

Les joies du Camping

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 222

11 Juin 1927

& *Motocyclisme*
Automobilisme

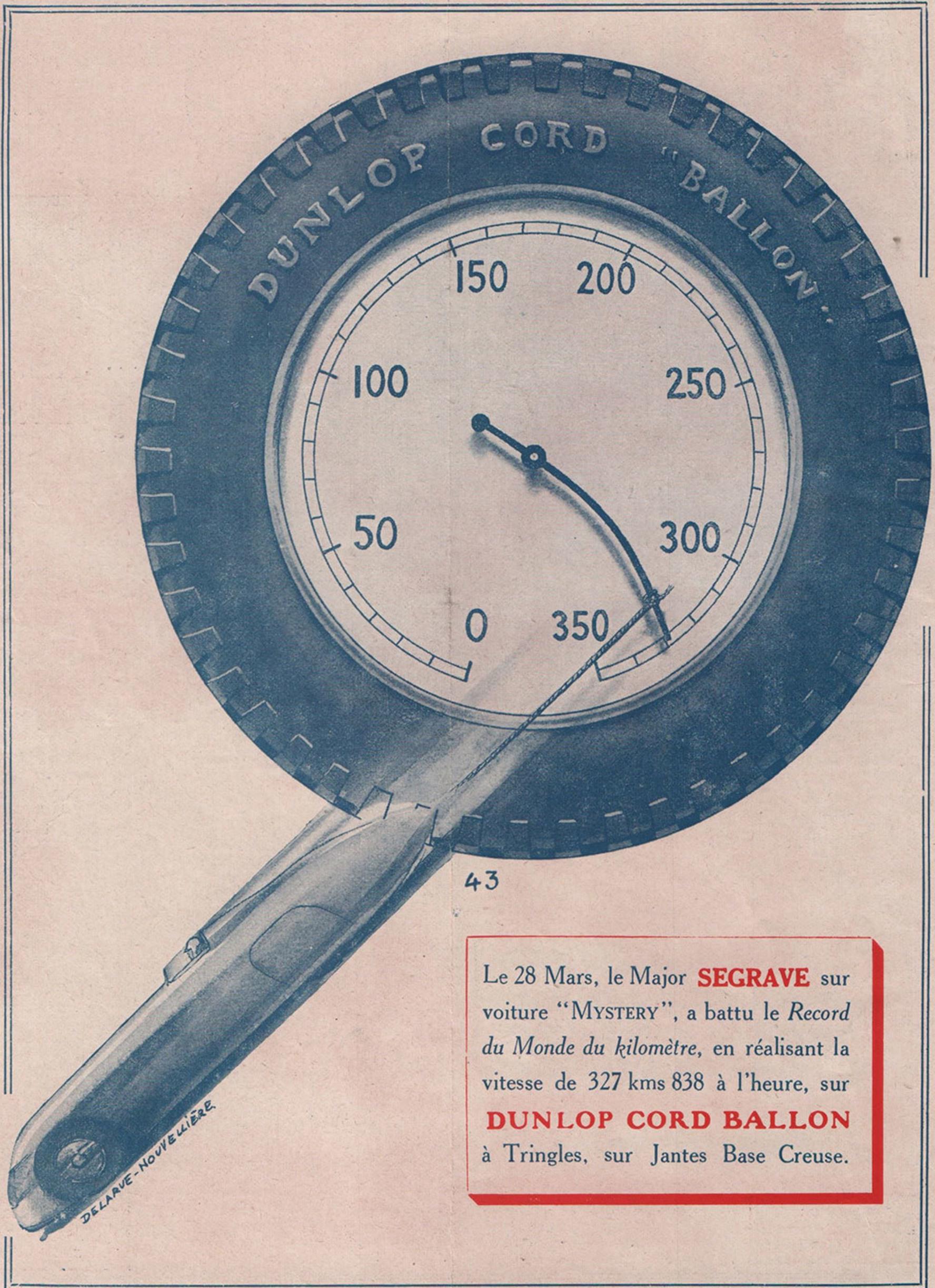


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03 81
— 68-32

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

Aux trois Jours du Forez, *Andrieu* (dr.) et *Lachamp* (g.), sur **ROYAL MOTO** 175 cmc, se classent 1^{ers} ex æquo (2 médailles d'or), et l'équipe **ROYAL MOTO** s'adjuge la Coupe de Régularité.

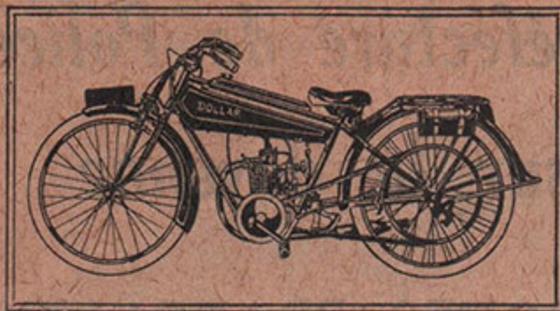
Renseignements : **ROYAL MOTO**, 70, Av. de la Grande-Armée, Paris (17^e).



43

Le 28 Mars, le Major **SEGRAVE** sur
voiture "MYSTERY", a battu le *Record*
du Monde du kilomètre, en réalisant la
vitesse de 327 kms 838 à l'heure, sur
DUNLOP CORD BALLON
à Tringles, sur Jantes Base Creuse.

DELAIVE-NOUVELLIÈRE.



Type 1 3/4 C.V. - BT, précédemment 2.975
Maintenant **2.825**

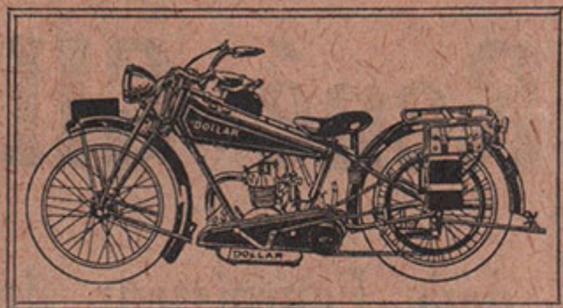
MAXIMUM de PRODUCTION
entraîne
MINIMUM de PRIX

DOLLAR

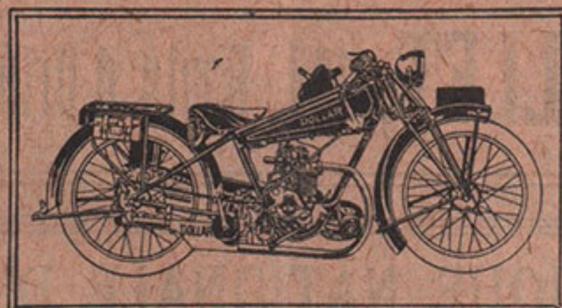
en raison de son succès auprès des acheteurs, a
atteint en Mai un chiffre de production qui
lui permet

d'appliquer de nouveaux prix

tout en perfectionnant encore la présentation et
le fini de ses derniers modèles.



Type 2 1/2 C.V. - CT, précédemment 3.975
Maintenant **3.750**



Type 2 1/2 C.V. - DS, précédemment 4.375
Maintenant **4.075**

Tous les Modèles de motocyclettes

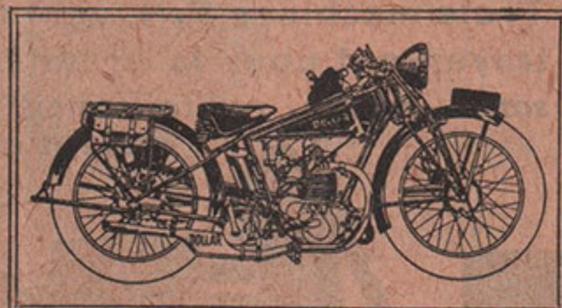
DOLLAR

sont construits pour équipement
en tan-sad

**4 TEMPS
CULBUTEURS
CADRES SURBAISSÉS**

Tous les Agents de DOLLAR
livrent à crédit
en 14 versements

ÉQUIPEMENT en SÉRIE de l'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
par DYNAMO et ACCUMULATEURS - Phare MARCHAL
sur demande.



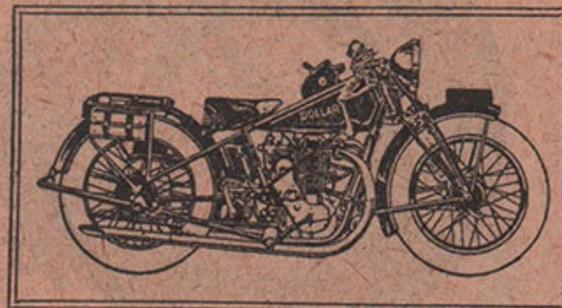
Type 3 1/2 C.V. - ES, précédemment 5.400
Maintenant **5.125**

Catalogues et Palmarès vous seront gracieusement
adressés par

MOTOCYCLETTES DOLLAR

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

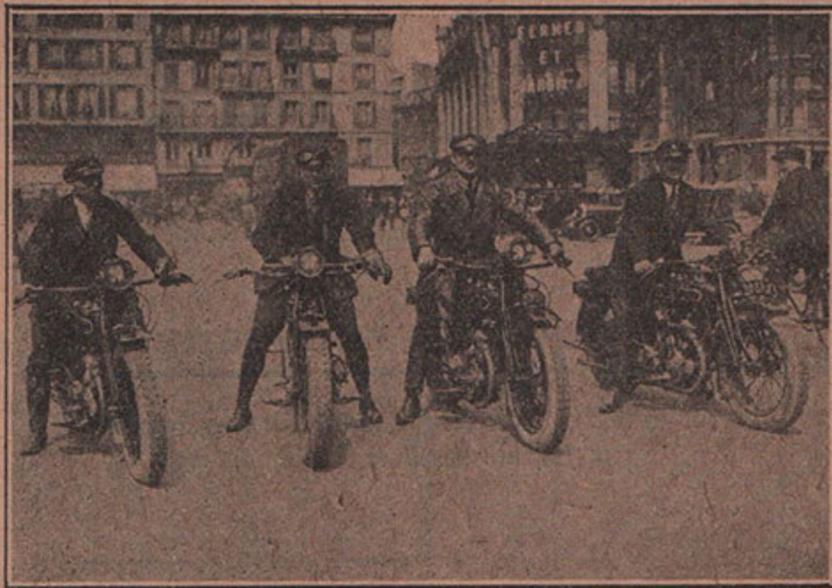
Magasin de Vente à Paris : 160, Rue de la Pompe (16^e)



Type 4 1/2 C.V. - HS, précédemment 7.500
Maintenant **7.200**

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

*Les Agents Motocyclistes de la Préfecture de Police
font maintenant leur service sur la doyenne*



DES MARQUES FRANÇAISES

René GILLET

déjà Fournisseur de l'Armée,
des Pompiers de Paris, etc...

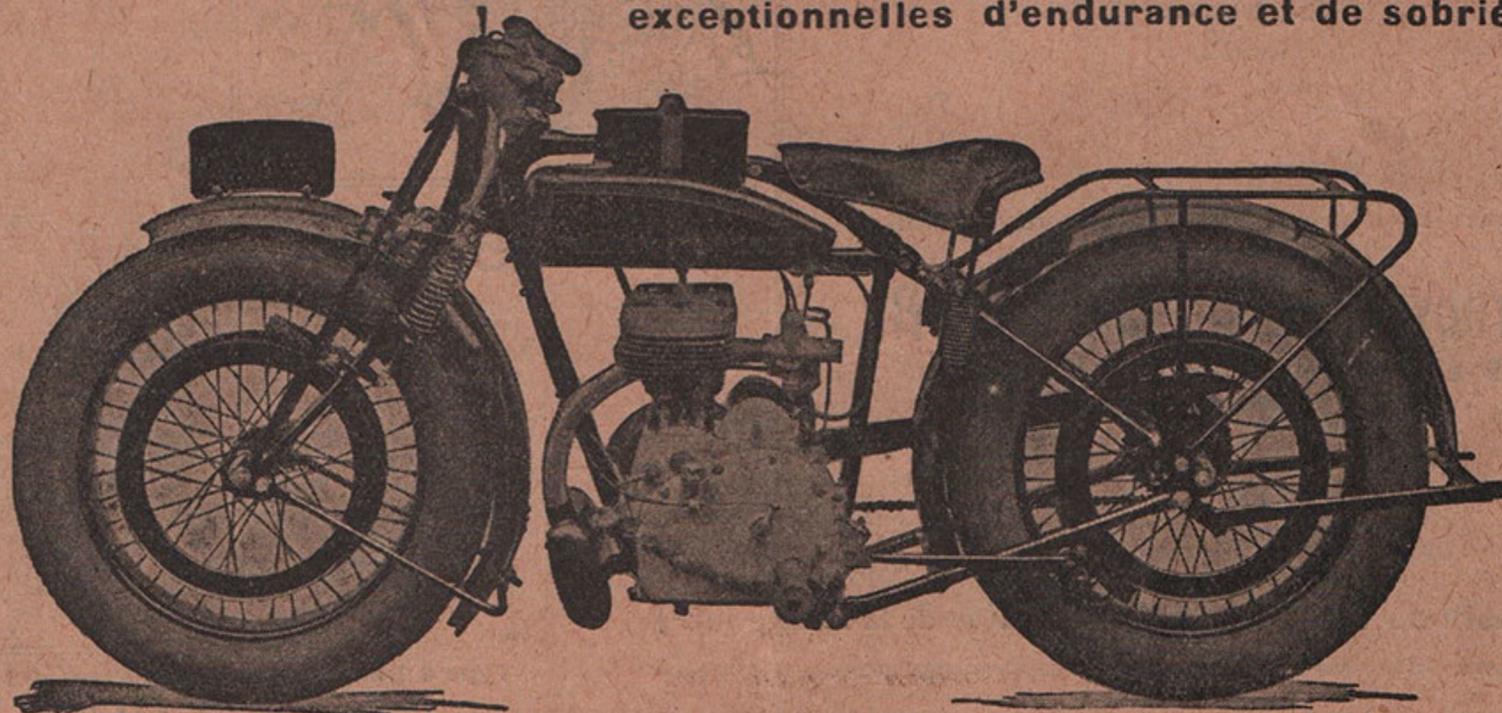
Établissements René GILLET, 128, Route d'Orléans, MONTROUGE (Seine)



La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE — Téléphone : Wagram 94-27

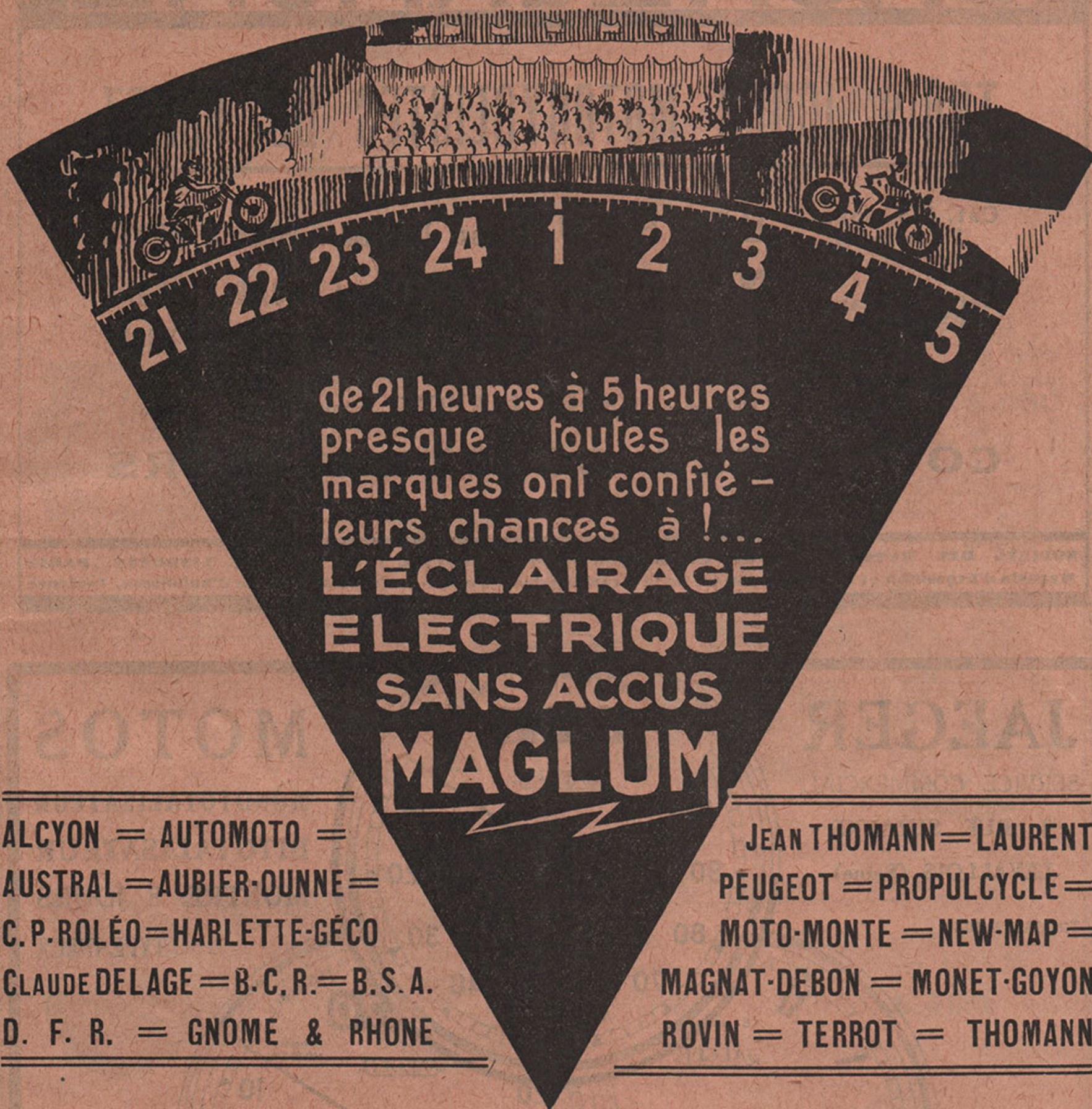
LA MOTO QUI TRAVERSE LE SAHARA

Trois machines F.N. vont de PARIS à BOUREM, sur le Niger, en traversant pour la première fois le Tanezrouf (1.100 kilomètres sans aucun ravitaillement), démontrant ainsi leurs qualités exceptionnelles d'endurance et de sobriété.



La Nouvelle 350 cmc. à soupapes latérales, type M. 70, à 5.500 francs.

≡≡≡ BOL D'OR 1927 ≡≡≡



de 21 heures à 5 heures
presque toutes les
marques ont confié -
leurs chances à !...
**L'ÉCLAIRAGE
ELECTRIQUE
SANS ACCUS
MAGLUM**

ALCYON = AUTOMOTO =
AUSTRAL = AUBIER-DUNNE =
C. P. ROLÉO = HARLETTE-GÉCO
CLAUDE DELAGE = B. C. R. = B. S. A.
D. F. R. = GNOME & RHONE

JEAN THOMANN = LAURENT
PEUGEOT = PROPULCYCLE =
MOTO-MONTE = NEW-MAP =
MAGNAT-DEBON = MONET-GOYON
ROVIN = TERROT = THOMANN

MAGLUM

DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE

21, RUE DE CHARTRES
NEUILLY SUR SEINE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

III

GNOME & RHONE

TROIS JOURS MOTOCYCLISTES DU FOREZ

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

Cat. 500 cmc. : { **NAA'S** sur 500 cmc. Grand Sport GNOME & RHONE
1^{ers} ex æquo { **BERNARD** sur 500 cmc. Super-Sport GNOME & RHONE

En catégorie 500 cmc., GNOME & RHONE remporte la
COUPE DES CONSTRUCTEURS

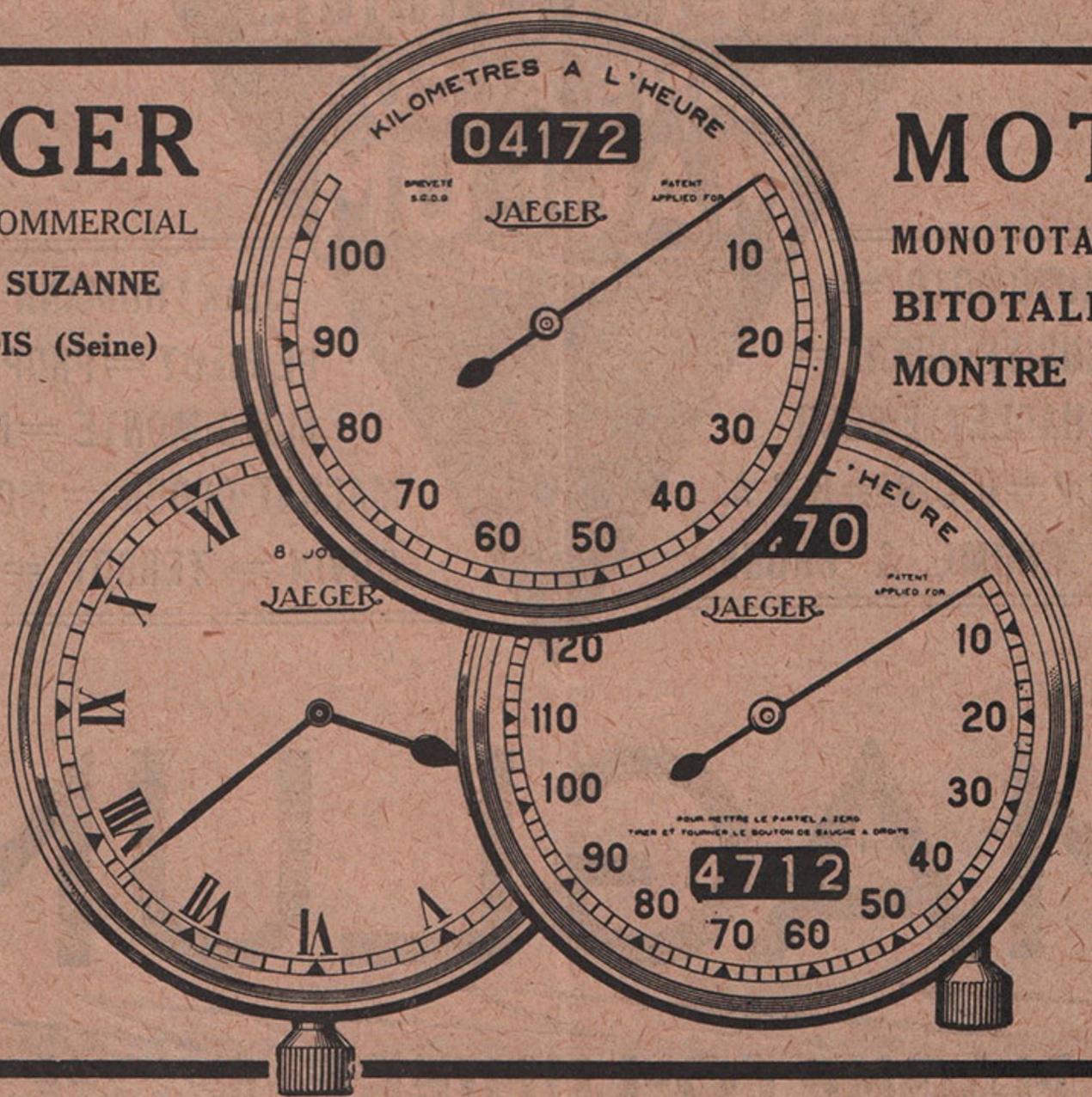
SOCIÉTÉ DES MOTEURS GNOME ET RHONE — SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE, PARIS
Magasin d'Exposition et de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée, Paris — Succursale : 6, rue d'Aubuisson, Toulouse

JAEGER

SERVICE COMMERCIAL
8, RUE SUZANNE
LEVALLOIS (Seine)

Tél.: GALVANI0-40

R. C. Seine 134.503



MOTOS

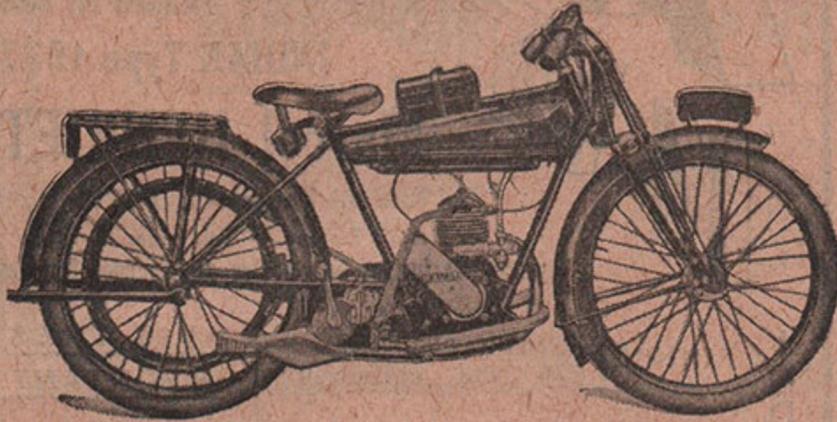
MONOTOTALISATEUR
BITOTALISATEUR
MONTRE 8 JOURS
TYPE INLUX

LA REINE DES
: MARQUES :

La MOTOCYCLETTE

Ravat

VOUS PRÉSENTE SES DIFFÉRENTS MODÈLES DONT LE FINI EST INCOMPARABLE



MOTOCYCLETTE TYPE B. S. 4

175 cmc., 2 vitesses, moteur 2 CV., 2 temps
Ravat, chaîne-courroie, marchepieds Wagon,
pneus 650 × 55 Prix. **3.050**

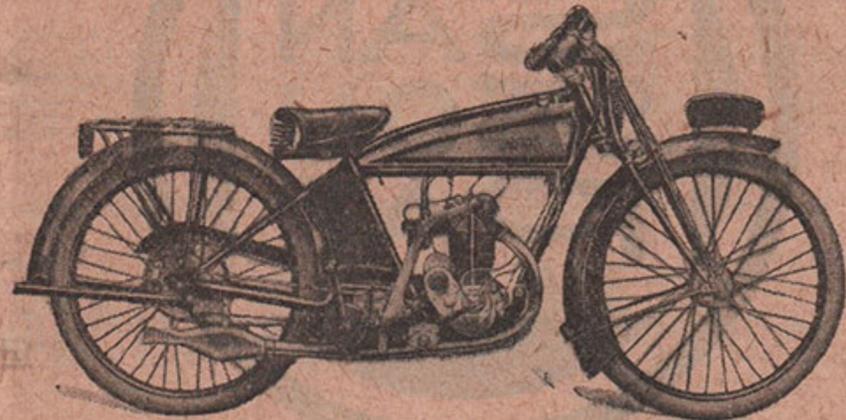
MOTOCYCLETTE TYPE B. T. 6

175 cmc., 3 vitesses, moteur 2 CV., 2 temps
Ravat, chaîne-courroie, marchepieds Wagon,
pneus 650 × 65. Prix. **3.300**

MOTOCYCLETTE TYPE C. S. 6

175 cmc., 3 vitesses, moteur 2 CV., 4 temps
Zurcher, chaîne-chaîne, repose-pieds,
pneus 650 × 55.

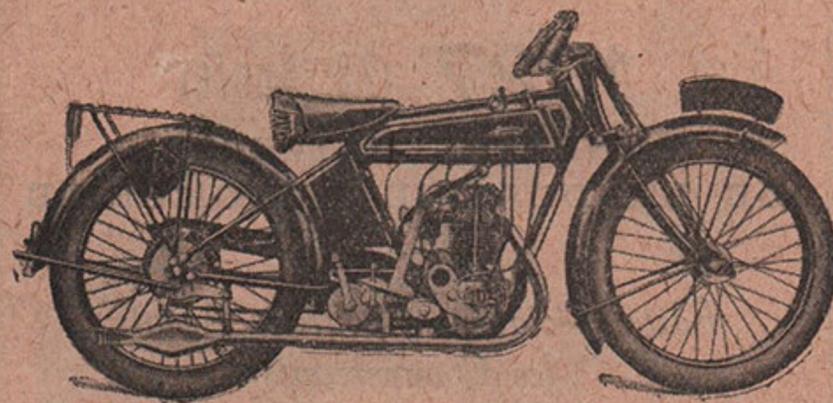
Prix. **4.350**



MOTOCYCLETTE TYPE E. S. S. 6

250 cmc., 3 vitesses, moteur à culbuteurs 3 CV.
Zurcher, chaîne-chaîne, pneus 650 × 65.

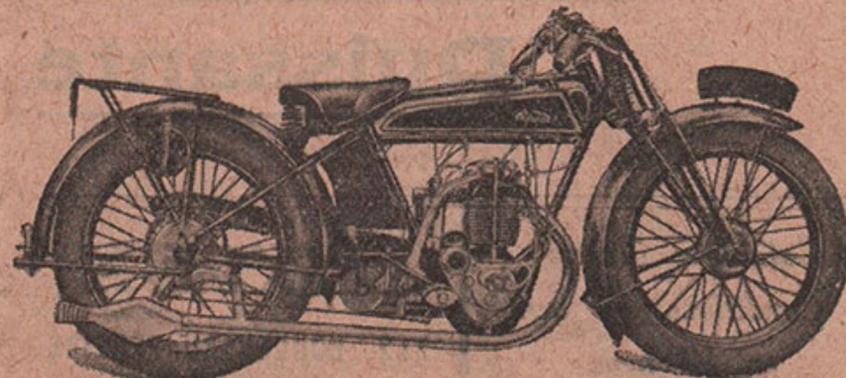
Prix **5.400**



MOTOCYCLETTE TYPE F. S. S. 6

350 cmc., 3 vitesses, moteur à culbuteurs, 4 CV.
Zurcher, chaîne-chaîne, pneus 700 × 80.

Prix. **6.550**



Catalogue franco sur simple demande
aux **Établissements RAVAT** :: Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de francs ::
Direction et Usines à **SAINT-ÉTIENNE (Loire)**

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Pour vos Affaires
votre Plaisir

LA
MOTO

“ 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.

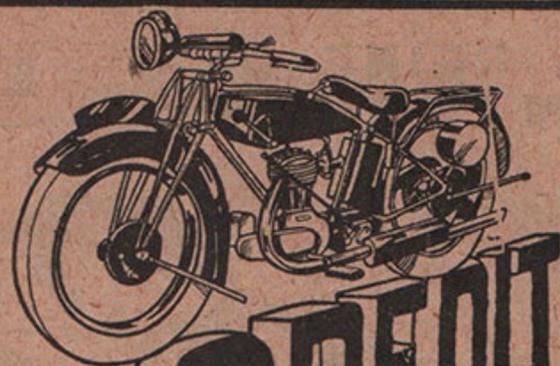
MOTEX

212, BOULEVARD PÉREIRE

PARIS (XVII^e)

(PORTE MAILLOT)

INDIAN



LA CREDIT
14 VERSEMENTS

Agence
Officielle exclusive
pour la rive gauche
Parisienne des Motos

INDIAN Type 1927

Marcel HENRIET

174, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)

-:- Métro : Pasteur -:- Tél. Ségur 89-32 -:-

Agences exclusives ou directes des Grandes Marques

INDIAN
PRINCE { 350 cmc. chapelles
350 cmc culbuteurs
SCOUT { 600 cmc. 2 cylindres
700 cmc. spéciale police américaine
BIG-CHIEF, 1.200 cmc. spéciale pour Side-B-Places

**AVIS TRÈS
IMPORTANT**

Ne pas confondre nos
machines avec celles
révisées de provenance
des stocks.

EN VENTE

“ L'ANNUAL ”

1927 (22^e Année)

ANNUAIRE UNIVERSEL
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

*Édité spécialement pour les Agents,
les Commerçants
et les Constructeurs d'Automobiles
et répandu dans le Monde entier*

1.440 Pages d'Adresses et de Documents

Prix de l'exemplaire relié : 35 francs
(Port en sus pour les Départements et l'Étranger)

222, Boulevard Pereire, 222, PARIS

Tél. : Wagram 30-79

LES MOTOCYCLETTES AUTOMOTO



LA 175 AUTOMOTO

2 HP. TYPE MS

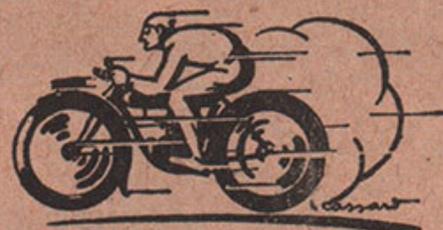
Moteur 2 Temps
prise directe
2 freins sur jante poulie
Boîte de Vitesses Warians



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.



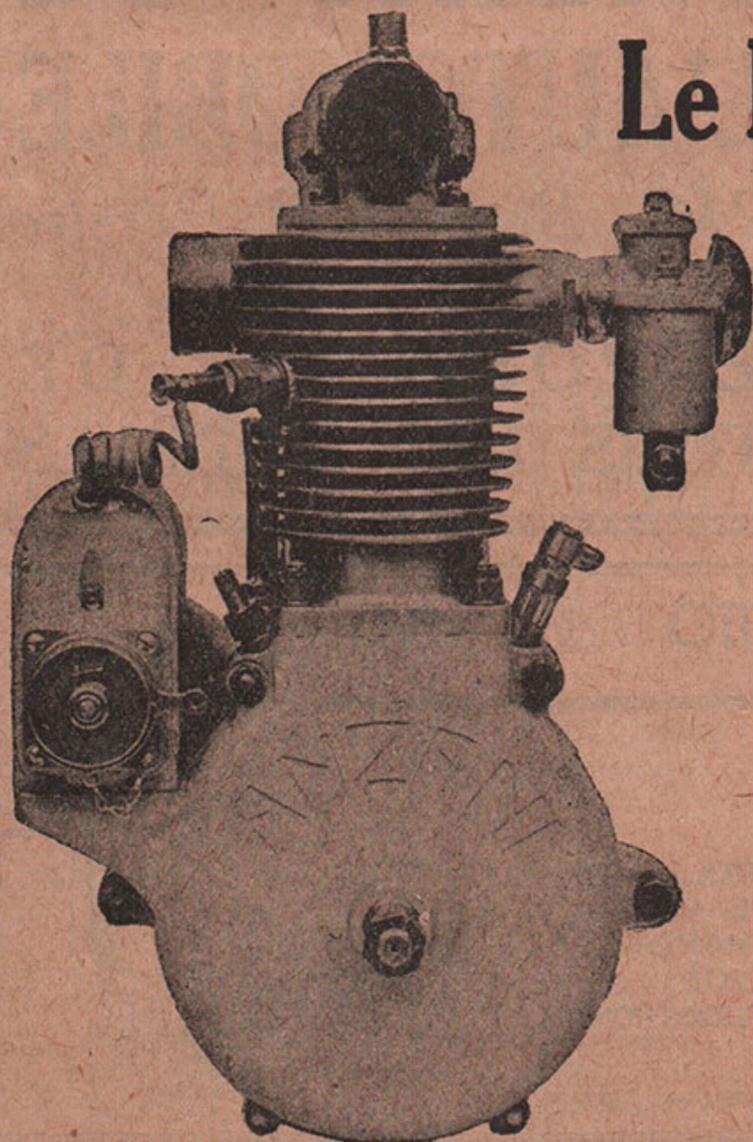
LA 250 AUTOMOTO

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.

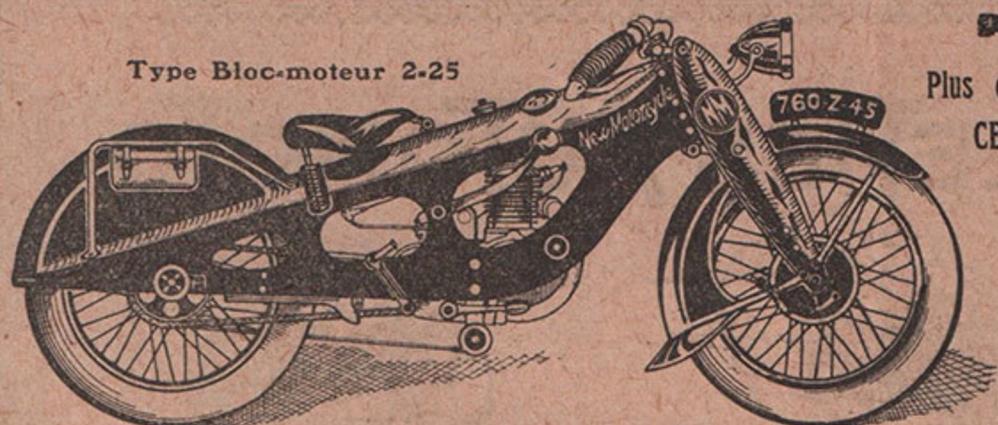
**Le moteur à arbre à cames en tête
est le moteur de l'AVENIR**

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)

MODÈLES 2 et 4 temps, toutes puissances

Type Bloc-moteur 2-25



AGENTS DEMANDÉS

Plus de Cadre - Plus de Tube - Plus de Raccord

UN CHASSIS

Plus d'organes mécaniques exposés à la boue et aux intempéries
CEUX-CI SE TROUVANT A L'INTÉRIEUR DU DIT CHASSIS

la NEW MOTORCYCLE

POSSEDE CES AVANTAGES
en conservant aussi une très grande
accessibilité à tout son mécanisme.

