel, 74, rue de la République, à Creil (Oise).

Monet-Goyon 4 CV, état nf, 4 roues, capote, pare-brise, dernier modèle. Courjan-Barbonne à Fayel (Marne).



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°)
CYCLES - MOTOS :
Peugeot, Alcyon, Monet et Goyon
Réparations, Montage de Roues

Monet-Goyon 175 sp., 2 éch., type champ., vitesse, 2.700 fr.; Monet-Goyon, 350 supersport, moteur Mag. à 2 culb., abs. comme neuve, 5.500 fr.; Cleveland, parf. état, 2.600 fr.; Thomann, bloc Ballot 270 cmc., tr. bon état, 2.600 fr.; Sunbeam 500 cmc., sup. occ., 3.300 fr. Lendenberg, 14, rue Comète. Machine visib. chez M. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Monet-Goyon 2 CV, 2 vit., ét. de neuf, roulé 500 km., avec châssis, sidecar Peuple, prix mod. Billy, 1, rue P.-Curie, Paris.

Monet-Goyon 3 CV, 3 vit., état nf, tan-sad, nombr. acc., 2.600 fr. Escaillas, 21, place d'Armes, Valenciennes (Nord).

Monet-Goyon 175 cmc., octob. 1925, éclair. électr., et acétyl., divers access., 1.000 km., selle Terry, 3.000 fr. Lathulière, Beaujeu (Rhône).

Monet-Goyon 3 CV 1/2, type R. C. 3, 4 vit., sortie fin août 26, état abs. neuf, roulé 200 km., pneus 700x80, 4.500 fr., cause maladie. Petitout, P. T. T., Mansigné (Sarthe).

Monet-Goyon 2 CV sport, fin 1925, selle Terry, pneus nfs, compteur O. S. Katz, 26, rue des Petites-Ecuries, Paris. 9 h. à 5 h.

Monet-Goyon 2 CV sport, fin 1925, selle Terry, pneus neufs, compteur O. S. Katz, 26, rue des Petites-Ecuries, Paris. 9 h. à 5 h.

Monet-Goyon 1926, moteur Mag. à culbuteurs, type M.C.S., 350 cmc., pneu 700x80, compteur Jeager, repose-pieds arrière, état nf, peu roulé, 5.300 fr. S'adres. : Courty Paul, Montmoreau (Charente).

Magnat-Debon 3 CV, 250 cmc., roulé 1.200 km., état neuf. S'adresser : M. Capet, 7 bis, rue Montpensier.

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

Magnat-Debon, 4 CV, mot. M. A. G., 350 fr., parf. état. Pierre Dethire, St-Germain-les-Corbeil (Seine-et-Oise).

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

SOUDES

aux meilleures conditions par un SPÉCIALISTE
Toute soudure de cadres, carters, cylindres, etc..
CORYN, 49, Rue Ramponneau, Paris-20°

Absolument neuve, pas encore pris livraison, cause maladie, Magnat-Debon, pneu 700x80, moteur Blakburne, 350, vit. garantie 110, payée 7.650 fr., laisse à 6.700 fr. Ecr. Baure, av. Mousseau, Evry, Petit-Bourg (S.-et-O.).

Vélotot, Mascotte P. S., 125 cmc, bon ét., 600 fr., éch. contre mot. env. 4 CV, p. act. pompe. Schebeko, 38, rue Berri-Elys (13-11).

Monotrace neuve, octobre 26, éclair. Magn. modèle unique, carross. légère simili cuir, cause double emploi. Prix intéressant. Visible Dimanche. Copes, 31, boul. Murat (16°).

Motobécane 1926, occ. except. tr. b. ét., compt. repose-pieds. gde sacoche neuve, prix 1.250 frs. cause achat moto plus forte. Perrier Roger, Luneray (S.-Inf.).
Motosacoche 6 CV, roulé env. 2.000 km., 3.600 fr. Picard, Aiguilles (Hautes-Alpes).

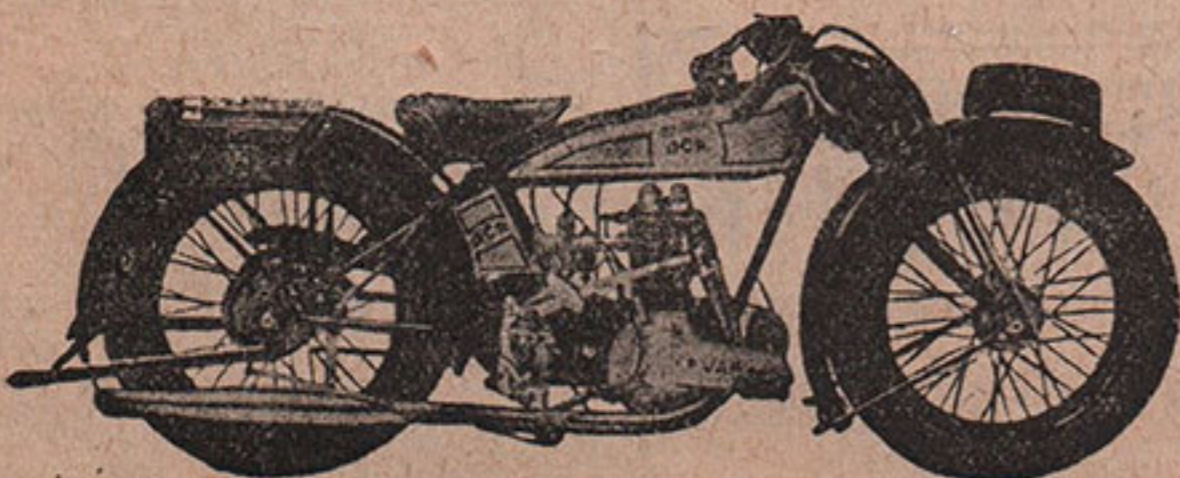
Motobécane, b. ét. march. éclair. électr., 1 pn. rech., prix 980 fr. De Clerck, 25, route de Châtillon, Montrouge (Seine).

Motobécane, mai 26, 2 vit., kick et débray. access., ess. à vol., 1.400 fr. Genty, 56, rue Anatole-France, Alfortville.

Motobécane 2 CV neuve, sous garantie, écl. électr., compt. outill. 1.200 fr. Quetard, 2, rue de Paris. Clamart (Seine).

Cause départ, Motobécane sport, Magnéto Bosch avanc. var., val. 1.000 fr., stock pièces Citroën, 15 vis plat neuves, magn. France neuve, compt. kil. nf, plus 5.000 fr. d'outill. méc. et stock pièces dét., técalé, roul. à billes, quant. boulons méc., filières, tarauds, mèches, etc., etc., le tout 5.000 fr. Ecrire : Piganeau, 22, rue Bergeret, Bordeaux (Gironde).

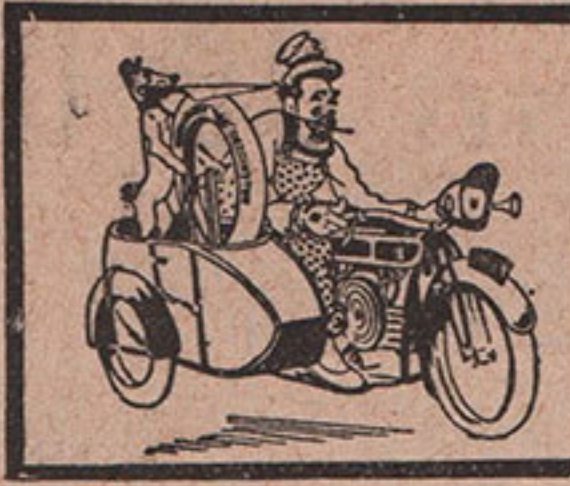
Morgan Supersport à eau, état neuf, compt., montre, équipement électrique complet, Duccellier, phares mixtes, klakson, amp. valeur tel 12.500 fr., prix 8.500 fr. Villemur, 184, rue de Belleville.



MOTOCYCLETTES BCR

Ses modèles 2 temps et 4 temps
175 cc. - 250 cc. - 350 cc. - 500 cc.

NOTICES ET CATALOGUES SUR DEMANDE A
RAYNAL, Constructeur 2bis, RUE ÉTIENNE-DOLET
KREMLIN-BICÈTRE (SEINE)



PNEU MOTO HUTCHINSON

Demandez notre notice pour
-:- LES ASSURANCES -:-



ATELIER de RÉPARATIONS

Automobiles toutes marques. Outillage perfectionné. Travail des plus soigné et de toute confiance. Prix très modérés. Louis DEFONTY, 6, Passage Tourlaque, Paris (18°). Téléph. : Marcadet 22-14

Motobécane 1926, excel. état, repose-pieds, par-j., porte-bag., trompe, enveloppe rech. ess. à vol. 1.200 fr. Baure, rue Mousau, Evry-Petit-Bourg (S.-et-O.).

Motobécane, août 1926, parf. ét., 1.000 km., porte-bag. silencieux, access., 1.050 fr. Ketterer, 91, rue Cherche-Midi (6°). Tél. : Fleurus 33-87.

Motorhonyx 3 CV, 2 vit., livrée 10 janvier, encore 11 mois sous gar., brûlé 2 bidons ess., coûté 2.600 fr., prix 2.475 fr., carte grise, impôt payé, 6 mois, très pressé, cause maladie. Bizouard, Vianges, par Manlay (Côte-d'Or).

Peugeot, 2 cyl., 500 fr. ét. march. mot., 3 CV, carb. mag. complet 400 fr., boîte 2 vit. Picard, c. neuve 380 fr., 2 roues à talon 650, 60 fr. Réservoir moto et pompe 40 fr. Magnéto 2 cyl., type Z. A. V., Bosch, neuve, 150 fr., carb. tube 25 m. 30 fr. Peugeot M., 18, rue de Mathay, Valentigney (Doubs).

Peugeot 3 CV 1926, avec acc., 2.000 fr. R. Henon, 1, rue Jouffroy, Paris.

2 Motos Peugeot, 3 CV, parf. ét. mécan., 2.500, 2.850 fr. Dollar 175, D. S. 4 t., culbuteurs 1926, selle Terry, pneus 650x65, 3.600. Thomann neuve, Paris-Nice 3.750 fr. Neracar état neuf, 3.500 fr. G. N. sport, prêt à prendre la route, 2.950 fr. Reprise en compte de toutes motos. Facilités de paiement. L. B., 4, Grande-Rue, Saint-Maurice. Tél. 59.

Cyclo-Moto Peugeot, 1 CV 1/2, sorti février 1925, état neuf, 1.300 fr., chambre air 50^m, 15 fr., 0^m80, courroie 16^m, 15 fr. Le dimanche matin de 10 heures à 12 heures, Norest, 71 bis, boulevard Ornano (18°).

Pour cause paralysie, parti culier vend sa moto Peugeot 2 CV 3/4, 2 cyl. en V, 2 vit. par boîte et débrayage, pneus comme neufs, selle Messinger, tr. confortable, repose-pieds wagon, tout excellent ét., prêt à prendre route, 2.200 fr. Girard, villa des Roses, Duneau (Sarthe).

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

Peugeot 172, ét. méc. et carros. parf., révision faite il y a 2 mois, éclair. et démarr. électr., 5 roues, vend. pour cause double emploi, 7.300 fr. Ecrire : Berthy, 65, rue Lorraine, Hirson (Aisne).

Peugeot, 175 cmc, état de neuf, 800 km., carb. Zenith, mang. R. B., 2.950 fr. au lieu de 3.850 fr. Camus, Leclercq-Beaumetz - les - Loges (Pas-de-Calais).

René Gillet, dernier mod., éclair., outill., access., route de 700x80, essais. Genty, 2, rue Bécaria, Paris.

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

LARGEOT-BARRÉ

4, Grande-Rue, 4 - SAINT-MAURICE -:- Téléphone : 59
Tram. Bastille 13-81 ; descendre : Pont de Charenton

Cylindrées :

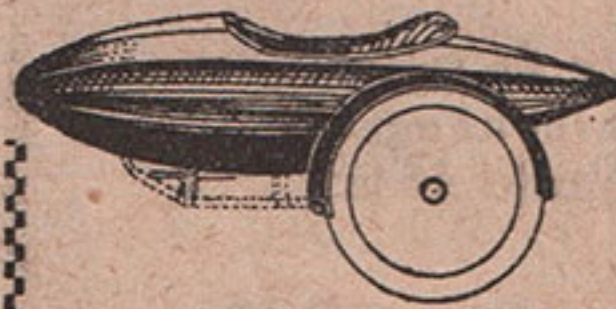
M. L. 26.
175 cmc.
S. 2. E.
175 cmc.
M. M. 2. E.
250 cmc.

MOUSSARD-MADOZ

Mécaniciens - Constructeurs

52, Rue St-Germain - NANTERRE

Les spécialistes du moteur
de Motocyclette



Catalogues contre 0 fr. 50

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

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

PIÈCES DÉTACHÉES pour MOTOS DEMANDEZ
NOTRE TARIF

INDIAN

NOTICE de nos exclusivités pour
démontage instantané de la magnéto
et du Filtre pour SCHEBLER.

INDIAMOTO 1, Rue Faraday, 1
PARIS (17°)

Ouvert Dimanche matin, de 9 à 12 h.

