

L'entretien des Accumulateurs

1^{fr.}25

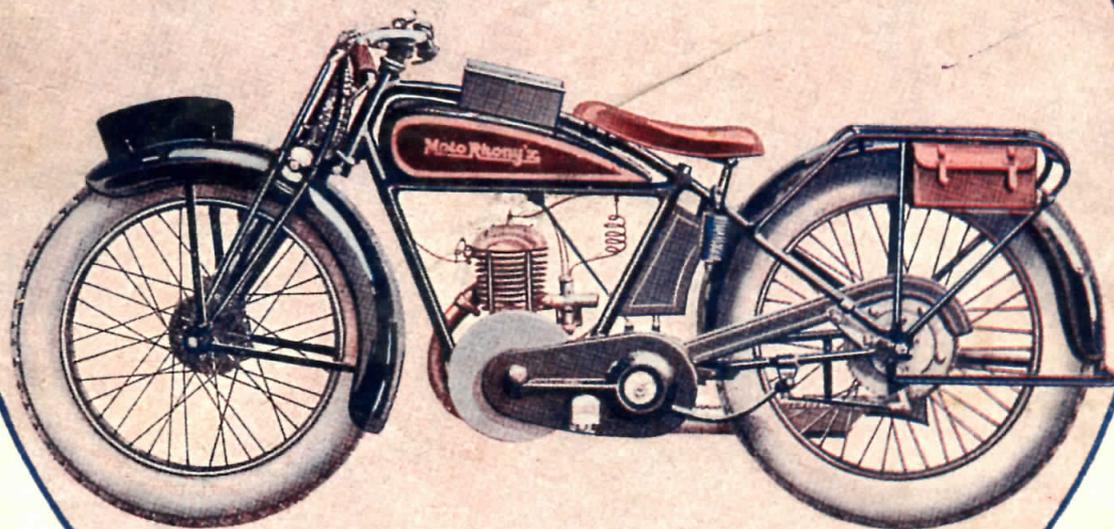
MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 229
30 Juillet 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

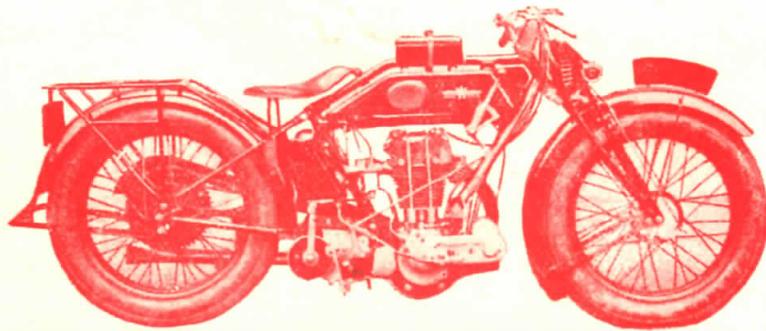
MOTO-REVUE
BUREAUX :
5, rue St-Augustin, PARIS

La 250 cmc. "MOTORHONY'X", dernière création de cette jeune firme.

Établissements Mécaniques du Rhône,
21, Route de Grenoble, à BRON (Rhône).

GNOME RHONE

LA
500 CMC.
SUPER-SPORT



Soupapes en tête commandées par Culbuteurs
3 Vitesses — Transmissions par chaînes
-- Double graissage --



GNOME RHONE

1^{re} QUINZAINE
de
JUILLET 1927

COTE DE SAINT-GEOIRE EN VALDAIGNE

Cat. 500 ^{cmc.}, TOURISME **1^{er}** EGGY sur 500 ^{cmc.} GNOME et RHONE

Cat. 500 ^{cmc.}, SPORT. **1^{er}** GIRAUD s. 500 ^{cmc.} GNOME et RHONE

Meilleur temps en Catégories Motos "SPORT"

CONCOURS des MOTOS COMMERCIALES

Cat. 500 ^{cmc.} **1^{er}** BERNARD (Gaston) sur 500 ^{cmc.} GNOME et RHONE

CIRCUIT D'ÉTÉ

Cat. 500 ^{cmc.} **1^{er}** LANGLOIS sur 500 ^{cmc.} GNOME et RHONE

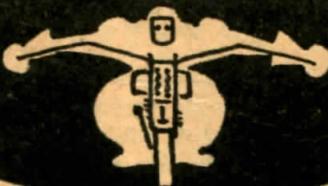
Premier classement général Motos - Coupe de l'U. M. M.

Cat. 750 ^{cmc.} **1^{er}** DE FOSSE sur 500 ^{cmc.} GNOME et RHONE

CIRCUIT DES VOSGES

Cat. 500 ^{cmc.} **1^{er}** ex æquo NAAS sur 500 ^{cmc.} GNOME et RHONE

— Prix de la Ville de Strasbourg —

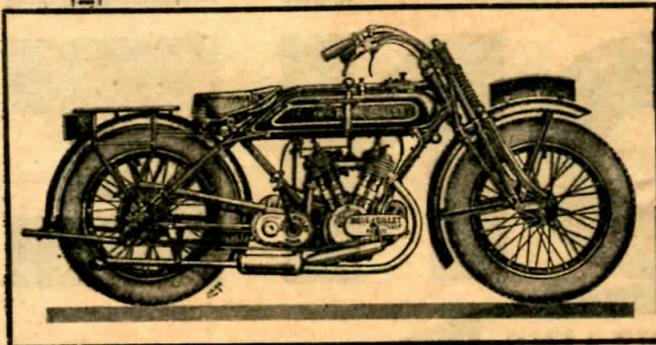


Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

-:- La doyenne des Marques Françaises -:-

RENÉ GILLET

6 CV, Type Armée Française, Pneus ballon 700×100 ou 715×115

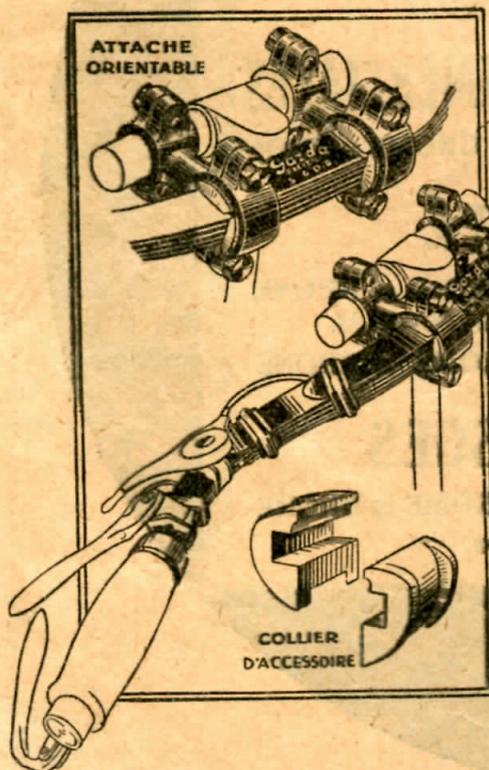


*est la machine rêvée pour
le long Tourisme en solo
avec tan-sad ou en
side-car avec le châssis
suspendu René GILLET*



FOURNISSEUR DE L'ARMÉE, DE LA GENDARMERIE, DE L'ARTILLERIE NAVALE,
DES SAPEURS-POMPIERS DE PARIS, DE LA PRÉFECTURE
DE POLICE DE PARIS & DU MINISTÈRE DES COLONIES

Établissements **RENÉ GILLET**, 128, Route d'Orléans, 128
MONTROUGE (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)

Quelques récents succès de la Motocyclette

Terrot



26 JUIN 1927

Côte de LAFFEY	1 ^{er}	DURAND (cat. 175 cmc.) <i>Record battu</i>
Meeting de NANTES . . .	1 ^{er}	ROLLAND (cat. 350-500 cmc.) <i>Records battus</i>
Côte de CHANTELOUP	1 ^{er}	COULON (cat. 250-350 cmc.) <i>Meilleur temps motos</i>
Concours d'Endurance de la SEINE-INFÉRIEURE . .	1 ^{er}	LIPMAN (cat. 250 cmc.) <i>Record établi</i>
	1 ^{ers}	ex æquo HAMIAUX (cat. 350 cmc.) et DEVAUX — <i>Sans pénalisation</i>

Tous sur Motos TERROT

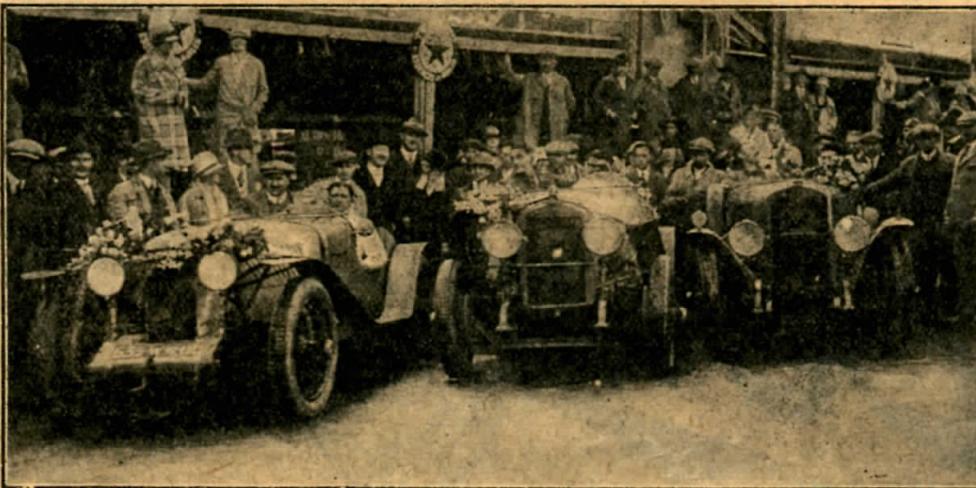
Que ce soit en VITESSE, en COTE ou
en ENDURANCE, la Moto TERROT
figure toujours aux premières places.

Envoi franco du Catalogue, sur demande adressée

Établissements TERROT

2, Rue André-Colomban, DIJON

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



AUX 24 HEURES
DE BELGIQUE

L'Équipe

Georges IRAT

s'adjuge la

COUPE DE
RÉGULARITÉ

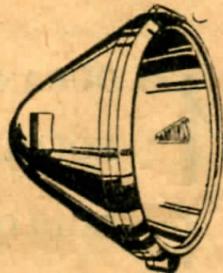
(Coupe du Roi)

Phares BESNARD

60, Bd Beaumarchais - PARIS

MAGASIN DE VENTE ET
ATELIER DE MONTAGE

21, Rue de Chartres
NEUILLY



grâce aux

PHARINTENSS

qui permettent de rouler la
nuit aussi vite que le jour.

LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel
PARIS (17^e)

TÉL : WAGRAM 24-66

AGENT ET REPRESENTANT

DES PLUS CÉLÈBRES MARQUES DU MONDE

CELLES QUI TRIOMPHENT TOUJOURS

Après le **TOURIST-TROPHY** et ses 43 records du Monde, **NORTON** gagne encore

LE GRAND PRIX HOLLANDAIS ...	NORTON	1 ^{er}	} avec WOOD
— SUISSE.....	NORTON	1 ^{er}	
— BELGE.....	NORTON	1 ^{er}	
— D'EUROPE.....	SUNEEAM	1 ^{er}	} avec WALKER

EN CATÉGORIE 350 cmc.

LE GRAND PRIX D'EUROPE.....	A. J. S.	1 ^{er}	} avec SIMPSON
— SUISSE.....	A. J. S.	1 ^{er}	
— BELGE.....	A. J. S.	1 ^{er}	

MOTOCYCLISTE, ACHÉTEZ la machine dont vous pouvez être FIER

A. J. S., NORTON, P. M. PANTHER, LEVIS, TERROT, CHATER LEA, MONET & GOYON,
CLÉMENT GLADIATOR, SUNBEAM, ROVIN, ROCHESTER, DOLLAR, DUNELT, etc.

TOUJOURS EN STOCK — CONDITIONS SPÉCIALES POUR LA VENTE AU COMPTANT

AU BOL D'OR

LA
M
O
T
O

“ SAN SOU PAP ”



Avec son MOTEUR

-- se classe 2^e (Catégorie 175 cmc.) --
établissant

LE RECORD DU MONDE
des 12 heures

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

MOTEX

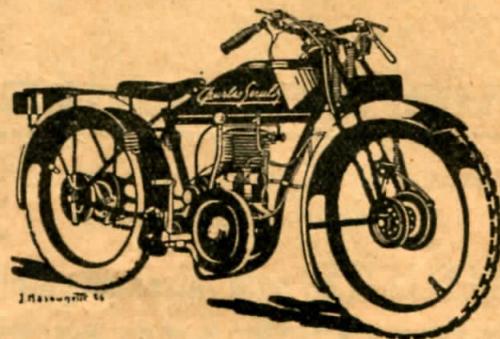
212, BOULEVARD PÉREIRE

PARIS (XVII^e)

(PORTE MAILLOT)

Charles Géraud

Modèles 1927



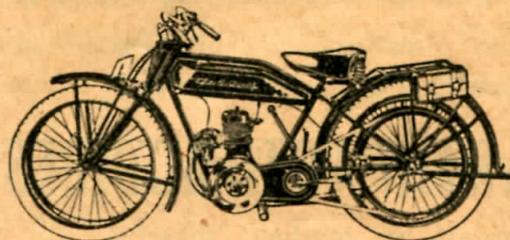
Type H

500 cmc.

Eloc moteur
2 temps

Prix
5.800 fr.

Pneus ballon
700 x 100

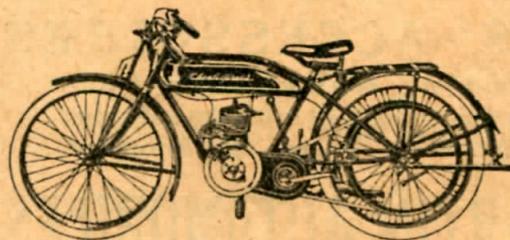


Type F

250 cmc.

2 vitesses

Prix
3.300 fr.



Type D

175 cmc.

2 vitesses

Prix
2.400 fr.

CRÉDIT Tous ces modèles sont vendus
payables en 14 Versements
Demandez nos Conditions

Société Anonyme au Capital de 350.000 Francs

74, Rue du Commerce, PARIS-XV^e

Téléphone : SÉGUR 88-34

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

V

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.



il voit à 280 mètres pour 320 fr.

La puissance des Éclairages Élec-
triques sans accus **RADIOS-MOTO**
est telle qu'à 280 mètres des
phares la lecture des petits carac-
tères d'un journal est très nette.

Cette puissance permet de rouler
par nuit noire, à plus de 100 km à
l'heure. (Bol-d'Or 1927 : Debaisieux
1^{er} et Hommaire second, dans leur
catégorie, tous deux sur Monet-
Goyon, étaient équipés de **RADIOS-
MOTO**).

Simplicité, Robustesse

Fonctionnant sans accus, actionné
par le pneu arrière, l'Éclairage
RADIOS-MOTO est monté en quel-
ques minutes par votre fournisseur
sur n'importe quelle machine.

Indéréglable, étanche à l'eau et à la
poussière, graissé une fois par an, il
fonctionne sans panne, ni usure, ni
réparation, aussi longtemps que la
moto.

Notice descriptive gratuite

Demandez-là : vous y trouverez tous ren-
seignements relatifs à nos équipements
pour motos ou vélos et à notre lampe de
poche "**LUCIFER**" à dynamo, fonctionnant
sans pile. Vous recevrez aussi la
liste de nos agents.

GÉO ARANDEL



Ce croquis montre l'en-
trainement de la dynamo
par le pneu arrière : une
manette à manœuvrer et
c'est tout.

ECLAIRAGES ELECTRIQUES

RADIOS

(LUCIFER)

POUR MOTOS & VÉLOS

18, Rue Denfert-Rochereau
BELLEGARDE
(AIN)

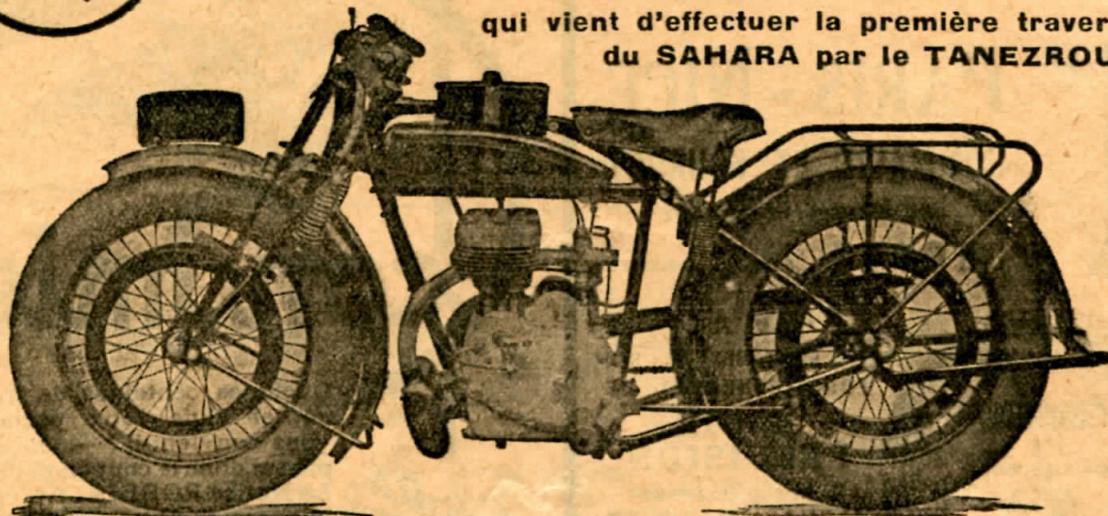


La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

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 k^m,084

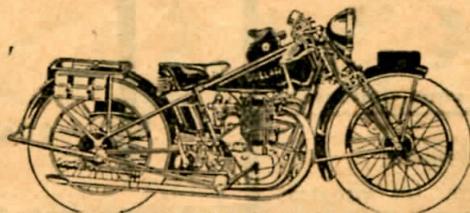
BONNE MOTOCYCLETTE = BONNES VACANCES

VOTRE CHOIX DOIT DONC S'ARRETER

SUR UNE MOTOCYCLETTE

Type : 2 1/2 CV., Sport
85 kilomètres à l'heure.

4.075 fr.



Type : 3 1/2 CV., Sport
95 kilomètres à l'heure.

4.400 fr.

DOLLAR

construite pour vous satisfaire

Modèles : 1 3/4 — 2 1/2 — 3 1/2 — 4 1/2 CV.

MOTEURS 4 TEMPS - CULBUTEURS

—: LIVRAISON A CRÉDIT (14 Versements) —:

USINE & BUREAUX : 5 et 7, Avenue de la Liberté, CHARENTON (Seine) — MAGASIN D'EXPOSITION : 160, Rue de la Pompe, PARIS

—: 1.200 AGENTS EN FRANCE —:

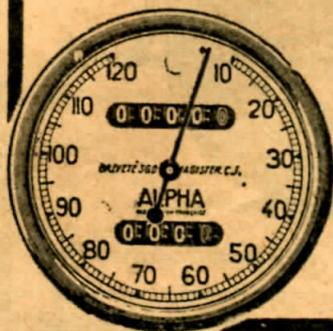
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII

LE COMPTEUR ALPHA

REMPORTE LA DURE ÉPREUVE

1^{ER} PARIS - NICE
HOMMAIRE ET SOURDOT
sur Monet et Goyon
DUMONT sur Condor



GRACE A
SES MONTAGES ET SON
FONCTIONNEMENT DE

**HAUTE
PRECISION**

St^e Française des Compteurs
ALPHA & MAGISTER
Services Commerciaux et Techniques
5, r. Graael, LEVALLOIS (Seine)
Porte Champerret Tél. LEVAL- 850

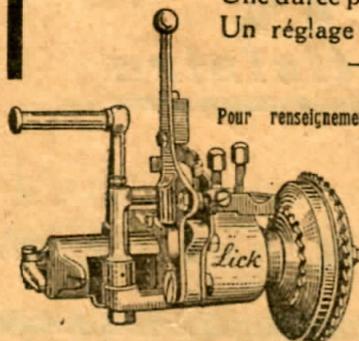
Constructeurs,

Assurez-vous la licence de la
BOITE DE VITESSES

“ LICK ”

pour MOTOS et AUTOS qui vous donnera :

- Un meilleur rendement.
- Le silence à toutes les vitesses.
- Une plus grande facilité de manœuvre.
- Une notable économie d'essence.
- Une durée pratiquement indéfinie.
- Un réglage toujours constant.



Pour renseignements, démonstrations et essais,
S'ADRESSER :
Boîte de Vitesses
“ LICK ”
32, Rue de Londres, 32
PARIS



Gratis

Votre Initiale
en Or

Demandez nous au-
jourd'hui notre notice
ROBBIALAC, en pré-
sents si vous voulez
repandre 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 ? Remplissez donc le coupon ci-dessous. La Notice ROBBIALAC vous expliquera 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 amateur 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'essence, 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, adressez-moi gratis votre Notice pour réemailer une voiture ainsi que les initiales
_____ (écrire lisiblement les lettres désirées).

Nom _____

Adresse _____

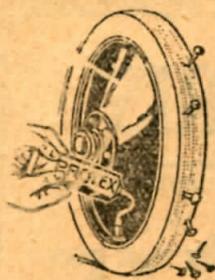


ROBBIALAC

EN VENTE

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

VENTE EN GROS chez tous les Commissionnaires



SANS RIEN DÉMONTÉR...

"PROTEX"

POUR }
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



CONFORT par la position
rationnelle de
la selle et du guidon

C'est une des caractéristiques des motos

Saroléa

AGENTS PARTOUT EN FRANCE

MAISON SAROLÉA
Sté An^{me} HERSTAL (Belgique)

TOUS LES MODÈLES DE MOTOCYCLETTES **SAROLÉA** SONT LIVRABLES IMMÉDIATEMENT
à l'AGENCE DIRECTE, 62, Rue Rochechouart, PARIS (9^e) Téléphone : TRUDAINE 15-95

SOUTENEZ L'INDUSTRIE FRANÇAISE
en employant sur vos Motocyclettes

B. S. A. & TRIUMPH (type armée)

LES PIÈCES DE MA FABRICATION

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

VICTOIRE COMPLÈTE

-:- dans toutes catégories -:-

1^{er} du **CLASSEMENT GÉNÉRAL**

avec **STERNY**
sur SAN-SOU-PAP

Cat. 175 cmc. Sterny et Mouret sur SAN-SOU-PAP, challenge Ollier, coupe du Républicain des Hautes-Pyrénées.

Cat. 250 cmc. 1^{ers} ex æquo, Grand Pierron sur ROUDADOUX, Douet et Bonnet sur AUTOMOTO et Chéret sur AUSTRAL, médailles d'or coupe des Pyrénées.

Cat. 350 cmc. 1^{ers} ex æquo, Paulin et Thézenas sur RAVAT, médailles d'or coupe des Pyrénées

Cat. 500 cmc. 1^{ers} ex æquo, Bernard sur GNOME & RHONE, Perrin sur NORTON, médaille d'or.

- TOUS ÉQUIPÉS PAR -
l'Éclairage Électrique

MAGLUM

21, Rue de Chartres - NEUILLY-sur-SEINE

M. GRIMAUD, O. I. Q.
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

Circuits permanents

Les épreuves de la coupe Florio sur le circuit des Côtes-du-Nord ont montré combien est intéressant un circuit accidenté. On peut critiquer la formule de la course qui donnait trop de part à la régularité et pas assez à la vitesse, mais le choix du circuit était des plus heureux. Il est regrettable qu'une course de motos n'ait pas été épinglée au programme. Un circuit très dur avec des montées, des descentes, des virages, est indispensable pour obliger les constructeurs à travailler la stabilité, le freinage, les boîtes de vitesse, etc... L'autodrome impose certainement aux moteurs une fatigue plus grande et il faut multiplier les courses sur autodrome, surtout celles de longue durée, car elles éprouvent à fond les moteurs. Ainsi, dans la dernière course des deux cents milles à Brooklands, il n'y eût dans la catégorie des 1.000 cm., qu'un arrivant sur 9 partants et cet arrivant montait une machine ayant quelques années d'existence, certainement moins rapide que ses concurrents, mais de marche beaucoup plus régulière. Les huit autres ont toutes eu des ennuis mécaniques, mais on peut être persuadé que les constructeurs y remédieront. Mais dans des courses sur autodrome, ni les boîtes de vitesse, ni les freins, n'entrent en ligne de compte. L'adjonction d'un circuit routier y remédie en partie, mais nous croyons malgré tout qu'un circuit dans une région accidentée est préférable sous ce rapport à un circuit artificiel. Il y a intérêt à ce que ce circuit soit permanent, car il peut être mieux entretenu et l'organisation sera plus aisée. Il permet aussi de se rendre mieux compte des progrès réalisés d'une année à l'autre. La machine vraiment parfaite serait celle qui démontrerait la qualité de son moteur dans une course de 3 à 400 kilomètres sur autodrome, la qualité de son cadre, de sa boîte de vitesse et de ses freins dans une course sur un circuit accidenté et tortueux, et sa solidité sur un circuit au sol défoncé comme celui des Routes Pavées.

Esprit d'observation

L'art de l'ingénieur consiste bien plus à savoir observer qu'à

jongler avec des chiffres. Beaucoup de grands inventeurs n'ont eu qu'une formation mathématique élémentaire. C'est ainsi que le grand Watt passa une partie de sa vie à réparer les instruments de physique de l'Université de Glasgow. Un jour, il eut à réparer une machine de Newcomen et c'est en l'étudiant qu'il conçut son premier type de machine à vapeur. D'innombrables problèmes étaient à résoudre.

N'en prenons que deux au hasard. C'était tout d'abord la transformation du mouvement alternatif du piston en mouvement circulaire. La bielle nous apparaît comme une chose si simple qu'il nous semble qu'elle ait été toujours connue; mais au début de la machine à vapeur, personne n'avait songé à l'utiliser. C'est en observant un remouleur que Watt conçut l'idée de la manivelle et de la bielle. Et l'idée était nouvelle puisqu'un concurrent de Watt renseigné par un des ouvriers de celui-ci réussit à faire breveter cette idée. Watt essaya de tourner le brevet frauduleusement obtenu en employant au lieu de la manivelle des engrenages. Un engrenage était monté sur l'arbre et un autre fixé sur la tête de bielle (cet engrenage ne tournant pas bien entendu) et Watt trouvait ainsi les engrenages satellites. Il aboutit finalement au balancier à parallélogramme. C'est donc à l'ingénieuse observation d'un remouleur par Watt que nous devons la transformation du mouvement alternatif en mouvement circulaire par une bielle et une manivelle. Si nous examinons une bielle de Watt, nous constatons de plus qu'elle a une section en forme de croix. Une autre difficulté, c'était d'assurer à la machine un régime régulier. Watt trouva l'idée du régulateur chez les meuniers du temps, qui l'employaient pour maintenir la pression entre les meules lorsque celles-ci se soulevaient par suite d'une rotation trop rapide.

On pourrait citer de nombreux exemples analogues dans la carrière de ce mécanicien de génie dont l'admirable machine a tant fait pour le développement de la grande industrie du XIX^e siècle.

Le réservoir, perure de la moto

La Vénus de Milo (plus ses bras), en caraco et en jupon rouge, cesserait de représenter pour nous le type le plus parfait

SOMMAIRE

N^o 229 — Samedi 30 Juillet 1927

Paris - les Pyrénées - Paris « Dans la montagne » (photos)	419
Par-ci, par-là. Quelques échos	420
L'entretien des accumula- teurs, par H.-P. Bore- stroke	421
Les motos au Vélodrome. Vitesse moyenne	424
Pourquoi le moteur quatre cylindres est-il si peu employé sur la moto- cyclette ?	425
Le nouveau carburateur Cozette	427
Un coup d'œil en Belgique. Le Grand Prix de Belgique	429
Paris-les Pyrénées-Paris Le compte rendu de l'épreuve. Les péri- péties des dernières étapes (illustré)	430
	431
	433

de la beauté féminine. Si nous collions sur le plus beau des châssis modernes un tonneau « roi des Belges » ou un break de l'exposition de 1900, il ne serait plus aux yeux de tous qu'un tacot et si, sur une de nos belles motos d'aujourd'hui, nous montions un réservoir de forme bizarre, nous aurions l'impression de quelque chose de ridicule. Le réservoir, par sa forme et par ses couleurs donne une personnalité à la machine. La meilleure machine de la terre, si elle n'est pas belle, ou plutôt si elle ne répond pas aux conceptions esthétiques du jour, n'aura aucun succès auprès du public. La présentation d'une machine a donc une très grande importance et les constructeurs ne sauraient y attacher trop d'importance. On aime à avoir une belle machine non seulement pour ses qualités mécaniques, mais aussi pour son aspect, pour sa ligne.

