

M

Préparez-vous pour les beaux jours !

1^{er}-25

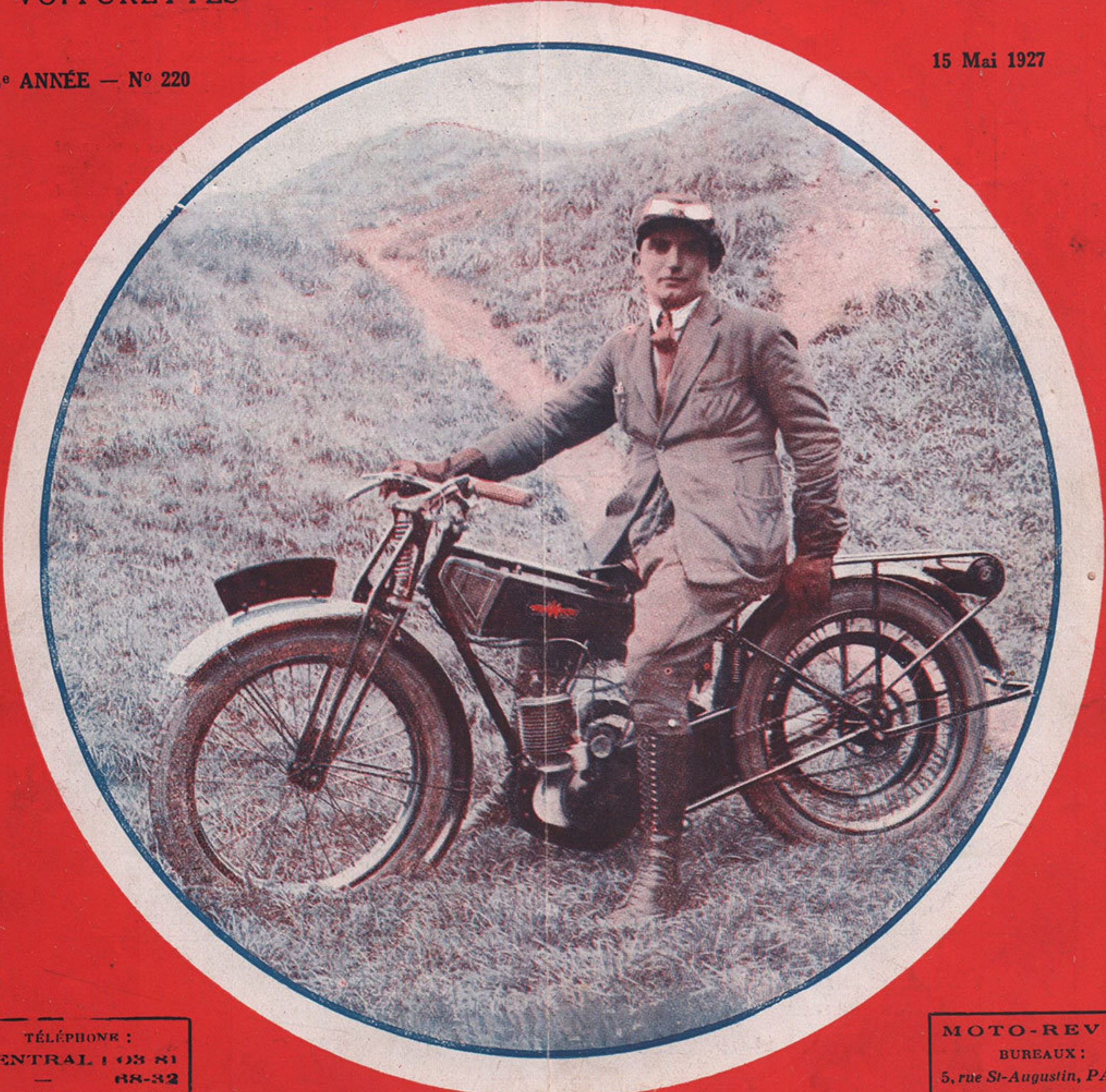
MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 220

15 Mai 1927

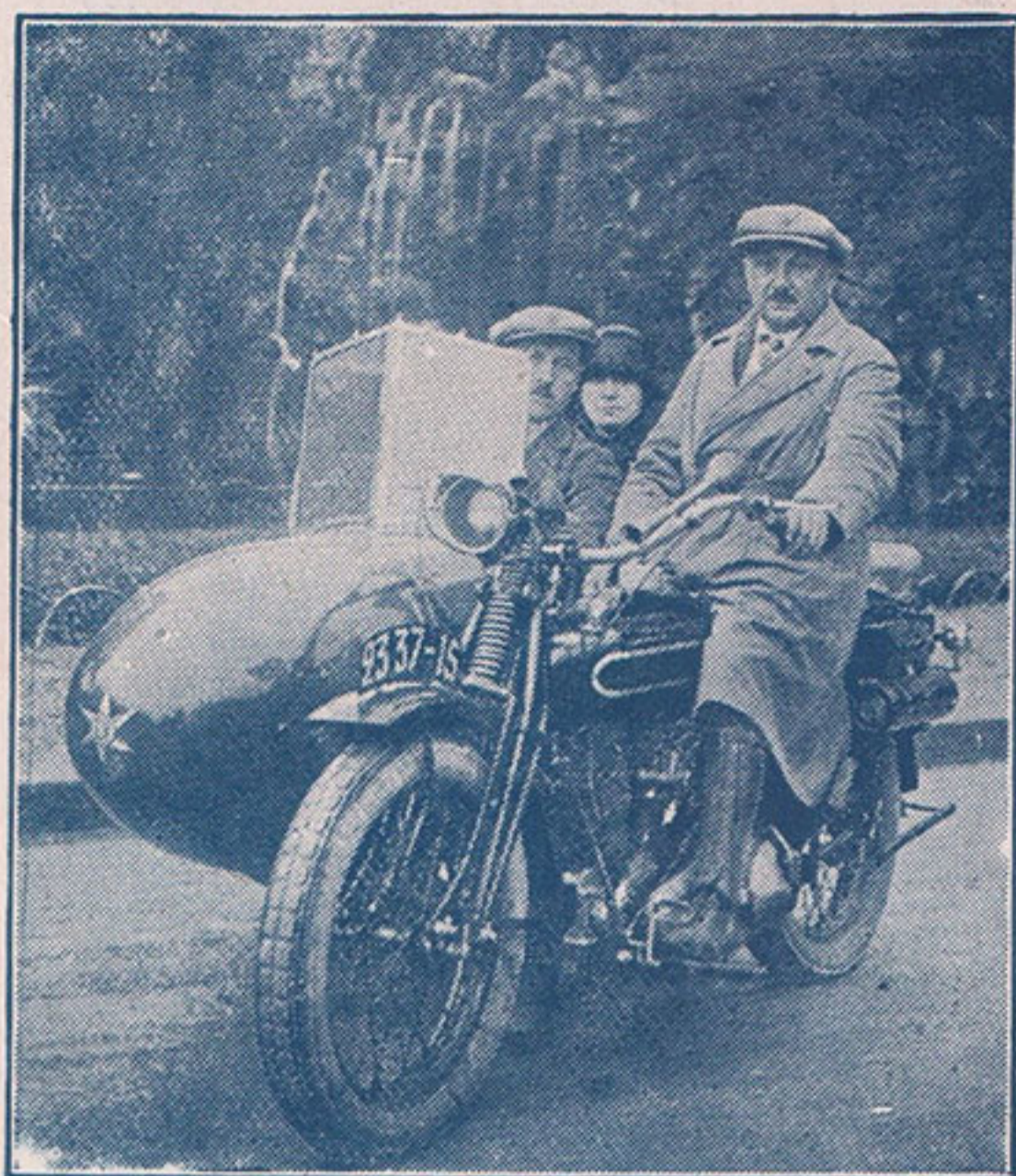


TÉLÉPHONE :
CENTRAL 1 03 81
— 88-32

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

BOURGUIN sur sa 175 cmc., **GNOME** et **RHONE**, qui s'est classé 1^{er} de sa catégorie au *CIRCUIT de PROVENCE*.
Son co-équipier **BERTHE**, également sur 175 cmc. **GNOME** et **RHONE**, s'est classé 2^e de sa catégorie.
L'équipe **GNOME** et **RHONE** gagne le Grand Prix Essor (Motos).

La doyenne des Marques Françaises



RENÉ GILLET

*est la plus populaire parmi les amateurs
du grand tourisme*

Elle est **PUISSANTE**
RAPIDE
ROBUSTE
ECONOMIQUE
SURE

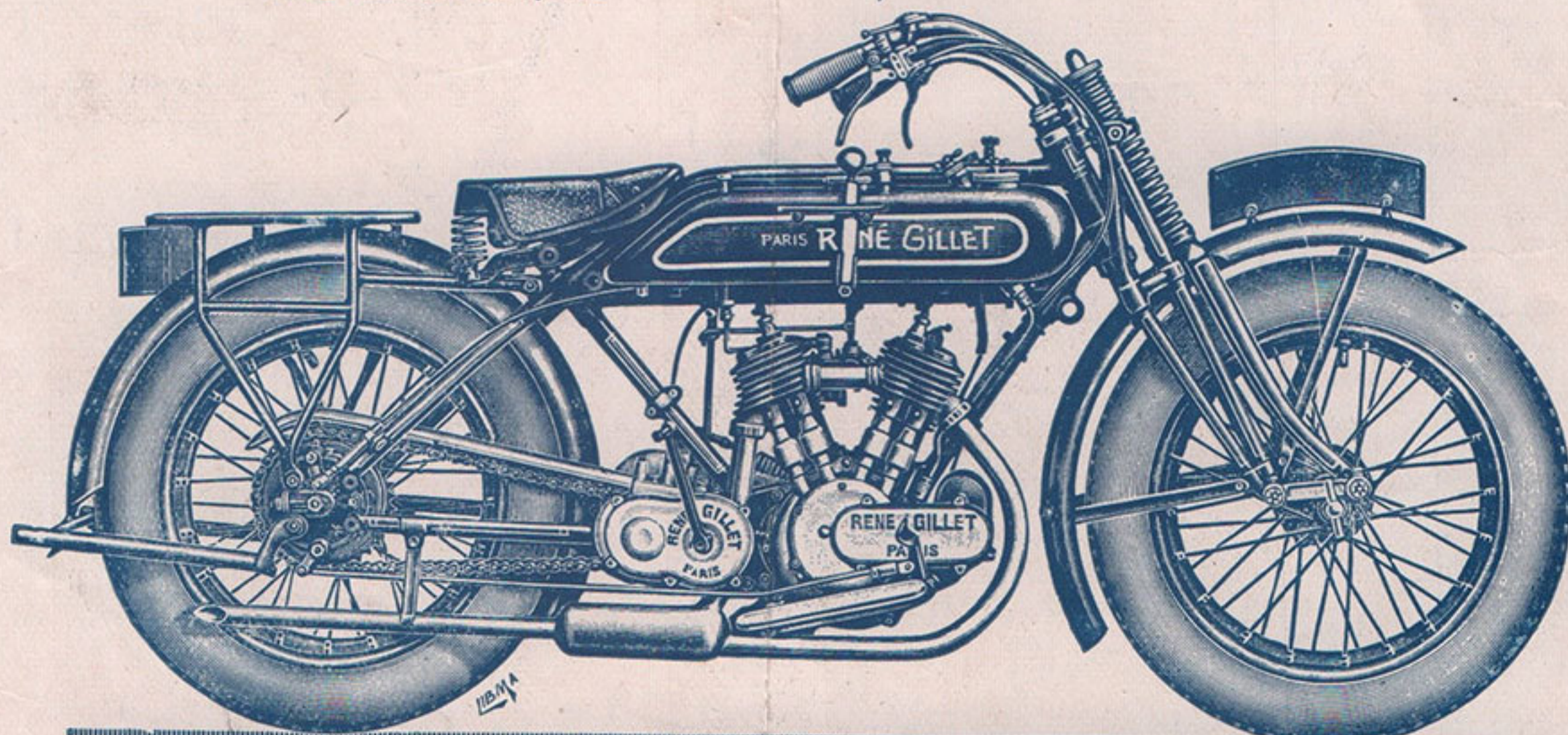
*Cette sécurité est augmentée par le frein sur roue avant
de la nouvelle René Gillet, qui possède un système
breveté de freinage conjugué agissant simultanément
et progressivement sur les roues avant et arrière.*

Elle est prête pour y adapter immédiatement un side-car

La Nouvelle **RENÉ GILLET**

TYPE ARMÉE FRANÇAISE

*avec freins sur roues avant et arrière, montée
sur pneus ballons 700×100 ou 715×115.*



Fournisseur de l'Armée, de la Gendarmerie, de l'Aéronautique, de l'Artillerie Navale,
du Régiment des Sapeurs-Pompiers de Paris, des Pompiers de Rouen, du Havre, de Nice, etc.

Demandez le nouveau
Catalogue aux

Établissements

RENÉ GILLET

128, Route d'Orléans — MONTROUGE (Seine)

Terrot

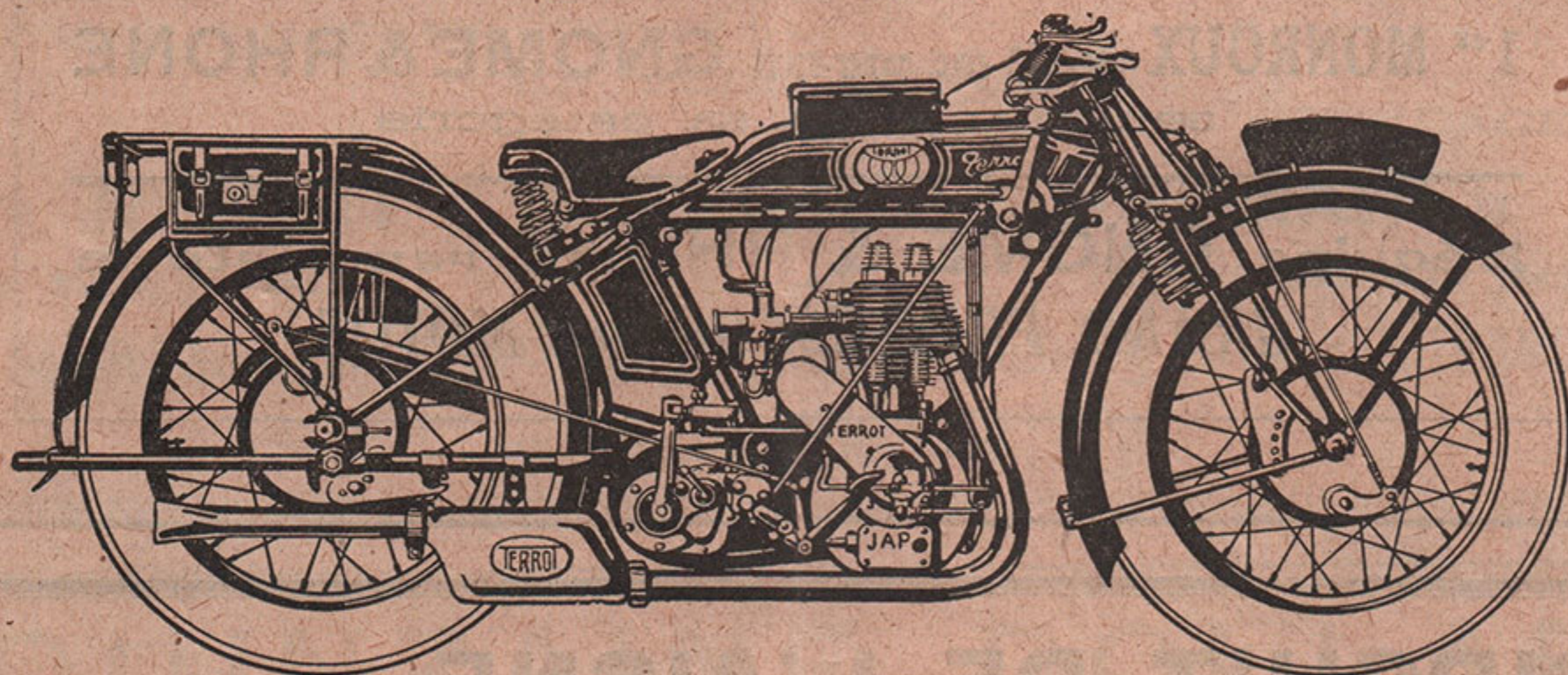


LA 5 CV. (500 cmc.)

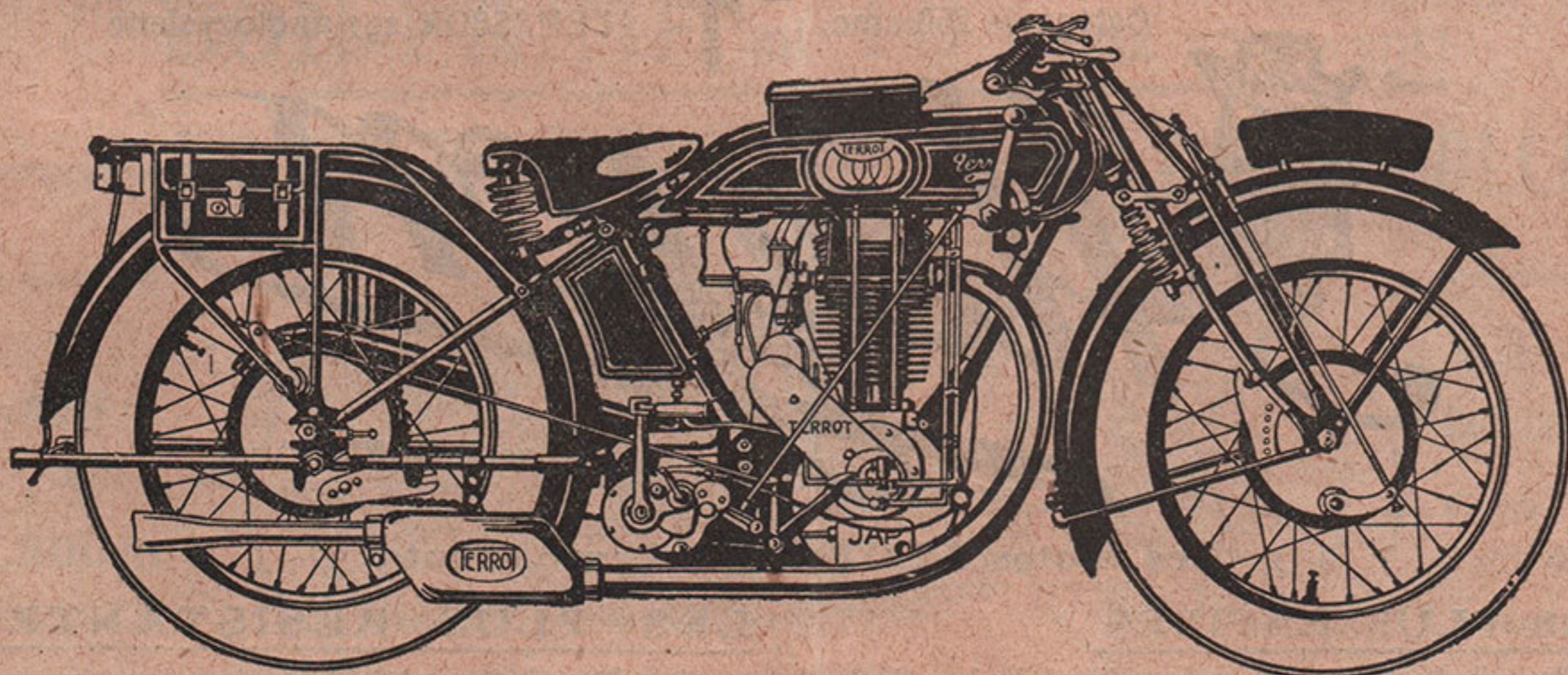
de la ligne...

de la vitesse...

du confort...



Type NT (tourisme) ou NS (sport) 6.800 fr.



Type NSS (supersport) 7.600 fr.

Toutes nos 5 CV sont équipées avec pneus ballon à tringles 700x100

NOTICE SPÉCIALE ENVOYÉE FRANCO SUR DEMANDE

Établ^{ts} TERROT

2, Rue André-Colomban, 2 — DIJON
Magasin de vente à Paris : 30, Avenue de la Grande-Armée, 30

CIRCUIT DE PROVENCE

Catégorie 175 cmc.

1^{er} BOURGUIN sur 175 cmc. GNOME & RHONE

2^e BERTHE sur 175 cmc. GNOME & RHONE

Catégorie 500 cmc.

1^{er} MONROUX sur 500 cmc. super-sport GNOME & RHONE
seul classé de sa catégorie

L'équipe GNOME & RHONE remporte le
GRAND PRIX ESSOR des MOTOS

CIRCUIT DE L' AISNE 1^{er} Mai 1927

Catégorie 250 cmc. : 1^{er} LEMASSON sur motocyclette



Alcyon
(Pneus DUNLOP)

Les Motos ALCYON (175 cmc.) sont :

LES PLUS RAPIDES

Record du kilomètre et du mille (123 km. 988)
Course de côte d'Argenteuil.

LES PLUS RÉSISTANTES

Bol d'Or (24 heures) : 1^{er} Meunier

LES PLUS RÉGULIÈRES

Concours d'Endurance de l'U. M. F., Concours des Trois Jours du Forez : 1^{res} ex æquo; Coupe de l'Armistice
Grand Prix de la Marne; Grand Prix de Marseille.

Catalogue "M. R." sur demande à ALCYON, à COURBEVOIE (Seine), ou aux Agents de la marque

DANS LE MONDE ENTIER

STOP-FIRE

A ETÉ ADOPTÉ COMME LE SEUL VÉRITABLE
Extincteur pour Automobiles

C'EST LE PLUS PETIT !

LE PLUS LUXUEUX !

LE PLUS EFFICACE !

RÉDUIT LA PRIME D'ASSURANCE

En Vente partout

Exiger la bande de garantie

Société Anonyme STOP-FIRE, 3, Rue du Faubourg St-Honoré, PARIS

TÉLÉPHONE: Elysées } 90-45
 } 90-46
 } 90-47

QUINZAINÉ DOLLAR

pour aider au développement et à la vulgarisation de la Motocyclette de construction française

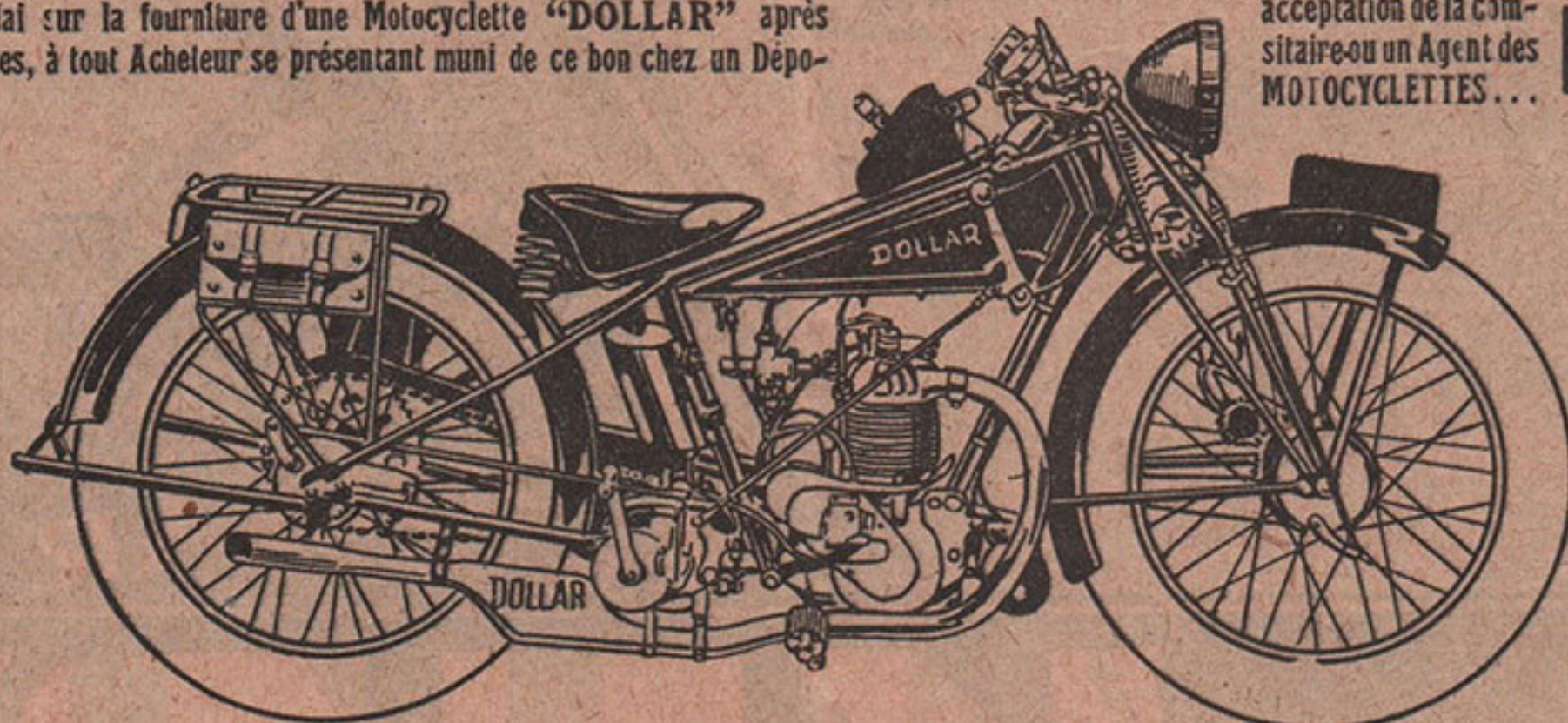
BON-PRIME de 10% (dix pour cent)

valable jusqu'à fin Mai sur la fourniture d'une Motocyclette "DOLLAR" après
 mande par nos Services, à tout Acheleur se présentant muni de ce bon chez un Dépo-

acceptation de la com-
 sitaire ou un Agent des
 MOTOCYCLETTES...

DOLLAR

de
2.975 frs
 à
7.500 frs



4 Temps
Culbuteurs
Cadre
surbaissé

MODÈLES : 1 3/4 CV. - 2 1/2 CV. - 3 1/2 CV. - 4 1/2 CV.

Les Modèles DOLLAR sont construits pour l'équipement en Tan-Sad — Éclairage électrique sur demande

CATALOGUE ET PALMARÈS
 SUR DEMANDE A

MOTOS "DOLLAR" Avenue de la Liberté CHARENTON (Seine)

MAGASIN de VENTE à PARIS : 160, Rue de la Pompe (Métro: Victor-Hugo)

Nos 1.200 agents en France, livrent à crédit en 14 versements

Dites nous quelle



Veillez me faire parvenir gratuitement votre guide de
Marque de la moto :
Type :
Nom :
Profession :
Rue :
Dép' M.R. 351

KERVOLINE
L'HUILE QUI S'IMPOSE

est votre moto ...

*et nous vous enverrons
gratuitement un guide de
graissage spécial pour elle.*

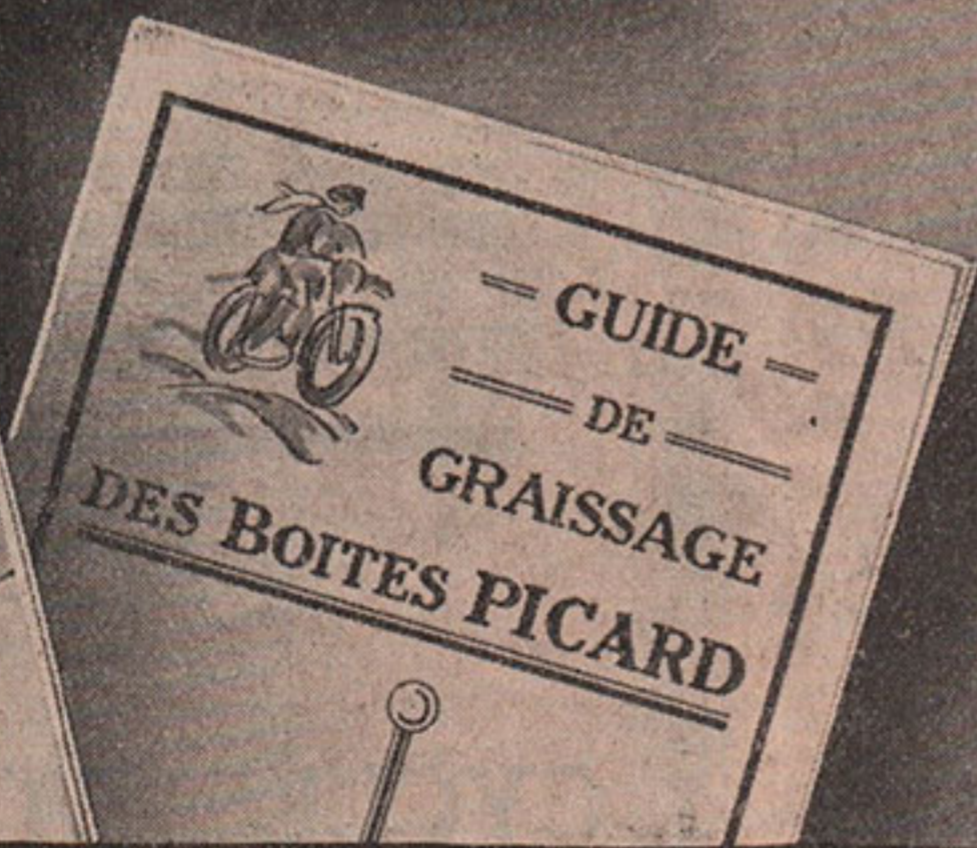
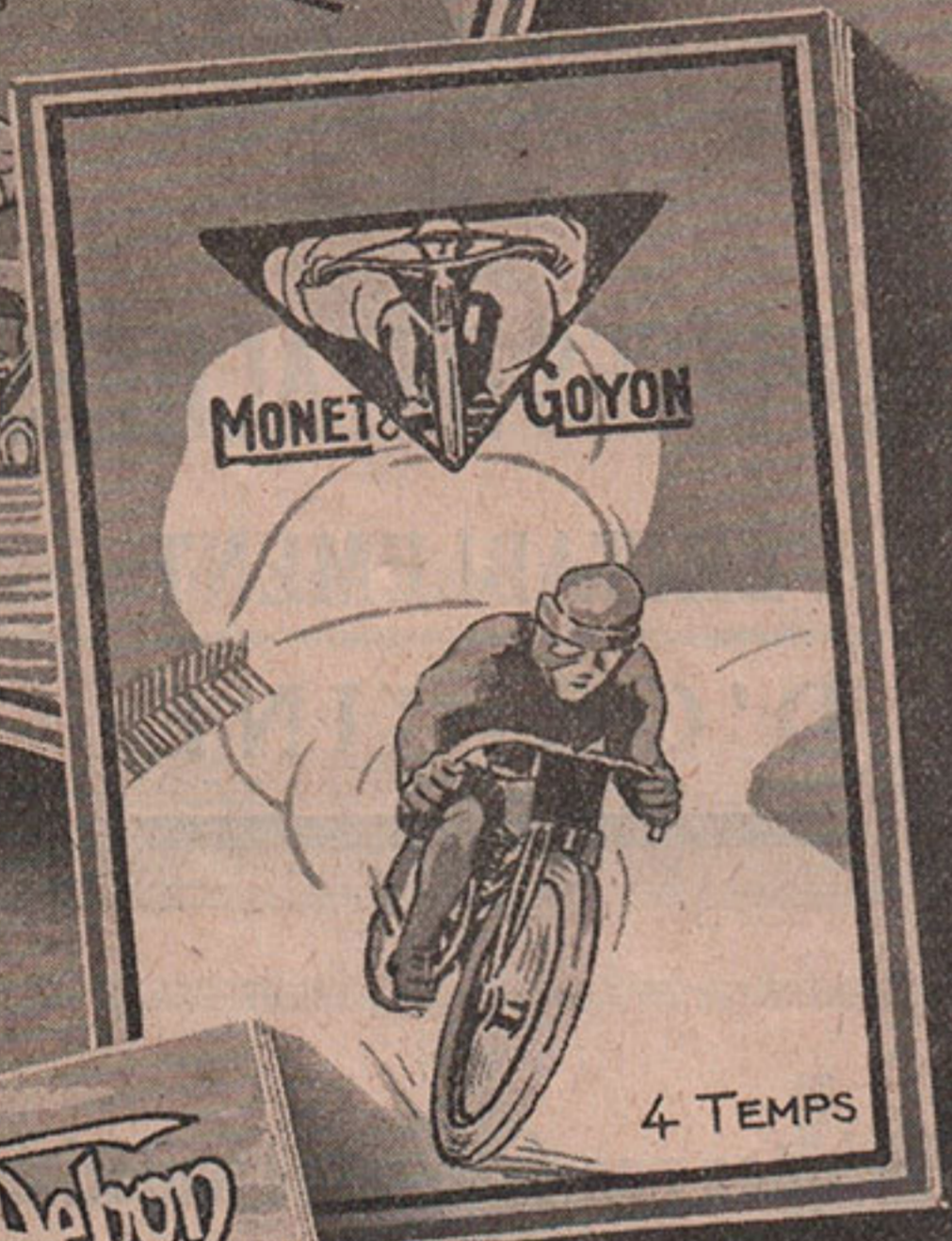
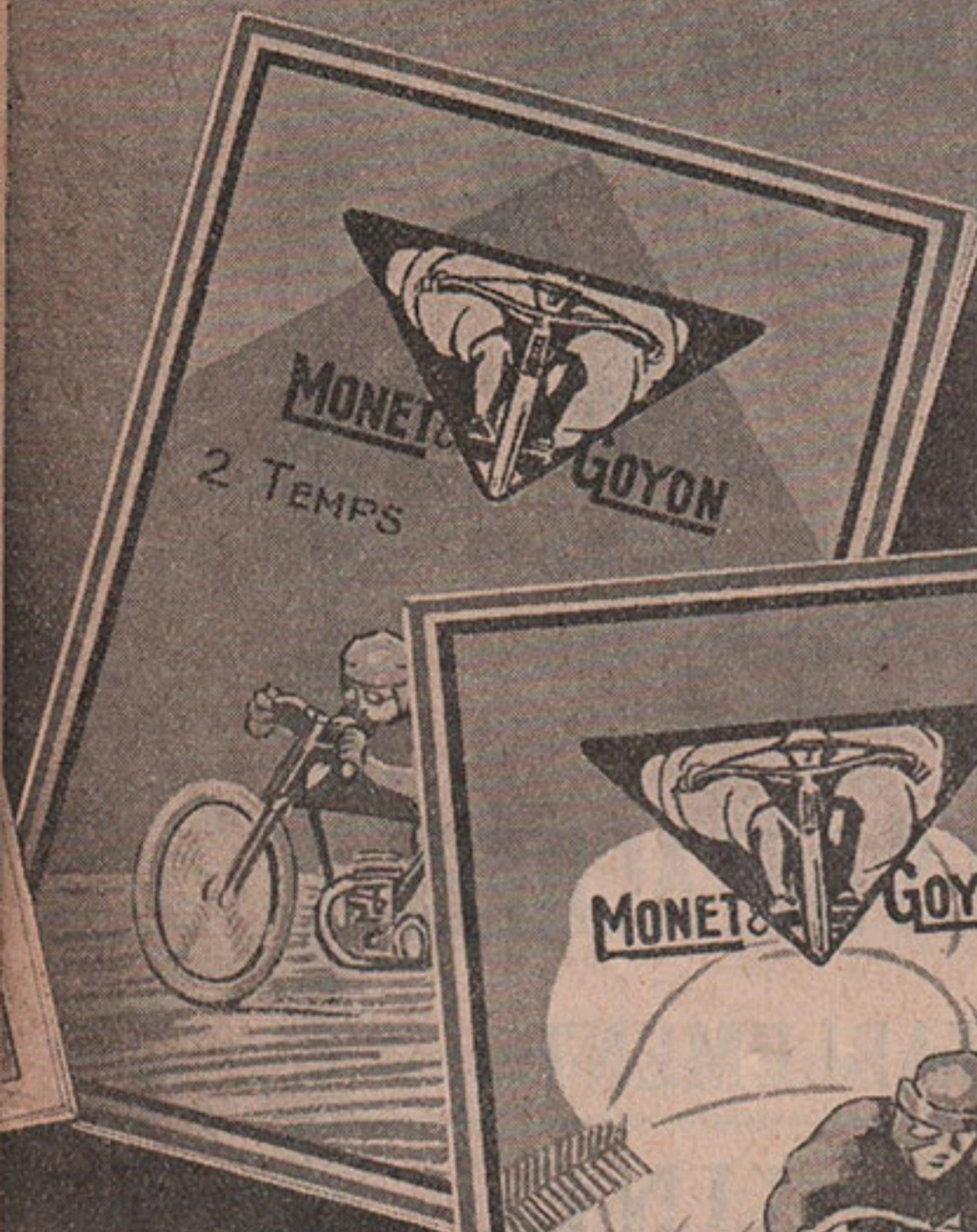
Chacune de ces notices a été établie avec l'approbation totale du constructeur et sa bonne collaboration technique.

Rédigée par des ingénieurs mécaniciens spécialistes du moteur à explosion elle vous apporte une sécurité matérielle, celle de la meilleure protection de votre moteur et de tous les organes de votre moto contre l'usure.

Débarassé des lieux communs de la littérature courante du graissage mais contenant au contraire maints renseignements techniques et pratiques, l'ouvrage que vous lirez vous permettra de retirer tout le profit désirable de votre machine.

Sa lecture vous captivera par sa netteté et sa concision et vous sera profitable.

Vous recevrez ce guide gratuitement en retournant le coupon figurant au bas de cette annonce aux établissements QUERVEL FRÈRES, 25 à 37, rue du Port, à AUBERVILLIERS (Seine).



KERVOLINE

PAR SES QUALITÉS



Pour vos Affaires
votre Plaisir

LA
M
O
T
O

“ SAN SOU PAP ”



Moteur : 175 cmc. Garantie : Un an

Souple

Silencieuse

Puissante

Catalogue illustré
et Conditions de vente
en 12 mois
envoyés gratuitement
sur demande.

MOTEX
212, BOULEVARD PÉREIRE
PARIS (XVII^e)
(PORTE MAILLOT)

BSA

vous conseille

pour la conservation mécanique
et la valeur intrinsèque de vos
machines

SES PIÈCES DÉTACHÉES

**VÉRITABLEMENT
D'ORIGINE**

N'achetez pas des pièces imitation

fabriquées n'importe comment
et n'importe où...

qui vous coûteront moins d'argent
mais qui vous reviendront plus cher

CYCLES ET MOTOS

BSA

Seule adresse France et Colonies
10, Rue des Acacias, -:- PARIS
et les Agents de B. S. A.

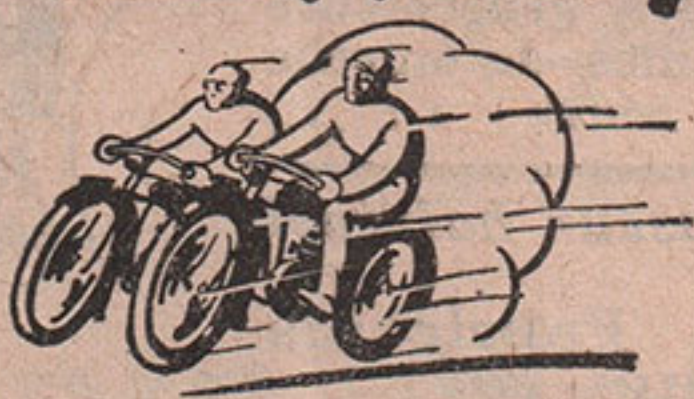
LES MOTOCYCLETTES AUTOMOTO



LA 175 AUTOMOTO

2 HP. TYPE MS

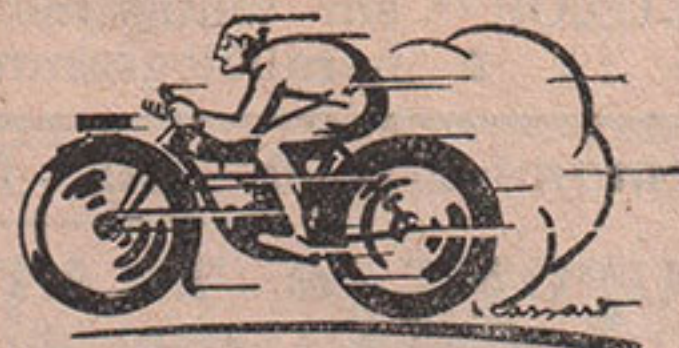
Moteur 2 Temps
prise directe
2 freins sur jante poulie
Boîte de Vitesses Warians



LA 175 AUTOMOTO

2 HP. TYPE MF
2 MODÈLES

TOURISTE - Moteur 2 Temps.
2 vitesses Campbell, cadre surbaissé brasé.
SPORT - Moteur 2 Temps, double échappement.
3 vitesses Campbell freins à tambour sur les
2 roues, transmission chaîne-chaîne.



LA 250 AUTOMOTO

3 HP.

Moteur 4 temps soupapes en tête
cadre surbaissé, fourche spéciale
pneumatiques surprofil ou ballon
3 vitesses Campbell

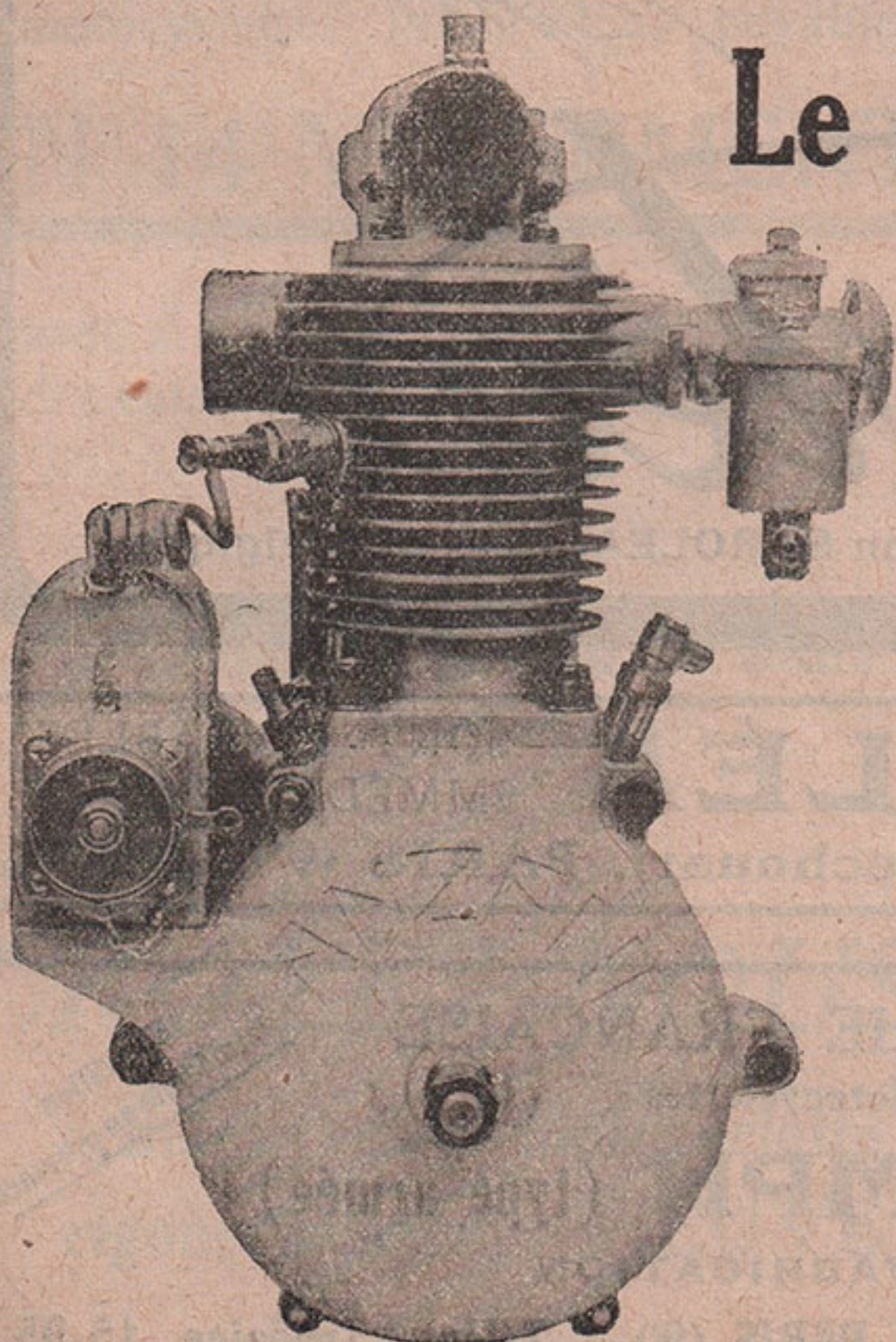
Catalogue franco sur demande

Siège Social
et Magasin de Vente 152 et 154 Avenue Malakoff. PARIS.

Le Moteur ANZANI 500 cc.

à arbre à cames en tête surbaissé
Même type en 350 et en 250 cc.

**Le moteur à arbre à cames en tête
- est le moteur de l'AVENIR -**



Le Moteur ANZANI à arbre à cames en tête a des possibilités illimitées
comme moteur de grand-sport
comme moteur de grand-tourisme
comme moteur d'une sécurité absolue
comme moteur d'une longue durée
puisque, adopté comme moteur de course,
il a également trouvé sa place en Amérique
comme moteur de sport, comme moteur de
grand tourisme et comme moteur industriel.
Ces adaptations si différentes ne peuvent
être dues qu'à son impeccable fabrication
et doivent être, pour le motocycliste, une
garantie absolue de son incomparable
valeur.....

ANZANI, 112, Bd de Verdun, Courbevoie (Seine)

**LES GROUPES MOTO
SONT LES PLUS ROBUSTES
- ET LES MIEUX FAITS -**

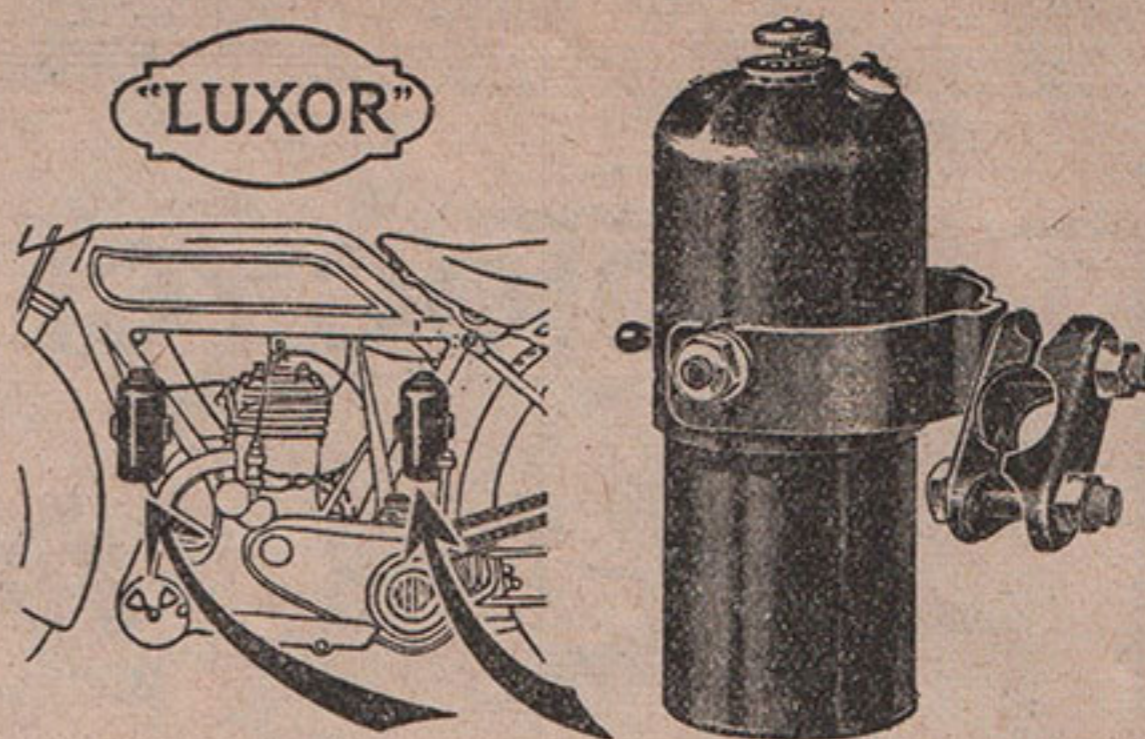
"LUXOR"

"LUXOR"

Dispositif spécial pour fixation des générateurs
"LUXOR" sur toutes motos munies de fourche
:: :: à parallélogramme ou autre :: ::

Demandez-le à votre fournisseur habituel

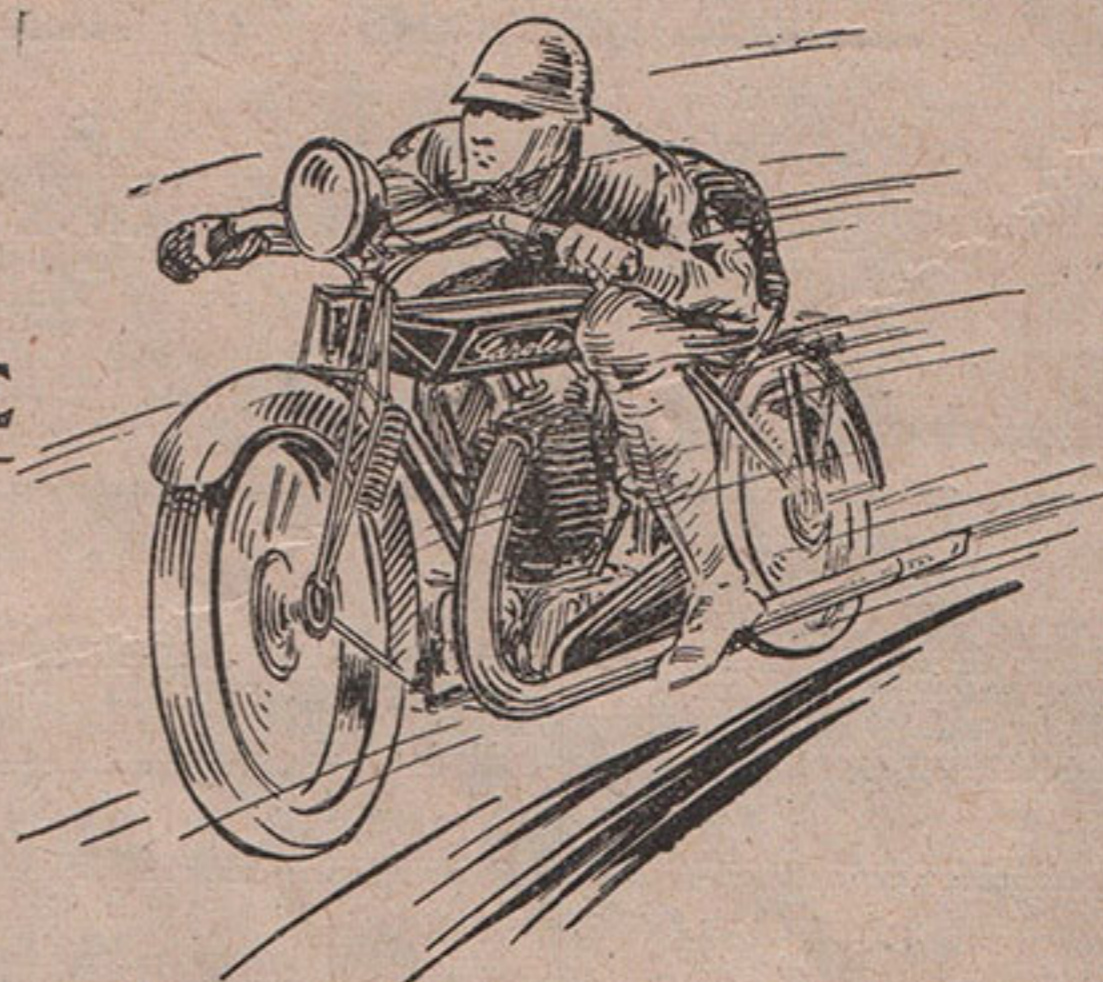
DUPONT & TRAISET, Fabricants
: : : 3, Rue Tesson, 3 - PARIS (X^e)



VITESSE

CONFORT

SOUPLESSE



Telles sont les principales
caractéristiques des Motos
SUPERSPORT

Saroléa

Agents partout en France

Maison SAROLÉA, Herstal (Belgique)

TOUS LES MODÈLES DE MOTOCYCLETTES **SAROLÉA** SONT LIVRABLES IMMÉDIATEMENT
à l'AGENCE DIRECTE, 62, Rue Rochechouart, PARIS (9^e)

Téléphone : TRUDAINE 15-95

*Demandez
le Tarif illustré*

SOUTENEZ L'INDUSTRIE FRANÇAISE
en employant sur vos Motocyclettes

*Expédition
Immédiate en province*

B. S. A. & TRIUMPH (type armée)

LES PIÈCES DE MA FABRICATION

F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS (9^e) - Téléph. Trudaine 15.95

AUCUNE AUTRE

ORGANISATION

- - ne peut consentir - -

nos conditions pour

14 versements

**SAINT-MARTIN
AUTOMOBILES**

27, Rue du Château-d'Eau, PARIS (X^e)

SEUL

livre donc TOUTES les marques de
motocyclettes NEUVES, payables

EN 14 VERSEMENTS

avec ZÉRO fr. % d'intérêts aux prix
des catalogues des Constructeurs avec
leur garantie

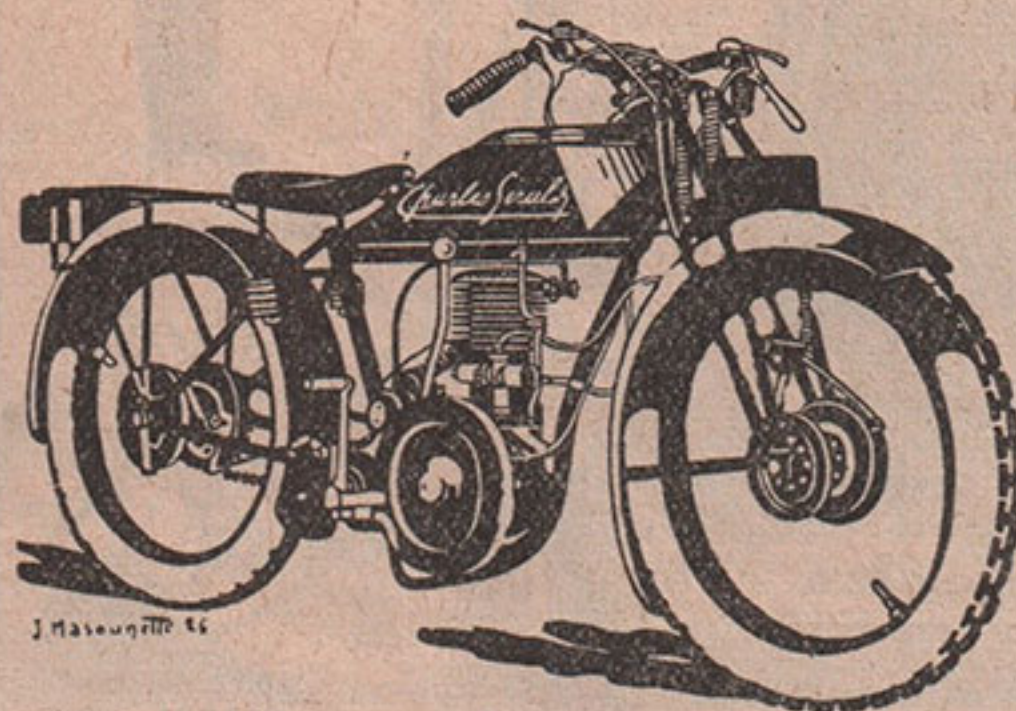
Catalogue illustré 34 pages, franco contre 2 fr.
en timbres-poste

CROYEZ-NOUS!

achetez votre Motocyclette
rigoureusement NEUVE

Charles Géraud

Modèles 1927



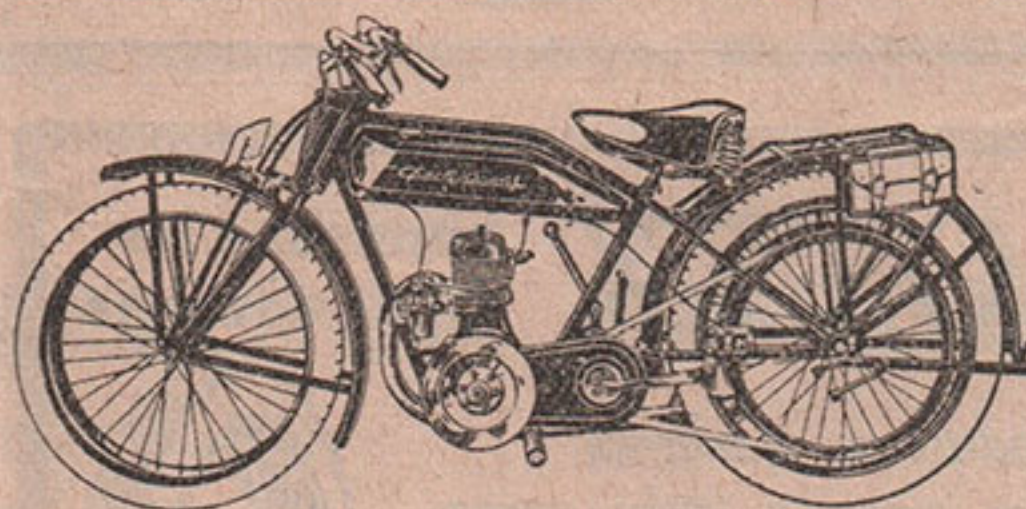
Type H

500 cmc.

Eloc moteur
2 temps

Prix
5.800 fr.

Pneus ballon
700 x 100

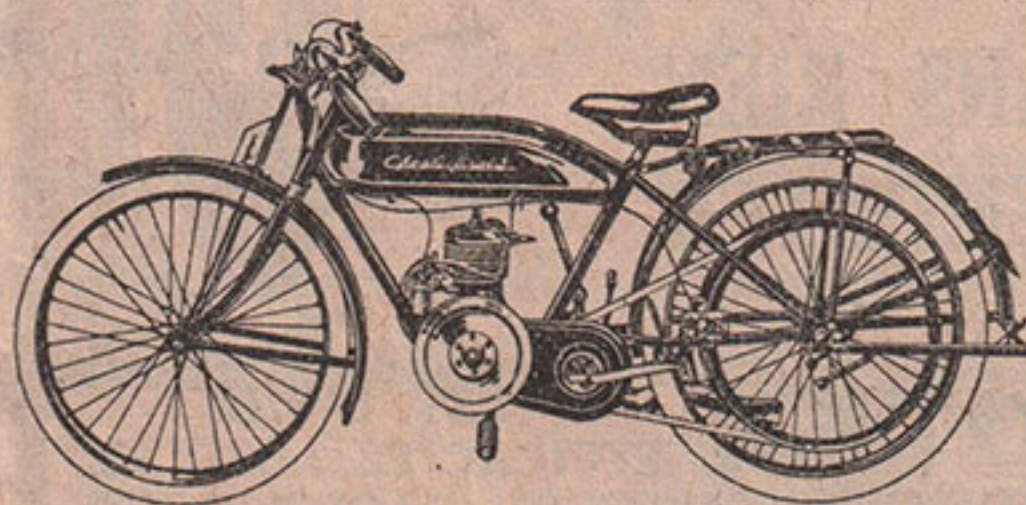


Type F

250 cmc.

2 vitesses

Prix
3.300 fr.



Type D

175 cmc.

2 vitesses

Prix
2.400 fr.

CRÉDIT Tous ces modèles sont vendus
payables en 14 Versements

Demandez nos Conditions

Société Anonyme au Capital de 350.000 Francs

74, Rue du Commerce, PARIS-XV^e

Téléphone : SÉGUR 88-32



Maison SAHNA

90, bd de Ménilmontant, PARIS

Téléph. : ROQUETTE 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 —
Pantelons et combinaisons en tissu
imperméable.

Demandez notre catalogue M R
et rendez-nous visite.



Protège-jambes en tissu
imperméable.. 35 fr.



Bottes cuissardes
100 fr.



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

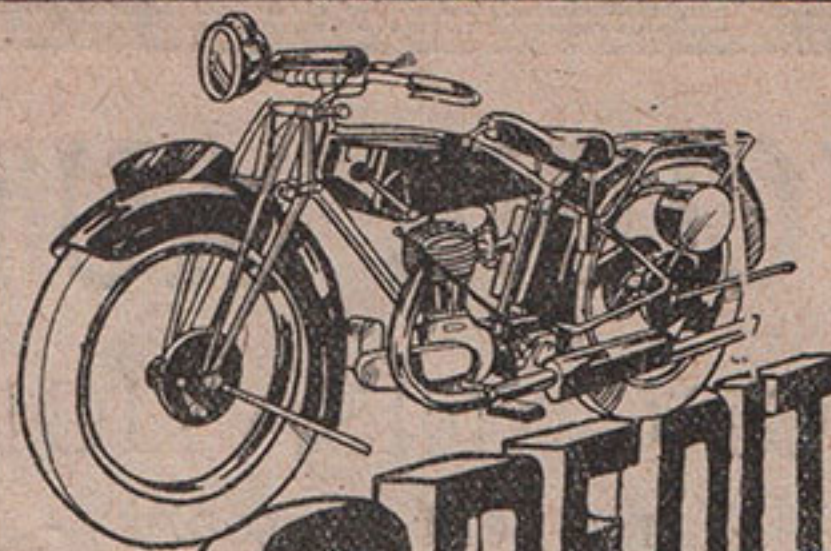


CANADIENNE IMPERMÉABLE
125 francs

Serre-tête cuir, 29 fr.

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

MOTO REVUE



14 VERSEMENTS

A CREDIT

Une
Motosclette
de Luxe

Directement du vendeur à l'ache-
teur sans aucun intermédiaire
1er Versement : 10 %

Marcel HENRIET

Constructeur du Sidecar "LE FLOTTEUR"
174, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)
Tél. : SÉCUR 89-82

Agence exclusive pour la Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne
des Motosclettes MONOTUBE
et pour la Seine, des Motosclettes ULTIMA

DOLLAR
RENÉ GILLET
GNOME & RHONE
MONNET & GOYON
PEUGEOT
INDIAN

MOTOBECANE
LE GRIMPEUR
GRIFFON
D. F. R. D. S.
MOTO CONFORT

Agents pour Paris rive gauche

PROTEX

Supprime les
Crevaisons

S'introduit en quelques
secondes par la valve

SANS RIEN
DEMONTÉ



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^o Des trous de 5 x 7% percés dans un pneu, ont été obturés natu-
rellement par le PROTEX.

