

Visite chez Harley-Davidson

1^{fr.}25

MOTO REVUE

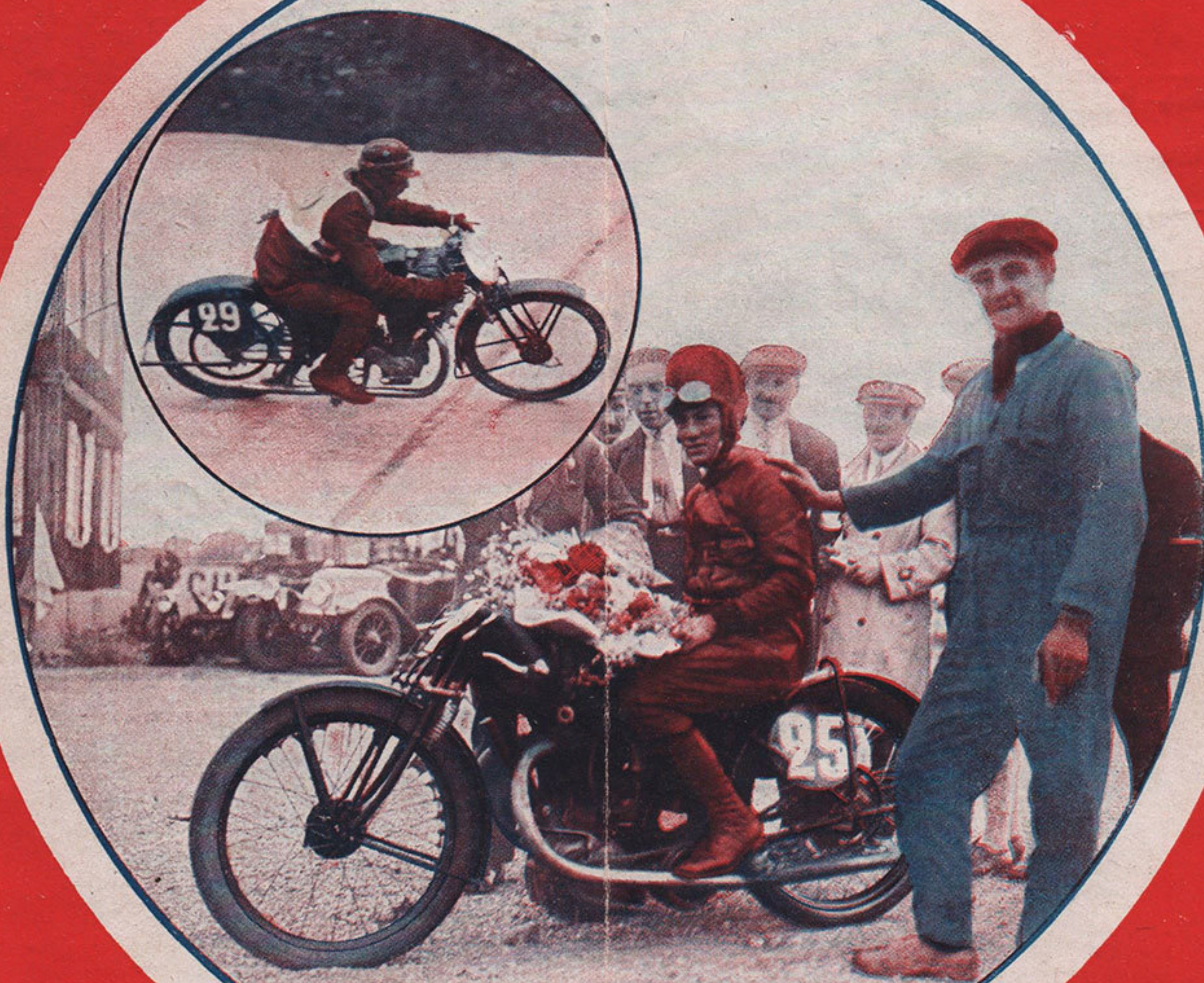
SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 233

27 Août 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

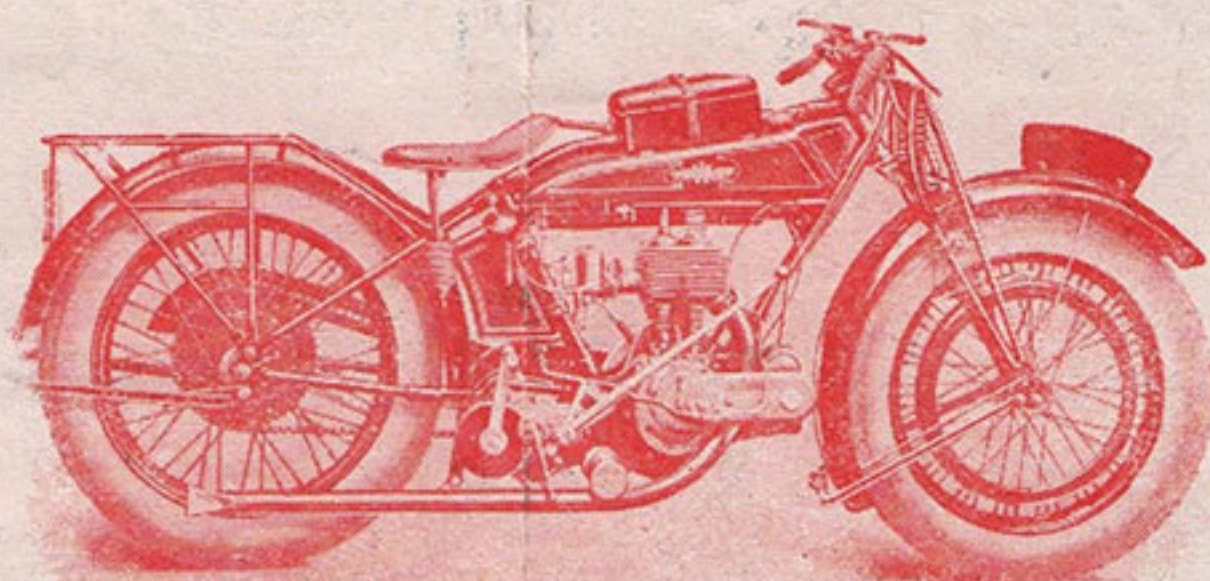
MOTO-REVUE
BUREAUX :
5, rue St-Augustin, PARIS

COULON et ROLLAND, les nouveaux champions de France catégories 250 cmc. et 500 cmc.,
sur Motocyclettes **TERROT**.

TERROT était déjà détenteur du titre en 1925 et 1926 (catégorie 250 cmc.) avec *DURAND*.

GNOME RHONE

LA
500 CMC.
GRAND SPORT



- **SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne, PARIS** -

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

Succursale : 6, Rue d'Aubuisson — TOULOUSE



GNOME RHONE

24 Juillet

KILOMÈTRE LANCÉ ET ARRÊTÉ DE GRENOBLE

Cat. 500 ^{cmc.} : 1^{er} EGY sur 500 ^{cmc.} GNOME & RHONE

31 Juillet

CIRCUIT des STATIONS THERMALES DU COMMINGES

Cat. 175 ^{cmc.} : 1^{er} ^{ex aequo} LANGLOIS sur 175 ^{cmc.} GNOME & RHONE

Cat. 750 ^{cmc.} : 1^{er} DEFOSSE sur 500 ^{cmc.} GNOME & RHONE

5 Août

COTE DE LUCHON

Cat. 750 ^{cmc.} : 1^{er} LANGLOIS sur 500 ^{cmc.} GNOME & RHONE



SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau, PARIS (X^e)

Livre

**TOUTES LES MARQUES
DE MOTOCYCLETTES NEUVES**

payables en

14 versements

aux prix des Catalogues avec
la garantie des Constructeurs

Les MOTOCYCLETTES sont mises au point
GRATUITEMENT

par nos soins et livrées
seulement après essais

S^t-MARTIN AUTOMOBILES

fournit au meilleur marché

TOUS ACCESSOIRES

*avec la moto et payables de même façon,
la pose en est faite gratuitement, nous
en garantissons le bon fonctionnement*

S^t-MARTIN AUTOMOBILES

est l'ami de ses Clients et vous
sortira toujours d'embarras

Catalogue illustré de 34 pages, franco contre 2 frs en timbres-poste

Venez à nous!

c'est mieux que partout ailleurs.



Gratis

Votre Initiale
en Or

Demandez-nous au-
jourd'hui notre notice
ROBBIALAC, en pré-
sant si vous voulez
septindie une auto,
une moto, ou un cycle,
et nous vous adresse-
rons en même temps
un décalque doré de
votre initiale.

Quelques centaines de francs à
garder dans votre poche, cela
vous convient-il? — Oui? Rem-
plissez donc le coupon ci-dessous.
La Notice ROBBIALAC vous ex-
pliquera combien il est facile de
réemailer soi-même sa voiture
au ROBBIALAC. Ce merveilleux
émail à froid coule si facilement
sous la brosse, et s'arrondit si
bien de lui-même que tout ama-
teur peut obtenir sans peine, sur
son auto, sa moto ou sa bicyclette,
des surfaces unies et brillantes
qui résistent, sans se ternir et sans
s'écailler, aux intempéries, à l'es-
sence, à l'huile, à la boue, etc.

Votre Fournisseur habituel
le stocke en Noir, Blanc et toutes
nuances populaires

POSTEZ CE COUPON AUJOURD'HUI

S. A. ROBBIALAC, 42, rue de Sèvres, BOULOGNE-s-Seine

Sans aucun engagement de ma part, adres-
sez-moi gratis votre Notice pour réemail-
ler une voiture ainsi que les initiales
(écrire lisiblement les let-
tres désirées).

Nom _____

Adresse _____



ROBBIALAC

EN VENTE

dans tous les Garages, Grands Magasins, Bazars et chez tous les Marchands
de couleurs, d'Accessoires, etc.

VENTE EN GROS chez tous les Commissionnaires

"Rochester"

MOTO

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

3 MODÈLES sur
cadre universel

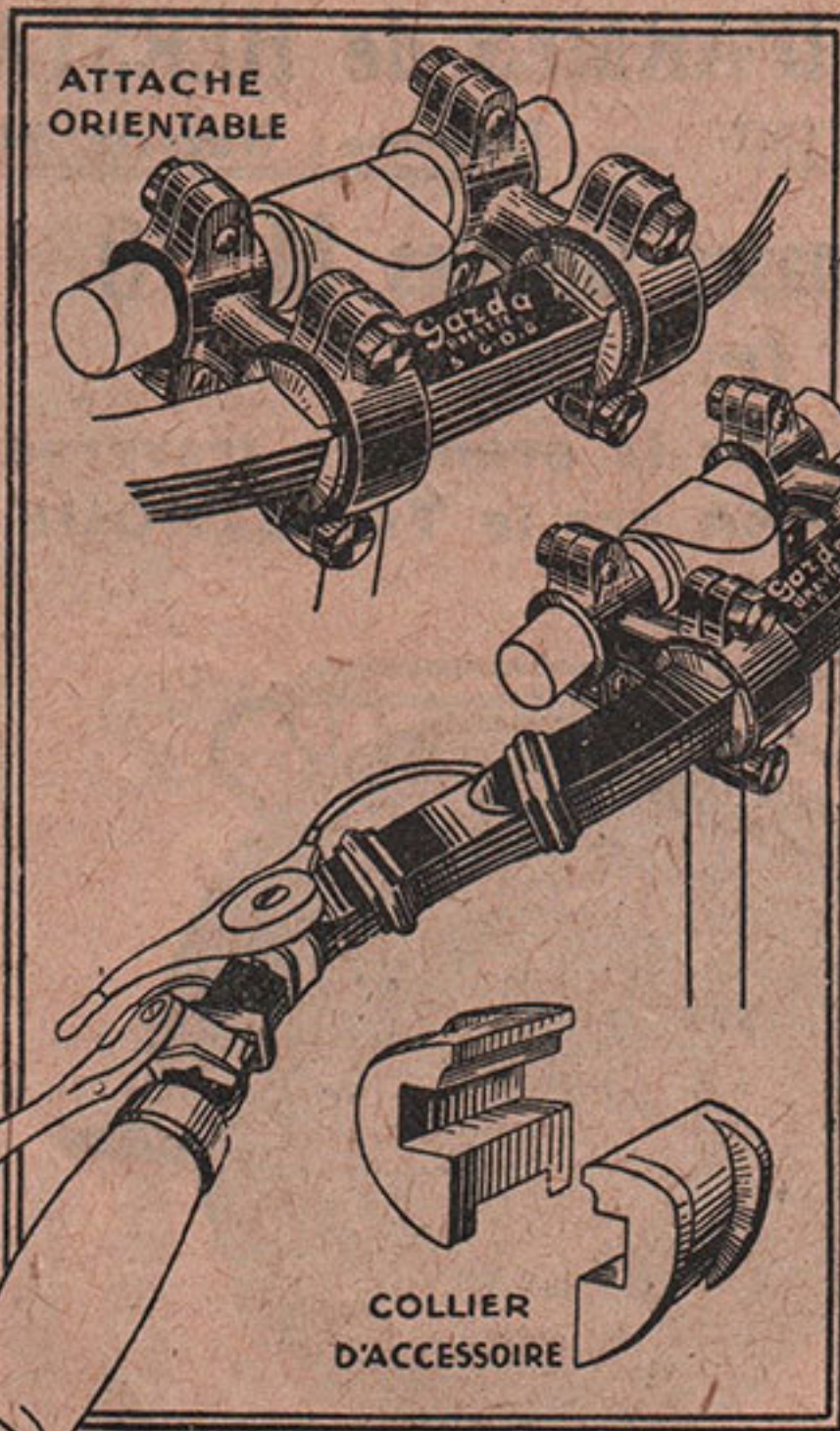
2 vitesses, chaîne-courroie	2.550 fr.
2 vitesses, chaîne-chaîne	2.650 fr.
Sur ballons 25 x 3, base creuse.	2.900 fr.
3 vitesses, chaîne-chaîne	3.200 fr.
Sur ballons 25 x 3, base creuse.	3.600 fr.

Toutes avec

BOITE STURMEY OU CAMPBELL
PNEUS DUNLOP, CHAÎNE RENOLD

Catalogues et Notices

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



RIEN...

N'ÉTANT PLUS SOUPLE
QU'UN RESSORT..

RIEN...

N'EST PLUS SOUPLE
QUE LE NOUVEAU

Guidon "GAZDA"

== Tout en Ressorts ==

**SUPRÊME
CONFORT**

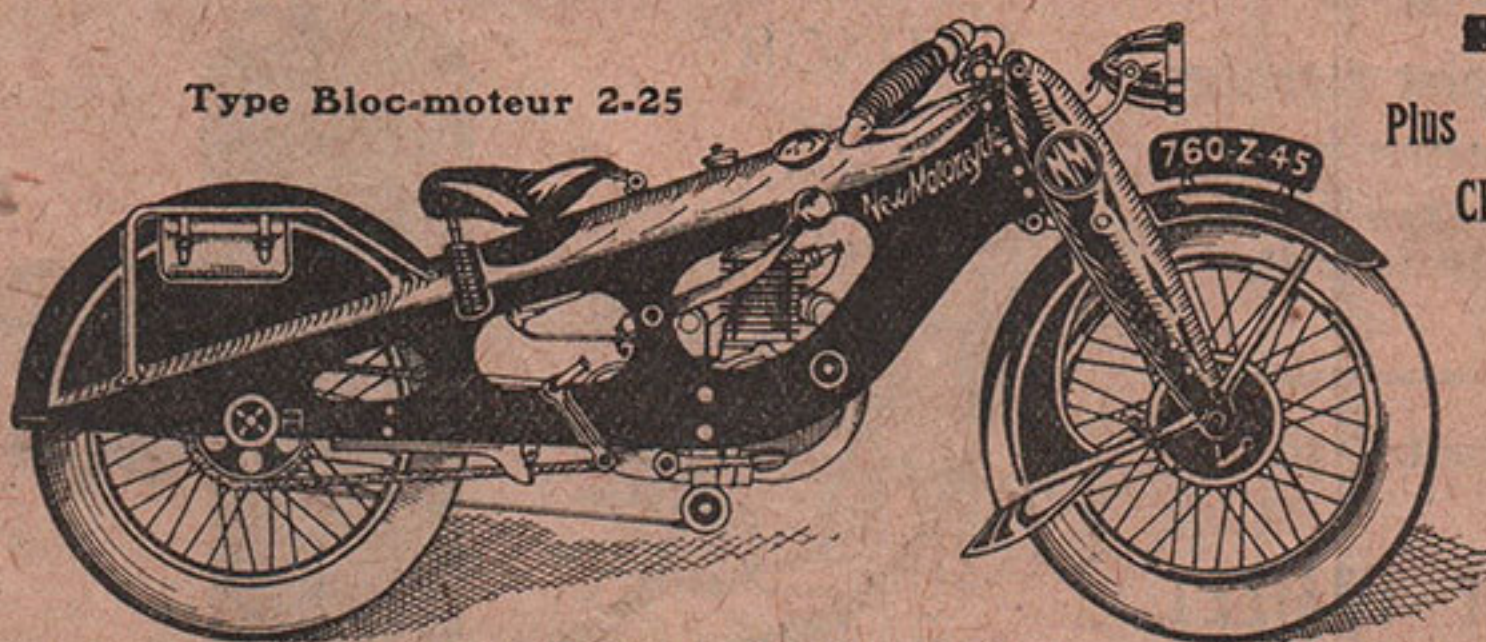
CATALOGUE ILLUSTRÉ
FRANCO SUR DEMANDE

Établ^{ts} DELLHEIM

39, Avenue du Roule, 39 — NEUILLY-SUR-SEINE (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

POSSÈDE 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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

III



POUR

SANS RIEN DÉMONTER... "PROTEX"

AUTO
MOTO
VÉLO

PROTEX supprime les crevaisons ; -- -- -- --
PROTEX est d'une efficacité absolue ; - -- -- --
PROTEX prolonge la durée du caoutchouc ; -- -- -- --
PROTEX s'introduit par la valve en quelques secondes.

Société PROTEX, 28^{bis}, Rue Guillaume-Tell, PARIS (17^e) — Téléphone : Galvani 93-91

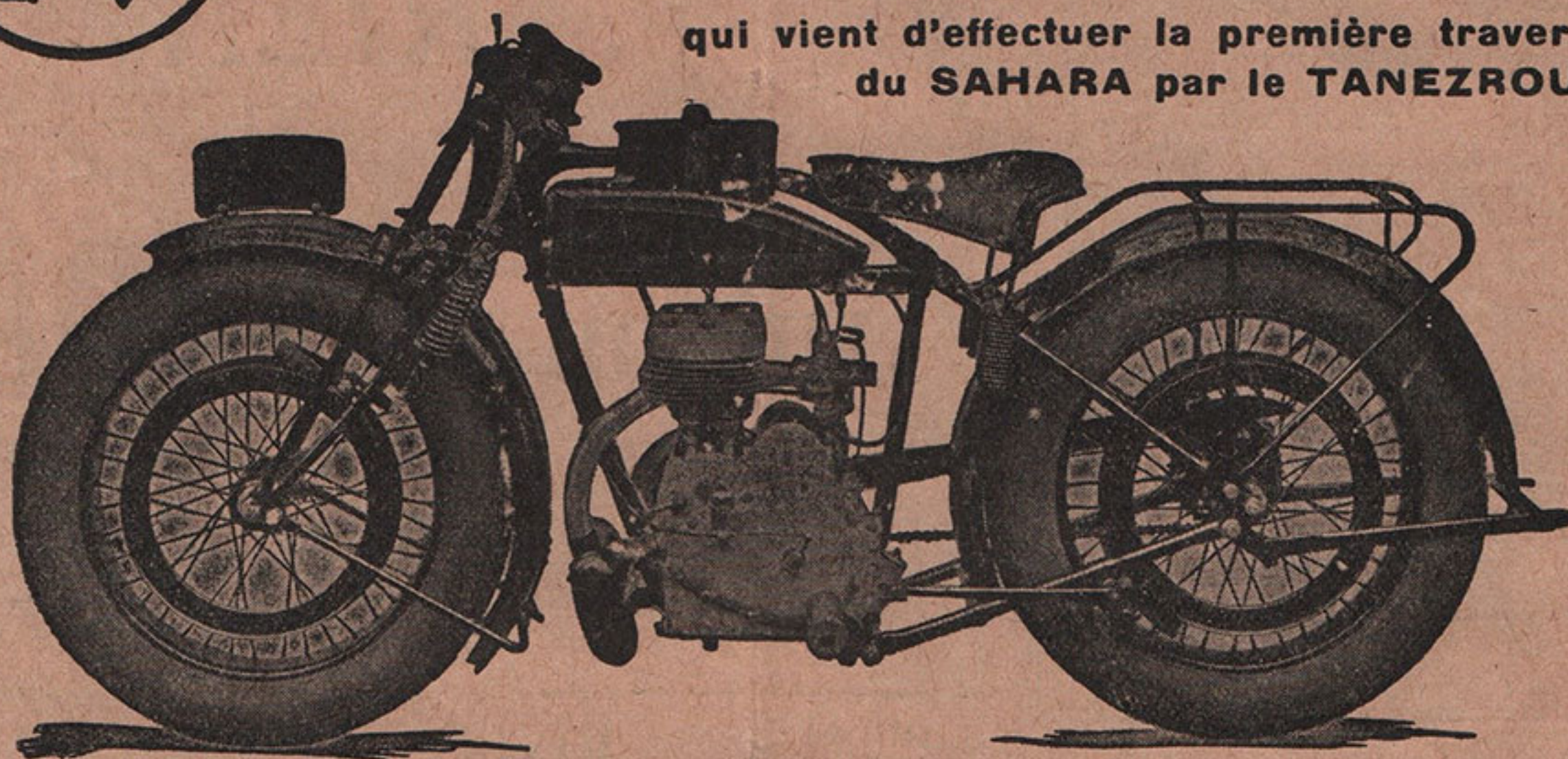


La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

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

LA MOTO 350 cc. à soupapes latérales M. 70 à 5.500 fr.

qui vient d'effectuer la première traversée
du SAHARA par le TANEZROUF



BOL D'OR 1927. — 1^o L'EMPEREUR F.N. 350 cc. battent toutes catégories
et tous les records précédents : 1.698 km,084

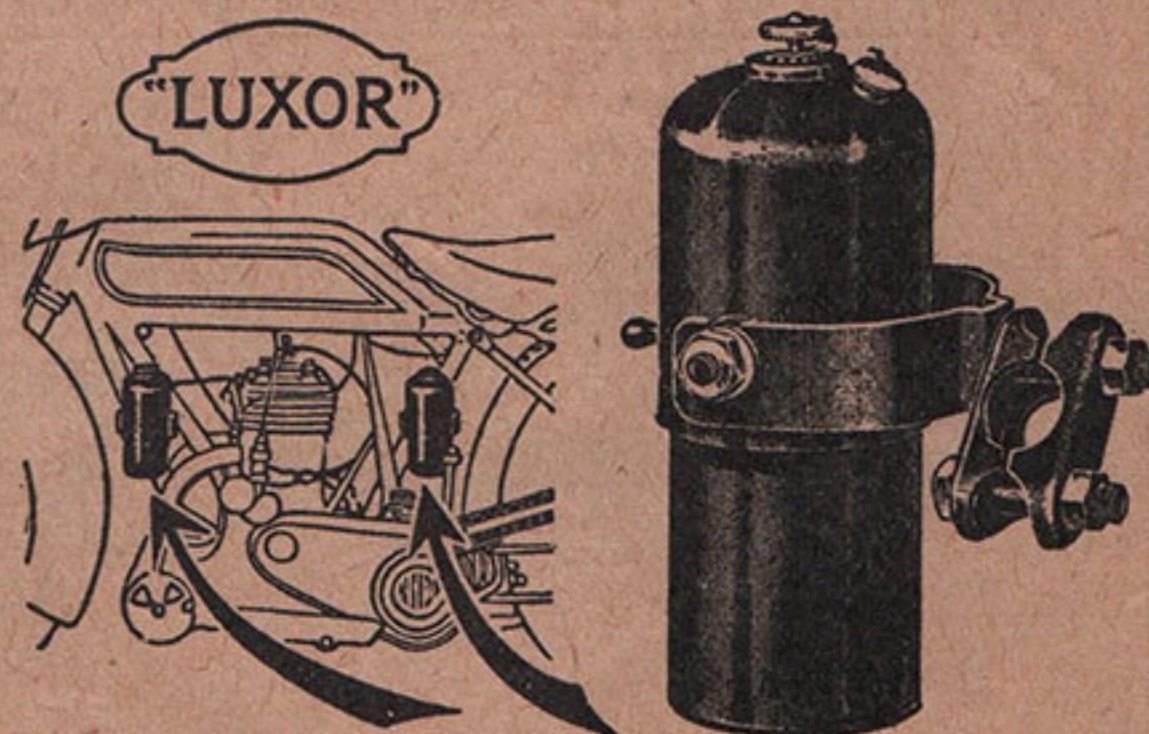
LES GROUPES MOTO

Les plus robustes - Les mieux appréciés - Les plus répandus

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

Demandez-le à votre fournisseur habituel

Anciens Etablissements DUPONT et TRAISET
TRAISET et C^{ie}, Succ^{rs}, Fabricants - 3, rue Tesson, PARIS (X^e)



LA MOTO

"SAN SOU PAP"

se classe dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

1^{ERE}

du **CLASSEMENT GÉNÉRAL** avec **STERNY**
remportant le
CHALLENGE OLLIER,
la **MÉDAILLE D'OR**
et la Coupe du
" **RÉPUBLICAIN des**
HAUTES-PYRÉNÉES "

**LA QUALITÉ
DE LA MOTO**



**CONFIRME
SES SUCCÈS**

- du **BOL D'OR** et du -
Circuit de la Seine-Inférieure

Catalogues illustrés et Conditions
de vente en 12 mois, sur demande à **MOTEX**

212, Boulevard Péreire, **PARIS (17^e)** PORTE
MAILLOT

Si...

...vous n'avez pas
encore lu

L'actualité
Automobile

ne manquez pas de re-
tenir dès maintenant le
Numéro d'Août chez
votre libraire.

Si...

...vous lisez

L'actualité
Automobile

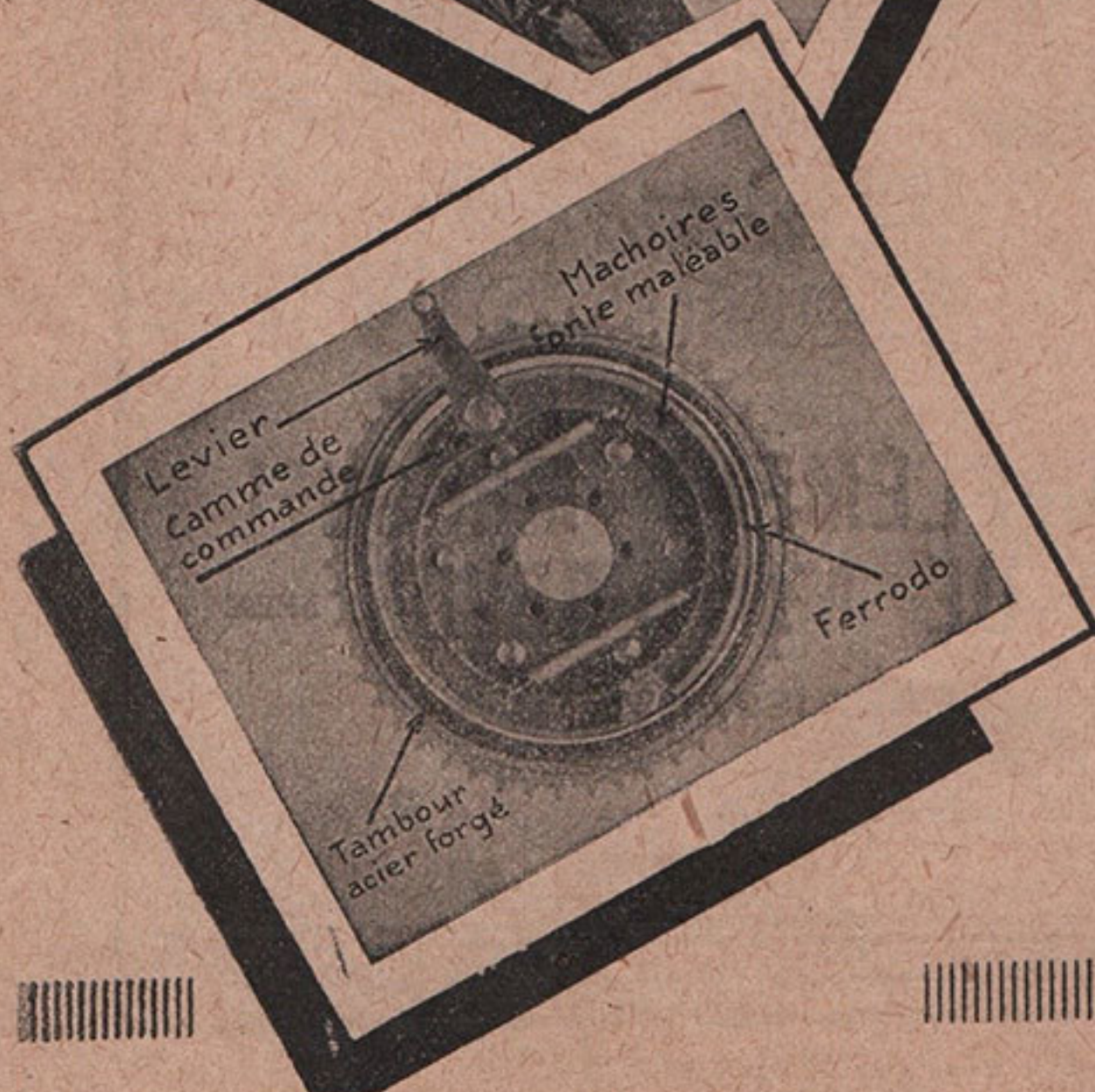
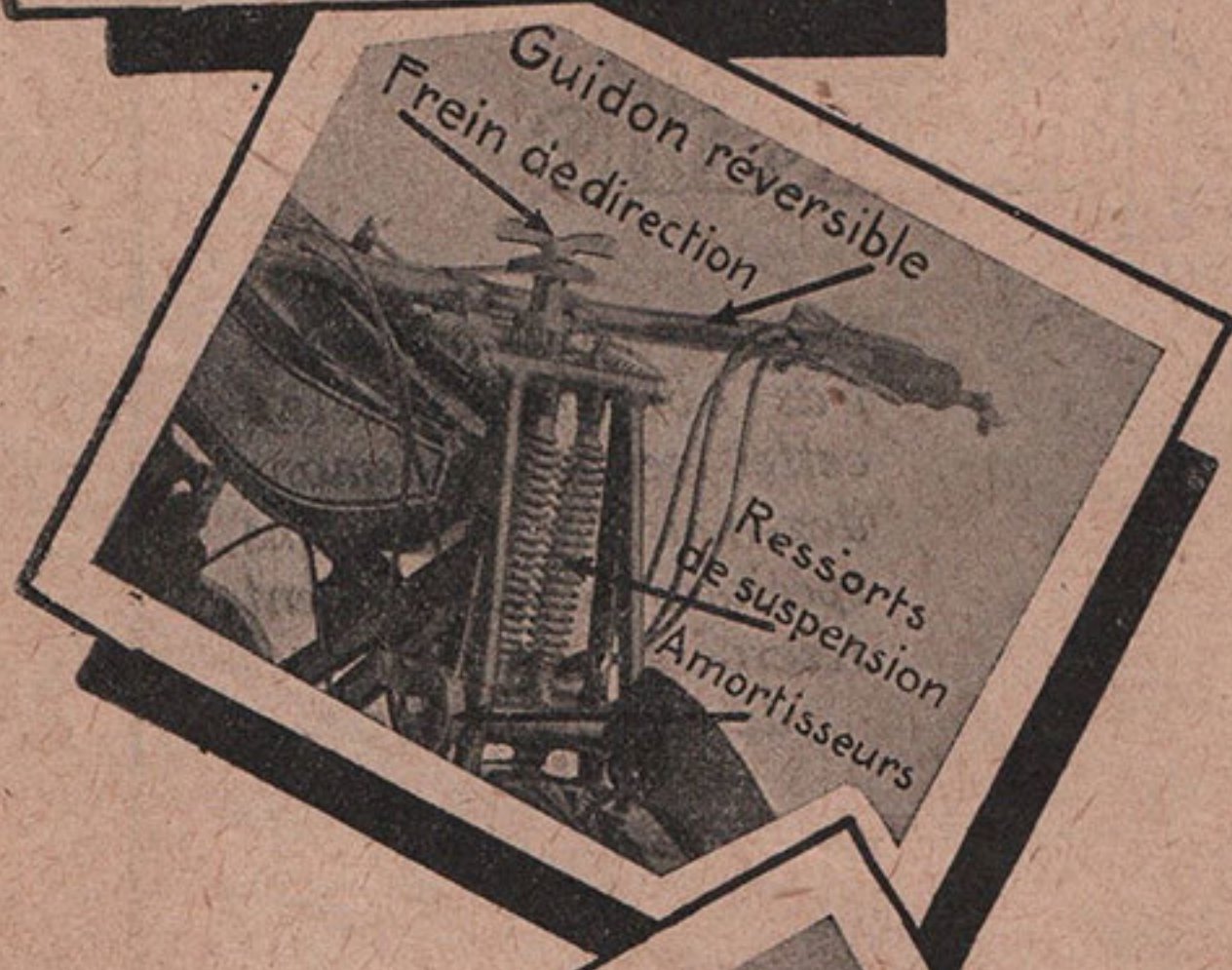
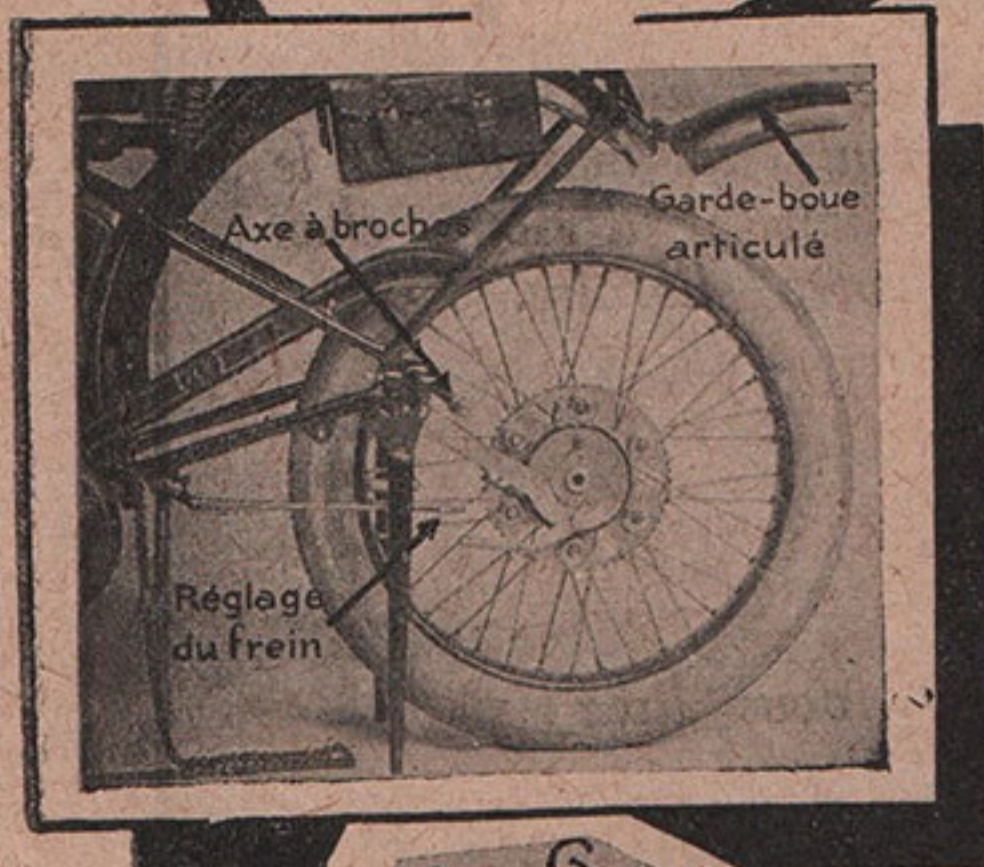
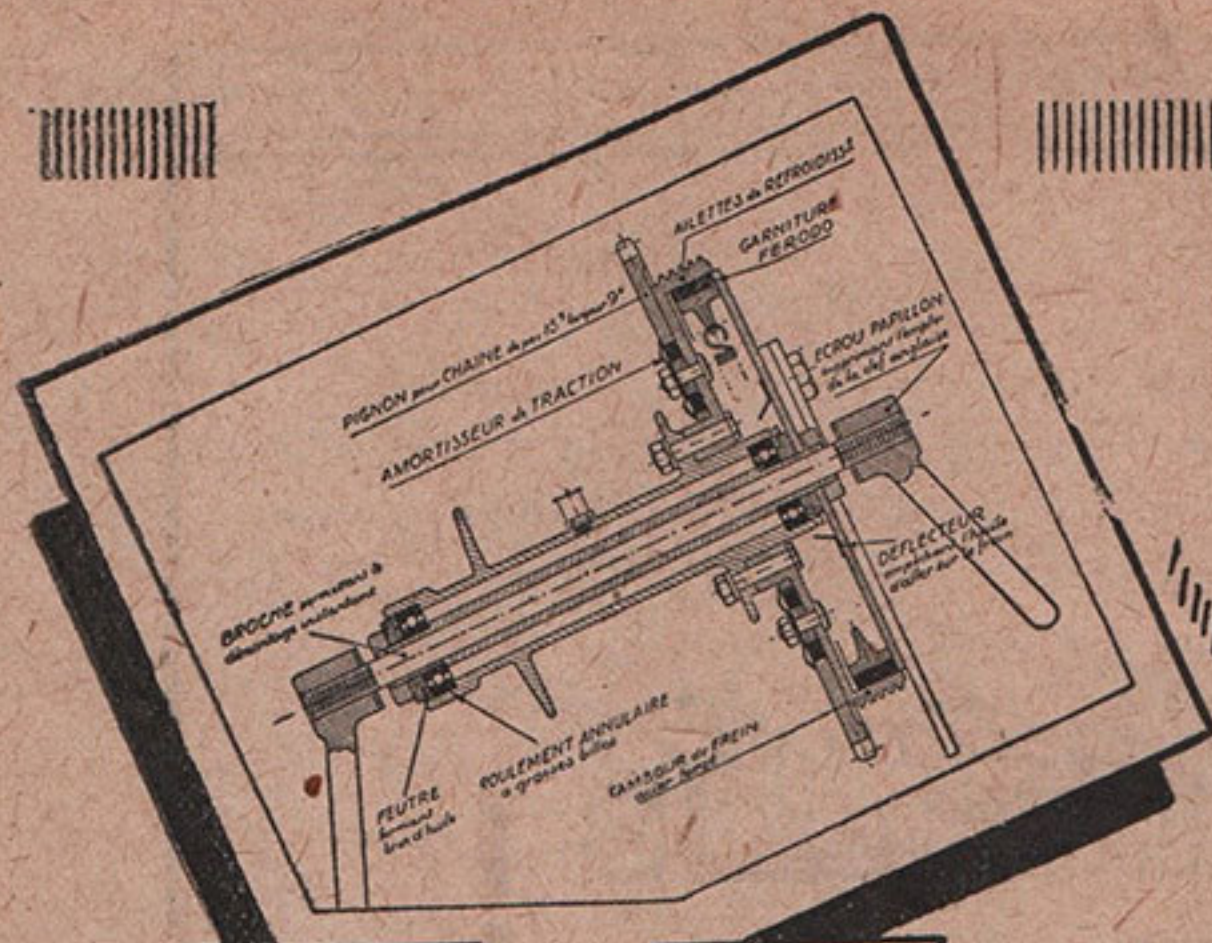
et que vous ne soyez
pas abonné, comblez
cette lacune et deman-
dez-nous les conditions
spéciales d'abonnement
réservées aux Abonnés
de **Moto-Revue**.