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

D. S.

500 cmc. Tourisme

COUPE DE L'ARMISTICE

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

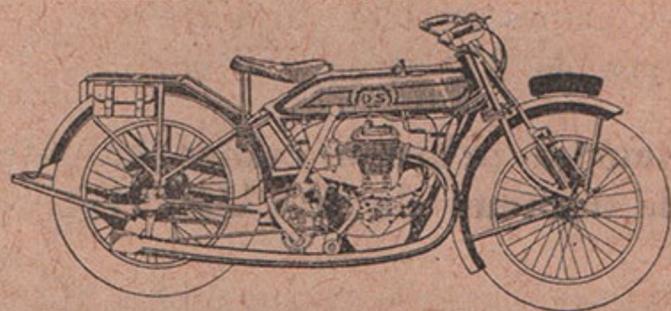
SIX JOURS D'HIVER

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



**POUR ACHETER
UNE MOTO**

au comptant

ou à crédit

Adressez-vous au

**PALAIS DE
L'AUTOMOBILE**

218, Boulevard Péreire

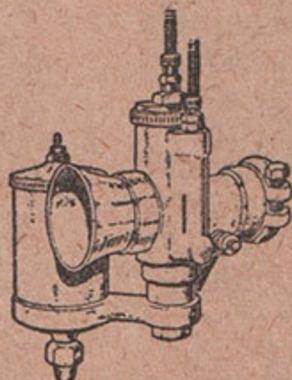
**EXPOSITION DE
TOUS LES MODÈLES**

Pour être parfaite **VOTRE MOTO** doit être équipée

DU CARBURATEUR

AMAC

le Carburateur
des Records

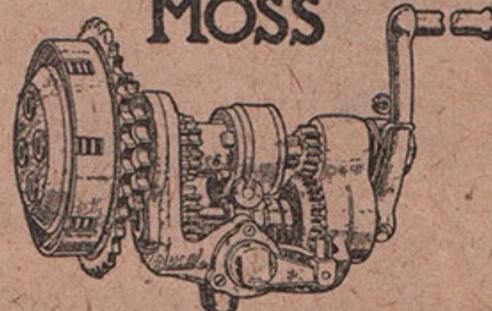


ainsi que

d'une FOURCHE MUNRO-SAXON
de la POMPE MÉCANIQUE ROMU
des MANETTES HANDY
de la SELLE LECKIE
et du GRAISSAGE SOUS PRESSION ROMU

DE LA BOÎTE DE VITESSES

MOSS



SPECIALITÉS R. MUNRO 198 Boul. Péreire PARIS

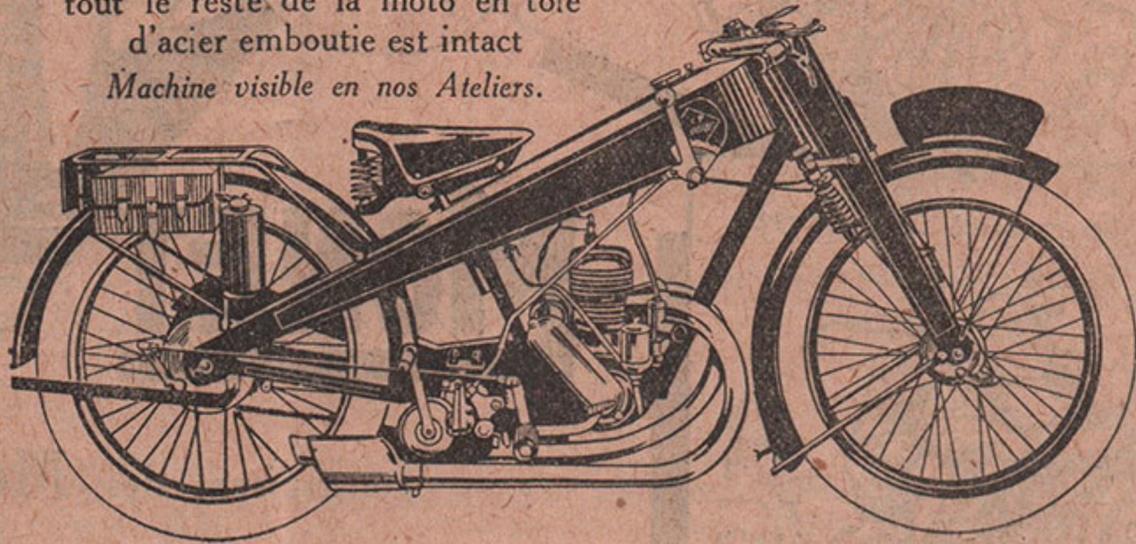
LES 3 JOURS DU FOREZ

La sottise d'un cycliste qui causa la chute de **RENAUD**, à 90 km. à l'heure, lui fit perdre la 1^{re} place ex æquo dans la catég. 350 cmc. le dernier jour de course au dernier tour, à 30 km. seulement de la dernière arrivée, alors qu'il était

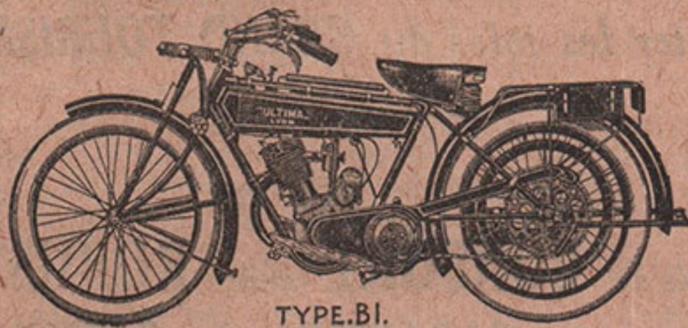
SANS PÉNALISATION

RENAUD EST BIEN BLESSÉ le compteur est en miettes, la pipe du carburateur est brisée, mais tout le reste de la moto en tôle d'acier emboutie est intact

Machine visible en nos Ateliers.



MOTOS C.P. ROLÉO, 64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XI^e)
CATALOGUES & CONDITIONS DE VENTE SUR DEMANDE



TYPE.BI.

MOTOS "ULTIMA"

E. BILLION
CONSTRUCTEUR

24-26, Rue du Commandant-Faurax
LYON

3 modèles, moteur 4 temps, 3/4 CV Les moins chères

AGENTS RÉGIONAUX :

HENRIET, 174, rue de Vaugirard, Paris
SAUBADE, rue de Bègles, Bordeaux
MURAIRE, 9, rue Masséna, Nice
SARACI, 10, rue du Village, Marseille

CONSTRUCTEURS...

Dans votre intérêt, ne montez sur vos Motos que des boîtes de vitesses fabriquées par des spécialistes et - ne fabriquant que de la boîte -

LA BOITE 3 VITESSES

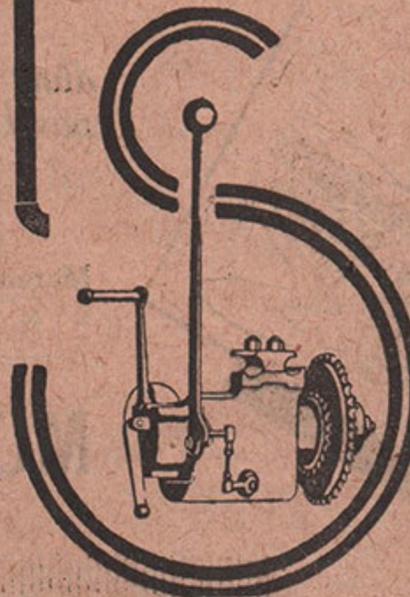
STAUB

est de celles-ci et a fait
- - ses preuves - -
Fabriquée dans ses nouveaux ateliers, y compris le traitement et la cémentation - -

Demandez les Conditions et le Catalogue

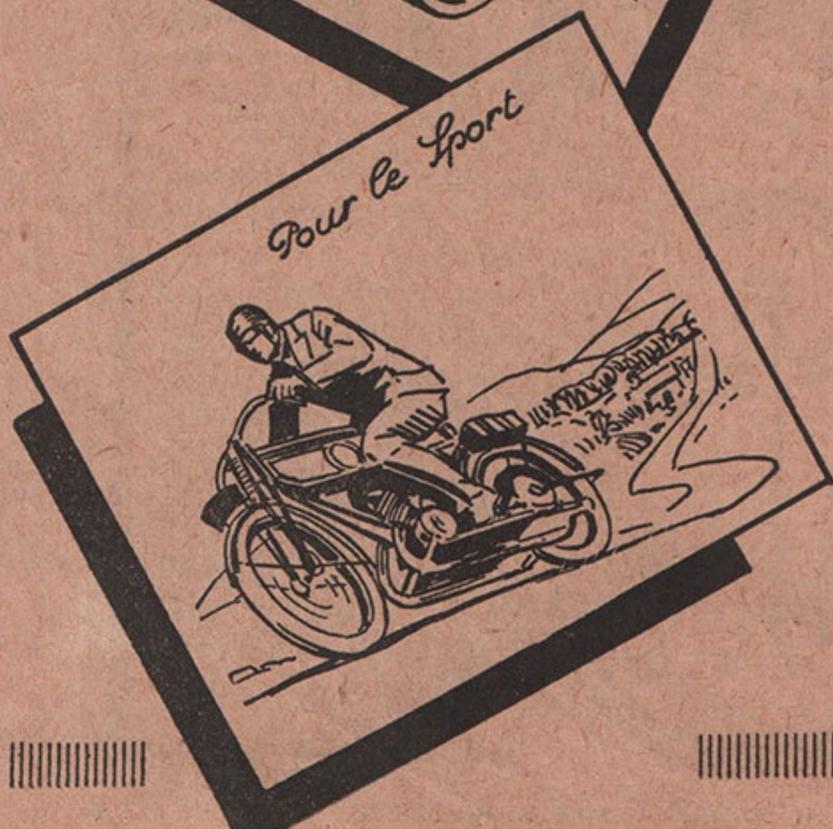
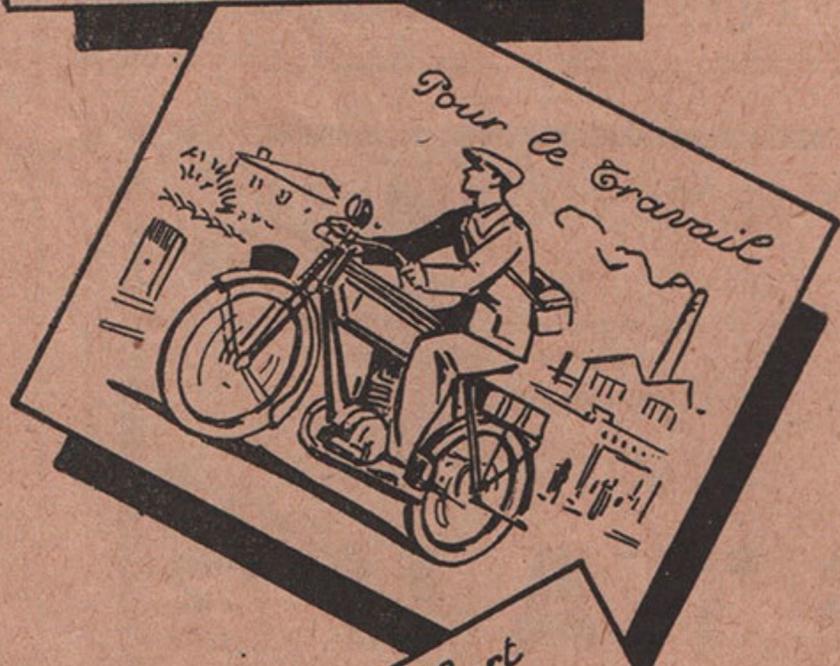
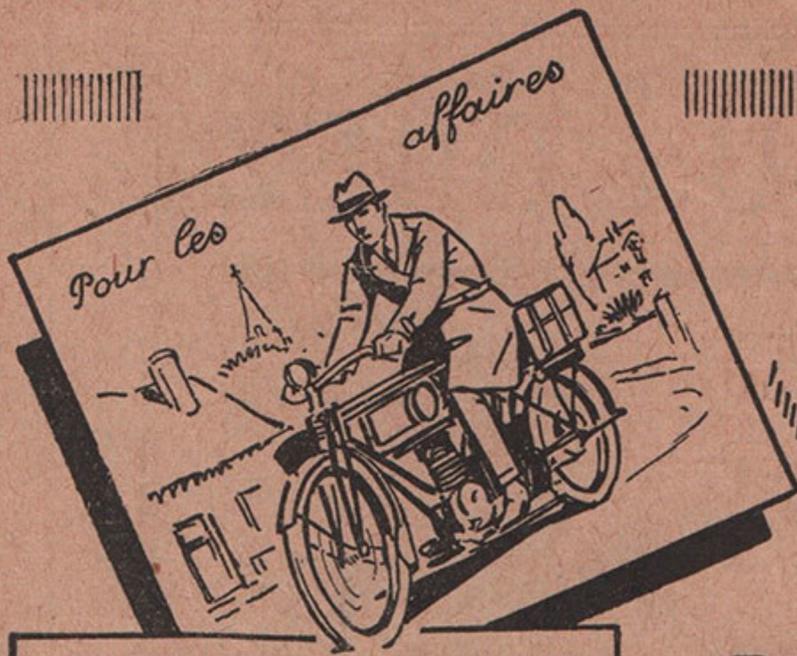
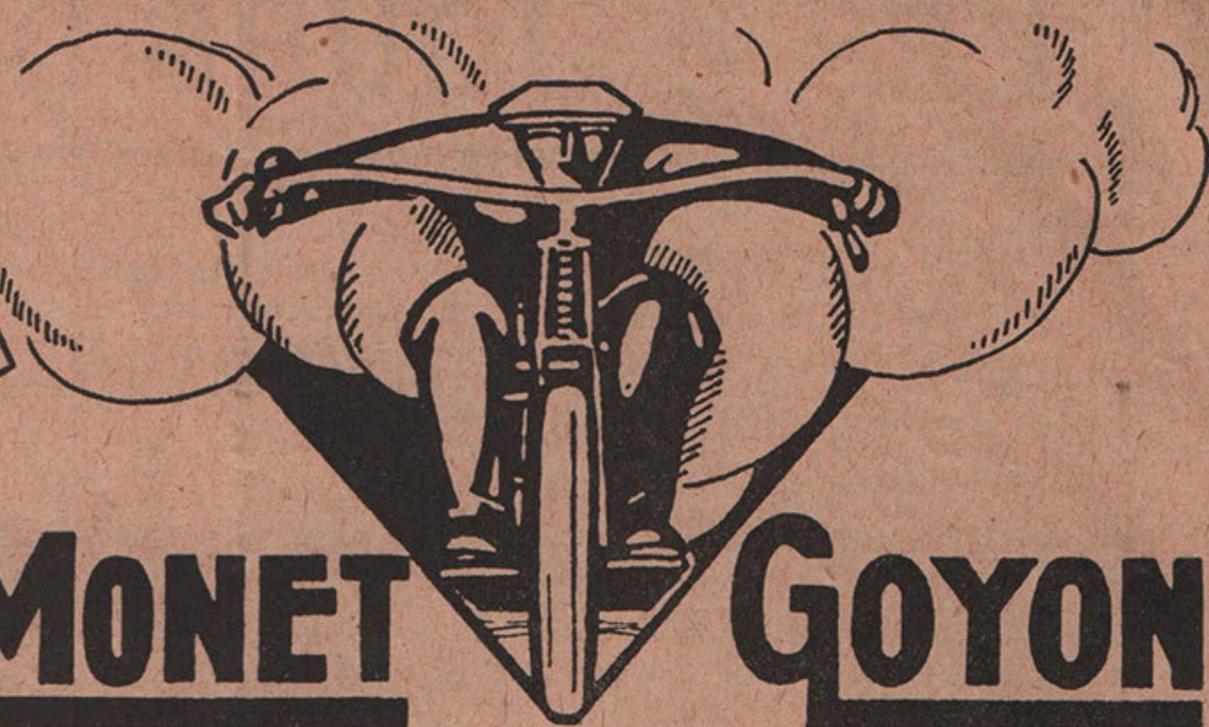
Établ^{ts} STAUB
23, Rue des Acacias, 23
- PARIS (XVII^e) -

Téléphone : GALVANI 12-46



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

IX

MONET GOYON

construisent des **Modèles 2 et 4 temps**
qui constituent les véhicules

Les **PLUS ÉCONOMIQUES** et les **PLUS AGREABLES**

pour se rendre rapidement à

Son TRAVAIL et à ses AFFAIRES
ou goûter les joies du GRAND TOURISME

NOS MODÈLES RÉUNISSENT

toutes les qualités de **CONFORT** et de **ROBUSTESSE**
et offrent les meilleures **GARANTIES** de **SATISFACTION**

que seule peut donner une
construction ayant longuement

FAIT SES PREUVES

*dans toutes les épreuves de tourisme, de vitesse, confirmées
par l'avis élogieux que tous les possesseurs de nos machines
peuvent donner journellement.*

Moteur VILLIERS 2 temps, M.A.G. 4 temps, graissés à la KERVOLINE
:: :: :: :: Selle TERRY — Carburateur AMAC :: :: :: ::

MONET & GOYON 57, rue du Pavillon, 57
MACON

M. GRIMAUD, O. I. 
 et
 CAMILLE LACOME
 Directeurs-Fondateurs

RÉDACTION, ADMINISTRATION
 ET PUBLICITÉ
 5, rue Saint-Augustin, 5
 PARIS (2^e Arrondissement)
 TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81
 CENTRAL 68-32

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
 PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

| | UN AN 52 N ^{os} | SIX MOIS 26 N ^{os} |
|---------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| France et Colonies. | 45 fr. | 23 fr. |
| Union postale | 66 fr. | 34 fr. |
| Autres Pays.. | 84 fr. | 43 fr. |

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

Le vol transatlantique

Le merveilleux exploit de Lindbergh mérite notre profonde admiration à plus d'un titre. Et au point de vue technique, certaines particularités de son appareil sont très intéressantes. Tout d'abord son moteur Whirlwind Wright, qui mérite bien son nom de tourbillon a été conçu par un ingénieur qui travaille chez Gnome et Rhône. Ensuite ce moteur est refroidi par l'air, et démontre une fois de plus que l'air doit suffire pour refroidir même de gros moteurs. Après plus de soixante heures de vol ce moteur est aussi vaillant qu'à la première heure. La consommation en air calme est inférieure à 40 litres d'essence aux 100 kilomètres. Mais ce qui est tout à fait remarquable, si on tient compte de ce que ce moteur développe 250 CV, c'est sa consommation d'huile extrêmement faible, puisqu'elle n'est que d'un litre environ aux 100 kilomètres. C'est la meilleure preuve du bon refroidissement.

Nungesser et Coli

Au moment où nous écrivons ces lignes on est toujours sans nouvelles de nos deux pauvres héros, et les chances de les retrouver vivants vont sans cesse en diminuant. Ils ont d'abord occupé des pages entières de nos grands quotidiens, puis des colonnes, et maintenant quelques pauvres lignes. On a l'impression pénible qu'ils sombrent peu à peu dans l'oubli comme dans les eaux glauques de l'Océan. Leur héroïsme mérite un souvenir impérissable comme le soin méticuleux avec lequel ils avaient préparé leur raid eût dû leur réserver autre chose qu'un sort tragique. Il faut que tous les Français et surtout les sportsmen conservent toujours vivante leur mémoire. Espérons qu'un miracle nous les rendra, mais si nos dernières espérances venaient à s'évanouir, si nous ne devons plus les revoir, faisons-les revivre en nous par le souvenir. Qu'un frisson d'enthousiasme nous saisisse à l'idée de ce qu'ils ont tenté, que leur exemple sublime ne quitte pas nos esprits. Et associons-leur dans notre admiration et dans notre tristesse, cet autre héros, le capitaine de Saint-Roman, car ce sont des hommes comme eux qui font la grandeur d'un

pays. Des discours, des monuments seraient des manifestations trop peu discrètes pour leur modestie. Mais pourquoi n'y aurait-il pas au Bourget une plaque qui rappellerait leur départ de cette terre de France pour laquelle ils affrontaient les plus graves périls et qu'ils ne devaient plus revoir ?

La terreur de la magnéto

De tout temps les appareils d'allumage électrique ont été l'effroi des motocyclistes. Au temps du tri, piles, accus, bobines et trembleuses semblaient les créations de l'officine infernale. Puis est venue la magnéto à étincelle de rupture innovée par Mors sur le célèbre Dog Car 6 CV, et qui connut de grands succès sur les Richard Brasier. Enfin Bosch créa la célèbre magnéto à haute tension et la porta du coup à un tel degré de perfection que les ennuis d'allumage au lieu d'être la règle comme précédemment devinrent l'exception. On n'est que trop tenté de négliger un instrument qui donne satisfaction et on s'étonne qu'un jour il puisse refuser ses services. La magnéto moderne est d'une marche si sûre qu'on peut rester des années sans connaître la panne, mais ce jour-là on se trouve fort embarrassé parce qu'on n'a pas la moindre idée du fonctionnement de cette magnéto qui a régulièrement donné jusque là des milliards d'étincelles. L'électricité est souvent comparée à une fée et pour beaucoup d'entre nous, elle en a l'aspect mystérieux. On voit couler l'eau qui actionne une turbine, on sent le vent qui fait tourner les ailes d'un moulin, on a mille occasions d'apprécier ce que c'est que la pression d'un gaz et d'une vapeur. Il semble que ces forces aient quelque chose de matériel et de tangible qui permettent d'en

comprendre les effets. L'électricité au contraire est invisible, on commence seulement maintenant à en entrevoir la nature, elle se manifeste sous des aspects et avec des caractères si différents qu'on a peine à se représenter que la même force puisse jouer des rôles si divers. Tantôt elle est la foudre, tantôt le petit moteur qui entraîne une machine à coudre. Et pourtant rien n'est plus simple à comprendre que le fonctionnement d'une magnéto qui, avec une merveilleuse ingénierie,

SOMMAIRE

N^o 222. — 11 Juin 1927

| | |
|---|-----|
| Le Nouveau régime du permis de conduire | 272 |
| Les Joies du camping..... | 273 |
| La Terreur de la magnéto... | 275 |
| La Nouvelle A. J. S. à arbre à cannes en tête | 277 |
| Paris-les Pyrénées-Paris..... | 278 |
| Une Visite aux usines Terrot. | 279 |
| Les Zones d'influence..... | 282 |
| Le Rallye de Moto Revue ... | 283 |
| Le Bol d'Or..... | 285 |
| Le Courier de la semaine... | 286 |
| Nos Consultations techniques | 287 |
| Le Grand Concours de Moto Revue, etc.etc. | 288 |

niosité produit un courant abondant mais peu intense, et le transforme ensuite en un courant violent mais presque instantané. Nous avons pensé être utiles à nos lecteurs en leur expliquant aussi clairement, dans trois courts articles copieusement illustrés, le fonctionnement de la magnéto.

Camping

Voici la belle saison, les longues journées, les nuits douces. Que de fois, au lieu d'étouffer dans une chambre qui conserve la nuit encore la chaleur du jour, nous aimerions dormir sous la tente dans un site pittoresque pendant que le rossignol émeut de ses chants l'air frais du matin. Cette nature nous la regrettons quand nous arrivons le soir à l'étape et que nous devons payer souvent fort cher une chambre où nous sentons étrangers. A cette nourriture d'hôtel si peu variée et parfois si peu appétissante combien nous préférerions un menu frugal, des œufs frais, du lait crémeux, une bonne tasse de thé dégustée en fumant à l'ombre d'un arbre une pipe fidèle. Nous avons le moyen de rester en perpétuel contact avec la nature, et d'éviter les frais élevés d'un voyage dans les hôtels. C'est le camping pratiqué si couramment en Angleterre et en Amérique. Pourquoi le camping est-il si peu populaire en France ? Notre pays s'y prête-t-il moins que les autres ? Assurément pas et nos boys scouts s'y livrent sans la moindre difficulté. Peut-être n'est-il pas assez connu. On ne sait pas assez qu'on peut trouver chez des spécialistes tout le matériel nécessaire, que le Touring Club a longuement étudiée la question et peut donner une foule d'indications utiles. Le camping est un peu comme le yachting, qu'on peut pratiquer avec une vieille barque ou avec un navire coûtant plusieurs millions. On peut voyager dans une somptueuse roulotte automobile, ou bien avec une tente et quelques ustensiles logés sur le porte-bagages d'une petite moto. Et lorsqu'on en aura fait l'expérience, on verra que loin d'avoir contracté des bronchites ou des rhumatismes, on en reviendra fort, vigoureux, le teint hâlé, le corps sain et l'esprit frais.

Arbres à cames en tête

Lentement mais sûrement les distributions avec arbre à cames en tête gagnent du terrain. Peugeot avec sa merveilleuse deux-cylindres a été une des premières marques à l'adopter pour ses motos de course. Depuis l'exemple a été suivi. Les Anglais livrent à leur clientèle des moteurs de ce type. Cette année de nouvelles recrues et qui comptent : Blackburne et A. J. S. On parle même d'une Norton à distribution en tête. Chez nous, non seulement Peugeot conserve ce système qui lui a donné de si bons résultats en course, mais Alcyon, mais Motosacoche l'utilisent. Anzani livre des moteurs à arbre à cames en tête. Chez les Italiens, les motos Guzzi se sont ralliées à cette solution pour leurs moteurs de course. C'est une erreur de croire que le moteur à arbre à cames en tête doit être uniquement réservé aux motos de course. Toute solution reconnue satisfaisante sur un moteur de course finit par être adoptée tôt ou tard sur les motos de série. L'arbre à cames en dessus est la conséquence logique des soupapes en tête. Il élimine toute une timonerie lourde, fragile et bruyante. Est-il plus cher ? Cela n'est pas prouvé et pour prendre un exemple la Vélocette qui coûte 65 livres en 350 cmc. n'est pas plus coûteuse qu'une machine de la même classe à culbuteurs. Une distribution en tête du cylindre est plus robuste, elle peut fonctionner dans un bain d'huile. Avec des engrenages hélicoïdaux, elle est très silencieuse. L'entraînement par chaîne est très satisfaisant si l'on empêche la chaîne de flotter et si on maintient sa tension. L'accessibilité n'a nullement besoin d'être sacrifiée. Le seul inconvénient véritable, c'est la hauteur du moteur qui est difficile dans le cas d'un monocylindre à loger dans le cadre classique à tube de renfort sous le réservoir. Mais le cadre classique est un condamné à mort, et avec un cadre à double berceau il devient possible, sinon facile, de caser un moteur aussi haut. Nous sommes donc persuadés de l'avenir de ce système de distribution.

Le Cross Country à moto

En France nos épreuves de régularité se disputent sur de grands itinéraires dont les routes sont, d'ailleurs, souvent exécrables et imposent aux machines de durs efforts. La formule anglaise est différente. Les organisateurs des reliability trials choisissent des trajets invraisemblables, des chemins ruraux tout ravinés, encombrés de cailloux et de rochers, passant à travers des broussailles, montant à pic, descendant vers des gués qui submergent presque la machine. Il est possible, d'ailleurs, que ces épreuves ne soient pas en réalité beaucoup plus dures pour les machines que ne le sont nos concours d'endurance, et qu'elles mettent surtout en valeur les qualités des conducteurs, mais une leçon s'en dégage, c'est que les motos passent absolument partout. Les côtes qu'une voiture ne peut monter, la moto les grimpe allégrement. Dans les passages resserrés qui immobiliseraient la plus étroite des voitures, la moto se faufile comme un gamin de Paris dans une foule. Sur les terrains rocailloux où les roues d'une voiture ne pourraient trouver un passage, il y a toujours les quelques centimètres nécessaires à celles d'une moto. Un autre exemple de l'extraordinaire maniabilité, ce sont les côtes à l'américaine. On choisit une pente qui grimpe à 50 % et plus, et le vainqueur est celui qui réussit à monter le plus. Jamais une voiture ne pourrait escalader même quelques mètres d'une rampe pareille, surtout sur l'herbe ou dans un terrain défoncé. Le motocycliste y parvient. Il n'y a donc pas l'ombre d'un doute : parmi les véhicules à moteur, la moto est le seul qui puisse passer partout, absolument partout, et c'est même une chose fort amusante que de parcourir à moto un chemin de terre à travers les champs. Cela devrait mettre une fin à toutes les légendes de la moto instable et brutale, légende qui trouve encore trop de crédit auprès du grand public.

La moto et l'armée

Que de services ont rendu, pendant la guerre, les motocyclistes. Grâce à la moto maniable, légère, qui permet de passer par les plus étroits sentiers et au besoin à travers champs, qui présente une silhouette si réduite et est si mobile qu'elle n'offrait au tir de l'ennemi qu'un but insaisissable, des missions ont pu être remplies qu'aucun autre moyen n'aurait pu permettre d'accomplir. Jusqu'au front, jusqu'aux tranchées la motocyclette arrivait. Elle permettait de transmettre des ordres avec une incroyable célérité. Elle échappait aux balles et aux obus et le motocycliste couché sur sa vaillante machine passait comme par miracle et remettait bientôt le pli qui lui avait été confié. Les motos étaient surtout en honneur dans l'armée anglaise, puis dans l'armée américaine et la meilleure preuve qu'on puisse donner des services rendus, c'est le nombre considérable de motos que possède l'armée anglaise. C'est par centaines qu'elle commande des machines. L'aviation elle-même possède un corps de motocyclistes montés sur des modèles tout récents d'une marque à laquelle elle est toujours restée fidèle. Chaque fois qu'on a besoin d'un véhicule rapide qui peut passer partout, il n'y en a qu'un qui remplisse les conditions voulues c'est la moto. La bicyclette est beaucoup trop lente, la voiture a besoin de routes là où un sentier suffit à la moto. On franchit les fossés, on traverse les bois, on gravit les montagnes : il n'y a pour ainsi dire pas d'obstacle. Et c'est en parfaite connaissance de cause qu'Anglais et Américains en font un tel usage.

L'armée française utilise la moto, mais à un degré moindre que nos alliés. On est stupéfait, dans une formation d'artillerie, automobile, de voir une moto dans un état complet de décrépitude servir pour assurer le service de liaison. Quels services pourtant on pourrait en tirer ? Nous avons chez nous des machines qui se sont tirées victorieusement des plus dures épreuves que l'armée leur a imposées : telles sont nos inimitables René Gillet, le modèle du genre ; mais il faudrait qu'elles fussent employées en grand nombre soit pour constituer des unités motocyclistes indépendantes, soit pour assurer les services de liaison, si essentiels dans une armée bien organisée.

Par-ci... Par là....



Un challenge Lucien Psalty

Voici la reproduction de la coupe challenge, offerte par M. Lucien Psalty et spécialement réservée aux amateurs.

Cette coupe, dont le style pur et sobre et digne des champions des Olympiades antiques sera disputée en 3 épreuves sous les patronages du M. C. F. :
1° Une course de côte ;
2° Une circuit de vitesse ;
3° Une épreuve sur l'autodrome de Montlhéry.

Nul doute que cette œuvre d'art ne tente tous les possesseurs de machines rapides et ne fasse prévoir du beau sport, parmi les amateurs...

On nous communique

La Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes vient de faire connaître, qu'en ce qui concerne l'application des numéros 39 et 40 du Règlement International des Manifestations Sportives de la F. I. C. M., la règle suivante a été adoptée :

« Dans le cas où un conducteur engage un véhicule dans une manifestation sportive, une seule licence est nécessaire : la licence de conducteur ».

Conformément à cette décision il y a lieu, dorénavant, de n'exiger la licence de concurrent que des personnes qui, ayant contracté un engagement, ne conduiront pas leur véhicule dans la course.

Par contre, toute personne ayant engagé un véhicule à son nom et le pilotant dans une manifestation sportive est en règle en produisant seulement la licence de conducteur.

Mon petit doigt...

Notre *Mon petit doigt m'a dit* du 15 mai a souligné l'indignation générale... d'un seul lecteur qui a omis de signer sa véhémement protestation avec son adresse.

Nous serons reconnaissants de connaître le lecteur qui nous a adressé sa lettre anonyme de la brasserie Gruber du Mans ; nous lui répondrons s'il le désire, en le félicitant, d'une part, de ses excellentes intentions, d'autre part, de sa susceptibilité plus aiguë que celle du coureur incriminé.

Le manque de place nous oblige à remettre à la semaine prochaine la rubrique « *Mon petit doigt m'a dit* ».

A propos du Tourist Trophy anglais

Il n'est pas douteux que le T. T. qui remue tant les foules en Angleterre, exerce de plus en plus en France un intérêt intense dans le monde motocycliste sans cesse grandissant... pour permettre à tous ceux que captive cette épreuve, d'en suivre immédiatement toutes les péripéties, l'agence JAP de France (Moto-Comptoir) a pris l'heureuse résolution d'afficher, dans ses vitrines, le compte rendu de l'épreuve, tour par tour, et tant qu'elle se déroulera. Les amateurs de sport pourront donc, de la sorte, suivre toutes les phases de cette course qui se dispute le 16 juin ; il leur suffira de se rendre à cette date devant Moto-Comptoir, 167, boulevard Péreire, Paris, pour être renseignés, minute par minute, sur les positions de leurs favoris.

C'est là une heureuse initiative mais qui risque fort d'embouteiller le boulevard Péreire



Le raid motocycliste F.N. au Sahara

Les trois sportsmen Bruneteau, Gimie et Weerens, en motocyclette pour Bourem ont brillamment réussi la traversée du Sahara et sont arrivés aux bords du Niger.

En triomphant du Tanezrouft, pays de la peur et de la soif, solitude immense, désolée et aride, qui s'étend sur une profondeur de plus de 1.100 km., dans cette mer de sable qui s'appelle le Sahara, les trois pilotes ont donné des preuves de rare énergie.

Cette superbe volonté de vaincre d'une part, l'endurance merveilleuse et la consommation extrêmement réduite des F. N. type M. 70 d'autre part, ont eu raison de ces régions désertiques dont l'accès semblait interdit à la motocyclette.

D'ores et déjà, on peut dire que cette performance remarquable est des plus significatives au point de vue militaire et économique.

En effet, cet exploit audacieux a démontré la possibilité de relier les différents postes militaires de l'Afrique Centrale par un moyen de locomotion plus rapide, plus économique et plus sûr que le méhari traditionnel connu sous la périphrase « le navire du Sahara ».

Il serait injuste de ne pas citer à cette occasion les noms glorieux du général Estienne et du lieutenant Georges Estienne, les pionniers des grands raids transsahariens, les organisateurs des postes de ravitaillement de Colomb-Bechar, Reggan et Bourem qui furent incontestablement d'un précieux concours aux trois vaillants sportsmen.



M. ALFRED VURPILLOT

Chevalier de la Légion d'Honneur, directeur des établissements Terrot, qui mit toute sa courtoisie et sa science à notre disposition durant la visite de l'usine

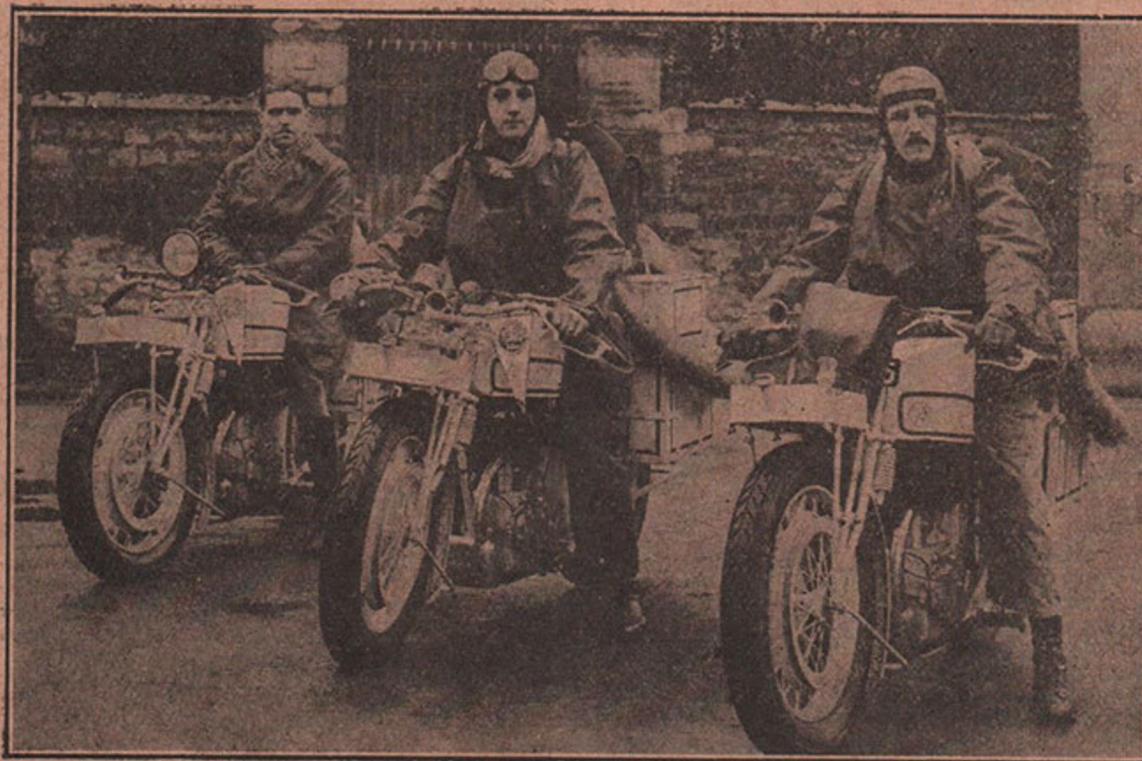
Oh ! Oh !

Goupil, le Nantais

termine le premier le 1^{er} Pas Dunlop

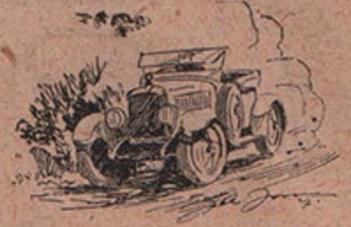
Des Sports de notre excellent confrère, Henri Decoin (1^{re} page ; 23 mai).

Nous avisons le 1^{er} pas Dunlop doucement humoristique... Où allons-nous ?



Les 3 F. N. à leur départ de Neuilly

Le nouveau régime du permis de conduire (Décret du 12 Avril 1927)



Le décret du 12 avril 1927 a apporté d'intéressantes innovations au régime du permis de conduire :

A. — *Interdiction aux conducteurs objet d'une mesure de retrait de se représenter avant un délai déterminé.*

L'article 29 prévoit, comme par le passé, le retrait par arrêté préfectoral du permis de conduire : retrait *obligatoire* quand le titulaire est condamné, soit pour homicide ou blessures par imprudence, soit pour une contravention aggravée par l'ivresse ou, par le délit de fuite ; retrait *facultatif* laissé à l'appréciation du Préfet, dans le cas de contravention aux dispositions du Code de la Route.

Mais — *disposition nouvelle* — l'arrêté prononçant le retrait du permis *doit* (dans le cas de retrait obligatoire) ou *peut* (dans le cas de retrait facultatif) stipuler que l'intéressé ne pourra obtenir un nouveau permis avant un délai déterminé.

C'est une aggravation réelle car les dispositions du décret du 12 avril 1927 impliquent formellement la nécessité pour l'intéressé

de faire une nouvelle demande et de subir à nouveau les épreuves réglementaires, après versement des 65 francs, montant des droits d'examen et de brevet.

B. — *Suspension du permis à la suite d'un procès-verbal.*

Le procès-verbal de contravention n'est suivi d'effet qu'une fois sanctionné par un jugement du Tribunal. Un temps assez long peut donc s'écouler entre le procès-verbal et le jugement. Or, jusqu'ici, le conducteur notoirement imprudent ou maladroit pouvait, sous le régime du décret du 31 décembre 1922, continuer à compromettre la sécurité publique. Ce délai se prolongeait encore si l'intéressé, ne redoutant pas les frais d'appel, se réfugiait dans le maquis de la procédure pour échapper le plus longtemps possible à une condamnation probable.

Le nouveau texte de l'article 29 autorise le Préfet, toutes les fois que le procès-verbal constate un cas d'homicide ou de blessures par imprudence, à suspendre provisoirement pour le conducteur le droit d'utiliser son permis jusqu'au jugement à intervenir.