Tout, comme la carrosserie, doit s'harmoniser avec un châssis, le réservoir ne doit pas rompre la ligne d'une machine. Voyez quelle différence un réservoir peut faire. Un exemple saisissant c'est la Scott qui peut être livrée avec deux réservoirs très différents. L'un est oval et vertical et laisse vide l'avant du cadre ouvert. L'autre est un réservoir horizontal de lignes très harmonieuses et qui remplit cette place vide. Avec ce dernier type la Scott est une superbe machine et elle est beaucoup plus plaisante qu'avec le réservoir vertical. Montez sur une moto un réservoir carré et ensuite un réservoir rond, vous la reconnaîtrez à peine. Ainsi la forme des réservoirs joue un grand rôle dans l'esthétique motocycliste.

La présentation compte également beaucoup, et une habile combinaison de teintes met en valeur la machine. C'est ce qui attire l'attention avant même les caractéristiques mécaniques et un réservoir bien fini empêchera souvent de remarquer des défauts mécaniques. Prenez une moto qui a pas mal de service et dont le réservoir est bosselé et a sa peinture écaillée par places. Montez à la place un réservoir neuf et vous ne la reconnaîtrez plus. Nos constructeurs dessinent leurs réservoirs avec le même soin que des œuvres d'art et ils ont parfaitement raison. Le rôle d'un réservoir n'est pas seulement de contenir de l'essence, mais encore de parer la machine.

L'art de tomber

Bien rares sont ceux d'entre nous qui n'ont jamais fait de chute. Il est heureux que les bûches qu'on ramasse en moto n'aient en général pas de suites fâcheuses. Depuis plus de vingt ans que nous roulons et pas toujours doucement, nous sommes tombés un bon nombre de fois, mais le pis qui nous soit arrivé c'est une coupure à la joue en étant projeté sur un treillage au cours d'un virage pris trop vite. Mais jamais un chirurgien n'a eu à recoller nos membres éparés. Et que de coureurs ont ramassé des pelles fantastiques et quelques instants après remontaient en machine. Il semble en fait qu'il y ait un art de se laisser choir.

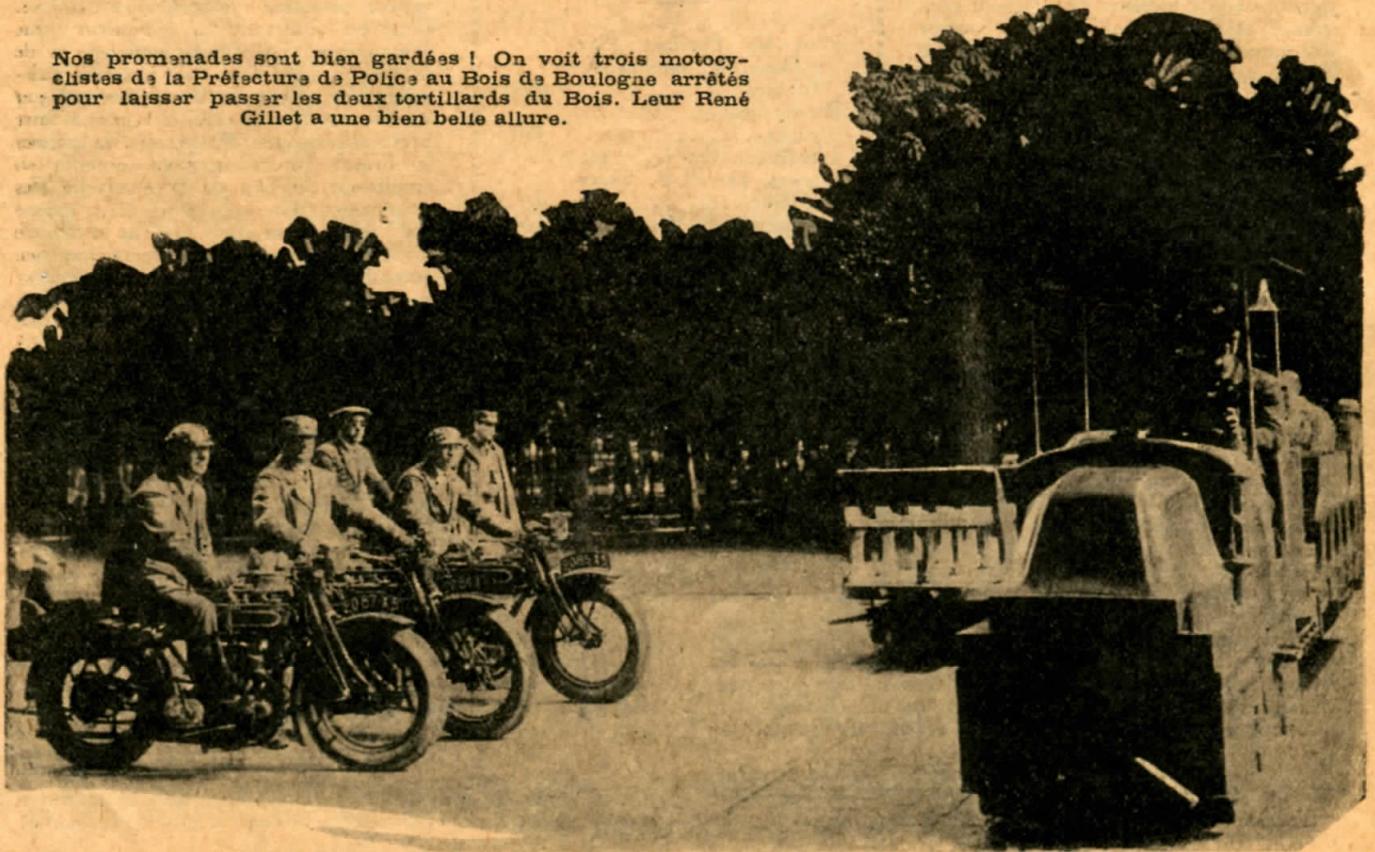
Une chute n'est dangereuse, à n'importe quelle allure, que si on rencontre un obstacle ou que si la tête porte contre le sol. Il est également dangereux de porter les bras en avant. C'est un geste instinctif mais qui aura habituellement pour conséquence un bras cassé. Quand vous avez un dérapage, ne lâchez pas le guidon et n'étendez pas les bras. Restez sur votre machine. Vous tomberez sur la partie la mieux rembourrée de votre individu et à moins que vous ayez la malchance d'avoir la jambe prise sous le repose-pied, le kick-starter ou d'autres pièces qui font saillie vous n'aurez pas de mal.

Quand on tombe à une grande vitesse, on est en général arraché de la machine et lancé plus loin. Dans ce cas laissez-vous tomber sans réagir, sans tendre vos muscles. Abandonnez-vous, restez inerte. Mettre les bras devant vous ne vous avancera à rien qu'à aggraver les choses. Si vous roulez en boule, vous aurez peut-être quelques contusions mais ce sera tout.

Plus vous allez vite et moins la chute est dangereuse (à moins bien entendu, que vous ne heurtiez un arbre ou une borne kilométrique). Cela provient de deux causes. La première c'est que la trajectoire que vous décrivez vous lance presque horizontalement sur le sol. La seconde c'est que la chute est si rapide que vous n'avez pas le temps de réagir.

Il y a donc deux règles à observer. Agrippez-vous à votre machine tant que cela est possible et si vous en êtes arraché, laissez-vous tomber en boule sans réagir.

Nos promenades sont bien gardées ! On voit trois motocyclistes de la Préfecture de Police au Bois de Boulogne arrêtés pour laisser passer les deux tortillards du Bois. Leur René Gillet a une bien belle allure.



Un concurrent dans les derniers contreforts du Tourmalet; en dessous, le contrôle du haut du col fonctionne à la pendule au moment précis où passe Dubos (Royal-Moto). Remarquez la longue montée de 19 kilomètres; à droite, la voiture officielle, 10 CV, Corre La Licorne.



L'équipe Automoto (Douet et Bonnel), qui enlève la Coupe Challenge des Pyrénées du Groupe bleu (175 et 250 cmc.).

Par-ci... Par là...

Une nouvelle voiture

On annonce qu'un ingénieur danois, M. Scot Iversen, procède à des essais avec une voiture ultra-révolutionnaire, mais sur laquelle on n'a que très peu de détails. Le moteur fonctionne, paraît-il, d'après le cycle Diesel. Le changement de vitesse ne comporterait ni engrenages, ni chaînes, ni courroies; suspension et freinage seraient également obtenus par des systèmes nouveaux. Le moteur Diesel léger est actuellement d'ailleurs l'objet d'études approfondies. Il est monté sur plusieurs camions allemands. Il y a également un moteur d'aviation. Les Allemands prétendent qu'il ne leur donne pas satisfaction, est-ce bien leur point de vue ?

Communiqué

Des ateliers Gillet d'Herstal :

Nous vous signalons que nous avons repris le contrôle des anciens Etablissements Gerkinet, à Jeumont, qui construisent la Harlette Géco.

Nous avons pu ainsi réaliser enfin un projet que nous caressons depuis longtemps : celui d'obtenir la grande naturalisation comme Marque Française.

Ayant, du fait, supprimé la barrière des droits douaniers qui nous empêchaient de travailler de façon intéressante le Marché Français, nous allons pouvoir, à l'avenir, prendre notre place parmi les Marques les plus populaires en France. Cela impliquera un effort plus suivi pour notre clientèle.

Vidange du moteur

Il est recommandé de vidanger le carter d'un moteur d'auto tous les cinq cents kilomètres au début et tous les 1.500 ensuite, mais c'est une opération coûteuse. Supposons, et c'est un chiffre dépassé par beaucoup de moteurs, que le carter contienne quatre litres, il nous faudra pour rincer le moteur un bidon d'huile extra fluide et ensuite deux bidons de deux litres, soit au total plus de 60 francs, et pas loin de 100 francs si on se sert d'huiles spéciales à base de ricin. Vraiment, il vaudrait la peine de récupérer ces huiles qui ne sont pas brûlées mais sont seulement souillées par de la limaille, de la poussière, et de la calamine, et diluées par de l'essence, mais n'ont pas été décomposées. Qu'on songe pour les 500 premiers kilomètres, notre moteur aura peut-être dépensé 50 litres d'essence valant environ 125 fr., et que si on compte pour cette distance environ deux litres d'huile consommée, quatre litres d'huile vidangée et un litre pour rinçage, on arrive à une dépense de sept litres d'huile, soit 80 francs environ. On ne dirait vraiment pas que l'huile est si chère.

Pour la moto le rapport est identique. Mais comment opérer ?

Vidangez votre moteur quand il est chaud. Versez ensuite dans le carter une huile extra fluide comme celle recommandée pour le moteur Ford. Faites tourner à petit régime à vide. Arrêtez, vidangez et laissez bien égoutter. Versez alors la quantité d'huile voulue et de la viscosité appropriée. Ne vous servez jamais de pétrole pour nettoyer l'intérieur du moteur.

Bielles coulées

Un de nos amis a coulé 3 bielles de voiture en un mois et payé de ce fait 1.800 francs de réparation. C'est bien cher.

Ravat Magazine est né !

Le premier numéro est dans les kiosques. L'abonnement est minime : 10 fr. l'an ! Tant que ce magazine était à l'état de projet,



il était difficile aux propagandistes d'amener les abonnés. Mais maintenant... ? Elle est magnifique. L'édition de ce petit organe aussi, nous comptons que chacun

A MOTO REVUE

UN DE SES TRES JEUNES LECTEURS MOTOCYCLISTES

*La moto file à vive allure...
Coursier d'acier
Qu'un cavalier
Conduit d'une main ferme et sûre !
Semblable à un monstre indomptable
En bruit d'enfer, elle surgit
La mécanique formidable !...
On dit que Satan la conduit !
Docile, cette énorme masse
Obéit sans le moindre effort...
Mais il ne faut pas que se lasse
Le conducteur ! Oh ! s'il s'endort
En rêvant avec délice
Il pourrait bien se réveiller
Au fond de quelque précipice...
Mieux vaut le lit et l'oreiller.
Mais le sportif sait ce qu'exige
De précaution
Et d'attention
Cet art neuf, et ne rien négliger !*

PIERRE DE RIVIERE.

Pas même l'abonnement et l'assurance à Moto Revue.

se fera un plaisir d'envoyer ses communications sur les courses, événements commerciaux ou autres à Ravat pour l'aider à plaire au plus grand nombre.

Un beau voyage

Accompagnés sur une fraction de parcours par 30 motocyclistes, tous possesseurs de machines de même marque, tous clients de Milland, le plus fidèle agent de Motosacoche, sous la direction de M. Burgos, deux motocyclistes pilotant l'un une 1.000 cmc., l'autre, une 750 cmc. viennent de partir pour une randonnée de 4.000 kilomètres en Savoie, Hautes-Alpes et Pyrénées. Espérons qu'ils auront un excellent voyage et qu'ils pourront nous en rapporter de belles photos auxquelles nous ferons en son temps l'accueil qu'elles méritent.

Le bouchon est important !

Vieux vin généreux, dans une bouteille en cristal de roche, n'aura aucun bouquet, fût-il Champagne, Bordeaux, Bourgogne de premier cru, si vous avez employé un bouchon de liège de mauvaise qualité ! Il en est de même de vos réservoirs de motos.

Une aventure assez piquante est arrivée à Bernard, dans sa course au Tourist Trophy, à Monthéry.

Chaque jour, notre coureur constatait avec terreur un sabotage régulier de son engin : lui-même remplissait son réservoir après avoir vérifié et filtré son essence.

Et tous les soirs, au quartier, il constatait près d'un quart de litre d'eau dans le réservoir : marche saccadée, pénible, déprimante !

Le samedi, jour de la grande veille, en vue de l'assaut ultime du lendemain, Bernard, de ses poings noueux, caressait le facies de son soigneur et meilleur ami ; scène douloureuse en pareilles circonstances : ce géant charmant pleurant, cherchant le mystérieux saboteur de son engin. Dénégations, serments, vérifications !... Et le dimanche, Bernard enfourchait sa « culbuteurs » la rage au cœur lorsque, soudain, dans le brouillard du matin, un tourbillon de vapeur irisée tournoya au-dessus de son bouchon de réservoir et disparut à l'intérieur, au milieu de l'essence. Stupeur et joie ! *Eureka* se mit à hurler notre coureur à la suprême pétrification de ses adversaires qui le crurent fou ! D'un geste vif, il dévissa son bouchon, le mit dans sa poche et de son mouchoir obtura son réservoir : quelques heures après Bernard était vainqueur !

Effectivement, une maison étrangère avait équipé le réservoir de sa moto d'un bouchon d'ailleurs très connu. Hélas ! Le constructeur avait conçu le centre de son modèle sous la forme de cône renversé. Le brouillard se condensait au-dessus de ce bouchon se résolvait en eau au premier rayon de soleil et remplissait insensiblement le réservoir d'eau. Avis aux fabricants... et aux motocyclistes trop enclins à accuser les distributeurs d'essence : nous connaissons, d'ailleurs, d'excellents bouchons de réservoirs tels le *Gif* dont le constructeur a prévu cette particularité souvent désastreuse et peu connue.

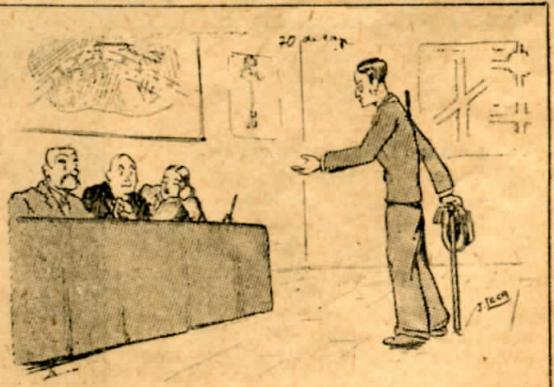
Les candidats au permis de chauffeur de taxis subissent un examen sérieux

Le Président du Comité d'examen :

— Que faites-vous pour aller de la rue du Chat qui pêche à la rue St-Augustin ?

Le candidat chauffeur (ex grand-duc russe) :

— Je prends un taxi !



L'ENTRETIEN DES ACCUMULATEURS

Tout ce qui est électricité a tendance à être laissé à l'abandon, c'est un tort, car un manque de soins amène rapidement la détérioration complète. L'entretien des accumulateurs notamment est extrêmement simple, et la lecture attentive de cet article s'impose à tous ceux qui ont une installation électrique de ce genre sur leurs véhicules.

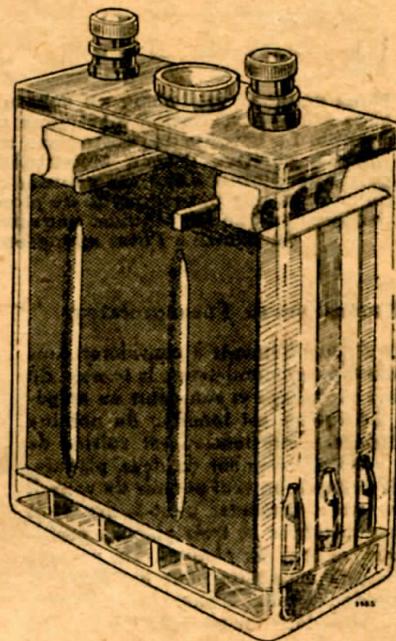
Les accumulateurs ne sont pas parfaits. Ils sont restés lourds et encombrants. L'accumulateur léger à grande capacité n'a jamais vu le jour. Le fameux accu Edison sur lequel on avait fait courir tant de bruits extravagants s'est avéré à l'usage plus lourd et plus cher que l'accu de plomb, et simplement un peu plus robuste. Par contre il ne faut pas nier les progrès effectués par les accumulateurs. Il y a loin des batteries modernes à celles qui, au temps de l'allumage par accu et bobine, nous ont joué les tours les plus pendables. Les accus modernes demandent certainement des soins, mais si on prend la peine de les leur donner, les ennuis sont devenus rares.

Assurément un accumulateur ne doit pas être malmené et s'accommode assez mal des chocs et des vibrations qui font tomber la pâte des cellules. Si on laisse les batteries se décharger les plaques se sulfatent et si on exagère la charge elles se gondolent. Mais on peut poser en principe qu'une batterie bien fixée à l'endroit où il y a le moins de vibrations, et régulièrement chargée ne donnera pas d'ennuis. C'est plutôt quand elle ne sert pas qu'elle risque le plus de se détériorer. C'est le repos et non le travail qui fatigue une batterie.

Le principe de l'accumulateur est simple. Le courant de charge provoque une décomposition chimique. Au contraire, si on met en communication les pôles contraires, l'opération inverse se produit et l'accumulateur restitue l'énergie qu'il a emmagasinée. Les plaques positives sont constituées par des grilles de plomb dans les cellules desquelles est une pâte d'oxyde de plomb, les plaques négatives portant du plomb à l'état spongieux. Les premiers accumulateurs étaient composés de pla-



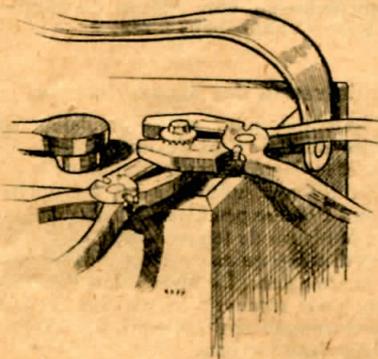
La première des choses à vérifier sur une batterie d'accumulateurs est sa densité; il existe dans le commerce des pese-acide qui mettent ce petit travail à la portée de tous. Certains accumulateurs comportent un système de pese-acide qui permet de voir d'un coup d'œil l'état du liquide; l'accumulateur ci-dessus est un Peto et Radford.



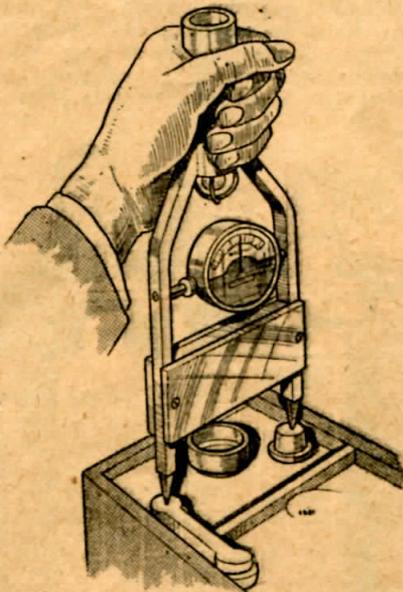
ques de plomb unies, mais on a adopté des plaques cellulaires pour augmenter la surface active des accumulateurs et ainsi accroître leur capacité. Les plaques sont plongées dans une solution d'acide sulfurique pur dans de l'eau distillée. Quand on charge un accumulateur le plomb des plaques positives s'oxyde pendant que l'hydrogène va se fixer sur la plaque négative. Le phénomène contraire se produit pendant la décharge.

Où placer les batteries

Les batteries doivent être placées à l'endroit du véhicule le moins exposé aux vibrations. Pour les motocyclettes le meilleur endroit semble être le tube de selle, pour une voiture vers le milieu du châssis sur le marchepied ou à l'intérieur des longerons. Il est nécessaire que les accu soient aussi accessibles que possible, car il y a lieu de vérifier fréquemment les contacts et il faut pouvoir les enlever aisément pour les faire recharger, vérifier le niveau de l'électrolyte, etc. Ils doivent être solidement assujettis. Aux bacs en celluloïd enfermés dans une caisse en bois, on substitue de plus en plus des bacs épais en matière moulée qui coûtent un peu plus cher mais sont beaucoup plus résistants.



Les bornes des accumulateurs demandent à être tenues en parfait état de propreté: elles ont tendance, en effet, à s'encrasser de vert de gris et l'emploi de pinces est alors nécessaire, sinon recommandable, pour contrôler le voltage de chaque élément de batterie d'accus; il existe dans le commerce différents systèmes de voltmètres, lorsqu'une batterie ne donne pas sa charge normale on a intérêt à rechercher l'élément positif.



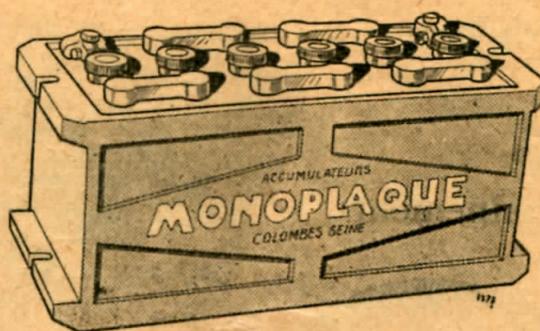
d'entretien. La densité de la solution doit être d'environ 28° Baumé. On la mesure avec un densimètre qui se trouve à l'intérieur d'une pipette. On aspire le liquide avec la pipette et le densimètre indique la densité et par conséquent le degré de concentration. Quand on prépare de l'électrolyte il faut toujours verser goutte à goutte l'acide dans l'eau. Si on faisait le contraire il y aurait des projections d'acide.



Ci-dessus un accumulateur Dinin à trois éléments pour automobile. Le croquis ci-contre montre un autre accumulateur possédant aussi trois éléments (accumulateur CAV.)

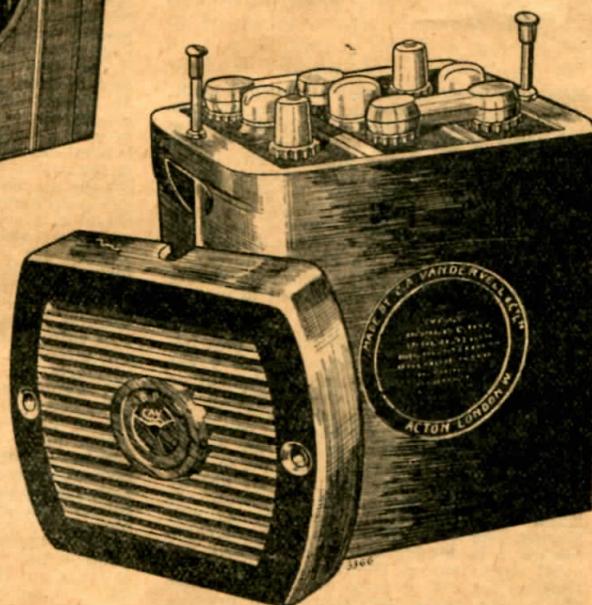
A cause de la chaleur que produit ce mélange, il faut éviter d'employer des récipients de verre qui pourraient se briser. Servez-vous d'un récipient de porcelaine. Et encore une fois ne vous servez que d'acide sulfurique parfaitement pur et d'eau distillée. Les stations de charge vous fourniront la solution dosée et prête à l'emploi.

Un accumulateur se trouve beaucoup mieux d'être en usage qu'en repos. Si vous ne roulez pas, il faut au moins une fois par mois faire recharger l'accumulateur. Il est même bon de le décharger partiellement et lentement, en faisant fonctionner vos phares une heure par exemple, puis ensuite de le faire recharger. Si vous abandonnez pendant l'hiver votre batterie vous la retrouverez sulfatée au printemps. Dans ce cas vous n'aurez qu'une ressource, c'est



de vider l'électrolyte et de remplir avec de l'eau distillée. Chargez alors l'accumulateur et arrêtez dès que des bulles de gaz se produisent. Vous viderez alors l'eau et la remplacerez par une nouvelle dose d'électrolyte à la densité voulue. On trouve également dans le commerce des produits qui servent à régénérer les accumulateurs, à moins qu'ils ne soient vraiment hors d'usage.

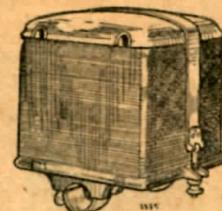
Quand vous avez un éclairage électrique



sans dynamo faites attention. Le voltage de la batterie ne baisse que très lentement pendant la plus grande partie de la décharge. Si elle se vide en dix heures vous trouverez que pendant 8 heures le voltage reste presque constant, mais la chute est très rapide pendant les deux dernières heures. Vous serez donc exposé à manquer soudain de lumière

Bornes et fils

Il faut éviter à tout prix les courts-circuits qui videront à votre insu la batterie, et qui non seulement vous priveront du courant au moment où vous en aurez besoin, mais fatigueront votre batterie. Une installation électrique ne souffre pas la médiocrité et doit être faite avec la plus grande minutie. Nous nous sommes toujours bien trouvés de faire passer les câbles



On voit ci-dessus deux types d'accumulateurs spécialement construits pour la moto pouvant se placer ou sur le tube supérieur du cadre ou le long du porte-bagage. En haut, et à gauche un accumulateur 6 éléments mono-plaque pour automobile.

dans des tubes de caoutchouc. On trouve également des tubes métalliques doublés de matière isolante.

Périodiquement vérifiez le serrage de toutes les bornes. Celles de l'accumulateur ont tendance à se vert-de-griser. Il devient alors impossible de les desserrer. Le mieux est de les nettoyer de temps à autre avec un chiffon gras en évitant de laisser de la graisse entre la borne et l'écrou à l'endroit où le fil se trouve serré. Si l'écrou ne veut pas venir ne faites pas un effort qui pourrait aisément arracher la borne. Faites chauffer les mâchoires d'une pince à gaz et tenez l'écrou avec elles pendant quelques instants. L'écrou chauffera et se dilatera. Il viendra alors aisément.

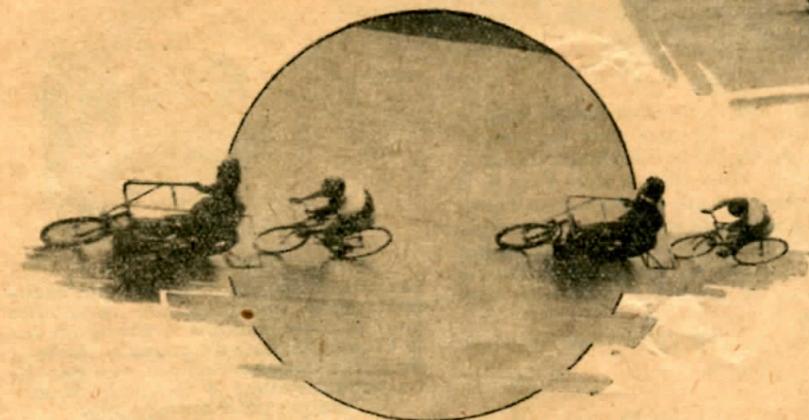
Pour vérifier la charge d'une batterie, le voltmètre ne donne que des indications imprécises, étant données les faibles variations du voltage. C'est la densité de l'électrolyte qui permet de se rendre le mieux compte de la charge. Elle est environ de 1,250 à 15° de température quand la batterie est chargée et ne doit pas descendre à moins de 1,150. Quant à essayer de voir si une batterie est chargée en mettant les deux pôles en contact, et en voyant si des étincelles se produisent, c'est un procédé sans valeur.