L'actualité
Automobile

**SUPPLÉMENT MENSUEL
DE MOTO-REVUE**

PARAISANT LE 1^{er}

5, Rue St-Augustin -:- **PARIS (2^e)**



MONET GOYON

Présentent quelques-uns des AVANTAGES DE LEUR CONSTRUCTION

FOURCHE avec **AMORTISSEURS** permettant l'emploi des **CONFORTS** 700×100 ou les 715×115 (les Bielles supérieures des gros modèles sont rigides). - **GUIDON** sport ou touriste, réglables. - **FREIN** de **DIRECTION**.

LE GARDE-BOUE arrière comporte un dispositif de charnières qui permet de libérer la roue, sans dégonfler le pneu, ni soulever la machine. **LE DÉMONTAGE DE LA ROUE** se fait instantanément sans dérégler le frein ni démonter la chaîne.

FREINS du type automobile, à segments intérieurs garnis de ferrodo, réglables par simple écrou molleté. - Larges tambours en acier forgé de 200^m/_m de diamètre avec ailettes de refroidissement. Ils assurent un freinage énergique, donnant des arrêts courts à toutes allures, permettant ainsi des moyennes élevées avec une complète sécurité de conduite.

MOYEURS en acier forgé à bain d'huile comportant deux roulements à grosses billes, pratiquement indéréglables. - **PIGNON** pour chaîne de 10^m/_m supprimant totalement l'usure. **AXES A BROCHES** à écrous papillons de grandes dimensions permettant le démontage de la roue sans l'aide d'aucun outil.

CADRE surbaissé, à double tube à l'avant, spécialement renforcé. **MOTEUR VILLIERS**, 2 temps. - **M. A. G.**, 4 temps, graissés à la Kervoline.

CONFORTABLES

RAPIDES
et
SURES

PRATIQUES

ROBUSTES

Toutes ces particularités caractérisent une
CONSTRUCTION SUPÉRIEURE
- dont vous aurez toujours -
ENTIÈRE SATISFACTION

MONET & GOYON 57, Rue du Pavillon, 57
MACON (S.-et-L.)

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

Education des policiers de la route

LE préfet de police de la ville de Berlin vient de décider que les policiers motocyclistes et automobilistes chargés de la police de la circulation dans les rues de la capitale prussienne devront prendre part aux épreuves d'endurance et même aux courses de vitesse. Il veut qu'ils soient parfaitement au courant de la conduite et de la manœuvre de leurs machines dans toutes les circonstances. Ils pourront ainsi régler la circulation en toute connaissance de cause, et déterminer quand un conducteur est vraiment en faute et quand son imprudence devient dangereuse.

Au moment où l'établissement chez nous d'une police routière est à l'ordre du jour et ne paraît plus être qu'une question de temps, il semble que cette heureuse initiative du préfet de Berlin pourrait être reprise avec avantage. Ce qu'il nous faut ce ne sont pas des policiers tâtilons qui cherchent plus à ennuyer les chauffeurs qu'à assurer la régularité et la sécurité de la circulation. Il y a sans aucun doute parmi les membres des polices municipales et de la gendarmerie beaucoup d'hommes qui font leur métier, non seulement avec conscience mais aussi avec intelligence et, somme toute, en France nous n'avons pas à nous plaindre. Il y a par-ci, par-là, une ville autophobe ou un village dont le garde champêtre fait des excès de zèle et brime les touristes de passage, mais le nombre en est, en somme, réduit. Si donc un grand nombre d'agents de l'autorité montrent beaucoup de bon vouloir, nous pouvons croire que la police routière ne nous traitera pas en ennemis, mais il est incontestable qu'il y a dans nos rangs des conducteurs dangereux contre lesquels il faut sévir énergiquement dans l'intérêt même de la locomotion mécanique. Pour apprécier à quel moment un conducteur devient un danger pour les autres usagers de la route, il faut avoir de la circulation une grande expérience et ne pas juger sur des apparences. Et pour acquérir de l'expérience rien ne vaut la participation aux épreuves sportives. Souhaitons donc que la future police de la route soit confiée à des sportsmen rompus à la pratique de la moto et de l'auto.

Le bateau automobile économique

Pour les bateaux comme pour les véhicules terrestres la course est à l'origine de tout progrès et un architecte naval très connu, M. Dervin, propose de créer des catégories internationales dans les régates pour des canots à groupe moteur amovible. Le bateau lui-même aurait une longueur maximum de 4 mètres, une largeur minimum de 1 mètre et un poids minimum de 100 kilogrammes. Le moteur devrait peser au moins 40 kilos.

Il y aurait trois classes de cylindrées : moins de 250 cmc., 251 cmc. à 350, 351, à 500 cmc.

La même coque, munie successivement de trois groupes amovibles de cylindrée différente pourrait prendre part à trois courses différentes, ce qui réduirait les frais de déplacement et d'achat.

Déjà dans le journal *Le Yacht* du 1^{er} janvier M. Dervin avait donné un plan d'un canot automobile à groupe amovible. Il estime qu'un groupe de 350 cmc. pourrait permettre d'atteindre les 17 kilomètres à l'heure et un groupe de 500 cmc., 24 kilomètres.

De même que les monotypes et les yacht de 6 mètres ont fait beaucoup pour la renaissance du yachting à voile en permettant la construction de bateaux relativement bon marché, il y a beaucoup à espérer des canots à groupe moteur amovible. Un canot de 4 mètres permettrait de transporter facilement quatre personnes et un petit armement et rendrait le tourisme nautique extrêmement économique.

Moto nautique

Il existe à notre avis deux sports qui l'emportent sur tous les autres : la moto et le yacht. Nous avons certainement couvert beaucoup plus de kilomètres à moto qu'en bateau, mais nous sommes aussi passionnés de l'un que de l'autre. Nous avons même que le bateau à voiles est plus agréable encore que le bateau à moteur, mais il est naturellement infiniment moins pratique surtout en rivière. Nous avons donc récemment pratiqué le canot à moteur mais sous la forme la plus économique au moyen d'un canot à rames muni d'un

SOMMAIRE

N^o 233 — Samedi 27 Août 1927

Par-ci, par-là — Quelques échos.....	503
Nos Visites chez les constructeurs. Chez Harley-Davidson.....	504
Les Deux-temps et les fortes cylindrées.....	507
Où loger les outils.....	509
Les Rallies de <i>Moto Revue</i>	512
Le Graissage central.....	513
Le Sport de la Semaine...	515
Nos consultations techniques.....	518
Le courrier de la Semaine.	519
etc., etc.	

petit groupe propulseur et nous avons été enchantés de cette expérience. Sans que cet ensemble puisse, bien entendu, rivaliser avec un véritable canot automobile, il permet encore une vitesse d'une dizaine de kilomètres à l'heure. Le prix de l'ensemble est bien moins élevé et la facilité de garage est beaucoup accrue. On peut emporter le groupe moteur chez soi et pendant la mauvaise saison le conserver en parfait état. Ces petits groupes sont simples, légers et maniables et d'un entretien extrêmement facile. Ils sont surtout pratiques en rivière. Pourtant, par temps calme, ils sont utilisables en mer. Ces appareils sont très répandus en Amérique et il n'y a pas de raison pour qu'ils n'aient pas le même succès chez nous. Il y a d'ailleurs des maisons françaises qui en construisent d'excellents.

Moins de bruit S. V. P.

Sait-on quel est le reproche que les autorités militaires adressent à la motocyclette d'une manière générale ? C'est d'être trop bruyante et il est à remarquer que la marque qui a été choisie, après un dur concours, est non seulement renommée pour la robustesse mais encore pour le silence de ses machines. Une moto bruyante peut en effet éveiller l'attention de l'ennemi et une armée qui non seulement dissimulerait sa présence par des camouflages habiles mais encore posséderait des canons, des fusils, des avions, des autos et des motos silencieux aurait sur toutes les autres un énorme avantage. N'était-ce pas par le son qu'on réparait avions et dirigeables. A l'armée il faut donc des motos silencieuses.

Nous avons aussi à mainte reprise attiré l'attention sur la nécessité de rendre nos machines moins bruyantes. Une machine bruyante peut être fort agréable pour celui qui la monte et le ronflement d'un moteur à haut rendement tournant à plein régime réjouit le cœur d'un mécanicien. Mais tout le monde n'est pas mécanicien et beaucoup de nos contemporains ont des oreilles délicates et pas la moindre sympathie pour la mécanique. Le bruit les irrite et leur donne l'impression d'un danger qui les menace. Nous rencontrons encore souvent sur les routes des chevaux qu'un échappement trop bruyant effraie. Il n'y a aucun doute. Tous ceux qui ne sont pas des

motocyclistes réclament des machines silencieuses et comme ils constituent l'immense majorité, que nous ne sommes guère qu'un motocycliste par cent habitants, il n'est pas étonnant que les pouvoirs publics qui soutiennent toujours les intérêts de la majorité prennent des mesures de plus en plus énergiques pour imposer au moins un silence relatif. Et après tout, ce n'est peut-être pas un mal si les mesures édictées sont appliquées d'une manière assez large pour ne pas constituer des brimades. Car le jour où les motos seront vraiment silencieuses nous ferons beaucoup de recrues qui considèrent actuellement la moto comme dangereuse, peu maniable, peu confortable et brutale uniquement parce qu'elle n'est pas assez silencieuse.

Curieux

Notre confrère anglais Ixion du Morcycle, pour lequel la France et les Français sont une éternelle source de plaisanteries, vient de revenir en France. Il n'a, paraît-il, en 800 kilomètres de route, rencontré qu'une vingtaine de motocyclistes, tous montés sur des vieux clous ainsi qu'il convient. A l'auberge il a parlé des motocyclistes avec la patronne et celle-ci lui a déclaré que tous les motocyclistes sortaient des rangs de la canaille. Il a rencontré un Français sur une vieille Indian. Quant aux autres, il croyait d'abord que c'étaient des cyclistes mais en arrivant à leur niveau il s'apercevait qu'ils montaient des bicyclettes à moteur et avançaient à raison de 20 à l'heure.

Heureusement que la généralité des anglais qui viennent en France, sont un peu moins ... chauvins. Nous en recevons un certain nombre dans nos bureaux, lorsqu'ils sont de passage à Paris, et ils sont unanimes à reconnaître que la construction française a fait des progrès énormes ces dernières années, aussi bien au point de vue de la qualité qu'au point de vue du nombre. Plus d'un constructeur d'outre-Manche est resté rêveur devant les Gnome, les Terrot, les Monet-Goyon, les Dollar, dont pour la plupart ils ignoraient l'existence.

M. Ixion doit être un bien piètre journaliste si après 800 kilomètres de routes en France, il n'a pas vu une seule machine de la catégorie que nous citons plus haut, et si ses compatriotes cherchent dans ses articles une documentation impartiale sur notre pays, ils sont renseignés d'une singulière façon !



Nous donnions dans notre dernier numéro le compte rendu de l'exploit de Bernard. Nos lecteurs trouveront, par ailleurs, la montée des derniers lacets de Laquettes au Pic.

Par-ci... Par là....

Le Salon de Bruxelles aura lieu du 3 au 14 décembre

Comme les années précédentes, il se tiendra au Palais du Cinquantenaire.

Adresser au Commissariat général, 15, avenue Marnix, à Bruxelles, les demandes d'emplacement.

En effet, celles-ci seront reçues jusqu'au mercredi 31 août, dernière limite.

Qui a donc le record ?

Le record ? Pas celui de vitesse, pas celui de côte, mais celui d'endurance en petites cylindrées.

En 175, quel est donc le recordman ? Quel est donc l'as qui possède le record d'endurance sur route ? Nous avons compulsé nos dossiers et nous avons découvert un filet dans *Moto Revue*, vieux déjà de quelques mois, qui nous dit que, dans une grande épreuve Liège-Bordeaux-Liège, en 1926, le coureur Cornélis (alias Messenger) fit une étape de 2.000 kilomètres en 59 h. 59' 30". Or sa machine était une Jean Thomann 175 de série, n'ayant qu'un vaste réservoir et sur des Wolber de 650 x 65. Diable ! 2.000 kilomètres sur un petit engin pareil, cela prouve la capacité d'endurance du coureur, de la machine aussi.

Au fait, y-a-t-il dans les grosses cylindrées un coureur capable d'un tel exploit ? Bernard n'a que 1.000 kilomètres à son actif ? Sa seule excuse c'est de n'avoir pas encore participé à cette épreuve : oublié, défiance ?

Soignez vos pneus

L'usure des pneumatiques croît avec la vitesse et la température. L'usure des pneus arrière est en moyenne de 150 % plus grande que celle des pneus avant.

Les pneus ballons n'accusent pas des différences aussi considérables que les pneus à haute pression, sur des routes différentes.

Chose curieuse, à basse pression, les pneus avant s'usent plus rapidement que les pneus arrière.

Nos assurances

Nous recevons de la Compagnie « Le Siècle » la lettre suivante :

Monsieur le Directeur,

Il vient de nous arriver à différentes reprises des difficultés pour assurer la défense de vos abonnés, parce que ceux-ci négligent de nous tenir au courant des convocations et de la procédure qui est faite contre eux à l'occasion d'accidents.

Il est de la plus grande importance que vous attiriez d'une façon toute spéciale l'attention de vos abonnés sur la nécessité absolue d'assurer une transmission immédiate de toutes les convocations, pièces ou documents quelconques qui leur parviennent à la suite d'un accident.

Nous vous demandons tout particulièrement de bien vouloir employer pour cela la voie de vos journaux pour rappeler à tous ces prescriptions.

Nous vous en remercions à l'avance persuadés que vous comprendrez qu'il est de votre intérêt commun à tous, d'assurer d'une façon aussi parfaite que possible la liaison entre vos abonnés et nous-mêmes.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

Le Sous-Directeur,

P.-S. — Nous vous prions également de recommander instamment à vos abonnés d'indiquer sur chaque déclaration de sinistre le numéro général de leur police ainsi que le numéro particulier, ceci afin d'éviter de longues recherches et une correspondance inutile.



Dubois ou Durand...

Nous recevons fréquemment des lettres de clients ou non qui nous envoient des études, des suggestions, des remarques pleines d'intérêt. Mais l'anonymat est le meilleur moyen de nous autoriser à ne pas tenir compte de leur envoi. Dans notre courrier de ce jour nous trouvons un mot sur la circulation aux Champs-Élysées signé : Brun, abonné (?). Des bruns, des blonds et des roux foisonnent dans les quelque 200.000 motocyclistes de *Moto Revue* : alors ! Nous ne publions d'ailleurs pas le nom du correspondant s'il le désire ; mais nous exigeons de connaître le nom de notre correspondant toujours.

Avez-vous lu dans

L'Actualité Automobile

d'Août actuellement en vente dans les kiosques :

La circulation dans les villes. — Perfectionnements et améliorations susceptibles d'être apportés par des amateurs à leurs voitures par Pierre Legand. — La circulation dans l'avenir. — Quelques généralités sur l'éclairage électrique. — Le cyclecar revivra-t-il ? etc...

Actualité Automobile le supplément mensuel de *Moto Revue* 2 francs.

Goudron en fourrière

Il arrive souvent que de bonnes sections de routes, nouvellement rechargées, ne sont pas encore goudronnées, et par conséquent ne tiennent pas.

Or donc, il y a du goudron disponible à l'usine à gaz d'Orléans ; qu'on le mette à la disposition du Service des Ponts et Chaussées pour goudronner les routes qui en ont besoin.

Saint-Christophe à la mode

La coquette commune de Saint-Christophe-sur-le-Nais (M.-et-L.), vient de fêter avec éclat le patron des automobiles, 400 véhicules se trouvaient à la bénédiction des voitures. Des épreuves de gymkana (courses aux voitures et aux boîtes aux lettres) eurent lieu au cours de l'après-midi et une joyeuse animation régna dans le bourg jusqu'avant dans la nuit.

On dit que...

L'Automobile-Club de l'Ouest est en pourparlers pour l'organisation d'un Grand Prix de Vitesse Bugatti qui serait couru en 1928 sur le Circuit de la Sarthe et doté de prix importants.

Le Salon 1927

Du 6 au 14 octobre, le Salon de l'Automobile et de la Motocyclette sera le grand événement de notre industrie. Déjà les travaux se poursuivent activement et dès le début de septembre nous reconnaitrons les fiévreuses activités de chaque préparation annuelle.

Du ruban rouge pour...

Est promu Commandeur de la Légion d'Honneur, M. Robert Peugeot, directeur des Etablissements bien connus de nos lecteurs. Nos félicitations.

Laigle exagère...

La municipalité de Laigle aurait décidé d'instituer une taxe de 8,50 % pour les automobiles ; elle aurait affecté le produit de ladite taxe à la construction de... water-closets publics.

Inutile de dire que l'A. C. de l'Ouest a adressé une vigoureuse protestation à M. le Maire de Laigle.

...mais l'Eure est un pays charmant

M. le Préfet de l'Eure a adressé à l'A. C. de l'Ouest, la lettre suivante :

Comme suite à notre lettre du 23 février dernier, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Conseil Général de l'Eure, lors de sa session de Mai dernier, n'a pas cru devoir, en raison des taxes très lourdes qui pèsent déjà sur les automobiles, voter l'institution de taxes départementales sur les véhicules.

Voilà qui est censé et qui fait plaisir.

Le Palais de la Motocyclette s'embellit

Au coin du boulevard Pereire et de l'avenue des Ternes, le Palais de la Motocyclette entraîné par le succès, vient de se constituer sous la même raison sociale en Société dont l'exercice partira du 1^{er} septembre prochain. *Moto Revue* ne peut que féliciter MM. Villemot, Neubauer et Franck de l'extension de leur magasin : nos vœux chaleureux les accompagnent.

L'Actualité Automobile

Supplément mensuel de *Moto Revue* Conditions spéciales d'abonnement aux abonnés de *Moto Revue* (anciens et nouveaux)

Actualité Automobile seulement
Un an (12 numéros))

France-Colonies	20 »
Union postale.	26 »
Autres pays.	45 »

Abonnements
Actualité Automobile
et *Moto Revue* combinés

1 an	6 mois	3 mois
64 N ^{os}	32 N ^{os}	16 N ^{os}

France-Colonies	55 »	30 »	18 »
Union postale.	80 »	45 »	26 »
Autres pays).....	110 »	60 »	35 »

Envoi gratuit d'un numéro spécimen sur demande

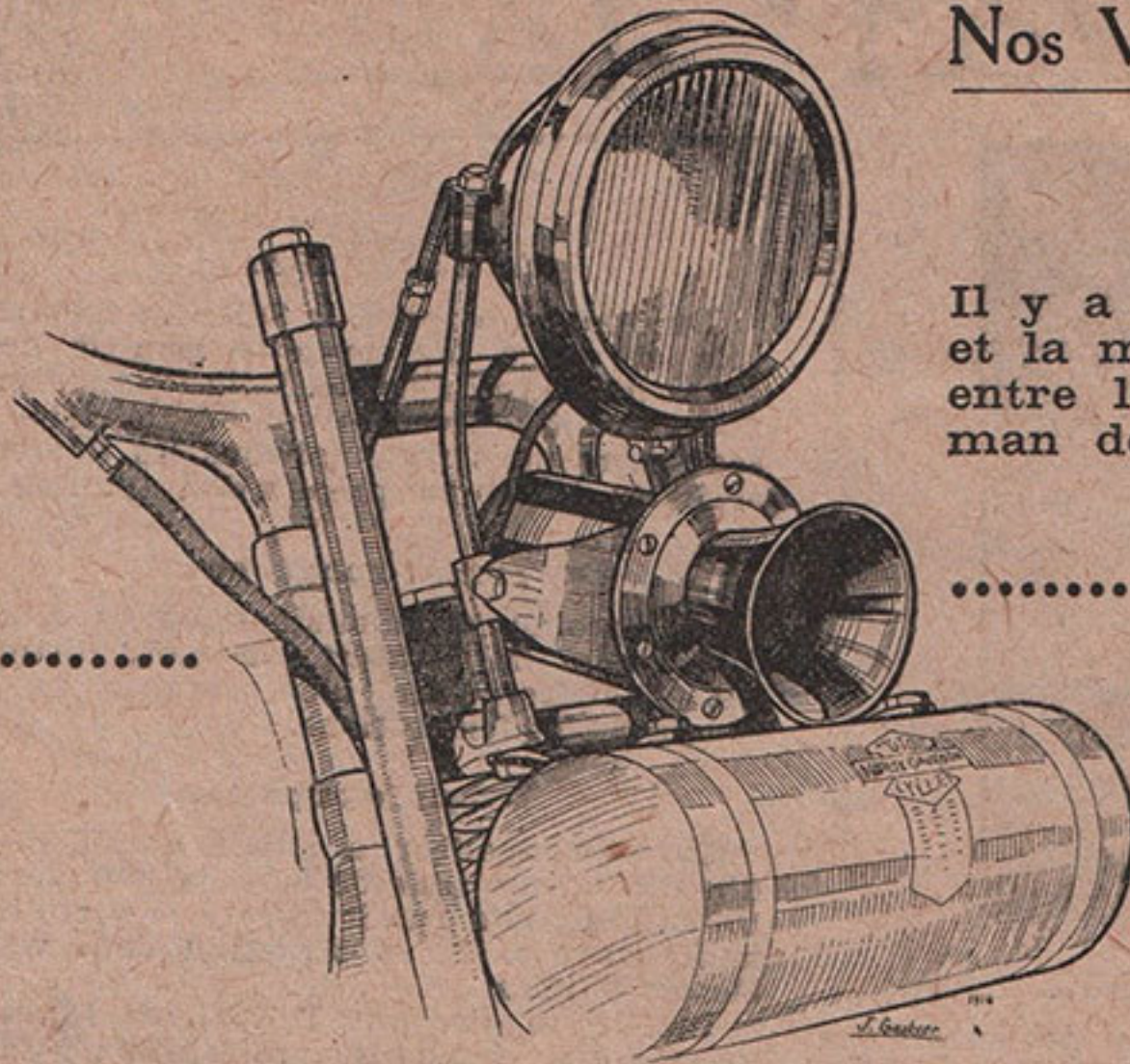
C'est donc 12 numéros supplémentaires que nous offrons aux abonnés de *Moto Revue* pour la somme de 10 francs.

Ceux des abonnés de *Moto Revue* qui désiraient recevoir *L'Actualité Automobile*, le supplément mensuel de *Moto Revue*, n'auront qu'à nous faire parvenir 10 francs par le moyen à leur convenance pour recevoir *L'Actualité*, pendant 12 mois. Nous conseillons, pour éviter les frais, de faire porter sur le mandat-poste, par l'employé qui l'établit, la mention « Chèques Postaux, Paris 29.737 » ce qui réduit les frais à 0 fr. 40.

Nos Visites aux Constructeurs

Chez Harley-Davidson

Il y a deux Harley-Davidson, celle des stocks de guerre et la machine commerciale actuelle. Etablir un parallèle entre les deux engins, c'est vouloir comparer un pullman de nos grands réseaux à l'antique diligence ferrailleuse de nos grands-pères.



L'ensemble du nouveau montage du phare, du klaxon et de la boîte à outils est très pratique et d'un aspect très séduisant.

Harley-Davidson. Mot magique entre tous, qui a bercé nos rêves de jeunesse motocyclistes ! Harley-Davidson ! Immédiatement tel un Kaléidoscope brutalement coloré, ce nom évoque à nos esprits le romantisme de l'après-guerre, voire le film brutal de la Grande Guerre, l'époque où nos routes défoncées transportaient, dans un jazz-brutal, lâbas, vers l'horizon rougeoyant des tranchées, de jeunes américains imberbes et pleins de vie qui volaient, chevauchés sur la grosse machine vert-jaunâtre, vers la mort jamais rassasiée de chair humaine et de métal.

Las ! mes amis, la guerre n'est plus qu'un rêve qui fut atroce, mais Harley-Davidson est resté et, dans la paix retrouvée, a conquis droit de cité chez nous. Mais pourquoi notre regard est-il tellement faussé que le mot Harley-Davidson évoque également à notre pensée un monstre tourmenté, au bruit de tonnerre, aux ferraillements hargneux, coups de freins stridents et prévention injustifiée de la foule profane ?

Pourquoi ? Parce que l'après-guerre nous a dotés d'un musée d'horreurs, tels les baraques Vilgrain, les conserves, le pain gris,

la saccharine et... la Harley des stocks. Ah ! ces stocks ! Que de maux n'ont-ils pas accumulés sur notre construction motocycliste et, à l'heure actuelle, bien que 10 ans soient écoulés, ne nous arrive-t-il donc plus d'être soudainement écorchés, dépecés par l'appel strident d'une Harley des stocks, encore en service ? Une sorte de pitié, mêlée d'admiration, poursuit l'audacieux qui se brinqueballe encore sur ces engins de l'autre siècle.

Et pourtant, la Harley-Davidson est une belle, très belle machine, une des plus belles qui soient au monde, sans conteste possible. Quand vous causez de la Harley, jeunes motocyclistes, soyez francs : oubliez ces engins qui ont laissé une si pénible impression dans votre esprit si malléable, et voyez la construction harleiste avec droiture et sans les yeux de la passion. Il y a deux sortes de Harley-Davidson : celles des stocks, celles de l'Amérique actuelle.

Nous allons vous dire celles que nous avons vues : oui, et cela peut vous surprendre, celles des stocks sont belles aussi, tout autant que celles actuelles : mais à la condition d'être, non de ces monceaux de ferraille honteux que des aventuriers ont achetées au rabais lors de la liquidation de guerre, qu'ils ont rafistolées avec des « à peu près » et dont ils

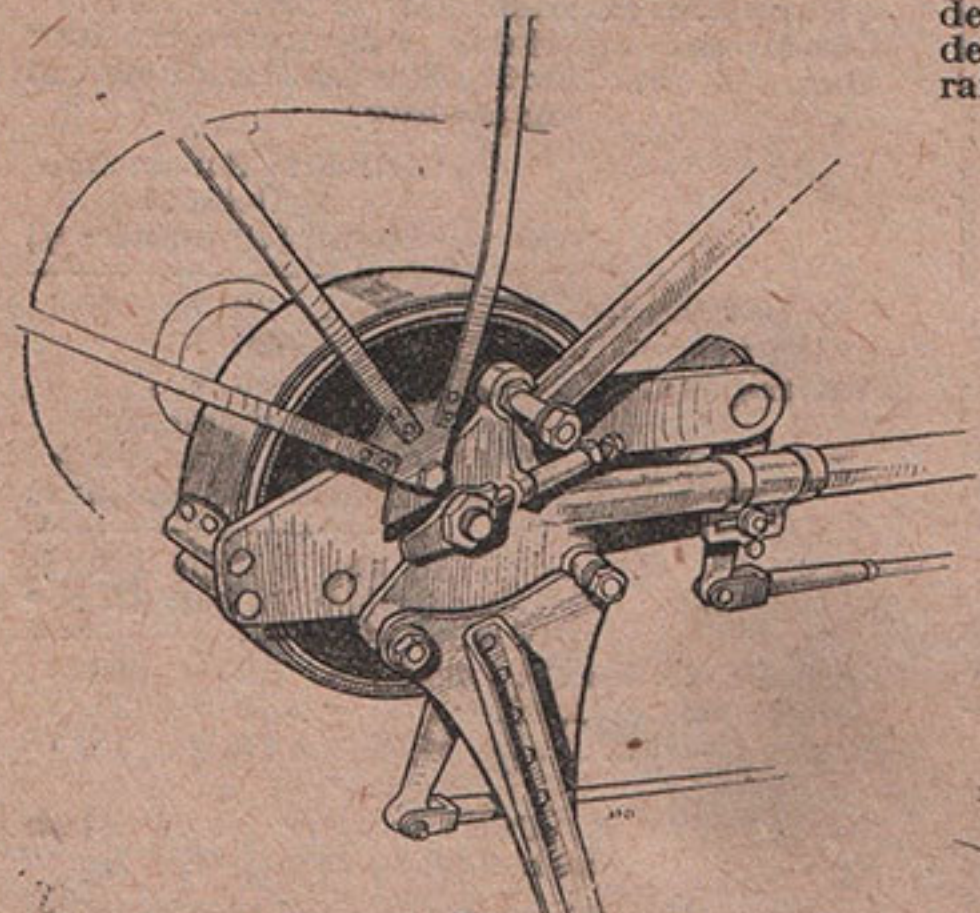
ont inondé notre territoire, seul pays d'ailleurs qui se soit prêté à une telle compromission. Il y a l'Harley-Davidson des stocks de la maison Goode, 32, rue Pierref, à Neuilly, celle dont nous allons vous entretenir et dont la fabrication et la présentation ne le cèdent en rien à la nouvelle venue, la puissante et fantasmagorique 1.200, qui fait l'admiration des connaisseurs et des amateurs de belle mécanique.

**

Ce préambule, un tantinet pénible, m'était nécessaire pour vous causer de ma surprise et du plaisir que j'ai éprouvés en visitant l'atelier très parisien de la plus américaine motocycliste.

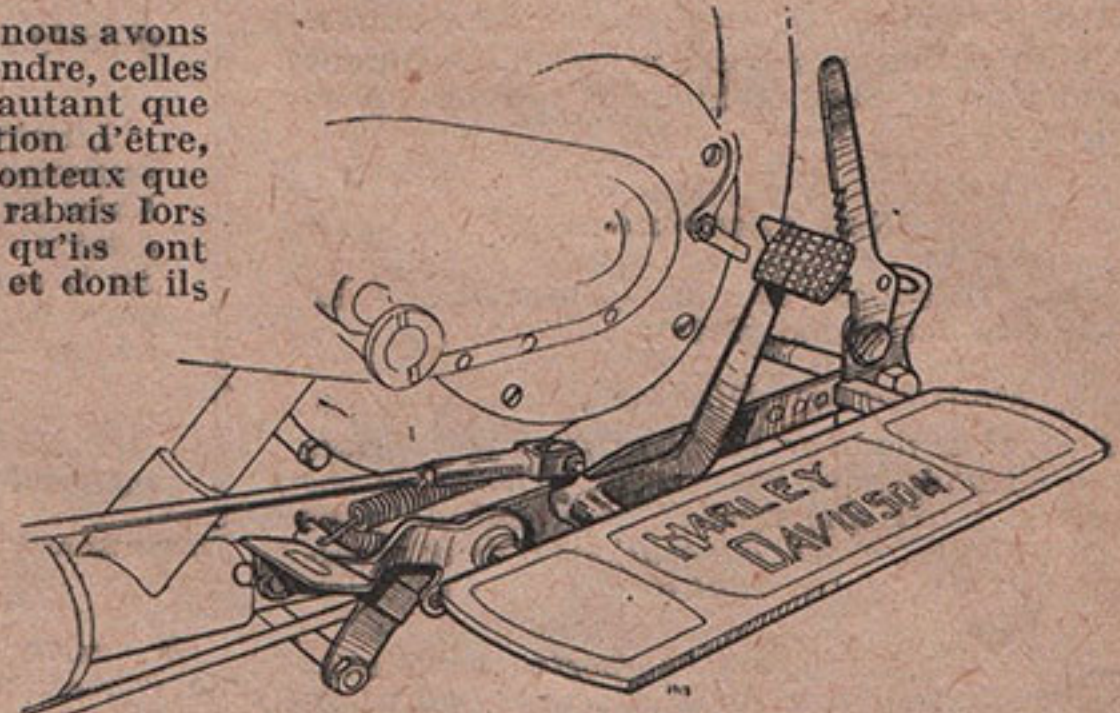
Pour la première fois, je posai le pied chez Harley-Davidson : et, naturellement, tout comme vous, j'imaginai un atelier bruyant, des boys affairés et flegmatiques tout à la fois, du sen-sen-gum partout et... un certain regard d'américanisme gênant. Hors, sus ! tout cela, Je suis reçu, malgré l'impromptu de mon apparition, par M. Goode venu d'Amérique il y a 17 ans, du plus chic parisien, pas d'accent étranger, un urbanisme et une amabilité que je n'ai pas toujours rencontrés chez des confrères soi disant très « boulevard ».

L'atelier : un modèle de propreté et de soins. Pas de bruits désagréables ; des machines en ordre, prêtes à la livraison : bataillons des poids lourds voisinent en un charmant coup d'œil avec la 350 plus modeste ou avec la



Les moyeux et les articulations de fourche sont munis de graisseurs Técalémit.

Les nouveaux freins arrière à commande interne et externe sont plus larges



Les deux pédales commandent l'une le frein extérieur et l'autre le frein intérieur. Remarquez la crémaillère permettant de maintenir la pédale à la position de freinage pendant l'arrêt.

coquette Harlette-Géco dont nous avons donné un essai récemment. Partout la couleur vert, d'un beau vert pomme de Normandie, ou appétissant comme une olive, sans cette déshonorante teinte jaunâtre, couleur quelconque, qui a tant effarouché les profanes et les ignorants.

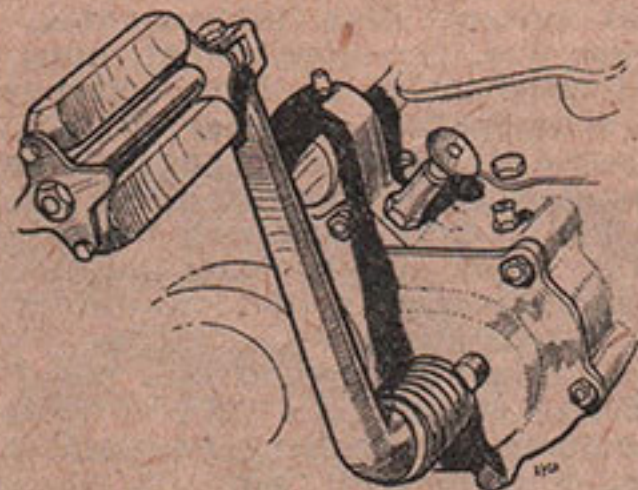
**

Ici des soupapes sont prêtes à équiper les nouvelles arrivées d'Amérique. Qu'ils sont loin les ressorts antiques droits : Harley a adopté (faites-en profit, constructeurs français !), un ressort de rappel conique qui permet un guidage parfait de la soupape, laquelle

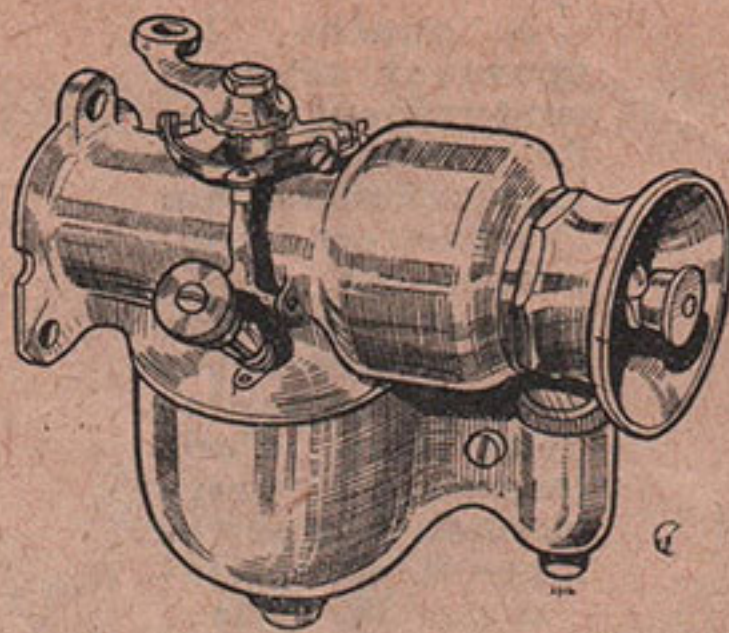
n'est plus sollicitée de droite et de gauche, mais dans un unique sens vertical; j'en conclus une usure moins rapide de la tige et ce qui est appréciable, une fermeture excessivement vive. Et puis, autre particularité intéressante: le siège à l'admission est muni d'un guide démontable à 6 pans.

J'ai rencontré beaucoup de ferrailleurs harleistes ou soi-disant picorant les billes de leurs moyeux sur les routes. Il y a déjà longtemps que l'on n'en cause plus ici: le moyeu arrière, qui vient d'être démonté devant moi, est à galets. Mieux, Harley possède un stock considérable de ces galets de plusieurs dimensions. Etonné par cette précaution, j'exprimai ma satisfaction à M. André « Sans doute, me répond-il, j'ai accumulé ces galets variés qui permettent au client tout rattrapage de jeu; mais, voyez-vous, je n'en ai pas l'emploi, car l'usine ayant prévu des feutres et des cache-poussière, ainsi que la possibilité du graissage Técalémit (mais, oui!) l'usure du moyeu n'existe quasiment pas. Alors... ». D'ailleurs, les machines type Armée sont, à la demande, munies de ce nouveau moyeu à galets. La 1.000 et la 1.200 que j'aperçois là-bas me font quitter mon cicérone. Le garde-boue arrière est bien compris: deux écrous à desserrer et la partie inférieure vient à moi: son articulation pratique et robuste est vivement appréciée par moi, car je sors d'être un de ces heureux mortels qui a dépensé récemment une précieuse demi-heure, sur la route boueuse, pour essayer de démonter une roue arrière vraiment pénible à venir. J'aurais plaisir à voir beaucoup de nos constructeurs suivre Harley dans cette voie. Et puis, comme chez D. S., chez René Gillet, chez Gnome, la largeur des garde-boue est effarante, donc utilitaire!

La suspension Harley. Combien peu de nous la connaissons? Encore récemment, un mécano de mes amis me hurlait ses connaissances à ce sujet: « Harley! sa fourche! deux minuscules et interminables ressorts logés dans une sorte de gaine, faisant hauban! Avec ça, mon vieux, t'as voilà paré pour le grand charleston! Or, pas du tout, la fourche Harley, pas celle des stocks, bien sûr, la Harley véritable, est montée avec de magnifiques ressorts amortisseurs, et non satisfait à ce sujet comme beaucoup de ses confrères, Davidson a logé dans les haubans deux ressorts concentriques qui, non seulement, assurent une remarquable suspension, mais annihilent complètement le fameux coup de raquette de la roue avant, si funeste à tant de motocyclistes. Je remarque à ce sujet, c'est une opinion personnelle dont je garde la responsabilité, que lorsque l'un des nombreux possesseurs de vieilles Harley, voudra améliorer son confort, il lui sera facile de le faire; mais je lui conseille d'échanger les deux anciens ressorts placés à l'intérieur des haubans, s'il adopte les deux gros ressorts de suspension: l'ensemble du jeu de ressorts est remarquablement et très spécialement calculé. Voyez aussi la longueur des lames-ressorts du side: le confort de la passagère est parfait.



Il arrive parfois que les dents du secteur de la pédale de démarrage ne se présentent pas en face de celles du pignon, ce qui obligeait de pousser légèrement la machine pour les mettre en position; maintenant, une simple pression du doigt sur le bouton incliné que l'on voit sur le carter remet tout en place pour la marche.



Le carburateur Schebler: à noter la came commandée par le levier du papillon agissant sur le gicleur réglant ainsi le dosage de l'essence suivant l'ouverture du papillon.

Et j'ai plaisir à constater que toutes les nouveautés, toutes, aussi bien celles dont je viens de vous entretenir que celles dont je vais vous donner le détail, sont étudiées de telle façon, qu'elles s'adaptent aux plus anciennes machines. Ce qui est encore plus appréciable, c'est le prix réellement modeste des pièces détachées et d'origine. Je ne comprends vraiment pas les combinaisons infernales de tant de ferrailleurs alors qu'il est si facile de se procurer la pièce désirée. Il est vrai que ce matin encore, j'ai reçu dans mon courrier une lettre d'un possesseur de Harley, dans l'Ain, qui ignorait totalement que sa marque était officiellement représentée en France!