C. — *Consultation de la Commission spéciale des retraits de permis.*

Pour donner toute garantie aux conducteurs, le dernier alinéa de l'article 27 prévoit qu'avant toute mesure de retrait ou de suspension d'un permis, le titulaire ou son représentant devra être entendu par une Commission technique spéciale, analogue à celle qui fonctionnait déjà à la Préfecture de Police et dont la consultation est désormais obligatoire dans tous les départements.

Ainsi se trouve renforcée l'efficacité du retrait du permis qui constitue, non pas comme on le croit trop souvent, une pénalité (il faudrait, pour cela, une loi et le Code de la Route n'est qu'un décret), mais une mesure administrative, prise dans l'intérêt de la sécurité publique.

Maurice BOUISSON

Le Tribunal de Wavre décide :

La vache qui s'aventure sur la route constitue-t-elle un obstacle obligeant l'automobiliste à ralentir son allure? En cas d'accident le conducteur peut-il être inquiété?

« L'obstacle que constituait la vache accidentée doit-il être rangé parmi ceux en présence desquels l'automobiliste doit toujours être en état de s'arrêter, ou parmi les autres? Il faut comprendre dans la première catégorie les obstacles normaux, visibles ou prévisibles, dans la seconde les obstacles anormaux, invisibles et imprévisibles ;

« Attendu que l'automobiliste roulant sur une grand'route toute en ligne droite et apercevant du bétail sur l'un des accotements n'a pas à s'occuper de prévoir si celui-ci va y

demeurer ou s'en écarter, que c'est à ceux qui en ont la garde à le maintenir de manière à laisser à l'usager qui jouit d'un droit de priorité, le passage libre ;

« Que dès le moment où le gardien de ces animaux aperçoit une automobile, il doit prendre ses dispositions pour que celle-ci puisse continuer sa route et user de son droit de passage sans restriction ;

« Attendu que s'il ne le fait pas et si un de ses animaux coupe le passage à l'automobiliste, usager principal, l'obstacle ainsi créé est un obstacle anormal et imprévisible en vue duquel ce dernier n'avait pas à se prémunir, la norme étant, comme il est dit ci-dessus, que celui qui veut traverser une route doit céder le passage à celui qui la suit ;

« Attendu que dans ces conditions, loin de

relever une prévention à la charge de X, on peut, au contraire, estimer que c'est la plaignante qui a contrevenu à l'A. R. du 26 août 1925 en ne se servant pas de la voie publique avec attention et prudence (art. 1^{er}) et en laissant circuler sans conducteur du bétail sur la voie publique (art. 2, par. 3),...

« Par ces motifs, acquittons... »

D'autre part le Tribunal de Première Instance de Huy vient de prononcer l'attendu suivant bien plus significatif encore :

« Que le conducteur d'une auto qui voit à 17 mètres devant lui une vache sur la route, peut légitimement renoncer à une manœuvre brusque pour freiner fortement et préférer entrer en contact avec une vache au risque de la tuer plutôt que d'exposer sérieusement la vie des occupants de la voiture ».

Les motos âgées de plus de neuf ans

Ainsi que nous le faisons prévoir, nous avons poussé à fond notre offensive. La réponse de M. Margerie constituait, en effet, une contre-attaque de style, telle que sait en concevoir notre délicate *Administration* ; elle se résumait en ces mots : *les Contributions Indirectes ne peuvent rien en notre faveur, parce que la loi concerne les voitures automobiles et camions et non les motocycles.* Certainement, un tel distinguo est subtil et s'il s'était agi, au lieu d'un dégrèvement, d'une augmentation d'impôts, les Contributions Indirectes eussent trouvé une interprétation discrètement plus avantageuse dans le sens opposé.

Moto Revue le déclare parce qu'il sait que

l'on pratique toujours ainsi. La meilleure preuve n'en est-elle pas dans l'application de la taxe municipale à toutes les motos à partir du 1^{er} janvier 1927? Pourquoi ces malheureuses motos sont-elles, à cette occasion, affectées du nom de voitures automobiles? Pourquoi ce distinguo à nouveau subtil? Quand il s'agit de *payer*, aucune difficulté ; quand il s'agit de *dégrèver* et, ce qui est très louable, d'encourager l'industrie et le commerce, de favoriser les travailleurs surtout... « ceinture » ! Le courrier formidable reçu à *Moto Revue* nous a incités à presser le mouvement. Notre offensive est déclenchée, les contre-attaques aussi vigoureuses de l'Administration nous retarderont, cela est

certain, mais tout comme pour l'*Extension du permis moto à auto*, nous avons la victoire au bout.

Nous avons le plaisir d'annoncer que M. Deyris, député des Landes, membre de la Commission des Finances, tout dévoué aux causes motocyclistes, qui depuis des années, a intervenu avec succès à la Chambre pour les automobilistes, a accepté de grand cœur de diriger nos opérations. Merveilleux pilote dans le labyrinthe touffu des paperasseries parlementaires, il nous a promis son concours effectif et entier. *Moto Revue* lui adresse par avance ses remerciements, au nom de tous et va nous donner tout l'aide possible pour une prompt solution.

Service des Examens pour la Conduite des Automobiles

On est sérieux à l'U. N. A. T., n'en déplaise à quelques fous ou mécontents éternels :

Le service des examens qui était assuré jusqu'en 1926 par le Service des Mines, dans seize départements, a été pris en charge d'une façon complète par l'Union Nationale des Associations de Tourisme.

Le Comité de Direction du Service des Examens a eu le regret de prononcer la radiation de deux inspecteurs. L'un avait, au cours des séances d'examen, totalement manqué

de tenue ; l'autre n'appliquait pas les instructions données pour les examens et notamment, a délivré plusieurs attestations de capacité sans soumettre les candidats à toutes les épreuves réglementaires.

W - W - W

Voici une bonne nouvelle pour les garagistes et négociants en automobiles :

Une circulaire de la Direction Générale des Contributions Indirectes, pose des nouvelles directives en ce qui concerne l'utilisation des cartes W. Un régime moins formaliste que celui que nous avons connu jusqu'ici est mis en vigueur et l'Administration est invitée à se montrer dans l'avenir *libérale et tolérante*, lorsqu'il s'agit d'irrégularités de forme exclusives de toute intention de fraude. L'A. C. O. a une grande part dans le succès de cette décision.

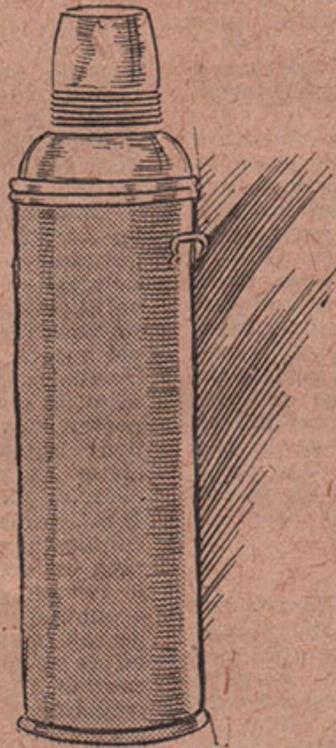
LES JOIES DU CAMPING

L'origine du Camping remonte à l'antiquité. L'amour de la nature fut célébré il y a 2000 ans, par Virgile dans des Eglogues délicieuses qu'on aimerait à lire sous la tente, près de sa moto ! Contraste charmant et imprévu !

Le camping, c'est la promenade, la randonnée, le tourisme au grand air, en se libérant le plus possible, par son initiative personnelle, des dépenses nombreuses et somptueuses que notre mollesse moderne nous impose : c'est la vie de la nature appropriée au progrès actuel.

Le camping est économique, pratique ; il a son charme propre, charme difficile à définir et qu'il faut avoir goûté pour l'apprécier vraiment. C'est cette impression de complète liberté. L'esprit est délivré de tout souci, on est rempli de joie et d'énergie. On se fait de sa tente un chez soi. Ce n'est plus la chambre d'hôtel où tout le monde passe, où l'on est un étranger, où l'on est mal à l'aise. Ce n'est plus cette table d'hôte, ce repas banal, ces visages inconnus.

A vivre au milieu de la nature, on la connaît mieux, on participe à sa vie, on y confond la sienne ; on ne se contente plus de l'entrevoir elle vous apparaît accueillante et familière. Enfin, il y a toujours chez nous quelque chose de l'homme primitif : nous aimons à revivre les luttes de la préhistoire, à triompher

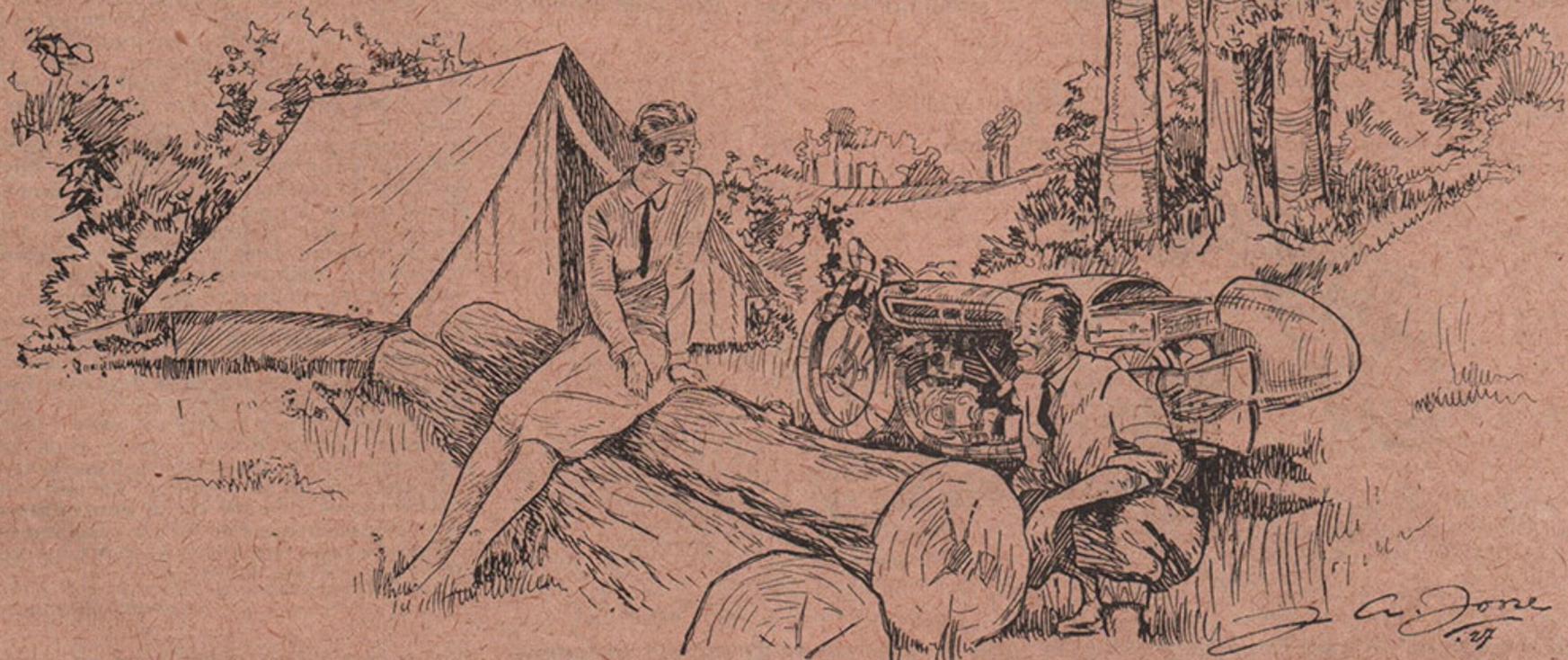


Le « Thermos » vous permet d'emporter du café bouillant à moins que vous ne préférerez quelque boisson glacée.

de la nature, à nous protéger des intempéries par notre industrie. C'est un plaisir analogue à celui du chasseur qui ne se rend pas compte qu'il obéit à un instinct naturel. Et cette vie nomade nous procure le bien-être physique. On s'y retrempe, après les longues et fatigantes journées de la vie habituelle. L'appétit, le sommeil reviennent, les muscles reprennent leur souplesse et leur activité. On fait provision de santé et d'énergie. Lorsqu'on a goûté à cette vie, on y revient toujours ; on ne renonce jamais au camping quand on l'a pratiqué.

Si cela est vrai, comment se fait-il que le camping ne compte pas plus d'adeptes ?

On ignore les ressources qu'il présente, on n'ose pas se risquer, on s'imagine que, sous cette légère tente de toile, on étouffera ou on gèlera selon les alternatives de la température. On redoute la pluie, l'humidité, les rhumatismes et bronchites ; on croit qu'un repas de camping se limite à des sardines, du pâté ou des viandes froides. On est persuadé que faire du camping, c'est renoncer à tout confort. Erreur ! Il en est ainsi de toute



nouveauté. Rares sont aujourd'hui les personnes, au moins les sportsmen, qui dorment les fenêtres fermées. Il y a 20 ou 30 ans, que ne racontait-on pas sur les fenêtres ouvertes ? On s'exposait à perdre la vue, à contracter toutes les maladies possibles ; on étouffait dans la chambre soigneusement close, bien chauffée, sous un lourd édredon.

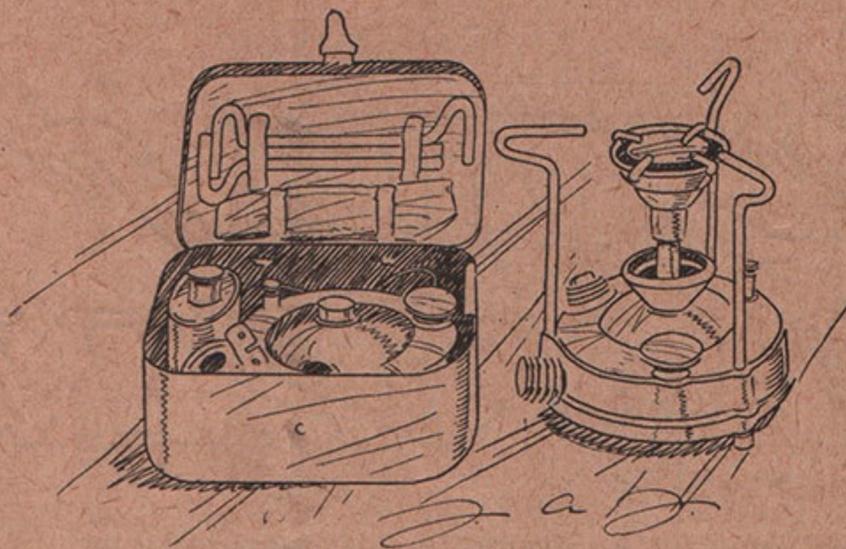
Le camping est confortable : on n'a pas froid dans un lit de camp et on y dort du sommeil du juste. Une tente bien établie présente contre les intempéries une résistance à toute épreuve, elle est rigoureusement étanche et l'on ne risque pas d'avoir des gouttières. Quant aux repas, il y a des poêles à pétrole (particulièrement les poêles sans mèche, genre Primus) qui sont d'une admirable facilité d'emploi et qui chauffent plus énergiquement que le meilleur fourneau à gaz. On peut prendre son thé ou son café habituel, faire toutes les cuisines possibles ; il n'est nul besoin de se priver, ou de faire la dinette ; on peut manger de façon planétaire quand on fait du camping.

On est souvent arrêté par je ne sais quel souci de respectabilité. On ne veut pas ressembler à des bohémiens ; on a peur du ridicule, et cela vient de ce que le camping est peu pratiqué. Nous n'aimons pas qu'on nous regarde comme des bêtes curieuses, qu'on nous soupçonne de camper sous la tente parce que nos ressources ne nous permettent pas d'aller à l'hôtel. Il faut que d'autres gens que soi aient préalablement couru l'aventure. Il faut que le camping soit devenu d'une pratique courante, et qu'on n'ait pas l'air d'un original.

Si chacun demeure dans l'expectative, le camping court de grands risques de rester ignoré. Aussi, avons-nous projeté de constituer un *Moto Camping Club* dans le dessein de favoriser son développement. Il permettra aux novices d'être guidés dans leurs essais et d'éviter bien des tâtonnements et des erreurs. Il s'occupera de relever les terrains de campement. Il encouragera les constructeurs à établir un matériel de campement parfaitement adapté aux besoins des motocyclistes. Il s'efforcera par tous les moyens possibles de supprimer toutes les difficultés qui peuvent éventuellement surgir. Espérons que le succès répondra à nos efforts et que le camping deviendra aussi populaire en France qu'il l'est déjà en Angleterre. Toutes suggestions à *Moto Revue*. (*Moto-Camping-Club*).

Le Camping est économique

Le prix trop élevé des hôtels est un obstacle sérieux au développement du tourisme. Les hôteliers ne peuvent se résoudre à donner des repas très simples, à prix modeste : menus compliqués, les mêmes qu'avant-guerre, beaucoup moins abondants et beaucoup plus chers. De temps à autre, un bon hôtel, mais plus comme jadis la règle : 25 francs au minimum par personne et par jour, souvent trente et quarante, c'est plus que ne peuvent



On trouve dans le commerce des lampes à alcool fort bien conditionnées se renfermant dans des étuis en aluminium, mettant ainsi les victuailles à l'abri des odeurs.

supporter beaucoup de bourses ; il faut ajouter les frais de route, d'entretien de la machine. Le total peut être respectable Aussi, pour beaucoup de motocyclistes, le tourisme se borne à un certain nombre d'excursions d'une journée, de deux au plus. Il est malheureux de voir un instrument aussi propre au tourisme que la moto, être si incomplètement utilisé et on s'étonne que le camping, si répandu en Angleterre, s'acclimaté si péniblement chez nous.

Le camping est la solution par excellence du tourisme économique, où les frais de route uniquement s'ajoutent au prix normal de la vie ; s'il n'est pas plus populaire, cela vient de préjugés. On n'ose pas par respect humain. Le Français est « conservatif » ; il renonce difficilement à ses habitudes, prête une grande attention à autrui, le camping évoque trop souvent dans son esprit, l'idée de bohémiens. Heureusement, les jeunes générations, ou au moins celles qui pratiquent le scouting sont étrangères à ce préjugé. On craint de perdre de sa respectabilité en pratiquant le camping. Ce sens de la respectabilité s'est opposé à la diffusion de la moto. Les anciens en reviennent en masse.

Le camping à moto

La motocyclette n'acquiert que lentement, au gré de ses enthousiastes, la popularité qu'elle mérite. Peut-on même dire que ceux qui la pratiquent en tirent tout le parti possible. Pour beaucoup, malgré les épreuves d'endurance et de tourisme, elle n'est qu'un instrument de promenade dominicale. Leurs excursions se limitent à une balade de 100 ou 150 kilomètres, et rares sont les motocyclistes qui entreprennent avec leurs machines de longs voyages. Il en est même qui prennent le train et mettent leur machine aux bagages ! C'est là se priver des plus grands plaisirs de la motocyclette, aussi peut-on se demander la raison qui les dissuade d'en jouir. Ce n'est

pas la crainte des pannes ; une moto, un sidecar ou un cyclecar sont tout aussi sûrs que la plus parfaite des voitures et si vraiment on en doute, il faut être aveuglé par le parti-pris. D'autres causes interviennent sans doute. Est-ce le poids et le volume des bagages ? Il est pourtant possible de voyager sans un assortiment de malles et même à moto solo d'emporter tout ce dont on a besoin. Aussi, faut-il encore chercher ailleurs et c'est le prix des hôtels et les frais de route qui constituent l'obstacle réel aux voyages ; de cette considération pratique devrait tout d'abord naître le succès de camping.

Le camping est pratiqué avec ardeur par un grand nombre de motocyclistes anglais qui remédient à l'exiguïté de leurs ressources. Ce n'est pas assurément la seule raison, mais enfin, l'argument n'est pas à négliger. Au séjour coûteux dans les hôtels, le camping permet de substituer l'économie de la vie familiale. On ne dépense guère plus que chez soi et la seule dépense supplémentaire à supporter, c'est l'essence et l'huile consommées pour la machine, par conséquent, peu de chose. Le matériel de campement n'est pas cher, et l'on peut même l'établir soi-même. Il est étonnamment léger et compact et n'encombre ni ne surcharge la machine. Le camping est donc, en se plaçant uniquement sur le terrain pratique, la solution du tourisme économique. Il n'est plus nécessaire de voyager en chambre, comme Xavier de Maistre, ou de ne pas dépasser l'enclos de son jardin comme A. Karr. On peut à la fois voyager, connaître toutes les joies de la route, satisfaire cet esprit d'aventure, ce désir d'inconnu qui sommeillent en nous, et cela sans autres dépenses que celles de la vie habituelle.

Même si l'on n'envisage que l'économie, le camping mérite pleinement la vogue qu'il a en Angleterre et que, nous l'espérons, il aura bientôt chez nous.

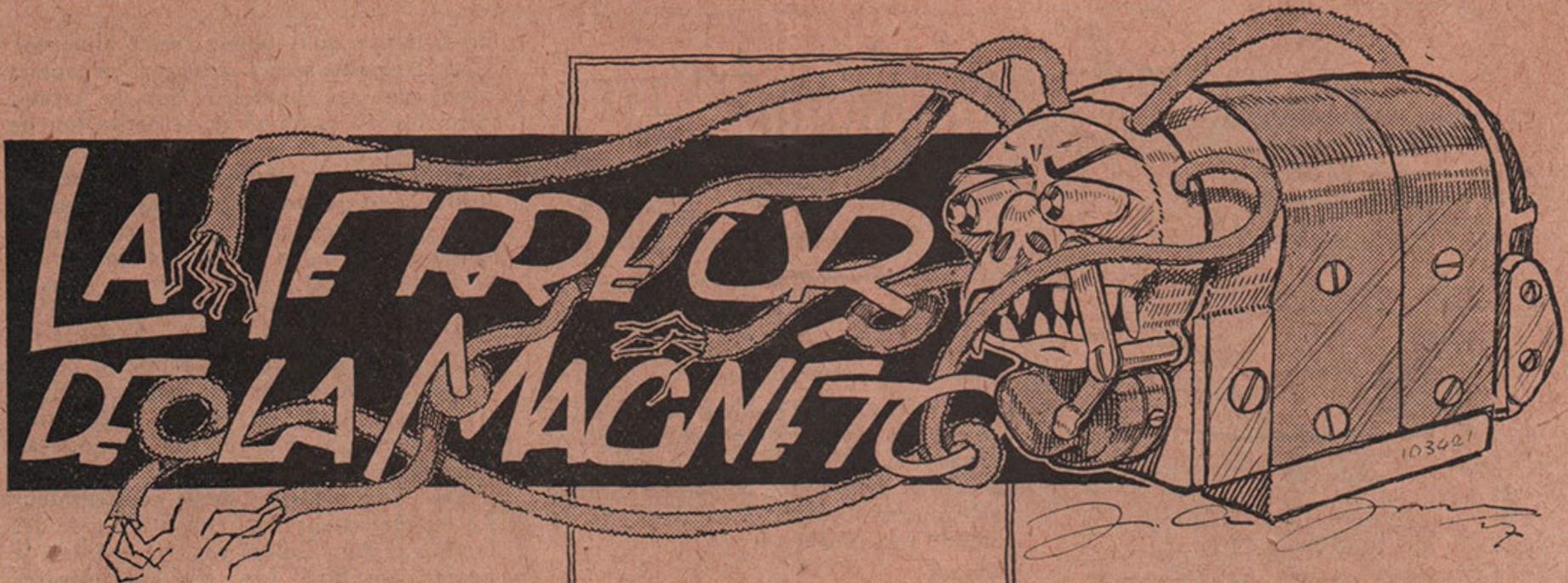
Nombre d'avantages également précieux ! Lorsqu'on voyage en s'arrêtant dans les hôtels, il est impossible de prolonger indéfiniment un voyage. Si l'on additionne tous les frais (y compris l'essence, l'huile, etc.), on arrive très vite à un total de 40 ou 50 francs par personne et par jour. Si l'on est deux, un billet de 1.000 francs ne permet pas de voyager plus de 8 à 10 jours. Si l'on veut effectuer dans ce laps de temps un voyage de 2.000 kilomètres, on sera donc amené à parcourir des étapes journalières de 200 kilomètres qui sont matériellement aisées à parcourir, mais qui sont à notre avis longues si l'on veut à loisir visiter le pays qu'on traverse. On est enclin à ne pas s'arrêter à moto, à laisser passer bien des choses intéressantes. Voyager paisiblement a son charme. Grâce au camping, on peut le faire sans augmenter ses frais, ou du moins sans déranger l'équilibre de son budget. Trouve-t-on un endroit pittoresque ? On y plante sa tente. Veut-on rayonner autour d'un centre ? Rien n'est plus facile. Par le camping, c'est une nouvelle indépendance qu'on acquiert. La moto et le cyclecar nous libèrent de la contrainte des horaires des chemins de fer ; le camping nous délivre de celle des hôtels et nous assure la plus complète des libertés.

Jean MELLIER.



Une tente et de quoi faire la popote, la voilà bien la vie au grand air préconisée par nos hygiénistes ! et à la portée de tout motocycliste !

Lire la suite de cet article dans un prochain numéro.



La terreur de la magnéto

Si on prenait cent automobilistes et qu'on leur demandait de décrire une magnéto et d'indiquer les principes de son fonctionnement, nous gageons qu'il serait difficile d'en trouver plus d'une dizaine capable de répondre à cette question. Quelques-uns sauront tout juste qu'il faut de temps à autre vérifier les vis platinées, en rectifier l'écartement, et qu'il y a aussi un collecteur de courant que, de loin en loin, il peut être utile de nettoyer. Et il sera curieux de constater que pas mal d'entre eux alors que leur ignorance en ce qui concerne la magnéto est complète, seront assez bien au courant du réglage de la carburation, de celui de la distribution, etc. Il y a chez

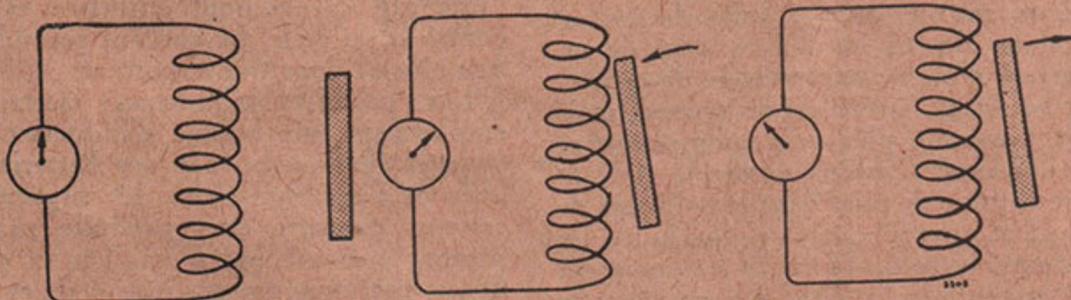
L'ignorance de la magnéto est une des hantises du motocycliste ! La magnétophobie est une maladie dont le virus sera facilement exterminé par la lecture de la suite d'articles que nous publions ci-après

qu'on traite comme une divinité tantôt bienfaisante tantôt malfaisante et qu'on n'ose regarder que de loin ? C'est que le courant électrique est invisible et ne se

Voltage et ampérage

On compare souvent le courant électrique à un courant d'eau. Ce n'est certes pas une comparaison très scientifique mais enfin elle a le mérite d'être simple. Si nous avons un robinet d'eau nous constaterons que l'eau jaillit avec une certaine pression et celle-ci dépend de la différence de niveau qu'il y a entre le réservoir d'eau et le robinet. Plus le réservoir d'eau est situé à une grande hauteur, par rapport au robinet et plus la pression est grande. Quand nous tirons du vin à un tonneau, la pression est d'abord forte, puis elle devient plus faible, au fur et à mesure que le tonneau se vide.

D'autre part, si nous avons un petit robinet le débit est faible. Si nous n'avons qu'une petite ouverture il faudra beaucoup de temps pour remplir un récipient donné. Plus le robinet aura un large orifice et moins de temps sera nécessaire. Cette pression et ce débit existant également pour les courants électriques, mais sous le nom de voltage pour la pression ou pour employer le terme admis la tension du courant, et sous le nom d'ampérage pour le débit. Supposons que nous avons un réservoir d'eau. Nous pouvons le vider de deux manières. Ou bien nous ouvrons les vannes toutes grandes et l'eau s'échappe en balayant tout sur son passage, mais en peu de temps le réservoir est vide. Ou bien nous ne laissons couler qu'un mince filet d'eau qui s'en va paisiblement, mais,



Production du courant primaire, lorsque l'on approche l'aimant le voltmètre indique le passage d'un courant, lorsqu'on le retire il indique le passage d'un courant en sens contraire

eux comme une sorte de magnétophobie. Entre tripoter sans discernement une magnéto qui est un appareil de haute précision et être complètement incapable de l'entretenir et de la régler il y a un écart sérieux. Certes, il y a des choses qu'il vaut mieux ne pas entreprendre et nous ne conseillerons pas à un amateur de toucher à un induit ni même à un condensateur. Mais les pannes de ces organes de la magnéto sont très rares et le plus souvent un fonctionnement irrégulier d'une magnéto ne vient que de graisse qui s'est infiltrée et gêne le passage du courant ou d'eau qui au contraire cause des courts-circuits. On peut avec quelques précautions élémentaires démonter une magnéto, dès l'instant qu'on ne dévide pas les fils de l'induit ou qu'on ne démonte pas le condensateur.

D'où vient cette peur de la magnéto

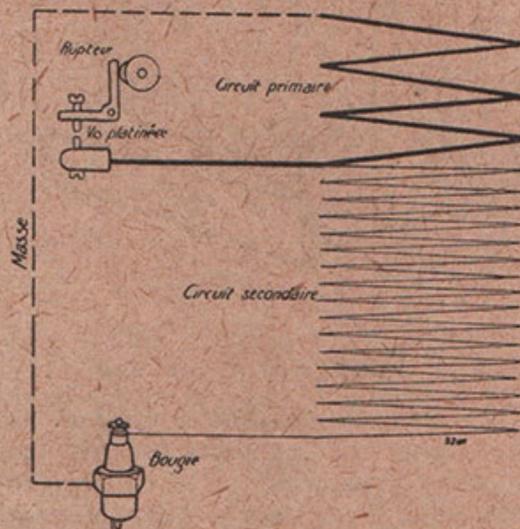
manifeste que par ses effets. Il fait jaillir des étincelles, et inflige des secousses, mais on ne peut le voir et ce caractère mystérieux nécessite pour comprendre ses particularités un effort d'abstraction auquel beaucoup de personnes ne veulent pas s'astreindre. Rien pourtant n'est plus simple.

A gauche forte pression, faible débit correspondant au grand voltage et faible ampérage ; au-dessus faible pression, grand débit correspondant au faible voltage et grand ampérage

dans ce cas, le contenu du réservoir ne s'épuise qu'au bout d'un temps assez long. Si nous disposons d'une réserve de courant électrique nous pouvons agir de même. Ou bien, utilisons ce courant sous une haute tension, et instantanément notre

Ci-contre schéma d'allumage par accu.

Ci-dessous schéma d'allumage par magnéto

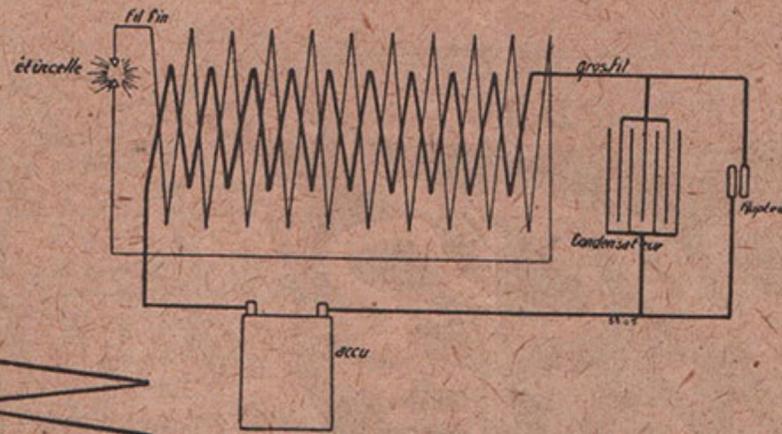


réserve sera épuisée, mais en produisant des effets violents et en particulier une étincelle extrêmement chaude. Ou bien nous serons plus économes et le courant s'écoulera lentement sans produire d'effets violents. Le voltage sera peu élevé, mais au profit de l'ampérage. Dans le premier cas, c'est un violent coup de poing que nous donnerons, dans le second une pression continue que nous exercerons. Pour l'allumage du mélange explosif dans notre moteur nous aurons besoin d'un courant à très haut voltage, mais pendant une infime fraction de seconde. Pour l'éclairage de nos phares, c'est au contraire, un courant assez faible qui sera nécessaire, mais de manière continue.

Le courant peut être produit de deux façons : 1° par des décompositions chimiques, c'est-à-dire par des piles électriques, comme celles d'une sonnerie par exemple ; 2° par la transformation d'énergie mécanique en énergie électrique, comme dans le cas d'un groupe électrogène composé d'un moteur quelconque, à vapeur, à essence, etc. et d'une dynamo.

A moins d'employer d'énormes dynamos dont le prix, le poids et le volume rendraient l'emploi impossible sur une voiture et qui absorberaient une telle puissance que notre moteur ne suffirait pas à les entraîner, une dynamo ne donne qu'un courant de faible voltage, absolument insuffisant pour produire la chaude étincelle dont nous avons besoin. Fort heureusement nous pouvons transformer ce courant et au lieu d'un débit prolongé, utiliser la quantité de courant dont nous disposons, d'un seul coup sous une tension considérable. Au lieu de dépenser le capital sou à sou, nous le dépensons d'un seul coup.

Il nous faut donc 1° un appareil destiné à produire le courant ; 2° un appareil destiné à le transformer. La magnéto est une ingénieuse combinaison de ces deux appareils. Mais auparavant il ne sera peut-être pas inutile d'examiner comment on peut transformer un courant de débit



assez élevé, mais de faible intensité, en un courant de faible débit et de grande intensité. C'est ce que depuis longtemps permettait de réaliser la bobine d'induction appelée bobine de Ruhmkorff, du nom de son inventeur.

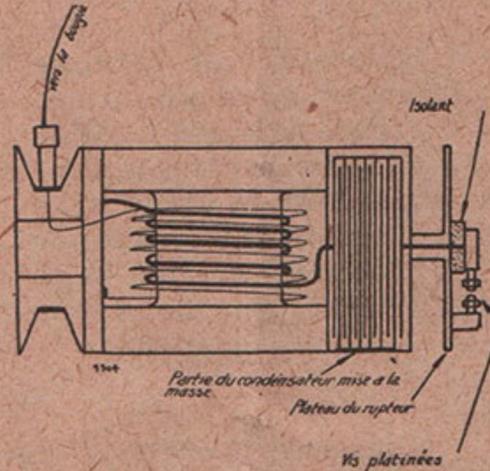


Schéma d'une armature

La bobine de Ruhmkorff

Supposons un faisceau de fils de fer doux que nous plaçons à l'intérieur d'un tube de carton. Sur ce tube de carton enroulons du fil de cuivre très fin et recouvert d'un isolant ; autour de ce premier bobinage faisons-en un second, mais en fil beaucoup plus gros soigneusement isolé lui aussi. Faisons passer le courant d'une batterie de piles dans le bobinage de gros fil et approchons l'un de l'autre les deux extrémités du fil fin. Si à ce moment nous coupons le courant qui parcourt le bobinage de gros fil, nous voyons entre les deux extrémités de fil fin jaillir une vigoureuse étincelle, et pourtant le fil fin est isolé et complètement séparé du gros fil. Le simple voisinage des deux enroulements a suffi à donner naissance à un courant à haute tension dans le circuit de fil fin, quand on coupe le courant dans le gros fil. Le courant fourni par la pile est appelé courant primaire, le courant violent qui parcourt pendant une infime fraction de seconde, le bobinage de fil fin est le courant secondaire ou courant induit.

La bobine de Ruhmkorff comporte des accessoires. Tout d'abord au lieu d'interrompre le courant à la main on a trouvé un système de rupture dont le principe est le même que celui des sonnettes électriques. Notre bobine d'induction, lorsque le courant circule dans le bobinage de gros fil, fonctionne comme un électro-aimant et le noyau de fil de fer attirera des clous, de la limaille et tous les objets de fer. Prenons une petite languette métallique et montons à son extrémité une petite touche, un petit marteau de fer doux (il

ne faut pas qu'il puisse rester aimanté). Cette languette sera d'autre part en contact avec une vis branchée sur le circuit primaire. A ce moment, la petite touche est attirée par le noyau de fer doux, elle fait fléchir la languette, mais celle-ci quitte la vis qui amène le courant primaire et le courant est coupé. Cette rupture du courant fait naître dans le bobinage de fil fin le courant à haute tension. Mais le courant primaire étant interrompu, l'attraction de la touche par le noyau de fer doux ne se fait plus, et rappelée par la languette elle revient à sa position primitive. Le courant est rétabli. L'attraction recommence, il y a rupture de nouveau et ainsi de suite.

Un autre organe, c'est le condensateur. Le condensateur est constitué par des feuilles d'étain isolées par des feuilles de papier paraffiné. Les feuilles impaires seront réunies d'un côté, les feuilles paires de l'autre. Les premières seront mises en communication avec un bout du fil primaire, les secondes avec l'autre. Le condensateur est donc articulé sur le circuit primaire. Voici quel est son rôle. Quand nous coupons le courant primaire et que cette rupture provoque dans le circuit de fil fin un courant secondaire, celui-ci à son tour fait naître dans le circuit primaire un courant à haut voltage qui produit des étincelles au rupteur et qui de plus en rendant la cessation du courant moins brusque, diminue l'intensité du courant secondaire dans le bobinage du fil fin. Le rôle essentiel du condensateur est d'absorber ces courants parasites. Et même il les restitue lorsque le courant primaire est rétabli et ainsi augmente l'intensité du courant primaire et par contre coup celle du courant secondaire. Son rôle est donc très important.

Les premiers allumages électriques employaient une bobine d'induction. Le courant était fourni par des batteries de piles et d'accumulateurs. La rupture du courant primaire était produite par un rupteur entraîné par le moteur et constituée par une vis platinée fixe et une autre vis montée sur une languette métallique soulevée par une came. Tantôt la bobine comportait un trembleur, tantôt le trembleur était constitué par la languette métallique. Ces allumages étaient assez defectueux à cause des fantaisies des piles ou des accus. Et quand parut la magnéto, qui permettait de s'en dispenser, et était sûre et régulière, elle supplanta rapidement les allumages par accumulateurs et bobine. Pourtant l'allumage par accu et bobine n'est pas mort et de temps en temps il déclenche une offensive contre la magnéto. C'est que tout d'abord les accus actuels sont beaucoup plus robustes que leurs ancêtres et que maintenus constamment chargés par la dynamo de la voiture, ils travaillent dans de bien meilleures conditions. On trouve aussi sur la Ford des bobines d'inductions auxquelles le courant est fourni directement par le volant magnétique. Mais la magnéto occupe solidement ses positions.