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

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

Le PROTEX se fait pour Autos, Motos et Vélos

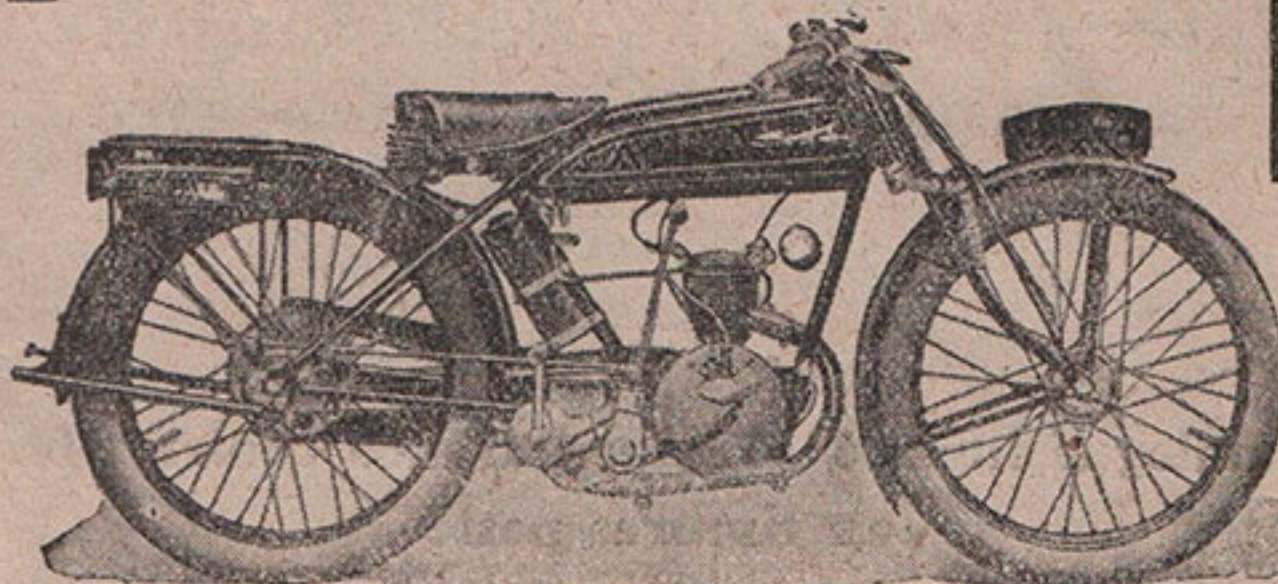
La boîte de 2 tubes, pour Autos et Motos. 30.50
Vélos. 15.25

Agents demandés en France et Étranger

Société PROTEX

28 bis, Rue Guillaume-Tell, PARIS (17^e) - Tél. Central 93-91

KERVVRAN



Les plus jolies Machines
par leur ligne et leur fini

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

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

COMPTANT

CRÉDIT

KERVVRAN, Bannalec (Finistère)

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 --

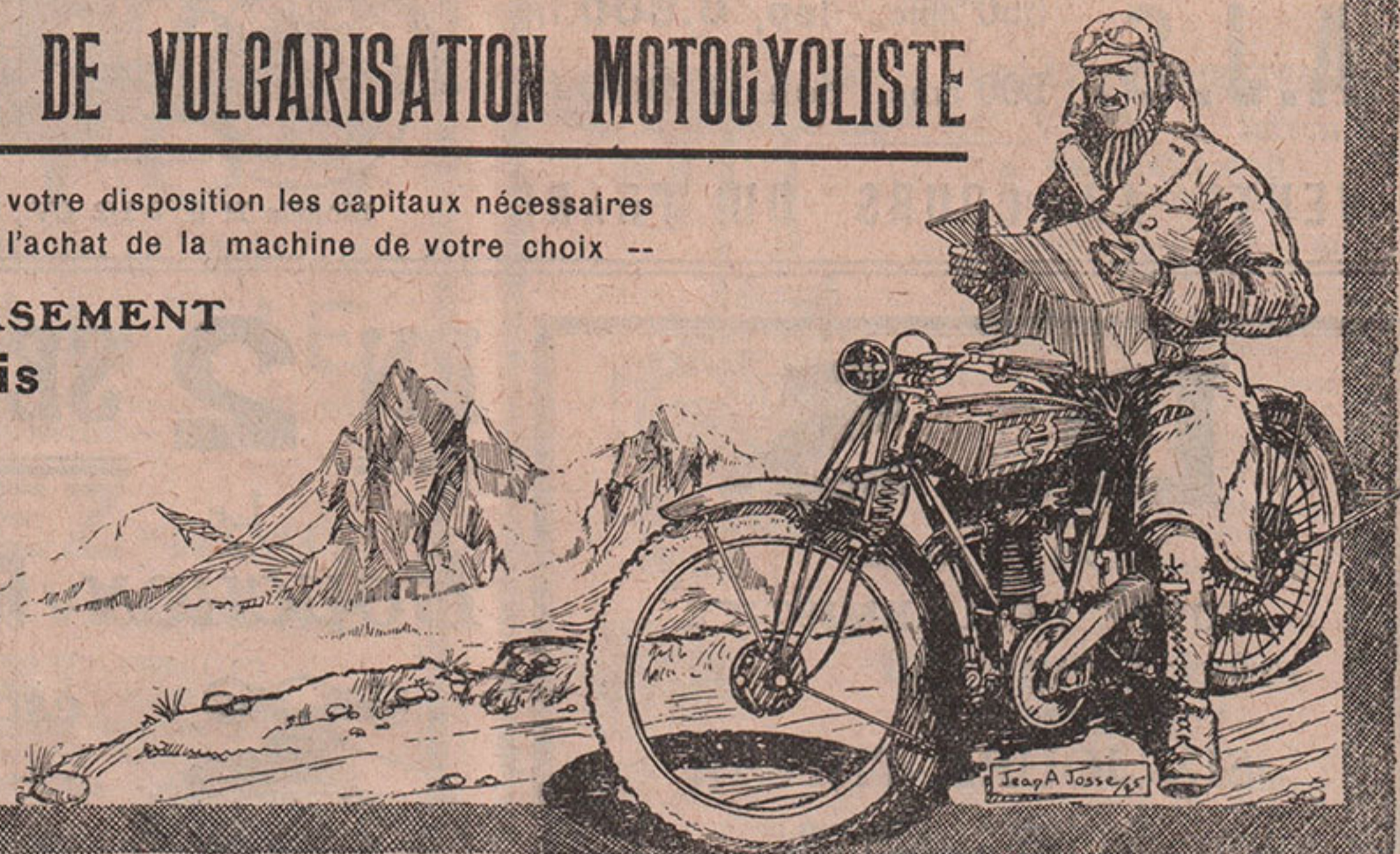
REMBOURSEMENT

12 mois

Demandez notre
Notice spéciale

MONET-GOYON

S. V. M.
27, Rue de la Boétie
PARIS



P. G. SWEERTS

Dans **PARIS-NICE**, le

CADRE EN TOLE D'ACIER EMBOUTIE
de la Motocyclette

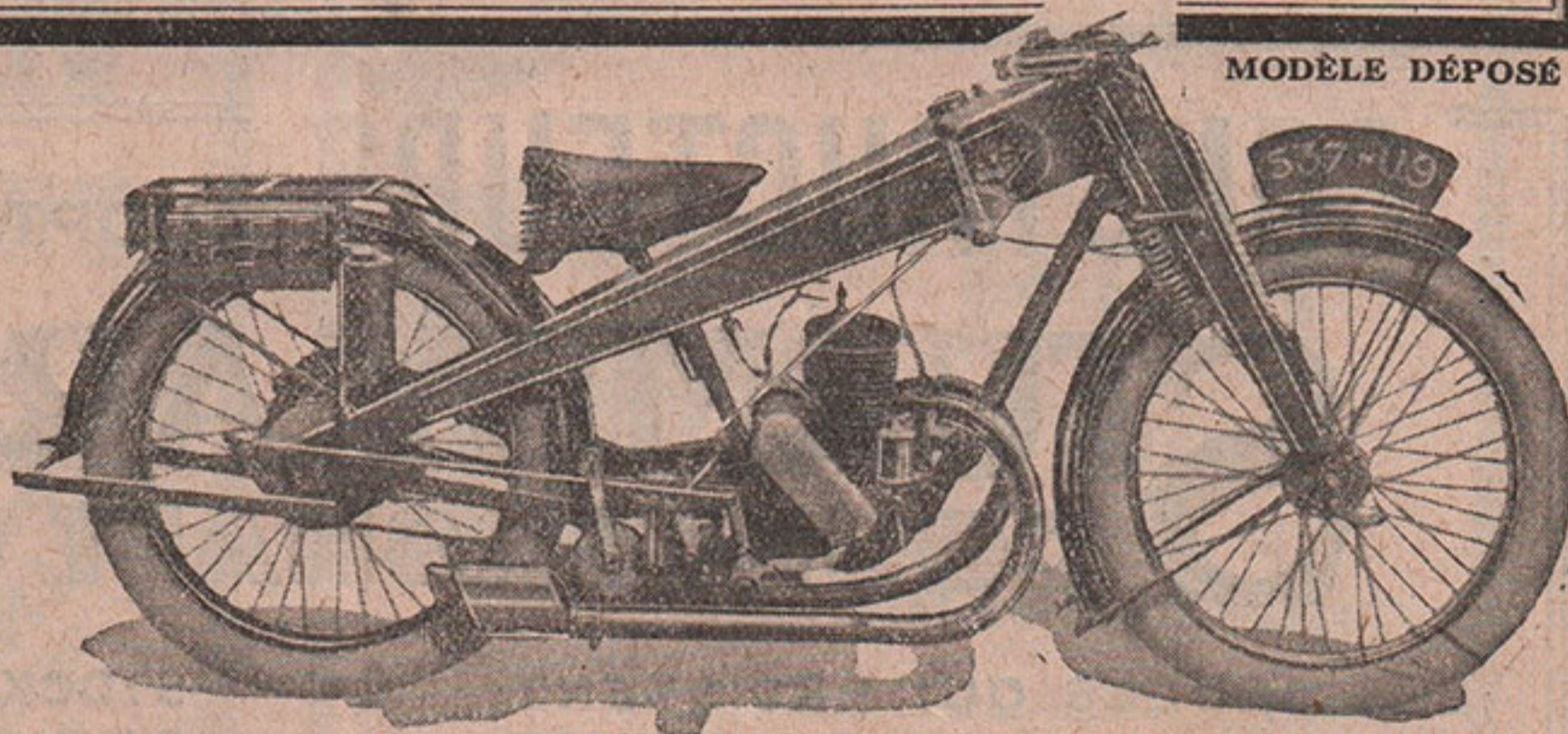
C. P. ROLEO

a prouvé qu'il était capable de triompher des plus rudes épreuves.

Une seule machine engagée nous permet, cependant, d'annoncer :

MODÈLE DÉPOSÉ

ER RENAUD
ex catégorie
æquo 350 cm³
sans pénalisation



- Médaille d'Or (Prix du Littoral) -

CATALOGUE SUR DEMANDE AUX 200 AGENTS DE LA MARQUE, ET AUX
Établ^{ts} **ROLLET & C^{ie}** (dépt M. A.), 64, Rue de la Folie-Méricourt, **PARIS-XI^e**. R. C. 176-278

N^o 220. 15-5-27 — Mentionnez toujours la « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

XI

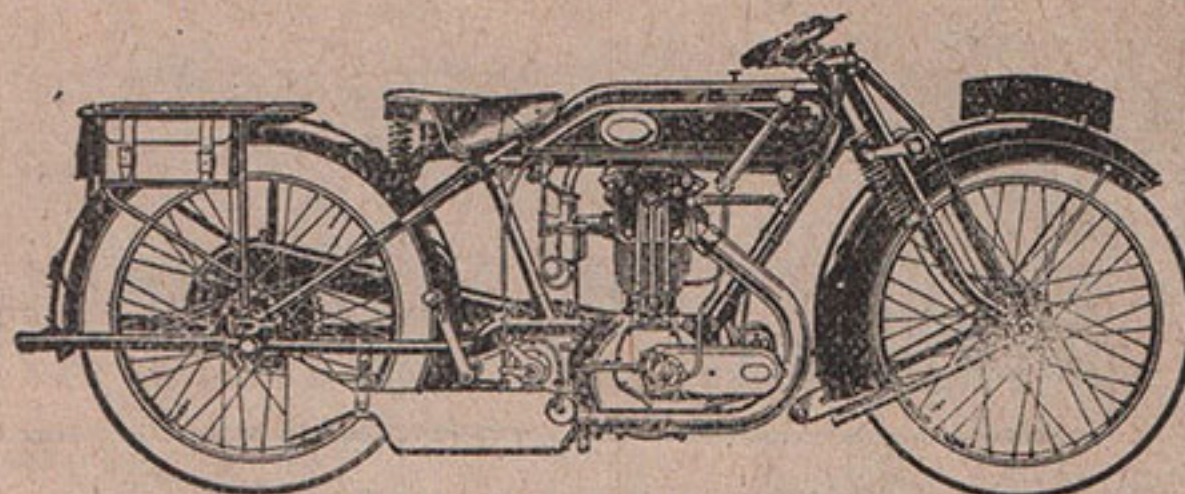
LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel -- PARIS

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

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

VENTE AU COURS DU FRANC



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

D. S.

500 cmc. Tourisme

COUPE DE L'ARMISTICE

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

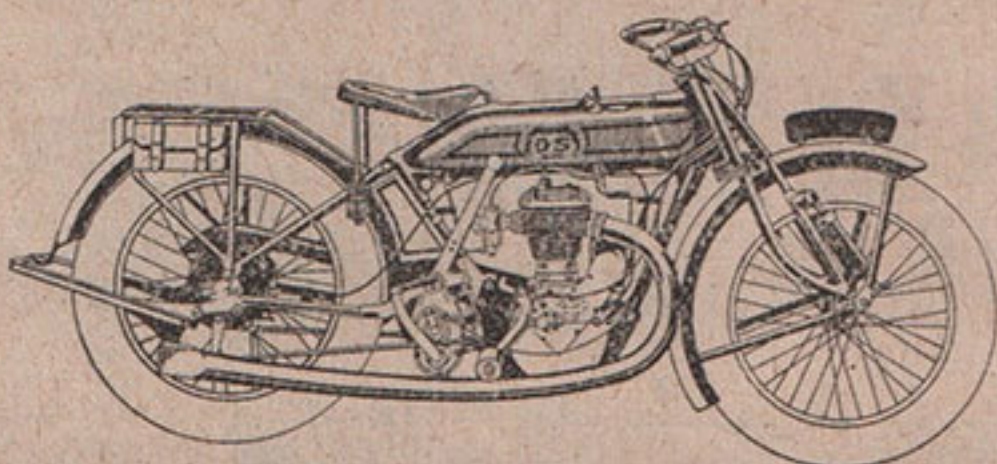
SIX JOURS d'HIVER

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

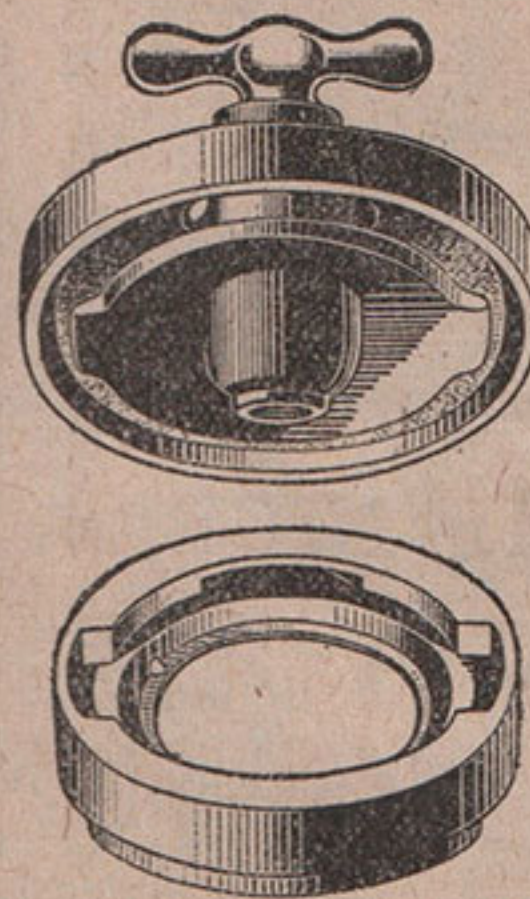
Établ^{ts} MALTERRE Frères
(Ing. A. et M.)
13, r. Biscornet, PARIS (11^e)
Usines à MONTREUIL-S-BOIS



EN 2 SECONDES

Le

BOUCHON RG-GIF



*est agrafé ::
:: ou dégrafé*

même si vous avez des gants épais, si vous avez froid aux mains, si vous êtes énervé. Vous apprécierez toujours les avantages indiscutables de ce bouchon et particulièrement un jour de pluie, dans une course, l'hiver, etc....
CONSTRUCTEURS, ne lésinez pas. Munissez-en tous vos réservoirs. Vos Clients vous en sauront gré.

SPÉCIALITÉS GIF : Pompes mécaniques,
:: :: :: viseurs, bouchons :: :: ::
DÉTAIL CHEZ TOUS LES MARCHANDS D'ACCESSOIRES

CONSTRUCTEURS

ADOPTÉZ 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

ON VOUS OFFRE CHEZ

Paul Béalé

100, AVENUE
DES TERNES
PARIS

des

MOTOS

DEPUIS 1.500 fr. AVEC LA

GARANTIE

d'une mise au point sévère exécutée par
des spécialistes

VISITEZ-NOUS

pour vous **CONVAINCRE**

PRISE EN
DÉPOT
SANS
FRAIS
ET
VENTE
TRÈS
RAPIDE
DE
TOUTES
MACHINES

que nous avons réellement en
magasin, prêtes à prendre la
route, des motos neuves et
d'occasion des premières mar-
ques vendues au

COMPTANT et à CRÉDIT

INDIAN - HARLEY - ALCYON
ROCHESTER-ROVIN-ANDRÉ
B. S. A. TRIUMPH - D. F. R.
GILLET D'HERSTAL-SAN-SOU-PAP
GNOME ET RHONE
CYCLECARS - MORGANS

Et nombreuses autres machines
de toutes marques

Toutes pièces
détachées pour **MOTOS**

INDIAN

GRATUITEMENT

CATALOGUE 10

des pièces détachées pour **INDIAN**

avec photos, adressé sur

demande

en se recommandant

du

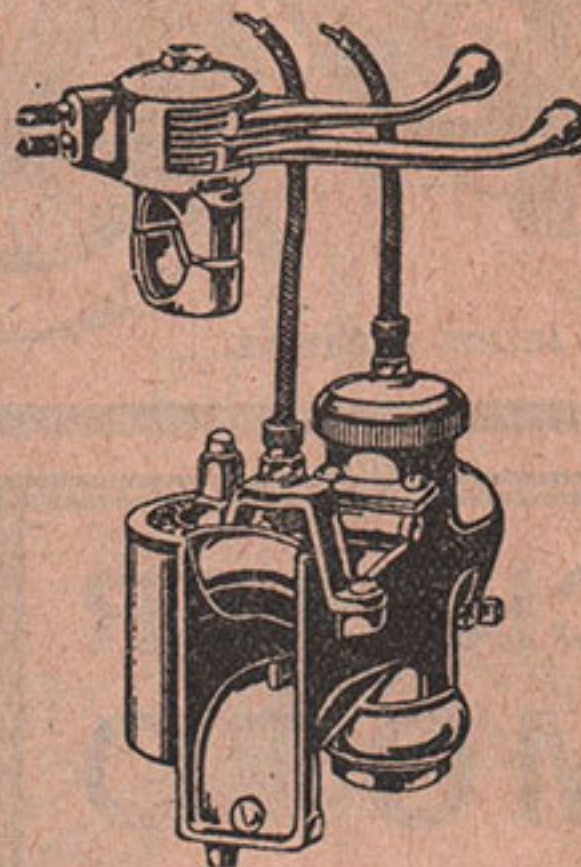
journal

BON PRIME
Bougies au pas de 18
8 francs
au lieu de 16

BON PRIME
TAN-SAD
80 fr. au lieu
de 100

CARBURATEUR

Binks



**AVEC CE CARBURATEUR
LE VACK a battu
A BROOKLANDS
sur New-Hudson**

*Les records du Monde de la
Catégorie 500 cmc.*

Le 20 Avril 5 kms., départ lancé
169.76 kms. à l'heure.

Le 20 Avril, 5 milles, départ lancé
169.66 kms. à l'heure.

Le 22 Avril, 1 km., départ lancé
168.30 kms. à l'heure.

Le 22 Avril, 1 mille, départ lancé
166.77 kms. à l'heure

Records soumis à l'homologation.



**LE CARBURANT
DISCOL**

Vainqueur de presque toutes les courses en France et à l'Étran-
ger, a été employé par M. A. Deuly qui, le 22 Avril, a battu à
Brooklands le record du monde du kilomètre départ lancé de la
Catégorie 750 cmc. sur **NORTON**, 588 cmc., à la vitesse de
175 kms. 78 m. à l'heure. Record soumis à l'homologation. La
Maison Norton recommande aux propriétaires des machines de
sa marque :

LE DISCOL R. D. 1 pour les courses de courtes distances.

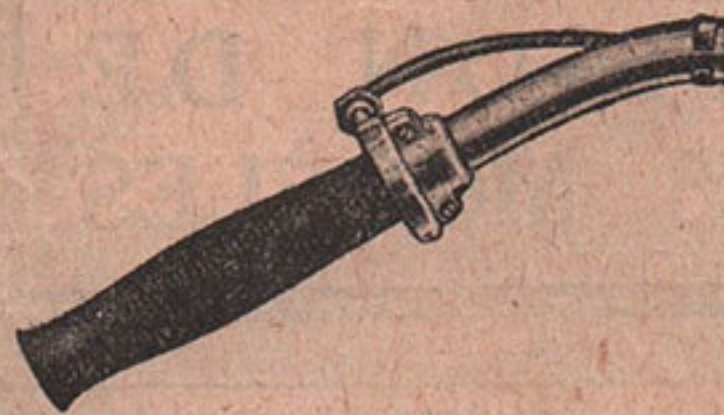
LE DISCOL R. D. 2 pour les courses de longues distances
sur autodrome.

LE DISCOL P. M. S. 2. pour les courses de longues
distances sur route.



Silencieux GHOST

Amortit le bruit de l'échappement
sans produire de contre-pression.
Équipement standard des meilleures
marques anglaises : *Sunbeam, Zenith,*
etc. Modèles spéciaux pour *Harley* et autres marques.



Poignée tournante
BINKS

Modèle
à commande rapide,
indispensable
pour les coureurs.



Casque Cromwell
réglementaire anglais

HRD

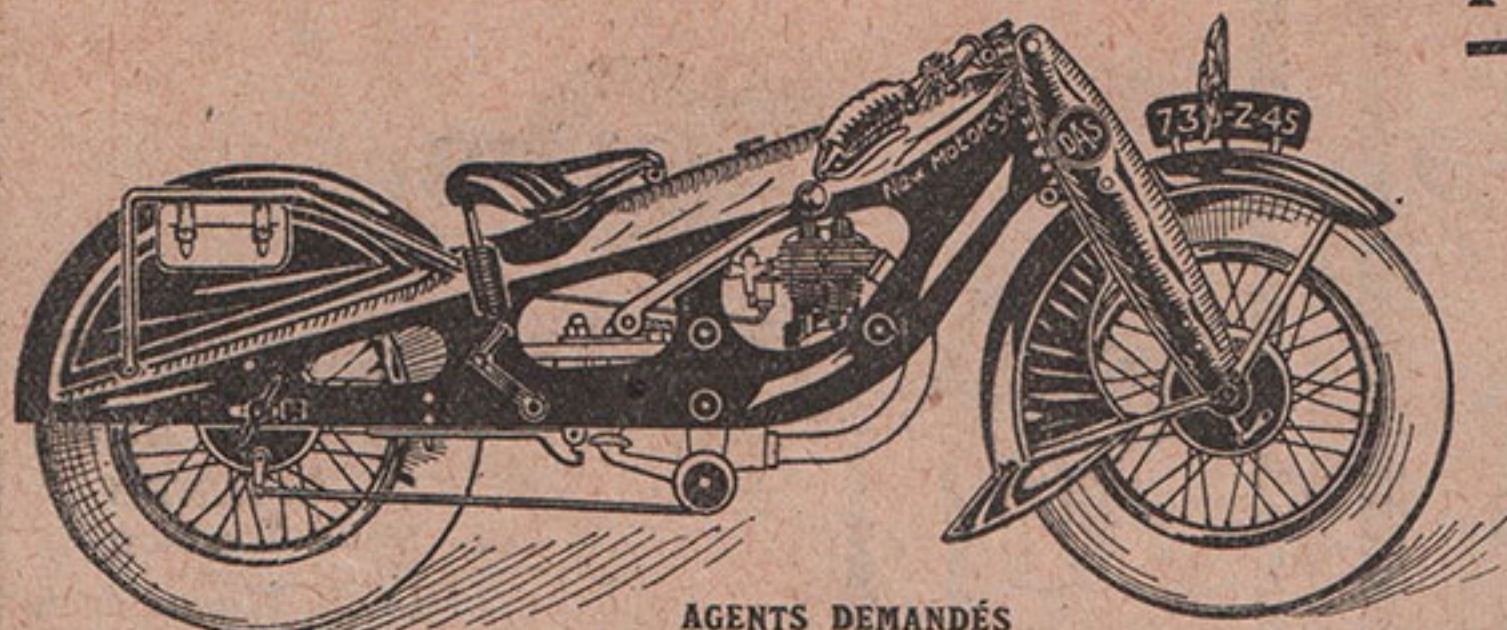
LA MOTO

DE

GRAND SPORT

DEMANDEZ NOTICE des SPÉCIALITÉS ANGLAISES
L. DEKTEREFF & Co, 21, rue du Mont-Thabor, Paris

MODÈLES 2 et 4 temps, toutes puissances



AGENTS DEMANDÉS

NEW MOTORCYCLE

PROTECTION EFFICACE DU MÉCANISME
TOUT EN CONSERVANT L'ACCESSIBILITÉ DES ORGANES

PROPRETÉ DU CAVALIER
STABILITÉ PARFAITE
ROBUSTESSE A TOUTE ÉPREUVE
GRACE AU
CHASSIS EN TOLE D'ACIER EMBOUTIE
Breveté S. G. D. G.

GEORGE ROY, Constructeur, 13, Rue du Parc, ORLÉANS
R. C. 1.073 Tél. : 32.98

POUR ACHETER UNE MOTO

au comptant
ou à crédit

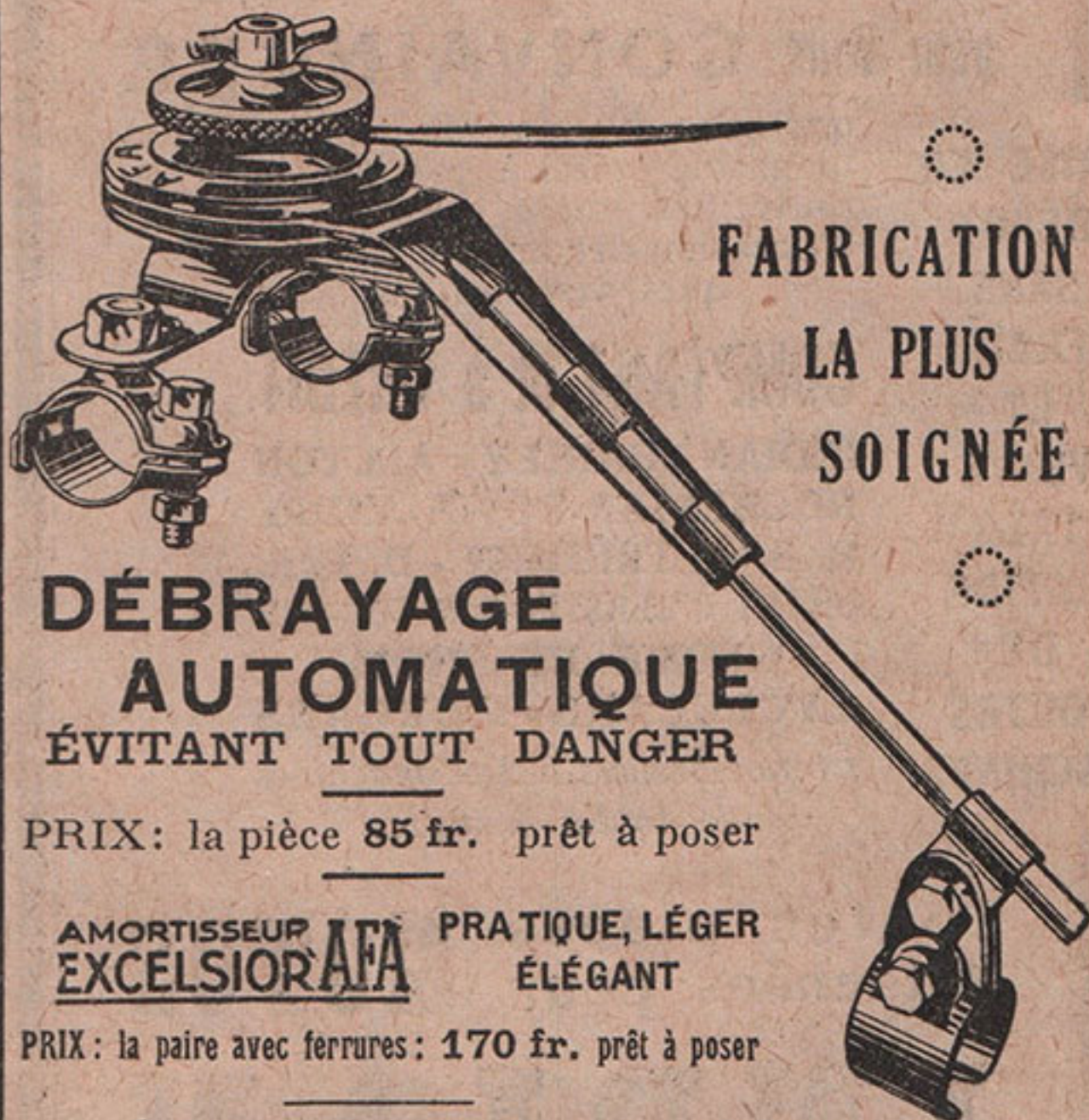
Adressez-vous au

PALAIS DE L'AUTOMOBILE

218, Boulevard Péreire

EXPOSITION DE
TOUS LES MODÈLES

FREIN de DIRECTION EXCELSIOR AFA



FABRICATION
LA PLUS
SOIGNÉE

DÉBRAYAGE
AUTOMATIQUE
ÉVITANT TOUT DANGER

PRIX: la pièce 85 fr. prêt à poser

AMORTISSEUR **EXCELSIOR AFA** PRA TIQUE, LÉGER
ÉLÉ GANT

PRIX: la paire avec ferrures: 170 fr. prêt à poser

ÉTABLISSEMENTS L. POUTRAIT

7-9, Rue de la Croix-Faubin. — PARIS (XI^e) — Roquette 34 84



LE STRAP-AUTO
Type B.B.

Article spécial pour Enfants
CYCLE-CARS, SIDE-CARS

LE SUPER MOTO-STRAP
avec ou sans dossier articulé

Le MOTO-STRAP pour Motos légères
REPOSE - PIEDS ARTICULÉS

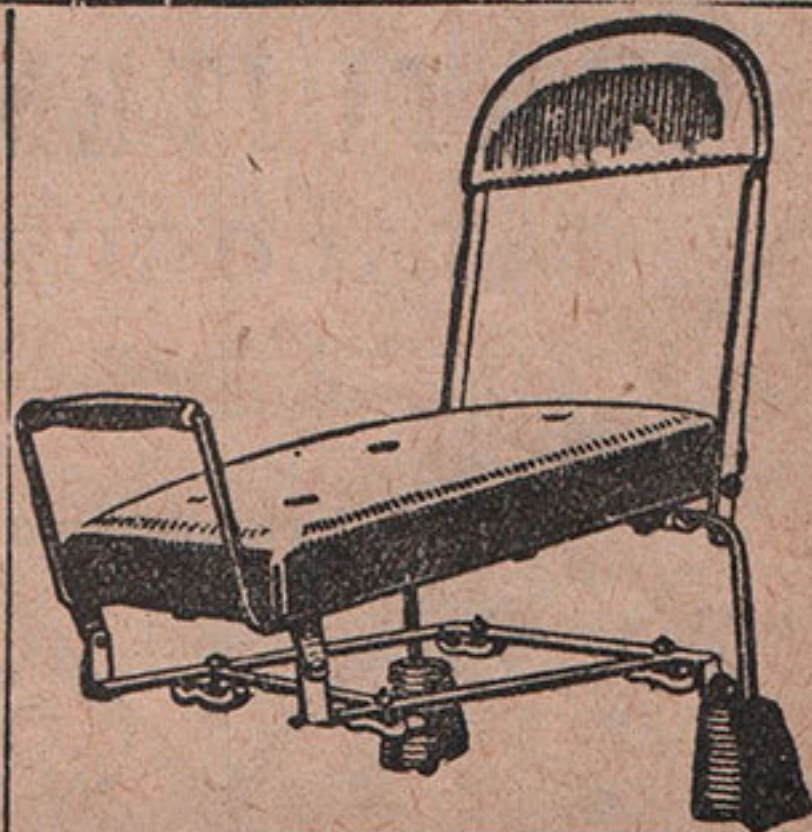
Catalogue M.R. complet sur demande

BÉRARD FRÈRES

CONSTRUCTEURS

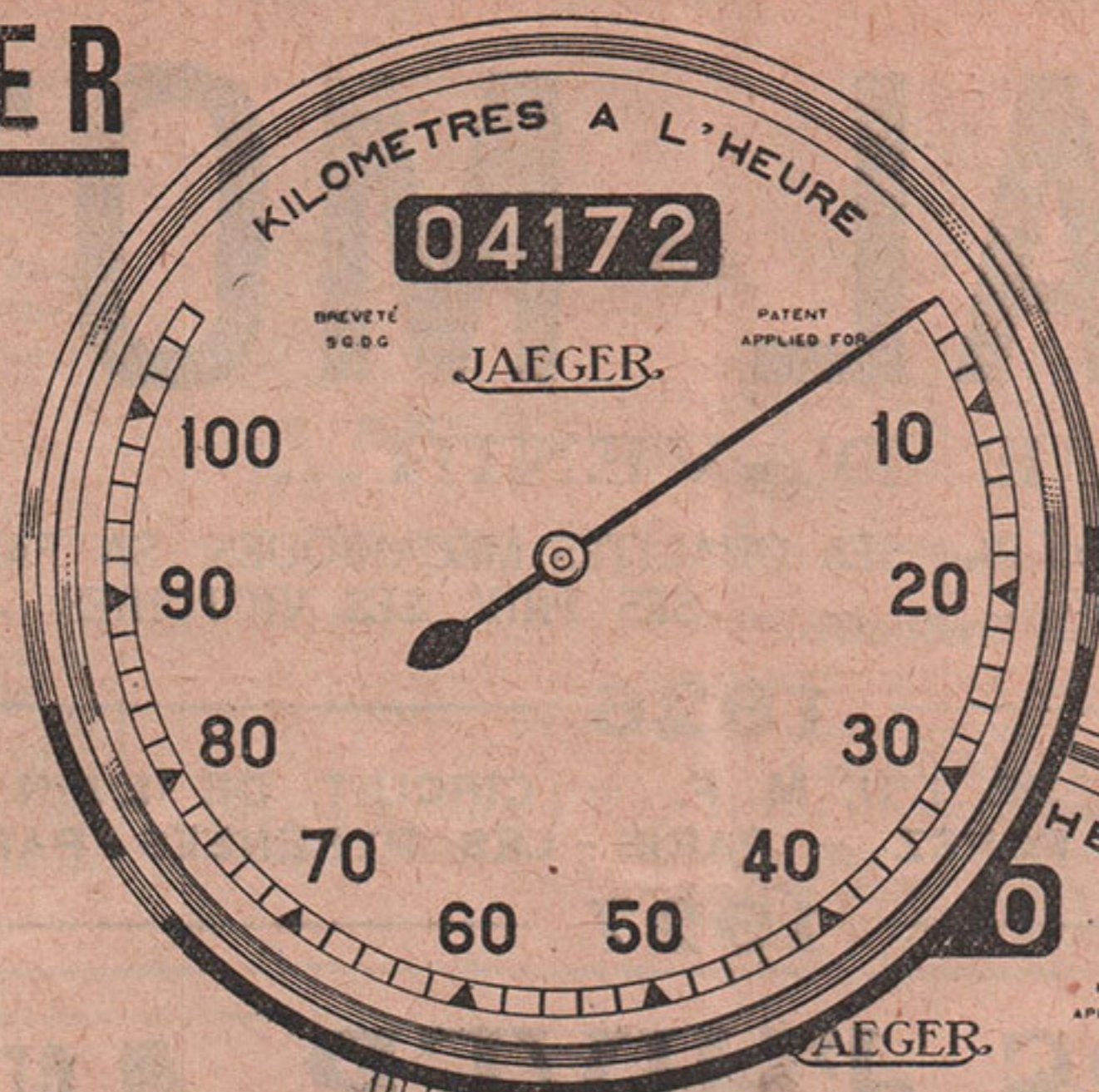
20^{bis}, Rue d'Armenonville — NEUILLY-SUR-SEINE

Téléph. : WAGRAM 85-12



JAEGER

MOTOS



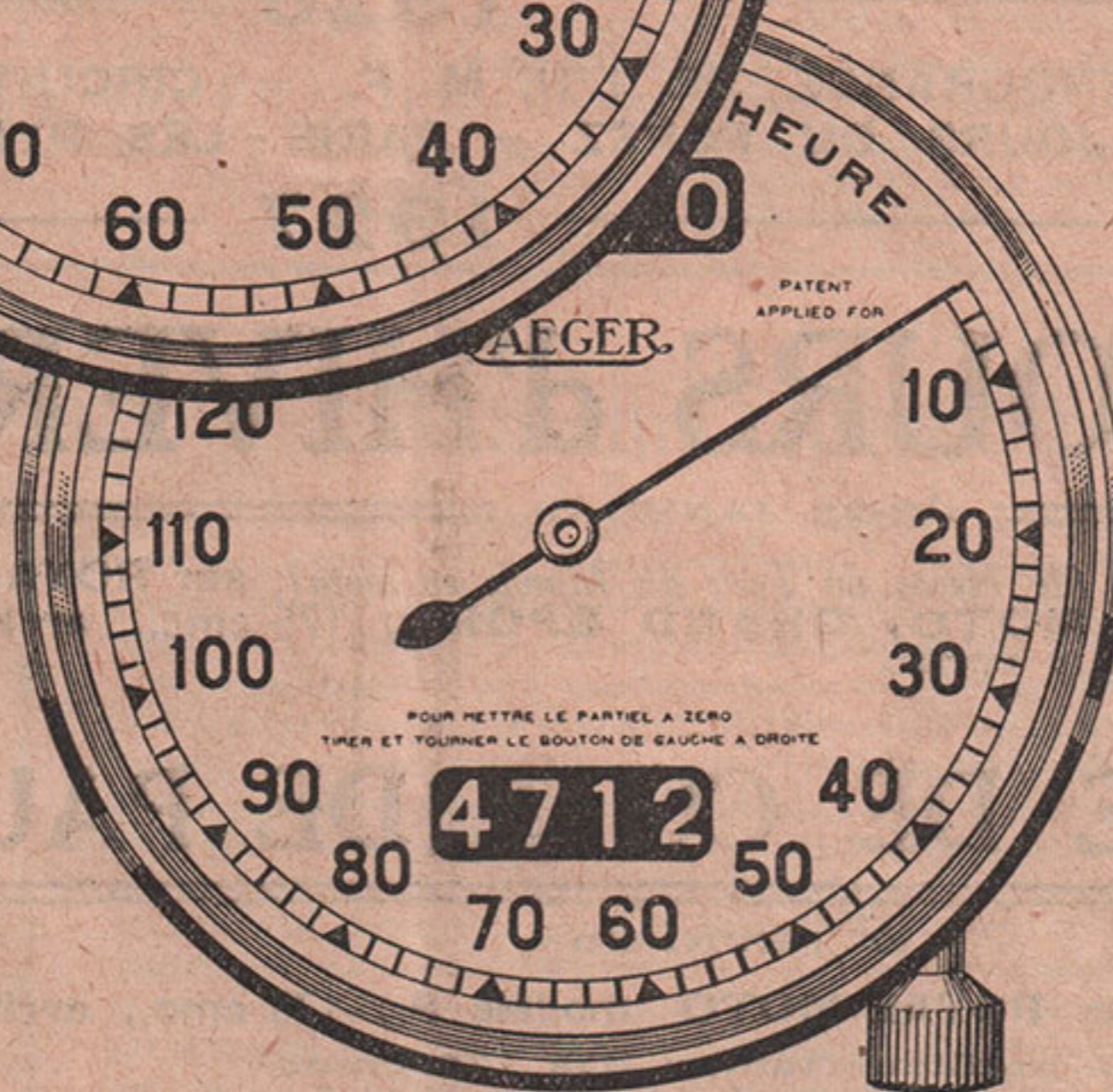
TYPE INLUX MONOTOTALISATEUR

Indicateur de vitesses
graduation au choix
de 60 à 160 kilomètres
ou de 45 à 90 miles

TYPE INLUX BITOTALISATEUR

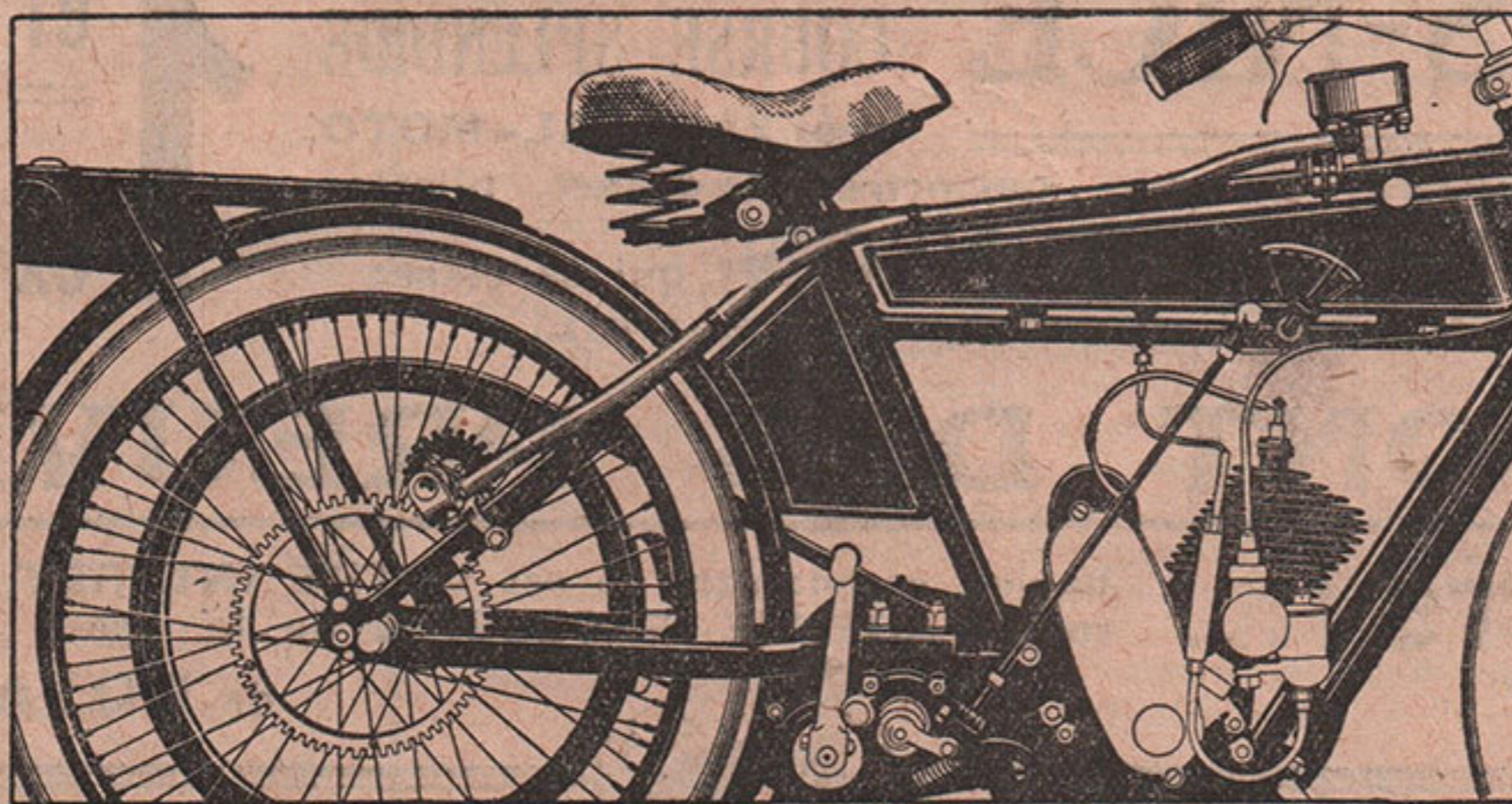
Totalisateur partiel jusqu'à
1.000 kilomètres

Totalisateur général jusqu'à
100.000 kilomètres



MONTRE 8 JOURS TYPE INLUX

FIXATION DU COMPTEUR



ÉTABLISSEMENTS ED. JAEGER

SERVICE COMMERCIAL : 8, RUE SUZANNE — LEVALLOIS (SEINE)

Tél. : GALVANI 00-40, 81-65 et 81-66

R. C. Seine 134.503

CONSULTEZ le magnifique Palmarès de la jeune

ROYAL-MOTO

LA MARQUE D'AVENIR...

QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS MÉCANIQUES, SA FABRICATION
-- -- -- -- SES PRIX, SES VICTOIRES -- -- -- --

1926

CONCOURS D'ENDURANCE DE L'U. M. F. — CIRCUIT DE L'AIN — BOL D'OR
3 JOURS DU FOREZ — PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

1927

SIX JOURS d'HIVER

(16-23 JANVIER)

ANDRIEU (le Héros du Tour du Monde en moto), sur ROYAL-MOTO, GRAND SPORT, 175 cmc., arrive
(1 MÉDAILLE D'OR)

1^{er}
ex æquo

COURSE DE COTE DE PAU

(2 FÉVRIER)

SICARD sur ROYAL-MOTO modèle P., 175 cmc., arrive
(réalisant le meilleur temps des 175 cmc.)

1^{er}
de sa catégorie

PARIS-NICE COURSE SPLENDIDE

(4-9 MARS)

des 2 ROYAL-MOTO GRAND SPORT, 175 cmc., qui prirent le départ, pilotées par ANDRIEU & RENSON qui se classe
(1 MÉDAILLE D'OR, 1 MÉDAILLE DE VERMEIL)

1^{er}
ex æquo

CE SONT DES PREUVES ...

AGENTS!... Sachez reconnaître où est VOTRE INTÉRÊT, et réservez-vous l'AGENCE EXCLUSIVE de la vente des modèles de ROYAL-MOTO

Renseignements et Catalogues
Directeur du Bureau Central de Paris
70, Avenue de la Grande-Armée, 70
PARIS (16^e)



Modèle P. Kick, débrayage, 175 cmc., 2 200
Modèle P., 2 vitesses, 175 cmc..... 2.400
Bloc moteur Massardier, 175 cmc., à courroie, 2 vitesses..... 3.300
Bloc moteur Massardier, 175 cmc., à chaîne, g^d sport. mod. PARIS-NICE. 3.600

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°)..... 7 fr.
6 mois 12 fr.
(18 fr. pour l'Union Postale)
25 fr. pour Angleterre,
Suisse, Hollande, etc.

MOTO

REVUE

SPORT ET
TOURISME

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

M. GRIMAUD, O.I.U.
et
Camille LAOOME
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° 220 15 Mai 1927

Editorial : Moteurs surcomprimés	221
La Chronique de la Quinzaine Réflexions d'actualité, par Ca- lamine	222
Par-ci par-là. Quelques échos..	223
Préparez-vous pour les beaux jours	225
Nos expertises	227
Un Bien ? Un Mal ? Modifica- tion au Code de la Route	228
L'Importance des détails	229
Le Prix de l'essence	230
Petits conseils aux motocyclistes .	230
Tout pour le silence	231
La Composition chimique d'un pneu	234
La Propreté est-elle possible avec la moto ?	234
Le Deux-temps et la poussière ..	235
De la publicité technique, s. v. p.	236
Vous êtes fautifs	236
Mon Petit doigt m'a dit..	238
Le Sport de la Quinzaine	239
Le Courier de la Quinzaine	241
Nos Consultations techniques ..	242

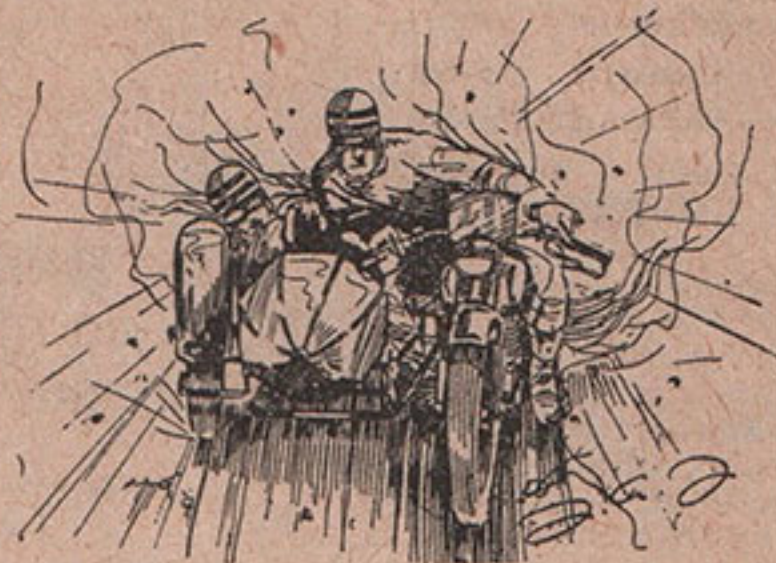
Moteurs surcomprimés

La suralimentation apparaît sur les motos de course, après être devenue universelle sur les voitures de course. On a, et non sans raison, vigoureusement critiqué le règlement qui permet l'emploi de la suralimentation, sans aucune restriction. Il est bien évident que le règlement à cylindrée n'a plus aucune espèce de valeur si la suralimentation n'est pas, elle aussi, réglementée. On peut assurément parler de cylindrée géométrique, mais si la rédaction du texte du règlement s'en trouverait plus correcte, il ne s'ensuit pas que le règlement en soit meilleur. La puissance d'un moteur est proportionnelle à la charge de gaz qu'il brûle et un gros moteur développe, toutes choses égales, plus de puissance, non parce qu'il est plus gros, mais parce qu'il brûle une plus grande charge de gaz. Permettre donc de forcer la quantité de gaz en les introduisant sous pression dans le cylindre, c'est l'équivalent d'augmenter cette quantité de gaz. Une bouteille d'acétylène de 1.000 litres, vous permettra d'alimenter vos phares aussi longtemps que le ferait un gazogène de mille litres. Permettre la suralimentation sans aucune espèce de correctif, c'est comme si vous autorisiez à monter sur le châssis de course un moteur supplémentaire électrique ou à vapeur. Dire que tous les concurrents sont libres d'employer la suralimentation et que par conséquent leurs chances se trouvent égales, est juste au point de vue sportif, mais considérer que la course ne se propose comme fin que de procurer une sensation sportive aux spectateurs, c'est restreindre son intérêt et sa valeur. La course doit être, avant tout, le moyen de perfectionner les véhicules automobiles. Par contre, il ne faudrait pas commettre la faute d'interdire systématiquement la suralimentation.

Tout d'abord, la suralimentation a l'avantage d'imposer aux différents organes du moteur des efforts beaucoup plus grands, et tel organe qui, avec l'alimentation sous la pression atmosphérique résisterait indéfiniment, s'effondre, littéralement, dans un moteur suralimenté. Les constructeurs se trouvent donc obligés à étudier plus attentivement encore les matériaux de construction et la forme des organes. La partie n'est pas plus aisée pour les fabricants de bougies et de magnétos. Il est donc certain que de là suralimentation peut sortir un progrès nouveau des moteurs et cela seul devrait nous engager à n'en pas défendre absolument l'emploi. La voiture et la moto de série doivent tant à la voiture et à la moto de course que le progrès de celles-ci entraîne le perfectionnement de celles-là. De plus, une suralimentation qui ne serait pas simplement un correctif d'une alimentation défectueuse aux régimes élevés, mais une suralimentation réglable, variable au gré du conducteur, intervenant aussi bien aux régimes peu élevés qu'aux hauts régimes, donnerait au moteur une souplesse beaucoup plus grande encore que celle de nos moteurs actuels, et serait précieuse pour l'ascension des côtes. Ce jour-là, la suralimentation sera vraiment utile et nécessaire.

Que faire, pour favoriser l'étude de la suralimentation, acheminer cette étude vers un but utile ? La réponse est l'objection principale qu'on peut formuler contre elle : de gaspiller le combustible et d'amener à des consommations anormales, non pas pour les cylindrées permises, ce qui, au reste n'a qu'une importance secondaire, mais pour la puissance fournie. La suralimentation conduit à la diminution du rendement thermique, et cela doit être évité. Pourquoi ne pas limiter la quantité de combustible permise ? C'est vers l'amélioration du rendement thermique que doivent tendre tous nos efforts. Faites donc enfin intervenir la consommation dans les règlements de course. Nous nous plaignons du prix de l'essence, alors que nous gaspillons follement la plus grande partie de l'énergie que la nature a mise à notre disposition.

LA CHRONIQUE DE LA QUINZAINÉ



Quelques réflexions d'actualité
par CALAMINE

L'essence n'est pas de l'eau Un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine (27 octobre 1926) déclare que le garagiste ne saurait être tenu pour responsable des dommages causés à une motocyclette et à son propriétaire par un incendie survenu lors du remplissage du réservoir au moyen d'un distributeur automatique, le motocycliste présent à l'opération, l'incendie n'ayant pu provenir du fait de l'appareil distributeur, mais de l'excès d'essence répandue sur les pièces chauffées de la machine, par suite d'insuffisante capacité du réservoir.

Sport et propagande Il ne suffit pas d'être parisien pour avoir du maintien, du savoir-vivre, du bon goût. Nous connaissons là-bas, dans le Bocage et le Marais, un certain Club intitulé A.C. des Deux-Sèvres, Charente et Vendée dont le rôle ne se borne pas à l'insipide satisfaction de grouper le plus d'engins autour de tables de cafés, de lancer des convocations multiples sans appel, de dénigrer le voisin... Le secrétaire de ce Club est ce que l'on appelle un apôtre : un apôtre catéchise ses ouailles : il fait imprimer à l'usage de ses jeunes motocyclistes, à l'usage des autres aussi, un véritable catéchisme des devoirs du conducteur. Nous en avons un exemplaire sous les yeux ; deux feuillets seulement, mais tout le Code de la Route y est résumé.

Le secrétaire de l'A.C. des Deux-Sèvres, 1, avenue de la République, Niort, est à la disposition de tous les présidents de Clubs qui voudraient s'intéresser à cette initiative.

Courses pour machines de série En Angleterre l'A. C. U. organise annuellement une épreuve d'endurance pour machines de série. Le Motorcycle Club a donné ce qu'il appelle un High Speed Reliability Trial à Brookland (épreuve de régularité à grande vitesse) où des machines prises au hasard chez les agents des marques devaient, à Brookland parcourir 100 milles à une vitesse donnée. Ne pourrait-on faire quelque chose d'analogue et par exemple demander à des motos et à des cyclecars pris dans les stocks et plombés, d'effectuer à Monthéry par exemple, 150 à 200 kilomètres à une vitesse moyenne donnée, qui serait les 3/4 de la vitesse maximum indiquée par le constructeur dans son catalogue. Il y aurait des pénalisations pour les véhicules qui n'atteindraient pas cette vitesse. L'épreuve intéresserait certainement beaucoup les possesseurs de véhicules de ce type et aussi les acheteurs éventuels. Les concurrents pourraient

recevoir leurs machines une heure avant la course pour régler le carburateur, l'allumage, gonfler les pneus, tendre les chaînes, etc... Cette formule serait très séduisante, mais reconnaissons qu'elle présente un inconvénient très grave ; c'est le danger qu'il y a de demander un gros effort à des moteurs qui ne sont pas rodés. Mais est-ce là un obstacle insurmontable ?

On gronde! ...Quand on pense que pour une moto de 5 CV il faut payer 15 francs d'impôts par mois, plus garage 25 fr., total 40 francs par mois, c'est un loyer.

Qui donc roule en moto, c'est l'ouvrier ou l'employé : on recule devant tant de frais. Nous constatons en France qu'on fait tout pour entraver le commerce. Nous jugeons que, pour la moto, on devrait être exempt d'impôts de circulation, car le riche roule en auto c'est lui qui devrait payer car il peut le faire.

L'Etat fait un four complet ; avec ce procédé le commerce de la moto est atteint d'un chômage dans certaine, maisons de moto qui travaille 3 jours par semaine ; voici une preuve (?).

Encore une fois nous protestons contre les impôts pour les motos et nous demandons le concours de *Moto Revue* pour que tous les motocyclistes signent afin que le commerce de la moto reprenne pour le salut de notre pays.

Cette diatribe est signée ;

Un groupe de Lecteurs de *Moto-Revue*.

— Eh ! eh ! pas mal... mais le petit bonhomme qui roule en citron 5 poulains n'a-t-il pas grâce devant vous ?

Une colle... classique L'examineur qui fait passer le brevet pose souvent cette question ; A un croisement de route de même importance quatre voitures se présentent à la fois pour traverser, que se passe-t-il ?

Quelle est la réponse à faire ? chaque voiture devant céder le pas à celle qui vient à sa droite, le cas me paraît curieux nous écrit un de nos abonnés ;

Cette « colle » nous est posée régulièrement ; la réponse reste simple ; nous n'avons pas encore rencontré quatre conducteurs aussi courtois et corrects au même degré ; le plus intelligent offre le passage et la situation est immédiatement éclaircie. D'ailleurs aucun examinateur ne s'abaisserait à manquer de sérieux et s'amuser avec les candidats. De plus, l'application stricte de la lettre des nombreux règlements de police reste subordonnée à l'esprit de chacun ; il est, en effet, absurde de se prévaloir du fait de la priorité pour se suicider sous les roues d'un jeune fou qui croise à 110 à l'heure.

Par-ci... Par là....

La moto en Allemagne

D'un rapport de l'Office des Statistiques du Reich, il ressort qu'il y avait en Allemagne en 1925 43 fabriques de motocyclettes. La valeur de la production a atteint 47 millions de marks. Il a été fabriqué 48.783 motocyclettes et 15.058 moteurs. Il y avait en Allemagne 33 fabriques de pneus.

L'Allemagne cherche à exporter

Dans nos confrères anglais, nous voyons une page entière de publicité pour la fameuse moto B. M. W., construite par la Bayerische Motoren Werke, de Munich. Avec son flat-twin, son bloc moteur transversal et sa transmission à cardan, cette machine ultramoderne fait grand honneur à la construction allemande.

Système métrique ou... anglais

Les dimensions de pneumatiques courants pour motocyclettes sont les suivantes :

24 x 2	ou	600 x 50
26 x 2	ou	650 x 50
24 x 2 1/4	ou	600 x 55
26 x 2 1/4	ou	650 x 55
26 x 2 1/2	ou	650 x 65
26 x 3	ou	700 x 80
28 x 3	ou	760 x 90

Participation étrangère au T. T. de l'île de Man

Il n'y aura au T. T. qu'une marque étrangère, Guzzi, qui a engagé quatre machines dans la catégorie Senior. L'excellente performance accomplie l'année dernière par ces remarquables machines laisse espérer qu'elles feront mieux encore cette année et seront des concurrentes de premier plan. Quel dommage que Peugeot, qui, une année, figura très honorablement dans la grande épreuve, n'ait pas continué son effort !

Il se confirme que Douglas ne partira pas officiellement, pas plus que P. M. Elles seront représentées chacune par une machine engagée par son propriétaire.

Cylindrées en pouces cubes

En Amérique, les cylindrées sont exprimées non en centimètres cubes, mais en pouces



cubes. Cela déroute quand on parcourt des catalogues américains. Voici l'équivalent, en centimètres cubes, des pouces cubes (cubic inches. ou, en abréviation, cu. in.).

74 cu. in.	=	1.200 cmc. environ
61 —	=	1.000 —
45 —	=	750 —
37 —	=	600 —
21 —	=	350 —

Quand vous changez de machine...

Si grande que soit votre habitude de la moto, ne vous lancez pas sur une nouvelle machine sans vous laisser donner quelques conseils par quelqu'un qui la connaît bien. N'ayez pas de fausse vanité. A chaque nouvelle machine, il y a un petit apprentissage à faire, et il faut un parcours assez long avant que vous vous sentiez vraiment sûr de vous.

Modernes amazones

Les grandes marques anglaises, qui disputent les realibity trials, ont souvent maintenant des équipes de dames, et celles-ci, malgré les invraisemblables parcours imposés, font parfois mieux que les concurrents du sexe fort. Parfois, tout se termine par un mariage. C'est ainsi que Watson Bourne a épousé miss Cottle et Mac Lean, miss Ball. Et ces jeunes couples continuent vaillamment leur dur métier.

Attention aux accus neufs !

Vérifiez vos accus neufs, car c'est un peu comme pour un moteur, la partie la plus délicate de leur existence. Il arrive, en particulier, que la densité de l'électrolyte soit inexacte. En vérifiant une batterie neuve, nous avons constaté que l'électrolyte marquait 35 degrés Baumé, au lieu des 28 ou 29 degrés réglementaires. N'abusez pas de vos accus. Ne leur demandez pas de démarrer un moteur froid et surtout pas un moteur neuf encore mal rodé. Ne vous servez pas de votre démarreur pendant les mille premiers kilomètres d'une voiture.