L'outil à cadres! Voilà une trouvaille qui permet à l'agent de Paris de travailler « au poil » et sans risque aucun, n'importe quel tube de cadre, de fourche, etc... et de n'importe quel modèle. Chaque agent général dans le monde entier en possède un semblable. Avis aux nombreux lecteurs de *Moto Revue* en mal de cadres à rectifier ou à réparer!

Les culbuteurs sont réglables par le haut: voyez le croquis, il parle aux yeux. Précisément je me souviens que j'ai rencontré de nombreuses motos du type armée dont la remise en état des balanciers (admission et échappement) était vraiment indispensable: or, je viens d'assister à cette opération, c'est un jeu d'enfant, et quelle différence immédiate dans la marche des organes!

Tel un papillon, je butine de droite et de gauche, sans ordre apparent: il y a une myriade de curiosités ici, et je suis le premier honteux de les avoir ignorées. Que l'on m'excuse de mon beau désordre.

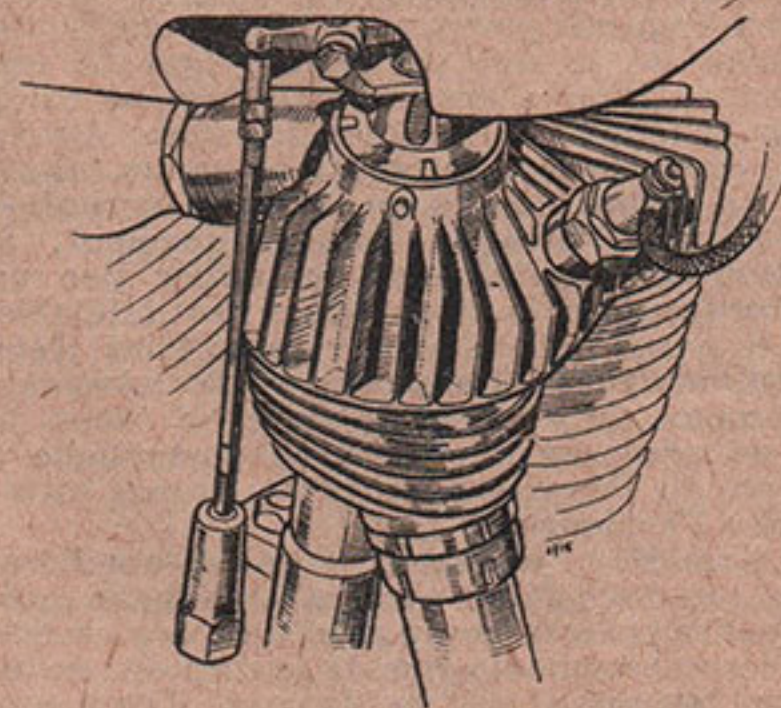
Voilà le Schebler! Ah! ce damné, ce galeux, ce pelé, ce tondu! N'est-ce pas lui, le grand, l'affreux coupable de cette pantagruélique consommation d'essence tant reprochée aux Harley... des stocks. C'est un gouffre, m'a-t-on clamé. Et je me suis penché sur le bord de ce gouffre insondable, m'accrochant aux basques de Tommy, le toujours gai sous-directeur. Mais je n'ai eu aucun vertige: le sourire de mon interlocuteur m'avait rassuré. Le Schebler! cet infâme est pourtant le carburateur idéal, celui irremplaçable sur de telles machines si puissantes. Le pelé, c'est le client; le galeux, aussi; le tondu, non! Toute la critique faite à ce sujet vient d'ignorantins qui vissent, dévissent ou revissent perpétuellement le fameux pointeau! De grâce, n'y touchez plus, mes amis. Mais observez l'axe du papillon qui dispense l'essence: voyez le méplat sur la molette; et s'il y a du jeu, là seul réside le secret de la consommation reprochée. C'est si facile à remédier: Harley vous fait une fortune en vous donnant conseil à ce sujet: mais, de grâce, ne l'ignorez pas: il est plus instruit que vous, croyez-moi. Il m'a même assuré que vous aurez un excellent, un superbe départ à froid en calant la petite soupape d'admission d'air de votre Schebler: encore quelque chose que vous ignoriez. Mais si le guide de cette soupape est usé, ne vous énervez pas, car il est facilement remplacé.

Le compteur de vitesse est beau, mais bien cher: il revient à plus de 700 fr.: de plus, il est indiqué en milles et ce n'est qu'à moitié pratique pour les usagers de chez nous.

La maison O. S. a donc prévu pour la Harley le montage spécial d'un tableau de bord complet, compteur et montre, qui vient de faire ses preuves: n'équipez pas vos Harley avec d'autres compteurs que ceux prévus spécialement: l'Américain et l'O. S. Harley.

Le porte-bagage de la 350 m'avait paru faible. Effectivement, les anciennes machines étaient sommairement montées; actuellement, qu'il s'agisse de la 1.000, de la 350 ou de la 1.200, le porte-bagage est le même, en solide demi-tube, donc utilisable pour le transport, en tan-sad, d'un éléphant, si le cœur vous en chante.

Le confort du conducteur a été remarquablement amélioré et le plongeur central de selle est doublé d'un ressort concentrique amortisseur jusqu'en bas. D'ailleurs, la selle est immense comme un jour sans fin: un large fauteuil épiscopal et adaptable sur-le-champ à toutes les anciennes machines.



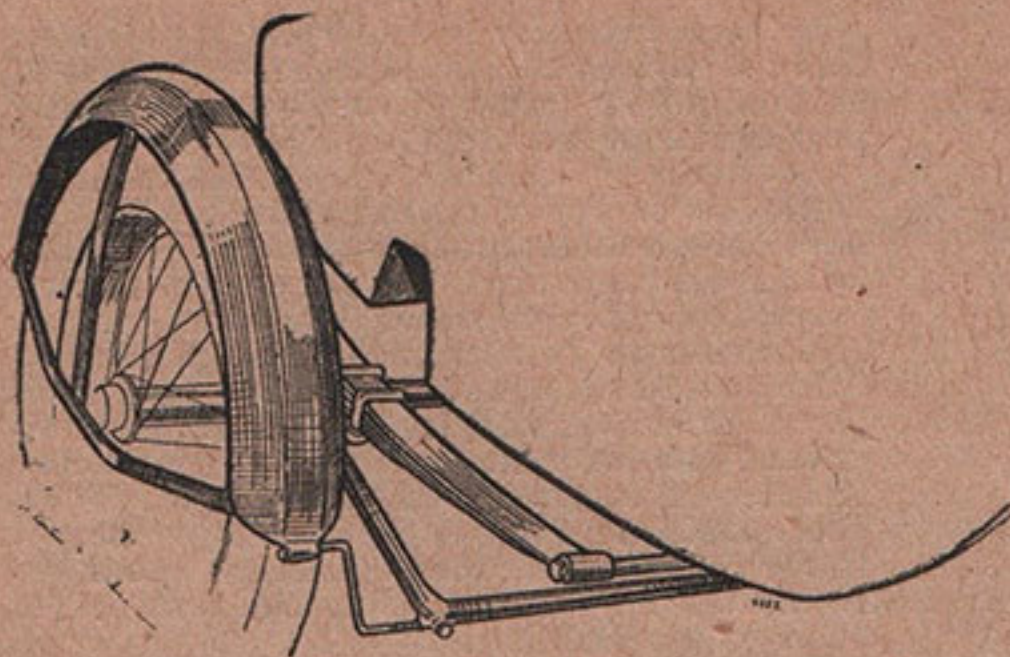
Le réglage du culbuteur se fait maintenant à l'extrémité de la tige au lieu de se faire dans le cache-poussière, ce qui nécessitait son démontage. Les culbuteurs aussi sont munis du graissage Técalémit.

La Harley que vous entendez passer dans nos rues avec son tintamarre n'est pas la machine livrée par la Maison Goode: respectueux des ordres et des décrets de circulation aussi stricts dans tous les pays, la Harley de quelque force qu'elle soit, est toujours livrée avec un silencieux qui porte effectivement son nom, car à 10 mètres, le bruit de la machine est étouffé. Cette remarque me fait plaisir, car *Moto Revue*, d'accord avec les pouvoirs, avec les constructeurs, avec la population va entreprendre une campagne et des concours pour obtenir de nos jeunes des machines aristocratiques, c'est-à-dire coquettes et silencieuses.

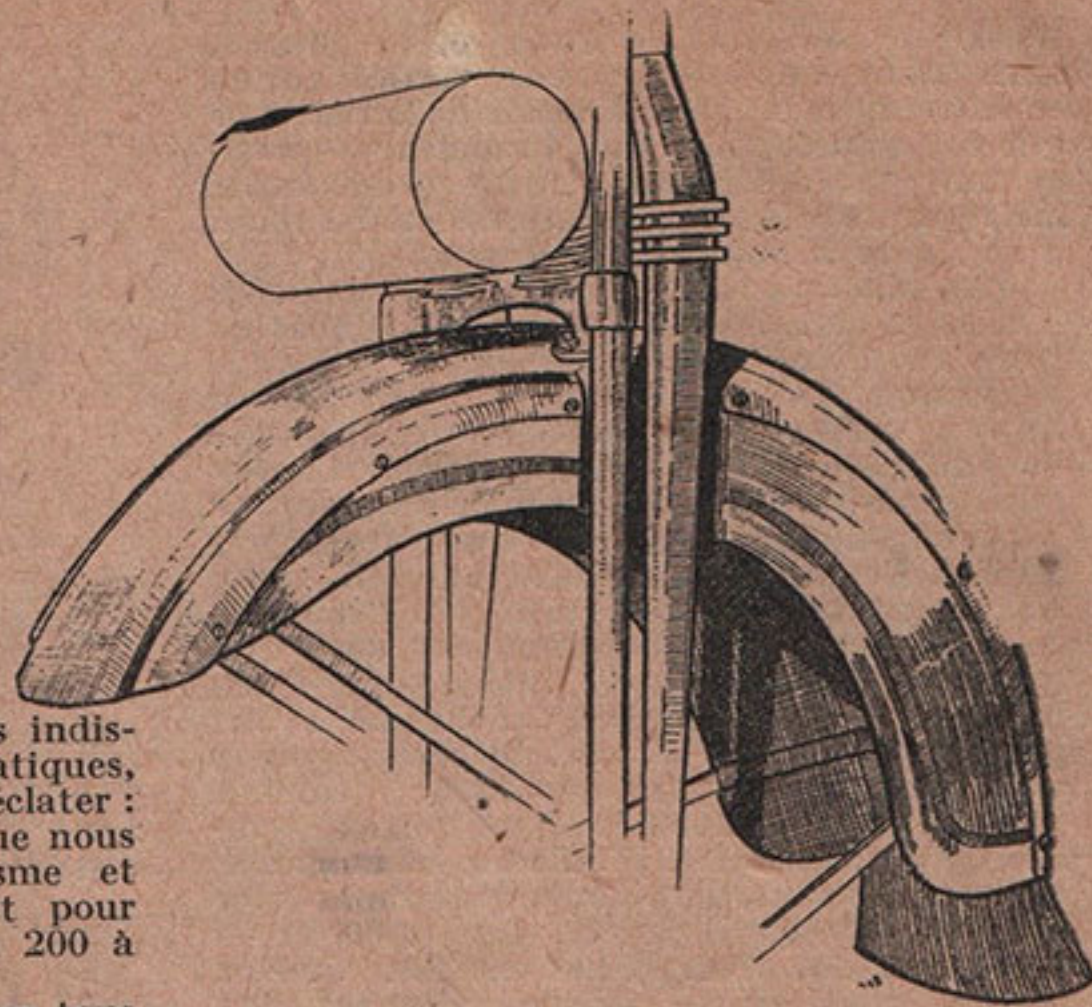
Le Giffystand, c'est la nouvelle béquille de côté qui permet, en solo, le maniement de la 1.200 aussi facilement que la 350.

Parlons un peu des freins: la question est d'importance. La loi aux Etats-Unis ne prévoit qu'un seul frein sur les motos. Harley avait donc livré ses engins ainsi équipés. Certainement le frein à tambour sur roue AR ne laissait rien à désirer, mais le point de vue légal de France était faussé: c'est alors qu'à l'instar de beaucoup d'autres constructeurs la maison Goode montait un deuxième frein à main qui n'avait d'exact que le nom. Cependant l'opinion des usagers s'impose: deux freins puissants sont réclamés par toute la clientèle. Et Harley est maintenant équipé d'un double frein à pédale, à combinaisons multiples et d'une puissance particulièrement exceptionnelle. Et comme nous le disions plus haut, la suite dans la construction est une règle de la maison: en conséquence toutes les motos armées, encore en service, peuvent être immédiatement dotées de ces deux freins énergiques, à large surface de freinage, sans aucune modification.

Les poignées ont aussi suivi le progrès: ouvertes anciennement à leur extrémité, les doléances des usagers, tachés par la graisse des commandes, furent nombreuses. Harley



A gauche, les nouveaux sidecars sont suspendus par de grands ressorts longitudinaux qui permettent une suspension excellente et le montage d'amortisseurs. A droite les garde-boue sont d'une largeur impressionnante et enveloppent complètement la roue.



ne livre maintenant que des poignées absolument closes.

Les pignons de roues, etc... ? Il y en a une gamme complète au choix, au goût des clients, des diatoniques, des chromatiques, depuis quelques dents jusqu'à une mâchoire archi-complète.

Je ne saurais passer sous silence une particularité de la tête de cadre : que de fois n'arrive-t-il pas à des motocyclistes de constater la fêlure de leur tête de cadre. Autrefois, chez Harley, cet incident se traduisait par un atroce rafistolage du tube incriminé. Maintenant, presque automatiquement, la maison Harley change en entier par un raccord renforcé la pièce dorénavant infélabile.

Les pneus ballons sont comme chez René Gillet et chez Gnome la règle générale : moi-même, si rétif jusqu'alors, je viens de les adopter sur ma machine personnelle à l'heure où j'écris ces lignes : pourquoi lutter contre l'évidence.

L'embiellage a subi une grosse amélioration. Les deux galets anciens de la bielle mâle ont été remplacés par un galet unique pour éviter les ébarbements que la juxtaposition des deux produisait à la longue. D'ailleurs, qu'il s'agisse de machines pour la course, la compétition ou la série, la maison Harley agit exactement comme les trois autres marques que j'ai visitées : la même machine : pas de soins spéciaux ; ou mieux, le plus

grand soin pour toutes les machines indistinctement ; pas de solutions acrobatiques, pas de machines gonflées prêtes à éclater : et pour nous, la clientèle, c'est ce que nous réclamons : une épreuve de tourisme et d'endurance fait plus à nos yeux et pour nous convaincre qu'une exhibition à 200 à l'heure sur engin hypergonflé !!

Je me permettrai d'ailleurs d'inviter tous ceux qui changent leurs bielles à les roder eux-mêmes : un appareil spécial et bien coordonné est à leur disposition à Neuilly. Même pour les garagistes, les mécaniciens, un emmanchage spécial et parfait des bagues est effectué à toute demande.

Et pour finir, je dirai deux mots sur la partie électrique qui a reçu une large consécration chez Harley. D'ici peu, toute machine moderne se devra d'être électrifiée comme le réclame l'opinion. Harley n'a pas attendu et tout y est prévu pour l'usage permanent et sans pannes, jusqu'à la clef de veilleuse qui permet au motocycliste de quitter sa machine en coupant tous les contacts. Le démontage de la boîte à accus est prévu dorénavant avec des écrous-papillons. La batterie 1927, une Dinin, est de « dimensions généreuses » comme dirait notre essayeur national, et d'immense capacité. Ampèremètre, tableau de bord, équipement complet, tout y est prévu pour indiquer au conducteur l'état perpétuel de fonctionnement électrique.

J'insiste enfin sur ce que toutes ces améliorations, quelles qu'elles soient, sont immédiatement adaptables sur toutes les machines en service, machines des stocks, machines anciennes, nouvelles, à votre choix : j'ai devant les yeux une 1.000 dont je viens de prendre le numéro, la 18 T-3360 : Combien a-t-elle de miles, de verstes, de kilomètres : c'est incommensurable. Mais ce qui m'a frappé, c'est que la machine, très ancienne, ne se laisse nullement distancer par le dernier racer, soit comme élégance, soit comme mécanique, soit comme rendement : on la croirait fraîchement expédiée de Milwaukee, dans le Wisconsin.

Alors, pourquoi voit-on encore sur nos routes des « stocks » si misérables, dépenaillés, ferrailleurs, poussifs et beuglants ! On me dit : « C'est un genre ! » J'arrive à le croire : drôle de genre, en tout cas.

M. A...

Deux Questions d'Actualité

Le silence est l'aristocratie de la moto

Nous pensons sérieusement, à *Moto Revue*, à tenter des épreuves de silence, comme Douglas l'a si heureusement fait en Angleterre. Des épreuves où le vainqueur serait celui qui, ayant été éliminé par une série d'épreuves de « silencieux » se permettrait néanmoins de battre ou d'égaliser les records de sa catégorie, voilà un attrait nouveau à nos épreuves, rallies, gymkhanas et épreuves officielles : pourquoi pas !

D'ailleurs l'opinion va vers nous à ce sujet : obtenir de la moto le silence relatif, c'est la rendre belle, arracher de l'esprit des profanes les préventions injustes, accumulées par nos jeunes « pétaradeurs », c'est accroître le nombre de ses usagers, c'est l'introduire partout, dans l'armée, c'est la faire aimer, estimer, vendre... Alors, pourquoi notre programme ne comporterait-il pas une campagne dans ce sens.

On nous écrit à ce sujet :

« Permettre à une moto de courir à 70 kilomètres dans nos rues... en pétaradant à tue-tête... est stupide.

Pourquoi ne pas parler des bruits de la rue, dont on s'occupe actuellement, en haut lieu, et partout ou le souci de l'ordre général, de la tranquillité de la majorité devient une loi.

Nous avons une loi qui interdit aucun véhicule à échappement libre, et cependant, naguère MM. Faroux et autres, pouvaient constater que, à Paris ou à Lyon, ou ailleurs, presque partout on avait passé la loi comme lettre morte et que nous sommes toujours empoisonnés par des gaz lancés à toute pression, avec le maximum de bruit.

Nous devons donc chercher le moyen de faire respecter une loi qui tient le mieux être de la majorité des 38 millions que nous sommes...

Nous le devons encore, pour laisser au pays son bon renom auprès des étrangers.

Nous le devons par pitié pour les hospitalisés, les victimes des cliniques, les malades... qui n'ont pas la possibilité de pétarader... mais seulement l'énerverement d'entendre, jour et nuit, des appels de corne sans nom, sans nombre, des cris, des pétarades... qui ébranlent nos nerfs, nous rendent malades, et font de nous des dégénérés en puissance... quand ce n'est pas en fait.

Ce sont d'aussi bonnes raisons que celles des « harmonieux pétaradeurs » que nous rencontrons quotidiennement. Un concours d'harmonies motocyclistes ne serait peut-être pas moins curieux qu'un concours d'élégance ? Qu'en pensent nos lecteurs ?

Aux Armes, les Français !

Décidément, la levée de boucliers parmi les motocyclistes au sujet de l'interdiction stricte de l'allée centrale des Champs-Élysées, prend une extension particulière. Les plaintes, les demandes affluent dans nos bureaux. Nous croyons, nous aussi, que M. le Préfet de Police n'a pas été suffisamment renseigné à ce sujet et *Moto Revue* se doit d'étudier pleinement cette question. Voici tout d'abord un avis qui pose clairement la question :

Il y a une chose naturelle dont je suis fort étonné de ne pas avoir déjà entendu parler.

Nous (les motocyclistes), n'avons pas le droit de rouler sur les deux voies centrales de l'avenue des Champs-Élysées. Nous devons nous contenter, avec les véhicules à marche lente (autobus, voitures attelées, triporteur... et motos ?) des bas-côtés de l'avenue ; très bien,

mais alors, pourquoi les autos, et en particulier les taxis, nous disputent-ils le peu de place qui nous est réservé ; il me semble qu'aussitôt que ces voitures ont quitté le bord du trottoir, elles devraient regagner le centre de l'avenue et non continuer leur parcours sur les bas-côtés.

Pour ma part, il m'est déjà arrivé de me trouver à deux doigts d'être serré entre un refuge et un taxi et surtout en remontant l'avenue vers un grand palace où le trafic des autos sur nos « platebandes » est particulièrement intensif.

MAX BORDARIAS,
(abonné n° 62.123).

A ces raisons déjà intéressantes, nous ajouterons que, personnellement, nous constatons journalièrement un fait : soit par l'arrosage municipalisé, soit par le dépôt remunicipalisé de silex, soit par la chaussée, le perpétuel terrain gras des allées latérales, l'obligation de circuler pour les motocyclistes devient souvent un problème dangereux et que bien des accidents sont imputables de ce chef à l'Administration.

Certes, nous ne demandons pas l'Allée centrale (et encore ! les grosses cylindrées auraient incontestablement avantage à l'emprunter, dans l'intérêt général), mais nous demandons qu'il ne soit pas dressé contrairement avec tant de rigorisme (ou de parti pris) aux motocyclistes qui, pour de solides raisons de circulation et de sécurité, sont momentanément contraints de quitter les allées latérales pour éviter les dérapages ou les emboutissements presque « réguliers » que l'obligation d'aller sur les voies latérales engendre.

Moto Revue pose la question et espère que M. le Préfet se rendra à nos observations sans aucune polémique déprimante à ce sujet.

Les deux temps et les fortes cylindrées

Bien que difficiles à réaliser dans les fortes cylindrées, certains deux temps monocylindriques de cette catégorie connaissent cependant le succès dû à leur marche régulière et à leur rendement élevé.

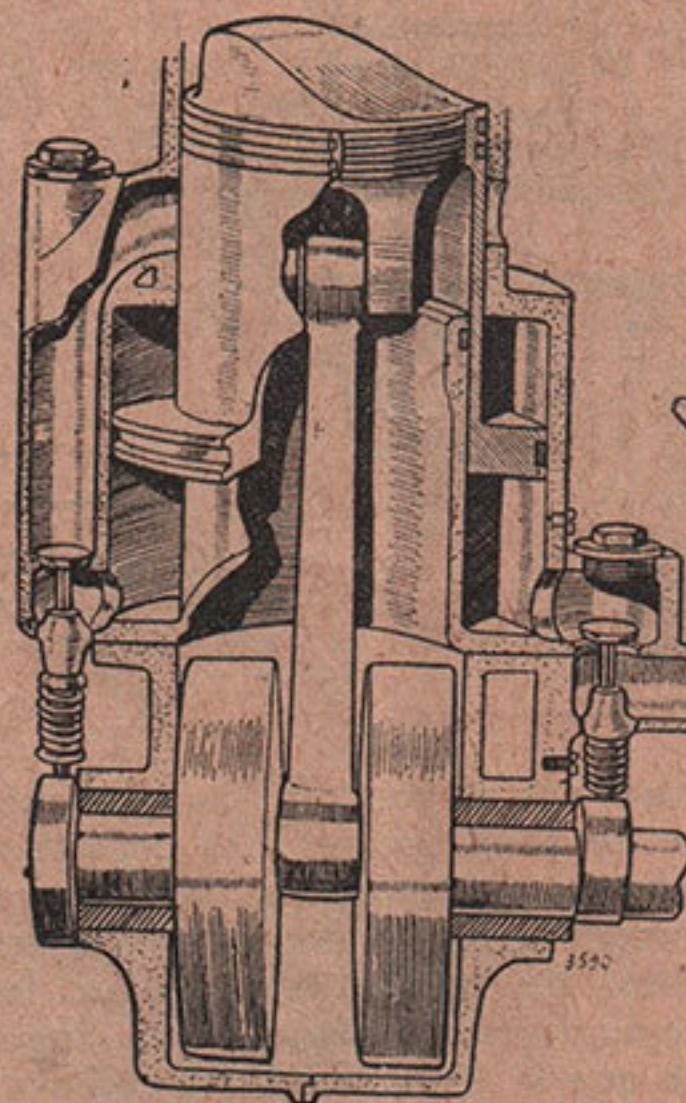
Voilà longtemps qu'on nous rabat les oreilles avec l'impossibilité de construire un moteur à deux temps et à trois lumières, de cylindrée supérieure à 350 cmc. et encore considérait-on le moteur Train, et celui de Gillet d'Herstal qui vient de se couvrir de gloire en bouclant le tour du Monde, comme des exceptions possibles seulement pour des constructeurs supérieurement outillés, connaissant à fond la technique du moteur.

Pour notre compte personnel, nous avons rompu maintes lances en faveur du moteur à deux temps à forte cylindrée, et ce nous est un grand plaisir et une preuve de voir que nos prévisions étaient justes. En effet, une maison bien connue vient de sortir un moteur à deux temps de 500 cmc. qui va réjouir les amateurs de sidecar, qui après avoir été délaissé, commence à revenir un peu sur les routes,

Le deux temps à forte cylindrée n'est pas une utopie, mais une réalité

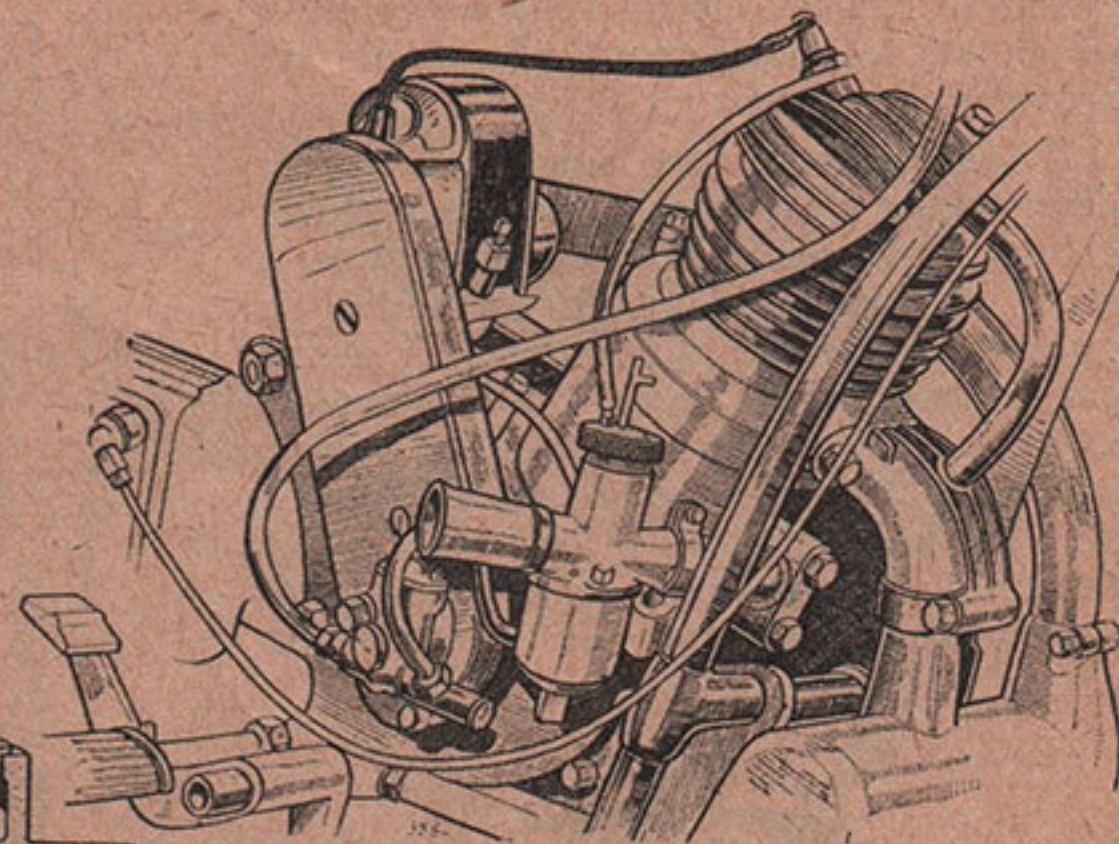
Nous persistons à affirmer, et nous attendons de pied ferme les contradicteurs que les deux temps et les fortes cylindrées ne sont nullement incompatibles. Un constructeur qui est capable de construire un 250 cmc. est aussi capable de sortir un 500 cmc., on fait miroiter aux yeux des profanes les questions d'échauffement, de précompression dans le carter, on leur a bourré le crâne avec des tas de bonnes (c'est-à-dire de mauvaises) raisons qui ne tiennent pas debout pour un technicien.

Au contraire, il est plus facile de construire un carter à espace mort très res-



treint, en partant d'une forte cylindrée que d'une faible; il est plus facile de loger un vilebrequin résistant avec des contre-poids bien calculés, donc mieux équilibré que sur un petit moteur. Or, comme ces derniers marchent admirablement, il y a de fortes raisons pour que les gros marchent encore mieux.

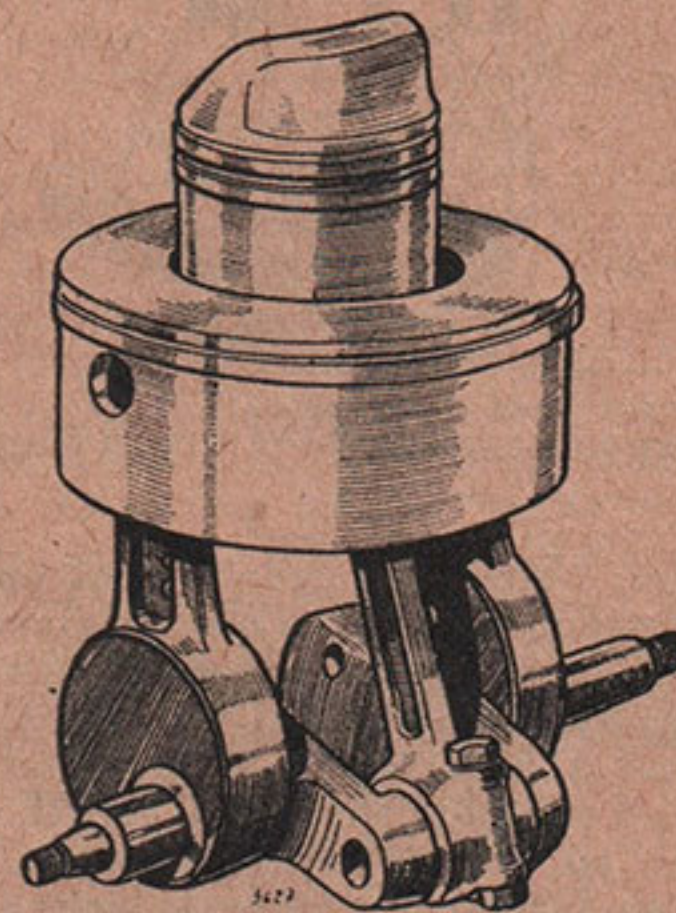
La question échauffement est plus épineuse, et c'est là l'argument principal, ainsi que celui de la consommation, que mettent en avant les détracteurs du deux temps de forte cylindrée. Cette question n'est nullement insoluble, elle est même très soluble au contraire, et ce n'est après tout qu'une question de surface de refroidissement, dont les grandes ailettes qui sont la tendance actuelle, apportent une excellente solution; une section suffisante de sortie des gaz, telle que peut l'offrir un double échappement, résout victorieusement la question.



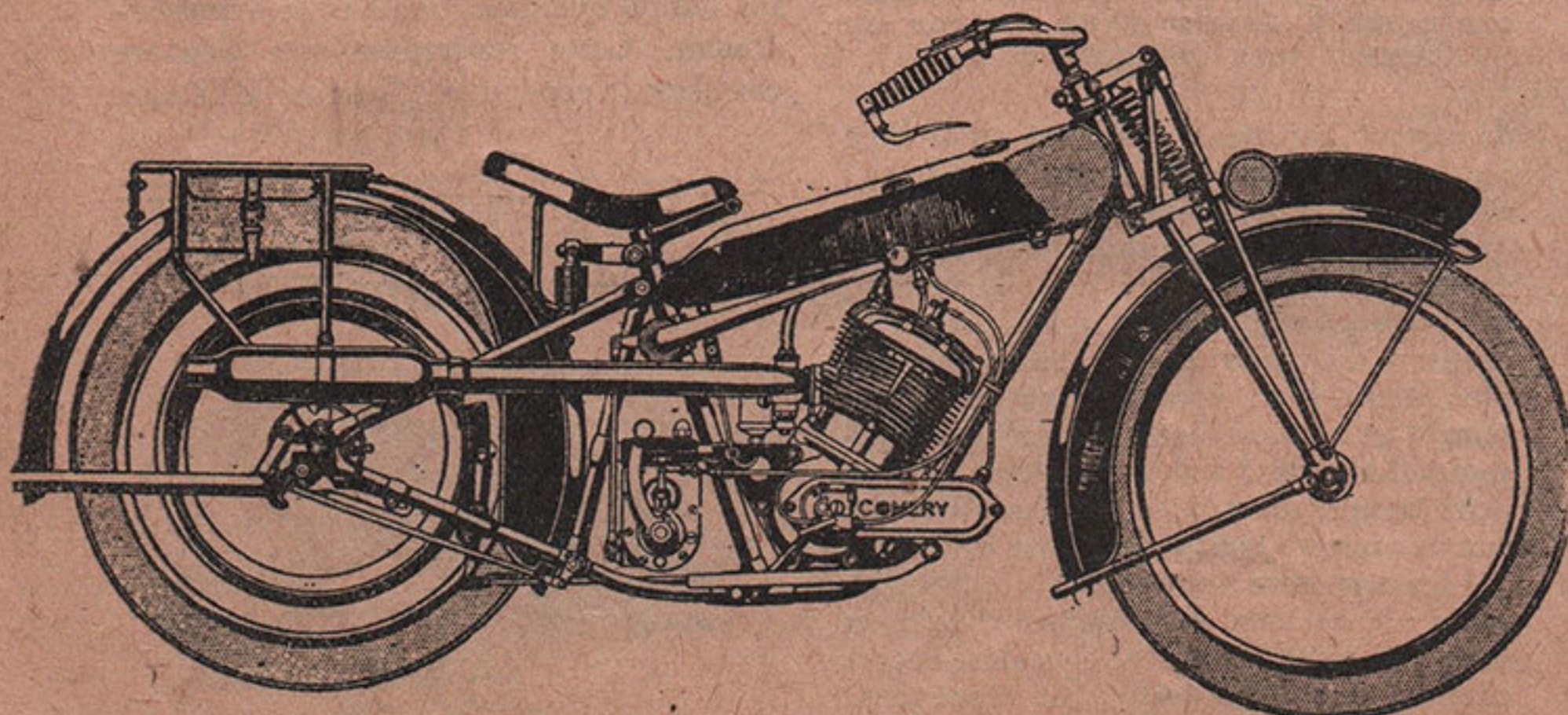
A gauche, coupe d'un moteur à piston-pompe et deux soupapes d'admission et de transfert; au-dessus, ensemble du moteur Wardill.

Echauffement, démultiplication et consommation

L'expérience nous a démontré qu'un gros deux temps chauffait relativement moins qu'un petit, en raison de son faible



Le double embiellage du piston moteur et du piston-pompe du moteur Wardill.

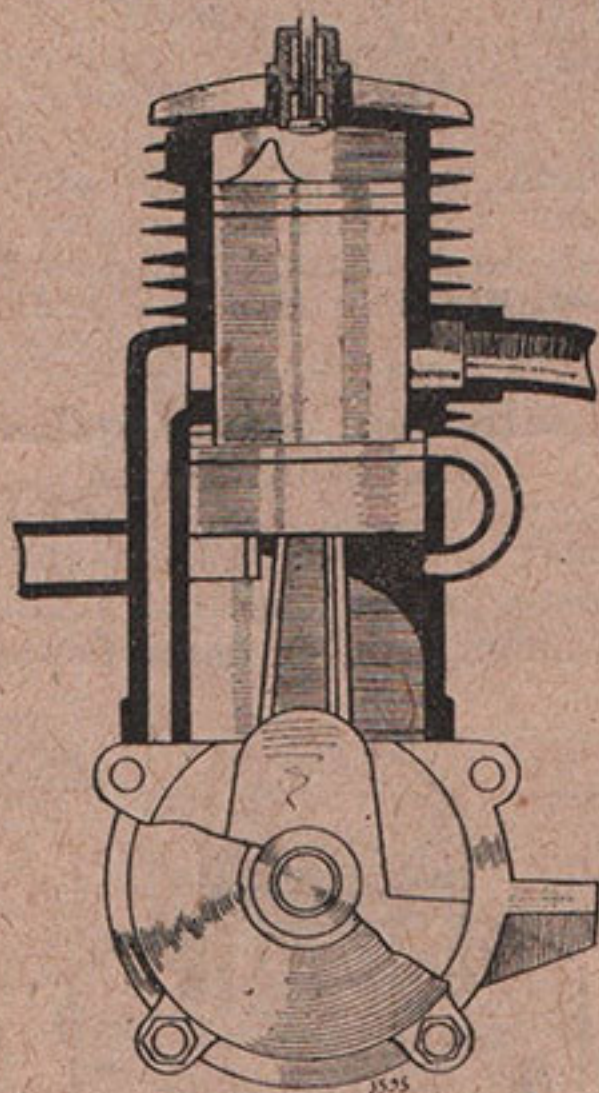


La motocyclette Cowery, munie d'un bicylindre à chambre de combustion commune.

régime dû à une plus forte multiplication, qui permet au gros moteur d'effectuer un nombre de tours moindre pour le même parcours. Combien nous avons vu de 350 cmc. à deux temps chauffer moins que des 175 cmc. et tenir coup plus longtemps en côte prolongée. Et ce qui est encore une excellente preuve du peu d'échauffement du deux temps de forte cylindrée, c'est que sur des 350 cmc. type sport, les bougies tiennent plus longtemps que sur les 175 cmc. ou moteurs de cylindrée encore plus faible. — On nous objectera, et cette objection sera très juste que, du fait de sa plus forte multiplication le gros moteur tournant moins vite, laissera plus de temps à la bougie pour se refroidir entre deux

explosions. La raison n'est cependant pas telle, bien qu'elle ait sa valeur et à nombre de tours égal, le moteur à forte cylindrée brûlera moins de bougies et la raison de refroidissement plus facile ne peut donc intervenir ici.

