

Fautes à éviter

1^{fr.}25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 231
13 Août 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
68-32

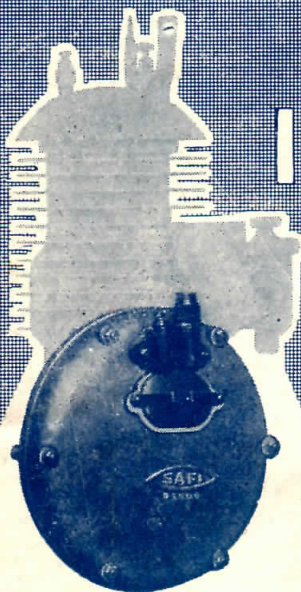
MOTO-REVUE
BUREAUX :
5, rue St-Augustin, PARIS

BERNARD sur Super Sport **GNOME & RHONE** de série, se classe 1^{er} ex æquo en catégorie 500 cmc.,
dans Paris-Les Pyrénées-Paris.

VOTRE MOTO

n'est pas parfaite
si elle ne comporte pas:

l'Éclairage
électrique
d'un projecteur



l'Allumage
sûr et régulier
de votre moteur

Pour l'obtenir,
employez le

VOLANT MAGNÉTIQUE



Breveté S.G.D.G.

France et Étranger

LE NOUVEAU TYPE F

démontre ses qualités

dans **PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS**

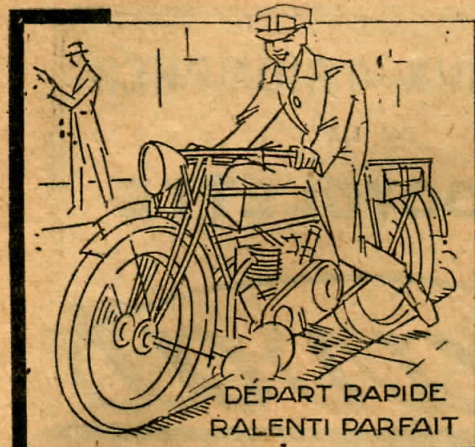
avec **CHÉRET** sur **AUSTRAL**

qui termine cette dure épreuve sans pénalisation.

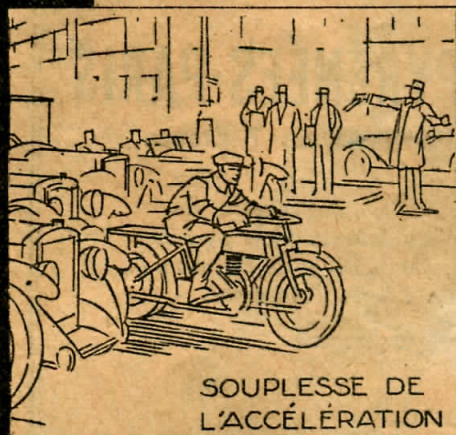
AGENTS! *Exigez le* **VOLANT MAGNÉTIQUE** 
de votre constructeur.
Demandez la Notice B à



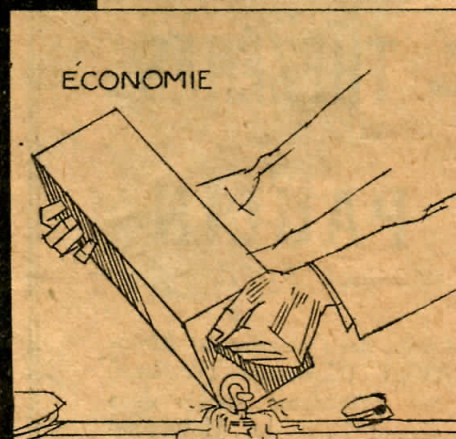
14, rue de Bassano. PARIS



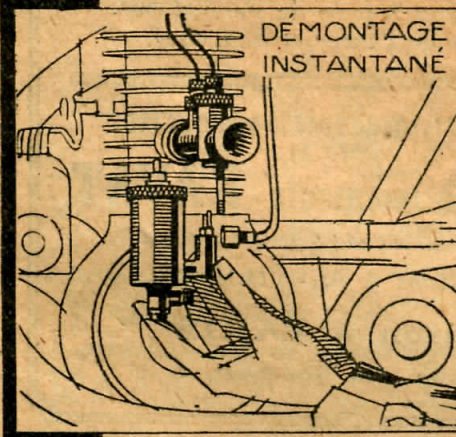
DÉPART RAPIDE
RALENTI PARFAIT



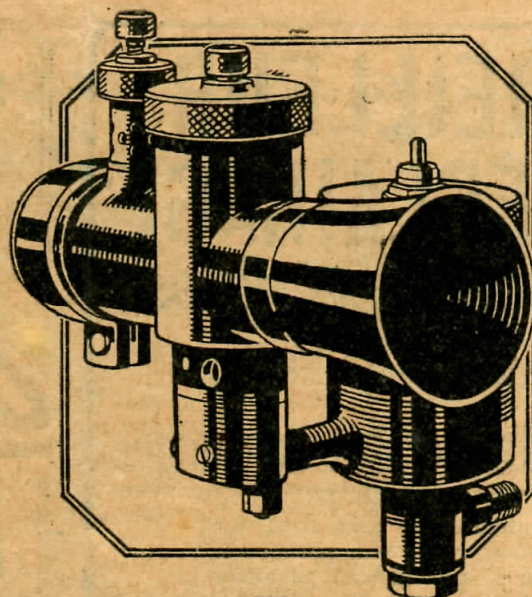
SOUPLESSE DE
L'ACCÉLÉRATION



ÉCONOMIE



DÉMONTAGE
INSTANTANÉ



le carburateur qu'il vous faut.

Souple, de construction parfaite, absolument automatique, le Carburateur LONGUEMARE donne le maximum d'avantages au motocycliste qui l'emploie.

Son dispositif de ralenti, ses gicleurs noyés et sa réserve d'essence permettent un démarrage rapide et les plus brusques changements de régime; le contrôle automatique du débit d'essence et le correcteur d'air poussent l'économie de carburant au maximum; et enfin, la simplicité de sa construction en rend l'entretien des plus faciles.

Le Carburateur LONGUEMARE est le carburateur qu'il vous faut.

Notice et Renseignements sur demande.

LONGUEMARE

CARBURATEUR

12, RUE DU BUISSON-SAINT-LOUIS. PARIS TÉLÉPHONE
MORD 22-37

LA MARQUE LA PLUS ANCIENNE - LA CONCEPTION LA PLUS MODERNE

LE MEILLEUR ÉCLAIRAGE

ÉLECTRIQUE pour MOTOS

DOIT COMPORTER :

1° Un Entraînement mécanique

« L'entraînement mécanique sur le moteur, est le seul pratique et rationnel, capable de fonctionner par tous les temps. La nuit, vous pourrez vous arrêter pour lire au carrefour les panneaux indicateurs ou les bornes. En ville, dans les encombrements, vous aurez de la lumière et serez en règle avec les règlements de police. »

2° Pas d'Organes délicats

« Tels que fusibles, conjoncteurs-disjoncteurs, charbons, ressorts, accumulateurs, etc... La Moto n'est pas une voiture, et il faut une source d'éclairage et un phare étudiés spécialement pour elle. L'éclairage électrique MAGLUM ne comporte qu'un appareil très simple de fonctionnement, et un phare robuste, à l'abri des chocs de la route et des intempéries. »

3° L'Éclairage à l'arrêt

monté maintenant sans aucun supplément.

TELLES SONT LES
QUALITÉS DE
L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
MAGLUM

21, Rue de Chartres, 21
NEUILLY-sur-SEINE

NOUVEAUX TRIOMPHES
DE LA
MOTOCYCLETTE

Ravat

PARIS-PYRÉNÉES-PARIS

— 2.500 Kilomètres en 7 Étapes —

L'épreuve la plus sévère de l'année par les fameux Cols pyrénéens d'Aspin, du Tourmalet et de Peyresourde, - et les Monts d'Auvergne. -

En 350 cmc.

1^{er} ex æquo **THÉZÉNAS**
(MÉDAILLE D'OR)

3^e **PAULIN**
(MÉDAILLE D'OR)

gagnant la Coupe des Pyrénées sur Motocyclette RAVAT (Graissage Téalémit) confirmant ses précédents succès dans Paris-Nice. Grand Prix du Motorcycle-Club de Lyon, 3 Jours du Forez, Course de Côte de Planfoy et de Laffrey.

ENVOI DU CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

Aux Établissements RAVAT

Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de Francs

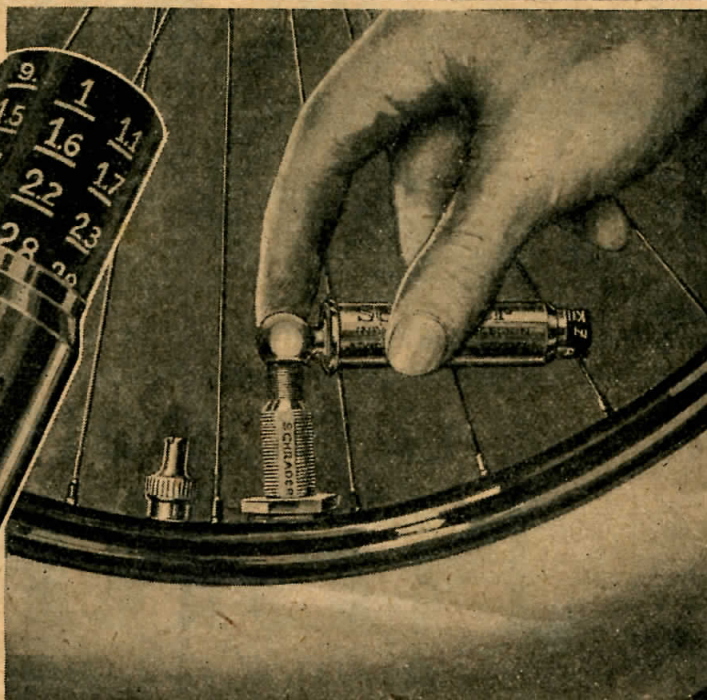
Direction et Usine à St-ÉTIENNE (Loire)

Maison à PARIS

6, Rue des Goncourt, 6

ASSUREZ - VOUS DU NOM SCHRADER

*La valve Schrader moto
permet un contrôle
précis du gonflage.*



Vérifiez facilement

la pression de vos pneus - comme le démontre notre gravure - vous obtiendrez le maximum d'économie et de confort.

La perte de vitesse qu'occasionne un pneu mal gonflé vous prouve qu'il augmente le tirage, donc la consommation. La force absorbée use prématurément les pneus.

Cette vérification, que l'emploi de l'Indicateur de pression Schrader rend simple et précise, augmentera la vie de vos pneus et diminuera vos dépenses.

Téléph. :
WAGRAM 95-45

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

Adr. Télég. :
AIRVALVE-PARIS

Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus

Indicateurs de Pression

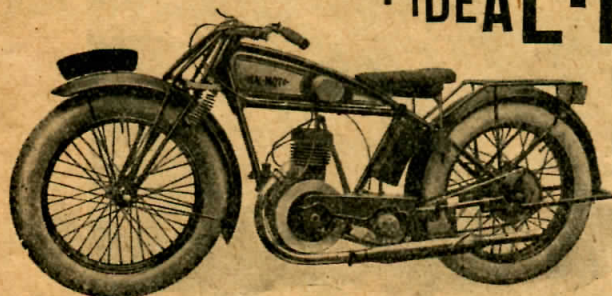
EXIGEZ LES ARTICLES SCHRADER

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

III

Pour passer agréablement vos vacances, fixez votre choix sur l'

IDEAL-MOTO **3.950** fr.
4 CV. à



Machine confortable spécialement étudiée pour le duo

Transmission : chaîne-chaîne
Carburateur AMAC
Volant magnétique SAFI
Boîte 3 vitesses STAUB

Fourche à parallélogramme
Pneus Ballon 700 x 100
Freins à tambour
Vitesse : 70 kms. à l'heure

VENDEE A CRÉDIT SANS AUGMENTATION DE PRIX

Établissements A. JACOB Frères

15, Av. Anatole-France, CHOISY-LE-ROI (Tél. 175) — 15, Av. de Fontainebleau, KREMLIN-BICÊTRE (Gob. 58-58)

LA BOUGIE NERKA

le nerf du moteur

QUELQUES RECORDS :

PLATRIÈRES	record	général	battu	par	CHIRON	sur	Bugatti.
LE CAMP.	—	—	—	—	CHIRON	sur	Bugatti.
MONREPOS.	—	—	—	—	CHIRON	sur	Bugatti.
LIMONEST.	—	—	—	—	CHIRON	sur	Bugatti.
PLANFOY.	—	—	—	—	CHIRON	sur	Bugatti.
LAFFREY.	—	—	—	—	EDDOURA	sur	Kähler-Escoffier.
LA BARAQUE	—	—	—	—	EDDOURA	sur	Kähler-Escoffier.

avec Bougie **“NERKA”**

En vente chez les Bons Garagistes

Demandez notre Notice spéciale

GROS : Société Anonyme NERKA, 9, Rue Béliador, PARIS (17^e)

Puybelle Publicité

N° 36

POUR PARTIR EN VACANCES,
PRENEZ UNE DE NOS

MOTOCYCLETTES

LUCIFER

Vous en aurez satisfaction, parce que :

leur construction est soignée ;	leur tenue de route est remarquable ;
leur équipement est moderne ;	leur allure est rapide ;
leur ligne est gracieuse ;	leur conduite est facile.

En vente chez **MESTRE & BLATGÉ, 46-48, Avenue de la Grande-Armée, PARIS**

Demandez notre Catalogue spécial Motocyclette M. R. — Envoi franco sur demande

Agents demandés partout où la Marque n'est pas représentée.



— donne, chaque dimanche, des preuves —
nouvelles de la supériorité de sa construction

10 JUILLET 1927

- | | | |
|---|------------------------|---|
| Meeting de DIEPPE | 1^{ers} | COULON (250-350 cmc.)
JULLIEN (500 cmc.) |
| Côte de S ^t -ALBAN | 1^{er} | HUZEL (250 cmc.) |
| Course de Régularité de la MOSELLE | 1^{er} | KRIENCKE (350 cmc.) |
| Circuit d'Été à TOULOUSE | 1^{er} | VIÉ (250 cmc.) |

14 JUILLET 1927

- | | | |
|----------------------------|-----------------------|------------------------------|
| Côte de DOULLENS | 1^{er} | COULON (250-350 cmc.) |
|----------------------------|-----------------------|------------------------------|

17 JUILLET 1927

- | | | |
|------------------------------|------------------------|---|
| Côte de la BARAQUE | 1^{ers} | HUZEL (250 cmc.)
LIPMAN (350 cmc.)
PERROTIN (750 cmc.) |
|------------------------------|------------------------|---|

24 JUILLET 1927

- | | | |
|-----------------------------------|------------------------|---|
| Côte du BALLON d'ALSACE | 1^{ers} | DURAND (250 cmc.)
PERROTIN (350 cmc.)
ROLLAND (500 cmc.) |
| Côte du Mont REVEST à TOULON | 1^{er} | OLIVIER (750 cmc.) |
| Meeting de CALAIS | 1^{er} | COULON (250-350 cmc.) |

Meilleur temps toutes Catégories

Tous sur Motos TERROT

Catalogue de nos Modèles 2, 3, 4 et 5 CV, franco

Établissements TERROT

2, Rue André-Colomban, DIJON

MAGASIN DE VENTE A PARIS :- 30, Avenue de la Grande-Armée

AGENTS DANS TOUTES LES VILLES

"Rochester"

MOTO

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

3 MODÈLES sur cadre universel

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

Toutes avec
BOITE STURMEY OU CAMPBELL
PNEUS DUNLOP, CHAÎNE RENOLD

Catalogues et Notices

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

un enfant

même peut réparer une chambre à air instantanément

**SANS DISSOLUTION
SANS ESSENCE
SANS RIEN**

Demander échantillon et joindre 1 Fr.

RUSTINES

PUB. G. SWERTS

ses

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

se trouvent

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

F. PÉAN

Concessionnaire Exclusif (France et Colonies)

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

**ATELIER SPÉCIAL
D'ÉQUIPEMENTS ET DE RÉPARATIONS**

AGENTS à Lille, Lyon, Bordeaux, Marseille.

SANS RIEN DÉMONTER...

"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

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau, PARIS (Xe)

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'embaras

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

Venez à nous !

c'est mieux que partout ailleurs.