Lire dans le prochain numéro : « Comment est faite une magnéto ».

(A suivre.)

Une nouveauté intéressante

Une A. J. S. à arbre à came en tête

Tout le monde sait maintenant en France que les plus notables innovations, les nouveautés les plus retentissantes apparaissent et sont issues du Tourist Trophy anglais. Cette règle générale ne ment point cette année, car, en plus de quelques particularités dignes d'attention, il faut noter la vague de moteurs à arbre à came en tête qui déferle sur le T. T., cette année. En plus de Vélocette, victorieux l'année dernière, Chater-Lea, Calthorpe, Matchless, trois autres marques importantes viennent de dessiner des moteurs O. H. C. (over head camshaft) ou A. C. T., en français (arbre à came en tête) : Blackburne, la fameuse marque de moteurs, Norton, l'inapprochable, et A. J. S. Cette dernière a trouvé la solution la plus nouvelle par sa conception et la plus vieille par sa réalisation au point de vue entraînement. A l'encontre des autres marques qui préconisent les pignons d'angles, A. J. S. a breveté un entraînement par chaîne et deux pignons, et surtout un tendeur qui supprime l'allongement de la chaîne et, partant, le dérèglement de la distribution en tête ainsi que le bruit qui pourrait en résulter.

Le moteur, un monocylindrique, comportant deux soupapes à 90°, ressemble à l'A. J. S. ordinaire, tout en ayant la culasse retenue sur le cylindre grâce à

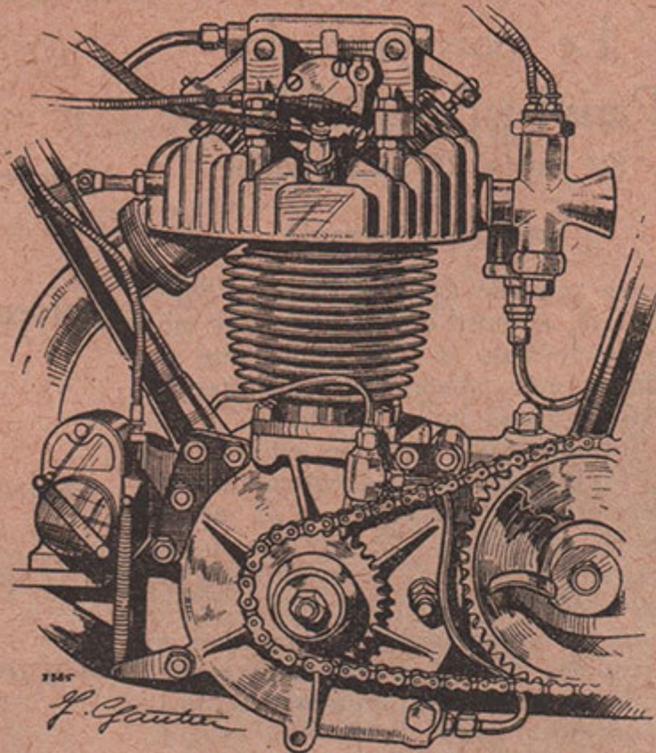
4 boulons placés à la hauteur des ressorts de soupape.

Le piston est plat, mais avec deux échancrures permettant le passage des soupapes à fond de course. Le refroidissement est effectué par des ailettes de dimensions inusitées qui vont jusqu'au raccord du carburateur, celui-ci étant placé au plus près du moteur. Deux segments seulement assurent l'étanchéité du piston.

La lubrification est assurée par une double pompe Pilgrim, spécialement montée pour A. J. S. et qui travaille à carter sec, c'est-à-dire qui renvoie au réservoir d'huile le trop plein du moteur. En plus, un tuyau spécial baigne d'huile le carter en aluminium qui contient la distribution de tête, ce qui permet à la chaîne d'être lubrifiée largement. Le carter, en aluminium, comprend 6 larges renforcements donnant un ensemble plus solide et un meilleur refroidissement.

Pour le reste, la machine est standard, à part le changement de vitesses du type voiture, 4 vitesses et 2 secteurs et commande par double tringle, entièrement fabriqués par A. J. S.

La cylindrée totale est de 347 centi-



Le nouveau moteur A. J. S. à arbre à came en tête

mètres cubes pour la course « Junior », et la machine a atteint 137 aux essais entièrement montée en tourisme.

Il est intéressant de rappeler aux lecteurs de *Moto Revue* que, dans ces colonnes, il y a plus de deux mois déjà, la nouvelle A. J. S. était connue et que, seulement depuis deux semaines, la presse anglaise en fait mention.

Il reste maintenant au terrible circuit de l'île de Man à nous dire ce qu'il pense de cette réalisation et de délimiter ainsi les culbuteurs et les A. C. T.

FRED S. LIPMAN

Les loups se mangent entre eux !...

Possesseur d'un sidecar René Gillet j'ai passé mon examen de conduite ce jour, mais j'ai eu une altercation assez vive avec l'inspecteur, au sujet du Code, qui a d'ailleurs abouti à me faire évincer. Receveur des Contributions Indirectes à S. J. d'A., et chargé d'appliquer le Code de la Route, je me flalle, sans prétentions, de connaître à peu près les 64 articles qui le composent. Le texte publié par *Moto Revue* est d'ailleurs conforme à celui de l'Administration. La question suivante m'a été posée : De quel côté double-t-on un tramway. Le Code de la Route est muet là-dessus (art. 9). Il ne parle que des véhicules en général, lesquels doivent tous être doublés à gauche. Ensuite la deuxième question : Que fait-on lorsqu'on est obligé de s'arrêter, dans une rue encombrée, ou toute autre voie ? Naturellement, je lui ai répondu d'après les dispositions de l'art. 11 du Code de la Route (stationnement des véhicules). J'ai omis le fameux mouvement de la main, dont on ne parle pas dans le Code. Bref, après une discussion assez violente, en présence d'autres personnes, je me suis vu refuser le permis de conduire. Je demanderai alors à *Moto Revue* les dispositions sur lesquelles s'appuie l'Inspecteur... — L... à S. J. A.

Certes, par notre titre, nous n'avons eu nullement l'intention de croire à la férocité de notre correspondant dont les termes sont d'ailleurs très mesurés ; mais il nous chaut de revenir sur cette question des brimades dont se plaignent amèrement nombre de candidats à l'examen de conduite. Cette façon de procéder prend précisément des dimensions humoristiques qui friserait le grotesque si nous ne craignons de railler une institution,

étuste sans doute, mais de quelque utilité.

Jusqu'à présent, *Moto Revue* s'était abstenue de prendre position, persuadée que bien de nos novices, en mal de conduire, s'exagèrent leurs capacités. Hélas ! nous arrivons à croire que l'examen de conduite mériterait quelque attention des pouvoirs et surtout une méthode, un processus plus raisonné. Il me souvient que le jour, déjà lointain, où je passais ce fameux examen, je fus le héros d'une comique aventure. Il s'agissait évidemment d'examen pour moto. Convoqué devant mon inspecteur, je fis conduire une moto-armée par un de mes amis à l'endroit désigné. Il mit en marche l'engin que je ne connaissais guère, n'étant jamais monté sur une quelconque moto de ma vie... Inutile de dire que l'examineur me félicita de ma maîtrise : une rougeur de honte (de modestie... pour l'examineur) le remercia de son compliment ; j'étais sacré excellent conducteur ! L'aventure se continua par des interrogations sur le Code routier d'alors : hélas ! mes beaux rêves faillirent s'évanouir. Comment obtins-je ma fameuse feuille rose ? Je ne me rappelle que de l'invitation charmante de l'examineur : « Votre bonne conduite de machine vous sauve, mon cher monsieur, mais de grâce, vous n'avez jamais lu vos règlements de route ! ». Or, à cette époque, j'étais au journal *L'Auto*, chargé précisément de la compilation des règlements de route, etc. J'eus chaud, ce jour-là !

Que penser de ces contradictions cinglantes qui, sans cesse, se renouvellent ? L'examen actuel a du bon, mais est affecté d'un vice constitutionnel : il ne fait état d'aucune

aptitude physique ou corporative du candidat... Et puis, que penser de cette obligation de se présenter sachant conduire, alors qu'il est pertinent que l'on doit s'abstenir de conduire tant que l'on est pas possesseur du carton rose ? D'autre part, nous trouvons dans notre courrier une lettre désolée d'un brave curé de campagne, âgé de 65 ans, qui conduit la moto depuis toujours. Son âge, très canonique, le contraint à se déplacer dorénavant sur 4 roues. Las ! il doit passer son examen pour auto et il nous écrit ses craintes : l'examineur est très... rigolo, paraît-il, jeune et peut-être anthropophage... ou tout au moins mangeur de curé ! Alors... Alors!!!

Alors ! que tous ceux que la question intéresse, motocyclistes futurs ou autres, nous donnent leur avis. Nous allons entamer une énergique campagne pour obtenir que l'examen de conduite ne soit plus une sottise comédie dans laquelle les gens sérieux sont souvent contraints de jouer au Scapin. Que pensez-vous d'un permis provisoire de 2 mois, par exemple, accordé à tout nouveau propriétaire de moto, permis qui obligerait le futur candidat à certaines obligations d'allure, etc... Au bout de ce laps de temps, le candidat serait invité à se présenter devant l'Inspecteur pour passer un véritable examen. Ne pourrait-on aussi faire cas, comme au Conseil de revision, des capacités professionnelles du candidat et de ses aptitudes et aussi de ses antécédents.

Correspondance à *Moto Revue* (examen de conduite).

NOS ORGANISATIONS

Le mois prochain Paris-les Pyrénées-Paris (7^e année) 16 au 24 juillet

Une belle formule

Notre annuelle épreuve Paris-les Pyrénées-Paris, aujourd'hui classique, et sans conteste possible la plus importante du calendrier motocycliste, va se disputer du samedi 16 au 24 juillet prochains.

Sa formule, toute nouvelle, est croyons-nous fort intéressante : les règlements sont en ce moment — et depuis le 23 mai — entre les mains de l'U. M. F. en vue d'acceptation ; nous y reviendrons en temps voulu.

Nous ne ferons aucune indiscretion en publiant les itinéraires de cette année, sensiblement revus et... augmentés, puisque notre épreuve d'exhibition va de l'Atlantique à la Méditerranée, en passant par tous les cols — les vrais — des Pyrénées, soit 2.480 kilomètres environ.

Les étapes

Samedi 16 juillet (à minuit). — Paris, Ville-d'Avray, Châteaudun, Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux (558 km. env.).

Dimanche 17 juillet (l'après-midi). — Exposition à Bordeaux.

Lundi 18 juillet. — Bordeaux, Labouheyre, Saint-Vincent-de-Tyrosse, Bayonne, Pau (281 km. env.).

Mardi 19 juillet. — Pau, Col d'Aubisque, Argeles-Gazost, Col du Tourmalet, Bagnères-de-Bigorre, Tarbes (169 km. env.).

Mercredi 20 juillet. — Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Col d'Aspin, Arreau, Col de Peyresourde, Bagnères-de-Luchon, le Col du Portet d'Aspet, Saint-Girons, le Col de Port, Tarascon-sur-Ariège, Ax-les-Thermes, le Col de Puymorens, Prades, Perpignan (404 km. env.).

Jeudi 21 juillet. — Perpignan, Carcassonne, Narbonne, Castelnaudary, Villefranche-de-Lauragais, Toulouse (210 km. env.). Exposition à Toulouse l'après-midi.

Vendredi 22 juillet. — Toulouse, Gaillac, Villefranche-de-Rouergue, Figeac, Aurillac, Mauriac, Bort, Clermont-Ferrand (397 km. env.).

Samedi 23 juillet. — Exposition à Clermont-Ferrand. Repos.

Dimanche 24 juillet. — Clermont-Ferrand, Gannat, Moulins, Nevers, Cosne, Briare, Montargis, Fontainebleau, La Belle-Épine, Versailles, Paris : Porte-Maillot (env. 461 km.).

Réunion de la Chambre Syndicale

Le Comité de la Chambre Syndicale de l'Automobile s'est réuni le 23 mai M. André Citroën a été porté à l'unanimité des suffrages à la Présidence de l'Association.

Animateur puissant, réalisateur hardi, esprit largement ouvert aux conceptions modernes, le nouveau président est digne de son noble aîné, le marquis de Dion.

Abonnez - vous !

Abonnez - vous !

parce que *Moto Revue* est instructif, intéressant, sérieux, gai !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* est la moins chère des publications non seulement motocyclistes, mais mondiales !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* vous offre (formule A), pour 23 fr., 26 numéros à 1 fr. 25, soit le numéro au prix de 0 fr. 89, soit un cadeau par numéro de 0 fr. 35 !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* vous offre (formule B); pour 45 fr., 52 numéros à 1 fr. 25, soit le numéro au prix de 0 fr. 86, soit un cadeau par numéro de près de 0 fr. 40 !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* vous offre, par ses Concours, des cadeaux de plusieurs milliers de francs, sans débours de votre part !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* répartit des milliers de prix dans ses concours et que tous ont mille chances de gagner contre une seule de perdre !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* répond toujours à toutes les demandes, à toutes les suggestions de ses abonnés !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* hebdomadaire sera servi, et absolument régulièrement, aux abonnés, 24 heures avant les acheteurs au numéro !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* consent à ses abonnés un contrat d'assurances effroyablement avantageux !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* ne laisse pas en panne ses assurés et s'occupe de leur content jusqu'à l'aboutissement intégral !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* offre ses consultations techniques, ses conseils à ses abonnés dans tous les cas qui lui sont soumis !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue*, après un démarrage foudroyant, un passage en prise directe effarant, est lancé à toute allure vers de hautes destinées, et qu'il entraîne dans son sillage, vers des horizons prometteurs, ses abonnés d'abord !

ABONNEZ-VOUS...

parce que *Moto Revue* a besoin de votre soutien, que les abonnés lui permettent de se compter et de s'engager vers toutes les réalisations !

ABONNEZ-VOUS...

parce que c'est moderne, parce que c'est se reconnaître de la même famille, parce que c'est votre intérêt, votre avantage... et le nôtre aussi !

ABONNEZ-VOUS ! ABONNEZ-VOUS !

Ne soyons pas ingrats envers l'ancêtre

Une vieille ville de province, un quartier tout délabré dont les maisons, semblent prêtes à s'écrouler dans l'eau noire d'une rivière endormie, un tas de ferraille, et à côté, une pauvre voiture vierge de pneus, le capot ouvert et tordu, les vestiges d'une capote. Et pourtant cette voiture était une des plus remarquables créations, il y a une vingtaine d'années et même aujourd'hui il y a plus d'un point qui mérite de retenir l'attention. C'est en effet une des premières voitures Sizaire et Naudin, et qui dans l'histoire de l'automobile figure comme une remarquable réalisation de la voiture populaire. Déjà on y trouve en germe l'idée de la suspension par roues indépendantes. Les fusées des roues étaient montées sur des coulisses dont les lames d'un gros ressort transversal monté en avant du radiateur limitaient les déplacements. Le moteur était un bon gros mono très souple. Nous nous rappelons quelques promenades faites dans une de ces voitures. Elles marchaient de manière très remarquable. Que sont devenues les voitures de course de ce temps, les voitures de la Coupe des Voitures fondée par l'Auto. Aujourd'hui nous ne parlons que de polycylindres, 6, 8 ou 12, même pour de faibles cylindrées. Dans ce temps-là on était hanté par l'idée du monocylindre qui devait avoir, croyait-on, un rendement volumétrique supérieur et quels monocylindres on construisait ! Il fallait qu'un capot déjà haut comportât encore une calotte pour pouvoir dissimuler le monstre. On parlait comme d'une chose prodigieuse des régimes de 2.500 tours, des vitesses de piston de 15 mètres-seconde. Mais n'empêche que ça gazait déjà, et c'étaient de belles luttes que celles où figuraient les Peugeot, les Sizaire et Naudin, les Delage, les Alcyon et combien d'autres. Ce fut l'origine du règlement à la cylindrée qu'on peut critiquer maintenant mais qui du moins donna un essor définitif à la voiture légère et à la voiturette. Nous devons donc une juste tribut de reconnaissance à ces pauvres ancêtres que les intempéries anéantissent peu à peu et qui disparaissent dans le tas de ferrailles comme dans une fosse commune.

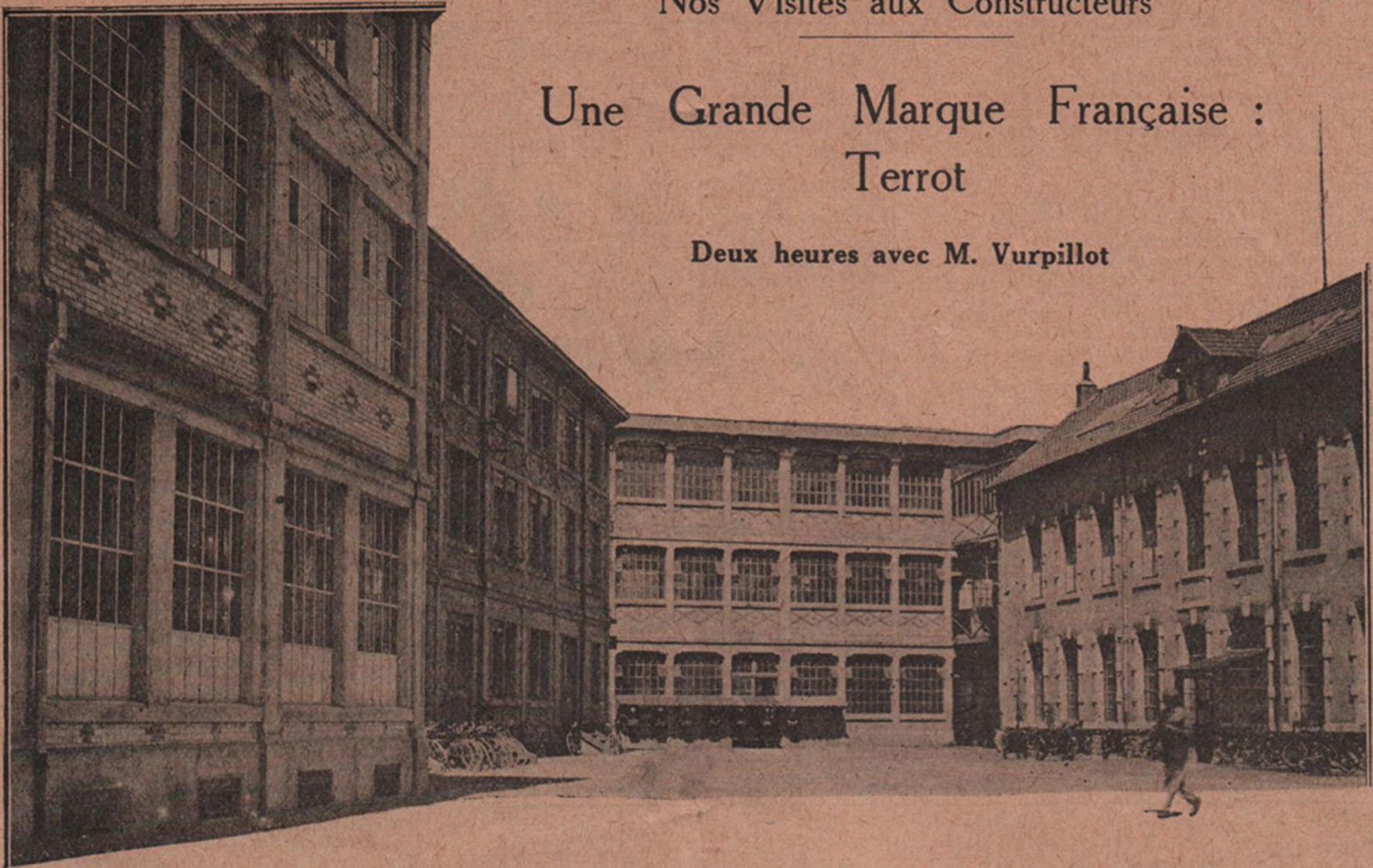
Une nouvelle sensationnelle

Nous apprenons par l'Agence Française Indian, une nouvelle qui emplira d'aise de nombreux motocyclistes. La Indian Moto-Cycle Cy vient enfin de consentir à livrer au public le fameux modèle Scout 45 qu'elle fabrique et perfectionne depuis trois ans, en le réservant exclusivement à la police américaine. Cette machine qui a dû subir des essais d'une sévérité inouïe pour être adoptée par la police spéciale motocycliste, est unique au monde. Elle est la réalisation d'un désir caressé depuis longtemps par tous les vrais motocyclistes. C'est un machine très rapide, sa vitesse atteint 130 kilomètres à l'heure, sa cylindrée est une cylindrée moyenne (750 cmc) sa consommation est réduite (3 litres ½ aux 100 km. Les reprises sont instantanées, grâce à une étude spéciale du moteur et de son carburateur. Son entretien est des plus réduits car le moteur est sans culbuteurs et la transmission se fait avec une seule chaîne. Les premiers modèles seront visibles à l'Agence Française Indian, 8, rue Lebon, dès le 5 juin.

Nos Visites aux Constructeurs

Une Grande Marque Française :
Terrot

Deux heures avec M. Vurpillot

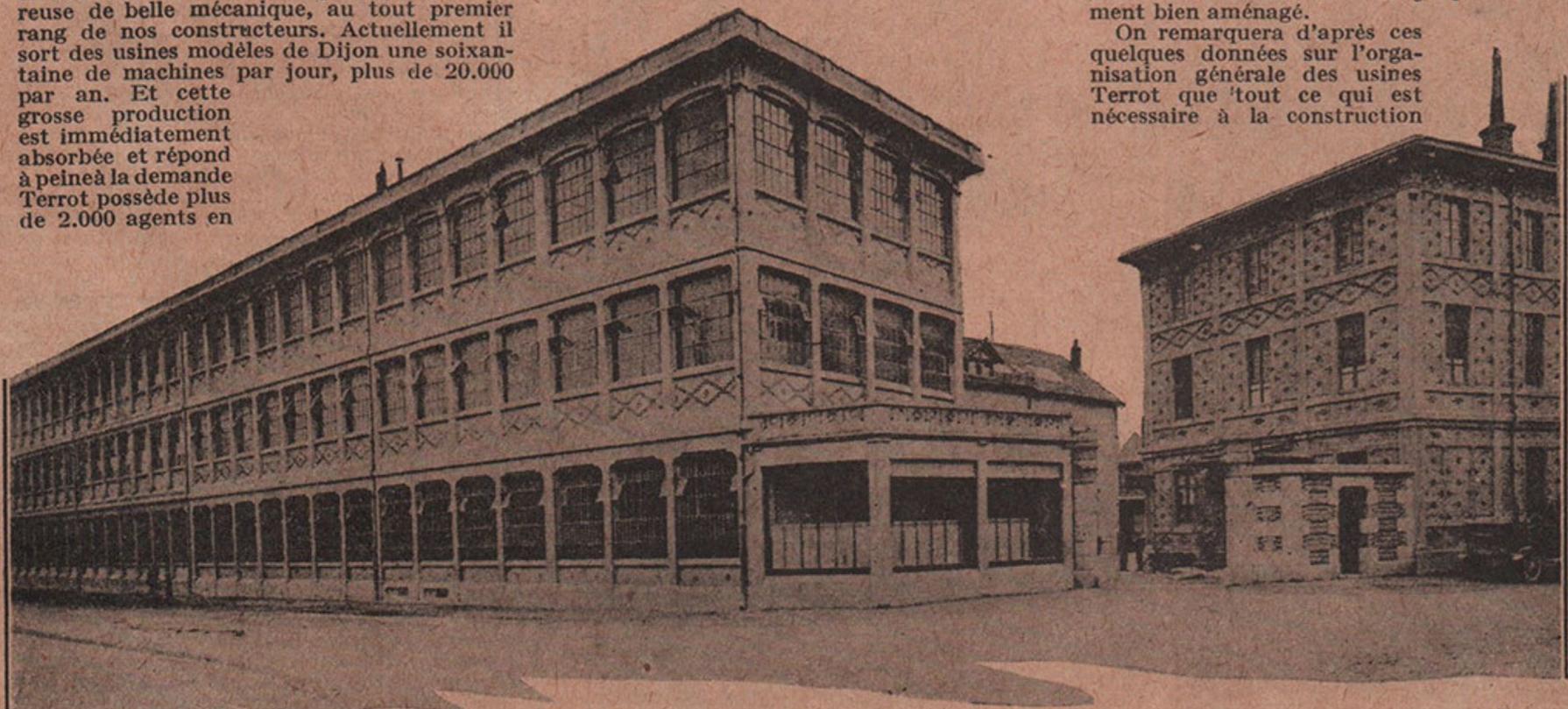


Il y a peu de marques non seulement en France mais encore à l'étranger qui possèdent une réputation aussi solide que Terrot. Elle a derrière elle une expérience qui remonte aux premiers temps de la motocyclette. Elle a été une des premières à réaliser des machines, aussi bien construites que conçues et avant la guerre les motorettes Terrot étaient justement renommées. Il ne faut donc pas nous étonner qu'avec l'extension qu'a prise chez nous, depuis la guerre, l'usage de la moto, nous trouvions cette vieille marque loyale, amoureuse de belle mécanique, au tout premier rang de nos constructeurs. Actuellement il sort des usines modèles de Dijon une soixantaine de machines par jour, plus de 20.000 par an. Et cette grosse production est immédiatement absorbée et répond à peine à la demande. Terrot possède plus de 2.000 agents en

France et à l'étranger et dix voyageurs ont fort à faire pour visiter régulièrement toutes les agences. Plus de 1.500 ouvriers travaillent aux deux usines Terrot, l'usine mère de la rue André-Colomban et une autre rue des Lentillières, toutes deux à Dijon. C'est grâce à l'activité, à l'esprit d'initiative de MM. Alfred Vurpillot, administrateur directeur et Jean Vurpillot son fils, administrateur délégué que cette affaire a pris une telle extension. L'usine de la rue André-Colomban abrite tous les services admi-

nistratifs, commerciaux et techniques. On y fabrique les moteurs, les boîtes de vitesse et les cadres. On y monte les machines et on y effectue les essais de réception. Y sont également installés les services de réparations et de pièces détachées. A l'usine de la rue des Lentillières on fabrique les pièces décolletées, les moyeux, les fourches élastiques, les guidons, les supports réversibles, les porte-bagages, les garde-boue, les carters de chaîne, les réservoirs et tout ce qui relève de la chaudronnerie. Enfin cette usine est dotée d'un vaste atelier d'émaillage particulièrement bien aménagé.

On remarquera d'après ces quelques données sur l'organisation générale des usines Terrot que tout ce qui est nécessaire à la construction



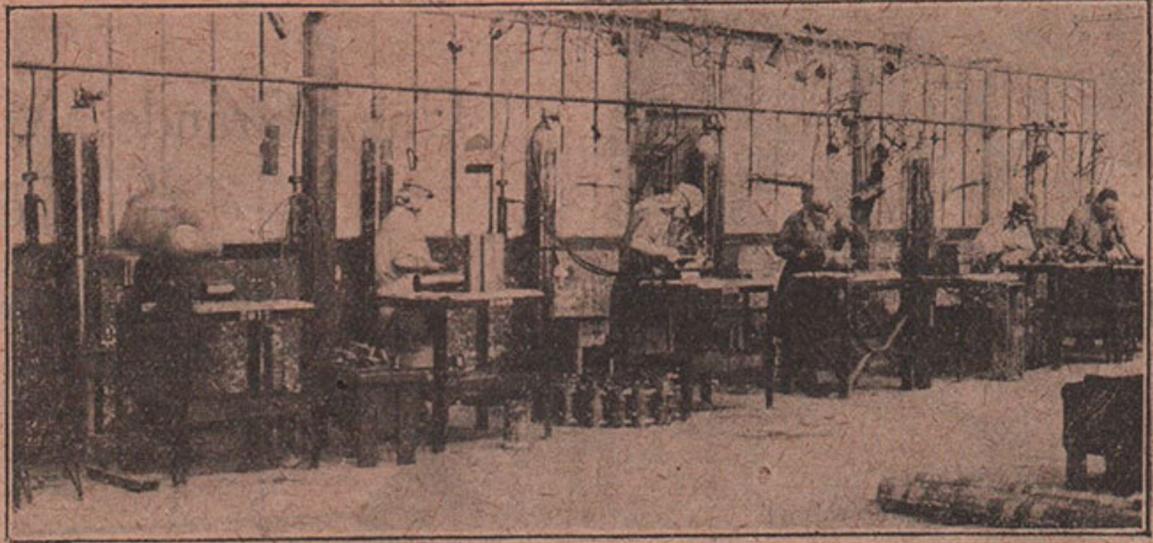
Vue extérieure des usines Terrot. On voit par cette photo l'importance de l'énorme organisation qu'est la grande firme dijonnaise.

des motos y est fabriqué à l'exception bien entendu des pneus, des selles, des magnétos, des carburateurs pour lesquels il est préférable de s'adresser à des spécialistes. Terrot monte cependant sur quelques modèles des moteurs J.A.P. Ce n'est pas du tout pour copier après coup ces moteurs car les ingénieurs de Terrot ont une telle expérience qu'ils n'ont nul besoin des leçons d'autrui. Mais Terrot ne veut rien livrer qui ne soit parfait et on sait combien est longue l'étude d'un moteur, si on a à cœur de ne le mettre sur le marché que lorsqu'il est rigoureusement au point. Terrot donc en attendant que ses propres moteurs soient étudiés et essayés jusqu'à répondre à son idéal, a jugé prudent, pour certains modèles nouveaux, de livrer les moteurs de la grande marque anglaise. Nous retrouvons donc là encore la conscience scrupuleuse de la maison.

Terrot offre une gamme singulièrement riche de modèles, et le client trouvera exactement celui qui convient à ses besoins et à ses goûts depuis la machine de service jusqu'à la moto ultra-rapide. Il y a quatre modèles fondamentaux :

- 2 CV. 175 cmc., 2 temps, type L et dérivés.
- 3 CV. 250 cmc., 2 temps, type F et dérivés.
- 4 CV. 350 cmc., 4 temps, type H et dérivés.
- 5 CV. 500 cmc., 4 temps, type N et dérivés.

Et maintenant enfilons nos bottes de sept lieues et transportons-nous à Dijon. Avec l'extrême amabilité qui leur est coutumière MM. Vurpillot père et fils nous y réservent le plus charmant accueil. Il y a peu d'usines aussi modernes, aussi claires et aérées que les usines Terrot et de cette grande ruche se dégage une impression d'activité heureuse et saine. Tout est d'une propreté méticuleuse. Partout règne l'ordre le plus parfait. Les multiples opérations qui



Ici, l'atelier de soudure à l'autogène des silencieux, des porte-bagages, boîtes à chambre, etc.....

aboutissent à la merveilleuse moto d'un fini impeccable que nous admirons à la devanture des agents de la marque, s'y déroulent dans le plus grand ordre, sans heurt, sans à-coups, dans une belle harmonie.

On se représente difficilement la formidable quantité de matières premières qui sont nécessaires pour la construction d'un aussi grand nombre de machines. Et tout doit répondre à un besoin particulier et posséder une qualité constante. La réception des

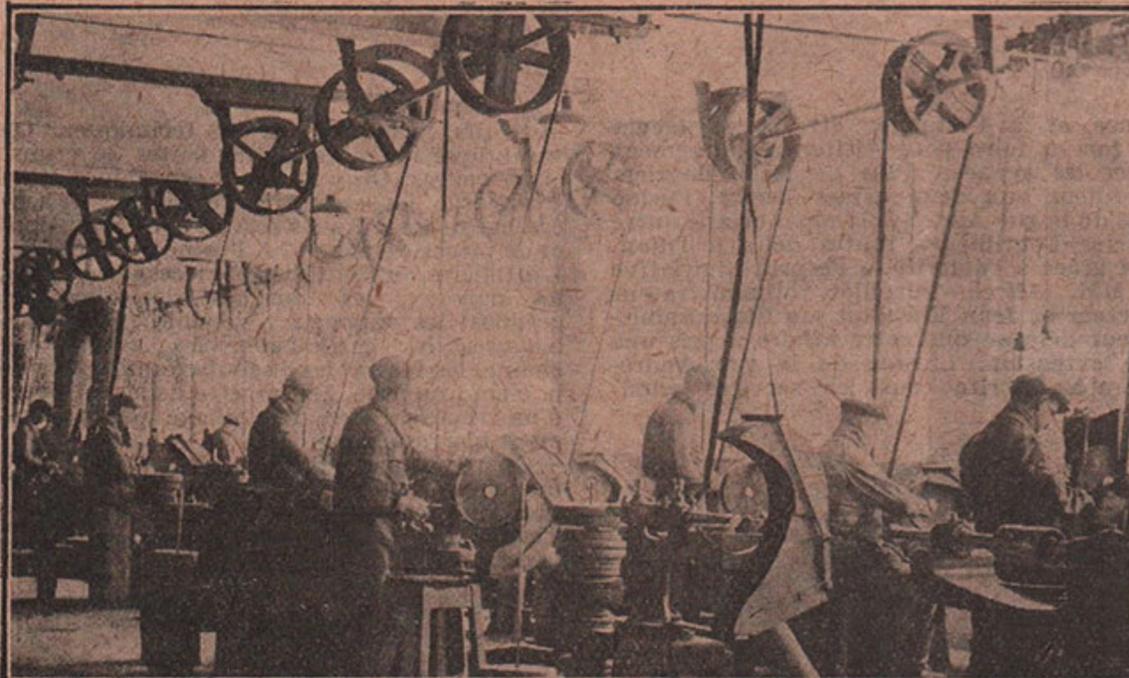
aciers n'est faite qu'après des essais sévères. Ils subissent par exemple l'épreuve de la bille qui permet de mesurer leur dureté. Grâce à ces essais on peut être assuré qu'une moto Terrot est à peu près inusable et aussi qu'il y a d'une série à l'autre le maintien d'une qualité rigoureusement identique. D'autre part cela évite d'avoir à rejeter pour défauts de matière des pièces après qu'elles ont été complètement usinées. Il en résulte donc une économie de main-d'œuvre. Dans ces magasins s'accumulent carters, cylindres et pistons bruts de fonte, volants, tubes, barres, feuillets, etc...

Un bâtiment est entièrement occupé par la construction des cadres. C'est un grand hall en dents de scie. Le cadre Terrot est universellement réputé pour sa solidité. Les tubes et leurs raccords en acier estampé ou moulé sont assemblés dans des gabarits qui automatiquement assurent un aplomb parfait. Le brasage se fait au trempé : c'est-à-dire qu'on immerge le raccord dans un bain spécial de brasure et de décapant, dans un creuset porté à haute température. On est ainsi certain que la brasure pénètre partout. Le cadre est ensuite sablé, limé et poli. Grâce à un appareil spécial on peut constater si les cadres ont au cours du brasage subi de légères déformations et les redresser. On sait en effet combien il est important pour la tenue de route d'une machine que les roues soient parfaitement alignées. Le cadre est ensuite nettoyé au pétrole et séché dans un four. Il peut alors être émaillé. L'émail comporte quatre couches, une couche d'anti-rouille, une couche d'émail mat, deux couches d'émail brillant. Pour chaque couche il faut une cuisson de plusieurs heures dans des fours portés à la température de 160°. Le résultat c'est un émail inaltérable et d'un merveilleux brillant. Le réservoir pourrait être appelé la parure de la moto. Aussi de véritables artistes sont-ils employés à la décoration des réservoirs. Il faut être en particulier singulièrement habile pour tracer un filet si droit et si égal.

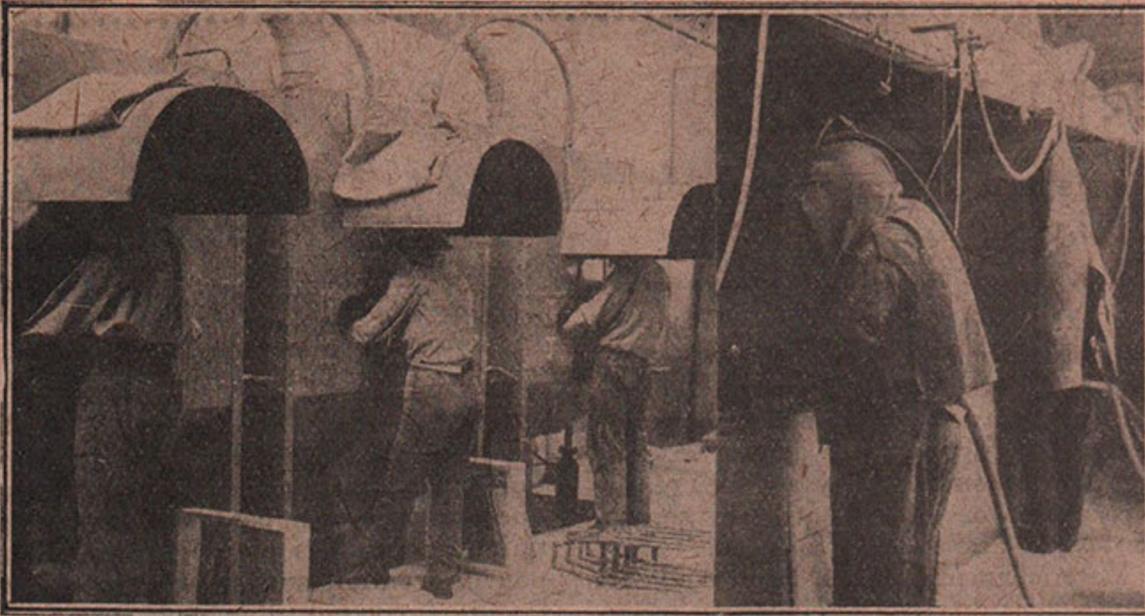
Terrot effectue lui-même le nickelage de ses pièces, guidons moyeux, etc... dans un bâtiment nouvellement construit et qui comporte une série de salles, hall de polissage et d'avivage, salle de préparation et enfin la salle des cuves, où, par galvanoplastie le nickel est déposé sur les pièces. Le nickel de Terrot est aussi beau que son émail.

L'usinage des moteurs et des boîtes de vitesse occupe un immense bâtiment. L'atelier est divisé en plusieurs sections : Celles des fraiseuses. Il y en a de toutes sortes, horizontales, verticales, à levier, universelles. Toutes ces machines sont des types les plus modernes et travaillent avec une rigoureuse précision. Dans cette section se trouvent également des machines à brocher des mortaiseuses et des fileteuses.

La section du taillage comprend les machines à tailler les engrenages des boîtes de vitesse. Les pignons de chaînes, les vis à cinq filets des embrayages, etc... On y trouve les machines à couteau Fellow, les machines



En haut, l'atelier de polissage. — En bas on voit les boîtes de vitesse en cours de montage. En examinant ces photos on est frappé de la lumière et de la clarté qui règnent dans les différents ateliers.