Téléph. : 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°
-:- Tél. : Roquette 44-98
Les Spécialistes de la petite voiture vous
vendront des MORGAN freins avant, des
MONOTRACE et des AMILCAR garanties
Reprise en compte de toutes Motos modernes

René Gillet 1922, 6 CV, 2 vit., spéciale pour side, peu roulé, révision en cours fait double emploi, prix 3.500 fr. Lieutenant Bourguet, 8° Sénégalais, Marseille.

René Gillet neuve, pn. 700/100, Terry, acc. cause achat voiture 5.800 fr. F. Monfort, avenue Gambetta, Montoire-sur-Le-Loir (Loir-et-Cher).

René Gillet dern. mod., pns ballons, guidon sport., sortie usine fin 26, comme nve, tan-sad outill., 4.700 fr. Hoffenback, 4 ter, avenue de la Cigalle, Asnières (Seine).

René Gillet 1925, entièrement révisée, pompe à huile mécan., 4.000 fr. A. Lemoine, 85, rue de Créteil, Maisons-Alfort.

René Gillet, ballons, Terry, Amac, Técalémit, b. ét., rechang., 4.995 fr. Laborrière, 82, boulevard Port-Royal, Paris.

Rasser, 250 train, carb. Amac, cadre fer en V, ent. révisée, exc. ét. R. Kientz, 4, rue Bourdin, Mantes-sur-Seine (Seine-et-Oise).

Moto cadre Royal Enfield mot. Zedel 4 tps, 3 CV, bt, Picard, 4 vit. débr., kick, 1.500 fr. Side chass. Rover, 300 fr., carr., Tony Boulat, 200 fr. Visible chez M. Henry, 12, rue Duplex (15°).

Royal Moto, dern. mod., cause départ Régiment, a roulé 500 km., état de neuf, à enlever de suite : 2.300 fr. P. Briand, 12, place Notre-Dame, Pontoise (S.-et-O.).

Rover 5 HP Solo ou side bon état, 2.500 fr. Sunbeam 5 CV, sols ou side, pneus 700x80, 3.000 fr. Griffon 4 CV, Burman 3 vit., moteurs Anzani, bas prix. Heuland, 122, rue de Paris, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Rovin 3 CV, 175 cmc., état neuf. mot. Jap, 3 vit., kick débr., Stumer, Archer, carb. Amac, chaîne-chaîne, Renold, mag. sup., éclairage et phare Magond., 2 sa-coches, selle Brooks, repose-pieds wagons, pneus neufs Dunlop cord., freins AV. et AR. au moyeu, assur. et impôts payés. Visiter dans la journée, 15, rue des Deux-Ponts, Paris (4°).

Rovin 2 CV mot., train 2 vit., cause double emploi, bon état. 1.400 fr., à débattre. Ober, 55, rue Jules-Ferry, Bagnole (Seine).

Saroléa, 500 S. Sport, type 23 P., amortisseur, frein direct, rem. carrosserie sup., Dunlop 700x80, parf. état, visible sur rendez-vous. Kientz, 4, rue Bourdin, Mantes-sur-Seine (S.-et-O.).

Saroléa, mod. 26, 350 cmc., 4 temps, chaîne-chaîne, graissage méc., état neuf, roulé 1.100 km., avec acc., affaire de confiance, essai sur toute distance, cause double emploi. Prix 4.500 fr. Verdière, 5, place Carnot, Le Havre (Seine-Inférieure).

Scott-Quirrel, 500 cmc., parf. état mécan., gros pneus, prix 4.000 fr. Dagorno, 36, rue Laugier, Paris (17°).

SCHEBLER

Le Meilleur au Monde CARBURATEUR

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

Soyer, dernier mod., très bon état, prix avant. Téléphoner à partir de 19 h. 15 à Wag. 20-21. G. Cruchon-Dupeyrat.

Soyer, 250 cmc., parf. état, juillet 26, éclair. sur magnéto. 3.300 fr. Kim, 7, rue La-Feuillade, Paris (1^{er}).

Soyer touriste 1923, éclairage groupe « Luxor », nombreuses pièces de rech., outill., 2 ch. à air, parf. état, peu roulé, cause achat voiture. 2.000 fr. Ecrire sur rendez-vous, Greux, 1, rue des Cordeliers, Etampes (Seine-et-Oise).

Sunbeam, 492 T. T. long-troke, garantie, técal., pneu neuf 700 x 90, 2 carters, ch., bain d'huile, outill. complet, pièces de rech., soup., etc., amort., segm., selle Brooks, 2 ch. de rech., poign. tournantes. Prix avantag. M. Biner, 105, rue Gide, Levallois-Perret (Seine).

Sunbeam, bon état, pneus neufs 700 x 80. 2.800 fr. Monet-Goyon 1925, 250 cmc., 2 temps, 3 vit., Burman un pneu neuf. 2.500 fr. Indian, 3 boules, bon état, carb. Zénith. 2.000 fr. Sidecar, parebrise, roue suspendue, système René Gillet, bon état. 550 fr. Reynal, rue Broussouze, Brive (Corrèze).

Terrot F. S., livrée 5 août 1926, très bon état, roulé 2.000 km., éclair. Luxor. 4.600 fr. carb. Zénith 26 D. E. F., 250 fr. Montaignac, Evaux (Creuse).

Terrot, 26 Jap., 250 cmc., 4 temps, 2 échapp., cause achat voiture. Lespinois, rue Revel, Toulon (Var).

Terrot 4 CV, tout confort, peu roulé, éclair., pare-jambes, tan-sad, repose-pieds, outillage. Chantome André, 6, rue du Colonel-Moll, Mantes-la-Ville (S.-et-O.).

Terrot, mi-26, 250 cmc., 2 t., pneus renforcés, av. tan-sad, rep-pieds, protège-jambes, phare Collin, coffre à outils garni, fourche à amort., chambre à air, une enveloppe, parf. occ. 3.000 fr. Rens., visite tous les jours sauf mardi matin, 73, rue de Paris, Saint-Ouen (Seine).

Terrot, 350 cmc., J. A. P., tan-sad, compt. O. S., rés. ess., cupp., ch. à air rechange, phare acét., vit. 100 km. 4.000 fr. Terrot, 250 cmc., tan-sad, rés. huile, supp. ch. à air rech., phare acét., état marche parf. 3.000 fr. Louis Bonin, 11, passage Montgallet, Paris.

Terrot, moteur J. A. P., 350 cmc., état neuf, compt., éclair., access. et pièces de rech., roulé 4.000 km. 5.000 fr. André Faval, Noisiel (Seine-et-Marne).

AVIS IMPORTANT

Nous prions instamment nos Abonnés dont l'abonnement expire avec le

PROCHAIN NUMÉRO

de nous faire parvenir leur réabonnement par prochain courrier pour n'avoir pas à souffrir d'interruption dans la réception du Journal

L'ABONNEMENT COMBINE

à Moto-Revue et à Motocyclisme-Automobilisme, soit **48** numéros, ne coûte que **36** francs (soit **0.75** le numéro)

En faisant porter la mention "Chèques Postaux Paris 29737", par l'employé des Postes qui établira un mandat postal ordinaire, les frais sont réduits à 0 fr. 40

SIX-JOURS D'HIVER

BATIFORT se classe

PREMIER ex-aequo sans pénalisation

sur Moto 250, deux temps, type 1927

Claude Delage

PNEUS HUTCHINSON

.....

Envoi du Catalogue illustré sur demande aux
Établissements CLAUDE DELAGE, 12, Rue Honnet, Clichy

Terrot, Jap, 350 cmc., conf., sport 1926, abs. neuve, Magond., phare, tan-sad, etc. 5.500 fr. Dard, 80, rue de Reuilly, Paris (12^e).

Terrot, 250 cmc., Jap, sortie mai 1926, type M. C., état absol. neuf, pneus ballons, selle Terry 4.500 fr., cause départ. Hubert, Georges, 11, rue du Gué, Reuil (Seine-et-Oise).

Terrot, confort, 3 ch., ma 1926, très bon éclair., tan-sad. 3.600 fr. Ecrire pour rendez-vous : Dubreuil, 24, rue Marignan, Paris (8^e).

Terrot, Jap., 350 cmc., parfait état. 3.500 fr. Ecrire pour rendez-vous : Bidault, 32, rue Romainville, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Terrot, Jap, 350 cmc., état nf éclair., tan-sad, avert., ch. rech., outill. 4.300 fr. Vilatte, 128, rue Chemin-Vert, 19 h. et dim. matin, essais.

Terrot, 250 cmc., selle cantil., pare-jambes, tan-sad, très bon état. 3.100 fr. Cyclom. Peugeot, c. neuve, 1.250 fr., cause achat voit. Thibaud, contrôleur, Valençay (Indre).

Terrot 3 CV, sport, pneus ballons, avec phare, bouteille et pare-jambes, roulé 1.000 km. 3.900 fr. Visible garage, 142, boulevard Diderot, Paris.

Terrot J. A. P., 4 CV, 3 vit., état neuf. Terrot 2 CV, 2 vit., révisée. Mounier, 87, rue de Bègles, Bordeaux (Gironde).

Terrot 3 CV, 2 vit., bon état. 1.500 fr. Robert Very, Plechatel (Ille-et-Vilaine).

Terrot J. A. P., sport, 350 cmc., confort, juillet 1926, état neuf. 4.800 fr. Manchemat, 266, av. Wilson, Plaine-St-Denis (Seine).

Terrot 2 CV, 175 cmc., très bonne occ., à vendre 2.000 fr. Vis. tous les matins, s'adresser : Seltzer, 9, rue Denis-Papin, à Pantin (Seine).

Terrot 3 CV, type F. S. sport, mod. 1926, éclair., état neuf, pn. 700 x 80. 3.900 fr. Eer. Debailly, 35, rue Berzélius, à Paris (17^e).

Terrot 3 CV, 2 temps, 2 N. S., Terry, fourche parallélog., comme neuve. 3.200 fr. Conc, 34, rue Amiral-Mouchez (14^e). Autobus AR.

Terrot, moteur spécial J. A. P., 349 cmc., 2 échapp., vitesse 140 km. à l'heure, taux de compression variable, selle Terry, graissage spécial, pneus 700 x 80, neuve, roulé 1.500 km. Frappa Maurice, 5, avenue Marc-Seguín, Annonay (Ardèche).

FOURCHES :: CYLINDRES :: FREIN KIBLOK :: GUIDONS

SELLE MESSINGER

TOUT POUR HARLEY

EXPÉDITION PROVINCE et TOUS PAYS

CARB. SCHEBLER

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

TOUS TRAVAUX :: REVISION TOTALE ET PARTIELLE

Terrot, 175 cmc., double échap. spécial, machine absol. à l'état de neuf. 2.500 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvrier, Paris (20°).

Terrot, 2 temps, 3 CV, 2 vit., comme neuve, affaire de confiance 3.000 fr. Granier, dépôt Etat, Royan (Charente-Inférieure).

Terrot 2 CV, juillet 1926, très bon état. 2.000 fr., avec facilités. Tous les soirs 20 h. Courbatieu, 10, rue du Jourdain (20°).

Thomann, moto à vendre par cause maladie, type sport, 3 vit., complét. neuve, n'ayant pas roulé 200 km. S'adresser tous les jours 64, boul. de la Vilette, Paris (19°).

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 (S.-et-M.).

Jean Thomann, super-sport 2 CV 1/2, état absol. neuf, moteur, magnéto, carb. neufs, équipement compl., selle Terry, tan-sad, phare contrat assur. payé jusqu'en juillet. A. Dhiry, 41, rue des Meuniers, Paris. T. l. j., à 19 h., et dimanche matin.

Triumph 5 CV, avec side-car, boîte Sturmey, arch., pneus 800 km, parf. ét. de marche. A vendre 3.100 fr. Lebourdier, Enregistrement, Evreux (Calvados).

Triumph 5 CV, parf. ét. méc., piston Alpax, gros pneus 700 x 80, tout neufs, tan-sad, rep.-pieds, éclair. en ordre de marche, 2.500 fr. Visible sur rend.-vous, à partir de 6 h. 1/2, dimanche tt. Michel, 84, rue Cherche-Midi, Paris (6°).

Triumph, 500 cmc., 4 CV, parf. ét. marche, side Gloria, phare, trompe, enveloppe rechange, 2.800 fr. Bugnet, Tabac, Noyon (Oise).

Triumph 4 CV, tr. bon ét. général, boîte Sturmey, 3 vit., guidon sport, pneus à l'état de neuf, repose-pieds, vit. 70 à 80 km, dépense 3 l. 5, prix 2.900 fr. S'adr. Bales, 19, route de Rueil, Versailles (S.-et-O.), la sem. de 9 h. à 12 h., et le dim.

Triumph, rand sport 5 CV, boîte 3 v., Sturmey-Archer, parf. ét., 2.850 fr. Louis Bouchez, 215, rue de la Chapelle, à Saint-Ouen (Seine).

Triumph 5 CV, type S. D., état parfait, 6.000 fr. S'adresser Joly, 1 bis, rue Montaigne, Paris (8°).

Triumph 4 CV, parfait état, visible t. l. j., 2.300 fr. Jarlaud ou Redon, 105, rue St-Denis, Colombes (Seine).

Triumph 5 CV, parf. ét., tan-sad, repos.-pieds, phare, rétro, cycl. et pist. rech., soup. neuve compl., chaîne, divers, 2.800 fr. M. Jaubert, 69, boul. Richard-Lenoir, Paris.