Il faut tenir compte aussi qu'un gros deux temps n'est jamais conduit à pleins gaz sur de longues distances. Essayez donc avec un moteur à faible cylindrée de pousser sur plusieurs kilomètres à pleins gaz, votre moteur, au bout d'un moment, calera net. Les électrodes de la bougie portées à l'incandescence ont déterminé de l'auto-allumage, l'explosion ayant tendance à se produire avant la période, l'allumage entraverait le moteur en

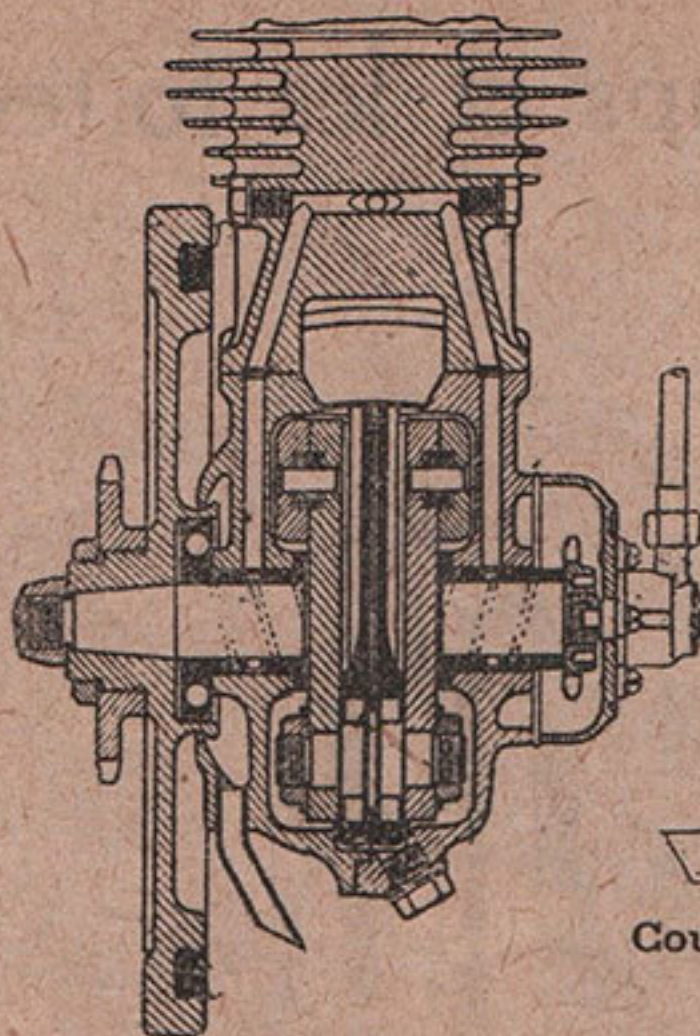


Coupe du moteur bien connu Dunelt.

arrière, c'est-à-dire dans le sens opposé à sa rotation normale, si l'élan de la machine n'était là pour l'en empêcher, d'où ce calage net. Ce fait est si vrai que sur un moteur à deux temps, muni d'une magnéto à rupture dans le sens latéral, nous avons pu, en débrayant à temps, voir tourner le moteur à l'envers. Nous avons réussi ensuite, mais alors volontairement, à fin d'expérience, à obtenir cette marche en arrière sur un moteur surchauffé. C'est d'ailleurs par l'excès d'avance (que réalise ici l'auto-allumage) que l'on cale le moteur d'abord, pour le faire repartir ensuite à l'envers, que l'on obtient la marche arrière sur certains canots automobiles ou groupes propulseurs amovibles ne comportant pas de changement de marche.

Il n'y a pas de difficulté de construction

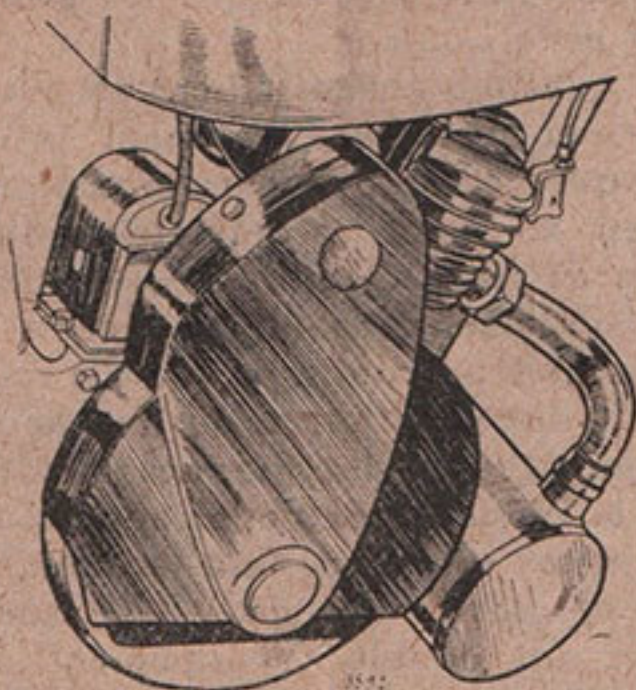
Ce n'est pas une raison parce que certains constructeurs mal outillés ou manquant surtout de connaissances spéciales, ont obtenu des résultats peu intéressants en forte cylindrée, pour proclamer *urbi et orbi* comme on l'a fait, que le deux temps à forte cylindrée était une utopie. Comme doit le faire tout constructeur, il ne faut



Coupes transversale et longitudinale du moteur Wardill.

pas se baser sur ce que, où l'on a échoué, un autre ne peut réussir. Les constructeurs fervents, partisans du deux temps le conservent dans les petites cylindrées et montent du quatre temps pour les fortes cylindrées avouant ainsi ingénument que le deux temps ne convient pas pour les fortes puissances, ils discréditent ainsi le deux temps qu'ils prônent par ailleurs.

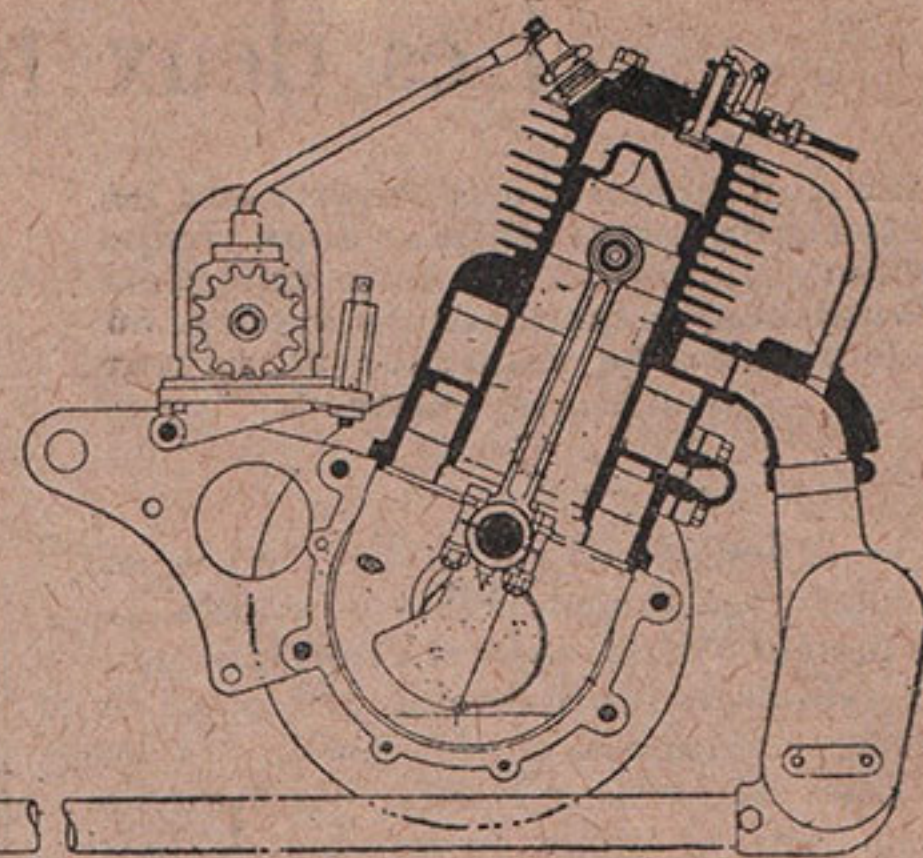
Sans médire du quatre temps, dont le bon rendement et les mérites sont incontestables et incontestés il ne faut cependant pas reléguer le deux temps au rang



Le couvre-volant et couvre-châssis de magnéto du dernier modèle Dunelt contribue à donner à ce moteur un aspect très compact et net.

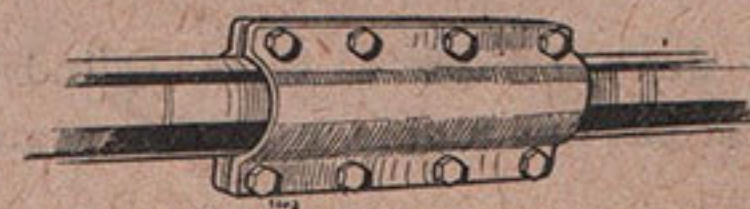
de parent pauvre, il convient aussi bien que le quatre temps aux fortes cylindrées ; et sans vaticiner, nous pouvons affirmer qu'un revirement se produira de ce côté. en sa faveur, son faible prix de revient, son usinage facile militant d'ailleurs en sa faveur ; d'ailleurs il ne consomme pas plus étant bien conduit que le quatre temps, et nous avons constaté des consommations de 3 l. 1/2 sur des 350 cmc. deux temps, identiques à celles observées sur des quatre temps de même cylindrée. Laissons faire le temps et la concurrence ; la question est tranchée et le deux temps de forte cylindrée, considéré encore comme une nouveauté, est cependant entré dans la carrière.

H.-P. BORESTROKE.



Réparation provisoire d'un tube rompu

Nos cadres nous laissent rarement en plan, mais quand cela arrive, la rupture se produit généralement au ras d'un raccord, ce qui rend toute réparation pro-



visoire bien difficile. Si le tube s'était cassé assez loin du raccord on pourrait faire une réparation provisoire de la manière suivante. On prendrait deux feuilles de forte tôle auxquelles on donnerait la section d'un demi-cercle. On laisserait des rebords qu'on percerait de trous et on serrerait le tube brisé entre ce collier. Si la rupture s'était produite à un raccord, on pourrait découper une autre bande de tôle qui entourerait le raccord et viendrait aboutir au collier sur lequel quelques boulons la maintiendraient. Cette réparation peu élégante permettrait cependant d'arriver à l'étape.

UN COMBLE...



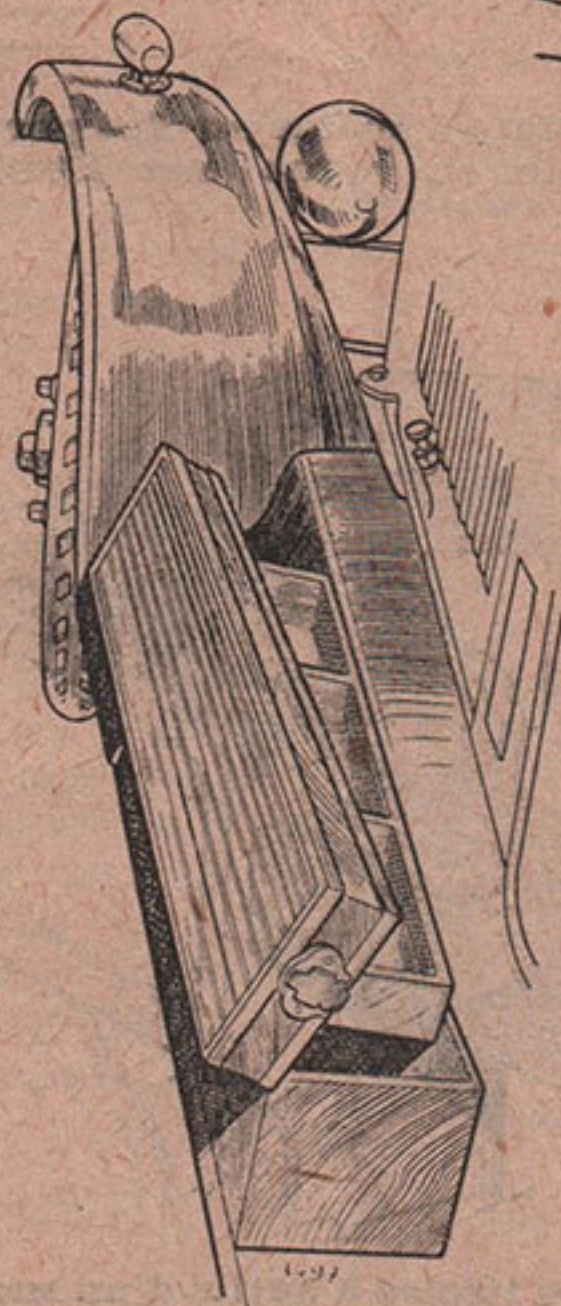
ET DIRE QUE JE SUIS EN PANNÉE D'ESSENCE !!

Où loger les outils ?

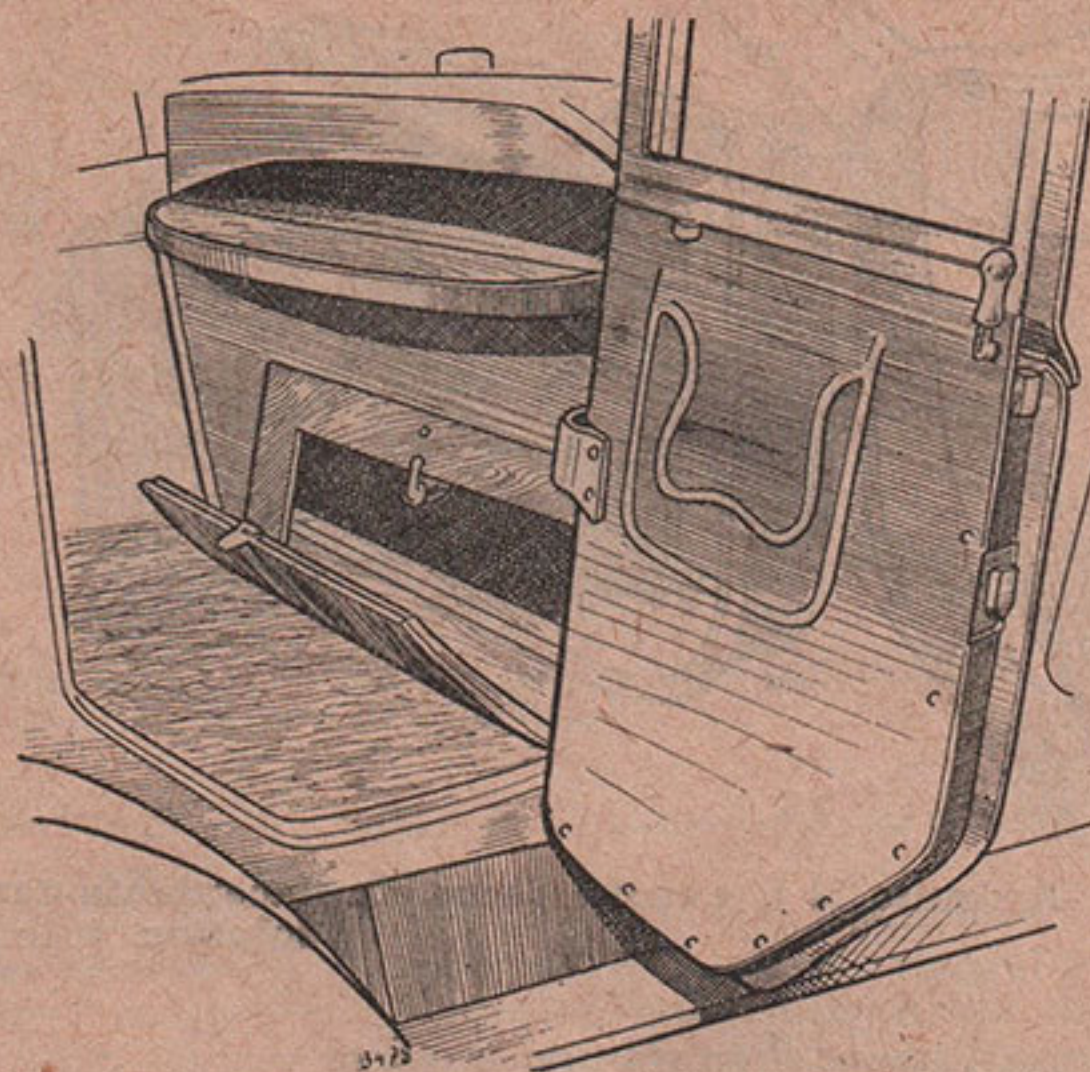
Quatre-vingt-dix-neuf conducteurs sur cent considèrent leur coffre à outils comme un débarras dans lequel on engouffre pêle-mêle chiffons, outils, graisse, etc., et dans lequel on fouille, du bout des doigts il est vrai, lorsqu'on a le moindre réglage à faire. Combien plus sensé et plus pratique est le procédé qui consiste à ranger soigneusement les outils dans un ordre bien déterminé, et à la portée de la main.

C'EST la panne, peut-être tout simplement un gicleur bouché ou une bougie encrassée, mais il faut une clé pour les démonter. On ouvre le coffre. Tous les outils, noirs de cambouis et de crasse, s'y trouvent dans une confusion nextricable. On cherche dans ce bric-à-brac la clé anglaise, mais elle a perdu une de ses mâchoires, sa vis de réglage s'est échappée. On finit par retrouver les pièces qui la composent, après s'être consciencieusement noirci les mains. Combien de chauffeurs négligents jettent dans ce tas de ferraille (car on ne peut appeler cela des outils) des chambres à air, des nécessaires de réparation qui s'écrasent et dont la dissolution se mêle au cambouis pour rendre les outils plus poisseux encore, des bougies qui se brisent, des soupapes qui s'entaillent et se faussent.

Ce n'est pas sous prétexte que la voiture moderne ignore presque la panne, qu'on doit se dispenser d'avoir ses outils en ordre; mais les constructeurs n'ont pas non plus, dans bien des cas, encouragé leurs clients à avoir de l'ordre. Le coffre de marche-pied est une amélioration en ce sens qu'il n'est pas nécessaire de déranger ses passagers pour prendre les outils sous les sièges, mais encore les outils continuent-ils à être jetés pêle-mêle. On n'a, après une réparation, qu'une hâte trop grande de repartir. On ramasse précipitamment ses outils, si précipitamment qu'on en oublie et qu'on pourrait ouvrir un grand magasin d'ac-



Le coffre de marche-pied de certains modèles Citroën.

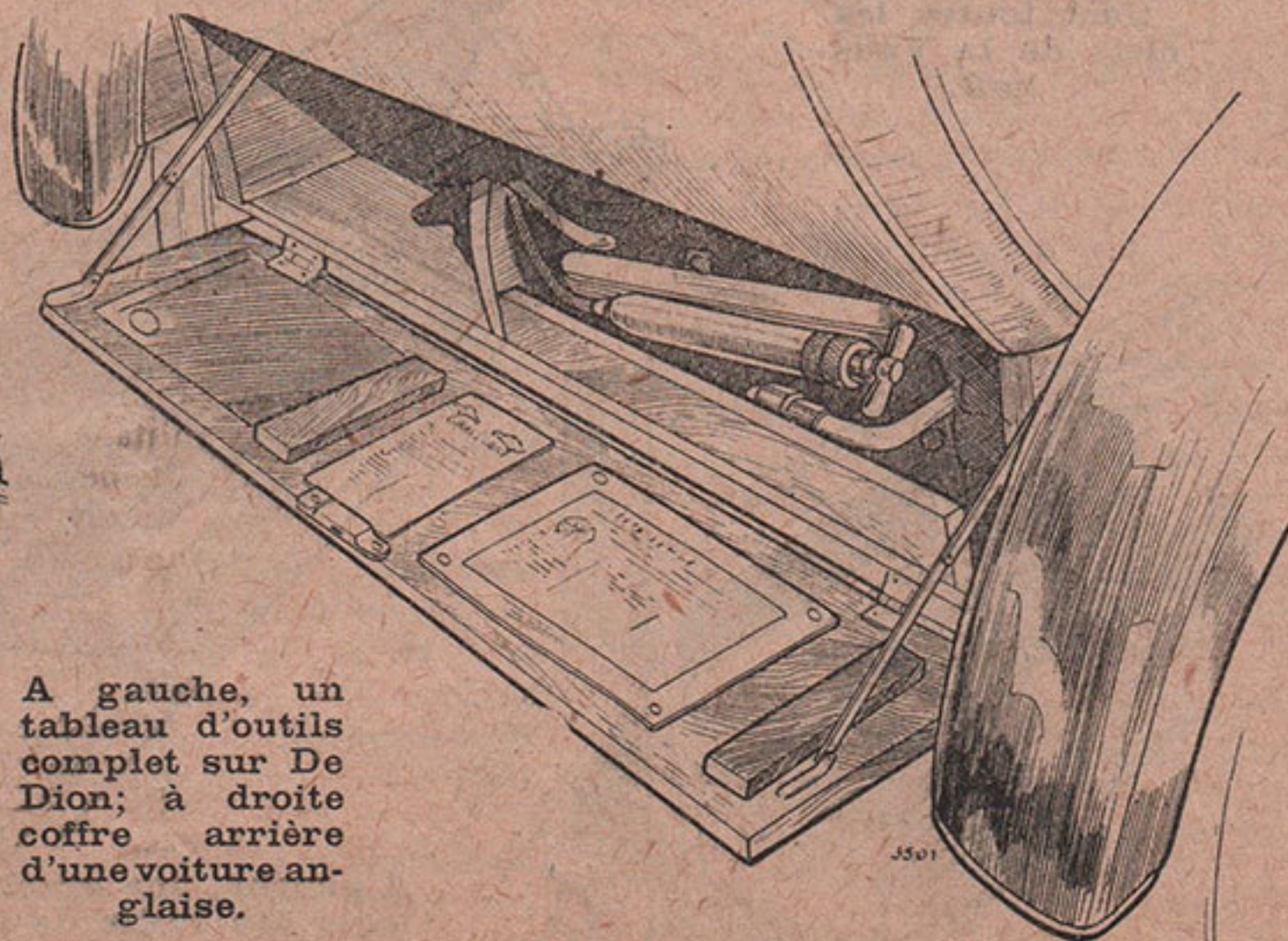
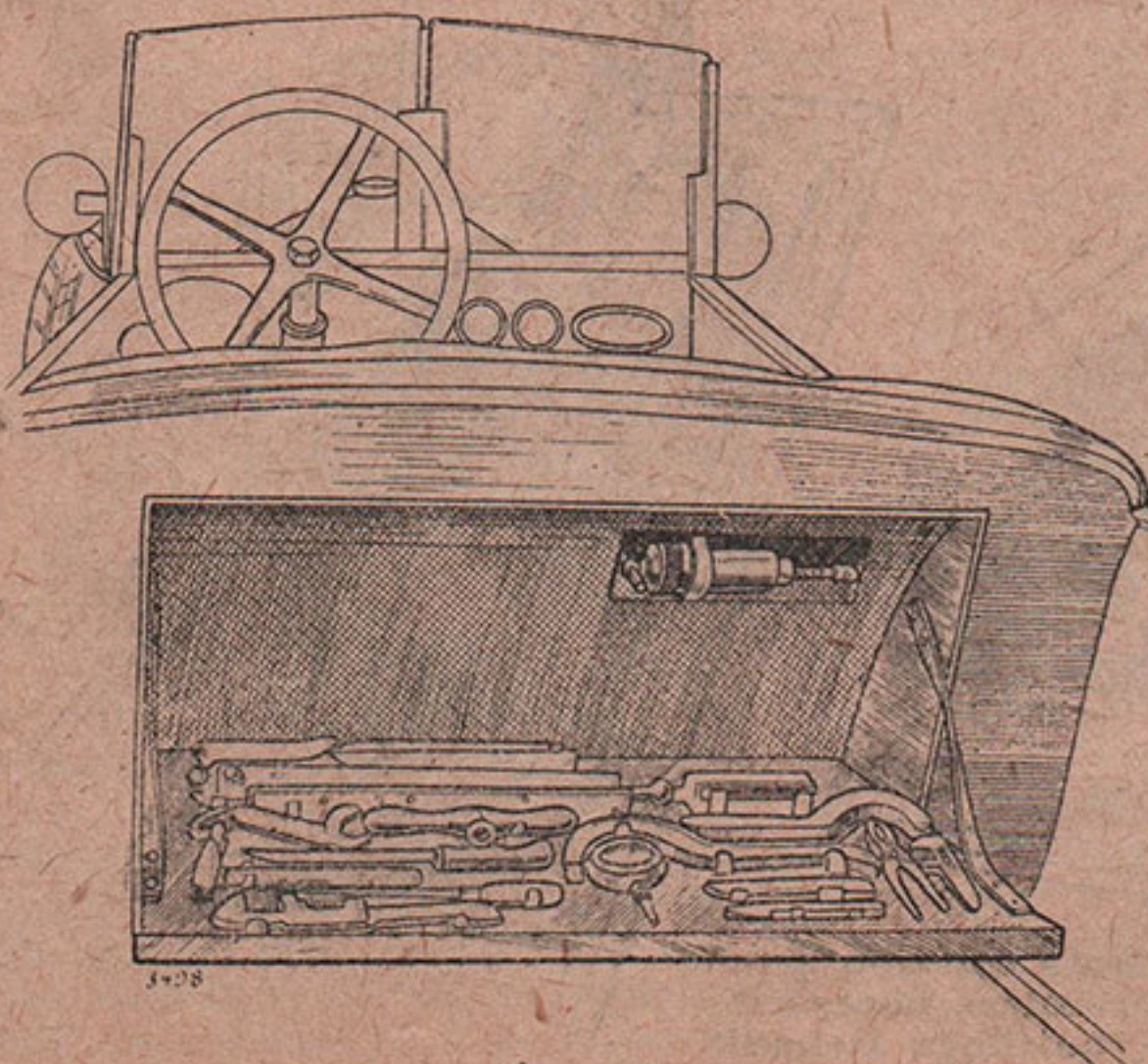


La séparation entre les places avant et arrière peut être utilisée par un carrossier intelligent pour établir un coffre spacieux dont le couvercle sert de repose-pieds.

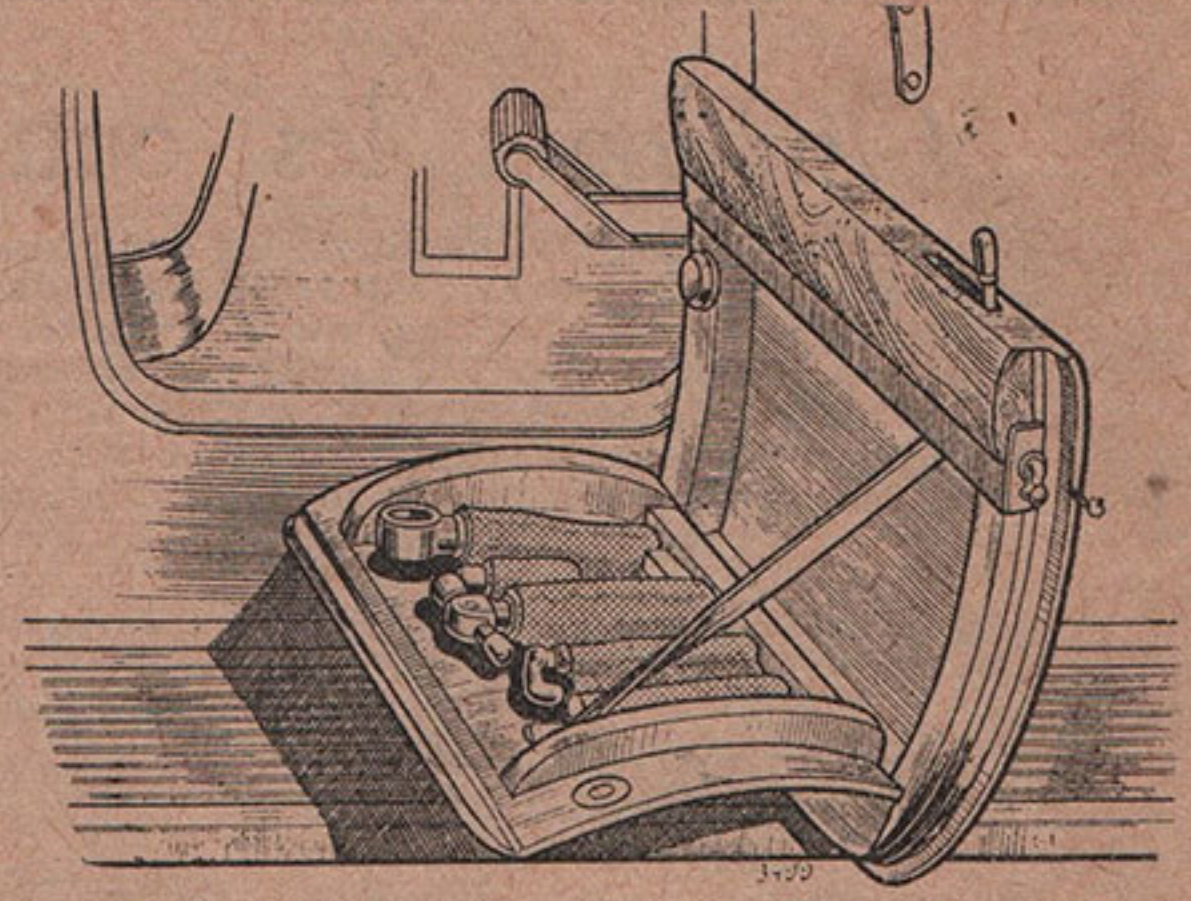
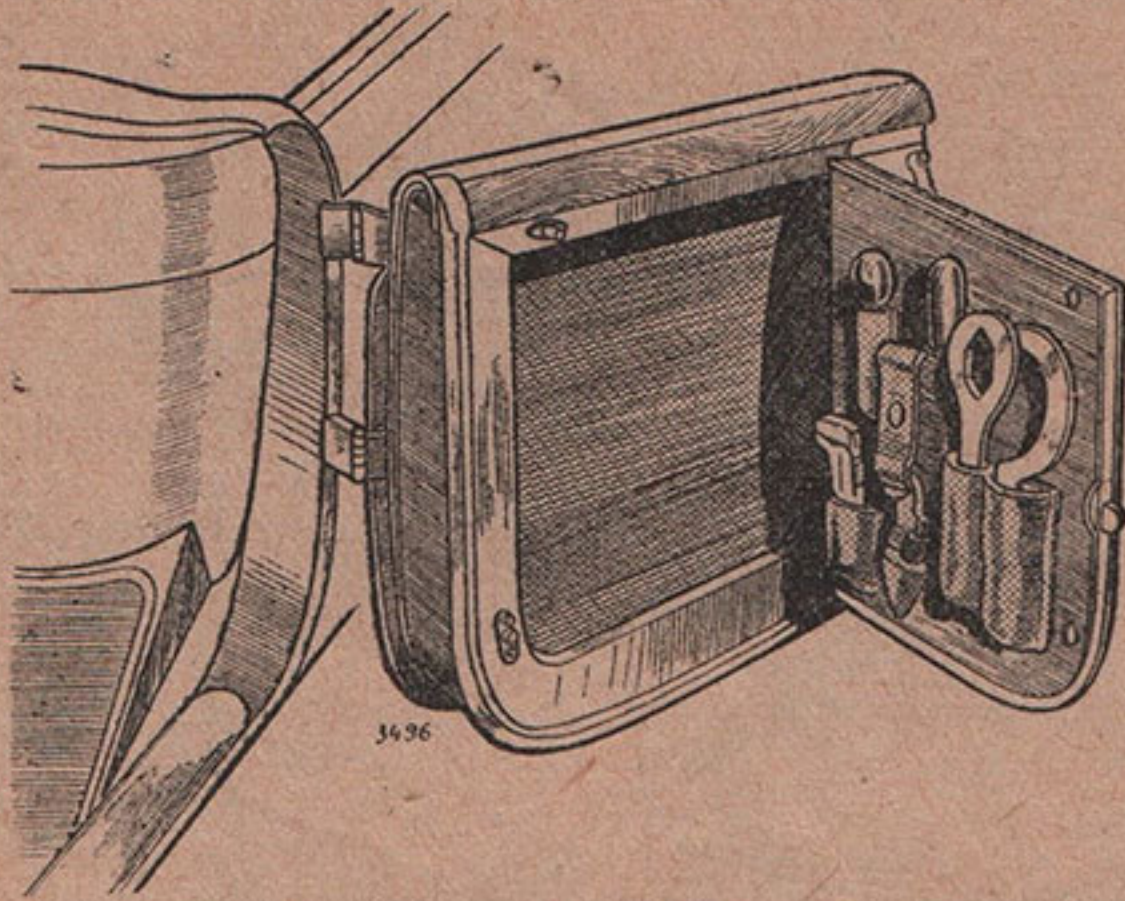
cessoires avec les outils ainsi abandonnés sur les routes.

La trousse où les outils sont maintenus par des courroies est déjà une amélioration, surtout si on prend soin d'essuyer l'outil avec un chiffon propre avant de le remettre en place, car autrement le cuir de la trousse s'imprègne d'huile, de poussière et prend un aspect peu engageant.

La plupart des chauffeurs emportent trop d'outils. Il y a des outils parfaitement inutiles. À quoi bon, par exemple, emporter des clés qui ne vont sur aucun écrou de votre voiture ? Il faudrait tout d'abord diviser les outils en deux catégories : ceux qu'on pourrait appeler de premier secours et qu'on devrait avoir sans cesse à portée de la main, et les outils dont on n'a à faire usage que dans des cas plus rares. Un médecin qui va ouvrir un furoncle n'em-



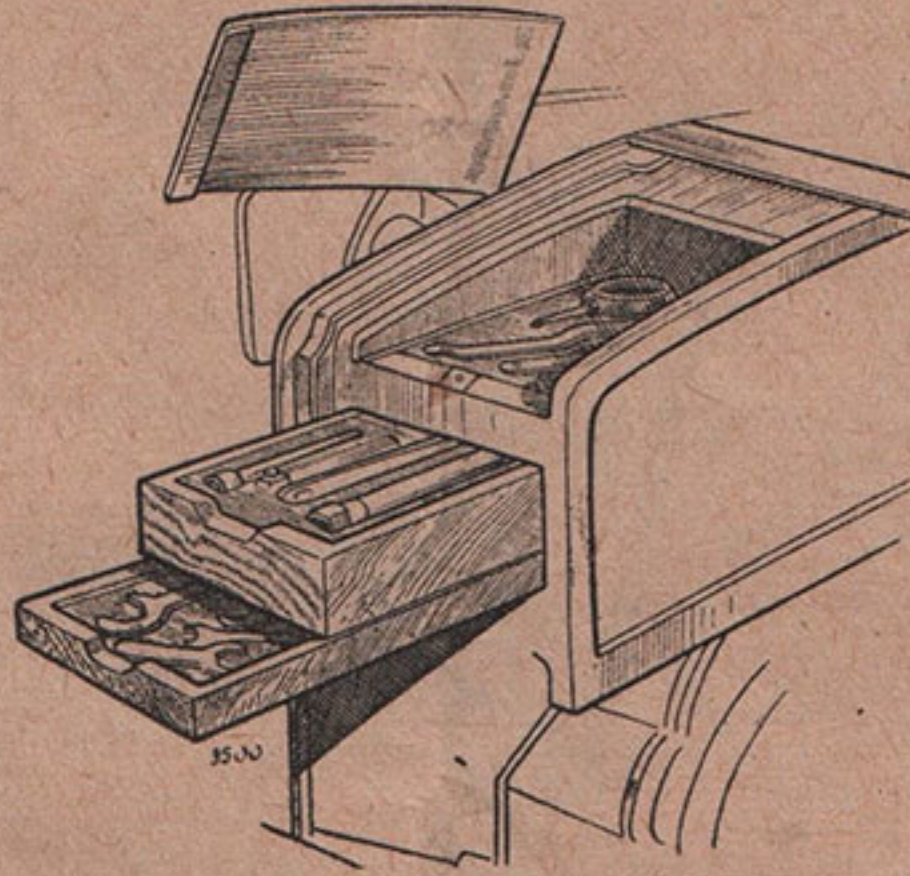
A gauche, un tableau d'outils complet sur De Dion; à droite coffre arrière d'une voiture anglaise.



A droite et à gauche deux emplacements dans l'épaisseur des portières, chaque outil à sa place spéciale, solution très en vogue aux Etats-Unis.

porte pas l'arsenal d'un chirurgien qui va mettre en pièces détachées un de ses clients. Il y a de même deux ou trois outils d'un usage courant et que l'on doit avoir toujours sous la main. Ce sont, en particulier, une pince à gaz, une clé anglaise et un tournevis. Pourquoi ne pas les placer sous le capot à l'aide de fixations à ressort ? On a déjà disposé les bougies sous le capot. Il suffirait d'ouvrir celui-ci et on aurait les bougies et l'outillage courant.

On a également besoin assez fréquemment de changer une roue ou de réparer un pneu, ou même simplement de le regonfler. Nous aurons un coffre de marchepied où nous mettrons tout ce qui se rapporte aux roues et aux pneus, c'est-à-dire le cric, le vilebrequin spécial, la pompe, les démonte-pneus, le nécessaire de réparation, et des chambres de rechange en étuis métalliques, ainsi que quelques pièces de valves. En cas de crevaison, nous aurons en un instant tout le nécessaire. Tout doit être enveloppé de chiffons propres qui empêchent les différents



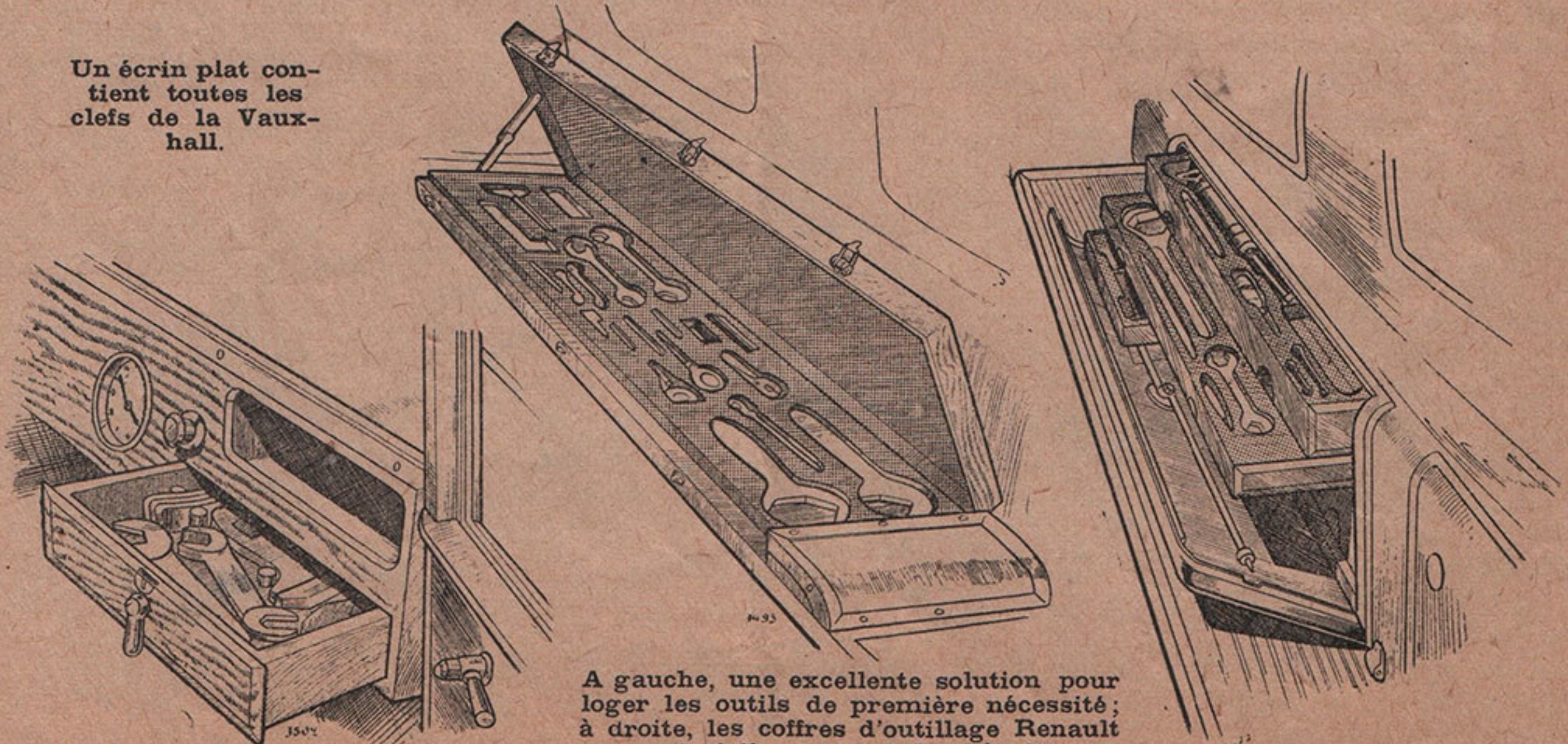
Quelques tiroirs à outils d'un modèle Fiat.

objets de se heurter. On n'oubliera pas non plus d'y joindre un ou deux emplâtres.