En somme en cours de saison lorsque vous roulez à des intervalles de 8 ou 10 jours, le seul soin que vous ayez à prendre est de rétablir le niveau de l'électrolyte avec de l'eau distillée. Pendant les mois d'hiver, tous les mois au moins, faites recharger, et profitez-en pour faire remplacer l'électrolyte.

H.-P. BORESTROKE.

N. B. — En degrés Baumé l'électrolyte d'une batterie chargée doit marquer 28 à 29°. Ne laissez jamais descendre à moins de 23 à 24°.

Les Motos au Vélodrome

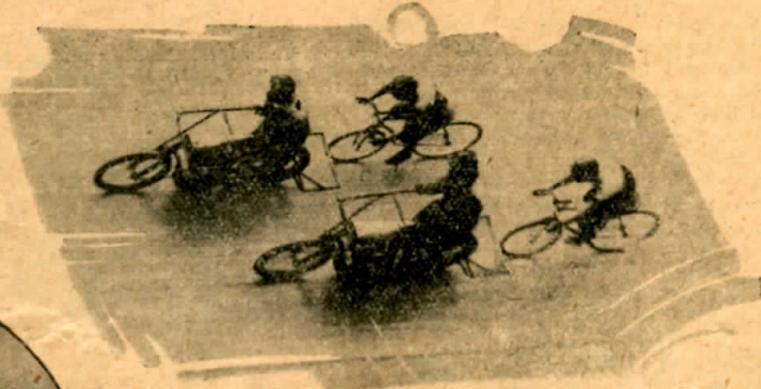
Les Motocyclettes
d'entraînement

Les entraîneurs ont fait leur apparition presque en même temps que la bicyclette. Ils jouaient un double rôle, celui moral d'encourager le coureur cycliste, celui matériel de réduire la résistance de l'air. Il y eut des entraîneurs à bicyclette, à tandem, à tripléte. Les machines permettaient des vitesses plus élevées surtout à cause de la résistance réduite qu'elles offraient à l'air par rapport à la puissance musculaire qui servait à la propulsion. On voulait aller plus vite encore et on créa des tandems électriques. Le moteur ne servait d'ailleurs qu'à aider l'effort musculaire des entraîneurs. Les vieux habitués des vélodromes parisiens se rappellent sans doute encore les tandems Leclerc et Pingault. Ces tandems étaient lourds et malgré cela leurs batteries d'accumulateurs ne leur permettaient de parcourir qu'un trajet très court, peut-être une dizaine de tours de piste du Parc des Princes qui mesure 666 mètres au tour. Lorsque le tricycle à pétrole fit son apparition, on eût presque aussitôt l'idée de monter un moteur sur un tandem qui restait mixte, l'effort musculaire venant assister l'effort du moteur. On pouvait déjà par cette combinaison atteindre des vitesses de 50 ou 60 à l'heure, considérables pour l'époque. L'entraînement par motos était né. On ne tarda pas, en effet, à construire des moteurs beaucoup plus puissants de 7, 9 CV ou plus, on supprima chaînes et pédales. Les moteurs étaient d'énormes dimensions. C'étaient des monos à faible régime, à soupape d'admission automatique, à échappement supplémentaire à fond de course. L'allumage se faisait par accu et bobine et les pannes étaient fréquentes. Leur conduite n'était pas aisée et c'était tout un art que de trouver la bonne carburation. La transmission se faisait par une large courroie plate. L'entraîneur pour mieux abriter son coureur était aussi en arrière que possible. L'énorme réservoir d'essence était au-dessus du cadre. Le graissage qui nécessitait des flots d'huile était assuré par un graisseur « coup de poing ». Ces grosses motos étaient d'ailleurs inutilisables ailleurs que sur une piste. Un coupe-vent protégeait le coureur et l'aspirait. L'art de coller derrière la moto comptait autant que la valeur athlétique. Un rouleau monté sur billes permettait le contact de la roue avant de la bicyclette avec la moto. Pour rapprocher encore le coureur de la moto et mieux l'abriter, la roue avant de la bicyclette fut de petit diamètre. En Allemagne on employait toujours des tandems. Le conducteur s'occupait de piloter le mastodonte pendant que l'entraîneur d'ar-

rière protégeait le coureur et l'encourageait. On monta des moteurs de plus en plus puissants, et certains étaient célèbres et se vendaient à des prix d'or, pour le temps, cinq, six mille francs et plus. On vit bientôt des 16, des 22 CV. On atteignit le 80 et le 90 à l'heure. C'étaient la plupart du temps des monos, on alla jusqu'à employer, comme Bertin, un mono de 30 CV. Au début de l'aviation une moto d'entraînement fut équipée d'un R. E. P à cinq cylindres. Et il n'y a pas longtemps le record de l'heure fut battu derrière une moto dont le moteur était un moteur de voiture.

Mais à ces vitesses les accidents se multipliaient. On demandait au coureur plus des qualités d'acrobate que d'athlète, il y eut de véritables hécatombes, non seulement de records, mais encore de vies humaines. On organisait également des courses de motos pour lesquelles on établit de véritables monstres. Nous nous rappelons un de ces raatches entre Cissac et Marius Thé, au premier vélodrome d'hiver qu'on avait installé dans le Palais des machines au Champ de Mars. Cissac avait un mono de 22 CV. Marius Thé était monté sur une machine célèbre : la quatre cylindres Clément qui avait appartenu à Maurice Fournier et à Hoffmann. Cette dernière machine était des plus remarquables. Son cadre était presque parfaitement triangulé. Le moteur était un quatre cylindres en V et la transmission se faisait par engrenages et chaîne. Cissac gagna en profitant d'un moment où Marius Thé se retournant pour voir où était son adversaire, avait viré un peu large. Il se fauffa à la corde, frôlant le guidon de son rival.

Devant les innombrables accidents survenus, on décida de prendre des mesures énergiques. Le coupe-vent fut interdit et le rouleau éloigné de la roue arrière. On fixa la position de l'entraîneur. On lui interdit de se matelasser de vêtements. On imposa un diamètre minimum pour la roue de la bicyclette, et pour éviter toute discussion, le Vélodrome d'Hiver de la rue Nélaton, décida de faire construire des motos d'un modèle uniforme et qui seraient sa propriété. Ces motos sont de dimensions beaucoup moins grandes et d'un poids très inférieur à celles de la formule libre. Le moteur est un deux cylindres Anzani. C'est un moteur où l'excellent constructeur s'est efforcé d'atteindre la plus grande sûreté de marche et il est traité de manière toute moderne. La soupape d'admission est au-dessus de la soupape d'échappement et est commandée par culbuteur. L'allumage se fait par magnéto. Ces



Deux phases d'une épreuve derrière motos. A gauche, le coureur s'approche, le plus possible, de son adversaire, puis, un mot à son entraîneur, et le voilà donnant son maximum pour ne pas décoller le rouleau et dépasser le premier

motos n'ont pas besoin d'être très vites car avec le rouleau à 60 cmc de la roue de la moto, les vitesses des meilleurs stayers sont voisines du 70. Mais leur régularité de marche est tout à fait remarquable. Les pannes sont rarissimes. Le matériel est, il est vrai, soigneusement entretenu.

Les courses de demi-fond passionnent certainement plus la foule que les courses de vitesse bien que le sprint connaisse un renouveau de faveur. Le spectacle est plus vivant. Il y a l'attrait de la vitesse et de plus le bruit des moteurs répercuté par le plancher et les voûtes donne de l'animation. L'intérêt est plus soutenu que dans une course de vitesse qui pratiquement se dispute dans les deux cents derniers mètres. Nous n'osons dire qu'il y a l'attrait du danger, car la foule aime voir ce qui est dangereux, pour les autres, bien entendu. Les accidents sont en fait devenus très rares, et ils n'ont plus la même gravité. Sans doute l'effort athlétique du sprinter à quelque chose de plus pur, de plus raffiné au point de vue sportif, mais il est inférieur comme spectacle, et c'est le spectacle qui séduit le plus une foule. Tel qui s'ennuiera à la représentation d'une pièce classique se passionnera pour un mélodrame. Et pour nous motocyclistes c'est un plaisir que de voir tourner ces motos avec la régularité d'une horloge. Les motos d'entraînement diffèrent beaucoup de nos machines mais elles sont parfaitement adaptées à leur rôle et sont de remarquables créations mécaniques. Il y a loin de ces machines d'entraînement derrière lesquelles roulent, d'une allure souple et facile Grassin et ses émules et celles qui tiraient les Bouhours, les Michael, les Douglas, les Walthour, les Guignard autres as de l'âge héroïque, aussi loin que des vieilles Werner à nos machines actuelles.

Une satisfaction nouvelle

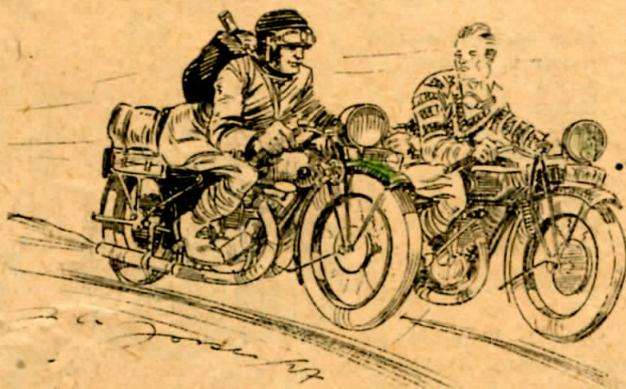
La demande de *Moto Revue* au sujet de la date de l'examen du permis de conduire à mentionner sur les cartes roses *nouveaux modèles* a reçu une réponse favorable, d'ailleurs attendue, de la Préfecture de Police de Paris. En conséquence et vu la clarté de la réponse des pouvoirs, nous demandons à tous nos lecteurs intéressés de faire foi de cette réponse près de leurs Préfectures respectives pour obtenir la modification que la province hésite souvent à faire.

Paris, le 12 juillet 1927

En réponse à votre lettre du 6 juillet courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, lorsqu'ils délivrent un duplicata de permis, de conduire les automobiles, mes Services indiquent toujours, sur la nouvelle carte rose, la date de délivrance à laquelle le permis a été primitivement passé et non pas celle de la confection du duplicata.

Vitesse moyenne

Le plus modeste des motocyclistes devient un grand champion à la salle de café quand la question des moyennes vient sur le tapis. Comme on arrondit facilement les chiffres : les 8 heures 12 du départ qui deviennent 8 heures et les 11 heures 17 de l'arrivée qui deviennent 11 heures sont aussi innombrables que classiques.



VOUS rencontrez souvent des automobilistes et des motocyclistes qui se vantent d'avoir accompli des moyennes de 70, 80 kilomètres et même plus sur de longs parcours. Ou bien ils disent la vérité et font tout ce qui est en leur pouvoir pour discréditer auprès du public la voiture et la moto, ou bien ils exagèrent. D'aucuns s'étonnent des moyennes qu'ils jugent trop faibles, imposées aux concurrents des épreuves de tourisme ou d'une course comme le T. T. de Montlhéry. En fait, toutes les personnes qui ont l'expérience des longues étapes routières savent que si l'on veut être prudent, traverser les agglomérations à la vitesse imposée, on atteint très facilement une moyenne de 40, que le 50 ne présente pas de difficulté particulière avec une machine assez vite, et que le 60 de moyenne exige un engin de sport, surtout si on rencontre des routes médiocres, à obstacles multiples, et des agglomérations. On peut parfois entre deux villes, sur des routes qu'on connaît bien et dont le sol est excellent, dépasser ces moyennes, mais il ne s'agit alors que de tout petits parcours d'où les difficultés normales de la route se trouvent éliminées. En matière de moyennes routières, il faut bien se pénétrer de l'idée que tout ralentissement toute perte de temps a une répercussion d'autant plus grande sur la moyenne que celle-ci est plus élevée.

Ce qui influe sur la vitesse moyenne

La vitesse moyenne dépend des qualités de la voiture et de celles de la route. Elle

est un équilibre entre ces deux groupes.

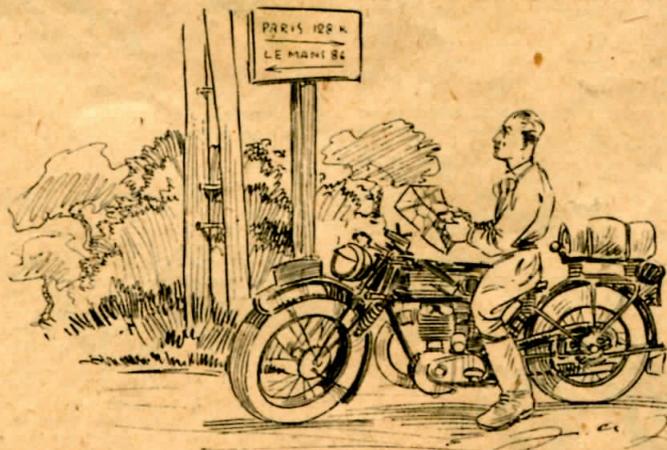
La vitesse maximum du véhicule n'est pas tout, et elle a de moins en moins d'importance au fur et à mesure qu'augmentent les difficultés de la route. Dans les petites rues encombrées d'une grande ville, il est probable qu'une petite cinq chevaux arrivera à destination plus vite qu'une trois litres grand sport, alors que la première ne dépasse pas le 60 en palier et que la seconde atteint le 150. La grosse voiture ne pourra se faufiler comme la petite, et ne pourra profiter de sa vitesse. Sur un parcours très accidenté comportant des rampes longues et dures, une voiture multipliée pour atteindre en palier la vitesse maximum donnera des moyennes inférieures à celles d'une voiture moins multipliée qui ira, sans doute, moins vite en palier, mais grimpera plus allègrement les côtes. Sur une route défoncée, la voiture la mieux suspendue pourra tenir une allure plus rapide. S'il y a des virages et des obstacles, le véhicule ayant d'une part, les freins les plus efficaces et, d'autre part un moteur donnant des reprises nerveuses aura l'avantage sur une voiture plus vite, mais équipée de moins bons freins et possédant une moins bonne accélération. Il ne faut donc pas se laisser hypnotiser par la vitesse maximum des machines, vitesse qui, dans beaucoup de cas, passe au second plan. Il vaut mieux dans la majorité des cas une voiture qui ne

dépasse pas le cent, mais qui soit bien suspendue, ait une bonne tenue de route, un bon freinage, de bonnes reprises, soit une bonne grimpeuse, et surtout, ait une marche régulière et sûre, qu'une voiture où tout a été sacrifié à la vitesse pure. Les catalogues indiquent bien la vitesse maximum mais très rarement la puissance de freinage, l'accélération, etc., qui sont, en fait, des renseignements au moins aussi importants et qui font l'intérêt des comptes rendus d'essais publiés par les revues techniques. Bien rares sont les personnes qui achètent des machines pour courir à Montlhéry ou à Miramas. Tout dans les véhicules automobiles est un compromis, et il est, même pour une voiture ou une moto de sport, intéressant de sacrifier une partie de la vitesse à des qualités plus précieuses sur la route.

Ralentissements et vitesse moyenne

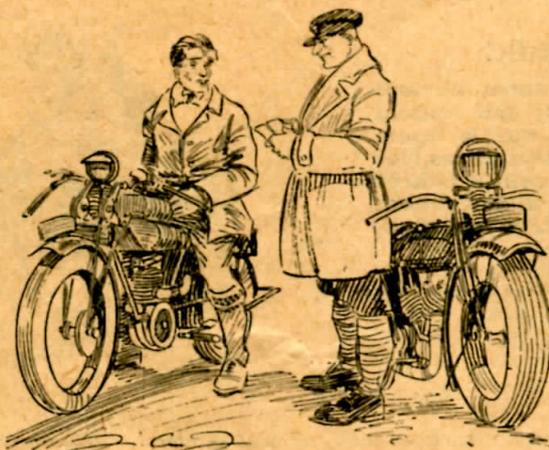
Il ne peut être question de rouler de manière ininterrompue à 80 ni même à 50 à l'heure. Il y a des croisements où il faut s'arrêter, des villes où l'on roule à 20 ou 25 à l'heure ; on ralentit au passage des attelages des troupeaux, on consulte de temps en temps la carte, on ralentit à une borne pour pouvoir lire la distance qui vous sépare de la ville prochaine. Tous ces arrêts et ces ralentissements affecteront d'autant plus notre moyenne que nous l'aurons prévue plus élevée. Quand vous calculez un itinéraire, comptez sur une moyenne assez faible, 40 à l'heure par exemple, et prévoyez une demi-heure ou même une heure de battement pour le cas où vous viendriez à crever, ou vous auriez une panne quelconque, et même où vous auriez un réglage à effectuer. Vous aurez ainsi toute tranquillité d'esprit. Il vous arrivera probablement d'avoir une avance notable sur votre horaire, mais cela n'est pas grave. Beaucoup d'accidents arrivent, au contraire, parce qu'on a compté sur une moyenne trop élevée que des incidents de route ont empêché d'atteindre. On veut rattraper son retard, on marche tant que ça peut, on est énérvé, on court des risques et l'aventure finit mal.

Voyons l'effet d'un retard sur diverses moyennes. Supposez, par exemple, que vous vous soyez imposé une moyenne de 30 à l'heure et que vous ayez perdu



En calculant votre moyenne, n'oubliez pas que vous ralentissez de temps à autre, pour consulter votre carte, les bornes, les poteaux indicateurs, etc.

Rien ne sert de courir il ne faut pas s'arrêter. Evitez de gazer dans les agglomérations, car vous risquez fort l'arrêt... pour contravention.



à la traversée d'une ville un quart d'heure. Supposons d'autre part que votre voiture ait une vitesse maximum de 50 à l'heure. Combien de temps vous faudra-t-il en marchant à cette dernière allure pour refaire votre retard? Plus de 25 minutes, et un parcours d'une vingtaine de kilomètres. Si nous voulions faire du 60 de moyenne avec une voiture atteignant le 80, et que nous ayons, par exemple, une panne nous immobilisant un quart d'heure, c'est pendant trois quarts d'heure et sur 60 kilomètres que nous devons marcher à fond; si nous voulons faire une moyenne de 100 à l'heure avec une voiture tenant régulièrement le 120, une panne d'un quart d'heure nous demandera plus d'une heure de marche forcée.

Dans une épreuve d'endurance on s'efforce toujours de gagner le plus d'avance possible. Une crevaison à réparer, une bougie à changer peuvent vous obliger à un arrêt qui aura des conséquences de plus en plus graves au fur et à mesure qu'on se rapproche d'un

contrôle. Si au début d'un parcours contrôlé de 200 kilomètres vous perdez un quart d'heure, cela n'est pas grave. Si la moyenne imposée est de 40, il vous suffira d'effectuer le reste du parcours à 42 kilomètres de moyenne. Mais, par contre, si l'arrêt survient dans les derniers kilomètres, vous ne pouvez échapper à la pénalisation. Il n'est peut-être pas très juste que celui qui a une panne dans les derniers kilomètres soit durement pénalisé, alors que celui dont une panne initiale dénote le manque de préparation ne perd pas de points. Le seul remède partiel c'est de rapprocher les contrôles.

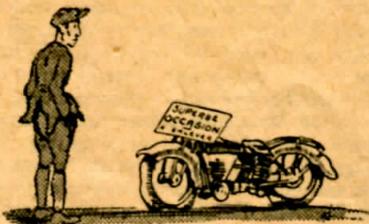
Excédent de puissance et vitesse moyenne

Il est bien évident d'après ce qui précède, que la réciproque est vraie et que s'il faut beaucoup de temps pour rattraper un

retard, il en faut également beaucoup pour gagner de l'avance. De petits galops occasionnels sur un kilomètre ou deux, peuvent être amusants, mais n'ont qu'une bien faible influence sur la moyenne. Il vaut infiniment mieux avoir un véhicule qui monte bien les côtes. L'excédent de puissance qui permet les démarrages rapides et une ascension aisée des côtes est indispensable quand on veut faire de belles moyennes. Les catalogues devraient annoncer aussi bien la vitesse de leur voiture avec charges données, sur des pentes de divers pourcentages. Une voiture ou une moto qui sont de bonnes grimpeuses donnent le plus de plaisir à leur conducteur. Sur de longs parcours il faut systématiquement s'abstenir des sprints et des matches au hasard des rencontres. Plus vous faites travailler le moteur près de sa limite de résistance et plus vous risquez les ruptures, les dérèglages et les pannes. N'essayez pas de battre des records. Vous avez roulé comme un fou sur un parcours de 100 kilomètres, vous l'avez effectué à 70 de moyenne. Vous avez dépassé en trombe quelque petit cabriolet qui roulait tranquillement à 50. A peine, avez-vous garé votre voiture et lavé vos mains que le cabriolet fait à son tour son entrée au garage. Et si une panne vous survient sur la route, vous verrez tout le cortège des voitures que vous avez dépassées, vous rattrapper à leur tour; il n'y a qu'un seul moyen de maintenir une belle moyenne, c'est de tenir un train aussi régulier que possible. Mais encore, cela ne doit pas vous faire négliger les dangers de la route. Prévoyez des vitesses moyennes raisonnables et pour une vaine gloriole, ne risquez pas votre vie et celle des autres.

La Moto ultra-simple

L'IMPRESSION d'un vieux motocycliste vis-à-vis d'une moto à transmission directe, sans débrayage, sans kick starter, sans changement de vitesse, n'est pas toujours favorable. Les pédales lui rappellent



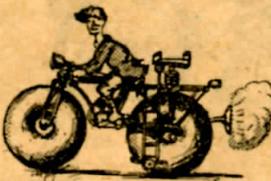
Acheter une moto d'occasion leur semble une aventure

le temps où il devait pédaler désespérément pour mettre en route une machine rétive, pour aider dans les côtes un moteur défaillant, ou, comble d'ignominie, pour gagner la station du grand frère. Mais cette impression n'est pas juste, et la moto simplifiée a fait beaucoup pour le renouveau du sport motocycliste. Elle seule a pu rendre la motocyclette accessible à un grand nombre de personnes. Il y a celles qui ont fait de la

bicyclette et qu'effraie un peu le poids et la complication d'une moto munie de tous les perfectionnements. Elle servira de transition. Il y a aussi des bourses modestes pour lesquelles elle représente la seule solution possible. On peut trouver des motos d'occasion, mais beaucoup de novices préfèrent une machine neuve. Acheter une moto d'occasion leur semble une aventure. De plus, il faut bien se persuader que cette petite moto si simple soit-elle, est bien différente des motos d'autrefois. Son moteur a bénéficié de tous les progrès réalisés au cours de nombreuses années. Il a une souplesse et un rendement excellents. Il ne chauffe plus. La machine est si légère qu'il la hisse sans peine en haut des côtes. Cette moto simplifiée nécessite très peu de soins, très peu d'entretien. Elle est toujours prête



La machine est si légère qu'il la hisse sans peine sur le haut des côtes

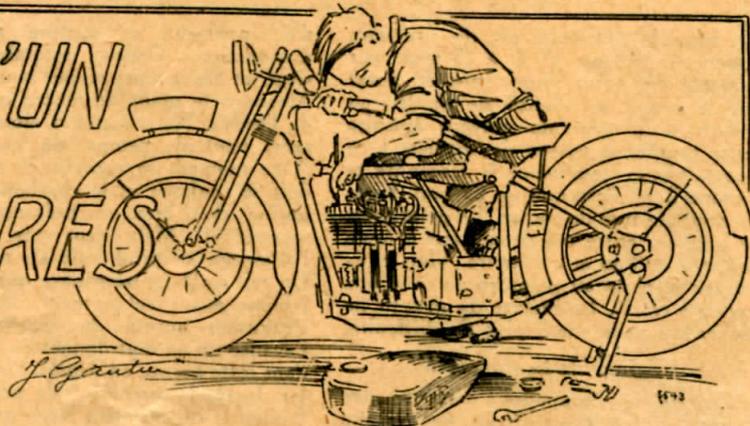


La moto, bien équipée, à gros pneus

à partir. Elle convient fort bien à tous ceux qui n'ont que de petits trajets à accomplir. Elle permet à l'ouvrier d'aller à son usine, à l'entrepreneur d'aller visiter ses chantiers. Si elle n'a pas tous les avantages de la motocyclette complète, elle a conservé une bonne partie de ceux de la bicyclette. Simplicité ne signifie d'ailleurs nullement mauvaise qualité. A condition que le moteur ait une cylindrée suffisante et possède un bon excédent de puissance, il durera très longtemps avec un minimum de soins.

Par contre, la moto ultra-simple ne peut remplacer la moto bien équipée, à changement de vitesse, à gros pneus. Si l'on veut faire non de la promenade, mais du tourisme, il faut une machine plus confortable. Mais comme instrument d'initiation, ou de promenade, elle convient parfaitement.

LE RÉGLAGE D'UN QUATRE CYLINDRES



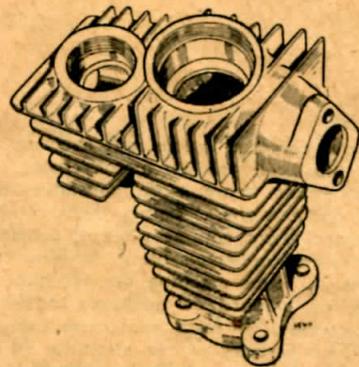
L'une des objections le plus souvent formulées contre la moto à quatre cylindres c'est sa complication et la difficulté qu'éprouverait un profane à régler un tel moteur. Il semble bien pourtant que le quatre cylindres soit appelé à se répandre. Déjà en Amérique il gagne du terrain. En Europe le succès du monocylindre n'empêche pas qu'un certain nombre de quatre cylindres soit à l'étude. Aucun moteur n'est plus agréable à conduire et il connaîtra certainement un regain de faveur. Il a contre lui à présent, son prix de revient plus élevé, mais il n'est nullement prouvé qu'on ne puisse établir un quatre cylindres à bon marché. La complication d'un quatre cylindres, par rapport au mono ne constitue pas un argument bien convaincant. La plupart des automobilistes sont moins bien au courant des choses mécaniques que les motocyclistes et pourtant ils se tirent fort bien d'affaire. Il est possible que la moto évolue vers le quatre cylindres comme la voiture vers le six cylindres. Un coureur suggérerait la possibilité de loger dans un cadre de Ner-A-Car un moteur Henderson. On pourrait, dans ce cas, envisager un quatre cylindres de petite cylindrée refroidi par l'air canalisé et qui pourrait être complètement enclos. Ce sont là des possibilités qu'il faut envisager.

La complication du quatre cylindres est une légende à détruire. Il n'est pas fragile. La dimension réduite de ses

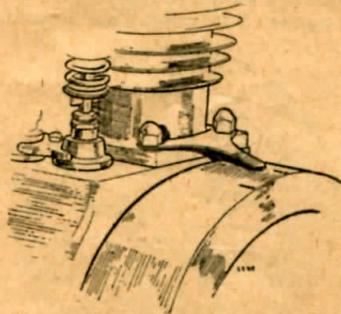
organes ne veut rien dire. A ce compte-là on construirait des montres avec des engrenages de machine à battre. Un organe n'est fragile que s'il n'a pas les dimensions nécessaires pour résister aux efforts qu'il doit supporter. Reste la difficulté de réglage mais nous allons voir que le réglage d'un quatre cylindres est des plus aisés. Le principe est en effet que si un cylindre est convenablement réglé les trois autres le sont *ipso facto*. Sur beaucoup de moteurs les constructeurs ont pris la peine de prévoir sur le

carter un index en regard duquel viennent des points de repère tracés sur le volant. Même si ces indications manquaient il ne faudrait pas croire qu'on ne puisse se tirer d'affaire.

Soit un quatre cylindres. Numérotons



Pour éviter les distorsions les cylindres sont fondus séparément.