Douglas 2 3/4, 2 vitesses, revis., décembre 26, moteur et pneus neufs, 2.600 fr. Siméon, 7, rue Labrouste (15°).

Cleveland 4 CV, parf. ét. mécanique avec tan-sad, pneus neufs, à enlever 2.500 fr. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvrier, Paris (20°).

Propulcycle sport 1926, 175 cmc., 4 tps, 3 vit., ch. ch., carb. Longuemare, graiss., mécan., écl. électr. av., ar., fr. direct, ét. nf, 2.850 fr. Lonchambon, 19, rue Bouquet, Longchamp (16°).

Cleveland, parf. ét., 4 CV, nomb. acc., tan-sad, éclair., cse ach. voiture. Visibl. Valpic, 23, av. Trudaine, Paris.

G. N. Salmson sport, revisé, 2.000. Bertel, 8 bis, avenue Mar.-Joffre, Nanterre-La-Boule.

Triumph B. S. A., Sunbeam' Oriol, Automoto, Peugeot, 20 châssis side, à partir 300 fr. Fait échange, réparation, acheteur de outes pièces détachées. B. S. A.,

PIÈCES DÉTACHÉES
pour MOTOS
INDIAN & HARLEY

Pneumatiques 28 x 3 - Carrosseries de Side-Car

Revision de Moteurs et Boîtes de vitesses

Réalésage de Cylindres avec fournitures
de Pistons, Axes et Segments

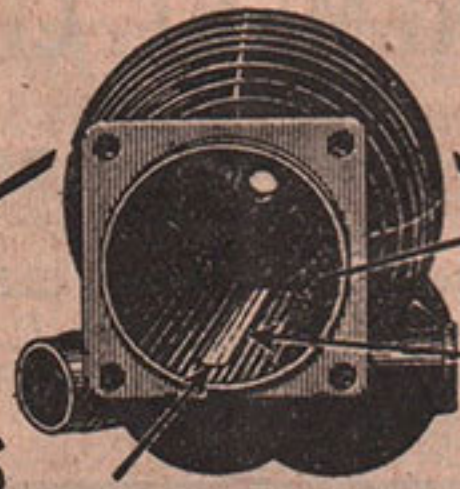
-- Pour la Province, expédition immédiate. --

Catalogues et Devis de Travaux sur demande

Éts **FILLIAT & SUREAU**

22, Victor-Hugo, 22

LEVALLOIS (près Porte d'Asnières) - Téléphone : Levallois 627



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. Schneider, Asnières.

LORRIOT & C^{ie}

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 & C^{ie}

57, Avenue Marceau, 57 -- COURBEVOIE

Téléphone : 953

Triumph, Sunbeam, moteurs, boîtes vitesses. Angel, 130, rue de la Chapelle, Paris.

Monet-Goyon, 175 cmc., course spéciale, Villiers, 2 éch., culasse alum., Amac-Terry, amortisseurs, frein, direction. Charles Carré, 248, rue de Vesle, Reims (Marne).

B. S. A. 5 CV, 3 vit., transm., chaîne-chaîne, carter, parfait ét. marche, 2.800 fr. J. Gros, 2, rue de Vergennes, Versailles.

Blériot 5 CV, 2 cyl., tan-sad, excell. ét., à partir de 18 heures. Dansette, 36, rue Danton, Pré-St-Gervais (Seine).

Gnome et Rhône 1926, 4 CV, Champion, 500 cmc., tan-sad, phare, bouteille, état neuf, réduction 35 % sur prix catalogue actuel, soit 4.200 fr. Hirsch, 8 bis, rue Laurent-Pichat, Paris (16°).

Le Grimpeur 250 cmc., 2 vit., comm. nve, dern. mod., 2 enveloppes Jutch, 650 x 65 neuves, Vélo-Météore, neuf sport luxe. Le tout 3.200, ou séparément, c. side. Brelot, 72, Gd-Place, Arras.

B. S. A. 5 CV, chaîne-chaîne Lucas, compt., klax., side, sport alum., comme neuve, affaire unique, bas prix. Leymarie, 163, avenue d'Italie.

Norton T. T. 500 cmc., chaîne, courroie, 2 vit., débray., abs. comme neuve, phare, tan-sad, etc., 4.000 fr. Dietz, Garage St-Maxime (Var).

Alcyon sport 175 cmc., 3 CV, 3 vit., double échapp., éclair. électr., selle Terry, sortie usine février 1926, peu roulé, 500 km, 2.500 fr., cause raison de santé. Visible et essais le dimanche marin sur rendez-vous. A. Trioux, 22, rue de Coulmiers, Nogent-sur-Marne (Seine).

Terrot 2 CV. 1/2, 2 t., 2 vit., bon état, 2 pneus et ch. Michelin neufs, éclair. Magond., 1.800 fr. L. Stribick, Bethenville (Marne).

Gnome et Rhône 500 cmc., 4 CV, 2 vit., entièrement revisée, éclairage, 2.300 fr. L. Stribick, Bethenville (Marne).

Monet-Goyon, 3 CV, 1926, 2 t., 3 vit., avec siège arrière Terry, roulé 650 km, état neuf, parfait. S'adresser Gauthier, Camille, rue de Salins, 49, Pontarlier (Doubs).

Belle occasion à saisir, presque neuve, Harley-Davidson, side bi-place Cél avec capote, pour grand tourisme, tan-sad, compt. O. S., accessoires divers, 4.500 fr. De 2 h. à 6 h. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (15°) (face Nord-Sud Vaugirard).

F. N. M. 60, 1926, confort., ayant peu roulé, gar. parf. ét. mécan., tan-sad, pet. écl. électr., pare-jambes, rétro-viseur, affaire de confiance. M. Granier, 10, rue Nouvelle (9°).

Blériot 5 CV, 3 vit., parf. ét., pns nfs, 1.800 fr. Paslas, 45, rue Carnot, Versailles (S.-et-O.).

Peugeot 3 l. 2 CV, 2 vit., kick, parf. ét. général, essai à volonté, vente de conf. G. Bruon, 69, rue de la Fine, Le Mans (Sarthe).

Aiglon, mod. 1925-6, bloc-mot., 3 CV, 175 cmc., état mécanique, nickel et email comme neuf, pneus d'origine, roulé 5.000 km, prix à débattre de 2.300 à 2.500. Hautefeuille, André, Marancourt, par Saclas (S.-et-O.).

Cyclomoto Peugeot, neuve, 1.600 fr. Motobécane neuve, 1.400 fr. Peugeot 2 cyl., moteur à revoir compl., 500 fr. Motobécane comme neuve, 1.000 fr. Alcyonnette peu roulé, très belle, 850 fr. Ecrire Elias, Malesherbes (Loiret).

Les plus belles occasions du Midi : 35 P. cc, Sarolea culbuteurs 1926, avec compteur, selle Terry anglaise, état neuf, prix 5.000 fr. 500 cmc, Gnome et Rhône grand sport août 1926,

amortisseurs Excelsior, état neuf, prix 5.200 fr. 350 cmc, F. N. Confort, compteur O. S. amortiss. excelsior, éclair. électr. Radios, état de neuf, sortie mars 1926, prix 6.000 fr. 2 CV, Monet-Goyon, Magnat-Debon, etc., à partir de 1.500 fr., toutes les occasions sont garanties. Achille Lunes, 29, av. Saint-Saëns, Béziers (Hérault).

Alcyon 2 CV 1/2, 4 tps, 2 vit., parf. ét. gar., cause double emploi, 2.000 fr. Lavalette, 51, rue Paris, Charenton, de 6 à 8 heures.

Peugeot, 3 CV 1/2, 4 tps, Kick, 2 vit., bon ét., rév. janvier, carb. neuf, 1.800 fr. Stassart, 64, rue Kléber, Levallois (Seine).

Monet-Goyon 3 CV 1/2, type R. C. 3 ; 4 vit., frein direction, pneus 700x80, machine abs. neuve, sortie fin août 26, pas roulé 200 km., 4.200 fr., cause maladie. Petitout, P.T.T. Mansigné (Sarthe).

Motoconfort 5 CV, état neuf, très peu roulé, moteur très bon rendement, pneus neufs, vendu cause santé 2.900 fr. Ecrire pour rendez-vs, M. de la Chapelle, 16, rue de Chaillot, Paris.

Austral 175 cmc, tr. b. ét., 3 vit., écl. Acétyl., pns abs. nfs, permet tan-sad, 2.300 fr., cause voiturette. H. Mangin, Collège, Dieuze (Moselle).

Scott Quirrel, état de neuf, compt. amortiss., frein dir., rétrov. pneus abs. neufs, tan-sad, machine rapide et sûre, cause achat voiture. S'adresser Gabillard, Armes, Châtelleraut (Vienne).

Automoto 1 CV 1/2, tr. b. état, à vendre ou échanger av. soultte, contre moto 2-4 CV. Jouty, 30, rue Viselets, Nogent-sur-Marne (Seine)

B. C. R. 500 cmc, J.A.P. sport, ayant participé à compétition, récente, ch-chaîne, freins tambour, av. et arr., sur confort, 700x100, juillet 1926, 5.500 fr. Dubois, 112, avenue de Fontainebleau, Kremlin-Bicêtre (Seine).

Thomann 3 CV, bloc-moteur, chaînes et pneus neufs, 2.000 fr., 1 Alcyonnette, état neuf, une autre bon état sans magnéto, les deux 850 fr. Jean Renard, route de Bons-Secours, Givet (Ardennes).

SIDECARS

Sidecar seul, vend ou échange l'ensemble B. S. A. 5 CV, contre solo, environ même force. Julien Isieux (Loire).

B. S. A. carr. et chamb., bon état, pneu usagé, avec attaches, prix 350 fr. Ecrire : Leblond, 2, rue La-Fontaine, Sotteville-les-Rouen (Seine-Inférieure).

F. N. sidecar, 6 CV, cardan, tr. bon état, éclair., assurance, 3.500 fr. Georges, 39, rue des Peupliers (13°).

Gnome et Rhône 500 mc, avec side, carr. très bon état, bouteille acétyl., phare Louxor, pns neufs, essais à vol. Marcel, 54, boul. Rouget-de-l'Isle, Montreuil (Seine)

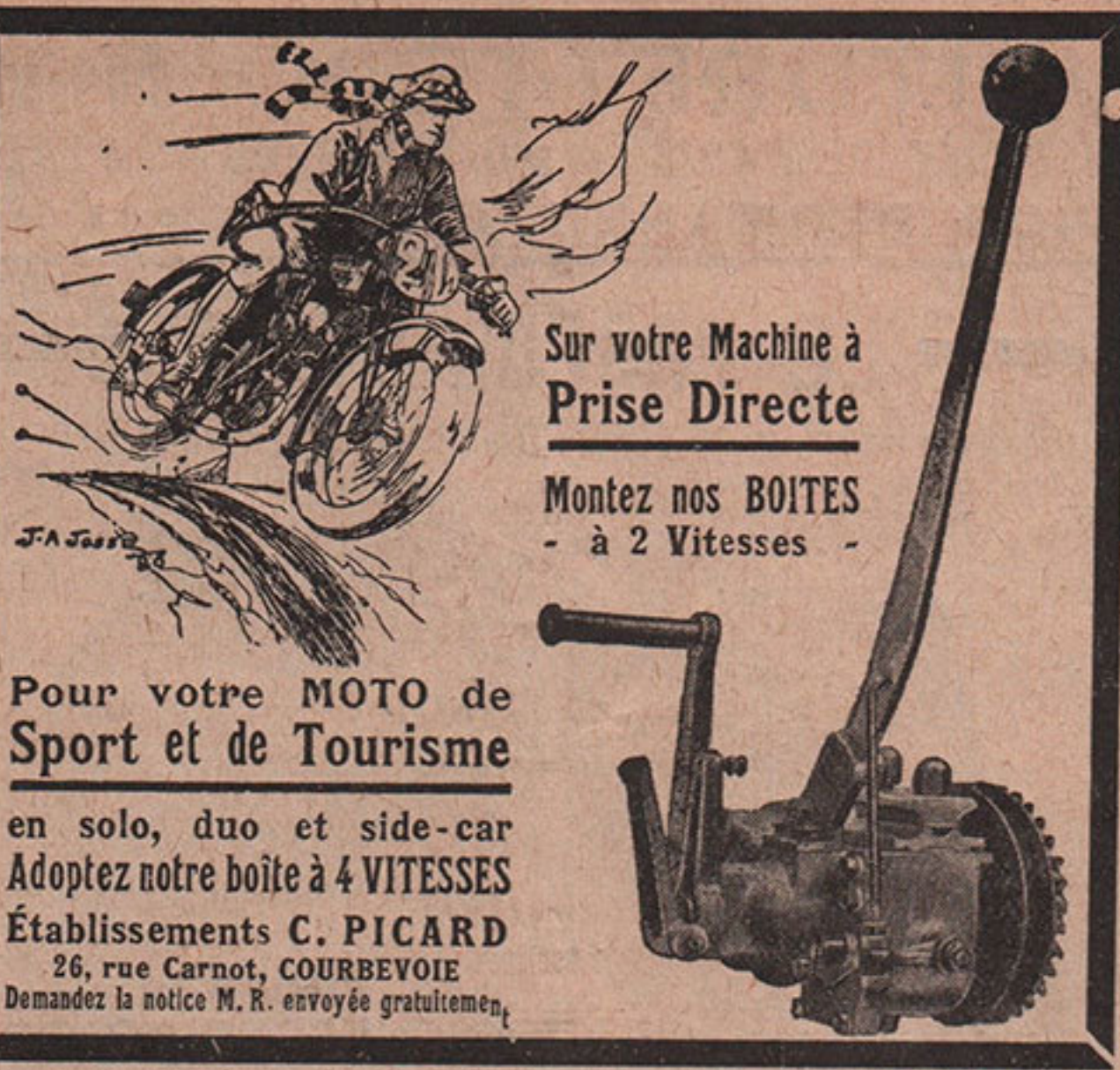
Harley, side Garnier, état mécanique impeccable, pneus état de neuf, access., chaînes de rechange, 2.500 fr. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°).