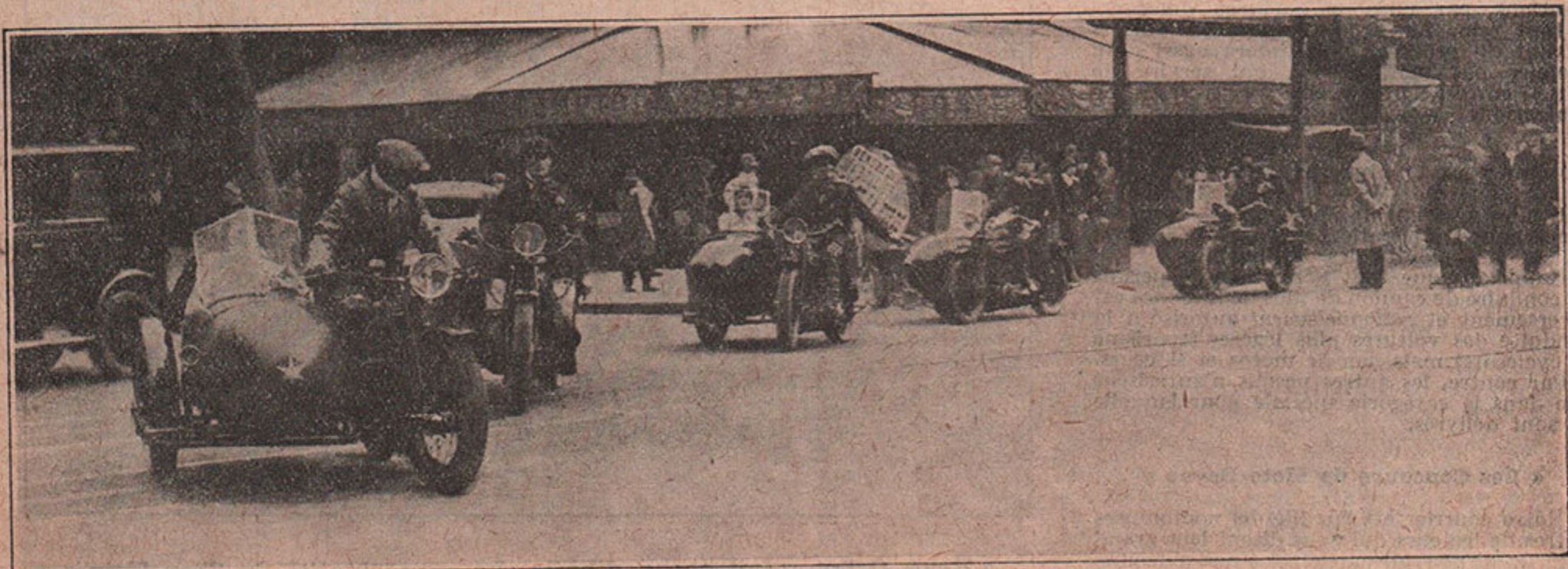
Petite Correspondance

M. Cornet, d'Amiens, dont la description d'un moteur 6 cc. a paru récemment dans *Moto Revue*, est prié de donner son adresse à M. le Secrétaire Général de *Moto Revue*.

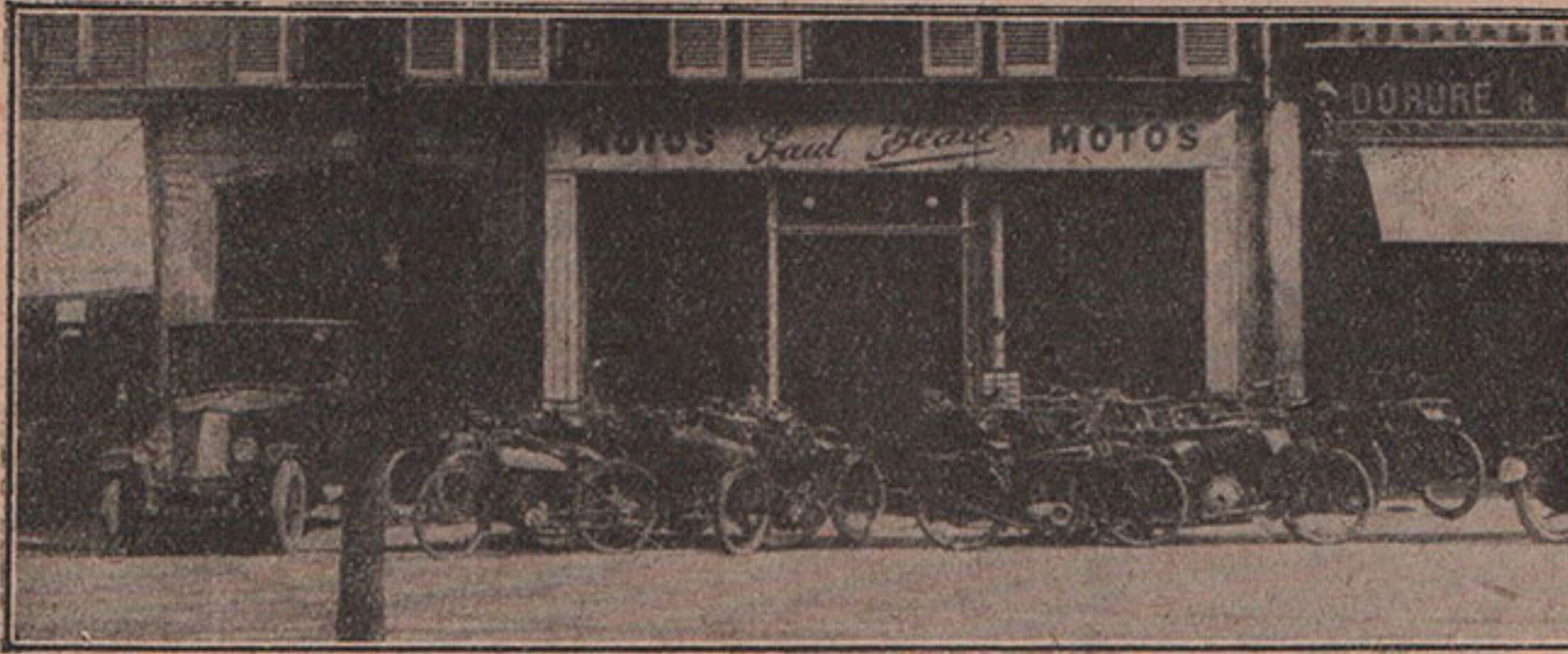
AVIS TRÈS IMPORTANT

Nous informons nos Abonnés et Lecteurs que **MOTO-REVUE** paraissant **TOUS LES SAMEDIS** à partir du **4 JUIN PROCHAIN**, ils doivent pour s'abonner nous adresser la somme indiquée au Bulletin d'Abonnement joint à ce Numéro. Néanmoins, nous servirons un nombre de numéros correspondant à la somme envoyée lorsque celle-ci n'atteindra pas :

40 francs (France et Colonies),	52 N°s
25 francs (— — — — —),	26 N°s



La Horde de Montparnasse aime le sport : Pour son bal annuel à Bullier ses dirigeants circulent dans Paris dans des side-cars René Gillet.



Les beaux jours apportent chez les marchands de motos de nombreuses commandes. Que de machines s'offrent ici aux désirs!

Echo

L'Association motocyclecariste de Bordeaux, sous l'active impulsion de M. le Lieutenant P. Enguehard, 134, Cours Victor-Hugo, organise pour la région bordelaise et gaconne des sorties et rallyes, calqués sur les organisations similaires de *Moto Revue*, sorties Gnome et Rhône, sorties Dollar.

Nous espérons donner d'ici peu notre patronage à toutes organisations semblables et étendre sur toute la France un réseau de manifestations touristiques qui contribueront à répandre l'idée motocycliste dans les masses.

Un record

Le record de la fidélité à une marque doit appartenir vraisemblablement à Milland, l'agent de la marque Motosacoche. Ancien coureur et réputé metteur au point de cette marque, Milland s'est toujours exclusivement consacré à Motosacoche et à Mag; c'est un spécialisé, sans contredit, pour qui cette marque a d'autant moins de secrets que sa vieille expérience lui a permis de s'entourer, pour son travail de revision, de transformation ou de mise au point, d'un outillage essentiellement spécialisé, lui aussi, à toutes les productions de Motosacoche et du moteur Mag. Non seulement les possesseurs de Motosacoche, mais tous les propriétaires de Monet Goyon munies de moteur Mag, trouveront auprès de lui les conseils les plus éclairés...

Le premier pas Dunlop... motocycliste ?

La finale du désormais célèbre *Pas Dunlop* cycliste se dispute le 22 mai à Versailles. Rappelons aux motocyclistes la plus grande discipline et la plus grande complaisance. Nous avons mauvaise presse dans ces organisations, par suite de quelques « motars » à tout crin. La firme Dunlop, toujours à l'avant du progrès, nous dotera aussi d'un premier pas motocycliste, qui servira de liaison entre le sport cycliste et le nôtre : ne contrarions pas Dunlop.

« Qui peut le plus, peut le moins »

Il nous parvient de nombreuses demandes concernant l'application de l'article 29 de la loi sur la Conduite des Automobiles.

Rappelons que tout possesseur de permis de conduire de camion de plus de 3 tonnes est inversement et rationnellement autorisé à la conduite des voitures plus légères (tourisme et cyclecars) mais non de motos et sidecars.

Par contre, les autres permis n'autorisent que dans la catégorie spéciale pour laquelle ils sont délivrés.

« Les Concours de Moto Revue »

Notre courrier est émaillé de nombreuses lettres de lecteurs qui nous disent leur grand dam de ne pouvoir participer à nos concours. Oyez plutôt :

« Depuis plusieurs années, je suis un lecteur de *Moto Revue*; il est très ennuyeux pour moi de ne pouvoir participer à votre excellent con-

cours, car n'étant pas abonné, je ne puis y prendre part, et pourtant, je suis lecteur ?... »

Cher ami lecteur, croyez bien que la peine et l'ennui sont de notre côté. Nous vous offrons pour un abonnement d'un prix modeste des avantages incontestables et plusieurs fois la valeur de votre souscription... et vous refusez ! Alors !...

Duten « encanaillé » par notre correcteur

Une coquille est chose excusable dans un magazine aussi substantiel, aussi bourré de faits que *l'est Moto Revue*, et nous avons annoncé au sujet du T. T. que Duten avait remporté la *Coupe des motos de série*. Nos lecteurs ont rectifié aisément, c'est moteur et non moto qu'il fallait lire. Duten est un moteur moderne qui a atteint la perfection puisque il ose équiper des motos de course avec des Duten de série et... gagne quelle que soit la marque.

Camping

Moto Revue, à l'affût de toutes les nouveautés, va publier, à dater du numéro du 11 juin une série originale d'articles sur le *Camping à moto*, en auto, en sidecar. *Moto Revue* étudiera également toutes suggestions de nos lecteurs, et a le plaisir d'annoncer (discretement !) la constitution d'un *Moto-Camping-Club*.

Enfin, nous progressons !

Moto Revue vient d'être l'objet d'une flatteuse marque de confiance. Le temps nous fait défaut pour nous appuyer aujourd'hui sur ce sujet. Nous en traiterons prochainement. *Moto Revue* a interviewé M. le Général Camon, que beaucoup de nos lecteurs connaissent. Acquis à la moto, le Général Camon a entrepris, avec l'aide entière de *Moto Revue*, une campagne en vue de l'utilisation rationnelle de la moto... Chut ! Jeunes gens motocyclistes, espérez enfin voir vos aptitudes employées utilement pour le pays. Nos grands chefs ne demandent qu'à être convaincus. *Moto Revue* organiserait un *Cross-Country* de démonstration... Chut, encore !! Les rallyes de *Moto Revue* deviendraient des éliminatoires en vue de l'obtention du B. P. M., motocycliste... Trois fois chut !!!

Permis de conduire motos à autos

Pour répondre à de nombreuses demandes concernant l'extension du permis de motos à autos, permis quelquefois accordé dans la région parisienne, toujours refusé ailleurs, nous avons procédé à une demande officielle au Ministère. La question est à l'étude et nous aviserons sous peu nos lecteurs des résultats que nous espérons satisfaisants.

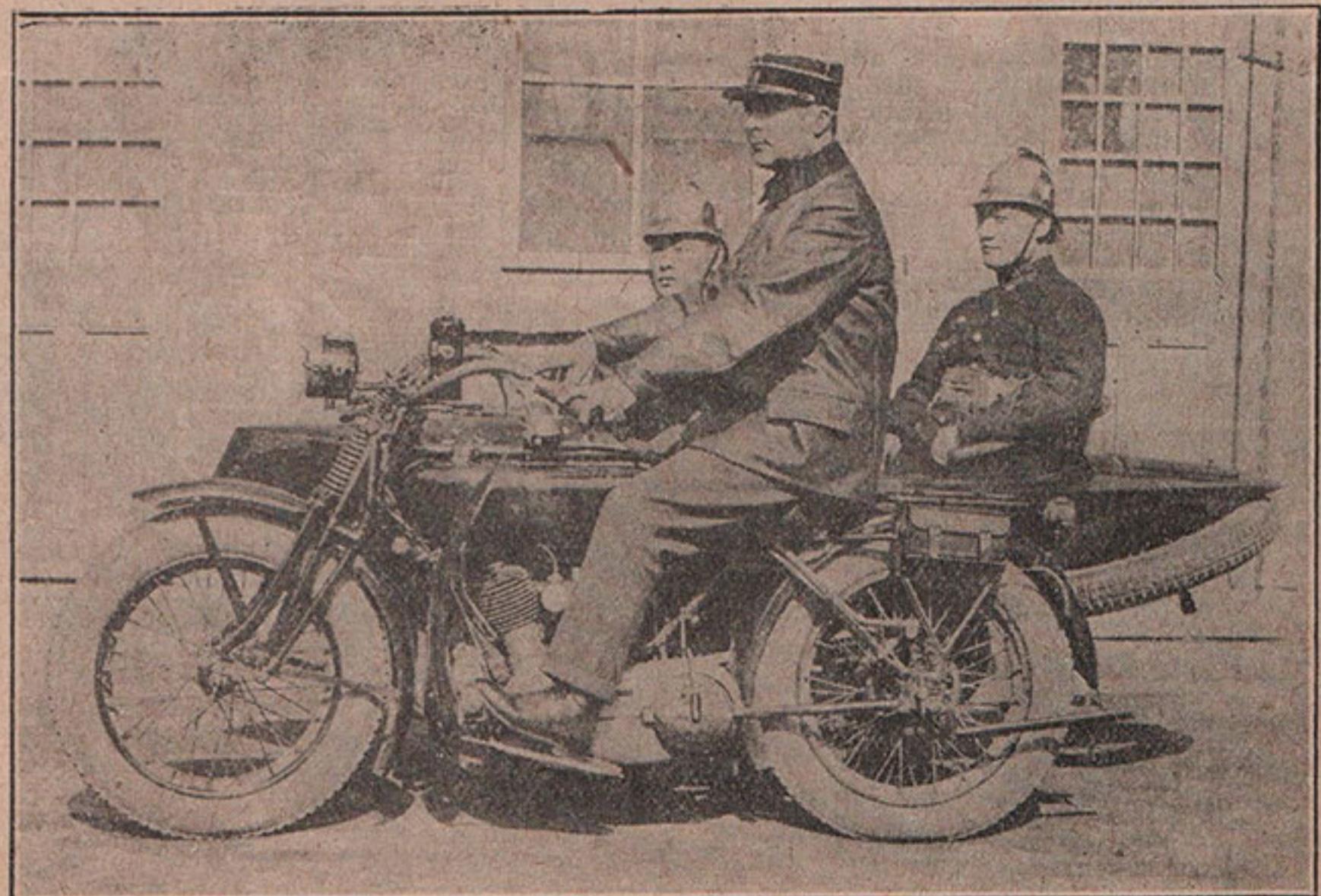
Plusieurs de nos amis nous exposent également le cas fréquent d'arrêt par les autorités pour justifier de leurs papiers. Par suite de leur situation spéciale, il existe certaines règles souvent méconnues, par ignorance, des agents. Nous faisons des démarches pour obtenir pour eux une simplification de leurs obligations.

La classe!!! et la moto...

De nombreux jeunes gens nous adressent des questions au sujet de leur transformation du permis militaire en permis civil. La délivrance du permis civil leur sera accordée sur une demande à la Préfecture, sur l'imprimé *ad hoc*, et conformément à leurs droits de conduite militaires.

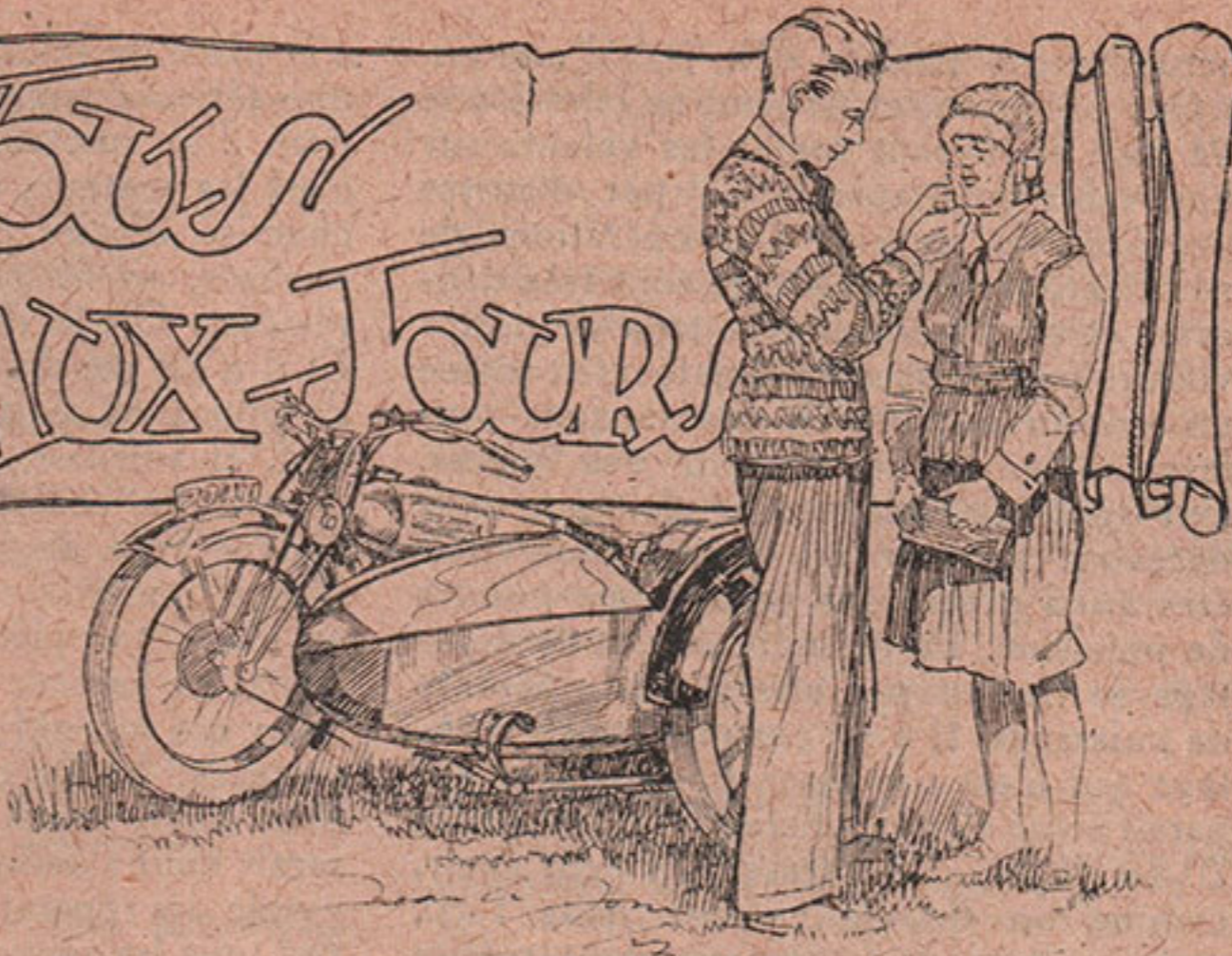
Erratum

Dans notre numéro du 1^{er} mai (p. 195), nos lecteurs n'ont pas été sans remarquer que nous leur parlions d'une 175 cmc. Cleveland. Cleveland est trop connu pour que chacun n'ait pas rectifié : c'est 750 et non 175 cmc. qu'il fallait lire. Rendons à César... sa femme et à Valpic... sa cylindrée !



« René Gillet » fait tache d'huile. La municipalité de Tien-Tsin a ajouté à son important matériel français le sidecar rouge-feu « René Gillet », type « Pompiers de Paris ». Notre grand constructeur est réellement universel.

PRÉPAREZ-VOUS POUR LES BEAUX JOURS



Le beau temps revient, il ne faut plus tarder maintenant à revoir un peu la moto que l'on a laissée au garage tout l'hiver, si l'on veut profiter des belles journées que réserve l'été.

Le printemps et, espérons-le, les beaux jours ne sont plus loin. Le soleil se couche plus tard et les longues randonnées vont devenir à nouveau possibles. Profitons des dernières journées pluvieuses pour faire nos préparatifs et mettre notre machine en état.

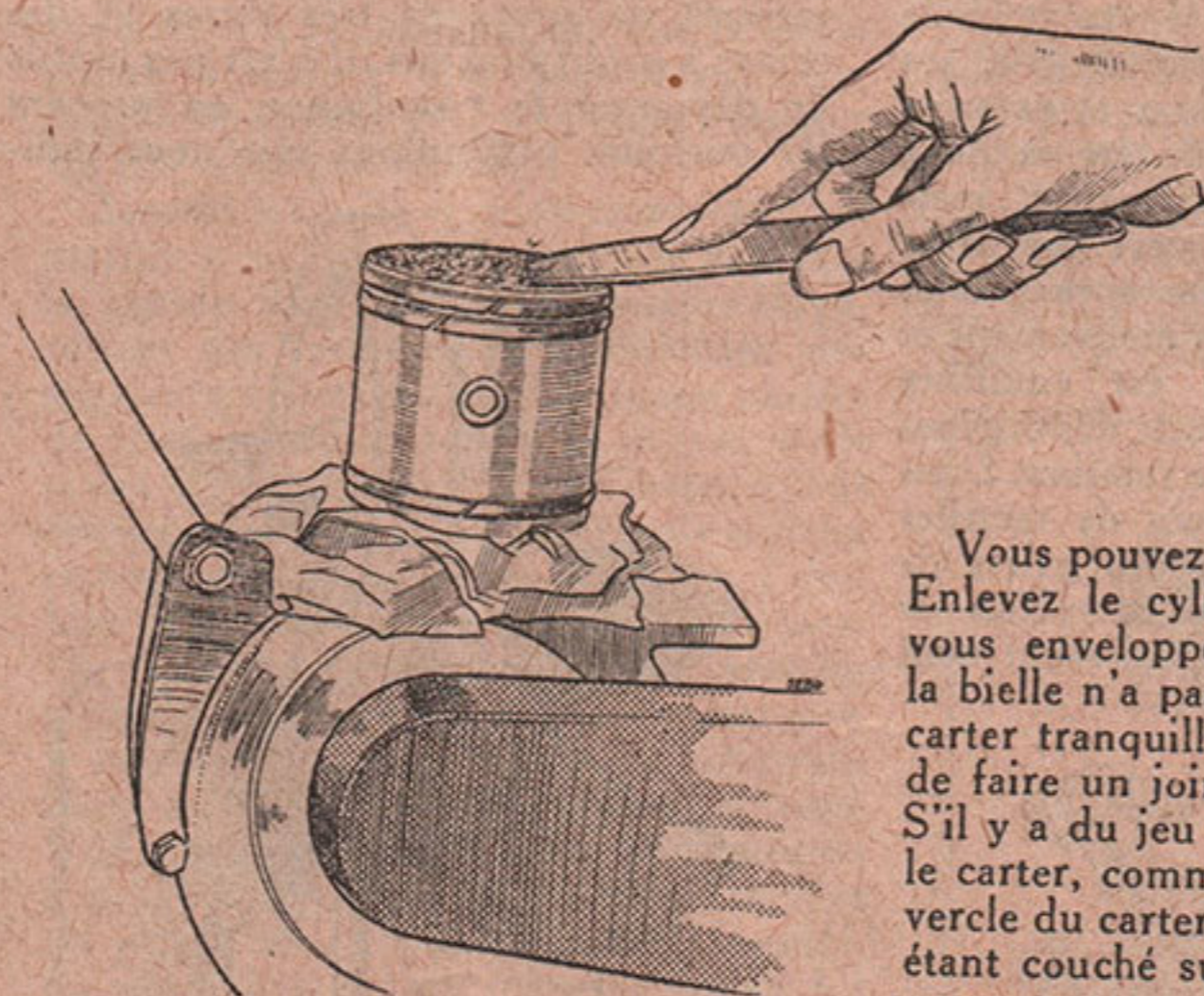
Commençons d'abord par la nettoyer avec le plus grand soin, puis balayons le garage, munissons-nous d'un certain nombre de caisses et de boîtes, revêtons nos bleus et maintenant à l'œuvre. Dans notre poche ayons le manuel d'entretien qui pourra, le cas échéant, nous être utile. Nous devons d'ailleurs le connaître presque par cœur.

Nous avons souvent recommandé d'avoir une sorte de table basse dont deux jambes sont mobiles et peuvent être abaissées ou relevées par des prolongements formant leviers. On roule la machine sur ce plan incliné, on la met sur son pied, puis on relève la table. On s'évitera par ce moyen tout mal de reins.

Commencez par dégager le moteur de tout ce qui peut gêner pour le sortir du cadre, carburateur, silencieux, carter de chaîne et chaîne, etc... Surtout ne démontez pas au hasard et autant que faire se peut, après démontage d'une pièce, remplacez vis et écrous en engageant seulement quelques filets.

Il y a certainement avantage à commencer le démontage du moteur avant qu'il soit sorti du cadre. On peut, par exemple, enlever le pignon de chaîne si on prévoit un démontage du carter et débloquer les écrous du cylindre, mais d'un quart de tour. Il vaut mieux, en effet, laisser le cylindre en place pour maintenir le piston.

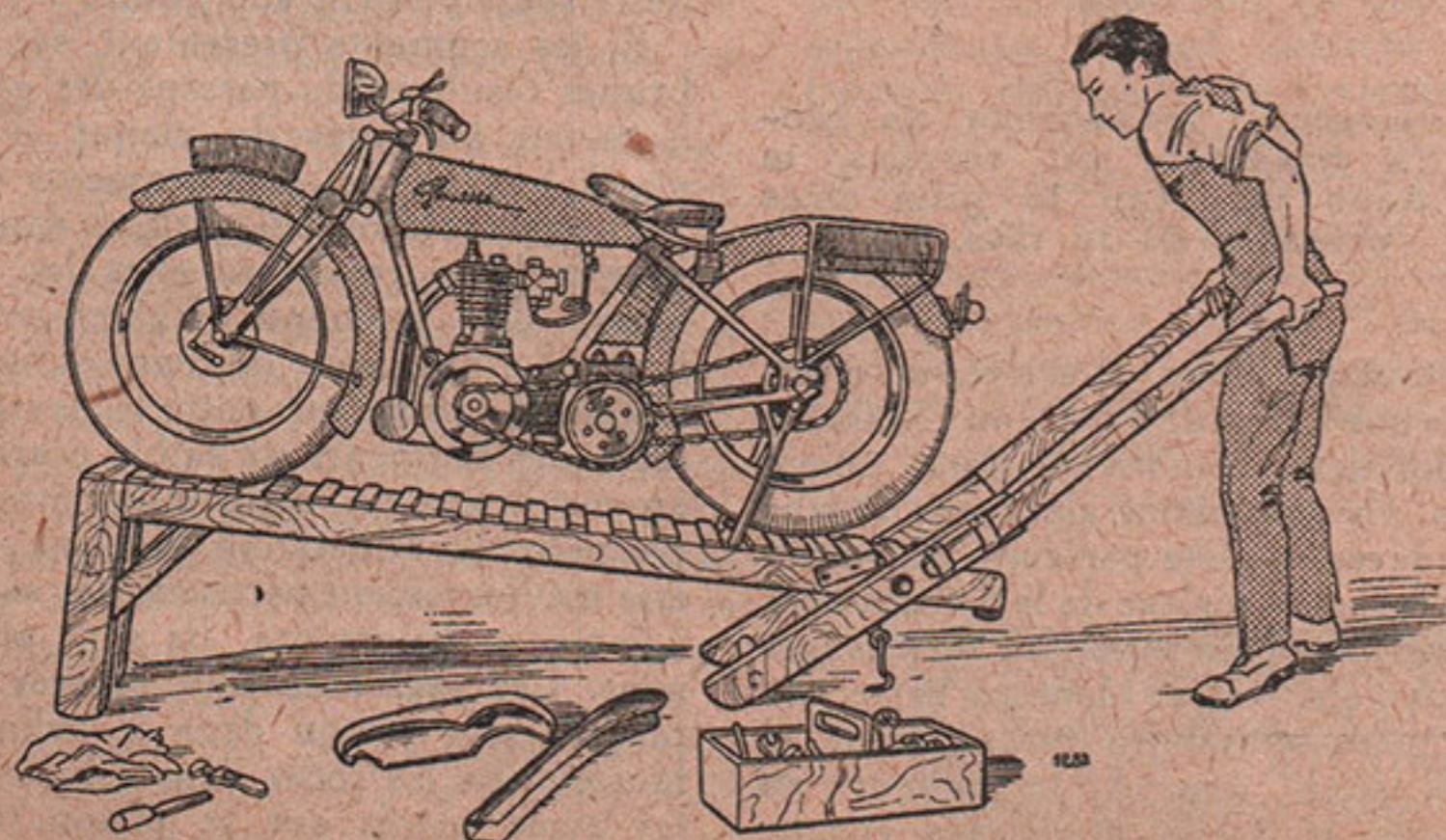
Ces préparatifs achevés, placez sous le carter une boîte et des planches de manière à le soutenir. Vous pourrez alors enlever les boulons de fixation et le moteur viendra, mais, méfiez-vous, un moteur est lourd. Si votre moteur a un volant extérieur, vous avez avantage à l'enlever quand le moteur est encore dans le cadre.



Avant de gratter la calamine, on aura soin de disposer un chiffon entre le piston et le carter pour éviter la chute des particules de charbon qui ne sont pas précisément lubrifiantes.

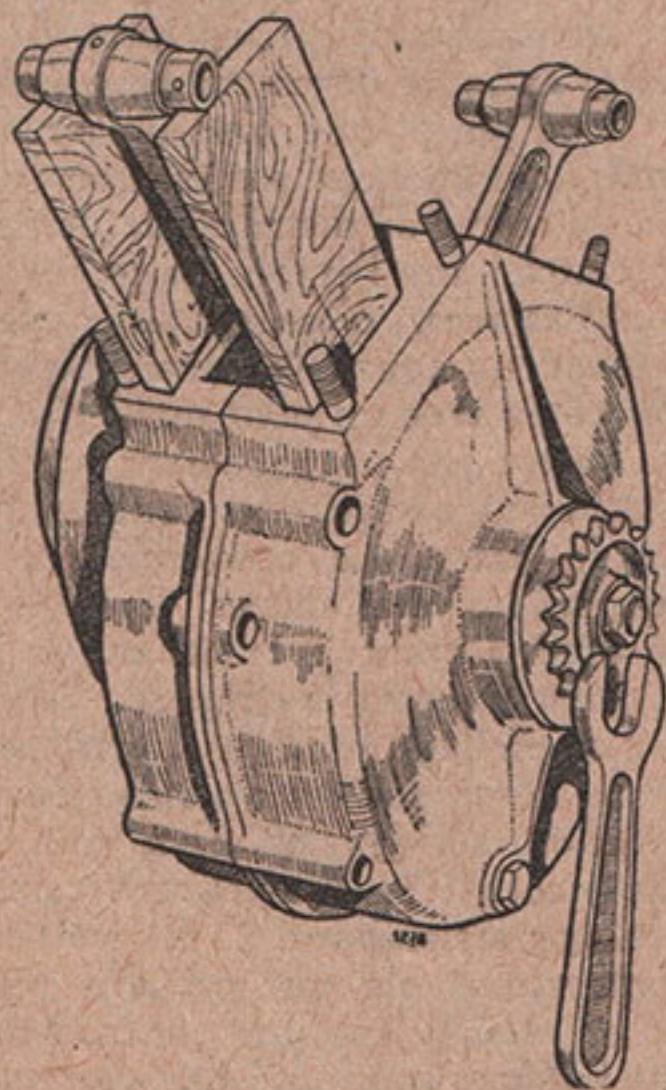
Vous pouvez alors démonter le moteur. Enlevez le cylindre, puis le piston que vous enveloppez dans un chiffon. Si la bielle n'a pas de jeu vertical, laissez le carter tranquille. Il est, en effet, difficile de faire un joint de carter bien étanche. S'il y a du jeu et que vous deviez ouvrir le carter, commencez par enlever le couvercle du carter de distribution, le moteur étant couché sur l'établi. Si le couvercle ne veut pas venir, n'essayez pas de le soulever avec un tournevis, mais tapotez-le sur les côtés avec un petit maillet de bois. Ne le sortez pas brusquement mais avec un couteau, obligez les engrenages à rester en place. Le couvercle ôté vous verrez si les engrenages sont repérés, sinon avec la pointe à tracer ou un pointeau, vous tracerez les repères voulus.

Si l'embiellage était usé, gardez-vous bien de démonter les volants. Seul, un mécanicien sérieux et bien outillé, et mieux encore la maison peuvent refaire un embiellage satisfaisant. Il est malheureusement regrettable que certains mécaniciens et mêmes certains constructeurs se soient fait une spécialité peu glorieuse du coup de fusil. Demandez toujours un devis approximatif. Pour refaire un embiellage usé, il faut non seulement remplacer les galets, mais changer le maneton et rectifier la tête de bielle. Le centrage des volants avec les régimes



On s'évitera tout mal de reins en plaçant la machine sur une table basse dont deux des pieds seront articulés pour permettre de l'incliner au niveau du sol

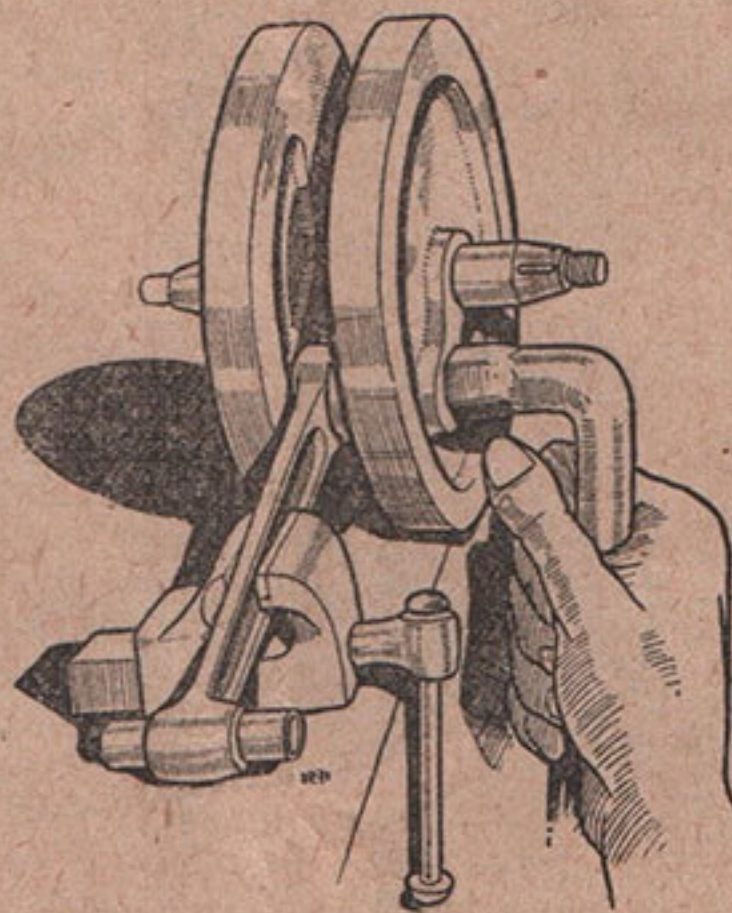
actuellement atteints doit être d'une extrême précision, et ne peut se faire à vue de nez, en faisant rouler les volants sur une table mal aplanie ou par d'autres procédés de fortune. Ces opérations de rectification et de centrage sont très délicates et sont traitées avec trop de désinvolture par beaucoup d'amateurs et même un certain nombre de mécaniciens professionnels. La dimension des pièces, leur apparence robuste ne doit pas nous décevoir. Le montage d'un moteur doit être aussi précis que celui d'une montre de précision. La moindre erreur de montage se traduit par une perte imposante de puissance. Il n'est pas rare qu'un montage qui n'est pas assez rigoureux et qui paraît à vue de nez satisfaisant fasse perdre 20 ou 30 km. de vitesse. On peut avoir, comme on dit, le compas dans l'œil, mais ce compas imaginaire peut suffire pour des travaux de menuiserie, mais pas pour de la mécanique de précision. Un amateur peut faire de l'entretien, mais, là, doit se borner son ambition. Le carter, les volants, le vilebrequin, sont les fondations du moteur et doivent être traités avec le plus grand respect. Il serait à ce propos très désirable que les constructeurs étudient le moyen de rendre le montage infailliblement correct. Sur quelques rares moteurs, on trouve à la tête de bielle un roulement à galets complet avec ses chemins de roulement interne et externe. Il en résulte, sans doute, une tête de bielle plus lourde et plus volumineuse, mais l'augmentation de poids n'est pas assez forte pour avoir des effets appréciables sur l'inertie des organes en mouvement et ce poids supplémentaire est équilibré sans difficulté puisqu'il affecte des organes animés d'un mouvement de rotation. Dans ce cas, il n'y a plus besoin de rectifier les portées ni d'employer des galets de plus gros diamètre pour compléter le jeu. Il suffit d'enfiler un roulement neuf



Pour démonter aisément l'écrou de blocage du pignon, on dispose deux planchettes s'appuyant d'une extrémité sur le carter et de l'autre à l'axe du piston alors que le maneton du volant est au point mort haut.

à la place de celui qui est usé. C'est donc une sérieuse simplification pour la réparation d'un moteur. Un autre exemple, c'est les moteurs à cylindre d'aluminium chemisé d'acier. Quand la chemise est ovalisée, on ne perd pas son temps à la réaléser. On la change tout simplement. Et il n'est pas besoin de pistons spéciaux de plus gros diamètre que le piston normal. Il suffirait, dans ce cas, à l'usine, d'avoir un seul modèle de piston pour chaque type de moteur, et il n'y aurait plus à immobiliser de l'argent pour avoir en stock des pistons dits de réparation. Voilà, au hasard, deux exemples de solutions qui simplifieraient la réparation des moteurs. Le prix initial serait peut-être plus élevé, mais l'entretien par la suite serait moins onéreux. La facilité et l'économie des réparations doit être poursuivie par tous les moyens.

L'embellage à galets d'un moteur moderne est capable de fournir un usage extraordinaire. Récemment nous trouvions que le moteur d'une de nos machines n'avait, après 50.000 km. aucune espèce d'usure à la tête de bielle, alors que le cylindre était très nettement ovalisé. Il est donc bien probable qu'il n'y aura pas lieu d'ouvrir le carter. Si votre moteur est un grand sport à culbuteurs, avec des ressorts de soupapes très dures et des comes à profil brusque, il n'est pas inutile de démonter la distribution en prenant les quelques précautions que nous indi-

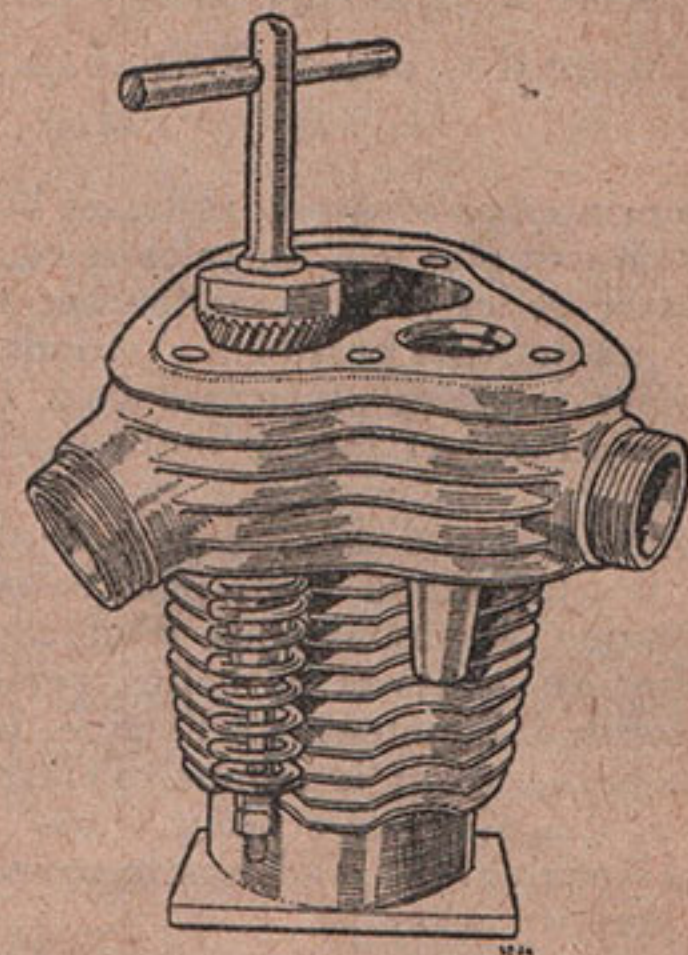


Pour desserrer les écrous de blocage du maneton, on serrera la bielle dans un étau le plus près possible de la tête.

quions tout à l'heure. Il arrive, en effet, qu'après une saison de 10.000 ou 15.000 km les palonniers de distributions soient entamés. Ils présentent alors une touche qui est devenue plate par suite du frottement et fausse le réglage de la distribution. Il y aura lieu, bien entendu, de changer ces palonniers. Versez dans le carter du pétrole pour dissoudre toute l'huile et ensuite faites tourner le moteur au moyen de la bielle et laissez ensuite séjourner ce pétrole. Vous aurez pris la précaution de vider l'huile du carter avant d'enlever le moteur du cadre. Vous vidan-

gerez le pétrole un peu plus tard, mais assez longtemps avant de remonter le moteur.

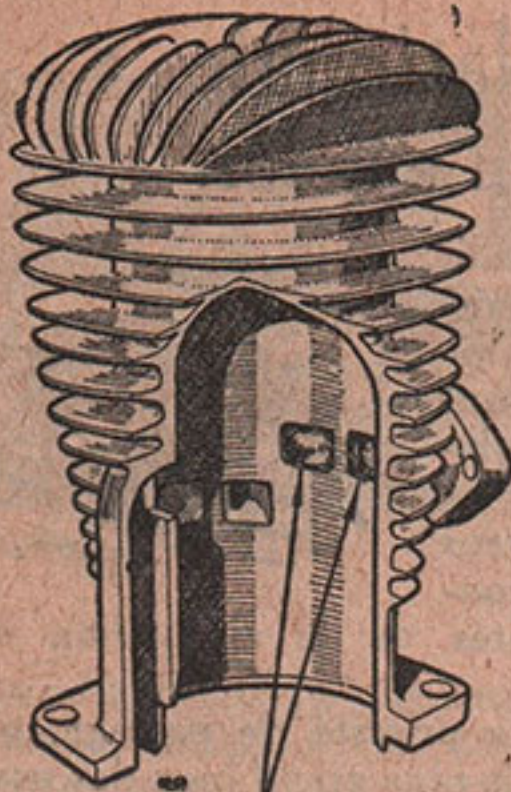
Le décalaminage a été souvent décrit dans *Moto Revue*. Le grattage reste le procédé le meilleur. Les culasses démontables le facilitent beaucoup. Rien ne vaut les couteaux à mastic ou ceux qui servent à la peinture à l'huile. Ils doivent être souples et ne pas présenter d'angles. Ceux-ci, le cas échéant, peuvent être abattus à la meule émeri. Polir culasse et dessus du piston peut paraître un raffinement sans grand intérêt pratique, mais en fait, une surface polie retient beaucoup moins bien la calamine. Celle-ci est moins épaisse et se détache sans difficulté.



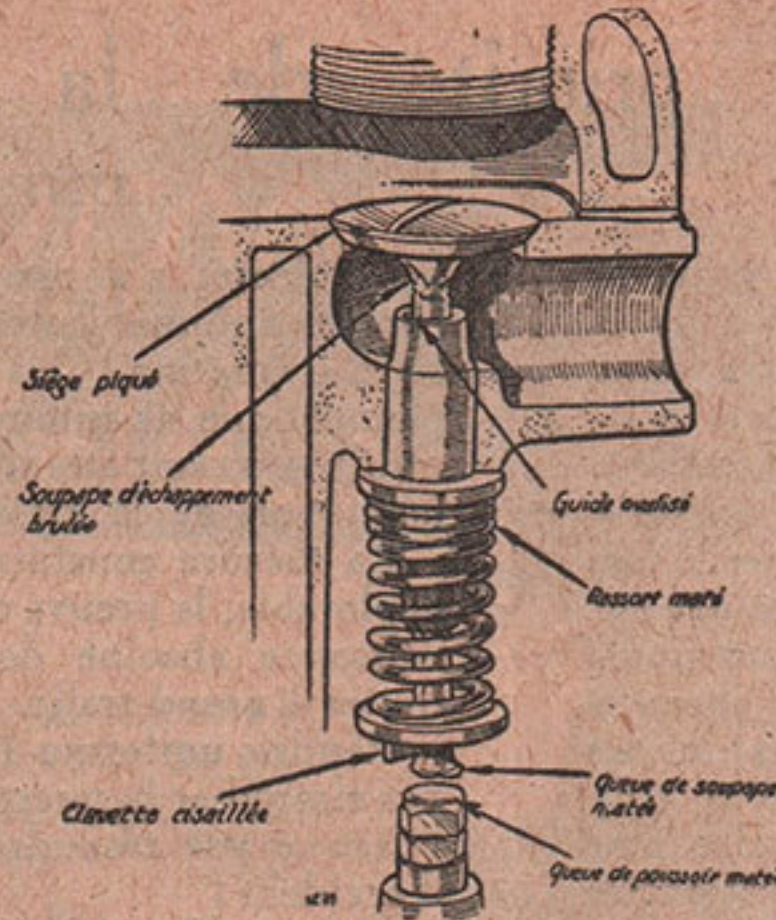
Comment refraiser un siège de soupape en employant le ressort et sa cuvette habituelle.

Vous roderez les soupapes. Si elles présentaient un angle vif débordant sur le siège, il est utile de le faire disparaître. Les gaz, de cette façon, passeront plus facilement et, de plus, on évitera une cause d'autoallumage. Changez systématiquement les ressorts de soupapes. Des ressorts affaiblis ne maintiennent pas le poussoir et son palonnier en contact permanent avec la came. Voyez aussi le jeu de la soupape dans son guide.

Si les segments présentent des taches brunes résultant du passage des gaz brûlants sur les côtés du piston, n'hésitez pas à les changer. Les segments ne doivent pas avoir de jeu vertical dans leurs gorges. Vous trouverez chez les spécialistes, des segments légèrement plus hauts. Le mieux est de leur confier votre piston. Il doit y avoir entre les lèvres de la fente des segments un faible écartement, au maximum un demi-millimètre, pour permettre leur dilatation. Nous ne sommes que médiocrement partisans des segments à fente en baïonnette. Ils sont plus fragiles. Les segments sont essayés en les plaçant sans piston dans le cylindre. Il faut ensuite les roder dans celui-ci, après les avoir placés sur le piston. On les enduit de rouge, on les fait aller et venir. Si on les examine, on constate que le rouge est resté à certaines places mais pas



Lumière d'échappement en partie obstruée



A gauche : les différents points à observer à l'endroit des soupapes. Dans un deux temps, les lumières d'échappement et quelquefois celles d'admission doivent être soigneusement grattées comme le montre le croquis de droite.

à d'autres ; c'est que les segments portent mal. Avec une lime très fine, on abat très légèrement ces endroits et on essaie à nouveau en replaçant les segments exactement dans la position où ils étaient. On rode ensuite avec de la terre à foulon et enfin avec de la pâte à polir. On nettoie enfin à l'essence ou même à l'eau. Dans ce cas, lavez à grande eau, cylindre et piston et ensuite, plongez-les dans l'eau bouillante où vous les laisserez quelques minutes. Retirez-les ensuite, ils seront secs en un clin d'œil. Enduisez-les d'huile et enveloppez-les dans un papier d'emballage propre.

Il ne faut pas que l'axe ait de jeu ni dans le pied de bielle ni dans les bossages du piston, si le jeu dépasse un dixième de millimètre, il y a lieu de changer l'axe, mais cela nécessite, 1° la rectification des bossages, 2° celle du pied de bielle, 3° l'emploi d'un nouvel axe légèrement plus fort. Ce sont là encore des opérations qu'il faut confier à un spécialiste.

Si la machine a un long service, au moins 30.000 ou 40.000 km., le cylindre peut être ovalisé. Cette ovalisation ne doit pas dépasser trois millimètres de l'alésage. Il faut, pour le constater, des calibres précis. Quand un cylindre a besoin d'être réalésé, cela entraîne le changement du piston.

Quand vous avez reçu les pièces voulues, vous remonterez le moteur. Pour les joints, servez-vous de préférence de ceux fournis par le constructeur. A défaut, vous pouvez en faire avec du papier à dessin enduit de seccotine. Dans ce cas, laissez-les déborder extérieurement. Quand vous aurez serré les écrous, vous couperez ce qui dépasse avec une lame de rasoir. Ceci ne s'applique qu'à l'embase du cylindre. Pour les joints de culasse il est essentiel d'employer les joints métal-plastiques spéciaux.

Il ne sera pas inutile auparavant de vous assurer de l'aplomb de la bielle, qu'il faut d'ailleurs pendant toute cette révision traiter avec le plus grand soin. Il faut bien se garder, par exemple, lorsque le carter est couché, de le relever en empoignant

la bielle. Il est assez aisé de s'assurer de l'aplomb de la bielle sur un quatre cylindres à roulements lisses. Avec une équerre posée sur le carter, on peut voir si le piston dans tous les points de sa course reste bien en contact avec le bras vertical de l'équerre. Mais avec un mono-cylindre à roulement à galets, il se peut que la bielle puisse s'incliner très légèrement. On pourra cependant avec une règle s'assurer qu'elle n'est pas faussée.

Somme toute, la révision complète d'un moteur n'est que pour quelques détails à la portée d'un amateur. Décalaminage, rodage des soupapes, remplacement des segments, telles sont les différentes parties de la révision qui sont à sa portée, mais si des organes essentiels sont usés, il faut confier le moteur à un réparateur sérieux et bien outillé ou au constructeur. Combien serait utile un tarif des réparations. On peut hésiter devant les prix exorbitants demandés par certaines maisons. Il est pourtant de l'intérêt des constructeurs à revoir eux-mêmes leurs moteurs. Une réparation bien faite, remet un moteur à neuf, mais il ne sert à rien de monter un piston neuf dans un cylindre ovalisé, ou des galets sur un maneton qu'on n'a pas rectifié ou ce qui est souvent plus économique, changé. Certains constructeurs de voitures et de cyclecars se sont fait la réclame la meilleure en créant un service spécial de réparations à tarif réduit. Pour notre part, nous n'achetons jamais une machine, si séduisante qu'elle soit, si le service des pièces de rechange laisse à désirer. Il serait également intéressant, d'accorder une réduction sur le prix des réparations si celles-ci sont confiées à la maison pendant la morte-

saison. Il faut non seulement vendre des machines aux clients mais leur donner la possibilité de les entretenir au meilleur compte. Il ne faut pas non plus que les délais de réparation soient longs. Rien n'est énervant que d'attendre pendant des mois le retour d'un moteur confié à l'usine. Il y a dans cet ordre d'idées beaucoup à faire. On pourrait également former les agents à la réparation de la marque qu'ils représentent en leur faisant faire un stage à l'usine. Actuellement, chez nous, les marques ont trop tendance à changer fréquemment d'agents, et ceux-ci ne peuvent faire les frais d'un outillage spécial.

Du Bulletin du M. C. Lyon...

« A côté des concurrents il y a toujours, plus nombreux, les chronométrateurs. Au tarif où ces Messieurs sont payés, c'est une petite fortune que cela coûte aux organisateurs !

« On pourra se demander à quoi rime une telle débauche de chronométrateurs ? Leur présence est-elle à ce point indispensable ? Je suis convaincu que non. J'estime qu'il n'est nullement besoin de chronométrer pour enregistrer les passages ou les arrivées de ce genre d'épreuves — où les temps inscrits sur les feuilles de contrôle sont souvent approximatifs ».

J. ROWARD.

Moto et Modernisme

Rencontré côte à côte dans une grande ville de province deux motos d'un aspect bizarre. Quelles marques ? Pas autre chose que deux superbes engins d'une de nos triomphatrices de tous les raids d'endurance transformés en « machines-outil ».

Usant du moteur pour un but moins routier, l'un des motocyclistes a installé une meule et parcourt la ville en quête des repassages de ciseaux, couteaux, rasoirs ; l'autre anime une scie circulaire et débite de menus troncs de bois pour articles de jouets.



Nos Expertises

DE nombreux abonnés de province nous écrivent pour nous demander expertise des machines d'occasion que *Moto Revue* annonce dans la région parisienne. Nous leur rappelons qu'effectivement nous nous chargeons de voir et leur donner une description aussi complète que possible de l'engin qu'ils désirent.

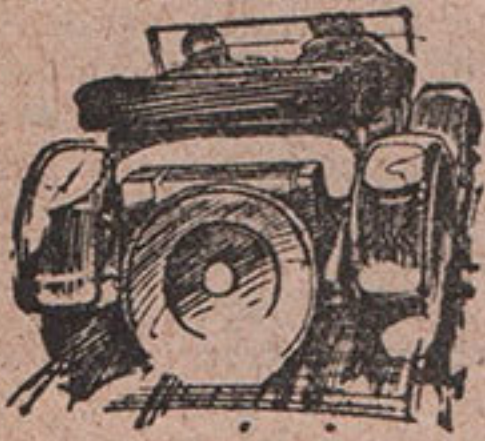
Cette expertise est faite avec tout le soin et l'impartialité souhaités : les conclusions ne peuvent en rien engager notre Revue, et ne sont adressées qu'à nos abonnés. Le prix de ces consultations techniques est nécessairement variable selon la machine, le lieu où elle se trouve et certains impondérables il varie entre 40 et 50 francs.

Dans ce cas, l'abonné qui croit devoir profiter d'une occasion, n'a qu'à nous adresser un chèque de la somme ci-dessus et nous ferons immédiatement le nécessaire. Si nous croyons nécessaire de prendre une option en sa faveur, nous agissons sans retard. Si la vente avait lieu, ou si l'occasion nous semblait douteuse, le retour de ses fonds lui serait fait, déduction faite des frais de poste.

"MOTO REVUE"
HEBDOMADAIRE
PARAITRA LE SAMEDI
A PARTIR DU 4 JUIN

Deux thèses sur la priorité de la « Nationale »

UN IMMENSE BIENFAIT



UN décret ministériel vient de supprimer la priorité de la route nationale. On a donc introduit une simplification nouvelle au Code de la route. Au début, on se rappelle qu'il y avait une sorte de hiérarchie des routes. Les routes nationales avaient le pas sur les chemins de grande communication et ceux-ci sur les chemins

vicinaux. C'était la bouteille à l'encre et il est heureux que les automobilistes aient été assez prudents pour ne pas trop se fier à ces règles de priorité. Mais il a fallu attendre plus longtemps pour faire disparaître la priorité des routes nationales qui a conservé beaucoup de partisans et qui peut-être défendue par des arguments de valeur.

Si on supprime la priorité des routes nationale, disent les partisans de la priorité, c'est la mort du grand tourisme. Adieu les belles moyennes ! A chaque croisement, il va falloir ralentir pour s'assurer que rien n'arrive sur la droite. A peine se sera-t-on remis en action qu'on arrivera à un nouveau croisement où il faudra ralentir à nouveau. Quand on aura fait 200 kilomètres dans de telles conditions, on sera mort de fatigue et d'énerverment. La route nationale, c'est la route à grand trafic rapide. L'automobile qui roule sur la route nationale peut être assimilée à l'express auquel les trains omnibus doivent céder la voie.

C'est, il faut le reconnaître un argument d'apparence très solide, mais a-t-il en pratique une valeur aussi grande ! Nous ne le croyons pas. Les croisements sont de deux sortes, ceux où la visibilité est bonne, ceux, au contraire, qui sont masqués. Les premiers sont heureusement beaucoup plus nombreux que les seconds et on peut espérer que leur nombre, grâce à un certain nombre de mesures spéciales ira en augmentant. On élaguera les haies, on construira les maisons situées aux croisements en ménageant un pan coupé, etc.

Au temps de la priorité, le conducteur prudent s'il franchissait sans ralentir les croisements à bonne visibilité, se méfiait au contraire des croisements masqués et se tenait prêt à tout. Qu'on le veuille ou non, il y a un nombre considérable d'imprudents pour lesquels le Code de la route n'existe pas : Que de voitures hippomobiles et même automobiles, que de cyclistes, surtout s'engageaient dans le croisement d'une route nationale sans aucune espèce de précaution. Que d'accidents sont ainsi survenus. Il est très bien d'avoir raison, mais cela n'a jamais réparé une voiture ou évité les conséquences d'un accident pour le conducteur. En fait, se fier à son droit de passage, c'était se reposer sur une fausse sécurité. Pour le conducteur, il y a une règle d'or, c'est de pouvoir s'arrêter dans la longueur de route où la visibilité est parfaite et où il n'a aucune chance de rencontrer un obstacle. La priorité n'offrait pour lui aucun avantage et il n'en tenait pratiquement pas compte.

Si on veut que les routes nationales soient des voies à grand trafic et à grande vitesse, c'est un but qu'il faut atteindre, non par des dispositions légales, mais par la suppression des obstacles. Améliorer la visibilité, c'est le meilleur moyen d'éviter les accidents. Deux conducteurs qui se voient ne s'emboutissent pas. Si la vue était parfaitement dégagée il n'y aurait plus besoin de signaux, ou le signal ne serait plus qu'un repère qui permettrait de savoir la distance à laquelle on se trouve de l'obstacle. C'est aux croisements ou aux virages masqués, c'est à la poussière, à la pluie, à l'obscurité que sont dus la plupart des accidents. Avec des routes bien dégagées, des revêtements qui ne donnent pas de poussière on ferait déjà beaucoup pour assurer la sécurité des automobilistes.

* *

Autre thèse : extrait de notre confrère B. Précy (Dimanche-Auto), cette argumentation saisissante. La priorité de la route nationale est supprimée ; le dernier chemin de terre est assimilé, à la route à grand trafic la plus fréquentée.

UNE GRAVE ERREUR

Le décret n'a pas été accueilli par les automobilistes avec beaucoup d'émotion. Cela prouve simplement que les automobilistes sont insuffisamment attentifs à la réglementation de la circulation.

La mesure constitue une erreur déplorable, la preuve d'une méconnaissance absolue des nécessités de la circulation sur les routes à grand trafic.

Rendre uniforme la règle de priorité de passage, n'est-ce pas simplifier la question pour le plus grand bien des usagers ? N'est-ce pas résoudre la question des responsabilités en cas d'accident !

Hélas ! C'est à de tels arguments que s'est rendue la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale, quand elle a été saisie du problème. Loin de nous de prétendre que les membres de cette Commission soient superficiels. Ce sont des personnages importants et que leur âge, généralement mûr, sinon avancé, engage à la réflexion. Ils ont été impressionnés par les difficultés juridiques et administratives du Code de la route accordant la priorité aux routes nationales. Ils ont frémi en voyant à quelles difficultés se heurtaient les tribunaux : ils ont cru les supprimer en décidant que la priorité de la route nationale n'existerait plus. Ils ont sacrifié l'essentiel ; les nécessités de la circulation.

Les routes nationales constituent un réseau de voies à trafic intense et rapide. Leur tracé rectiligne, leur profil très étudié, leur largeur, les soins officiels dont elles sont entourées, suffisent à indiquer que les routes nationales sont des voies de circulation, destinées à rendre faciles les relations entre les grands centres, et qu'il importe de les favoriser pour obtenir d'elles un rendement maximum.

La priorité de la route nationale, c'était l'amorce du statut de la route à grand trafic, sans lequel il n'y aura ni ordre ni sécurité sur les routes de France.

Supprimer la priorité sur les routes nationales, au profit de la brouette sortant d'un chemin de labour, c'est entraver gravement la circulation routière, provoquer d'inévitables accidents et aller à l'encontre de la politique routière suivie depuis des années.

Personne ne peut contester que des routes comme Paris-Orléans, Paris-Deauville, constituent de véritables pistes sur lesquelles les voitures se suivent à une cadence que ne connaissent pas les voies d'intérêt secondaire et encore moins les « chemins » quelconques auxquels le nouveau décret assimile la plus importante de nos routes nationales. Assimiler les unes aux autres, nous paraît difficile à justifier en droit et plus difficile encore à réaliser en fait.

Aux responsables de l'absurdité légale, nous poserons la question suivante ; Est-ce qu'au temps des diligences et des chaises de poste, celles-ci étaient tenues de ralentir, à chaque croisée de chemins, pour laisser passer charrettes et brouettes ?

Absurde, le nouveau décret ne sera pas observé, parce qu'il ne peut pas l'être.

Il faut compter sur le bon sens et l'habitude des riverains et transitaires des routes à grand trafic pour ne se risquer à les traverser qu'avec prudence, malgré l'encouragement que leur donne, à être imprudents, le décret du 12 avril. Un accident, même lorsque le Code de la Route en imputera solennellement toute la responsabilité à qui roulait sur la route à grand trafic, est toujours désagréable — sinon, mortel — pour celui qui en est victime.

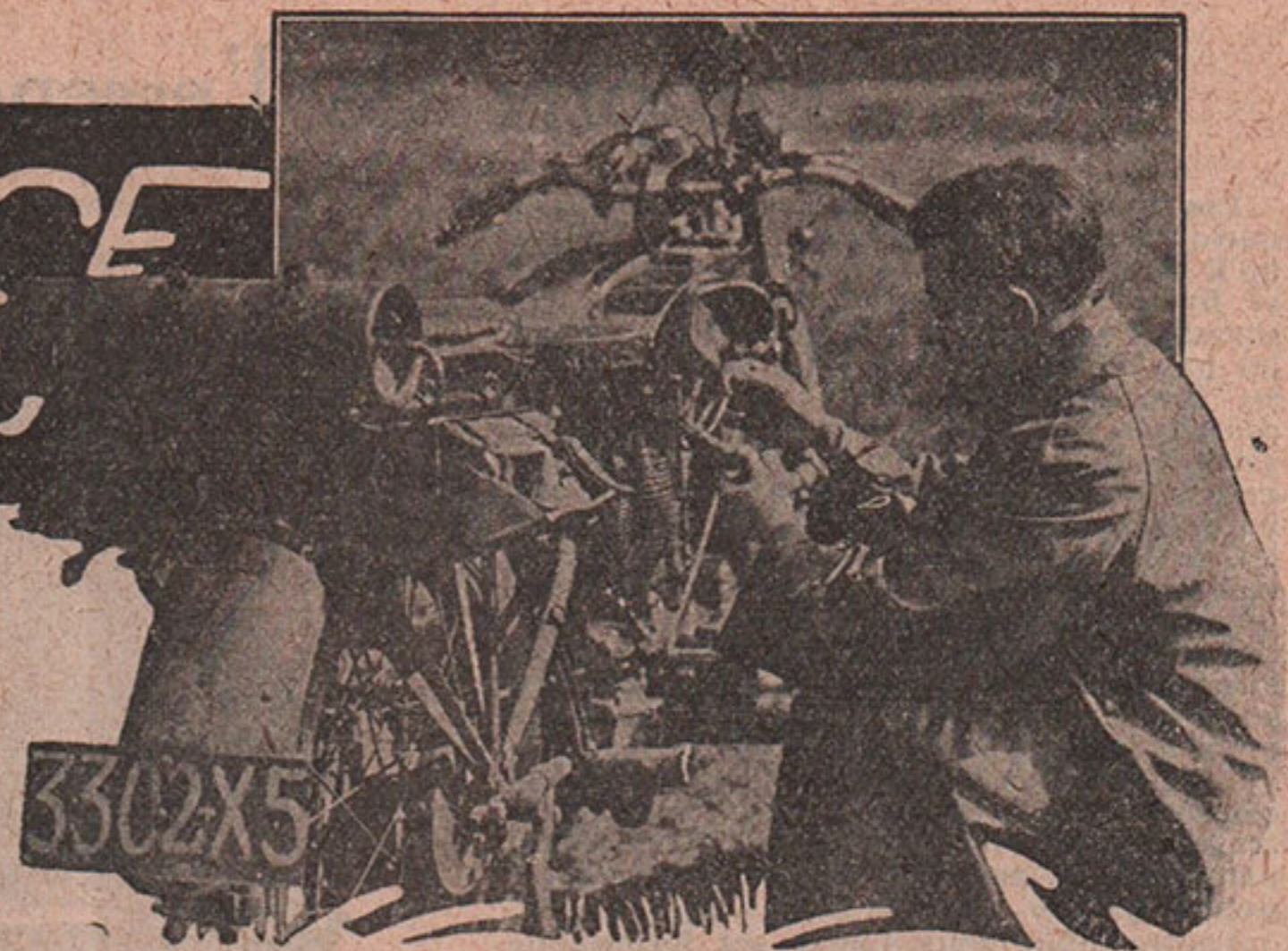
Les auteurs de la réglementation, et ceux qui l'ont approuvée ont pris une lourde responsabilité.