Gratis

Votre Initiale
en Or

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

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

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

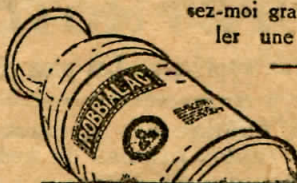
POSTEZ CE COUPON AUJOURD'HUI

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

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

Nom _____

Adresse _____



ROBBIALAC

EN VENTE

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

VENTE EN GROS chez tous les Commissionnaires

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII

CONSTRUCTEURS ADOPTEZ LES BOITES

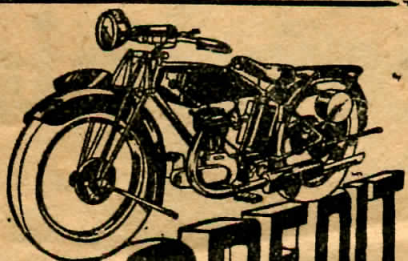
STURMEY ARCHER

COUNTERSHAFT GEAR

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

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

MOTO REVUE



A CREDIT

4 VERSEMENTS

Une
Motocyclette
de Luxe

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

Marcel HENRIET

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

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

DOLLAR
RENÉ GILLET
GNOME & RHONE
MONET & GOYON
PEUGEOT
INDIAN

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

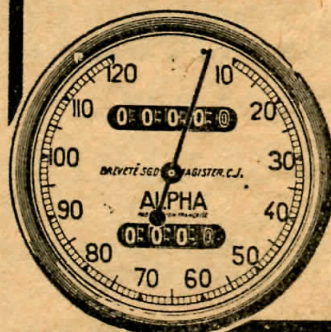
Agents pour Paris rive gauche

LE COMPTEUR ALPHA

REMORTE 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**

Sté Française des Compteurs
ALPHA & MAGISTER
Services Commerciaux et Techniques
5, r. Gravel, LEVALLOIS (Seine)
Porte Champerret Tél. LEVAL 850

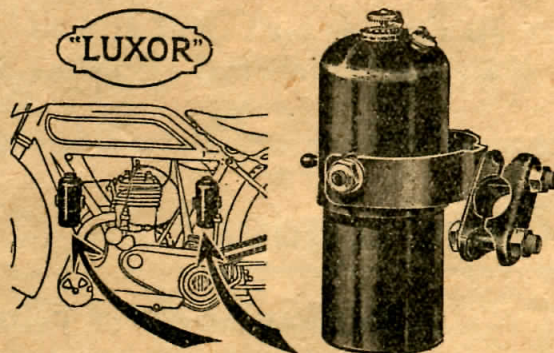
LES GROUPES MOTO

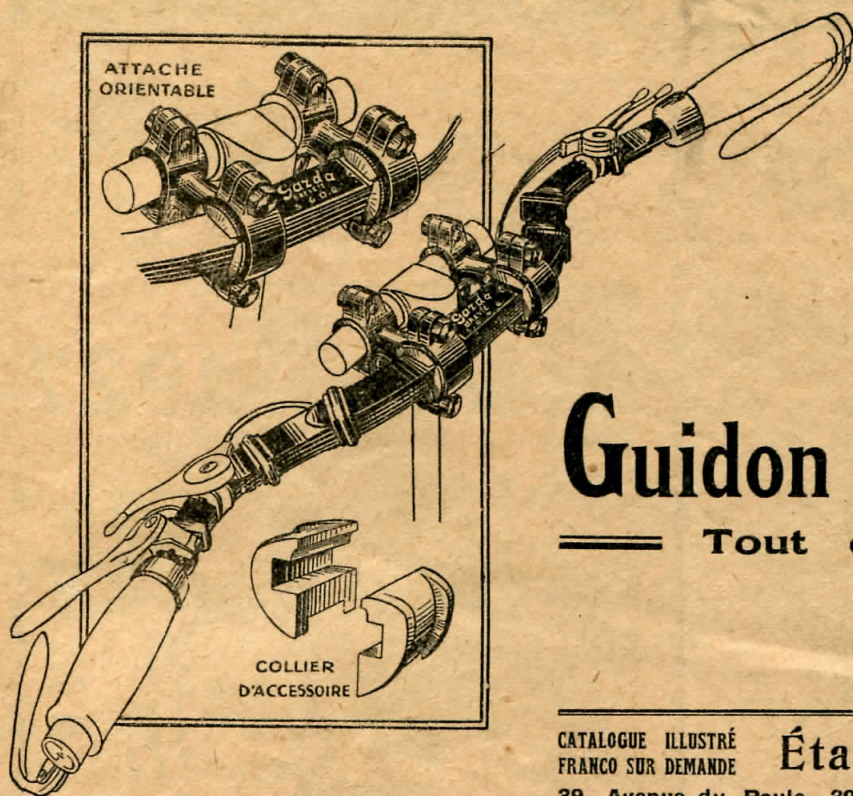
Les plus robustes - Les mieux appréciés - Les plus répandus

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)





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

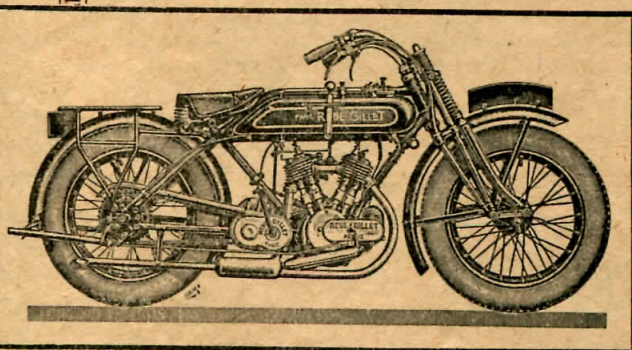
Établ^{ts} **DELLHEIM**

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

-:- *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)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

IX

LA MOTO

"SAN SOU PAP"

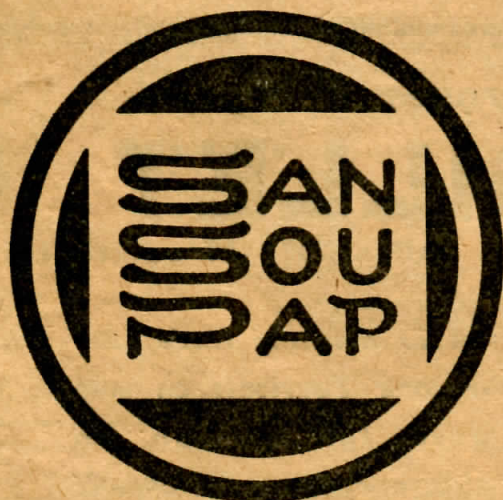
se classe dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

1^{ÈRE}

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

LA QUALITÉ DE LA MOTO



CONFIRME SES SUCCÈS

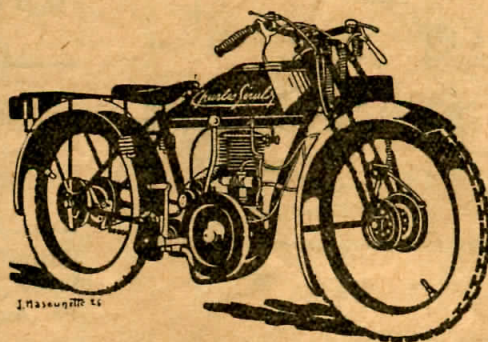
- du **BOL D'OR** et du -
Circuit de la Seine-Inférieure

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

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

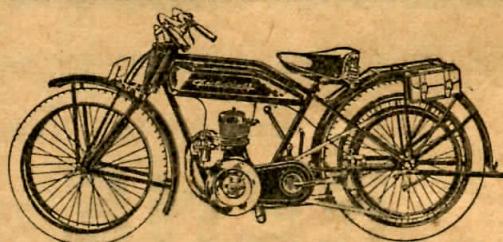
Charles Ferial

Modèles 1927



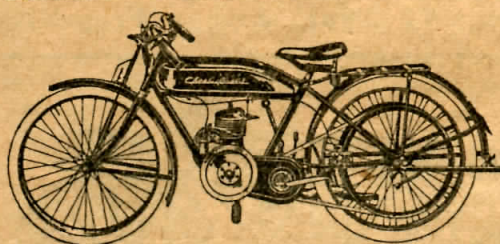
Type H

500 cmc.
Bloc moteur
2 temps
Prix
5.800 fr.
Pneus ballon
700 x 100



Type F

250 cmc.
2 vitesses
Prix
3.300 fr.



Type D

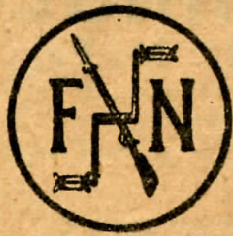
175 cmc.
2 vitesses
Prix
2.400 fr.

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

Société Anonyme au Capital de 350.000 Francs

74, Rue du Commerce, PARIS-XV^e

Téléphone : SÉGUR 88-32

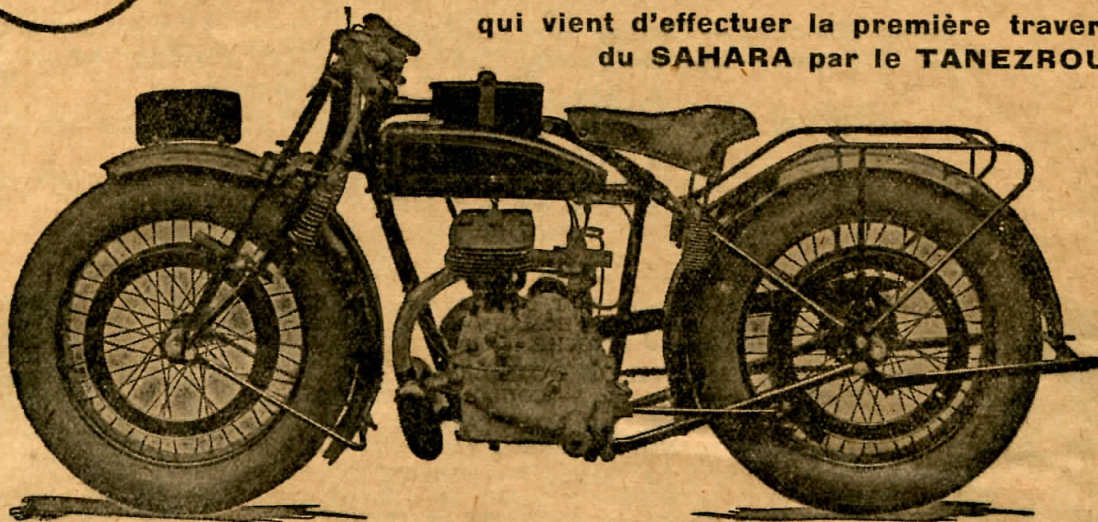


La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

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

Motocyclistes !...

SAISON 1927

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

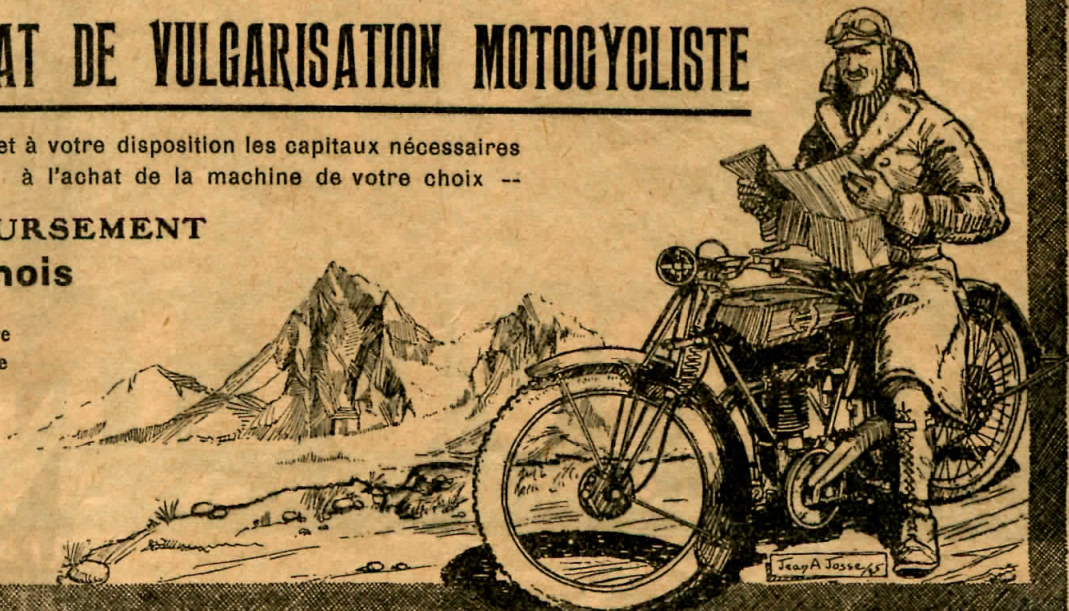
SYNDICAT DE VULGARISATION MOTOCYCLISTE

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

**REMBOURSEMENT
12 mois**

Demandez notre
Notice spéciale
MONET-GOYON

S. V. M.
27, Rue de la Boétie
PARIS



P. G. SWEERTS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XI

ers
↑

SEMAINE DU COMMINGES

Grand Prix Motocycliste de l'U. M. F.

Motos 175 cmc. — Sourdot sur MONET & GOYON (Moyenne horaire 82 km. 220).

CIRCUIT DES STATIONS THERMALES

Motos 175 cmc. — ex æquo. — Hommaire sur MONET & GOYON

KILOMÈTRE LANCÉ

Motos 350 cmc. — Chabas sur TERROT. — (Moyenne horaire 115 km. 101)
Motos 175 cmc. — Hommaire sur MONET & GOYON (Moyenne hor. 104 km 950)

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Motos 350 cmc. — ex æquo — Clech sur DOLLAR (Médaille d'Or)

COTE DE LA BARAQUE

Motos 1000 cmc. — EDDOURA sur KOEHLER ESCOFFIER (record général battu)
Motos 350 cmc. — F. LIPMAN sur TERROT

CIRCUIT DES VOSGES

Motos 500 cmc. — KLOESS indépendant
Motos 350 cmc. — 1^o ex æquo PEAN sur PEUGEOT, GILLARD sur PEUGEOT
Motos 175 cmc. HOMMAIRE, SOURDOT, SCHELLES sur MONET & GOYON
— MARCEAU sur JEAN THOMANN - SIMON SERRUS, indépendant.
Cyclecars 1100 cmc. — BINOCHÉ sur MORGAN DARMONT

COTE DE DOULLENS

Motos 350 et 250 cmc. — COULON sur TERROT

COTE DE MONTAIGU

Motos 350 cmc. — VERMOT sur TERROT (Meilleur temps de la journée)

COTE DU BALLON D'ALSACE

Motos 500 cmc. — ROLLAND sur TERROT
Motos 350 cmc. — PERROTIN sur TERROT
2^o GAUSSORGUES sur MONET & GOYON
Motos 250 cmc. — DURAND sur TERROT

MEETING DE CALAIS

Motos 350 et 250 cmc. — COULON sur TERROT

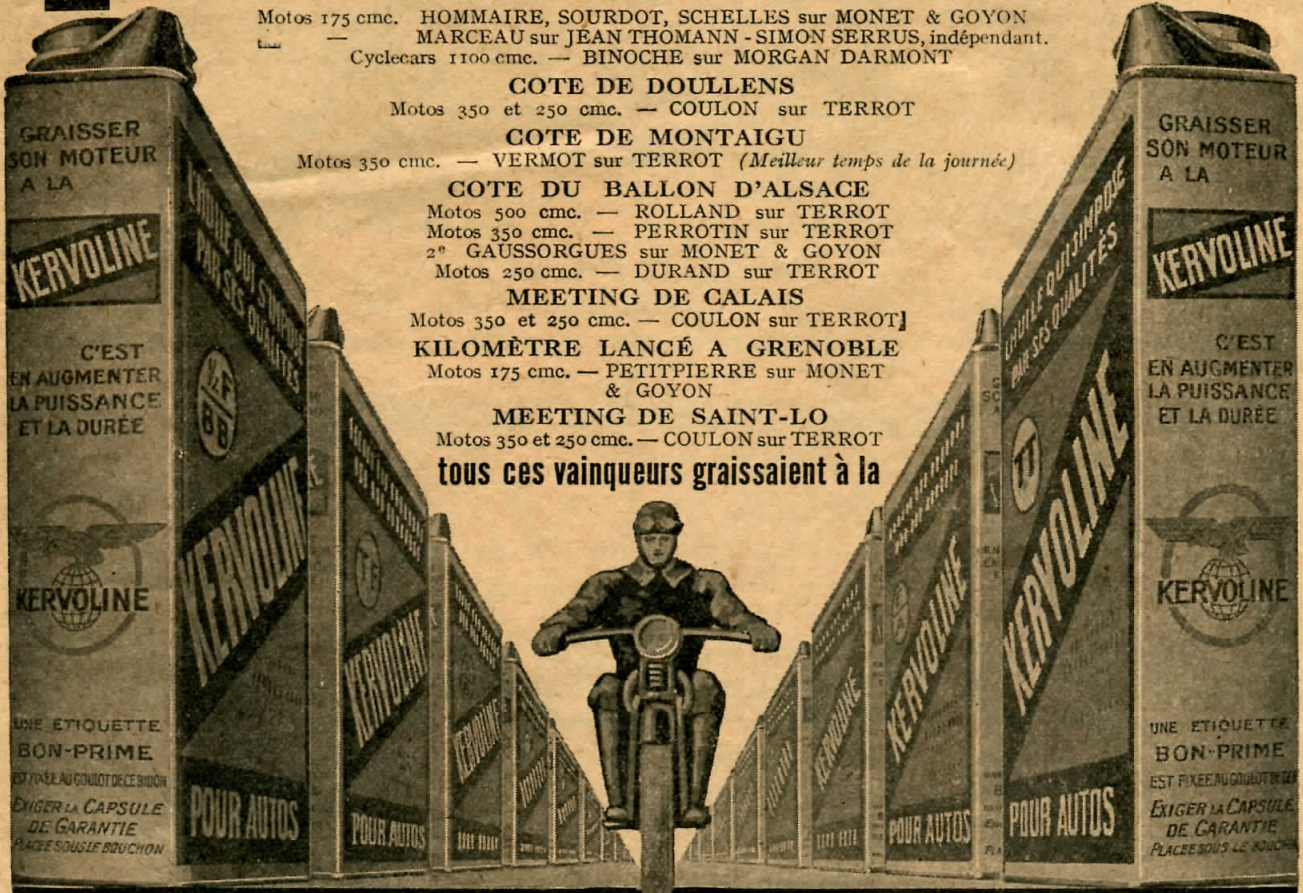
KILOMÈTRE LANCÉ A GRENOBLE

Motos 175 cmc. — PETITPIERRE sur MONET & GOYON

MEETING DE SAINT-LO

Motos 350 et 250 cmc. — COULON sur TERROT

tous ces vainqueurs graissaient à la



KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

M. R. 43

Établ. QUERVEL Frères, Société Anonyme exclusivement française au capital de 7 millions de francs

25 à 37, rue du Port -- AUBERVILLIERS (Seine)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XII

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

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

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

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

Gymkhanas

La peur est un sentiment trop commun et jamais la faveur du public n'ira à un véhicule ou à un sport qu'il considère comme dangereux. Que de gens hésitent à monter en avion. Il y en a pas mal qui ne se sentent guère à l'aise en automobile et longtemps la moto n'a pas été populaire parce qu'on estimait qu'elle était dangereuse, instable. C'est un préjugé qui disparaît, mais beaucoup plus lentement que nous ne le souhaiterions. Les grandes épreuves de tourisme ont réussi à convaincre tout le monde que la moto moderne marchait avec une parfaite régularité, mais on la considère trop souvent comme étant un instrument qui est d'une conduite assez délicate et réclame toute l'adresse d'un jeune homme. Beaucoup de personnes hésitent à faire de la moto sous le prétexte qu'elles sont trop vieilles pour cela. Il est donc nécessaire de prouver l'extrême maniabilité de la moto et rien ne peut contribuer davantage à dissiper ce préjugé que des épreuves d'adresse.