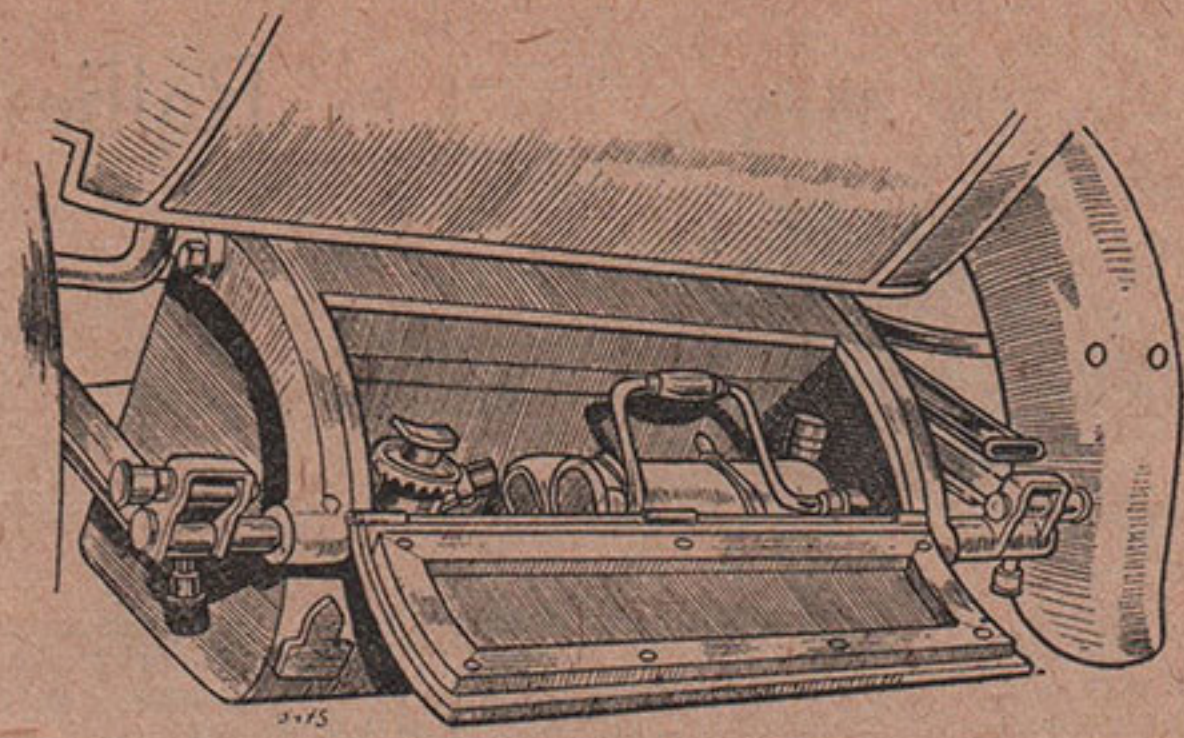
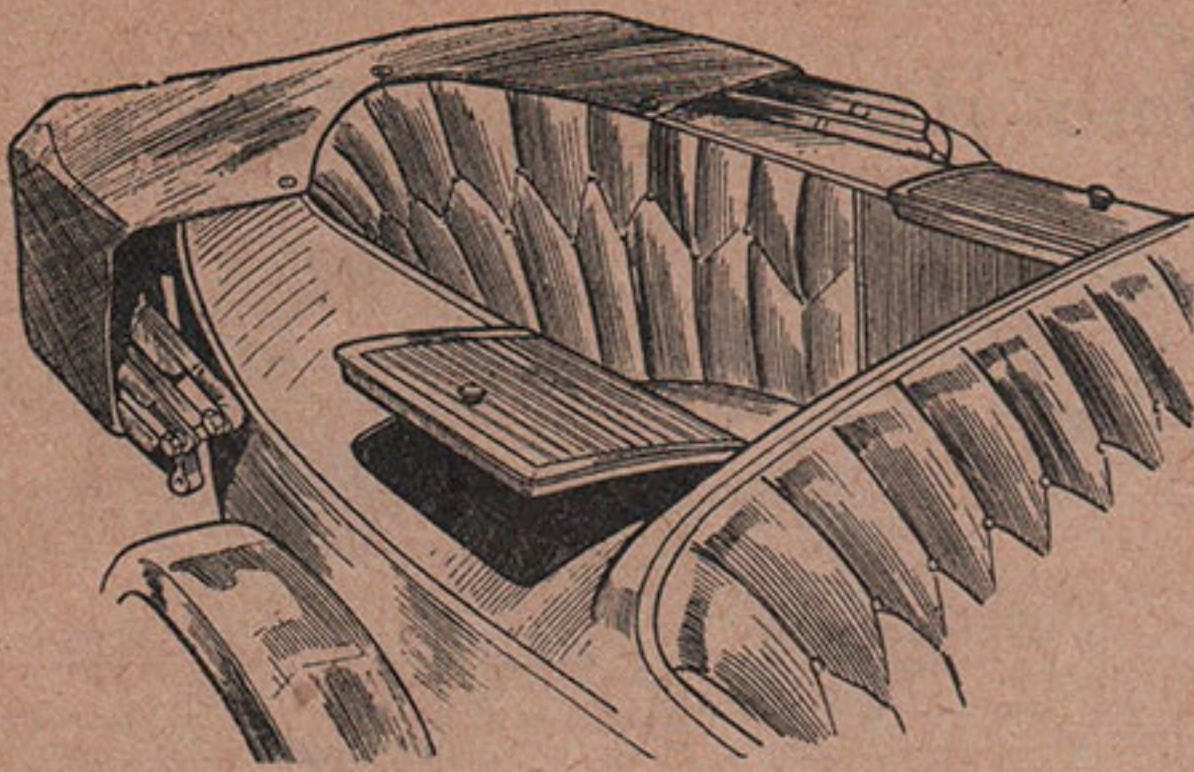
Nous sommes ainsi parés, comme disent les marins, pour toutes les pannes ordinaires.

Il faut, de temps à autre, refaire le niveau d'huile, mais cela oblige à entamer un bidon, car un moteur moderne use trop peu pour que, même après un long parcours, son carter puisse recevoir d'un seul coup le contenu d'un bidon. Fort heureusement, on commence à vendre, en boîte plombée, 1 litre d'huile. Si on trouvait des doses (cela a existé un moment), d'un demi-litre d'huile, tout serait pour le mieux. Mais si on doit emporter un bidon d'huile entamé, où le mettre ? Il risque de se déboucher, de s'ouvrir, et en tous cas de suinter, ce qui le rend tout à fait indésirable dans les coffres. Il y a actuellement des supports qui se montent sous le capot et qui permettent d'y placer un bidon d'huile. Il y a pas mal d'avantages autres que la commodité. C'est ainsi

Un écrin plat contient toutes les clés de la Vauxhall.



A gauche, une excellente solution pour loger les outils de première nécessité; à droite, les coffres d'outillage Renault qui s'effacent sous le châssis.



A gauche : la carrosserie 3 places Trèfle se prête très bien à l'établissement de coffres de grande contenance; à droite un coffre qui a la forme extérieure de l'habituel réservoir d'essence.

qu'à cause de chaleur assez élevée, l'huile est plus fluide et est plus aisée à verser.

Restent les autres outils plus rarement employés, mais utiles cependant. Ce qu'il faut éviter à tout prix, c'est les outils jetés en vrac au fond d'un coffre. Il faut, de plus, qu'ils soient bien maintenus pour éviter un ferraillement désagréable. L'idéal consiste à les disposer dans des tiroirs ou des alvéoles feutrées permettant à chaque outil d'avoir une place bien déterminée. On est bien alors obligé d'avoir de l'ordre malgré soi. Ces tiroirs peuvent être disposés dans un coffre à outils d'assez grandes dimensions, dans l'épaisseur d'un marchepied. Nous avons vu un cabriolet à deux places où la pointe arrière était occupée par un outillage absolument complet disposé dans des tiroirs. Il y en avait même, à notre avis, beaucoup trop, car pour un

peu, il eût fallu un magasinier pour le tenir en ordre et noter les entrées et les sorties. Et de même qu'il est fort imprudent de se mettre en route sans avoir ce qui est nécessaire pour réparer quelques pannes courantes, il est de même un peu exagéré de remorquer un outillage si complet pour effectuer des réparations qu'il est impossible de faire sur la route. Si adroit que vous soyez, si complet que soit votre outillage, il y a des cas où vous ne pouvez vous tirer d'affaire sur la route. Vous ne pouvez certes pas remettre en état un moteur qui a coulé une bielle, qui a troué un piston, une boîte de vitesse dont les pignons ont perdu des dents ou un pont arrière effondré.

Il faudrait que les outils fussent classés et qu'à côté de chacun d'eux figure l'indication de leur emploi, sur une petite plaque métallique gravée.

Que de tâtonnements on pourrait éviter ainsi !

Un accessoire bien encombrant et d'un emploi souvent peu commode, c'est le cric. On a souvent, mais en vain, demandé que le cric, hydraulique ou pneumatique, soit monté à demeure sous l'essieu avant et sous le pont arrière. Ce serait une solution coûteuse, et c'est la grande objection ; mais ce serait aussi éviter au chauffeur une manœuvre bien désagréable. On a déjà, avec les graissages centraux, supprimé l'ennui du graissage de points multiples, au cours duquel on oubliait souvent de lubrifier des organes importants. Il faut, non simplifier la voiture, mais simplifier sa conduite, son entretien, ses réparations. Les outils doivent pour ainsi dire s'offrir d'eux-mêmes à la main qui les cherche, et d'eux-mêmes se ranger pour pouvoir servir à l'occasion suivante.

Elle est sous la garantie

Acte I. — Dimanche après-midi; machine neuve, freins délicats, baptême au champagne, route nébuleuse, un arbre maladroit..., conclusion; machine en pas de vis, retour douloureux.

Acte II. — Lundi matin; chez le constructeur; un rien, la faute au monteur...? On verra.

Acte III. — Samedi suivant; Le Bijou est resserti... Beau devis en ronde à acquitter, protestations, hululements, menaces... bref, on remporte la machine et le... devis.

* *

CETTE pièce se joue depuis des années sur la scène des Folies Mécaniques, avec plein succès. Je connais certains motocyclistes qui ne s'en lassent point, la thèse est si hardie !.. Au fait... l'ont-ils comprise ?

* *

La « garantie », mes petits gars, ne couvre pas vos sottises, même en les chargeant sur les épaules du constructeur. La « garantie », c'est quelque chose de bien net, très précis pour le constructeur ou le tribunal, mais malheureusement très caoutchouc pour le maladroît.

Sans entrer dans le détail des textes aussi variés que les marques, il existe certaines règles générales et... légales qui forment la contexture de la fameuse « garantie » que vous oubliez trop aisément... à votre risque.

Quand vous achetez un engin, aussi beau, aussi cher soit-il, le constructeur vous accorde un délai rigoureux de 6 mois pour lui prouver qu'il ne vous a pas servi un matériau solide et sans défaut, au même titre que le crémier d'en face qui vous livre une demi-douzaine d'œufs propres à la consommation immédiate.

Si quelques jours après, une butée à billes du carter, par exemple, se coince par la rupture d'une bille, si une pièce quelconque, sans motif apparent, vient à rompre, reportez votre engin ou la pièce en question chez le vendeur qui, lui, n'est tenu légalement qu'à la reprise et l'échange de la pièce incriminée ; notez bien que nos constructeurs, sans exception, se feront un plaisir en tel cas de vous faciliter la remise en état de votre machine et reconnaîtront toujours très loyalement l'accroc ; vous leur rendez d'ailleurs service en ce faisant.

J'en connais qui roulent superbement 5 mois 1/2 et rapportent leur machine à l'usine pour révision, persuadés que

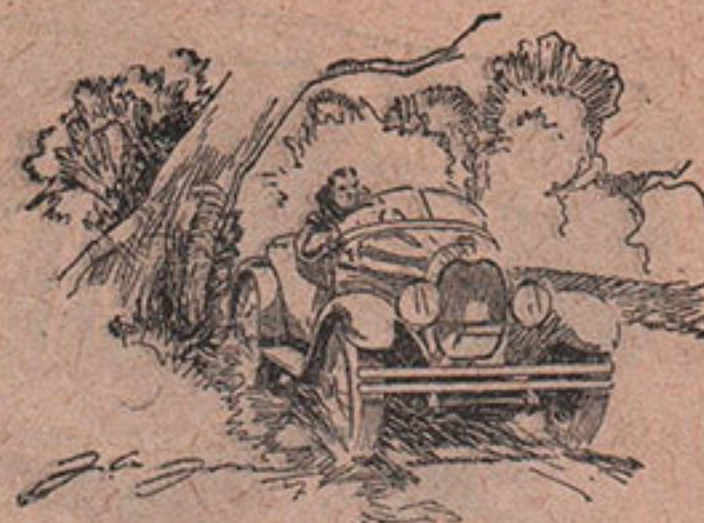
revision et garantie c'est tout un. Dans ce cas, le devis se divise en deux parties distinctes ; l'une à l'entière charge du client, usure normale, main-d'œuvre décalaminage, etc..., l'autre, affectée d'un signe cabalistique, à l'entière charge du constructeur ; ce sont les pièces reconnues défectueuses, anormales : la garantie en un mot. Avant de faire le travail, le constructeur vous soumet le devis, ne le lisez pas avec les yeux de la passion, et l'entente se fera instantanément.

Mais de grâce, ne réclamez pas la « garantie » à l'usine pour usure, à votre goût, trop rapide des pneus : parce que vos câbles n'ont pas supporté plus de 4.000 km. : parce que vous avez grippé en oubliant l'huile : parce que surtout vous avez poussé des pointes de vitesse avant rodage : parce que votre engin n'a pas résisté à certaines acrobaties ; la « garantie » c'est le remplacement de tout matériau, usiné avec un défaut passé inaperçu, sans plus.

Et puis, n'êtes-vous pas un peu coupable vous-même de n'avoir jamais disposé de quelques minutes à la visite d'une usine, malgré les offres perpétuelles qui vous ont été faites ?

M. A

Les Rallies de Moto-Revue

Le 2^e Rallye-Camping à la Mer

Nous avons dit combien les péripéties joyeuses de notre rallye furent imprévues et nombreuses. Obligés de ramener à Paris les plus jeunes de la randonnée, nous (le balai !) avons dû confier les grosses cylindrées et les mentors de la bande à deux aimables collaborateurs, au dévouement parfait, MM. Durier et Menand et filer avec notre jeunesse vers la capitale, au pinceau lumineux du Maglum si gracieusement offert par la Société L. M. C. Nous (le balai, toujours !) dûmes dépanner ou ramener 15 petites cylindrées dont les moyens d'éclairage sont vraiment antédiluviens : la leçon de ce retour nocturne leur sera, nous le pensons, profitable et les quelque 170 kilomètres de supplément que la machine à balayer s'est octroyée, sur un parcours de 198 kilomètres, est la preuve flagrante de l'insuffisante mise au point de nombreuses machines. Eclairage électrique Maglum, Radios, éclairage acétylène tel Luxor, que nous importe, mais, de grâce, plus de lampions, ni de lampes de poche : vous êtes un danger pour les autres.

Un merci à M. le Docteur Schwing qui, sur sa René Gillet, fut un boute-en-train incomparable ; regrettons vivement l'incident qui ne lui permit pas de dîner à Amiens avec le dernier groupe.

M. Mariage, maire d'Ault-Onnival, entouré de ses fils eux-mêmes motocyclistes, nous offrit un apéritif très apprécié de tous ; son dévouement fut complet, jusqu'à vouloir s'occuper lui-même de l'organisation de notre déjeuner du départ. C'est un gourmet, à en juger par le menu qu'il nous fit préparer ; on n'est pas pour rien Président du Comité d'initiative. Rappelons à tous les motocyclistes en mal de voir la mer que leur intérêt est d'aller sur Ault-Onnival où, grâce à M. Mariage, ils trouvent, de la part de *Moto Revue*, un accueil particulièrement agréable.

Réflexions d'un campeur

Un départ le matin sous un ciel superbe, un soleil prometteur, des bruits de moteurs pétaradant et voilà, à 8 h. $\frac{1}{2}$, le 13 août, l'envolée des petites cylindrées derrière la voiture de notre collaborateur H. M. Wattieaux.

Sur la route, pannes, bonne humeur, soleil, pluie, déjeuner en vitesse à Amiens et en avant les avaleurs de kilomètres, de l'eau, de l'eau ; Abbeville, puis des chemins nous faisant regretter amèrement la belle route que nous avions eue jusque-là et nous arrivons à Brighthon.

Plage immense, mais bien triste sans soleil...

Une tente blanche à l'horizon, c'est celle du ralliement, les motos s'arrêtent, on déboucle les paquets et voilà le village qui se monte.

Le séjour ! Le camp ! De la bonne humeur en masse, des petits plats bien cuisinés, des balades au clair de lune, des trempettes dans la mer, des courses de motos sur la plage, de temps à autres un air de jazz sortant d'une mystérieuse Renaud et traversant les airs jusqu'à l'extrémité du village de *Moto Revue*.

Puis, le temps qui passe, qui passe... et lundi matin c'est Ault qui a notre visite.

Et maintenant, il est 17 heures, c'est le grand départ vers la capitale. Gare aux dérapages et aux moteurs subitement atteints de flemme et qui vont chercher à faire des niches à leurs conducteurs.

Arrivée à Amiens à 18 h. 30. Là un de nos plus entraînants et de nos plus gais campeurs voit sa machine lui refuser tous services et notre pauvre camarade est obligé de prendre le train.

Un rassemblement devant la gare où nous nous étions groupés, le second départ de certains d'entre nous et voilà les terribles du camping, les durs à cuire qui s'installent dans un restaurant pour dîner.

Ensuite !!! Mais de la mystérieuse Renaud est sortie une petite boîte noire et voilà des fox-trott, des one-steep, des tangos pour le plaisir de chacun.

Là-bas, au fond de la salle, protégé par ses grosses lunettes, il me semble que l'un de nos amis dort avec plaisir, c'est un avertissement. En avant, en avant, le retour sur Paris, où chacun arrive de son mieux après de multiples incidents. Et aujourd'hui, en venant rendre sa maison portative, c'est la demande générale : « A quand le prochain Rallye ? »

3^e Rallye-Camping

Ce rallye se tiendra à Pierrefitte près d'Etampes ; le départ aura lieu le samedi 10 septembre à 13 heures très précises. Il n'y aura vu, la faible distance, qu'un seul rassemblement : Porte d'Orléans, à 12 h. 30. Route nationale n° 20 jusqu'à Etampes, quartier Saint-Martin, rue de Chauffour et Pierrefitte. Le retour, lundi 19 septembre dans la soirée, soit 9 jours entiers aux champs pour ceux qui voudront venir ; s'arranger entre camarades pour ceux qui ne désirent rester que quelques jours.

Le camping se tiendra dans une délicieuse propriété mise à notre disposition par un des aimables abonnés de *Moto Revue*. Dans la journée, le Comité des jeux organisera différentes distractions.

H. M. Wattieaux, Rédacteur à *Moto Revue*.

Le 4^e Rallye Moto-Revue

A l'occasion des fêtes de l'*American Legion* et du congé particulier officiellement accordé pour le lundi 19 septembre, *Moto Revue* organisera son 4^e Rallye de la saison, le dimanche 18 septembre, selon une formule à définir dans notre prochain numéro.

Le but du rallye sera la région d'Etampes où nous retrouverons à déjeuner ceux de nos motocyclistes amateurs de camping qui auront préféré passer les jours précédents sous la tente.

Nous rappelons que comme dans les trois premiers rallyes, des prix importants et variés sont disputés dans des épreuves à la portée de tous : ce rallye est le quatrième et dernier de la grande série de la saison en vue de l'obtention des grands prix, dont le manteau de cuir, etc.

Engagez-vous au 4^e Rallye Moto-Revue (18 septembre)

Nous rappelons qu'un certain nombre de gagnants de nos premiers rallyes n'ont pas encore retiré leurs prix. Passé le 15 septembre, ces prix seront acquis à *Moto-Revue*. Se presser.

Calendrier des Rallyes

28 août : Rallye régularité du S. C. Clo-daldien.

10 septembre : 3^e Rallye camping *Moto Revue*.

18 septembre : 4^e Grand Rallye Officiel de *MOTO REVUE*.

(Engagements à *Moto Revue* 5 fr.).

GRAND CONCOURS DE "MOTO-REVUE"

100.000 FR. DE PRIX
10 MOTOCYCLETTES



N° 18

Tous les abonnés d'un an à "MOTO-REVUE" peuvent participer à notre Grand Concours. Conserver les diverses coupures qui paraîtront dans nos numéros successifs : tous les renseignements paraîtront dans notre rubrique du Grand Concours.

Attendez et ne nous écrivez pas à ce sujet.

DIX-HUITIÈME QUESTION

Quelle est la marque de cet accessoire ?

Marque :

Nom du participant :

Signature :

Les questions déjà parues dans *MOTO-REVUE* et *MOTOCYCLISME-AUTOMOBILISME*

1^{er} — M. R. 15 avril.

6^e — M. C. A. 25 mai.

11^e — M. R. 9 juillet.

16^e — M. R. 13 Août.

2^e — M. C. A. 25 avril.

7^e — M. R. 4 juin.

12^e — M. R. 16 juillet.

17^e — M. R. 20 Août.

3^e — M. R. 1^{er} mai.

8^e — M. R. 18 juin.

13^e — M. R. 23 juillet.

4^e — M. C. A. 10 mai.

9^e — M. R. 25 juin.

14^e — M. R. 30 juillet.

5^e — M. R. 15 mai.

10^e — M. R. 2 juillet.

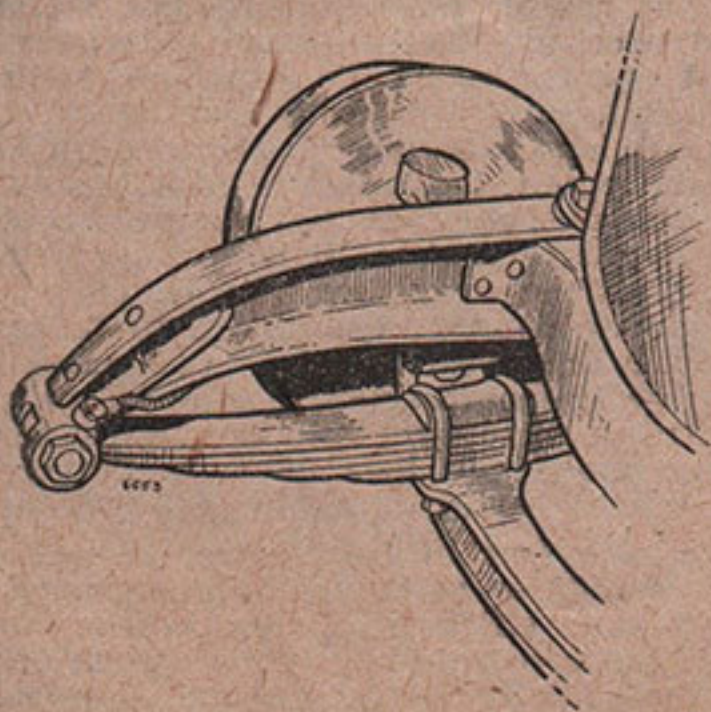
15^e — M. R. 6 Août.

Le Graissage central

Solution très moderne et dont la technique assez précise sera à l'ordre du jour des constructeurs dans un temps très proche.

DEPUIS belle lurette ont disparu les rampes de graisseurs qui ornaient le tablier de nos anciennes voitures. N'avons-nous pas connu le graisseur coup de poing qui, comme son nom l'indique n'avait rien de bien précis et tantôt noyait d'huile le moteur et tantôt l'asséchait. Aujourd'hui tous les deux ou trois cents kilomètres, on vérifie le niveau de l'huile dans le carter du moteur et tout au plus, tous les mille, celui du lubrifiant dans la boîte de vitesse ou le pont arrière. Le graissage du moteur et de la transmission est donc réduit à une surveillance périodique d'un niveau d'huile. Le conducteur ne risque plus, ou d'engorger d'huile son moteur ou de gripper, faute d'huile. Mais que d'autres organes demandent un graissage régulier.

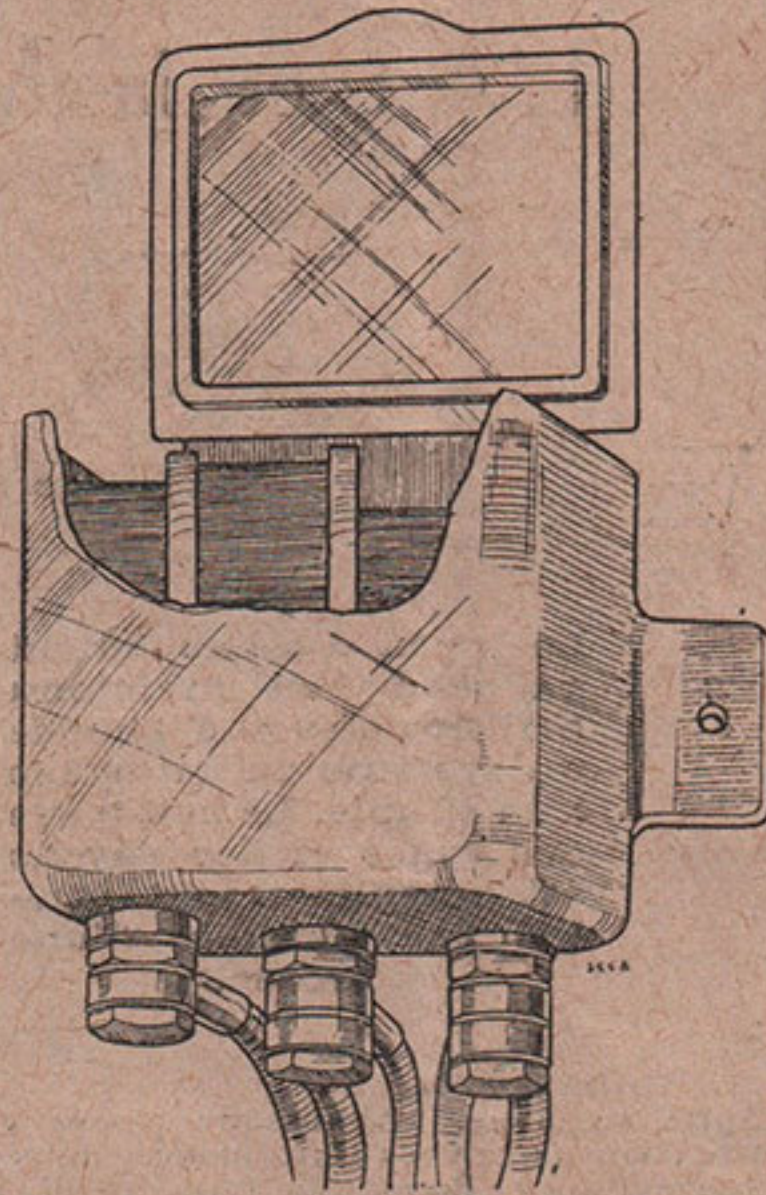
Axes des mains de ressorts, articulations de la direction et beaucoup d'autres encore. On s'est longtemps contenté de la burette à huile ou des graisseurs Stauffer. Ceux-ci comportent une cuvette à graisse et un couvercle vissé. C'est en vissant plus ou moins le couvercle qu'on chasse la graisse dans l'articulation à lubrifier. Il y a tellement d'articulations dans une voiture automobile que le graissage dans ces conditions est très long et malpropre. Les graissages modernes sous pression ont remédié en partie à cela. Le flexible de la pompe à graisse s'accroche instantanément sur les boulons graisseurs et sans perte de graisse permettent d'envoyer celle-ci sous une forte pression à l'endroit voulu. C'est un graissage propre et sûr beaucoup plus rapide au restant, que les anciens systèmes et infiniment plus propre. Mais cela ne suffisait pas encore, et on rêva d'un graissage qui, d'un seul coup, permit de graisser toutes les articulations, qui n'obligèrent pas à manipuler de la graisse, bref de réaliser pour la direction et les



Exemple de graissage ALCYL sur l'axe de main de ressort avant.

multiples articulations d'une voiture, le graissage automatique.

C'est en Amérique qu'apparurent, commercialement au moins, les premiers graissages centraux. Une pompe centrale, généralement commandée au pied, en-

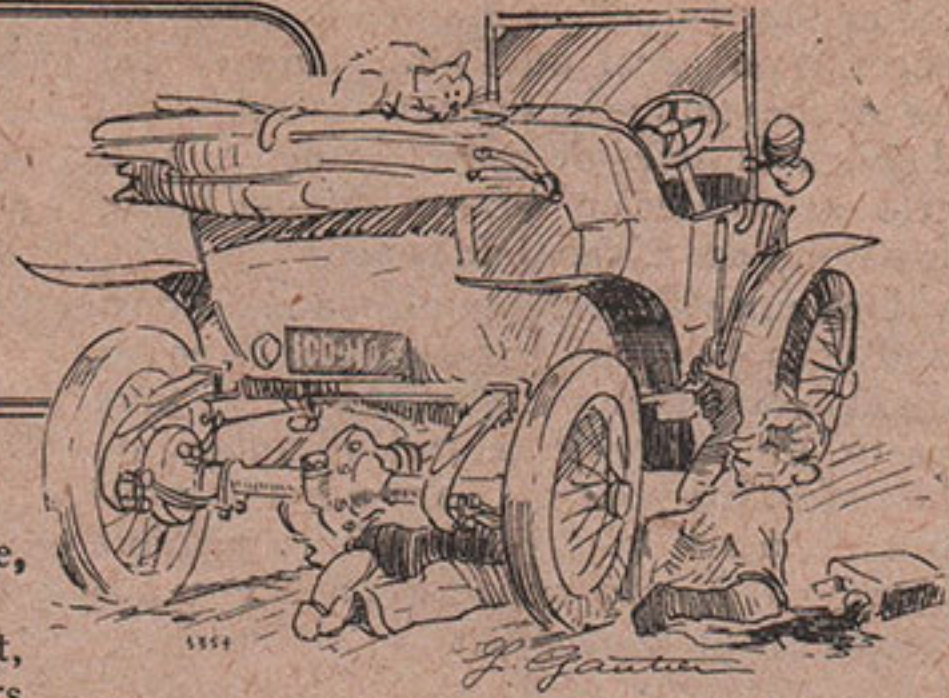


Le réservoir central alimentant les canalisations au nombre de cinq dont deux portent vers l'avant, une vers la boîte de direction et les deux autres vers l'arrière du châssis.

voyait par des canalisations de l'huile à tous les endroits voulus. Théoriquement, cela est parfait, mais, en pratique, il n'est pas toujours aisé d'avoir des joints bien étanches, et les vibrations de la route peuvent cisailer les tuyauteries. Il faut donc une surveillance qui n'est pas toujours aisée à cause du manque d'accessibilité des tuyauteries. C'était un progrès, mais il était possible de concevoir mieux encore.

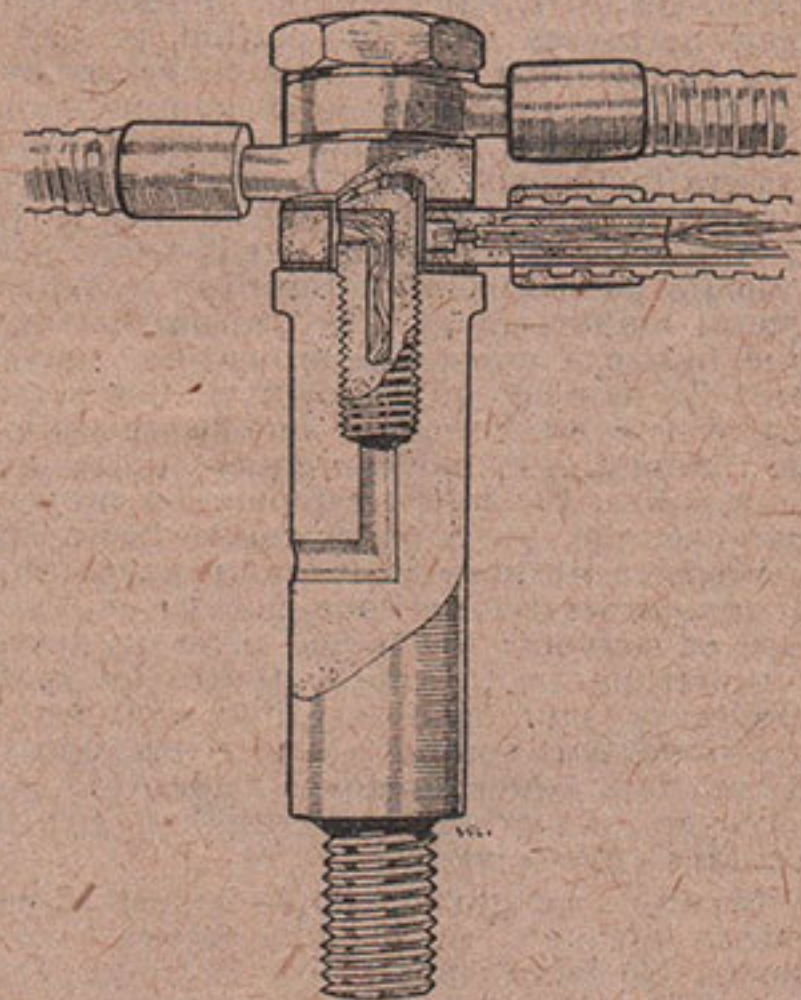
C'est alors qu'on s'avisait d'un système plus simple, plus sûr et en même temps d'une réalisation moins coûteuse, d'un système qui supprimât la pression, cause de fuites. Une fuite dans un système sous pression est grave, non seulement par la perte de lubrifiant qu'elle cause, mais encore parce que, supprimant en partie la pression, elle peut empêcher les autres articulations de recevoir leur part du lubrifiant, et l'huile est assez chère pour ne pas servir à graisser les routes.

Quel procédé substituer à la pression ?



Un ingénieur français vient de lui substituer la capillarité. Celle-ci est un phénomène connu depuis la plus haute antiquité. C'est elle qui faisait monter l'huile dans les mèches des primitives lampes à huile. Depuis, elle a été fréquemment employée pour le graissage. Les coussinets des essieux de wagons sont graissés par une mèche qui plonge dans un petit réservoir d'huile. C'est sur un principe analogue que s'opère le graissage des culbuteurs du moteur de moto Douglas et d'autres encore. Mais l'idée d'employer la capillarité pour graisser tout un châssis, avec des mèches d'une grande longueur, est nouvelle. Non seulement ce système remédie aux inconvénients du graissage central sous pression, mais il possède un nouvel avantage : celui d'être, non plus intermittent, mais continu, et d'être rigoureusement automatique.

Le graissage Alcyll, c'est le nom de ce nouveau dispositif, est donc la simplicité même. Il comporte un petit réservoir d'huile d'où partent une série de canali-



Montage des connexions sur un axe.

sations. Celles-ci sont constituées par des gaines souples dont l'âme est constituée par un tube de coton verni à l'huile de lin, et à l'intérieur de ce tube, un fil, composé d'une matière spéciale très absorbante. Aux endroits à graisser, les tubes aboutissent à une cosse. Le fil y fait une boucle intérieure. Une vis creuse maintient la cosse. Le canal de la vis es-

obturé par une mèche. Le graisseur lui-même, sur lequel est montée la cosse, est percé d'un canal où l'huile amenée par les mèches tombe lentement. Il semble tout d'abord difficile de régler le débit, mais cela est obtenu en serrant plus ou moins le coton dans le canal de la vis.

Une autre difficulté se présente. Allons-nous, si nous avons, par exemple, 20 points du châssis à graisser, être obligés de faire partir du réservoir central 20 tubes, ou bien devons-nous prévoir un grand nombre de petits réservoirs. D'une manière comme de l'autre, nous nous heurtons à la complication et aux prix.

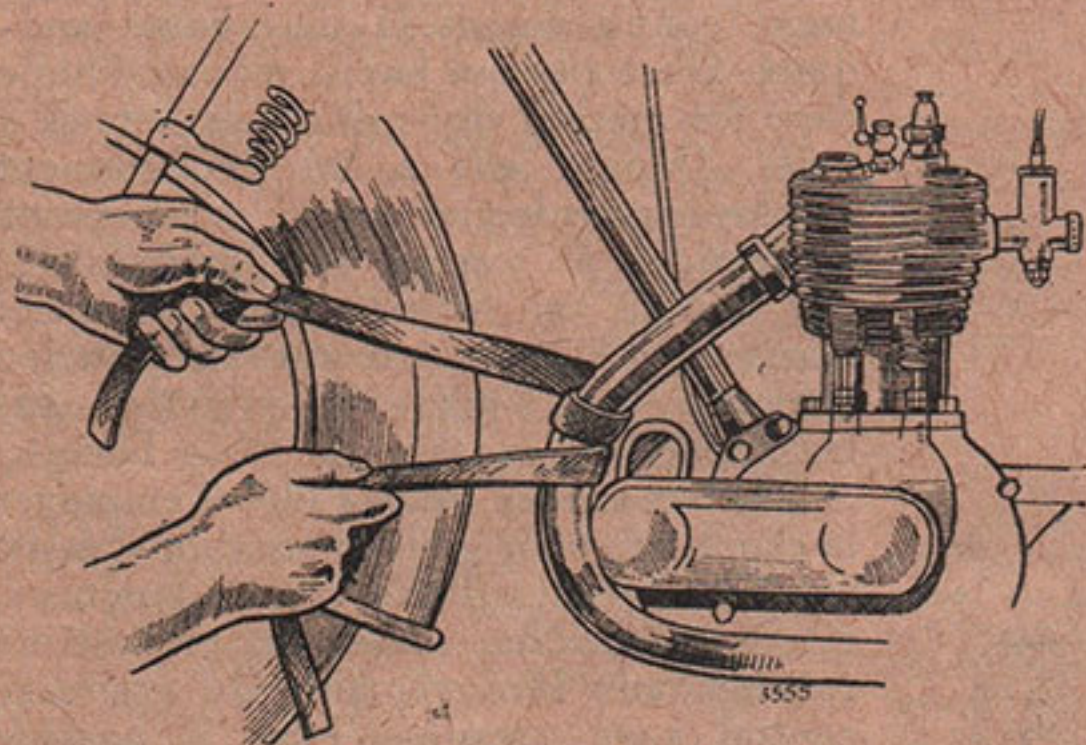
Le système Alcyon est prévu pour que l'on puisse établir des dérives et des bifurcations. On y parvient en superposant plusieurs cosses. Il y a, d'autre part, des vis de réglage dont le canal est calibré pour obtenir des débits différents, propor-



tionnés à la quantité d'huile dont chaque organe a besoin.

Le réservoir central est divisé en trois compartiments d'où partent cinq canalisations. Ces canalisations desservent : a) la partie avant du châssis (axes de ressorts, jumelles et pivot de direction) ; b) l'arrière du châssis ; c) la boîte de direction.

Bref, ce nouveau graissage permet le transport de l'huile aux points à graisser sans qu'on ait jamais à craindre une fuite, ou un arrêt de débit ; il est simple et se prête à toutes les combinaisons possibles. Son succès ne semble donc pas douteux.