La démonstration est faite, en tout cas, que les véritables usagers de la route ne sont pas effectivement représentés au sein de la Commission. Cette représentation doit être confiée, non pas à de respectables et éminents personnages bureaucratiques de l'automobile, mais à des usagers effectifs de la route qui, le volant en mains, connaissent les difficultés de la circulation.



L'IMPORTANCE DES DÉTAILS.

Soigner le détail, c'est augmenter sa vitesse ; étudier le détail, c'est prolonger la vie de sa machine : tous vos déboires ne proviennent que du détail



Un expert, célèbre avant la guerre, un de ces as auxquels, semble-t-il, il suffit de regarder un moteur pour en tirer deux fois plus de chevaux qu'avant, déclarait qu'en matière de mise au point, il n'y avait aucun secret. La seule chose qui compte, disait-il, c'est l'attention au détail. D'après lui, il fallait procéder point par point : tout d'abord, avoir un moteur où, grâce à un ajustage méticuleux, les frottements étaient réduits au minimum et où tous les organes étaient soigneusement équilibrés, et, ensuite seulement, procéder au réglage de la distribution, de l'allumage et de la carburation. Un moteur mal monté ne sera jamais qu'un clou.

Il entre dans l'ensemble d'une moto ou d'une voiture tant de détails que le constructeur ne peut tout prévoir. Bien des choses imprévues et généralement désagréables surviennent. Voyez ce qui se produit en course où, pourtant, les machines ont été depuis longtemps préparées, où l'on ne regarde pas au prix de la main-d'œuvre et des matériaux de construction. N'a-t-on pas vu, en effet, employer une culasse en argent ? On s'efforce de tout prévoir, mais les efforts imposés aux machines sont tels

que des ruptures inattendues se produisent. Il y a même des choses invraisemblables. Ainsi deux voitures de course tournaient ensemble à Montlhéry. Les virages de Montlhéry sont dessinés de telle manière qu'à une vitesse donnée correspond une ligne de course bien définie. Une voiture qui roulera à 180 sera obligée de virer plus haut qu'une autre qui roule à 150. Les deux voitures roulaient donc à des vitesses différentes et la plus rapide allait dépasser l'autre lorsque, soudain, le moteur faiblit. Cette voiture ralentissant, le conducteur se sentit comme pompé vers la ligne suivie par l'autre. Seul un magistral coup de frein empêcha une collision, et on peut deviner ce qui serait arrivé aux vitesses atteintes. Le moteur avait coulé une bielle. C'est que, par suite de l'inclinaison, l'huile était descendue sur le côté du carter et la pompe s'était trouvée à sec et désamorcée. Et c'est là un détail entre mille.

A une tubulure d'admission en fonte un constructeur en substitua une en aluminium. L'aluminium bon conducteur

de la chaleur permettait un meilleur réchauffement et une température uniforme de la tubulure. On monta également un joint en fibre vulcanisée qui, plus plastique, s'écrasait entre les collerettes et assurait une meilleure étanchéité. Mais, au bout de quelques jours de marche, le moteur ne voulait plus tourner et était comme bloqué. Pourtant, il y avait de l'huile en quantité suffisante. Il fallut longtemps avant de trouver l'énigme. C'est que le bloc de fonte et la tubulure d'aluminium constituaient une pile thermo-électrique qui décomposait la fibre et en libérait le soufre ; celui-ci à son tour attaquait l'aluminium et les sels ainsi formés allaient se déposer sur les pistons. Voilà encore un détail qu'il n'était guère facile de prévoir.

Qu'il s'agisse de construire ou de mettre au point, on doit pousser aussi loin que possible l'étude des détails. Parfois, une machine médiocre de conception, mais soigneusement exécutée, rencontrera plus de succès qu'une autre, au premier abord beaucoup plus satisfaisante.

Roulements à billes

Alors que toute la transmission et les roues des voitures sont montées à billes ou à galets, la plupart des moteurs ont des roulements lisses.

Craint-on qu'ils ne puissent résister aux chocs, au pilonnement du moteur ? On se méfie peut-être d'eux comme autrefois des soupapes en-dessus ou des pistons en aluminium. Ils ont pourtant fait leurs preuves sur les moteurs de motocyclettes où l'on considère comme une curiosité le moteur de la Guzzi dans lequel la tête de bielle est montée sur un roulement lisse.

Sur ces monocylindres dont certains atteignent des régimes de 5 000 tours et plus à la minute et où les réactions sont plus violentes que sur un quatre cylindres les galets résistent fort bien et les ruptures de galets sont à peu près inconnues. Et même sur les voitures de course la plupart des moteurs ont non seulement des paliers à billes mais des têtes de bielles à rouleaux.

Sans doute de tels roulements reviennent plus cher, leur montage nécessite des artifices de construction et ils sont un peu plus bruyants, mais en regard de ces inconvénients, ils présentent de sérieux avantages.

La première qualité des roulements à

billes ou à galets c'est d'absorber moins de puissance. Que dirait un cycliste s'il devait rouler sur une machine à roulements lisses ? Au frottement de glissement on substitue un frottement de roulement qui a une valeur beaucoup plus faible. Ici le graissage joue un rôle moins important. Dans le roulement lisse, l'huile doit non seulement empêcher le contact de deux surfaces métalliques, mais encore les refroidir car un frottement se traduit toujours par une élévation de température. Avec les roulements à billes ou à galets, l'huile n'intervient plus que pour garantir le poli des surfaces.

Ajoutons à ces avantages celui de la facilité des réparations au moins s'il s'agit de roulements employés complets avec leurs

cages. Pour les têtes de bielles cela est assez difficile à cause des grandes dimensions qu'il faudrait donner à la tête de bielle. Dans ce cas les galets portent directement sur la tête de bielle d'une part et sur le vilebrequin de l'autre. En cas de réparation, il faut rectifier les deux portées et monter des galets un peu plus forts.

Les roulements à billes ou à rouleaux exigent une extrême précision, non seulement pour leur fabrication, mais encore pour leur montage. Il faut un centrage rigoureux. Le vilebrequin ne doit pas fouetter, ni même vibrer. Fort heureusement les méthodes de construction modernes, même pour les voitures populaires, accusent d'énormes progrès sous le rapport de la précision. Aussi on peut croire qu'avec l'emploi de régimes sans cesse plus rapides on sera amené à prescrire les roulements lisses et à les remplacer partout par des roulements à billes ou à galets. Ceux-ci ont assez fait la preuve que les ruptures ne sont pas à craindre, si on les emploie dans des conditions normales. Ils augmentent le rendement mécanique, éliminent les difficultés de graissage et sont capables de fournir un service beaucoup plus prolongé.

"MOTO REVUE"
HEBDOMADAIRE
PARAITRA LE SAMEDI
A PARTIR DU 4 JUIN

Le prix de l'essence

Les variations des cours du pétrole ont quelque chose d'effarant, et il est scandaleux qu'il soit permis aux grosses compagnies de se livrer à des spéculations éhontées. On surveille actuellement le prix des denrées les plus nécessaires à la vie, mais on laisse au commerce du pétrole, de l'essence et des huiles une liberté complète. Selon qu'ils veulent couler une compagnie rivale ou bien qu'ils se mettent d'accord avec elle, les importateurs d'essence baissent ou montent les prix et à quelques jours d'intervalle on voit des variations de plusieurs francs sur le prix d'un malheureux bidon. C'est tout simplement scandaleux. On surveille bien et on n'a pas tort ceux qui vendent l'essence au public. On contrôle qualité, quantité et prix. Mais pourquoi laisse-t-on les magnats de l'industrie pétrolière se livrer à leurs combinaisons financières. Dans une démocratie le traitement ne doit-il pas être égal pour tout le monde, et il ne doit y avoir qu'une justice.

L'automobile sous toutes ses formes, de la moto au camion, est une nécessité de la vie moderne au même titre que les aliments ou les vêtements. On peut vraiment mesurer l'activité d'un pays par le nombre de voitures qui y circulent. Supposez qu'on supprime l'automobile. Comment pourrait vivre le pays. Ce serait la paralysie complète au même titre que si l'on arrêtait les chemins de fer ou les bateaux. Ce ne sont pas les seuls usagers de l'automobile, pas seulement l'industrie automobile qui en pâtiraient, mais le pays tout entier. Et permettre aux grands consortiums pétroliers de spéculer à leur guise, c'est abandonner à leur fantaisie le vie même du pays. Doit-on leur permettre d'édifier des fortunes scandaleuses par l'agiotage qu'ils pratiquent sur un produit de première nécessité.

Certaines personnes suggèrent que l'Etat devrait prendre le monopole des pétroles, mais on sait trop, hélas, comment l'Etat gère ses affaires, et là où des particuliers réalisent d'énormes bénéfices, lui trouvera le moyen de manger de l'argent. L'Etat possède à un rare degré, chez nous au moins, l'art de ruiner toutes les entreprises sur lesquelles il met la main. Nous paierons plus cher encore une essence plus mauvaise. Nos parlementaires ne manqueraient pas de s'octroyer l'essence gratuite pour leurs déplacements. Ils caseraient dans ces

nouveaux services des créatures sans compétence et tout irait à vau l'eau. Mais du moins pourrait-il exercer une surveillance sur les compagnies pétrolières. Il y a un organisme, l'Office National des Combustibles

Liquides, qui pourrait semble-t-il exercer ce contrôle. Mais il est urgent que des mesures soient prises pour protéger l'automobiliste contre les spéculations qu'on fait sur son dos.



Petits conseils à l'intention des motocyclistes

— *Vis* à l'économie et surveille la consommation de ton moteur : Il me souvient d'avoir usé, un jour, aux 100 kilomètres, 4 litres d'essence, 100 grammes d'huile et... 4 douzaine d'œufs ficelés maladroitement sur le porte-bagages.

— Tu as le droit d'apprendre à conduire sans permis de conduire, à la condition expresse d'être sous la surveillance directe et étroite d'un ami-professeur, si ce dernier possède toutes les pièces exigées pour la circulation (Tribun. pol. Troarn, 9-1-1926).

— Lis attentivement ta police d'assurances : une assurance aux tiers n'est pas une assurance tous risques.

— Ne dis jamais, après un coup d'ûr : « J'm'en f... ; j'suis assuré. » C'est mal, maladroit, malhonnête :

— Avant de monter sur ta machine, rappelle-toi :

D'avoir tous tes papiers ;

D'avoir une ceinture de flanelle qui te ceint reins et ventre ;

D'avoir le ventre absolument libre, ainsi qu'au football.

Ce dernier conseil, trop souvent négligé, est cause des malaises abdominaux de beaucoup, motive la prévention de beaucoup pour la moto, et en cas d'accident t'évitera péritonites, orchites, phlébites, salpingites et autres bobos de goût pareillement douteux.

— Pourquoi oublies-tu si souvent l'huile dans la boîte des vitesses, sur tes biellettes de direction, dans ton compteur de vitesse, dans les axes de tes roues ? Sans doute, pour avoir le malin plaisir de hurler à tous la mauvaise fabrication de ton constructeur !

— En côte de Picardie, dominical rendez-vous de nos élégances, ne débîne pas l'engin de ton voisin, surtout de celui dont le fin sourire semble te rendre la

pareille. Ne raconte pas aux jeunets que tu fais du 100, la pipe aux lèvres : c'est un mauvais conseil et aussi un... mensonge. Et puis, quitte tes lunettes pour monter ou descendre Picardie : ton oculiste t'a fourni des verres grossissants, la route n'a que 2 mètres de largeur !

— J'admire ta machine parce que je la vois dans tous les coins de la banlieue et qu'elle est propre et silencieuse.

— Je la déteste quand elle est crottée, ferrailante, bruyante, huileuse, et ressemble trop à un engin de course... Le cavalier et la machine ne vont pas ensemble, c'est inélégant.

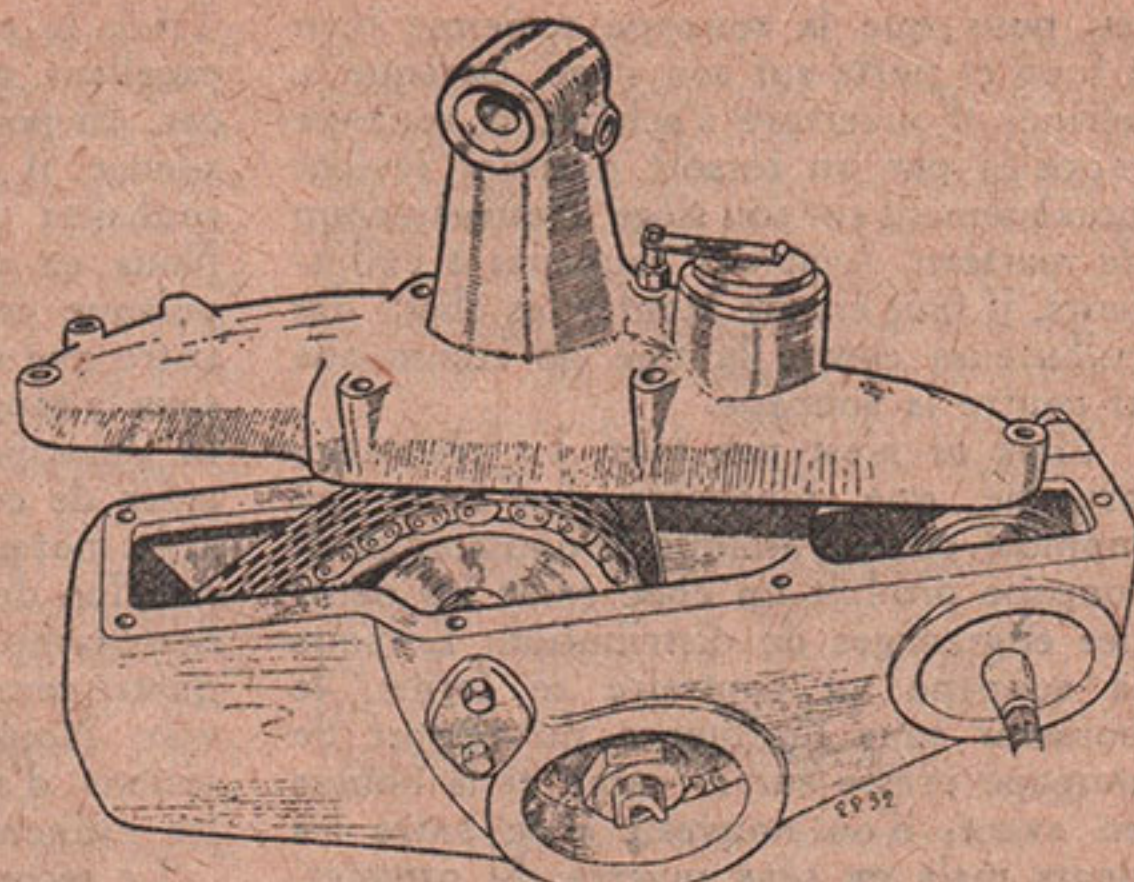
— Les agents motocyclistes, au Bois, sont plus acrobates que toi. Ne perds pas ton temps à les vouloir dresser.

— Quand tu lâches ton guidon pour prouver la stabilité de ta machine, tu ne prouves que la stabilité de ton « âge bête »... Et puis, tu es passible de contravention, ne t'en déplaît ! LE PÈRE ADAM.

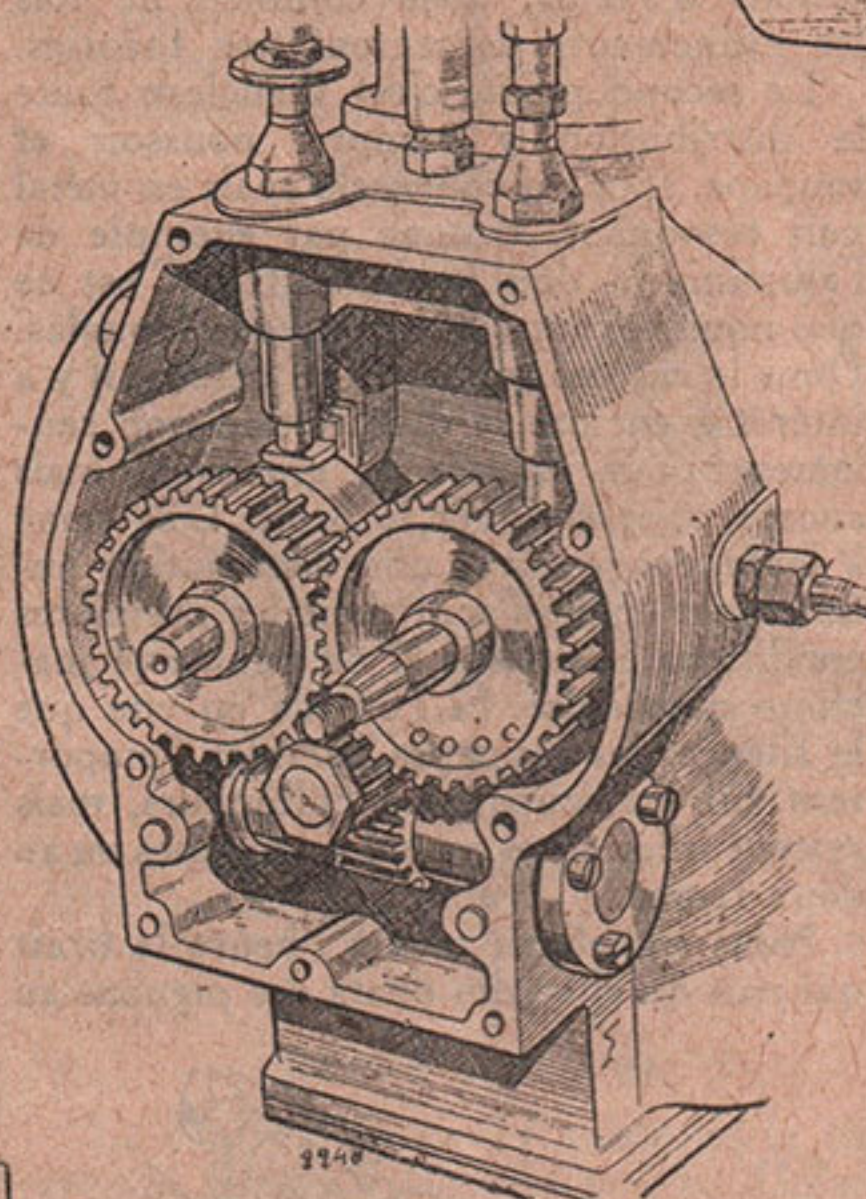
Tout pour le silence

On juge une voiture par son silence, cela est incontestable. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour les motocyclettes? Pour celles-ci, au contraire, tous les bruits semblent être admis et pour corser l'effet, on s'arrange, neuf fois sur dix, pour avoir un échappement retentissant.

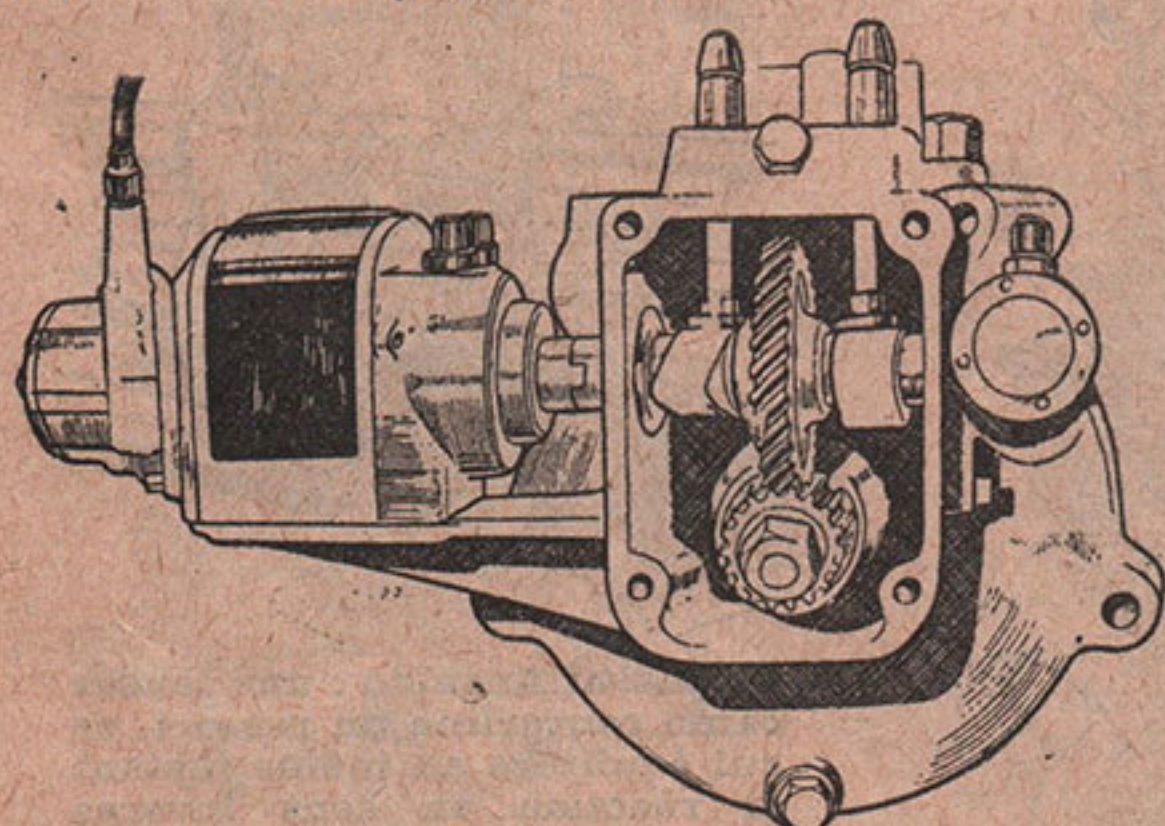
Si le bruit donne une impression de puissance, le silence suggère l'idée de la perfection. Quand nous voyons passer sans rien entendre que le crissement des pneus sur le sol, telle voiture de grand luxe, nous ne pouvons nous défendre d'un sentiment d'admiration, et combien nous paraît grossière telle autre voiture dont les engrenages chantent, dont le pont arrière ronfle, dont les articulations ferraillent si peu que ce soit. Nous ne parlons pas du bruit de l'échappement car dans plus d'un cas il sert à couvrir des bruits mécaniques désagréables. Encore dans une voiture les soupapes sont enfermées, la chemise d'eau amortit le bruit, le moteur est enfermé dans un capot. Dans nos moteurs de moto au contraire tout est à l'air, et il n'est pas un bruit dont on nous fasse grâce. Nous nous apercevons bien si un silencieux vraiment efficace réduit au minimum le bruit de l'échappement. Les cliquetis des soupapes, le murmure des chaînes, le ferraillement des garde-boue, tout cela crée une impression énervante. Mais nous avons, jusqu'ici, tout sacrifié au rendement technique, nous avons aussi



L'emploi des chaînes silencieuses, de fabrication plus coûteuse, est cependant bien préférable au point de vue silence à celui de la chaîne ordinaire.



Une grande cause de bruit dans les moteurs de moto : les engrenages de distribution.

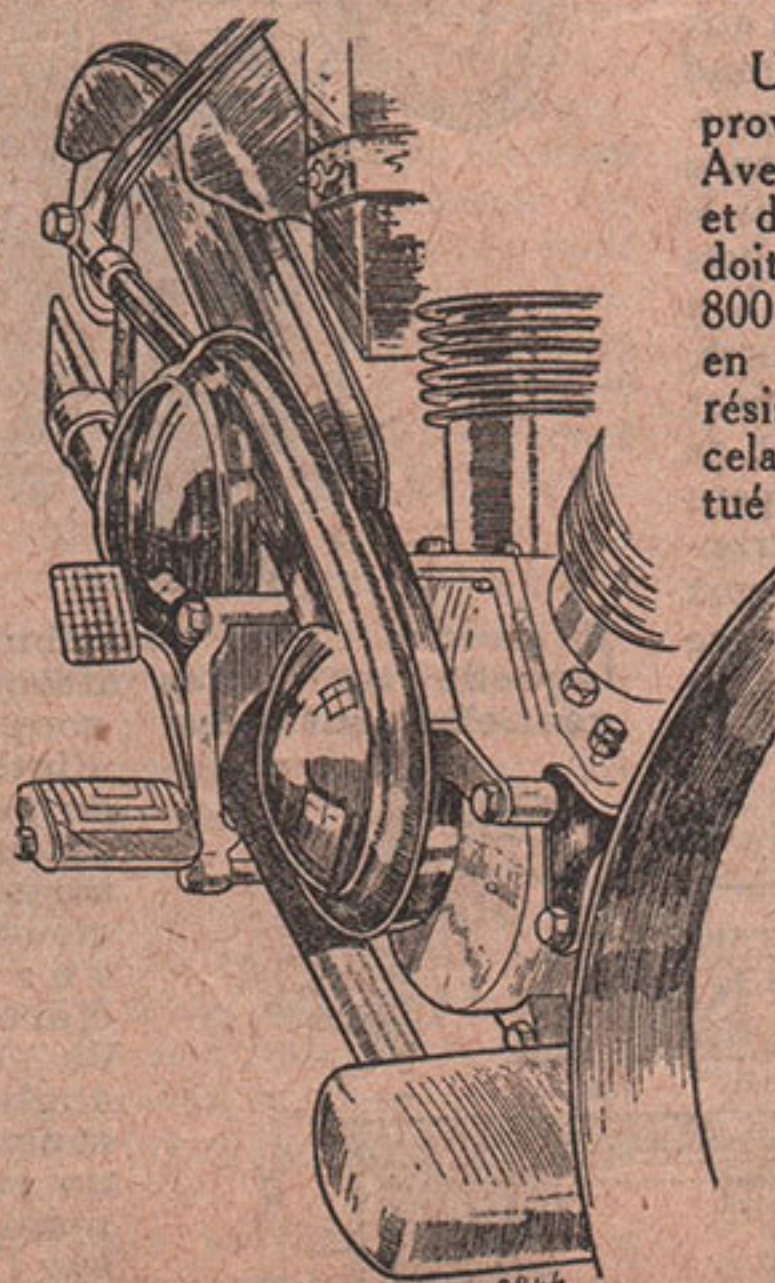


Une solution à généraliser : distribution du Blackburne 175 cmc. nette, accessible et silencieuse.

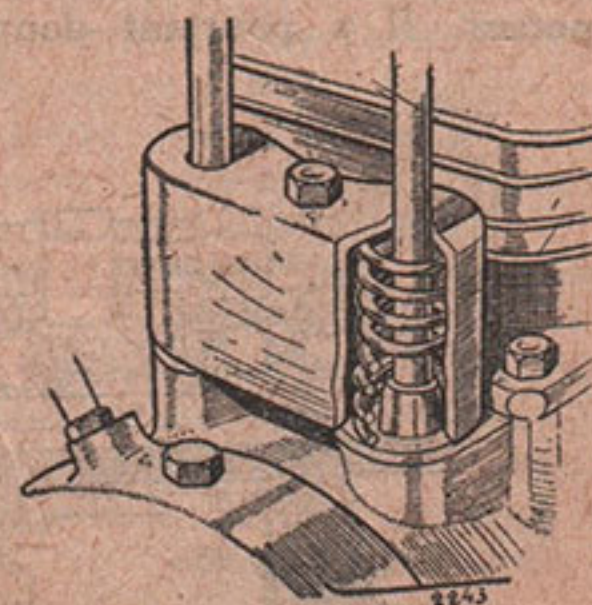
une autre excuse, c'est que la recherche d'un silence presque complet nous coûterait fort cher, et on conçoit qu'au moment où la lutte des prix est si vive cela soit grave. Mais sans chercher le silence absolu nous pourrions chercher à établir des machines qui ne soient pas plus bruyantes qu'une voiture de qualité moyenne. Comment atteindre un degré de silence suffisant?

Eviter les moteurs à très haut rendement

Si l'on veut une machine qui soit à la fois silencieuse et rapide, il ne faut



Les chaînes devront être protégées par des couvre-chaînes, tout au moins la chaîne primaire. De même l'emploi de cache-soupapes est à recommander.



pas hésiter à prendre une machine d'assez forte cylindrée, prenez deux motos capables de rouler à 100 km. à l'heure, une équipée d'un moteur de 175 cmc. l'autre d'un gros bicylindre de 1.000 cmc. vous constaterez que cette dernière est mécaniquement beaucoup plus silencieuse que l'autre, nous ne parlons pas du bruit de l'échappement, bien que selon toute vraisemblance il sera lui aussi plus accusé car il faut donner à ce petit 175 qui tournera à quelque 5.000 t. m., plus d'avance à l'échappement qu'au gros bicylindre qui n'atteindra pas la moitié de ce régime. Mais tenons-nous-en aux bruits mécaniques. Sur un petit moteur à grand rendement nous aurons dû nécessairement employer des soupapes en tête et des culbuteurs, des cames à profil brusque et tout cela se traduit par une augmentation du bruit.

D'où naît le bruit

Une partie considérable du bruit provient des cames et de la distribution. Avec certains régimes actuellement atteints et des cames à levée brusque, la soupape doit être entièrement soulevée en un 800 ième de seconde. Si l'on fait entrer en compte l'inertie de la soupape et la résistance du ressort on voit quel coup cela représente. Il se trouve encore accentué du fait qu'on doit laisser un peu de

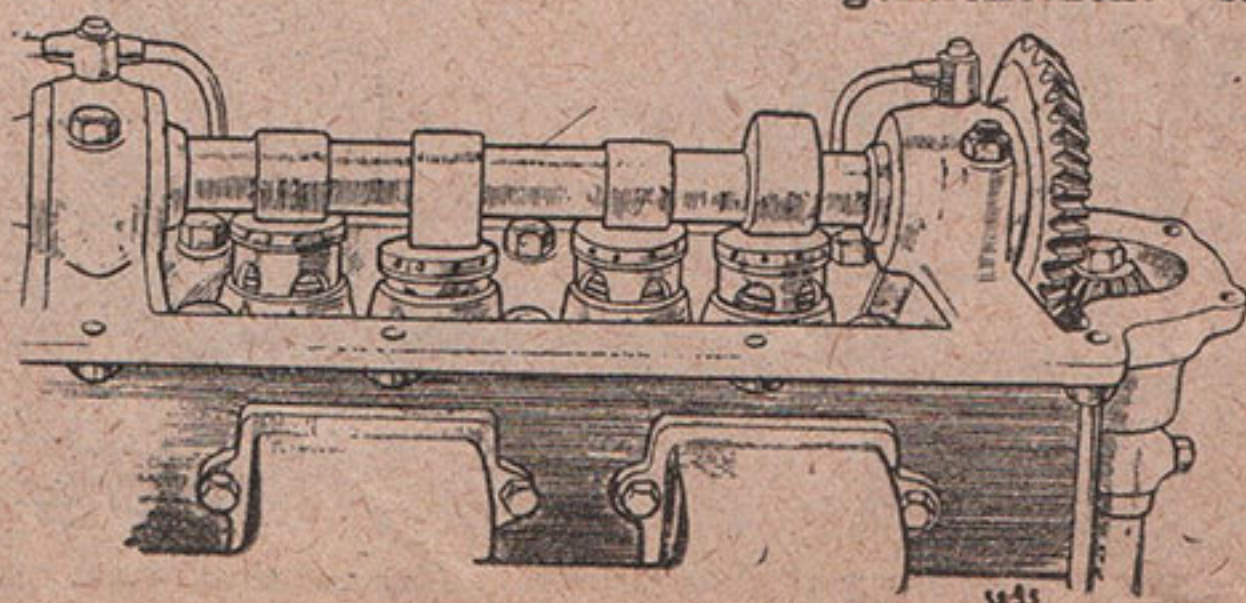
jeu pour que la soupape revienne bien à fond et porte sur son siège. Lorsque la période d'ouverture s'achève, la soupape rappelée par un ressort puissant revient brusquement sur son siège. Nouveau coup de marteau. Avec des soupapes à culbuteurs, il faut encore ajouter les chocs des culbuteurs contre la tige de commande et contre la soupape.

Mais ce n'est pas tout. La résistance brusque que rencontre la came au moment où elle attaque le poussoir de la soupape produit un choc entre les dents des engrenages de distribution. Lorsque la soupape au contraire se ferme, le poussoir sous l'influence du ressort de soupape presse sur la came et la pousse en avant, d'où nouveau choc entre les dents mais en sens inverse du premier. Il y a une série d'à-coups qui engendrent du bruit. De plus le cinéma et le stroboscope ont permis de constater que le poussoir ne suivait pas le profil de la came, mais rebondissait un certain nombre de fois.

On conçoit que dans ces conditions il soit impossible d'avoir une distribution silencieuse. Mais tout au moins peut-on réduire le bruit, au prix cependant d'une légère perte dans le rendement.

Comment réduire le bruit de la distribution

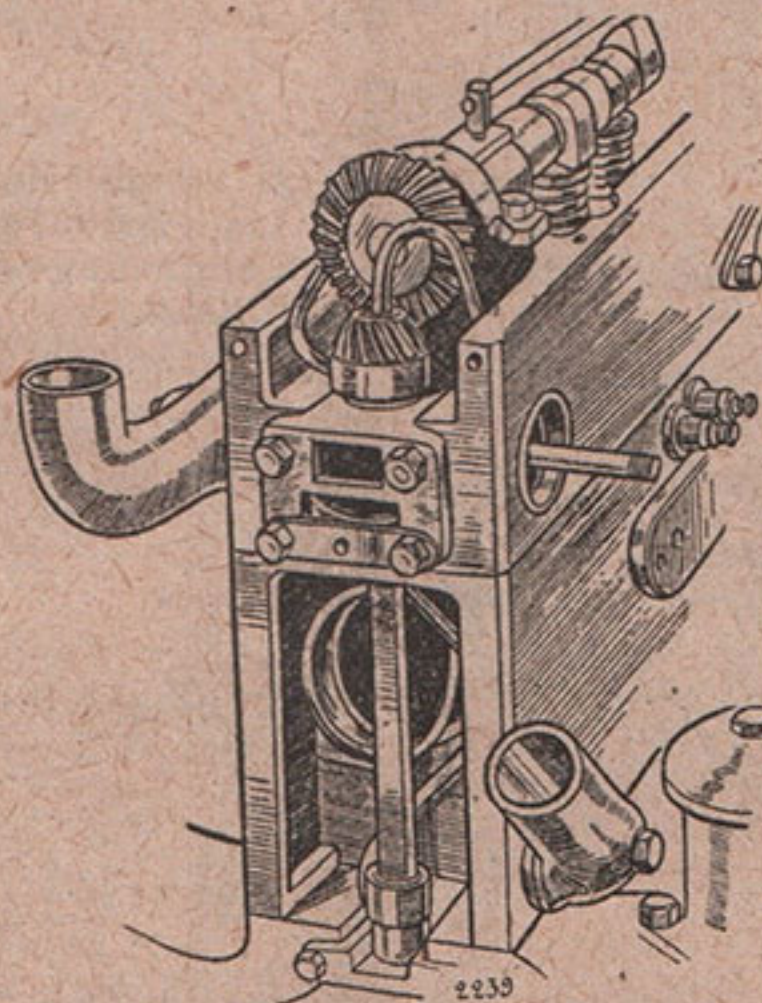
Le premier point, c'est d'employer des cames à profil progressif, bien que cela réduise la durée d'ouverture et en gênant la circulation des gaz et l'alimentation aux régimes élevés. La courbe de puissance cesse plus tôt de monter et ainsi la puissance maxima se trouve abaissée. On peut regretter cette perte de rendement, mais le silence est à ce prix. Il est certain que la distribution idéale au point de vue silence, c'est la distribution par fourreaux genre Knight ou Mc Collum, mais elle est d'une exécution délicate. Le tourneau louvoyant convient mieux aux moteurs de moto, et le Barr and Stroud s'est signalé par son silence et sa souplesse. On peut regretter qu'il n'ait pas paru en course, car il n'est pas douteux que le public motocycliste attache aux résultats des courses une très grande valeur. Il y eut bien un Barr and Stroud de course, auquel ses nombreuses tubulures avaient fait donner le surnom peu engageant de « pieuvre » (Octopos), mais il n'a pas paru dans de grandes épreuves. Les constructeurs anglais de motos semblent d'ailleurs avoir une hostilité systématique contre ce moteur. Il a pourtant donné dans les



Trials la preuve qu'il était au moins un excellent moteur de tourisme. En tous cas, du point de vue qui nous occupe, le silence, il est certain qu'on ne peut que souhaiter le succès du sans-soupapes. Nous en dirons autant du deux-temps puisque celui-ci n'a pas de distribution autre que son piston. La grosse difficulté sous le rapport du silence, c'est de réaliser un échappement qui soit silencieux sans créer de contrepression. Quant à savoir si le moteur à soupapes baissera un jour pavillon devant le sans-soupapes, et si le deux-temps est appelé à supplanter le quatre-temps, c'est ce qu'on ne peut prévoir. Nous aimons tous à évoquer des visions d'avenir, mais combien de fois les événements démentent nos théories.

Le second point, c'est d'enclorre toute la distribution y compris poussoir et soupape, sous un couvercle épais en métal non résonnant, comme par exemple de l'aluminium, doublé de feutre. C'est ce que nous voyons sur la nouvelle Douglas. Dans le cas des soupapes en dessus, il y a intérêt à enclorre la distribution non seulement pour assurer le graissage, mais encore pour atténuer le bruit. Une came à levée progressive, une distribution entièrement enclose sont donc les premières conditions à remplir si on veut une machine silencieuse. Si l'on n'a en vue que le silence, les soupapes latérales l'emportent sur les soupapes à culbuteurs, mais restent inférieures au sans-soupapes ou au deux temps.

Nous signalions tout à l'heure le bruit qui naît du choc des dents des pignons au

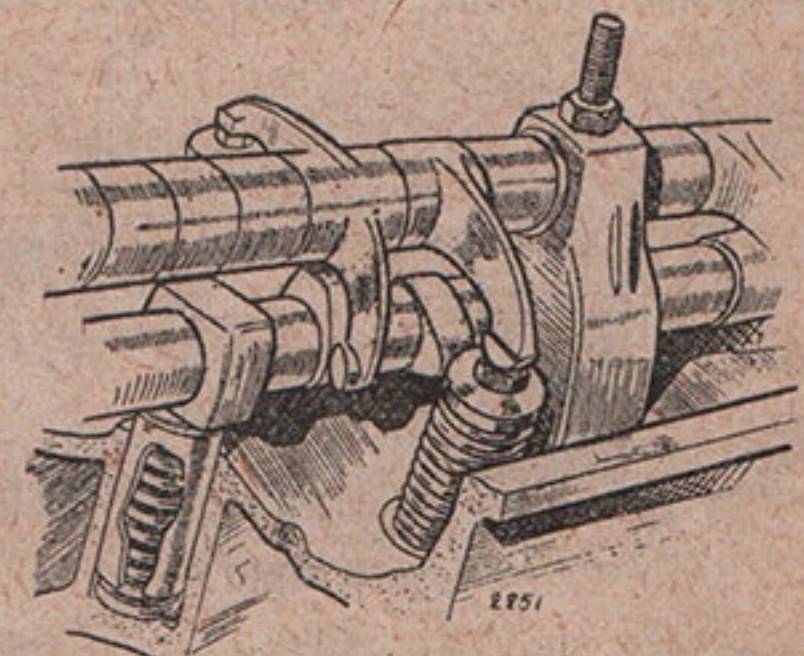


A gauche : une distribution, dans laquelle les cames attaquent tangentiuellement les soupapes par l'intermédiaire de pistons contenant les ressorts, est silencieuse ; au-dessus frein d'arbre à cames de la voiture anglaise Aster constitué par un simple segment frottant sur l'arbre vertical.

moment de l'attaque de la soupape et au moment de la fermeture. On pourrait atténuer ces heurts en réduisant le jeu qui existe entre les dents, mais on rencontrerait un autre écueil : c'est que les engrenages deviendraient eux-mêmes bruyants et feraient entendre un bruit aigu, particulièrement désagréable.

On peut également maintenir les dents toujours en contact en évitant les à-coups ; il suffit d'empêcher la poussée qui résulte de la pression exercée sur la came au moment de la descente de la soupape. Il y a divers moyens d'y parvenir. On peut freiner l'arbre du pignon qui porte la came. Sur les moteurs de certaines voitures de haut luxe, il y a une came à faible levée sur laquelle repose un poussoir, mais qui ne soulève aucune soupape. Ce poussoir est soulevé au moment où la soupape descend. Il agit donc en sens inverse de la soupape et si la pression de celle-ci, rappelée par son ressort, pousse la came en avant, le faux poussoir la repousse en arrière et maintient le contact entre les dents. Plus simplement encore, mais au prix d'un frottement supplémentaire, un ressort plat peut porter sur l'arbre à cames. Peut-être même pourrait-on monter sur l'arbre à cames un amortisseur de vibrations qui est constitué par un petit volant monté entre des disques d'embrayage.

On emploie souvent deux pignons porte-cames, un pour l'admission, l'autre pour l'échappement. C'est le système le plus bruyant qui soit ; il n'est acceptable que si la came a un profil très progressif. Si les deux cames sont montées sur le



Dispositif Ansaldo : une fausse came comprime un ressort, ce qui équilibre au même instant la réaction en sens inverse d'une soupape sur une came.

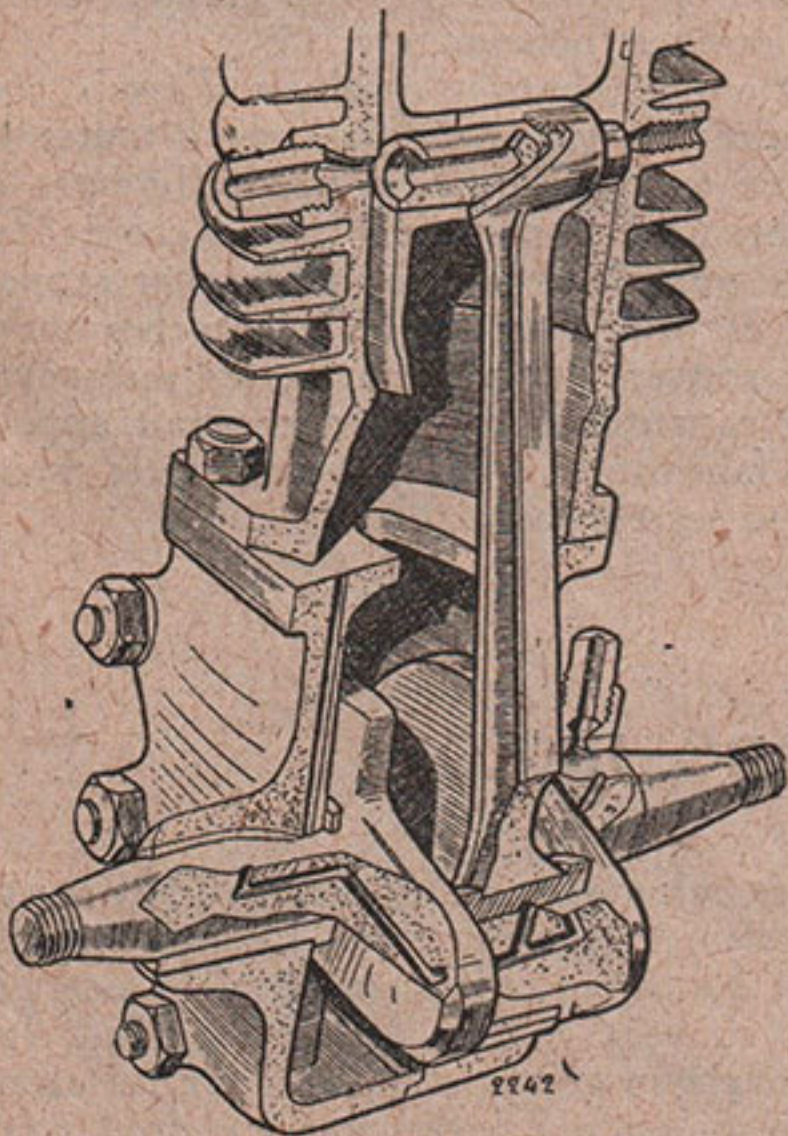
même arbre, le frottement du poussoir sur la partie circulaire de la came qui n'est pas encore entrée en action, freine l'arbre à cames, et atténue les chocs provoqués par les réactions du poussoir sur l'autre came. Il ne faut pas négliger l'heureuse influence de la magnéto, surtout si elle est entraînée par engrenages. L'effort nécessaire à son entraînement freine en effet l'arbre à cames.

Aux engrenages droits on peut substituer une chaîne silencieuse et cela se fait pour beaucoup de voitures. Un ressort à lames fixé à l'intérieur du carter de distribution maintient la tension de la chaîne. Sur quelques moteurs on emploie une

vis sans fin pour entraîner l'arbre à cames qui est perpendiculaire à l'axe du moteur. On en trouve un exemple très réussi sur le petit Blackburne de 175 m.c. Cette commande se prête mal aux soupapes latérales si celles-ci sont verticales, mais avec des soupapes inclinées, toute difficulté disparaît. Aucune difficulté non plus avec des soupapes à culbuteurs. Si on emploie des engrenages droits, des engrenages en fonte, à condition qu'ils soient assez larges, seront moins bruyants que des engrenages en acier, et dureront autant.

Le claquement des pistons

Il est malheureusement certain que les pistons en aluminium sont plus bruyants que les pistons en fonte, même lorsque le moteur a atteint sa température normale de fonctionnement. Il ne faudrait d'ailleurs pas s'étonner si le piston en fonte tentait une contre-offensive. On fait actuellement, grâce à de nouveaux procédés de fonderie, et à une meilleure étude des formes des pistons en fonte, qui sont à peine plus lourds que les pistons en aluminium. L'usure des cylindres est également moins rapide avec les pistons en fonte qu'avec ceux en aluminium. Signalons aussi certains pistons composites à fond en aluminium et à parois latérales en tube d'acier, qui, eux, sont plus légers encore que les pistons en aluminium.

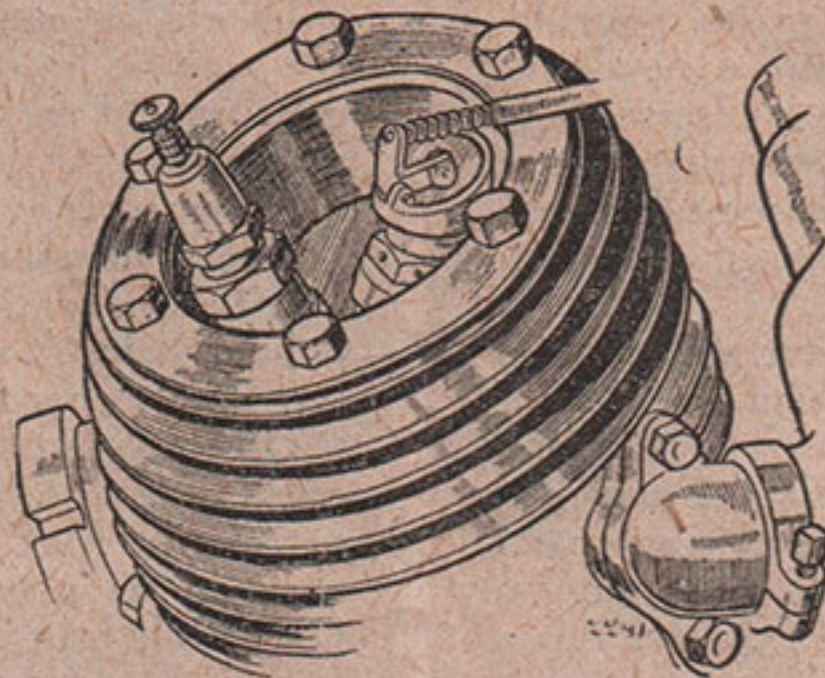


Même un deux-temps renommé pour chauffer davantage peut s'accommoder de roulements lisses plus silencieux que les roulements à billes ou à galets à la condition que le graissage soit bien assuré.

Autres organes bruyants

Les roulements à galets ou à billes sont plus bruyants que les roulements lisses. Ils ont assurément un rendement meilleur, s'usent moins rapidement et sont d'un graissage moins difficile. Mais les roulements en antifriction l'emportent sous le rapport du silence. Ce serait d'ailleurs une erreur de croire qu'un roulement lisse ne puisse tenir sur un moteur à très haut

régime. Le tout est que la portée soit suffisante de façon à avoir une pression normale et que le graissage soit très étudié. Un graissage par pompe mécanique sous pression est indispensable. Si toutes ces précautions sont prises, on aura de très bons résultats. La moto Guzzi, qui a fait beaucoup parler d'elle cette année, a un roulement lisse à la tête de bielle, c'est-à-dire à l'endroit le plus vulnérable et jamais n'a eu aucun ennui. Le graissage, il est vrai, est remarquablement étudié et le roulement très large. Il a été sans doute employé à cause de la grande sûreté qu'il présente. Un galet qui se brise peut provoquer un désastre. Un roulement fondu n'a besoin que d'être remplacé. Ce n'est donc pas le silence qui a été pris ici en considération, mais la sécurité.



Le moteur sans soupapes est très silencieux, malheureusement, nous n'en avons pas beaucoup sur les motos.

Bruits parasites

La chaîne primaire, à cause de la très grande vitesse à laquelle elle se déplace et de la faible dimension du pignon moteur est assez bruyante. De plus, si elle est un peu lâche, elle tape contre les parois de son carter. On a bien essayé des chaînes silencieuses avec de bons résultats. La difficulté provenait de la dimension trop petite du pignon moteur, et plus encore... du prix relativement élevé de ces chaînes. Mais étant donnés les excellents résultats qu'elles donnent pour la commande des distributions, il n'y a aucune raison pour qu'elles soient aussi satisfaisantes pour l'entraînement de la machine. Elles sont naturellement beaucoup plus lourdes et ont une plus grande inertie que les chaînes ordinaires, et pour donner de bons résultats réclament un bain d'huile.

Lentement, mais sûrement, nous allons d'ailleurs vers le bloc moteur avec transmission primaire par engrenages hélicoïdaux. Ces engrenages sont très silencieux, mais exercent de fortes poussées latérales qui nécessitent des butées à billes. Nous restons persuadés que dans l'avenir nous aurons presque universellement le moteur en travers du cadre, le bloc moteur et la transmission par engrenages ou vis. Ce sera certainement le cas et tout le fait prévoir, si nous avons des moteurs à plusieurs cylindres, même pour les petites cylindrées.

D'autres bruits se font entendre si nous descendons une côte moteur débrayé et arrêté. En route, ils sont en grande partie

couverts par le bruit de l'échappement, et ils se confondent avec les autres bruits. Ils proviennent du choc de certaines parties de la machine, du ferraillement de garde-boue mal montés, des outils dans les sacoches, etc... Un tampon de caoutchouc pourra empêcher la fourche de talonner. Des rondelles Grower éviteront aux écrous de se déserrer. Un peu de chatterton immobilisera des câbles qui flottent, des chiffons maintiendront les outils. Avec un peu d'ingéniosité et de soin, on évitera ces bruits désagréables : si, par exemple, un frein ferraille, il suffira d'un petit ressort à boudins pour le rappeler à fond et le maintenir.

Une machine silencieuse

Une machine où le silence serait le seul but poursuivi, même au prix du rendement, comporterait les points suivants, en plus, bien entendu, d'un silencieux efficace : Moteur à rendement moyen, régime et compressions peu élevés (2.500 tm environ, 4-5 à 1). Les soupapes seraient latérales et inclinées, elles seraient enfermées dans un carter à couvercle épais en aluminium. Peut-être une distribution par fourreaux serait-elle plus silencieuse encore. Le deux-temps pourrait être mécaniquement silencieux, mais il est difficile d'étouffer le bruit de son échappement sans provoquer des contre-pressions. La distribution se ferait par vis et arbre à cames transversal comme sur le Blackburne 175 cmc. Si on employait les engrenages droits, ils seraient en fonte ou en bronze et très larges. Les deux cames à profil progressif seraient montées sur le même arbre et celui-ci entraînerait également la pompe à huile et la magnéto. Le piston serait en fonte, les roulements lisses. Le carter devrait être très rigide. Le moteur ferait bloc avec la boîte de vitesse, la transmission primaire se ferait par engrenages hélicoïdaux. Un tel moteur n'aurait pas un rendement exceptionnel et pour un moteur de 500 ne dépasserait certainement pas 10 CV. Mais il serait souple, silencieux et durable, et avec une cylindrée assez forte permettrait des vitesses largement suffisantes pour le tourisme. La machine elle-même serait montée sur gros pneus à basse pression. La chaîne serait enclose. On veillerait à la fixation des garde-boue. Les outils seraient solidement fixés dans une trousse. Nous nous rappelons, au Salon de 1919, avoir vu, sur la flat-twin Magnat-Debon, une trousse à outils constituée par un tiroir sous le porte-bagages. Chaque outil reposait dans une alvéole feutrée. Nous avons vu depuis ce système employé sur une carrosserie cabriolet. Le coffre arrière comportait une série de tiroirs où étaient tous les outils imaginables.

Une telle machine ne répondrait certainement pas à l'idéal de l'amateur de vitesse ; elle serait, d'autre part, assez chère et assez lourde, mais elle conviendrait fort bien au touriste qui se contenterait d'une vitesse maxima de 75 à 80, d'une allure régulière de 50 à 60, et de moyennes de 40 à 45.

J. MELLIER.

La composition chimique d'un pneu

TOUT motocycliste sait fort bien qu'un pneu n'est pas composé de caoutchouc pur, mais trop de personnes s'imaginent que le mélange d'autres matières n'a d'autre but que d'abaisser le prix de revient. En fait, un pneu en caoutchouc pur ne vaudrait pas grand'chose, et quand il y a une cinquantaine d'années, Thomson employa des bandes pleines de caoutchouc pur pour des locomotives routières, le service de telles bandes était très peu satisfaisant. L'incorporation de matières étrangères au caoutchouc donne à celui-ci une souplesse et une résistance qu'il n'aurait pas sans elles. Ce mélange est l'objet d'une étude très serrée de la part des marques de pneus. Il arrive qu'une proportion infime produise des modifications profondes de la matière. Il peut arriver fort bien à la plus sérieuse, à la plus loyale des marques de pneus d'avoir des mécomptes qui portent une atteinte malheureuse à sa réputation. Et pourtant que de précautions prises pour les éviter. D'ailleurs si un pneu normalement utilisé ne donne pas des résultats normaux, on fera mieux de s'adresser à la marque et de lui exposer ses doléances, que de crier partout que le pneu X, Y ou Z ne vaut rien. Une maison sérieuse ne demande pas mieux que de rectifier une erreur involontaire et le plus souvent imprévisible.

Il y a au moins cinquante produits qu'on peut mélanger au caoutchouc pur pour lui donner les qualités qui lui font défaut. Le plus important de ces corps c'est le soufre. Sans le soufre, l'emploi industriel du caoutchouc n'eut jamais été possible. Le soufre permet de rendre le caoutchouc inaltérable au chaud et au froid, il permet à volonté et selon les doses employées de lui donner ou de l'élasticité ou la dureté. Qu'il s'agisse de feuille anglaise ou d'ébonite, quels que soit le caoutchouc et l'usage auquel il est destiné, le soufre est toujours là. Les gisements de Sicile sont devenus insuffisants et il est heureux qu'on en ait aussi trouvé en Louisiane. Le mode d'extraction est fort ingénieux. On envoie dans le sol qui contient les pyrites de la vapeur d'eau qui fond le soufre et celui-ci est extrait à l'état liquide.

L'oxyde de zinc doit également figurer au premier rang des ingrédients nécessaires aux fabricants de caoutchouc. Il permet à celui-ci de résister beaucoup mieux à l'usure. L'oxyde de zinc ne suffisant plus à la demande, on a cherché d'autres corps ayant un effet identique. C'est le cas du noir de fumée

qui n'est, somme toute, autre chose que de la suie. La suie est d'une extrême légèreté. Un sac à farine n'en contient que 6 kilos.

Il y a encore d'autres produits qui sont destinés à augmenter le volume du caoutchouc et sa souplesse, mais sans diminuer sa résistance à l'usure. Ce sont des roches réduites à l'état de poussière impalpable qui servent à cet usage et non de la terre ordinaire comme on le prétend parfois. Cette poudre impalpable a reçu le nom d'argile des caoutchoutiers. Elle est fabriquée en Amérique. Elle est veloutée au toucher comme de la farine. Il y en a diverses variétés, de différents teneurs en alumine. D'autres sont des calcaires, d'autres de la baryte.

La magnésie exerce sur la qualité du caoutchouc une influence très grande et son dosage doit être opéré avec un extrême soin. Elle provient soit des Etats-Unis, soit de la Grèce.

La chaux, elle non plus, n'est pas une substance inerte et elle modifie les caractéristiques du mélange. Elle est employée dans un état de pureté parfait et aussi finement pulvérisée que possible.

On emploie aussi un grand nombre de dérivés du plomb.

Que d'autres produits encore ! Il y en a qu'on appelle les lubrifiants, comme la pierre de savon qu'on connaît sous le nom de talc. A vrai dire il n'entre pas dans le mélange, mais sert à empêcher les objets de caoutchouc de coller.

On emploie pour rendre le mélange plus souple des produits comme le caoutchouc minéral, produit de distillation des pétroles du Mexique. Il ressemble à de la poix et rend le caoutchouc plus plastique. On l'empêche également de sécher. Du pétrole brut peut aussi être employé à cet usage.

Faut-il parler des dissolvants qui jouent un si grand rôle dans l'industrie des pneus : essence, benzine, etc... ?

On voit d'après cette énumération combien d'essais sont nécessaires pour produire une gomme répondant à toutes les exigences. Cela explique aussi les qualités très différentes de gomme qu'on peut obtenir à partir d'un même caoutchouc naturel. La qualité très supérieure de nos pneus par rapport à ceux d'avant-guerre est due à toutes les recherches qu'on ignore. On représente souvent les autoclaves, les malaxeurs, tous les appareils qui constituent ce qu'on pourrait appeler le côté mécanique de la fabrication. Mais les secrets de la chimie de la gomme et du pneu restent inviolables.

La propreté est-elle possible avec une moto ?

DES gros efforts ont été faits au cours des dernières années non seulement pour augmenter le rendement des motocyclettes mais encore pour les rendre plus propres. Un meilleur usinage a éliminé les fuites d'huile et on ne voit plus, quand une moto est arrêtée, l'huile couler sur le sol et y faire une mare verdâtre. Beaucoup moins gourmands d'huile qu'autrefois les moteurs ne la rejettent plus par une multitude de petites fissures. L'huile est envoyée où il faut et en quantité exactement suffisante, il n'y a plus de gaspillage. Bien qu'on ne soit pas absolument à l'abri des taches d'huile et de cambouis, on peut avec quelques précautions rester propre. Le motocycliste, n'a plus actuellement une figure et des mains de nègre. Par elle-même la moto est donc beaucoup plus propre qu'autrefois. Il ne faut pas nier les réels progrès accomplis.

Si en route on peut être propre nous n'en dirons pas autant de l'entretien

au garage et de la réparation des pannes sur la route. Comment peut-on entretenir une chaîne sans se salir les mains. On peut se servir de gants, mais bientôt le cambouis aura imprégné les gants et on se salira tout autant avec que sans eux, à moins que l'on soit assez riche pour en changer chaque fois. Les soins que nécessitent les chaînes sont réduits

"MOTO REVUE"
HEBDOMADAIRE
PARAITRA LE SAMEDI
A PARTIR DU 4 JUIN

au minimum à cause de leur excellente qualité, mais enfin une rupture de chaîne est une éventualité à prévoir. Le graissage des articulations de la fourche, des moyeux,

des culbuteurs, se fait aujourd'hui par un graissage à haute pression. Là encore il suffit de donner juste la quantité nécessaire, peu et souvent comme dit l'adage. Autrefois pour une goutte d'huile, pour un atome de graisse qui parvenait à l'endroit voulu combien de pertes. Ce surplus d'huile et de graisse envahissait toute la machine. Il y a donc là encore une amélioration très sérieuse et une simplification de l'entretien.

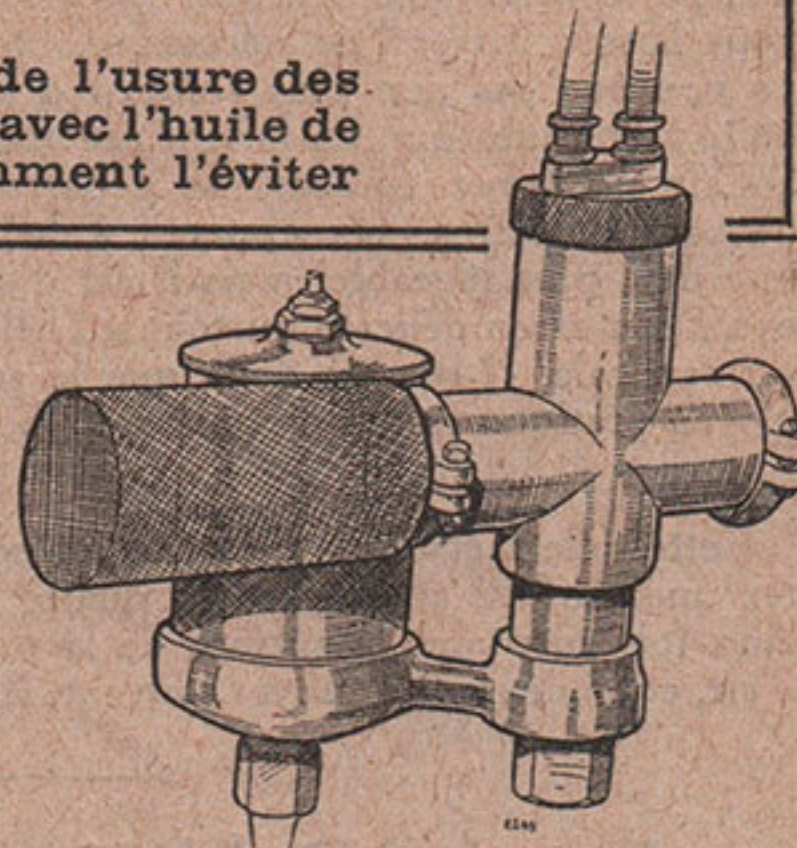
S'il est une panne fâcheuse c'est une crevaison et la dissolution est tout aussi désagréable à manipuler que la graisse. Les tubes qui s'écrasent, se crèvent et perdent leur contenu sont bien peu commodes. Quant aux boîtes métalliques, elles obligent à étaler avec le doigt la dissolution et il est très difficile ensuite de se débarrasser de cette dissolution gluante et noire. Pourquoi n'a-t-on pas fixé sur ce couvercle un petit pinceau, comme pour certains pots de colle. Il est vrai qu'il y a des pièces qui se collent sans dissolution et c'est là un remède radical.