Le gymkhana attire le public qui aime à assister aux acrobaties des concurrents et à se gausser de leurs maladresses. Il vient pour s'amuser, mais en même temps il est frappé de la souplesse et de la stabilité des machines, en sorte que le gymkhana n'est pas seulement un spectacle mais une leçon. Il a de plus l'avantage d'être d'une organisation facile, de pouvoir comprendre des épreuves d'une grande variété et de permettre aux clubs, avec le minimum de frais, de faire de la propagande et pour eux, et pour la moto. Même les profanes s'y intéressent alors que le spectacle d'une course est bien vite monotone pour le profane.

Le gymkhana est également fort intéressant pour ceux qui y prennent part. Il y règne une atmosphère de bonne humeur et non pas cette volonté acharnée à vaincre qu'on constate en course. On accepte fort bien en riant de bon cœur une défaite dans un gymkhana. On ne songe qu'à s'amuser franchement.

La variété des épreuves qu'on peut faire disputer dans le gymkhana est presque infini. Les unes ne présentent aucun risque et n'exigent que de l'adresse, quand, par exemple, on demande aux concurrents de porter un œuf dans une petite cuiller qu'ils tiennent entre les dents. D'autres demandent du

sang-froid comme le saut en longueur. On peut donc composer des programmes qui intéressent tout le monde.

Les gymkhanas sont loin d'être inutiles pour ceux qui y participent, surtout si cela est fréquent, car ils y gagneront plus d'adresse et d'assurance. Ils finiront par se sentir complètement à l'aise sur leur machine. Ils ne craindront plus les dérapages et rouleront avec cette confiance et ce sang-froid qui sont pour autrui et pour eux-mêmes la meilleure garantie de sécurité.

Un gymkhana corsera une excursion ou une promenade en groupe. Il y donnera de la gaieté et de l'animation. Il intéressera les habitants du pays à la motocyclette. Beaucoup de clubs ne disposent pas des moyens financiers nécessaires à l'organisation d'épreuves officielles, mais ils feraient œuvre utile en organisant entre leurs membres des gymkhanas qui ne leur coûteraient qu'un prix modique.

Les sels de plomb

comme antidétonants

Un des collaborateurs de notre confrère anglais *Motorcycle* a fait des essais avec de l'essence traitée au moyen de tétrachlorure de plomb dans la proportion de 8 cmc. par cinq litres. La machine était une Panther P. et M. L'essai porta sur un parcours total de 2.000 milles soit environ 3.200 kilomètres.

Pendant les 1.500 premiers kilomètres, il fut impossible de faire cogner le moteur, mais après ce trajet un léger cognement apparaissait de temps à autre, sans raison bien définie. La consommation et la vitesse étaient les mêmes. La mise en marche était aussi aisée.

A l'issue de cet essai le moteur fut démonté. Il n'y avait que très peu de calamine, mais granulée comme du sucre cristallisé. Le fond de la culasse était d'un gris métallique légèrement brillant. Il y avait quelques taches d'une couleur rougeâtre. Le dépôt était très dur.

La tête de la soupape d'échappement était rougeâtre comme celle d'une soupape exposée à de très hautes températures. Et cependant jamais, au cours des essais, le moteur n'avait atteint une température anormale. La soupape était piquée et portait mal sur son siège. Il semblerait donc qu'avec une

SOMMAIRE

N° 231 — Samedi 13 Août 1927

La Semaine du Comminges illustrée.....	465
Echos de partout.....	466
Fautes à éviter.....	467
Des Polycylindriques.....	469
Le Moto-Revue Camping- Club.....	472
Diesel et semi-Diesel.....	473
Essai de la S. P. A. G.....	475
Mon petit doigt m'a dit....	478
Les loups.....	478
Le Sport.....	479
Consultations techniques..	482

essence additionnée de sels de plomb, la soupape devrait être rodée plus souvent.

L'émail du réservoir n'avait subi aucun dommage. Le carburateur ne présentait aucune trace de corrosion, seulement quelques taches rouges dues à la couleur du carburant.

Goudron et Coup de Fusil

Je rougis d'avouer que, l'autre jour, je conduisais une voiture, qui ne m'appartenait d'ailleurs pas, quand j'eus la malchance de tomber sur une route où sur des kilomètres on procédait à des travaux de goudronnage. Malgré toutes les précautions, les ailes de sport laissèrent le goudron atteindre et maculer la carrosserie. Arrivé à Dreux, je laissai la voiture dans un garage en demandant de la nettoyer et j'allai déjeuner. Après déjeuner, j'allai chercher la voiture qui avait été effectivement nettoyée avec soin, mais pour ce nettoyage on me demandait la bagatelle de 45 francs, sous prétexte qu'il avait fallu employer deux flacons de produit spécial. Qu'aurait-ce été si, au lieu d'une voiturette à carrosserie Bordino, il s'était agi d'une conduite intérieure.

Prenez les petites routes

Nous venons de faire un voyage d'une huitaine de jours en Vendée, Bretagne et Normandie et pendant tout ce parcours, nous avons fui comme la peste les routes nationales et les itinéraires fréquentés. Nous avons roulé sur des chemins si peu fréquentés que l'herbe y pousse, mais dont le sol est excellent. De loin en loin nous rencontrions une charrette, mais une voiture automobile était une rare apparition. Nous avons ainsi pénétré dans le cœur du pays et vu des paysages exquis, tantôt de vastes horizons, tantôt de petits coins pittoresques. Nous avons traversé d'admirables forêts où des biches s'enfuyaient à notre approche. Et quels bons petits hôtels dans les bourgs. Pour 8 francs des repas pantagruéliques, avec d'énormes mottes de beurre sur la table. Et tout à l'avenant. Nous nous contentions de petites étapes quotidiennes de 150 kilomètres tout au plus et nos moyennes déshonorerait le plus lent des tortillards, mais quelles délicieuses heures de flânerie.

La bourse y trouve son compte. Il est bien rare qu'on fasse un voyage qui vous coûte moins que vous comptiez. C'est pourtant le cas de celui-ci et il est agréable de rentrer à son

home avec, dans son portefeuille, quelques billets qu'on n'aurait pas cru ramener.

Les grandes routes (quand elles sont en bon état) permettent les grandes étapes qui, rapidement, vous amènent à la région que vous voulez visiter, mais sitôt que vous avez atteint cette région n'hésitez pas à prendre des petits chemins qui vous entraîneront en plein pays. Rien n'est plus amusant et à la fois plus économique que ces petits voyages d'exploration et vous y trouverez le plus délicieux repos.

Le sidecar en hiver

On peut rouler en hiver : un lecteur nous dit :

Je suis possesseur d'une F. N. 4 cylindres avec caisse L. V., pneus 715 x 115 : la moto est pourvue de pare-jambes et le side d'un pare-brise demi-circulaire en celluloïd et d'amortisseurs Hartfort ; une caisse plate fixée à l'arrière de la moto contient les outils supplémentaires et accessoires nécessaires, mais elle sert surtout à fixer solidement à l'aide de courroies, les bagages indispensables à un voyage et un séjour dans une grande ville, ceux que j'ai emportés pesaient environ 60 kilos.

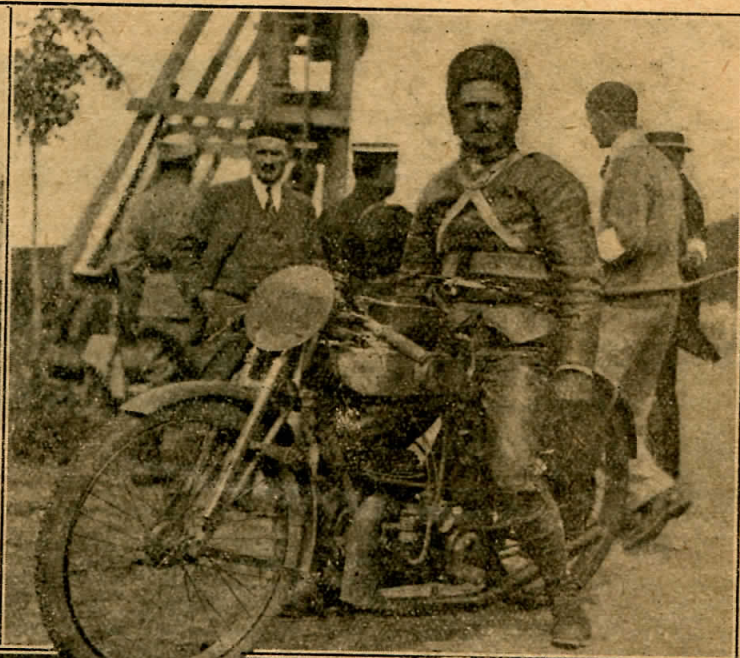
Nous avons fait Paris-Nice et retour, nous sommes partis le 26 décembre par 6° au-dessous, à Saulieu — 14° et un peu de neige, nous sommes arrivés à Nice le 29 dans l'après-midi ; repartis de Nice, le 2 janvier, 4 autres jours après nous étions à notre domicile. Le retour a été moins agréable. Le mistral, depuis Saint-Raphaël jusqu'à Valence et ensuite la pluie, depuis Vienne. Un seul incident, mon levier de changement de vitesse m'est resté dans les mains à l'entrée de Chalon.

Une petite bâche caoutchoutée Michelin protégeait les valises. Sur le guidon, des protège-mains en toile caoutchoutée et... des gants fourrés. Pour le conducteur, en plus de ses vêtements de ville, une combinaison, des cuissards caoutchoutés, des bottillons caoutchouc, un paletot de cuir, un bonnet de cuir et calotte laine à l'intérieur, de bonnes lunettes et, pour les oreilles, le cou et le menton un bon cache-nez.

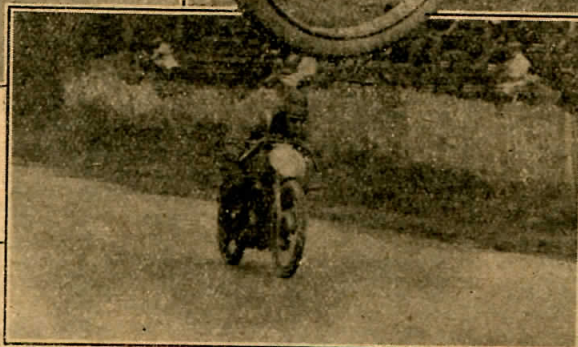


Les joies de la moto ne consistent pas à prendre des virages asymptotes ou en épingle à cheveux. De temps en temps, un peu de courage manuel s'impose...

La Grande Semaine de Comminges



En 350, Longman sur Vélocette 350 à arbre à cames en tête enlève sa catégorie à 102 km. 820



En haut : Sourdot, sur Monet et Goyon, en 175 cc. remporte une victoire française à 82 de moyenne.

A gauche: La Terrot 250 cc. de Coulon luttait héroïquement contre Crabtree à plus de 91 k. de moyenne.



Craig en 500 fut le grand vainqueur Lucien Psalty est fier de la Norton que conduisit l'anglais à 106 k. 570 A gauche : Longman, heureux vainqueur.

A droite : Le Chef des Courses de Terrot, Ferrotin sur Terrot 350.

Par-ci.... Par là.....

Conseils aux jeunes

Ne venez pas samedi 13, vous ne trouveriez personne. Nous en profitons pour rappeler que nombreux sont les jeunes qui ont amassé sou à sou le trésor qui va leur permettre d'acquérir une *moto*. Laquelle ? Quelle cylindrée ? marque ? couleur ?... autant de questions embarrassantes pour nos néophytes. Ensuite, il faudra apprendre à conduire, acquérir des papiers indispensables, etc...

Alors, relisez *Moto Revue* n° 221 et suivants qui vous indiquera comment pratiquer pour vous retirer ces épines. Venez-nous voir le samedi après-midi et même par lettre si vous êtes un abonné de province.

Idéal-Confort

L'inventeur de la suspension de se le «*Idéal-Confort*» décrite dans *Moto Revue* du 23 juillet, page 398 et déjà très demandée. On vendrait licences. — Notices *gratuites*.

J. Couratin, Le Tranger, Clion (Indre).

La Préparation militaire

Jeunes gens qui allez bientôt être enrôlés, mettez-vous donc dans la section automobile de l'armée. C'est facile. L'Automobile Club de l'Île-de-France agréé par le Ministère de la Guerre, informe les jeunes gens devant partir avec le 1^{er} contingent 1928, que des cours sont organisés en vue de l'obtention du certificat d'aptitude à l'emploi d'automobiliste militaire. Tous renseignements vous seront fournis à l'A.C. de l'Île-de-France, 8, place de la Concorde, Paris (8^e), en venant de la part de *Moto Revue*.

Allez-y, vous ne perdrez pas votre temps.

Nos petits inventeurs

Nous avons reçu et transmis à l'inventeur pour tous renseignements les lettres reçues sur :

Le *Canisigne* (*Moto-Revue* n° 227) de : M. Hugeli à Plombières ; M. Bourcier à Royan ; M. Duprez à Beaumont ; M. Lafumas à Roanne.

Les intéressés seront touchés directement par le *Canisigne*.

Nos Expertises

Les demandes d'expertises nous arrivent nombreuses et nous sommes souvent contraints de ne pouvoir satisfaire immédiatement tous les demandeurs.

Nous prions donc ceux qui peuvent attendre quelques jours de bien vouloir nous permettre de choisir notre jour en vue d'examen de leur « occasion » et faciliter à ceux qui ne peuvent attendre l'examen rapide qu'ils demandent.

Nous rappelons le mécanisme de nos expertises :

Un rapport circonstancié est délivré au demandeur qui a trait à 3 grands points sur lesquels nous donnons notre avis personnel, sans aucun engagement de notre part. Nous sommes impartiaux, que notre avis plaise ou déplaise à l'acheteur ou au vendeur, peu nous chaut : nous nous tenons à l'examen objectif de l'occasion signalée sans préférence personnelle aucune.

Ces trois points sont :

La *mécanique* de la moto telle qu'elle est au moment de l'expertise ;

La *tenue et la présentation* de la moto à notre point de vue, son rendement, ses possibilités : ses qualités physiques et chimiques en un mot ;

La *valeur de la machine soumise* et notre avis strictement personnel sur la tractation opérée.

Lire *Moto-Revue* n°s 220, 221, 225.)