Harley 9 CV, side bi-places, parf. ét., gros pneus, essai le dimanche matin. Maynet, 1 bis, boulevard Berthier, Paris.

Harley 9 CV, side, 2 places, parf. ét. de march., éclair. Magond, nombr. acc., prix 5.000 fr. Crietie, 19, rue du Pressoir, Paris (20°).

Harley-Davidson, parf. état, 9 HP, sidecars, pare-brise, 760x90, fourche spécial, essai à vol. Peyre, 49, boul. Carnot, Le Puy (Haute-Loire).

Harley, side ent. rev. point et pneus neufs, 760x90, cause double emploi, 3.800 fr., reprend ac-

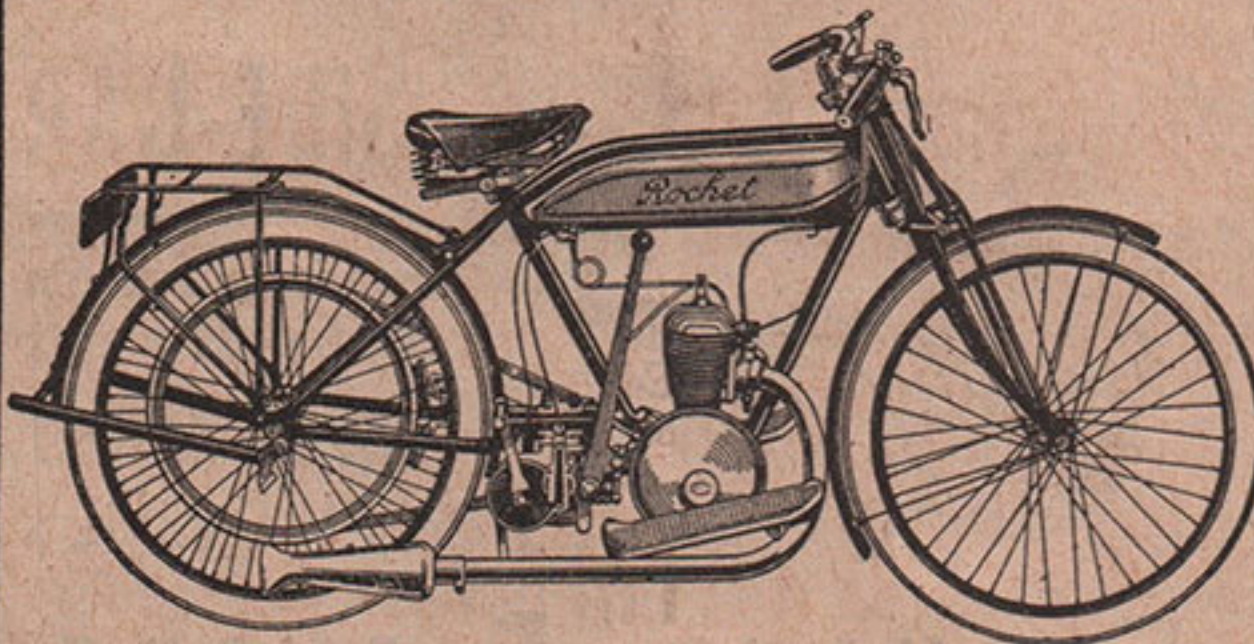


Sur votre Machine à **Prise Directe**
Montez nos **BOITES**
- à 2 Vitesses -

Pour votre **MOTO** de **Sport et de Tourisme**
en solo, duo et side-car
Adoptez notre boîte à 4 **VITESSES**
Établissements C. PICARD
26, rue Carnot, COURBEVOIE
Demandez la notice M. R. envoyée gratuitement.

Une nouvelle venue **LA ROCHET**

175 cmc. Volant magnétique. 3 vitesses
PERFECTION MÉCANIQUE



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

MOTOS

Pendant inventaire et transformation jusqu'à fin Février 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)

cessoires moto. Robert, 48, route du Pavé-Blanc, Petit-Clamart (S.).

Harley 9 CV, side belle occ., moteur boîte de vitesse, chaînes, compl. neuf, 5 pn. neufs, 4 pneus très bon état, éclair. Mag., nombr. access., 4.400 fr., pressé cause achat voit., visible Dimanche tte la journée. Leroy, 18, rue Yvard. Métro Vaugirard.

Harley, état de neuf, genre tonneau, trois places, 1 strapontin, pneus confort, et cinq pneus usagés de rech., quantité de pièces et access., gros phare, bouteille Magondeau, à profiter de suite pour cause de départ. S'adresser à M. Creton Paul, 7, rue Quinault, à Paris (15°). De 12 h. à 13 h. 30 et de 19 h. 30 à 21 h. Prix 3.500 fr.

Harley, bi-place, roues neuves, pneus neufs, chambres et pneu rechange, éclair. Mag., révisée : 4.000 fr. Magnien, 2, rue de Lagny, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Harley, bon état, bons pneus, 1.800 fr., châssis course, 200 fr. A. Vasset, 31, rue Camille-Groult, Vitry-sur-Seine.

Harley, état de neuf, sid. de luxe, bi-fauteuil, phare compt. b. Magond., pompe pn., chabre supp. Prix avec garantie, 4.500 fr. 10 bis, rue Ernest-Lacoste (12°).

Harley, side bi-place, carrosserie L. V., capote, pare-brise, spécial, éclairage, Mag. compteur O. S., tan-sad, outillage access., 4.500 fr., pressé. Se présenter samedi après-midi ou dimanche. Brochard, 88, boulevard Wallace, à Puteaux (Seine).

Harley-Davidson, 9x12, complètement révis. à neuf, B. V. neuve, m. neuf, nombr. acc., éclair. à vendre 3.000 fr. S'adresser café Cyrano, 26, avenue Ledru-Rollin, Paris (12°), à 17 heures.

Harley 9 CV, side Garnier luxe, peinture neuve, pare-brise, cap. cadre neuf, fourche Cél inc., f. Kiblak, compt. pn. et ch. neuves, 4.600 fr., ess. à vol. Buffet, 83 bis, rue de Courcelles, Paris.

Indian side 3 boules, une place et demie, siège pour enfant, pièces de rech., 2.500 fr. Ecrire pour détails ou rendez-vous. E. Rouvière, 55, rue A. M. Colin, Vitry-sur-Seine.

Indian side, 3 boul., prix 2.900 fr., Douglas, 6 CV, prix 2.300 fr. Compt. Stevart v., 120 k., tous l. j., compl. r. 28x3 et 650x65 phares et bout. Mag., le tout parf. ét. Bruère, 25, rue Moret, Paris (2°).

Peuple Touriste pour Terrot 3 CV ou moto 600x65, parf. ét., prix 800 fr. Ecrire Bonnet, 26, rue Cambronne, Paris (15°).

Sidecar moteur Mag., 3 vit., roues à broche, 1 roue de rechange, éclair. Mag., le tout très bon état, bas prix. Visible t. l. j., 29, rue des Ecoles, Les Lilas.

Monet-Goyon, side 4 CV, 2 tps à vendre 5.200 compt., ens. ou sép., nombr. acc., état neuf. Marteaux, 3, rue Gounod, Villemable (Seine).

René Gillet, éclairage Magondeaux, phare, 4 roues, side bi-place Mauriet, 5.000 fr. L. B., 4, Grande-Rue, Saint-Maurice. Tél. : 59.

René Gillet, mars 1926, roulé 4.000 km., éclair. Mag. compt. Jaeger, selle Brooks, ch. Duckworth, gr. técal., side 1 pl. 1/2, pare-brise, roue de secours, housse, outil, pièce et ch. neuves de rech., excel. ét., aff. de confiance, 6.800 fr. Ecrire : P. Saizeau, 17 bis, rue Voltaire, Levallois-Perret (Seine).

3 Châssis et caisse depuis 450 fr. compl. Lindenberg, 14, rue Comète-Vis, chez M. Delbourg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Harley, side comme neuf, nombr. acc. p. et ch. de rechange, 3.800 fr. ou échangerai contre

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

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

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

Téléphone
Gobelins 50-41

Pour tout ce qui est

**HARLEY-DAVIDSON
MONET & GOYON**

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

EXPÉDITIONS
RÉPARATIONS - ACCESSOIRES

Agence Parisienne

Mon Becker, 183, Bd. Pereire - PARIS

René Gillet, série 1926, donnerai ristourne. S'adresser : Mollaret, 14, rue Dareau, Paris (14^e).

Orial, moteur Jap, 600 cmc, boîte Sturmey, roue de secours, prix 3.000 fr. Moteur M. A. G. 750 cmc, boîte 4 vitesses, roue de secours, prix 3.500 fr. Gautier, 9, rue Lebrun, Lyon (Rhône).

Side seul Gnome et Rhône origine, état neuf, roue susp., carr. conf., pare-br., pneus neufs, ch. rech., 950 fr. R. Leniau, 8, rue Delambre, Paris (14^e).

Peuple neuf, rotin, peinture bleue, pour moto légère. Charles Carré, 248, rue de Vesle, Reims (Marne).

India, remis à neuf, facture à l'appui, carb. Zénith, compt. tan-s., panier torpille, de nombr. acc., prix 2.900 fr., pour cause de maladie. Dieudonné, 86, rue des Haies, Paris (20^e).

Indian Prince neuve, mai 1926, cause accident, très peu roulé. Ecrire Bourlon, avenue de la République, Arcachon (Gir.).

Indian, side, G. Sport, 7 CV, nouvellement révisée, essai à volonté, cause départ, 1.500 fr. Wins, rue Malplaquet, Valenciennes (Nord).

CYCLECARS

Amilcar sport, 2 pl., état neuf, équip. électr. complet, compteur-montre, ballons, amortisseurs, técalémit, gaines ressorts, carross. hors série, housses. De suite, Tours, Montrichard (Loir-et-Cher).

Amilcar Bordino, éclair. et démarr. électr., nombreux access., abs. état de neuf, urgent. Garage Laugier, 36, rue Laugier, Paris (17^e).

Benjamin, cyclecar 6 CV, 3 pl., compteur-montre, éclair. confort, bas prix. Echange contre moto ou side. Bataille, 209, rue de Bercy.

Bignan 7 CV, 2 pl., type A. L., moteur Salmson, 5 roues, éclairage électr., très bon état de marche. 6.500 fr. Prive, Vron (Somme).

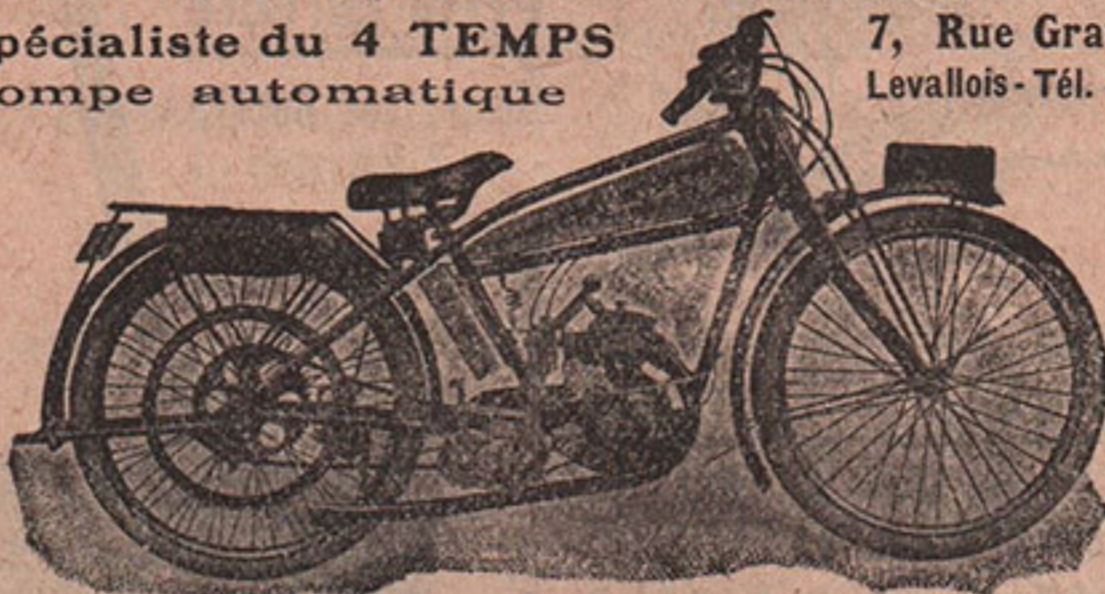
Citroën 5 CV, cyclecar 3 pl. trèfle, access. parf. état. 1.100 fr., réelle occasion. Role, Milly (Seine-et-Oise).