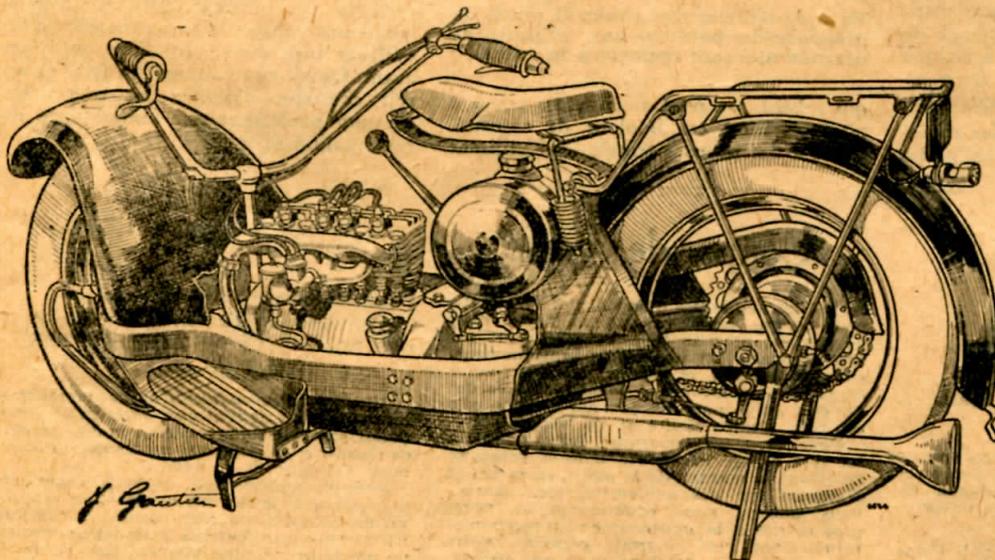


Une languette de tôle fixée dans l'axe du moteur nous servira de repère.

les cylindres en partant du radiateur et en allant vers le tablier. Les pistons 1 et 4 se meuvent à l'unisson. Pendant qu'ils

descendent, les pistons 2 et 3 remontent et vice versa. Si donc les pistons 1 et 4 sont à leur point mort supérieur, les pistons 2 et 3 sont à leur point mort inférieur. Nous pourrions en fixant une petite languette en pointe sous un des écrous de l'embase des cylindres à l'arrière du moteur, marquer sur le volant un point de repère. Chaque fois que nous amènerons ce point de repère en présence de l'index, nous saurons que les deux paires de pistons seront à leurs points morts respectifs.

La difficulté c'est de déterminer le point mort exact. On profitera de préférence pour cela du moment où la culasse est démontée. La difficulté vient du faible déplacement du piston à l'extrémité de sa course.



Suggestion d'un moteur quatre cylindres logé dans un chassis Ner-a-Car

Un procédé commode est le suivant. Amenez le piston n° 4 à 25 mm. par exemple du point mort haut et notez sur le volant en regard de l'index au moyen d'un trait de crayon. Ensuite faites tourner le volant de manière à ce que le piston commence à descendre et lorsque il est descendu de 25 mm. faites un nouveau trait de crayon. Le point mort se trouvera entre ces deux traits à égale distance de l'un et de l'autre. Vous marquez ce point au pointeau ou avec une pointe à tracer. Le réglage du moteur ne présentera maintenant plus de difficulté.

Réglage de la magnéto

Culasse et soupapes doivent être maintenant en place. Nous savons que l'allumage doit se produire aux environs du point mort haut du cylindre où le piston est à la fin du temps de compression. Pour cela faisons tourner le moteur à la main en observant les soupapes du dernier cylindre (celui qui est le plus rapproché du tablier). La soupape

d'échappement se soulève puis celle d'admission. Celle-ci retombe sur son siège et les soupapes ne bougent plus. Amenons le point de repère en présence de l'index. Nous sommes alors au point mort haut du temps de compression. A ce moment le rupteur de la magnéto doit se soulever et le charbon de distribution doit être en présence du plot marqué 4. Mais dans ces conditions l'allumage se produirait au point mort. On sait qu'il est nécessaire que l'étincelle jaillisse avant ce moment. On aura dû s'informer auprès du constructeur de l'avance qu'on doit donner en demandant cette avance en degrés. Pour mesurer les degrés le mieux est de procurer une feuille de carton aussi large que le rayon du volant, de tracer une demi-circonférence de ce rayon, puis une ligne parallèle à la base de la feuille de carton. Au milieu de cette ligne on abaisse une autre ligne perpendiculaire. On recommence cette opération à un autre endroit de la circonférence. Les deux perpendiculaires se

rencontrent au centre du cercle. Il est alors facile avec un rapporteur de déterminer les angles dont on a besoin. On découpera ensuite la feuille de carton en lui laissant la largeur du bandeau du volant. Si on ignorait le diamètre du volant, prendre une feuille de carton un peu plus grande la plier pour n'être pas gêné par l'arbre du moteur et tracer le profil du volant.

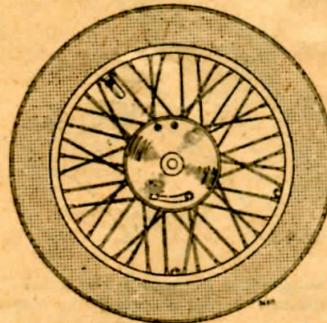
Pour le réglage des soupapes il ne présente pas de difficulté au moins pour les moteurs à arbre à came unique. Il suffit de régler un cylindre et une seule des deux soupapes. On s'assure par exemple que la soupape d'échappement se referme au moment voulu. Il est préférable de faire ce réglage d'après les degrés de déplacement du vilebrequin plutôt que d'après les millimètres de la course du piston. Il est parfois impossible en effet de se servir d'une pige, et les déplacements du piston aux environs du point mort sont très faibles. On aura beaucoup plus de chance de commettre une erreur

Équilibrez vos roues

Nous cautions l'autre jour avec un de nos plus célèbres as motocyclistes, et nous étions heureux de constater que sur de nombreux points nous étions d'accord. Tout comme nous, il considérait comme indispensable d'équilibrer les roues de toute machine un peu rapide. Avec un balourd de quelques centaines de grammes, la force centrifuge exercée peut, aux grandes allures, atteindre 40 ou 50 kilos. Elle se traduit par une surcharge et une décharge excessive des roues et il en résulte une sorte de broutement. Cela est très grave sur une voiture où les périodes de surcharge et de décharge ne concordent pas pour les deux roues. C'est même une des causes principales du shimmy. Pour une moto, si la roue rencontre un obstacle et sort de son plan, elle vacillera et amorcera des queues de poisson. En tout cas la fourche, à chaque surcharge et décharge fléchira et il en résulte des vibrations très désagréables.

Il y a donc lieu d'équilibrer les roues. Le balourd dû à la valve est en partie

compensé par le manchon de jonction de la chambre à air qui se trouve diamétralement opposé à la valve. Pour l'excédent



Pour équilibrer vos roues il suffit de disposer de boulons sur la jante et diamétralement opposés à la valve.

qui subsiste on peut, si on a des pneus à talons, monter ces boulons de sécurité. Si on a des pneus à tringles qui utilisent

des valves légères sans plaquette, on peut percer un trou dans la jante à l'opposé de la valve et y sertir une petite masse de plomb qu'on lime jusqu'à ce que la roue soit bien équilibrée.

Les emplâtres qu'on place dans une enveloppe qui a éclaté ou dont la carcasse est défectueuse à un endroit, sont relativement lourds et créent un balourd appréciable. De plus signalons, en passant, qu'ils usent la chambre à air.

Il est incontestable que des roues équilibrées améliorent notablement la tenue de route. Si votre constructeur ne l'a pas fait, il ne vous est pas difficile de réparer son oubli et vous vous en trouverez bien.

Dès avant la guerre les coureurs motocyclistes s'en étaient aperçus. Depuis longtemps aussi le constructeur d'un cyclecar bien connu équilibre les roues avant. Quant aux voitures il a fallu qu'on soit contraint d'étudier les causes du shimmy pour apprécier l'importance de cet équilibrage.

Coups de griffe

De l'Echo du Maroc :

Grave accident de motocyclette

Une moto s'écrase sur un taxi à 80 km. à l'heure... en virant dans la rue Razia, à Rabat.

La conclusion de l'article :

« Enfin, il ne faut plus permettre ces promenades acrobatiques avec deux ou trois personnes sur une même moto. Cela est défendu en France et ailleurs, pourquoi le supporte-t-on ici ? »

Mon pauvre cher petit confrère ! Votre rédacteur a besoin de s'instruire et fait ombre dans votre journal. Nous déplorons

certes, les acrobaties d'où qu'elles viennent : mais ce que nous vous demandons, c'est ne pas raconter de telles inepties tant sur une acrobatie (?) impossible pratiquement, en ville surtout et en second lieu, votre conclusion est erronée et calomnieuse, ce qui est très grave pour un journal dont le rôle est tout d'impartialité et de vérité.

Pour terminer, pourquoi faites-vous un tel tort à une excellente maison française en citant la marque de la moto, en insistant d'ailleurs par des guillemets, etc... Savez-vous que si nous communiquons votre gros article à la maison que vous incriminez injustement cela pourrait conduire votre journal à la ruine ! Allons un peu de sérieux, cher confrère, dans le choix de vos rédacteurs !

Du Maire de la Ville de Roye

Nous extrayons d'un arrêté du Maire de la ville de Roye (Somme) l'article suivant :

Article premier

Il est formellement interdit à tous propriétaires ou conducteurs de véhicules, quels qu'ils soient (autos, camions, voitures attelées ou dételées, etc.) de circuler et de stationner sur les trottoirs dans toute l'étendue de la ville.

Pauvres malheureux ! les voilà contraints à passer leur temps sur la chaussée ou au... bistrot !... près de leur carriole... dételée ? Et les voitures d'enfants ? Au fait, pourquoi ne pas fourrer immédiatement tous ces indétables en cachot ?

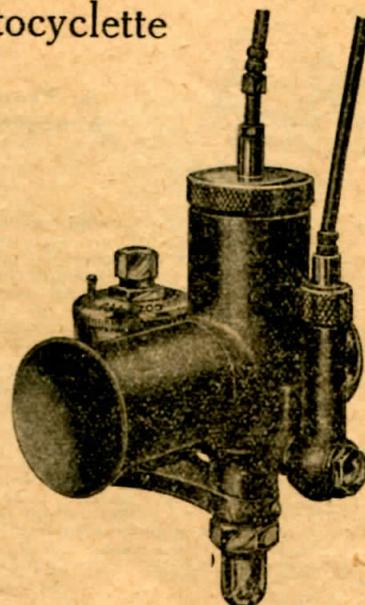
Le Nouveau Carburateur Cozette pour Motocyclette

Le nouvel appareil type T pour moto est du même principe que le modèle S antérieur, et n'en diffère que par quelques améliorations ingénieuses où l'on reconnaît bien là encore, le souci de la perfection technique et pratique qui domine toujours chez Cozette.

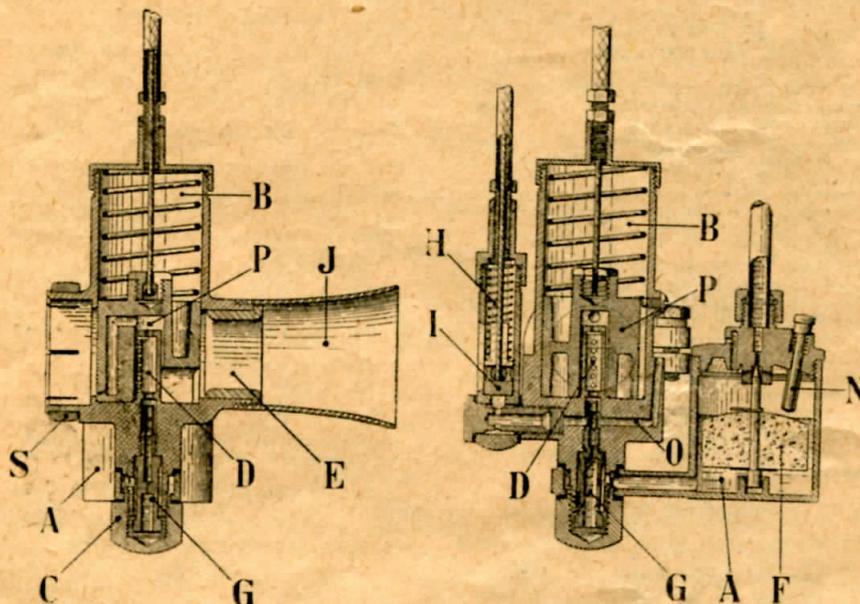
La cuve, du système à niveau constant connu, reçoit l'essence par un ajutage dans le couvercle qui, tout particulièrement soigné, ne laisse échapper aucun suintement de carburant ni par son filetage ni par le

Au ralenti, le piston P fermé (reposant sur le fond du corps du carburateur) ne laisse le gaz carburé penché dans le moteur que par un canal creusé dans sa masse et débouchant d'un côté autour du pulvérisateur D et de l'autre par un petit orifice dans la tubulure d'admission.

En ouvrant le piston on démasque progressivement les trous du pulvérisateur D tandis que de l'air s'engouffrant dans la cloche J passe par la buse E véritable tube de venturi et vient violemment brasser le



Vue extérieure du nouveau carburateur.



Coupe du nouveau carburateur Cozette : N. noyeur ; F. flotteur ; A. cuve ; G. gicleur ; O. canal de correcteur ; D. pulvérisateur ; I. piston de correcteur ; H. ressort de correcteur ; P. piston ; B. corps du carburateur ; J. cloche d'aspiration ; E. Buse ; C. écrou borgne de fixation de la cuve ; S. collier d'attache au cylindre.

noyeur. De la cuve l'essence passe dans le gicleur G où elle se met à niveau.

Par la canalisation O, en communication avec l'atmosphère, l'air arrive autour du gicleur G, à sa partie supérieure, et se mélange au carburant qui en jaillit, suivant un dosage correspondant à la suction qui a lieu en ce point et assure ainsi l'automatisme du mélange suivant le principe du freinage d'essence.

carburant qui, déjà émulsionné par l'air arrivé, en O sort à l'état de brouillard du pulvérisateur.

Le passage du ralenti à la puissance est donc ainsi bien suivi sans à-coup et sans trou, allant en augmentant de façon continue au fur et à mesure que l'on démasque de nouveaux orifices du pulvérisateur.

Enfin pour parfaire le réglage, la maison Cozette a prévu sur ses appareils type TT

un correcteur H dont le rôle s'ajoute à celui du trou calibré O permettant une entrée d'air additionnelle commandée par le conducteur au moyen d'une seconde manette. Ce dispositif se compose d'un piston I, coulissant dans le corps du correcteur dont une génératrice porte une fente qui se trouve ainsi plus ou moins obturée suivant la position du piston, l'écrou de montage du correcteur est creux et débouche dans un canal symétrique de O.

Ce complément de réglage permet au conducteur d'obtenir à tout moment le meilleur point de carburation quel que soit l'état atmosphérique, il s'ensuit donc une économie de carburant certaine.

L'accessibilité des organes classique chez Cozette est bien entendu respectée : le gicleur G est immédiatement dévissable, l'écrou borgne C enlevé. Rappelons que la cuve est orientable d'un côté ou de l'autre suivant la commodité du constructeur.

Comme on le voit donc, le carburateur T de chez Cozette est bien équipé pour faire parler de lui dans le monde de la moto souvent oublié des constructeurs de carburateurs.

Bellivier, le rénovateur !

Qui n'a fait du vélo parmi nous avant d'en venir à la moto? Aussi, je ne vous présenterai pas Henri Bellivier, notre as du cyclisme qui, lui aussi, a compris, dans la partie commerciale, qu'il exploite, l'essor prochain et irrésistible de la moto et de l'auto.

C'est en réparant ses boyaux de piste, qu'il eut l'idée de trouver une combinaison pour la réparation des pneus usagés. Après des mois de recherches, il est arrivé, malgré quelques surprises, à trouver la véritable solution.

Les anciens procédés n'offraient pas une réelle garantie, et ce n'est qu'à force de travail et d'expériences que, avec des appareils entièrement nouveaux, il est arrivé à la perfection.

Ses appareils actuels sont parfaitement au point et il peut maintenant renover n'importe quelle dimension de pneumatique, du 650+65 au 1025+185, en passant par toutes les

dimensions intermédiaires, même américaines.

L'avantage de son invention réside en ce qu'il peut faire ces travaux en une seule fois, même pour les plus gros pneus 1025+185, qui se font dans presque toute la France en trois fois. Ces appareils permettent d'obtenir une cuisson rationnelle de tout le pneu, sans avoir à y faire de raccord.

Ajoutons pour terminer qu'il occupe en ce moment plus de 25 ouvriers et fabrique en moyenne 100 pneus par jour, dans ses usines, 61, rue de Normandie, à Courbevoie.

Aussi, nous conseillons à nos lecteurs de s'adresser à notre ancien champion de France 1913, 1920, 1921, triomphateur des Grands Prix de Paris 1914 et 1921. C'est un des nôtres! Et il n'est pas cher. Un pneu de 650 x 65 coûte neuf 200 fr.; Bellivier vous le recaoutchoute et le recarasse pour 135 fr.; si vous lui apportez en bon état, il vous fait le travail pour 72 fr., Alors!

Un Gymkhana à Saint-Denis

Dimanche 31 juillet, le Moto Club Dyonisien, 27, rue du Chemin-de-Fer, Saint-Denis, organise avec le concours de la Municipalité une jolie fête à laquelle nous sommes heureux d'apporter notre patronage. Que tous les motocyclistes libres ce jour se précipitent à Saint-Denis et viennent augmenter le nombre des concurrents : de beaux prix seront la récompense des vainqueurs.

Moto Revue a obtenu des organisateurs que les adhésions seraient reçues jusqu'à 9 heures au siège, afin de permettre à tous ceux qui le désirent d'y participer.

Le matin, rallye Ballon : pas long, 25 kilomètres environ, mais exercice de souplesse et d'à-propos et de fou rire. Départ au Siège, à 10 heures.

L'après-midi, en plein Saint-Denis, courses à l'œuf, aux anneaux, à la planche.

Engagements : rallye ballon : 6 francs ; pour chaque course : 2 fr. 50 ; pour l'ensemble de la journée : 15 francs.

Ceux qui désirent déjeuner à Saint-Denis, trouveront toutes indications au Siège social.

Coup d'œil en Belgique



A Francorchamps, le Grand Prix de la Fédération Motocycliste de Belgique a été l'occasion d'un triomphe pour les Anglais.



Le Grand Prix de Belgique s'est terminé par la victoire écrasante et escomptée des Anglais pour les trois catégories les plus importantes et par un succès allemand pour la plus petite cylindrée, ce qui surprit certainement ceux peu au courant des progrès rapides accomplis ces derniers temps Outre-Rhin.

Disons de suite qu'il n'y eut pas de lutte réelle. C'est une critique grave à formuler contre une telle épreuve.

Et pourtant, ce fut un véritable pèlerinage de motocyclistes et d'automobilistes qui défilèrent vers Francorchamps. A en juger par le nombre invraisemblable de véhicules entassés dans les grandes prairies transformées en garage, l'écrasement du public aux tribunes et aux points intéressants du circuit, un visiteur étranger aurait pu s'imaginer que la moto était le sport national belge.

En catégorie 500. — Norton paraît grand favori depuis ses succès du T. T. et du Grand Prix d'Europe obtenus avec les nouveaux moteurs arbre à came en tête et le grand pilote qu'est Woods digne émule d'un Bennett.

En 350. — A. J. S. avec Longman et le grand vireur Simpson, pilotant une machine extrêmement originale avec une chaîne à tension automatique entraînant les soupapes, allait constituer le second élément intéressant de la journée ; tandis que, la rentrée en course de la vieille firme Rudge Withworth avec des machines de race et des pilotes de grande classe corsait l'attrait du duel qu'allait se livrer les deux grandes marques les plus rapides d'Outre-Manche.

Ce fut une grosse déception dans le clan belge, où on avait espéré que les machines nationales feraient bonne figure.

Tom, Bentley, Kleken, Milhoux et Lovinfosse firent bien quelques étincelles au début, mais disparaissaient ou étaient handicapés avant la mi-course.

Les déchets furent effrayants : cinq arrivées sur dix-sept concurrents en catégorie

500 cmc. ; ceux, sur sept en 250 cmc. ; deux sur quatre en 250 cmc. et trois sur quatre en 175 cmc.

Le film de la course En 500 cmc.

A onze heures précises devant une foule invraisemblable le départ est donné aux concurrents :

Woods a nettement pris la tête. L'essai vire en tonnant sur le fameux Pont de l'Eau de Rosye et on assiste à la folle poursuite dans la longue cote de Burneville. Quelques minutes d'attente et on perçoit le bruit d'un moteur follement lancé, remontant Francorchamps.

Bientôt Woods réapparaît.

Au 10^e tour : Bentley (Saroléa) est victime d'une chute ; Mawet (Bovy) guidon brisé également, suite de chute ont disparu de la lutte.

Au 13^e, De Bay abandonne.

Au 14^e tour (mi-course) Spann rétrograde et abandonne.

Au 19^e tour Craig ne réapparaît pas.

Au 20^e tour, Ashby « claque » son moteur.

Au 25^e tour, Bonivert et Hamersveld ne repassent plus.

Classement définitif

1. Woods sur Norton, en 3 h. 37 ; moyenne 115 km. 354.
2. Nott sur Rudge Withworth, en 3 h. 59'.
3. Zundorf sur D. K. W.
4. Van den born sur Triumph.

En 350 cmc.

Simpson prend la tête au début, suivi de Jean Kichen, Lovinfosse, Boxter...

Au second tour, Baxter éliminé.

Au 3^e tour : éliminés Toull et Flinteman.

Au 4^e tour, Kichen disparaît et au 6^e Demeuter.

Il ne reste plus que deux hommes en course. Simpson triomphe sans douleur, tandis que Lovinfosse exécute une belle remonte.

Classement définitif

1. Simpson sur A.J.S., 357 km. 600, en 3 h. 21' 18" ; moyenne 106 km. 460.
2. Lovinfosse sur F. N., en 3 h. 48.

En 250 cmc.

Milhoux part en tête, abandonne au 6^e tour.

Porter disparaît au 5^e tour ; Crabtree passe alors au commandement et gagne facilement, résistant à tous les assauts du vétéran Davison.

Classement

1. Crabtree sur Crabtree Jap, 298 km., en 3 h. 13' ; moyenne 92 km. 282.
2. Davison sur Levis, en 3 h. 24'.

En 175 cmc.

Course sans histoire entre les D.K.W. Geisz prenant la tête dès le début devant Henkelman.

Naltet éliminé au 9^e tour et Van Geert au 12^e.

Belle résistance d'Ivan Goor, l'ex-champion de Belgique cycliste de demi-fond.

Classement

1. Geisz sur D. K. W., 268 km. 200 en 3 h. 02' 10" ; moyenne 88 km. 760.
2. Henkelman sur D. K. W. en 3 h. 06'.
3. Goor sur Bovy.

Georges DETAILLE

Le Moto Club Lorrain en Belgique

La réception à Liège

De passage en Belgique où ils effectuaient un concours de tourisme sur le parcours : Nancy, Charleville, Dinant, Bruxelles, Liège, Luxembourg, Nancy, des sportsmen nancéens du Moto Club Lorrain ont été amicalement reçus par l'Union Motocycliste liégeoise, qui avait organisé un dîner en leur honneur.

M. Eug. Collignon présidait ces agapes toutes fraternelles, entouré de M. Georges de Lavalette, qui, quoique président du Club organisateur avait voulu donner le bon exemple en s'alignant comme concurrent, M. Arnold Thuillier, Mme Chrétien, une participante, MM. Robert Sexé, de retour de Roumanie, les amis français : Pernin, Maire, Pignolet, Geradin, Galache, Chrétien, Ober, Dupuis, Marescaux, Ballot, Pincemaille, Liébert, Tragliachi, Willaume et Dorval.

M. Collignon souhaita la cordiale bienvenue à ses hôtes. Il remit ensuite au président de Lavalette le prix qu'il avait gagné au dernier circuit des Vosges, puis offrit un souvenir à Mme Chrétien.

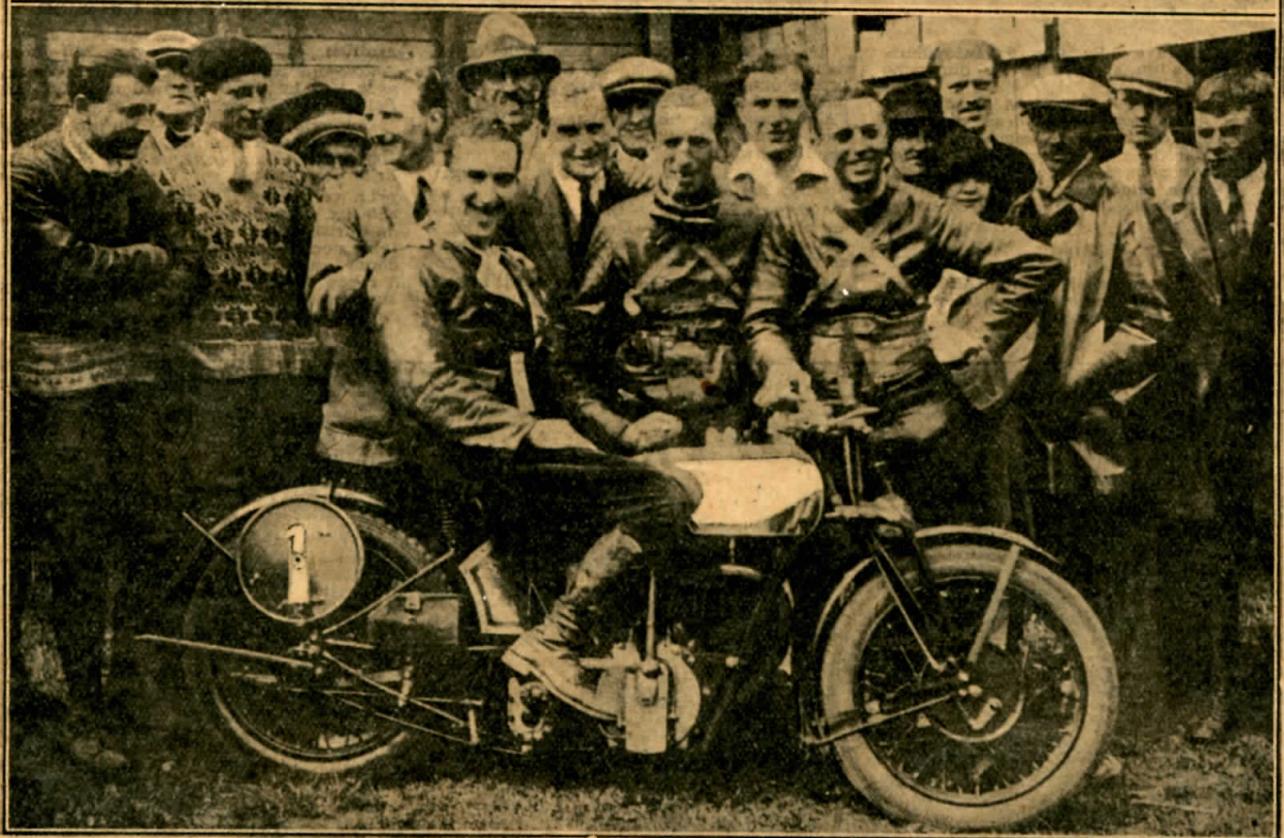
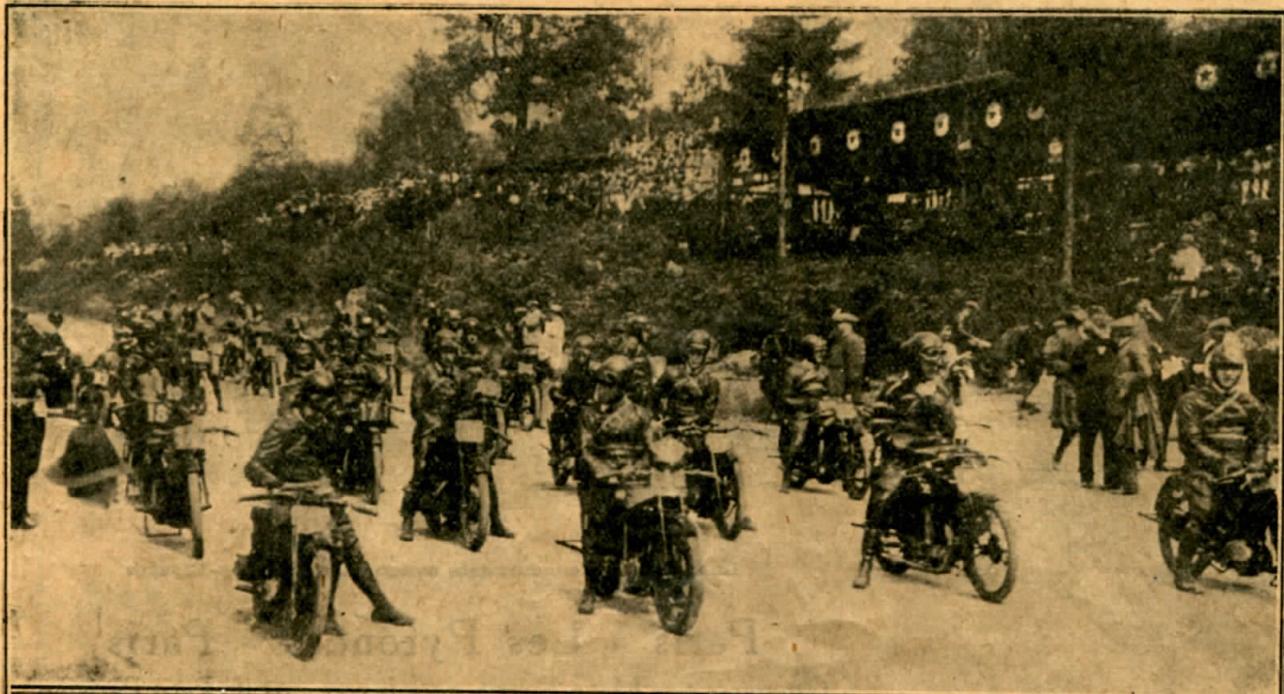
Il proposa alors un match annuel Liège-Nancy se disputant alternativement au siège de chaque club.