Avis important

Nous reprenons l'information coupée dans notre précédent numéro. Plusieurs de nos lecteurs et abonnés nous ont fait part de leurs doléances et nous ont dit qu'ils aimeraient trouver dans *Moto Revue* un certain élargissement des matières traitées. L'abondance même de ces matières cause au rédacteur en chef un embarras extrême, ayant à fixer l'ordre d'insertion d'articles excessivement nombreux dont l'intérêt se surpasse. Aussi pour donner satisfaction à tous et augmenter l'intérêt de notre lecture nous avons résolu la question en et tout le confort de cette machine nouvelle réside dans le perfectionnement de la suspension qui la fera préférer à tous les autres modèles par le bien-être qu'elle procure.

Le 24^e Concours Lépine

L'Association des Petits Fabricants et Inventeurs Français organise le 24^e Concours Lépine au Parc des Expositions (Porte de Versailles) du 27 août au 27 septembre.

Le 24^e Concours Lépine comprendra les Sections : Inventions et nouveautés de l'année ; Electricité ; locomotion ; sports ; mobiliers et objets ménagers.

Moto Revue tiendra ses lecteurs au courant des nouveautés touchant au sport motocycliste qui se produiront à cette exposition.

Les Débuts de Segrave

Le fameux coureur anglais prend sa retraite il n'est pas inutile de rappeler ses débuts. Ils eurent lieu à Brooklands en 1920 et Segrave monta une Opel.

Ce ne fut pas le grand succès du premier coup, car l'un des pneus AR. de la voiture sauta, Segrave évita de peu la chute grave. Mais le sang-froid dont il fit preuve à cette occasion fut remarqué et, dès ce moment il fut considéré comme un des meilleurs coureurs britanniques.

Du Silence

Il faut dire ce qui est, même si cela ne plaît pas à tout le monde. Rien ne nous empêchera de trouver que les motocyclettes, non seulement ont toujours fait trop de bruit, mais encore que ce mal, ne fait que croître.

Il est inadmissible que l'on continue à tolérer les pétarades des motos. Et avant qu'une loi draconienne ne soit intervenue qui restreindra l'usage de ce véhicule si populaire, il faut agir.

Organiser des concours de silencieux. Il y en a déjà eu à l'étranger, qui ont donné d'excellents résultats.

Quand de bonnes bases auront été établies, il sera facile de faire une ordonnance de police et alors ceux qui font du bruit pour le plaisir de se faire remarquer, n'auront plus qu'à mettre un silencieux comme les autres.

Rouge ou Jaune

Les Américains veulent changer la couleur du feu arrière obligatoire : plus de rouge, mais du jaune.

Ils font remarquer avec justesse que tous les emplacements dangereux sur les routes sont indiqués par des feux rouges *fixes* qu'on ne peut distinguer des feux *mobiles* de même couleur des autos.

Rouge ou jaune, cela nous est tout à fait égal mais qu'il y en ait partout la nuit et qu'ils soient bien visibles, principalement pour indiquer les travaux des villes, du gaz, de l'eau, les voitures à bras, les brouettes qui traînent au hasard, les charrettes de marchands et enfin les voitures de seigneurs sur lesquelles les rouliers dorment de si bon cœur.

De la Moto sur Glace

Aux environs de Winnipeg (E.-U.), les lacs et cours d'eau sont gelés pendant la plus grande partie de l'année. Cela n'empêche pas les motocyclistes de rouler.

Ils organisent des courses de vitesse (un mille aller et retour avec virage), des matches de football, ainsi que tous autres genres d'acrobaties.

L'effet produit par une moto filant sur la glace à 120 à l'heure est fantastique. Quoique la surface polie occasionne des cabrioles incroyables, les accidents sont rares.

Bonne école pour les acrobates.

On nous informe

Que les Etablissements Trentelivres et Co ont transféré depuis le 15 Juillet, leurs Ateliers, Magasins et Bureaux : 2 rue de Villiers, Levallois-Perret (près de la Porte Champerret angle du boulevard Bineau). N°s téléphoniques : Wagram 01-80 Levallois 15.

Un truc simple...

Pour enlever les taches de cambouis sur les mains, voici un moyen simple autant que peu coûteux, n'employant que des produits courants. Se frotter les mains avant d'entreprendre le travail avec le mélange $\frac{1}{2}$ d'alcool à brûler, $\frac{1}{4}$ glycérine, $\frac{1}{4}$ eau. Le liquide sèche, pénètre dans la peau qu'il vient pour ainsi dire ; le cambouis, l'huile ne peuvent y adhérer, et un simple lavage à l'eau et au savon vous rend les mains fines et blanches. A.-C. Ardennes.

Moto Camping en 3 étapes

Trois semaines de vacances, à partir du 25 août : départ Paris-Chevreuse-Châteaux de la Loire, Océan jusqu'à Royan. On cherche deux personnes qui voudraient sur moto 250 cmc. environ faire partie du groupe. (*Moto Revue*, Lapaire).

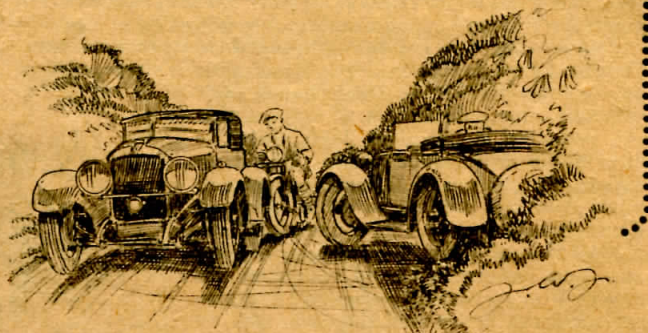
... Et on fêtera saint Christophe

On a déjà fêté saint Christophe un peu partout, dimanche. Le bon patron des automobilistes fut célébré en grande pompe en divers endroits, notamment à Saint-Christophe-sur-Condé, arrondissement de Pont Audemer (Eure). La cérémonie commença à 15 h. 30 ; il y eut un salut solennel avec le concours d'artistes de talent, défilé et bénédiction des autos, sonneries de trompes, etc.

Décidément, saint Christophe devient le patron incontesté des motocyclistes. Diable ! s'est-il jamais douté d'une telle faveur, lorsqu'il transportait l'Enfant-Jésus (catégorie poids lourds) sur ses épaules colossales !

Fautes à éviter

Roulez lentement pour vos débuts sur une machine, vous éviterez ainsi de vous trouver dans une situation sinon inextricable, du moins embarrassante. Etudiez une position qui soit confortable et n'hésitez pas au besoin de modifier la position de certaines commandes si cela doit vous faciliter ou rendre plus agréable la conduite de votre moto.



... vous vous trouverez, tôt ou tard, dans une situation qui exige du coup d'œil et de la maîtrise...

La tâche d'un conducteur sur la route est double : tout d'abord conduire sa machine de telle manière qu'il réduise au minimum les risques qu'il peut faire courir à autrui et à lui-même. L'observation intelligente des prescriptions du code de la route doit éviter les accidents qui ne sont pas dus à la maladresse ou bien aussi à des défauts de la machine. En second lieu le conducteur doit s'appliquer à ménager sa machine, à lui épargner les à-coups, les mauvais traitements qui se traduiront tôt ou tard par des ruptures d'organes ou par une usure prématurée. La meilleure machine ne peut donner des résultats satisfaisants que si elle est déceimment conduite. Cela n'a d'ailleurs rien d'exceptionnellement difficile. C'est, avant tout, une question de bon sens, d'esprit d'observation et de pratique. Il y a des qualités de sang-froid et de rapidité de décision qui font les champions et que tout le monde n'a pas au même degré ; la peur et la nervosité sont de redoutables ennemies. Elles n'existent plus après quelques milliers de kilomètres si on s'est entraîné méthodiquement. Évitez au début les vitesses élevées, car il y a fort à parier qu'en roulant trop vite au début, vous vous trouverez tôt ou tard dans une situation qui exige du coup d'œil et de la maîtrise. Vous éviterez peut-être l'accident de justesse, et il en résultera une sorte de sentiment d'angoisse qui non seulement gâtera tout votre plaisir, mais vous privera jusqu'à un certain point de la maîtrise de vous-mêmes. N'ayez pas de fausse honte et laissez-vous au besoin gratter. Même un motocycliste expérimenté, quand il vient de prendre possession d'une machine nouvelle, n'est pendant quelques kilomètres pas à son aise. Il s'y retrouvera bientôt, surtout s'il consacre ces quelques kilomètres du début à étudier son nouvel engin, la marche du moteur, la puissance des freins, la stabilité de la direction, etc... D'ailleurs, si la machine est neuve, il convient de ne pas la pousser. Pendant cinq cents kilomètres au moins et mille si possible on s'astreindra à marcher presque sans gaz. Après les premiers 500 kilomètres on vidangera le moteur car au cours de ce rodage du moteur des particules métalliques auront été entraînées par l'huile. D'autre part, il faut éviter que le moteur ne chauffe, car au début, alors que le métal n'a pas encore travaillé, il faut éviter un échauffement exagéré et surtout trop brusque qui se traduirait par une distorsion permanente. Si le piston a un jeu trop faible si les roulements forcent, on s'expose même à des grippages. Il y a des moteurs neufs qu'on a bien de la peine à faire tourner à la manivelle. Le mieux est de les faire tourner au moyen d'un moteur électrique, jusqu'à ce qu'ils serrent moins. Sinon on les fera tourner à l'arrêt tout doucement en graissant abondamment, et en arrêtant aussitôt que le moteur est un peu chaud.

On pourra ensuite prendre la route à allure réduite, avec les précautions indiquées plus haut. Si une côte se présente, n'hésitez pas à changer de vitesse. On n'insistera jamais assez sur ces précautions initiales que trop de motocyclistes négligent, au grand dommage de leur moteur et de leur bourse.

L'art de profiter de la route

On accuse et bien à tort la moto de n'être pas stable et de dérapier. C'est parfaitement faux si on considère les motos lourdes, bien assises et bien équilibrées que nous avons aujourd'hui. Si une machine a une tendance à dérapier, c'est en général que les roues sont mal alignées, soit par suite d'un montage défectueux, soit à cause d'un cadre faussé. Une roue voilée si peu que ce soit gêne aussi la tenue de route. Ne roulez jamais avec des rayons cassés, remplacez-les sans retard. Une précau-

tion également, indispensable, c'est d'équilibrer les roues de toute machine tant soit peu rapide. Autrement les roues broutent et ces variations perpétuelles de la pression de la roue sur le sol et de leur adhérence risquent d'amorcer des dérapages. De plus, elles sont une des causes des queues de poisson qui sont une variété de shimmy et qu'on constatait sur de nombreuses machines il y a quelques années. Le frein de direction est un remède, mais il y a actuellement pas mal de machines sur lesquelles il n'est pas nécessaire.

Si votre machine est en ordre, que votre selle ne flotte pas latéralement et que vos bagages soient bien arrimés sur le porte-bagage, vous ne devez pas dérapier si vous conduisez avec la souplesse nécessaire.

C'est un gros avantage pour la moto que d'avoir ses roues dans un même plan. On peut ainsi choisir son passage beaucoup plus aisément qu'avec une voiture et éviter les parties les plus mauvaises de la route. Entre les deux lignes de nids de poules creusées par les roues des voitures, vous trouvez en général une partie moins défoncée où vous roulez sans trop de secousses. Sur certaines routes dont le sol est mou les voitures ont creusé de petites ornières. Rien n'est plus dangereux que ces ornières surtout, bien entendu, par temps gras. Si vous êtes obligés de les franchir, passez de biais comme pour les rails de tramways.

Quand la totalité de la route est glissante comme sur la tarmac ou le monolastic humides, marchez à allure régulière, mais pas trop lente. Il faut que le moteur tourne bien régulièrement, et vous aurez fréquemment avantage à changer de vitesse. Ce qu'il faut éviter en effet, c'est que la roue patine. Le patinage est la première phase du dérapage. Les à-coup du moteur, le freinage brusque, les braquages du guidon sont des causes de dérapage. Ne vous raidissez pas et n'ayez pas peur. Etablissez-vous solidement sur votre selle et laissez courir. Si pour une raison ou une autre un dérapage s'ébauche, ne le corrigez pas brusquement. Au contraire inclinez légèrement le guidon de ce côté. Le dérapage cessera et vous pourrez alors ramener lentement la machine dans la bonne direction. N'ayez surtout pas la tentation de redresser d'un coup de pied sur le sol. Laissez vos pieds sur les repose-pieds. Si l'on tombe, cela vient la plupart du temps de ce que la crainte de tomber vous rend nerveux et cause des mouvements trop brusques. On tombe aussi parce qu'on ne va pas assez vite. Il y a des cas, bien entendu, où la chute est inévitable, mais ils sont assez rares.

Le sidecar

Les virages en sidecar paraissent redoutables aux débutants, et on voit des sidecaristes qui semblent faire des efforts désespérés pour virer. La conduite d'une moto, attelée à un sidecar, est extrêmement différente de celle d'une moto solo. Avec cette dernière, le guidon n'est qu'un point d'appui et c'est en déplaçant le corps que l'on conduit en réalité la machine. Avec le sidecar le guidon sert vraiment à diriger la machine. Au début, si la route est cambrée et qu'on doive pour dépasser un autre véhicule, prendre sa gauche (nous supposons que le sidecar est à droite de la moto); on a une très désagréable impression, et on est même tenté

si on a la pratique du solo, de déplacer le corps et de tourner légèrement vers le bord de la route pour rétablir l'équilibre. En réalité il n'y a rien à craindre surtout si le sidecar est occupé.

Pour les virages, ils doivent s'effectuer de la manière suivante. Si on veut virer du côté du sidecar il faut, avant le virage, ralentir puis on accélère et la moto tourne sans difficulté autour du sidecar. Il faut en tout cas, surtout si le sidecar est léger, éviter de virer à une trop grande vitesse. Quand un sidecar se retourne, il le fait brusquement. Soyez donc très prudent au début. Au bout d'un certain temps vous apprécierez instinctivement l'allure à laquelle vous pouvez virer sans vous retourner. Quand vous virez du côté de la moto vous n'avez guère à craindre cet accident. Arrivez relativement vite au virage et là fermez les gaz. Le sidecar entraîné par sa masse gravitera autour de la moto.

Quand on grimpe une côte

Dans une côte on a tendance à ouvrir les gaz en grand, mais c'est là une erreur. Si le moteur ralentit, en effet, il aspire avec d'autant moins d'énergie. En ouvrant en grand le boisseau on diminue la dépression et celle-ci n'est plus suffisante pour faire jaillir du gicleur assez d'essence. Le mélange s'appauvrit et le moteur tire mal. On constate qu'en donnant moins de gaz le moteur reprend immédiatement. C'est qu'ainsi on augmente la dépression et le mélange est à nouveau correctement dosé. Un peu moins d'air, un peu moins de gaz permettent donc en définitive de monter plus vite. L'avance à l'allumage doit être réduite.

Si votre moteur faiblit, n'essayez pas de donner plus de gaz, mais fermez un peu ces gaz et changez de vitesse. Ne laissez jamais un moteur peiner. Si le sol est boueux, vous dérapez moins en laissant le moteur tourner assez vite, car le couple plus régulier risquera moins de faire patiner la roue.

Comment se tenir en machine

Ce qu'il faut éviter à tout prix c'est la raideur. Si vous vous raidissez, vous encaissez toutes les secousses et le lendemain vous serez affligé de courbatures. Le vieux guidon relevé vous obligerait à vous tenir droit et à faire porter tout votre poids

sur la selle. Cela causait des maux de reins. Tenez-vous dans la position que vous auriez si vous étiez assis sur une chaise. C'est avec les jambes que vous tenez la machine. La partie supérieure du corps doit être aussi souple que possible. Une position trop inclinée n'est pas non plus à recommander, car les poignets et les bras supportent tout le poids du tronc. Vous aurez, après une étape un peu longue, les poignets littéralement brisés.

Une position trop basse a l'inconvénient de faire trop plier les jambes. La circulation du sang se fait mal et on a des crampes. Il y a de petites machines sur lesquelles un motocycliste de grande taille n'est pas à son aise.

Il ne faut pas tenir le guidon serré, mais laissez simplement les mains posées sur les poignées. Les grandes poignées en caoutchouc mousse absorbent les vibrations et donnent beaucoup de confort.

Avec les pneus à basse pression, les selles à dessus souple et les poignées en caoutchouc on peut faire du grand tourisme sans fatigue. Les knee grips vous permettent d'appuyer vos genoux sur le réservoir sans qu'ils soient meurtris.

N'abusez pas de l'embrayage

Nous avons souvent rencontré des motocyclistes qui *abusaient* de leur embrayage, surtout pour circuler en ville. Assurément on obtient ainsi une marche très douce et on se dispense de changer de vitesse à chaque instant, mais malheureusement un embrayage n'est pas prévu pour cet usage seulement. Les garnitures seront vite hors d'usage, ainsi que les roulements soumis à la poussée. Un embrayage est fait pour partir et pour changer de vitesse, mais non pour tenir lieu de changement de vitesse permanent.