Les deux-temps et la poussière

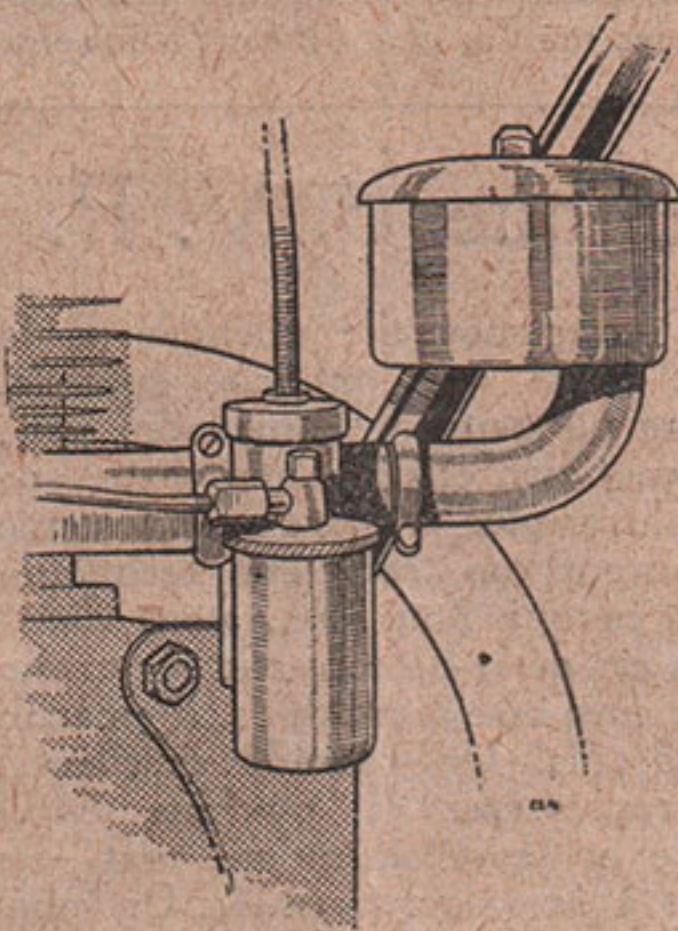
La poussière aspirée en même temps que l'air est une des causes de l'usure des moteurs, surtout des deux temps ou elle se mélange dans le carter avec l'huile de graissage formant un pâtre d'émeri : nous verrons ci-dessous comment l'éviter

QUE la poussière aspirée en même temps que l'air par les moteurs soit une des causes de l'usure plus rapide des moteurs, c'est ce qui ressort de la popularité croissante des épurateurs d'air. Si la poussière est dangereuse pour les quatre-temps, où elle est en grande partie balayée par l'échappement, elle l'est beaucoup plus encore pour les deux-temps puisqu'elle est amenée en plein carter, dans une véritable émulsion d'huile qui capte cette sorte d'émeri qu'elle constitue. Cette pâte à roder ronge les roulements, le piston et le cylindre lui-même. Le carburateur d'un deux-temps est situé plus bas que celui d'un quatre-temps, dans une zone où la poussière est plus dense. Bien entendu, toutes les poussières n'ont pas le même effet abrasif et des particules d'un calcaire tendre seront moins dangereuses que celles d'un dur silex. Dans certains cas où la poussière est épaisse, ses effets sont rapides, et dans une course de 400 km, disputée sur une route très poussiéreuse, on a pu constater que les segments avaient perdu près de la moitié de leur épaisseur. Il n'est donc pas recommandable de rouler, par exemple, dans le sillage d'une voiture automobile. Nous

voyions récemment un motocycliste qui, avec sa petite deux-temps, s'amüsait à aller et venir sur une plage. On s'étonnera de ce que son moteur ne résiste pas longtemps à ce bain de sable. Fort heureusement, ce sont là des cas extrêmes et,



L'adjonction d'un manchon en toile métallique empêchera la poussière de pénétrer jusqu'au moteur

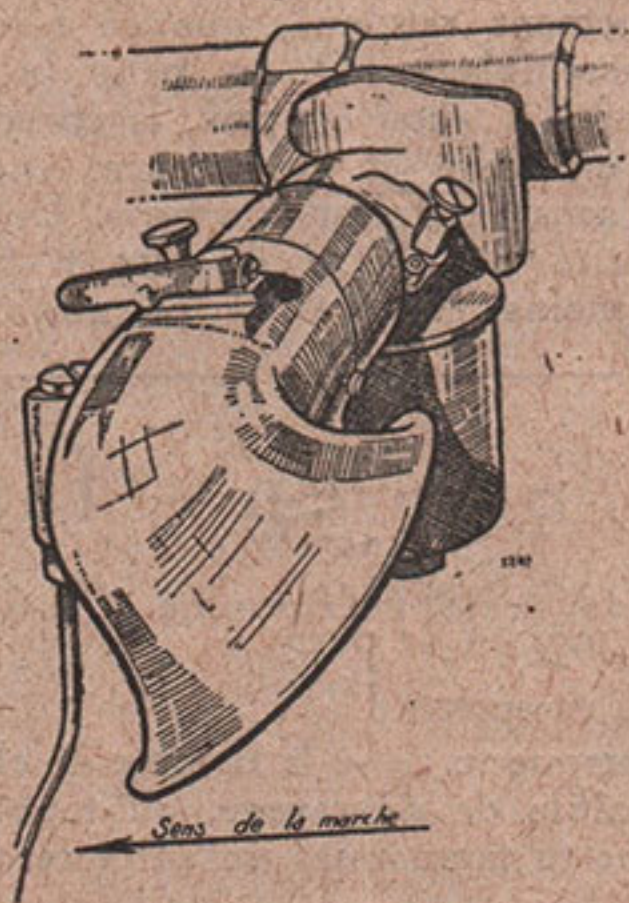
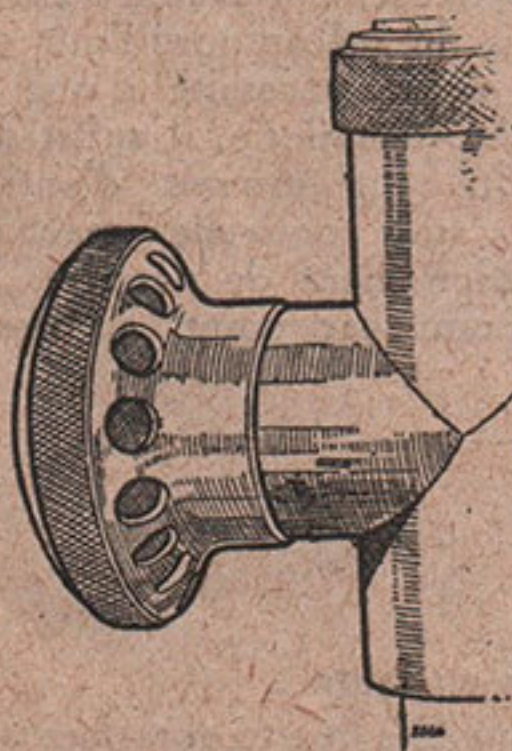


Montage d'un épurateur d'air sur un carburateur de deux-temps

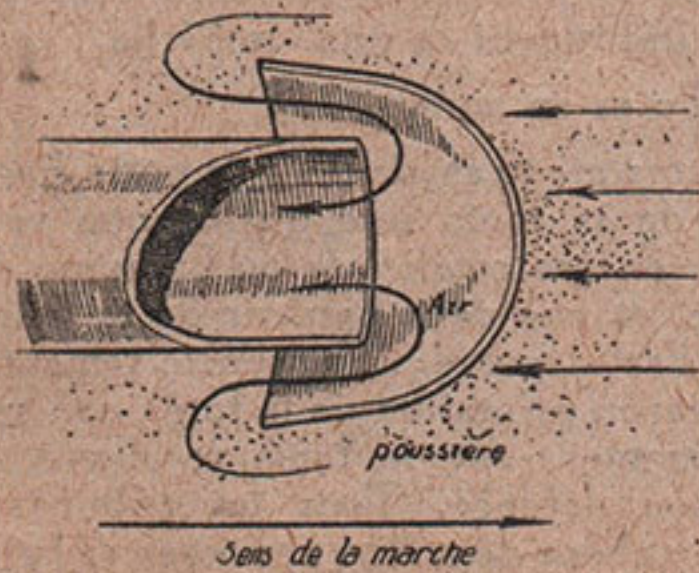
temps dont, par surcroît, le carburateur est déjà difficile à caser. Il nous faudra donc demander à notre ingéniosité le moyen de nous tirer d'affaire.

La prise d'air de certains carburateurs est protégée par une sorte de champignon. C'est déjà, au point de vue de la poussière, une amélioration sur la prise d'air constituée par un simple tube. Dans le trajet sinueux que doit parcourir l'air, une partie de la poussière se dépose. De plus, si ce champignon est dirigé vers l'avant de la machine, il se produit le phénomène suivant : Le courant d'air, chargé de poussières, frappe le champignon et les filets d'air se trouvent écartés. Par suite de leur masse plus grande que celle de l'air, les grains de poussière sont rejetés plus loin en arrière du champignon. Il se produit donc par là une épuration partielle. Avec un carburateur monté en avant du moteur, avec un champignon qui recouvrira assez loin le tube de prise d'air, on obtiendra déjà des résultats intéressants. Par contre, une prise d'air dirigée vers l'avant et non protégée constitue le meilleur moyen de gaver de poussière le malheureux moteur. Si le carburateur est monté sur le côté, ou à l'arrière, le champignon n'aura plus des effets aussi prononcés, mais les inconvénients de la tubulure directe seront moins grands, surtout si elle est dirigée vers l'arrière.

Quels moyens avons-nous de nous débarrasser de la poussière ? Nous parlions tout à l'heure des épurateurs d'air et de leur volume. Leur prix, qui varie de 100 à 150 francs, est encore abordable, s'ils réduisent l'usure du moteur et retardent notablement le moment où il faudra le refaire. Dans certains cas, on peut les monter sur un tube du cadre et les raccorder avec la prise d'air au moyen d'une tubulure souple. Mais, dans d'autres, leur montage est impraticable, quand, par exemple, le carburateur se trouve sur le côté du moteur, la prise d'air perpendiculaire au plan de la machine



Disposition d'une manche à air sur un carburateur Schebler



Comment disposer une calotte sur un carburateur disposé vers l'avant

dans des conditions normales, la quantité de poussière absorbée n'est pas suffisante pour provoquer une usure aussi rapide. Il n'en reste pas moins qu'un épurateur d'air, même d'un type rudimentaire, est plus utile avec un deux-temps qu'avec un quatre-temps. Malheureusement, la plupart des appareils qu'on trouve sur le marché sont de dimensions trop grandes pour pouvoir être montés sur un deux

Si un épurateur ne peut être monté, nous ne pouvons songer à employer du feutre pour tamiser l'air, à cause de la surface considérable qui est nécessaire pour laisser passer l'air nécessaire. Nous ne pouvons pas non plus recourir à une boîte à chicanes qui, en faisant accomplir à l'air un trajet sinueux, le débarrasse de ses poussières. Un appareil à hélice sera déjà plus logeable, mais il est d'une exécution assez délicate, surtout si l'hélice est verticale. Il semble donc que le seul moyen pratique reste une toile métallique fine.

Cette toile métallique doit déjà présenter une surface assez grande, quatre ou cinq fois au moins la surface de la prise d'air, et on devra la nettoyer souvent. Il ne

faut donc pas s'aviser de coiffer simplement la prise d'air d'une toile métallique. Cela reviendrait à mettre au moteur un véritable baïllon. Le mieux est de faire avec du fil de fer ou des languettes de fer-blanc une carcasse d'un diamètre plus grand que la prise d'air et de monter sur cette carcasse la toile métallique. On peut aussi se servir d'une boîte de fer-blanc qu'on ajourera. On enfilera le tout sur la prise d'air. Il faut prévoir que, malgré la grande surface filtrante, cette poche de toile métallique aura besoin d'être fréquemment démontée pour être nettoyée. L'huile, surtout dans les deux-temps à graissage par mélange, suinte toujours un peu et se dépose sur cette toile. Avec la poussière, elle forme une pâte qui obstrue les mailles et qu'il faut fréquemment

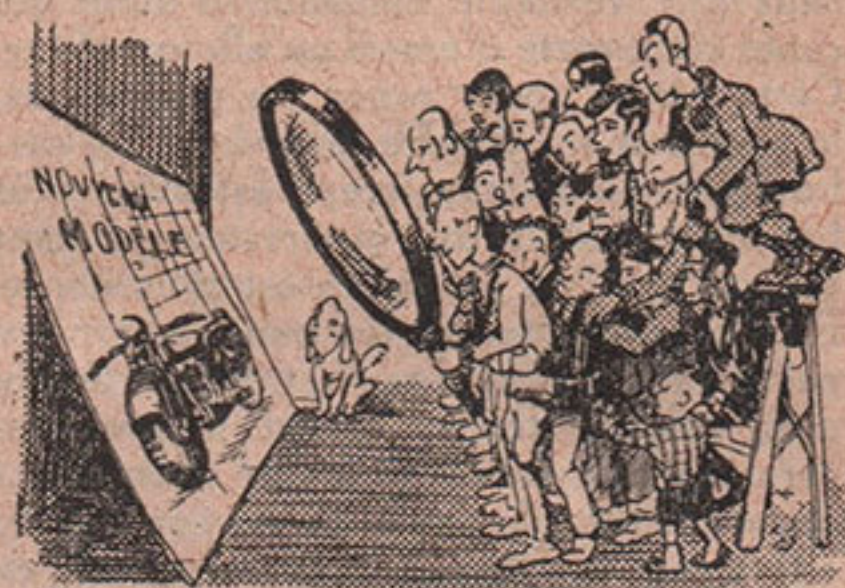
enlever avec de l'essence. Il est d'ailleurs probable que, même avec une grande surface de toile métallique, on constatera une très légère perte de puissance, surtout avec un moteur à grand rendement ; mais cette perte, insensible avec un moteur de série et une toile métallique tenue très propre, sera amplement compensée par l'usure moins rapide du moteur.

Il serait très désirable que les constructeurs de deux-temps ou les fabricants de carburateurs spéciaux pour ces excellents moteurs étudient un moyen pratique d'éliminer la poussière de l'air aspiré. Il en résulterait d'autres avantages encore, comme une formation plus lente de la calamine, qui est constituée en grande partie par la poussière.

De la Publicité technique S. V. P.

LES générations actuelles sont beaucoup plus au courant de la mécanique que celles d'autrefois. On se lamente sur la décadence des études classiques, mais on oublie de constater l'intérêt que prennent les enfants d'aujourd'hui à la mécanique. La moto et l'automobile les passionnent et ce n'est pas, comme on le dit parfois, par amour de la vie facile, de la paresse et du luxe, mais par intérêt pour les machines elles-mêmes. Si, dès leur jeune âge, ils ont des connaissances mécaniques, on peut compter que devenus hommes, ils seront parfaitement au courant de ce qui concerne voitures et motos. Quand ils auront à choisir une machine ils ne le feront pas au hasard, et ils prendront celle qui se rapprochera le plus de leur idéal. Ils en examineront les différents points, les analyseront et se feront une idée par eux-mêmes. De moins en moins on achètera un véhicule automobile sur sa réputation ou sur l'opinion du voisin.

A cette nouvelle clientèle il faudra sans doute une publicité spéciale. La même publicité ne conviendra pas pour un quotidien et pour une revue spéciale. De plus en plus, croyons-nous, les annonces prendront un caractère technique, et c'est ce que nous constatons dans certains cas déjà. Le constructeur expliquera pour ainsi dire sa machine. Il en analysera les détails. Un procédé excellent c'est de représenter la machine en demi-teinte et le détail qu'on veut signaler vient à sa valeur normale. On montrera les pièces de moteur, de la boîte de vitesse, le cadre, les réservoirs, les freins, etc... Non seulement le lecteur connaîtra la machine, il s'intéressera à elle et surtout il aura l'impression que tout est voulu, longuement raisonné, que ce n'est pas un assemblage fait au petit bonheur. Donnez-lui aussi les prix, la consommation en huile et en essence. Indiquez mais sans l'exagérer la vitesse. Une telle publicité pour être discrète n'en sera pas moins efficace. Il ne suffit plus



... au besoin, à la loupe

aujourd'hui de faire connaître son nom, il faut faire connaître la machine elle-même. Il n'y a aucune raison d'hésiter à le faire maintenant que les machines sont soigneusement établies sur de sains principes de mécanique. Pour se rendre compte de la nécessité d'une publicité à caractère technique, il suffit de voir et d'entendre un groupe d'enthousiastes discuter une nouvelle machine dont l'illustration vient de paraître. Ils l'analysent point par point, au besoin à la loupe.

Tu es en faute...

Tu es en faute...

Lorsque, ayant corné brusquement, tu as effrayé un innocent piéton qui, inconsidérément, s'est jeté sur ta machine. Le Tribunal de Montpellier te reproche de n'avoir pas assez réduit l'allure de ton engin (24-2-1926).

Tu es en faute...

Lorsque, sur une nationale, tu oublies de ralentir à un croisement de route secondaire, que tu accroches un canasson engagé au pas et prudemment. Le Tribunal de Douai te reproche de ne t'être pas assuré le passage alors même que la nationale était bien droite (21-7-1925).

Tu es en faute...

Lorsque tu poses ta machine le long du trottoir pour satisfaire la nature et que tu n'arrêtes pas ton moteur. La Cour de Cassation te reproche une violation de l'article 30 du Code de la Route, mal-

gré le [texte] indéterminé (25-6-1910-15-5-1926).

Tu es en faute...

Lorsque tu as eu la flemme de changer ton câble de débrayage, ou tout autre, et que tu tamponnes un autre camarade.

"MOTO REVUE"
HEBDOMADAIRE
PARAITRA LE SAMEDI
A PARTIR DU 4 JUILLET

Le Tribunal civil de Lyon te reproche un dommage imputable à un vice de machine, mais de façon principale causé par négligence de conducteur (6-1-1926).

Tu es en faute...

Chaque fois que tu autorises un cycliste à faire son petit Sérès derrière ton engin et qu'un coup de frein malencontreux brise l'élan et... la machine de ton poulain. Tous les tribunaux te reprochent d'être un imprudent et un... imbécile.

Tu es en faute...

Lorsque tu as juché sur le porte-bagages nu de ta moto une quelconque volaille non encore cataloguée au Larousse Agricole, et que dans l'ardeur de ta jeunesse tu l'as déposée, soit courtoisement sur le gazon printanier de la forêt, soit moins galamment sur le tapis rocaillieux d'un virage défoncé. Tous les tribunaux te reprochent de n'être pas assez riche pour solder les quelque 100.000 fr. que, dans l'un et l'autre cas, le dommage causé sur la personne t'imposera. — FENDLAIR.

La demi-taxe pour les motos âgées de 9 ans

Notre enquête sur les anciennes motos âgées de plus de 9 ans a donné lieu à un mouvement d'ensemble de tous les propriétaires de ces véhicules.

Notre dossier, très suggestif, est constitué. Nous avons immédiatement amorcé notre offensive par une pétition à M. le Président du Conseil, dont voici les principaux extraits :

Moto Revue qui représente la totalité du sport motocycliste français est saisie d'une requête de motocyclistes qui protestent contre l'application imprévue de la loi du 1^{er} Avril « exonérant de 50 % les véhicules automobiles sortis de l'usine avant le 1^{er} Janvier 1917, soit au bout de 9 ans »...

Moto Revue, ainsi que tous les motocyclistes, avait pensé que par le terme de voitures automobiles, le législateur avait entendu tous véhicules mus par un moteur mécanique. Dans l'application, il en va autrement, puisque les voitures à explosion ou électriques sont favorisées au détriment des motocyclettes qui ne sont pas comprises dans la faveur sus-indiquée.

De nombreux arguments militent en notre faveur. La loi doit être la même pour tous, il n'y a aucun motif sérieux de discerner entre les véhicules à 2, à 3, à 4 ou 6 roues. Les progrès chimiques, mécaniques ou physiques ont été intégralement les mêmes pour ces différents types ; si le législateur a songé qu'une voiture âgée de plus de 9 années était d'un type tellement démodé et surtout d'une puissance tellement négative, comparée aux productions actuelles, il est inadmissible et peu démocratique de ne pas assimiler la motocyclette (et ses dérivés) aux voitures, alors qu'il est probant que la longévité d'une moto est comparativement deux fois moindre que celle d'une auto.

Un autre argument en notre faveur peut

être invoqué du fait que la catégorie motocyclettes a été, depuis le 1^{er} Janvier dernier, assimilée aux automobiles à tous points de vue fiscaux et les taxes municipales sont venues grever dangereusement une industrie digne de tous égards. Puisque nous avons accepté les charges aux mêmes titres que l'auto, n'est-il pas juste que nous bénéficions des mêmes avantages ?

Objectivement, les faits parlent éloquemment en faveur des vieilles motos.

Depuis 9 ans, le progrès a été formidable et les vieux types en usage sont non seulement archaïques, mais onéreux comme consommation, entretien, sont de ce fait d'une utilité très contestable ; les propriétaires appartiennent conséquemment à l'une des modestes classes de la société qu'il serait triste de décourager, car leurs moyens sont en désaccord avec la vie actuelle.

Enfin, Moto Revue s'est appliquée à rechercher dans toute la France, le nombre des motos susceptibles de bénéficier de la demi-taxe. Nous avons fait appel à tous les propriétaires ; leur nombre est infime, quelques centaines au plus. Le dossier est très suggestif : pas un possesseur n'appartient aux classes aisées, tous sont de situation modeste et leur amertume est grande de ce qu'ils nomment confusément une injustice.

Nous faisons appel à votre esprit de méthode et de justice, Monsieur le Président du Conseil, pour appuyer de votre influence la rectification désirée par les possesseurs actuels et futurs : il suffit d'indiquer aux services intéressés dans quel sens doit être interprétée la lettre de la loi, c'est-à-dire dans un esprit large et plein de sens.

Nous recevons jusqu'au 15 juin les adhé-

sions à notre mouvement : envoyer nom et adresse ; marque, année, force de la moto.

Au moment de mettre sous presse, nous recevons la réponse officielle suivante :

Paris, le 6 Mai 1927

(P. 2)

MINISTÈRE DES FINANCES

Direction Générale des Contributions Indirectes

Cabinet

Monsieur le Secrétaire Général

« Vous avez bien voulu demander l'extension aux motocyclettes de la demi-taxe, accordée aux automobiles d'ancienne fabrication.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'article 57 de la loi du 26 Mars 1927, vise uniquement les « voitures et camions automobiles ». Les exonérations fiscales étant de droit étroit, il n'est pas au pouvoir de mon Administration d'étendre le bénéfice de ce texte aux motocyclettes qui n'y sont pas expressément désignées. »

Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général,
MARGERIE.

L'Administration nous répond, ainsi que nous le pressentions, aimablement mais négativement. Nous allons continuer notre offensive par un dépôt de projet de loi, portant rectification du texte « injuste ».

Un peu de tout

Supertandem

Pneus ballons ; freins et amortisseurs de direction, de selle, de roue arrière ; tout a été fait pour assurer le parfait confort du motocycliste. Un point a aussi retenu l'attention des constructeurs : celui du tan-sad.

La Maison Bérard Frères, bien connue pour ses sièges arrière de moto : Moto-strap et Super-moto-strap, vient de mettre au point un nouvel appareil avec siège en forme de selle : le Supertandem.

Ce nouveau siège comprend à la fois, une excellente assise et une suspension idéale.

Ces deux conditions sont indispensables pour donner un grand confort au passager, lequel est à soigner tout particulièrement, car c'est le plus souvent une « Passagère ».

La suspension, c'est celle qui a fait l'énorme succès du Super-moto-strap, à siège rectangulaire, sur ressorts travaillant à la traction ;



cette suspension a été copiée d'ailleurs par d'autres constructeurs : On ne copie que ce qui est parfait, et une copie n'égale jamais l'original.

Quant à l'assise, elle a la forme de selle, à nez excessivement large pour éviter le glissement à l'avant. Son rembourrage est fait de

crin et feutre sur sangle-tapissière de toute première qualité, recouvert de véritable Zapon, dont on connaît l'extrême solidité. C'est dire que la qualité est en rapport avec la technique du siège.

La forme, la largeur du siège, sa garniture tout particulièrement soignée, sa suspension, donnent à ce siège un confort inconnu à ce jour. Quatre écrous et le Supertandem est monté sur n'importe quelle machine. Et ce qui ne gêne rien, le Supertandem se prête à toutes les grandeurs de bourses !

J'ajouterai que la directive de cette construction est la conception de la « selle à trois points ». Un essai fait sur les pavés de Longjumeau et sur la route de Roissy en France, avec une passagère qui jusqu'ici était rebelle à l'usage du tan-sad, m'a révélé que le Supertandem était supérieur à tous les sièges construits actuellement, puisque cette passagère est acquise à ce mode de transport. .

COUPS DE GRIFFE

Découverte néolithique...

Notre paléographe a déchiffré cet incunable transcrit, il y a quelques siècles, dans une revue dénommée Auto Magazine, éditée dans l'ancien Faubourg Montmartre, qui fut, sans doute, à l'époque, le centre du sport français

« Un vrai danger pour les automobilistes, ce sont toutes ces motocyclettes qui circulent avec un passager en plus du conducteur ; j'ai toujours l'impression que le passager ou la passagère, va provoquer, par un réflexe brusque, l'accident ; j'avoue que lorsque j'ai à dépasser une motocyclette ainsi montée, je ralentis, de peur que la motocyclette ne tombe devant moi, alors que mon automobile arriverait à sa hauteur.

« On devrait interdire un passager à bord des motocyclettes.

« Nous sommes de cet avis, mais le moyen de faire aboutir une réforme qui serait nécessaire, alors que nous voyons au contraire tous les motocyclistes recourir de plus en plus à ce

mode de transport, lequel, s'il est pratique, reste toujours dangereux ? »

Cher confrère, le moyen ? l'internement immédiat de votre correspondant qui manque des qualités du bon conducteur ; quant à vous, j'avouerais franchement que vous avez parlé d'une chose que vous ne connaissez pas... et dame ! plutôt que vous plaindre, nous vous offrons une promenade en tan-sad qui vous convaincra et de votre ignorance et des quelques cylindrées de retard que vous avez. Sans rancune.

D'un journal suisse : « Le Moteur »

A propos du banquet, il est navrant de constater que les coureurs qui, pourtant, sont de droit les rois de la journée, désertent les banquets où on aurait la joie de les connaître et de les fêter comme il convient. Pourquoi ?..

D'une grande Fédération que nous ne nommerons pas :

Répondant au désir exprimé par de nombreux sidécaristes, l'U. M. Dinant a décidé, après approbation par la F. M. B., d'admettre les sidécars à participer au Grand Prix du Printemps.

Cette catégorie de concurrents aura à boucler vingt fois le circuit, soit au total : 69.400 kilomètres.

— Plaignons-les ! Il est vrai que Dinant est au Midi... de la Belgique.

Du Compte rendu de la 22^e Assemblée de la Fédération Internationale des Clubs motocyclistes (Milan, 12 avril 1927).

Absents : Le Président (France), excusé. Nations non représentées : La France, excusée.

La France, venant au 3^e rang des nations européennes (140.000 motocyclistes) a l'heur — bon ou mauvais ? — de ne se trouver représentée ni au siège présidentiel, ni à la Commission Sportive.

— Sommes-nous bien défendus ?

Mon petit doigt m'a dit...

... qu'Alcyon a, depuis peu, des filtres à air de la maison A. C. aux essais, tant sur les machines de série que sur les racers de course

... que les nouvelles bougies de la même maison A. C., type 100, 101, 200 et 201, peuvent supporter agréablement les régimes de Norton, A. J. S. et autres moteurs rapides.

... que la nouvelle machine 250 de Lemason accuse de 132 à 134, en ligne droite et ira plus vite au Grand prix de Lyon.

... que Sabet qui a acheté 2 Sunbeam à Francisquet se commanderait une 1.000 extra-rapide, ce qui ferait enfin une vraie machine à l'autodrome dans cette catégorie.

... qu'Herkuleyns, malgré tout son mérite, frise péniblement le 157 à l'heure et que Borgotti va 10 kilomètres moins vite.

... que le persévérant Andreino, qui fit rendre plus de 150 à une Norton, courra le Bol d'Or sur une machine à cadre embouti dont le chef du service des courses est un colonel anglais.

... que le monoplace Salmson, merveille de finesse et mécanique impeccable est un 4 cylindres de 1923, ce qui laisse loin derrière les performances de la marque concurrente dont les machines ne sont pas de série et ne vont pas plus vite.

... que le racer de la firme de Billancourt a été prévu avec une cagoule qui emprisonnera le conducteur complètement et donnera quelques kilomètres en plus.

... que bientôt sortirait de la même maison de fameux moteurs dont on parle beaucoup dans les coulisses de l'usine.

... que le premier serait un bloc six-cylindres dont la formule se rapproche de ceux chéris de l'ingénieur Violet et que le deuxième 4 temps, comporterait évidemment deux cylindres de plus que le premier.

... que ce ne serait d'ailleurs pas la première fois qu'un 1.100 comporterait 8 cylindres, car Bugatti courut l'année dernière avec le même type de moteur.

... que Violet courra le Bol d'Or avec une nouvelle machine, 4 cylindres en ligne, sans compresseur, frein avant et 135 à l'heure en 750.

... que la même machine donnerait 150 à l'heure, munie d'un compresseur, ce qui battra le record du monde des 750 4 roues.

... que l'équipe Salmson de gentlemen prendra part ainsi que B.N.C., au circuit des frontières.

... que dans chaque course où Froissart, le pilote d'Alcyon, prend le départ, on voit les concurrents malchanceux, venir lui donner une amicale bourrade dans le dos, sans doute pour conjurer le mauvais sort.

... que Marcel Jolly n'aura pas son chronomètre s'il le demande avec tant d'insistance à notre collaborateur.

... qu'à un banquet du circuit de l'Aisne, le sympathique Hasslet du service des courses de Salmson disait beaucoup de mal sur O. H. Camshaft, en face qui il était assis, sans le savoir, mais que ce dernier en a bien ri.

... que Giraud Cabantous n'a jamais monté de S.C.A.P. sur sa voiture personnelle, mais un magnifique petit Ruby, 4 cylindres, ce qui lui a permis son 138 à l'heure.

... que de Boissac est un pilote gonflé de première classe, car, à Saint-Quentin, il doublait un concurrent à l'extérieur dans un virage à plus de 80 à l'heure, ce qui l'envoya au fossé, mais que son premier souci, avant de relever sa machine fut de déblayer la route des pierres que sa Norton avait envoyé.

... que ce sympathique indépendant est un impeccable gentleman, et ce qui ne gâte rien, un excellent motocycliste.

... que la grande marque de Billancourt, qui vient de lancer une 14 CV, 6 cylindres, formule américaine, va construire des 18 CV avec le même nombre de pistons.



... que bientôt les records du monde, détenus par le fils J.A.P., Prestwitch junior, en catégorie 350, 4 roues, seront battus par le Rovin propulsé, par un J.A.P., double échappement et conduit par Mrs Stewart elle-même.

... que Rovin à l'intention de vendre bientôt la Bugatti du pauvre, monocylindrique J.A.P. sur un châssis 4 roues, avec garantie de 130 à l'heure.

... que la maison anglaise qui vend une essence spéciale pour haute compression, impose son huile aux coureurs avec une délicatesse obstinée et surtout à la veille des courses.

... que Bichot, de Noisy-le-Sec aura droit à une bougie aussi pour sa mise en boîte, aussi spirituelle que de bon goût.

... que le gagnant du concours de O. H. Camshaft est M. Jean Casillier, 66, rue Sausure, pour l'écho suivant : « que notre sympathique horloger-coureur-essayeur annonce dans son essai de la 500 Terrot que le pneu qui empoigne la route et la selle, toute en ressort, équipent naturellement la machine, alors que sur la photo on aperçoit le pneu des connaisseurs et la selle Brooks ».

... que la Peugeot de Rigal, équipée en sport, accuse un 165 du meilleur aloi.

... qu'il gagne ainsi la Bougie Nerka F 13, mais que O. H. Camshaft lui fait remarquer que la selle n'était point une Brooks mais une Aero-Lycett.

... que le concours du meilleur « mon petit doigt m'a dit », subsiste, si les réponses parviennent avant le 25 mai, avec une bougie comme prix à la meilleure réponse.

... que Mme Junnek fit l'admiration de tous les connaisseurs à la Tarça, car ce fut la seule à ne pas aller se balader dans les plates bandes bordant les précipices.

... que Mme Jennik, autre bonne conductrice, qui se distingua au volant d'une Chenard à Boulogne, vient de passer commande d'un Salmson Saint-Sebastien.

... qu'à l'Alouette, la voiture de Casse comportait, sous le postérieur du mécanicien, un réservoir d'huile et que ça n'est pas très rembourré, au dire de celui-ci.

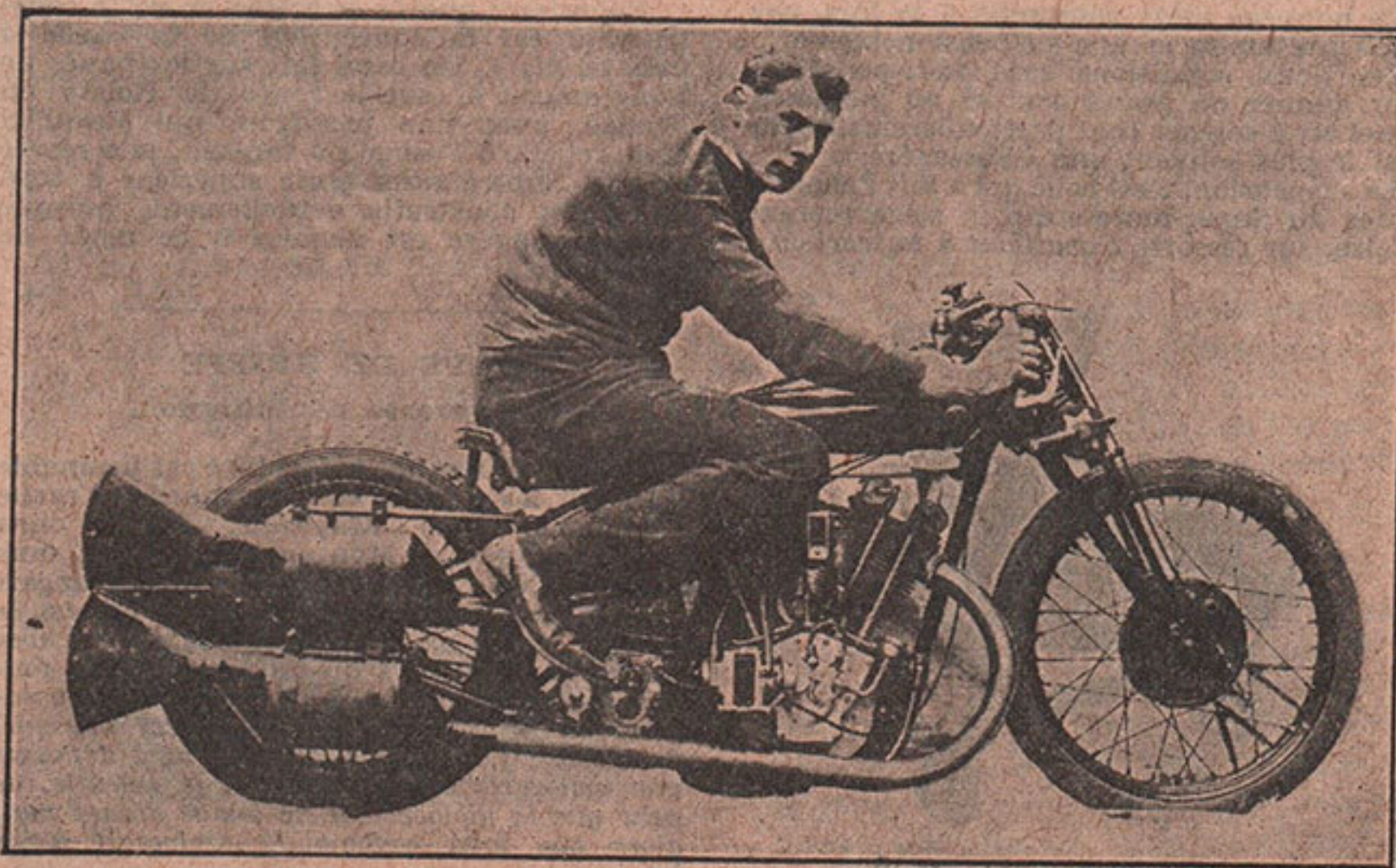
... qu'il était agréable de voir Fimiey, l'excellent agent franco-anglais de Rouen, soigner d'une façon désintéressée un client et ami, Métral, gentleman indépendant, prestigieux vireur et que O. H. Camshaft prédit un grand avenir au sympathique duo.

... que le même Métral vire à la Simpson et mieux que beaucoup de professionnels.

... qu'un ancien concurrent du meeting de la Baule, possesseur d'une 10 CV fait une effroyable consommation de moutons sur les routes, mais qu'il les écrase avant de les manger.

... que O. H. Camshaft, après l'abus de plusieurs tournées offertes par d'aimables industriels, a cru voir deux cylindres dans le cadre de la C-P. de Renaud quand il n'y en avait qu'un, d'ailleurs magnifique, le monocylindrique Pauvert, 2 temps qui comporte, entre parenthèses, un graissage fort bien conditionné.

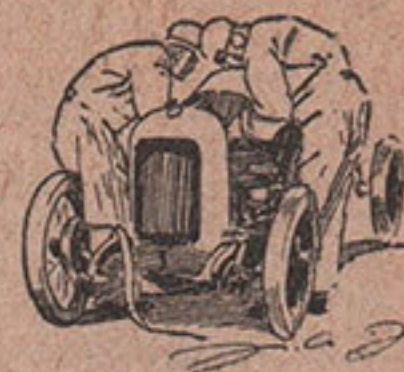
O. H. CAMSHAFT.



Tout pour le silence ! Voici une 1.000 qui ne doit pas faire beaucoup de bruit ! C'est la Mc. Evoy qui vient de gagner le championnat de Southport en Angleterre à la moyenne de 186 kil. à l'heure. (Cette machine a déjà fait le 192 à Brooklands.) (Voir notre article sur les silencieux).



Le Sport de la Quinzaine



Réflexions d'un profane

En revenant de Château-Thierry, je songeais à toute la volupté d'un Rovin dans son monocoque, un truc à 4 roues grand comme ça ! haut de quelques centimètres qui m'entraînait à plus de 80 ! Je suis allé l'admirer, et j'ai vu tout autre chose, un autre truc encore plus petit, un joujou, un sans soupapes pour de bon, que notre sympathique Rovin s'enorgueillit de mener à la victoire bientôt un racer, un pur sang, petit cheval arabe qui va mener la vie dure à de bien gros mastodontes ! On parle de plus de 100... ! Mais, je m'arrête, je suis indiscret, allez tous au Bol d'Or et vous verrez du nouveau. Je ne veux pas cependant que l'on croie que l'on ne vit pas autre chose à Château-Thierry, la Licorne fit une riche impression. Doré comme toujours était au volant. Notre sympathique Lamberjak nous révéla une Virginie impressionnante. En motos, un indépendant (Favre) nous fit admirer sa valeur en 75 et 100 cmc. Monet et Goyon, comme toujours s'adjudgea un trophée en 175 sur un lot remarquable. Si Alcyon battit Terrot en 250, Terrot par contre nous assura un gain de 10 secondes sur le record des sidecars, ceci compense cela. Magnat-Debon fut le héros de la journée, à 84 km., pulvérisant tous records. Belle journée de sport dont j'ai rendu compte dans *Motocyclisme*. Dunlop et Hutchinson furent acharnés à se disputer la victoire. Un mot sur le freinage, ne parlons pas de paramètre, d'arc tg., de grades et autres, constatons que Lipman fit son freinage 100 mètres en 5" 4/5, Boetsch en 7" 1". Par contre, Boetsch fit son 900 mètres en 35" 2/5 et Lipman en 43" 1/5. Pour moi, profane, Lipman fut un rude pilote et sa voiture une belle mécanique, son arrêt est merveilleux, mais sur 100 mètres, car la coupe Gilardoni revint à Boetsch dont l'ensemble de freinage, sur Magnat-Debon, fut supérieur. De Château-Thierry, j'ai bondi à Poitiers pour la deuxième épreuve comptant pour la coupe des 3 Villes. décidément l'A. C. O. est une organisation merveilleuse, les départs arrêtés seront toujours du plus remarquable enseignement, mais sont moins spectaculaires. Péan en moto, Bonasse sur Bugatti tourisme, Rigal sur Peugeot sport et Lava' sur Salmson se partagèrent les premières places.

Aux Plâtrières, nous revîmes la victoire de Monet Goyon en 175. Dollar en 125, Richard sur Peugeot et Morel sur Amilcar restèrent eux-mêmes.

Résultats

La course de côte de Château-Thierry

Le 24 avril

- Motos 75 cmc. — 1. Favre (amateur), 4" 22". Record établi.
- Motos 100 cmc. — 1. Favre (amateur), 1" 30" 4/5, moyenne 39 km. 647.
- Motos 125 cmc. — 1. Sollet (Mototype), 1" 22" 1/5, moyenne 43 km. 795.
- Motos 175 cmc. — 1. Hommaire (Monet Goyon), 48" 4/5, moyenne 73 km. 770.
- Motos 250 cmc. — 1. Lemasson (Alcyon), 45" 2/5, moyenne 79 km. 295.
- Motos 350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 43" 3/5, moyenne 82 km. 568. Record battu.
- Motos 500 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 42" 3/5, moyenne 84 km. 507. Record battu, meilleur temps de la journée toutes catégories.
- Motos 750 cmc. — 1. Pierval (amateur), 45" 3/5, moyenne 82 km. 568.
- Sidecars 350 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 52" 3/5, moyenne 68 km. 441. Record battu.
- Cyclecars 350 cmc. — 1. Villard, 1' 25" 4/5, moyenne 42 km. 154.

- Cyclecars 750 cmc. — 1. Siran (d'Yrsan), 1' 4", moyenne 56 km. 250.
- Voitures sport 1.100 cmc. — 1. Ismailin (Salmson), 51" 2/5, moyenne 70 km. 038.
- Voitures sport 2 litres. — 1. R. Labric (Scap), 1' 30" 3/5, moyenne 39 km. 735.
- Voitures sport 5 litres. — 1. Lamberjak (Saurer), 1' 42" 3/5, moyenne 35 km. 087. Record établi.
- Voitures course 350 cmc. — 1. De Rovin (Rovin), 1' 4/5, moyenne 59 km. 210. Record établi.

- Voitures course 500 cmc. — 1. Doré (Sima-Violet), 1' 6" 2/5, moyenne 54 km. 216. Record battu.
- Voitures course 750 cmc. — 1. Fremlet (Sima-Violet), 54" 1/5, moyenne 66 km. 420.
- Voitures course 1.100 cmc. — 1. Lipmann (Salmson), 49", moyenne 78 km. 469.
- Voitures course 1.500 cmc. — 1. Doré (Corre-le-Licorne), 47" 1/5, moyenne 76 km. 271 ; meilleur temps des voitures.

A La Ferté-Bernard

Le huitième concours du Bidon de 5 litres, organisé par l'A. C. O. et le Vélo Sport Fertois avec le concours de l'Office National des Combustibles Liquides s'est déroulé hier sur le Circuit de la Ferté-Bernard. Bien que le vent soufflât fort dans la matinée, la journée fut splendide et nombreux furent les curieux qui prirent le circuit comme but de promenade. Dusanter sur Bugatti et Francisquet sur-Sunbeam sont les deux grands vainqueurs de la journée. Sur un circuit admirable dépassant 21 kilomètres, un public extrêmement nombreux a assisté aux admirables performances réalisées hier par un temps vraiment propice. Si en motos le record du tour ne fut pas souventes fois battu, il n'en fut pas de même en voitures.

Voici quels sont les classements :

- Motos 125 cmc. — 1. Bornot (Prester), 1 h. 45' 39" 3/5, moyenne : 60 km. 074.
- Motos 175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 1 h. 43' 53" 3/5, moyenne : 73 km. 231.
- Motos 250 cmc. — 1. Lemasson (Alcyon), 1 h. 38' 29" 2/5, moyenne : 90 km. 123.
- Motos 350 cmc. — 1. O'Reilly (A. J. S.), 1 h. 57", moyenne : 74 km. 860.
- Motos 500 cmc. — 1. Francisquet (Sunbeam), 1 h. 54' 20" 1/5, moyenne : 99 km. 813.
- Voitures sport 750 cmc. — 1. Picollatti (Peugeot), 2 h. 27' 3", moyenne : 68 km. 985.
- Voitures sport 1.100 cmc. — 1. Lipman (Salmson), 2 h. 23' 28" 4/5, moyenne : 88 km. 387.
- Voitures sport 2 litres. — 1. Delaforest (Buire), 3 h. 3' 14" 2/5, moyenne : 76 km. 124.
- Voitures course 500 cmc. — 1. Violet (Sima-Violet), 1 h. 55' 9", moyenne : 77 km. 084.
- Voitures course 750 cmc. — 1. Treunet (Sima-Violet), 2 h. 14' 46", moyenne 84 km. 608.
- Voitures course 1.100 cmc. — 1. D'Havrin-court (Salmson), 2 h. 30' 32" 2/5, moyenne 101 km. 083.
- Voitures course 1.500 cmc. — 1. L. Dusanter (Bugatti), 2 h. 26' 52", moyenne : 103 km. 607.

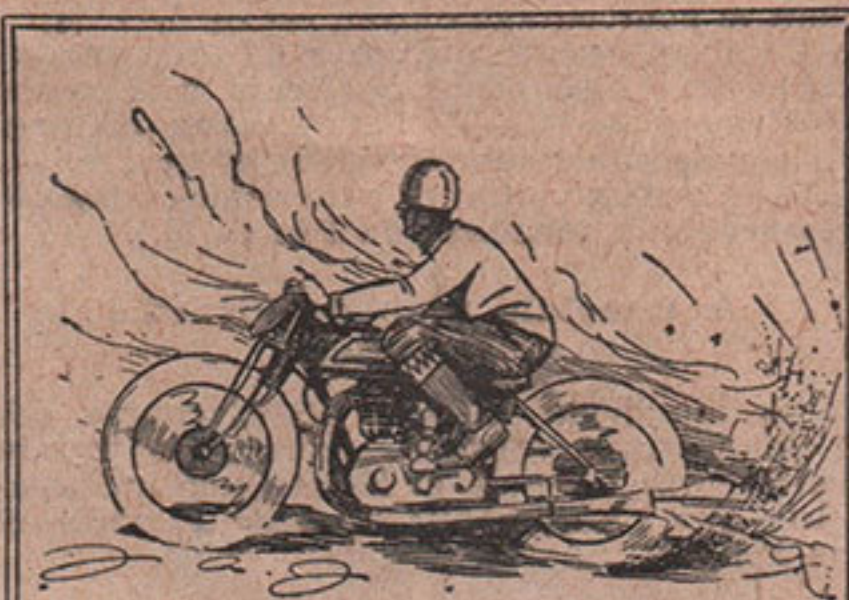
La course de côte des Dunes

Le classement

- Motos 175 cmc. — 1. Robert (Jean Thomann), 30" 1/5 + 29" 4/5, 1' ; 2. Janin (Terrot), 30" 1/5 + 30" 1/5, 1' 2/5 ; 3. Imbourg (Dollar), 40" 1/5 + 38" 1/5, 1' 18" 2/5 ; 4. Creuze (Terrot).
- Motos 250 cmc. — 1. Robert (Jean Thomann), 35" 4/5 + 32" 1/5, 1' 8".
- Motos 500 cmc. — 1. Péan (Peugeot), 27" + 29", 56".
- Voitures tourisme 1.500 cmc. — 1. Bonasse (Bugatti), 31" 2/5 + 31" 3/5, 1' 3".
- Sport 5.000 cmc. — 1. L. Rigal (Peugeot), 27" + 27", 54".
- Voitures course 750 cmc. — 1. L. Rigal (Peugeot), 40" 4/5 + 35", 1' 15" 4/5.
- 1.100 cmc. — 1. Lava' (Salmson), 26" 2/5 + 26" 1/5, 52" 3/5 (meilleur temps de la journée toutes catégories, moyenne 68 km. 441).

Aix-en-Provence,

- Motos 175 cmc. — 1. Sourdou Monet-Goyon), 2' 9" 3/4 ;



Calendrier Sportif

MAI

- 22. — Kilomètre lancé à Rouen.
- 26. — Les 6 heures de Bourgogne (A.C.B. Circuit Dijonnais). Handicap distance, vitesse. L. Manaud, 3, cité Bergère, Paris. Grand Prix de vitesse, Montlhéry.

JUIN

BOL D'OR

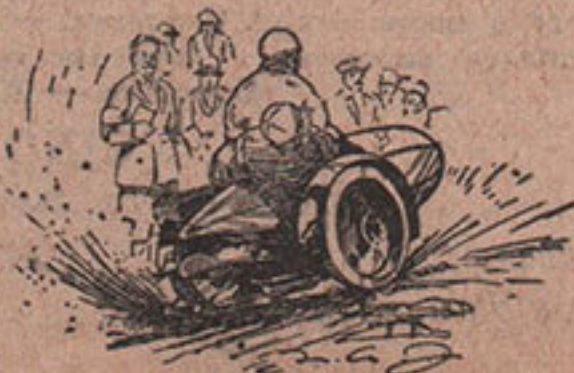
(Pentecôte : 5/6 Juin)

- 24 heures de vitesse pour Motos.
- 24 heures de vitesse pour Voitures.

St-GERMAIN-EN-LAYE

50 % de réduction aux Lecteurs de Moto-Revue

- 4-5-6. — Le 3^e Bordeaux-Pyrénées-Bordeaux (M. C. Bx.). La grande épreuve de la Côte d'Argent.
- 12. — 3^e Rallye de Moto-Revue.
- 13. — T. T. d'Angleterre.



250 cmc. — 1. Piscaglia (Pierre).
 350 cmc. — 1. Oltier (Motosacoche), 1' 46".
 500 cmc. — 1. Oltier (Motosacoche).
 750 cmc. — 1. Richard (Peugeot), 1' 2" (record moto).
 1.000 cmc. — 1. Vache (S. S. A.), 2' 1" 1/5.
 Sidecars 350 cmc. — 1. Vache (S. S. A.),
 Sidecars 600 cmc. — 1. Dawson (A. J. S.),
 Sidecars 1.000 cmc. — 1. Rey (D. S. Malterre), 4'.
 Tricycles 1.100 cmc. — 1. De Tray (Morgan), 2' 32".
 Voitures 1.100 cmc port. — 1. Jourdan (Salmon), 2' 2".
 Voitures course 750 cmc. — 1. Grimaud (Peugeot), 2' 30".
 Voitures course 1.100 cmc. — 1. Morel (Amilcar), 1' 35" 2/5.
 Catégorie amateurs, motos 175 cmc. — 1. Ireland, 2' 45".
 500 cmc. — 1. Grand, 2' 20".
 Voitures sport 1.500 cmc. — 1. Ervat (Moto Club de Marseille), 3' 6".
 1.100 cmc. — 1. Gaétan Ducreux, 2' 0" 3/5.
 1.500 cmc. — 1. Swaton, 3' 19" 1/5.

La Licorne

La côte de Château Thierry : un départ net et précis, une accélération sans cesse soutenue, une brillante arrivée ; pas une seule fois, je n'ai eu l'impression de cette trainée pointillée si courante de tant de véhicules dont la tenue de route est pourtant renommée. On a dit que cette jolie performance à 76 k. 271, meilleur temps et record des 1.500, n'avait pas surpris les connaisseurs : alors, je suis un profane, tant mieux, car cette voiture m'a conquis et je m'excuse fort de ne l'avoir pas suffisamment appréciée jusqu'alors. Michel Doré est un as, il a, selon son habitude, conduit *La Licorne* à la victoire... mais *La Licorne* ne pouvait être vaincue, car je me suis rendu compte que cette victorieuse 10 CV-sport était impeccable : ligne harmonieuse, mécanique d'horlogerie, matière choisie. J'ai bondi à l'usine, j'ai examiné subrepticement toute la gamme de la construction *La Licorne* : véhicules industriels, voitures de tourisme, partout le même souci de la qualité, de la précision, de la présentation : trois atouts qui ont valu à *La Licorne* les 3 coupes si jalosées de Château-Thierry. Eugène Hugot de l'A.C.P.A., avec d'ailleurs le concours immanquable de Dunlop.

Wolber au T. T.

J'avais remarqué au T. T. bien des machines ; un fait cependant m'avait frappé plus intensément, la valeur des pneus de certains concurrents qui ont poussé fort dans les virages, au risque de déchirer leur enveloppe ; ma curiosité m'a permis de constater que ces petites machines s'étaient entourées du pneu Wolber, j'ai alors compris l'audace et la sûreté de ces conducteurs. 80 heures sans arrêt, c'est une performance ! Et j'avouerai que j'eus souhaité, oh ! sans méchanceté, un éclatement de Wolber qui m'eût permis d'assister au démontage et remontage instantanés, en course ; démonstration inutile puisque Wolber refusa d'éclater ou déjeanter. Alors, je me suis promis de le revoir au Bol d'Or. J'irai d'ailleurs visiter ces belles usines de Vailly, construites d'une façon si moderne. Wolber ceinture admirablement la motocyclette !

Le sport à venir

Kilomètre lancé de Tarbes

Le 26 mai se courra pour la deuxième année le Kilomètre de Tarbes, organisé par l'A. C. Midi et l'U. Midi.

La route de Tarbes à Pau se prête admirablement à ce genre de manifestation. Son revêtement et les cinq km. de ligne droite, sans dénivellation à la sortie de Tarbes, ont permis l'an dernier, malgré la pluie, l'accomplissement de performances remarquables.

Engagements à M. Vilatte, A. C. du Midi à Tarbes, 3, rue du Poids-de-l'Huile à Toulouse.

Le Grand Prix du M. C. de Lyon

13 mai. — Circuit de Saint-André-de-Corcy
 Le Grand Prix du M. C. L., épreuve comptant pour le championnat de France de vitesse, est en pleine période d'organisation.

Il se disputera le 15 mai, sur le traditionnelle circuit de Saint-André-de-Corcy (11 km. 800).

La catégorie 175 cmc. mettra aux prises : Aleyon, Armor, Monet-Goyon, Radior.

En 250 cmc., une équipe Motosacoche (dont c'est la rentrée en course) aura comme adversaires : Terrot, Aleyon, D. F. R. et New-Map.

La lutte s'annonce également sévère dans la catégorie 350 cmc., entre : Magnat-Débon, Terrot, Ravat et Monet-Goyon.

En catégorie 500 cmc. : Peugeot, Saroléa, Terrot, Sunbeam, Koehler-Escoffier et Monet-Goyon seront représentés.

Les catégories sidecars 350 et 600 cmc. verront la lutte entre F. N., Magnat-Débon, Terrot, New-Map et Saroléa.

Pour le meeting de Poitiers

Le meeting de Poitiers, organisé par l'actif Automobile Club de l'Ouest, comportera l'escalade d'une côte de 500 mètres, départ arrêté. L'épreuve sera disputée le 1^{er} mai et aura lieu sur le boulevard Coligny, dont le pourcentage moyen est de 5,21 %.

Ce meeting est ouvert : 1^o Aux motocyclettes, sidecars et cyclecars à 3 roues (règlement de l'U. M. F.) ; 2^o Aux voitures de course et de sport (règlement de l'A.I.A. C.R.) ; 3^o Aux voitures de tourisme (catégorie réservée aux membres de l'A. C. Q.).

Automobile Club de Picardie et de l'Aisne

Le dimanche 15 mai 1927, course des 7 kilomètres (voitures légères) en terrain varié entre La Fère et Saint-Quentin, organisée par l'Automobile Club de Picardie et de l'Aisne.

Rallye-régularité

organisé par le Club Sportif Clodoaldien sous le patronage de Moto-Revue

Le 29 mai la section motocycliste de Saint-Cloud organisera un rallye-régularité auquel *Moto-Revue* apporte son patronage. Réservé aux motocyclistes, les voitures jusqu'à 1.500 seront admises. Engagement 5 fr., à Secrétaire C. S. C., 2 rue de l'Eglise à Saint-Cloud, ou à *Moto Revue* (Secrétariat) avant le 27 mai. Départ 8 heures, itinéraire : Saint-Cloud, Roquencourt, Saint-Germain, Flins, Saint-Germain, Versailles, Sèvres, Saint-Cloud. Moyenne au choix de l'engagé, entre 25 et 40 km., classement par régularité.

(Nous rappelons que *Moto Revue hebdomadaire* apportera dorénavant son appui à tous les M. C. dans leurs organisations).

NOTRE 3^e RALLYE

Le 3^e rallye de *Moto-Revue* est définitivement arrêté à la date du 12 juin. Il se compose d'une randonnée en forêt de Fontainebleau et sera agrémenté d'un gymkhana, avec danses, jazz. Un pique-nique gigantesque où chacun apportera sa contribution personnelle au repas colossal et jovial, permettra à chacun de se mieux connaître et mieux s'apprécier.

Les dames sont très spécialement invitées à se rendre nombreuses à notre rallye qui ne sera pas une démonstration sportive plus ou moins acrobatique, mais un premier pas vers nos organisations de camping futures. Suggestions, ilées immédiatement à *Moto-Revue*, M. le Secrétaire Général. Les Moto Clubs régionaux sont invités à faire connaître leur participation éventuelle.

Sitty—Sitty—Sitty

Sur ses bras d'acier tendus, *Sitty* supporte plus de 100 kilos. Petit siège très stable, qui, plié, se met facilement dans la poche du manteau, *Sitty* est le complément de voyage du touriste. Sur la moto, *Sitty* se place sur le porte-bagage et permet d'avoir partout son siège, sa table, son tréteau dans les réunions.

A l'automobiliste, il permet la place supplémentaire à l'ami imprévu. Au touriste, c'est le confort assuré tant au bord de la mer qu'au parc, au tennis, aux queues des théâtres, pour la peinture, le football, la pêche, aux courses. *Sitty* est le rêve du camping, de la chasse, du pic-nique.

Indispensable en chemin de fer, sur le paquebot, *Sitty* coûte un prix infime.

Sitty est vendu par Dellheim, 39, avenue du Roule, Neuilly.

Sitty — Sitty — Sitty

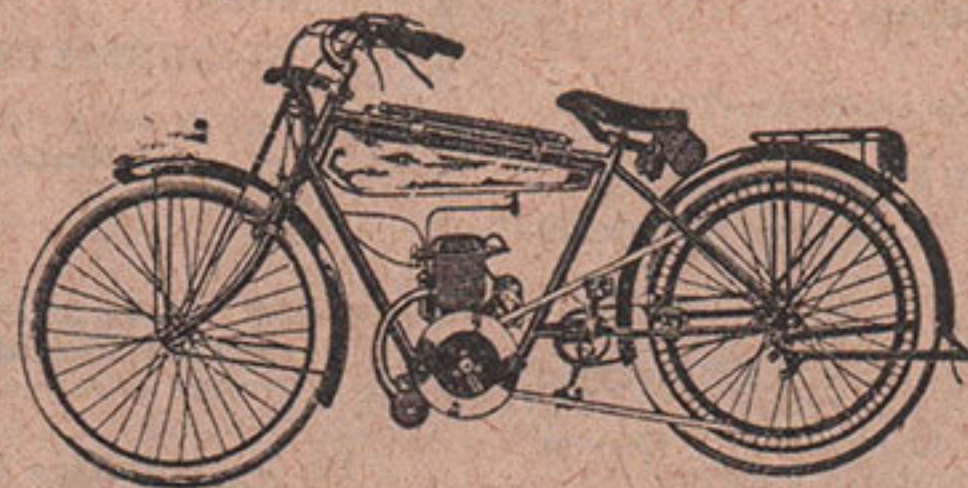
Virginie et Spido

Vrai titre de roman cinéma ! Virginie : c'est un véritable mammoth roulant de la ménagerie Saurer. Nous l'avions interviewée lors de son concours de consommation du bidon de 5 litres. Elle nous a dit sa satisfaction, et son aimable cornak, le dénommé Lamberjack nous a avoué que Virginie fait ses délices de la Spido et n'en veut pas d'autre. Grâce à Spido, elle a abaissé son prix de revient du kilomètre-voyageur à un demi litre aux 100 kilomètres. Moins que le chameau !

Spido est sérieux puisque les coureurs l'adoptent. Spidoline, c'est l'huile des courses, c'est le lubrifiant du tourisme, c'est, enfin, le graissage propre et sûr des motocyclistes.

GRAND CONCOURS DE MOTO-REVUE 100.000 FRANCS DE PRIX - 10 MOTOCYCLETTES

N° 5



Tous les Abonnés-mixtes de *Moto-Revue* et de *Motocyclisme-Automobilisme*, pourront participer à notre Grand Concours. — Conserver les diverses coupures qui paraîtront dans nos numéros successifs ; tous les renseignements paraîtront dans notre Rubrique du Grand Concours. — Attendez et ne nous écrivez pas à ce sujet.

CINQUIÈME QUESTION :

Quelle est la marque de cette moto et sa cylindrée.

Marque : cylindrée : cmc.

Nom du participant :

Signature :

Le Courrier de la Quinzaine

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

Tube... Profilé... Estampé ?

Depuis plusieurs années déjà, j'avais abandonné la motocyclette et, m'y intéressant à nouveau, vous concevez que je trouve dans ce domaine de la mécanique, de nombreuses et importantes évolutions.

C'est de l'une d'elles que je veux vous parler. Elle a trait aux cadres de motocyclettes. Peut-être mon opinion est-elle erronée je serais alors heureux de recevoir vos critiques à ce sujet, et même celles de vos lecteurs.