M. de Lavalette remercia pour l'accueil sympathique, donna son approbation à la proposition de M. Collignon et décerna à Robert Sexé le titre de membre d'honneur du Moto Club Lorrain.



A l'arrivée de Lindbergh, aux États-Unis, une foule formidable l'ovationne. — On voit ici, les fameux sidecars blindés des Indian assurant le service d'ordre de ce défilé monstre.

Le Grand Prix de Belgique



Les concurrents rangés dans leurs carrés respectifs comme au Tourist Trophy Anglais, attendent le signal du starter. En bas : les grands vainqueurs de l'épreuve; de gauche à droite : WOODS gagnant de la catégorie 500 cc. SIMPSON, vainqueur en 350 cc. et CRABTREE qui se classa 1^{er} en 250.



La troupe des concurrents avenue des Champs-Élysées

Paris - Les Pyrénées - Paris

Organisée par Moto-Revue avec le concours du Petit Parisien

Notre épreuve Paris-les Pyrénées-Paris s'est disputée du samedi 16 au dimanche 24 juillet.

Dans notre numéro précédent, nous avons relaté le développement des deux premières étapes. Nous continuons le compte rendu de l'épreuve. La mise sous presse nous oblige à remettre au numéro prochain nos considérations et commentaires ainsi qu'un grand nombre de photographies prises en cours d'épreuve.

3^e Etape

Cette étape fut excessivement pénible. Les concurrents escaladèrent les contreforts du col d'Aubisque, puis ceux du Tourmalet.

Le départ fut donné du parc fermé établi dans l'école Henri IV à Pau. Les concurrents furent amenés au pesage très discrètement par les soins de M. Durand, vice-président de l'A. C. Basco Béarnais qu'assistèrent MM. Bournac, Sahuc et Couget. La pesée donna les résultats suivants :

Catégorie 175 cmc. — Dubos, 175 kg. ; Stern, 209 et Mouret 230 kg.

Catégorie 250 cmc. — Dans cette catégorie, les plus lourds furent Douet avec 240 kg. ; Robert avec 237 kg. ; Grandpierron et Bonnel pesèrent 224 kg.

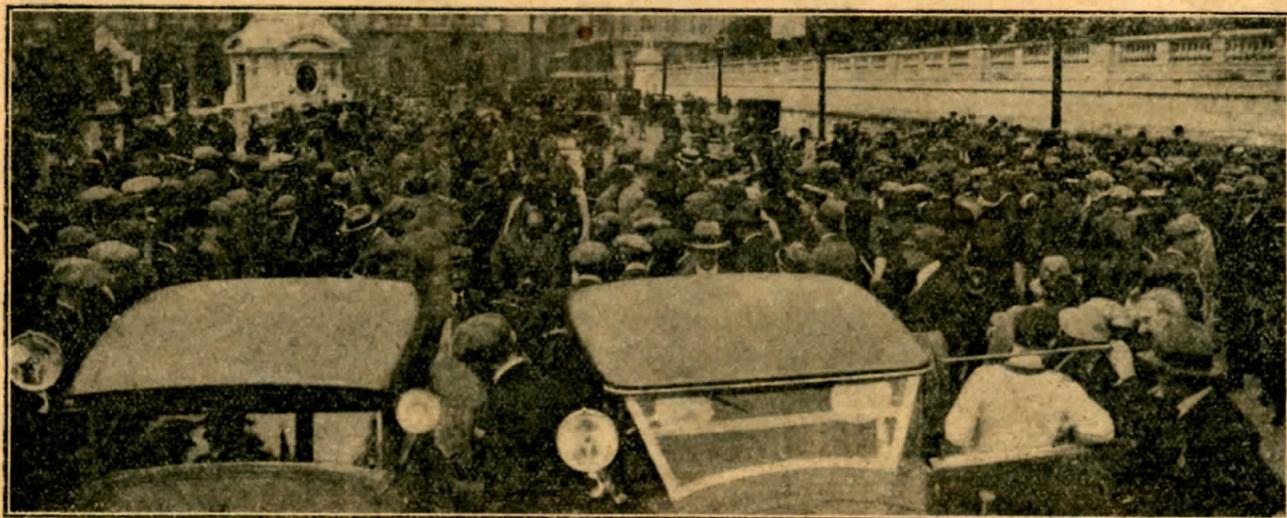
Catégorie 350 cmc. — Les plus lourds furent Paulin et Thézenas avec 275 kg., puis Clech avec 270 kg., Fournier avec 260 kg. et Huguet,

Andrieu et Dumoulin avec 240 kilogs.

Catégorie 500 cmc. — Ici ce fut Wroonen avec 270 kg., puis Bernard avec 257 kg. ; Petit avec 254 kg.

Catégorie 750 cmc. — Un poids léger. Matruchot avec ses 324 kg., plus lourd de 100 kg. que son collègue de catégorie, Delbelle avec 220 kg.

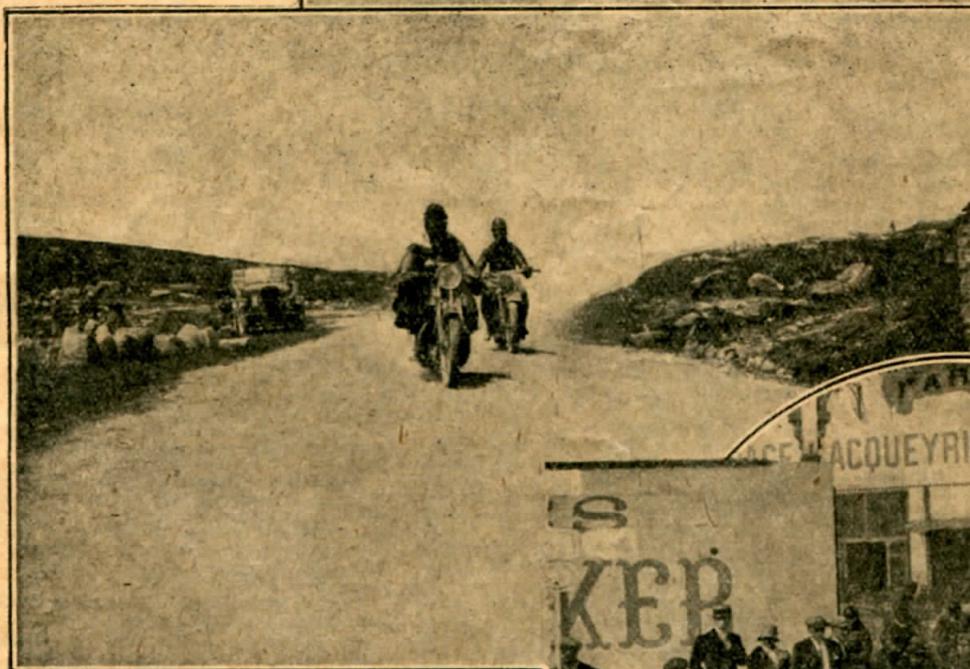
La voiturette 750 cmc. de Bujeaud, pèse 880 kg. ; cependant que la petite Villard de Christ pesait 470 kg., chiffre fort respectable pour un 350 cmc. de cylindrée, ce qui donne un rapport considérable. Le cyclecar 3 roues de Sandford pèse 695 kg. et les deux Messier sans ressorts 1.524 et 1.600 kg. chacune.



Place de la Concorde, les concurrents se groupent derrière les voitures officielles.

Paris - les Pyrénées - Paris

PARIS - LES PY-
RENEES - PARIS.
— Pour l'applica-
tion de la formule
poids transporté
divisé par la cy-
lindrée, les concu-
rents furent pesés
à Pau avant d'a-
border les cols des
Pyrénées.



En haut du col
de Puymaurens :
Clech (Dollar) et
derrière Vroonen
(Gillet-Herstal).



La sortie du Parc fermé, installé
chez M. Bacqueyrisse, à Bordeaux:
Sandford au premier plan.



Le contrôle du pesage à la Porte des Ternes

Le départ fut ensuite donné de la Croix du Prince où tous les coureurs s'étaient groupés : 41 concurrents restaient encore en ligne. MM. Durand, Couget et Sahuc donnèrent le départ. Dans cette étape, Gimel perdit son carnet de route, ce qui lui valut une perte de 5 points sur son actif. Douet, Dumoulin et Matruchot gagnèrent 20 points ; Petit, Delbelle, Pruvost et Mme de Marande en gagnèrent 10 ; Christ, Dardy, Bujaud, pour différents motifs n'en gagnèrent aucun. Les autres concurrents s'octroyèrent les 30 points maximum de l'étape.

Peu après le départ de Pau, l'amateur Charles, en 750 cmc. très souffrant, fut contraint d'abandonner après s'être trompé de route.

La bonification de points du Tourmalet fut ainsi répartie :

La maximum de points, 18, fut accordé aux concurrents, en 175 cmc. Dubos, Sterny, Mouret ; en 250 cmc., Robert, Grandperron, Douet, Bonnel, Albissua, Chéret ; en 350 cmc., Williams, Turewieck, Paulin, Thézenas, Fournier, Jean Dupont, Clech, Begnez, Dumoulin ; en 500 cmc, Bernard, Perrin, Vroonen ; en *cyclecars* Messenger.

Par contre Bruscoli, Mothiron et Baudart gagnèrent 16 points ; Andrieu, 14 ; Huguet et Rollet 12 ; Petit, 6 ; Maillard-Brune, 4 ; Sandford, 14 ; Raimon, 8 ; Soreau, 4.

Au reste, voici les temps mis pour les 19 kilomètres par chaque concurrent d'après le chronométrage par pendules enregistreuse ; évidemment les pendules ne marquent pas les secondes et il y a lieu, par conséquent, de prévoir un décalage d'une fraction de minute : la précision est du reste suffisante pour répondre parfaitement aux exigences du règlement.

En 175 cmc. — Mouret 29', Sterny 32 et Dubos 36.

En 250 cmc. — Albissua met 29', Grandperron 30', Bonnel 31', Robert, Chéret et Donet en mettent 32.

En 350 cmc. — Thézenas met 23' ; Williams et Turewieck 27 ; Fournier, Jean Dupont et Dumoulin grimpent en 28' ; Paulin et Begnez en 29' ; Bruscoli, Mothiron et Baudart en 31' ; Gossein en 33.

En 500 cmc. — Bernard fait 22', c'est-à-dire le meilleur temps, puis Vroonen 23' ; Perrin 25' ; Rollet 30' ; Petit 33' ; Maillard-Brune 34'.

En 750 cmc. — Matruchot met 45' ayant dû s'arrêter ; Messenger en met 30.

En *cyclecars* 3 roues. — Sandford fait 27' ; Pruvost 34' et Dardy 40' ; les Messier sans Ressort 30 et 32' ; il est certain que les coefficients étaient éronés pour les voitures à 3 roues et à 4 roues et il y aura lieu de les revoir pour l'an prochain, car on vire bien moins vite avec de tels véhicules qu'avec une moto.

La chaleur, dans la montée spécialement, fut torride et éprouva durement les concurrents. Leurs efforts pour grimper les cols pyrénéens furent particulièrement rudes et il faut considérer que les machines ont supporté un effort particulièrement pénible qui dénote que notre course classique reste la plus probante de toutes les épreuves de régularité et d'endurance.

La descente du Tourmalet sur Tarbes fut relativement aisée ; le contrôle de Tarbes, à l'habitude fut fort bien organisé par les soins du *Républicain des Hautes-Pyrénées* ; Les Ponts et Chaussées et la Mairie avaient dressé des barrières solides tout autour de la Place Maubourguet où se fit l'exposition des véhicules devant un nombreux public intéressé.

A 6 h. 30, les véhicules furent enfermés sous la Halle, et ce n'est que le lendemain dans la nuit que les départs furent donnés pour la 4^e étape des Pyrénées.

4^e étape

La nouvelle formule adoptée pour l'épreuve rendit cette étape très meurtrière : ce qui permit une sérieuse sélection dans les montées. Des pendules enregistreuses chronométrèrent les départs et les arrivées de chacun des concurrents ; les résultats furent parfaits malgré l'organisation très difficile et l'application très délicate des règlements.

Le départ de Tarbes eut lieu dans la nuit et les concurrents escaladèrent le col d'Aspin au petit jour et au milieu d'un intense brouillard. M. Goupy, de l'A.M.C.F. dut accorder une neutralisation d'un quart d'heure tant le brouillard était dense à cette heure matinale. Le départ était chronométré au déclin de la minute à la pendule enregistreuse. En haut de col d'Aspin, M. Durandal opérait avec une seconde pendule en synchronisme.

Les meilleurs temps furent réalisés par Mouret 17', Grandperron 18', Chéret 18', Bernard 15', Thezenas 16', Begnez 17', Clech 17', Dumoulin 17', Perrin 15', Vroonen 16', Sandford 17', Soreau 17'.

Puis descente sans encombre sur Arreau, où fonctionnait un contrôle de signature.

La montée du col de Peyresourde fut assez facilement effectuée. Puis ce fut la descente sur Luchon, par le versant très difficile de Peyresourde et où se fait annuellement la course de côte organisée par l'U. M. du Midi.

Les contrôles horaires, soit cinq contrôles, sous la direction de M. Boell, permettaient aux concurrents d'augmenter leur actif de 10 points par contrôle. Christ gagna 10 points ; Robert, 30 ; Dubos, Mouret, Begnez, Petit, Pruvost 40 points ; Delbelle non seulement ne gagne rien, mais se voit octroyer 5 points de pénalisation pour perte de son carnet de route.

Matruchot et Bujaud, victimes d'une série noire de crevaisons, arrivent juste à temps avant la fermeture du contrôle, organisé par l'Automobile-Club du Roussillon. L'arrivée tardive ne permit pas aux dirigeants de l'A. C. R. de réaliser le vin d'honneur qu'ils destinaient aux concurrents.

C'est dans cet étape que se place une circonstance qui eût pu être tragique.

Le cabriolet de Madame de Marande vint, par suite d'un virage pris à la corde, se jeter sur une borne et fut projeté sur le parapet opposé ; le mécanicien avait bloqué les freins à mains et s'était laissé tomber sur la route, cependant que le cabriolet, lancé, escaladait le parapet, et la voiture se balançait déjà au-dessus du ravin, retenue par miracle par la boîte à accus. Quelques kilos de plus à l'avant et la culbute était inévitable, Madame de Marande descendit prudemment.

Quelques instants après, l'amateur Jean Dupont, descendait vite et par suite du tournant masqué venait se jeter contre la voiture, l'accrochait au passage et un peu plus loin il allait rouler dans le ravin, à 25 mètres, sans mal pour lui-même heureusement ; il se relevait aussitôt. Son guidon de moto et son cadre étant fort abîmés, il ne peut continuer ; les commissaires Goupy et Penet survenaient quelques instants après et avec la Ballot, voiture officielle, ils purent dégager le cabriolet de Madame de Marande de cette périlleuse situation.

C'est dans cette étape également que quelques concurrents, se trompant de route, faillirent pénétrer en Espagne : l'itinéraire passe, en effet, à moins de 100 mètres du territoire espagnol.

L'Etape

De Perpignan, les 37 concurrents gagnèrent Toulouse, la capitale des sports du Midi. Plus de côtes dures, mais jusqu'à Carcassonne une route pénible, couverte de silex, de rocaïlle, une chaleur insupportable. Puis, après Carcassonne, de superbes routes jusqu'à Toulouse, un véritable billard.

M. Gabriel Montagne, de l'A. C. du Roussillon, conduisit les concurrents jusqu'à la sortie de Perpignan : une véritable tôle ondulée, coupée de portions complètement défoncées. Mais les concurrents en avaient vu d'autres et ne furent guère arrêtés pour si peu : presque tous gagnèrent les 30 points affectés à l'étape, à l'exception de Christ qui n'en totalisa que 10 et Messager 20. Bégnez et Baudart, par suite de crevaisons multiples, ne rejoignirent pas le contrôle de Toulouse et ils furent éliminés. M. Arnal, de l'A. C. du Midi, organisa son contrôle à Carcassonne d'une façon impeccable.

A Toulouse nous retrouvons, près de l'octroi, M. Palmade qui nous fit la surprise d'une arrivée superbement décorée : les



Vue d'ensemble du Parc du Pesage ; à droite, la table des Commissaires.



Sandford poinçonne son véhicule.

contournée. Nous avons, en effet, compté 1.800 virages sur un parcours de 50 kilomètres. La façon remarquable de virer du Sandford arracha l'admiration des concurrents eux-mêmes. Les 400 kilomètres de l'étape devaient être effectués à la moyenne normale de 35 ou 40 à l'heure, mais il est à noter que le parcours très varié était plus difficile que le résultat le laisse paraître : 22 concurrents ont totalisé les 40 points maxima de l'étape. Les crevaisons vinrent cependant handicaper plusieurs concurrents : Dumoulin fut tristement déveinard, le nombre formidable de crevaisons le contraignit de faire 15 kilomètres sur la jante faute de moyens de réparation.

Messager, étant passé la veille sur un trou, avait tordu l'axe de sa roue arrière et n'en ayant pas de rechange, il dut abandonner : abandon triste, quand on songe qu'il avait

concurrents furent ensuite dirigés à la Halle-aux Grains, où le parc fermé était établi.

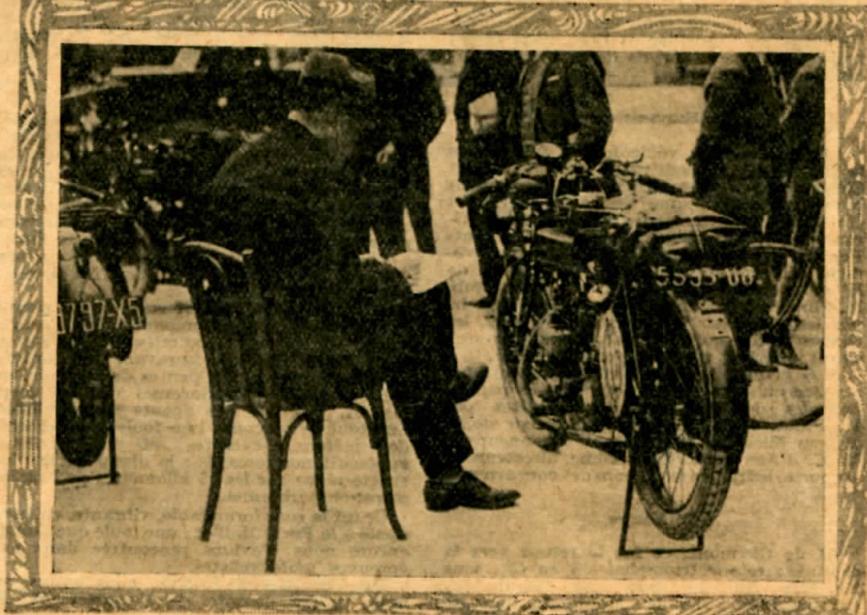
Des milliers de spectateurs défilèrent tout l'après-midi devant l'exposition des véhicules, fort intéressés par la présentation des machines des concurrents.

L'U. M. du Midi, l'A. C. du Midi et les membres du Comité de l'U. M. M. offrirent, à 6 heures, un apéritif d'honneur au Café Crystol à tous les concurrents. Nous remarquons combien Toulouse, capitale du rugby, est aussi conquise à la moto : l'affluence du public nous en est le meilleur témoignage, ainsi que le succès remporté par les inscriptions croissantes à l'U. M. M. qui, avec l'A. C. M., vont prochainement devenir le club le plus important.

6^e Etape

De Toulouse, les 35 concurrents restant en course partirent encore de nuit sur Clermont-Ferrand par une route extrêmement

Pour les lecteurs de « Moto Revue » : Un de nos dessinateurs prend des croquis des nouveautés, en matière d'équipement. Nous les verrons dans un prochain numéro.





A l'arrivée, à la Porte Maillot, une foule formidable envahit la voie, au grand désespoir des photographes qui ne peuvent plus travailler.

grimpé le Tourmalet avec le maximum de points.

L'arrivée à Clermont-Ferrand fut chaleureuse : un immense public ayant tenu à manifester son enthousiasme aux concurrents.

M. Pinot, président du M. C. d'Auvergne assura, avec les membres du Comité, l'arrivée et les opérations de contrôle. De même qu'à Villefranche, à Aurillac et Bort, nous fûmes très agréablement surpris de la bonne organisation du contrôle.

L'Exposition

L'exposition des véhicules fut faite toute la journée du samedi : non seulement tout Clermont-Ferrand sportif y défila, mais nous pûmes remarquer que des gens intéressés étaient venus exprès des villes d'eau environnantes et notamment de Vichy. Clermont-Ferrand et sa région deviennent excessivement intéressantes pour la vulgarisation de la moto ; l'actif président du Moto-Club, M. Pinot, a donné un tel essor à cette branche par les nombreux concours de tourisme, les courses de côte qu'il organise, que la moto sera avant peu fort répandue en Auvergne.

A 6 heures, la réception des concurrents eut lieu au siège du Club et quelques paroles amicales de bienvenue furent dites par M. Pinot, et M. Hauvette, directeur de la Maison Michelin et président d'honneur du M. C. d'Auvergne. M. Lacôme, directeur de la course, les remercia au nom des concurrents.

7^e Etape

Et de Clermont, ce fut le retour vers la capitale ; retour triomphal s'il en fut, sous la hâte ininterrompue des populations enthousiastes. Depuis Montargis, en se

rapprochant de la capitale, ce fut un cortège d'admirateurs.

L'étape par bonheur était, quoique très longue, une étape de tout repos : bonnes routes, à l'exception de celle de Riom à Moulins, temps des plus favorables. Aucun incident n'était susceptible d'entraver la marche des concurrents. Le contrôle de Moulins, tenu par le Moto Club Moulinois, malgré l'heure matinale était rempli d'un public nombreux.

La foule se pressait sur la route parfois même au risque de gêner les coureurs.

A Versailles, une foule immense fit accueil aux 34 rescapés : la ville débordait de touristes ; lorsque le groupe fut annoncé, ce fut la ruée d'un peuple délirant. Plusieurs milliers de spectateurs vinrent se joindre aux centaines de motocyclistes et aux nombreux cyclistes qui s'étaient donné rendez-vous pour applaudir les Paris-les Pyrénées-Paris.

Le Moto Club de Versailles offrit un vin d'honneur aux concurrents, et qui fut du reste fort apprécié.

A 16 heures, le départ encadré fut donné après les dernières recommandations d'usage, faites par Pesret, commissaire de route. Et à petite allure, la caravane bien ordonnée dévala par les pentes de Picardie, de Ville-d'Avray et de Suresnes vers la porte Maillot, précédée des agents motocyclistes. Sur tout le parcours une foule innombrable de piétons, cyclistes et motocyclistes applaudit nos rescapés : la discipline la plus stricte régna sur les 15 kilomètres de l'agglomération parisienne.

Ce fut la ruée formidable, vibrante, enthousiaste à la Porte Maillot ; une foule que jamais encore nous n'avions rencontrée dans nos épreuves motocyclistes.

De Versailles à Maillot, nous avons pu nous rendre compte de l'engouement du

public pour notre sport : des milliers de personnes se pressaient sur les parcours rappelant les foules qui, huit jours auparavant, se pressaient sur le même itinéraire pour applaudir les rescapés du Tour de France cycliste.

Et nous fûmes satisfaits quand, après avoir communiqué le palmarès aux concurrents, nous bûmes tous ensemble la coupe traditionnelle de champagne.

Et l'on se sépara jusqu'à Paris-Pyrénées-Paris 1928.

LES COUPES

1. La Coupe-Challenge des Pyrénées-Motos (groupe rouge).

Cette coupe sera détenue pendant un an par la marque dont l'équipe de deux coureurs (désignés d'avance) aura totalisé le maximum de points. En cas d'ex æquo on divisera le poids total transporté (machine, bagages et pilote), par la cylindrée exacte du moteur, l'équipe totalisant le quotient le plus élevé étant déclaré vainqueur. Equipe Ravat (Thézenas et Paulin).

2. — La Coupe-Challenge des Pyrénées Motos (groupe bleu). Equipe Automoto (Douet et Bonnel).

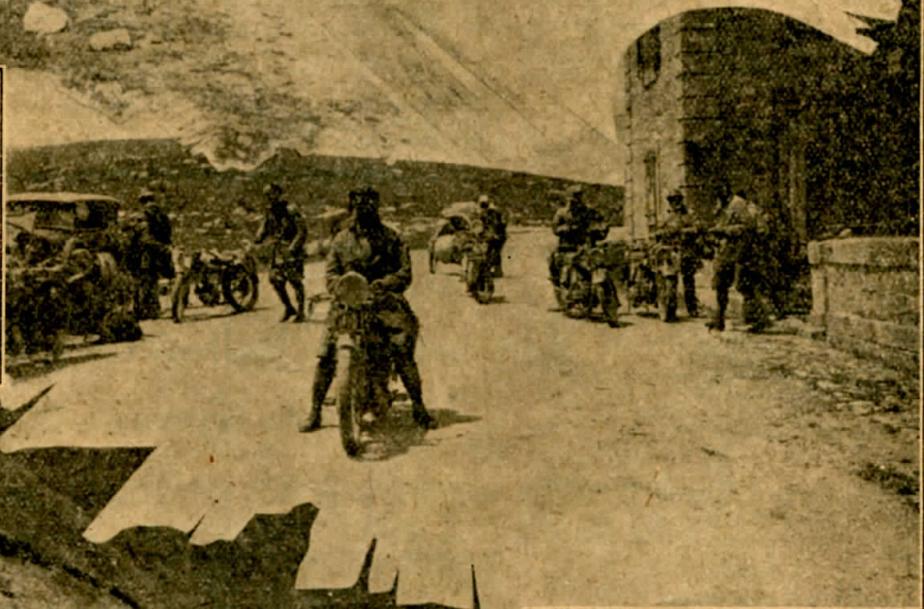
4. La Coupe-Challenge des Pyrénées (véhicules à quatre roues). Equipe Messier sans ressorts (Raimon et Soreau). Gagnée pour la deuxième fois consécutive et attribuée définitivement.

La Coupe du Républicain des Hautes-Pyrénées affectée à l'équipe de deux motos classées deuxième dans le classement de la Coupe des Pyrénées. — Equipe San Sou Pap (Sterny et Mouret).

Priz du Tourmalet. — A la marque dont l'équipe de deux coureurs sera classée troi-



PARIS-LES PYRE-
NEES-PARIS. — Du-
moulin (Gillet-Hers-
tal) en haut du col de
Puymaurens ; ci-con-
tre, le contrôle en haut
du même col.