C'est aussi une pratique peu recommandable que de démarrer en seconde vitesse pour un certain nombre de machines très démultipliées. Cela n'est admissible que quand vous partez en courant et sautez en voltige et cela ne se pratique plus guère. Même en course, beaucoup de concurrents mettent en route au kick starter. On fait un départ plus rapide en partant en embrayant qu'en poussant la machine pour la mettre en route.

On doit changer sans bruit en se rappelant qu'il faut accélérer le moteur pour descendre la gamme des vitesses et le laisser ralentir pour monter la gamme. On marquera donc un temps d'arrêt, tout en fermant les gaz et en débrayant à fond.



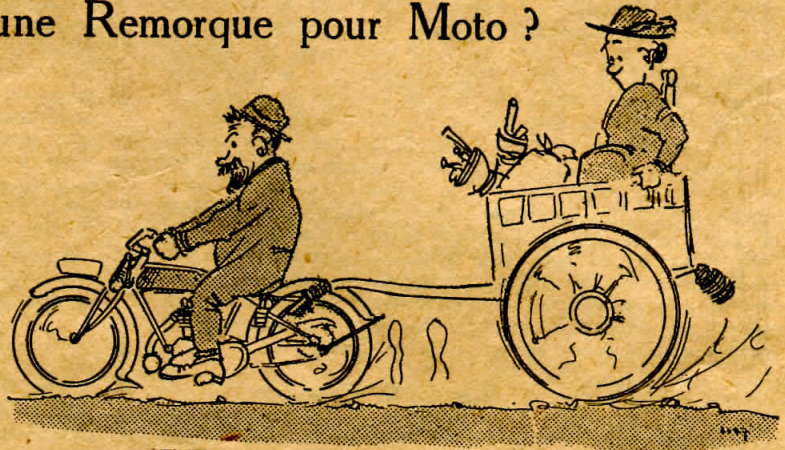
... on voit des sidecaristes qui semblent faire des efforts désespérés pour virer...

Pourquoi pas une Remorque pour Moto ?

Il est certain qu'une remorque bien établie serait précieuse pour la pratique du camping et même du tourisme sous toutes ses formes, car elle résoudrait complètement la question du transport des bagages, qu'elle soit attelée derrière une moto-solo ou derrière un sidecar.

Un modèle particulièrement bien étudié est décrit dans les revues anglaises. La remorque en elle-même ne présente aucun détail très particulier. L'essieu est surbaissé. La voie est large (1 m. 30). La suspension se fait par des ressorts semi-elliptiques.

Ce qui mérite surtout d'attirer l'attention, c'est l'attache de la remorque à la moto. Sur la moto est montée une forte fourche arrière verticale (à la place du porte-bagage) et deux tubes relient cette fourche au raccord de selle. A la partie supérieure de cette fourche, il y a un axe vertical sur lequel pivote une douille montée sur la traverse, qui réunit les



deux tubes supportant la remorque. Les deux tubes sont fixés sur la traverse par quatre boulons. Les deux boulons qui sont le plus en avant servent de pivot pour les mouvements verticaux de la remorque. Les deux autres boulons limitent le

mouvement, le trou de passage du boulon dans la patte du tube étant plus grand que le diamètre du boulon.

Le constructeur est le Hill Stabilised Motor Cycle Box Carrier Co, 33, Upper Baker Street, N. W.-1, London.

Le Moteur Polycylindrique à Deux Temps

Pourquoi en voit-on si peu d'exemplaires

Le moteur à deux temps polycylindrique est très réalisable

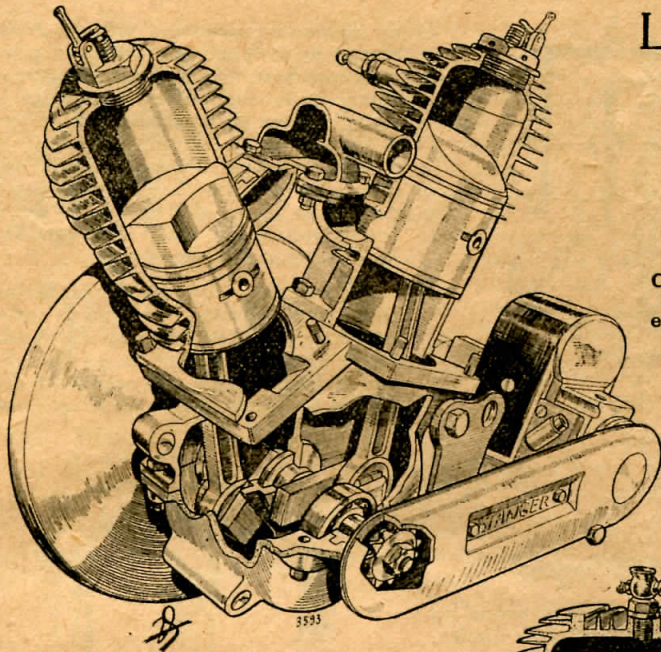
Un moteur à deux temps, à plusieurs cylindres est plus difficile à construire qu'un moteur à 4 temps mais n'est nullement impossible, il est même, au contraire, très possible. Et ceux qui douteraient de l'efficacité de la solution du moteur à deux temps polycylindrique, nous les engageons à méditer l'exemple de la Scott, toujours si demandée, si répandue, si estimée, si cotée, bien que, à l'instar de Ford, les usines Scott ont concentré leur fabrication sur un modèle unique qu'aucun autre constructeur n'a jamais pu seulement égaler, et Violet-Sicam a construit aussi des bicylindres à 2 temps; quant aux Garelli, Trojan, Puch, ce sont, non plus des bicylindres, mais des doubles monocylindres, car ils n'ont qu'une seule chambre d'explosion commune aux deux cylindres.

Nécessité du cloisonnement du carter

Les modèles anciens de Violet, le Bi-temps, les Scott, Premier, Callon... ont un carter double ou cloisonné, mais ce n'est qu'une complication de fonderie et d'usinage, mais non de fonctionnement.

Avantages d'un polycylindre à deux temps

Un deux temps seulement bicylindrique donnerait la régularité cyclique d'un quatre cylindres, quatre temps, en supprimant deux cylindres et tout le mécanisme compliqué de distribution. Aucune raison ne s'oppose à l'établissement d'un deux cylindres à deux temps;

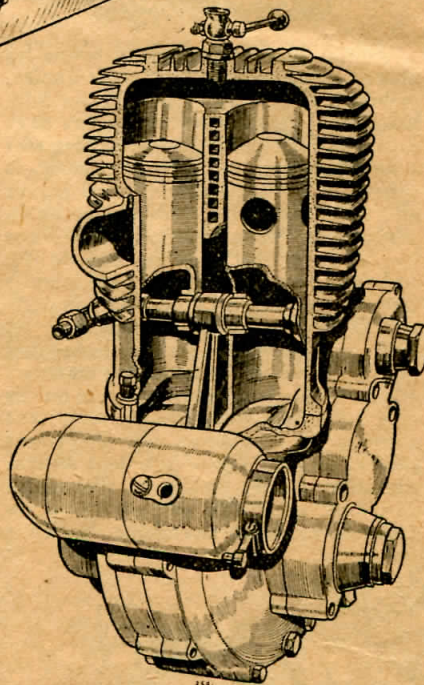


Coupe du bicylindre en V Stran-ger.

Bien que la mode soit au monocylindre aussi bien pour le cycle à 4 temps que pour celui à 2 temps, il se trouve encore des gens pour demander pourquoi on ne voit pas de moteurs à 2 temps à plusieurs cylindres. On ne construit pas de 2 temps à plusieurs cylindres, non pas qu'il y ait des raisons techniques ou mécaniques qui s'y opposent, mais parce que ce n'est pas la mode, qu'il n'y aurait pas d'acheteurs; on a déjà bien du mal, par le temps qui court à vendre une moto à 1 cylindre, même une simple 175 cmc. monovitesse. La cherté de la vie éloigne les acheteurs, si ordinaire, si simple que soit une moto; la majorité de la clientèle trouve encore le prix trop élevé, et partant, à comparer les prix *ante bellum*, autos, motos, et cycles n'ont même pas triplé de prix, alors que l'indice du coût de la vie est de 6; Comparez les prix des appareils et accessoires d'automobile à ceux des appareils et accessoires de photographie qui ont dépassé le coefficient 12; une boîte de plaques 6,5 x 9 qui valait *ante-bellum* 0 fr. 80, vaut *post bellum* 10 fr. 80 et tout à l'avenant. Sauf le professionnel qui est obligé de subir cette hausse et hausse ses prix dans ces proportions tout en gagnant moins qu'*ante bellum*, les amateurs s'en abstiennent de plus en plus.

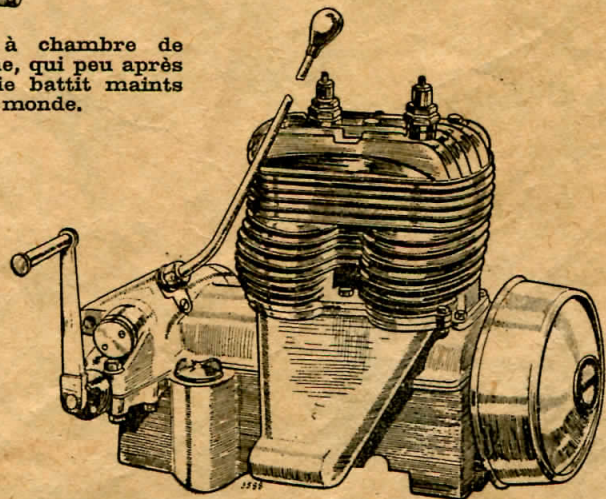
Si vous construisez des motos plus compliquées, partant plus chères, vous éloignerez encore la clientèle, simplifiez le plus possible, réduisez votre prix de revient pour réduire celui de vente et la clientèle viendra à vous nombreuse, et les exemples de cette vérité abondent.

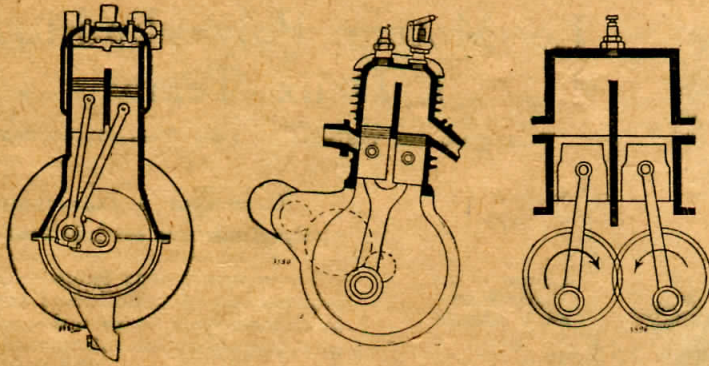
Le moteur polycylindre n'attirera pas le client, non pas par raison mécanique, amis par raison pécuniaire, et ce n'est pas à notre époque de course à l'argent de se livrer à de ruineuses et inefficaces expériences.



Coupe du Garelli à chambre de combustion commune, qui peu après sa parution en Italie battit maints records du monde.

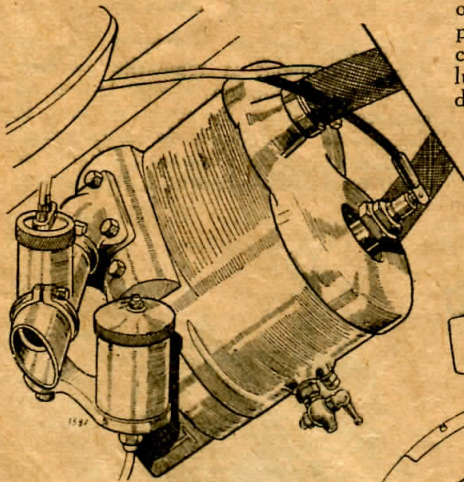
Le bicylindre Villiers qui fit son apparition au dernier Salon anglais.



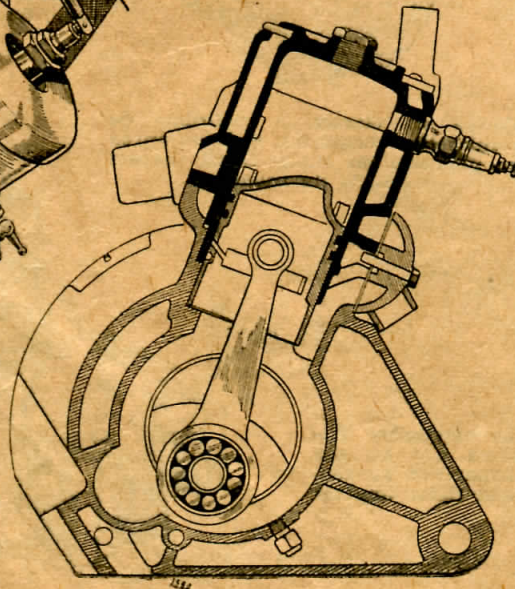


Coupe schématique de trois bicylindres à chambre de combustion unique ; de gauche à droite : une paire des 4 cylindres de la voiturette Trojan, le moteur autrichien Puch et le très vieux moteur Lucas.

il y aurait un carter un peu moins simple, puisque cloisonné, une portée de plus, une centrale séparant les deux carters. Et encore, la séparation des deux carters en marche n'est pas nécessaire, les deux carters peuvent parfaitement communiquer entre eux; mais en marche seulement et non au départ. Un moteur d'expérience été construit, qui a permis d'établir ou de supprimer la communication entre les deux cloisonnements du carter au moyen d'une vanne pouvant être ouverte ou fermée du dehors. Le départ était impossible lorsque les deux carters communiquaient, mais sitôt en marche, on pouvait établir la relation entre eux, la difficulté d'alimentation par le carburateur n'existant plus alors;



En haut, montage de la pipe d'admission du moteur Scott; à droite : coupe de celui-ci.

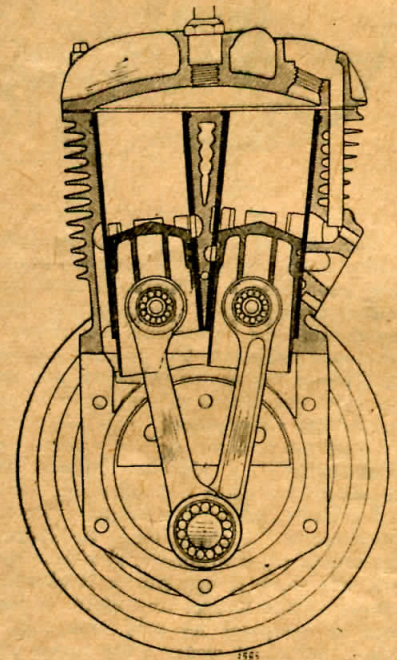


Quelques réalisations

Un des bicylindres à deux temps les plus répandus après le Scott est le Carden, moteur très curieux, il possède un vilebrequin monté sur trois paliers aux deux extrémités et tournant sur des roulements à double rangée de godets; au centre, le palier qui n'a pas à supporter de grands efforts, en raison de la faible longueur du vilebrequin, comporte une garniture réglée, ce qui permet le rattrapage de jeu, au bout d'un certain temps, par le remplacement du régule. Ce moteur comporte un distributeur dont la partie fixe est justement représentée par ce palier central qui est percé d'une ouverture transversale correspondant à une ouverture qu'elle relie au carburateur. Les passages sont obstrués ou démasqués alternativement par une gorge pratiquée dans deux disques circulaires faisant partie du vilebrequin lui-même. Lorsqu'un des pistons est au début de sa course ascendante, le disque

du vilebrequin découvre l'orifice d'admission et ne se ferme que presque au point mort supérieur. A ce moment, il se trouve obturé et la compression a lieu dans le carter, à la course descendante du piston. A fin de course un orifice ménagé sur le côté du piston démasque l'orifice de passage au moment où une bonne partie des gaz brûlés est déjà sortie; ce distributeur rotatif fait l'effet d'une pompe rotative qui aspire les gaz frais.

L'Emms est encore un deux cylindres côte à côte. La partie inférieure du carter est garnie d'ailettes pour refroidir l'huile, car le moteur comporte un double fond qui renferme l'huile qui, aspirée et distribuée par une pompe à piston actionnée



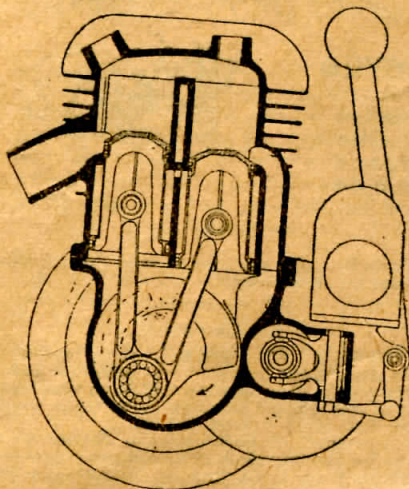
Coupe du moteur anglais Comery

par un excentrique, monte à l'extrémité de l'axe. L'huile ne circule pas, à proprement parler, seulement la pompe a pour mission de maintenir le niveau pour remplacer l'huile au fur et à mesure qu'elle se brûle et s'use. Les roulements du carter sont sur billes, la tête de bielle est sur godets; les pistons fonte, très légers cependant sont munis de deux segments.