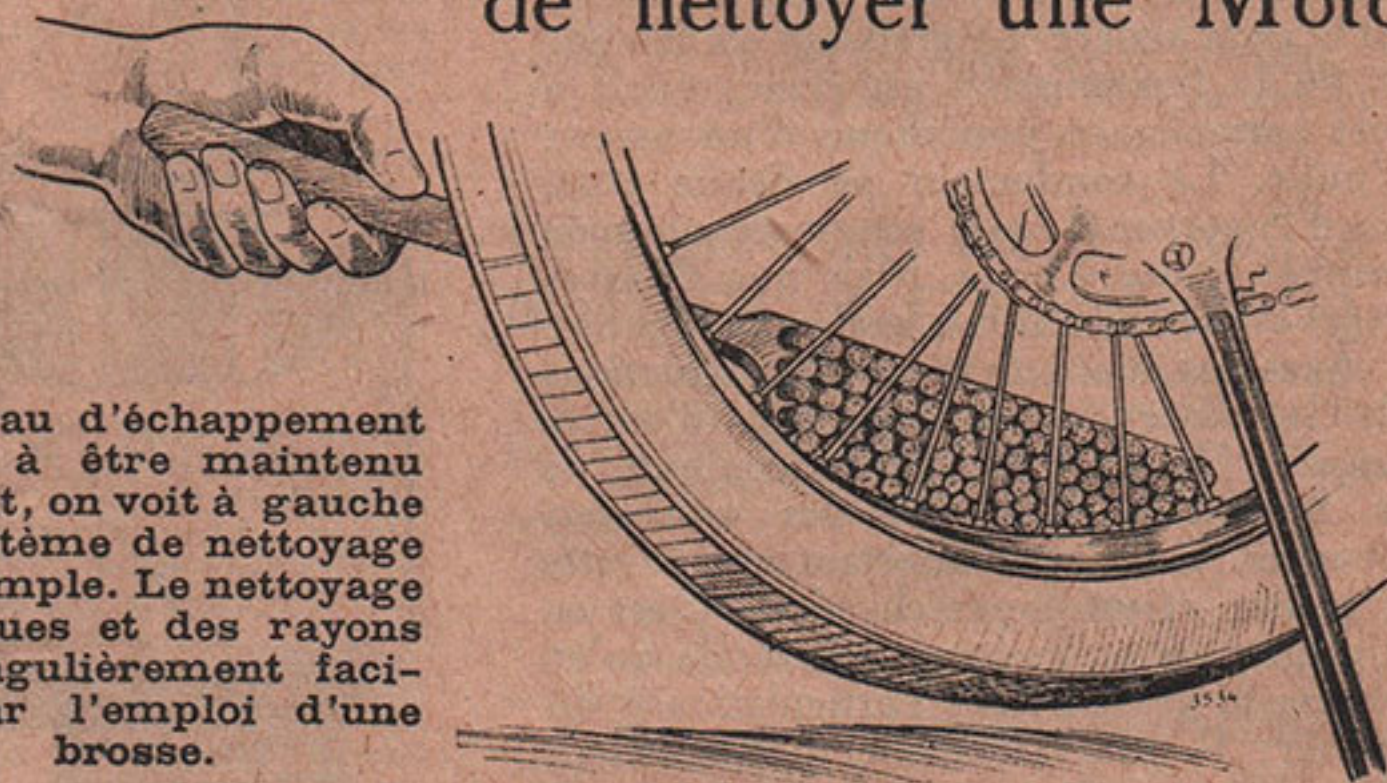
C'est peu de chose qu'un nettoyage après une promenade faite un beau jour d'été, mais l'hiver c'est une longue et désagréable corvée, d'autant plus désagréable qu'il faudra, on le sait, recommencer à la prochaine sortie, si courte soit-elle. Aussi, quand on roule souvent, on y renonce bientôt pour le plus grand dam de la machine. Rappelons que l'on peut empêcher l'eau et la boue d'endommager trop gravement le fini de la moto. On peut, par exemple, après les avoir bien nettoyées avec un chiffon propre et sec, badigeonner les parties nickelées avec un vernis transparent à la gomme laque. Avec un chiffon et de l'alcool, on se débarrassera facilement de cette couche de vernis lorsque reviendra la belle saison. Les parties émaillées seront protégées par la même pellicule que laisse un chiffon imprégné de graisse. Quant au moteur et à la transmission ayez une brosse à graisse et brossez-les souvent de telle manière qu'ils soient toujours gras. La graisse est l'ennemi le plus redoutable de l'humidité, et par conséquent notre meilleure alliée. La graisse est pour les moyeux, par exemple, un rempart contre l'eau. Malheureusement un excès de graisse peut suinter et envahir les freins et ceux-ci ne freinent plus. Peu et souvent. A chaque sortie on devrait lubrifier un peu. Presque toutes les motos modernes sont équipées d'un système de graissage par pompe à haute pression, et il ne faut que quelques minutes pour envoyer un peu de lubrifiant dans tous les boulons graisseurs.

Si on ne sort qu'occasionnellement, il vaut mieux nettoyer sa machine après chaque sortie. Ne laissez pas sécher la boue. Votre premier soin doit être de couvrir votre magnéto ; notons d'ailleurs que l'hiver, il est à conseiller de protéger la magnéto au moyen d'un étui en cuir ou en étoffe imperméable, voire d'un sac à éponge. Les trous nécessaires pour laisser passer les fils de bougies et le câble de commande d'avance doivent être aussi petits que possible. Dans ces conditions, il ne faut pas hésiter à laver la machine à grande eau, à la lance même plutôt qu'avec une éponge. Ce traitement est sans danger si on prend ensuite la peine de bien sécher la machine et de la graisser. Si on redoute l'emploi de l'eau, il y a dans le commerce des produits qui enlèvent la boue comme par enchantement.

L'Art et la Manière

de nettoyer une Moto

Le tuyau d'échappement gagne à être maintenu brillant, on voit à gauche un système de nettoyage très simple. Le nettoyage des roues et des rayons est singulièrement facilité par l'emploi d'une brosse.



Après ce lavage préliminaire passez une grosse éponge que vous aurez plongée dans un mélange d'eau et de pétrole. L'essentiel, c'est de ne pas essayer d'enlever la boue en frottant. A plus forte raison faut-il se garder de frotter la boue sèche. C'est exactement comme si on passait l'émail à la potée d'émeri. Si dur que soit un émail, il ne peut résister à un traitement pareil. Il ne faut pas non plus se servir de pétrole pur qui enlève à l'émail son lustre.

Par contre l'emploi de pétrole est à conseiller pour toutes les pièces du mécanisme. Avec une brosse passe-partout, moteur et boîte de vitesse seront vite propres. Ayez une assez grande quantité de pétrole, dans un récipient assez haut. De cette façon la boue se dépose au fond. De temps à autre vous filtrerez le pétrole sur un linge. Il pourra ainsi servir très longtemps, mais ne vous en servez pas pour une lampe : il aura toujours entraîné de l'eau et des saletés. Après ce passage au pétrole essuyez avec des chiffons secs, puis avec une autre brosse badigeonnez d'huile fluide, mais sans excès. Si la tubulure d'échappement n'est pas nickelée, polissez-la avec une bande de toile émeri extra-fine que vous enroulerez autour de la tubulure et à laquelle vous imprimerez un mouvement de va-et-vient. Il est malheureusement à peu près impossible de trouver un produit qui permette d'éviter la rouille des ailettes.

Employez la mine de plomb délayée dans de l'huile, que vous appliquerez de préférence quand le moteur est chaud.

On a trop souvent le tort de négliger les rayons et les jantes. Au début de l'hiver, après avoir nettoyé à fond les roues, on les peindra. Il faut éviter que la rouille attaque les rayons, car il n'en faut pas plus pour casser les rayons ainsi affaiblis. Et surtout il ne faut pas omettre de peindre la partie intérieure de la jante, car la rouille est néfaste aux pneumatiques. Même si l'on a pris ces

précautions au début de la saison, il faut nettoyer les roues et ne pas laisser des placards de boue qui entretiennent l'humidité autour des têtes de rayon. Comme l'eau et le pétrole sont ici peu recommandables, il faut faire ce nettoyage à sec avec une brosse plate et dure. C'est, nous devons le reconnaître, un travail fastidieux. Les flasques qui furent si à la mode n'empêchaient pas l'eau d'atteindre la jante et les têtes de rayon. Ils avaient au surplus des inconvénients multiples. Tout d'abord ils empêchaient de surveiller le rayonnage, et même par le frottement contre les rayons, ils provoquaient des ruptures. Ils alourdisaient la roue. Ils rendaient la direction plus dure dès que le vent était un peu fort. En somme contre des défauts aussi graves, ils n'avaient que des avantages esthétiques, ce qui est un peu mince.

Si l'on a roulé dans la boue, il est probable que la chaîne est complètement sèche. Se contenter de la graisser extérieurement n'est pas très utile d'autant que la graisse se mélangeant à la boue soumet la chaîne à un rodage intempestif. Même si on brosse préalablement la chaîne, le graissage externe ne suffit pas, car c'est l'intérieur des rouleaux qui doit être graissé. Il faut donc fréquemment un nettoyage au pétrole, et un bain de graisse fondue. Quand on roule tout le temps le mieux est d'avoir deux chaînes qu'on emploie alternativement. L'une est en usage, l'autre au nettoyage. Pour ceux qui se servent constamment de leur machine l'hiver, une machine à carter de chaîne est précieuse.

Cette opération fastidieuse du nettoyage sera simplifiée si la machine comporte des garde-boue efficaces et des protège-jambes, mais espérons que nous connaîtrons un jour la moto dont le mécanisme sera enclos, qui n'aura pas de saillies et de recoins, et que quelques minutes de travail suffiront à rendre propre.

Le Sport de la Semaine

A L'AUTODROME

Les 24 heures de Paris et le Championnat de France Motocycliste

Pendant les fêtes de l'Assomption ont eu lieu le Championnat de France des motos, ainsi que les 24 Heures de Paris. Hélas ! l'Autodrome joue de malchance, la pluie vint, comme de tradition, contrarier le développement d'une réunion qui promettait le plus gros succès de l'année. Qu'importe si, du point de vue spectaculaire, l'intérêt a pu être amoindri par les éléments. Du côté purement course, nous assistâmes à des luttes de la plus haute tenue, à de belles empoignades et à des victoires vraiment méritées.

Le samedi 13 août, après les classiques opérations du pesage, eut lieu le repêchage des concurrents qualifiés pour le Championnat de France.

Le dimanche 14 août fut l'apothéose de ce même Championnat dans une finale très disputée. Au programme, deux épreuves de toute beauté par les as engagés vit les motos bolides 500 et 1.000 s'arracher la première place du départ à l'arrivée.

Une course de 1.100 et le handicap réservé aux dames complétaient le programme choisi.

Enfin, la journée se terminait par le départ de la grande épreuve de fond, dénommée les 24 Heures de Paris, qui se courait pour la première fois.

Le 14 août

Le Championnat de France Motocycliste

Le Championnat se disputait sur la piste routière, sur la distance officielle de 150 km. 15 partants prirent le départ, ce qui prouve la valeur et les difficultés de l'épreuve : seuls, les concurrents réunissant toutes les chances de victoire avaient tenté l'aventure.

Sont champions de France de vitesse, pour 1927 :

Cyclecars 1.100 cmc. : Dhôme, sur Morgan-Darmont, à 89 km. 073 de moyenne.

Motos 175 cmc. : Sourdot, sur Monet et Goyon, (Huile Kervoline) à 82 km. 277 de moyenne.

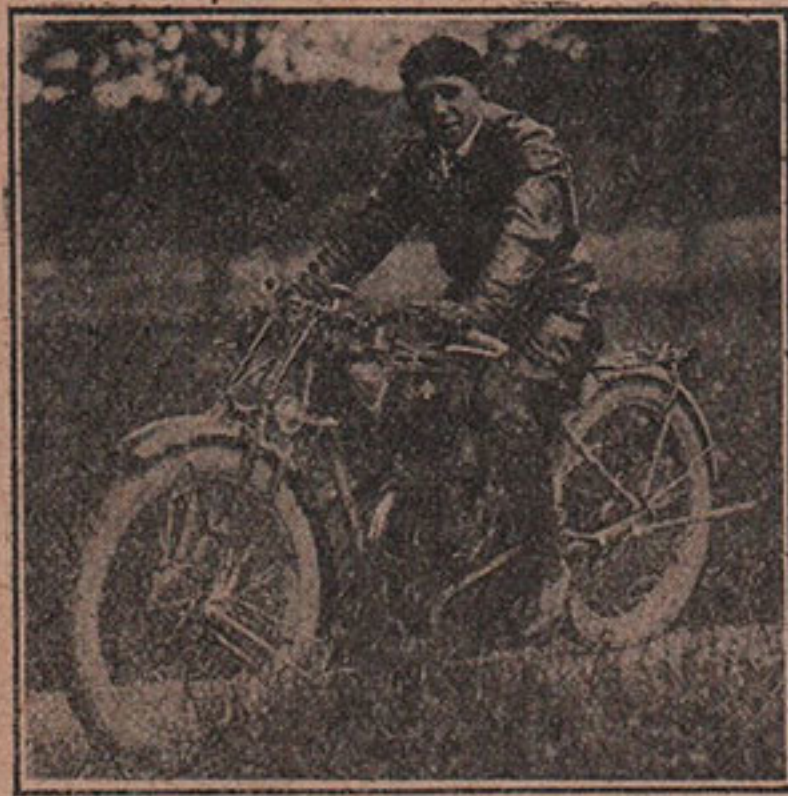
Motos 250 cmc. : Coulon, sur Terrot, (Huile Kervoline) à 83 km. 593 de moyenne.

Motos 350 cmc. : Boetsch, sur Magnat-Debon, à 79 km. 674 de moyenne.

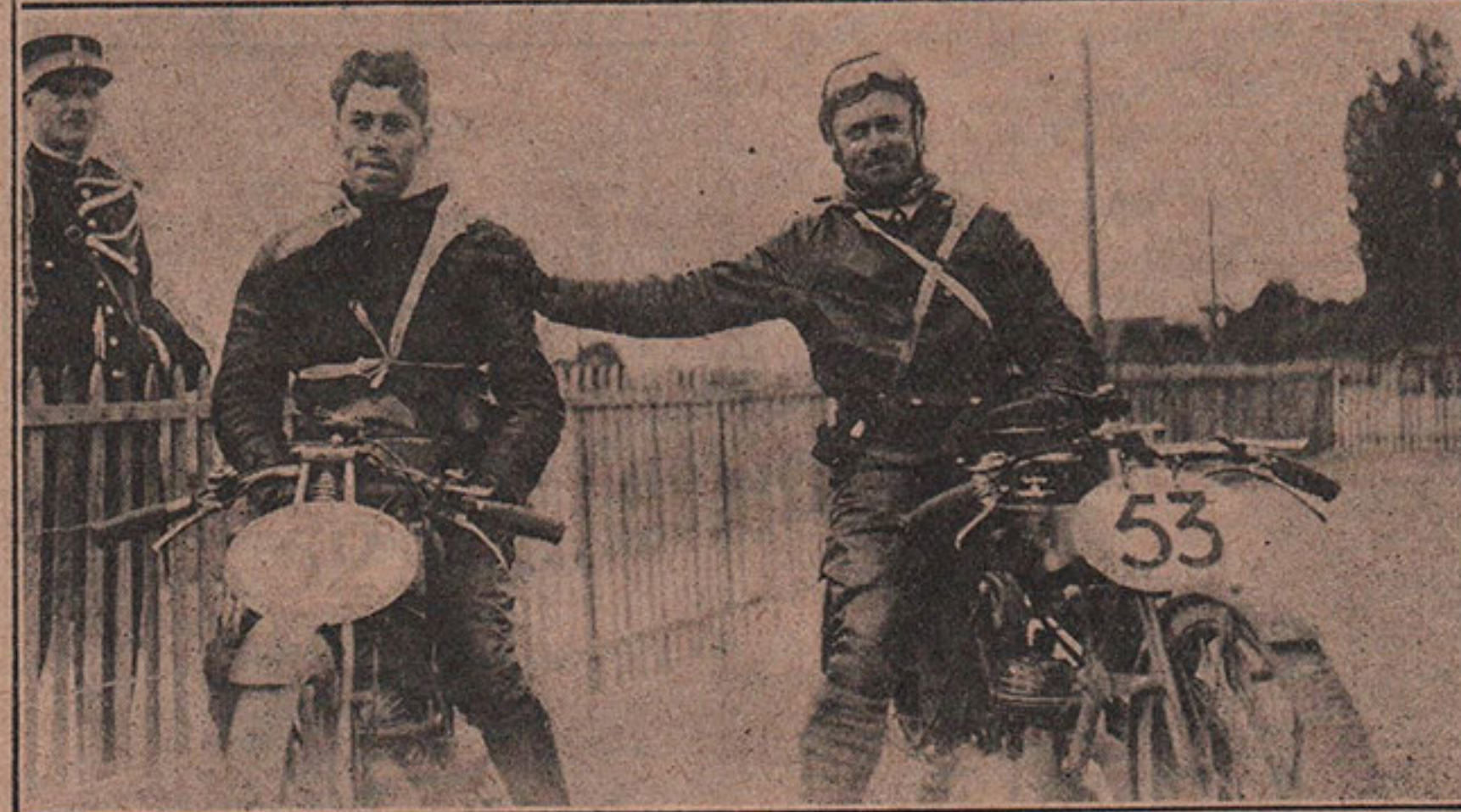
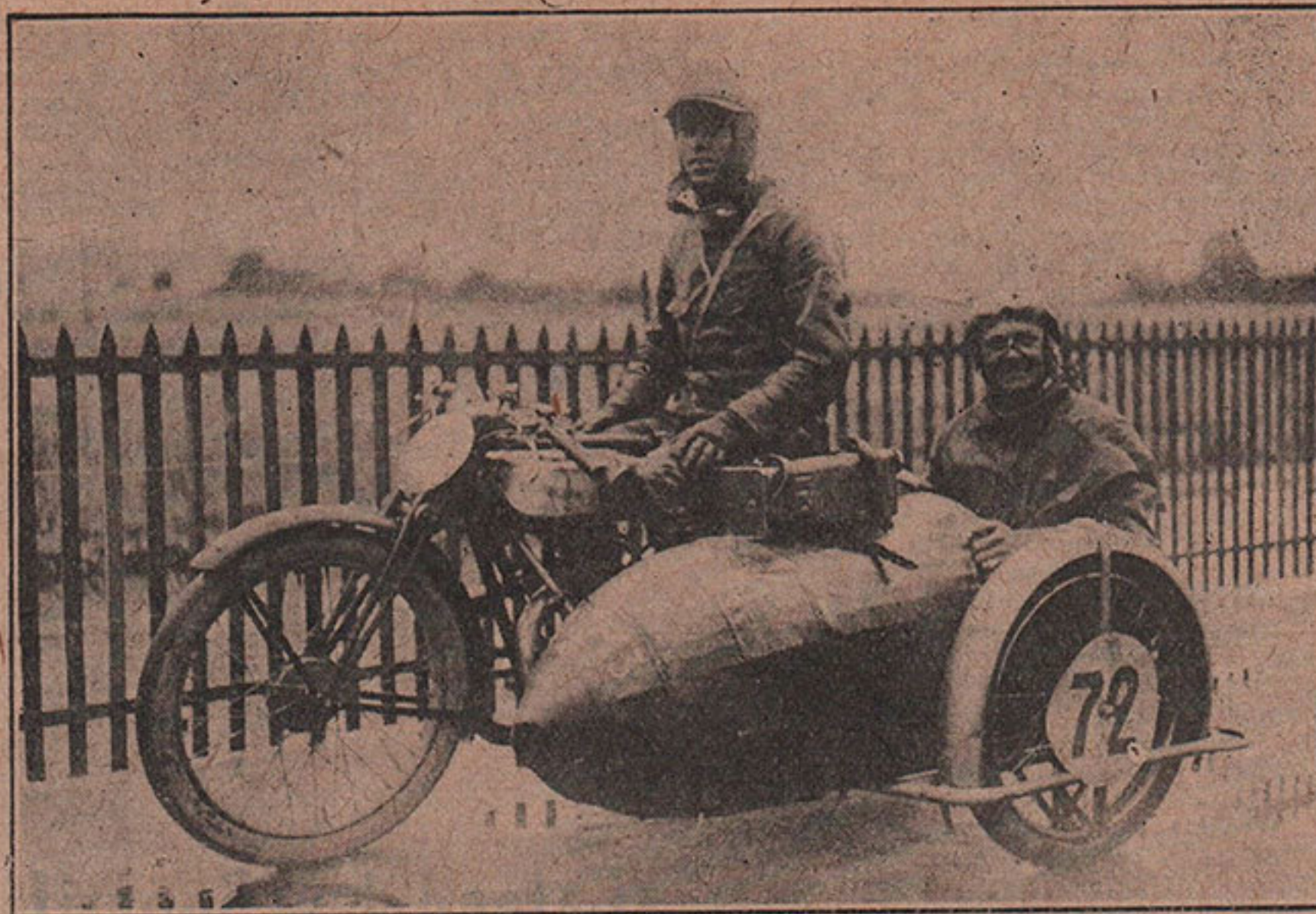
Motos 500 cmc. : Rolland, sur Terrot, à 75 km. 093 de moyenne.

Il est évident et paradoxal de voir les petites cylindrées accomplir une plus forte moyenne que les grosses ; cependant, il y a lieu d'incriminer le temps seulement qui a faussé certaines performances.

En cyclecars, la lutte ne fut pas complexe, Dhôme faisant cavalier unique. Cependant, il est à remarquer que Morgan-Darmont



A la course de Côte de Weissenstein, Dumont déjà 1^{er} ex-æquo de Paris-Nice cette année et à la Côte de Chaumont gagne sa catégorie, sur 350 Condor.



Au Grand Prix Suisse, Hommaire et Sourdot se distinguent spécialement en enlevant en side-car Monet et Goyon 350 (Huile Kervoline) et en moto 175 Monet et Goyon (Huile Kervoline) le trophée tant convoité.

lutta contre des concurrents imaginaires et fit la plus forte moyenne, accomplissant un tour à 96 km. 153. Le geste de Dhôme est à remarquer et prouve la haute valeur mécanique de l'engin que son conducteur maintint toujours aux fortes allures.

Sourdot, en 175 cmc. Monet et Goyon, surclassa nettement ses adversaires, faisant même un tour à 86 km. 374. D'ailleurs, Voisin, Cabit, Durand abandonnèrent avant la fin.

En 250 cmc., Terrot s'octroya une large part de lauriers, les trois machines engagées terminant magnifiquement. Il ne faut pas oublier la lutte ardue que dut engager Jolly, sur Aleyon, pour résister à cette farouche triplette. Jolly d'ailleurs s'octroya le record du tour à 94 km. 142.

En 350 cmc., Boetsch, sur Magnat-Debon, dans la pluie, se classe facilement premier, ce qui n'empêcha pas son adversaire Hommaire d'accomplir sur sa Monet et Goyon un tour magnifique à 98 km. 253.

En 500 cmc., la lutte fut très rude comme il convient à de grosses machines. Longtemps indécise, la victoire revint à Terrot, après une chasse perpétuelle de la Monet et Goyon qui ne put qu'arriver à quelques minutes. Rolland, sur cette Terrot, se permit un tour à 107 km. 142.

Du Championnat de France 1927, il ressort un fait marquant : la victoire de Monet et Goyon, quatre années de suite en 175 cmc.,

donc quatre fois champion de France. Terrot, champion en coup double en 250 cmc. et 500 cmc., mérite également une remarque particulière car, partout où la marque s'est alignée, partout ce fut la victoire.

Cyclecars 1.100 cmc. : Dhôme, sur Morgan-Darmont, en 1 h. 41' 2" 2/5, moy. hor. 89 km. 073.

Meilleur tour en 7' 48" (moy. 96 km. 153).
Motos 175 cmc. : 1. Sourdot (Monet Goyon, huile Kervoline), 1 h. 9' 23", moy. hor. 82 km. 277 ; 2. Parizot (Aleyon), 1 h. 51' 36" ; 3. M. Jolly (Aleyon), 1 h. 55' 59" 1/5.

250 cmc. : 1. Coulon (Terrot, pneus Dunlop, huile Kervoline), en 1 h. 47' 39" 4/5, moy. 83 km. 593 ; 2. Lipmann (Terrot, huile Kervoline), en 1 h. 51' 4" 1/5 ; 3. M. Jolly (Aleyon), en 1 h. 55' 46" 1/5 ; 4. Goubert (Terrot), à 1 tour.

Meilleur tour : Jolly, en 7' 58" (94 km. 142).
350 cmc. : 1. Boetsch (Magnat-Debon), en 1 h. 52' 57" 2/5, moy. 79 km. 674 ; 2. Hommaire (Monet Goyon, huile Kervoline), à 5 tours.

Meilleur temps : Hommaire, en 7' 38", moy. 98 km. 253.

500 cmc. : 1. Rolland (Terrot, pneus Dunlop, huile Kervoline) en 1 h. 59' 51", moy. 75 km. 093 ; 2. Gaussorgues (Monet Goyon), 2 h. 5' 50".

Meilleur tour : Rolland, 7' 10", moy. 107 km. 142.

LES COURSES DE VITESSE

Les 1.000 cmc.

Véritable internationale de la vitesse en motos sur 12 km. 500 (5 tours de piste), cette épreuve réunissait les super-as européens. La France avait enfin délégué Naas, l'Angleterre Temple, l'Allemagne Soenius et la Hollande Herkuleyns.

Lutte très disputée où nous crûmes enfin à une victoire française si longtemps attendue. Un incident à Naas dans la 2^e manche ne lui permit pas de donner son maximum ; cependant il est remarquable de constater que notre champion réussit à se classer *ex aequo* premier. C'est une lutte curieuse qui commence maintenant et que nous avions prévue dès le début de la saison.

La performance de Soenius doit d'ailleurs être signalée, car, accidenté sur sa 1.000 cmc., Soenius eut le cran sportif de tenir son contrat et fit la course sur une 500 cmc.

1^{re} manche. — 1. Naas (Français), 4' 42" 3/5 moy. 158 km. 674 ; 2. Temple (Anglais) ; 3. Herkuleyns (Hollandais) ; 4. Soenius (Allemand).

2^e manche. — 1. Temple (Anglais), en 4' 38", moy. 161 km. 870 ; 2. Herkuleyns (Hollandais) ; 3. Naas (Français) ; 4. Soenius (Allemand).

3^e manche. — 1. Herkuleyns (Hollandais), en 4' 32" 3/5, moy. 165 km. 077 ; 2. Naas (Français) ; 3. Temple (Anglais) ; 4. Soenius (Allemand).

Belle empoignade entre Herkuleyns et notre champion Naas.

Herkuleyns, Naas et Temple sont classés 1^{er} *ex aequo* avec 6 pts, Soenius est 4^e avec 12 pts.

Les 500 cmc.

La course des 500 cmc. se disputait sur 10 km. soit 4 tours de piste. La victoire revint à Andreino, sur Norton.

1^{re} manche. — 1. Andreino (Norton, pneus Dunlop), en 3' 58", moy. 151 km. 260 ; 2. Marchal (Norton) ; 3. Krebs (Norton) ; 4. Damitio (Sumbeam) ; 5. Coulon (Terrot) ; 6. Perrotin (Terrot) ; 7. Jousnier (Norton) ; 8. Zacarias Matéos (Douglas) ; 9. M. René (X...).

2^e manche. — 1. Andreino (Norton, pneus Dunlop), en 3' 58" 3/5, moy. 150 km. 880 ; 2. Zacarias Matéos ; 3. Krebs ; 4. Damitio ; 5. Coulon ; 6. Perrotin ; 7. Jousnier ; 8. René (X...), à 2 tours ; 9. Marchal, à 3 tours.

Les 1.100 cmc.

Match très attendu, sur 25 km., circuit routier.

Quatorze véhicules s'alignent.

1^{re} manche. — Les voitures partent en ligne. Coup d'œil magnifique. Les Salmson s'engagent les premières, mais Morel passe en tête au virage des 4-Bornes, suivi de Martin. Salmson suit sans pouvoir remonter.

Goutte (Salmson) se rapproche en vain. De Rovin fait impression avec son petit bolide de 500 cmc. à turbo. Morel, Martin sont en 100 m. environ, loin devant leurs adversaires. Martin passe Morel au cours du 4^e tour. Finalement, le classement s'établit :

1. Martin (Amilcar, pneus Dunlop), en 12' 34", moy. 120 km. 935 ; 2. Morel (Amilcar) ; 3. Goutte (Salmson) ; 4. Casse ; 5. d'Havrincourt ; 6. Perrot ; 7. Lez (Darmont-Morgan, pneus Dunlop) ; 8. de Rovin (Rovin) ; 9. Patron (Darmont-Morgan) ; 10. Tersen (Amilcar) ; 11. Tallet (Tallet). Les autres non classés.

Meilleur tour : Martin, en 2' 24", moy. 124 km. 139.

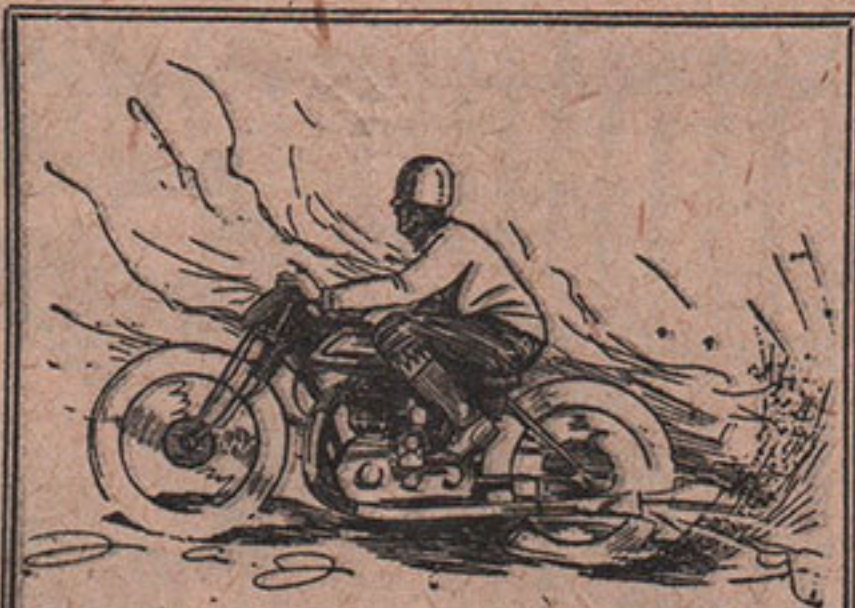
2^e manche. — 12 véhicules prennent le départ. Martin file en tête cette fois, Casse le talonne, Morel est 3^e. La lutte est moins vive, et Martin augmente son avance à chaque tour.

1. Martin (Amilcar, pneus Dunlop), en 12' 20", moy. 121 km. 621 ; 2. Casse ; 3. Morel (Amilcar) ; 4. Goutte ; 5. d'Havrincourt ; 6. Perrot ; 7. Patron (Morgan) ; 8. Tersen (Amilcar) ; 9. Sirvan (d'Yrsan) ; 10. Reimond (Darmont) ; 11. Pez (Morgan) ; 12. Tallet.

3^e manche. — 12 véhicules s'alignent. Martin, Morel, Goutte, Casse prennent la tête.

Les deux pilotes d'Amilcar augmentent progressivement leur avance et terminent 1^{er} et 2^e.

1. Morel (Amilcar, pneus Dunlop), en 12' 56" 2/5, moy. 115 km. 734 ; 2. Martin (Amilcar) ; 3. Casse ; 4. d'Havrincourt ; 5. Perrot ; 6. Sirvan (d'Yrsan) ; 7. Patron (Darmont) ; 8. Tersen (Amilcar) ; 9. Lez (Darmont) ; 10. Goutte ; 11. Reymond ; 12. Tallet.



Calendrier Sportif

SEPTEMBRE

4. — Grand Prix d'Europe ; Journée des Records à Arpaçon ; A. C. I. F. ; Circuit de Vaucluse.

7. — Meeting du Touquet.

9. — Meeting de Boulogne-sur-Mer.

10. — Grand Prix des Voiturettes (A. C. Nord).

11. — Grand Prix des Nations (Monza) ; Coupe Boillot.

16. — Meeting de Niort (A. C. Deux-Sèvres).

17. — 4^e Rallye Moto Revue, Les Routes pavées (A. C. Nord).

18. — Côte du Mont-Ventoux.

25. — Côte de Gaillon ; Grand Prix d'Espagne.



Classement général. — 1. Martin (Amilcar pneus Dunlop), 4 pts ; 2. Morel, 6 pts ; 3. Casse, 9 pts ; 4. d'Havrincourt, 15 pts ; 5. Goutte, 17 pts ; 6. Perrot, 18 pts.

La Course des Dames

Le handicap féminin, disputé avant la dernière manche des voitures 1.100 cmc., fut intéressant, bien que couru sous une pluie battante.

La distance était de 50 km. Mme Juneck produisit une impression formidable, marchant à plus de 115 km. de moyenne.

1. Mme Juneck, meilleur tour en 2' 27", moy. 122 km. 448 ; 2. Mme Versigny ; 3. Mme Derancourt ; 4. Mme Colette Salomon ; 5. Mlle Bois-Gallay ; 6. Mme Dupéchez ; 7. Mme Jennley ; 8. Mlle Jay.

14 et 15 Août

Les 24 heures de Paris

Les concurrents se rangent à 18 h. 9' 30".

La nuit commence à venir car le temps est toujours couvert. La nuit s'annonce belle, le vent chassant les nuages...

Les concurrents ont l'air pressé, la Bentley repasse pour le premier tour au bout de quelques minutes. Jean Graf ferme la marche.

Le public s'apprête au pique-nique.

La première heure, toutes les voitures tournent assez régulièrement, sauf la Lombard, de Christian et Royer, qui s'arrête au bout de deux tours et la voiture de Graf, arrêtée au bout de trois tours. La Bentley, toujours en tête, couvre, dans les 60 minutes, sept tours du grand circuit, soit 87 km. 500 ; la Georges Irat, de Zehnder, et la B. N. C., de Doré, la suivent à quelques minutes.

Les tribunes se vident, quelques fanatiques tiennent bon et occupent les loges. Le temps se rafraîchit et le ciel se couvre à nouveau ; la nuit sera dure.

Au bout de la deuxième heure, quatorze voitures restent en course, une Schneider arrêtée au sixième tour. La Bentley marche d'une façon parfaite et additionne tour sur tour ; elle boucle sept fois le circuit durant les deux premières heures (200 km.). Les projecteurs entrent en scène ; les voitures s'enfoncent sur la ligne droite, le spectacle est de toute beauté.

La Bentley est en tête du classement général, suivie de la B. N. C. de Doré. Peu après la troisième heure, on signale que la Georges Irat, pilotée par Zehnder, a pris feu au virage des Biscornes, mais l'incendie a pu être éteint aussitôt. Georges Irat repart et rentre doucement ; en fait, elle arrive au bout d'un quart d'heure poussée par son pilote. La course devient monotone du fait que treize véhicules seulement restent en course, et les passages sont rares.

La fête bat son plein, on se croirait à Neuilly.

Au bout de 4 heures de course (22 h. 9) la Bentley toujours en tête, a couvert 34 tours. La B. N. C. est seconde avec 27 tours. La Georges Irat incendiée repart au bout d'une heure.

A 22 h. 30, un feu d'artifice égaye la pelouse et obtient succès bien que contrarié par une petite pluie fine, le public prend-il le chemin du retour. Une poignée de braves — une cinquantaine environ — reste seule pour suivre les péripéties de l'épreuve, péripéties fort peu nombreuses d'ailleurs.

Après 5 heures de course, la Bentley a couvert 38 tours. Il reste quatorze concurrents en course.

La Bentley couvre les 500 kilomètres en 5 h. 14' 11", à la moyenne horaire de 95 km. 485.

La pluie redouble. L'autodrome se vide. Les concurrents tournent toujours.

La nuit se passe monotone. Le jour, puis midi, puis la fin toujours sous la pluie. Décidément, Monthéry joue de Malchance. Le Bol d'Or sur piste n'a pas eu le succès du public auquel il avait droit.

Classement final

Au-dessus de 3 litres. — 1. Duller, Clément (Bentley) (pn. Dunlop), 161 tours, 2.012 km. 500 (moyenne : 83 km. 854).

2 litres. — 1. Gros, Barthélemy (Fasto III), (pn. Dunlop), 140 tours, 1.750 km. (moyenne : 82 km. 916) ; 2. Mesnel, Dhôme (Fasto II), 138 tours.

1.500 cmc. — 1. Guibert, Clément (Scap I), (pn. Dunlop), 126 tours, 1.575 km. (moyenne : 65 km. 625) ; 2. Laroque, Louveau (Bugatti), 105 tours.

1.100 cmc. — 1. Doré, Pousse (B. N. C.), (pn. Dunlop), 150 tours, 1.875 km. (moyenne : 78 km. 125) ; 2. Christian, Royer (Lombard I), 144 tours ; 3. Marandet, Duval (Sara), 138 tours ; 4. Devaud, Pélassier (Amilcar), 120 tours ; 5. Violette-Moriss, Siran (d'Yrsan), 117 tours.

La n^o 2 a accompli les 2.000 km. en 23 h. 45' 30" (moyenne : 84 km. 180)

La pluie ne permet pas de s'attaquer aux records à Chimay

La journée des records de Chimay a dû être remise à cause de la pluie qui tomba sans discontinuer depuis le matin.

Les officiels demandèrent aux concurrents leur avis concernant la remise de la course et, ces derniers, décidèrent la remise par 20 contre 5. Notons que les pilotes Doré, Dils et Caerels, voulaient prendre le départ, mais ils durent s'incliner.

Un geste gentil

Un de nos amis, grand animateur de nos rallies, fut subitement inquiet la veille de notre rallye-camping à la mer, au sujet de bruits anormaux à sa machine.

Signalons que notre marque nationale se fit un plaisir de déléguer deux ouvriers pour vérifier immédiatement l'engin de notre camarade, engin qui était d'ailleurs en parfait état : petites attentions qui font plaisir à *Moto Revue*.

Le circuit de régularité du Moto-Club d'Auvergne

Le Moto-Club d'Auvergne organise le 28 août un circuit de régularité sur 472 kilomètres. Cette épreuve, qui sera la plus importante de l'année dans le centre de la France, sera sans aucun doute la confirmation de l'effort accompli par l'active Société Clermontoise dans sa zone d'action : la vieille Auvergne.

Les concurrents seront répartis dans les catégories suivantes :

Motos : 175 ; 250 ; 350 ; 500 et au-dessus.

Side-cars : 350 ; 600 ; 1.000.

Tricycles : 1.100.

20.000 francs de prix en espèces et en nature, récompenseront les vainqueurs.

Le camping gagne du champ

Quelques membres de l'Association Motocycliste Dijonnaise partent le 28 août pour Turin (Italie), en passant par la Suisse. Le voyage durera quatre jours, et se fera en camping avec tente et tout le matériel nécessaire.

La course de côte de Montmartre a lieu le 28 août

L'A. C. de l'Île de France organise, avec le concours de la Commune libre du Vieux Montmartre, une épreuve de côte au ralenti qui sera disputée le dimanche 28 août, à 10 heures du matin, sur la montée de la rue Lepic.

Dans cette épreuve, où le sport est mêlé à l'humour, tous les véhicules à moteur mécanique sont admis. Le classement s'opère à l'inverse de la formule habituelle et le concurrent le plus lent, c'est-à-dire celui qui met le plus de temps pour monter la côte, est déclaré vainqueur.

De nombreux prix récompensent les performances de lenteur de ce Championnat à rebours qui remporte, chaque année un succès immense.

Rappelons que la formule de lenteur est spécialement appréciée dans les gymkhanas de *Moto Revue*. Le vainqueur en motos, l'an dernier, fut Mare (Gnome et Rhône) sur machine type sport 1924, à démultiplication très accentuée.