La montée du Tour-
malet ; Sterny, sur
San Sou Pap, pre-
mier du classement
général.

sième dans le classement de la Coupe des Pyrénées. *Equipe Gillet-Herstal* (Andrieu et Dumoulin).

Prix du Col d'Aspin. — A la marque dont l'équipe de deux machines sera classée quatrième dans le classement de la Coupe des Pyrénées. *Equipe Norton* (Perrin et Delbelle).

Challenge Ollier. — Le Challenge Ollier, magnifique objet d'art, est attribué pendant un an à la marque toutes catégories dont un coureur aura le plus de points. *San Sou Pap* (Stern).

Prix spécial Ollier. — Le prix spécial Ollier sera décerné au conducteur pilotant le véhicule qui remporte le Challenge Ollier. Stern (*San sou Pap*).

Grande plaquette d'honneur

de l'Automobile-Club du Sud-Ouest :

A la meilleure performance faite avec une voiture. (M. Soreau, avec Messier sans Ressorts).

Grande Médaille d'Argent de la Ville de Bordeaux :

Attribuée au concurrent le plus persévérant et le plus courageux dans les petites cylindrées Dubos (catégorie 175 cmc.).

POUR LES AMATEURS

Pour les trois premiers amateurs, les organisateurs ont prévu pour chacun d'eux un bon de (500 fr. pour travaux et réparations à faire à leur machine par la maison qui leur a vendu :

- 1^{er} Rollet, bon de 500 fr.
- 2^e Mothiron, bon de 500 fr.
- 3^e Petit, bon de 500 fr.

Classement général des motos et cyclecars

Ce classement est établi inter-catégories et on fait intervenir le poids transporté, divisé par la cylindrée, le quotient le plus élevé, autrement dit le centimètre cube de cylindrée transportant le plus grand nombre de kilos étant le premier. Il est incontestable que si les grosses cylindrées sont désavantagées, dans les moyennes de contrôle à contrôle, et montée des cols, les grosses cylindrées ont un gros avantage et une réserve de puissance que n'ont pas les petites.

1 ^{er} Stern	San Sou Pap	Dipl. Médaille Or
2 ^e Bonnel	Automoto	— Or
3 ^e Grandpierron	Roudadoux	— Or
4 ^e Chérêt	Austral	— Or
5 ^e Douet	Automoto	— Or
6 ^e Clech	Dollar	— Or
7 ^e Thézenas	Ravat	— Or
8 ^e Bernard	Gnome-Rhône	— Or
9 ^e Perrin	Norton	— Or
10 ^e Paulin	Ravat	— Or
11 ^e Fourier	La Cyclette	— Or
12 ^e Vroonen	Gillet-Herstal	— Or
13 ^e Albissua	Stella	— Or
14 ^e Mouret	San Sou Pap	Médaille Vermeil
15 ^e Turewick	Sarolea	Médaille Or
16 ^e Rollet	Amateur	— Or
17 ^e Sandford	Sandford	— Or
18 ^e Andrieu	Gillet Herstal	— Or
19 ^e Dumoulin	Gillet Herstal	Médaille Vermeil
20 ^e Williams	Terrot	— Vermeil
21 ^e Dubos	Royal Moto	— Vermeil
22 ^e Mothiron	Amateur	— Vermeil
23 ^e Robert	Automotion	— Vermeil
24 ^e Huguet	Griffon	Médaille Argent
25 ^e Petit	Amateur	— Argent
26 ^e Pruvost	Amateur	— Argent
27 ^e Maillard-Brune	Amateur	— Argent
28 ^e Matruchot	Amateur	— Bronze
29 ^e Delbelle	Norton	— Bronze
30 ^e Christ	Villard	— Bronze
31 ^e Dardy	Amateur	— Bronze

Classement des voitures

1 ^{er} Soreau	Messier sans ressorts	Médaille Or
2 ^e Raimon	Messier sans ressorts	— Or
3 ^e Bujéaud	Amateur	— Bronze

FÊTES DE L'ASSOMPTION



Un nouveau Rallye-Camping de Moto-Revue



Nous avons dit le succès de notre dernier rallye camping au bord de la mer. Voici la meilleure preuve de l'impression que *Moto Revue* a faite au cours de cette randonnée d'essai :

Mairie d'Ault

Le 22 juillet 1927.

Monsieur le Secrétaire Général
et cher Monsieur,

Je suis doublement heureux, tant comme propriétaire des terrains où votre Société avait établi son Camping qu'en qualité de Maire d'Ault-Onival-Bois-de-Cise, de recevoir votre lettre de remerciements.

Ma commune a été très heureuse de votre visite et de l'animation que vos jeunes gens lui ont donnée. Je puis vous assurer qu'ils ont fait à tous une excellente impression et qu'ils se sont assurés notre meilleure sympathie par leur parfaite courtoisie. Nous serons heureux de les recevoir à nouveau s'ils veulent bien nous favoriser d'une nouvelle visite et mon fils, motocycliste lui-même et possesseur d'une Rover, se fera un grand plaisir d'offrir un vin d'honneur à tous vos sociétaires en notre Casino municipal.

Veuillez agréer...

Le Maire : E. MARIAGE.

Inutile de dire que la spontanéité de la réponse et du geste nous ont été droit au cœur ; ça été pour nous un témoignage de la parfaite correction de toute la jeunesse qui a participé à notre rallye d'essai : nous savions qu'il en était ainsi, nous savions que la population n'avait pu formuler la moindre critique et n'avait pas tari d'éloges, mais n'avions-nous pas été égaré par l'ambiance ? Cette lettre nous donne toute satisfaction.

Conclusion : tous les participants nous demandent instamment de revenir au 15 août ! M. Mariage nous réclame aussi avec les honneurs du Casino municipal. Nous avons annoncé aussi un nouveau Rallye-Camping pour le 15 août. Nous avons déjà un certain nombre d'adhésions. La leçon du dernier rallye nous a été d'un précieux enseignement : alors ?...

Envoyez-nous de suite votre adhésion pour l'Assomption (noms et adresses du conducteur et des participants).

Les tentes et piquets (démontables) et accessoires seront remis à *Moto Revue*, à chaque groupe individuellement, contre versement de la somme cotisation et une garantie normale remboursable à chaque groupe au retour. Cette remise de tentes aura lieu quelques jours avant le départ.

Envoyez-nous vos suggestions résultant du dernier rallye (deux départs spéciaux

seront prévus pour les petites et grosses cylindrées), vos préférences sur le lieu de camping, etc., etc... Les modalités seront fixées dans le prochain numéro.

L'organisation

Donnons quelques détails sur l'organisation de ce rallye : nous y reviendrons dans le numéro du 6 août.

13 août, 8 heures : Départ du 1^{er} groupe.

12 heures : Déjeuner du 1^{er} groupe.

13 h. 30 : Départ du second groupe.

16 heures : Arrivée générale à Abbeville

apéritif.

16 h. 45 : Départ sur Cayeux-sur-Mer, Brighton.

18 h. 30 : Arrivée à Brighton ; campement.

14 août, 9 heures : Bains de mer, épreuves nautiques.

11 heures : Rallye Ault Onival. Vin d'honneur par la municipalité.

15 h. : Rallye St-Valéry-sur-Somme.

19 h. : Gymkhana. Prix variés. Bal champêtre.

15 août, 8 heures : Vérification des machines

12 h. 30 : Départ des petites cylindrées.

13 h. 30 : Regroupement à Abbeville.

17 h. 30 : Départ des grosses cylindrées.

Lire tous détails dans *L'Auto*, *L'Intransigeant*, *La Liberté* et *L'Echo des Sports*.

Classement par points et par catégorie

N°	Coureurs	Marques	Etapas								Mont. total de pts	Coeff. poids par cylind.	Médail.	Observations		
			1 ^{er}	2 ^e	3 ^e Etap Ternale		4 ^e Etap Aspin		5 ^e	6 ^e					7 ^e	
Motos 175 cmc.																
11	Sterny	San Sou Pap	50	30	30	18	50	18	30	40	40	306	1,3090	Or Verm. Verm.		
12	Mouret	San Sou Pap	50	30	30	18	40	18	30	40	40	296				
1	Dubos	Royal Moto	50	30	30	18	40	0	30	40	40	278				
2	Fournier	Aubier Dunne	Ab.													
10	Poggi	Amateur	Ab.													
13	Bordes	La Cyclette	Ab.													
Motos 250 cmc.																
20	Bonnel	Automoto	50	30	30	18	50	18	30	40	40	306	0,9600	Or Or Or Or Or Verm.		
17	Granpierron	Roudadoux	50	30	30	18	50	18	30	40	40	306				
23	Chéret	Austral	50	30	30	18	50	18	30	40	40	306				
19	Douet	Automoto	50	30	30	18	50	18	30	40	40	306				
22	Albissua	Stella	50	30	30	18	50	9	30	40	40	297				
16	Robert	Automotion	50	30	30	18	30	0	30	40	40	268				
18	Gimel	Favor	50	10	0	5	Ab.									
Motos 350 cmc.																
44	Clech	Dollar	50	30	30	18	50	18	30	40	40	306	0,8074 0,7893	Or Or Or Or Or Verm. Or Verm. Verm. Verm. Argent		
37	Thézenas	Ravat	50	30	30	18	50	18	30	40	40	306				
35	Paulin	Ravat	50	30	30	18	50	15	30	40	40	303				
40	Fourier	La Cyclette	50	30	30	18	50	15	30	40	40	303				
32	Turewick	Saroléa	50	30	30	18	50	15	30	30	40	293				
50	An Irieu	Gillet Herstal	50	30	30	14	50	6	30	40	40	290				
51	Dumoulin	Gillet Herstal	50	30	20	18	50	18	30	30	40	286				
30	Williams	Terrot	50	30	30	18	50	15	30	20	40	283				
42	Mothiron	Amateur	50	30	30	16	50	9	30	20	40	275				
46	Huguet	Griffon	50	30	30	12	50	12	30	0	40	254				
33	Gossein	J. Thomann	Ab.													
36	Bussières	Ravat	Ab.													
49	Brouet	B. C. R.	50	Ab.												
Motos 500 cmc.																
58	Bernard	Gnome et Rhône	50	30	30	18	50	18	30	40	40	306			0,5107 0,4778	Or Or Or Or Or Argent Argent
59	Perrin	Norton	50	30	30	18	50	18	30	40	40	306				
61	Vroonen	Gillet-Herstal	50	30	30	18	50	15	30	40	40	303				
55	Rollet	Amateur	50	30	30	12	50	9	30	40	40	291				
60	Petit	Amateur	50	30	10	16	40	0	30	30	40	246				
56	Maillar-Brune	Amateur	50	20	30	4	0	0	30	40	40	214				
Motos 750 cmc.																
63	Mitruchot	Amateur	50	30	20	0	0	0	30	0	40	170	Bronze Bronze			
65	Delbelle	Norton	50	30	10	0	-5	0	30	0	40	165				
64	Charles	Amateur	30	30	Ab.											
Sidecars 600 cmc.																
66	Message	New Motorcycle	50	30	30	18	50	12	20	Ab.						
Tricyclecars 350																
68	Christ	Villard	50	30	0	0	10	0	10	30	20	150	Bronze			
Tricyclecars 1.100 cmc.																
72	Sinclair	Sanford	50	30	30	14	50	6	30	40	40	290	Or Argent Bronze			
70	Pruvost	Amateur	50	30	10	0	40	0	30	30	40	230				
71	Dardy	Amateur	50	20	0	0	0	0	30	10	40	150				
Voitures 750 cmc																
77	Bujaud	Amateur	50	30	0	0	0	0	30	10	30	150	Bronze			
Voitures 1.500 cmc.																
80	Soreau	Messier s. ressorts	50	30	30	4	50	6	30	40	40	280	Or Or			
79	Rainon	Messier s. ressorts	50	30	30	8	50	0	30	40	40	278				
81	De Marande	S. C. A. P.	50	30	10	0	Ab.									

**PREMIÈRE COURSE !
PREMIÈRE VICTOIRE !**

Concours de régularité
du Moto-Club d'Alger
1^{er} CASTELET sur
MOTOCYCLETTE

LUCIFER

Sport 3 CV., strictement de série

· VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT CHEZ ·
TOUS LES AGENTS DE LA MARQUE ET CHEZ

MESTRE & BLATGÉ 46, Av. de la Grande-Armée, PARIS
Téléphone : WAGRAM 45-63 et 45-63

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
Jointes 1 Fr. et Indiquer : Cycle, Moto ou Auto
Nom _____ Adresse _____

PUB. G. SWEERTS M. R.

CONSTRUCTEURS...

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

LA BOITE 3 VITESSES

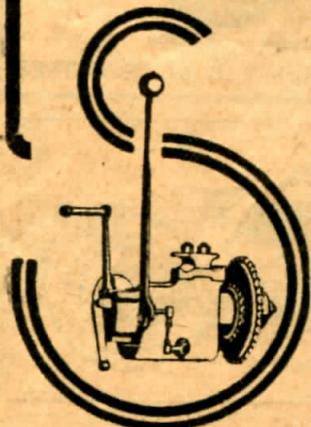
STAUB

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

Demandez les Conditions et le Catalogue

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

Téléphone : GALVANI 12-46



POUR les VACANCES



met la Moto à portée de tous en lançant le type **P. 2 CV.** moteur **DK W.** à démultiplicateur - monte toutes les côtes. -

1.550 Frs.
::

FACILITÉS DE PAIEMENT

Motos "SIC", 11, Passage d'Iéna - LEVALLOIS-PERRET - (Seine) -

D. S.

500 cmc. Tourisme

COUPE DE L'ARMISTICE

Trois D. S. au départ
Trois D. S. à l'arrivée
et sans pénalités !!

SIX JOURS d'HIVER

Coupe Challenge du groupe rouge,
avec SIMON et BODART, seuls
équipés complètes sur motos GH,
dynamo Lumière, bougie Nerka,
chaîne Brampton, pneus Hutchinson
: : huile D. E. B. : :

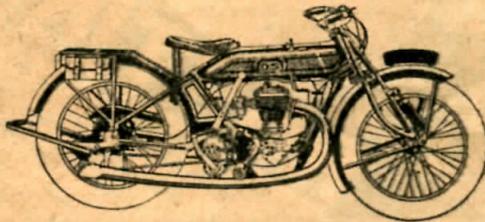
Stock énorme de pièces détachées
pour motos HARLEY et INDIAN

Établ^{ts} MALTERRE Frères

(Ing. A et M.)

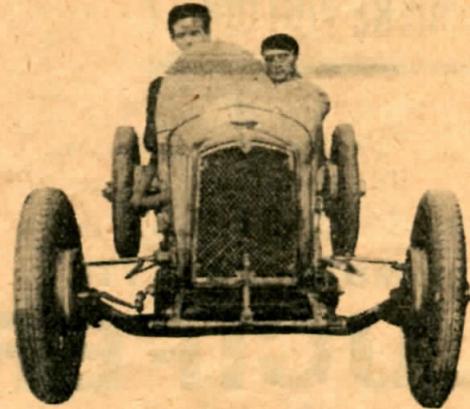
12, r. Bisconnet, PARIS (11^e)
Usines à MONTREUIL-s-BOIS

Catalogue
gratuit
sur demande



S. P. A. G.

AU BOL D'OR 1927

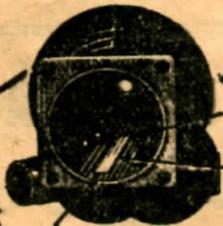


Avec une seule voiture modèle grand sport
série, a su démontrer aux spectateurs son
incomparable tenue de route, sa maniabilité
aux grandes allures et la régularité de son
moteur Ruby série.



É^{ts} A. SÉMILLE & G. PÉQUIGNOT

161, Quai d'Asnières, 161 -- ASNIÈRES (Seine)



CYLINDRES

RAYÉS

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

Téléphone :
LEVALLOIS 14-63

BARIMAR

Télégramme :
BARIMAR - CLICHY

48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ. Schneider, Aubert

Les Accessoires pour Motos

"SKILFO"

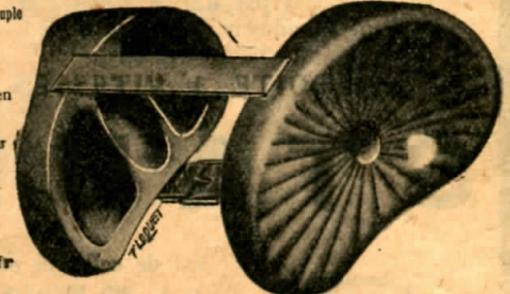
P. MOREAU, 9, Avenue Nationale, Charleville - Tél. 673 - R. C. 4.607

GRIPS-GENOUX

N° 213

en caoutchouc souple

Modèle
très étudié
retenant bien
le genou.
Fixation par
courroie



PRIX :
la paire... 39 fr

Modèle à souder au réservoir (même prix)

DANS TOUS IES MAGASINS D'ACCESSOIRES

MOTO ULTIMA LYON

FABRICATION FRANÇAISE

MAISON CRÉÉE EN 1908

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

Demandez le Catalogue 1927

E. BILLION, Constructeur

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

Téléphone : VAUDREY 2-04

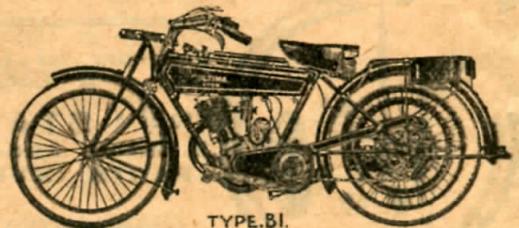
Chèque postal N° 154-61 Lyon

MOTEURS

4 temps

3 & 4 CV

2 Cylindres en V
500 cmc.



TYPE.BI.

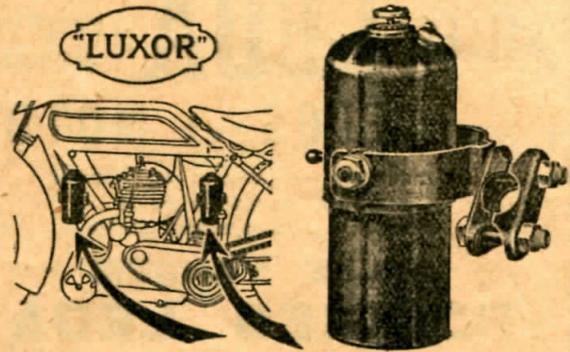
LES GROUPES MOTO

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)



Bosch

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

se trouvent

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

F. PÉAN

Représentant Exclusif (France et Colonies)

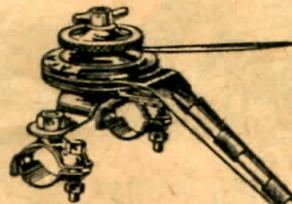
Tél. : Anvers 35-15 - Adr. télégr. : Robochor 53-Paris

ATELIER SPÉCIAL
 D'ÉQUIPEMENTS ET DE RÉPARATIONS

AGENTS à Lille, Lyon, Bordeaux,
 Marseille.

FREIN de DIRECTION EXCELSIOR

DÉBRAYAGE INSTANTANÉ



AFA

VAINQUEUR au
BOL D'OR

PRIX
 la pièce :
85 fr.

- 1** ers
- 125 cmc. Biemans, sur ROVIN
 - 175 cmc. Cabet, sur MONET-GOYON
 - 250 cmc. Laurent, sur LAURENT
 - 500 cmc. Debaisieux, sur MONI-GOYON
 - 600 cmc. Mess'ger, sur NEW-MOTORCYCLE

AMORTISSEUR
EXCELSIOR AFA
 Le paire
 avec
 ferrure: **170 fr.**

CLASSEMENT GÉNÉRAL

Madame Violette Moriss, sur B. N. C.

Etablissements L. POUTRAIT, 7-9, Rue de la Croix-Faubin, Paris

AMAC

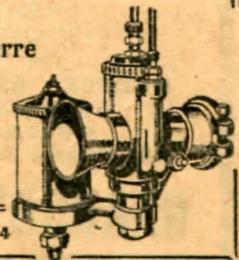
Le Carburateur
 - des Records -

a remporté sa 26^e Victoire dans le
TOURIST TROPHY ANGLAIS

la plus importante Épreuve
 Motocycliste d'Angleterre

- Catég. 500 cmc. : 1^{er} BENNETT sur NORTON (RECORD DE LA COURSE)
- 250 cmc. : 1^{er} HANDLEY sur REX-ACMÉ (Record de la Course et Record du Tour)
- 350 cmc. : RECORD du TOUR par HANDLEY sur REX-ACMÉ.

Etablissements ROBERT MUNRO, 198, Boulevard Pépère, PARIS - Tél. : WAGRAM 10-14



SELLES LEDA à Parallélogramme
pour **VÉLOS et MOTOS**

La meilleure suspension au Monde
- Réglable suivant le poids -
Incassable - Absolument stable

- SELLE TANDEM -
BOUGIES LEDA

Isolant primé par l'Aéronautique - Modèles : de 8 fr. à 27.50
suivant les Motocars - Tous démontables

Éts LEDA, 157 bis, Av. É. L.-Vaillant - BILLANCOURT
Représentant à St-Étienne : M. P. DAVIER, 66, rue du Onze Novembre

FILTREZ...
VOTRE ESSENCE !

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

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

En vente dans les Garages
et Maisons d'Accessoires

Type M pour motos (diamètre 80%)
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

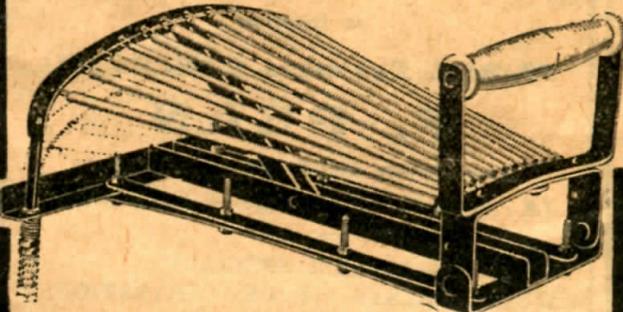


Le **GARAGE LAUGIER**
vous informe qu'il
vient de prendre
l'Agence de la "DURANDAL" pilotée par DAGCRNO
Moto 1^{er} ex aquo

DANS **PARIS-NICE**
Allez la voir
36, Rue Laugier, au **GARAGE LAUGIER**
qui a étudié toutes les
améliorations susceptibles
de donner au **MORGAN**
le confort d'une Voiture
MORGAN d'occasion
- Echanges contre Motos -
Téléph. Wagram 38-27




Révolution dans la Selle Tandem
Exigez le Siège **MÉCANO** Amortisseur
Prix 160 fr. (contre mandat à la commande)
Adresser Commandes à M. CABRESPINES
45, Rue de Tourville - PARIS (20^e)



ÉCOLE DE MOTOS
EN SOLO OU EN SIDE CAR
Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Contiance
Fondée en 1884

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

AGENCE
TERROT · MONET & GOYON · RAVAT · MONOTRACE
VELOCETTE · RADIOR · F.N.
RENÉ GILLET · DOLLAR · PEUGEOT
et toutes Bonnes Marques

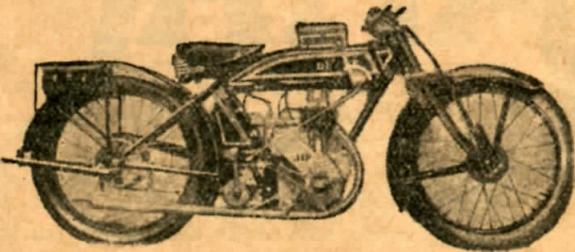
MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN
Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS
Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. - Fermé le Mardi

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

Motos DÉ-DE
Nos Modèles

175 cmc. - Chaîne-courroie ou chaîne-chaîne.
250 cmc. - Sport, 2 temps, chaîne-chaîne.
250 cmc. } 4 temps, à soupapes latérales ou culbu-
350 mcc. } teurs.



Demander catalogues DÉ-DE. 50, Av. Marceau Courbevoie (Seine)

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

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

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

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets 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 nous en rendez pas responsables.

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

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

A. B. C. urgent cause départ 1^{er} août moteur à culbut., pneus ballons c. neufs, marche garantie, parf. état, éclairage Magondeaux, outillage complet, prix à débattre. Malette, 93, boul. Saint-Germain. Métro Odéon.

A. B. C. 1926 aff. garantie, cub., roul., phare comp., tan-sad, ass. imp. payés. Tous les jours, prix 3.400 francs; 35, rue de Nantes, (19^e).

A. J. S. 350 emc., culbuteurs 1926, très vite, 115 km. à l'heure, parfait état mécan., Terry, compteur, éclair. électr., frein direction, vente cause départ. Pierre Malignon, 59, rue Gallée, Paris (8^e).

A. X. A. sport, 250 emc., 4 CV, boîte Staub, 3 vit., ch. ch., freins dans les moyeux avant et arrière, selle Terry, pneus 700 x 80, éclairage électrique, tan-sad, comp. O. S., nombreux accessoires représentant 1.000 fr., sortie usine Juin 1926, état neuf, essai à volonté, prix net 3.000 fr., écrire pour rendez-vous E. Vincent, 112, rue de Bagneux, Montrouge (Seine).

Aloyon moto, 3 CV., 2 cylindres, bloc-moteur, 4 tps, 2 vitesses à chaîne, selle Terry, état parfait, prix 2.000 fr., écrire ou s'adresser après 18 heures ou dimanche matin. Rigaut, 89, route de Calais, Notre-Dame du Theil, Beauvais (Oise).

Automoto neuve, débray. 1.350-Smart 2 emc., bon état, 1.200 fr. Terrot mot., Mag., 4 c/m. 3 vit., 2.200 fr. Tesjou, 63, rue Ducoëlic (14^e).

Bonne moto moteur B. C., bote Sturmer, pneu neuf, sport, 2.600 fr. Ecrire à M. Rademacker 3, avenue de la Marne, Cité Jarry à Blanc-Mesnil (Seine-et-Oise).

B. S. A. 3 vitesses, 5 CV, état neuf, 700 fr., 80 av. ou sans sidécar 1.950 fr. Lacroix, 56, boulevard Diderot, Paris.

Cleveland t. armée, t. bon état, phare, tan-sad, r., pies, 1.750 fr. sur r.-vous ou matin avant 8 h. Arnoult, 51, rue Berthe, Paris (18^e)

Cyclotraceurs neufs et occas., ttes pièces détachées et magnéto. Collot, 50, avenue Coutant, Ivry-sur-Seine.

D. F. R. 350 emc., éclair., 2 ans, neufs, t.-sad, carb. spéc., 3 l. 1/2, ass., p. 1 an impôts pay., 2.600 fr., excel. ét. — Huot, 43, rue Lecourbe, Paris (15^e).

Dé-Dé Sport 1926, 3 vit., h. ch., freins, moyeux avant et arrière, tan-sad, moteur et boîte neuve, 2.500 fr. Barillet, 13, av. du Cimetière, Pantin (Seine).

Se compléter d'un moteur... une boîte
C. Picard

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

Demandez notice M. R.
26, Rue Carnot
COURBEVOIE (Seine)
PUB. G. SWEERTS

LE FILTRE "YALL"
A DÉBIT VISIBLE

se fait pour les
Monet-Goyon, pas de 11x190
et pour
Terrot, Magnat, etc..., pas de 10x190

SE FIXE SANS SOUDURE
Prix : 35 frs

LA NOUVELLE SACOCHE DE CADRE
pour les Nouveaux Modèles Monet-Goyon à cadre surbaissé est parue
Prix : 34 frs

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

Dollar spéciale, culb., sport 175 emc., 650 x 65, magnéto Bosch carb. Amae, 2 manettes, 3 vitesses Staub et. neuf, 3.200 fr. E. Follain 10, rue de Paris, Chevreuse.

Douglas 4 CV, 350 emc., parfait état, par. J. Dunlop, Cort., 650 x 65 neufs, écl., outill., ven. lue p. partic., 2.000 fr. Ailhaud, 15, Grande-Rue, St-Leu-la-Forêt (S.-et-O.). Tél. : 127, train g. du Nord.

Douglas 3 CV, 2 v. moteur revis., fact. à l'app., parf. état, 1.700 fr., visible tous les matins de 8 à 10 h. Brunel, 240, rue de Tolbiac, Paris.

Douglas, 350 emc., 2 vit., très bon état, groupe Luxor, access., outill. complet, 2.000 fr. Henry, 27, rue Tronchet, Centr. 22-95.