Cyclecar Colombe, 3.500 fr. Triumph side ou solo, comme

LE PROPUL-CYCLE

Spécialiste du 4 TEMPS
Pompe automatique

7, Rue Gravel
Levallois - Tél. 743



175, soupapes en chapelle - - - - -
250 et 350, culbuteurs, moteurs Anzani
250 et 350, arbre à cames en tête - -
3 vitesses, fourches à amortisseurs - -
Selle Terry, 2 béquilles - - - - -

PROPRES
ÉCONOMIQUES
RAPIDES
ROBUSTES
SILENCIEUSES

NOS PRIX DÉFIENT TOUTE COMPARAISON

REPRÉSENTANTS ET AGENTS DEMANDÉS

Notice M. R. sur demande

F.N.

les célèbres Motos
350 et 500 cmc.
à culbuteurs

350 cc. à soupapes latérales
sont en vente aux

MEILLEURES CONDITIONS
au

GRAND GARAGE

DU POINT DU JOUR

147, Boulevard Murat - PARIS

neuve, bas prix. Heuland, 122, rue de Paris, Montreuil (Seine).

De Marçay, comme neuf, ligne sup., 8 CV, 3 pl. trèfle, 5 roues, peint. et pneus neufs, prof. mag., essai sur toute distance, très bas prix. Buely, 12, rue Nélaton, Paris (15^e).

Derby-Chapuis, dernier mod., double baladeur, éclair. électr., 5 roues, capote, pare-brise, très jolie petite torpédo sport. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

G. N. Salmson 7 CV, parfait état, roue secours, capote, compt., Magondeaux. 3.850 fr., ou éch. contre moto 350 cmc., bonne marque. Robin, 20, rue Royale, Paris.

Joli Salmson sport, aspect neuf, essai vol., complet, cause achat camionnette, montre-compt. Lacroix, à Bernon (Aube).

Laffitte 5 CV, 3 pl., 5 roues Michelin, marche garantie, à enlever de suite, 2.500 fr. L. Battini, Le Crotoy (Somme).

Mathis 6 CV, bon état, démar. électr., 5 roues bon état, 2 places torpédo. Prix 7.000 fr. De Clerk, 25, route de Châtillon, Montrouge (Seine).

Cyclecar Monet-Goyon, 3 CV-éclair. électr., capote, pare-brise, 2 pl., 3.800 fr. 109, rue Oberkampf, 9 à 12 heures sauf samedi.

Morgan sport, air juin 1926, équip. complet, pneu ballon, roulé 2.000 km., à vendre 5.000 fr., ou échanger contre F. N. 350 ou 500 cmc., modèle 1926. L. Cherie, 2, rue de la Bourse, Louvre 39-99.

Morgan, freins avant sur pneus de 105, caisse cuir rouge genre Weymann, éclair. électr., 7.500 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

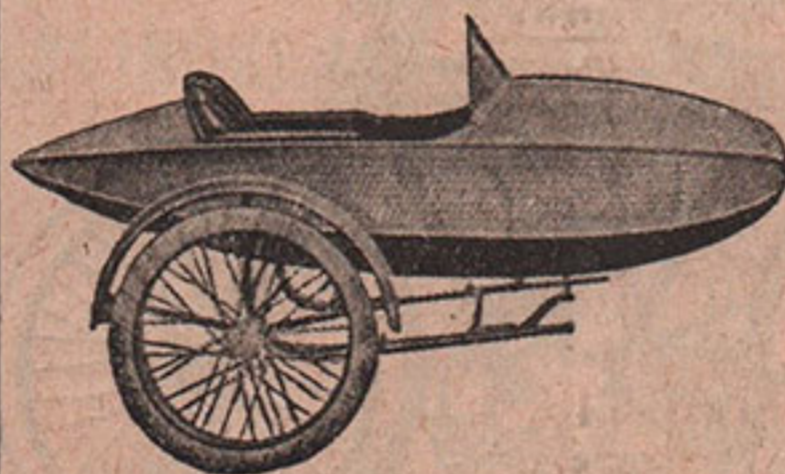
Morgan sporting, ref. eau, 7 CV, N° 40.091, pneus neufs, capote, porte-bagages, garanti parfait., 4.600 fr. à débattre. Timb. pour réponse. Mathelier, coiffeur Nozay (Loire-Inférieure).

Mathis, 5 CV, 6.500 fr., parf. état, moteur neuf, compteur, écl. mag., 5 roues, tout complet. Vis. tous les jours. Giraud, 231 bis, rue Lafayette (10^e).

SIDE-CAR

CARROSSERIES EN
TOUS GENRES

CHASSIS-CAPOTES
- PARE-BRISE -



FERNAND RICHARD

139, Avenue d'Italie, PARIS (13^e)

Téléphone Gobelins 25-00

Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

INVENTEURS

LISEZ
Manuel-Guide

envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Consultant

BETTCHE, 39, boulevard Saint-Martin, 39 - Paris

MOTO ULTIMA LYON

FABRICATION FRANÇAISE

MAISON CRÉÉE EN 1908

3 MODÈLES A.B.C.

Side-Car ULTIMA

E. BILLION, Constructeur

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

Téléphone : VAUDREY 2-04

Chèque postal N° 154-61 Lyon

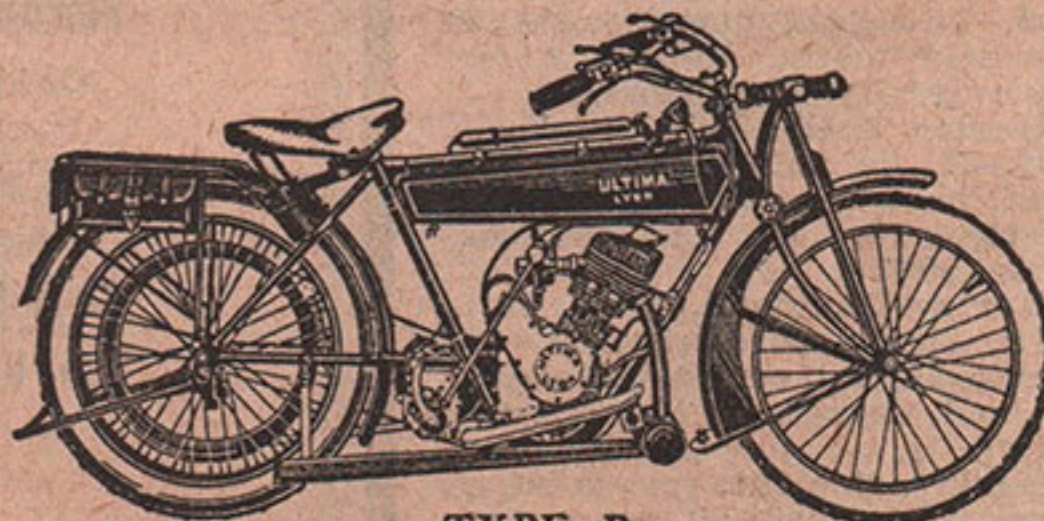
MOTEURS

4 temps

3 & 4 CV

2 Cylindres en V

500 cmc.



TYPE B

<p>PARIS-MOTOS -- GEORGES FÈVRE</p>		<p>79. Av. des Ternes et 1, Rue Labie - PARIS</p>
<p>Le plus grand choix de Paris MONET ET GOYON TERROT GILLET - HERSTAL Comptant et Crédit Leçons de conduite gratuites</p>	<p>MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT LE GRIMPEUR SIDECARS - CYCLECARS Neuf et Occasion Tous Accessoires Achat - Échange - Réparations</p>	

Cyclecar mot. Indian, 2.500 fr.
1 cyclecar mot. Indian, valeur 3.500 fr. vendus ou échange cause garage, contre Koelher Escoffier ou Harley ou moto 4 à 9 CV, même à réviser. 1 Clément mot. M.A.C., 2 vit., 600 fr. 1 Cleveland, 1.500 fr. 1 mot. Givaudan 6 CV, 1 paire de roues 600 x 65 avec pneus neufs, bas prix. Jacquemin, 1, allée d'Issy, Ile-Saint-Germain. Dim. matin.

Sima Violet touriste à vol., magn. à vendre 5.500 fr., comme neuf, capote, pare-brise, outillage, éclairage Mag., roue de secours. Drouet, 2, passage des Petits-Pères (2°). Tél. : Gut. 10-47.

VOITURES

Alba 9 CV, torpédo 4 places, bon état, 8.500 fr., cause départ. S'adresser à Batard, route de Richelieu à Loudun (Vienne).

Camionnette Lorraine-Diétrich révision récente, carrosserie neuve, 7.000 fr. Carty, 51, boul. Richard-Lenoir, Paris (11°).

B. B. Peugeot 5 CV, révisée, état de neuf, à débattre, 3.000 fr. Visible le samedi après-midi ou dimanche. Roret, 9, rue Ingres, La Varenne (Seine).

Particulier vend ou échange cabriolet Citroën, 5 CV, très peu roulé, éclair. démarr. électriques, amortiss., compteur-montre, técalémit et nombreux accessoires, contre motos Triumph ou B.S.A., type armée. S'adresser à F. Toutin 171, boul. Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

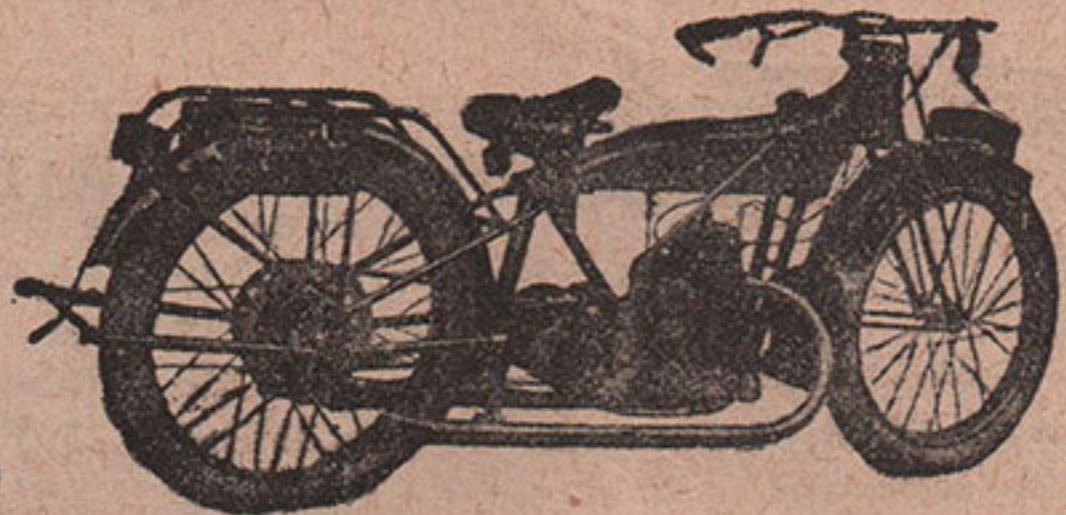
Citroën 10 CV, B. 2 juin 24, parf. état mécanique, conditions intéress., luxe, 14.000 fr. Bernard, 22, rue Eugène-Flachat, Paris.

Citroën 10 CV, mod. B. 2, torpédo, à vendre, excell. état mécan. moteur révisé, coussins et capote neufs, carross. bon état, 5 roues. Ecr. Bachère, 205, rue Croix-Nivert, Paris.

Citroën 9 CV, parf. état, torp. culasse, Ricardo, suspension Poyet freins avant, avance automatique, compt.-montre, à vendre 12.000 fr. ou échangerai contre cabriolet 5 ou 6 CV. Corai, 29, rue Egalita, Paris (19°). Comb. 07-48.

Darracq 8 CV, forme camionnette, bon état de marche, prix 2.500 fr. Armand Jean, à Saint-Pol-de-Murs (Haute-Loire).

A vendre 7 CV De Dion, 4 cyl., camionnette révisée, très bon état, 7.000 fr. 7 CV Mathis, torpédos type M., presque neuves, 4 pl., 11.500 fr. Bonhomme, Neu-lise (Loire).



Motocyclettes LÉON ROUX
14, Chemin des Cailloux - LYON (Point du Jour)
Ateliers de construction à St-BEAUZIRE (P.-de-D.)

La Machine de GRAND TOURISME
Moteur à 2 temps TRAIN — Boîte 4 vitesses Picard

PRIX { 250 cmc., Selle HG, Pneus 700x80. 4.880 fr.
350 cmc., Selle HG, Pneus 700x80 4.680 fr.

Suppléments pour confort 700x100. 300 fr.
— pour selle Terry..... 60 fr.

Agents pour régions disponibles sont demandés

Fiat, type M. 2, 16 CV, 1922, torpédo 6 pl., strap., face route, transformable en camionnette, parf. état de marche, prix 5.000 fr. S'adresser M. Grimaud, 5, rue St-Augustin, Paris (2°). Près la Bourse.

Ford 10 CV, torpédo, freins AV, éclair. électr., entier. refaite à neuf, prix 5.000 fr. Dagorno, 36, rue Laugier, Paris (17°).

Mathis 8 CV 1925, torp., 4 pl., éclair., démarr., pneu confort, nombreux access. et pn. rech., état neuf, 10.500 fr. urgent, départ Thoral, 13, rue Amiral-Courbet, Bois-Colombes (Seine).

Mathis 6 CV, très bon état, démarrage, éclairage, montre - compteur, amortiss., 5 roues, pneus confort. Garage Bichat, 131, boul. Ney (18°).