La journée des records à Arpajon

Le 4 septembre prochain le M. C. F. va tenter de mettre à mal les records du Monde, les records internationaux, ainsi que les records français et ce, sur les bases du kilomètre et du mille avec départs lancés et arrêtés.

Sur la piste idéale de la R. N. 20, au sud d'Arpajon, les concurrents bénéficient de chaque côté de la base des records d'une lancée de 2 km. 500.

Le chronométrage employé est le Brillé-Leroy au 100^e de seconde.

Rappelons que les années précédentes environ trente records du Monde furent mis à mal à Arpajon.

Pour aller à Arpajon, prendre la porte d'Orléans ; mais c'est du pavé souvent mauvais, ou bien la route par Versailles, Orsay avec quelques nids de poule. Le spectacle compense néanmoins les difficultés de la route.

Le Grand Prix des Nations

Le Grand Prix des Nations se courra sur l'autodrome de Monza, en septembre prochain. On peut prévoir le succès le plus complet de la grande manifestation motocycliste, à laquelle participent les principaux constructeurs d'Europe, représentés par une centaine de pilotes.

Le groupe le plus important sera celui d'Italie et les maisons qui prennent part à la course seront les suivantes : Bianchi, Benelli, Aliprandi, G. D., Galloni, Guzzi, Frera, Carelli, Maffei, Garanzini, Gilera, etc.

Bon nombre de marques anglaises seront également présentes : A. J. S., Rudge, Cotton, Sunbeam, New Hudson, Velocette, Rex Acme, New Gerrard, Triumph, Norton, O. K. Supreme, etc.

L'imposant lot des pilotes sera complété par les maisons françaises Train, D. F. P., Magnat-Debon ; par les maisons allemandes : S. M. W., Puch, D. K. W. ; par la représentation suisse avec Gonder et Motosacoche et la représentation de la Belgique avec Saroléa, F. N. et Gillet.

L'A. C. O. à Deauville

C'est presque une épreuve officielle que le Rallye organisé par l'A. C. O. le 4 septembre à Deauville : les concurrents partent de Paris, de Bruxelles, d'Amsterdam, de Londres et de Berlin ; le club du Mans s'est assuré le bienveillant concours des clubs nationaux de chacun des quatre pays appelés, en dehors de la France, à y participer : R. A. C. de Belgique, Kon. Nederlansche A. C., R.A.C. de Grande-Bretagne et A.C. d'Allemagne.

Ceux-ci ont accepté de recevoir les engagements de leurs nationaux.

Pour la France, ils sont reçus à l'A. C. O., 16, rue d'Athènes, à Paris.

Aucune obligation n'est imposée aux concurrents que celle de se rendre à Deauville, en passant par Paris, à partir du 20 août et jusqu'au 3 septembre. Le classement se fera par une épreuve sur un kilomètre, à Deauville, le 4 septembre.

La course de côte du Mont-Ventoux

Pour la 20^e année, les 17 et 18 septembre, l'A. C. et le M. C. de Vaucluse, avec l'A. C. de Marseille, feront disputer la classique épreuve de côte.

Le pourcentage moyen de 9 % sur 21 km. 600 est un critérium de la valeur des autos et motos engagées, car un tel effort dénote pour les arrivants, une sérieuse construction des engins.

Nous avons raconté, en son temps, les péripéties de l'accident de Madame de Marande, survenu dans Paris-les Pyrénées.



Le Meeting de Boulogne-sur-Mer

Cette épreuve aura lieu les 6 et 11 septembre 1927, tant à Boulogne qu'au Touquet-Paris-Plage. Organisé par l'A. C. du Nord de la France, cette réunion comprendra un rallye international au Touquet, un concours d'élégance, un meeting de vitesse, un gymkhana, des coupes-challenges. Mais par-dessus tout, nous verrons se dérouler la fameuse épreuve internationale reconnue par l'A. I. A. C. R. sous le nom de Grand Prix des Voiturettes et Voitures légères et la non moins célèbre épreuve internationale aussi, qui attire du monde entier les plus grands noms de l'Automobile : la Coupe Georges Boillot.

Rallye Régularité de Saint-Cloud

Le Club sportif Clodoaldien dont le siège social est 2, rue de l'Eglise, Saint-Cloud, organise le dimanche, 28 août 1927, à Garches un Rallye-Moto en épreuve de régularité, sous le patronage de M. Devos, maire de Garches et avec le concours du Comité des Fêtes de Garches et de *Moto Revue*.

Cette épreuve est ouverte à tous les motocyclistes de la région parisienne, comporte 25 prix d'une valeur de 2.200 fr., dont un objet d'art (200 fr.) et 24 prix d'utilité motocycliste d'une valeur de 2.000 fr.

Parcours : Garches, Vaucresson, Rocquencourt, Bailly, Noisy-le-Roi, Rennemoulin, Villepreux, Les-Petits-Prés, Nauphle-le-Château, Le Pontel, Marcell-le-Guyon, Les Mesnils, Lartoire (Les Essarts-le-Roi), Coignières, Trappes, Saint-Cyr, Rocquencourt, Vaucresson, Garches.

Règlement de l'épreuve : Epreuve de régularité avec contrôle du temps au départ, à mi-route un à contrôle secret, et à l'arrivée.

Disques : A 7 h. 30, chez M. Motte, 120, Grande-Rue, à Garches.

Départ : Place de la Mairie, Garches, à partir de 8 heures.

Arrivée : Boulevard de la Station, Garches (angle de la rue de la Tuilerie).

Les engagements (5 francs) sont reçus jusqu'au départ, au siège, 2, rue de l'Eglise, à Saint-Cloud et chez M. Motte, 120, Grande-Rue, à Garches. *Moto-Revue* reçoit ces engagements jusqu'au samedi 27, avant 16 heures.

Les concurrents trouveront leur repas à : 8 fr. chez M. Olivier, 4 rue de la Plaine à Garches, ou à 9 fr. chez M. Phalip, 189 Gde rue à Garches.



Voici à gauche Dupont se débarrassant de son équipement après sa bûche, et à droite, la voiture en suspension, sur le bord de la route.

Après la performance du Pic du Midi

À la suite de mon article relatant la performance de Bernard sur sa moto Gnome et Rhône, j'ai reçu un courrier formidable de lecteurs qui connaissant le Pic du Midi me déclarent que cette ascension a été faite avec des concours étrangers, que des muets ont dû faciliter cet exploit..., qu'il est impossible d'y accéder avec une moto sans descendre de machine et sans courir à côté.

Eh bien, chers correspondants, excusez-moi de ne pouvoir vous écrire individuellement pour vous affirmer que Bernard est monté avec sa moto, sans aucune aide étrangère, toujours sur la selle. Que Bernard ait souvent laissé traîner les pieds à terre, ça c'est exact, et c'était même indispensable, car Bernard devait prendre certains virages, machine arrêtée, débrayée, il lui fallait bien tenir l'équilibre; et même, chers correspondants, si à ces moments-là, à la reprise, par exemple, la chaîne avait cassé, c'était la chute inévitable en arrière, et sans vouloir faire du lyrisme, la mort pour l'intrépide Bernard.

Bernard en escaladant les sentiers muletiers du Pic du Midi, jusqu'à l'Observatoire a fait une véritable performance parce que, difficile en raison du pourcentage du sentier, des gros pavés et des rocaillies qui l'encombrent et difficile par suite d'un danger d'accident permanent.

Maintenant, je reproduis ci-dessous la photographie du constat qui en a été fait par M. Dauzère, directeur de l'Observatoire, qui certifie que cette ascension a été faite par Bernard en restant constamment sur la selle de sa machine sans avoir recours à aucune aide étrangère.

Et pour qui en douterait encore, nous signalerons les personnalités suivantes qui ont assisté à la lorgnette à toute l'ascension :

Mme Dastugue, directrice de l'observatoire; M. Paloque, astronome à l'observatoire de Toulouse, MM. Taule, Dastugue, météorologistes, M. Link, astronome à l'Université de Brno (Tchéco-Slovaquie).

Au reste, il ne peut plus y avoir de soupçons à ce sujet. On ne demande pas des complaisances de cette nature à des savants.

Et voilà, mes chers correspondants, de quoi vous déclarer satisfaits.

J'ajouterai que la machine de l'exploit était exactement celle à culbuteurs du T. T. et de Paris-les Pyrénées-Paris, avec les mêmes poinçons; Bernard avait fait enlever les garde-boue et coupé le tuyau d'échappement un peu après la sortie du cylindre.

Le pignon du moteur avait 15 dents, toutefois les roues étaient des 650 de diamètre, des pneus avec de fortes sculptures imitant des crampons et que l'on vend maintenant dans le commerce.

En ce qui concerne les arrêts, Bernard s'arrêta à l'hôtellerie, pour déjeuner, et sans toucher à sa moto; plus haut, aux Laquettes, il dut changer un disque d'embrayage, et un peu plus haut, dans des virages mal pris il dut couper et dut repartir au kick après avoir calé sa roue arrière avec une grosse pierre.

À l'arrivée au sommet, le moteur n'était pas chaud; par contre l'embrayage semblait avoir chauffé dur et le volant du moteur était tout éraflé par les pierres qu'il avait caressées au passage.

C. L.

UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

INSTITUT ET OBSERVATOIRE
DE PHYSIQUE DU GLOBE
DU PIC-DU-MIDI
BAGNÈRES-DE-GORONNE
(HAUTES-PYRÉNÉES)

Pic du Midi
BAGNÈRES-DE-GORONNE, le 12 août 1927

Je soussigné, Dauzère
Camillo, Directeur de l'Institut et
Observatoire de Physique du Globe du
Pic du Midi certifie que ce jour, 12
août 1927, M. Bernard de la maison
Gnome et Rhône a fait l'ascension
du Pic du Midi, sur une motocyclette
de cette marque, en suivant le sentier
muletier, et restant constamment sur
la selle de sa machine, sans avoir



Dauzère

recours à aucune aide étrangère.

À titre documentaire, les pentes
du sentier muletier atteignent à certains
endroits 25 à 30 %



Mon petit doigt m'a dit...

... que c'est à l'« amabilité » de l'agent de Paris d'une grande marque de motocyclettes construites en province, que le directeur d'une firme concurrente attribue la vente de quelques centaines de machines de plus, cette saison.

... qu'il ne se passe pas une journée que nous ne recevions à *Moto Revue* la visite de clients de cette marque, qui se plaignent de la façon dont ils sont reçus par le-dit agent.

... que (décidément cette marque n'a pas de chance), l'agent parisien du fabricant de magnétos montées sur ces machines, a également une fâcheuse réputation.

... que dans quelques jours, d'une mystérieuse caisse expédiée d'Herstal à Montlhéry sortira un moteur dont les essais seront sur la piste française, une agréable surprise.

... que nous verrons enfin aux « Routes Pavées » le tandem fameux, roi du tourisme en 500.

... qui prétend accomplir la terrible épreuve sans connaître le moindre accroc.

... qu'il nous est permis de croire à une présomptueuse assurance des ci-devant nommés.

... que les deux Norton et A. J. S. qui s'exhibaient, pendant tout l'été, en côte de Picardie étaient de bien belles machines.

... que leurs propriétaires ont subitement renoncé à ces démonstrations réellement intéressantes, parfois un peu acrobatiques.

... que la raison de cette disparition est trop peu sportive et qu'Olivieri, l'adversaire imprévu des deux imbattables, attend toujours ses deux concurrents.

... qu'un fabricant de selles connues sous le nom du cygne antique, va nous offrir prochainement le nec plus ultra du confort en moto.

... que certain Préfet de Police, ami cependant de la moto, prépare un coup affreusement rude aux amateurs d'échappement libre.

... que *Moto Revue*, pour le plus grand bien de tous les gens sérieux, ne peut qu'approuver le prochain décret bien que le trouvant effroyablement sinistre pour les coupables.

... que Bernard a grimpé le Pic du Midi d'une façon magistrale, mais que les lecteurs de *Moto Revue* verraient avec curiosité la même prouesse dans la descente, mais

... que Lézin et Bourgoïn, attirés par la performance de Stern et Mouret en équipe dans Paris-les Pyrénées, viennent de jurer solennellement de trancher dans une prochaine épreuve la question de prédominance par équipes.

... que la Maison Saroléa n'a pas encore d'arbre à cames en tête, ni le double tube que d'anciens mal informés se plaisent à annoncer.

... que peut-être plus tard, la Maison sortira-t-elle ce modèle tant attendu, mais pour le moment, elle n'a plus que son modèle 350 cmc.

... que d'ici le Salon, il ne sera plus livré aucune 500 sport ou culbuteurs à la clientèle...

... que notre marque nationale s'attaquerait à une 500 modern style, méchante machine...

... que l'on pourrait la voir au prochain Salon...

... que les marques sœurs à réservoirs havane et bleu suivraient naturellement le même chemin...

... que l'une d'elles lâcherait, vu le prix du tabac, la couleur havane pour un coloris vert d'eau du plus superbe effet.

O.-H. CAMSHAFT.

Poggi réclame son droit...

« Mon support de magnéto qui a cassé et m'a forcé à l'abandon dans Paris-les Pyrénées, le voilà. Et puis, voici mon carnet de route, voyez bien que je n'ai pas abandonné si près que ces damnés journaux l'ont annoncé. »

Eh oui! mon cher Poggi, vous avez abandonné à 80 kilomètres de Bordeaux, nous reconnaissons votre performance, et nous rectifions avec plaisir l'erreur involontaire de la presse entière. Dont acte.

Un rallyeman *Moto Revue* actif

Notre si joyeux camarade du dernier rallye-camping, M. le docteur Schwing membre de l'American Legion, a offert son gracieux concours à la grande organisation américaine pour le service d'estafette durant son séjour à Paris. Nous verrons donc la superbe machine du docteur qui fit la gaité à notre camping, une René Gillet, rendre d'appréciables services à nos amis américains.

Une course de motos au Vélodrome d'Equedreville

Les courses de motos sont gagnées par Thoret, Lhomme, Derenne et Lefebvre.

Dans le gymkhana motocycliste : Thoret, Lhomme, Boulanger, Litre, Courtot, Derenne, Ycard et Lefèvre ont fait preuve d'adresse comme d'excellents lecteurs de *Moto Revue* se doivent d'être.

Notre grand Concours

Un charmant motocycliste nous écrit :

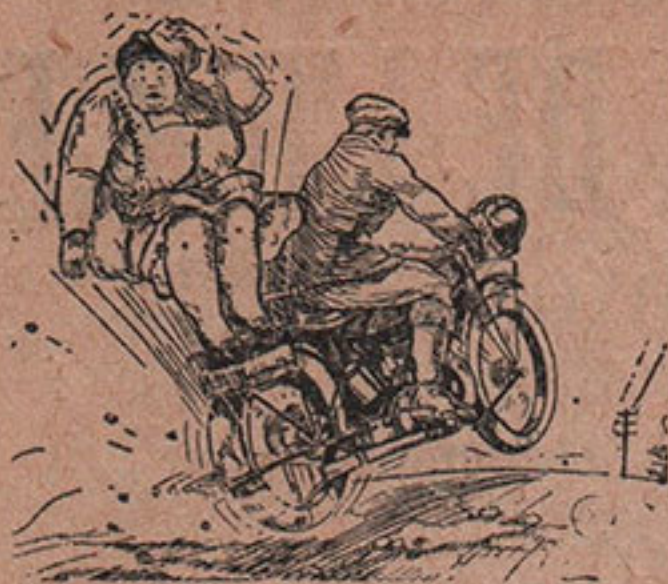
« Fervent lecteur de *Moto Revue*, je voudrais que vous me donniez un renseignement. car je suis son Concours. Qu'entendez-vous par : Nom du participant, phrase que je retrouve à chaque question. Ci-joint un timbre. — Méry, à S. G. de B. »

Que pensez-vous d'une telle candeur? D'abord, pas de concours parce que pas abonné.

Ensuite, comment peut-il réussir, ce charmant correspondant qui ne comprend pas bien son français?

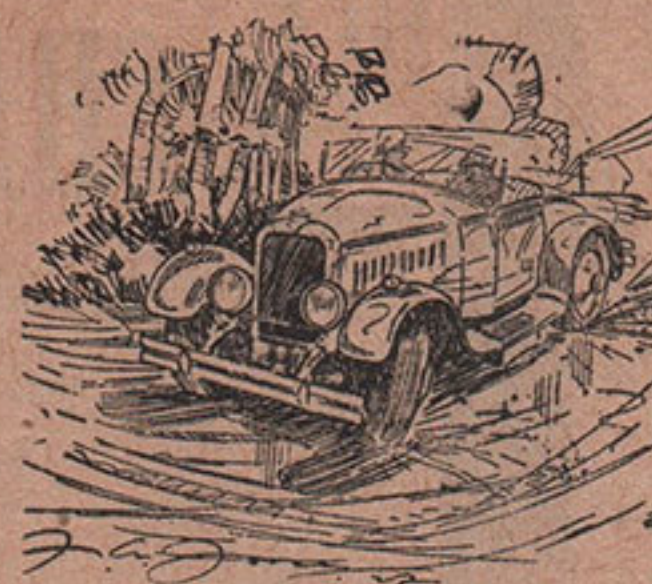
**

Et maintenant, gare aux questions du concours : c'est le départ qui commence : cela devient plus difficile.



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).



Nous n'oublions pas les cyclecars

Après lecture du « Courrier de la Semaine », n° 225, je me permets de vous dire que je partage entièrement l'avis de M. Marcel Cornet, de Lyon.

En effet, vous nous parlez bien rarement des cyclecars, et encore moins des voiturettes, bien que, cependant, ces engins soient fort intéressants ; d'ailleurs, je crois qu'ils ne boudent pas vos épreuves !

Et si ce n'est pas *Moto Revue* qui en parle, qui ce sera ? Pas les revues de luxe comme *Omnia*, ni les autres, c'est trop petit pour ces messieurs. Chaque catégorie de revue a son genre de lecteurs, et ne tombez pas dans l'erreur en pensant que les cyclecaristes et possesseurs de voiturettes (comme moi) se désintéressent de vous et... de la moto, qu'ils ne pratiquent pas pour des raisons et souvent contre leur goût.

Recevez, avec mes compliments pour votre tour de force de *Moto Revue* hebdomadaire et qui malgré cela reste intéressante, mes salutations empressées.

Roger VASSIEUX.

Nous croyons que notre abonné est maintenant satisfait, car L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE devenu supplément de *Moto Revue* répond à sa question.

A propos des soupapes

J'ai fait exécuter, il y a deux ans, par un de mes amis, tourneur de profession, la commande de soupapes ci-dessous expliquée.

Y a-t-il déjà existé de semblables commandes ? Je ne sais, mais je crois qu'avec une étude approfondie elle peut fonctionner.

La soupape d'échappement est creuse et comporte sur son pourtour des segments permettant la dilatation et assurant le graissage ; elle est pleine aux deux-tiers de sa hauteur et laisse seulement passer la soupape d'admission. Dans sa partie médiane elle comporte des ajourages la laissant communiquer avec la chambre d'admission placée pour les besoins de la cause, aussitôt le carburateur.

La soupape d'admission coulisse à l'intérieur de la soupape d'échappement dans les guides *ad hoc* ; son siège est la tête même de la soupape d'échappement.

Ces deux soupapes sont commandées par culbuteurs ; culbuteur simple pour la soupape d'admission et culbuteur à fourchette pour la soupape d'échappement.

Au temps d'admission, le culbuteur agissant, la soupape d'admission s'ouvre, les gaz venant du carburateur entrent dans la chambre d'admission intermédiaire, passent dans les évidements pratiqués dans la paroi de la soupape d'échappement, se réchauffent pendant leur parcours à l'intérieur de la dite soupape et arrivent au cylindre.

Au temps d'échappement le choc soupapes (qu'il serait nécessaire de faire le plus léger possible) poussé par le culbuteur d'échappement, descend et permet l'évacuation immédiate des gaz brûlés ; remarquez que le diamètre de la soupape d'échappement est grand, ce qui permet peut-être une certaine distorsion, mais par contre, une évacuation excellente.

R. GILLEN.

La terreur de la magnéto

Je suis attentivement, depuis le n° 222, l'article de votre collaborateur sur l'étanchéité, réglage, etc. des magnétos « La Terreur de la Magnéto ». J'approuve sans réserve le bon sens de cet article ; on sent que la personne qui l'a mis au point a beaucoup observé la marche de cet accessoire.

Quant à l'étanchéité, les gaines en caoutchouc, qui enrobent la magnéto et les préservent ainsi des projections d'eau, huile ou autre, sont en service sur de nombreuses voitures françaises Peugeot, Berliet, Renault, etc. ; il serait donc possible d'en connaître facilement le fabricant et de le décider à en sortir en masse pour les dizaines de milliers de motocyclistes français.

Pour ceux à qui cette petite dépense serait trop sensible (le caoutchouc ne se donnant pas) voici une recette basée sur l'expérience de la moto :

Il y a quelque temps, encore possesseur d'une moto de sport, démunie accidentellement de son garde-boue arrière, j'eus la désa-

gréable surprise d'être en panne un dimanche après-midi et sous une pluie battante à quelques kilomètres de Saint-Jean-Des-Deux-Jumeaux, sur la Nationale n° 3 en revenant de mon voyage hebdomadaire aller-retour Velizy-Chaville à Reims (440 kilomètres en faisant le grand tour de Paris par Boissy-Saint-Léger à cause de mon échappement libre !!!)

Ma magnéto était court-circuitée, c'était visible. Tout trempé, le dos boueux comme un chien errant, je poussais ma machine jusqu'à la première auberge et me mis en mesure de procéder au démontage complet de ma magnéto (une France)... Une heure après je la remontais bien sèche sur mon moulin.

A quelque temps de là, aimant par nature me promener par mauvais temps et me jouer des intempéries, mais ne voulant pas recommencer ma petite expérience précitée, je redémontais ma boîte à étincelles, la graissais sans exagération, et la remontais en bouchant les interstices avec de la « Seccotine » et ce, non pas pour faire joint étanche mais uniquement pour empêcher la paraffine que je coulais ultérieurement de pénétrer trop avant dans ma magnéto ; le trou d'écoulement d'huile fut bouché par un goujon et de la seccotine et une gaine en caoutchouc de chambre à air montée ensuite, et... ce fut tout.

J'ai, par la suite, essayé cette protection qui s'est avérée efficace à tel point que, comme dans les épreuves anglaises, ma machine marchait dans l'eau, noyée jusqu'à l'embase du cylindre avec dedans la flotte : la magnéto, mes pieds et le reste et dehors mon carburateur et l'extrémité du tuyau d'échappement.

J'ajoute, pour terminer, que cette magnéto tournant fréquemment à 3.800 t/m ne m'a jamais manqué depuis que j'ai remplacé les vis platinées d'origine par des Bosch d'avant-guerre.

R. GILLEN, Reims.

La suspension des motos

J'ai lu avec énormément d'intérêt votre article si bien documenté sur la suspension arrière des motos. Je n'oublie pas que *Moto Revue* avait, il y a quelques années, agité longuement cette question. Moi-même, l'année dernière, dans le N° 172 (ou 178) je suis revenu à la charge dans un long article, rubrique « Tribune Libre ».

Si vous voulez bien vous y reporter, vous verrez que j'en suis partisan, d'après la conclusion que j'en ai tirée et cela avec des considérants irréfutables.

J'ajoute maintenant, qu'après avoir roulé sur N. C. U, Matchless, Indian et Terrot, ce n'est que sur l'A. B. C. que j'ai constaté l'absence de tout flottement, grâce à la très large base de pivotement de la fourche arrière, montée sur roulements annulaires. Malheureusement, les autres articulations, mal étudiées, prenaient vite un jeu perpendiculaire considérable.

Depuis, j'ai eu des « ballons » conjugués avec des selles extra souples, des amortisseurs. Je connus alors les délices du « flottement » mais plus jamais la douceur ressentie sur l'A. B. C.

J'en conclus, témérement peut-être, que la suspension arrière reviendra, dans peu de temps, à l'ordre du jour. Et cela sera très bien.

Pour aider à cette résurrection, pourquoi n'y aurait-il pas tous les ans, une course de motos sur routes pavées ? (*Lisez-vous Moto-Revue*).

Si Naas et Borgotti supprimaient leur suspension arrière, ils ne le feraient que pour la piste et se seraient bien gardé d'en faire autant sur la route.

Le jour où une course sur routes pavées sera décidée, je me présenterai au départ sur un cadre A. B. C. muni d'un moteur moderne déterminé à pousser à fond, parce que sans crainte, malgré mes 55 ans. (*Engagez-vous rapidement, c'est le mois prochain*).

Puisse votre article, joint à d'autres que j'espère, parvenir à galvaniser quelque constructeur ami du progrès et non entiché des conceptions « trop économiques » de ses confrères. Il faudra bien y revenir à cette suspension arrière avec les routes de plus en plus usées par l'accroissement du nombre des autos !

DUBOIS,

28, Passage des Favorites, Paris (15^e).

Vous citez la suspension Victory. J'ai cherché en vain son adresse dans tout le quartier de la Porte Maillot. Je voulais tâter de cette amélioration.

ers
↑

MEETING DE L'AUTODROME CHAMPIONNAT DE FRANCE DE L'U.M.F.

Motos 175 cmc. : SOURDOT sur MONET & GOYON *Moyenne horaire : 82 kilomètres 277*
Meilleur tour, Moyenne horaire : 86 kil. 374

Motos 250 cmc. : COULON sur TERROT *Moyenne horaire : 83 kilomètres 593*
2° F. LIPMANN sur TERROT

Motos 500 cmc. : ROLLAND sur TERROT *Moyenne horaire : 75 kilomètres 093*
Meilleur tour, Moyenne horaire : 107 kil. 142
2° GAUSSORGUES sur MONET & GOYON

MATCH DE MOTOS 500 CMC.

ANDREINO sur NORTON ; 2° KREBS sur NORTON

COURSE DE COTE DE BRÉGILLE

Motos 350 et 750 cmc. : VERMOT sur MOTOSACOCHE
Meilleur temps de la journée

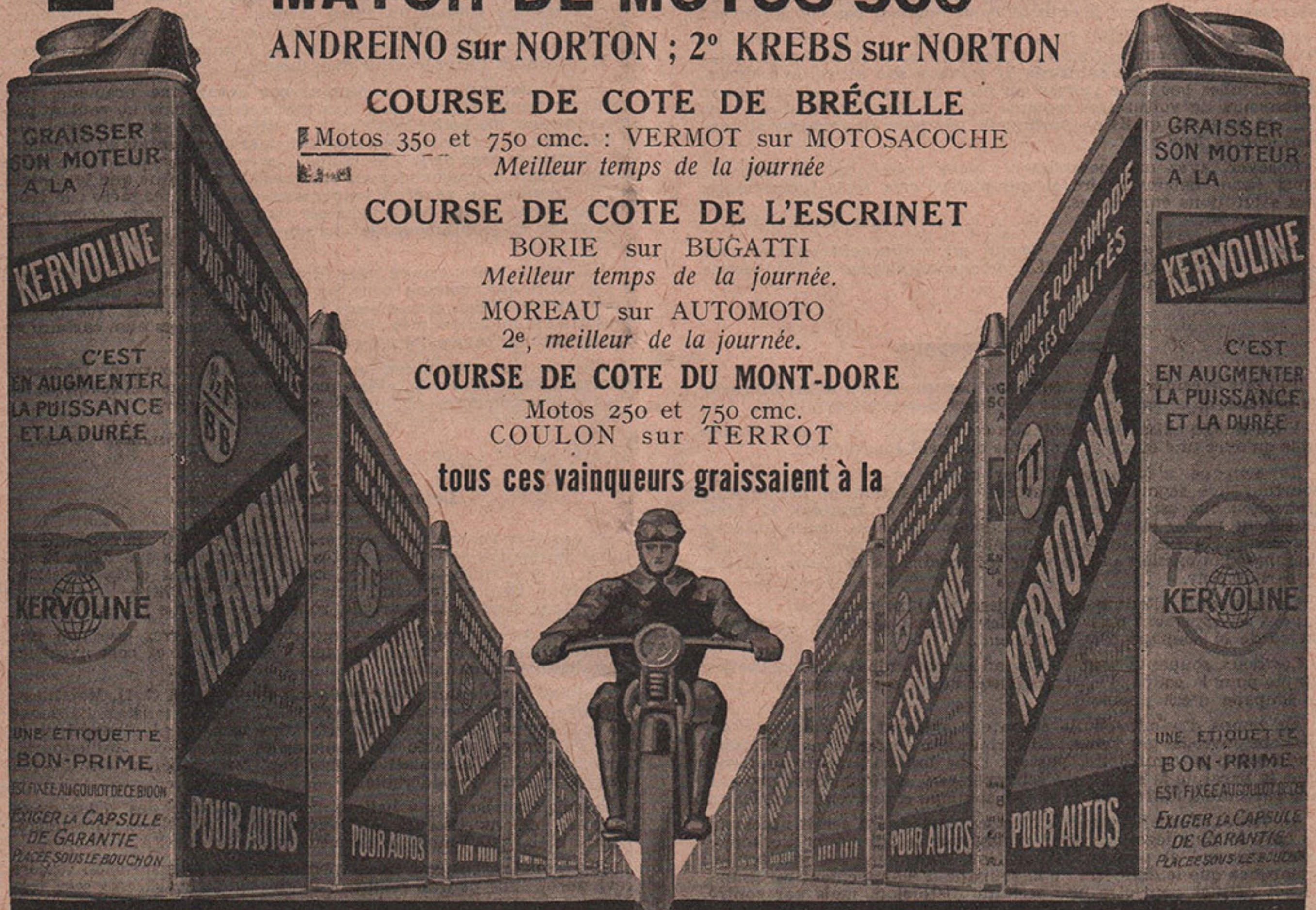
COURSE DE COTE DE L'ESCRINET

BORIE sur BUGATTI
Meilleur temps de la journée.
MOREAU sur AUTOMOTO
2^e, meilleur de la journée.

COURSE DE COTE DU MONT-DORE

Motos 250 et 750 cmc.
COULON sur TERROT

tous ces vainqueurs graissaient à la



KERVOLINE

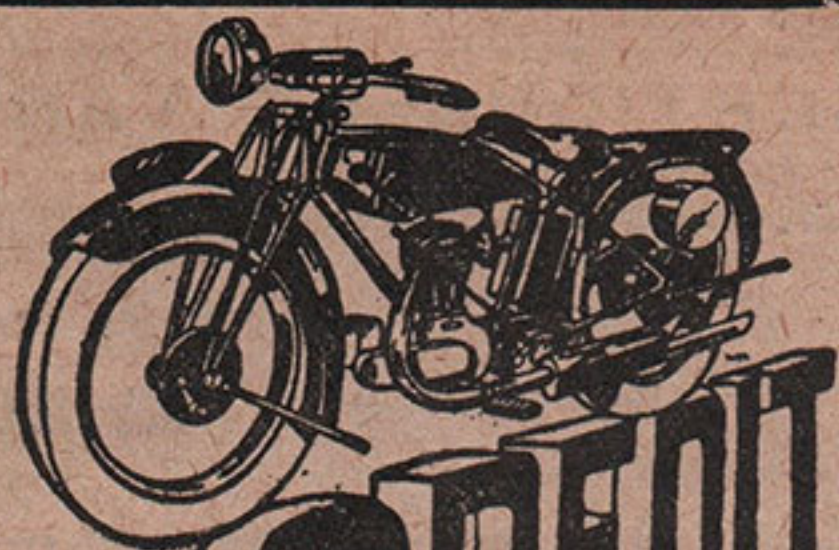
L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Établ. QUERVEL Frères, Société Anonyme exclusivement française au capital de 7 millions de francs
25 à 37, rue du Port -- AUBERVILLIERS (Seine)

Puybelle-Publicité

M. R. 46

MOTO REVUE



À CREDIT 4 VERSEMENTS

Une
Motocyclette
de Luxe

directement du Vendeur à l'Ache-
teur sans aucun intermédiaire.
1^{er} Versement : 10 %

Marcel HENRIET

Constructeur du Sidecar "LE FLOTTEUR"
174, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)
Tél. : SÈGUR 89-32

Agence exclusive p^r la Seine, Seine-&-Oise, Seine-&-Marne,
des Motocyclettes MONOTUBE
et, pour la Seine, des Motocyclettes ULTIMA

DOLLAR
RENÉ GILLET
GNOME & RHONE
MONET & GOYON
PEUGEOT
INDIAN

MOTOBÉCANE
LE GRIMPEUR
GRIFFON
D. F. R. — D. S
MOTO CONFORT

Agents pour Paris rive gauche

D. S. 500 cmc. Tourisme

qui ne prend part qu'aux Concours
d'Endurance et de Régularité
confirme ses succès de la Coupe de
l'Armistice et des Six Jours d'Hiver
dans

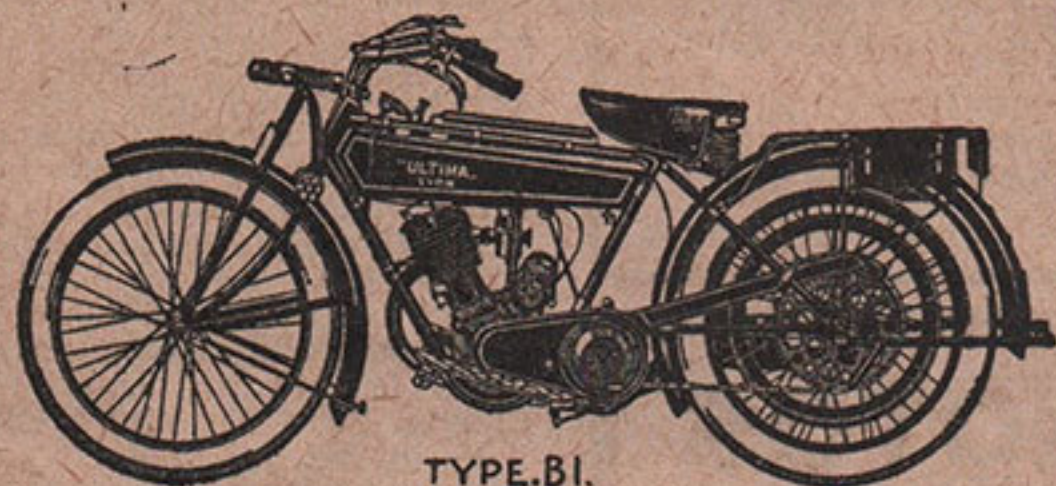
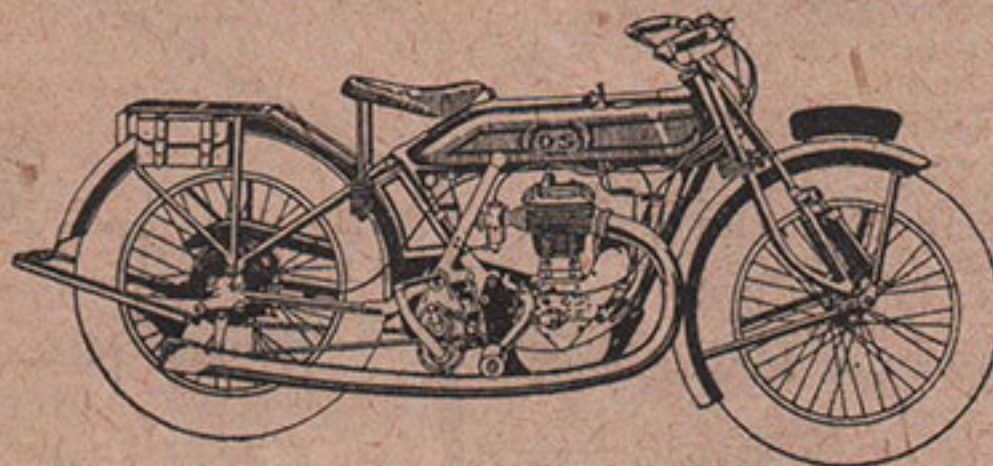
PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

Une D.S. au départ, **Petit** (amateur)
Une D.S. à l'arrivée (sans pénalisation)

Stock énorme de Pièces détachées
pour Motos Harley et Indian

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

Catalogue
gratuit
sur demande



TYPE B1.

MOTOS "ULTIMA"

FABRICATION FRANÇAISE

MAISON CRÉÉE EN 1908

5 MODÈLES : A - B - B1 - C - C1 — Side-car ULTIMA

Demander le Catalogue 1927

MOTEURS 4 TEMPS 3 et 4 CV

2 cylindres en V 500 cmc.

E. BILLION, Constructeur

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

Téléphone : VAUDREY 2-04

Chèque postal N° 154-61 Lyon

*le mal
n'est pas grand
si...*

Vous utilisez les **RUSTINES** pour
réparer instantanément vos chambres
à air
**SANS DISSOLUTION
SANS ESSENCE
SANS RIEN**

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

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

PUB. G. SWEERTS

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

A. B. C. comme neuve, pas 1/10^e de jeu, pneu neuf, compteur O. S., éclairage Mag., phare puissant, cause trop rapide pour moi, valeur 6.000 fr., laissée 3.300 fr. Pressé. Naquart Georges, Caix (Somme).

A. B. C. parfait état à vendre 2.800 fr., cause trop rapide, 3 carrosseries sidecar, à vendre. Rochette, 539, faubourg Bannier, Les Aydes (Loiret).

Aiglon 175 cmc., 3 CV, 2 vit., 2.220 fr. état marche parfait, écrire : Cayrel, 4, impasse Saint-Claude, Paris.

Alcyon 3 CV, 2 vit., parf. état, compt., selle Terry, éclair. Luxor, cof. outil., pneus neufs, conf., 2 bout., chamb. à air garn., 2.500 fr. Soult, 6, rue Mounet, Sully, Franconville (Seine-et-Oise).

Alcyon, 350 cmc., 4 temps, ballon, état neuf, payé 5.800 fr. prix : 3.500 fr. Vis. Noël, 55, rue de Flandre (19^e).

Alcyon 270 cmc., 2 temps, touriste, 4 CV, 2 vit., sortie juillet 26, tan-sad, comme neuve, 3.000 fr. Clavier, 317, faubourg Saint-Antoine, Paris.

Automoto 175 cmc., 2 vit. grais. séparé Terry, vol. Safi, état neuf, cause voiture, 1.850 fr. Roturier, 7, rue Henri-Martin, Vanves (Seine). Sur rendez-vous.

Jolie petite moto Bleuseur-rette, 2 CV, moteur 2 temps, 2 vitesses, parfait état, 1.400 fr. F. N. 500 cmc. 5, rue Agrippa-d'Aubigné.

Clelland 4 CV, exc. état, écla. électr., cause départ, 2.500 fr. Teint, 6, rue Legoff (5^e).

Dollar moto 350, double échap., culbuteurs, pneus ballons 700 x 100, éclairage électrique Marchal, entièrement neuve sortie avril 1927, prix 6.000 fr. Lunes, Béziers-Motos.

Cause double emploi, Douglas, 4 CV, type C. W. 23, état neuf garanti, pièces et chambre de rechange, aff. de conf., prix 2.700 fr. Porquet, 92, route Pontoise, Bézons (Seine-et-Oise).

Douglas 4 CV, parf. état mécanique, prix très intéressant. Ecrire Boulay, 27, boul. Dubreuil, Orsay (Seine-et-Oise).

Douglas moto à culbuteurs 500 cmc., vitesse 120 kilomètres heure, comme neuve, valeur 10.000 fr. à solder à 5.500 fr.

AVIS IMPORTANT — Tous ceux qui ont 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^o Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 % sur 13 %;

2^o Ecrire sur la largeur en haut la rubrique et le N° dans lequel elle doit passer;

3^o 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 éparés 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 vous en rendez pas responsables.