F. N. 500 emc., état absolu, neuf, confort, éclair. électr., amortisseurs técalémit partout, kn, greeps, tan-sad, sacoches, impôts et assurance payés, 7.000 fr. Royer, 93, avenue des Champs-Elysées ou écrire pour reni.-vous.

F. N. 3 CV, cardan, compteur, indicateur vitesse O. S., éclairage Magondeaux, très bon état. E. Langlois à Morée (Loir-et-Cher).

F. N. M. 60, standard 1926, pns 700 x 90, tan-sad, técalémit, bon état, 4.600 fr. apr. essai. Poupon, La Ferté-Gaucher (S.-et-Marne).

F. N. M. 60 ph. Luxor, 2 bees, Péhu 250 l., t-sad, Brooks, rep. p. pas., 2 ch. air, chaîne, sacoches, pp. p., bit., 4.500 fr., pressé. 10, rue Michel-Ange (16^e).

F. N. M. 60, 350 emc., pneu 28 x 3, éclair. Mag., p. intér., excell. état. Moris, 26, rue Martinval, Levallois-Perret (Seine).

F. N. 350, culbuteurs, compt. O. S., tan-sad, Terry, écl. Magondeaux, phare écété 1926, roulé 2.000 km., 6.000 fr. tous les jours, à partir de 20 h., sauf jeudi, dimanche. Brassamin, 246, av. Président-Wilson, Plaine-St-Denis

G. A. R. 6 CV, comme neuf, ecl. électr., 5.000 fr. ou échange contre bonne moto. Druck, 26, rue Nicolaï, Paris.

Gnome et Rhône 5 CV, grand sport, très bon état, tan-sad. A. res 17 heures, tous les jours, 77, rue du Chemin-Vert, Maisons-Alfort (Seine).

Gnome et Rhône 250 emc., 3 CV 1/2 1925, cause maladie, roulé 4.000 km., revisee, éclairage électr., tan-sad, ch. rechange, pneus bon état, 3.000 fr. Ecrire p. r.-v. Harbas, 59, av. de la Motte-Picquet, Paris (15^e).

Gnome et Rhône 500 emc., grand sport, parf. état, éclair., compt., tan-sad, assur. 3 mois, 3.800 fr. Montagnac, 76, rue St-Maur, Maisons-Alfort (Seine)

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

F.N. les célèbres Motos
350 et 500 cmc.
à culbuteurs
350 cc. à soupapes latérales
sont en vente aux
MEILLEURES CONDITIONS
au
GRAND GARAGE
DU POINT DU JOUR
147, Boulevard Murat - PARIS

Gnome et Rhone 500 cmc., ét. neuf, r., 2.000 fr. Vernier, rue de la Chasse, Choisy-le-Roi.

Le Grimpeur 3 CV, machine neuve non déclarée, ayant servie à l'étalage, cédée avec garantie de six mois au prix de 2.800 fr. Paris-Motos, 79, av. des Ternes, Paris.

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

Bicyclette à moteur Griffon, 1 CV 1/2, bon état, carte-grise, à vendre 750 fr. Raymond Lewille, 101, quai d'Asnières, Asnières (Seine)

Belle occ., 9 CV, Harley. Jouin, rue Geoffroy-St-Hilaire, n° 6.

Harlette Geco, neuve, 2 ch., mot. train, 2 vit., par. jamb., assur. payée, Maloux, n° 14, Passage St-Nicolas, Maisons-Laffite (S. et-Oise).

Koehler-Escoffier, 1926, 500 cmc., culb., tr. rap., ét. nf, tan-sad, nombr. acc., 4.800 fr., tous essais. Boura, 13, av. de l'Ouest, Parc-St-Maur (Seine).

Leloir-Train 2 CV, 2 vit., très bon état, 1.500 fr., visible à Paris, 33, boul. Bessières. J. Mairesse, pl. A.-Ferry, Gérardmer (Vosges).

Mascotte P. S., dame ou ecclés., 125 cmc., débr., selle Terry, gros pneus, parf. état. Mlle Pastier, 19, rue Dagorno, Paris (12^e).

Motos « La Mascotte » 1 CV 1/2, occasion, entier. rev., garantie usine, prix très intéress., toutes pièces rech., moteurs P. S. 4, rue du Pré-Saint-Gervais, Pantin.

Mascotte P. S., chaîne, valeur 2.250 fr., roulé 1.200 km., état de neuf, avec éclair. acétyl., à enlev. à 1.100 fr. Visible tous les jours de 18 h. 30 à 21 h. 30, samedi après-midi et dimanche matin, 8, rue Raspail, à Malakoff (Seine).

Au plus offrant, Magnat-Debon, 250 cmc., 2 tps, mod. 1925, cadre et ailettes, cylindres accidentés, ou bien pièces détail ; offres avec timbre. Rousseau, Lauzerte (Tarn-et-Garonne).

Pour tout ce qui est
HARLEY-DAVIDSON
MONET & GOYON
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
EXPÉDITIONS
RÉPARATIONS ACCESSOIRES
Agence Parisienne
Maison Becker, 133, Bd Péreire - PARIS

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

MOTO-ECOLE

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

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

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

MOTO-ECOLE

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

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

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

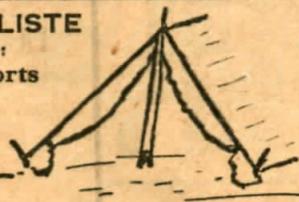
MOTO-ECOLE

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

L'ARC TENDU

6, Rue Saunier, PARIS (9^e)

CATALOGUE FRANCO
SUR DEMANDE



Le GRAND GARAGE RENOUVIER

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

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

MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT

Monet-Goyon 4 CV, 2 pl., ét. neuf, capote, pare-brise, acc. div., 3.850 fr. Désiré, 17, rue Mayenne, Bourges (Cher).

Monet-Goyon 2 CV, 1:26, état de neuf, bas-prix ou échange contre plus forte, préf. 4 tps, paierait suppl. Très pressé. S'adresser : 24 bis, ruelle des Caillots, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Monet, Mag. Burman, neuve, 350 cmc., roulé 400 km., pneus 710 x 85, 4.600 fr. Reprendrait en compte, 175 cmc. 2 tps, récente. Tél. : Puteaux 336

Monet-Goyon 4 CV, 4 tps, roul. 800 km., p.; c. 710 x 85, cause maladie. Couraud, 11, rue Palouzié, Saint-Ouen (Seine).

Monet-Goyon 4 CV, 2 échap., éclair. électr., boîte Burman, carb. Amac, selle Terry, pneu neuf, 2.900 fr. Reprend petite moto. Druck, 26, rue Nicolai, Paris.

Monet-Goyon, 350 cmc., mo-
teur Mag., boîte Burman, à culb.,
en parf. état, 4.500 fr. Fèvre,
79, avenue des Ternes, Paris.

Monet-Goyon, 500 cmc., sup-
sport, sortie mai 27, sous garantie
avec compteur, montre, tan-sad,
à vendre cause maladie, valeur
8.700 fr., laissée à 7.500 fr.
R. Bernard, 44, rue Ybry, Neuilly-
sur-Seine. Tél. : 276.

Monet-Goyon 2 CV, 2 vit.,
kick, roulé 4.000 km., 1.600 fr.
Lacoste, 5, rue Barge, Paris (15^e).

Monet-Goyon 2 CV, comme
neuve, 2.500 fr.; Monet-Goyon,
2 CV, parf. état, 1.800 fr.; Triump
CV, parf. état, 1.800 fr.;
Triumph, 500 cmc., bon état,
2.500 fr.; Mathis 6 CV, 2 pl.,
4.000 fr.; cyclecar et auto-fauteuil
6 CV, capote, pare-brise, éclair.
Mag., 2.500 fr. L. Journet,
Coligny (Ain).

Monet-Goyon, 350 cmc., M. C.
1926, 4 tps, pneus 700 x 80,
éclairage, état impeccable, exc.
occ., tte conf. Ecrire : Marmolton,
37, rue de la Procession, Paris (15^e)

Moto 250 cmc., 3 CV, 2 vit.,
2 tps, écl. électr., phare 25,
bougies, équip., t.-sad, parf. état
marche, 2.700 fr. Vis. t. l. j. ou
essai sur rendi-vous, sam. et
dim. Guibert, 15, boul. Gare,
Saint-Brice (Seine-et-Oise).

Moto 3CV, ch. Gérard, 175 cmc.,
excel. ét. avec accessoires, net :
1.300 fr. Concierge, 86, rue
Michel-Ange.

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

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



CARROSSERIES ET CHASSIS

pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-place
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 12^e Tel. Gobelin 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

OUVERTURE DE LA FOIRE aux MOTOS

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

LA PLUS FORMIDABLE
EXPOSITION DE MOTOS
DE TOUTES MARQUES

: à vendre ou à échanger :

: Neuves et d'occasion :

: vendues avec garantie :

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

ENTRÉE GRATUITE

Tous les jours, même Dimanche

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

MOTO-ÉCOLE Services des Ventes et Transactions

3. Rue Dagorno - PARIS

— Téléphone : Diderot 41-83 —

Établ^{ts} RENOVA (H. Bellivier) (et A. Liègeois)

61, Rue de Normandie - COURBEVOIE (Seine)
MÉDAILLE D'OR, EXPOSITION DE LONDRES
GARANTISSENT leurs pneus rénovés

Quelques Prix :

Recaroutage
650x65. 72 fr. — 700x80. 77 fr.
710x90. 102 fr. — 715x115. 110 fr.
Recaroutage avec carcasse
650x65. 135 fr. — 700x80. 145 fr.
710x90. 172 fr. — 715x115. 180 fr.
3 fois moins cher que des pneus neufs

Peugeot 3 CV 1/2, boîte 2 vit., pn. neufs, 1.400 fr. Quere, 7, impasse Math.-Gillet, Pierrefitte-Jonch.

Rally, sport, 7 CV, 2 pl. pneus neufs, nombr. acc., 10.000 francs. Ravissot, 55, quai Boulogne, Boulogne-sur-Seine.

Rover 2 cyl., 6 CV, payant pour 4, très rapide, parf. état. S'adresser : 48, rue Arago, Saint-Ouen (Seine).

Rovin, 2 CV, 2 vit., train., ét. neuf, 1.200 fr. Thivet, 30, rue Diderot, Vincennes.

Rovin 2 CV, 2 vit., ét. neuf, éc. Luxor, par.-j., acc., 1.350 fr. Wiart, 3, rue Rigaud, Neuilly-sur-Seine.

Rovin super-sport, mot. Jap. 3 CV, 3 vit., 2 freins AV. et AR. sur tambour, éclair. électr., amort. Hartford, prix : 2.850 fr. Moreau, 31, boul. de Clichy, Paris.

Royal-Moto type bloc, com. nve, pare-j., carb. Amac, cour. rech., rétrov., assur. 1 an, 2.600 fr. Samelli apr.-méli. Le Petit Nid, 14, allée Lac-Sup., Le Vésinet (Seine).

Sarolea, 350 cmc., super-sport, neuve, compt., éclair., gros pneus, occ. except., Dugue, 16, Grande-Rue, à Créteil (Seine).

Soyer, moto 250 cmc., comm. nve, roulée 800 km., toute confiance, prix : 3.300, cause départ, Ecire Lecomte Abel, à Eppes, par Coucy-les-Eppes (Aisne).

Sunbeam, 500 cmc., ch., ch. Terry, éclair., access., pn. neufs, méc., parf., 4.000. Mansart, 11, rue Dulong, Paris (17^e).

Sunbeam, 4 CV 1/2, état absol. neuf, g., pn., acc., ch., ch. 4.200 fr. T. l. j., ap. 6 h., 3, rue Jules-Vallés, St-Ouen, P. Chagnacourt.

J. Thomann, 2.600 fr., super-sport, 3 vit., tan-sad., réserv. supp. décompt., parf. état, visib., essai dimanche, Chappuis, 55, rue de Champigny, Chenevières-s.-Marne.

J. Thomann, s. sp., 3 CV., 3 v., réserv. 11 l. Terry, c. neuve, 2.800 à déb., essai t. dist., t. l. jours, 14 à 20 h., 16, rue Alexis-Pesnon, Montreuil (Seine).

Jean Thomann, 3 CV., 4 vit., très propre, 2.000. Clément, 158, rue Ménilmontant (20^e).

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

Etat neuf - Garantie 6 mois - Crédit
Fabrique de Carrosseries
Tous types - Catalogue gratuit
ouvre 1 même
le Dimanche FOULON, 1 2 av. Daumesnil

Motobécane 175 cmc., 1925^e 2 CV, 2 tps, 55 km., avec tan-sad, phare Luxor, très bon état, 1.250 fr., cause de service militaire. Tous les jours. R. Ves-chambes, 58, rue Blomet, Paris (15^e).

Motobécane 2 CV 1/2, 2 vit., neuve, roulé 400 km., 1.900 fr. Visible, s'adresser : Voicerey, 31, rue de Citeaux, Paris (12^e).

Motobécane, mod. 26, parf. état, urgent. S'adresser : 111, rue Cambronne, Paris (15^e).

Motosacoche 3 CV, 2 vit., tan-sad, carte grise, essais à volonté, 1.500 fr. Très pressé. Prêtre, 24, rue Cardinet (17^e).

Motosacoche, 1.000 fr., machine spéciale très vite, prix 5.000 fr. Milland, 61, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

Motosacoche 8 CV, capote, p.-brise, p.-bagages, roue secours, tan-sad, écl. acc., très bon état garanti, 5.500 fr. Guilpain, 22, rue de la Liberté, Dijon (Côte-d'Or).

Pour cause santé Motocon-fort, 4 CV 1/2, tan-sad, peu roulé. Guichard, 12, rue du Boudin, Epinal (Vosges).

Norton, 500 cmc., à culb., type O. H. E., comme neuve, 7.200 fr. Laroque, 26, rue Florian, Paris (20^e).

Norton état neuf, pneus 700 x 80, compt., amortis., etc., 4.500 fr.; avec side, origine, 5.000 fr. Urgent, cause départ. Félix, 420, rue Colbert, Amiens (Somme).

Norton avril 1927, prix intés. Maury, 118, rue d'Avron, Paris.

Peugeot 3 CV, roulé 2.000 km., entièrement neuve, pour 2.500 fr. Thomann, 138, avenue Victor-Hugo, Aubervilliers (Seine).

Peugeot 3 CV, modèle 1926, prix 2.400 fr.; infian, presque neuve, grand luxe, garantie, 4.800 fr. M. Chable, 101, rue de Patay, Paris.

Cyclotact, 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, pied, 25 fr.

TESDOU, 63, Rue Ducaudé (14^e)

LE CATALOGUE 1927 EST PARU FRANCO SUR DEMANDE

Établ^{ts} V & W
17, Rue Riquet, PARIS

Sièges A.R. à ressorts
repose-pieds. Réservoirs
d'hulle. Boîte à chambre
à air. Pare-boue. Gips-
genoux, rétroviseurs, etc.

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces 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

PNEUS MOTOS

650 x 50 - 50 fr. et toutes autres
650 x 65 - 130 fr. dimensions
700 x 80 - 135 fr.

MARTIN 80, R. d. Dessous d'Is-Berges
Métro National.

Terrot 350 Jap, tan-sad.,
compteur O. S., éclairage Mag.,
parf. état, Aubry, 42, av. des
Ecoles, Vitry (Seine).

Terrot 250 cmc., 1926 avec acces.,
prix à débattre, Garreau, 289, rue
de Vaugirard, Paris (15^e).

Terrot, moto fin 1925, 3 CV.,
tan-sad., phare compl., 1900,
pressé. Voisin, 4, avenue du Poly-
gone, Vincennes (Seine).

Urgent à enlever cause départ
avant fin mois **Terrot Jap**, 350
latér., sortie usine mars dernier,
visible 7 h. à 12 h. et 14 à 18 h.
1/2. Garage Synical, 13, rue
d'Alsace, Levallois (Seine).

Terrot, 3 CV., 250 cmc., F. S. A.
fin 1926, 3 vit., pn., 700 x 100,
amort., grip-gen., par. jamb., cof.
de réserv., tromp., gr. phar. Ma-
gond., boît. à ch., air. repos.-piéd.
pr. l., sad. doub. silenc. Romino,
outils, comp., chaîne nev. de rech.,
réserv. d'hule 4.350 comptant à
débat., mach. neuve, jam. accé.,
cause 350 cmc. Perinet, Bouray
(Seine-et-Oise).

Terrot, 4 CV., bon état, éclai-
rage, visible après-midi, 2.600 fr.
Dauphinot, 60, rue Vergniaud,
Paris (13^e).

Triumph, r., état garanti, sport
110 à l'heure, pn. 80, compl.
amort., outill. 5.000. Gateau, 2,
rue de Provence, Paris.

Triumph, 5 CV., très bon état,
mot. rev., 3 vit., débray., avec
outil et chamb. rech. S'adresser
3, passage des Muriers (20^e), après
18 h., prix 2.400 fr.

Triumph, 4 CV., revisée, très
bon état marche, tan-sad., 2.800.
Garage Tomine, Bl. Liberté,
Rennes (Ille-et-Vilaine).

Monet-Goyon, 2 CV., sport,
1926, selle Terry, peu roulé,
Leblanc, Jussy-Champagne (Cher).

Terrot, 250 J. A. P., 700 x 85,
boîte Burman, état de neuf, prix à
débattre, vis. tous les jours à
20 h. Gozard, 106, rue du Théâtre,
Paris (15^e).

Monet-Goyon, 4 CV., R. C.,
confort. 1927, peu roulé, sous
garantie, usine avec tous acces.,
4.400 fr. P. Beauce, 20, rue Louis-
Blanc, Levallois (Seine).

Rovin, 2 CV., deux vit., compl.
remise à neuf, prix à débattre
Garage de Bienne, 55, rue de
Gravel, Levallois-Perret.

Rovin, 500 cmc., J. A. P.,
pneus ballons, peu roulé, parfait
état, 4.500 fr., cause voiture.
Golet, 320, avenue de Laon,
Reims (Marne).

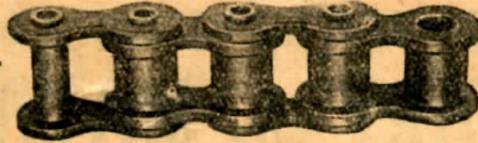
Triumph, moto 5 CV., état de
neuf, avec acces., 2.700 fr., cause
maladie. Chauvet, 47, rue Thiers,
Boulogne (Seine).

Cause doub. empl., **Douglas**,
4 CV., type C. W. 23, état neuf,
garanti, pièces et chambres de
rechange, aff. de confiance, prix,

AGENCE DIRECTE

SUNBEAM

Tél. : Carnot 55-59



CHAINE RENOLD

Pour Motocyclettes et Cyclecars

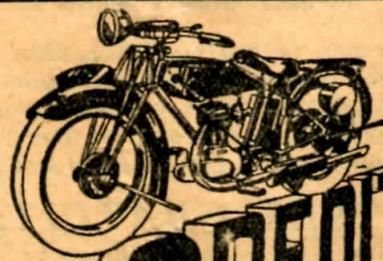
RÉPUTATION MONDIALE

RENOLD CHAINS LTD

14, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Tél. : WAGRAM 75-97 - Télégr. : RENOLCHAIN-LEVALLOIS

HAZARDEUX
A
B
P
E



**A CREDIT
14 VERSEMENTS**

Une
Motocyclette
de Luxe

Directement du Vendeur à l'Ac-
quéreur sans aucun intermédiaire.
1^{er} Versement : 10 %

Marcel HENRIET

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

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

DOLLAR
RENE GILLET
GNOME & RHONE
MONET & GOYON
PEUGEOT
INDIAN

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

Agents pour Paris rive gauche

Moto Gnome & Rhône, 500 cmc.
4 CV. tourist. parf. état. roul. 2.500 k.
équip. gr. Tour. Magondesux phare,
tan-sad, rechang. outill. 3.000 francs.
DURANCE, 4, R. L.-Dole, C^o OISY-LE-ROY

2.700 fr. Porquet, 92, route Pon-
toise, Bezons (Seine-et-Oise).

Sarolea, 23 P., 500 cmc., neuve
roulée 1.200 km., 6.000 fr., cause
maladie. Albert Boildieu, Warlus
(Pas-de-Calais).

Dollar 350 spécial, double
échapp., mai 1927, garanti neuve,
occasion sérieuse. Remy, 8, rue
du Pont-Louis-Philippe, Paris
(4^e).

Terrot, 350 conf., tan-sad.,
neuve, non déclarée, au-dessous
catalog., vrai occ., Verchère, 8,
rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

D. F. R. 350 cmc., car., Amac.,
pneus 700 x 80 selle Terry, ecl.
électr., 3.500 fr. Lefebvre, 17,
Chasseloup-Laubat (15^e).

Cause double emploi Moto-
becane a vendre, de ca de marche,
s'adresser : Train, 26, rue
Monsieur-le-Prince, Paris.

Monet Goyon 4 CV, moteur
Villiers, bon état de marche,
prête a rouler 2.600 k., avec ou
sans sise Peuple, état de neuf
800 fr. Latrieve, 55, Ig Saint-
Martin (10^e).

Terrot 250, mod. Dame 1926,
pas fait 200 km., à vendre 3.000 fr.
par particulier. Barlele, 11 bis,
avenue Jean-Baptiste-Clément, à
Boulogne-sur-Mer.

Terrot 4 CV, J. A. P.; super-
sport, culb., compt. journalier,
phare, bouteill. chambre, bougies,
débrayage de rechange, tan-sad,
sacoches, épureur, a roulé 900
km., a coûté 8.400 prouvé sous
garantie, N° 32.315 du 10 mars,
5.900 fr. D'Haetze, 12, arcades
Champs-Élysées, visible, 43, rue
Paris, à Vincennes.

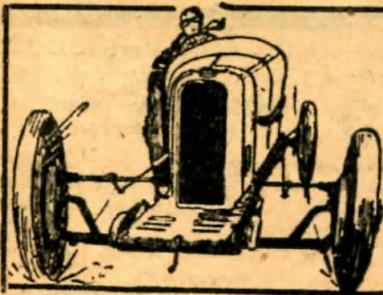
Rhône moto 3 CV, 2 v. neuve,
b. état, roulé 300 km., b. occ., à
saisir p. cause dép., prix à débattre
1.800 fr., bout Mag. 250 lit.,
prix 120 fr., visible le soir de
7 à 8 heures, dim. t. le jour,
s'adresser chez M. Briant, 68,
rue des Ruffins, Montreuil-sous-
Bois.

Motobécane avec boîte 2 v.,
tan-sad, état neuf, cause double
emploi, 1.500 fr. imp. payé,
écrite ou visible le soir après
7 heures. R. Brochet, 52, allée
Voltaire, Pavillon - sous - Bois
(Seine).

Peuple, touriste p., Terrot
3 CV, ou moto 600 ou 650 x 65,
écr. Bonnet, 47, rue du Commerce,
Paris.

MOTOCYCLISTES

Cadres, Fourches, Garde-boue,
Réservoirs, Carter, Reves, Moyeux
Mot., Boit. de vit., Carbur. etc...
MARTIN 80, R. d. Dessous d'Is-Berges
Métro National.



HALL DE LA VOITURETTE

Tél. : Gobeltins 50.41

99, AVENUE D'ORLÉANS, 99

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS EN VOITURETTES ET CYCLECARS

VENTE-ACHAT ECHANGE OCCASIONS A PARTIR DE 3.500 fr.

: : GARAGE GRATUIT pour Voiturettes et Cyc.ecars à vendre : : :

EXPOSITION PERMANENTE - 40 Voitures exposées

GARREAU MÉCANICIEN SPÉCIALISTE
289, rue de Vaugirard Paris
Répare Révisé Met au point
Toutes Marques de Motos
Meilleurs prix Soudure autogène
L'APRÈS-MIDI

Automoto 3 CV, 2 vitesses, moteur Jap, tan-sad, peu roulé. Staurn, 5, rue Leroy, Clichy (Seine).

Terrot 250, 2 tps, 1926, très bon état, 2.300 fr. Voir 8-9 heures du soir, 10, rue du Maroc, Paris (19^e).

SIDECARS

B. S. A. sidecar 5 CV, 2.500 fr. Labouysse, 91, rue Saint-Honoré, Paris (1^{er}).

Châssis sidecar avec caisse sport, Célèl pare-brise, 650 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (15^e).

D. F. R. sidecar moto, 3 CV 1/2, 1926, en parfait état, pneus 80, selle Terry, phare Luxor, avec bouteille, chaînes et chambre neuves de rechange, cile éclair. électr., 3.500 fr., visible tous les jours apr.-midi, sauf les dimanches. Hyvon, 48, rue des Vignobles, Paris (20^e).

D. S. 5 CV, roulé 1.500 km., side, 1 pl. 1/2 cap., pare-brise, phare Magond., pneu conf., 4.750 fr. Letocart, 31, pl. Hôtel-le-Ville, Bondy (Seine), ap. 19 h. ou dimanche matin.

Douglas moto sidecar 6 CV, en très bon état. S'adresser, 55, rue des Epinettes, chez Guyon-Vernier.

Réelle occasion à saisir. Gnome et Rhône grand sport, 500 cmc., ch., ch., gros pneus avec side-car grand luxe, nombr. acc., roulé 200 km., 6.200 fr. à débattre, de 2 h. à 6 h. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (15^e).

Harley side, très bon état, carburateur Solex, 3.000 fr. Svendsen, 21, rue de la République, Saint-Denis (Seine).

Harley avec side, b. état, 3.000 fr. M. Huré, 7 bis, rue Rouget-de-l'Isle, Drancy (Seine).

Harley 9 CV, side, bi-place, équipée luxe, valeur 12.000 fr., à échanger pour voiture sport Amilcar, préfér. Visible Garage, 38, rue Château-d'Eau, Paris.

Indian side bi-pl., neuf, chaînes neuves, très bon état marche, 3.000 fr. S'adresser : M. Billod, 36, rue Stephenson, Paris (18^e), le soir après 7 heures.

Indian side, 3 boules 9 CV, ét. neuf, ent. rev., 3.000 fr., cause maladie. Deragnau-Court, rue des Potiers, 12, Fontenay-aux-Roses (Seine).

Indian bi-place, carb. Cozette, pn. et peint, nfs, parf. état, écl. Mag. 2.500 fr., visible Lasnier, 10, rue Nocard, Ivry (Seine).

Indian, gd side bi-pl., moteur et boîte vit. neufs, le reste très bon état, outil., assurance payée juin 28, prix 3.500 fr., 165, avenue Pasteur, Bagnolet (Seine).

MOTOS - ITALIE

La Moto de Qualité au M i leur Prix

Rochester 175, Prix 2.550 - AXA 250, Prix 3.500

Marc 300 Jap... 4.600 - Soyer 350 Jap... 5.500

VENTE A CRÉDIT AUX MEILLEURES CONDITIONS

ROUGES. 21, Aven de Fontainebleau (Porte d'Italie)

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.

Nous possédons un outillage spécial pour redressage de cadres, fourches, châssis de side, brasage, soudure autogène sur cylindres et carters.

Demandez le Catalogue MR. de pièces détachées.

POINARD 3, Rue Lar-c'elle, PARIS XIV^e (Litré 25-25)

CHARENTON - AUTOMOTOS

Téléphone : 59 SAINT-MAURICE

VENTE - ACHAT - ECHANGE

Agence directe : RENAULT CITROËN. PEUGEOT. TERROT. ALCYON. DOLLAR SUPERBES OCCASIONS :

Austral : 800 rs ; Rovin : 1.400 frs ; Alcyon : 1.850 frs ; Dollar : 2.250 frs ; Gnome et Rhône : 4.250 frs.

Vente au Comptant et à Crédit 6 et 12 mois

LARGEOT-BARRÉ, 4, Grande-Rue, St-Maurice

ANDRÉ CHALMEL

présente les meilleurs

ACCESSOIRES

pour l'équipement de la

MOTOCYCLETTE

Selectionné dans un Catalogue illustré adressé sur demande

14 Rue Torricelli PARIS (XVII^e)

chez PLAZOLLES

16, RUE CRUSSOL (XI^e) (Métro Oberkampf)

MAISON FONDÉE EN 1897

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-R.vue

Indian side, compl. revis., état neuf, 2.800 fr. Darras, 48, av. J.-Jaurès, Arcueil (Seine).

Peuple b. état, p. 700x80. Couraud, 11, rue Palouzié, Saint-Ouen (Seine).