Cabriolet Peugeot, 5 CV, comme neuf, 5 roues, chambre rechange, démarr. éclair. électr., montre-compteur. Bounine, 129, rue de Charonne (11°).

Peugeot 9 CV, torp. 3 pl., écl. démarr., amort., pare-chocs, pneus tringles sur bases creuses, très bon état, 8.500 fr. Ch. Priez, 45, rue St-Denis, Gennevilliers (Seine).

Renault 6 CV 1925, bas prix, 3 pl. Renault 6 CV, 1926, 4 pl., comme neuve, 15.000 fr. Heuland, 122, rue de Paris, Montreuil (Seine).

Particulier vend Renault, 11 CV, Solex, pare-brise, ar. Eyquem, 15.000 km. Visible dim. 9 à 11 h. Joudrier, 12, rue Broca, Paris.

Torpédo Renault 6 CV, 3 pl. trèfle, parf. état. Marsy, 11, rue du Louvre. Lundi, vendredi après-midi.

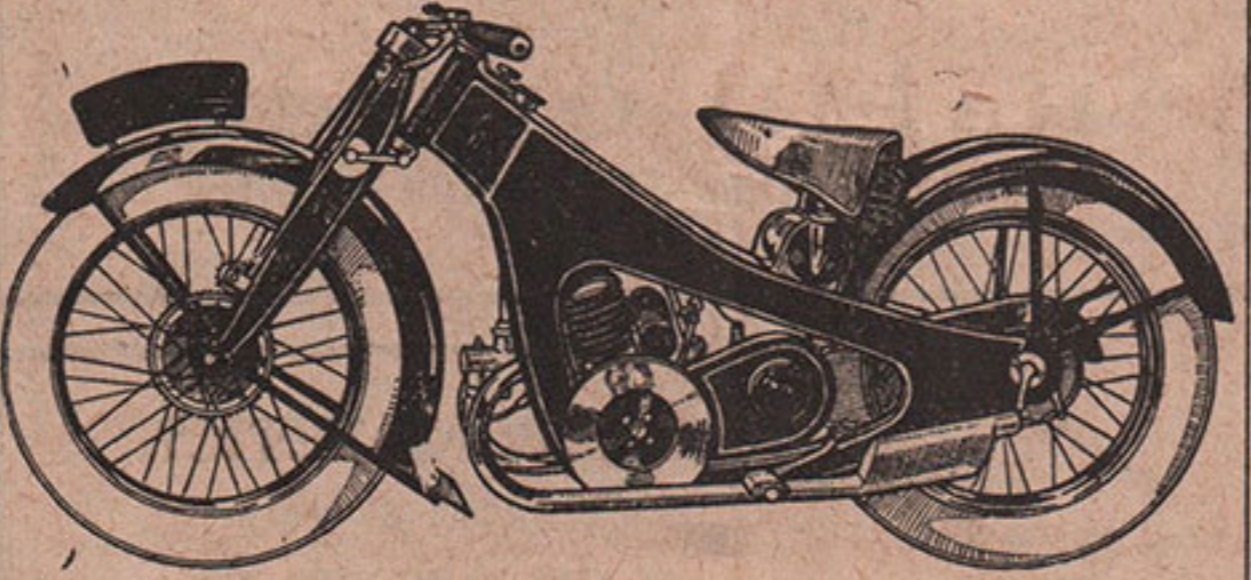
Salmson de course, 1^{er} au Ballon d'Alsace, 125 km. à l'heure, essieu AV, freins AV, graissage sous pression, moteur spécial, jantes bases creuses, mécanique entièrement neuve. 16.000 fr. L. B., 4 Grande-Rue, Saint-Maurice. Tél. : 59.

Torpille Sénéchal luxe, 3 pl., écl., démarr., 2 roues de rechange, état parfait, mécanique et carross. Becker, 183, boul. Péreire, Paris. Tél. : Wag. 99-13.

Particulier vend Sizaire et Naudin, camionnette 12 CV, parf. état marche, charge 500 kg. 2.000 fr. Boire, 7, rue Bizet, Joinville-le-Pont (Seine).

Sénéchal 7 CV, mot. Chapuis-Dornier, carross. spéciale, grand luxe, torpédo sport, 3 places, capote spéc., cuir, modèle unique, coûté 28.000 fr., état absol. parf.,

LIGNE.....
PROTECTION
ROBUSTESSE



“Durandal”
la moto infrangible.....

CATALOGUE SUR DEMANDE ———— **Établissements ULBÉRICI**
Rue de Reims - DIJON

	<p>Le GARAGE LAUGIER vous rappelle qu'il s'occupe depuis 3 ans du Cyclecar</p> <p>MORGAN</p> <p>et qu'il a étudié toutes les transformations susceptibles de donner à cet excellent véhicule le confort d'une bonne voiture</p> <p>MORGAN D'OCCASION - ÉCHANGES CONTRE MOTOS</p> <p>PARIS Tél. : WAGRAM 38-27</p>	
---	---	---

n'a roulé que 7.000 km., amort. Béchereau, volant Thomas, 3 ph. Marchal, gaines ressorts, nomb. access., essais toutes distances. Céderait à 16.000 fr. Visible : Mossler, 22 bis, rue Jules-Ferry, Courbevoie (Seine). Pressé.

B. B. Peugeot, 1914, très bon état, visible tous les jours. Kerfanto, 6, rue Cartier-Bresson, Pantin (Seine).

Renault 6 CV 1923, conduite int., 2-3 pl., écl., démarr., klak. électr., 5 conf. neufs, ancien capot, très bon état, très propre, compteur-montre. 9.500 fr. Robin, 19, quai Gironde, Paris.

Torpédo 6 CV Renault, 3 pl. année fin 1924, carrosserie genre Weymann, 5 roues confort, éclair. démarr. électr., compt., état de neuf. 9.500 fr. Cause départ. Lanery, 99, Faubourg-du-Temple, Paris.

Alyconnette revisée, 1.000 fr. Intéressant. Très pressé. Bossu, av. Jean-Jaurès, Jouy-en-Josas (Seine-et-Oise).

Torpédo 10 CV Peugeot, fin 25, roulé 10.000 km., parf. état. 13.500 fr. 250 cmc., La Française, comme neuve, peu roulé. 3.300 fr. Pressé. Georges Micourd, 22, rue Jean-Jaurès, Corbeil (S.-et-O.).

ÉCHANGES

Échangerai René Gillet 1925, exc. état, équip. pneus 700x80, contre F. N. ou Terrot, confort, ou vendrais 6.000 fr. J. Leconte, 111 bis, rue de Courcelles, Paris (17°).

Échangerai side 1 pl. 1/2, contre side 2 pl., L. V. sans châssis. Bellanger, 7, rue Gandray, Vanves (Seine).

Phare électrique 6 volts, diam. 110 mm. à échanger contre phare acétyl. chalumeau, diam. max, 150 mm. Sabathe, gare de Puyoo (Basses-Pyrénées).

Morgan sporting, ref. eau, 7 CV, n° 40091, pneus neufs, capote, porte-bagages, gar. parf. 4.600 fr., à débattre. Reprend Citroën ou Peugeot 5 CV. Mathelier, coiffeur, Nozay (Loire-Inf.).

Échangerai Dollar, 175 cmc., 1926, contre machine plus forte. Wenker, 14, rue Bellevue, Sartrouville (Seine-et-Oise).

Échangerai ciné salon, bon état, pour films et vues verre, contre T. S. F. 3 lampes. Armand Mangenot, Hatrize, par Labry (Meurthe-et-Moselle).

Ford, torpédo 4 pl., pneus neufs, éch. contre moto ou side bon état. Boucon, 67, rue J.-J.-Rousseau, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Ariès 5 CV, sport, écl. dém. électr., klackson électr., carrosserie spéc., très vite, contre Saroléa, Norton, F. N., etc. De Bruyne, 74, rue de la République, Creil (Oise).

Particulier vend ou échange Cabriolet Citroën 5 CV, très peu roulé, éclair. démarrage électr., amortiss., compteur-montre, técalémit et nombreux access., contre motos Triumph ou B. S. A., type armée, s'adresser à F. Toutin, 171, boul. Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

A vendre ou échanger, jolie torpédo, 4 pl., moteur Ballot, magn. Bosch, Solex, parf. état. 4.600 fr., contre grosse moto, récente ou voiturette 2 pl. Échangerai magnifique vélo course, abs. neuf, compt., etc., contre petite moto à reviser. Clavillier, 52, boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Matériel complet composant un cyclecar et voiturette Peugeot, 8 CV, bon état, à échanger contre moto side-car Indian ou Harley. Tous les jours, sauf lundi et jeudi. Alamagny, 8, rue Carnot. Billancourt (Seine).

Vends, toute équipée, 6.000 fr. ou échange mon F. N. (M. 60), juillet 26, roulé 500 km., état

N'ATTENDEZ PAS LES BEAUX JOURS

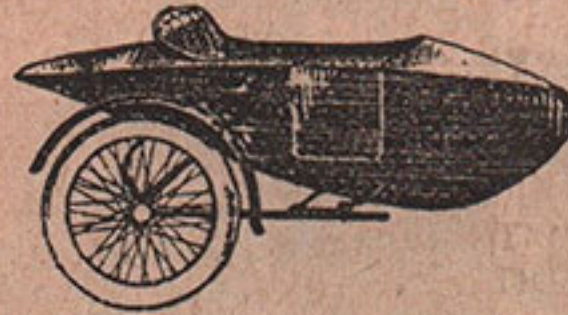
pour faire effectuer la **REVISION** de votre voiturette

DALEM & GRANDCHAMP

ont l'outillage, l'expérience et la probité qui vous assureront la plus entière satisfaction

DALEM & GRANDCHAMP (Spécialistes Peugeot)

35, Rue Delescluze, 35 - LE KREMLIN-BICÊTRE (Seine)



CARROSSERIE

Pour SIDECAR

Bois - Toile - 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

MOTOBÉCANE et MOTORHONYX

Les motos populaires — réputées —

sont vendues avec **LONG CRÉDIT** sans majoration

CRÉDIT CYCLISTE

71-73, av. des Ternes

::: PARIS :::

- Expositions permanentes -

AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en toutes marques et toutes dimensions PNEUS ET CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto à des Prix très avantageux

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS & REGOMMAGES

Maison VAYSSE

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

LOCATION — VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS

MACHINES à ÉCRIRE

de toutes Marques. Neuves et Occasion

RAPID-OFFICE

5, Rue des Filles-St-Thomas - PARIS

FURNITURES



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

impeccable, contre moto side de 4 à 6 CV, récent et confortable Gnome et Rhône, René Gillet, préf., soule ou non, suivant tat.. Visite et essais dimanches, prévenir par lettre M. Ray, 4 bis, rue Bellavoine, Le Pecq (S.-et-O.).

Peugeot 1926, 175 cmc., com. neuve, 700 km., compl. équip., à vendre ou échanger contre 250 cmc bon état, soule si besoin. Ecrire : P. Aronat, 12, rue Joanès (14°).

Echange Ford, int. cond., colar. dém., contre int. cond., 5 ter., 15 CV, avec soule. Foury, 7, rue Pétrarque, Paris.

Particulier échangerait G. N., capote, pare-brise, état mécan. bon, peinture neuve, capote moto bonne marque, 350 cmc. ou 500, faire offre à Barré, 13, Grande-Rue, Saint-Maurice (Seine).

A échanger cyclecar Gardahaut, moteur Ruby, état neuf, 5 roues, capote, garniture et peinture neuve, contre moto 4 CV, Monet-Goyon, Terrot ou autre, 4 temps, sortie en 1926, avec ou sans soule, selon état, à culbut. et confort. Achille Lunes, 29, av. Saint-Saëns, Béziers (Hérault).

Camionnette Ford, état de marche, contre moto ou petit cyclecar, même en mauvais état. Gratadoux, 96, Grande-Rue, Arpa-jon (Seine-et-Oise).

Echange pour Morgan, même à réviser, app. photo Kodak 6 1/2, 11 ob. anast., val. 700 fr., sac cuir, 1 obj. Tessar Krauss 13x18, F. 26, 1 poste T. S. F. 3 lampes, 1 casque ordinaire et 1 casque Baldwin, 2.000 ohms, plus soule 1.000 fr. Vaine, 29, rue Cratault, Puteaux (Seine).

Terrot 250 cmc., 2 temps, type E. T. spécial, 85 km. heure, état méc. parfait, 2.500 fr., ou à éch. avec soule contre plus forte, préf. culbuteurs. Capitaine, 48, rue des Gobelins, Reims (Marne).

ON DÉSIRE ACHETER

Suis acheteur voiturette ou châssis sport, offre descript., prix. Bouvas, Puget-Theniers (Alpes-Maritimes).

Suis acheteur moto récente 3 à 4 CV, t. b. ét., 4 t. préférence. Lantelme, Barcelonnette (Basses-Alpes).

Monotrace, parfait état, recherchée par particulier, Delannoy, 64 bis, rue Pontoise, Bezons (Seine-et-Oise). Tél. : Gutemberg 65-76.

Achète Monet-Goyon, 175 supersport, chaîne-chaîne, Cazalot, chemin Bouloc, Pont-Demoiselles, Toulouse (Haute-Garonne).

Suis acheteur de Morgan sport en très bon ét. Garage Laugier, 36, r. Laugier, Paris (17°).

Suis acheteur torpédo ou cabriolet 3 places, 5 CV Peugeot, bonne occasion. Fontan, 109, rue de Paris, Ivry-sur-Seine (Seine).