Je remarque que l'on a actuellement une certaine tendance à abandonner le « tube » pour le remplacer par la tôle emboutie, le profilé et même l'estampé. Autrement dit, on a tendance à copier l'automobile au point de vue du cadre.

Est-ce la solution la meilleure ? Je ne le crois pas et pour diverses raisons.

Toute question de construction mécanique ne se ramène qu'à une question de résistance des matériaux, laquelle nous permet, avec un poids minimum de ferraille de supporter des efforts maximums.

Or, de toutes les formes de poutres connues, quelles sont celles qui présentent la plus grande résistance ? par suite quelles sont celles qui ont le plus grand moment d'inertie ? c'est le tube, et ce sera toujours lui.

C'est simple à vérifier par le moyen suivant : considérez d'une part un profilé quelconque cornière, fer U ; double T, etc. d'une longueur de 1 mètre et d'un poids de 1 kg. et d'autre part un tube de même poids et de même longueur, encastrez-les à l'une de leurs extrémités au moyen d'un scellement et à l'autre extrémité qui est libre, suspendez respectivement deux poids que vous augmenterez, jusqu'au moment où vous pourrez enregistrer la flexion de chacune de ces éprouvettes. Vous remarquerez alors que, pour obtenir une même flexion, il est nécessaire sur le tube d'un poids beaucoup plus élevé que le poids fixé au profilé.

D'où premier résultat, pour une même résistance, un cadre en profilé ou embouti pèsera beaucoup plus que le cadre en tube.

Pourquoi alors les constructeurs d'automobiles ne conservent-ils pas le tube ?

Pour la raison suivante : une voiture est munie d'un châssis composé de deux longerons. Ceux-ci ont besoin d'être réunis par des traverses ; l'assemblage par boulons ou rivets est le plus intéressant au point de vue prix de revient, facilité de construction, temps gagné etc... Le moteur serait difficilement fixable sur un berceau tubulaire, de même, il faudrait des pièces spéciales pour fixer les jumelles des ressorts, la boîte de direction, le plancher et la carrosserie. Ces opérations seraient trop longues pour une construction qui doit être rapide en vue d'un prix de revient relativement réduit.

Mais, la moto, elle, n'est pas dans ce cas, son cadre se réduit à son axe, elle n'a pas besoin de traverses, ni d'entretoises. La triangulation se fait au moyen de quelques raccords tubulaires eux-aussi, brasés directement sans nécessité de perçage dans les tubes qui les supportent, ce qui est un avantage énorme, car il ne faut pas perdre de vue que, si sur un châssis de voiture, il est possible de disposer des longerons et traverses de dimensions réellement importantes, il n'en est plus de même sur une motocyclette où l'on est tenu, d'une part, par la place disponible, qui est réduite, d'autre part, par l'esthétique ; et de ce fait, il faut songer que, le moindre trou qui est destiné à un rivetage ou à un boulonnage peut, à lui seul, supprimer la plus grande partie de la solidité de la moto.

Et, enfin, il faut compter sur le matériel à emboutir, nécessaire à la fabrication de ces pièces spéciales et de formes appropriées, il représente toujours un gros capital d'où une répercussion toujours fâcheuse sur le prix de revient.

Un autre point que j'ai remarqué également, c'est celui qui a tendance à faire supporter par le réservoir une partie des efforts supportés par toute la machine !

Mais quels sont donc ces efforts ? Il y en a tout une gamme. Le premier, très faible consiste uniquement, pour la machine, à se supporter elle-même, quand elle est au garage (pour cela, elle donnera toujours pleine satisfaction).

Le dernier est un effort au choc dont le maximum est représenté (pour une moto marchant à 100 km. heure et pesant 100 kg. + 75 kg. de passager) par un arrêt brusque et net sur une borne kilométrique

Si la borne a une inertie suffisante pour rester immobile l'effort est donné par la relation : $\text{effort} = \frac{m \cdot v^2}{2}$ m étant la masse et v étant la vitesse. (il est préférable de ne pas effectuer cette opération pour n'effrayer personne).

Dans ce cas, la moto donne rarement satisfaction.

Tout ceci, pour dire qu'il est difficile de savoir sur quelle résistance on doit établir le cadre, et que tout se fait plutôt par une approximation due à la pratique et à l'expérience.

Donc, si le réservoir doit supporter sa partie d'efforts, quelle sera celle-ci ? Mystère !!

Il risquera par conséquent d'avoir un point faible, de se fendre en cet endroit, de fuir ! La réparation à l'étain sera impossible, car il faudra à la fois une réparation étanche et qui renforcera ce point faible. L'autogène sera pratiquement impraticable à cause du danger d'explosion ; en tous cas ce procédé ne sera pas sans inconvénient pour l'émail et le nickel, d'où nécessité pour conserver une machine jolie de renvoyer à l'émaillage, non pas un réservoir, mais toute la moto, nécessité également, pour effectuer ce travail d'un démontage complet du moteur et ensuite d'un remontage ; en définitive, opérations coûteuses et très longues.

Regardons alors sur une voiture ; qu'y a-t-il sur le réservoir ? Rien ! et nous ne verrons jamais les constructeurs les rendre solitaires, des jumelles, des ressorts ou des porte-roues de secours.

Mon impression est que la moto est une machine au point, les progrès nets sont maintenant de plus en plus insensibles et les détails que je viens de remarquer sont uniquement, je crois, destinés à faire le « nouveau type de salon ».

Je vous répète, Monsieur le Rédacteur que, à ce sujet, je ne demande pas mieux que de me convertir, pourvu que l'on m'expose des démentis justifiés.

HEULAND.

Les différents types de 2 temps

Dans votre n° 216, vous avez fait paraître une étude sur « différents types de 2 temps » mais je ne suis pas d'accord avec son auteur.

Dans cet article, on laisse supposer que l'utilisation de la partie inférieure du piston comme pompe, conduit à des complications ou à des mécomptes.

Oui, dans certains cas, mais sûrement pas lorsque l'on adopte la solution Prado. Cette solution très simple, très économique

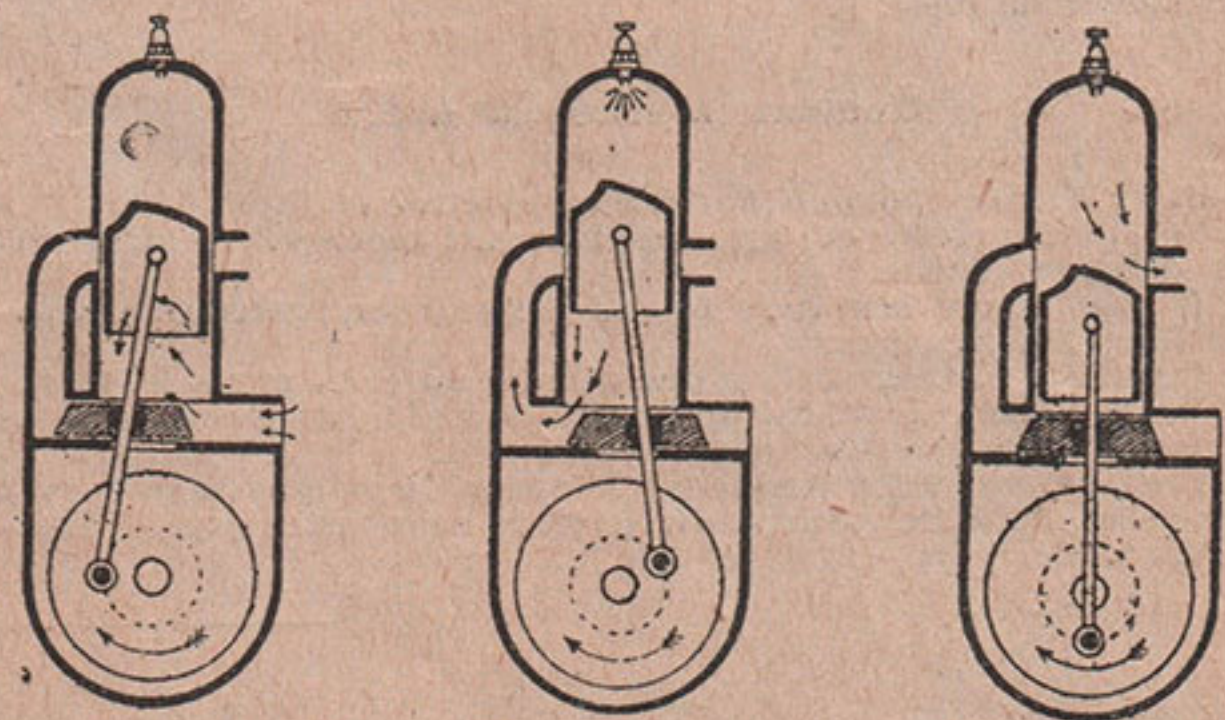


Schéma du Fonctionnement

A droite, le piston en montant aspire le gaz ; au centre, après l'explosion le piston en descendant comprime les gaz vers le canal de transfert ; à gauche, le piston, vers le point mort bas, a découvert les lumières d'échappement, puis celles de transfert, admettant ainsi les gaz dans le cylindre.

enlève aux 2 temps les quelques derniers reproches que l'on peut faire à leur fonctionnement, tout en conservant leur simplicité et surtout leur rusticité.

Du reste, je me permets de vous adresser, d'autre part, un article sur le Prado, vous priant de bien vouloir le faire passer dans un prochain numéro, persuadé que je suis qu'il intéressera vos lecteurs.

R. BOUCHE

ENTRE NOUS

Un conducteur de camion proteste

Je suis très étonné de trouver dans votre numéro du 1^{er} avril, un article de « Calamine » qui ferait les délices d'un journal autophobe, et je suis encore plus étonné de le trouver dans *Moto Revue*, qui, jusqu'ici, ne m'avait pas habitué à tant de parti-pris. Cet article qui traite des camions, mais surtout de leurs conducteurs, tend à faire passer ceux-ci pour les parasites de la route et accumulant les erreurs vous attirera certainement le courroux de beaucoup de ces conducteurs qui sont certainement lecteurs de votre Revue, car vous n'ignorez pas que ce ne sont pas que des propriétaires de voitures de luxe que vous avez comme lecteurs. Je ne sais pas où cet ami des chauffeurs de camions a vu que ceux-ci circulaient avec des voitures dignes des temps préhistoriques, en mauvais état, sans lumière, à toute vitesse, sans connaître les règlements et tout cela avec la complicité des agents et gendarmes, mais je suppose que c'est en rêve, car il suffit de jeter un coup d'œil sur la plupart des camions pour se rendre compte que beaucoup pourraient rendre des points à nombre de voitures légères. Je ne connais pas votre collaborateur, et je veux bien croire qu'il a fait erreur, mais s'il peut monter sur un camion et venir constater que les chauffeurs de camions sont des hommes capables de manier des grosses comme des petites voitures et cela aussi bien que lui et peut-être mieux, qu'il m'excuse, vous avez mon adresse, je suis abonné, et il aura l'occasion de voir.

A votre collaborateur, qui connaît les camions que de les avoir vus, je puis dire ceci : Pour conduire tous les jours un camion, il faut certainement être en meilleure condition physique que bien des conducteurs de voitures de tourisme, il faut être bon conducteur, car un camion chargé est loin d'être maniable et si tous les conducteurs de voiture d'agrément pratiquaient par tous les temps comme ceux des camions, il y en aurait un peu moins qui se casseraient la figure, soit par dérapage, soit par excès de vitesse, par fausse manœuvre, soit par suite d'un trop bon déjeuner, comme on en a l'exemple chaque jour sur la route de Quarante-Sous et ailleurs.

Il n'est d'ailleurs pas difficile de s'en rendre compte, il suffit de parcourir les faits divers des journaux pour se faire une opinion, et chose non négligeable, comparer les délits de fuite... et je crois que vous reviendrez de votre erreur.

Dix chauffeurs de camions qui parcourent en moyenne 25.000 kilomètres par an et qui n'ont encore tué personne pas plus qu'il n'ont eu d'autres accidents et qui en plus dépannent bien des fois des conducteurs de tourisme qui n'ont pour eux qu'une belle voiture.

Je compte sur votre impartialité pour nous rendre justice et surtout pour nous éviter à l'avenir de lire pareilles sottises dans une Revue aussi intéressante et éducatrice que la vôtre.

A. GRILLON.
abonné n° 63439.

Pourquoi notre abonné, veut-il nous faire dire qu'il n'existe pas de bons conducteurs de poids lourds? Mais, de même que nous sommes les premiers à reconnaître qu'il y a des conducteurs de voitures légères ou de motos qui sont un danger public, pourquoi ne veut-il pas admettre qu'il y ait au volant de certains poids lourds des conducteurs imprudents? Ne déclare-t-il pas lui-même qu'un camion chargé est loin d'être maniable, et ne peut-on en déduire que la conduite d'un camion lourd et encombrant impose à une grande prudence et une stricte observation du Code de la route.

Toujours la vitesse de la F. N.

Je lis à titre d'abonné l'article au sujet de la F. N. 350.

Ce Monsieur est peut-être un charmant motocycliste mais aussi un aimable fumiste.

Il nous amuse bien avec ses 115 à l'heure en pneus ballons, avec 30 kilos d'accessoires.

Comme il doit en battre des records au café, après le dîner.

Pour ma part, je lui fais un match amical à Montlhéry, avec une machine qui ne dépasse pas 100 à l'heure.

Brave Monsieur, faites-nous l'honneur de ne pas nous prendre pour des imbéciles, amusez-vous mais ne poussez pas si loin la plaisanterie.

Il me reste à souhaiter vous rencontrer un jour sur la route, et si je n'en ai pas l'occasion, vous me ferez le plaisir de nous montrer votre virtuosité aux prochaines courses de la région.

F. L.

Nous clôturerons cette polémique dans notre prochain numéro par une appréciation indiscutable qui mettra tout le monde d'accord : inutile de nous écrire davantage à ce sujet.

N. D. L. R.

Pourquoi... Pourquoi?

P. S. — Pourquoi Michelin et Citroën acceptent-ils de mettre sur les plaques dans les villages des vitesses de 8 km. h. S'ils n'étaient pas là souvent il n'y aurait rien, donc pas de risques,

PAVARD, Henri Liotard.

N'employez pas les bougies de la Régie, elles allument mal

Je lis dans la Chronique *Entre Nous*, la demande de M. X..., à Paris. Or, il m'est arrivé exactement la même aventure avec une moto 2 temps 250 cmc. Ce n'est pas le moteur qu'il faut incriminer, mais la bougie qui n'est pas appropriée au moteur et les faits signalés ont totalement disparu dès que celle-ci fut changée par une K.L.G. qui me permit de pousser ma machine à fond et d'avoir des reprises inconnues jusqu'ici.

Je connais quelques motocyclistes qui m'ont dit ne pas pouvoir pousser leur machine, le moteur chauffe, s'arrête, repart. Chaque fois, je leur ai prêté une bougie de qualité, et chaque fois ils sont repartis ravis.

GARGAND. Paris.

Recette par 50 degrés de chaleur

J'ai expérimenté l'emploi du condensateur, décrit dans le numéro d'août 1926, de *Motocyclisme* :

J'avais réalisé cela avec un bidon d'huile « Coscade » américaine, dont la contenance — en gallons — est de beaucoup supérieure aux bidons d'huile de France. Le résultat a été au delà de mes espérances et en France, on doit en être pleinement satisfait. Toutefois, ici, si d'une part, on évite d'emporter de l'eau (ce qui n'est pas un mince avantage, tant s'en faut) il faut de temps à autre s'arrêter pour que l'eau remonte.

Malgré ce léger inconvénient, il m'est arrivé plusieurs fois de sortir dans la brousse, sans rien emporter et le temps des arrêts était suffisant pour récupérer l'eau évaporée.

Ici, où l'on roule, sous plus de 50 degrés, le fonctionnement est merveilleux. Je ne doute pas qu'en France, les amateurs qui voudront essayer pareil système, n'en obtiennent les meilleurs résultats.

DECIOS-THIÈS, (Sénégal).

Deux ou quatre temps?...

— Votre article, paru dans le numéro du 15 mars, concernant les 2 temps, est très intéressant et je me permets de vous exposer un moteur 2 temps inédit. Il a le mérite d'être construit et de fonctionner. Il a les organes du deux temps simple, ce qui est essentiel pour le prix de revient et la sécurité de fonctionnement. Il a un piston de moteur à 4 temps de série.

— L'aspiration se fait simplement dans le carter-pompe, la valeur de la dépression étant très sérieusement améliorée.

— L'échappement se fait à fond de course, le piston ne portant pas de déflecteur, la sortie des gaz brûlés peut se faire par des lumières disposées tout autour du cylindre réduites en hauteur ; on connaît l'influence de cette disposition sur la consommation.

— L'admission des gaz frais se fait dans le haut du cylindre. Ils sont dirigés de telle façon que les gaz brûlés sont balayés. Si le réglage est poussé du côté économie, à la fermeture de l'échappement, les gaz brûlés restent dans le cylindre sont sur le piston. Même pour une très faible admission, les gaz frais sont dans le voisinage immédiat de la bougie. Ceci est prouvé entre autre, par un ralenti inconnu dans le 2 temps.

B. X.

Nos Consultations Techniques

J'ai une Scott Squirrel avec laquelle j'ai effectué 9.000 km. Comme vous savez, les pistons sont au nombre de deux, en métal léger et n'ayant chacun que deux segments. Ces derniers sont immobilisés, non par un tenon rajouté, mais par le métal même du piston car la gorge du segment ne fait pas le tour complet, à l'endroit de l'ouverture du segment, on laisse une barette de métal.

Le tout est extrêmement précis comme ajustage. Ces précisions que j'ai cru nécessaires, données, voici ce dont il s'agit.

Des segments se sont immobilisés en un point de leur pourtour du côté de l'échappement, pour préciser. Il ne s'agit donc nulle-

ment d'accident, segments et pistons étant parfaitement intacts.

La question est celle-ci : je ne peux sortir les segments pour les nettoyer et nettoyer les gorges. Le pétrole est inopérant. J'ai beau solliciter l'extrémité libre des segments, rien ne bouge. Or, je ne voudrais pas recourir à la dernière extrémité, soit : briser les segments fautifs. Donc, connaissez-vous un moyen sans danger pour le piston, naturellement, et rendant la liberté à mes segments.

1° Si je change les segments, dois-je les changer tous.

2° Devrais-je avoir à les ajuster en hauteur (je le suppose) et comment le faire. Je

sais que l'on doit les clouer sur une planchette, mais sur quoi les user.

3° Devrais-je aussi les ajuster dans le cylindre, c'est ce qui m'effraie le plus.

Vous pouvez évidemment me répondre de porter ma machine au mécanicien. Ça, jamais, ce sont des ânes. J'ai une fois eu l'imbécillité tendre de confier ma Scott à un mécano, pour décalaminage. Il le fit non sans bris du pot d'échappement et d'une tuyauterie de radiateur. Depuis je le fais moi-même et je suis sûr du travail. Cela me réussit assez bien car, il paraît, je l'ai appris dernièrement, faire 9.000 km. sans une seule panne est un cas assez rare. Je ne

l'aurai pas cru, me contentant d'avoir toujours une machine exactement au point graissage et roulements compris.

Guy Hervochon,
194, rue de la Convention, Paris (15°).

R Nous ne sommes nullement surpris que vous soyez satisfait de la Scott Squirrel et la machine en question est une des plus remarquables en existence.

Nous sommes surpris que la calamine formée sur les segments du côté échappement soit aussi dure. Sur la Scott grâce au refroidissement par eau elle a plutôt l'aspect d'une colle que d'un bloc très dur. Avec des pistons en fonte vous pourriez les faire bouillir dans une solution de soude ou de potasse mais avec des pistons en alliages légers, cela est impossible, l'aluminium est en effet attaqué par ces solutions. Avant de vous résoudre à briser les segments essayez de les laisser baigner 24 heures dans l'alcool à brûler. Si ce remède ne réussit pas brisez-les.

Les segments doivent être ajustés en hauteur. Montez-les sur une planchette avec des pointes sans tête, assez enfoncées pour ne pas dépasser le segment. Pour les user tendez sur une autre planchette de la toile émeri extra-fine et frottez régulièrement en appuyant bien d'aplomb, en un mouvement circulaire. Vous pouvez ensuite étaler sur un morceau de glace bien plane de la potée d'émeri délayée dans de l'huile. Vos segments doivent rentrer librement dans les gorges mais sans jeu vertical. Vous les présenterez de côté dans la gorge. L'ajustage de la fente est plus délicat et se fait avec une lime très fine. Il faut procéder par tâtonnements jusqu'à ce que le piston entre sans effort dans le cylindre. Le jeu entre la lèvre du segment et la barrette de fixation doit être faible, un quart ou un tiers de millimètre. Il faut d'ailleurs vous attendre à ce que votre moteur donne mal après le remontage. Il faut 2 ou 3000 kilomètres pour qu'il se rode bien. Graissez beaucoup pendant cette période. Au remontage nous ne saurions trop vous conseiller de veiller aux joints qui particulièrement sur la Scott doivent être impeccables. Changez à chaque démontage les joints (carter, cylindre).

1° Quel inconvénient y a-t-il à donner aux bougies (aux électrodes) un écartement sensiblement supérieur à la normale de 4 à 5/10.

2° Même question en ce qui concerne les vis platinées du rupteur ?

3° D'où peut provenir les difficultés assez fréquentes de mise en marche du moteur Sima-Violet ?

4° Quel est le moyen le plus pratique pour éviter l'encrassement apide des bougies dans ce même moteur ?

5° D'où proviennent généralement les pétarades au carburateur ?

6° Même question pour le pot d'échappement ?

Est-il exact qu'un volant magnétique ou une magnéto en bon état doit pouvoir donner à la bougie une étincelle de 6 m/m.

Henry PILLAS.
Comptable, Saint-Uze (Drôme).

R 1° L'inconvénient est qu'à cause de la résistance plus grande éprouvée par le courant pour sauter d'une électrode à l'autre, le bobinage secondaire s'échauffe et l'isolant se détériore. Pour éviter que l'échauffement soit tel que l'isolant fonde ou brûle la magnéto comporte d'ailleurs un pare foudre qui offre le passage au courant lorsque celui-ci passe trop difficilement à la bougie.

2° Augmenter ou diminuer l'écartement des vis platinées c'est modifier le moment auquel la rupture se produit. Si les vis sont trop écartées, la rupture est prématurée et arrive avant le moment où le courant primaire est le plus fort, le courant secondaire en est par contre coup affaibli. De plus un écartement exagéré tend à provoquer des étincelles qui sont mauvaises pour les pointes des vis platinées. L'écartement de 0 mm. 4 n'est d'ailleurs pas l'écartement optimum pour toutes les magnétos. Certaines fonctionnent avec un écartement plus grand.

3° Si l'allumage donne bien et que les bougies soient bien propres, la difficulté de départ vient de joints mal faits. L'étanchéité parfaite des joints est indispensable au bon fonctionnement d'un deux temps. En ce qui concerne

les bougies, elles peuvent très bien donner à l'air libre et très mal au contraire quand elles sont montées sur le moteur, à cause de la résistance opposée par la compression au passage du courant. Ayez donc des bougies parfaitement propres.

4° Il n'y a guère de remède, si ce n'est de changer de bougies. Le choix de la bougie d'un deux temps est particulièrement difficile, car elle doit remplir deux conditions contradictoires : a) résister à la chaleur qui résulte de la fréquence des explosions ; b) ne pas être encrassées par les gaz frais chargés d'huile. Peut-être pourriez-vous essayer des bougies à culot plus court, qui étant légèrement en retrait, seraient moins exposées à l'huile. Notez aussi l'importance de la qualité de l'huile. Une huile mal choisie produit un encrassement rapide. En principe, prenez des bougies dont la chambre soit profonde, et sera plus difficilement envahie par l'huile.

5° Les pétarades au carburateur viennent d'un mélange trop pauvre en essence, les pétarades au silencieux se produisent s'il y a des ratés. Une charge est allée au silencieux sans brûler, et est enflammée par la suivante. Un mélange qui brûle difficilement donne plus facilement lieu à ce phénomène, mais il peut provenir de l'allumage.

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

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

6° Il est exact qu'une magnéto ou un volant magnétique peuvent donner une étincelle de plusieurs millimètres lorsqu'ils tournent à la vitesse suffisante, mais le pare foudre à ses pointes à 2 ou 3 m/m pour éviter cela, car l'armature d'une magnéto que l'on soumettrait à ce travail anormal n'y résisterait pas longtemps.

M'étant enfin abonné à vos intéressantes revues je voudrais, déjà, abuser de vos conseils, en vous demandant de bien vouloir me renseigner dans votre rubrique « Entre nous » sur les questions suivantes :

Peut-on, sans inconvénients, diminuer le volume de la chambre d'explosion d'un 350 cmc en donnant une passe sur le tour à la base du cylindre pour en diminuer la hauteur ? Quelle serait l'épaisseur maximum que l'on pourrait enlever sans inconvénient ?

Pouvez-vous me parler des turbos-compresseurs sur les motos et des différents produits mélangés, en course, à l'essence pour fournir un plus grand pouvoir explosif à celle-ci ?

R. ANDRES.

R Il n'est jamais prudent de toucher à l'embase du cylindre qui doit résister à des efforts considérables. En admettant que vous enleviez un millimètre, ce qui à notre avis est maximum, l'élévation du taux de compression sera trop faible pour avoir un intérêt pratique. En enlever davantage aurait un double inconvénient : 1° affaiblissement de l'embase ; 2° débordement du piston dans la chambre d'explosion. Le meilleur moyen de modifier la compression, c'est de changer le piston par un piston plus haut, mais il doit être spécialement étudié pour ne pas déborder sur la chapelle latérale ou d'autre part, ne pas être heurté par les soupapes si celles-ci sont en-dessus. Il est toujours très délicat de modifier un moteur et il faut toujours procéder avec la plus extrême prudence.

Les turbos-compresseurs n'ont pas jusqu'ici

donné de résultats bien intéressants sur les motocyclettes. Ils ne s'appliquent bien qu'aux moteurs dont le courant d'admission est continu, c'est-à-dire à partir de 4 cylindres. Ils s'adaptent mieux aux deux temps à précompression dans le carter.

En course, de deux choses l'une : ou bien on se sert d'essence et on n'y ajoute rien, si ce n'est parfois un peu d'huile qui graisse les soupapes et le haut du cylindre, ou bien on a recours à des carburants composites à base d'alcool, comme le Discol qui permettent un taux de compression beaucoup plus élevé que l'essence et réduisent la température de fonctionnement du moteur. Ajouter des produits à l'essence n'est guère efficace, car la première qualité d'une essence pour donner une bonne carburation, c'est d'être homogène, et l'essence se mélange mal avec d'autres produits.

Je suis possesseur d'une H. Davidson side-car équipée de pneus 760 x 90.

Je songe à la munir de Dunlop ballons 27 x 4. Approuvez-vous ? Est-ce possible ? L'amélioration de confort vaut-elle la dépense ? (800 à 900 fr.). Est-ce sans inconvénients ? La diminution de diamètre entraînera-t-elle une diminution de multiplication. N'y a-t-il pas à craindre que le moteur, tournant plus vite, ne chauffe dangereusement, d'autant que j'ai déjà adapté un pignon moteur de 14 dents ?

M. GOBIN, Le Havre.

(La réponse à cette lettre a été fournie par les Etablissements Harley-Davidson, 32, rue Perret, à Neuilly.)

R Comme suite à votre demande de renseignements, nous avons l'avantage de vous informer qu'il est parfaitement possible de monter des pneumatiques 27 x 4, dont la section (pneu gonflé) est de 102 mm. Cette dimension peut parfaitement passer dans les garde-boue arrière, de side-car et de fourche avant, à la condition que cette dernière soit du modèle 1924.

Il est évident que le remplacement des jantes s'impose.

Pour cette section, la Maison Dunlop fait du pneumatique à jante base creuse.

En ce qui concerne la diminution du diamètre, la différence n'est pas très sensible et ne constitue pas une grande diminution de vitesse, au point de vue multiplication. A ce sujet d'ailleurs, nous avons en magasin toute une gamme de pignons moteur variant de 13 à 19 dents. De plus, le pignon de roue 40, 44 ou 48 dents permet d'obtenir une multiplication convenable suivant la charge du side-car et en rapport, suivant le régime du moteur, avec la vitesse que l'on désire atteindre.

Nous vous rappelons que, dans certains cas, nos motos-sidecars sont utilisées pour le transport des marchandises et les carrosseries sont chargées de telle sorte que l'on est obligé de réduire la multiplication de ces motocyclettes. Nous n'avons jamais eu aucune réclamation de client concernant un échauffement anormal du moteur. De plus, l'excédent de puissance, même pour le modèle 1.000 cmc., permet une certaine tolérance au point de vue multiplication.

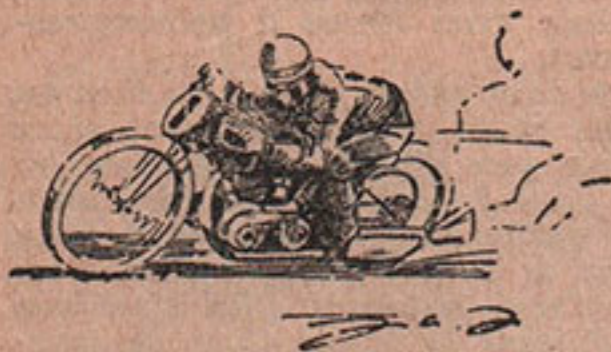
Nous nous tenons à la disposition de tous vos lecteurs, le cas échéant, pour leur indiquer la multiplication suivant l'utilisation de leur machine.

A titre indicatif, le prix actuel d'un jeu de fourches, modèle 1924, est de 960 francs.

Moto Revue est heureuse de faire part à la grande famille motocycliste et automobiliste du mariage de son Directeur et Fondateur, Camille Lacomme, avec Mlle Simone Rey, le 28 avril, à Neuilly. Nous nous faisons l'interprète de tous pour adresser, aux charmants époux, nos vœux de bonheur, de prospérité et longue vie.

Nous remercions la presse des souhaits chaleureux qu'elle a adressés, à cette occasion, à son excellent confrère. — La Rédaction.

Les grandes manifestations sportives



LE BOL D'OR



En Motos

La lutte sera héroïque ; jugez-en par les 500 ! 6 engagés, 6 marques, les meilleures, F. N., Terrot, C P, Roléo, B. S. A., Monet et Goyon, Gnome et Rhône : cette fois pas d'écrasement par le nombre, tous égaux. Qui gagnera ? Le mystère ! L'Angleterre, la France, la Belgique lutteront féroce-ment : l'Angleterre pour maintenir ses trophées antérieurs : la France pour les lui ravir : la Belgique pour les départager

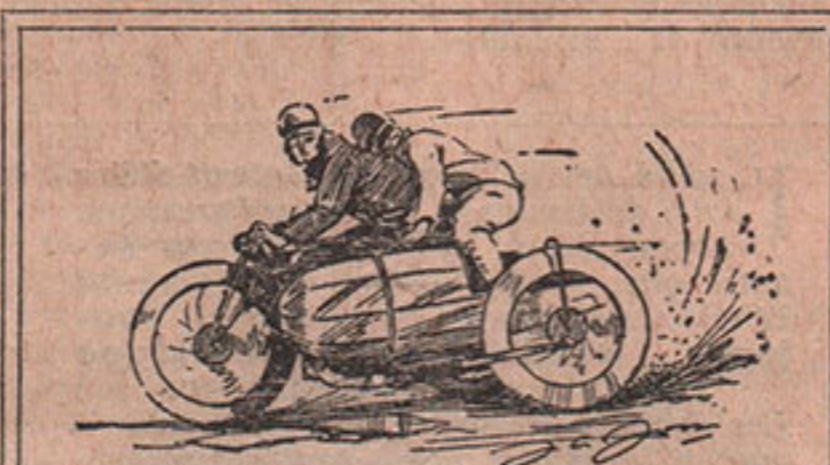
En 350, ce sera la belle bagarre où les anciens, les Peugeot en bataillons serrés, les Clément en phalanges, les Magnat-Debon, D. F. R., Ravat en duos, auront à se frictionner contre les nouveaux venus, tels Propulcycle, Aubier et Dunne, Jean Thomann, C. P. Roléo, B. C. R., La Cyclette. Et pour corser, nos traditionnels Monet et Goyon F. N. et Alcyon qui se jugent assez robustes pour lutter seuls contre toute la meute.

En 250, cette cylindrée un peu délaissée à tort, tout réapparaît : il est dit dans les coulisses que nous aurons des surprises ; les 350 n'ont qu'à se bien tenir. Cl. Delage, Alcyon, J. Thomann, C. P. Roléo, Laurent, New Map et Propulcycle contre Terrot.

En 175, c'est la meute infernale des roquets aux aboiements sonores ; 14 engagés plus hargneux les uns que les autres : 9 marques ; les nouvelles Moto-Monte, Rochester, Aubier et Dunne contre nos nationales Harlette, Monet et Goyon, Alcyon, Thomann (celui de Nanterre !), Royal Moto et Automoto !

Les sidecars nous démontreront que l'on a eu tort de ne pas croire en leur avenir. New Map et New Motorcycle seront les champions des 3 roues.

Les engagements pour le Bol d'Or sont clos ; plus de 100 engagés ! (un lot superbe de champions ! Un choix magnifique des marques soit en motos, soit en voiturettes ! En un mot, le succès ! Jamais Bol d'Or ne fut mieux accueilli par les constructeurs, par les coureurs, par le public.



Bol d'Or

PENTECOTE, 5-6 JUIN

Plus de 100 engagés, une piste admirable, le temps toujours superbe de la Pentecôte, une nuée de spectateurs, l'enthousiasme de la Presse, la lutte terrible des « latérales et culbuteurs », le combat épique des 350 contre les 500, des voitures de sport contre celles de course, la victoire tant souhaitée de la France contre l'Angleterre, le spectacle de véhicules aux plaisantes et originales allures, un formidable orchestre, des jazz, des attractions, la venue de nos moto-clubs régionaux, le départ et l'arrivée en groupe des motocyclistes parisiens, le déversement des rames électriques des milliers de Parisiens, voilà ce que nous réserve le Bol d'Or 1927, le plus beau, le plus attrayant et le plus sport qui ait existé jamais.

TOUS AU BOL D'OR

En voiturettes

C'est le spectacle toujours impressionnant des petites voitures aux allures plaisantes et rapides. Quel changement cette année ! Des noms connus ont disparu ; les engagements actuels ne nous permettent pas d'en préjuger : paix à leurs cendres ! Par contre, la jeunesse va se heurter aux anciens bardés dans leur triple airain ; Motosaloon, Prado, Spag, des noms nouveaux qui inspirent déjà la crainte. Puis la horde multicolore des Sandford, d'Yrsan, Morgan-Darmont, et Sima-Violet. Nous reverrons avec joie, de vieux adversaires avec les G. A. R., les Ratier, les B. N. C. (avec une conductrice !), les Margueritte (avec des conducteurs !), les Jean Graf (tant prometteurs !), et pour clore les fameuses 1100 E. H. P. et D. F. P., Lot remarquable et varié, comme nous ne l'avions pas encore rencontré

Un mot sur l'intendance ; le service routier assuré par l'impitoyable Dunlop, Repusseau et Excelsior Afa, les subsistances par Spidoléine, Castrol, la Société Générale des Huiles et Ilo : l'artillerie des Nerka, Téalémit, Ponsot, Gilardoni : le service sanitaire par les filtres Blackmann, les moteurs Ruby. Que souhaiter de plus comme choc entre tous ces adversaires de marque ?

Deux fois 24 heures, la forêt de Saint-Germain va tressaillir du combat acharné et courtois pour la victoire la plus jalou- sée et la plus admirée ! Endurance des machines, endurance des hommes : du sport en un mot et du vrai ! Motoclubs, Motocyclistes et vous aussi profanes flâneurs allez à Saint-Germain le jour de la Pentecôte !

BILLET DE FAVEUR MOTO-REVUE

LE BOL D'OR 1927

:: Fêtes de la Pentecôte : 4, 5, 6 Juin ::
Circuit des Loges : Forêt de Saint-Germain (S.-&-O.)

BILLET A PRIX RÉDUIT

(Loi du 26 Juin 1920)

GARAGE OFFICIEL

Avec ce billet, il sera perçu par véhicule :

VOITURE AUTOMOBILE... 2.50 au lieu de 5. »
MOTO OU SIDECAR..... 1.50 — 3. »

- Ce billet ne peut être vendu -

BILLET DE FAVEUR MOTO-REVUE

LE BOL D'OR 1927

:: Fêtes de la Pentecôte : 4, 5, 6 Juin ::
Circuit des Loges : Forêt de Saint-Germain (S.-&-O.)

BILLET A PRIX RÉDUIT

(Loi du 26 Juin 1920)

DEUX PLACES

Avec ce billet, il sera perçu par place :

TRIBUNE D'HONNEUR... 7.50 au lieu de 15.25
TRIBUNE..... 5. » — 10. »

- Ce billet ne peut être vendu -

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

A. B. C., 5 CV, revisée, tan-sad, compt., Vis. t. ls soirs et dim. matin. R. Marcelet, 125, av. Italie, Paris.

A. B. C., ét. nf, 5 CV, 4 vit., mot. Gnome et Rhône, 4 tps., ch.-ch., tan-sad, compt. O. S., écl. MAG, freins AV-AR, 2 env. rech., assur. et imp. payés. 3.000 fr. S'adr. : Joly, 4, rue Madeleine, St-Ouen (Seine), 18 à 20 h.

A. B. C., 1926, neuve, 3.600 fr., équipée complét. Simonneau, 87, rue de Dunkerque, Paris.

A. B. C., 5 CV, 4 vit., 2.800 fr. Crinon, 48, rue M.-le-Prince, Paris.

Alcyon, 3 CV, 3 vit., mod. 1925, type sport, à vendre 2.200 fr. S'adresser : Joseph Ferrie, 157, bd St-Germain, Paris (6°).

Alcyon, sport 175 cmc. 1925, ét. de neuf, 3 vit., 2 éch., tan-sad, 2.200 fr. Diodonnat, 231, rue de Paris, Clamart (Seine).

Alcyon, 3 CV, 3 vit., état neuf, toute équipée, 2.500 fr. Coiffeur, 14, rue Rambuteau.

Alcyon, 2 CV, 4 t., 2 vitesses, débray., phare, compt., 1.750 fr. Moto 1 CV 1/2 à chaîne, 2 t., 250 fr. P. Bruey, 50, av. Jaurès, Arcueil (Seine).

Alcyonnette, parf. ét., à vendre 550 fr. Grimpeur, 2 CV, tr. b. ét., 950 fr. Moyeu 2 vit. et débr. pour moto, parf. ét., 200. Laurent Charles, rue Oger, 13, à Givet (Ardennes).

Amilcar sp., bord 1926, 7.000 km, impecc., pns nfs. Jear, 1, rue Castéja, Billancourt (Seine).

Moto anglaise, 2 t., 2 CV, 2 vit., parf. ét. march. garanti, 1.500 fr. St-Maignaud, 22, rue des Teinturiers, Arras (Pas-de-Calais).

Armor, 3 CV, parf. ét. de march., moteur et pneus neufs, phare avec générateur, Luxor de 130 mm de diam., 1.800 fr. Bryon Pierre, mécan., à Cerny-par La Ferté-Alais (S.-et-O.).

Automoto, 1 CV 1/2, t. b. ét., 1.300 fr. L. Boulon, 39, rue Charadin, Suresnes (Seine).

Automoto, 1 CV 1/2, neuve, 1.300 fr. Alix, 27, rue Brunel Paris.

Austral, 2 CV 1/2, nombr. acc., éclair. électr., peu roulé, ét. neuf. Pharmacie Dunoyer, St-Etienne-du-Rouvray (S.-Inf.).

B. C. R., moteur train C. MC, b. Alcyon, 3 vit., ch. air rech., t.-sad, 2.500 fr., état neuf. Roger Maillaut, 85, rue St-Dominique, Paris.

B. N. C., type Evan, 6 CV, 4 cyl., torp., cap., pare-br., écl. Mag., 5.500 fr. D. F. R., type A, 2.000, 10 CV, cond. int. 4 pl., écl. et dém. électr., 9.500 fr. Moto Triumph, 500 cmc., access., 3.500 fr.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

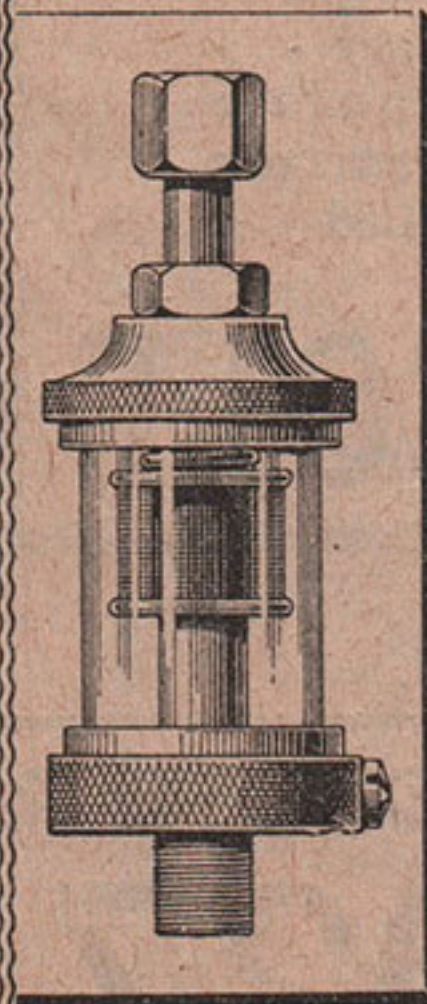
La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

LE FILTRE "YALL"

A DÉBIT VISIBLE



se fait pour les

Monet-Goyon, pas de 11x100

et pour

Terrot, Magnat, etc..., pas de 10x100

SE FIXE SANS SOUDURE

Prix : 35 frs

LA NOUVELLE SACOCHE DE CADRE

pour les Nouveaux Modèles Monet-Goyon

à cadre surbaissé est parue

Prix : 34 frs

AGENTS DEMANDÉS

R. BOULLAY, 6, Rue de Moscou, PARIS (8^e)

Le tout parf. ét., essai. Tapie, 25, bd Chauvelot, Paris (15°).

Blériot, 5 CV, 3 vit., compt. O. S., 2.000 fr., à vendre ou à échanger contre moto récente. A. Wartmann, 22, rue du Donjon, Vincennes (Seine).

B. S. A., 250-350 et 500 cmc., sport et tour solo et sid., superb. occ., toute conf., à liquider bas prix. Vattier, 14, rue Pallkao, Paris (20°).

B. S. A., 350 cmc., dern. mod., prix 5.000 fr. S'adresser le samedi apr.-midi, le dimanche ou dans la semaine après 6 h. du soir, à M. Corde, 26, rue Henri-Martin, Vanves (Seine).

Superbe Cleveland, gros pneus, modèle 1925, état mécanique impeccable, 2.000 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°).

Cleveland, état de nf, à vendre au plus offrant, faire offre à Petit, Hôtel Astoria, Paris.

Cleveland, 3 CV, parf. ét., trompe, phare, outillage. Ecrire R. de Marolles, 48, av. de la Reine, Boulogne-sur-Seine.

Cleveland, 4 CV, écl. électr., tan-sad, tr. b. ét., 3.500 fr. Teinturier, 6, rue Legoff.

Cleveland, type 1925, 4 CV, roulé 4.000 km, éclair. électr., deux freins, état méc. parf. Ecr. pr essais : Petit, Hôtel Astoria, Champs-Élysées, Paris.

Cleveland, 3 CV 1/2, 2 vit., parf. ét., petit outill., vend. cause santé, très pressé, 1.500 fr. Belair, 60, rue Sedaine (11°). Tél. : Roquette 80-61, matin.

Cleveland, 4 CV, éclair., tan-sad, acc., bon état, 2.000 fr. à débattre. Bigot, 3, place d'Anvers.

D. F. R., 4 CV, 4 t., culb., ch.-ch., 3 vit., s. Terry, nombr. acc., état parf., 3.900. Duranceau, 194, bd St-Denis, Courbevoie (Seine).

D. F. R., 350 cmc., 3 vit., burm., Amac., gris. méc., av. régl., tan-sad, éclair., outill., pn. neufs, réserv. huile 3 l., graiss. supp., état abs. neuf, urg. Tassin, 67, rue d'Argout, Cl. 56-57, visible tous les jours.

D. F. R., 350 cmc., 2 t., sort. rev., graiss. s. press., Amac-Burmann 700 x 80, neufs, tan-sad, rep-pieds, 2 rés. essence, montre, grip-gen, porte-buzies, boîte à cham., 2 sac. cavalerie, rés. huile, frein dir., guidon T. T., éclair. et rech., parf. ét. Morin, 4, cité Hermet (18°), t. l. soirs, de 7 à 8, et le samedi apr.-midi, sauf dimanche. 3.500 fr.

D. F. R., 350 cmc., phare, bouteille, compt., tan-sad, boîte Burman, pneus neufs, cause achat voiture, 3.000 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°).

TOURIST TROPHY Français, catégorie 175 cmc.

TIXIER sur Moto
DÉ - DÉ
moteur DUTEN couvre

3.750 kms

sans pénalisation et bat le
-- RECORD --
de la journée (catégorie
175 cmc.) avec **575 kms**

MOTOS DÉ-DÉ, 50, Avenue Marceau — Courbevoie (Seine)

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

Particulier vend moto D. F. R. 350 cmc., 2 t., débray., 2 vit., kick-starter, marche parf., essai à vol. Visible t. l. j., chez M. Varrin, 36, rue Didot, Paris (14°).

D. F. R., 350 cmc., 2 t., 3 vit., carb. Amac, pn. 650 x 65, phare, lant. AR, bout. Pehu, tan-sad avec dos., rep.-pieds, grippe-genoux, compt. O. S. rétro, chambr. avec boîte pneu, bougies rech., outill. t. les acc. sont neufs, 2.300 fr. Ecrire pr rend.-vous ou tous les soirs après 7 h. 1/2 Lamotte, 7, rue du Débarcadère, Pantin (Seine).

2 D. F. R., 3 CV, 2 vit., graiss. sous pression, une spéciale, surbaissée, moteur à segments Lehmann, access., très peu roulé, 3.000 et 2.600. Lefebvre, 8, rue Lécuse (17°). Tél. : Provence 53-29

D. F. R., 4 CV, 3 vit., 700 x 80, Amac, et neuf, 3.000 fr. Vis. dim. s. rend.-vous ou le soir après 7 h. A. Ruben, 1, rue Augereau, Paris (7°).

Dédé 1926, 2 CV 1/2, neuve, 2.000 fr., magnéto CAV parfaite, 90 fr. Félix, 420, rue Colbert, Amiens (Somme).

Dollar, 250 cmc., supersport spécial avec éclairage électr. Marchal, nombr. acc. Pouponneau, 15 bis, rue Reffut, Clichy (Seine).

Dollar, 3 CV, 1926, 4 t., culbuteurs, confort. Le soir, 6 h., sam. ou dim. Vigne, 17, rue Lakanal, Montrouge (Seine).

Douglas, 4 CV, parf. ét. de march., 2.800 fr. S'adresser Néel, restaurant Lieury, Route Nationale, Boissy-St-Léger (S.-et-O.), le samedi apr.-midi et dimanche.

Douglas, 350 cmc., excell. ét. pneus neufs, 2.300 fr., samedi tantôt et dim. Siméon, 7, rue Labrouste, Paris (15°).

D. S., 1926, peu roulé, tan-sad, Amac, Terry, 4.000 fr. Sam. apr.-midi, dim. mat., 67, bd Soult, Paris (12°).

D. S. Malterre, 500 cmc., pneus 700 x 100, tan-sad, compt., abs. comm. nve, 4.600 fr. Menindes, 16, rue Ferdinand-Duval.

Prester, 3 CV, 2 vit., parf. ét. marche, 1.200 fr. Allain, mécan., Bleneau (Yonne).

F. N., 60, confort, écl. électr., Bosch, acc., tan-sad, bon état, vendu raison santé, 5.500 fr.

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 construc-
tion d'une machine neuve et d'occasion

donne les leçons de conduite et de mé-
canique 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**SOUDURES**

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

Ménard, 57, rue N.-D.-de-Naza-
reth, Paris (9°).

F. N. M., 60, ét. de nf, tous acc.,
Terrot, Jap, 4 CV, nombr. acc.
Clebant, 10 bd National, Le Parc-
St-Maur (Seine).

F. N. 1926, 350 cmc., type M. 60,
standard, parf. ét., 4.600 fr. Pre-
vost, 26, av. Gde-Armée, Paris.

F. Diamant, 4 CV, peu roulée,
2.800 fr. Maure, 1, rue Jeanne-
Hachette, Paris (15°).

Ch. Gérard, 2 CV 1/2, 2 vit.,
pneu, compt., parf. ét., prix :
1.350 fr. Kerdelant, 6, rue de
Fontenelle, Marly-le-Roi (S.-et-O.)

Gillet Herstal, grand sport,
comme neuf, à enlever 4.000 fr.
Durand, 5, rue Lebon, Paris (17°).

Gillet Herstal, 350 sport, q.
route, Terry, tan-sad, écl. électr.
et pha. acét., bout. Mag., pare-j.,
compt., montre, fr. dir., 2 ch.
rech., outill., 3.600 fr. Beaudoire,
13, rue d'Orléans, Paris (14°).

Gillet Herstal neuve, sport,
roulé 100 km, cause trop vite.
Bigot, 3, square d'Anvers, Paris.

Gillet Herstal, 350 cmc., pneu
ballon, état neuf, 3.000 km, prix
4.200 fr. R. Parize, 29, rue Ra-
belais, Asnières (Seine).

Gnome et Rhône, grand sport,
5 CV, 1926, état neuf, tous acc.,
4.800 fr. Concierge, 36, rue de
Seine, Paris.

Gnome et Rhône, 4 CV, 4 t.,
mod. 1925, tout équipée, tr. b. ét.,
3.500 fr. Salut, 11, rue J.-Jaurès,
Bezons (S.-et-Oise).

Gnome et Rhône, 4 CV, mot.
rev. par usine, fact. à l'appui,
2.600 fr. Ecr. pr rend.-vous :
Thouvenot, 69, rue Guynemer,
Issy (Seine).

Gnome et Rhône, 500 cmc.,
aout 26, état neuf, compt., tan-
sad, 3.700 fr. Vis. t. l. j. 18 h.
Signol, 38, rue Daguerre, Paris, 14°

Gnome et Rhône, 500 cmc.,
4 CV, boîte « Sturmey Archer »,
selle Terry, état neuf, revisée,
nombreuses pièces rechange, cause
achat auto. Visible chez M. Rausch
rue Damesme, 34, Paris (13°). Mé-
tro Italie.

Griffon, sidecar bi-pl., 5 CV,
état neuf, 5.500. S'adresser Feger,
161, rue de Javel, Paris (15°).

CONSTRUCTEURS... Votre

BOL D'OR 1927

**FORÊT DE S'-GERMAIN
(Seine-et-Oise)**

- 4, 5 ET 6 JUIN 1927 -

VÊTEMENTS EN CUIR

Les plus souples. Les meilleurs
Les mieux coupés
Tarif franco

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

Gillet Herstal 350 cmc. Sport parfait ét. mécanique selle et tan. Brooks phare, compteur Gaeger, chambre de rechange avec boîte, rétroviseur, etc., 4.700, M. Taisse, 70, rue de l'Amiral-Mouchez, Paris (14^e). Tél. Gobelins 55-48.

Grimpeur spécial 2 CV 1/2, 3 vit., Staub carb., Longuemar, pare-j., peu roulé, parf. ét. marche, 2.000 fr. ou échanger avec soultte contre sidecar 5 CV, Bruneau, 37, rue des Batignolles, Paris (17^e), soir 7 h. sam. à m.

Grimpeur 1926, 3 CV, 2 vit., kick, ent., neuf, avec ass., roulé cent km., occas., except. 2.650 fr. Calt, 47, rue Brancion, t. l. j., 9 à 12 h.

Le Grimpeur, 250 cmc., 3 vit., roulé 1.000 km., état neuf, 2.700 fr. Fages, 21, rue Boyer-Barret (14^e).

Grimpeur 2 CV, 2 vit., tr. b. ét., 1.500 fr. Toulot, 75, rue Pouchet, Paris.

Harley, 12 CV, électrique tan-sad, compteur gr., pneus moteur entier remis à nf et garanti, prix très avantageux. S'adresser : Café, 15, rue de l'Ouest, Paris.

Harley 9 CV, bon état, à cause de départ. 4.000 fr., avec sidecar, tél. 19 1/2, 20 h. le soir. Aut. : 26-78, Rudolf-Kohn, 35, rue Vital, Paris (16^e).

Harley, solo 5 CV, 4 litres au cent, a peu roulé, tan-sad, outillage, éclairage. Dallay, 16, passage Ménilmontant, Paris (11^e).

Particulier vend bas prix sup. Harley, toute équipée. S'adresser : Cachemaille, 13, rue Guersant, Paris.

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

Harley 9 CV, électr. mod. 1921, bi-place. Badisa, 76, rue Monsivry, Villejuif (Seine).

F.N. 320 cmc., chaîne, courroie, tan-sad, oar., j. éclair., 2 vit., état neuf, 3.000 fr. Percherancier, 48, quai National, Puteaux (Seine)

Koelher-Escoffier, type spécial de course, écrire Paulin, 34, rue Neyron, Saint-Etienne (Loire).

Kevah - Chapuis - Dornier, 2 pl., écl. électr., montre, compt., 6 roues, parf. état. 6.500 fr. Muller, 22, rue de Châteaudun La Garenne (Seine).

Levis de Birmingham, 3 CV, 3 vit., boîte Sturmev Archer, freins dans les moyeux, Mai 26. 3.500 fr., peu roulé comme neuve. L. Grimaux, mécanicien, 17, rue de la Mare, Paris (20^e).

OUVERTURE DE LA FOIRE aux MOTOS

Entrée : 241, Avenue Daumesnil, PARIS - 12^e

LA PLUS FORMIDABLE EXPOSITION DE MOTOS DE TOUTES MARQUES

: à vendre ou à échanger :
: Neuves et d'occasion :
: vendues avec garantie :

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. Comptant ou Crédit.

ENTRÉE GRATUITE

Tous les jours, même Dimanche

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 l'Administration de

MOTO-ÉCOLE Services des Ventes et Transactions

3, Rue Dagorno - PARIS

— Téléphone : Diderot 41-88 —

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^e) - Téléphone : Ségur 27-78

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE Maison BASSIN

45, Cours de Vincennes - PARIS (20^e)

Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON

Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées.



CARROSSERIES ET CHASSIS

pour SIDE CARS
12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad,
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoques, Lanternes, etc., etc.

Ernest RICHARD

Constructeur

184, Avenue de Choisy, 184
PARIS et Tél. : Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

A vendre cause départ, Le Grimpeur 175 cmc., 2 vit., type P. S. pas déballé. 1.850 fr. Laporte-Veauche (Loire).

Magnat-Debon Mag, 4 CV, parf. ét., compt. amortiss., phare bouteille, tan-sad, 4.400 fr. Pierre Dethire, St-Germain-des-Corbeil (Seine-et-Oise).

Magnat-Debon, 3 CV, culbuteurs, 2 vit., Nimois, moteur révisé à neuf, roues neuves, course double emploi. 900 fr. Louis Lombard, 3, rue du Laurier Plancher-les-Mines (Haute-Saône)

Cause auto vend Monet-Goyon 2 CV 1/2, supersport Juillet 26, roulé 500 km. Fournier, 55 bis, avenue Victor-Hugo, Boulogne (Seine).

Monet Goyon, 3 CV, supersport, amort., fourche avant, état neuf, nombr. acc. à vendre. 3.400 fr. : Visible : 5, rue Clavel, au Selects Portrait, ou écrire à Rouzaire, 11, rue Fontaine-au-Roi, ou échanger contre plus fort.

Monet Goyon, 175, parfait état tous essais, soldée à 1.800 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Monet Goyon, 3 CV 1/2, mot., Villiers, sortie août 26, pneus 710 x 85, tan-sad, selle Terry, état neuf, 3.500 fr. Du Verne, 89, av. Neuilly, Neuilly-s.-Seine.

Monet Goyon, 3 CV, deux t., 250, état neuf, 2.700 fr. 131, rue des Pyrénées, le soir 6 h. 1/2.

Monet Goyon, 1926, 4 CV, 4 t., ét. nf, bien équipée. Visible après 6 heures, 30, rue Béranger, Pré-Saint-Gervais, Métro Danube.

Monet Goyon, 2 CV, 2 vit., très b. ét., pn nf, selle Terry. 2.200 fr. Motobécane, parf. ét. 1.000 fr. M. Gilbert, rue Diderot, Champs-sur-Marne (S.-et-Marne).

Monet Goyon 4 t, culb., mot., M. A. G. août 1926, ét. de marche garantie, peu roulé, selle Terry, boîte Burman, frein de direction, Gripp-Genoux, amort. compt., tan-sad, à vend conf. 5.000 fr. Ecrire : René Bunel, Directeur des Bains, Deauville (Calvados).

Monet Goyon, moto 2 CV, 2 t., ayant tr. p. roulé. 2.000 fr. Coindre et Sonnois, 91, rue Cardinet, Wag. : 37-48.

Monet Goyon, 2 CV, peu roulé, bon état mec., prix intér. Ecrire : Henri, 2, sq. Lamartine, Paris (16^e)

INTÉRÊT est de participer au

FORMULE SIMPLE

RÉSULTATS RAPIDEMENT ACQUIS

FRAIS RÉDUITS AU MINIMUM

PUBLICITÉ CONSIDÉRABLE PAR SUITE DES FOULES ASSISTANT A L'ÉPREUVE

CLEVELAND

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

Vous pouvez dans le présent monter la machine de l'avenir, la 4 cylindres légère, puisque nos prix ne sont que de :

600 cmc. Frs. 7.500

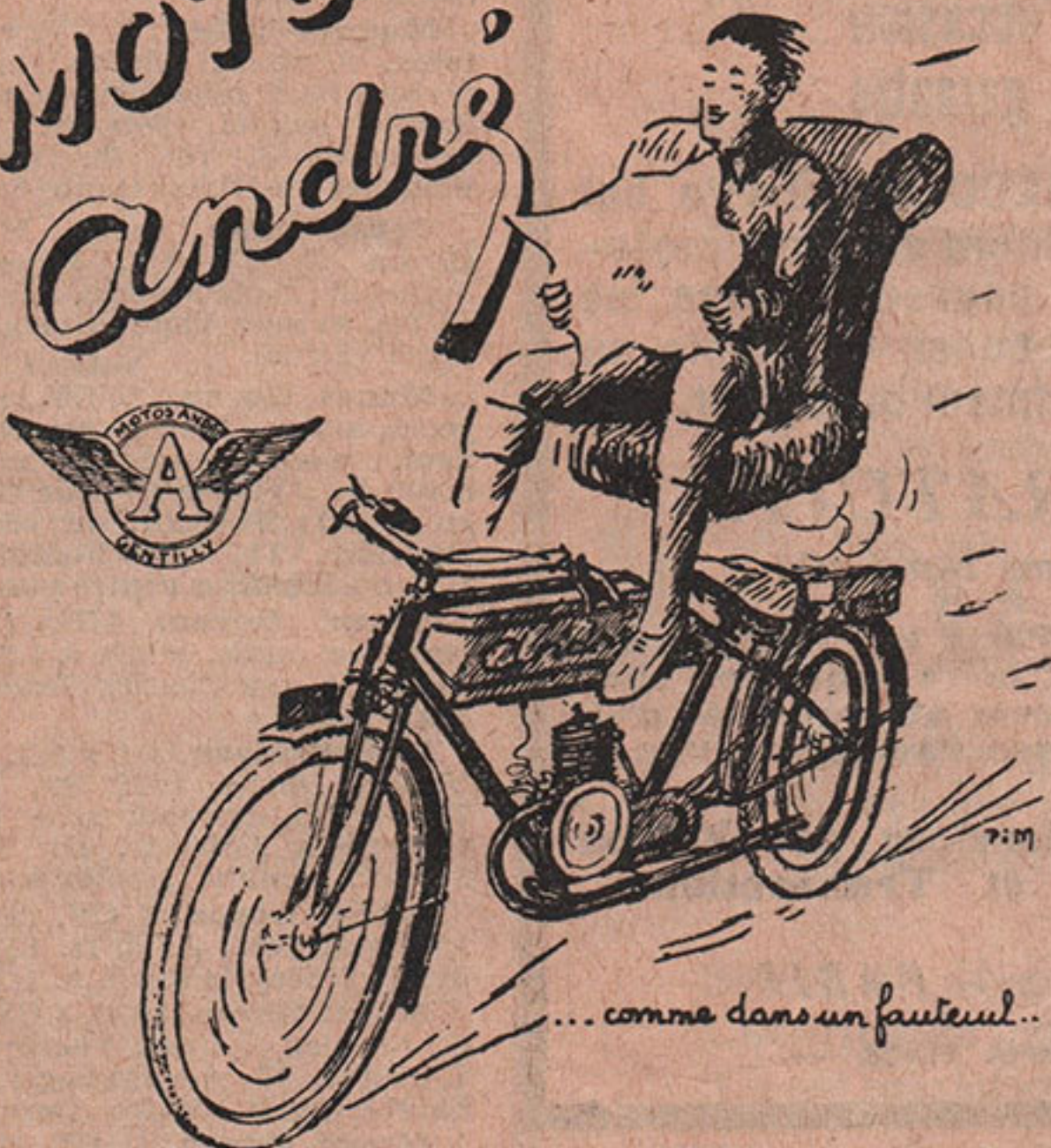
750 cmc. Frs. 11.000

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

AGENTS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE ET LES COLONIES

Pièces détachées d'origine pour CLEVELAND tous Modèles

MOTOS
André



... comme dans un fauteuil...

ETABLISSEMENTS BOURDAIS
INGÉN. CONSTR. 7 RUE LAFOUCÉ-GENTILLY.
(SEINE)



Pour réparer instantanément vos chambres à air, employez les

RUSTINES
pouvant se poser
SANS DISSOLUTION
SANS ESSENCE
SANS RIEN

L. RUSTIN
16 bis, Rue du Bois, 16 bis
CLICHY (Seine)



BON POUR UN ÉCHANTILLON
Joindre 1 Fr. et Indiquer :
Cycle, Moto ou Auto.

Nom _____
Adresse _____

M. R.

PUB. G. SWEERTS

"Rochester"
MOTO



Équipée avec l'impeccable Moteur DUTEN
:: 2 temps, 175 cmc, à distribution mixte ::

3 MODÈLES sur cadre universel

- 2 vitesses, chaîne-courroie 2.550 fr.
- 2 vitesses, chaîne-chaîne 2.650 fr.
- Sur ballons 25 x 3, base creuse. 2.900 fr.
- 3 vitesses, chaîne-chaîne 3.200 fr.
- Sur ballons 25 x 3, base creuse. 3.600 fr.