La Calver

Ce moteur s'écarte un peu du type classique à trois lumières, car il comporte des pistons étagés à double alésage, dans le genre du monocylindre Dunelt, c'est donc un deux temps assez compliqué et sur lequel nous n'insisterons pas, le citant uniquement pour mémoire.

Arrivons maintenant aux flat-twin, à deux temps, c'est-à-dire à deux cylindres horizontalement opposés.

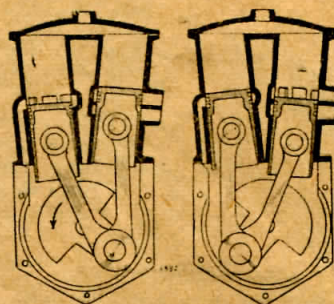


Un nouveau moteur italien : le moteur Picca, qui s'apparente nettement au moteur Comery

Le flat-twin

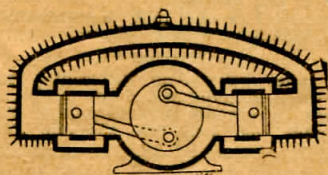
Ce genre de moteur est peu employé sur la motocyclette ; nous l'avons vu sur l'Economic Motor, inspiré de son prédécesseur de la Johnston Motor Wheel et surtout sur les propulseurs amovibles pour canots. Si le deux cylindres horizontaux est excellent en quatre temps en raison de son équilibrage, il n'en est pas de même sur les deux temps, car pour conserver l'excellent équilibrage de flat-twin, nous sommes conduits à caler les manivelles à 180°, mais avec l'aspiration

et la compression initiale dans le carter, nous avons les deux pistons réciproquement au même point de leur course, c'est-à-dire en même temps au point mort haut, et dans les deux cylindres, nous avons un mélange comprimé et prêt à être enflammé. Cela nous obligerait à avoir deux explosions en même temps à chaque tour, et une seule impulsion motrice tous les tours ; mais nous n'aurions aucun avantage sur le flat-twin à quatre temps, qui lui aussi fournit une impulsion motrice tous les tours. Ce mauvais équilibrage désavantage le flat-twin, par rapport au moteur à deux cylindres côte à côte à manivelles calées à 180°. Si l'on tient à conserver les avantages d'un excellent équilibrage sur le flat-twin, il faut aussi avoir recours aux carters indépendants pour chaque cylindre et disposer ceux-ci non plus en ligne, mais légèrement déportés l'un à droite, l'autre à gauche de la ligne d'axe passant par le centre du carter. Le flat-twin deux temps fonctionne très bien : on en a journellement la preuve en voyant circuler les cyclecars Sima-



Shémas montrant comment les deux pistons du moteur Comery découvrent, alternativement les lumières, système évitant toute fuite de gaz frais.

Violet et Alcyon équipés avec un deux temps Violet à cylindres horizontaux opposés. La flat-twin à deux temps, avec son explosion simultanée dans les deux cylindres est intéressant en ce qui concerne les réactions, il y a non seulement équilibrage des masses, mais encore des efforts.



Un flat-twin deux temps, qui ne connut qu'un moment de curiosité le Black-Prince, noter la chambre de combustion éminemment défavorable à la turbulence et aux fortes compressions.

Autres types de moteurs

Le major Low, bien connu pour ses intéressants travaux sur la technique motocycliste a construit un modèle (privé, car il n'a jamais été construit industriellement) de quatre cylindres deux temps, verticaux, à carter cloisonné, qui lui a donné d'excellents résultats, d'une douceur de marche surprenante, il équivaut à un huit cylindres à quatre temps. Il est du type à trois lumières et compression dans le carter.

L'Idéal - Moto

La moto trop légère, mal équilibrée, montée sur de petits pneus a disparu et la clientèle préfère actuellement payer quelques centaines de francs une machine vraiment confortable qui permet non seulement la promenade sur de bonnes routes, mais encore le tourisme en toutes circonstances. Le transport d'un passager en tandem a également amené à construire des motos très robustes, qui puissent sans aucun risque s'accommoder de cette surcharge. Robustesse, confort, stabilité comptent autant que la vitesse et l'économie. Les Etablissements Jacob Frères ont créé un nouveau modèle dans lequel ces diverses qualités se trouvent réunies.

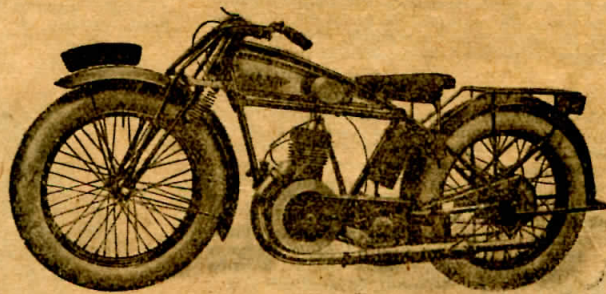
La machine est très nette et très classique d'aspect. Le cadre à berceau est spécialement renforcé. Le tube supérieur s'incurve élégamment vers l'arrière et donne une position très basse. La fourche à parallélogramme assure une direction très douce et très sûre.

Le moteur est un deux temps de 250 cmc. et possède la puissance largement néces-

saire pour emmener deux personnes à une bonne allure sans avoir à redouter aucune côte. L'alésage est de 67 millimètres et la course de 70 millimètres. Un volant magnétique S. A. F. I. et un carburateur A. M. A. C. donnent toutes garanties d'un fonctionnement impeccable. Le graissage s'effectue de la manière la plus simple et la plus sûre par mélange. Un long tuyau nickelé avec silencieux contribue à rehausser les lignes élégantes de la machine tout en évitant les contraventions.

La transmission se fait entièrement par chaînes et grâce aux trois vitesses de sa boîte Staub, le motocycliste n'a à redouter aucune pente. Cette boîte de vitesse comporte un embrayage à disques et une mise en marche par kick-starter.

Le confort a été très étudié. Le guidon est réglable et permet de trouver la bonne



position. La selle spéciale est brevetée. Le porte-bagage très résistant supporte aisément le poids du passager. Les pneus confort de 700x100, sur jante à base creuse aplanissent les plus mauvaises routes. La sécurité est assurée par deux freins à tambour. La vitesse de 70 est aisément atteinte et la consommation ne dépasse pas trois litres et demi aux cent kilomètres. Bref, l'Idéal Moto a tous les caractères d'une machine sérieuse, bien construite et qui est capable de répondre à toutes les exigences d'un motocycliste raisonnable.

FÊTES DE L'ASSOMPTION

Le Rallye-Camping de Moto-Revue



Nous avons donné toutes indications dans notre numéro du 6 sur l'organisation de notre rallye-camping. Que tous nos adhérents se retrouvent le 13 à l'une des deux heures désignées pour le départ où toute instruction de dernière heure leur seront données.



Moto Camping-Club

Après les rallyes du 14-15 juillet et celui du 15 août, nous allons mettre au point les différents services que nous voulons créer dans notre club. Nous aurons durant ces réunions recueilli toutes les données, remarques et suggestions utiles à nous mettre au point pour le printemps 1928. Prochainement nous vous donnerons tous les détails concernant le *Moto Camping-Club*.

Déjà nous vous donnons un aperçu des services que nous créons.

Premièrement : Nous formons le Comité des rallyes qui s'occupera de désigner et de s'assurer les autorisations nécessaires pour les lieux de camping que nous vous indiquons. A ce sujet nous serons reconnaissants, à tous nos amis lecteurs de *Moto Revue* qui nous enverront tous les renseignements qu'ils pourront nous donner sur les endroits de France qu'ils connaissent, où nous pourrions diriger nos rallyes.

Les Syndicats d'initiatives qui pourraient se mettre en rapport avec nous à ce sujet seront les bienvenus.

S'assurer que les endroits indiqués sont praticables pour les motocyclistes, sont près du ravitaillement en essence et provisions

de bouche et surtout près d'une source ou cours d'eau potable. Toute la correspondance à ce sujet sera adressée à H. M. Wattiaux à *Moto Revue*, service du Camping-Club.

Deuxièmement : Nous créons le Comité des sports et jeux que nous confions aux bons soins de notre secrétaire-général (correspondance à lui adresser à *Moto Revue*).

Ce Comité étudiera tous les jeux et sports que nous pourrions pratiquer à chaque rallye. Différents prix (matériel de camping, etc.) seront la récompense des gagnants de nos concours.

Troisièmement : le Comité du matériel; ce dernier étudiera toutes les suggestions et les demandes de renseignements pour le matériel utile au camping en moto et en voiturette en vous donnant les adresses et les devis susceptibles de vous donner tous les avantages possibles pour un matériel pratique et peu coûteux.

Adresser à ce sujet toute la correspondance à M. Wattiaux à *Moto Revue*.

Il nous arrive déjà différentes remarques sur le matériel utile à nos sorties. Notre Comité du matériel vous en parlera d'ici-là, n'achetez rien sans être sûr que c'est là

l'article le plus pratique et sans être sûr que vous en aurez besoin.

Le Campeur...

Enfin, le voilà notre *Moto Camping-Club!* en avant pour les balades à travers la belle campagne, place aux intrépides qui voudront sans gros débours parcourir la France du Nord au Sud et de l'Ouest à l'Est.

Et puis... et puis pourquoi l'année prochaine ne dirigerions-nous pas nos rallyes de vacances sur la Belgique, le Luxembourg, la Hollande, la Suisse, etc. ?

Le camping!!! on ne le comprenait pas, mais quand vos amis sauront que pour la dépense d'une soirée à Montmartre vous pouvez aller visiter tel ou tel site, croyez-vous qu'ils ne seront pas les premiers à vous suivre.

Plus le souci des tarifs ferroviaires, plus le souci de l'hôtel ou du restaurant de hasard.

Etre chez soi partout où l'on va, être chez soi sans débours plus d'argent et vous arrêter là où bon vous semble, ne croyez-vous pas que cela soit le rêve !

Allons, venez à nous, amateurs de camping et bientôt partout flottera le fanion de *Moto Revue*. — H.-M. WATTIAUX

Un peu de tout

OUI ET NON

La moto n'est pas un bagage personnel

Lorsque le trajet d'une promenade projetée comporte un parcours très mauvais : c'est-à-dire pas supportable par ma femme en tar-sad, ma moto prend le train. Assez souvent on me dit alors que ce n'est pas un bagage personnel et que le tarif militaire ne peut y être appliqué. Nous sommes une foule de motocyclistes dans l'armée et je demande pourquoi la moto est délaissée dans les règlements des réseaux, alors qu'il est question de valises, chiens, vélos... personnels.

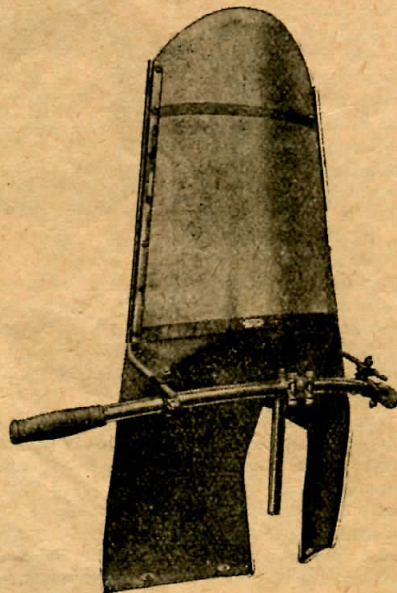
Un abonné militaire.

Nous avons contraint nos raliemen à s'équiper eux-mêmes : le succès nous a donné raison... et la Compagnie a perdu un gain appréciable en nous étranglant. Ne me souvient-il pas d'une autre fois où pour le transport d'une moto de Paris à Bordeaux en bagage accompagné, un de mes amis a dû payer plus cher que son propre billet. Allons, une telle politique est idiote ! *Moto Revue* a un programme d'ensemble pour l'année prochaine où précisément le transport des motos en chemin de fer pourra être éventuellement envisagé pour faciliter certains déplacements ; mais nous préférons nous abstenir si les Compagnies maintiennent à notre égard leurs tarifs prohibitifs : elles ont de l'argent à gagner avec nous en étant conciliantes ; à elles de nous comprendre.

Nous aussi nous sommes surpris, étonnés que les Compagnies, à l'instar de nombreuses autres administrations, ignorent si complètement la moto. Les Compagnies ont une source de revenus intéressants à récupérer du jour où elles taxeront honnêtement le transport de nos motos en bagages accompagnés. Nous croyons plutôt que l'ignorance seule de l'essor de la moto est cause de notre ostracisme. *Moto Revue* se doit d'étudier la question et demande son avis à chacun des lecteurs. Il y a d'ailleurs des questions connexes à cette question principale. Ne nous souvient-il pas d'un certain rallye-camping de *Moto Revue* où, pour un essai, nous n'avions pas voulu

charger nos néophytes de leur campement. Nous avions songé au transport sur place des tentes : mais il nous a fallu reculer devant les prix effarants du « Nord ». Pour 40 tentes nous aurions eu à verser une somme de plusieurs centaines de francs ! pour aller de Paris au Tréport !

Moto Revue demande donc à chacun son avis sur ce sujet, ses doléances, ses plaintes, ses suggestions en vue d'une action efficace et aussitôt que possible. Secrétaire *Moto Revue* (tarifs chemin de fer).



La Protection contre les Intempéries

Parmi les accessoires nouveaux, il en est un qui répond à un réel besoin. Nous voulons parler du pare-brise fabriqué par les Etablissements V et W, bien connus pour leurs fabrications d'accessoires pour motos, tels que pare-boue, protège-mains, repose-pieds, etc. Il est évident que jusqu'à ce jour, la protection du visage et de la poitrine avait été très négligée. Une fois encore la firme V et W prend les devants et offre aux motocyclistes un article très au point, solide et d'une efficacité réelle. Il est formé d'un panneau de celluloid très clair monté sur des coulisseaux en laiton nickelés ; ses attaches de fixation sont d'un système permettant le montage sur tous les guidons. Un tablier se raccordant aux pare-boue donne une protection complète. Son prix est très abordable.

NOTRE GRAND CONCOURS

Il touche à sa fin ! Allez, vérifiez vos coupures, relisez nos règlements, savourez vos espoirs de la moto, objet de vos rêves, et préparez-nous clairement vos réponses. S'il vous manque des numéros, dépêchez-vous à nous les réclamer. Si votre abonnement prend fin avant la fin du concours, allez encore plus vite pour le renouveler. De grâce, mettez-vous en règle, car il n'y aura aucune pitié pour ceux qui, toujours nombreux, omettent de lire sérieusement nos conditions.

Et puis attendez encore un tout petit peu ! Nous sommes arrivés au terme.

Ne nous envoyez aucune réponse avant que nous vous l'annoncions : nous n'en tiendrons aucun compte.

Diesel et Semi Diesel

Le prix sans cesse croissant de l'essence fait songer à bien des gens à une autre forme de moteur. Un moteur du type Diesel ou semi-Diesel pourrait bien remplacer le moteur actuel à haut régime, tout au moins sur les camions

Au dernier Salon Nautique, il y avait un moteur marin particulièrement intéressant, et qui méritait de retenir sérieusement l'attention. C'était un Diesel à régime élevé, 1.500 tm. environ. On sait que ce qui rend difficile l'application du Diesel à l'automobile, c'est son poids considérable et celui-ci est le résultat de son faible régime. Si l'on peut créer un Diesel à haut régime, 1.500, 2.000 tm ou plus, cela sans porter atteinte à son rendement thermique, et sans accroître sa délicatesse, ce moteur sera pour le moteur à explosion un sérieux concurrent.

Le moteur à combustion interne

L'idée de comprimer de l'air dans le cylindre à une haute pression et d'introduire dans cet air porté à une température élevée par la compression, un combustible pulvérisé, est antérieure à Diesel. En 1890, deux ans avant Diesel, un constructeur de moteurs industriels, Capitaine, avait construit un moteur basé sur ce principe, mais il s'était prudemment contenté d'un taux de compression assez bas et à cause de cela le moteur ne donna pas les résultats escomptés. Les premiers brevets Diesel étaient irréalisables. Il voulait en particulier supprimer le refroidissement alors que sur certains gros Diesel d'aujourd'hui, on a été amené à refroidir par une circulation d'eau les pistons eux-mêmes. En fait le premier Diesel réalisé ne fonctionna pas. Mais les Allemands sont tenaces, ainsi que le prouvent les dirigeables rigides, les avions métalliques et pas mal d'autres choses. Peu à peu le Diesel prit tournure. Il y eut pourtant de graves accidents dont le plus sérieux survint peu de temps avant la guerre, à Augsburg, si nos souvenirs sont exacts. Un Diesel de 12.000 CV fit explosion et tua les ingénieurs qui travaillaient à sa mise au point. Le Diesel a été largement employé sur des bateaux. Il y a des locomotives à moteurs Diesel. Mais jusqu'à ces derniers temps, le Diesel était trop lourd pour la force qu'il développait, mais par contre, il atteignait un rendement thermique de 50 % et s'accommodait de tous les carburants possibles. Le Diesel est actuellement construit dans tous les pays et certaines maisons ont gagné, dans cette construction, une renommée mondiale.