Demande capote occasion pour Amilcar sport 6 CV. Bigeard, 11, rue Dedouvre, Gentilly (Seine).

J'achète toutes voitures modernes de 5 à 10 CV accidentées ou mauvais état. Ecrire : Garmat, 17 rue Parmentier (10°).

Suis acheteur side L. V. biplace même en mauvais état de garniture, fair offre : Deville-neuve, 30, rue du Pont-de-Fer, à Thorigny (Seine-et-Marne).

Acheteur side-car, 500, Gnome et Rhône ou similaire, modèle récent. Lienard, 3, rue du Département, Paris.

Achèterai 2 volants scie ruban 60 à 70 cm. avec glissière de tension de lame si possible. Ceres, G., Clermont-Piles (Gers).

Achèterai René Gillet avec side mod. 1926-1927. L. Utz, rue de Vaugirard, Paris (15°).

Achète une moto usagée ou accidentée, Cleveland ou B. S. A. armée, ou cadre berceau avec boîte et roues, même sans moteur

écrire avec détails complets et prix à M. Huguet, 10, rue de la République, Meudon (Seine-et-Ois.)

Sidécars René Gillet avec suspension et pneus ballons sans moto. Gagnaire, 314, avenue Wilson, Planie-Saint-Denis (Seine). Nord 35-45.

Achète Monocle Marchal, amortisseurs b. ét. d'occ. pour 10 CV. B. de Jenlis, 24, rue Saint-Martin, Boulogne-sur-Mer.

Achète moto usagée, même sans moteur, description complète et prix. Ecrire : Huguet, 10 rue de la République, Meudon (S.-et-Oise).

Acheteur moto 3 et 5 CV, 4 temps, 2.500 maximum. Broiral, 119 bis, boul. de Verdun, Courbevoie (Seine).

Part, achète moto tourisme, 350 cmc., 4 ou 2 t., pneus 700 x 80, bon état, si réelle occ. Grandadam à Huttenheim (Bas-Rhin).

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

Suis acheteur voiturette ou châssis sport, offre descript., prix. Bouvot, Puget-Theniers (Alpes-Maritimes).

Acheterai comptant 5 CV Peugeot, 4 pl., dern. mod. 1926, b. ét. Ecrire ou se présenter tous les jours. Lecomte, 4, rue Sévero, Paris (14°).

Suis acheteur voiturette occ., bas prix, b. ét. méc., de préférence 5 CV Mathis, Citroën, Amilcar ou Sénéchal, faire offre avec prix : Chemel, Neuilly-sur-Loire (Nièvre).

Achète moto gd sport, récente, parf. ét., vends Griffon 1 CV 1/2 1926, ét. nf, 1.150. F. Thivet 80, rue Diderot, Vincennes (Seine).

Suis achet. mote urenv. 4 CV, magn., refroid eau pour actionn. pompe. Schebeko, 38, rue Berri. Elys. 13-11.

Cherche roues Rudge ou R. A. F. 715 x 115 d'occasion pour 5 CV Citroën. Ecrire : Roy, 30, avenue Carnot, Paris.

J'achète Douglas 600 cmc., culbuteurs avec ou sans side-car ou motosacoche 500 cmc., type champion de France. Ecrire : Giraud, 1, rue Parmentier, Lyon (Rhône).

Suis acheteur Monet-Goyon ou Sarolea 350 cmc., culbuteurs, type 1926. Jean Geslain, 69, rue d'Hautpoul. Paris. Nord 19-87.

Suis preneur immédiat toute motocyclette. Delburg, 49 boul. Latour-Maubourg, Paris.

Suis acheteur René Gillet, side biplace, pneus ballons, faire détails et prix. Lane, 40, rue Héricart, Paris.

Suis acheteur moto 3 et 5 CV., bon état. G. Bellecq, 43, rue Victor-Hugo, Bayonne.

Suis acheteur sidécars Harley de préf., prix modéré, faire détail et prix. Wishaupt, 69, rue Labrousse, Paris (15°).

Suis acheteur d'une carrosserie d'occasion 3 pl., pour Amilcar. Nayel R., 22, côte de Picardie, Versailles.

Suis acheteur Motocard ou Cyclecard léger, transmission ind., chaîne ou courroie cte, bon état ou à reviser, même sans moteur, mais carrossé, offre détails et prix. Mattard à Villejeus par Aigre (Charente).

DIVERS

Jeune mécano motocycliste, désirant travail à l'air, ferait encasements courses ou petites livraisons à moto ou tri à moteur, au besoin, fournirait sa moto. M. Planson, 74, rue Marceau, Montreuil (Seine).

A vendre 1 poulie à débrayage Ultima, état neuf, complète, sup.

Paul Béalé
100, AVENUE DES TERNES PARIS

Le Commerçant toujours soucieux de donner satisfaction à sa clientèle

PIÈCES DÉTACHÉES pour MOTOS INDIAN

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

RÉALÉSAGE de CYLINDRES
avec fournitures de piston, axes, segments.
Spécialité de soudure autogène, fonte et aluminium

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE DE MOTOS de toutes marques

GRATUITEMENT :
Catalogue illustré 10 des pièces détachées pour INDIAN avec photos, adressé sur demande en se recommandant du Journal

BON PRIME
Pour 25 fr. KLAXON de d'une valeur de 65 fr.

RUSTINES



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

**SANS DISSOLUTION
SANS ESSENCE
SANS RIEN**

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

Nom _____ Adresse _____

L. RUSTIN
16 bis, r. du Bois, Cléchy (S.)
P.B. 98-RENTS

M. R.

hélice, gripp., 4 verrous, calke 16 canons de 75 cm., plein choke à gauche, lisse à droite, merveilleux groupement, état neuf, double épreuve, crosse, pistolet, moto Alcyon 2 HP 1/2 prise directe état neuf. Beaubie, Cancon (Lot-et-Garonne).

Poste T. S. F. 5 lampes, haut-parleur, écoute tous postes d'Europe, vente ou échange contre moto. Deloffre, 25, av. Emile, Montmorency (Seine-et-Oise).

Occasions. Bottes lacées noir, cuir anglais, imperm., point. 42, prix 90 fr. Culotte drap kaki neuve 70 fr. Manteau imperméable, doub. 80 fr. Carburateur Cozette neuf pour moto, moitié prix. Machine à écrire Lambert, 200 fr. Ecrire : M. Bertren, 1, rue Théophile-Gautier, Neuilly (Seine).

Fabrique de ressorts pour sièges, coussins, banquettes, etc. Ecr. Lecoq, 37, rue de Charonne, Paris (11°).

Vends vil prix ou échange contre accessoires moto plusieurs postes T. S. F. à lampes Bigrilles, Européens, garantis, lampes, écouteurs, haut parleur, etc., état neuf. Geoffroy-Gallia, Cannes (A.-M.).

Poste T. S. Superhétérodyne A. 8 lampes, Radio L. L., état neuf, à solder avec son cadre haut-parleur bicône Western-électrique et accu. chauffage, valeur 6.000 fr., pour 3.000 fr. Ch. Maouillard, 7, rue de l'Avenir, Asnières (Seine).

Réemallage de réservoirs de moto quelle que soit la marque, pour tous renseignements écrire à la Maison C. Bottone, Moulins (Allier).

1 canne-épée, 1 sacoche à outils (moto), 2 porte-bougies (moto), 1 collection cyclecars et voiturettes (2 années), 1 paire de repose-pieds pour tan-sad, 1 pompe à pied, double corps, fétiches pour moto, 2 paires gants crispins, 4 paires lunettes aviation, 1 combinaison imperméable (moto), 1 paire leggings, 1 paire bas cyclistes. Tous les jours à partir de 19 heures. E. Migeon, 135 bis, boul. Murat, Paris (16°).

Cause cessation : 1 mot. Indian, 1 Douglas 4 HP 1/2 avec boîte, 1 châssis side Harley complet, 1 delco Harley, pièces Harley et Indian. Faire offres, timbre pr réponse. C. Poletti, sommières métalliques, 9, rue Magenta, Dijon (Côte-d'Or).

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 tous rens., s'adresser au Garçon de Comptoir, Café de France, à Levallois-Perret (Seine).

Carte voyageur bonne marque moto pour Sud-Est demandée. Lospinois, rue Revel, Toulon (Var).

A vendre poste T. S. F. galène neuf, écouteur Brunet, 500 ohms, 2 selfs, 50 fr. S'adresser R. Gobin, Pellegrue (Gironde).

Sans frais, nous faisons vendre rapidement et au maximum tous cyclecars ou voiturettes d'occas. Les présenter au Hall de la Voiturette, 99, avenue d'Orléans, Paris. Tél. : Gob. 50-41.

Enveloppes et chambres Hutchinson extra 650 x 45 C., abs. neuves, convient pour Moto-bécane, l'enveloppe et la chamb., 65 fr. Lepelletier, 170, rue Marcadet (18°). Le soir de 6 à 7 h.

**PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS**

Magondeaux groupe moto, mod guidon avec phare, manom., col, fixation, état neuf, chargé, à céder 140 fr. G. Bondier, rue Lacuzon, Saint-Claude (Jura).

Toutes motos et sidecars, de 2 à 9 HP. Garage gratuit pour véhicules à vendre, compteurs, tan-sad, éclairage Magondeaux. Heuland, 122, rue de Paris, Montreuil (Seine).

Atelier de réparations, motos cyclecars, voitures, garage moto 20 fr., sidecar 20 fr. Ouvert tous les dimanches. Heuland, 122, rue de Paris, Montreuil (Seine).

Urgent. Poste T. S. F., 3 lampes, neuf, 190 fr. nu. Montardon, Gilles (Eure-et-Loir).

Ingénieur au courant auto et moto, cherche situation dans garage. Jean Lajugie, ingénieur-électricien (E. G. C.), Juillac (Corrèze).

Pneus à tringles 650 x 60, 50, 45 C., 1^{re} marque; pneus à talons 650 x 42 C., 1^{re} marque, à 35 fr. pièce; pneu 700 x 80, à 170 fr. pièce. J. Raffin, 101, rue Jean-Jaurès, Rochefort-sur-Mer, (Charente-Inférieure).

Jeune homme 24 ans, dem. emploi livreur tri-moteur, sér. référence. Louis Delassalle, 17, rue de la Collégiale Paris (5^e).

Marche-pieds F. N., 125 fr. Dominé, 20, rue Montéra (12^e).

Cherche place pour garer moto dans 18^e, environs Lamarck-Mairie. James, 8, rue Franceur, Paris (18^e).

Pare-brise Eyquem pour torpédo AR, prix à débattre. Fugier, 40, rue Chevreul, Lyon (Rhône).

Carrosserie Harley forte tôle, 1 place 1/2, très bon état, à profiter, 80 fr. 10 bis, rue Ernest-Lacoste (12^e).

Tracteur Case 10-18 cornières parfait état, 7.500 fr. Ecrire : Dufresne, cult., Nesle (Somme).

Accus 6 volts, 32 ampères, tout ébonite, conviendrait pour moto ou sid, sacrifié à 120 fr. Voir à partir de 7 h. 1/2 soir. Pauchard, 96, rue Montorgueil, Paris (2^e).

Cherche dans 5^e, 6^e ou 14^e, petit local fermé pour garer moto. Ecrire : E. Prange, 95, boulevard Saint-Michel, Paris (5^e).

Technicien breveté pour cyclecar à gazogène, actuellement en Algérie, s'occuperait de représenter maison de motos et cyclecars, désirant travailler dans la colonie, ayant de bonnes rela-

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 5 x 7/8 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. 1^{re}.25

Agents demandés en France et Étranger

Société PROTEX

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

CARROSSERIES pour SIDECARS

Mono et bi-places - Capotes - Pare-brise - Châssis

-- Catalogue envoyé gratuitement -- CRÉDIT --

INDIAN 2.700 - HARLEY 3.300 - TRIUMPH 2.800
B. S. A. 2.700 - ROVER 2.800 - MATCHLESS - 3.300

Toutes ces machines sont neuves ou état neuf et garanties 6 mois

Prise en paiement de bons : Autos et Motos - CRÉDIT (13 mois)

Établ^{ss} FOULON
Ouvert Dimanche

Bureaux et magasins : 162, Avenue Daumesnil
Diderot 41.59. Ateliers : Avenue Michel-Bizot

tions d'enfance, peut faire traiter importantes affaires. Ecrire : Félix Reynaud, Maison D. Reynaud père, à Biskra, Département de Constantine (Algérie).

A vendre 2 roues Michelin, garnies confort neufs, 715 x 115, 250 fr. pièce. S'adres. de 12 h. à 13 h. Develay, 25, rue Dautancourt (17^e).

1 volant souple, neuf, 3 épais., 45 cm., g. Thomas, 120 fr. H. Collet, rue de Genève, Gex (Ain).

Amortisseur Hartford avec ferrures pour fourche Harley-Davidson, 50 fr. Neveu, 30, rue de Paris, Ivry-sur-Seine (Seine).

Micromoteur 85 cm c., pas roulé 50 km., références, sous garantie, 750 fr. Donner rend-v. Maurice Martin, 14, rue Camille-Desmoulins, Paris (11^e).

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

Moteur 3 CV 4 temps, compl. marche 450 fr.; 1 cadre moto Terrot complet sans roues 100 fr.; 1 volant direction 20 fr. Lougarre, Poulaines (Indre).