Méthodes nouvelles et anciennes. A gauche, l'atelier de sablage de l'usine de Lentillière, et à droite, l'ancien système.

Pfautter. C'est un matériel dernier cri, automatique et à grande production. Il ne nécessite qu'un personnel de surveillance des plus restreints.

D'innombrables tours de toutes les dimensions et de tous les systèmes sont groupés dans la section des tours. On y usine les arbres des boîtes de vitesse, les manetons, les axes, les carters de moteurs.

Une batterie de tours Warner et Swasey, de tours Bolhinger, de tours revolvers, complète cet outillage. A l'usine des Lentillières se trouvent de nombreux tours automatiques.

Après qu'elles ont subi un traitement thermique les pièces doivent être toujours rectifiées au balancier d'abord qui sert à les redresser, et ensuite avec des rectifieuses à meule.

Les cylindres ébauchés au tour sont rectifiés sur des machines spéciales à mouvement planétaire qui glacent la paroi du cylindre et évitent le primitif et grossier rodage à la potée émeri.

D'autres ateliers encore s'offrent à notre curiosité. Ici des presses découpent, emboutissent. Le feuillard se trouve comme par miracle transformé en boîtes à chambres à air, en plaques de police. La tôle d'acier se mue en biellettes de fourches, en clés, en rondelles, en disques de débrayage.

On sait l'importance d'un traitement thermique correct. Nous trouvons dans un atelier spécial les fours à tremper, à revenir, à cémenter, à bains de sel. Le chauffage au gaz permet un réglage exact de la température, et aussi assure la propreté complète de cet atelier. Les deux principales opérations sont selon les pièces et le rôle qu'elles jouent : la trempe qui modifie toute la masse du métal, et la cémentation qui le recouvre d'une couche extrêmement dure, mais laisse à la masse du métal ses qualités propres. On traite ainsi les axes, les cames, les culbuteurs, etc.

Le sablage est une autre opération d'usinage. Il consiste à projeter sur les objets qu'on veut nettoyer et polir un jet de sable entraîné par de l'air comprimé. Ce sable a tôt fait de donner aux pièces un aspect lisse et mat. Il sert également lorsque les cadres sortent du bain de brasure à nettoyer les raccords. L'ouvrier porte une cagoule et un vêtement étanche qui lui donnent une allure diabolique.

Pour donner une idée du fini extrême de la construction Terrot voici quelques détails significatifs : Chaque culasse de moteur est recouverte d'un émail spécial qui résiste à la chaleur. Le bas des cylindres est nickelé. L'intérieur de la culasse et des tubulures est poli ce qui réduit au minimum le freinage des gaz, améliore le refroidissement et ralentit la formation de la calamine.

Ainsi sortent de la matière toutes les pièces nécessaires à la construction du moteur, de la boîte de vitesse et de la moto. Elles vont maintenant être assemblées.

L'atelier de montage des moteurs est au premier étage du premier bâtiment. On

emploie à ce travail des ouvriers extrêmement habiles et qui ont chacun une opération déterminée à faire. Ils travaillent ainsi avec précision et rapidité. Chaque pièce est contrôlée au moyen de calibres, et toute pièce qui ne correspond pas rigoureusement aux dimensions voulues est impitoyablement rejetée. Aucun à peu près n'est admis. Quand le montage du moteur est achevé, il est envoyé au banc de rodage. Il y a quatre de ces bancs et chacun peut recevoir 15 moteurs. Des moteurs électriques font tourner les moteurs à roder. Ce rodage se fait uniquement à l'huile, sans aucune sorte d'abrasif. Lorsque les moteurs sont rodés, ce qui nécessite de longues heures, ils passent au banc d'essais. Les 175 sont essayés au moulinet, les 250 à la dynamo, les 250 et les 500 au frein hydraulique Fronde qui est actuellement le moyen le plus précis de mesurer la puissance d'un moteur. Si le moteur a donné les résultats voulus, il va être monté dans un cadre. Les boîtes de vitesse sont, elles aussi, rodées.

Le montage comprend trois opérations

distinctes : 1° le montage de la partie cycle, c'est-à-dire l'assemblage des cadres, fourches, garde-boue, supports et roues. Ce montage se fait à la chaîne. C'est-à-dire que chaque ouvrier a une seule chose à faire et que la machine passe alors à l'ouvrier suivant et ainsi de suite.

2° Pose du moteur, de la boîte de vitesse, du réservoir et des commandes. Pour cela, la machine est posée sur des tréteaux suffisamment hauts pour éviter toute fatigue à l'ouvrier. Des gabarits nombreux permettent de s'assurer que moteur, boîte et moyeux arrière sont rigoureusement en ligne.

3° Pose des divers accessoires, compteurs, phares, pare-jambes, etc...

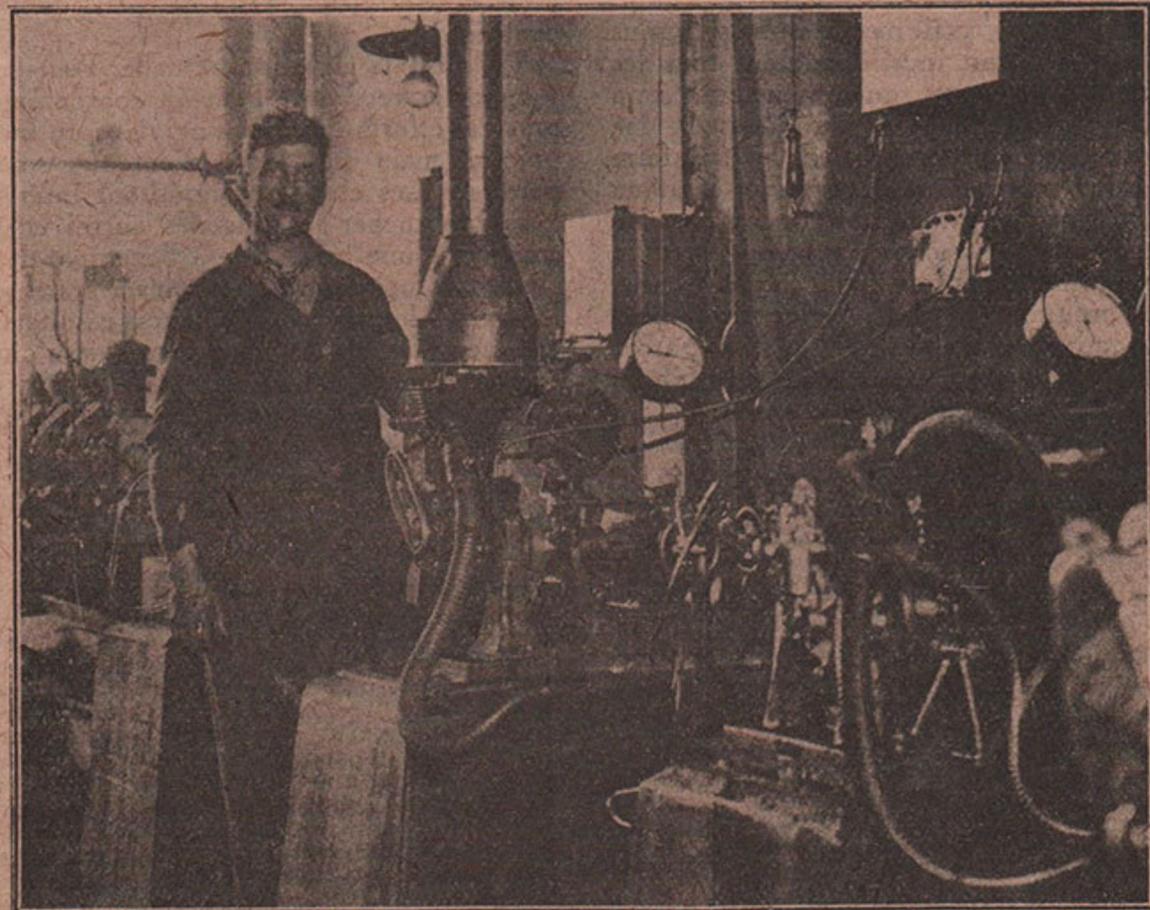
Et enfin nous arrivons à la dernière étape. La machine est terminée et elle est descendue au hall des essais. On fait le plein d'essence et d'huile et un metteur au point va l'emmener sur la route pendant quelques heures. Sur chaque moto on fait un essai de freinage, d'accélération, de reprise, de consommation. S'il y a quelque déféctuosité elle est notée sur une fiche et rectifiée dès la rentrée à l'usine. Le chef du service des essais, M. Pallais, tient un livre de dimensions imposantes où il consigne toutes ces indications, et qui peut, le cas échéant, fournir des renseignements précieux. Il est d'ailleurs extrêmement rare qu'une machine ne donne pas du premier coup entière satisfaction. Cela n'est nullement surprenant si on considère non seulement l'excellence de la conception, mais encore la perfection des méthodes d'usinage.

Enfin la moto est reconnue bonne, elle est nettoyée, graissée, emballée et expédiée au motocycliste dont un bon génie a guidé le choix.

Cette intense activité de production, nous ne dirons pas fiévreuse, car elle a un caractère méthodique et régulier n'empêche nullement la grande firme dijonnaise de chercher sans cesse, d'améliorer encore des modèles déjà excellents. Des essais de cadres et de moteurs nouveaux sont effectués. Quand Terrot court et l'on sait avec quel succès, ce n'est pas tant pour la publicité que cela peut lui faire, que pour les enseignements qu'on peut tirer des courses.

Une maison qui travaille avec cette conscience, qui ne néglige absolument rien de ce qui peut lui permettre de construire des machines impeccables, mérite le plus grand succès et on ne peut que se réjouir de sa prospérité.

C. L.



Deux des nombreux bancs d'essai qui permettent un contrôle effectif du rendement des moteurs.

ZONES D'INFLUENCE

Un certain nombre de fiefs relevant d'une fédération.



ON sait qu'officiellement la France est divisée en un certain nombre de fiefs dont chacun relève d'un club motocycliste reconnu par l'Union Motocycliste de France à laquelle il paye tribut. Cette féodalité sportive est-elle heureuse ou malheureuse ?

Le danger que présente cette formule c'est de ne pas tenir compte des efforts que font les clubs. Qu'un club reconnu, auquel on a accordé une zone, travaille ou ne travaille pas, dépense de l'argent ou thésaurise, organise des épreuves ou vive dans une douce quiétude, il a sa zone. Dans le nombre des clubs reconnus, il y en a qui sont simplement des clubs *de nom*, émanés des Automobiles Clubs, uniquement pour la possibilité d'aligner dans les épreuves organisées par ces derniers, des motocycles. Mais l'organisation d'épreuves n'est pas tout et l'activité des clubs peut s'exercer de multiples manières ; il faut faire de la propagande, donner des promenades, des conférences, des démonstrations, gagner non seulement des adhérents aux clubs, mais des partisans à la motocyclette. Il est juste qu'un club actif soit chargé dans une zone donnée de représenter les intérêts du motocyclisme, mais il est malheureux qu'un club en état de léthargie soit reconnu et gêne l'action d'autres clubs dont la naissance est due surtout à son apathie.

Mais s'il n'y avait pas de clubs reconnus ou qu'on admit indifféremment tous les clubs qui se créent, on se heurterait à un écueil : l'anarchie. Un club sérieux ne pourra rien entreprendre, ne pourra faire d'efforts matériels et engager des capitaux s'il risque de voir son œuvre compromise par des clubs parasites. La prospérité d'un club nécessite un travail de longue haleine, un programme dont l'exécution peut demander des années. Un club a besoin d'argent et plus il en a, plus son labeur aura des chances d'être efficace. Si des

clubs surgissent à tout moment et en attirant des membres drainent des cotisations qui, sans cela, iraient au club établi : la capacité d'action de ce dernier se trouvera très amoindrie. Il y a donc, reconnaissons-le, des arguments très sérieux en faveur des zones d'influence.

Matériellement, on ne peut d'ailleurs empêcher la création de clubs non reconnus. Qui peut interdire à des motocyclistes de se grouper indépendamment des clubs officiels ? Et, même, il ne peut y avoir de sanction directe contre ces clubs et leurs membres. Si ces derniers veulent participer à des épreuves du club officiel, ils prendront une licence et tout sera dit. Il n'y a qu'indirectement qu'on peut les atteindre en les privant de licence s'ils participent à des épreuves non officielles. Mais cela n'est pas bien grave pour un amateur. Celui-ci préférera disputer des courses régionales où il aura, en l'absence de professionnels, des chances de bien figurer et il se moquera pas mal de la disqualification. Cela, on peut le regretter, parce que ce n'est pas le moyen de rendre un sport florissant que d'y introduire l'anarchie. Mais il n'y a rien à faire. On ne peut empêcher des motocyclistes de se grouper soit parce qu'ils ont les mêmes goûts, qu'ils montent la même marque de machine, qu'ils habitent le même pays et, s'ils ne veulent pas reconnaître l'autorité d'un club officiel, rien ne peut les y contraindre.

Telle est la situation actuelle. Peut-on y apporter remède ? Peut-on coordonner tous ces efforts qui sont faits dans un but unique, mais qui, faute d'entente, sont perdus ? Les clubs reconnus ont intérêt à se rapprocher les uns des autres et à constituer une fédération à l'exemple des clubs automobiles pour lesquels le système fédératif donne les meilleurs résultats. Les vœux qu'ils peuvent formuler n'ont aucune espèce de chance d'être suivis d'effet s'ils les présentent isolément : au

contraire, s'ils sont suivis d'une intervention de la fédération, ils aboutiront. Il faut que les clubs n'aient pas l'impression d'être traités comme des petits garçons par un pouvoir central, surtout si celui-ci n'est qu'une émanation d'un club automobile. Autorité ne veut pas dire dictature : elle est compatible avec une certaine autonomie. La fédération pourrait également régler sans arbitraire la question des zones. Certains clubs ont des zones beaucoup trop vastes pour leur activité. D'autres font preuve d'une inertie complète. La fédération comprendrait une commission qui pourrait périodiquement remanier les zones d'influence. Pourquoi ne pas autoriser la création d'un club dans une région où le club officiellement reconnu ne veut ou ne peut rien faire ? Est-il logique qu'un club qui ne compte qu'une centaine de membres et ne dispose que d'un revenu de 3 ou 4.000 francs ait sous son autorité plusieurs départements ? Souvent, ses membres résident au grand complet dans la ville où il a son siège social. En fait, un club qui veut être actif, doit fonder des sections en divers points de sa zone. S'il ne le fait pas, pourquoi ne pas permettre à d'autres de le faire ? La difficulté qui peut en résulter c'est celle de la multiplication des épreuves sportives mais celles-ci pourraient être divisées en deux classes ; celles ouvertes aux professionnels et dont le nombre devrait être limité, dans l'intérêt de tout le monde, et celles réservées aux membres des clubs : pour ces dernières, il est, au contraire, à souhaiter qu'elles se multiplient, à la seule condition que leur organisation soit régulière. Si tous les clubs étaient représentés à la fédération, une entente interviendrait facilement. La fédération apparaît comme le seul moyen de sortir de cette impasse. C. L.

moto, fumez la pipe mais pas la cigarette !

J'ai beaucoup voyagé et durant le cours de mes longs voyages, j'ai rarement rencontré un plaisir aussi vif, en roulant au travers de la campagne, que celui de tirer de longues bouffées en volutes et rapidement envolées dans mon sillage, de ma chère et délicieuse pipe L.M.B. Le dimanche matin, avant le déjeuner ; le soir après le travail déprimant de la journée, je parcours le Bois, la pipe à la bouche ; c'est un plaisir rare que bien des motocyclistes ignorent.

La pipe L.M.B. est la seule, d'ailleurs, qui permette au motocycliste un tel raffinement de joies intenses. La cigarette est malsaine à moto ; la cigarette est, de plus,

dangereuse. La pipe à moto est idéale, à la condition, toutefois, qu'elle soit fabriquée en vieilles racines de bruyères odoriférantes plusieurs fois centenaires et des crues réputées. L.M.B. est étudiée pour la moto. Songez qu'une seule pipe L.M.B., n° 144 bis, Turf, exige 60 kg. de bruyères sélectionnées. Son tuyau est monté spécialement et son système breveté permet au motocycliste de fumer la pipe jusqu'au culot ; 38 % de la nicotine est annihilé par son condensateur, en aluminium pur. Le nettoyage est automatique et instantané. Je suis d'ailleurs surpris que si peu de motocyclistes connaissent actuellement la volupté d'une bonne pipe L.M.B. Croyez-en ma délicieuse expérience, la débauche d'une pipe L.M.B. est le complément nécessaire d'un équipement moto-

cycliste au même titre que la cravate habille l'homme chic.

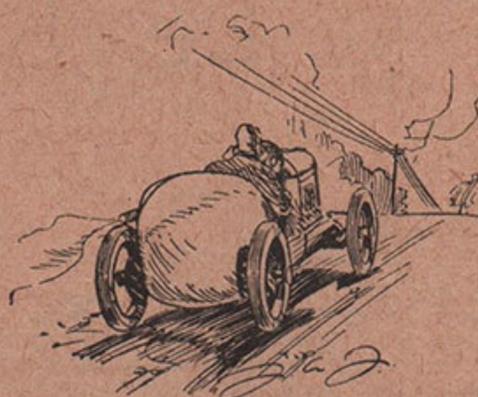
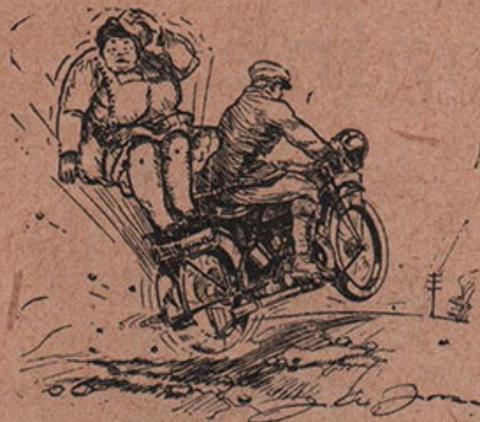
Protex supprime les crevaisons prolonge la durée du caoutchouc

La meilleure preuve de son efficacité incontestée est que « Protex » est adopté avec succès en courses par la plupart des constructeurs et coureurs, telles que les maisons : Monet-Goyon, Terrot, Austral, La Française, Diamant, D. S. Malterre, Soyer, etc., etc., qui, dans les dernières grandes épreuves, comme le Bol d'Or n'ont eu aucun ennui de crevaison.

« Protex » est à recommander à tous ceux qui veulent être tranquilles du côté des crevaisons.

Un gros Succès

La Moyenne - Surprise



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

Faites bien attention à la date ; c'est le dimanche 12 Juin que notre troisième sortie a lieu.

Le règlement

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

Sur un parcours déterminé [de 21 km. 500 d'excellente route monostatic se disputera une première épreuve dite : la moyenne surprise. A la sortie de Montgeron, sur la route de Paris-Melun, au kilomètre 22, à la borne indiquant : Melun 22 km. 700, Lieusaint 9 km. 700, à 100 mètres du garage Dumoulin, les participants devront tenir une vitesse moyenne, ignorée d'eux, mais que chacun recevra dans une enveloppe cachetée : cette enveloppe devra, avant le départ, porter le numéro et le nom du concurrent.

L'arrivée se fera un peu avant Melun, au kilomètre 43, à la borne indiquant : Melun 1 k. 200, Lieusaint 11 km. 800 : chaque concurrent devra remettre son enveloppe toujours fermée au chronométrateur qui inscrira son heure d'arrivée. L'heure de départ aura également été inscrite au préalable sur son enveloppe. Le classement se fera pour chaque concurrent, selon l'écart réalisé entre sa moyenne réelle et la moyenne secrète contenue dans l'enveloppe.

Cependant pour faciliter à chacun l'obtention des nombreux prix des Rallyes Moto Revue, une sélection d'enveloppes sera opérée : il y aura trois sortes d'enveloppes :

A : Moyennes variant entre 20 et 30 km. à l'heure ; B : Moyennes variant entre 30 et 40 km. à l'heure ; C : Moyennes variant entre 40 et 50 km. à l'heure.

Chaque concurrent aura, avant le départ, la facilité de choisir entre l'une des trois séries (A, B et C) à son goût et selon ses possibilités. Aussitôt en possession de son enveloppe, il devra inscrire son nom, son numéro et la marque et la force de sa machine. (Division ci-après).

Afin de réaliser le plus de possibilités à chacun, les véhicules seront divisés en catégories distinctes, à chacune desquelles il sera

affecté une série de prix séparée. Cette division est ainsi comprise :

- 1° Motos de 125, 175 et 250 cmc.
- 2° Motos de 350 et 500 cmc. et au-dessus.
- 3° Motos (toutes cylindrées) avec passager.
- 4° Sidecars.
- 5° Voiturettes et voitures.

Ouvert à tous

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

Cette amusante et intéressante sortie se fera le matin, départ 9 h. 30, on déjeunera tous ensemble, dans la forêt de Fontainebleau ; à l'issue du déjeuner nous proclamerons les résultats et remettrons aussitôt les prix.

Les prix

Nous avons donné plusieurs fois l'énumération complète des prix ; se reporter aux précédents numéros de *Moto Revue*.

Après la Moyenne-Surprise

Aussitôt après l'arrivée, chaque concurrent sera invité à se diriger, toujours par la route de Melun à Fontainebleau jusqu'en un coin de la forêt dénommé la *Table du Roy* où aura lieu le déjeuner en un pique-nique général, chacun aura dû se procurer son repas. Aussitôt après le déjeuner aura lieu la proclamation des résultats. Une série de concours variés, de gymkhana, compléteront la partie officielle de la sortie.

Observations importantes

Nous attirons l'attention de tous sur l'obligation stricte pour chaque concurrent de

toujours appuyer à droite, très particulièrement aux passages de la Croix de Villeroy, de la Pyramide et dans la traversée de Lieusaint. Une neutralisation de deux minutes sera accordée pour la traversée de cette agglomération.

Engagements

Les engagements sont gratuits, mais l'inscription obligatoire à nos bureaux. Les disques-numéros attribués aux précédents concours, restent aux participants antérieurs. Les nouveaux participants recevront un disque-numéro qu'ils devront conserver pour les sorties ultérieures.

Comment établir sa moyenne

Pour effectuer vos 21 km. 500 à la moyenne choisie, par exemple de :

| | |
|-------------------------------|---------|
| 20 km. à l'heure, roulez 1 h. | 2' 30" |
| 25 — — — — — | 50' 45" |
| 30 — — — — — | 43' |
| 35 — — — — — | 36' 45" |
| 40 — — — — — | 31' 30" |
| 45 — — — — — | 29' 15" |
| 50 — — — — — | 26' 30" |

auxquelles vous ajouterez 2 minutes de neutralisation accordées pour la traversée de Lieusaint et si vous êtes d'accord avec votre enveloppe vous gagnez un joli prix.

Rendez-vous à la sortie de Montgeron, à 9 h. 30 !

Instructions de dernière heure

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

Courrier du "Concours de Moto Revue"

A l'heure actuelle, avec ce numéro, nous aurons fait paraître huit questions. Toute personne qui voudra participer à notre Concours devra avoir en sa possession les huit questions déjà publiées. Par conséquent, un de nos lecteurs qui, actuellement, se décide à participer à notre grand Concours, devra nous envoyer un abonnement d'un an à *Moto Revue*, c'est-à-dire 45 francs (pour 52 numéros) et il devra spécifier sur son bulletin d'abonnement qu'il désire recevoir les numéros déjà parus pour participer au grand Concours. Dès lors, il recevra 5 numéros de *Moto Revue* (nos 218, 219, 220, 221, 222) et 3 numéros de *Motocyclisme-Automobilisme* (nos 192, 193, 194), autrement dit, son abonnement partira du 5 avril. Aucun abonné postérieurement au 15 avril ne pourra participer à notre Concours, exception faite pour ceux qui ont été inscrits jusqu'à ce jour 10 juin.

Pour les futurs concurrents qui sont déjà abonnés à *Moto Revue* et *Motocyclisme-Automobilisme*, que ceux-ci ne se soucient nulle-

ment ; ils sont parfaitement en règle et leur abonnement de *Motocyclisme-Automobilisme* sera automatiquement reporté sur leur abonnement *Moto Revue* ; autrement dit, celui qui, par exemple, avait encore à recevoir 20 numéros de *Motocyclisme*, recevra 20 numéros de plus de *Moto Revue*. En somme, il recevra 4 numéros par mois de *Moto Revue* au lieu de 2 numéros de *Moto Revue* et 2 numéros de *Motocyclisme-Automobilisme*.

Attention à la clôture

La clôture des inscriptions d'abonnements pour concourir va avoir lieu prochainement. N'attendez pas qu'il soit trop tard pour nous adresser votre abonnement, car vous ne pourriez plus participer à notre Grand Concours et risquer de gagner, par des réponses faciles, une des dix motocyclettes ou un des nombreux prix dont le total atteint 100.000 francs.

Le Sport de la Semaine

Réflexions d'un profane

Aux « Trois Jours du Forez », j'ai pu remarquer un exploit d'un petit coureur, que je tiens à féliciter, Moulin. Un tamponnement assez violent l'avait sérieusement handicapé, sa machine également très endommagée. Mais Moulin est un sportif : sa blessure stupide l'autorisait à lâcher, mais il a eu à cœur à assurer à son constructeur un joli palmarès et a continué, malgré ses souffrances. J'ai un devoir à signaler le geste sportif et héroïque du poulain de Royal Moto.

J'ai plaisir aussi à noter la performance, le 20 mai, passée inaperçue à beaucoup, de MM. Denly et Mc. Staniland, à Brooklands, sur 588 Norton, en sidecar : les 500 km. à 64 milles 67 ; le 1.000 km à 63 milles 20, en battant tous records depuis 5 heures, ce qui prouve que notre ami Lucien Psalty a encore de beaux jours pour son superbe record, auquel d'ailleurs l'inévitable Protex est venu assurer la régularité et la sécurité des pneus.

LES RÉSULTATS

29 MAI

DES KILOMÈTRES LANCÉS

Mont-de-Marsan

Temps pour l'épreuve du kilomètre lancé (avec essais dans les deux sens) qui se courut à la sortie de Mont-de-Marsan :

Motos 250 cmc. — 1. Lassaingne (Terrot), 43 s. 8/10 (moy. hor. : 82 km 191).

Motos 350 cmc. — 1. Clermont (Terrot), 27 s. 8/10 (moy. hor. : 129 km 426).

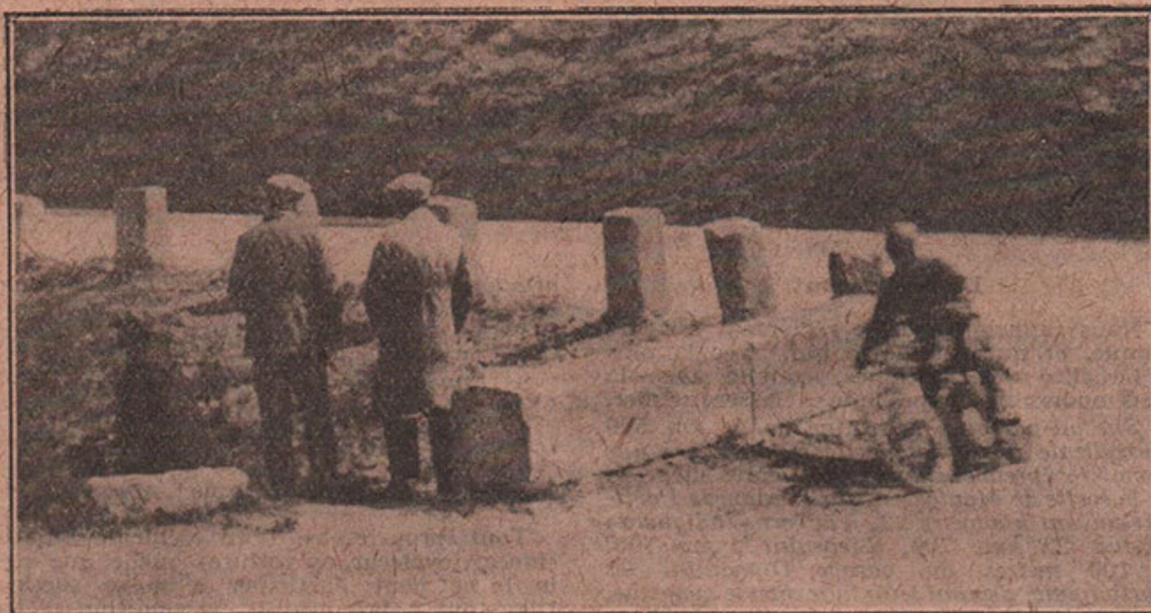
Motos 500 cmc. — 1. Péan (Peugeot), 24 s. 4/18 (moy. hor. : 147 km 540), meilleur temps des motos.

Reims

L'Union Motocycliste de la Marne a fait disputer, près de Reims, une course du kilomètre lancé.

Motos 125 cmc. — 1. Trecq (Automoto), moy. hor. : 43 km. 583.

Motos 175 cmc. — 1. Dumont (Harlette), moy. hor. : 94 km. 488.



La Course de Côte des Alpilles, Richard sur Peugeot 750, battant le record

Motos 250 cmc. — 1. Perrotin (Terrot), moy. hor. : 118 km 811.

Motos 350 cmc. — 1. Perrotin (Terrot), moy. hor. : 120 km 411.

Motos 500 cmc. — 1. Meyer (Saroléa), moy. hor. : 82 km. 758.

Cyclecars 1.100 cmc. — Coindet (Sandford), moy. hor. : 133 km. 333 (meilleur temps de la journée).

L'épreuve se disputait sur 2 km. départ arrêté.

Motos 175 cmc. — 1. Catube (Monet Goyon), 1 m. 40 s. 2/5.

250 cmc. — 1. Robert (Jean Thomann), 1 m. 32 s. 3/5.

350 cmc. — 1. Métral (Magnat Debon), 1 m. 8 s. 4/5.

500 cmc. — 1. Métral (Magnat-Debon), 1 m. 9 s. 4/5.

1.000 cmc. — 1. Naas (Naas spéciale), en 1 m. 2 s. 1/5 (moy. : 115 km. 740), meilleur temps des motocycles.

DES COURSES DE COTE

Poix

Sont à signaler : Martin, un des champions d'Amilcar, avec sa rapide 1.100 cmc. ; puis Doré, sur une Licorne 1.100 cmc. ; les belles performances de Naas (moto Naas, 1.000 cmc.) de Métral (moto Magnat-Debon, 350 cmc.).

Grabels

Le M. C. de l'Hérault a donné sa course de côte de Grabels (1 km départ lancé).

Motos 250 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche), 48 s.

350 cmc. — 1. Bochet (Magnat-Debon), 40 s. 4/5.

500 cmc. — 1. Ambert (B. S. A.), 45 s. 3/5.

750 cmc. — 1. Richard (Peugeot), 36 s. 3/5.

1.000 cmc. — 1. Ravaute (Motosacoche), 44 s. 1/5.

Sidecars 600 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche) 46 s. 1/5.

1.000 cmc. — 1. Ravaute (Motosacoche), 55 s.

Sport 1.100 cmc. — 1. Lepicard (Donnet), 45 s. 1/5.

DES CIRCUITS

L'Ain

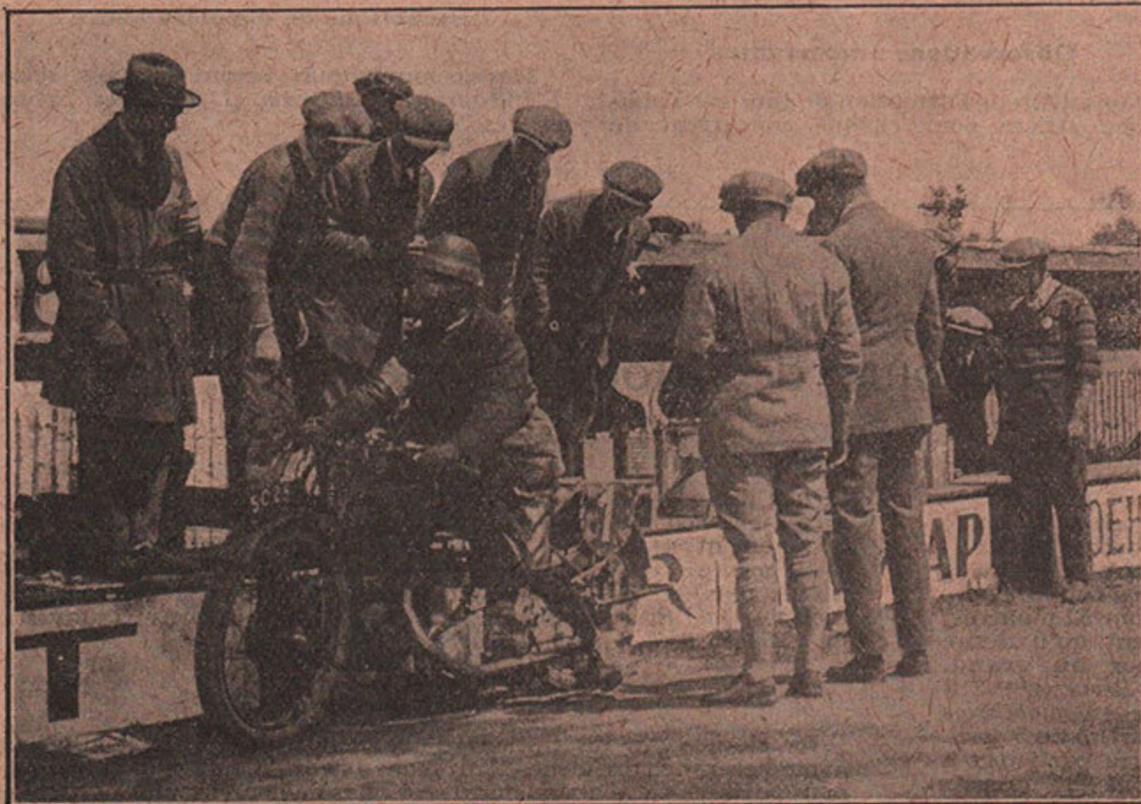
L'U. M. de l'Ain a donné son concours de régularité, dit Circuit de l'Ain. Résultats :

Motos 175 cmc. — 1. Ex æquo, sans pénalisation : Rigollet aîné, Rigollet jeune (Monet-Goyon) ; Giroud, Moinat, Marcou (Radiator) ; Ribon (Triumph), Terrier (Automoto), Faure (Moto-Monté), Charrière (Motosacoche).

250 cmc. — 1. Ex æquo, sans pénalisation : Léger, Chaboud, Paucod, Pirolet et Adam (Motosacoche) ; Quenotte et Huzel (Terrot), Deloraz, Monrouze (New Map).

350 cmc. — 1. Ex æquo, sans pénalisation : Gautier, Boestch et Hivernat (Magnat-Debon) Perrolin et Marton (Terrot), Bermann (Peugeot).

500 cmc. — 1. Ex æquo, sans pénalisation ; Amort (New-Map), Gouvert (Terrot).



Course du M. C. de Lyon. Schjoth, sur Gnome et Rhône bat les records



Le départ des motocyclettes fut impressionnant.

LE BOL D'OR

Le Bol est couru. Nous reviendrons sur cette magnifique épreuve dans notre numéro du 19 juin, la mise sous presse ne nous permettant pas de nous étendre aujourd'hui.

Tout d'abord, nos félicitations à M. Mauve pour l'organisation impeccable dont il dota l'épreuve. Ce fut parfait : en une semaine Mauve réussit un tour de force unique et sauva le Bol. Un remerciement profond à M. le Préfet de Seine-et-Marne et à l'aimable M. Garipuy, commissaire d'un ordre impeccable.

Le public ne bouda pas l'épreuve et c'est une constatation joyeuse, car les ondées, le froid eussent pu l'arrêter ; l'éloignement de l'épreuve nous faisait craindre le désintéressement de beaucoup : ce fut au contraire, aux deux arrivées motos et voitures, la foule enthousiaste de Saint-Germain.

En motos, les records tombèrent : ce qui fit clamer à tous la vitesse du circuit. Les « 2-roues » furent des as, les machines des bijoux de précision, car les efforts conjugués des conducteurs de voitures prouvèrent au contraire, que le trajet était pénible, atroce, et nos vaillants « as » du volant ne purent imiter leurs frères à 2 roues.

Même dans les motos, les « cadavres » furent nombreux ; cette épreuve fut funeste à nombre de cadres : nous y reviendrons.

En Motos

La lutte fut rude, énergique, merveilleuse : en 125, la performance de Biemans mérite un applaudissement, sa Rovin fut admirable de régularité. En 175, nos roquets hargneux se défendirent et effectuèrent presque tous leur tour du cadran à une allure impressionnante. Monet-Goyon fut le recordman et le vainqueur avec 1.519 km. 890 et Cabet. Les 250 méritent une mention spéciale : nous y reviendrons dans notre prochain numéro. Laurent fut le vainqueur à 60 k. de moyenne. En 350, ce fut épique et enthousiasmant : Lempereur sur F. N., non seulement battit le record de la catégorie, mais aussi le record des 500, le record toutes catégories, le record du circuit : c'est un exploit extraordinaire, quand on songe aux atrocités de la route de Médicis. En 500, Debaisieux encore sur Monet-Goyon, fut le vainqueur avec 1.687 k. 602.

En voitures

Là aussi, lutte épique qui se termina par la victoire imprévue, mais régulière de Mme Violette Morriss qui emballa le public. Le favori, Michel Dor fut éliminé au moment même où la victoire semblait ne pas lui échapper. Sima Violet en 750 et en 500 avec 1.404 k., nous démontra la valeur de son véhicule. Un curieux engin, le Viratelle en 750 cc. fit l'étonnement général par sa régularité ; ne serait-ce pas la voiture rêvée pour les modestes bourses ?

RÉSULTATS

Motocyclettes

500 cmc. — 1. Debaisieux (Monet-Goyon), pn. Hutchinson, 322 tours (1.687 km. 602), moy. hor. : 70 km. 316 (*record battu*) ; 2. Lowinossé (F.N.) ; 3. Marc (Gnome-Rhône) ; 4. Berrenger (B.S.A.) ; 5. Rolla (Terrot).

350 cm. — 1. Lempereur (F.N.), 324 tours (1.698 km. 084), moy. hor. : 70 km. 783 (meilleure performance toutes catégories réunies) (*record battu*) ; 2. Hommaire (Monet-Goyon) ; 3. Thézenas (Ravat) ; 4. Andreino (Clément-Gladiator) ; 5. Picherie (Clément-Gladiator) ; 6. Begnez (Propulcycle) ; 7. Andrieux (Clément-Gladiator) ; 8. Bruscoli (Aubier-Dunne) ; 9. Gossein (Jean Thomann), 10. Roudadoux (C.P. Roleo) ; 11. Pinney (Triumph)

250 cmc. — 1. Laurent (Laurent), 279 tours (1.462 km. 239), moy. hor. : 60 km. 926 (*record battu*) ; 2. Marceau (Jean Thomann) ; 3. Kiéné (New-Map) ; 4. Renaud (C.P. Roléo).