Triumph, moto avec side, car bateau, comme neuve, nombr. access., 4.200 fr., visible le soir ou écrire, M. R. Noël, rue de Cernay, Franconville.

CYCLECARS

Benjamin 2 pl., b. ét., à vend. ou éch. contre grosse moto t-sad, ou side. Ecrire Gouellain, 5 et 7, rue de Joinville, Paris (19^e).

Cyclotracteur neuf, 250 fr., voir le soir. Dimitroff, 267, boulevard Pereire, Paris (17^e). D'Yrsan sport, moteur Ruby, éclair., démarr. électriques, compl., montre, capote, klackson électr. Robert Bosh comme neuf, Aubert, 180 bis, rue Armand-Silvestre, Bécon-les-Bruyères (Seine).

Monet-Goyon cyclecar, état mécanique parfait, 2.200 fr. Motos Carlton, Chabreloche (Puy-de-Dôme).

Morgan sport, état neuf, écl. Mag. arrière porte-bagages équip., nombr. accessoires, très joli, 5.500 fr. Visible Blondeau, 205, avenue de Versailles, Paris (16^e).

Morgan-Darmont à air, 7 CV, juillet 1926, comme neuf, roulé 900 km., capote, pare-brise, avertisseur, éclairage Magoncieux, deux phares p., pneu arrière ballon 700-100, 5.800 fr. A. Collin, 18, avenue de Flandre, Blanc-Mesnil (Seine-et-Oise).

Morgan cyclecar à eau très bon état, 4.300 fr. Loiseau, Marmande (Lot-et-Garonne).

Morgan supersport, état parfait, éclair. Mag. amortiss., compt. pneu 710x90, roue arrière démontable, rétro. Hennemann, rue Cernay, Franconville (Seine-et-Oise).

Morgan 8 CV, carrosserie large capote, phares, direction Ford, pneus confort, compt., p.-brise, taxe, assur. payées, 6.000 fr. P. Serin, 11, rue d'Armaillé.

Salmson sport, 7 CV, exc. état mécan., intér. Carré, 36, rue de Lévis, Paris (17^e).

Sport 6 CV, mot. M. A. G. Ricardo, 4 cyl., châssis, Violet spécial 4 vit., carr. luxe acaj. Borino tte conf., 5.000 fr. Teste, 14, rue Héuniers.

Sima Violet état neuf, roue secours équipée, prix très intéress., cause départ, 51, rue Lemercier, Paris.

Sima Violet magnéto 3 places ét. nf, 5 roues, pn. neuf, compl., cap., 5.100 fr. Cochinal, Signy-le-Petit (Ardennes).

Sandford cyclecar 6 CV, moteur Ruby 4 cyl. à collecteurs ; 3 v., marche AR, éclair. Magondeau et phare état de neuf, prix 9.800 fr. Ployaud, Romilly-sur-Andelle (Eure). Tél. : 4.

„Rocheester“

MOTO

Equipee 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

Catalogue et Notices

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

Morgan sport, air, pn. état neuf, 710 x 90 715 x 105 av. arr., tablier amortisseur flasques gb avt garde-boue, chaîne ar., gaz à manettes et au pied, direction démultipliée, chaîne Renold, graiss. autom. des chaînes, 2 ch. neuves rech., roulé 3.500 km., revient à 11.000, vend 6.900 fr., cause achat voiture. Ecrire Benard, à Cléon (Seine-Inférieure).

Bignan Sport Salmson 2 pl., 1923, jolie carrosserie, montre, compt., projecteur Acéto, état neuf, 7.500 fr. F. Chauvet, Macheoul (Loire-Inférieure).

Mathis 5 CV, excell. état mécan. et carross., 5 roues, bons pneus, capote, rideaux, pare-brise, éclair., outill., tous essais, 5.000 fr. Voir Fonton, 18, rue Pyrénées, Paris.

Morgan sport, trois places, ét. de neuf, prix int. Douence Robert, 118, rue des Bas, Asnières (Seine).

VOITURES

14.500 à déb., Bugatti, 16 soup., garant., roulé 7.000 km. aff. de t. conf., torpédo sp., 3 pl., peint. et carr. ét. neuf, 5 roues Rudge, écl. électr., phares Marchal, montre, compt., ind. de vit., ind. de pression d'huile, lampe de tabl., exhaust., protégé réserv., p., bid. d'huile, plaq. alum., etc., plus de 3.000 fr. d'access., ess. à volonté, Cousty, rue Nouvelle, Laigle (Orne).

Sup. voit., gre Bugatti, gr. px, exc. Johanson, 6, rue Carême-Prenant, Argenteuil (S.-et-Oise).

Bugatti Bresera tye 27, carr. Lavocat, 4 pl., état neuf absolu, prix avantageux à débattre. Poinard, 3, rue Laroche, Paris (14^e). Téléphone Litté 25-25.

Superbe 5 CV, Citroën, état nf, gar., conf., compt., 6.800 fr. prendrai en compte mot. mod. Rosselin, 182, bd St-Denis, Courbevoie (Seine).

3.300 torp. sport, Chenard exc. ét., 6 CV, 4 pl., ou con. side Harley, 2 pl., 83, rue St-Germain, Chatou (Seine-et-Oise).

Ford cond. int., 1922, dém., écl., carr., amor., conf., phar. Mag., 5 roues, parf. ét. 5.900 fr. Barbier, Port-en-Bessin (Calvados)

Partic. vend Mathis, 5 CV, pneus confort., toute équipée, très bon état marche, 4.000 fr. Dauvée, 116, rue des Moines, Paris (17^e), le matin de 8 h. à midi.

Peugeot 172 B. C., cond. intr., conf., démarr., éclair. électr., 8.500 fr. Matheret, rue de la Folie, Vernouillet (Seine-et-Oise).

A vendre Peugeot 5 CV, cause départ, à enlever de suite. Narquety, 30, b. Alouette, Saint-Mandé (Seine).

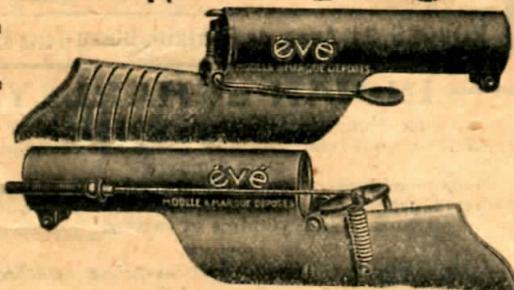
Salmson Al. 3, camionnette 7 CV, parf. état., bas prix. G.

Silentéchappement éVé

Silentieux ou échappement libre.

Se commande à la main (Fig. 1)

ou avec une manette (Fig. 2) entièrement nickelé



VÉRITABLE SILENCIEUX AVEC CHICANE A L'INTÉRIEUR

L'échappement libre « éVé » est prévu pour être commandé de deux manières à volonté. 1^o A la main : Une simple pression sur le levier donne l'échappement libre 2^o Automatiquement : avec une manette placée sur le cadre ou le guidon. Il est livré entièrement nickelé. Fabrication garantie Fini irréprochable. Indispensable sur toutes les motocyclettes. Obligatoire de la grande ville. A la commande, nous indiquons le diamètre extérieur du tube. Se monte sur tous les modèles de motos grâce à son jeu de raccords spéciaux.

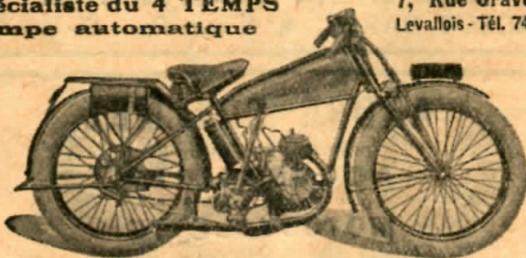
- N^o 7230 L'appareil complet pour tubes jusqu'à 35% 65 fr.
- N^o 7230 bis Pour tubes au-dessus de 35% 70 fr.

Ecrire à TOUT POUR L'AUTO, 55, Place de la République, LYON.

LE PROPUL-CYCLE

Spécialiste du 4 TEMPS
Pompe automatique

7, Rue Gravel
Levallois - Tél. 743



:: BAISSÉ sans CONCURRENCE ::

- 175 cc., 4 temps, 3 vitesses, chaîne-chaîne 3.790 fr
- 175 cc., 4 temps 3 vit., ch.-ch., selle Terry, ballons 700 x 80; amortisseurs, freins à tambours. 3.960 fr.
- 250 cc., 4 temps Anzani; culbut., selle Terry, ballons 700 x 80; amortisseurs, freins à tambours. 5.085 fr
- 350 cc., 4 temps Anzani, culbut., selle Terry, ballons 700 x 80. 5.600 fr.

REPRÉSENTANTS ET AGENTS DEMANDÉS

Notice M. R. sur demande

J'ACHÈTE motos et cyclecars
toutes forces
PARIS-AUTOS, 104, Avenue de Villiers, PARIS

Gobier, 17, rue de Sannois, Ermont (Seine-et-Oise).

Salmson G. N. 5 roues, double éclairage, petite camionnette, belle aff., 2.800 fr. ou b. échange moto. Mercier, 158, rue Ménilmontant (20^e).

Particulier vend G. N. Salmson, parfait-état, voir garage. Aubertin, 277, rue des Pyrénées ou écrire R. Perret, 5, rue d'Annam, Paris.

Sigma 6 CV, t. b. état, 3.400 fr. Burtin, av. de la Gare, Digoon (S.-et-L.).

Camionnette Zedel, bon état. S'ad. 58, rue Barrault (13^e).

A vendre par particulier, torpédo, Aries, 6 CV, 1924, éclairage, démarr., 5 roues Michelin, parf. état mécanique, 8.000 fr.; à débattre. Une camionnette Fiat 10 CV, 800 kgs, bon état, 3.800 fr.; à débattre. Gilliard Maurice, 118, rue Albert-de-Mun St-Maur (Seine)

10 CV Citroën camionnette très bon état, 7.000 fr. Plomberie, 7, rue des Enlignes, Paris (20^e).

5 CV Citroën, montre, compt., nomb. access., 5.500 fr. Cabaret, 7, rue Piat (20^e).

Mathis superbe torpédo, 4 pl., 7 CV mod. 1925, 5 pneus confort., état parfait, tous access., 9.000 fr.; visible tous les jours, préférence après 18 heures, essais à volonté. Campion, 3, rue Linné, Paris (5^e).

G. Ar 6 CV, Chapuis Dornier, éclair. électr., cap., 3 pl., 6 roues état neuf, garanti, 6.800 fr. S'adresser M. Barbier, Entrepreneur, 1, rue Notre-Dame (près Mairie), Poissy (Seine-et-Oise).

Torpédo Salmson 7 CV, 4 places tout confort, très bon état et très vite, à vendre bas pris. M. Sorbier, 21, rue Rollin, Paris (5^e).

Benjamin 5 CV, 4 cyl., 23, 2/3 places, gentil sport, transf., cond. int., klaks., éclair., dém. électr., 4.000 fr. Maigret, 25, rue Pastourelle.

Sup. occas. Renault, torp. 15 CV, fin 1926, 8 places, éclairage, démarr. électr., 6 roues, 6 pneus, peu roulée, échappement libre, à volonté, valeur 48.000 fr., prix 25.000 fr., à débattre. Perre, 52, av. Daumesnil, Paris.

ON DÉSIRE ACHETER

Suis acheteur moto récente, très bon état confort, prix env. 250 cmc., offres. Thiébaud, 11, rue Charleville, Reims (Marne).

Suis acheteur moto Triumph, ch.-ch., type R de préférence, offres à Albert Hanim, Oberhausbergen 112a (Bas-Rhin).

Suis acheteur cyclecar léger. Mattard, Villejésus, par Aigre (Charente).

Achète moto A. B. C. révisée. Bouvier, 58, bd Bineau, Neuilly (Seine).



PNEU MOTO HUTCHINSON

PIECES POUR **B.S.A TRIUMPH**
ACCESSOIRES PNEUS de MARQUES
DALBIAC, 1, RUE des JARDINS S' PAUL PARIS SOLEES



CHENNEVIÈRE 7, r. Fermat. PARIS
- Montage - **ROUES** à Rayons
- Rayonnage - TRANSFORMATION
JANTES, MOYEURS, RAYONS, ETC.
TOUTES PIÈCES INDIAN

Je désire acheter moto de 500 cmc., à culbuteurs et bloc-moteur sur pneus ball. 715x115 ou 700x100 accidenté ou moteur à reviser F. N. ou autre, modèle 26 ou 27, vend. ou échange Alcyon, 3 pl., 2 vitesses, état de neuf, garantie. Faillot, Charentenay (Yonne).

Acheterai un jeu de bielles et un piston, Excelsior Américaine 9 CV, Paris ou Province, écrire ou téléph. Ségur 16-03. Renot Maurice, 69, rue Lecourbe, 69, Paris (15°).

ECHANGES

Peugeot 5 CV, 2 vit., kick, à vendre ou échanger c. moto plus faible. Defranc, 256, rue Marcadet, Paris (18°).

Vends 2.000 ou échange moto Griffon, 175 cmc., 2 vit., Albion, carbur. Amac, tous accessoires, contre moto plus forte. Bouchet, 38, avenue du Moulin, La Varenne Saint-Hilaire (Seine).

Piano Pianola neuf, avec 50 rouleaux, et banquette à vendre ou échanger contre cabriolet Citroën, Cochinal, Signy-le-Petit (Ardennes).

H. P. Brunet 2 ton, neuf, à échanger c. petit H. P. soulte, 290 fr. Aluto, 1, av. Félix-Faure, Paris (15°).

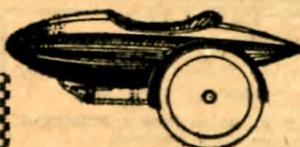
Echange 2 motobéc. H et D, tr. b. état pour cyclec. Violet-Villard, etc. Bernard, 1, place Cathédrale, Rennes (Ille-et-V.).

A vendre s'ile p. moto 4 à 7 CV, 1 moto 3 CV 1/2 gros pneus, le tout b. état; suis acheteur sidecar 7 CV, environ side bi-place. Defromont, 20, rue d'Aulnay, Gonesse (Seine-et-Oise).

Echangerais voiture BB Peugeot, rev., transf., 1/2 taxe, contre moto solo, 4 tps, 4 à 5 CV. M. Pellier, 130, rue St-Maur.

ATTENTION!

Gr. d. choix de pièces détachées pour motos
Grd.-B. et Four hrs p' Contort, Cui'd. sup. sp.
Réservoir Moteurs Boit. 2 et 3 vit. etc.
Mot. Sid. Peugeot, Triumph, B.S.A. dep. 2.00
Achat Mot. Incomp. ou accid. et de pièces div.
BOUCHEZ 7, Bd Vict.-Hugo (St-OUEN Marée)



LE COUPE-VENT

(Forme rationnelle du Cigare)

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

Carrosserie mono et bi-place
Prix défiant toute concurrence

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

MOTOCYCLISTES !!

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

adressez-vous au Spécialiste

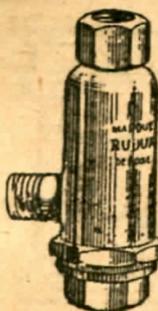


J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 118, P. Saint-Martin - T. : 863 81-87

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTA, TROTT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER F.N., RENÉ GALLEY, Gnome et Rhône

VENTE & ÉCHANGE COMPTANT & CRÉDIT
Nous échangeons toutes motos
Mot. L. S. E. - RÉPARATIONS



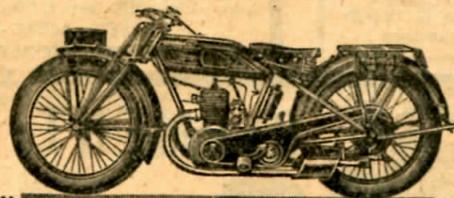
INDIAN MOTOS SIDE-CARS

Pièces détachées pour INDIAN

DEMANDER NOTRE TARIF
FILTRE SPÉCIAL
pour HARLEY et INDIAN

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

Moto "ARBINET Aîné" 4 CV, 3 Vit.



PNEUS BALLON avec FOURCHE Amortisseurs

Catalogue franco

ARBINET Aîné 72, rue Barbisey - DIJON

MOTOS-AUTOS GARAGE

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

DIVERS

1 cadre surbaissé avec réservoir genre Gnome et Rhône, 100 fr.; 1 paire de roues comme neuves avec pneus et chambre de 650x60, prix 250 fr.; 1 moteur 4 tps, 350 cmc., soupape automatique, carte grise, en bon état, 100 fr. Ecrire pour rendez-vous E. Vincent, 112, rue de Bagnoux, Montrouge (Seine).

Voilier à vendre avec moteur auxiliaire, 2 ch., 2 temps, 2.500 fr. Vis, Polssy, Ecrire : Coomber, 74 ter, avenue de Polssy, Maisons-Laffitte.

Moyeu 2 v., débrayage, tr. b. état, 150 fr. p. moto de 3 à 4 CV, ou à éch. c. pte dynamo ou mot. électr. Brun G., Freyming (Moselle).

Particulier vend éclairage électrique, pour moto, carrosserie bi-place, capote, pare-brise, Renouvel, 59, rue des Rosiers, Saint-Ouen (Seine).

Boite 2 vitesses, bon état à profiter 300 fr. Plotain, 55, rue de la Goutte-d'Or, Aubervilliers (Seine).

T. S. F. poste automatique 4 lampes, int. abs. neuf, un seul réglage, plus de 20 postes Européens, sur ant. int. Après 20 h. Lambert, 10, rue Jean-Dollfus, Paris.

Phare acéto chalumeau détenteur, 2 bouteilles 120 litres, 350 fr. Salva, 6, rue du Four, Sceaux.

Plus de pannes de carburateurs avec l'écrout Thirard qui se monte instantanément sur votre Solex ou Zenith et vous permet de démonter tous les organes en 2 secondes, il est adressé franco contre 18 fr. Clément, 74, rue de Dunkerque, Paris.

Cuves ciment armé contenance 1.000 litres, au plus offrant, 45, avenue Gambetta, téléphone 115 Montrouge.

Mécanicien expérimenté possédant garage, cherche agence bonne marque motocyclette et voiturette. Ecrire : Louis Jules, mécanicien, Le Menil-Thillot (Vosges).

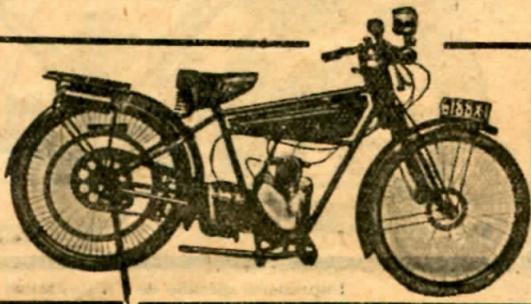
VOG Moto 175 cmc., MOTEUR DUTEN 2 temps

à distribution mixte et culasse détachable

BOITE 3 vitesses KICK
CADRE en berceau
ENTRETOISE de renfort
FOURCHE à parallélogramme
TRANSMISSION chaîne-chaîne
RENOLO
ROUES 80x50 85x45 ou 25x3 sur jantes base creuse.

PNEUS DUNLOP
2 FREINS sur pneus jante, très efficaces.
RÉSERVOIR : 8 litres
CONSOMMATION : 2 litres 112
VITESSE : 75 km. à l'heure
PRIX : 3.200 à 3.600 fr., suivant pneus

VOG MOTOS
55, Rue de la Voûte PARIS
Diderot 02-90



Châssis cyclecar 4 roues, rayons met 650x65, changi vitesse, friction ressorts AV et AR, direction vis sans fin, à vendre en bloc ou séparé. F. Dumas, usine Ventavon-H. A.

Motos depuis 100 fr., châssis side, magnétos, carburateurs, pneus, roues, Collot, 50, avenue ou rue Goutant, Ivry (Seine).

Pour cyclecar : moteur Anzani, 7 CV, air, c. nf, 2 cyl., essieu AV, direction, etc., à enlever de suite, b. prix. Pressé. Burgelin, 6, boul. Sébastopol, Rennes (1-et-Villaine).

Cylindre av. Indian 9 CV, 95 fr. Rangaux, 24, rue de la Paix, Bois-Colombes.

Pneu Michelin, 710x90, roulé 1.000 km., prix très intéressant, visible tous les soirs de 7 à 8 h. 1/2, 7, rue du Commandeur, Paris (14^e)

Moteurs Train et Minerva 2 et 4 tps, 350 cmc., 350 fr. Boite 2 v., déb. kick, nve, Soyer, 375 fr.; réservoir Dédé, 30 fr. 7, bd Victor-Hugo, St-Ouen-Mairie.

Moteur 1 CV 1/2 complet, 2 tps, 325 fr.; moteur Zeciel 4 tps, magnéto, carburant., 100 fr. Poulie débrayage Terrot, 95 fr. Cadre moto et roues avec pneus 200 fr. P. Bruy, 50, av. Jaurès, Arcueil (Seine).

Peugeot 3 pl., 1/2 taxe, Indian, side bi-pl. 1920 par particulier au plus offr., essai à volonté; à louer gar. privé 2 voit. S'adresser Mazzucato, 34, rue Arcueil, Gentilly, 1 km. barrière.

1 groupe mot. p. bicycl., ét. nf, 250 fr.; 1 bicycl. à mot., 700 fr.; 1 lant. de projection Mazo, 200 fr.; 1 groupe carburateurs p. éclairage cinéma, neuf, 300 fr.; 1 moto Peugeot 4 CV, 700 fr.; 1 scie sur pied métallique à découper, 100 fr.; 1 tableau, 1 ampèremètre, 1 lampe tableau O.S. neuf pour éclair. voiturette, 150 fr.; 1 moteur industriel 2 CV 1/2, 250 fr.; stock de magnétos t. marques depuis 60 fr.; mono 2 cyl. 42x45x90 degrets, 4 cyl. pour voiture, pignon à chaîne pr magnétos et moteur cote de roulements toute dimension, plus spécial pour t. s. f. remplaçant les accus sans en avoir les inconvénients, 70 fr., inusable. Gastecel, 84, rue Aguesseau, Boulogne (Seine).

TOUT pour la MOTO

AU PALAIS DES SOLDES



SACS TYROLIENS 22.50 et 25 »

Équipements imperméables, Bottes, Leggings, Gants, Trench coat, Cirés, Bonneterie, etc.

5 % sur présentation de cette annonce.

1, Av. nue des Ternes et 28 Rue d's Acacias, PARIS

VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphoné : VINCENNES 598

Léon CABET, 43, Avenue de Paris — Vincennes

AGENCE OFFICIELLE pour VINCENNES et St-MANDÉ

des Marques : Monet et Goyon Terrot, B. S. A., Dollar, Peugeot, Motoconfort, Motobécane, Harvets, Jean Thomann, Utilita, Automoto.

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT

Aux meilleures conditions. Parce que... sans intermédiaire de l'Agence à l'acheteur, nous livrons des machines à un prix

DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

Leçons de mécanique et de conduite à tout acheteur - Réparations.

Mise au point par spécialiste (20 ans de pratique) :



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES

CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE

FERNAND RICHARD

139, Av. d'Italie, PARIS (13^e) - Tél. Gob. 25-0

Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

HABERT - MOTO-HALL 78 AV. DES TERNES

SOYER SAROLÉA VOG COVENTRY EAGLE	LES MEILLEURES CONDITIONS DE CRÉDIT	MOTOBÉCANÉ MOTOCONFORT AUTOMOTO Neuf et occasion
---	---	---

PARIS

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE

Maison BASSIN

40, Cours de Vincennes - PARIS (20^e) Tél. DIDROT 12-16

Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON

Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées

CREDIT

MOTO AGENCY

COMPTANT

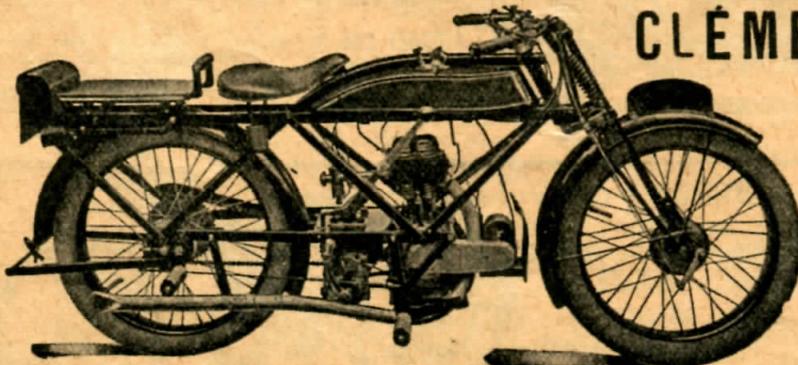
24, Boulevard de Charonne - Tél. Diderot 18-36 - Métro : Avron
eau. pro. ou. en NEUF ou d'OCCASION à machine à terre pour
Agence : Gnome et Rhône, Soyer, R. Gillet, Motobécane, Monet et Goyon, Terrot, F.H. Moto-Confort

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

ÉCOLE DE MOTOS

LA NOUVELLE

CLÉMENT-GLADIATOR

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

CATALOGUE SUR DEMANDE

Société Française des Cycles CLÉMENT-GLADIATOR

76, Grande-Rue - LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

Protégez votre tête

avec le nouveau casque



LE DURA-CUIRE

Il est tout en cuir
LE PLUS léger, solide, résistantH. CHAILLOU Fabricant spécialiste de
vétements en cuir souple34, Place du Maître-S.-Honoré, PARIS (1^{er})

Tarif franco

A vendre - ou échanger triporteur à moteur, neuf, jamais servi. Ferblantier, 7, rue Piat, Paris (20^e).

Compteur O. S. neuf, soldé 200 fr. Laborderie, 82, bd Port-Royal, Paris.

A liquider : 2 châssis Ford complet dans moteurs et ponts révisés, 1.000 fr. chaque; un Indian avec châssis surbaissé, 1.550 fr.; un Aleyon 2 CV, comme neuve, 1.000 fr.; une Evan 1 CV 1/2 comme neuve, 1.000 fr.; un Grimpeur 2 CV, 4 temps, boîte 2 vit., débray. et kick parf. état, 1.400 fr. Foulon, 162, avenue Daumesnil.

Triumph 5 C.V. Bonne occasion, comp'eur, ton-ad, 61 lr., acces., bon état de marche. Cause mala rie 3.300 fr. Tioceiller, 140, rue de Gravel, Levallois-Perret. Tous les soirs, sauf samedis et dimanches

Pneumatique Englebert 730x130 neuf, défraîchi, au plus offrant, à prendre de suite. Alexandre, à Moto-Revue, 5, rue Saint-Augustin.

Vinct Deguingaunt 9 HP, demi-taxe, pneus neufs, moteur révisé, bon état de marche, bonne occasion. Prix 4.000 fr. Pressé. Rouges, 21, av. de Fontainebleau, Kremlin-Bicêtre.

Au Meeting du Grand Prix de l'A.C.F.
LA LICORNE se couvre de gloire

dans la Coupe de la
Commission Sportive



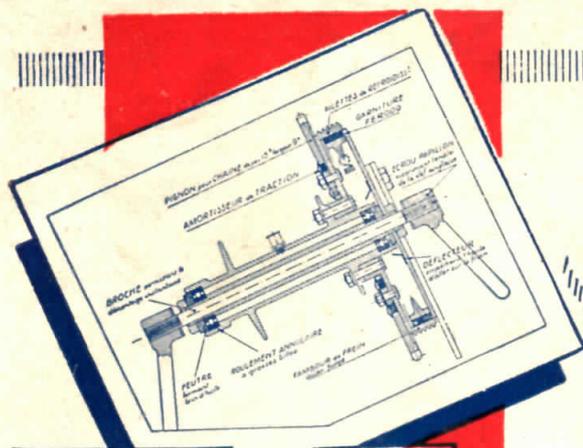
*Dans une épreuve dure par excellence, dont le règlement est d'une extrême sévérité,
DORÉ, sur LA LICORNE, termine à 2/5^e de seconde du vainqueur à la moyenne
générale de 102 kms. 850.*

DORÉ bat également le record du Tour à la moyenne de 110 kms. 950.

CATALOGUES, DEVIS & RENSEIGNEMENTS
C^{ie} F^{co} DES AUTOMOBILES CORRE LA LICORNE (SERVICE M)

37, Rue de Villiers, NEUILLY-sur-SEINE

Usines : NEUILLY et COURBEVOIE



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 ferodo, 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 indé réglables. - **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.)