Toutes avec
BOITE STURMEY OU CAMPBELL
PNEUS DUNLOP, CHAÎNE RENOLD

Catalogues et Notices

SIVE, 10, Grande-Rue, LE PRÉ ST-GERVAIS (Seine)

MOTO ULTIMA LYON

FABRICATION FRANÇAISE
MAISON CRÉÉE EN 1908

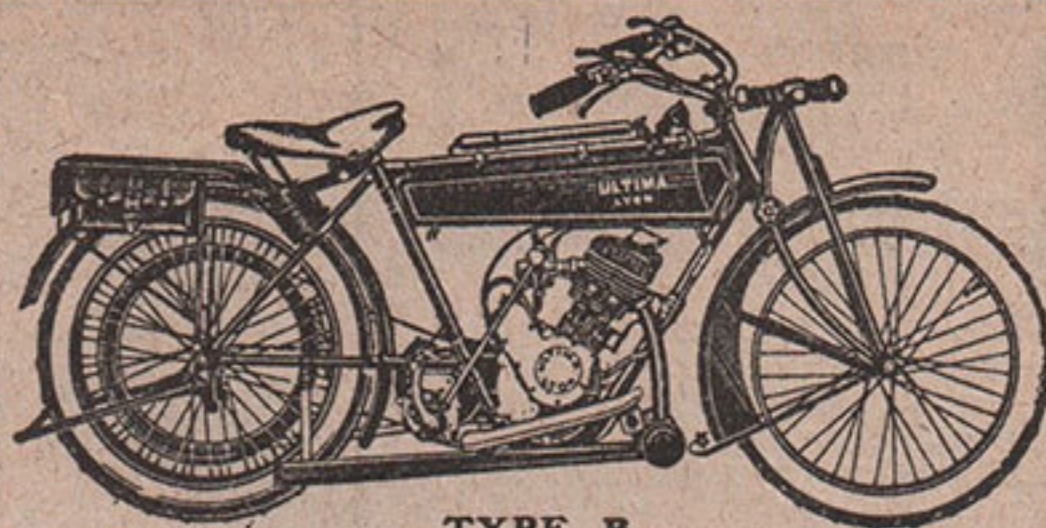
3 MODÈLES A.B.C.

Side-Car ULTIMA

MOTEURS

4 temps

3 & 4 CV

2 Cylindres en V
500 cmc.

TYPE B

E. BILLION, Constructeur

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

Téléphone : VALDREY 2-04

Chèque postal N° 154-61 Lyon



ACCESSOIRES

pour Motos
33, Rue de Cormeille, 33
LEVALLOIS-PERRET
— GROS —

Monotrace, sous garantie, à enlever à 5.000 fr. tout équipé. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°).

Moto, 2 CV, 2 t., mot. et boîte ét. neuf, bas prix. R. Aubin-Messeme, Loudun (Vienne).

Motos neuves, 3 CV, 2 vit., 1.750 fr., occ. depuis 800 fr., crédit. Lelong, 47, av. de la République, Paris.

Moto, 2 tps, 4 CV, D. F. R., compt., tan-sad, phare Ducelier, pneu neuf, 3 vit., ét. de nf. 2.900 fr. Le Pottier, à Boisset-les-Prevenche, par le Cormier (Eure).

Moto, 3 CV, 3 vit., ét. neuf, avec tan-sad, outillage, assurance 1 an payée, garage gratuit. 2.900 fr. S'adress. : M. Larchet, 16, rue Botzaris, Paris (19°).

Cause départ, Moto 2 t., 2 CV, 2 vit., pdr. boîte, débray. 1.450 fr. P. Quain, 3, rue Chapon, Aubervilliers (Seine).

Motobécane, 2 vit., sort. février 1927, guidon sport, courr., rech. 1.995 fr. Redinger, 158, rue de l'Hay, Gentilly (Seine).

Cause achat voiture Motobécane, 2 CV, Peugeot 2 3/4 état parfait, marche garantie. Doussot, Dieuville (Aube).

Motobécane 1926, tr. b. ét. bas prix. S'adresser : 93, avenue J.-B. Clément, Boulogne (Seine).

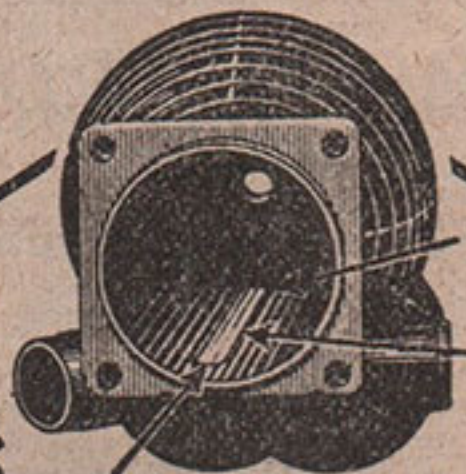
Néracar 3 CV 1/2, tan-sad, pneus neufs, écl. électr., 2.300 fr. Leroux, 9, impasse Langlois, Paris.

New-Hudson, 500, parf. ét., bas prix, le soir à 6 h. 1/2 et samedi apr. midi-Lormeau, 16, rue des Tourelles.

New Imperial, 8 CV, Jap tr. b. ét., side 2 pl., par-brise, acc., Voir garage St-Christophe, 105, route de St-Leu, Enghien-les-Bains. Pressé.

P. M. Panther, 6 CV, roulé 3.000 kilomètres, comme neuve, garantie parfait état, 130 à l'heure, consom. 3 l. 1/2 par 100 km., tous acc. et éclairage électrique. 7.750 fr. S'adresser : S. V. I., 80, bd Haussmann (5° étage).

Moto Peugeot 3 CV 1/2, avec sidecar Peuple, très bon état,



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

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

1 vélo-moteur, 1 CV 1/2 Thomann parfait état de marche. S'adresser chez M. Goullaire, 88, Grande-Rue, Longjumeau. Visible les vendredi et samedi.

Peugeot 4 CV, bloc-mot., 350 cmc., 4 t., sortie janv. 1927, comm. nve, équip. compl. 5.000 fr. cause voiture. Godu, 24, rue Frédérick-Lemaître, Paris (20°).

Peugeot, 2 CV, à peine roulée, état neuf, prix très intéressant. Klein, 26, rue Beaurepaire, Paris (10°).

Peugeot, 3 CV 1/2, 2.700 fr. Très bon état, écl. acét., tan-sad. Ecrire pr rend.-vous, J. Hébert, 3, rue Albouy (10°).

Quadr. Peugeot T. 172, 5 roues écl. électr., parf. ét. Deshayes, 151, av. de Saint-Ouen.

Peugeot 172 B. C., conduite intérieure, 2 pl., conf., démarr., éclair. électr. 9.000 fr. Ecrire : M. Matheret, 7, rue de la Folie, Vernouillet (Seine-et-Oise).

A vendre Ravat, 150 cmc., 2 vit., moteur Jap, 2 t., roulé 800 km., état neuf absolu, 2.050 fr. Evans bon état de marche, 600 fr. Laporte, Veauce (Loire).

Ravat, 175, neuve, papiers, d'origine. 1.500 fr., au-dessous du catalogue. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°).

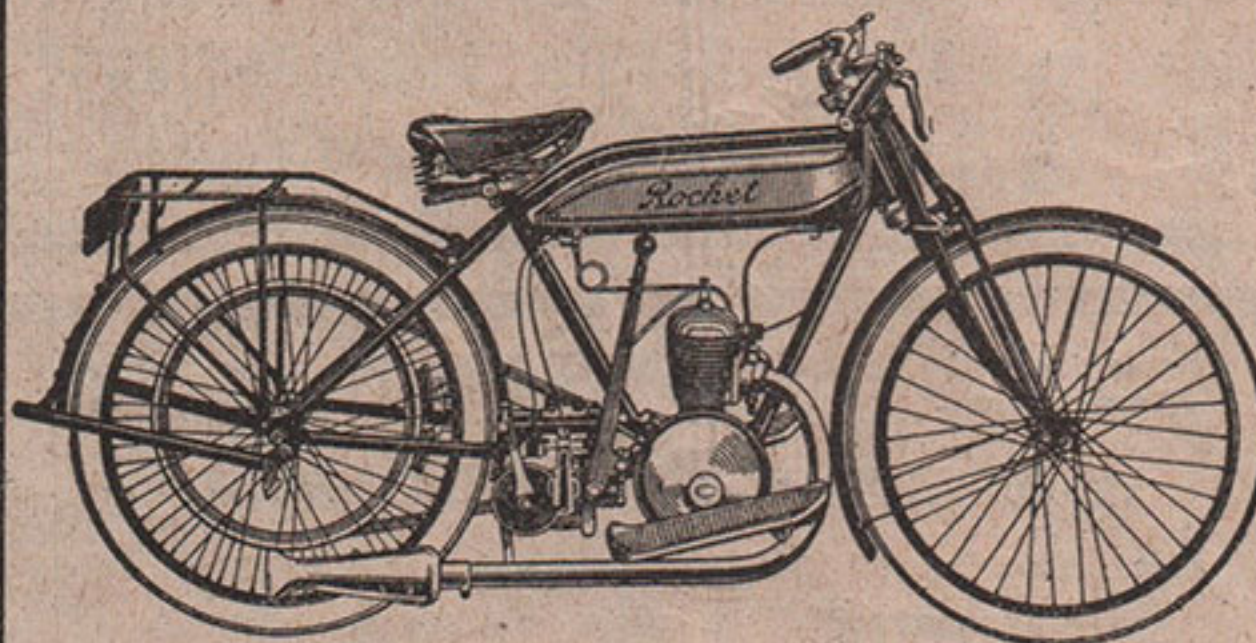
René Gillet, bi-pl., L. V. ponté, tr. klac, compt., Jaeger, parf. ét., 7.000 fr. ou éch. avec soulte cont. moto 350 ou 500, 1926, équipée. De Lagarde, 25, rue de la Sablière, Paris (14°). Tous les jours, midi à 5 heures.

René Gillet, 6 CV, sortie juin 26, peu roulé comme neuve, selle Terry, carb. Amac, compte tour Jaeger, pneu ballon 715 x 115, Dunlop à tringle base creuse side, châssis suspendu carr. L. V. dern mod., bi-pl., avec capot., par-br., capote, porte-bag., cause achat voiture. Ecrire pour rend.-vous, à M. A. Vialar, 225, rue de Tolbiac, Paris.

René Gillet, solo, ballons, 4.950 fr. (quatre mille neuf-cent-cinquante). Havet, 82, bd Port-Royal, Paris.

Une nouvelle venue LA ROCHET

175 cmc. Volant magnétique. 3 vitesses
PERFECTION MÉCANIQUE



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

NOUS VOUS OFFRONS UNE GNOME & RHONE

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

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

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

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

Rêve, 4 CV, 2 vit., kick, débray., pneu et ch. neuf, ét. méc. parf. 1.800 fr. Laurent, 4, rue Boutin, Alger.

A vendre pour raison de santé 1 moto Rhône de Lyon, 2 CV 1/2 toute neuve, ayant fait 300 km., vendue en confiance avec la garantie d'usine. 1.800 fr. imp. payés. Joseph Boursier, 6, rue d'Erlon, Nantes (Loire-Infre).

Rovin, 2 CV, 2 vit., état de neuf, confiance. 1.200 fr. Lebert, à Piffonds (Yonne).

Rovins, 2 CV, parf. ét. 1.200 fr. Brulfert, Julien Montgoins, Saint-Cyr-s.-Morin (S.-et-M.).

Rovin 2 CV, 2 vit., état neuf, 1.600 fr. Ecr. à Deb. Sechoy, 15, rue Vercingétorix, Paris (14^e).

Sarolea 500cmc., supersp., culb., side gr. sp., neuf, machine impeccable, état neuf, vendrais moto ou side séparément, le tout 5.600 fr. Devilliers-Rosay par Septeuil (Seine-et-Oise).

Senechal torpille, 3 pl., équip., électrique, parf. ét. Becker, 183, bd Péreire, Paris. Wagram 99-13.

Soyer 4 CV, neuve, prix intér. Paille, 35, av. Verdun, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Soyer, 250 cmc., bon état, tan-sad, éclair., pneu 700x80, enveloppe de rech., prix intér. Lallement, 63, rue Heurtault. Aubervilliers (Seine).

Soyer, 175 cmc., 3 vit., dern. mod., ét. neuf, essais à vol., au plus off. ou den. de 1.800 fr. Armand, 35, rue Malar (7^e).

Sport, 6 CV Mag Ricardo, carr. gd luxe, acajou bordino 5 roues, 1/2 conf., 5.800 fr. Ecrire pr rend. vous Sagnier, 45, rue Brancion.

Stella, tr. bon ét., peu roulé, 1.100 fr. Moreau à Laizeau-Saint-Florent (Loiret).

Sunbeam gros pneus tan-sad, émail, nick. nf, sort. rév., facture à l'appui, pièces rech., sacoches, cavalerie, chambre, prix 3.100 ou échange contre 350 Terrot ou Gnome-et-Rhône G. S., même accidentée. Baque, 43, rue de l'Oasis, Puteaux (Seine).

Terrot, 3 CV F. T. C., confort tourisme parf. ét., prix intéressant. L. Lambert, Lizy-sur-Ourcq (Seine-et-Marne).

Terrot, 175 cmc., peu roulé, 2.500 fr. Luce, 4, passage Main-d'Or, Paris (11^e).

Terrot, 250 cmc., 3 CV, 2 t., Terry, f. parallé c., neuve 3.000, 58, rue Barrault, Paris (13^e).

Terrot, 3 CV, bon état, tous acc., tan-sad, phare, etc. 25, rue Emile-Rostan, Paris (13^e).

Terrot, 2 t., bonn. occ., Colaz, 21, rue Saint-Ferdinand, Paris.


Terrot Jap, 1925, 350 cmc., 4 t., courr., t., s., compl., rév., ex. ét., 3.200. Ambrun, 162 Fdg St-Denis, Nord 67-70.

Terrot, 4 CV, 4 t., Jap, avec sidecar, très bon état, peu roulé. Magondeaux et phare, 4.200. Cochonneau, régisseur, La Bosse, Sarthe.

Terrot, 3 CV, 250 cmc., 3 vit., type F.S.S., abs. nve, sortie fin 1926, roulé 300 km., transmission ch. ch., selle Terry, prix 3.900 fr. Ecr. au Docteur Vidal, Hôpital de Senlis (Oise).

Terrot Jap, 250 cmc., 4 t., juillet 26, neuve, éclair. Mag., tan-sad, affaire sér.; à enlever 3.800 fr. Alfred, 22, rue de Douai, 1 h. à 13 h. 1/2 ou 18 1/2.

**LE CATALOGUE 1927 EST PARU
FRANCO SUR DEMANDE**



Établ^{ts} V & W
17, Rue Riquet, PARIS
Sièges A. R. à ressorts
repose-pieds. Réservoirs
d'huile. Boîte à chambre
à air. Pare-boue. Grips-
genoux, rétroviseurs, etc.

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*

Établissements PLAZOLLES

Maison fondée en 1897

16, Rue Crussol (XI^e) Métro : OBERKAMPF

MOTOS TOUTES MARQUES

RENÉ GILLET - TERROT - ALCYON - F.N.

Comptant MONET & GOYON - D.F.R., etc... Crédit

ACCESSOIRES MOTOS ET AUTOS

**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

pour faire REVISION de votre
effectuer la 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)

LOCATION — VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS

MACHINES à ÉCRIRE

de toutes Marques. Neuves et Occasion

RAPID-OFFICE

5, Rue des Filles-St-Thomas - PARIS

FOURNITURES

Motosacoche
ag
Monet-Goyon Mag
Pièces d'origine
Revisions
Transformations
par outillage spécial
MILLAND, Mécanicien spécialisé
61, Route de Villiers, NEDILLY-s/-Seine

Terrot 1926. 3 CV. 250 cmc. Etat neuf. Lucien, 5, passage Delessert (10^e).

Terrot F.S., confort dern. mod. frein direction, roulé 400 km., 4.000 fr. Orth, Ivry-le-Temple (Oise).

Terrot Jap, 250 cmc., soup. latérale, modèle octobre 26, abs. neuve, selle Terry, guidon T. T. réglable, fourche avec amort. 2 ch. de secours, outillage complet, cause achat voiture; aff. de conf., prix intér., urgent. Chevauchet, Emile, Romenay (S.-et-Loire).

Terrot Jap, à vendre et neuf, pn. 700x80, équipée gr. tour, 4.600 fr. S'adres. 52, rue A.-Joly, Versailles; ts les jrs, 18 à 20 h.

Terrot, 3 CV, 250 cmc., 2 t. 2 vit., A.B.S., neuf, 1926, 2.700 fr., access. Masures, 3, bd Belleville, Paris. R. Gabriel Bertin, Franconville (S.-et-Oise).

Terrot sport, 2 échapp., compt., éclair. électr., machine rapide, 1926, 2.300 fr. Harnay, 59, quai de Javel, Paris (15^e).

Terrot Jap, 4 CV, culb., pneu conf., fin 26, état nef, 5.800, mat. 7 à 8, midi 1 h. 1/2 soir 7h. Fernand Mangin, 7, rue Félicien-David, Paris (16^e).

Terrot 3 CV, 2 t., ét. neuf, éclair. Péhu, compt. O. S., enveloppe, ch. à air, courroie réservoir à huile de rech., 2.800 fr. Renault, Buvette Pré-Catelan, Bois-de-Boulogne; pr rend.-vous, tél. Aut. 05-60-61.

Terrot 2 CV, type L., fin 1925, 3.000 km., prix 1.800 fr. Ad M. Machinaud, 16, quai de Marne, Paris.

Terrot, 3 CV, tr. b. ét., pn AV neuf., mot. révisé, 2.800; voir mercredi et samedi apr.-mid. Petit-Jean, 34, rue Garibaldi, St-Ouen (Seine).

Terrot 250, état garanti, sur pneus neufs, à enlever à 2.000 fr. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Thomann orgnge, doubl. échapp. bon état de marche, bas prix. Leneveu, cycles à Marigny, (Manche).

Triumph, 5 CV, parf. état, 3.200. Bourgeois, 108, rue d'Angoulême, Paris (11^e).

Triumph, 5 CV, parf. ét. marche, tan-sad, 2.500 fr.; vis. t. l. j. Perdrix, 15, rue Titon ou Eckart, 2, rue Saint-Bernard, Paris.

Triumph, 5 CV, tr. b. ét., tan-sad, prix 2.500 fr.; vis. tous les jours apr. 19 h. L. Rivals, 4, impasse Massonnet, Paris (18^e).

Triumph reconst., ét. neuf, 3.400 fr. Monjour, 59, rue Traversière, Paris (12^e).

Triumph Ricardo, 4 soup., culb., cart. prim., étanche, pneu 8 CV, neuf, t.-sad, t. vite, 5.500. Essai Ganneau, 30, av. Maine (15^e).

Triumph 5 CV, 3 v., moto de grd tour, 90 à l'heure, abs. c. nve, av. tan-sad, compt. kil., éclair. mag., par. j., 1 pneu, 1 ch. de rech., neuve, plus de 1.500 fr. d'accès aff., conf., 3.800 fr. Essai le dim. matin. Dolhem, 18, av. Aubert, Vincennes.

Triumph, 3.400, comme neuve, 5 CV, 3 vit., tan., compt., éclair. ou échange contre 250, poste T.S. F. 8 lampes, complet H. 1.200 fr.; remorque, moto ou vélo, 250 fr. Deleuil, rue Médéah, Paris (14^e).

Triumph, type C., 500 cmc., émail et nickel, neufs, 2.200 fr. Bidault, 22, rue Romainville, Montreuil-s.-Bois (Seine).

FOURCHES :: CYLINDRES :: FREIN KIBLOK :: GUIDONS

SELLE MESSINGER

TOUT HARLEY

POUR

Selles MESSINGER neuves d'origine à titre de publicité, net 95 fr. jusqu'à fin avril

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

CARB. SCHEBLER

TOUS TRAVAUX :: REVISION TOTALE ET PARTIELLE

Le GRAND GARAGE RENOUVIER

2 et 4, r. Charles-Renouvier
PARIS (XX^e) - Tél. : Roquette 07-67

est le spécialiste le plus compétent
en cyclecars. Consultez-le pour
tout achat ou vente, reprise en
compte de toute moto moderne

**MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT**

Triumph, 5 CV, parf. ét., essai
vol., 2.500. 113, rue de Paris,
Poissy (Seine).

Gnome et Rhône, 175 cmc., type
H. 26, nv, roulé 300 km., gr. sac,
c. ach. side, 2.700 fr. 27, rue
Danton, 1^{er} à gauche, Levallois ;
après 6 h. 1/2 semaine.

Gnome et Rhône, 500 cmc., 4 CV,
roulé 100 km., 3.900. Delburg
49, bd Latour-Maubourg, Paris.

1 Sunbeam, 500 et n. 3.300 ;
1 Soyer 4 CV, c. n., 2.900 ;
1 Ultima sport, 330 cmc., 2.400 ;
1 Grimpeur, 250, 2 échappés
2.300. 1 Peugeot, 3 CV, dern.
mod., c. n., 2.300. ; 1 Terrot,
2 échapp., p. ét., 2.200. Delburg,
49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Terrot 250, sorti 26, pr. neuve,
2.500 ; visiter t. l. jours, 6 à 7 h.
Dargent, 55, rue Louis-Blanc,
Paris.

Aiglon, 3 CV, bloc mot., march.
parf., tout équip., tan-s., etc.
2.600 fr. Pressé, Brossier, 4, rue
du Parc, Asnières (Seine) ; le
soir après 6 h.

J. Thomann 175, 2 vit.,
débray., selle et tan-sad, Terry,
roulé 1.500, machine et pneus tr.
b. ét., aff. sér. 1.800 fr. Bourcier,
Est-Lumière, 5, quai de Cha-
renton, Charenton (Seine).

Gnome et Rhône, 500 cmc.,
4 CV 1926, roulé 1.200 km.
3.800 fr. Maldinez, 35, rue du
Sentier, Paris.

Monet et Goyon, supersport,
neuve, garantie, 2 CV 1/2, 3 vit.,
s. Terry, 3.485 fr. 2 vit. s. Terry,
3.285 fr. Baudouin, représentant
Dôle (Jura).

F. N., 500 M. 67 pneu ballon
goodueard, 715-115, état neuf,
t.-sad, susp. spéc., sacoch., compt.,
éclair., équipée ou non ; le samedi
ou écrire Marro, 56, rue Voltaire,
à Malakoff (Seine).

Cleveland, soigneusement en-
tretienue, jamais bricolée, l'éclair

PIÈCES DÉTACHÉES
pour MOTOS

INDIAN & HARLEY

Pneumatiques 28x3 - 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

Pour tout ce qui est

HARLEY-DAVIDSON

MONET & GOYON

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
:: EXPÉDITIONS ::
:: RÉPARATIONS - ACCESSOIRES ::
Agence Parisienne
Maison Becker, 183, Bd Péreire - PARIS

par dyn. et accus et les acc.
valent plus de 1.500 fr. Prix
intér. Rohmer, 2, rue d'Ivry,
Kremlin-Bicêtre (Seine) ; soir 7 h.
ou dimanche matin.

Terrot Jap, gd sport, 350 cmc.,
a fait 800 km., compt., totalisa-
teur, ph. t.-sad, tr., ch. et bougies
rechange, fontes de cuir, bottes
outillage, achetée en mars ; vente
pour double emploi. D'Ahetze,
12, Arcades Champs-Élysées.

Griffon, 1 CV 1/2, remise à neuf,
prix minime. Eherler, 81, bd
Davoud, Paris ; le soir ou samedi.

Terrot Jap, 350 cmc., culbut.,
compt. tan-sad, état neuf, 4.700 fr.
87, rue de Paris, Les Lilas (Seine).

Cyclotracteur, 1 CV, très bon
état, 350 fr. Sudrie, pont de la
Cité, Périgueux (Dordogne).

René Gillet, parf. ét., châssis
suspension mono LV, neufs, écl.
puissant, code route O. S. De-
beurre, 55, av. Bugeaud, Paris
(16^e).

Monet-Goyon, 2 CV, comme
nve, nombr. acc., pn. rech., selle
Terry, courr. rech., outill., compt.,
2.000 ; impôt et assurance payée
pour l'année. Pierre Lebigre, 6,
rue de Seine, Paris (6^e) ; les après-
midi.

Moto 250 cmc., mot. Moussard,
3 vit. Staub, ch.-ch., 2.300 fr.
Pitou, 42, rue des Acacias. Paris
(17^e).

Monet-Goyon, 2 CV, rouge
équipée, tr. bon état, 2200 frs.
Grimpeur boîte 2 vit., débr. kick
bon état, 1200 frs. — Mr Mharre-
gny, 91, av. Félix-Faure.

Douglas 4 CV, 2 vit., très bon
état, 2.250 frs, écl. Luxor, nombr.
access., outill. — Henry, 27, rue
Tronchet (8^e). Tél. : Cent. 22-95.

M. Scotte 5 CV, année 1924
état de neuf, prix 3.000, très pressé.
Léon Douillard, 46, Bd de la Tour-
Maubourg, Paris.



LORRIOT & Cie

FOURNISSENT AUX
Constructeurs, Commissionnaires, Agents

DES CARCASSES ET CADRES
pour Cycles et Motos

des CYCLES et MOTOS complets
A LEUR MARQUE

EN QUALITÉ IRRÉPROCHABLE

LORRIOT & Cie
57, Avenue Marceau, 57 -- COURBEVOIE
Téléphone : 953

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

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 & Rhône, Motobécane, Motoconfort, Monet & Goyon, etc., possède en magasin tous les modèles et livre de suite au comptant et à crédit, sans assurances. Éc. grat. de moto. Gr. choix de cyclecars et voiturettes d'occ. **B. GODART, 116, Boul. de Grenelle (Séguir 61-76).** M^{on} de confiance fondée en 1906.

AUTO

Peugeot 4 CV, tr. b. ét. marche, sort. fin 1925 cause maladie, 2.600 frs. — Demailly, rue Justice, 11, Plaine-St-Denis (Seine).

Ruby 5 CV, 2 pl., par.-br., cap., g. phare, 5 roues, 3800 fr., bon ét. Watrin, av. Potier, 33, Pierrefitte (Seine).

Peugeot 250 cmc., 2 t., 2 vit., débr. kick, nombr. acc., parf. ét., 1.900 fr. — Blaise, 7, av. Boulard, St-Mandé. Métro porte de Vincennes.

Monet-Goyon 4 CV, 4 t., M. C. 1926, moteur Mag, boîte 3 v. Burmann, compt. O. S., pneus 700 x 80, parf. ét., vis. t. l. j. sauf dimanche, s'adresser Girardot, 29, quai des Grands-Augustins, Paris (6^e).

Terrot 1926 Jap 350 cmc., confort, s'adresser Concierge, 340, rue St-Honoré, Paris.

B. S. A. 5 CV, parf. ét. méc., pneus neufs, tan-sad, Terry, éclair. Mag compt., vis. t. les jours de 5 à 8 h. — Girard, 113 ter, rue de l'Arbre-Sec, Gennevilliers (Seine).

A. B. C. 5 CV, graiss. méc. et técal., montre et compt. O. S., klaxon, trompe, écl. électr. par dynamo et accus, out., pièces et ch. rech. imp. p. prête à prendre route, s'ad. t. l. j. après 18 h., le sam. et dim. tte la journée. — Delhaye, 23, rue de la Clef (5^e).

Gillet-Herstal sport 350, magnéto Bosch, carbur. aurac., acc., roulée 2.000 km., cause maladie. — Lamoureux, 111, bd Soult, Paris (12^e).

Sarolea 500 cmc., culbut. sup., sport 1926, acc., 5.000 frs. Visible Issaly, 29, rue Hermel, Paris (18^e).

Rovin 175 cmc., T. de F., 3 v., T. S. Terrot, Zedel 2 CV 3/4 P. D., en semaine ap. 6 h. — Laine, 19, rue Frémicourt, Paris.

Peugeot 3 CV, 4 t., 2 vit., t.-sad, acc., 1.500 frs, essai. — Stassart, 64, rue Kléber, Levallois (Seine).

Dollar Sport, 175 cmc., à culb., 3 vit., ch., ch., amort., pns ball., selle Terry, suite d'opération, prix intér. — Dehesdin, 40, avenue du Petit-Parc, Vincennes (Seine).

Peugeot B. 177 9 CV, torp. luxe, 4 pl., conf., écl., dém. électr., prix intér., int. s'abst. Visible Garage, 19-21, rue Greuze, Paris.

Terrot 250 cmc., 2 t., 3 vit., oct. 1926 neuve, selle Terry, pneus 700 x 100. — Charles, à Bellevue (Orne).

Monnet-Goyon 2 CV, 2 vit., parf. ét., s. Terry, tan-sad, 1.650 frs. — Hugueville, 6, rue du Pilier, Aubervilliers. Téléph. : Central 28-25.

Gnome et Rhône 3 CV 1/2, compt. tan-sad, écl. Mag, état nf., 3.500. — Dany, 13, rue Rêve-Parisien, Drancy (Seine).

1200 frs moto Harlette 125 cmc., moteur train 2 vit. — Bouchery, 57, rue Aumaire, Paris.

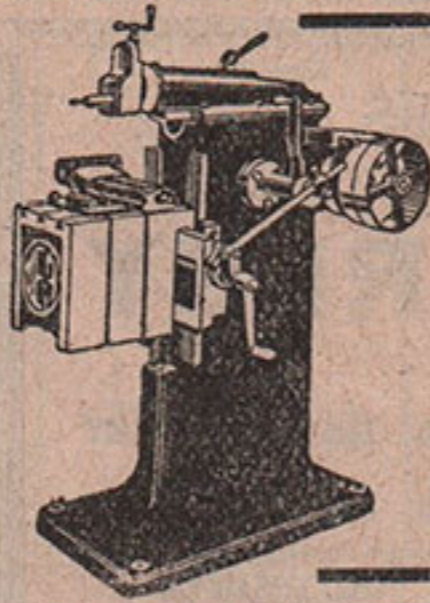
Gillet d'Herstal, sport 3 CV 1/2, parf. ét. neuf, éclair. com. Mag; frein dir. chang. vit. à pied et à main, access., chambr. et outill., 4.200 frs. — Deparday, 10, r. Friant, Paris (14^e).

F. N. 4 t., 2 CV 1/4 cardan, moteur b. ét., 2 vit., bas prix. — Grellier, St-Aubin-de-Baubigne, (Deux-Sèvres).

B. B. Peugeot 5 CV, sport très vite, ent. rev., ligne très moderne, piston Alpac, écl. électr. par dyn. et acc., 4.300 frs ou échange contre moto 26, 350 cmc. ou 500 cmc. 4 tps, s'ad. ou écrire V. Pigeon, 4, av. de la Gare, à Corneilles-en-Parisis (S.-et-O.).

AUTOMOBILISTES! RÉALISEZ 60% D'ÉCONOMIE
En faisant **RÉNOVER** vos **PNEUS** usagés
TRAVAIL SOIGNÉ ET GARANTI

Chez **R. BUTEZ**, 27, Passage Ménilmontant - PARIS (11^e)
Remise 10 % au porteur de cette annonce



ÉTAUX LIMEURS M. E. A.

à bielle monopoulie de

300 mm de course

SANS CONE NI RENVOI. Commande électrique directe

E. RUOFF, 24, Rue Caumartin, PARIS

MOTOCYCLISTES! ornez vos motos **Fétiches R.Z.**
avec les

ILS PORTENT BONHEUR



Voir : FOIRE DE PARIS

Terrasse L., Hall 82

NOUVEAUTÉS ET INVENTIONS

Stand 8209

ROSAZ, 57, Boulevard de la Villette

MOTOS NEUVES AU PRIX DE GROS
GARANTIES 6 MOIS

Claude Delage, 250 cmc. sport, 3.850. Alcyon 175 cmc., magnéto sport, 3.050. Thomann, Paris-Nice, Selle Terry, 3.460. Grimpeur, 2 cv., 2 vitesses, 2.098. OCCASIONS : Dollar, 175 cmc., type DS., 3.250. DSC., 3.500. BSA, side-capote, pare-brise compteur 2.500. Triumph avec side PEUPLE, 3.200. Kœlher-Escoffier, sport, 4 cv., 4.000. Peugeot, 3 cv., 2.500. Monet-Goyon 26, selle Terry, 3.900. Morgan sport., 5.500. Cyclecar Hinstin, carrosserie neuve, éclairage, 6.950

Tous ces véhicules sont vendus à crédit aux meilleures conditions.

L. B., 4, Grande-Rue, Saint-Maurice (Seine)

LA MAISON SPÉCIALISTE

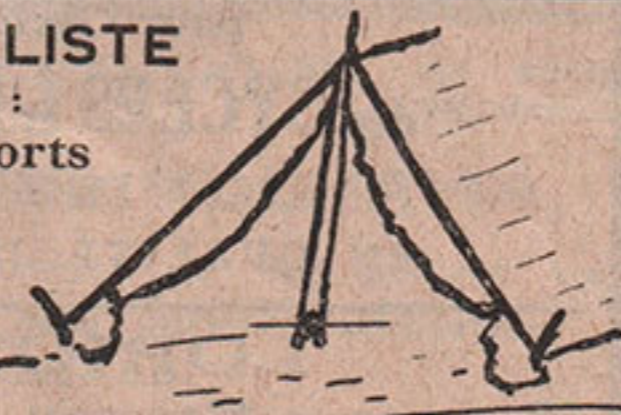
des activités de plein air :

Camping, Tourisme, Sports

(Matériel extra-léger)

L'ARC TENDU

6, Rue Saulnier, PARIS (9^e)



CATALOGUE FRANCO
SUR DEMANDE

CARROSSERIES pour SIDECARS

Mono - Bi-places et Bi-places spécial pour grand tourisme
Capote - Pare-brise - Châssis - Catalogue gratuit - Crédit
HARLEY 3.300 fr. - INDIAN 2.700 fr. - B.S.A. 2.700 fr.
- ROVER 2.500 fr. - LE GRIMPEUR 2 HP 1.400 fr. -
EVANS 1 HP 1/2 1.000 fr.

Toutes ces machines sont neuves ou état neuf et garanties
6 mois - Prise en paiement de bons, titres et motos - Crédit

Étab^{ts} FOULON

Bureaux et Magasins : 162, Av. Daumesnil, PARIS

Tél. : Diderot 37-13

Ouvert même le dimanche Ateliers : Avenue Michel-Bizot et à Charenton

Ravat 175 2 tps, 3 vit. Sturmei, frein tambour AV, guidon sport, roulé 4.000 km., parf. ét., 1.950 frs. Jules Fortin, Sourdeval (Manche).

Triumph 5 CV, 3 vit., 2 pn. nf, piston Alpac, guidon sport, essai volonté, 2.000. — Jules Fortin, Sourdeval (Manche).

Motobécane équipée, tan-sad, prot.-j., etc. et méc. parf., 1.100 frs, cause d., visible apr.-midi, jours pairs. — Laborde, 16, rue Louis-Blanc, Paris (10^e).

F. N. 500 pas roulé, état neuf, access., 6.300 frs. — Dautreppe, 13, villa Marguerite, Issy (Seine).

Griffon, deux cyl., 6 CV, 3.000 frs, vis. dim. mat. — Bazille, 3, rue Aux-Moutons, Poissy (S.-et-Oise).

La Cyclette 2 CV, déb. peu roulé, acc., imp. payé et pos. T. S. F. 3 l., compl. march. parf., tout 1.500, soir. — Laisne, 69, rue Avron, Paris (20^e).

Propulcycle 3 CV, 4 tps, courroie rech., ét. neuf, 2.000 frs, vis. à partir de 6 h. — Courtault, Vellyzy (S.-et-Oise).

D. F. R. 4 CV, 350 cmc., rev., nf, 2.600 avec side, 3.200, vis. soir ap. 7 h. 1/2 ou sam., dim. — Renat, 24 bis, Chemin Latéral, Alfortville (Seine).

Je cède ma Gnome et Rhône 500 cmc., neuf sous emball., dern. mod., pneus 28 x 3, 400 frs sous le tarif, reprend en compte 4 à 5 CV, même à reviser, 13, quai des Mines, Valenciennes (Nord).

F. N. M. 60, sport 1926, écl. électr., compt., tan-sad. — Gobet, 43, rue du Moulin-Vert.

Salmson sport Bordino 2 pl., parf. ét., à vendre 6.500 frs. — Roger, 53, av. de la République, Paris (11^e).

175 cmc., Terrot, 2 vit., parf. ét., 1.650 frs. — Lagarde, 4, rue Station-de-Fleury, Meudon (S.-et-Oise).

Vélocette 3 vit., parf. ét., 2.500. — Cronier, 29, rue Geoffroy-St-Hilaire (5^e).

Moto sport Alcyon, 3 CV, 3 vit., sortie fin 1926, garantie d'usine prix du catalogue 3.900 frs à solder p. 2.700. — Leroy, 38, rue de Condé, La Ferté-sous-Jouarre (S.-et-Marne).

Monet-Goyon, 3 CV, Villiers éclair., 2 selles Terry, par.-j., gros pns ar., ch. et courr. rech., ét. parf., V. par particulier, 3.000. — Clanchisserie, 71, rue Julien-Lacroix (20^e).

Thomann genre Alcyonnette, débray. ent. rev., 1.100 frs. — Dommergue, 20, Chemin de Villemomble, Bondy (Seine).

Rêve 4 CV, 2 cyl., av. side, parf. ét. gar., 2.600 frs. Samedi, Matras, 167, rue de la Roquette, Paris.

Monet-Goyon 2 CV, selle Terry, ch., courr. rech., 2.200 frs. — Gambier, 38 bis, rue Rivay, Levallois, après 7 h. 1/2 ou Minist. Finances.

Alcyonnette 1 CV, tr. b. ét., à vend., 1.100, micromoteur 1 CV ét. neuf, 550 cmc., non emploi. — Debonneville, 44, rue Blanche. Carrosserie rotin, sabot recouvert toile cirée, 185 frs.

F. N. 285 cmc., Delsayage, 2 vit. cardan, tr. bon ét., 1.800 frs. — Brongniart, 16, rue du Pt-Wilson, Asnières (Seine).

Griffon 175 cmc., 2 CV 1/2 1926, état de neuf, 2.200 frs, vis. le soir et samedi. — B. Basso, 11, passage Kuszner, Paris (19^e).

A CRÉDIT COMME AU COMPTANT
500 MOTOS et Cyclecars
 neufs et d'occasion
 1^{re} Marques, garantis, depuis 1.000 fr.
 Votre INTÉRÊT est de voir le GRAND STOCK de
 Vendues par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS
 Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles

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

Terrot sport conf., avril 27, roulée 200 kl., assur. payée, pr un an, nombr. acc., 5.600 frs. — Godin, 266, rue St-Honoré, Paris, matin de 7 à 8.

Cleveland 270 cmc., éclair. tan sad, access., tr. b. ét. de marche, 2.800. — Sabatier, 30, rue de Douai, Paris (9^e).

Everest 1927, 3 CV sp., course, 2.700 frs, départ rég. — Maire, 19 bis, rue Lefontaine, Gd-Mont-rouge (Seine).

Sunbeam, 500 cmc., frains AV et AR, état de neuf. — Kieffer, 115, bd National, Ivry-sur-Seine (Seine).

Motosacoche 4 CV, carb. Mon guemarre, avec side, éclair. acétyl., fourche avant et roues arrière neuves. — Coudray, 40, Bd Marcel-Sembat, Saint-Denis, 2.800.

Gnome et Rhône 500 cmc., 5 CV, grand sport, 4.500 frs. — S'adresser 142, Bd de la Villette chez Mr Louvert, à partir de 7 h.

Indian 9 HP, bon état, révisé peint. neuve 1950. Dodard, 142, rue de Paris, Boulogne (Seine).

SIDECARS

B.S.A., 5 CV, type armée, ét. neuf, avec acc., 3.000; visible tous les samedis ap.-midi, 105, rue de-Paris, Bagnolet (Seine).

B.S.A. sidecar, ét. neuf; tous les jours après 18 h. 30. Lesage, 55, av. Gallieni, Bagnolet (Seine).

B. S. A., tr. bon état, urgent, prix à débattre; visible le samedi apr.-midi. Burger, 31, avenue Fontainebleau, Bicêtre (Seine).

B.S.A., 5 CV, parf. ét., belle carr., par-br., pneus neufs et 1 rechange, 3.500. Janvier, 66, rue Fondary, Paris (15^e).

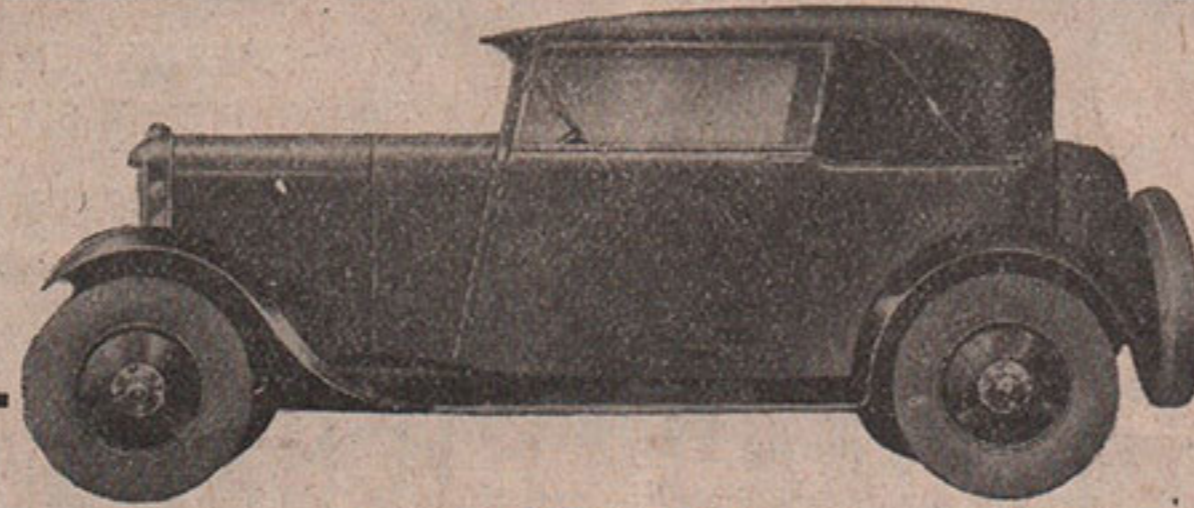
B.S.A., side 1 pl. 1/2 éclair écat., t.-sad, pn. rech., access., tr. b. ét., 3.000 fr. Michaud, 39, rue Jean-Vernet, La Courneuve; visible t. l. j. 6 h.

B. S. A., side 7 CV, 2 cyl., éclair. Lucas, 5 roues interch., access. S'adress. 67, route de St-Leu, Enghien-les-Bains (S.-et-Oise).

B. S. A., tr. bon ét., carross. G. Lévy, par-brise, tan-sad, access., 3 pneus nfs, impôts payés. 24 Gde-Rue, Asnières (Seine).

Particulier vend B. S. A., très bon état, side d'origine, 2 pneus neufs, un bon état Mag. et phare, access. et outils, plus pneus à rechap., 3.500 fr.; visible le dimanche. Langner, 7, av. Libert, Draveil (S.-et-Oise).

ÉCOLE DE MOTOS
 EN SOLO OU EN SIDE CAR
 Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur
Maison de Confiance
 Fondée en 1884
 VENTE DE NEUF ET D'OCCASION AU COMPTANT ET A CRÉDIT
AGENCE
 TERROT · MONET & GOYON · RAVAT · MONOTRACE
 VELOCETTE · RADIOR · F.N.
 RENÉ GILLET - DOLLAR - PEUGEOT
 et toutes Bonnes Marques
 MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN
 Nos Occasions sont garanties Six Mois
OUVERT TOUTS LES JOURS
 Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. — Fermé le Mardi
G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian
 PARIS (12^e)
 — Face Métro Nation —



TOUTES
 les plus **LUXUEUSES CARROSSERIES**
 aux conditions les plus avantageuses
 sont faites par le Carrossier
P. CORMOULS
 125, Boulevard de Verdun, 125
 COURBEVOIE
 Prix spéciaux pour MM. les Abonnés de la MOTO-REVUE

? MOTOCYCLISTES rappelez-vous ? Le garage Sully est Agent direct de la Succursale F.N.
? RIEN QUE LA F.N. ?
 aux meilleures conditions possible 350 cmc. latérales 350 et 500 cmc. culbuteurs
DISPONIBLES DE SUITE : 5, Rue Agrippa-d'Aubigné, PARIS (4^e)

POUR ACHETER ou VENDRE une VOITURE
 adressez-vous au
GARAGE BELLONE
 18, Rue de Paris à IVRY
GARAGE GRATUIT POUR VOITURE A VENDRE
 Téléph : Gobelins 15-50

SPÉCIALISTE DE LA TRIUMPH MINOT
 ex-metteur au point de la Mais. Triumph
 Toutes réparations, vente, achat
 échanges, motos contre voitures
 16, rue Guillaume-Tell, PARIS - Wag. 02-83

B. S. A., side gloria, parf. état mécan., 2.800 fr. M. Louis Lagier, chez M. Casanova, 3, rue Garnier, Neuilly-sur-Seine; s'adresser au fond du couloir.

B. S. A., 5 CV, parf. ét., 2 pn., 4 ch. rech., nombr. acc., prix, 3.000 fr.; à partir de 16 h. Cerneau, 3, rue Gal-Beuret, Paris (15^e).

B. S. A., sid sortant usine, cont. Bébé Peugeot, 5 CV, tr. bon état. Ancel, 296, rue Garibaldi, Sotteville-les-Rouer (Indre).

Douglas 4 CV, roulé 500 km., depuis revis., parf. ét.; pour essais, s'adresser 5, rue Fermat (14^e), Rolland à partir de 18 h. 30.

F. N., 4 cyl., 7 CV, impôts 6 CV, 3 vit., à cardan, bon état, 2.800 fr. Ecrire à Le Breton, 11, rue du Vert-Bois, Paris (3^e).

Gnome et Rhône, type spécial 500 (1926), ch. ch., méc. et pneus nfs et rech., side bon ét., par-br., par., j., écl., compt., strap., affre interess.; visible 9 h. à 18 h. 70, bd Kellermann, Paris ou écr. Theuret, 15, rue des Sapins, à Maisons-Alfort.

Gnome-et-Rhône, ch. ch., tr. b. ét. marche, acc., bas prix 8 imp. Joséphine, Gentilly (Seine).

Griffon, 6 CV, side mono, ét. parf., 2 pn. neufs, 2.200. Moulinay, Villiers-le-Tilleul (Ardennes).

Harley, side bi-place, parf. ét., à vendre, 3.500. Alcyon, 3 CV, mécanique garanti état neuf, 2.200. Boublain, Plessis-Chenet (S.-et-Oise).

Harley-Davidson, side entièrement remis à neuf, pneus neufs, 760 x 90, capote, nombreux acc., 5 litres garantis, à vendre 3.000 Docteur Boudon-la-Canourgue (Lozère).

Harley, 7/9, side bi-places, compt. Jaeger, capote, par.-brises, parf. ét.; à débatt. David, 12, rue Blomet, Paris (15^e), 4 heures.

Harley, avec side, 3.000 fr Hure, 7, rue Rouget-de-l'Isle, Drancy (Seine), près gare du Bourget; de préf. écrire.

Harley, side, état neuf, Mag., compt., p.-br., pneus rech., 3.500; après 19 h. 81, rue Thiers, Colombes (Seine).

Harley, 9 CV, moteur excell ét., magnéto Bosch carbur., Solex, éclair. Mag., outill., belle occ., 3.200 fr. S'adresser Rigaud, 77, rue Nationale, Paris (13^e).

Harley, side sport, écl. électr., dyn accus, compt., gr. pn. roues flasq., tand, retr., etc., 5.500 ou éch. c. moto ou cycl. Sam; ap.-mid. et dim. Hodayer, 101, Gde-Rue, Argenteuil (S.-et-Oise).

Harley-Davidson, ét. parf., pneus neufs, Mag., aff. de conf., 3.500; pressé. Doussot, chez Sauvinet, 42, rue de Flandre, Bourget (Seine).

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

Harley, 9 CV, avec side tan-sad, écl. Mag., 2 pneus et 2 ch. r., chaîne et pignon neuf, impôt payé, 3.300. Ballet, 47, rue Paul-Bert, Colombes (Seine).

Harley, side 9 CV, tr. bon état, 3.000 fr. Bourgeois, 11, rue Henri-Pape, Paris.

Harley, 9 CV, side bi-pl., comp. O. S. tan-sad, r. flasqu., état neuf; essais dimanche, 4.500. Brun, 52, rue de St-Mandé, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Harley, side, 9 CV, par.-br., écl. Mag., chaîne, chambres nfs, parf. ét.; vis.t. l. soirs de 7 h. à 9 h., dim. 1 à 15 h. Kalinine, 23, rue de l'Orillon, Paris (11°).

Harley et Indian side, parf. ét., garantie depuis 2.000 fr. Bataille, 209, rue de Bercy, Paris (12°).

Indian side, car. parf. ét., ent. rev., ass. pay., cause santé, 3.300 fr. Quittot, 85, rue des Capucines, Commercy (Meuse).

Indian, à enlever de suite, prix 2.400 fr. Arteil Marcel, 13, rue des Pierres, Meudon (S.-et-O.).

Indian, 3 b., parf. ét., side C. L., bi-pl., klaxon et éclair. élect., 1 pneu rech., prix à déb. S'adr. 9, rue du Progrès, Montreuil (Seine).

Indian, 9 CV, ét. neuf, bi-pl., Garnier, 2 par.-br., cap., trompe, klaxon, montre mag., AV et AR, lant. side, outill. compl., pneus nfs, ch. et pn rech., équipé Gr-Tour, 4.000. Cottin, 16, av. République, Thiais (Seine).

Particulier vend sidecar bi-place Indian stand, 9 CV, ét. neuf, pneu conf., par.-br., compt., éclair. Mag., outill., prix 5.700 fr. Ecrire Saverse, 5, rue St-Jacques, Paris.

Indian, 9 CV, sidecar, ayant peu roulé, cap., par.-br., compt., tan-sad, avec rep.-pieds articulés, mag., chargée et plombée, outill., chambre de rech., imp. payés j.g. Juillet 27, prix intér. Villain, 28, rue Neuve-Bergère, Dijon (Côte-d'Or).

Indian side, 3 boules, 1 ph. 1/2, susp. et frein sur side, 2 par.-br., éclair. élec., dyn., accu., klaxon Longuemarre, 2 manettes, compt., montre, pns 760 x 90. Bautin, rue de Traverse, Argenteuil (S.-et-O.).

Indian, sport, 5 aux 100 km., surb., Solex, piston allum., tan-sad, état neuf, prix 2.100 à déb., essai à vol. Ecrire ou s'adresser René, 3, villa de la Prairie, Nogent sur-Marne, après 6 heures du soir.

Indian, mod. 26, p. ét. marche, éclair. électr. mag., side, bi-pl., tan-sad, pneu rech., access.; t. l. dim., de 8 à 11. Coeurjoly, 105, rue Croix-Nivert, Paris.

Indian Prince, 350 cmc., neuve, occ. rare, t. confiance, 4.200. Jallot, 37, rue de Sèvres, Clamart (Seine).

Indian, 9 CV, 3 boules, bon état sidecar bi-place, pneus neufs, 2.950 fr. Evrard, 99, rue Lafayette, Paris (10°).

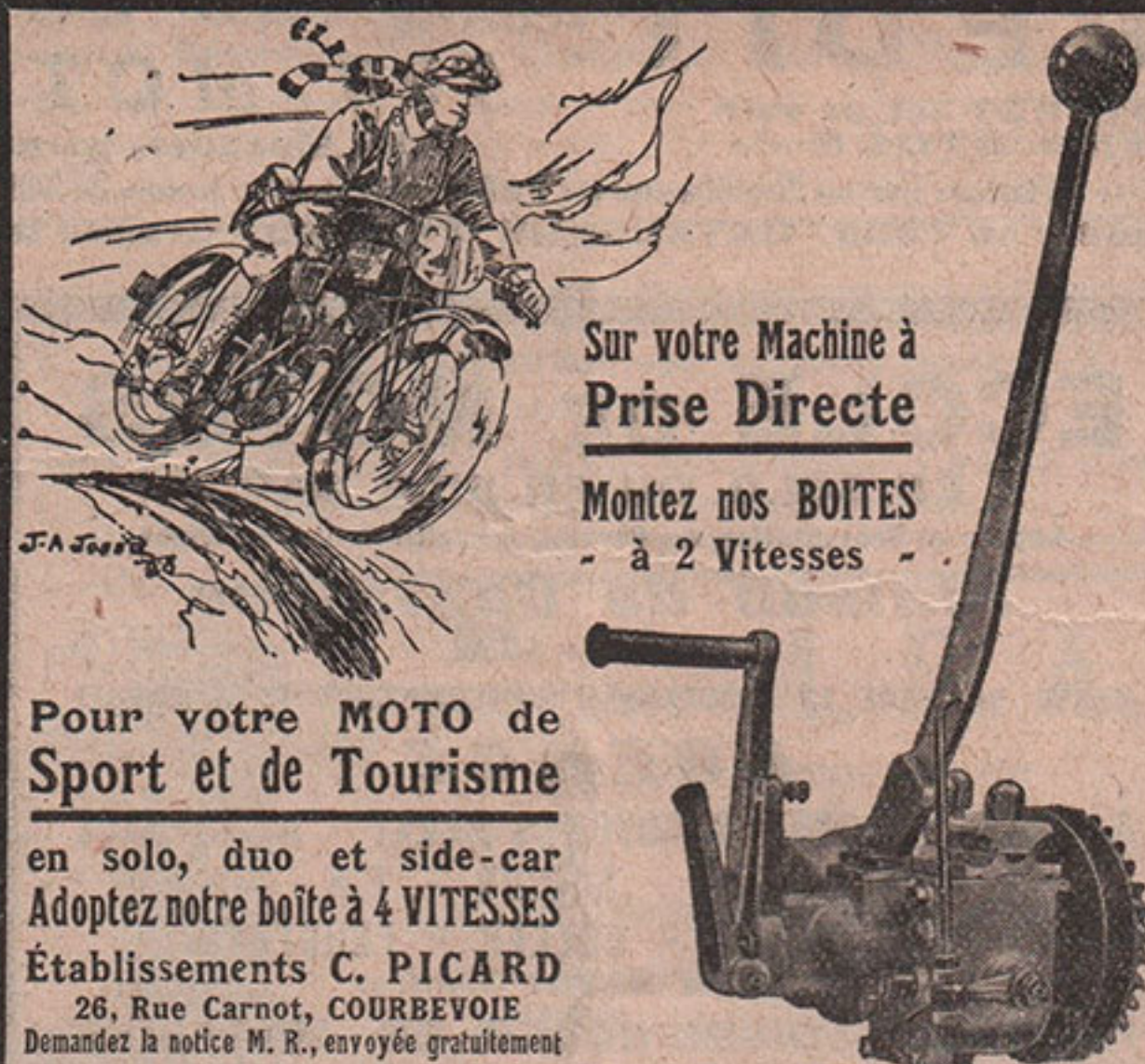
Indian, side, moteur et boîte rev., phare et Mag., pneus neufs, 3.000. Laux, 35, avenue Parmentier, Paris.

Bonne occ., Indian sidecar, 7-9 CV, excell. ét., essais à vol. éclairage Mag., assur. cent mille. Alamagny, 8, rue Carnot, Billancourt. Tél. 11-08. Boul.

Indian, facture révision de 1.900 fr., à l'appui, sacrifiée cause départ, 3.000 fr., cylindre neuf, carrosserie bateau, pare-brise; le soir après 5 h. Dassonville, 149, avenue St-Ouen, Paris.

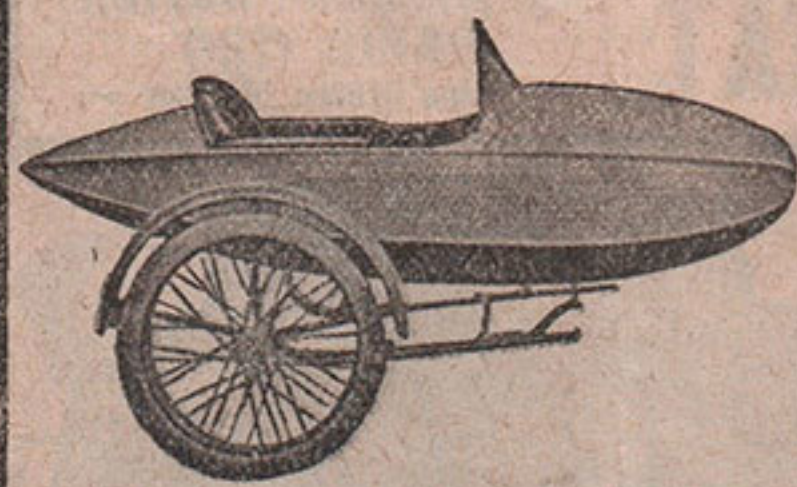
Indian, sidecar L. V., bipl., parf. ét. de marche, écl. Mag., 3.800 fr., envel. Soly salon, 650 x 65, p. jante 55, bon état, 40 fr. Marc, 1, rue J.-Nicot, Pantin (Seine).

Indian, 2 pl., 9/12 CV, excell. ét. de marche, 3.500 fr., garage



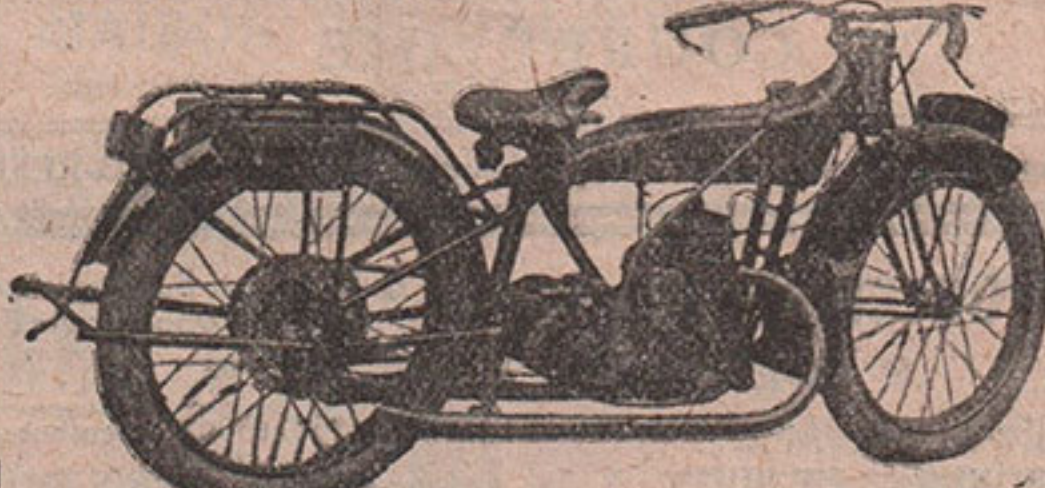
Sur votre Machine à
Prise Directe
Montez nos **BOITES**
- à 2 Vitesses -

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



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



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. 4.380 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

Satrin, agence Renault, route de Cusset, à Vichy (Allier).

Indian, 8 CV, 3 boules, parf. état, 2.800 fr. Sahakian, 22, square Clignancourt, Paris (18°).

Indian, side bi-pl., L. V., parf. ét. de marche, éclair. Mag., pare-brise. S'adresser Valentin, 6, rue Volney, Paris (2°).

Indian, side surbaissé, parf. ét. mécan., peinture neuve, access., 3.000 fr. Boisseaux, 13, rue de Poissy, Paris.

Indian, side Garnier, ent. rev. et trans. en 6 CV, pneus 710x90 ou éch. contre moto 3 CV, solo. Francis, 96 ter, av. Suffren, Paris (7°).

Indian 7 CV, 9, parf. ét., garantie 2.900, cause double empl., pneu neuf, outill., éclair. Cartron Marcel, mécan. Roscoff (Finistère).

Indian neuf sidecar, 2.500, voiturette sans moteur. M. Trojetti, 33, av. Georges-Clémenceau, Nanterre (Seine).

Indian neuves, grand luxe, montées avec side sport, garanti. Leveque, 51, rue de Neuilly, Clichy (Seine).

Indian, side bi-pl., L. V., comp., éclair. Mag., état neuf, 5.800. Schwaller, 9, Cité Joly.

Monet-Goyon, 4 CV, ét. nf, roulé 600 km., nombr. acc., 4.400 fr., side tôle, forme floteur, 1 pl., mont. à droite, 850 fr.; revendeurs s'abstenir, Marteaux, 3, rue Gounod, Villemomble (Seine).

Monet Goyon, état neuf, 4 CV, juin 26, 26.800 km, valeur 7.600 fr. prix 5.200 fr., pneus 700 x 80; freins sur moyeux, chaîne-chaîne, compt. OS. Magalon, 5, rue Ern.-Lefèvre, Paris.

Motosacoche, sidecar, 600 cmc., 5 CV, type Championnat de France, très bon état, tous organes sous cartes, 4.500 fr. Thirion, 70, rue Rodier (9°).

Pour cause d'achat d'une camionnette, vendrai sidecar tout neuf, roulé 800 km, 4 CV, Monet Goyon, 2 t., aff. à voir de suite, prix 7.000 fr. S'adresser M. Augé, boucher, 18, rue Saussure, tous les après-midi.

Orial, Motosacoche side, mot. MAG, 750 cmc., 4 vit., 4 roues, rev. facture pns, ch. neufs, éclair. Mag., complet, cause achat voiture, 3.700 fr. Visible tous les jours de 18 h. à 19 h., 21, cité Bauer, Paris (14°), ou écrire Sance, 4 bis, rue Colas, Paris (14°).

Peugeot, 6 CV, 2 cyl., moteur remis à neuf, sidecar, parf. ét., éclair., access., outill., rech. Vis. lundi ou samedi midi ou sur rendez-vous, 3.500 fr. E. Cartier, 37, rue Galande, Paris (5°).

René Gillet, 6 CV, 2 vit., moteur révisé, prix 3.000 fr. Kim, 7, rue de la Feuillade, Paris (1^{er}).

800 fr., beau sidecar bi-pl., cap., pare-br., éclair., roue de 700 x 90 ou 650 x 65, convient pour toute moto, 200 fr., pneus neufs Dunlop. Cord, voit., 700 x 80, 160 fr. groupe acét. Lucas, très puissant. Paul Roux, Andrezieux (Loire).

Terrot, 4 CV, moteur MAG, culbuteurs, éclair. Magon., bon état de route, vente cause maladie urgent, prix 2.500 fr., urgent, de 12 à 13 h. 30 tous les jours. M. Boca, garage Suffren, 40 ter, avenue Suffren, Paris.

Particulier vend sidecar; Triumph, 5 CV. S'adresser Pêtre, 6, rue St-Placide (6°).

Triumph, tr. b. ét., peu roulé, tan-sad, prix 2.900 fr. M. Redoux, 86, avenue du Bac, Joinville-le-Pont (Seine).

Indian, neuve, grand luxe, montre avec châssis sport garantie. Lévêque, 51, rue de Neuilly, Clichy (Seine).