175 cmc. — 1. Cabet (Monet-Goyon) 290 tours (1.519 km. 890), moy. hor. : 63 km. 328 (*record battu*) ; 2. Bouret (San-Sou-Pap) ; 3. Voisin (Thomann) ; 4. Patin (Harlette) ; 5. Sourdou (Monet-Goyon) ; 6. Bodart (Harlette) ; 7. Fournier (Aubier-Dunne) ; 8. Douet (Automoto) ; 9. Mercier (Automoto) ; 10. Stern (San-Sou-Pap) ; 11. Monniette (Royal Moto) ; 12. Robert (Jean Thomann) ; 13. Ruppont (Harlette-Geco).

125 cmc. — 1. Biemans (Rovin), 202 tours (1.058 km. 682), moy. hor. : 44 km. 111.

Sidecars

600 cmc. — 1. Messenger (New-Motocycle), (1.027 km. 236), moy. hor. : 42 km. 801.

350 cmc. — 1. Cheret (Austral), pn. Hutchinson, 213 tours (1.116 km. 333), moy. hor. : 46 km. 513.

VOITURES

Course

1.100 cmc. — 1. Mme Violette Morriss (B.N.C.), 309 tours (1.619 km. 460), moy. hor. : 67 km. 477. (Meilleure performance toutes catégories) ; 2. Lefebvre-Despeaux (B. N. C.) ; 3. Pedexès (B. N. C.) ; 4. Vanhoof (G. A. R.) ; 5. F. Marguerite (Marguerite) ; 6. Michel Doré (B. N. C.) ; 7. Osnobichine (S. P. A. G.) ; 8. Lavocat (Sénéchal).

750 cmc. — 1. Violet (Leroy-Violet), 268 tours (1.404 km. 588), moy. hor. : 58 km. 524 ; 2. Ivanowsky (Ratier).

508 cmc. — 1. Treunet (Sima-Violet), (1.561 km. 818), moy. hor. : 65 km. 075 (*Record battu*) ; 2. Stanton (Sima-Violet).

350 cmc. — 1. Viratelle (Viratelle), 168 tours (880 km. 488), moy. hor. : 36 km. 687 ; 2. Rovin (Rovin).

Sport

1.100 cmc. — 1. Bouriat (E. H. P.), 290 tours (1.519 km. 890), moy. hor. : 63 km. 328 ; 2. A. Marguerite (Marguerite) ; 3. Onarrès (S. A. S.)

750 cmc. — 1. Communier (Ratier), 236 tours (1.236 km. 876), moy. hor. : 51 km. 536 ; 2. Henry (Ratier).

Cyclecars

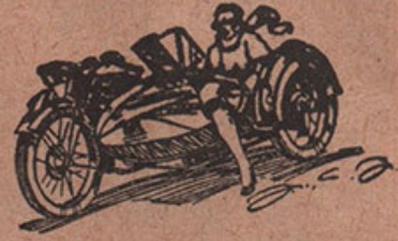
1.100 cmc. — 1. Mottet (d'Yrsan), 291 tours (1.525 km. 131), moy. hor. : 63 km. 547 ; 2. Dumoret (Morgan-Darmont).

750 cmc. — 1. R. Siran (d'Yrsan), 206 tours (1.079 km. 646). Moy. hor. : 44 kil. 985.

Le Courrier de la Semaine



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 noms et adresse de l'expéditeur (et peuvent ne pas être publiées).



A PROPOS DE L'AUTO-DÉBRAYAGE

Nous avons lu avec le plus vif intérêt l'article « Verrons-nous l'Auto-Débrayage sur nos Boîtes de Vitesse » dans votre N° 192 du 25 courant.

Votre collaborateur a remarquablement mis en lumière les considérables avantages de la roue libre adaptée à la moto et à l'auto, mais il paraît considérer cette adaptation comme un problème que l'avenir devra résoudre alors que dès à présent il existe une boîte de vitesses avec auto-débrayage, la boîte « Lick ».

En effet, nous avons présenté lors du dernier Salon, montées sur les motocyclettes « Stella » des boîtes à 2, 3, 4 et 5 vitesses réalisant rigoureusement les desiderata de votre collaborateur qui semble en donner une description de principe quand il écrit :

« Ce qui s'obtient avec des pignons toujours en prise, et chaque vitesse comportant un mécanisme de roue libre ; en débrayant une vitesse, on peut embrayer sur une autre vitesse qui suit celle que l'on quitte sans avoir de point mort, c'est une grande facilité de manœuvre, une grande facilité aussi de construction, car elle conduit à une boîte plus simple et moins volumineuse ».

Nous venons d'achever la mise au point définitive des différents modèles de boîtes « Lick » autos et motos.

Deux trains de pignons droits sont constamment engrenés. L'un d'eux est solidaire de son arbre, l'autre train au contraire est fou dans les deux sens de rotation. Un mécanisme très simple permet en quelque sorte d'embrayer successivement tous les pignons de ce train avec leur arbre, mais seulement un à la fois.

C'est exactement ce que demandait votre collaborateur.

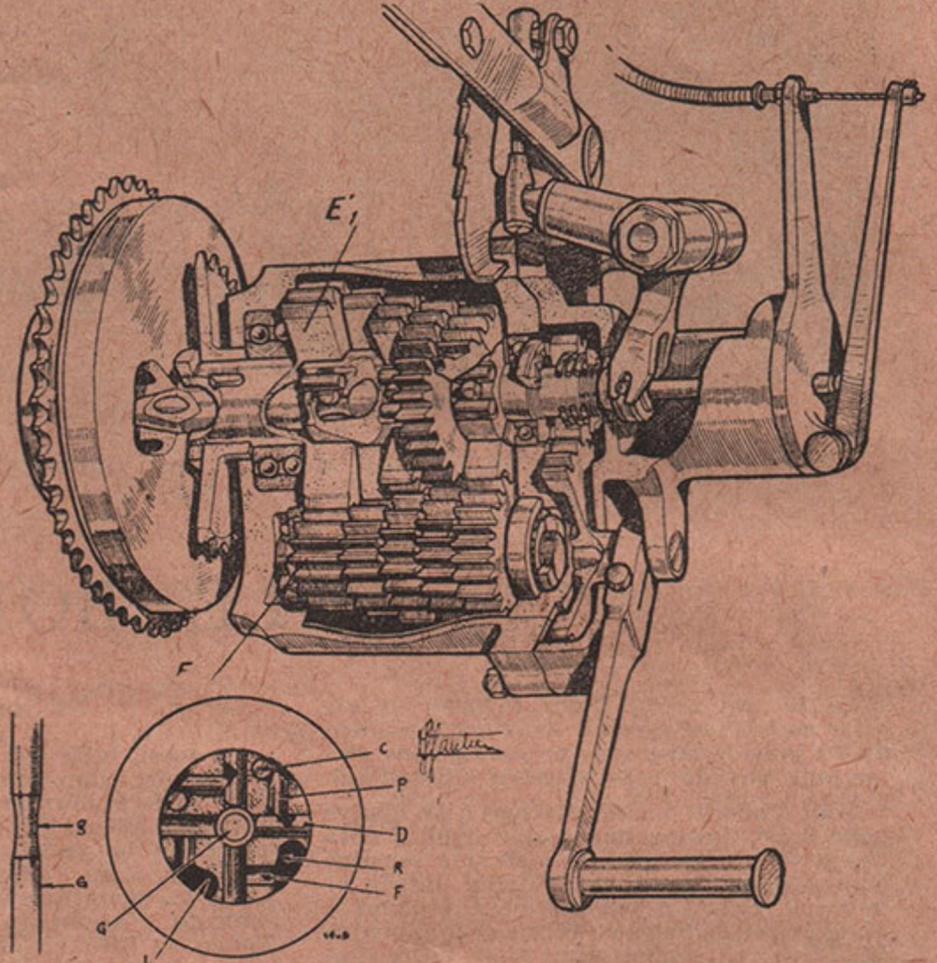
Nous supposons maintenant que vous êtes curieux de savoir comment s'opère cette manière d'embrayage, nous sommes heureux de vous le montrer.

L'arbre du second train comporte 4 évidements symétriques d'un profil particulièrement étudié que l'on peut décomposer en 3 parties, un flanc rectiligne F, une rampe courbe R et un logement de roulement L.

Que se passe-t-il lorsque l'arbre tourne dans le sens de la flèche (sens de marche) ? La rampe R entraîne le roulement C et le cale contre l'alésage du pignon avec une force d'autant plus grande que la résistance à la roue est elle-même élevée, il y a donc solidarité du pignon et de l'arbre. Au contraire lors d'une diminution de la résistance (lorsque la déclivité du terrain par exemple fait tourner les roues plus vite que le moteur) le pignon ramènera le roulement dans son logement, l'ensemble fonctionnera en roue libre jusqu'au moment où la vitesse du véhicule diminuant, la rampe entraînera doucement le roulement jusqu'au calage complet.

Le débrayage est obtenu aussi facilement. Lorsque la partie cylindrique de la clé G pousse le doigt D vers l'extérieur, celui-ci chasse le poussoir P qui lui-même applique le roulement C dans son logement L et le pignon redevient fou.

Pour permettre à la rampe d'agir, pour libérer le roulement C, il faut et il suffit que le poussoir P puisse rentrer dans son logement.



Le changement de vitesse Lick (5 vitesses) avec à gauche le schéma montrant l'auto-débrayage incorporé dans chaque pignon.

Ceci est possible si le doigt D peut descendre vers le centre de l'arbre, c'est à cet effet qu'une gorge g a été ménagée dans la clé G.

Vous comprendrez facilement que chaque fois que la gorge g se trouvera sous un pignon celui-ci sera embrayé et lui seul. On aura donc un point mort (lissé à la volonté du conducteur) entre chaque vitesse, mais il n'y aura pas de temps mort puisque le passage d'une vitesse à l'autre se produit instantanément.

PROFANES, TAISEZ-VOUS...!

La polémique à laquelle a donné lieu l'article paru au sujet de la performance de M. Chazel nous a valu une montagne de protestations, de félicitations, de ricanements, d'approbations... Nous avons promis à nos lecteurs, une réponse officielle, un tantinet triste, de la fabrique Nationale d'Armes de Guerre d'Herstal. Il nous sera permis ensuite de tirer le rideau et de ne plus tenir compte du courrier plus ou moins fantaisiste et erroné à ce sujet.

Fabrique Nationale d'Armes de Guerre

Le 11 mai 1927.

Nous ne sommes pas très partisans de ces polémiques, au cours desquelles les auteurs disent généralement des choses inexactes.

Il en résulte que ces critiques prennent une apparence souvent tendancieuse ; si encore M. X... disait des choses exactes, il n'y aurait qu'à le laisser faire car il a toujours le droit de donner ses impressions, mais les précisions qu'il donne sont absolument erronées, notamment quand il écrit qu'il est notoire que les motos F. N. ne font que les 80 kilomètres annoncés.

A la F. N. nous avons l'habitude d'indi-

quer sur nos catalogues des vitesses réellement inférieures à celles que les machines peuvent donner lorsqu'elles sont parfaitement au point et bien conduites.

Nous avons préféré opérer ainsi car, de ce fait, nous n'avons jamais passé pour des bluffeurs quoiqu'en dise M. X..., et tous nos clients, au contraire, sont d'accord pour constater que nos machines vont beaucoup plus vite que nous ne l'avons dit nous-mêmes.

En opérant ainsi, nous nous mettons à l'abri des réclamations que pourraient nous adresser certains clients grincheux qui ne sauraient pas tirer parti de leur machine et en obtenir la vitesse maximum annoncée.

Nous avons nous-mêmes chronométré des machines de série 350 cmc. Confort et nous avons maintes fois enregistré des vitesses allant de 85 à 95 kilomètres à l'heure.

Le modèle Standard a été chronométré d'une façon précise à 104 kilomètres à l'heure, mais il va de soi que ce sont là des exceptions car, lorsqu'il s'agit de machines de série commerciale, il y a parfois des écarts assez notables.

Tout possesseur d'une moto 350 cmc., ballons Confort, qui sait bien se servir de

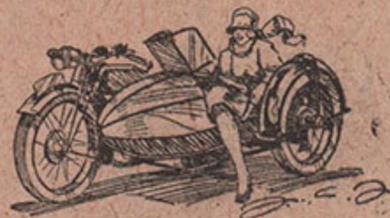
sa moto, doit pouvoir pousser à 85 kilomètres à l'heure.

Quant à la machine 500 cmc. à culbuteurs, les vitesses que nous donnons au catalogue sont celles que l'on peut réellement obtenir ; Votre Directeur doit se rappeler que, dans le dernier Paris-les Pyrénées, Cornélis qui montait une machine de série sur pneus Ballons, a réalisé des vitesses supérieures à 100 kilomètres à l'heure.

Les machines de Cornélis et de Chazel qui ont pris part au dernier Circuit des Routes Pavées étaient des machines usagées et faisaient des passages devant les tribunes à 106.

On ne pourra jamais empêcher les possesseurs de machines, qui sont satisfaits de leurs motos, de prôner hautement leurs qualités et il est évident que quelquefois les vitesses annoncées par ces motocyclistes sont un peu supérieures à la réalité, par le fait que les compteurs sont plus ou moins sincères, ou le chronométrage un peu fantaisiste, les vitesses que nous indiquons à nos catalogues sont toujours inférieures à la vérité ; il en est de même pour notre nouveau modèle M. 70 qui est annoncé sur nos catalogues comme faisant 80 km. et qui peut dépasser 85 km.

Nos Consultations Techniques



Je visse... je dévisse..... ?

?) Possédant un Harley-Davidson de 9 CV, je voudrais savoir pourquoi ma machine, lors de son départ, ne part que sur un cylindre. Noter que, au premier coup de pédale, elle part aussitôt ; il faut alors que je tourne la petite vis du gicleur pour la faire marcher normalement ; je remets la vis à son point et chaque fois que je veux partir, c'est la même chanson. Pourquoi, une fois le gicleur réglé, mon carburateur recommence la même chose ? Est-ce un défaut du carbure ou bien mon gicleur est-il usé ?

A. B., Golfe-Juan.

R Vous ne nous dites pas si vous devez visser ou dévisser la vis du pointeau de votre gicleur. Il est probable que vous devez la dévisser pour donner plus d'essence au départ. Cela indiquerait une fuite d'air, soit au raccord de la tubulure d'admission et du cylindre qui ne donne pas, soit à la cloche, soit au guide de la soupape d'admission. Ces fuites peuvent être assez faibles pour ne pas avoir d'influence notable sur la marche à régime normal, mais se faire sentir au ralenti et à la mise en marche.

Ne le noyez pas..... !

?) J'ai une moto 2 temps 2 CV 1/2, allumage par magnéto à avance fixée au départ, c'est-à-dire quand le moteur est froid, il part au premier coup de kick ; mais en route, si je m'arrête, au moment de repartir, s'il n'est pas complètement refroidi, il ne veut pas se remettre en route ; je suis obligé de mettre la moto sur son support, de la mettre en prise, et alors après plusieurs essais, elle consent à ronfler.

Tostain, Villefranche.

R Le départ difficile des deux temps à chaud provient presque toujours d'un mélange trop riche en essence. Il faut, en effet, pour partir à froid un mélange très riche pour remédier aux condensations d'essence. Mais, à chaud, ces condensations ne se produisent plus et il y a excès d'essence. Evitez partiellement cet inconvénient en donnant de l'air et en évitant de noyer votre carburateur. Nous supposons, bien entendu, que votre allumage est en ordre ainsi que le laisse supposer le départ facile à froid.

Ma machine débraye seule...

?) Je possède une Terrot 350, latérales dont le levier de vitesse se déplace, en grande vitesse surtout, et je suis subitement débrayée ; je n'ai trouvé rien d'anormal.

Mme Berthelot, Guissey (S.-et-O.).

R Le levier du changement de vitesse se déplace seul lorsque le moteur tourne à grande allure. Cela provient du doigt de verrouillage à l'intérieur de la boîte des vitesses. Ce doigt se déplace avec la fourchette de commande des vitesses ; il n'est pas appuyé avec suffisamment de force par le ressort de verrouillage. Sans doute, l'affaiblissement du ressort est la cause de cette anomalie, le doigt n'est pas assez maintenu dans les trois rainures ad hoc correspondant aux trois vitesses différentes. Remède : retirez la goupille qui maintient la vis d'appui du ressort ; tournez la vis d'appui quelques tours, remettez la goupille.

Le ballon triomphe..... !

?) Propriétaire d'une B. S. A. 350 cmc., dernier modèle, je voudrais remplacer les pneus 700 x 80 par des pneus ballon 27 x 4. Croyez-vous l'opération faisable ?

Notez qu'avec un pneu Michelin 700 x 80

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, seront 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.

(qui doit faire 700 x 85), la chaîne et la branche de fourche sont à 18 mm. du pneu. Logiquement, un pneu de 27 x 4, qui mesure 105 mm. de diamètre, devrait passer facilement puisqu'il reste un écart de 18 mm. Il devrait encore rester un espace de $180 - \left(\frac{105 - 80}{2} = 125\right) = 5$ mm. 5.

Mais la logique n'a pas toujours raison ; si je faisais la transformation, je conserverais le moyeu qui est tout neuf et le grand pignon de manière que tout reste dans l'axe.

A défaut de pneu 27 x 4, ne pourrais-je monter du 26 x 3 1/2 ? A l'avant, je sais que tout ira bien, mais à l'arrière ?

Vous comprendrez que j'hésite à engager des dépenses onéreuses si je ne suis pas sûr de réussir.

R Sur tous les modèles antérieurs à 1927, il n'est pas recommandable de monter des pneus de plus forte section que 700 x 80.

Pour les nouveaux modèles, c'est-à-dire pour ceux de 1927, nous avons prévu la possibilité de monter des pneus de 26 x 3,25, section qui, à notre avis, est la plus appropriée à cette catégorie de motocyclettes.

(Cette réponse nous a été fournie par l'agent officiel de B. S. A., M. Cox, 10, rue des Acacias Paris.)

Pourquoi pas..... ?

?) J'ai une 175 cmc Peugeot bloc-moteur. Pourriez-vous me dire si le sifflement produit par le moteur, surtout en 1^{re}, quand le moteur tourne vite, est normal, et d'où vient-il, car ce n'est pas ni du volant ni du carburateur ?

Peut-on, sans dommage pour elle, monter cette machine en tan-sad, les deux personnes formant un poids total de 130 kgs environ ?

R. D., Paris.

R 1° En principe, le sifflement de votre moteur n'est pas normal et peut provenir d'un joint non étanche.

2° Cette motocyclette a été équipée pour solo, mais toutefois de nombreux clients y adjoignent un tan-sad et s'en trouvent satisfaits.

Le Schebler est excellent..... !

?) Je désirerais des précisions pour obtenir un bon ralenti d'une moto avec sidecar Harley-Davidson, 7-9 CV, modèle armée. Cette machine est munie d'un carburateur Schebler, dont la tubulure d'admission a été allongée de 4 centimètres environ.

Depuis quelque temps, cette machine est incapable d'obtenir un ralenti convenable. Quelques mécaniciens m'ont même conseillé de remplacer ce carburateur. Est-ce donc impossible de régler un Schebler ?

Egalement, avec combien de mm. d'avance doit être calée une magnéto Bosch sur ce moteur, pour en tirer le meilleur ?

Pihet, La Bachellerie.

La Maison Harley-Davidson, 34, rue Pierret, Neuilly, nous donne à ce sujet les précisions suivantes qui intéresseront les possesseurs de Harley :

R En réponse aux ennuis signalés concernant le réglage du carburateur Schebler, nous ne voyons pas d'inconvénient à l'allongement de la tubulure d'admission, celui-ci étant d'ailleurs insignifiant pour avoir simplement une répercussion sur le rendement du moteur.

Si vous ne pouvez obtenir un ralenti convenable, il s'agit d'un mélange trop pauvre au ralenti, et ceci par suite soit d'une prise d'air additionnelle sur la tuyauterie, soit d'un manque d'essence dû au mauvais réglage du pointeau de débit placé à l'avant du carburateur. Il y a donc lieu de vérifier les deux raccords vissés sur les cylindres qui doivent être munis d'une part de joint métalloplastique entre ces raccords et les cylindres et, d'autre part, de joint cône cuivre entre la pipe d'admission et l'écrou de serrage, ceci dans le but d'assurer une étanchéité parfaite. Il est nécessaire également de vérifier les écrous de blocage de cloche d'admission, et nous rappelons à ce sujet que les sièges doivent être rodés sur le cylindre lui-même pour en assurer une portée parfaite.

Veillez vérifier également l'état de la soupape d'air additionnelle placée sur le côté gauche du carburateur, celle-ci doit porter sur son siège et assurer une fermeture parfaite à l'arrêt.

Nous avons fait des essais avec différentes marques de carburateurs, et le Schebler nous a toujours donné entière satisfaction par rapport aux autres modèles, tant au point de vue consommation qu'au point de vue carburation, ralenti, reprises, plein régime, etc.

Nous avons fréquemment la visite de clients possesseurs d'Harley-Davidson, provenant des stocks de l'armée américaine, sur lesquelles sont montés des carburateurs en très mauvais état, particulièrement à la soupape signalée plus haut, ainsi que pour le volet d'arrivée des gaz, le jeu dans ces différentes articulations empêche tout réglage convenable et produit une consommation tout à fait exagérée.

Il est possible, à notre usine, d'examiner différentes motocyclettes pour faire constater le bon fonctionnement de ces carburateurs, soit neufs, soit revisés.

Le calage de la magnéto est obtenu en plaçant le boîtier de rupteur dans la position toute au retard et en faisant décoller les vis platinées lorsque le piston correspondant se trouve juste au point mort haut. L'avance à l'allumage correspond à la course du boîtier, par conséquent de la manette, et est d'environ 8 à 9 mm. avant le P. M. H.

Indian-Powerplus

| | Millimètres | Degrés | Durée de l'ouverture |
|---|-------------|--------|----------------------|
| Avance à l'ouverture de l'admission..... | 0 | 0 | 232,5 |
| Retard à la fermeture de l'admission..... | 0 | 0 | |
| Avance à l'ouverture de l'échappement..... | 15 | 52,5 | 232,5 |
| Retard à la fermeture de l'échappement..... | 6,5 | 58,5 | 268 |
| | 8 | 29,5 | |

Le jeu sous les poussoirs doit être de 3/10 de millimètres pour les soupapes d'admission, 5/10 pour les soupapes d'échappement.

Pompe à huile. — Le réglage de la pompe à huile automatique Indian s'effectue comme il suit :

Visser le piston pour augmenter le débit, le dévisser pour le diminuer. Le piston vissé à fond et ensuite dévissé de deux tours entiers correspond au graissage normal d'une moto avec sidecar.

Ces renseignements sont communiqués par l'aimable agent des Indian en France, M. F^o Segond, 8, rue Lebon, Paris.)



Deux changements de vitesse sans engrenages et un en changement de vitesse à engrenages épicycloïdaux.



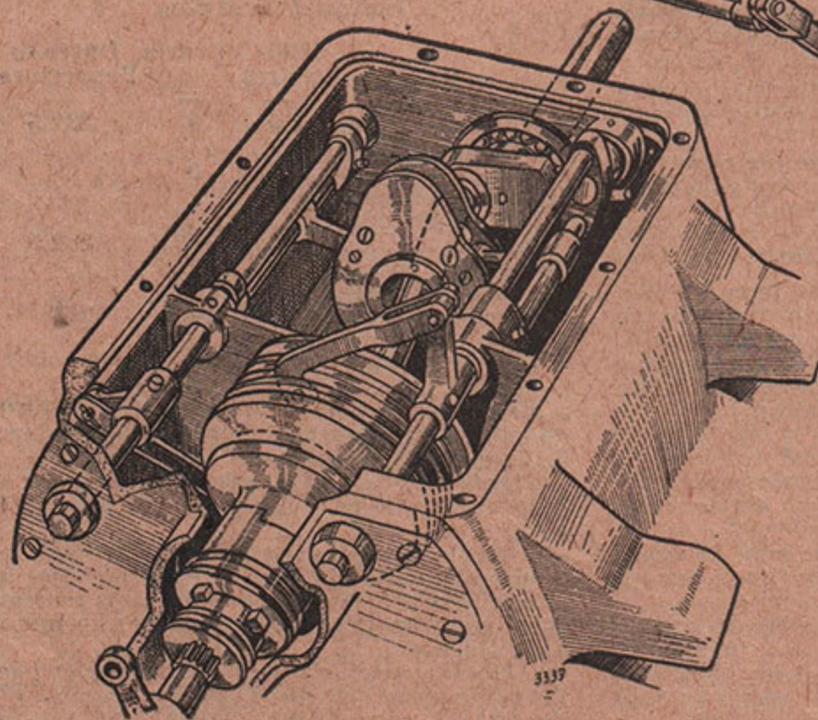
Il y a des changements de vitesses automatiques et progressifs comme le de Lavaud et le Constantinesco qui n'emploient pas d'engrenages et qui ont derrière eux une longue période d'essais. Voici deux nouveaux changements de vitesses progressifs, mais non automatiques et qui eux aussi évitent les engrenages

Le Shaw

Le principe du changement de vitesse Shaw consiste à employer un balancier dont les oscillations peuvent varier d'amplitude, et qui est attelé à une bielle qui agit sur une roue libre. C'est en somme le même principe que celui d'un type de bicyclette qui fut construit par Terrot et qui eut de chauds partisans, le Levocyclette. Sur cette machine au lieu de pédales décrivant un mouvement circulaire, il y a avait deux leviers oscillants auxquels étaient fixées des chaînes, celles-ci venaient s'enrouler sur des pignons à roue libre. En faisant varier le point de fixation de la chaîne sur le levier, on obtenait une infinité de vitesses. Plus le point d'attache de la chaîne était prêt du pivot du levier et plus la vitesse était faible.

Sous sa forme actuelle le changement de vitesse Shaw est encombrant, bruyant et vi re, mais ces défauts pourraient sans doute être corrigés. Il est monté sur un vieux châssis, l'arbre de transmission

On voit à droite le schéma de fonctionnement du changement de vitesse Guinness et Jones.



se termine par un engrenage d'angle qui engrène avec un pignon. Celui-ci entraîne un vilebrequin à six coudes. Chaque maneton par l'intermédiaire d'une biel-

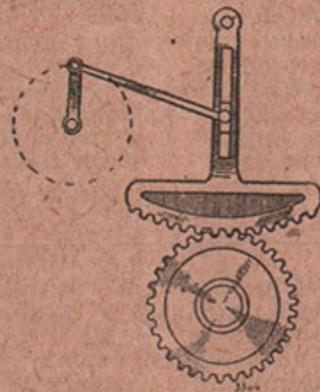
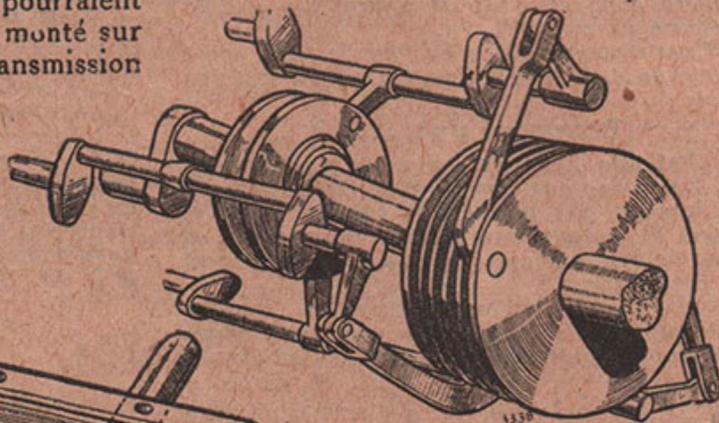


Schéma montrant le principe du changement de vitesse Shaw.

lette, commande un balancier. Entre les bielles et les balanciers, il y a des coulisseaux qui peuvent se déplacer pour varier l'oscillation des balanciers. Ceux-ci portent à leur extrémité un secteur denté qui entraîne une roue libre. Grâce aux six groupes maneton, bielle, balancier, l'entraînement est continu.

Le Guinness et Jones

Ici le principe est encore plus simple : le moteur entraîne un vilebrequin dont



A gauche, une coupe du changement de vitesse Guinness et Jones dont le fonctionnement est indiqué schématiquement ci-dessus; à droite, le nouveau changement de vitesse épicycloïdal Trogen.

le maneton très long au lieu d'être parallèle à l'arbre de transmission est incliné et décrit, par conséquent, en tournant, non un cylindre, mais un cône. Le cercle décrit à une extrémité du maneton est donc plus grand que celui décrit à l'autre. Sur ce maneton se déplace un flasque sur lequel est montée une bielle; Celle-ci fait osciller un balancier et celui-ci par un levier actionne un levier qui entraîne un rochet.

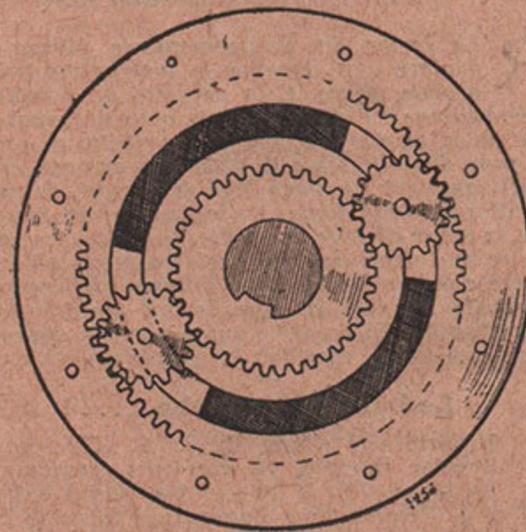
Des déplacements latéraux du flasque dépend l'amplitude des oscillations du balancier. En pratique il faut naturellement plusieurs groupes bielle, balancier, levier pour assurer un entraînement continu.

Ce changement de vitesse a également été réalisé. La question est de savoir si les rochets sont capables de résister longtemps à l'usage. C'est d'ailleurs la grosse difficulté qu'il y a à surmonter pour les changements de vitesse de ce type.

Un nouveau changement de vitesse

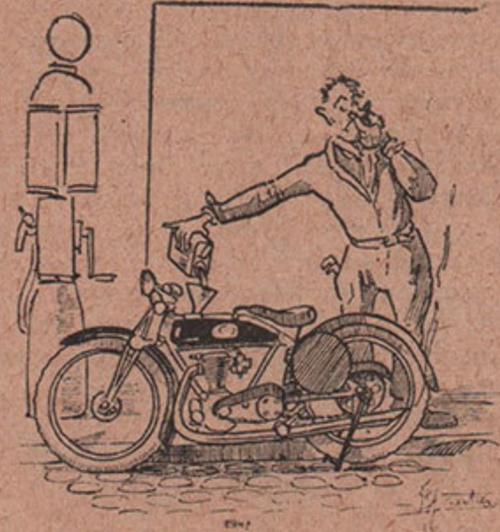
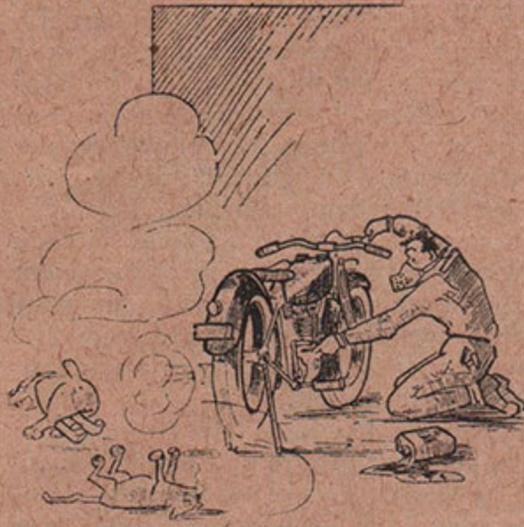
Le changement de vitesse Trogen et Montalembert utilise des engrenages épicycloïdaux, il est remarquable par sa simplicité puisqu'il comporte seulement un engrenage central des pignons satellites et une couronne à denture intérieure. Malgré cela, il donne cinq vitesses AV et deux vitesses AR.

A l'engrenage central, aux satellites et à la grande couronne correspond deux poulies de freinage, l'une du côté du moteur, l'autre du côté de la transmission. On peut si l'on bloque une poulie d'un côté, bloquer alternativement les 3 autres poulies de l'autre côté. On a de cette manière six combinaisons possibles, plus le blocage complet de l'ensemble qui donne la prise directe. Cela fait donc au total sept combinaisons dont cinq en marche avant.



L'Huile de Ricin

L'huile de ricin présente de sérieux avantages, d'autre part nos Colonies pourraient en produire en quantité suffisante pour tous nos besoins. Elle mériterait d'être le lubrifiant national.



Si l'huile de ricin jouit d'une certaine popularité auprès des amateurs de vitesse, cela est peut-être dû plus à l'odeur spéciale qu'elle dégage en brûlant qu'à ses qualités lubrifiantes. Il semble qu'en assourdissant les passants du fracas d'un échappement libre et en les empestant des effluves de l'huile de ricin on se pose pour un as de la vitesse. A la blague cycliste « Baisse la tête, t'auras l'air d'un coureur » on pourrait substituer « Fais du raffut, sens mauvais et tu auras l'air d'un coureur ». Si nous avons quelque considération pour autrui, l'usage de l'huile de ricin doit être évité surtout en ville. Il est vrai que beaucoup de motocyclistes et d'automobilistes qui se servent d'huile de ricin graissent avec exagération.

Combien on peut regretter cependant que l'huile de ricin ait cette mauvaise odeur. Nous ne voyons guère de moyen de la parfumer à l'œillet ou à la rose. Elle présente deux sérieux avantages : celui d'être végétale et d'être aussi inépuisable. Nos colonies pourraient la produire en quantité suffisante pour tous nos besoins. Elle est, de plus, le meilleur lubrifiant pour les moteurs à explosion. Elle mériterait donc d'être le lubrifiant national si elle n'avait contre elle sa mauvaise odeur.

Fluidité constante

L'huile idéale serait celle dont la fluidité demeurerait constante à toutes les températures. Une telle huile n'existe pas. L'huile de ricin elle-même, devient de plus en plus fluide au fur et à mesure que la température augmente, mais jusqu'aux environs de 150 degrés sa viscosité est suffisante pour assurer un bon graissage. Les huiles minérales perdent leur viscosité plus vite. Une huile minérale de qualité ordinaire est trop fluide dès qu'une température de cent degrés est atteinte. Fort heureusement, les fabricants d'huile minérale ont étudié eux aussi la question et, par des coupages et des traitements spéciaux, sont arrivés à produire des huiles qui conservent une viscosité suffisante pour toutes les températures normalement atteintes par un moteur. Etant données toutes les manipulations nécessaires, il ne faut donc pas s'étonner du prix élevé d'une bonne huile minérale

ni de la différence de prix qui existe entre des huiles de qualité inférieure mal raffinées, mal dosées et des huiles de grande marque spécialement adaptées au graissage des moteurs à explosion.

Une huile qui n'est plus suffisamment visqueuse à une température élevée, cause de graves ennuis. La pellicule d'huile n'ayant pas la cohésion nécessaire se déchire et laisse en présence les surfaces métalliques. Le résultat c'est un grippage ou tout au moins une usure beaucoup plus rapide. Une mauvaise huile coûte terriblement chère à l'usage. On conçoit également qu'il soit indispensable de se servir d'une huile d'une viscosité qui corresponde à la température de fonctionnement du moteur. Il y a deux solutions possibles à ce problème. La première c'est de prévoir une série d'huiles ayant une viscosité convenable à différentes températures de sorte qu'à la température de fonctionnement d'un moteur donné, corresponde une huile d'une viscosité déterminée. Il y aura une gamme d'huiles correspondant à tous les cas déterminés. On peut, d'autre part, travailler une huile donnée de telle manière que sa viscosité varie le moins possible à travers une série de températures aussi étendues que possible. Avec deux ou trois échantillons d'huile, on pourra lubrifier tous les moteurs dans de bonnes conditions. Dans l'un et l'autre cas, il faut éviter que l'huile atteigne une température trop élevée, au-dessus de laquelle aucune huile fût-elle la meilleure du monde, ne peut résister sans perdre ses qualités lubrifiantes. Tout moteur moderne doit comporter une circulation de l'huile de graissage qui permette à celle-ci de se refroidir, et dans les cas de moteurs à haut rendement, un radiateur d'huile est fortement à conseiller ainsi qu'un indicateur de température.

Somme toute, grâce aux efforts des fabricants d'huiles, les huiles minérales restent suffisamment visqueuses pour toutes les températures normales de fonctionnement et l'avantage de l'huile de ricin n'existe vraiment que pour les moteurs à très haute température de fonctionnement et en particulier, les moteurs de course.

Combustibilité

Un bon lubrifiant ne doit brûler qu'à une température aussi élevée que possible,

Une huile qui brûlerait à une température peu élevée causerait des ennuis. Non seulement la consommation serait plus élevée, mais encore le moteur s'encrasserait rapidement. Là encore, les efforts des fabricants d'huiles minérales se sont heureusement exercés et le point d'inflammabilité a été considérablement reculé, sans atteindre toutefois celui de l'huile de ricin. Le point d'inflammabilité est en effet, de près de 300 degrés pour l'huile de ricin et de 260 degrés pour les huiles minérales, soit 40 degrés en faveur de l'huile de ricin. Il ne faudrait pas cependant, s'exagérer en pratique cet avantage. Les parois des cylindres sont loin d'atteindre de pareilles températures. Il n'y a guère que le fond du piston et la culasse, où on puisse les constater. De plus, quand l'huile est en contact avec les gaz chauds, elle brûlera tout aussi bien que son point d'inflammabilité soit de 260 ou de 300 degrés. A vrai dire, l'huile de ricin paraît laisser moins de résidus et avoir moins de tendance à former de la calamine. Mais la différence ne devient sensible que sur les gros moteurs d'avions. Il y a toujours intérêt à éviter la formation de calamine, car les particules de calamine viennent s'incruster dans les surfaces frottantes et agissent à la manière d'émeri. Il est d'ailleurs assez curieux de constater que ce sont les surfaces les plus dures qui s'usent les premières. On verra un piston en aluminium user un cylindre en fonte et des axes en acier, précisément parce que les particules de calamine se seront incrustées dans le métal le plus mou. A vrai dire la calamine est surtout considérée par des parcelles de silice provenant des poussières aspirées par le moteur. C'est pas en employant de l'huile de ricin qu'on réduira sensiblement l'usure mais en montant un épurateur d'air.