Le Diesel peut être établi pour marcher à quatre temps ou à deux temps. Dans le premier cas, les temps sont ainsi répartis : 1. Descente du piston-aspiration d'air ; 2. Remontée du piston-compression de l'air jusqu'à un taux d'une

trentaine de kilos par centimètre carré ; 3. Descente du piston-injection du combustible qui brûle au fur et à mesure qu'il arrive dans l'air échauffé par la compression. L'injection est réglée par une aiguille. Cette aiguille a peut-être, parmi les détails de construction du Diesel, été celui qui a donné le plus de mal. Il a fallu longtemps avant de trouver un acier qui tint. L'injection se continue pendant un douzième de la course environ ; 4. Le piston remonte et chasse les gaz brûlés.

Le Diesel se prête fort bien au cycle à deux temps. Il comporte deux lumières, et un piston à déflecteur. En bas de la course les deux lumières sont démasquées par le piston. Par l'une arrive sous pression de l'air frais qui vient d'un compresseur. Il balaie les gaz brûlés. On peut l'envoyer en excès sans nuire à l'économie et le balayage des gaz brûlés est

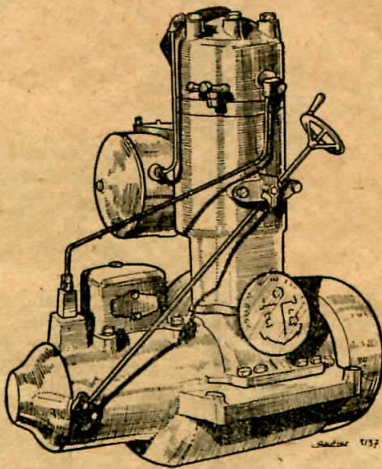
complet. Il n'y a donc plus ici les inconvénients des deux temps fonctionnant selon le cycle à explosion.

A la remontée du piston nous avons la compression, et à la descente l'injection du combustible et sa combustion. Le deux temps Diesel est donc plus simple que le quatre temps et ne présente que des avantages. Il est en particulier plus léger et possède un couple deux fois plus régulier. Il nécessite, il est vrai, un compresseur. Les premiers deux temps Diesel étaient cependant assez dangereux.

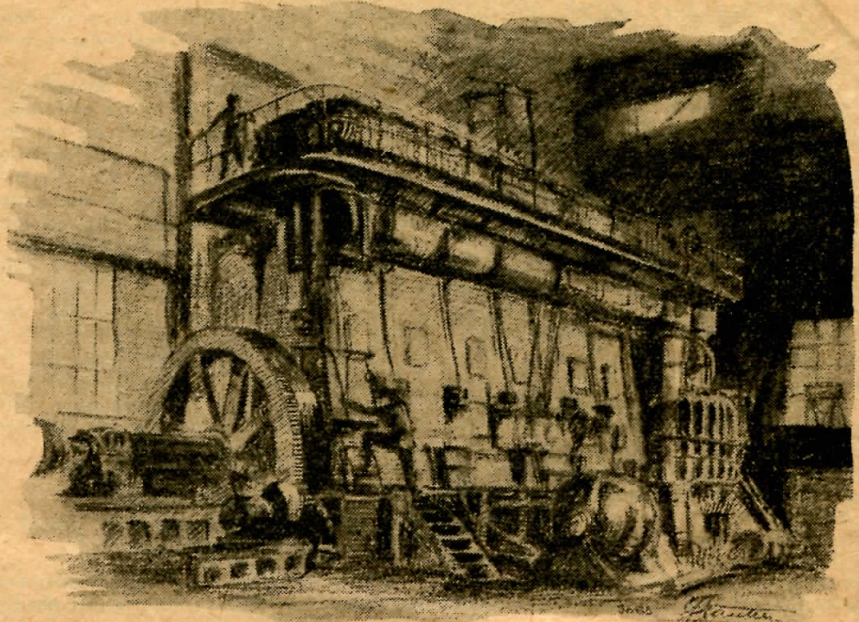
Tel qu'il est indépendamment de son rendement thermique élevé qu'aucun autre moteur thermique n'a pu atteindre pratiquement le Diesel a l'avantage de s'accommoder de tous les combustibles liquides, et même d'huile d'arachide ou d'huile de poisson. On a même tenté de le faire fonctionner avec des combustibles solides finement pulvérisés, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants.

On s'est efforcé d'augmenter encore le rendement du Diesel en utilisant les calories entraînées par l'eau de refroidissement et par l'échappement pour produire de la vapeur. Cette vapeur est utilisée pour mettre en marche une turbine ou un moteur alternatif. Il y a même un moteur, le Still, dont la face supérieure du piston travaille selon le cycle Diesel et dont la face inférieure marche à la vapeur. En pratique le gain réalisé ne compense pas la complication et le poids.

Réaliser un Diesel à marche rapide est difficile, la combustion étant un phénomène relativement lent, mais il n'est peut-être pas impossible en utilisant les phénomènes de turbulence d'activer la combustion. Il n'est donc pas impossible de voir apparaître des Diesel pour automobile. Il y eut même un monocylindre, dû au professeur Low, et qui fut essayé par lui avant la guerre. Malheureusement la mise au point n'en fut pas poursuivie.



Un moteur Ballot 15 c. v. du type Semi Diesel. Ce moteur ne tourne qu'à 475 tours à la minute



Le semi-Diesel

Le semi-Diesel est lui aussi un moteur à combustion et à injection de combustible. Il fonctionne comme le Diesel à une grosse différence près : c'est que l'élevation de température de l'air nécessaire à la combustion du combustible qu'on injecte est produite non plus seulement par un taux de compression très élevé, mais par une compression moins forte assistée d'une calotte portée au rouge. Cette calotte ou boule est avant la mise en marche chauffée avec une lampe à braser. Ensuite la chaleur de l'explosion suffit à la maintenir à la température voulue. Elle n'est bien entendu pas refroidie.

Le semi-Diesel peut tourner plus vite que le Diesel et comme les pressions exercées sur les organes sont moins élevées ces organes peuvent être plus légers. Il se prête également fort bien au fonctionnement à deux temps. La fréquence des temps d'explosion dans le fonctionnement à deux temps est précieuse pour maintenir la boule à la température voulue. Un semi-Diesel peut fort bien fonctionner en utilisant le carter pompe, comme le deux temps classique, mais on n'aspire

que de l'air pur ! Pourtant pour un bon rendement un compresseur indépendant reste préférable.

La grosse difficulté, c'est de maintenir la boule à une température uniforme. Trop chaude, elle risquerait de crever. On s'arrange pour que la température normale soit atteinte pour une alimentation réduite, mais lorsqu'on augmente la charge de combustible injectée, on doit refroidir la boule, soit par des projections d'eau finement pulvérisée soit par une circulation d'air.

On a pu également construire des semi Diesel à régime élevé, de 1.200 à 1.500 tm. On connaît en particulier le Tarhais Peugeot où la combustion est accélérée en faisant tourbillonner l'air dans la calotte. Les résultats ont été plus qu'encourageants.

Le moteur classique sera-t-il détrôné par le Diesel et le semi-Diesel ?

Diesel et semi-Diesel sont actuellement lourds et très coûteux. Leur faible régime oblige de plus à employer une transmission très lourde. De plus ils ne sont vraiment

avantageux que pour les grandes puissances. Ils manquent complètement de souplesse. Mais, ce sont là des défauts qui existaient sur les premiers moteurs industriels fonctionnant selon le cycle Bear de Rochas. Que de modifications, il a fallu pour adapter les moteurs à explosion à l'automobile ? Il faudra sans doute des années et beaucoup d'années pour mettre au point un Diesel assez léger, assez souple et assez bon marché pour convenir à l'automobile. Donnera-t-il d'ailleurs pour de petites cylindrées, la même économie que pour les grandes. Il a certes la précieuse qualité de s'accommoder de tous les combustibles, mais n'est-il pas à peu près certain que le combustible qui remplacera l'essence sera l'alcool et le moteur à explosion s'accommoder peut-être mieux de ce combustible que ne fait le moteur Diesel lui-même.

Le cycle à explosion est d'ailleurs théoriquement supérieur au cycle à combustion la détente durant plus longtemps. Il ne semble pas devoir avant bien longtemps, être menacé pour les moteurs légers et à grande vitesse.

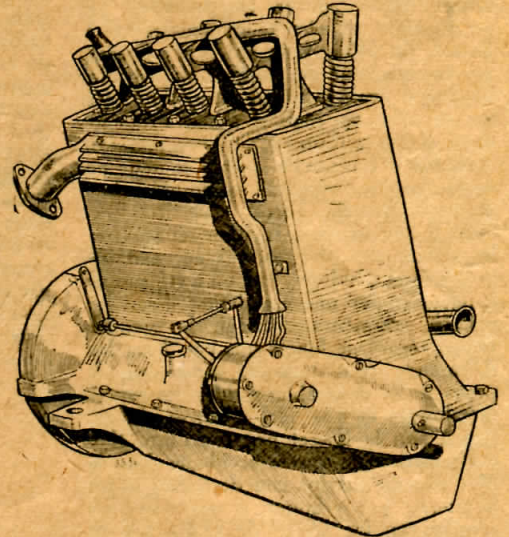
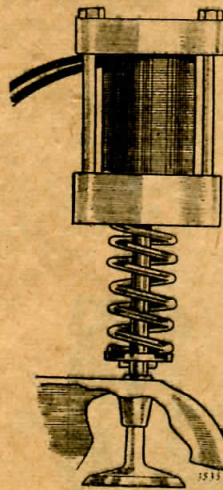
J. MELLIER.

Soupapes commandées électriquement

La commande des soupapes par came et poussoir, ou bien par culbuteurs, ou bien par arbre à cames en tête est si généralement employée qu'on en conçoit difficilement d'autres, dès qu'on emploie des soupapes. Mais on a inventé et même essayé d'autres systèmes. On peut fort bien employer une commande hydraulique ou bien une commande électrique.

La commande mécanique actuelle a l'inconvénient de présenter une série de pièces relativement lourdes, qui, par suite de leur masse, obéissent assez mal. Le stroboscope et le cinéma ont montré que les poussoirs ou les taquets ne suivent pas exactement le profil de la came surtout au moment de la fermeture, que les soupapes rebondissent et ne se ferment pas immédiatement, etc...

Ces irrégularités de fonctionnement ont une influence très fâcheuse pour les grandes vitesses. Elles créent en particulier des difficultés d'alimentation. Quant aux distributions des modromiques par soupapes elles conduisent à des complications mécaniques qui jusqu'à présent en ont beaucoup limité l'emploi. Si le poids des soupapes et des timoneries pouvait être réduit, la tâche serait plus aisée. Il est certain par exemple qu'un arbre à cames en tête agissant directement sur la soupape permet, toutes autres choses égales, d'employer des ressorts plus faibles. Mais l'inconvénient est qu'il n'y a qu'un profil de came possible et qui ne convient pas à des moteurs à très haut régime. Le but de la commande électrique est de réduire au minimum l'inertie de la distribution.



On voit à gauche, une des soupapes commandées électriquement — l'ouverture se fait par un ressort à boudin et la fermeture par un solénoïde — à droite on voit l'aspect qu'aurait un moteur muni de cette distribution.

Un ingénieur anglais, M. Bland, a appliqué une commande magnétique à un moteur industriel, afin d'étudier des électro-aimants qui absorbent le minimum d'énergie électrique, et dont l'action soit aussi rapide que possible.

Dans cette distribution il est curieux de constater que le système commande la fermeture et non l'ouverture de la soupape, c'est-à-dire exactement le contraire des commandes mécaniques. L'ouverture est en effet provoquée par le ressort. Reste

à savoir ce que ce système peut donner en pratique, mais il est très simple ainsi qu'on s'en rend compte par les croquis ci-contre.

Un Match Temple-Naas

Demain, à Montlhéry, pendant la réunion des Motos, nous verrons aux prises Temple, le super-as et Naas, le double-as. Qui vaincra ? Mystère. L'un est supergonflé, le second doublement gonflé. Curieux match.

NOS ESSAIS

La 6 CV. SPAG

Caractéristiques générales

Moteur Monobloc « Ruby », type B. S., 4 cyl. 57 x 95, culbuteurs 6 CV.
Transmission par 2 joints flexibles « Hardy », centrés sur des rotules.

Pont AR type « banjo », portant à ses extrémités les supports de frein ; pignon d'attaque et couronnes à denture spirale « Gleason ». Arbres des roues de gros diamètre, montés à leurs extrémités sur roulements à billes à rotules.

Essieu AV freineur auto-régulateur « Perrot », voie 1 m. 15.

Châssis 2 longerons tôle d'acier emboutie, réunis par 5 traverses renforcées par des goussets. Voie 1 m. 15. Empattement 2 m. 425.

Direction à droite, type à vis sans fin et roue avec ratrapage de jeu par douille excentrée.

Suspension sur 4 ressorts entiers. Radiateur à grande surface, thermosiphon.

Freins sur les 4 roues Perrot AV et AR.

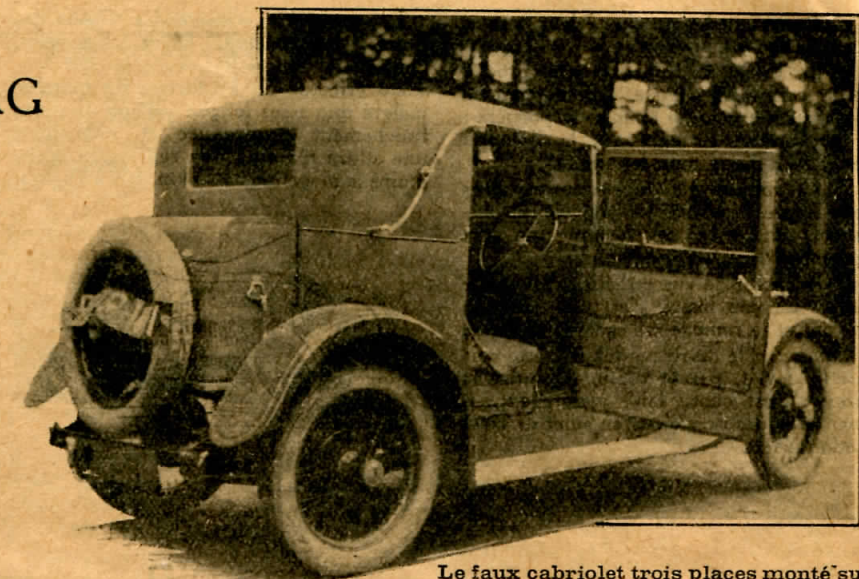
Roues Michelin, amovibles 715 x 115, ou Rudge 27 x 4.

Équipement électrique. — Eclairage par génératrice en tandem avec la magnéto, démarreur Bendix, démarrage par contracteur au tableau.

Accessoires. — Tout le dispositif d'éclairage, amortisseurs, montre, compteur, indicateur de vitesse, técalémit, outillage, livrés sans supplément avec châssis ou voiture carrossée.

LA voiture qui m'était destinée pour essai et pour une matinée seulement, hélas, était un faux cabriolet 3 places qui devait le surlendemain gagner la Suisse par la route, aux mains de son heureux propriétaire.

Ce qui m'a plu tout d'abord est que cette voiture n'avait pas été spécialement préparée à mon intention et en vue d'éviter toutes les critiques possibles ; la



Le faux cabriolet trois places monté sur la Spag. On remarquera la silhouette élégante de ce petit véhicule et aussi, détail important, la dimension de la porte.

voiture, en effet, sortait de chez le carrossier et il restait à y faire les cent petits riens nécessaires après le passage des menuisiers, tôliers, électriciens, peintres et autres garnisseurs. Et, puisque nous en sommes à la carrosserie, disons tout de suite sa ligne sobre, élégante, son confort ; réussir une voiture de luxe, accessible aux bourses moyennes, dénote un goût et un scrupule qui doivent certainement se retrouver dans l'harmonie du châssis ; cette voiturette, en effet, l'essai nous le démontrera, n'est pas à ranger dans la catégorie des « sépulcres blanchis » et le châssis tient la promesse alléchante faite par la carrosserie.

Nous partons à trois passagers, d'Asnières par les quais vers Versailles et je puis dire que nous n'avons pas quitté la prise, directe, passant du 8 au 82 à l'heure avec une souplesse remarquable, escaladant Suresnes, suivant la file indienne

de Ville-d'Avray et finissant Picardie, malgré l'encombrement dominical de ce parcours, à 48 à l'heure et toujours en prise.