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

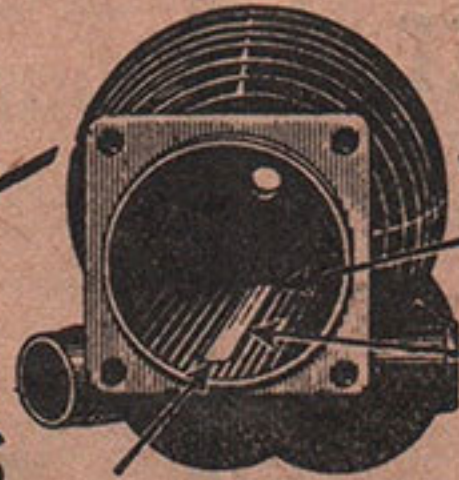
Tout Abonné à *Moto Revue* a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au delà du prix de l'abonnement.

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



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. Joindre le piston

Téléphone
LEVALLOIS 14-52

BARIMAR

Télégramme :
BARIMAR - CLICHY

48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ. Schneide., Asnières

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 autres Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS

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

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian
PARIS (12^e)

— Face Métro Nation —

roulée 2.000 kilom. Marcel Vast à Vaux-en-Amienois (Somme).

Favor moto 250 cmc., supersport luxe, chaîne-chaîne, éclair. électr., compt., O. S. tan-sad, phare acétylène grand modèle, 2 pneus et 1 chambre rechange, machine presque neuve, affaire de confiance, 3.500 fr., cause achat voiture. S'adresser Brouillard, 8, rue Borronée, Paris (15^e).

F. N. belle moto 4 cyl. 7 CV, état neuf, ayant fait 900 kilom., pneus ballons, acces., compteur, phare, etc. 6.900 fr. facil. Legrand, 104, avenue de Villiers (17^e).

F. N. 500 cmc., confort, bon équip. Dominé, 20, rue Montéra, Paris (12^e).

F. N. M. 60 Confort 1926, très bon état, radios., compteur, tan-sad, knee-gripp, pare-brise, técalémit, épurateur d'air, pièces rechange, impôts, assur. payés, 5.250 fr. De Tarle, chez Convert, 61, Cours Vitton, Lyon (Rhône).

F. N. t. M. 60, confort, comme neuve, compt., tan-sad, phare bout. 250, Péhu, 6.000 fr., sans acces. 5.500 fr. Vincent, Chemin neuf, Ganges (Hérault).

F. N. moto type M. 60, pneu conf., selle tandem Terry, sa-coches de cavalerie, bout. Mag., gr. phare, compt. Gaeger ét. neuf, 6.200 fr. Parant, 7, rue Saint-Claude, Paris, de midi à 1 heure.

F. N. M. 50 confort, tan-sad 5.000 fr. Heckel, rue des Plantes-de-Saint-Denis, Corneille-en-Parisis (Seine-et-Oise).

F. N. 500 cmc., tan-sad Mag., compteur Jeager, 1 chambre neuve 5.900 fr. Pierre Villette, 135, rue du Ranelagh, Paris (16^e).

Gillet-Herstal, Février 1926, 350 sport, pneu 700 x 80 Terry, double emploi, 4.000 fr. soir après 18 h. Chancel, 43, rue Fleurus, Paris, (6^e).

Griffon 5 CV, 3 vitesses, moteur Anzani état neuf, urgent. Modern Garage, 68, av. Victor-Hugo, Vanves (Seine).

Harley-Davidson, agence générale française, vous offre de superbes occasions en modèles récents, solo ou sidecar, 350, 1 000 ou 1.200, essais gratuits, 32 et 34, rue Pierret, Neuilly (Seine-et-Oise).

Koelher-Escoffier grand sport, avec ou sans side-car, a très peu roulé, Paulin, 34, rue Neyron, St-Etienne (Loire).

Koelher-Escoffier 4 CV, culbut, vit., gar. 110 km., acces.,

CLEVELAND

PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES

4 cylindres légères 600 cmc. cylindrée..... 7.500 francs — 750 cmc cylindrée..... 11.000 francs
AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

MOTOS-AUTOS GARAGE

Réparations toutes Marques
Garage gratuit pour machines à vendre
L. GÉRARD, 19 rue des Gravilliers, Paris (3^e)

urgent, 3.400 fr. soir, 7 h. ou dim.
Ecrire pour rendez-vous, Maurice Bija, 32, rue Chaudron, Paris (10^e).

Moto 2 CV, débrayage, 2 vit., moyeux renforcés, magnéto Bosch, carburateur Cozette de Longue-marre, parfait état de marche garanti, roulé 3.000 km., prix 1.200 fr. Beraud, 34, rue Bapot, Asnières (Seine).

Motobécane, état de neuvi, prix 1.000 fr. S'adresser à la concierge, 30, rue Pradier, Paris (19^e).

Motoconfort 4-5 CV, état neuf, 2.000 km., compteur rétro., rep-pieds AR, valeur 3.500 fr. cédée 2.900 fr. Jam, La Solorette, par St-Soupplets (Seine-et-Marne).

Motocyclette 2 CV, cylindrée 175, guidon sport, pneus 650x55 renforcés, réservoir 6 litres, consommation 2 litres au 100, moteur neuf, en parfait état de marche, il est donné avec la machine 1 porte-bagage spécial pour tan-sad, 2 sacoches garnies, 2 ressorts de selle, 1 chambre neuve, retro-viseur, trompe, 1 paire de pare-jambes fixés à la machine, 1 chaîne de magnéto, 1 courroie de rechange et 1 attache de raccords. Assurance payée : 100.000 fr. pour les tiers, contre-assurance Das, carte grise et permis de circulation, tous impôts payés. A vendre pour cause de double emploi, prix 1.200 francs. S'adresser à M. Albert Grisard, 19 rue des Pyramides, Paris.

Monet 2 CV, 600 km., comme neuve, réelle occasion, Brun, 17, rue du Jeu-de-Paume, Veynes (Hautes-Alpes).

Monet-Goyon 2 CV, 1926, compt., selle Terry, par.-jambes, sac., peu roulé, 2.500 fr. M. Lépine, 5, rue du Val, Meudon. t. l. j.

New-Map, 250 cmc., culbutée, super-sport, novembre 26, tan-sad, éclairage, outillage, grip-genoux Terry, assurance février 28, 2 lit., aux 100, roulé 3.000, 4.400 fr. Balvet Fernand, rue des Glycines, Bron (Rhône).

Peugeot, 1927, bloc-moteur 3 CV, comme neuve, 600 km., encore 1 mois. garantie 2.800 fr., nombreux access., prix à débattre, urgent, cause départ. Rafaut, 4, rue de la Collégiale Paris (5^e).

René Gillet 6 CV, 2 cyl., dern. mod., parfait état, avec beau side-car, compt., phare, etc., 6.900 fr. facilité. Jacques, 104, av. de Villiers (17^e).

Rover, urgent, départ, 2 cyl. J. A. P. compt. O. S. écl. Mag., 3.300 fr. ou éch. voit. à 4.500 fr. Calisti, 10, rue Oudinot, de 6 à 7 h.

Rovin 3 CV, moteur Jap, 3 vitesses, ch.-ch. parf., état, éclair., nombr. acc., assur. impôts payés, 2.550 fr. M. A. Thomas, 19, rue Chevallier, Levallois-Perret (Seine).

ATTENTION!

Grand choix de pièces détachées pour motos
Garde-Boue et Four. hes p^r Contort, Guid. sup. sp.
Réservoir Moteurs Bolt. 2 et 3 vit. etc.
Mot Sld Peugeot, Triumph, B.S.A. dep. 2 200
Achat Mot. Incomp. ou accid. et de pièces div.
BOUCHEZ 7, Bd Vict.-Hugo (St-OUEN Marrie)



exactement

Avec le
Chronographe "SARDA"

(cadran au 1/5^e compteur ou tachymètre) vous mesurerez votre vitesse exactement. Ce Chronographe, fabriqué en série est mis en vente à titre de vulgarisation au prix de fabrique : 293 fr.

C'est une superbe pièce chronométrique, à réglage de précision, mouvement à ancre extra soigné 15 rubis (boîte nickel ou acier) qui vous est garanti sur facture. Adressez votre commande ou demandez le Catalogue n° 27-11 (contenant tous les genres de montres) à la

FABRIQUE D'HORLOGERIE
H.SARDA
BESANÇON

INDIAN et HARLEY

Possesseurs d'une de ces marques, faites réparer par un spécialiste, vous réaliserez ainsi une grosse économie sur la main d'œuvre.

POINARD 3, Rue Larochele, PARIS (14^e)
(LITTRÉ 25-25)

chez PLAZOLLES

16, RUE CRUSSOL (X1^e) MAISON FONDÉE EN 1897
(Métro Oberkampf) vous trouverez :

MOTOS - GILLET (d'Herstal) - ROLÉO
TERROT - René GILLET - MONET & GOYON
LE GRIMPEUR - ALCYON - SAROLÉA

ET ACCESSOIRES MOTOS
COMPTANT - A des conditions exceptionnelles - CRÉDIT

Remise intéressante aux Lecteurs de Moto-Revue

TOUT POUR LA MOTO

AU PALAIS DES SPORTS

GANTS DERBY
cuir tanné 24.50

Équipements imperméables, Bottes, Leggings, Gants, Trench coat, Cirés, Bâches pour motos, etc.

5 % sur présentation de cette annonce

41, Av. des Terres et 8, Rue des Acacias, PARIS



INDIAN. 2.700 fr. - B.S.A. 2.700 fr.

État neuf - Garantie 6 mois - Crédit

Fabrique de Carrosseries

Tous types - Catalogue gratuit

ouvert même le Dimanche FOULON, 12 av. Daumesnil

Rovin 3 CV, éclairage électrique, en très bon état, 2.000 fr. René Prime, 1, rue de la Liberté, Chevilly-Larue (Seine).

J. Thomann 4 CV, 3 vit. parfait état; t.-sad, pneus neufs, type spécial course vente cause maladie, affaire sérieuse, 2.000 fr., visible samedi après-midi, dimanche matin ou soir après 7 h.; 15, rue Marius, Aujan, Levallois (Seine).

Terrot 350 sport, conf. 1927, parfait état, 5.000 fr. Pour voir ou essayer, téléphoner à Sougniez, Diderot 30-43, 8, rue du Rendez-vous, Paris (12^e).

Terrot 500 cmc., culbuteurs Jap, confort, éclairage AV et AR, montre, compteur Jeager, tan-sad, clakson, machine sous garantie, visible tous les jours. S'adresser au concierge Auvray, 105, rue du Bois, Clichy (Seine).

Terrot 4 CV, 4 tps., 350 cmc., parfait état marche, tan-sad, éclairage rep., pieds, 2 ch. rech. 3.200 fr., s'adress. le soir après 7 heures ou le dimanche mat., 134, rue de la Chapelle (18^e).

Triumph, revue entièrement, protège jambes éclair. électr., gros pneus boîte à chambres, 2.600 fr. Rabany, 31, rue Parmentier, Tél. 311.

Triumph 5 CV, compt. amort., frein de direct., selle Terry, 3.500 fr. Sam. ap.-midi. Sert, 9, rue Eugène-Eichemberger, Puteaux (Seine).

Sarolea 500 cmc., chaîne, graissage séparé, très bon état mécanique, prix: 4.200 fr. Paris-Motos, 79, avenue des Ternes, Paris.

Terrot 1927 sport confort, a fait 700 km. siège, arrière super tandem, prix: 4.900 fr., essais sur 100 km., dimanches matin ou écrire pour rendez-vous. Ray, 4 bis, rue Bellavoine, Le Pecq (Seine-et-Oise).

Ch. Gérald 3 CV, 2 t., 2 v., parf. état, 1.500 fr. Lefrique, 29, avenue de Paris, Villejuif (Seine).

Monet-Goyon, 175 cmc., super-sport, chaîne, courr., comme neuve, 3 vit., tan-sad, access., aff. toute confiance, 2.500 fr. Kuchenbuch, 37, av. Victor-Hugo, Berny-Antony (Seine).

F. N. 500 cmc., ballons, 715x115, dernier modèle, parfait garantie, prix intéressant. Fèvre, 70, avenue des Ternes, Wagram 75-04, Paris.

4 Cylindres Cleveland, 750 cmc., juin 1927, roulé 1.000 km., à vendre cause achat voiture. R. Bru, Etabliss. Bergougnan, Allées Damour, Bordeaux (Gironde).

Gnome et Rhône 500, touriste, dernier modèle avec sidecar, parfait état mécanique. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris. Wagram 75-04.

ACCESSOIRES

pour Motos
33, Rue de Cormelle, 33
LEVALLOIS-PERRET
- GROS -



HALL DE LA VOITURETTE, 99, Av. d'Orléans, PARIS (14^e) - Téléphone Gobelins 50-41

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS en VOITURETTES et CYCLECARS A VENDRE
EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Plèces Détachées
pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-00
Carnot 53-57

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec

Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

Cadres tous modèles, Fourches, Réservoirs,
Garde-boue, Selles, Guidons, Repose-pieds,
Roues compl., Moyeux, Magnétos, Carburateurs,
Boîtes 2 et 3 vit., Moteurs carters silencieux.
MARTIN 80, Rue du Dessous-des-Berges
PARIS - Métro Nationale

Motosacoche 3 CV, 4 t., sortie
1926 tan., compt., écl. électr., gros
pneus 3.500. G. Fils, 54, rue de
la Comète, Asnières (Seine).

Terrot 3 CV, état neuve, tan-
sac roul. 1.000 km., tous acces-
soire. La Cyclette neuve 2 CV.,
tous accessoires. M. Bougas, 51,
avenue Daumesnil, St-Mandé.

F. N. M. 60, ballon, compteur,
éclairage tan-sac, 43, rue Voltaire,
Cité Jardin, Cachan (Seine).

D. S. Malterre, Mod., 510, tan-
sac, Terry, compteur, repose-
pieds Magondeaux, prix: 3.800.
A. Mulot, 182, avenue de Neuilly,
Neuilly-sur-Seine.

SIDECARS

Gnome et Rhône, side gd
sport, peu roulé, complet. équipé,
5.600 fr. Moreau, 26, rue Keller,
Paris.

Harley side, 2.500 fr., b. ét.,
écl. Mag. détend., 2 pn. neufs,
vér., occ. Garage Armorique, rue
Jean-Daudin.

Harley side, et pneu neufs,
parf. état, Mag., nombr. access.,
3.500. Morisseau, 48, rue Monsieur-
le-Prince, Paris (6^e).

Harley 9 CV, side bi-place,
équip. électr., compt., montre,
état de neuf, essais le sam, apr-
midi et dim., prix intér. Plaisance
33, Vallée du Bois, Clamart
(Seine).

Harley side Mag., capote, pare-
brise, bon état, 2.300 fr. Flamant,
12, rue Dumont-d'Urville, Belle-
vue (Seine-et-Oise).

Harley side, bi-place, roulé
1.000 km., sous garantie 4 mois,
éclairage, ch., à air, outillage,
assurance payée, 4.500 fr., écrire
pour rendez-vous, Mme Leciert,
3, rue Titon, 3, Paris (11^e).

Indian 3 boules side sport,
parf. état, 1.650 fr. 67, rue Cas-
tagnary (15^e).

Superbe side **Indian**, gd. sport,
roulé 6 mois, tous acc., project.,
très belle ligne, rapide et 6 lit. aux
100 km., à enlever 4.500 fr. Vol-
land, Villa des Entrepreneurs
(15^e).

Indian 3.000 fr., écrire Ray.
Granier, La Guèpie (Tarn-et-
Garonne).

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

**TOUT USAGER
DE L'AUTOMOBILE**

A INTÉRÊT A SE PROCURER
L'AUTOCATALOGUE

(FORMULE NOUVELLE)

donne les caractéristiques et prix de tous
châssis anciens et nouveaux, tous les fa-
bricants d'accessoires et tous les spécialistes
de l'automobile

donne des précisions sur les dispositions ad-
ministratives et fiscales, sur la circulation,
plans de Paris, sorties, sens uniques

comprend 500 pages, reliure toile, tirage 2 couleurs
le volume: France 40 frs, Etranger 52 frs, fco s/dem.
4, rue de Castellane, Paris-8^e - Tél. Cent. 67-24

**PARIS-MOTOS
TOUTES LES MOTOS
79, Avenue des Ternes, PARIS**

Particulier vend moto side
Triumph, visible t. les jours,
Oubreyrie, 37, rue Davioud, Paris
(16^e).

René Gillet 1925 parfait état,
pneu 700x80, side L. V., capot,
pare-brise, ch. suspendu, carb.
Solex, compt. O. S., selle, spbe
phare, outillage, roue secours
rechange, carb. Zenith, 2 chaînes,
6.000 fr., visible tous les jours de
18 h. à 19 heures. S'adresser
Villard, gar. Labre, 35, rue du
Marché, Puteaux (Seine).

René Gillet, side-car bi-pl.,
Magondeaux, pare-brise, compt.
O. S., ass. payée. Desfashaux, 52,
avenue Parmentier, Paris.

Triumph av. side, access.,
ét. nf., prix int., 108, boul. Bel-
gique, Le Vésinet, desc. Pecq.

Sidecar pour moto F. N.,
type M. 60, pneu 715x115, état
neuf, Thomas, 3, rue Berzélius,
le soir ou sur rendez-vous.

Griffon, side 4 CV, 4 tps., bloc-
mot., chaîne. Amac., ball. 700x100
acc., sortie avril 1927, sous garan-
tie, side côtés cuir, 6.800. Ecrire
Pecout, 129, boul. Montquartiers,
Issy-les-Moulineaux (Seine).

Henderson side, 7 CV, 4 cyl.,
rem. à neuf, réemail., renick., écl.
et klax. électr., pn. 760x90,
prix: 5.500 fr. Ayuso, 8, rue
Marengo (Saint-Etienne).

CYCLEGARS

Benjamin 5 CV, 23, 4 cyl.,
4 t., 2 pl., sport, transf. cond.
int., éclair. démarr., klaxon électr.,
Tecalmit, ent. révisée, bons
pneus, peint. neuve, 4.000. Mai-
gret, 25, rue Pastourelle, Paris.

Morgan sup.-sp., eau, roulé
5.000 km., cap., par.-br., compt.,
roue sec., écl., bout. phare 3 lant.,
pn. 710x90, ch. neuve, nombr.
rech., ou éch. contre cab **Citroen**.
Labat, 68, Bootz Laval.

Morgan 1925 eau sport, comp-
teur, volant souple, bon état,
4.600 fr. Jam à la Solorette, par
St-Soupplets (Seine-et-Marne).

Morgan air, carross. sport,
écl. Mag. cap., par.-brise, pn. neufs
700x100 parf. état méc., Batisse,
106, rue des Dames (17^e).

*Se complément d'un moteur...
une boîte*
C. Picard

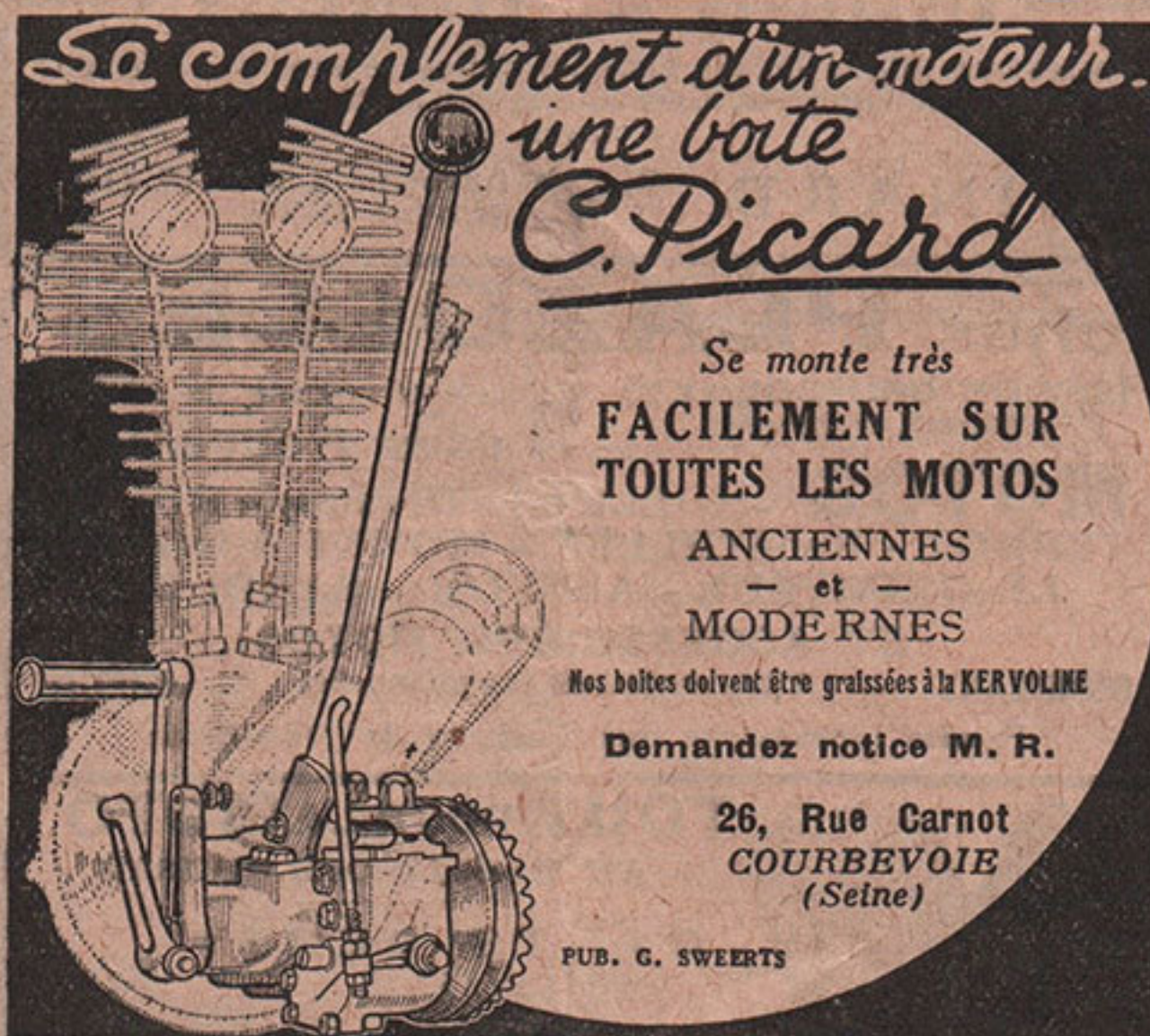
Se monte très
**FACILEMENT SUR
TOUTES LES MOTOS
ANCIENNES
— et —
MODERNES**

Mes boîtes doivent être graissées à la **KERVOLINE**

Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot
**COURBEVOIE
(Seine)**

PUB. G. SWEERTS



HARLEY-DAVIDSON

N'avez plus d'ennuis avec les pièces de CONTREFAÇON, es pièces d'origine sont en FORTE BAISSE.
Adressez-nous vos demandes de Prix. - Réparations soignées et rapides.

HARLETTE-GECO

175 cmc. - 250 cmc., 2 et 4 temps

HARLEY-DAVIDSON

350, 1.000 et 1.200 cmc. (type magnéto, type électrique)

LIVRAISON RAPIDE

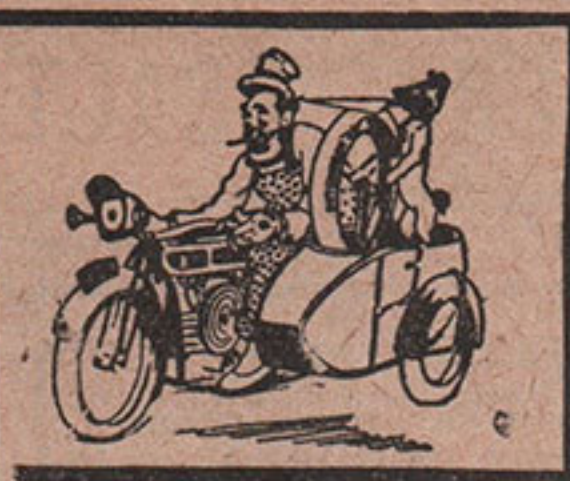
32-34, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

SEULE AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE



PNEU MOTO HUTCHINSON

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
Maison VAYSSÉ
387, Rue de Vaugirard - PARIS (15^e) - Téléphone : Ségur 27-78



Cyclotract. compl. ttes. p. n. 490 fr.
Magnét. m. nves. 100 fr.; d'occas.
85 fr.; 2-4 et 6 cyl. bas prix. cad.
motos compl. roues, pneus, ch. à air,
f. élastique.: 550 fr. Selles, 45 fr.
Tan-sad 65 fr. repose, pieds 25 fr.

TESDOU, 63, Rue Ducouédic (14^e)

Morgan cyclecar sport à air,
avec accessoires parfait état.
Pierre Ravizza, 28, rue de la
Tombe-Issoire, Paris (14^e).

Peugeot, 172, large longue,
révisée, peinture neuve, 6.000.
Cerurier, portier, Bureau, Paris
29.

Salmson, cyclecar sport Bordin,
très bon état. 5.500 fr.
Pothier, 60, boul. Mémilmontant.

Sima Violet à magnéto, 5 CV,
5 roues, parf. état, 4.500 fr.
Dodille, cycles, Senne-Cey (Saône-
et-Loire).

VOITURES

A vendre à tous prix une
Aleyonnette très bon état, 1
poste T. S. F. 5 lampes rien que
le poste, et 7 lampes. Ecrire :
Ch. Folio, Auffay (Seine-Infé-
rieure).

Amilcar 6 CV, 2 pl., révisé
parf. état de marche, 5 roues
Rudge 710 x 90 7.000 fr. R. Pes-
cay, 61, rue du Point-du-Jour,
Billancourt (Seine).

Amilcar grand sport, démar-
rage freins avant, 6 roues, kla-
xon, ville et route, volant souple,
parfait état, essais sur 100 kilom.,
13.000 fr. Douheret, combustibles,
Chalon-sur-Saône.

Amilcar touriste, état neuf,
révisée, capote, éclair. électr.,
compteur. 5.900 fr. Rabany,
31, rue Parmentier, Ivry. Tél. 311.

A Vendre Citroën, torpédo
1925, 2 places, éclairage et démar-
rage électrique, roulé 12.000 kilom.
8.000 fr., visible tous les jours ou
écrire à Albert Leblond, 97,
Grande-Rue à Mériel (Seine-et-
Oise).

D. E. P. 10 CV, châssis avec
éclairage, démarrage, 2.500 fr.
Citroën 5 CV, magnéto confort.
comme neuve, 6.500 fr. L. B.,
4, Grande-Rue à Saint-Maurice
(Seine).

Fiat type M. 2, 16 CV, 1922,
torp. 6 pl., strap. face route
transf. en camion., parf. état de
marche, prix 5.000 fr. S'adresser
M. Grimaud, 5, rue Saint-Augus-
tin, Paris (2^e).

5 CV Peugeot, type B.-P.,
sport, révisé, parf. état, 2.900 fr.
Gannat, 88, rue Lafontaine, Paris
(16^e).

F.N. les célèbres Motons
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

FILTREZ... VOTRE ESSENCE !

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



permettant le mélange de l'huile à l'es-
sence (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%)
- Type T pour voitures (diamètre 120%)
- Type G pour garages (diamètre 180%)
- Type D pour appareil distributeur
(diamètre 180%)

Se font en fer-blanc et en cuivre

PNEUS MOTOS Neufs garantis
650x50, 50 fr. - 650x65, 105 fr.
700x80, 135 fr. - 700x100, 170 fr.
Et toutes autres dimensions - Bas prix
MARTIN 80, Rue du Dessous-des-Berges
PARIS (13^e) - Métro : Nationale

Voiturette 5 CV, 2-3 places,
bon état général, marche par-
faite, éclairage, 3.500 fr. visible
après 18 h. Tirot, 24, rue de la
Fraternité, Colombes (Seine).

Zèbre 2 pl., 5 CV, écl. électr.,
conf., malle, compteur 1/2 taxe,
Bihay, 5 ter, rue de Cormeilles,
Levallois. Métro Champerret.
(Seine).

Superbe occasion Renault, 15
CV, 4 vit., carros. sport, éclair.,
démar. électr., valeur 48.000 fr.
à céder d'urgence pour 26.000 fr.
roulé quatre mois seulement.
Ecrire Pierre, 52, avenue Dau-
mesnil, Paris (12^e).

Ford, fourgon tôle révisé, pein-
ture neuve, 1/2 taxe, 4.200 fr.
Vincent, 18, rue Joffre, Drancy
(Seine).

Amilcar 6 CV, 2/3 places,
carr., aluminium acajou, 4 am-
ortisseurs, Técalémit, montre et
compteur. Baner, 75, avenue
Jean-Jaurès, Epernay (Seine-et-
Marne).

ON DESIRE ACHETER

On désire acheter cabriolet
5 ou 6 CV, récent, prix intéres-
sant, pour paiement donner détail
sur équipement, marque et années
M. Verbanck, Thiant (Nord).

Achèterais cycle, vtte ou
torp., si repr., av. soult, side
car., 4 CV, Ultima, parf. état,
toute équipée. Ecrire : Casty,
88, avenue Jean-Jaurès, Paris.

Suis acheteur cyclecar, 4
cyl., 6-8 CV, prix intéressant,
67, rue Castagnary, Paris (15^e).

Cherche boîte 2 vitesses occa-
sion, débrayage, kick, chaîne,
courroie préférence. Billaut, Che-
villon par Montargis (Loiret).

Désire acheter F. N. ou René
Gillet, même à reviser. Cohedon,
23, rue du Ménil, Asnières (Seine).

ECHANGES

A vendre 3.900 fr. ou échange
contre grosse moto pneu conf.,
un superbe cyclecar 6 CV,
carross. course allumi., écl. électr.,
pare-brise, compteur, 2 p., etc.,

Moto "ARBINET Aîné" 4 CV, 3 Vit.
PNEUS BALLON
avec FOURCHE
Amortisseurs
Catalogue franco
ARBINET Aîné
72, rue Berbisey
— DIJON —

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

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

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

PIERRE PSALTYReprésentant parisien de la
offre au COMPTANT ou à CRÉDIT tous les types**GILLET-D'HERSTAL**3 Nouvelles Courses — 3 Classements d'honneur dans "Toul-Nancy", "Eordeaux-Liége", "Paris-Les Pyrénées-Paris"
Métro : Maillot — Agence GILLET-D'HERSTAL : 271, Boulevard Péreire, PARIS — Tél. : Galvani 55 52**NAVILLE et ses Fils**3, Rue Sarrette Paris (14^e)Montage rayons et
Rayonnage DE ROUES jantes de
Transformations tous profils
pour Motocyclettes et Voitures
Expéditions en Provinceparf. état, mécan. urgent. Ecire
H. Willebroodt, 12, rue de
Tilsit, Paris. Téléph. : Elysées
25-52.Triumph, Ricardo 500 cmc.,
état garanti, échange contre
Morgan à eau, bon état. Gateau,
2, rue de Provence, Paris.Side Monet-Goyon, Peuple,
Paris-Nice, pare-brise, 3 éclairages
essence, électr. et acétylène,
3 réservoirs, boîte outils, compt.,
etc., comme neuf, contre moto-
solo 350 à 500 sport, confort.,
Gilet, F. N. Maume, 19, rue Gide,
Levallois-Perret (Seine).Echangerai Gnone et Rhône
3 CV 1/2 parfait état, contre
cyclecar 4 ou 5 CV, Peugeot,
Violet, Villard ou autres bon état.
Neuhausen, Villiers-Saint-Benoist
(Yonne).**DIVERS**1.400 francs tricyclecar Monet-
Goyon, 3 CV, bon état, marche.
H. Cosvier, Horloger, Précigné
(Sarthe).Tan-sad W. W. S., dossier
bon état, 90 fr. Garage, 7, rue
Lunéville.Boîte 2 vitesses, très bon état
à prof., prix 300 fr. Glotain,
55, rue de la Goutte-d'Or, Auber-
villiers (Seine).Stock pièces origine neuves
B. S. A. Sumbeam, riche affaire.**MOTOS
PAP**250 cmc., 350 cmc. Moteur "JAP"
La machine de grand luxe au meilleur
prix. Magnéto France, chaîne Brampton,
boîte 3 vitesses Bridier-Charon, ballon Dunlop, moyeux
Aya, selle Terry, graissage Kervoline,

AGENTS, demandez les conditions avantageuses.

USINES : 1, Faubourg Tarragnoz, BESANÇON**AGENCE PARISIENNE****TERROT Motos Motosacoché DOLLAR****G. LEFEBVRE - 110, rue Damrémont - PARIS (18^e)**

Comptant

Téléph. : MARCADET 35-64

Crédit

CHARENTON-AUTOMOTOS

Téléphone : 59 SAINT-MAURICE

VENTE — ACHAT — ÉCHANGE

Agence directe : RENAULT, CITROËN, PEUGEOT, TERROT, ALCYON, DOLLAR

SUPERBES OCCASIONS :

Automoto : 1.000 frs ; Dollar : depuis 2.250 frs ; Morgan Sport : 5.250 frs.

— Motos d'Exposition au prix de gros —

Vente au Comptant et à Crédit 6 et 12 mois

LARGEOT-BARRÉ, 4, Grande-Rue, St-Maurice**PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS**Audoyer, 48, avenue Gobelins.
Gob : 10-13.Cherche collect. compl. la
Veine. Huet, 43, rue Lecourbe.Tri-porteur avec moteur Peu-
geot, excellent état. Pouillet,
10, rue des Messageries, Paris.Moteur Train, 750 cmc., 2 cyl.
Mag., carb. étant neuvi, boîte à
vitesse B. S. A., cadre réservoir,
le tout ensemble ou séparément,
un vélo à moteur Anzani, un
camion C. B. A. Artaud, à Saint-
Anthème (Puy-de-Dôme).A vendre bicycl. Hirondelle
excel., état, 2 vit., rétropéd.,
2 freins, porte-bagage. Faugeras,
23, avenue Niel (17^e).Vends ou échange machine à
écrire typo., bi-color., excellent
état. G. Bourdon, Soisy-sur-
Etiolles (Seine-et-Oise).Phare Lucas. 11 en diamètre
avec générateur, bon état, 150 fr.
Dupont, 24, rue Marsoulas, Paris.Collection Moto Revue 5 ans,
50 fr., pare-brise arr. articulé,
300 fr. Reveren, 87, quai Béthen-
court, Rouen (Seine-Inférieure).A louer pavillon banl., St-L.
3 p., cab. de t. et cuisine, chauff.
cent., grand jardin, eau, gaz,
4.500 fr. par an. Renault, 60,
route d'Argenteuil, Lafrette-Mon-
tigny (Seine-et-Oise).1 compteur neuf O. S.,
1 compt. neuf Jaeger, 1 phare
générateur Lucas. Dugue, 16,
Grande-Rue, Créteil (Seine).**BULLETIN D'ABONNEMENT**à nous retourner après l'avoir rempli
et découpé (ou recopié)Veuillez 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

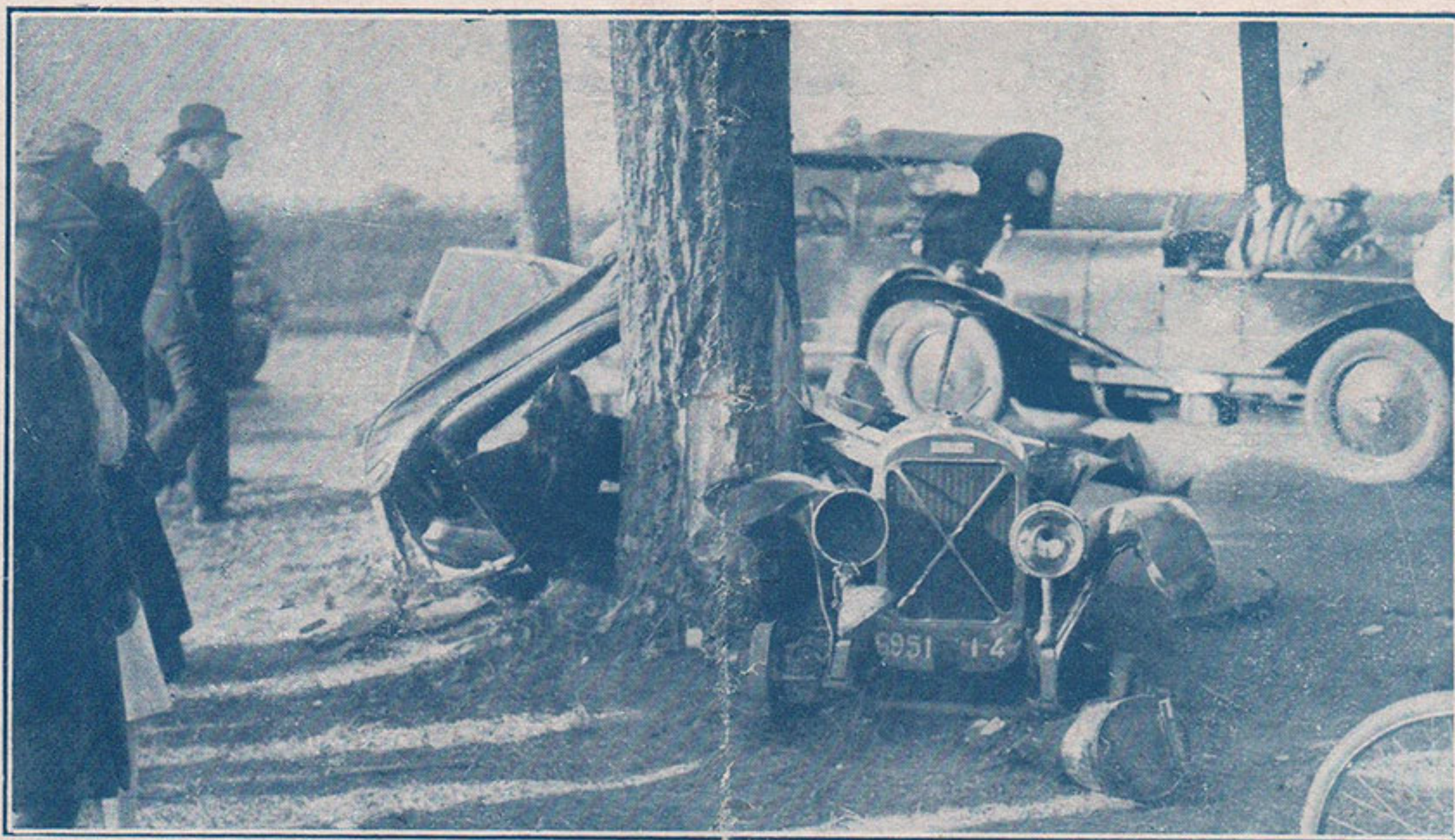
(Signature)

	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 »

(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)**L'actualité
Automobile**
Supplément mensuelde
MOTO REVUEsera lue avec satisfaction par tous les Lecteurs de
MOTO-REVUE dont elle complète le programme**LE NUMÉRO : 2 fr. — ABONNEMENT : 20 fr.**
Le prix de l'Abonnement est entièrement remboursé par 6 lignes de petites annonces— Conditions spéciales aux Abonnés de MOTO-REVUE —
L'ABONNEMENT à 12 Numéros : 10 frs.

Ne croyez-vous pas qu'une telle photo... ne donne pas lieu à certaines réflexions ?...



*... et après le premier frisson, quand on devient raisonnable, on pense à aller s'assurer. Heureux ceux qui y pensent **avant**.*

Si vous ne l'êtes pas,
venez sans tarder à

MOTO-REVUE

SERVICE DES ASSURANCES

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

SUPPLÉMENT
MENSUEL DE

MOTO
REVUE

PARAISANT
LE PREMIER
DE CHAQUE
MOIS

LE NUMÉRO :

2 Francs

L'ABONNEMENT :

20 Francs

VOIR LES CONDITIONS SPÉCIALES POUR LES ABONNÉS DE "MOTO-REVUE"