Solubilité

Si parfaits que soient les segments, ils ne peuvent empêcher un échange de se faire. D'une part, de l'huile remonte au-dessus du piston et d'autre part, des gouttelettes d'essence tombent dans le carter. Si l'huile de graissage est de l'huile minérale, elles se mélangent à elle. Cela ne se produit pas avec l'huile de ricin dans laquelle l'essence n'est pas soluble. Les quantités d'essence qui diluent l'huile

ne sont pas suffisantes pour affecter sérieusement la viscosité. Il n'y a que dans le cas de cylindres ovalisés et de fuites sérieuses que les propriétés de l'huile sont modifiées de manière sensible. D'ailleurs, une partie de cette essence s'évapore. Sur certains gros moteurs d'avion ce peut être un risque d'incendie. Bien que la solubilité des huiles minérales ne soit pas un défaut aussi grave qu'on le dit quelquefois, il est incontestable que l'insolubilité de l'huile de ricin constitue un avantage.

L'huile de ricin attaque-t-elle les métaux ?

On accuse parfois l'huile de ricin de corroder les surfaces métalliques. Avec de bonnes huiles de ricin nous n'avons jamais rien constaté de tel. Cela peut tenir à la présence d'acides en quantité excessive. Pas plus pour les huiles minérales que pour l'huile de ricin, il n'est possible d'éliminer complètement les acides. Dans le cas d'une bonne huile de ricin la proportion n'atteint pas deux pour cent et à ce taux l'action corrosive est insensible. Il est cependant possible qu'il se produise des actions secondaires de l'huile sur les métaux, réactions activées par la chaleur, mais elles sont pratiquement inappréciables. Si une usure se produit de ce

fait, elle est toujours infinitésimale par rapport à l'usure mécanique.

L'huile de ricin gomme-t-elle ?

Un moteur froid qu'on a graissé à l'huile de ricin peut être pénible à mettre en marche. Il nous est même arrivé de ne pouvoir partir. On dirait qu'un mauvais plaisant a versé un pot de colle sur le piston. Avec les pistons en aluminium, qui ont un peu plus de jeu, cela est déjà moins sensible. Si l'on emploie des huiles de ricin traitées par l'adjonction d'une faible proportion d'huile minérale, cela ne se produit plus. Il ne faut d'ailleurs pas croire qu'on puisse soi-même mélanger de l'huile de ricin et de l'huile minérale. Pour arriver à faire une émulsion stable de ces deux huiles de nombreuses recherches ont été nécessaires et font l'objet de secrets de fabrication. Une huile de ricin, pure gomme, parce que ses molécules s'agglomèrent pour former de plus gros molécules. Il semble que l'huile minérale en enrobant les molécules d'huile de ricin empêche ce travail de se faire.

Conclusion

Il n'y a pas pour des moteurs de série (y compris d'ailleurs les moteurs de sport ou de grand sport) de gros avantages à se

servir d'huile de ricin, et si avantage il y a, il n'est pas assez considérable pour compenser le prix plus élevé de l'huile de ricin et le désagrément qu'elle occasionne à ceux qui respirent les relents de nos échappements. En course, par contre, elle est très recommandable.

Si nous envisageons la question du côté opposé, l'huile de ricin parfaitement épurée, et traitée pour éviter le gommage est au moins l'égale des huiles minérales et son emploi ne présente pour un moteur aucun inconvénient.

Un argument sérieux mais qui ne relève pas de la valeur propre de l'huile de ricin, c'est qu'elle peut être produite en abondance dans nos colonies et ainsi nous libérer des importations d'huiles minérales. D'origine végétale elle est inépuisable. Alcool d'une part et huile de ricin de l'autre, permettront au moteur à explosion de survivre à l'épuisement des puits de pétrole. Actuellement, la production de l'huile de ricin se trouve encouragée par l'emploi qu'en fait l'aviation et on ne peut que s'en réjouir. Quant à sa mauvaise odeur, elle sera atténuée si on évite les remontées d'huile dans la chambre de combustion. Un moteur qui ne reçoit pas d'excès d'huile ne laisse pas, même avec l'huile de ricin, des relents désagréables.

X. Y. Z.

HUILES DE GRAISSAGES

C'EST le moteur à explosion qui a obligé à étudier à fond la question du graissage. N'importe quel lubrifiant permettra à une machine à vapeur de fonctionner plus ou moins bien il est vrai. Nous avons bien, au temps de notre enfance, essayé de graisser notre bicyclette avec de l'huile de foie de morue. Nous en fûmes quittes pour nettoyer aux pétrole les roulements où les billes semblaient collées. Le moteur à essence, à cause de sa haute température de fonctionnement ne peut s'accommoder que de rares variétés d'huiles ; ces huiles sont obtenues par distillation du pétrole, mais une huile végétale, l'huile de ricin convient également. Il est à signaler que nos colonies pourraient la produire en abondance et que par conséquent son usage devrait être encouragé. On arrive fort bien à éliminer les acides qu'elle contient, et si on incorpore une faible quantité d'huile minérale (ce qui nécessite des procédés de fabrication délicats) elle ne gomme pas. Son plus sérieux inconvénient c'est l'odeur de friture qu'elle donne à l'échappement.

Un préjugé très répandu c'est qu'une huile graisse d'autant mieux qu'elle est plus épaisse. C'est une complète erreur. Les efforts des fabricants d'huile c'est d'obtenir une huile dont la viscosité demeure aussi constante que possible à toutes les températures. Ce qui importe c'est la viscosité de l'huile à chaud lorsque le moteur a atteint sa température normale. Ce n'est qu'expérimentalement qu'on peut déterminer la meilleure huile pour un moteur donné, et cela ne se fait pas à vue de nez. Les marques d'huiles font des expériences précises au moyen d'appareils de mesure. Ces expériences sont nécessairement coûteuses et augmentent le prix déjà élevé de l'huile, mais elles sont votre garantie. Les moteurs actuels sont des gourmets qui consomment très peu d'huile, mais qui exigent une qualité très déterminée. Les anciens étaient des gloutons qui préféraient la quantité à la qualité.

L'huile doit être d'une pureté parfaite. On la filtre sur des matières poreuses qui retiennent les impuretés et en particulier le goudron que vous trouverez dans les huiles de mauvaises qualités. L'huile est ensuite distillée puis amenée à une basse température qui précipite le reste des impuretés ;

Cracking

Le cracking est une décomposition de l'huile de graissage sous l'influence d'une température très élevée, elle se décompose en autres hydrocarbures et produit en particulier de l'essence. C'est dire qu'elle perd ses qualités lubrifiantes. Elle brûle au lieu de graisser. Si on examine une huile de bonne qualité qu'on a portée pendant plusieurs heures à une température élevée (cet examen se fait au microscope), on ne voit pas d'impuretés, au contraire une huile ordinaire montrera dans ces conditions, des traînées grisâtres. Éviter le cracking ou reculer le plus possible le moment auquel il se produit, n'est pas une tâche aisée et nécessite une sélection méticuleuse de l'huile.

Avec les huiles minérales on se débarrasse des acides en traitant l'huile avec des alcalis avant la distillation. Il y a des acides gras dont l'alcali ne permet pas d'éliminer, mais leur action n'est pas dangereuse puisqu'eux-mêmes ont des qualités lubrifiantes.

Une huile qu'on chauffe finit par atteindre une température où elle se transforme en vapeur et prend feu. Cette température doit être la plus élevée possible. Si on emploie de préférence l'huile de ricin avec les moteurs de course où la température de fonctionnement est très élevée, c'est parce que ce point d'inflammation est plus élevé qu'avec les huiles minérales.

L'examen microscopique d'une huile qui a séjourné dans un carter de moteur montre du carbone, de la limaille et toutes sortes d'impuretés. Il est donc essentiel de vidanger fréquemment surtout si le système de graissage ne comporte pas de filtre, car ces impuretés constituent une véritable pâte à roder néfaste aux roulements et aux parois du cylindre.

Une huile minérale ne gomme que si elle contient de la cire ; cela ne doit pas se produire. Avec l'huile de ricin, un moteur gomme parce que les molécules s'agglomèrent. C'est ce qu'empêche l'incorporation d'une légère quantité d'huile minérale.

En somme les huiles de graissage doivent posséder un si grand nombre de qualités, qu'il n'est pas étonnant que le produit raffiné, utilisable dans nos moteurs, coûte considérablement plus cher que le produit brut ;

"Rochester"

MOTO

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

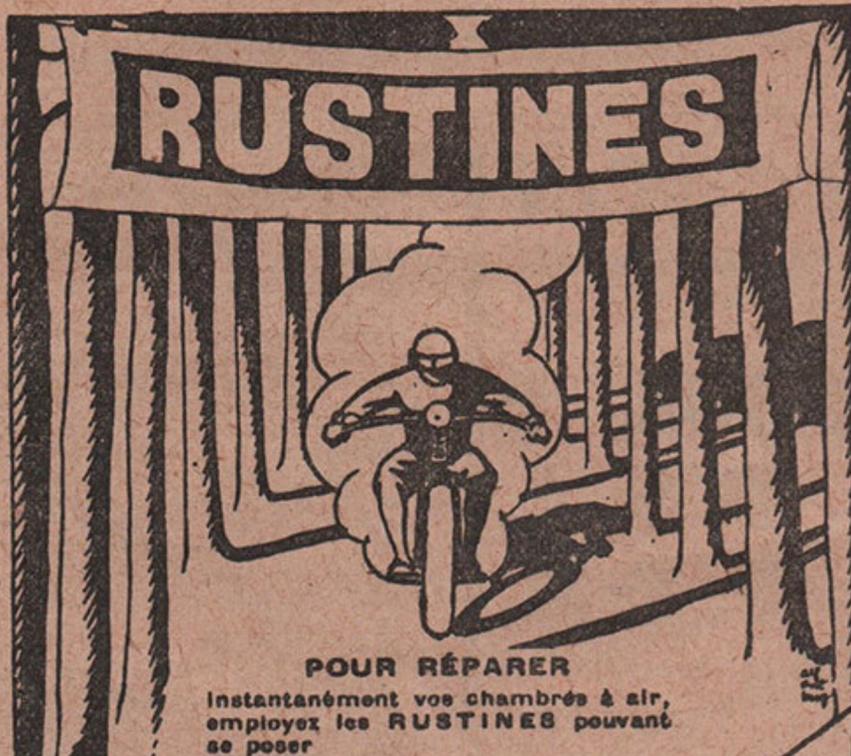
3 MODÈLES sur
 cadre universel

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| 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)



RUSTINES

POUR RÉPARER
 Instantanément vos chambres à air,
 employez les RUSTINES pouvant
 se poser

**SANS DISSOLUTION
 SANS ESSENCE
 SANS RIEN**

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

REPARATION INSTANTANÉE
 SANS ESSENCE
 SANS DISSOLUTION
 SANS RIEN

L. RUSTIN
 16 bis, r. du Bois, Clichy (S.)
 PUBL. G. SWEERTS

M. R.



Sur votre Machine à
Prise Directe

Montez nos BOITES
 - à 2 Vitesses -

C. Picard

**Pour votre MOTO de
 Sport et de Tourisme**

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

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

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

Demandez notre Notice gratuite
 Établissements C. PICARD
 (Fondés en 1906)
 23, Rue Carnot - COURBEVOIE
 - Tel. 300 -



PUBL. G. SWEERTS

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

2 Aiglon ét. nf., 1° 250 cmc., sp. écl. électr., rétro. vis., ass. payée, 3.000 fr. ou éch. 4 t., m. ét. 2° tour ét. nf., 3.500 fr. vis. soir à part. 5 h. Vigoureux, 70, rue de la Tuilerie, Suresnes (Seine).

Moto Angl. 3 CV, 2 t., 2 vit., kick, tan-sad, montre, ét. neuf, 2.600 fr. Roland, 6, rue Normandie, Courbevoie (Seine).

Automoto 3 CV, parf. ét. marche, 1.300 fr. à partir de 6 h. Michel, 92, rue des Entrepreneurs, Paris (15°).

Alcyon 2 CV, 4 t., 2 vit., 1.750 fr. Moto 1 CV 1/2 à chaîne, 2 t., 750 fr. P. Bruy, 50, avenue Jaurès, Arcueil (Seine).

Alcyonnette parfait état, roulé 500 km., à vendre 800 fr., cause achat plus fort, pressé. S'adresser : Foucher André, Mercy, Parmes (Loiret).

B. S. A. 5 CV, bon état, pneu neuf, de 80 Zénith, tan-sad, 2.800 fr. S'adresser t. l. jours à 18 h. 30 et dimanche matin : 248, boul. Jean-Jaurès, Billancourt (Seine).

Clément avec side-car carrosserie mot. Mag., 5 CV, 2 cyl., 2 vit., débrayage, magnéto Bosch, acces., 2 ch. à air, outillage, le tout parf. état, prix : 2.500 fr. S'adresser : Auzanneau, 59, rue des Panoyaux, Paris (20°).

Cleveland, état parf., gros pneus, tan-sad, avec rep.-pieds, compt., outillage, 2.400 francs. S'adresser, 79, rue d'Aguesseau, Boulogne (Seine).

Cyclo-Moto Peugeot dame ou ecclésiastique, roulé 250 km. Denizard, 8 passage des Abbesses, Paris.

H. D. C. conf., 350, 4 CV 1/2, culb., 2 échapp., sortie usiné fin mai, pas roulé, écl. élec., Marchal klax., compt. jour Jeager, trousse, técal. Prix catal. : 9.400 fr. à vendre 7.000. Edouard, 7, rue Thoré, Paris.

Dollar 3 CV, 4 t., culbut., 3 vit., ch.-ch., Amac., pn ball., selle Terry, en 3 points, O. S., écl. 3.200 fr. Vis. t. l. j. Lengrand, 17, rue Orfila (20°).

Dollar 175 cmc., D. S. C., 4 t., culbut., pneus confort, selle Terry, prix intér., garage, gare Lizy. s. O. (S.-et-M.) Tél. : 52.

F. N. M. 67, 500 cmc., absolument neuve, sortie avril 1927, cause achat voiture essai toute distance, 6.500 fr. Tan-sad, vis. Garage, 29, rue Victor-Hugo, Alfortville (Seine). Pressé.

F. N. 1926, 350 cmc., type M. 60, standard, parf. ét., 4.500 fr. Magoria, 8, rue de la Paix, Paris.

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

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

- 1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 $\frac{1}{2}$ sur 13 $\frac{1}{2}$;
- 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

:: PIÈCES 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

MOTO-ÉCOLE

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

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

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

MOTO-ÉCOLE

Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger
Expertise des véhicules : 15 francs

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 (face Métro Bel-Air)
Garage : 3 bis, Rue Dagorno. — Ateliers : 13 et 15, Rue des Ormeaux
Téléphone : Diderot 41-88

MOTO-ÉCOLE

F. N. M. 60 confort, neuve pas roulé 100 km., écl. Mag., tan-sad, accessoires, 5.500 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris, de 14 à 18 h.

Grimpeur 3 CV, 2 vit., Perrotin, 60, rue Rébéal, Paris.

Griffon, Anzani, 4 t., 4 CV, 3 vit., Burman, éclair. Mag, AV. et AR., tan-sad, compt. de vit et journalier, nombreuses pièces de rech., le tout en parf. état, 3.500 fr. S'adresser le soir après 7 h. chez Epicier, 48, rue Jules-Guesde, Levallois-Perret (Seine).

Gnome et Rhône, sept. 1926, 250 cmc., 2 t., pneus 28 x 3, par.-j., amortis., phare et bouillottes Péhu, comme neuve. Prix : 3.500 fr. S'adresser : A. Oudry, 60, rue Mirabeau, Ivry-sur-Seine (Seine).

Gnome et Rhône 250 cmc., mod. 1926, av. compt., ch. rech., 3.300 fr. Ecrire : pr. rend.-vous : La Diriays, 9, rue Jean-Bart, Paris (6°).

Gillet Herstal, sport, type t. du monde, juill. 26, roulé 1.000 km. et neuf, s. Terry, ph. Luxor, bout. p. U. frein moyen Av. occ. rare, cause auto. Paul pl. Vict.-Sardou, Marly-le-Roi (S.-et-O.).

Harley 9 CV, belle occasion. Jouin, 8, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris.

Liquidation Harley neuves grand luxe, avec éclairage élec., dynamo disjoncteur, montées avec sidecar grand sport, garanti six mois, b. s. prix. Moto-Ecole, 3, rue Dagorno, Paris (12°).

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

Moto 3 CV, 2 t., 2 v., superbe occasion, état neuf, prix à débattre, à enlever de suite. L. Rohrer, 77, rue de Bagneux, Grand-Montrouge (Seine).

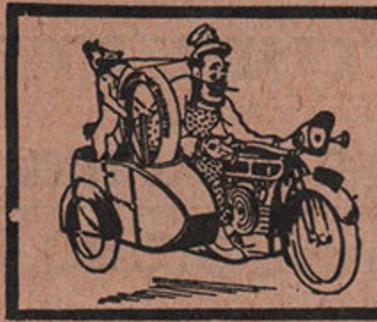
Moto 2 CV, 2 vit., 2 t., à vendre ou échanger pour Indian ou Harley. Dehnig, Mauvages (Meuse)

A vendre Motobecane t. b. ét., et magnéto Bosch ou échange contre moto légère avec boîte accidentée ou mauvais état, le soir après 6 h. Coruble, 16, rue du Congo, Pantin (Seine).

Monet-Goyon 2 CV, éclairage électrique, 1.100 fr. Goquet, 13, rue d'Alsace, Clichy (Seine).

Monet-Goyon 2 CV, 1926, 600 km, nb., accessoires, affaire confiance, écrire pr. rendez-vous. R. Guilbert, 10, avenue de la Reine Boulogne (Seine).

Monet-Goyon, 350 cmc., mot. Villier, compt., contre, sacoche cuir outillage, roulé 2.000 kg., s'adresser, Concierge, 29, rue Marjolin, Levallois-Perret, tous les soirs à partir de 5 heures.



PNEU MOTO HUTCHINSON



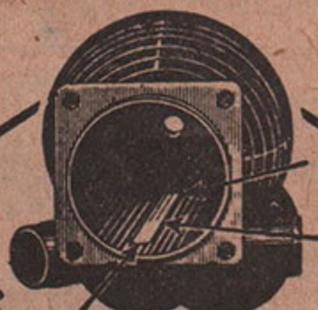
INQUIÉTEZ-VOUS DE SAVOIR SI VOUS ÊTES BIEN ASSURÉ
et consultez nos Services : 5, r. St-Augustin

BATTERIES D'ACCUS

neuf et occasions, pour moto-autos.
T. S. F. Réparations, échange location, etc. Appareillage électrique.
LATRASSE
63, boul. J.-Laurès, Clichy (Seine)

SOUDURES

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

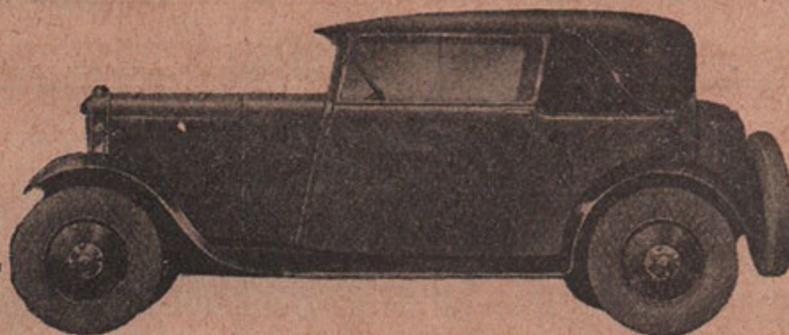


CYLINDRES RAYÉS

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 : **BARIMAR** Télégrammes :
LEVALLOIS 14-62 **BARIMAR - CLICHY**
48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ Schneider, Asnières



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

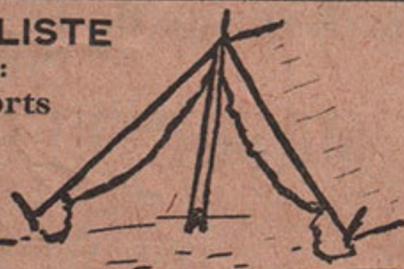
LA MAISON SPÉCIALISTE

des activités de plein air :
Camping, Tourisme, Sports
(Matériel extra-léger)

L'ARC TENDU

6, Rue Saulnier, PARIS (9^e)

CATALOGUE FRANCO
SUR DEMANDE



Monet-Goyon 2 CV, 2 c., nve. équipée, 1.850 fr., bonne occ., 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

Monet-Goyon, 350 cmc., sup., culb. mot. M. A. G. roulé 1.500 km. état neuf, s'adr. Rassis, 95, rue de l'Université, Paris (7^e).

Monet-Goyon 2 CV, très bon état, 1.800 fr. Ecrire Touron, 5, boul. Courtille, Chartres, ou la voir chez François mécanicien à Luce près Chartres.

Micromoteur, absolument comme neuf, peu servi, marche parfaite, essai à volonté. 400 fr. Laforge-Corble (Somme) Pressé.

Marc, 175 cmc. boîte 3 vit., chaîne freins dans les moyeux, sous garantie, 2.400 fr., 80, rue du Dessous-des-Berges. Métro : Nationale.

Norton, 500 cmc., soup. latér., A. J. S., 350 cmc., soup. latér., excell. état. Prix modérés. Ecrire, Dubois, 53, rue Préfecture, Nevers

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

New Imperial, JAP, 1.000 cmc., Burnam, 3 vit., ch., ch., parf. état, selle et tandem Terry, prix très intéressant. Dellheim, 39, avenue du Roule, Neuilly-sur-Seine.

Peugeot 1 CV 1/2, T. B. E., 900 fr., le soir à partir 6 h. 1/4. A. Duroland, 18, rue Barbès. Levallois-Perret (Seine).

Peugeot, 175 cc., 1926, peu roulé, compt., O. S. access., 2.500 fr. ou échange contre 5 CV. Vis. de 8 à 17 h., sauf sam. et dim., Grivel, 34 rue Carnot, Suresnes (Seine).

René Gillet, 6 CV, 3 vit., éclair. parf. état, 4.300 fr. Teyssandier, rue Baroche, Le Bourget (Seine).

René Gillet 24, parf. état, 6 CV, 3 vit., bien équipée, 3.850 fr. Restaurant, 18, rue de la Cerisaie, Paris (4^e).

Rosengart mot., amovible, bon état marche, 350 fr. P. Martin, 25, quai de la Fontaine, Nîmes (Gard).

Rovin, 1926, JAP, 3 CV, 3 vit., Sturmey, roulé 800 km., tan-sad, assur. payée avril 1928, prix : 2.200 fr. Vis. apr. 19 h. ou envoi photo. Bonnardel, 38, rue Claude-Vellefaux Paris (10^e).

Rovin 3 CV, JAP, 3 vit., éclair., tan-sad, parf. état. 2.300 fr. Bruyère, 66, rue Fondary, Paris (15^e).

Rovin JAP, 3 CV, 3 vit., Sturmey, carb. Amac., nx. access., tan-sad, parf. état, vis. tous les soirs à 19 h. Bailly, 6, rue Cartier-Bresson Pantin (Seine).

Scotter Monet-Goyon, 4 tps., 2 CV, 500 fr. Duhayon, 11, rue Saint-Romain, Paris.

Smart 2 CV, déb., 2 v., phare sac, pn. neuf., parf. état, 1.100 fr., Machelart, 71, rue de Paris ou au gar., 7, rue des Grilles, Pantin (S.).

Salmson sport, type A. L., 23, parf. état., éclair. électr., 7.500 fr. Badoux, 56, rue au Pain, Saint-Germain-en-Laye.

Sarolea, 500 cmc., culbuteurs, Supersport, compt. phare, acétyl. équipement, complet, parf. état de confiance, 5.500 fr. Visible, Favre 3, rue Montmorency, Saint-Brice-sous-Forêt ou Paris, sur rendez-vous (S.-et-O.).

Sunbeam, revue fact., à l'appui, éclair., tan-sad, gros pn. neufs, 2.800 fr. Sarreau, 129, rue du Chemin-Vert, Paris (11^e).

Particulier vend Sunbeam, 500 sport, éclair. électr., accus, 5 ch. air, 5.000 fr., cause double emploi, visible, 9, rue Lunéville. Tél. : Provence, 63-97.

Sima-Violet, équipé peu roulé, 5.000 fr., à débattre. Landreau, 65, rue Pologne, Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise).

Sima-Violet, roulé 3.000 km., sorti fin 1926, pneus Dunlop, bases creuses, peinture neuve. R. Villain, 30, rue du 13-October, Laon (Aisne).

Terrot 3 CV, 2 t., 250, 2 vit., 1.600 fr. ou échange contre 5 CV, une courroie Triumph, 45 fr. E. Losse, rue d'Antin, Beuvrage (Nord).

Terrot, pneus confort état neuf, 3 vitesses, 4.200 fr., Motosacoche supersport, neuf 5.000 fr., Motobécane pneus neufs, 1.100 fr., Monet et Goyon 2 HP, moteur Villiers, éclair. électr. 2.000 fr. G. Lefèvre, 110, rue Damrémont, Paris.

Terrot, 350 cmc., 4 tps, JAP, 1926, très sérieuse, 4.600 fr. Ecrire pour rendez-vous. Lamouret, 29, chemin de Brévanne, Cretail (Seine), ou prendre le tramways, 13 A ; descendre terminus. S'adresser au tabac.

Terrot, 350 cmc., JAP, culbut., parf. état. Goujon, 150 bould. Voltaire.

A vendre, absolument de confiance Terrot, moteur Terrot nve. type HSC, 350 cmc. 5.000 km. Vis. à volonté. A Chinsky, 20, rue Rieussec, Viroflay (Seine-et-Oise).

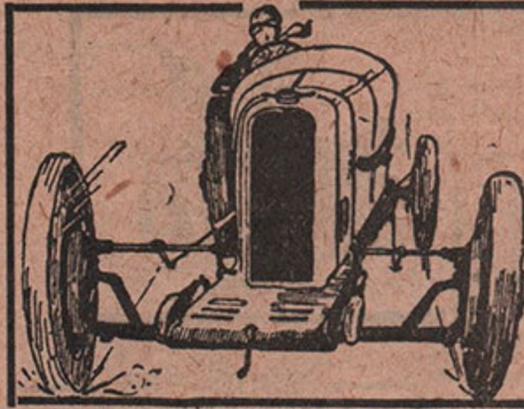
Terrot JAP à culb., 360 fin 1926, divers accessoires. S'adres. Valentini, 22, rue Julien-Lacroix.

Terrot 3 CV, 2 tps, type FT 1926, 3 vit., cadre dame, compt., O. S., bouteille Péhu, 2.800. Durand, Eglise, 27, rue Montparnasse, Paris.

Terrot JAP, 350 cmc., culb., 100 km.-heure, état neuf. Ecrire : Jeunehomme, 90, rue des Boulets, Paris.

Terrot, modèle 1926, 3 CV, 2 temps, 250 cmc., peu roulé, comme neuve, état mécanique parfait, affaire de confiance, 3.000 fr. S'adresser au garage Martigny, 101, rue Pelleport ou à M. Bruneau 158, rue de Ménilmontant, Paris.

Terrot 3 CV, fin 1925, roulé 250 km., tan-sad, le soir à partir de 19 h., Biville, 48, rue Victor-Hugo, Levallois-Perret (Seine).



HALL DE LA VOITURETTE

Tél. : Gobellins 50.41

99, AVENUE D'ORLÉANS, 99

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS EN VOITURETTES ET CYCLECARS

**VENTE-ACHAT
ÉCHANGE**
OCCASIONS A PARTIR DE 3.500 fr.

: : : GARAGE GRATUIT pour Voiturettes et Cyclecars à vendre : : :

EXPOSITION PERMANENTE - 40 Voitures exposées

VÉRITABLES OCCASIONS

MOTOS PEUGEOT, TRIUMPH, ROVER
1 et 2 cyl. avec BOITES 3 vit. déb. et kick
Gr. choix de SIDECARS, de BOITES 2 et 3 vit.
Fourches elast. Réservoirs Guldons sport etc.,
Reprend toutes Motos même incomplètes
L. BOULCHEZ-215, R. de la Chapelle, St-Ouen

Terrot JAP, 350 cmc., pn. 700
x 80, ét. neuf, à vend. ou échanger
contre Morgan à eau. Vis, ts les
jrs., Hervet, 52, rue Albert-Joly,
Versailles (Seine-et-Oise).

Triumph 3 CV 1/2, bloc-
moteur, 4 tps, éclair. électr.
Lucas, très peu roulé, prix, 5.200
fr. A Pineau, 46 bis, rue Caulain-
court, Paris.

Triumph, avec ou sans side
B. S. A. avec side, plusieurs motos
175 avec boîte 2 vit., et mise en
route, Moto Rhonyx, neuve, plus.
lots de pièces de cyclecars et pn.
rech. de toutes dimensions. Renard
57, boul. de Grenelle, Paris (15°)

René Gillet, 750, type G. compt.
O. S., rét. vis. k. gripp., t. sad., rep.
pieds, éc. Luxor, tr. Klakson.
selle Terry, 2 sac cav., 2 sac ord.,
acc., et out div., aff. à cul tte, conf.
5.500 fr. Rosier, 65 bis, boul. de
la Briche, Epinay (Seine).

Gnome et Rhône, 4 CV, état
neuf, ordre marche, écrire pour
rend.-vous, Flachet, 87, av.
Philippe-Auguste Paris (11°).

Norton, mod., 16 CV, peu
roulée, ph. Ph. Magond, Terry,
T. P. R. Damon, Pernois, (Som.).

Benjamin 3 CV 1/2, modèle
1927 grand sport, 2 échappements
2 freins, tambour 3 vit., selle
Terry, grand modèle, pneus 650-
70, impôts 6 mois, valeur 4.875.,
ayant roulée 400 km., à vendre de
suite, 4.000 fr., cause double
emploi. S'adresser, garage Ville-
main, rue Villemain, Paris (14°).

Jean Thomann 350 cmc., absol.
neuve, n'a pas roulé, prix très
intéressant. S'ad. Molo-Revue, 5,
rue Saint-Augustin, Paris.

Motosolo 3 CV, 2 vit., parf. état
mécanique et pneus pressés, 1.700
fr. Crognier, 10, rue Bagnolet,
Vincennes (Seine).

Magnat-Debon 3 CV, 1925,
parf. état, magnéto Robert Bosch,
boite Burmann, phar. acét., tan-
sad., nombr. access., 2.650 fr.,
cause achat side, Blanchisserie
Lucas, 83, rue Nollet, Paris (17°).

Monet-Goyon 4 CV, moteur
Villiers bon état, grand équip.,
phare, bout acét. tan-sad, ecl.,
3.500 fr. S'adresser, 227, rue des
Pyrénées, Paris (20°), le samedi,
après-midi.

Dollar sport, 4 t., culbut., selle
et tan-sad, Terry, pneu ballon,
3.500 cause de maladie. Garage,
55, rue Letort Paris (18°).

Terrot JAP, 350 cmc., 4 t., 4 CV,
peu roulé, avec tan-sad, éclair.,
compt., O. S. rétroviseur, été,
prix : 3.900 fr. E. Dupeyroux, 15,
rue Francoeur à Viry, Châtillon-
(Seine-et-Oise). Gare de Juvisy.

Peugeot 3 CV 1/2, 2 t., état de
neuf, trompe rétrov., éclair.
Magondeaux, 250 fr., avant et ar.,

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.-S.-O.)
Téléphone : 59

DÉMANDEZ LE CATALOGUE TARIF D

PUB. G. SWEERTS

Cigares et cigarettes sont chers...

Fumez une bonne pipe
agréable à tous, même aux novices,
parce que condensant 38% de nicotine

La pipe L. M. B.

approuvée à l'unanimité par la Société d'Hygiène de France, est positivement imbouchable et se nettoie automatiquement. Ses modèles, bien équilibrés, sont robustement taillés en plein cœur de racine de bruyère odoriférante.

—: C'est la pipe des Gens de goût —:

Curieux album : CE QU'UN FUMEUR DOIT SAVOIR

envoyé gratuitement avec la liste des dépositaires de votre région, en mentionnant "Molo-Revue"

Pipe L. M. B., 182, rue de Rivoli, PARIS (1^{er})

**6, Avenue de la Grande-Armée, 6
PARIS**

MOTOCYCLETTE SOYER

175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., aux meilleures conditions

LIVRAISON IMMÉDIATE

NEUF • • OCCASIONS • • COMPTANT • • CRÉDIT

OCCASION

CHENARD-WALKER 9 CV,
parfait état, torpédo 4 places, fin 23,
écl. et dém. élect., 5 roues garnies
ballon, tapis-brosse, compt. montre,
klakson, etc... A enlever de suite.
12.000 fr.

JOSSE, à Moto-Revue
5, Rue Saint-Augustin, 5 - PARIS

p. 2.900 fr. Saulnier Emile, rue de
la Mairie, Billancourt (S.-et-O.).

D. S. 1926, acc., compt., tan-sad
3.500 fr. Diemer, 34, rue Jean-
Jaurès, Champigny-sur-M.

Cleveland 1925, 4 CV, peu roulé,
sortant de révision, état de marche
parf. Prix intéressant. S'adresser
au concierge, 21, rue Bonaparte.
Métro : Saint-Germain-des-Prés.

Jean Thomann 175 cmc., 3 vit.,
parf. état, siège arr., repose pieds,
chaîne et courroie rech., phare
acéto, selle Terry, 2.550 fr.
Concierge, 23, rue de Madrid,
Paris.

Peugeot 4 CV, 350 cmc., bloc-
moteur, 4 tps, 110 km., à l'heure.
Mod. Jam. 1927, neuve, équipt.
complet, 5.000 fr. Bernard Duriez,
20, rue des Ecoles, Arras (P.-de-C.)

SIDECARS

Blériot sides, t. b. ét., 5 CV,
2 cyl., pneu neuf, mag., R. B.,
carb. Amiac, graiss. técalémit,
2.600. Cordier, 101, boul. de
Châteaudun, Montreuil (Seine).

B. S. A. side, 5 CV, 3 vit.,
bons pneus, chambre rechange,
access. divers, parf. ét. de marche,
2.800 fr. S'adresser M. Dordonnat,
12, quai de la Voulzie, Provins
(Seine-et-Marne).

B. S. A. 5 CV, avec sidecar,
1.600 fr. Duhayon, 11, rue Saint-
Romain, Paris (7°).

B. S. A. side, tout équipé, bon
état, 3.000 à débattre. Cornet, 3,
passage Descroings, Clichy (Seine).

Plusieurs Indian et Harley
avec side mono et bi-place, depuis
2.300 fr. Side B. S. A. 5 CV, ent.
remis à neuf, écl. mag., compt.,
pare-brise, 3.800 fr. Sirius 4 CV,
2 t., 2 vit., ét. de neuf, 1.500 fr.
Valigny, 44, quai des Célestins,
Paris (4°).

Side 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., prix :
3.500 fr. Visible le dim. Langner,
7, av. Libert, Draveil (S.-et-O.).

Douglas 4 CV, avec side acajou,
luxe, révisé, en parf. état. 91
avenue Félix-Faure, Paris.

Gnome et Rhône grand sport,
parf. état, access., etc. Visible
tous les jours, 6 h. soir, 5.000 fr.
Dantes, 58, rue de Neuilly, Clichy
(Seine).

Harley side, bi-pl., état neuf,
pneu rech., Rousseau, 136 bis,
rue Villeneuve, Alfortville (Seine).

PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

Harley état neuf, side bi-pl., Céel, très long bateau, fourche incassable. Céel, six pneus neufs dont un ballon à l'arrière, joli projecteur neuf, bec acéto, lant. arrière, bouteille mag, 500 litres chargée, tan-sad, 3.500 à débattre. Lejosne, à Beugny (Pas-de-Calais).

Harley 9 CV, side bi-pl., compt. O. S., r. flasq., état neuf. Essais dim., 3.900. Brun, 52, rue de Saint-Mandé, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Harley side, bi-pl., neuf, encore sous garantie. Robert, bazar, 84, avenue du Maine, Paris (16°).

Harley 9 CV, 19 t., état neuf, roulé 10.000 km., side 1 pl. 1/2, capote, pare-brise, compt., access., de rech. A vendre 4.500 fr. ou échanger cyclecar même état. S'adresser Bastit, à Espelette (Basses-Pyrénées).

Harley side 9 CV, très bon état, 3.000 fr. Bourgeois, 11, rue Henri-Pape, Paris.

Indian 9 CV, 3 boules, bon ét., sidecar bi-place, pneus neufs, tan-sad et access., 2.950 fr. Evrard, 99, rue Lafayette, Paris (10°).

Indian side bi-pl., L. V. com., éclair. Mag., état neuf, 5.800. Schwaller, 9, cité Joly, Paris (11°).

Indian side 3 boules, bon état, side spacieux, outill. rech., 2.700. Lherbet, Chalus (Haute-Vienne).

Indian 9 CV, side bi-pl., bon état, à enlever de suite, 3.000 fr. Visible tous les jours après 19 h. Ecirre Guy, 6, rue de la Briche, Saint-Denis (Seine).

Motosacoche 8 CV, moteur M. A. G. à culbuteurs, éclairage Mag., tan-sad, phare, capote, pare-brise, nombreux accessoires, très bon état, 3.000 fr. Schlack, 11, rue Victor-Letalle, Paris (20°).

Orial 6 CV, éclairage Mag., parfait état, bonne occas., 3.300 fr. Léonard, 31, rue Armand-Lepine, Bois-Colombes (Seine).

René Gillet 1918, 6 CV, 2 vit., parf. état, side bien équipé, pneu chaîne-chaîne rech., Rick à revis., 2.700 ou échange pour moto solo, 3 CV. Malerme, 123, rue Clignancourt, Paris. Soir 7 h. ou dimanche matin.

Singer 5 CV, 3 vit., Sturmev Archer, parf. état marche, essai à volonté tous les dimanches, chez moi, 2.700 de confiance. T. P. R. F. Brenot, La Velatte, Le Theil (Allier).

Terrot Jap avec side, 4 CV, roulé 3.000 km., mod. 1926, accessoires. Maggiu, 7, rue de Besançon, Pontarlier (Doubs).

Triumph 5 CV, side Gloria, 3.850. Ecr. Rodrigety, 10, rue Fourcade, Paris.

Sidecar pour moto F. N., type M. 60, avec pneu confort 715 x 115 caisse état neuf. Thomas, 3, rue Berzélius, Paris (17°). Le soir après 7 heures.

René Gillet side, bi-place, roulé 6.000 km., état neuf, pneu 700 x 80, cap., pare-brise, tan-sad, 8.000 fr. à déb. Filloz, 17, rue Merlin, Thionville-Suresnes. Achat voitures.