Cyclecar, mot. Indian, b. Harley, état de marche, 2.500 fr.; side Viratelle 3 CV, 3 vit., chaîne, 2.800 fr.; Métro-Tyler 3 CV, 2 vit., 1.500 fr.; Armor 2 CV, 2 vit., 4 tps, 2.200 fr.; Monet 2 CV, 2 vit., 2.000 fr.; Peugeot, 3 CV, 1.200 fr.; Peugeot, 2 CV, 2 cycl., 1.500 fr.; moteur mono 4 CV à eau, 200 fr.; mot. Cid mono 8 CV à eau, magnéto Bosch, carburat. Solex, faire offre. Vallin frères, spécialistes, Lons-le-Saulnier (Jura).

2 moteurs Anzani et Ader, 7 CV. 2 cyl. en V à eau, parf. état, 250 et 150 fr., le dimanche. Cora, 44, rue Fessart.

Châssis cyclecar 7 CV, 2 cyl. à eau, quelques pièces à remonter pour 1.000 fr. Le dimanche. Cora, 44, rue Fessart.

Trotinette anglaise Skosta mota, état de neuf, marche parf., gros pneus, éclairage Lucifer offrant, 1.400 fr. Beligne, 83, boulevard des Belges, Lyon (Rhône).

Phare oscillant acétylène, nickelé pour auto, 50 fr.; pneus nfs Michelin, montés sur roues Raff 835 x 135, 1.000 fr. la paire; Michelin neuf 820 x 120, montés sur roues Raff, 450 fr.; batterie accus 12 volts, abs. nfs, jamais

BULLETIN D'ABONNEMENT

A DÉCOUPER OU A RECOPIER POUR NE PAS DÉTÉRIORER VOTRE COLLECTION

Veillez m'abonner pour un An à partir du numéro

ci-joint un mandat-poste de 20 fr.
montant de mon abonnement.

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

le

Signature :

LISEZ BIEN ATTENTIVEMENT CECI :

servi, 400 fr.; phares B. R. C. code neufs, 150 fr. la paire, 28 centimètres. Solignac, 52, boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Moteur Cottureau, 2 cyl. en V, refroidissement par air 80x105, magnéto Salmson, carburateur Solex neuf, bon état, le tout 800 fr. Reix, Focey (Cher).

Jeune homme convenable, 25 ans, connaissant pièces détachées, motos ainsi qu'un peu de comptabilité est demandé par Motos Dollar, 5, avenue de la Liberté, Charenton (Seine).

Au plus offrant, 3 envelopp., 4 chambres Michelin 28x3, une carrosserie de side, le tout ét. nf. 45, avenue Gambetta, Montrouge. Tél. : 115.

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

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

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

Moteur 2 tps, 175 cmc., et boîte 2 v., les 2 neufs sur cadre, à term., 575 fr. Role, Milly (Seine-et-Oise).

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

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

Châssis, side-car seul Harley, avec caisse, capote, pare-brise. Berrenger, 52, rue de Fontenelle, Rouen (Seine-Inférieure).

Garage bois, démontable 4m30x2m60, portes 2m x 2m neuf, 1.600 fr. Ecrire Ch. Priez, 45, rue Saint-Denis, Gennevilliers (Seine).

1 Dynamo 6 volts avec accus pour moto, 300 fr., 1 tan-sad anglais, 120 fr., 1 caisse sidecar contre-plaquée, 50 fr. 1 fourche Terrot. 1 Carburateur Zénith moto 20 cmc. Guilbert, 16, Grande-Rue, à Créteil (Seine).

A vendre pied métallique, photo neuf, vaut 30 fr., cédé 18 fr. Guignard, Pizay-Montheel (Ain).

Châssis René Gillet, modèle rigide, neuf, 900 fr., 3 roues 700x80, garnie 280 fr. pièce. Cossard, 115, rue de Charenton Paris.

POUR vous renseigner mieux
POUR vous tenir au courant
POUR resserrer nos relations
POUR 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

Poste T. S. F., 119 bis, à 4 lampes, grand modèle, nu, avec ses lampes, 290 fr. Visible et essais, Beuchey, 15, villa du Progrès, route d'Aubervilliers, Saint-Denis (Seine).

Pour travaux pet. mécan., perceuse à main 13 mm., montée sur bâti à plateau, 70 fr., pour charge accus T.S.F. ou autos, jusqu'au 12 c 5 a. tableau redresseur 110 v. altern., 300 fr. Garnuchot, 10, rue Aug.-Vérien, Neuilly-sur-Seine.

Vendrais groupe moto-pompe, absolument neuf. Girollet, Jean. Ambroise (Indre-et-Loire).

Moto 350 cmc, 2 vit., très bon état, 2.000 fr., magnéto, 1 cyl., 100 fr., carburateur Zénith, moto 80 fr. G. Dubuisson, 129, avenue de Paris, Gennevilliers (Seine).

1 Poste T.S.F. superheterodyne 44, dern. mod., 7 lampes, cadre, etc., 3.000 fr., marche garantie, tan-sad, 65 fr. Magondeaux, 120 fr., phare moto, 80 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Moteur Lutetia, neuf, à vendre 650 fr. Thomas, 209, rue Saint-Maur, Paris (10°).

J. B. Cebil, tr. bon méc., 7 ans, gar. rép., perm. cond., ch. pr., chauff. sur voit. tourisme. Ecrire M. Bacqueville, 5, Rue des Bergeries, Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne).

Bouteille Pehu 250 l., chargée avec détenteur et colliers, à vendre 165 fr. S'adresser Brouillard, 8, rue Borromée, Paris (15°).

Pneu 700 x 80, renforcé, abs. neuf, av. chambre, 150 fr. Cadre vélo course, état neuf, 160 fr. Baudiot, 131 bis, boul. Jaurès, Billancourt. Tél. Galvani 0-10.

Moteur Anzani 8 CV, 2 cyl., en V à ailettes, comme neuf, 900 fr., petit moteur 1 CV, à ailettes, à réviser, 30 fr., à enlever environ 1.200 tuiles plates, 20 fr. le cent. A. Plot, 11, villa de l'Ermitage, Paris (20°).

A vendre 5 roues Rudge compl. pour Amilcar ou autre dont 3 de 710 x 90 et 2 de 700 x 80. 3 jeux Hartford pour 5 Citroën, Bugatti et Amilcar, 1 jeu Jauget pour 7 Donnet. Cordier, 11, rue Montcalm, de 19 à 20 heures.

1 paire de patins à roulettes neufs Union, à billes, 1 vélo homme Humber, 3 vit. freins anglais, 1 vélo homme sous marque Triumph, freins anglais, 1 vélo homme luxe, Peugeot, tous état neuf, bas prix. Pironon, rue Ferrare, Fontainebleau.

MOTO REVUE

paraissant le 1^{er} et le 15

au lieu de **60** francs

SOIT QUATRE NUMÉROS PAR MOIS

:: POUR : TRENTE-SIX FRANCS ::

Motocyclisme Automobile

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

MOTO

L'Agence Parisienne du Cyclecar 5 CV Th. Lafitte à 7.500 fr. (succès du Salon 1926), et des motos Terrot, Peugeot, F. N., Gnome & Rhone, Motobécane, Motoconfort, Monet & Goyon, etc..., possède en magasin tous les modèles et livre de suite au comptant et à crédit. Ecole gratuite de moto. Grand choix de cyclecars et voitures d'occasion B. GODARD, 116, Boul. de Grenelle (Séguir 61-76). M^{on} de confiance fondée en 1906

AUTO

SOLDES ET OCCASIONS
TOUT CE QUI CONCERNE LA MOTO
 Boîtes 2 et 3 vit. dep. 250 fr.; Guidons gr. sport, 38 fr. Sidegloria - flotteur cap. p. brise 750 fr. Magnétos let 2 cyl. PIÈCES pour B.S.A., TRIUMPH, HARLEY, INDIAN 215, Rue de la Chapelle, St-OUEN

2 roues Michelin tôle 700 x 40 banjo, mandoline, caisse sonorité, 25 cmc., 100 fr. a coûté 175. Manette fixator double pour carburateur, 15 fr. Lazaro, 8, rue Saint-Paul, Paris (4°).

A vendre poste T. S. F. complet comprenant 4 lampes spéciales micro Philips, 6 bobines, haut-parleur Harvor, accus, 4 volts et piles 60 volts, absol. à l'état neuf, prix 850 fr. Visible tous les jours de 18 h. 30 à 21 h., sauf samedi et dimanche. R. Dubost, 157, rue de Bécon. Courbevoie (Seine).

Occupez vos heures de loisirs par nouv. gain sûr, rapide, profes. convient à tout le monde. Pichon, bureau restant n° 115, Paris.

Huile auto, qualité extra, marque Pearlvil, bidon 20 l., 142 fr., expédition contre mandat. Raymond Delacroix, Lamothe-en-Blaisy (Haute-Marne).

Vélo S. C. L. Automoto, peu servi, 275 fr. Lonchambon, 19, Bouquet-Longchamp (16°).

Magnéto mono, bon état, 50 fr., project. et générat. pour moto, 40 fr. Moto 2 3/4, 350 fr. Planat, Martres-de-Veyre (Puy-de-Dôme).

Phare moto avec supports, entier, nickelé, diam. 140 mm, bout. mag. 250 l., prix 300 fr. Faire offres à Pierre Colleau, Plessis-Maliét-Courpalay (S.-et.M.I)

Ingénieur connaissant parfaitement automobile, cherche études à faire chez lui. Weylano, 2, aven. de la République, Le Pecq (Seine-et-Oise).

Mécanicien ferait réparations, mise au point moto, auto. Prix modéré. Bourgetel, 90, rue Jean-Jaurès, Bobigny (Seine).

Caisse de sidecar, bon état, 50 fr. 3 lanternes électr. neuves, tout cuivre, 100fr. Bourgetel, 90, rue Jean-Jaurès, Bobigny (Seine).

Echange pour moto 3-4 CV, poste T. S. F. 4 lampes, C. 119 bis, Mont. Bourn., 9 bob., 1 HP, 1 gr., électr., ch. 4-6 et 80 V., 1 accu. 4 v. 40 amp., 80 v. 02 amp. Visiter 6 à 8 h. et samedi et dimanche. Luits, 5, rue d'Alembert, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Moteur 10 HP, 4 cyl., tout sur billes, complet, avec magnéto,

CHRONOGAPHE "AURAL"
le maître des sports
 Garanti dix ans
 Prix: Or...1500
 Argent...425
 Acier...325
 Catalogue franco sur demande
AURICOSTE HORLOGER de la MARINE de l'ÉTAT
 10, Rue La Boétie, PARIS



POUR L'HIVER SPECIALITÉ POUR MOTOCYCLETTES
 Les pare-boue et protège-mains Vet W.
 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 & WILLEMMAIN
 17, Rue Riquet - PARIS



LA BOUGIE NET
 SPÉCIALE POUR MOTEURS qui ENCRASSENT ou qui FONT AUTO - ALLUMAGE .
 Vente en Gros : 18 rue Molitor - Paris .
 PUB. G. SWEERTS



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

CHENNEVIÈRE, 7, Rue Férmat, PARIS
 -- Montage -- à
 - Rayonnage - ROUES Rayons
 TRANSFORMATION
 JANTES, MOYEUX, RAYONS, ETC.
 TOUTES PIÈCES INDIAN

carburateur et embrayage, le tout neuf, 1.200 fr. Jean Renard, Route Bon-Secours, Givet (Ardennes).
 Moteur 2 cyl., 500 cmc., admission automatique; carbur., magnétp. A vendre. Voir de midi à 2 h. et dimanche matin. Belloc, 129, rue de l'Université, Paris (7°).

POUR B.S.A TRIUMPH
 DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S' PAUL PARIS.

Si vous n'êtes pas encore abonné à **MOTO REVUE** Faites le sans retard

L'abonnement mixte à **MOTO REVUE** et à **Motocyclisme Automobile** (48 fascicules) ne coûte que 36 francs

BULLETIN D'ABONNEMENT COMBINÉ (48 NUMÉROS)
 à nous retourner après l'avoir rempli et découpé (ou recopié)

Veuillez 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



la nouvelle
"marche à l'étoile"
de l'automobiliste

SPIDOLÉINE, LE LUBRIFIANT DE SÉCURITÉ.

MOTEURS

2 Temps

VILLIERS

graissés à la KERVOLINE
2 T.

MOTEURS

4 Temps

M. A. G.

graissés à la KERVOLINE
B. B.



MONET & GOYON

Malgré les cours élevés des matières premières
et des frais de fabrication, fait le sacrifice d'une

BAISSE IMPORTANTE

ajoutant ainsi aux

QUALITÉS sans RIVALES

de sa construction
: les avantages de :

. PRIX INTÉRESSANTS .

Les Constructeurs mâconnais ont tenu à souligner
ce sacrifice et cette preuve de leur puissance de
fabrication, par un début de Saison motocycliste
digne de leur réputation à la

COURSE DE COTE DE FALICON

1^{er} HOMMAIRE bat le record de la côte en 175 cmc et se classe
1^{er} en 350 cmc. réalisant le meilleur temps de la journée.
Plus vite que les 500, 750 et 1000 cmc.

COURSE DU BOULEVARD MICHELET A MARSEILLE

1^{er} GAUSSORGUES en catégorie 350 cmc.

Notice franco sur demande à

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