Indian, side, compl. revis., éclair., compt., 3.000. M. Bannard, 251, rue Marcadet, Paris.

*N'attendez pas
que votre Machine
soit un amas de
ferraille...*

ASSUREZ-VOUS IMMÉDIATEMENT!

NOS CONDITIONS D'ASSURANCES SONT LES PLUS AVANTAGEUSES EN RAISON DU CHIFFRE FORMIDABLE QUE NOUS FOURNISSONS AUX COMPAGNIES. — NOS ABONNÉS PROFITENT DES COMMISSIONS ET RISTOURNES GÉNÉRALEMENT CONSENTIES PAR LES COMPAGNIES AUX COURTIERS.

MOTO REVUE (SERVICE ASSURANCES), 5, Rue Saint-Augustin, PARIS

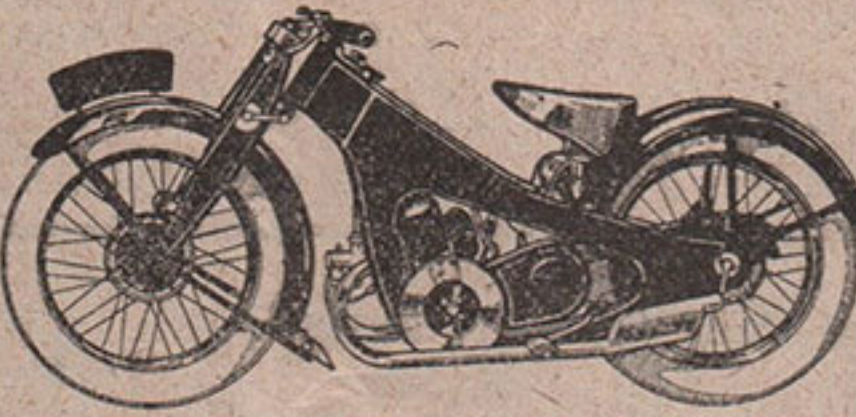

Harley, sid., revis., fourche Cél., éclair. Mag., 3.700 fr. Hervouet, 4, rue Héricart, Paris (15°).
Châssis B. S. A., ch. complet, 450 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.
Harley, side, gd tour, écl., klax, électr. par dyn., compt., gr. pn., cadre neuf, tan-sad, ch. rech., etc., 5.500, ou échange c. moto ou cycl. Samedi et dimanche, Hodayer, 101, Gde-Rue, Argenteuil (S.-et-Oise).
Harley, side, 1917, 9 CV, bon état, 3.500 fr. Coladant, 53, av. Ed.-Vaillant, Billancourt (Seine).

CYCLECARS

Bonne occ. à profiter de suite, cyclecar camionnette Alcyon, 5 CV état neuf absolu, n'ayant roulé que 4.000 km, pneus confort, roue de secours, éclair. Mag., capote, etc. S'adresser à M. P. Gaudissard, 33, Grande-Rue, Dreux (E.-et-L.).
Amilcar, sport, 2 pl., écl., dém. tr. h. ét., march. parf. Ch. Priez, 45, rue St-Denis, Gennevilliers (Seine). Téléph. 47.
A. V., cyclecar 2/3 pl., 6/8 CV, impôts 180 fr. p. an, révisé, détail lettre. Saint-Espès, Castelnau-s.-Gupie (Lot-et-Garonne).
Benjamin, 5 CV, type AR, 2 pl., pneus confort neuf, roue de secours, nombr. acc., sortant révision, roulé 1.500 km, prix 5.000 fr., photo sur demande, à vendre cause maladie. Godard, Cambo-les-Bains (B.-P.).
A liquider un lot de cyclecars à vendre séparément bas prix. Visit. Foire aux Motos, 3 bis, rue Dagorno, Paris (12°).
1° Cyclecar sport, 6 CV, 3 pl., état neuf, à terminer, tous les accessoires, 4.800 fr. ou échange contre sidecar Harley ou 6 CV. —
2° Cyclecar Scap, Elysée, 7 CV, 3 pl., sport, Mag., cap., pare-brise, très bon état, 6.500 fr. Gérard, 32, rue de Joinville, Paris (19°).
Cyclecar accidenté, 2 cyl., 5 changt vit., à friction, r. direction neuve, vis sans fin, carburateur Solex, à vendre bloc ou détail. F. Dumas, Usine Electrique, Ventavon (Hautes-Alpes).
Cyclecar, 9, robuste, confortable, bon état mécanique, 2.500 fr. Ecrire à Gaston Millet, 29, rue des Bluets, Paris (11°).
Cyclecar, 6 CV, grand sport, éclair. électr., compt. et montre OS, état de neuf, prendrais en compte moto tourisme, sérieuse occ. Pichon Victor, 46, rue Claude-Decaen, Paris (12°).
Cyclecar de Marçay, 8 CV, très bon état méc., cap., pare-brise 3.000 fr. Magniette, rue du Désert, Essomes (S.-et-Oise).
Cyclecar Fournier, 6 CV, 4 cyl., 2 pl., c. neuf, très peu roulé,

Le
GARAGE LAUGIER
vous informe qu'il vient de prendre l'Agence de la "DURANDAL" pilotée par DAGORNO 1^{er} ex æquo

DANS PARIS-NICE
Allez la voir
36, Rue Laugier, au GARAGE LAUGIER
qui a étudié toutes les améliorations susceptibles de donner au MORGAN le confort d'une Voiture MORGAN d'occasion
- Echanges contre Motos -
Téléph. Wagrem 38-27

5.500 fr. Laloi, à Sonchamp (S.-et-Oise).
G. N., état méc. parf., pl., décal., 6 pn., essai. Duplan, 8, route de Villejuif, Arcueil (Seine).
Monet Goyon, 3 CV, 2 pl. capote, pare-br., éclair. électr., 3.200 fr. 12 à 13 h. ou 19 à 21 h., 30, rue de Picardie, Paris (3°).
Morgan, type sport, modèle 1926, par-brise spécial, capote, pneus confort, éclair. acétylène. Jannoty, 69, rue Barbès, Ivry (Seine).
Morgan, eau, moteur MAG, culbuteurs, excell. ét., 1.200 fr., révision août 1926, 4.900 fr. S'adresser ou écrire Ch. Fernel, 40, rue Denfert-Rochereau, Paris (5°).
Morgan sport, 9 CV, à eau, entier. révisé, carburateur Solex, pompe à huile, compte-gouttes, graisse Téalémif, impôt payé, prix à débattre. M. Lorieux, 42, rue Frémicourt (15°), le soir après 7 heures.
Morgan sport air, parf. ét., cond. int. amovible, écl. Mag., phare, klaxon, tendeur, chaîne, roue AR détachable, outill., chaînes et pièces rechange, 4.800 fr., essai à partir 10 mai, Paris. Ecrire E. O. R. Luret, 8° Cie, St-Maixent-l'Ecole.
Morgan, touristes, sport, supersport, modèles spéciaux sur pneus ballons, direction démultipliée et freins avant, depuis 4.000 fr., reprise en compte de motos modernes. Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20°).
Monotrace neuve, caisse spéciale, avec roue de secours et 2 places côte à côte à l'arrière, à enlever à 7.500 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°).
Morgan sport, eau, revu chez constructeur, capote, compteur, éclairage Mag., gros pneus, essai, 5.800 fr. Ecrire pour rend.-vous, Boursac, 24, rue de la Voûte, Paris (12°).
Morgan sporting, à eau, moteur ét. nf, à double graissage, roue AR à broche, ch. Renold, mag. Ericton, cap., par-br., pn. et access. et mécan. neuf, 4.950 fr. S'adr. pr rend.-v., chez M. Gaspard, 39, bd de Strasbourg.
Morgan, freins avant, 7.000 fr. Morgan, carrosserie cuir, 6.500 fr. Morgan, sur pneus 715 x 115, équipement électrique, direction démultipliée, 7.800 fr. Morgan sport, équipé, 6.000. Morgan à air, équipé, 5.000. Morgan touriste, équipé, 4.000. Tous ces véhicules sont garantis. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°). Tél. : Roquette 07-67.
Quadr. Peugeot 161, t. b. état, compt., montr., phar., Mag., access., 5.000 fr. Ecr. Bernou, 10, rue Denf.-Rochereau, La Varenne (Seine).

Achetez avec toute Confiance un



Toujours premier en course et qui, de plus, se présente avec la meilleure des références : celle de nombreux Clients entièrement satisfaits de leur choix.

Nouveau Torpédo 2 places..... 6.495 fr.
2/3 places : 7.350 fr. - Normande : 7.600 fr.
Fourgonnette de livraison..... 7.850 fr.

Le catalogue D vous sera envoyé sur demande adressée aux Automobiles VILLARD 161 bis, Boulevard Voltaire, à ASNIÈRES (Seine)

VITE et BIEN et..... PAS CHER
En 3 jours, par procédés spéciaux, faites repolir votre voiture ou votre cyclecar
au GARAGE VICTOR-HUGO
6, Rue Bonnet, CLICHY (à 200 mètres Porte de Clichy)

Quadrilette Peugeot, état de neuf, 4.500 fr. Bataille, 209, rue de Bercy, Paris (12^e).

G. N. Salmson, parf. ét., 5 roues pneus neufs, proj. Mag., à vend. ou échanger contre moto 350 ou 500 cmc., ét. neuf. Berthe, Arnouville-les-Mantes (S.-et-Oise).

Salmson, 6 CV, car. Bordino, sport, montre, compteur, état neuf, prix intér. Destrais A., Lesquielles-Saint-Germain (Aisne).

Sandford, grd sport, tout alum. 115 à l'heure, moteur Ruby état neuf, roue de rech. et pneus neufs, outillage, compte-tours, Técal., ass. payée. Montsacre, 26-28, rue de Sablonville, Neuilly-sur-Seine.

Sicam, 5 CV, 2 pl., parf. ét. mécan., bs pns, bas prix (photo). Berthet, à Treilles, par Gondreville (Loiret).

Je vends, pour cause dép. à l'étranger, cycl. Sima-Violet, 500 cmc., typesport sp., ayant participé à course av. outill., éclair. élect., roues rech. et piéc. dét., ent. rev. Ecrire ou rend.-vous le dimanche. Prix, 5.500 fr. Deniaud, mécanicien, Cours-d'Oise, à Chaville (Seine-et-Oise).

Sandford, moteur spéc., 1.100, course, parf. ét. carross. alum., fr. AV, 10.000 fr., ou éch. contre cabr. 5 CV Citroën. Ecr. Flament, 23, rue Départ, Meudon (Seine).

Cyclecar, 6/7 CV, 2 cyl., Blackburne 2 vit., M. AR, ét. de nf, 2.800 fr., reprendrai Alcyonnette en compte. Block, 7, rue des Caves, Sèvres.

Salmson, cycl., 7 CV, écel., ét. méc. ent. rev., chas. nf, 4 am., 5 r., garn., essai à vol., cse dble empl., 7.500. Watin, huissier, Neuve-Lyre (Eure).

Morgan, eau, mot. MAG, gros pneus, écl. Magond., parf. ét. Pitou, 42, Acacias, Paris (17^e).

D'Yrsan, très sport, 1925, ét. neuf, roue rech. compl., pns nfs, grais. Téc., vis. t. l. j., 5 à 7 h., dim. mat., prix 9.000 fr. M. Martin, 87, av. d'Italie, Paris (13^e). Mercerie.

Morgan, MAG révisé, 1/2 taxe, im. payé 6 m. Astruc, 49, Gde-Rue, Pré-St-Gervais (Seine).

Cyclecar, sport, ét. neuf, 3.000 fr., 24, rue Morand, Paris (11^e).

Beau Salmson G. N., parfait état, bons pneus, éclair. élect., peinture et garn. neuve, 3.500 fr. à débattre. Bardou, 14, bd St-Marcel.

Morgan, Sport eau 1925. 26 derniers perfectionnements et acces. 6.808. garr. possi centre 100 fr. Roger, 1, rue Méhul (2^e).

Morgan Darmont Ar 8 CV., pare-brise, outillage, parfait état mécanique, 900 kms. 5 litres aux 100, assurance payée, 6.000 à débattre, s'adresser: Roux, 181, rue des Pyrénées.

VOITURES

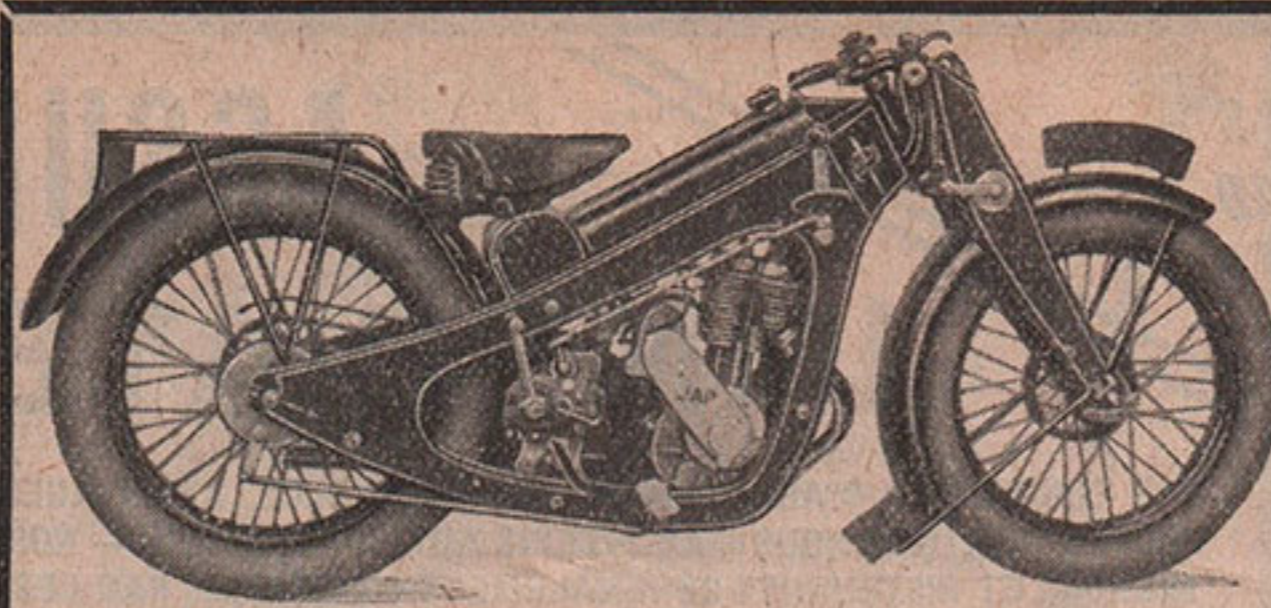
Particulier vend Amilcar, éclair., démarr., carrosserie spéciale, prix 10.500. — Lapiere, 7, impasse Laugier, Paris (17^e).

Ariès 5 CV, 3 pl., trèfle pneus confort, AR neufs, moteur révisé, pont AR neuf, écl., démarr., capote avec côtés, garnitures neuves, montre, compt., rétro coffre, garantie marche parfaite. — Raoul Collet, Vins, Mareuil-s.-Ay (Marne).

Bébé Peugeot, 3 vit. 1/2 taxe, par-brise, cap. neuve, éclair., tr. b. pn pet., rév. à f., 2.400 frs, éch. contre moto. — Vattie, 14, rue Palikao, Paris (20^e).

Benjamin mod. 26, 4 CV, 250 cmc., neuve, outill. compl., tansad, prix 2.800 frs. — Ecrire pour essai Perphagnon, 78, rue République, St-Mandé (Seine).

Bugatti 4 pl., 16 soupapes et vendu 10.000 ou à échanger contre moto 1927 ou voiturette 5 ou 7 CV.



“**DURANDAL**”

PARIS-NICE 1927 (Graissage Kervoline)

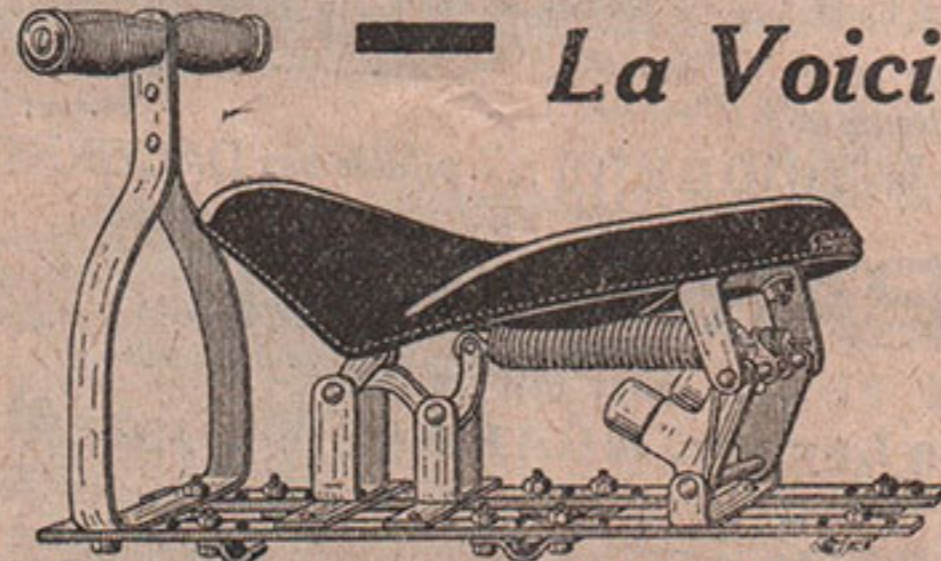
1^{er} ex-æquo **DAGORNO**, Médaille d'Or

3 Modèles 350 cmc. - Pneus **BALLON**

Moteurs : **J-A-P - ZURCHER - TRAIN**

Établ^{ts} **ULBÉRICH**, rue de Reims, **DIJON**

Agent à Paris : **DAGORNO**, Garage **LAUGIER**



— **La Voici...** —

La SELLE Tandem LEDA

à Parallélogramme

SOUPL**E** **R**ÉGL**A**BL**E**
STAB**L**E **R**OB**U**ST**E**

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

BOUGIES LEDA

...Colles qui, avec 14 ans d'expérience, ont suivi l'évolution des moteurs modernes...

187, Avenue Édouard-Vaillant, **BILLANCOURT**

**NE CONFIEZ PAS VOTRE VIE
A UN LAMPION**



Adoptez

MAGLUM

ÉCLAIRAGE SANS ACCUMULATEUR

Fabriqué par la Magnéto-Lumière L.M.C.

Carnot 46-41

21, Rue de Chartres, **NEUILLY-s/-Seine**

Druck, 26, rue Nicolai, de 7 h. à 9 h. soir.

5.500 cabriolet 8 CV, 2 pl. éclair. élect., acc., état neuf, reprend en compte moto ou sidecar 350 cmc. — Haujelin, 19, rue Le-grand, Malakoff (Seine).

Camionnette M. Brasier 11 CV, ch. 800 mot. revis., le tout bon ét., prix 4.500. — Guyomarch, rue la Belle-Ile, à Chelles (S.-et-M.).

Camionnette Clément-Bayard, non bâchée, 3 pneus neufs, 7 CV, à déclasser, en bon état de roulement, 2.000. Une Alcyonnette très bon état, sans freins, 800 frs. 1 poste T. S. F. à 5 l., coûté 2.000, rép. minimes à faire, 900 frs ou échang. contre bon cyclecar bon état. Ecrire Ch. Folio, à Auffay (S.-Infre).

Chapuis - Dornier, châssis 7 CV, sport, 5 roues mét. avec pneus et neuf, 2 baquets montés marche parf., prix 3.500. Visible 6, rue Bonnet, Clichy (Seine) (Porte).

Chevrolet 14 CV 1922 torp., 6.000 frs, parf. ét., photo et descr. sur d. à G. Lebreton, 3, pl. Pilori, Nantes (L.-Infre).

Citroën 5 CV, tr. b. ét., 7.000 frs ou échange contre moto F. N. Gnome ou autre à pneus conf. même valeur. — Sentenac, 25, rue Taupin, Toulouse (Hte-Garonne).

E. H. P. moteur Ruby très belle petite voiture bien équipée à enlever à 4.500 frs. — Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Fiat type M2 16 CV, 1922, torp. 6 pl., strap. face route, transf. en camionnette, parf. ét. de marche, prix 5.000 frs. S'adresser M. Grimaud, 5, rue St-Augustin, Paris (2^e), près la Bourse.

G. A. R. 2/3 pl. Chapuis-Dornier, 4 cyl., 6 CV, écl. élect., compt., montre, capote, graiss., técalémit., amortiss., 6 roues, access., 5.500 frs. — Aribat, 20, rue du Midi, Vincennes (Seine).

Mathis 5 CV, éclair. et démarr., faible consom., pns conf., 4.900 frs, occ. rare. Visit. Foire aux Motos, 3 bis, rue Dagorno, Paris (12^e).

Overland 14 CV, 6 cyl. 1926, cond. intér., bic. Weymann, 5 pl., abs. neuve, roulé 6.000 km, frs 35.000. Ecrire E.-L. David, 58, rue Louis-Blanc, Paris (10^e).

Renault 6 CV, conduite intér. 4 pl., freins avant, moteur et peint. ét. nf, vendue de confiance par particulier, affaire except. et pressée, 13.500. — Maubert, 231 bis, rue Lafayette. Métro Louis-Blanc.

Renault 6 CV, torp. 4 pl. 1925, 6.000 k., même état sortie usine, entr. minutieux, compt., mont., courr., pl. arr., am. Derihon, tél. rétr., 15.000 frs. Ecr. p. vis. Chateau, 28, pass. des Favorites (15^e).

Baby 7 CV, 2 pl., bon état de marche, 2.500 frs. — Renault, 60, route d'Argenteuil, La Frette-Montigny (S.-et-Oise).

S. A. R. A. supersport, freins avant, caisse Bordino bleu roi, capot aluminium poli, montre, compteur, projecteur de côté, flic, klaxon route et ville, éclair. et démarr., 5 roues sur pneus neufs, à vendre 10.500, reprise en compte de toutes motos ou cyclecars récents. — Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Voiture grand sport, moteur Ruby, très rapide, excellent état de marche, consommation : 6 lit. aux 100 km, éclairage, démarrage, compt. A. T., tous acc., peinture au Nitrolac. — G. Sweerts, 36 ter, rue de la Tour-d'Auvergne, Paris. Trud. 78-82.

Mathis 6 CV, jolie camionnette, éclair., démarr., pn. conf., montre-compt. Jaeger, impôt cyclecar, état parf., prix 6.900 frs. — Denis, 15, rue de Pologne, St-Germain-en-Laye (S.-et-Oise).

A vend. Citroën 5 CV, torp. 2 pl., nom. acc., parf. état, 8.500. Chatroussat, 51, Bd Batignolles, Paris.

6 Renault 3 pl., trèfle freins avant, carb. Solex, parf. état, 10.500 frs. — Fonsauvage, 17, rue des Dames, Asnières (Seine).

Citroën cab. 5 CV, en parf. ét., 8.300, vis. t. l. j. 12 à 13 h., sam. ap.-midi. — Blanchon, 41, Bd Versailles, Suresnes (Seine).

Panh, 16 CV, 1914, 3 pn., pha., 5.000, photo. — Laisne, 69, rue Avron (20°).

Mathis 6 CV, 2 pl., b. ét., 5.500 frs, cause agrand. famille. S'adresser Receveur Enregistrement, Bleneau (Yonne).

Mathis 7 CV, écl., dém. técal., 4 pl., 6.000 frs. — Ladune, 3, rue Jules-Jouy, Paris.

Mathis 6 CV, sport, 4 amort., montre, compt., klaxon, éclair. électr., bonne aff. à 5.800 frs. — Charlot, 28, rue Etienne-Dolet, Alfortville.

Amilcar sport, 2 pl., point de course, écl., dém. électr., capot, 6 roues garnies, 4 amort. Hartford, técal. b. ét., prix 8.500 frs. Louis Nass, négociant, Héninque (Haut-Rhin).

Rally sport 1100 cmc., écl. électr., compt. de vit., montre, amortiss. Hartford AV et AR, 95 km. heure, 7.700 frs, à déb. — Georges, 4, rue Benjamin-Constant, Paris.

Bignan-Salmson 7 CV, excell., tout parf. ét., phare-lant. Magon deaux, peinture neuve, 5.500. — Naprons, 1, rue St-Ferdinand, Paris.

Chenard et Walcker 1924, carrosserie torpédo, dém. et écl. électr., compteur-montre, parfait état. A enlever de suite, 12.000 frs. Josse, à Moto Revue.

Jolie voiture sport. Ruby 6 CV. 100 à l'heure. Eclairage démarrage. 5 roues. A vendre d'urgence. S'adresser : Sweet's, 36 ter, rue de la Tour-d'Auvergne. Tél. Trudaine 78-92.

ECHANGES

Echange machine à tricoter état neuf, avec access., pour petite industrie chez soi, contre moto ou sidecar récents. — Rodin, 83, avenue des Moulineaux, Billancourt (Seine).

Echangerai tendem état neuf, contre groupe amovible cyclette. — Henri Bernard, à Maisonneuve (Vienne).

Echange avec soultte contre 350 cmc. F. N. M. 60 moto « Soyer-Luxe » 250 cmc., état abs. neuf, roulé 1.200 kms, éclair. électr., frein de direct., tan-sad ou vend 2.750 francs. — René, 50, rue Maurice-Berteaux, Bezons (S.-et-Oise).

Echangerai ou vendrai 2.500 frs joli cyclecar 5 CV à air, contre moto 4-5 CV 4 temps. — Pailleux, à Migennes (Yonne).

Vendrais 3.000 frs ou échangerai Harley side 9 CV, sortant revision, pistons aluminium, compteur, nombreuses rechanges Magondeaux, par. j., pns nfs, side recapitoné à neuf contre Gillet d'Herstal 350 cmc. ou 2 temps similaire. — Colchen, Wignehies (Nord).

Vends ou échange B. S. A. side sortant revision contre Bébé Peugeot, très bon état. — Ancel, 296, rue Garibaldi, Sotteville-les-Rouen (S.-Infre).

Echangerai Alcyon 3 CV, 2 tps, double échapp. en circulation depuis décembre 1926 contre 350 cmc., 4 tps plus vite, écrire Lesouef, 13, rue Maublanc, Paris (15°).

A échanger 2 pièces contre 3 piéc. et cuisine. — Ecrire Guedon, 6, rue Sedaine.

BOSCH

see

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

se trouvent

97, Boul. Exelmans, PARIS (16°)

F. PÉAN

Concessionnaire Exclusif (France et Colonies)

Td. : Autueil 35-15 - Adr. télégr. : Robocher 53-Paris

**ATELIER SPÉCIAL
D'ÉQUIPEMENTS ET DE RÉPARATIONS**

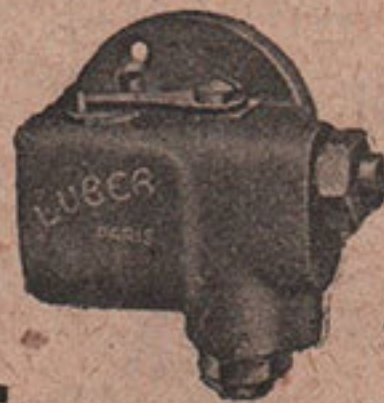
AGENTS à Lille, Lyon, Bordeaux,
Marseille.

Le nouveau PROJECTEUR ÉLECTRIQUE LUNA

à parabole argentée, doit être
le PROJECTEUR de votre MOTO

Que vous possédiez un VOLANT
MACNÉTIQUE MONET-GOYON ou SAFI, ou bien
une DYNAMO ou bien encore un ALTERNACYCLE,
le PROJECTEUR LUNA est spécialement indiqué
pour votre éclairage.

PRIX : Diam. 135 : 38 fr. Diam. 145 : 48 fr.



Pour le graissage de votre moteur :
Exigez la POMPE LUBER
à piston et à débit réglable
employée par D. F. R. Alcyon, Propulcycle, etc.

M. JOUVET, 17, Rue Descombes, Paris (17°)



MOTOS-BONIN « Spécial »

Châssis berceau entièrement en double tubes et brasé.
Moteur Moussard 250 cmc., boîte 3 vitesses attachés
dessous, 2 chaînes, 2 freins, éclairage électrique Collin,
ballons 650-90 sur indéjantable Wolber.

Notre construction n'intéresse que les amateurs de machines finis. Cycles BONIN « spécial » à double tubes cloisonnés. Fabrique, place ancienne Halbi, CAEN.

Catalogue franco

Echange maison 2 pièces chêne, 250 m. terrain, 25 m. Paris, 3 m. gare, rue faite, g., électr., pompe, val. 18.000 contre moto moderne 500 cmc. B. C. R., préf. avec facilité pour différence, pour renseign. com. écrire Mons. A. Gosseun, 44, avenue Victorine, Blanc-Mesnil (S.-et-Oise).

Vends ou échange contre voiturette cinq à six CV, même accidentée, side Indian bi-place parf. état. — Ecrire G. Pitois, 157 bis, Lescure-les-Rouen (S.-Infre).

Voiturette sport 2 pl., mot., Chapuis-Dornier, 4 cyl., carr. alum., pointe course, 5 roues R. A. F., état neuf, écl., pn neufs, 6.500 frs ou éch. contr. moto à culbut. 350 ou 500 récente F. N. de préf. Ecrire Flaschgo, 13, rue Sellier, Nancy (M.-et-Moselle).

Echangerai « Motosolo » 3 CV, 2 t., 250 cmc., 2 v., très bon état de marche, pneus neufs contre moto 4 t., même démontée. Faire offre Desir, 9, rue Danicourt, Malakoff (Seine).

A vendre ou à échanger moto 3 CV Alcyon, kick et débrayage, 2 vit., sortie usine mai 1926, roulé 300 km. environ contre moto plus forte 250 ou 350 cmc. — Marc Vuarrier, 115, route de Bondy, La Courneuve (Seine).

Side Oriol 6 CV, Mag comm. nve, pare brise, 4 roues téca, essai toute distance, à échanger contre sidecar même force ou à vendre 4.000. — Foulon, 7, avenue Maria Argenteuil (Seine-et-Oise).

A échanger poste T. S. F. de valeur équivalente ou avec soultte si valeur supér. et si possible fonctionnant sans accus, cyclette sport 2 CV, débrayage fourche élastique, bouteille, phare, parfait état de marche garanti. — M. Mitterand, 51, avenue de la Suippe, Reims (Marne).

A échanger B. S. A. en T. B. E. contre moto moins forte en solo soultte suivant le cas. — Fevre, 67, rue J.-J.-Rousseau, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Benjamin révisé, 3 pl. 6 CV, écl., démar. électr., 5 pneus confort, montre, compt., à échanger contre sidecar et soultte. — Breton, 15, rue Beccaria, Paris (Bastille).

Ech. Favor 2 CV, 125 cmc., débr. monov. excel. ét., roulé 600 km., contre app. photo de marque 4x6 1/2 ou 6 1/2 x 9 pellic., ou vend 1.400. — Cloose, rue Carnetin, Thorigny (S.-et-Marne).

ON DÉSIRE ACHETER

Suis acheteur Morgan, écrire dét. Garre, 61, rue Sadi-Carnot Puteaux (Seine).

Acheteur F. N. 60 conf., nue, bon état. 4.500 fr. env. Bonnaud, Société Générale, Saintes (Charente).

Suis acheteur René Gillet, moto ou side bi-place même révisé. Lafargue, Rauzan (Gironde).

Suis acheteur de Morgan, tous modèles même accidentés et de toutes pièces pour Morgan, Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°).

Suis acheteur Morgan à eau, ou side-car en tr. b. état, à condition de reprendre en compte, t. bon Tricart Austral 5 CV, mot. Aster, c. Claudel, mag. Bosch, emb. Bozier, 2 v., c. grise, je paierai une soultte raisonnable. Duquesne, 6, rue Pernoud, Antony (Seine).

Désire acheter side ou châssis sport René Gillet. Ducournau, 43, route Domont, Montmorency.

J'achète moto 2 ou 2 CV 1/2, parf. ét. Thivet, 80, rue Diderot Vincennes (Seine).

DANS LE MONDE ENTIER
STOP-FIRE

A ETÉ ADOPTÉ COMME LE SEUL VÉRITABLE
Extincteur pour Automobiles

C'EST LE PLUS PETIT !

LE PLUS LUXUEUX !

LE PLUS EFFICACE !

RÉDUIT LA PRIME D'ASSURANCE

En Vente partout

Exiger la bande de garantie

Société Anonyme STOP-FIRE, 3, Rue du Faubourg St-Honoré, PARIS

TÉLÉPHONE: Elysées } 90-45
90-46
90-47

QUINZAINÉ DOLLAR

pour aider au développement et à la vulgarisation de la Motocyclette de construction française

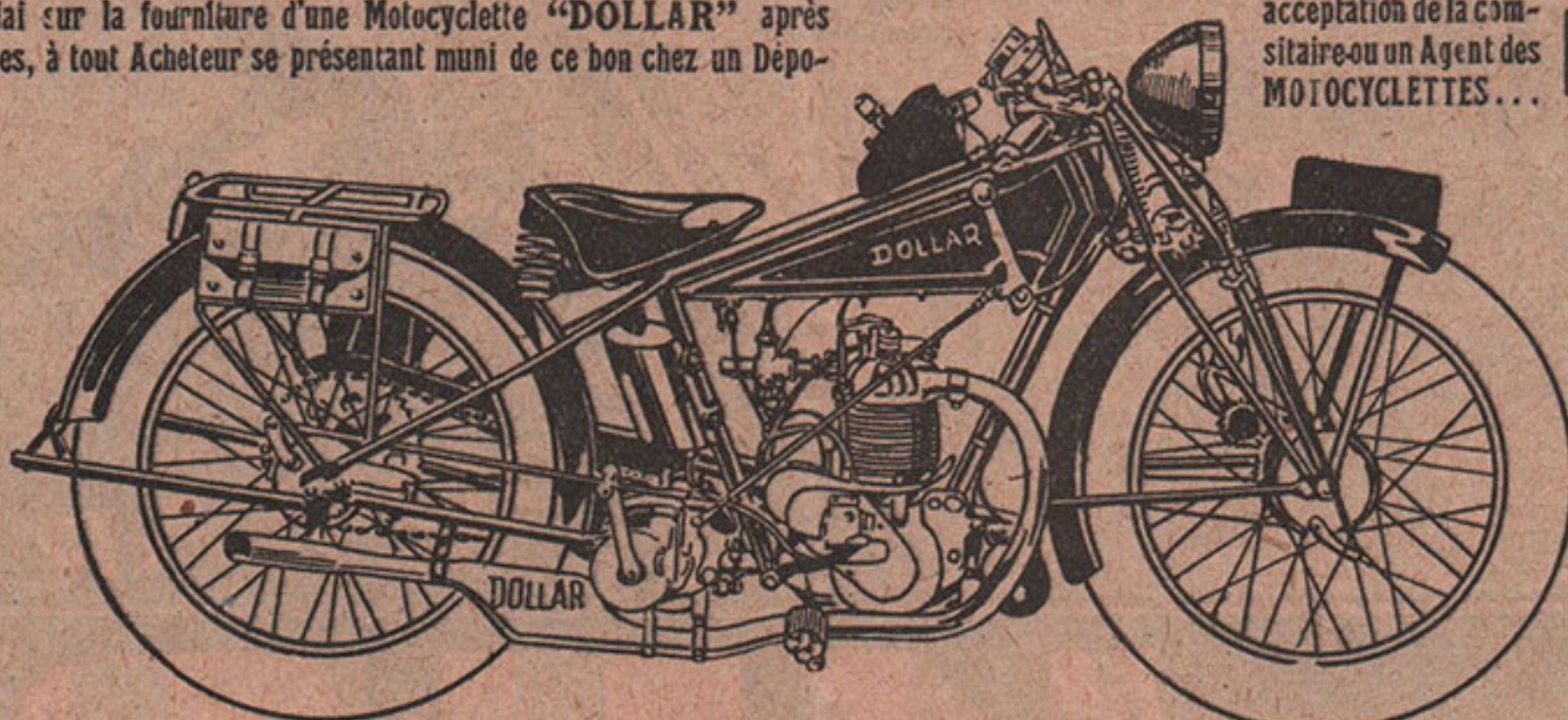
BON-PRIME de 10% (dix pour cent)

valable jusqu'à fin Mai sur la fourniture d'une Motocyclette "DOLLAR" après
mande par nos Services, à tout Acheteur se présentant muni de ce bon chez un Dépo-

acceptation de la com-
sitaire ou un Agent des
MOTOCYCLETTES...

DOLLAR

de
2.975 frs
à
7.500 frs



4 Temps
Culbuteurs
Cadre
surbaissé

MODÈLES : 1 3/4 CV. - 2 1/2 CV. - 3 1/2 CV. - 4 1/2 CV.

Les Modèles DOLLAR sont construits pour l'équipement en Tan-Sad — Éclairage électrique sur demande

CATALOGUE ET PALMARES
SUR DEMANDE A

MOTOS "DOLLAR" Avenue de la Liberté CHARENTON (Seine)

MAGASIN de VENTE à PARIS : 160, Rue de la Pompe (Métro: Victor-Hugo)

Nos 1.200 agents en France, livrent à crédit en 14 versements

Motocyclettes HUMBER

2-29 HP : 8.000 fr. —
Occasion : 1 cyclette, état neuf, prix intéressant.
GOUGET, 113. Av. Victor-Hugo (16^e)

Occasion, tan-sad, véritable Terry, état neuf, valeur 253 frs., à céder pour 150 frs. — S'adresser Plainchamp, 23, rue Perdonnet, Paris (10^e). Téléphone Nord 69-92.

Moteur neuf Norton, soupapes latérales avec sa magnéto, plusieurs moteurs 500 cmc. avec pièces de rechange absolument neuves, depuis 1.000 frs. — Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Selle d'occ., vélo-moteur, 10 frs. Selle neuve, vélo-moteur, 20 frs. Carburateur Lomguemarre, 2 manettes, dernier modèle, neuf, 100 frs. — A. Clement, 141, rue de Charenton, Paris (12^e).

Petit tour angl. Wade, neuf, filetant pas Witworth et métrique 0 m. 05 HP. 0 m. 35 EP monté sur établi chêne à pédale, complet, 1.100 frs. — Gonzalez, 178, Fg St-Antoine, Paris.

Pneu Michelin câblé 650x65 neuf, non déballé, 120 frs. — Lelerc, 3, rue Valette, Paris (5^e), t. l. jours jusqu'à 7 h., excepté samedi et dim.

1 capote compl., double c. neuve, av. rideaux et joues pour 5 CV Citroën ou sim., g., cab., 350 cmc., 3 lanternes à ess., neuves, à 35 frs, 13 litr. huile fl. p. Citr. à 6 frs. — Jean, 30, rue de Metz, à Maisons-Alfort (Seine).

Mille francs 5 pneus 700x85 neufs, six chambres. — Alland, 42, av. Hôtel-de-Ville, Juvisy-sur-Orge (S.-et-Oise).

Je vends boîte 3 vit. transm., cardan état neuf, 700 frs, fourche élast. avec gard-boue, 100 frs, 1 p. roues, frein, tamb., pneu bon ét., 650x65, 250 frs, 1 bout acét., 1.250, 1 manomètre, 200 frs. R. Leroux, St-Vincent-du-Leroux (Sarthe).

Cyclette homme et dame moteurcycle, ensemble ou séparément. Prix avantageux. — D. Collot, 72 bis, rue d'Amsterdam. Central 93-46.

6 pneus b. ét. 650x65 av. ch., bas prix, 1 carb. Solex, 80 frs, neuf, bon état, 40 frs. — Chazaly, 47, rue Romainville, Paris (19^e).

Poste nf, parfait 3, 1 compt. avec H. P., 500 frs, 5 lit. Int., 500 frs, bott., démar. 60 A., 200 frs. — Huguenin, 1, rue du Louvre, Paris (1^{er}).

A vendre sacoches de cavalerie, 40 frs, s'adresser à M. Fontanier, 49, av. Victor-Hugo, Vanves (Seine).

Moteur 2 cyl., 2 temps, flat W. 175 cmc., vol. magn., écl. av. chang. vit., le tout c. neuf, 450 frs ou éch. contre moteur mono 2 ou 4 t., 250 cmc. max. — P. Boitel, 31, rue Martray, Cormeilles-en-Parisis (S.-et-Oise).

Châssis A. S. 6 CV, boîtes de vitesse, pont arr., ess. avant, directions radiat. et toutes pièces détachées pour voiturettes, enlever bas prix, 160, rue Cardinet.

A vendre dynamos Marchal pour motos 300 frs, accus Dinin pour motos, 100 frs, redresseur de courant, 250 frs. — E. Maurer, 160, rue de la Pompe, Paris (16^e).

Une selle Terry pour tan-sad. — Beguin, 146, rue de Silly, Billancourt (Seine).

Pour compl. Mandr-Ivans, access., état neuf, H. P. 100/1000 long B. 0 m. 80, 1.500. — Delaporte, 18, rue Michel-le-Comte.

Je vends cause double emploi groupe Lutetia état neuf. 550 frs. Deuv. Pornic (Loire-Infre).

Pneu pirelli 700x100, peu roulé, 95 frs. — Hennemand, Franconville (S.-et-Oise).

SPÉCIALE AGENCE

VOUS OFFRE

MOTO NEW IMPERIAL

1^{re} marque anglaise

	FR.
Modèle 5 Super-Sport, culbut., 250 cmc.	5.800
» 6 » » » 300 »	6.950
» 1 Sport-Touriste, 4 temps 300 »	5.650
» 2 » » » 350 »	5.750
» 3 B Luxe-Touriste » 350 »	6.700

15 bis, Rue Blanqui, 15 bis - St-OUEN

Métro : Clignancourt Tramway : Lignes { 10 66

VINCENNES-MOTOS Téléphone VINCENNES 598

Léon CABET

43, Avenue de Paris - Vincennes
AGENCE OFFICIELLE pour VINCENNES et St-MANDÉ

des Marques :

MONET et GOYON, TERROT B. S. A., DOLLAR, PEUGEOT, MOTOCONFORT, MOTOBÉCAN, HARLETTE

: Jean THOMANN, UTILIA, AUTOMOTO :

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT

Aux meilleures conditions. Parce que... sans intermédiaire de l'Agence à l'acheteur, nous livrons des machines à un prix

DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

Leçons de mécanique et de conduite à tout acheteur - Réparations.

: : Mise au point par spécialiste (20 ans de pratique) : :

MOTOCYCLISTES ATTENTION !

Profitez de la baisse sur les Motos

MOTOS 3 HP. 1.250 frs.

2 vitesses comme neuves
Motos Terrot - Monet-Goyon - Gnome et Rhône
19, rue François-Miron, PARIS 4^e
Téléph. : Archives 19-11

KAP "L'Amortichoc"

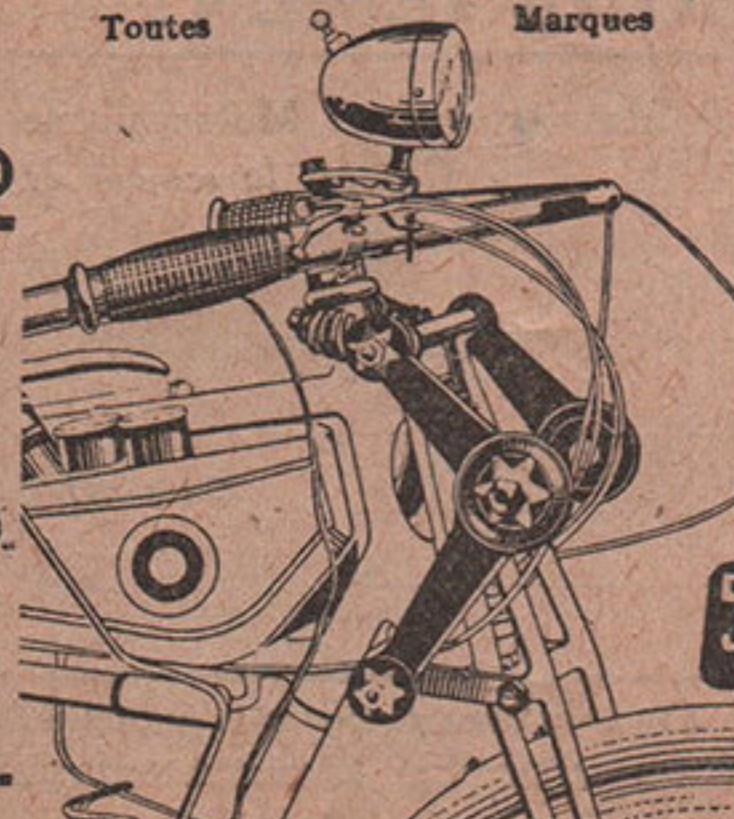
déposé AMORTISSEUR A FREINS MULTIPLES

Toutes Marques

Type MOTO

Le plus énergique par ses trois freins

Le plus souple par ses disques de friction rainurés concentriquement



Type MOTO

Grâce à ses trois frictions ne durcit pas la suspension mais évite les rebondissements et supprime toute vibration

Le moins cher

KAP, Soc. Anonyme, 6, Rue J.-Jaurès, PUTEAUX (Seine) Wagram 94.59

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. Magnéto let 2 cyl. PIÈCES pour B.S.A., TRIUMPH, HARLEY, INDIAN
215, Rue de la Chapelle, St-OUEN

A vendre châssis side Monet-Goyon pour moto de 350 à 500 cc., état abs. neuf, pneus 700 sur 80, prix 800 frs. S'adresser chez M. René Berlu, 53, rue de la République, St-Denis (Seine), ou au Garage Damerteau, 124, rue de Paris, St-Denis, visible tous les jours.

Cherche emplacement pour garer sidecar 7^e arrt. — De Ryck, 69, rue de Grenelle, Paris.

Bicyclette homme et dame à vendre, 480 frs les deux. — S'adresser P. Petiot, 9, rue Davy (17^e), le soir.

Deux accus, 6 volts 12 ampères, neufs, avec boîte et supports pour moto, chacun 110 frs ; dynamos 6 volts 80 wats, 300 frs ; carb. Longuemarre, deux manettes, neuf, 150 frs ; un tan-sad 6 ressorts avec dossier, 92 frs. Voir samedi tantôt. — Bidault, 22, rue Romainville, Montreuil-s.-Bois (Seine).

André 3 CV, 2 tps, tan-sad, phare 80 à l'heure, 2.500 frs. Vélo dame, 200 frs. Voiture landau, bébé, 150 frs. Machine à écrire Continental, 650. Le tout comme neuf. Ecrire à M. Lecompte C. H. R. 3^e G. O. A., Versailles (S.-et-Oise).

Garage pour moto quartier gare de Lyon, s'adresser le matin. Belais, 60, rue Sedaine, Paris (11^e).

Bicyclette moteur P. S., vendu bon état, 700 frs. — Concierge, 9, rue Hermel.

A vendre 1 cadre, un piston neuf, une fourche arrière montante, une béquille avant pr Sarolea 500 cmc., 23. — G. René-Gayet, 15, rue Ronville, Arras (Pas-de-Calais).

Tan-sad, grand modèle, parf ét., s'adresser 276, rue Lecourbe, 3^e étage, M. Lacave.

2 tan-sad, 30 et 60 frs, paire gr. sacoches cuir, 60 frs. — Lemit, 49, rue Linois, Paris (15^e).

Moteur Lutetia avec ou sans bicyclette. — Peugeot-Ducouan, 43, route Domont, Montmorency.

Magnéto Bosch 4 cyl., c. nf, 200. Reading Standard avec side, pns nfs, 2.500. Moteur Train à eau, 6 CV, 2 cyl., c. nf, 800. Boîte vitesses Harley t. b. ét., 350. Dynamo 6 volts avec disjonct. et tableau amp. p. voiturette avec 3 lanternes, 250. Radiateur Bédélia, 150. Capote neuve, 125. — Big, 2, rue Thiers, Villeneuve-le-Roi.

Châssis René Gillet, carross. bi-pl., cap., p.-br., r., sec., 1.250. — F. Larcher, 18, imp. Jean-Bouton, Paris.

Au plus offrant, ap. T. S. F. mentro, 4 l., à combinaison, col. 300 revues T. S. F. et autres. — Dutront, Sarras (Ardèche).

Moteur mono 6 CV, eau sur socle, débray. magn. simms carb. Claudel, 650 ou échange contre Alcyonnette. — Block, 7, rue des Caves, Sèvres (S.-et-Oise).

Moto Thomann 1 CV 1/2, 1.000. Tricar livraison, charge 300 k., 6 CV, Morgan 1926, air supersport, pneus ballon, 6.000. Tricar 6 CV, 3 pl., pns nfs, 1.500. Moto F. N. 2 CV, magnéto, 500. Cyclotracteurs homme, dame, 650 frs. Roues motos, 650. 42 pneus 765/105 BE, 10. 2 pneus nfs Hutchinson 26 2 3/8, 120 frs. — Cerurier, postier, bureau Paris 29.

1 tan-sad, 1 paire knee-grip. — Leroux, 52, Fg Montmartre.

Ne jetez pas vos vieilles bougies!

Nous pouvons à un prix insignifiant les remettre à neuf par le procédé hydro-chimique R. PONSOT.

Nos bougies régénérées ont le même aspect et donnent le même rendement qu'une bougie neuve.

Elles sont livrées avec un certificat de garantie.

Bougies régénérées de toutes marques en stock.

Nous sommes acheteurs de toutes quantités de bougies CHAMPION et K. L. G. hors d'usage.

LA BOUGIE RÉGÉNÉRÉE
MONTFERMEIL (S.-&-O.)
Téléphone : 59

DÉMANDEZ LE CATALOGUE TARIF D

PUR G. SWEETS

FOURNITURES GÉNÉRALES

POUR
L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
MAGNÉTOS
DYNAMOS

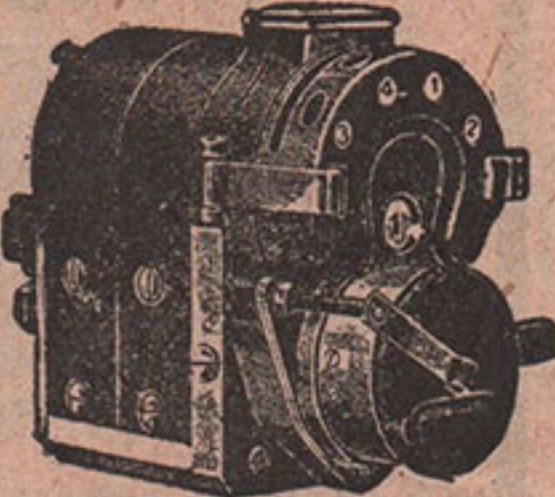
DÉMARREURS - ACCUMULATEURS
DE TOUTES MARQUES

ÉTABLISSEMENTS P. CLAVIER

116, Bd Péreire, Paris (XVII^e)
(Place Peretie)
Téléphone : CARNOT 56-31
Télegr. : CLAVAUTO-PARIS-XVII^e

ATELIERS MODERNES DE RÉPARATIONS

Fournisseur de la Clientèle difficile




Châssis cyclecar 2 cyl. en V à eau, 7 CV, à terminer, 600 frs. Moteur Anzani 7 CV, 2 cyl. en V à eau, 250 frs. Petite machine à percer à pédale, 75 fr. Petit carb. Zénith d'occ., 25 frs. — Cora, 44, rue Fessart.

2 pneus Dunlop, cord. 650 x 55, état de neuf. — Rode, coiffeur, 83, av. Félix-Faure, Paris (15^e).

Batterie accus industriels 110 V 80 A. avec son tableau de charge 2.900. Suis acheteur caisse Boulangerie pour 10 CV Citroën et châssis B 2 à reviser ou accidenté, écrire pour rend.-vous, Féris, 5, Nouvelle-du-Théâtre (15^e).

Bicyclette de dame, abs. nve, 400 frs, cause santé, bicyclette homme, 2 vit., fourche élastique

Si vous aimez le cyclecar et la voiture 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**
6, Rue Saint-Augustin, Paris



J. M., amortiss., selle Liberty, peu roulée, 380 frs. — Goix, 33, av. de Saxe, Paris (7^e).

De Dion complet comme neuf, 2 phares Ducellier, le tout 700 frs. Divers access. auto, bas prix. — R. Haunotin, 1, pl. Vaucelles, à Taverny (S.-et-O.).

2 enveloppes 650 x 65 dont une presque neuve, 120 frs. 1 tansad état neuf, 50 frs. 1 guidon sport, 25 frs. 1 lanterne acétyl. neuve, valeur 65 frs, laissée à 45 frs. pour moto légère. Le soir à 7 h., Combeau, 66, rue Barrault, Paris (13^e).

Lot de courroies Dunlop, ét. nf, en 26 m/m de large, pour moto 500 cmc. en 1 m. 50 de long, 15 frs les 2 longueurs, 13, quai des Mines, Valenciennes (Nord).

CONDITIONS SPÉCIALES D'ABONNEMENT A MOTO-REVUE HEBDOMADAIRE

Jusqu'au 1^{er} Juin prochain exclus, nous recevons des abonnements pour 48 numéros au prix de 36 francs. A partir du 1^{er} Juin prochain, le prix des abonnements sera fixé comme ci-dessous.

48 NUMÉROS POUR 36 FRANCS

ABONNEZ-VOUS IMMÉDIATEMENT

BULLETIN D'ABONNEMENT à nous retourner après l'avoir rempli et découpé (ou recopié)

Veuillez m'abonner à (1), numéros de Moto-Revue et Motocyclisme-Automobilisme, à partir du Numéro en date du Ci-joint la somme de

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

(Signature)

	Formule A 26 numéros	Formule B 52 numéros
France et colonies.	25 »	40 »
Union Postale....	40 »	65 »
Autres Pays.....	50 »	90 »

(1) 26 ou 52 numéros.

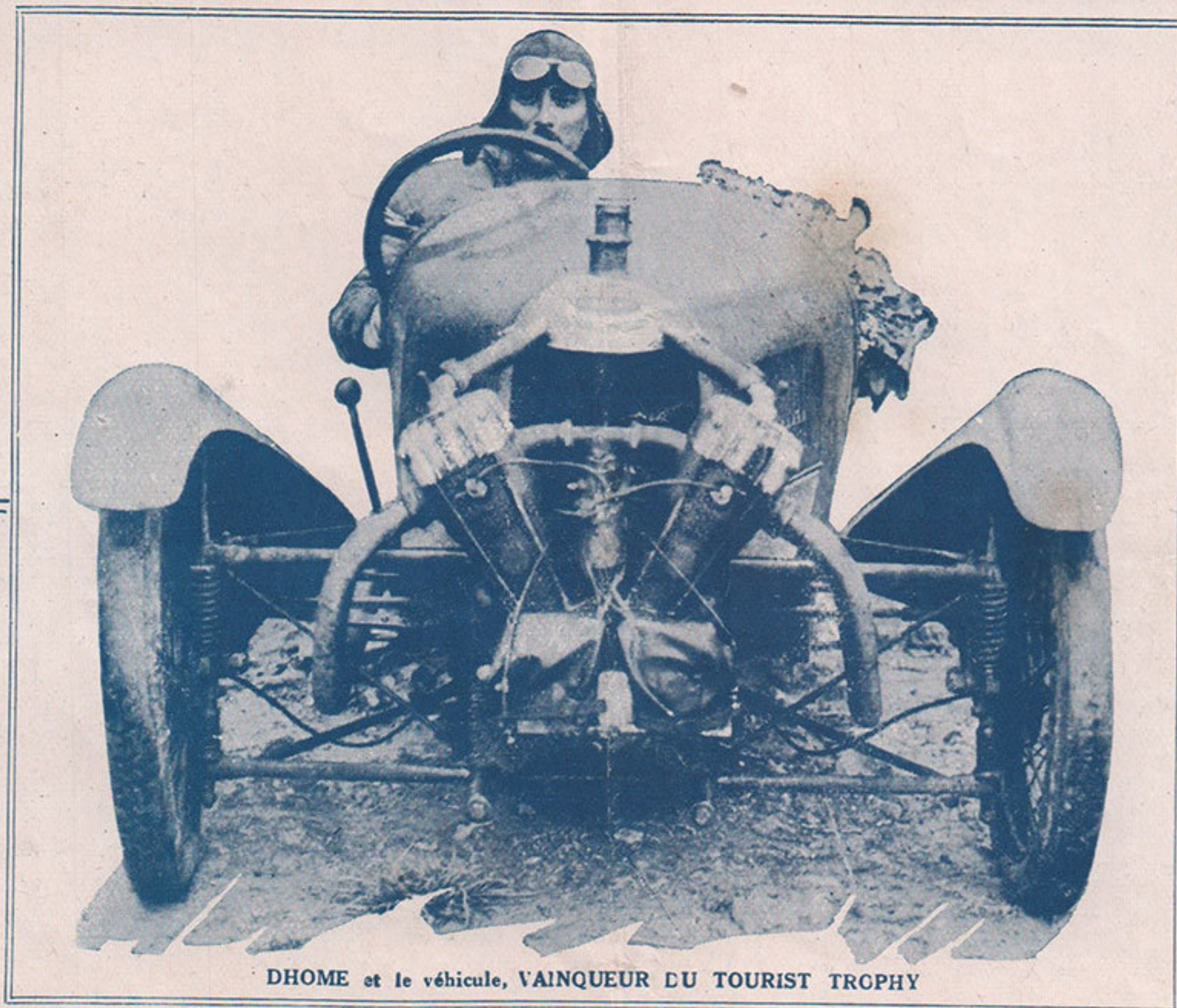
Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0.40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des Postes, la mention : CHÈQUES POSTAUX PARIS 297.37

R. DARMONT, Constructeur du MORGAN

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

MAGASIN D'EXPOSITION :
178, Rue de Courcelles, 178
PARIS

NOUVEAU MODÈLE Type "DARMONT SPÉCIAL"



DHOME et le véhicule, VAINQUEUR DU TOURIST TROPHY

Le Type "DARMONT SPÉCIAL" remporte
La plus importante épreuve de vitesse de l'année

TOURIST TROPHY FRANÇAIS (4.000 kilomètres)

1^{er} **DHOME**
= sur type
= "DARMONT SPÉCIAL"
Catégorie 1100 cmc.

Cette épreuve, destinée à mettre en lumière les qualités de résistances d'un véhicule, comportait un règlement supprimant le ravitaillement en pièces détachées et interdisant une aide quelconque pendant 8 jours consécutifs

Il faut conclure que le cyclecar vainqueur est doué de magnifiques qualités; son moteur DARMONT-SPÉCIAL à culbuteurs offrant à la clientèle les mêmes garanties d'endurance que les moteurs DARMONT qui équipent tous les cyclecars MORGAN-DARMONT mis en circulation jusqu'à ce jour.

10 années d'Efforts

ont suffi à

Monet & Goyon

pour se placer au

Premier Rang dans la construction motocycliste.

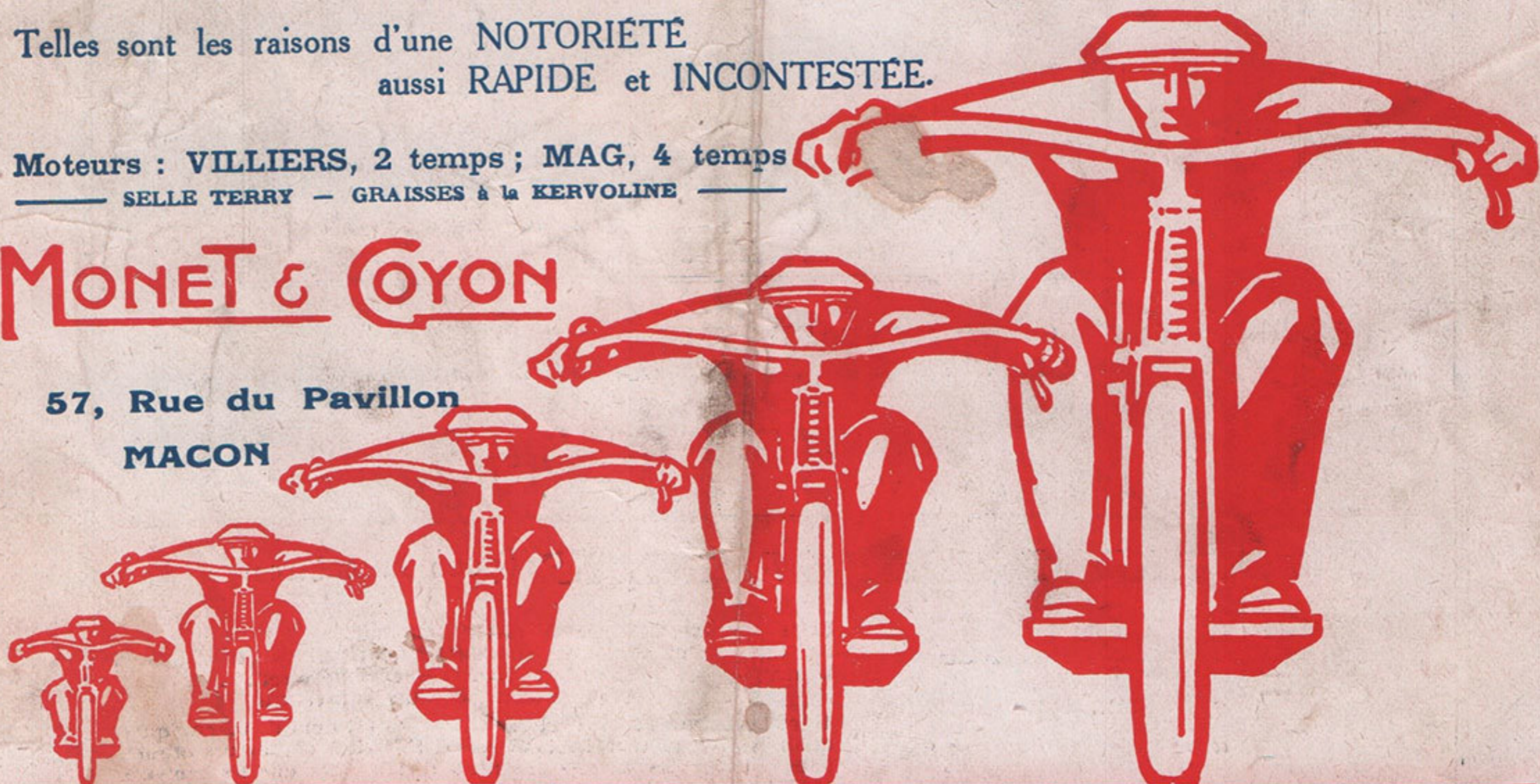
UN OUTILLAGE MODERNE - DES PROCÉDÉS DE FABRICATION ÉTUDIÉS
LA RECHERCHE CONSTANTE DU PERFECTIONNEMENT
DES PRIX MODÉRÉS POUR UN MAXIMUM DE QUALITÉ

Telles sont les raisons d'une NOTORIÉTÉ
aussi RAPIDE et INCONTESTÉE.

Moteurs : VILLIERS, 2 temps ; MAG, 4 temps
— SELLE TERRY — GRAISSES à la KERVOLINE —

MONET & GOYON

57, Rue du Pavillon
MACON



1916

1920

1922

1925

1926

87