Harley Davidson 9 CV, side coul. bleue, mag., excell. état, pressé, 3.500 fr., tan-sad. 38, rue Beausejour, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Matchless M. A. G., 1.000 cmc., compteur, ind. de vit., éclairage électr. Lucas, pneu 760 x 90, 4 roues, side, cap., pare-brise, porte-bagage, parf. état, 5.500. Delaune, 25, rue Ruhmkorff (17°).

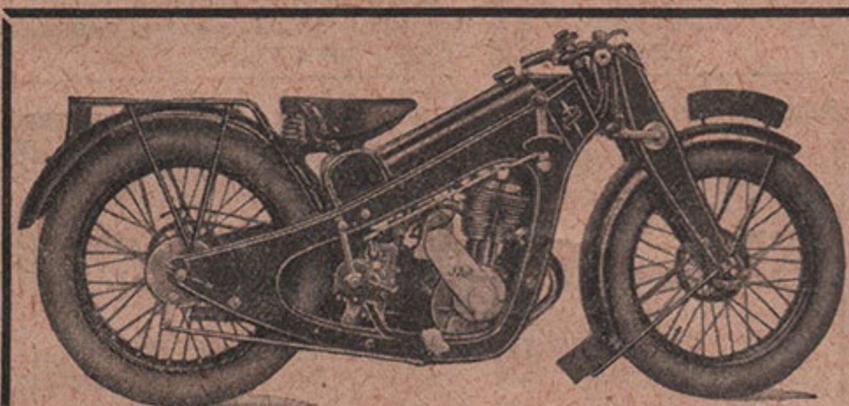
SIEGE TANDEM SAKER N° 10



SOUPLESSE INCOMPARABLE — MONTÉ SUR
TROIS LAMES DE RESSORT — HAUTEUR 8 3/8

Catalogue franco

SAKER, 33, Rue de Corneilles — LEVALLOIS



"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

Établts ULBÉRICH, rue de Reims, DIJON

Agent à Paris : DAGORNO, Garage LAUGIER

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 TOUS LES JOURS

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

G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian
PARIS (12°)
— Face Métro Nation —

Les Motos **MARC**
première marque

Indian side, bi-pl., parf. état, pneus neufs, cap., pare-brise, bas prix, urg. dép. prov. Visible dim. matin. Petit, 6, rue Arcade, Charenton (Seine).

Indian side, 2.000 fr. Le soir après 6 h. 1/2. Dassonville, 149, avenue Saint-Ouen, Paris.

B. S. A. 5 CV, side 1 pl., roulé 500 km., d. rev., 3.800 fr., imp. ass. payés, pn. neuf, 1 pn., 2 ch. et p. rech. Tous les soirs 7 h. Gar, 15, rue Ferd.-Duval, Paris (4°).

Harley Davidson side L. V., bi-pl., neuf, 3 pneus neufs, accus dynamo, éclair., klaxon électr., état parf., 6.000 fr. Catel, 2, place du Marché-aux-Chevaux, Amiens (Somme).

CYCLECARS

Superbe occasion cyclecar état neuf, 9 CV, 3 pl., 4 roues, écl. électr., double allum., pare-brise, capote, 4.200 fr. Maurice Garnier, 11, rue François-I^{er}, Vanves (Seine).

Cyclecar 6 CV, grand sport éclair. électr., compt. et montre O. S., état de neuf. Prendrais en compte moto tourisme, sérieuse occasion. Pichon Victor, 46, rue Claude-Decaen, Paris (12°).

4.600 fr. de Marçay, comme neuf, ligne sup., 8 ch., 3 pl. tréfle, 5 roues, peint. et pn. neufs, proj. Mag., essai en toute dist. Buely, 12, rue Nelaton, Paris.

Monet-et-Goyon 4 CV, 2 pl., bon état, 3.000 fr. Drean, 3, rue Neuve-des-Capucines, Cambrai (Nord).

Morgan neuf pneus tringles, compt., capote, magondeaux, 500, mano détend., 6.500. S'adress. 9, rue Montholon, Paris (9°).

Morgan à eau spéc., frein AV, compt., montre, gros pneus, écl. route et code, carross., baquets, capote, housses, etc., état neuf. Conly, Maffrey-Passy (Haute-Savoie).

Morgan air, roulé 900 km. Letallec, 11, rue Kléber, Blanc-Ménil (Seine).

Morgan à eau, capote, pare-brise, éclair., assurances payées, bon état. Robillaud, 52, rue de Paris, Bagnolet (Seine).

Quadrillette Peugeot, très bon état, 4.000 fr. Ecr. Gondois, rue Saint-Germain, Sartrouville (Seine-et-Oise).

A vendre 2.900 fr., cyclecar Panhard 7 CV, paré pour 3 CV, 1, 2. Assurance payée, 5 pneus neufs, roue interchangeable, mot. parf., essai à volonté, besoin argent. 78, boul. de Reuilly, Paris.

Salmson 7 CV, 2 pl., parf. ét., 4.000 fr. Bar, rue Délivrance, Béthune (Pas-de-Calais).

Morgan susp. à eau, état neuf, peint. neuve, pn. 710 x 90, roue arr., br., compt., montre, éclair. Mag., carb. Amac, compl. équip., affaire de confiance par part. Robelin, 10, rue Chanzy, Paris. Tél. : Did. 24-98.

Vends Morgan sport 25, 4.200 ou échange contre bonne moto même valeur. Puech, 12, rue des Gastines, Paris (20°).

Bedelia 1924, 7 CV, 3 places, grande capote, parf. état, photo sur dem., 4.500 fr. A. Royer, La Quarte (Haute-Saône).

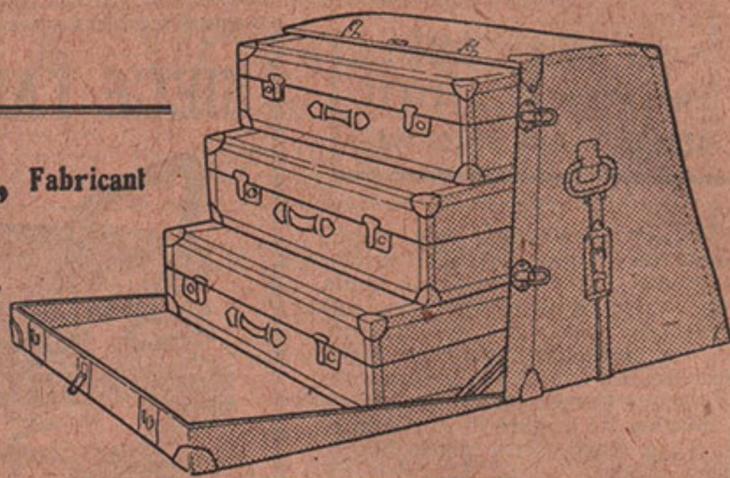
Salmson cyclo-voituret., 7 CV, 2 pl., état neuf, 5 r., conf., 4 amort. éclair. électr., compt., access., 9.200 fr. Head, 12, rue Liberté, Vaires (Seine-et-Marne).

Les plus Jolies Malles chez Jules BERNARD, Fabricant

MALLES EN SÉRIE ET SUR MESURES, S'ADAPTANT EXACTEMENT
 :: :: A VOTRE TORPÉDO OU CONDUITE INTÉRIEURE :: ::
 assorties à la couleur de la carrosserie

30 % Meilleur Marché que partout ailleurs

111, Rue d'Aboukir, PARIS — Téléph. : Gut. 37-45
 Usines à Thiais — Ateliers : Rue de Cléry, 90



VOITURES

6.000 fr. Amilcar 6 CV, tou-
 riste luxe, éclair. électr., parl. état.
 Bachollet, 57, rue Geoffroy-Saint-
 Hilaire, Gobelins 70-69.

Amilcar sport, bord. impec.,
 peu roulé, pn. neufs, vend. par
 particulier. Ecrire Jean, 19, rue
 Monge.

Amilcar sport, 2 pl., pointe de
 course, éclair. dém. électr., capote,
 6 roues garnies, 4 amort. Hartford,
 técal. bon état, 8.500 fr. Louis
 Nass, négociant, Hininque (Haut-
 Rhin).

Par particulier Ariès 5/8,
 3 places, éclair. démarr. électr.,
 5 roues interch., capote neuve,
 moteur ent. révisé, près à prendre
 la route. Vis. tous les jours à
 partir de 19 h. 30 ou sur rendez-
 vous, 6.500. Vendu cause charges
 famille. Geas, 60, rue Jeanne-d'Arc
 Paris (13^e).

Benjamin 4 cyl., cond. int.,
 3 pl., révisée, éclair. électr.,
 montre, amortiss., 5 roues Miche-
 lin, 8.000 fr. H. Lalleur, 3, rue
 Montgolfier, Pantin (Seine).

Citroën 5 CV, excellent état,
 pneus conf. neufs, 7.800, après
 18 heures. Bougon, 84 bis, rue
 Bois-de-Colombes, La Garenne
 (Seine).

Citroën 5 CV, 2 pl., bien rem.
 en état. Vis. sem., conf. 6.000 fr.
 Ravinet, Meudon (S.-et-O.).

Camionnette Delage impos.,
 6 CV, revis., 5 roues Michelin,
 état neuf, 3.000 fr. Moto Favor,
 175, neuve, 2 vit., kick, éclair.
 électr., 2.950 fr. Janiaud, Saint-
 Laurent-en-Brais, par Laclayette
 (S.-et-L.).

5.500 fr. Mathis, 5 CV,
 2 pl., écl. dém. électr., 5 roues
 très bon état. Marquaut, 26, rue
 des Messiers, Montreuil-s.-Bois
 (Seine).

Mathis 5 CV, moteur révisé,
 bon état, essai à vol., 6.600 fr.
 visible t. les jours, dim. matin.
 Faulhaber, 22, rue du Bois,
 Nanterre (Seine).

Renault 6 CV, cond. int.,
 1925, ent. rev., pist. Alpax,
 6 roues amort., ess. glace, lant.
 cent., mont. compt., pn. neufs,
 13.500 fr. Mathis, Cie Siècle,
 64, rue Taitbout, Trud. 25-92.

Populaire Renault 5 CV,
 éclairage électrique, excel. état,
 1.500 fr. Goquet, 13, d'Alsace,
 Clichy (Seine).

Renault 10 CV, mle 1925,
 parf. état, pneus neufs, conf.,
 acces., tr. b. occ., vis. ts les soirs
 6 heures. Mme Bardot, 58, rue
 de Neuilly, Clichy (Seine).

Defrance Scap, 6 CV, sport
 2 pl., écl. électr., comp., montre,
 5 r., Rudge révisée, S. C. A. P.
 out., capote cons., 6 r., essais,
 t. parcours 7.900 fr. Morlet,
 111, rue Garenne, Courbevoie.
 T. 679.

Voiture grand sport, moteur
 Ruby, très rapide, excel. état de
 marche, consommation 6 lit.,
 aux 100 kilom., éclair., démar.,

VINCENNES - SPORT - MOTOS

Éts M.-J. SIMON, 170 bis, Avenue de Paris - VINCENNES
 (Place de la Tourelle de St-Mandé, à 300 m. du métro Vincennes)
 Téléphone : DIDEROT 2 47

MAISON PROFESSIONNELLE

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT
 des Motos : Gnôme et Rhône, Ravat, Peugeot, Algon, Griffon, Grimpeur, Royal-
 Moto, Motorbonyx, Motobécane, Monet-Goyon, Terrot, M. J. Simon, F. N. Saroléa.

ACCESSOIRES - RÉPARATIONS - ACHAT - ÉCHANGE

A TITRE GRACIEUX : Intermédiaire du vendeur à l'acheteur pour la Vente des Motos d'occasion
 DÉPOT-GARAGE GRATUIT

Éts PLAZOLLES

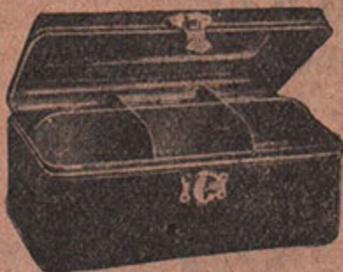
Maison fondée en 1897 - 16, Rue Cruisol, PARIS (11^e)
 Métro : OBERKAMPF

René GILLET - ROLÉO - GILLET (d'Herstal)
 TERROT - ALCYON - LE GRIMPEUR, etc...

A des conditions exceptionnelles

ACCESSOIRES MOTOS ET AUTOS
 COMPTANT CREDIT

Remise intéressante aux Lecteurs de Moto-Revue



Coffres pour Motos

Les Coffres métalliques C. M.

sont Les Mieux Construits
 Les Plus Élévants
 Les Meilleurs Marchés

J. PLIVARD, Constructeur
 200, Route de la Révolte
 LEVALLOIS (Porte d'Asnières)

Téléphone : Wagram 86-58

Tous Modèles de Série et de Luxe sur Commande

INDIAN 150 cmc. - 6 CV. IMPOTS

Assurance
 et Consommation

RÉDUITS D'UN TIERS

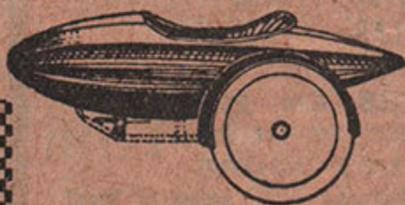
par l'application du procédé

POINARD - DEVAU

3, Rue Laroche, PARIS-14^e — Téléph. : FLEURUS 25-25

PIÈCES pour INDIAN

Demandez la notice



Catalogues contre 0fr. 50

LE COUPE-VENT

(Forme rationnelle du Cigare)

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

Carrosserie mono et bi-place
 Prix défiant toute concurrence

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

compt., A. T. tous acces., peint
 au Nitrolac Sweerts, 36 ter,
 rue de La Tour-d'Auvergne,
 Paris, Trud. 78-82.

Mathis 6 CV, 3 pl. 1/2, écl.,
 dém., kl. électr., compt., 5 roues
 710 x 90, très bon état, 6.200 fr.
 Audusseau, 3, rue Louis-David,
 Bagnolet (Seine).

Superbe occ. Renault, 6 CV,
 torp., 4 pl., châssis long., état nf,
 par. choc, montre, compt., gaines
 ressorts, couv., phare ar., rétro.
 enjol., etc. à enlever de suite
 13.500 fr., cause double emploi.
 Bousquet, 9, rue de Bruxelles,
 Métro Blanche, rendez-vous. Tél.
 Louvre 65-92.

Zèbre 5 CV, torpédo, 2 pl.,
 bon état de marche, 1/2 taxe,
 essai à volonté prix 1.900 fr.
 Beuchey, villa du Progrès, route
 d'Aubervilliers, St-Denis (Seine).

G. A. R. Chapuis-Dornier,
 7 CV, torp. 4 pl., dém., écl.,
 6 r., conf. d. emploi. Podgeur,
 Mairie Kremlin-Bicêtre (Seine).

Fiat type M2, 16 CV, 1922,
 torp. 6 pl., strap. face route,
 transf. en camion., parf. état
 de marche, prix 5.000 fr. S'adres-
 ser : M. Grimau, 5, rue St-
 Augustin, Paris (2^e). Près la
 Bourse.

Echange phare et dynamo alter-
 nacycle contre moteur 125 cmc.
 ou Moto-roue Xeviewall, J. Che-
 valier, 6, Grande-Rue, Ganaches
 (Somme.).

Echange carrosserie Fourgon-
 nette, état neuf, Peugeot, 15 CV,
 16 CV, voie large, contre Torpédo
 2 pl., Tonnellier, 18, rue Sannois,
 Nanterre (Seine).

Cyclecar 9 CV, état neuf, écl.
 MAG, bien équipé, à enlever,
 5.500 fr. ou échange contre side
 bi-pl., René Gillet, même état.
 Ecr. M. Ducrey, 7, villa Ermitage
 (20^e).

Echanger ou à vendre Harley,
 side bipl., écl. MAG, capote, contre
 camionnette, M. Jean, 100 avenue
 d'Italie, Paris (13^e).

Echange poste T. S. F., 4 l.
 int., haut p., écou., accu., 4 volts,
 30 a., 2 clif 2, 4 l., Micro, 4 L. Radio
 Philips, Antenne, contre Moto
 2 ou 3 CV, en excell. état de
 marche, Veuillet, 8, rue Boulou-
 vard à Arles (Bouches-du-Rhône).

Contre châssis, M. A. S. E.,
 bon état ou à révis., j'échange
 A. B. C. dern. mod., graiss., méc.
 état parf., bel aspect, légère
 soultte, si nécess., Peuvergne,
 Saint-Germain, Laval (Loire).

Echange poste T. S. F., 5 lamp.
 selfs, intér., Europ., e H.P.,
 puiss., gr. select, nu av selfs, val
 800 contre équip., éclair., électr.,
 pour Terrot, 3 CV, 2 tps, Clari-
 nette Boehm 13 clés si bémol,
 parf. état val. 200, contre selle
 Terry, ou tan-sad, écrire av.
 descript., à Tainturier, La Londe 1
 Maures (Var).

Vend 2.500 fr. ou échange
 side B. S. A. parf. état, contre
 moto, 2 cyl. avec side Homon,
 35, rue Rousselet (7^e).



CARROSSERIES ET CHASSIS
pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoche, Lanternes, etc... etc.
Ernest RICHARD
Constructeur
184, Avenue de Choisy, 184
PARIS Tel. Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

G. N. Salmson, 7 CV, access.,
état mécan., échange pour moto-
side, 4 CV, minim. ou vend
3.200 fr. Vis., 3, rue Al.-Dumas,
Romainville (Seine).

ON DESIRE ACHETER

Pour fin mai courant, on
désire acheter, moto Terrot, à
reviser ou accidentée modèle
1926, 3 CV, 3 vit., réelle occ.
détails. Foucault Cycles à Flers
(Orne).

Transmission complète,
arrière pour compteur moto O. S.
Fourmillon, 46, rue du Clos-le-
Roi, Troyes (Aube).

Achète boîte 3 vitesses, chaîne-
chaîne, urgent. Joffre, 282, rue
de Charenton.

Carburateur Amac, sport,
22 m/m, selle Lycette. Damon,
Pernois (Somme).

Poste T. S. F. 4 lampes,
marche 2-3-4 lampes, longueur
d'ondes 160 à 3000., état absolu-
ment de neuf, valeur 1.350 fr.
Prix 800 fr. Ecrire G. Petit, 34,
rue de la Gare, La Frette (Seine-
et-Oise).

A profiter tr. bon ét., Zebre
mono 5 CV 1/2 taxe ou cycle
éclair, 6 CV Anzani 1/2 taxe ou
Ninon 3 CV camion., 2.950 fr.,
side B. S. A. embr. à vérif.,
1.950 fr. Labor 1 CV 1/2 600 fr.,
jeu 3 lant., essence Vestales,
75 fr. Mémin, 17, rue Monnaie,
Rennes (Ille-et-Vilaine).

Pressé 1.750 fr., cyclecar
3 roues 4 CV, bon état marche,
425 fr., dynamo 300 watts
25 volts, cinéma 1/2 profes.,
oxy, acétyl., bas prix. H. Cosnier,
Précigne (Sarthe).

A vendre cuves ciment armé
contenant 1.000 litres au plus
offrant, 45, avenue Gambetta,
Montrouge. Téléphone 115.

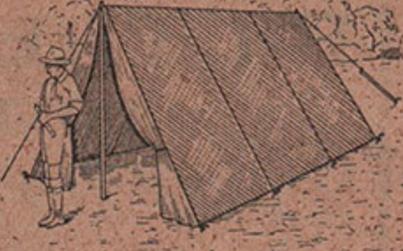
Pneus motos 650 x 50,
650 x 60, 700 x 80 cadres, fourches,
moteurs, boîtes guidons, résér-
voirs, etc., 80, rue du Dessous-des
Berges. Métro Nationale.

Terrain, centre Champigny,
440 m., faç. 13 m. 60, av. mais.
maç., 1 pièce, 30.000 fr. Rochard,
68, Gde-rue, Nogent-sur-Marne
(Seine).

Moteur Harley 9 CV, pr
cyclecar, refr., air act., ventil.,
magn. en bout, enbr. Hele-Lhaw,
le tout état neuf, au plus offrant
ou contre pet. moto, le soir ou le
dimanche. Chailley, 49, rue des
Fêtes, Paris (19°).

Eclairage électrique, Radios,
dyn., phare diam., 130 m/m neuf.
A. Hofmann, rue Salins, 48,
Pontarlier (Doubs).

Une auto, cyclecar Masé c.
2 baquets, 100 km. heures, grand
coffre moteur neuf, pas revisé,
neuf, une vieille maison de cam-
pagne avec dépendances, 1^{er} gre-



TOUT POUR LA MOTO
- au Palais des Soldes -
Toile de tente individuelle,
depuis 22 fr. 50
Avec cordages spéciaux
35 et 45 fr.
Bonneterie, Equipements
imperméables, Bottes
Leggings, Gants, etc.
5 0/0 sur présentation de cette annonce
41, Avenue des Ternes et 28, Rue des Acacias, à PARIS

AGENCE DIRECTE
SUNBEAM
Toutes pièces détachées
en stock
Motos neuves et d'occasion
MARLIN, 136, r. Torquerville
PARIS (17°)
Tél. : Carnot 55-59

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adressez-vous au Spécialiste
J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - TEL : NORD 81-07
Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTA,
TERROT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER F.N.,
RENÉ GILLET, GNOME et RHONE
VENTE & ECHANGE **COMPTANT & CRÉDIT**
Pièces détachées toutes motos
Stock A. B. C. **REPARATIONS**

MOTOBÉCANE et MOTORHONYX Les motos populaires
— réputées —
sont vendues avec **LONG CRÉDIT** sans majoration
CRÉDIT CYCLISTE 71-73, av. des Ternes
: : PARIS : :
- Expositions permanentes -

AUTOMOBILISTES! RÉALISEZ 30% D'ÉCONOMIE
En faisant **RÉNOVER** vos **PNEUS** usagés
TRAVAIL SOIGNÉ ET GARANTI
Chez **R. BUTEZ**, 27, Passage Ménilmontant - PARIS (11°)
Remise 10 % au porteur de cette annonce

AGENCE PARISIENNE
TERROT «-» **MOTOSACOCHÉ** «-» **DOLLAR**
G. LEFEBVRE - 110, rue Damrémont - PARIS (18°)
Comptant Téléph. : MARCADET 35-64 Crédit

VITE et BIEN et.... PAS CHER
En 3 jours, par procédés spéciaux, faites repeindre votre voiture ou votre cyclecar
au GARAGE VICTOR-HUGO
6, Rue Bonnet, CLICHY (à 200 mètres Porte de Clichy)

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 & RECOMMANDÉS
Maison VAYSSE
387, Rue de Vaugrard - PARIS (15°) - Téléphone : Ségur 27-78

MOTOS -:- AUTOS
-:- GARAGE -:-
Réparations toutes Marques - Garage gratuit pour Machines à vendre
L. GÉRARD, 19, Rue des Gravilliers, Paris-3°

Désirez-vous **VENDRE, ACHETER, ÉCHANGER** -:-
Les Petites Annonces de MOTO-REVUE
vous fournissent le moyen le plus **ÉCONOMIQUE** et
le plus **SUR**

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

nier, cave, 1.000 mq de jardin
cultivé arbres fruitiers, conte-
nance environ 1.800 mq, 30 m.
façade sur route, entrée du village,
25 km. de Paris le tout 20.000 fr.
nets., écrire à M. Girard, 58, rue
Saint-Placide, Paris (6°), avec
timbre pour réponse ou sur rend-
vous pour visiter.

Moto sans mot., compt., 1
cadre bas av. fourche porte-bag.,
G.B.D., sacoche réserv., guidon,
sport roues avec pn. eg. 560 x 65
absol. neuves, boîte 2 vit., Picard
nve selle, repose-pieds, frein,
prix très intér. voir Gaillard, 113,
rue des Morillons, Paris (15°),
ou sam. apr.-midi et dim., 74,
av. du Dr-Durand, Gentilly
(Seine).

Garage 25 voitures près centre,
bail 15 ans; atelier outillage
neuf, prix à débattre, affaire
intéressante. Coryn, 49, rue Ram-
ponneau, Paris (20°).

Moulinet à lancer, bobine
libre, neuf, 85 fr. Ecrire Gueniot,
ingénieur, Tonnerre (Yonne).

Vélo homm. ayant peu servi,
pn. 700 x 32, r. libre et fixe frein,
300 fr. v. le soir. Charrier, 17,
rue de Savoie (6°).

A vendre cause non emploi,
un moteur amovible Cyclone
1 CV 1/2 complet, parf. ét. de
march., prix 300 fr., 1 poulie à
débray. Ultima ét. neuf complète,
le tout 500 fr. Beaubie-Cançon
(Lot-et-Garonne).

Bicyclette à moteur Alcyon
1 CV, 1926, roulée 1.200 km,
état mécanique parf., 750 fr.
cause santé. S'adresser, après
19 heures ou samedi apr.-midi,
16, rue du 4-Septembre. à Rueil
(Seine-et-Oise).

A vendre bouteille Magondeaux,
et phare de secours pour auto
bas prix. P. Cunière, 4, rue Jean-
Lantier.

Très belle carrosserie de side
avec pontage, et dossier incurvé,
2 places avec strapontin, plant.
S'adresser M. Girard, march. de
vins, 30, rue Edgar-Quinet, Pu-
teaux (Seine).

Cyclotracteur, 300 fr. M. Daus-
que, 3, passage de la Vierge,
Paris (7°).

Moto 1 CV 1/2, parf. ét., essai
vol., débr., pneus neufs, 650 x 65,
1.500 fr., tous les jours 12 à 14 h.
ou soir 18 h. 30. Rabussier, 5,
rue du Loing, Paris.

Pour 5 CV Citroën, 1 ventilcit
neuf, 160 fr., 1 jeu gaines métall.,
técalémit, 100 fr., 1 volant direct,
nf, 50 fr., 1 pyréne chgé 110 fr.
Ecr. Aubourg, 63, rue Didot (14°).

Dynamo, démarreur Ducellier,
contacteur, disjoncteur, tableau,
2 phares, tout bon état pour
voiturette, 500 fr. Battini, Le
Crotoy (Somme).

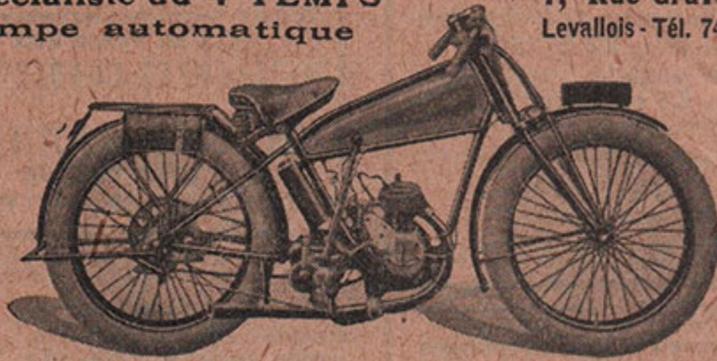
Ech. 1 p. cuisine gaz, 680 X°,
contre 2 ou 3 p., quart indif.
Lemonnier, 209, rue St-Maur.

Demande remplaçante pour
mois de juillet complet, pour
tenir caisse. S'adresser à la caisse
de *Moto Revue*, 5, rue St-Augus-
tin. 3^{me} étage.

LE PROPUL-CYCLE

Spécialiste du 4 TEMPS
Pompe automatique

7, Rue Gravel
Levallois - Tél. 743



:: BAISSÉ sans CONCURRENCE ::

- 175 cc., 4 temps, 3 vitesses, chaîne-chaîne .. " " " " **3.790 fr.**
- 175 cc., 4 temps 3 vit., ch.-ch., selle Terry, ballons 700x80; amortisseurs, freins à tambours. " " " " **3.960 fr.**
- 250 cc., 4 temps Anzani; culbut., selle Terry, ballons 700x80. amortisseurs, freins à tambours. " " " " **5.085 fr.**
- 350 cc., 4 temps Anzani, culbut., selle Terry, ballons 700x80. **5.600 fr.**

REPRÉSENTANTS ET AGENTS DEMANDÉS

Notice M. R. sur demande

FILTREZ...

VOTRE ESSENCE !

Plus d'ennuis de
carburateur avec

"L'ENTOMOS"

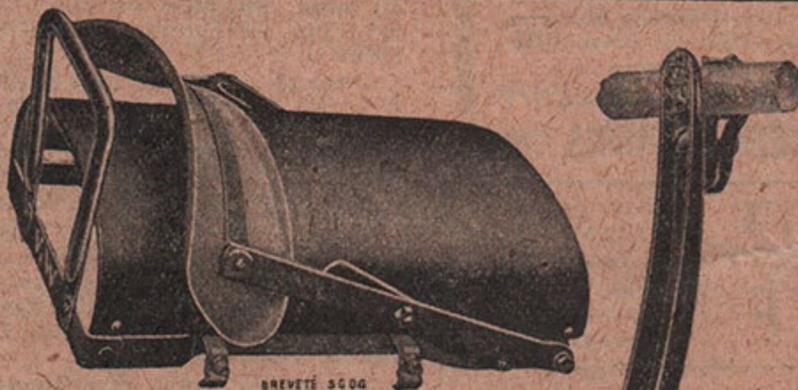
permettant le mélange de l'huile à l'essence (sans pour cela réduire le débit de filtrage). MM. les possesseurs de motos ont intérêt à se servir du type M.



En vente dans les Garages
et Maisons d'Accessoires

- Type M pour motos (diamètre 80^{mm})
- Type T pour voitures (diamètre 120^{mm})
- Type G pour garages (diamètre 180^{mm})
- Type D pour appareil distributeur (diamètre 180^{mm})

Se font en fer-blanc et en cuivre



Les qualités d'un siège moderne : souple, faible hauteur, montage rapide, fini impeccable et bas prix sont réunies dans la **Selle arrière V et W n° 9.**

En vente dans tous les Magasins de Motos et Accessoires. — Catalogue illustré franco.

Établissements V et W, 17, Rue Riquet, Paris-19^e

SPÉCIALE AGENCE

VOUS OFFRE

MOTO NEW IMPERIAL

1^{re} marque anglaise

| | FR. |
|---|--------------|
| Modèle 5 Super-Sport, culbut., 250 cmc. | 5.800 |
| » 6 » » » 350 » | 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**

Méto :
Clignancourt

Tramway : Lignes { 10
66

ABONNEZ-VOUS A MOTO-REVUE HEBDOMADAIRE

BULLETIN D'ABONNEMENT

à nous retourner après l'avoir rempli
et découpé (ou recopié)

Veillez m'abonner à (1), numéros de Moto-Revue, à partir du Numéro en date du
Ci-joint la somme de (2)

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

| | Un an 52 numéros | Six mois 26 numéros | Trois mois 13 numéros |
|---------------------|---------------------|------------------------|--------------------------|
| France et colonies. | 45 » | 23 » | 12 » |
| Union Postale.... | 66 » | 34 » | 18 » |
| Autres Pays..... | 84 » | 43 » | 22 » |

(Signature)

(1) 52, 26 ou 13 numéros.

(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des Postes, la mention : CHÈQUES POSTAUX 29.737 - PARIS (2^e)

R. DARMONT

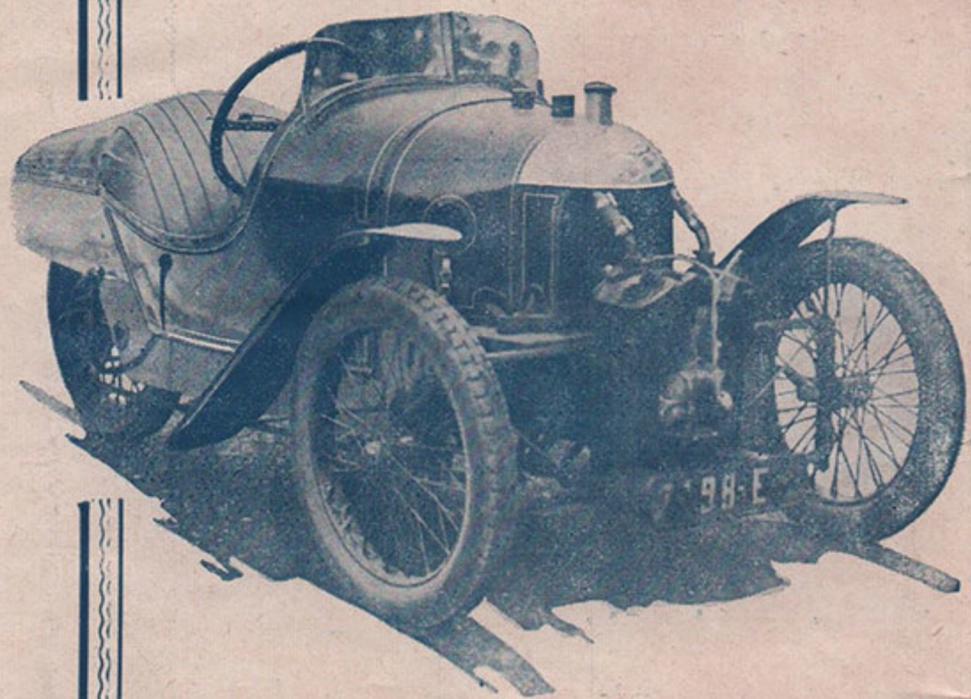
Constructeur du **MORGAN**

USINES : Rue Jules-Ferry, à COURBEVOIE (Seine)

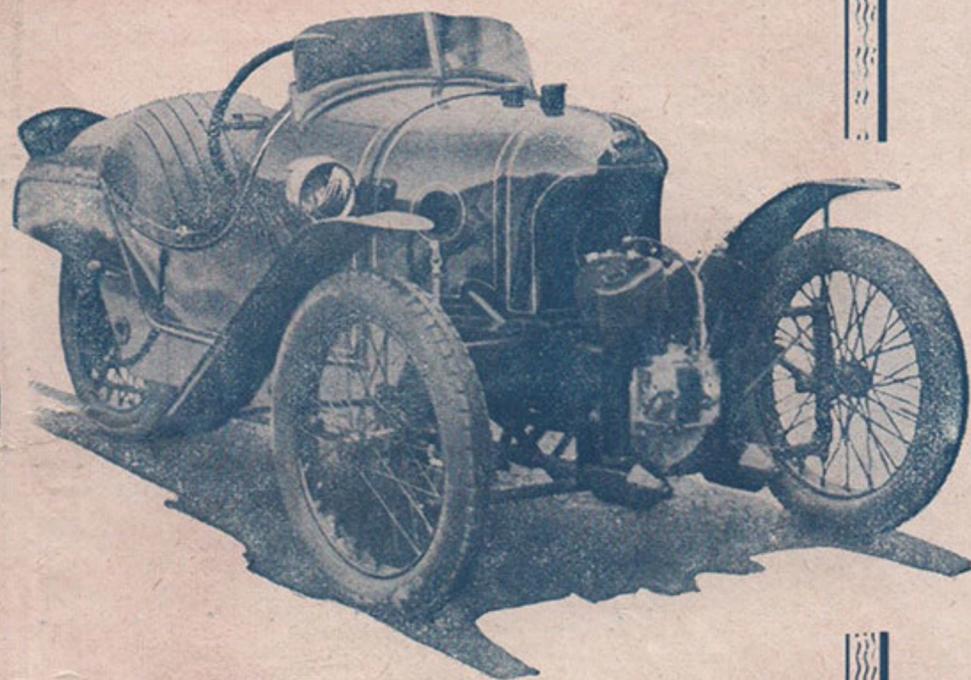
MAGASIN D'EXPOSITION
178, rue de Courcelles - PARIS

TÉLÉPHONE :
COURBEVOIE 525

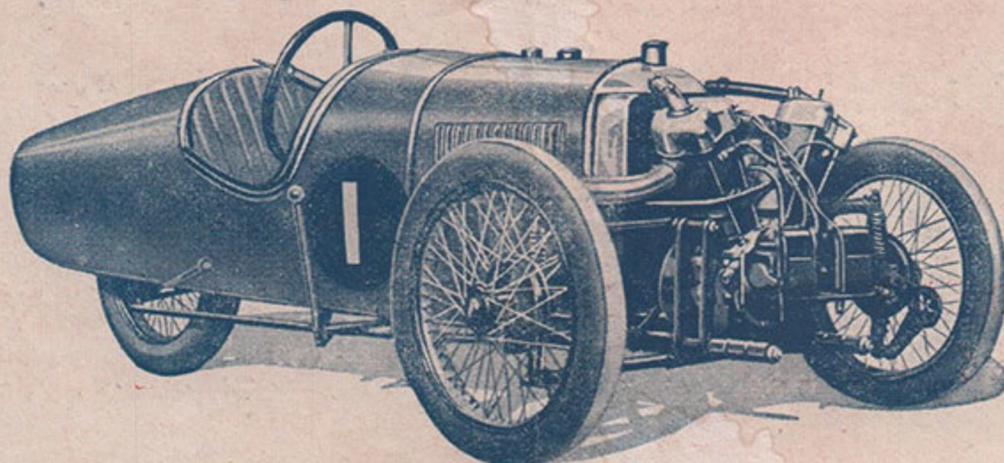
NOUVEAUX PRIX



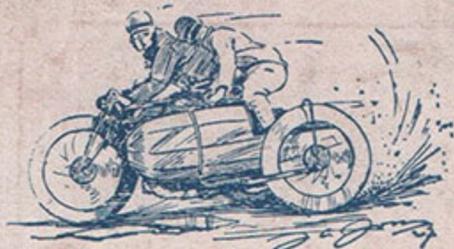
Sport à refroidissement par eau
moteur 1.100 cmc.
avec pare-brise et avertisseur
Prix : **7.500 Frs.**



Sport à refroidissement par air
moteur 1.100 cmc.
avec pare-brise, éclairage et avertisseur
Prix : **7.500 Frs.**



Type "**DARMONT-SPECIAL**"
moteur à culbuteurs - deux magnétos
pneus de 100 sur jante à base creuse - freins avant
Nouvelle puissance fiscale 6 CV
Prix : **13.500 Frs.**



Le premier numéro de

MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE

particulièrement brillant par sa rédaction, le soin apporté à son illustration, l'abondance des matières qui y sont traitées, et par la profusion et la diversité de ses annonces.

Est en vente depuis le 4 Juin dans tous les kiosques et chez tous les libraires où vous pouvez dès maintenant retenir le numéro du 11 Juin et ceux à suivre.

En cas de difficultés, vous pouvez vous adresser ou écrire à nos bureaux : 5, Rue Saint-Augustin, PARIS-2^e (Bourse), en utilisant le bulletin d'abonnement

**NOS ABONNÉS PROFITENT D'AVANTAGES TRÈS IMPORTANTS
QUI LES REMBOURSENT, ET AU-DELA, DU PRIX
DE L'ABONNEMENT**