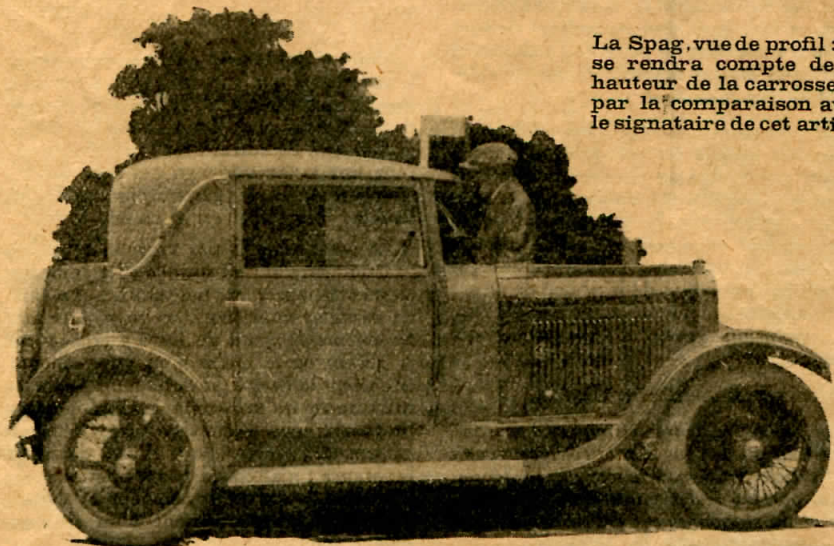
Descente sur Versailles pour essai des freins, (freinage intégral Perrot), donc sans commentaires.

Le retour vers Paris par Saint-Cloud nous permet d'apprécier à nouveau l'agrément d'un freinage à la fois puissant et progressif et, à certains passages des quais, la qualité remarquable de la suspension ; les constructeurs ont réussi une heureuse union entre les ressorts et les amortisseurs, pour le plus grand agrément de nos reins ; je puis affirmer que le coup de raquette est inexistant à bord de la Spag aux faibles comme aux grandes allures. Autre chose remarquable : le silence absolu du pont arrière.

Tenue de route : à 70 à l'heure, le volant lâché, la voiture file droit son chemin et la conduite avec deux doigts semble une chose des plus normales. Les caractéristiques en tête de cet article diront, sans qu'il soit besoin d'insister, la qualité et le choix judicieux des éléments composants.

L'originalité de cette voiture, et je crois que c'en est un vraiment, consiste à n'en avoir pas à vraiment parler d'autre que d'être un ensemble harmonieux de solutions classiques, éprouvées, sélectionnées. Les créateurs de ce châssis en ont déjà dessinés tant d'autres pour diverses marques qu'on peut leur reconnaître maintenant l'expérience nécessaire à la mise au point d'un ensemble vraiment mécanique et d'une mécanique vraiment plaisante et sûre dans sa conception et sa réalisation.

J'ai l'impression d'avoir fait tant de compliments à la S. P. A. G. que je voudrais bien, en fin de compte, trouver une critique, une vraie, par compensation. J'ai cherché, et j'étais sur le point de demander franchement aux constructeurs



La Spag, vue de profil : on se rendra compte de la hauteur de la carrosserie par la comparaison avec le signataire de cet article

ce qu'ils avaient à reprocher à leur œuvre, quand enfin j'ai trouvé :

1^o Le volant de direction trop proche de la carrosserie, laisse difficilement le passage de la main le long de la portière ; la modification est en cours, la direction s'articulant dans tous les sens ;

2^o La voiture me donnerait une plus belle impression avec un silencieux totalement efficace ; satisfaction me sera également donnée sur ce point ;

3^o Au point de vue esthétique, la malle semble un peu haute ; c'est une question de goût et le remède est également facile.

Comme je le disais au début, cette voiturette devait, par la route, rejoindre la Suisse ; c'est chose faite maintenant, et voici quelques précisions au sujet de cette randonnée :

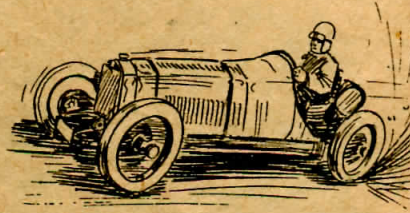
Le parcours, Asnières-La Chaux-de-Fonds, par Melun, Dijon, Besançon, Pontarlier, Villers-le-Loc, soit 590 km. a été effectué en 11 heures de marche, malgré une assez longue portion de route fraîchement goudronnée et nécessitant une allure réduite ; cela représente néanmoins la moyenne de 53 km. 600 à l'heure,

remarquable étant donné le profil montagneux sinueux et parfois dangereux de l'étape Besançon-La Chaux-de-Fonds.

La consommation fut de 7 litres 1/2. aux 100 km., en essence ; pour l'huile, le plein ayant été fait au départ, aucun ravitaillement n'a été nécessaire en cours de route.

Je suis heureux, à l'appui de mon essai personnel, de pouvoir citer ces chiffres précis, pris sur une longue distance ; ils sont éloquentes en faveur de la 6 CV Spag. Et cette confirmation de mon opinion personnelle m'incite à l'essai prochain du modèle grand sport surbaissé et aussi et surtout de la petite 5 CV qui sortira bientôt à un prix qui fera plaisir à beaucoup.

MAXEND.



Ignorance, incompetence ?... Bonne ou mauvaise foi ?

L'HISTOIRE que nous vous racontons est authentique, autant que cela puisse surprendre.

Moto Revue pourrait, en l'espèce, agir brutalement, soit par l'ironie, soit en demandant au Conseil d'Etat l'annulation du décret sousvisé, entaché d'excès de pouvoir etc.. *Moto Revue*, fort de son rayonnement, préfère agir par persuasion. Nous poserons les faits objectivement sans les commenter, avec l'espoir que le maire incriminé saura reconnaître son erreur et par une rectification loyale et spontanée, évitera à la Presse entière de France de se gausser et de généraliser un cas certainement fortuit. M. le maire de Nevers a été induit en erreur par un de ses subordonnés ; nous savons trop la compétence et l'intelligence de nos hauts fonctionnaires pour en juger autrement : qu'il mette au point cette regrettable affaire et nous serons les premiers à reconnaître sa loyauté. — M. A.

* * *

Un jour récent nous reçûmes d'un certain nombre de motocyclistes de vives protestations sur un certain décret et sur certaines verbalisations des gendarmes de la ville de Nevers. Stupéfaits et intrigués, nous décidâmes de pousser l'affaire à fond, dans l'intérêt de tous les usagers de la route. Nous adressâmes donc à la municipalité une lettre ainsi conçue :

Nous recevons de plusieurs de nos abonnés, des réclamations sur une ordonnance que vous avez soi-disant prise, interdisant la traversée de la ville de Nevers à deux sur une motocyclette ou sur une bicyclette. Nous osons croire qu'il y a malentendu ou une confusion de la part de nos abonnés.

Effectivement, nous sommes adversaires convaincus du transport, à quelque titre que ce soit, de 2 personnes sur un vélo, cet instrument n'ayant jamais été conditionné

pour tel, et les droits fiscaux ne se prêtant pas à une telle combinaison, d'ailleurs franchement dangereuse pour tous.

Par contre, pour la motocyclette, il n'y peut avoir de difficulté : 2 cas surgissent. Il s'agit d'une motocyclette ou d'un instrument analogue, inférieur à 175 de cylindrée et, dans ce cas, notre avis est favorable à l'interdiction de transport de 2 personnes ? Au-dessus de 175 de cylindrée, par contre, il n'y a aucune difficulté technique ou pratique au transport d'une seconde personne (mais pas plus).

Peut-être croyons-nous que nos abonnés ont omis de nous dire s'ils possédaient un siège arrière adéquat, et dans le cas contraire, nous comprenons parfaitement les restrictions des gendarmes, car il y a amo:ce de danger.

*Tout autrement, il n'y a pas lieu de s'inquiéter, et *Moto Revue* serait heureuse de savoir que sa bonne foi a pu être surprise. Dans ce but, nous nous permettons de vous demander une mise au point de l'ordonnance précitée et serions heureux de savoir votre point de vue à ce sujet.*

Et nous recevons cette lettre officielle, délicieuse autant qu'incroyable ! Nous la transcrivons, sans en changer une lettre : seule la signature est omise pour ne pas porter ombre sur la personnalité d'un homme dont on a certainement abusé des multiples occupations. Nous prions également nos confrères de la presse de ne pas s'emparer de l'incident, avant d'avoir reçu la conclusion loyale et spontanée qui s'impose.

Monsieur le Secrétaire Général,

En réponse à votre lettre du 20 courant, j'ai l'honneur de vous donner ci-dessous copie de l'article 5 de mon arrêté du 15 février 1926, portant réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules, dont les considérants sont les suivants :

« Considérant qu'il importe de réglementer le stationnement et la circulation sur la voie publique en vue de rendre moins fréquents les accidents qui font chaque année de trop nombreuses victimes ;

« Considérant qu'il y a lieu de prendre des mesures en vue d'assurer la sécurité des piétons, tout en réservant l'usage normal de la rue aux véhicules de toute nature ;

« Considérant qu'il importe de prendre les dispositions appropriées aux circonstances actuelles, qui font se généraliser l'usage de l'automobile ;

Art. 5. — Il est interdit à tout cycliste ou motocycliste de transporter une ou plusieurs personnes sur sa machine. Est autorisée toutefois la circulation avec un enfant de moins de 3 ans, assis sur le cadre ou sur le guidon ».

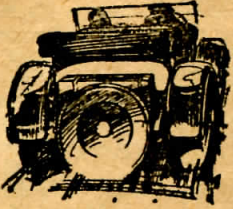
Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Maire,

Nous n'ajouterons aucun commentaire. L'histoire est par trop drôle et trop pénible. Nous demandons à M. le Maire de Nevers de venir à Paris, et il jugera par lui-même de l'inanité de son décret : nous lui offrirons une promenade en tan-sad, sur les Boulevards, et le garantirons contre les dangers illusoire qu'il craint.

Et puis, n'est-il pas regrettable qu'un fonctionnaire d'une grande ville française ait pu officialiser une telle bourde et mieux, un véritable appel au meurtre en autorisant les enfants de moins de 3 ans à grimper sur le guidon ou le cadre d'un vélo. Allons ! Monsieur le Maire, vous ne nous ferez jamais croire qu'une telle inconséquence a pu passer sous votre signature. On vous a odieusement trompé, ou abusé de votre ignorance : n'attendez pas les horions de la presse, rectifiez loyalement et évitez-nous tout développement d'un si scandaleux arrêt.

S'il vous arrive un accident



Les accidents sont heureusement rares et n'ont pas la plupart du temps des conséquences sérieuses, mais néanmoins la sagesse veut qu'on soit prêt à toute éventualité.

Surtout ne vous affolez pas que vous ou une autre personne soyez la victime d'un accident. Ne vous laissez pas émouvoir par la vue du sang. Cette blessure qui a si vilaine apparence et qui saigne abondamment se réduira à un simple bobo quand elle aura été pansée.

N'hésitez pas à demander un docteur et indiquez à la personne qui ira le chercher la nature de la blessure. Il pourra ainsi apporter ce qui est nécessaire.

Si la victime a perdu connaissance, laissez-la étendue, vous contentant de lever sa tête, si elle est congestionnée, défaites le col, la cravate, la ceinture. Il peut être dangereux de bouger une personne évanouie à la suite d'un choc. Nous connaissons

un cas où le blessé avait eu une fracture du bassin et mourut parce qu'on eût l'imprudence de le transporter à l'hôpital de la ville voisine. Si on l'avait doucement amené sur un brancard au village qui était à 500 mètres du lieu de l'accident et fait venir un chirurgien, il serait encore en vie.

Si une hémorragie est abondante et que le sang gicle par saignées, une artère est coupée et il faut arrêter le sang en comprimant le membre au-dessus de la blessure. Placez un bout de bois ou un corps dur juste au-dessus de la blessure et serrez fortement avec un mouchoir.

En cas de fracture, ne faites rien si vous pouvez trouver rapidement un docteur. Si non, soutenez le membre avec des planchettes de carton, même des branches, un parapluie que vous fixerez dessous et au-dessus de la fracture, et naturellement faites prévenir un docteur mais n'essayez pas de transporter le patient.

Pour les brûlures, l'essentiel est d'éviter le contact de l'air. Couvrez la blessure de vaseline ou d'huile et recouvrez d'un bandage.

Notre Préparation Militaire

On y arrive, on y vient

Notre campagne pour l'utilisation rationnelle de la moto à l'armée porte ses fruits : de tous côtés, les jeunes nous écrivent, mais prennent leurs désirs pour des réalités. Patience ! Ce n'est pas en jour que l'on déracine les vieilles institutions militaires : qu'y a-t-il de plus traditionnaliste qu'une caserne. Le cheval à l'armée est devenu, en bien des cas, un animal de préhistoire, de musée, mais il y a des mangeoires à utiliser, des réquisitions d'avoines annuelles, etc... et surtout des cadres vieillots à conserver : songez au pain quotidien assuré au nombreux personnel qui a charge des écuries vides ou des animaux neurasthéniques : songez-y, peut-on renvoyer ces bataillons, leur enlever leur subsistance ? Et puis, le budget est assez riche puisqu'il prévoit annuellement 300 millions pour la cavalerie française : nos députés et nos sénateurs...

La moto ? Combien y a-t-il d'officiers supérieurs qui savent même ce qu'elle est. Ils ne sont pas bien nombreux, nous les connaissons. Sans doute, il existe un fort contingent de jeunes capitaines fervents de la moto, qui réclament pour leur usage l'échange de leur cheval contre la moto, mais que peuvent-ils sans l'acceptation du

haut Etat-Major ? Il ne suffit pas d'avoir raison pour être entendu, surtout à l'armée. Alors, vous le voyez, notre campagne est pénible par suite des difficultés morales qui surgissent. Mais de là à croire à l'insuccès, il y a loin. *Moto Revue* a facilité la tâche des quelque officiers supérieurs qui ont compris qu'on lutte vainement contre le progrès, contre l'évolution ; mais notre rôle n'est que commencé. Nos campings, nos rallies, nos sorties, toute notre activité pour les Clubs tend vers un but utilitaire de la moto : nous réussissons parce que c'est la loi de la nature ; en attendant, renversons les obstacles.

Parmi les correspondances enthousiastes reçues nous extrayons :

J'ai lu dans le numéro de Moto Revue du 1^{er} juillet, un article concernant les jeunes gens pour la préparation du brevet militaire. Comme je suis de la classe 1928 et que je possède mon permis-Moto, je désirerai faire mon service militaire comme motocycliste.

En attendant une marche à suivre...

X. Poillevin, 16, rue Alphonse-Daudet, Aubervilliers (Seine).

Enfin, ce mot sévère, mais juste...

Nous sommes 45 dans notre Club qui serions heureux de faire notre service militaire comme motocyclistes. Jour et nuit, par tous les temps,

20 d'entre nous roulent sans accidents pour occupations professionnelles.

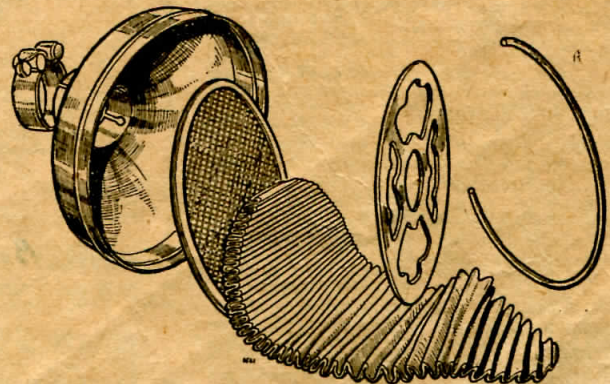
Nos employeurs, ayant reconnu l'incalculable utilité de la moto, ont non seulement abandonné les omnibus lents qui nous amenaient à l'usine, mais ont constitué un fonds de réserve qui leur permet de nous dédommager de l'entretien de nos machines, mieux de les considérer comme instrument de travail. Nous savons même qu'ils se sont adressés à Moto Revue pour établir des barèmes. Votre réponse a dû être bien claire, car elle les a convaincus. Mais nos employeurs sont intelligents et modernes. Peut-on en dire autant de tous nos grands chefs. Songez que la charrue n'a pu évoluer en 6.000 ans, que le cheval a piétiné dans ses harnais avec la même lenteur pendant ces 60 siècles, et que les Ecoles de Guerre actuelles en sont encore à enseigner la valeur des cavaleries de Darius et Xercès à ses néophiles. Vous voulez réussir, bonne chance, mais formez d'abord un noyau de jeunes motocyclistes officiers qui, prenant du grade, renverseront ensuite les idoles chevalines chers à notre Etat-Major chamarré. — René Hézelot, à Paris.

Ne vous en déplaît, chers lecteurs, nous réussissons et plus tôt que vous ne le croyez : cela est notre gros secret.

Une Nouveauté : Le Filtrair

NUL ne conteste aujourd'hui la nécessité de filtrer l'air et d'arrêter les poussières qui, en pénétrant dans le moteur, se mélangent à l'huile et jouent toutes sortes de méfaits, usant tout, encrassant tout et réduisant dans de notables proportions l'existence de ce moteur. Mais, s'il est aisé de concevoir la nécessité d'un filtre à air, il n'est pas aussi aisé de le réaliser. La grosse difficulté est d'éviter un freinage exagéré de l'air qui empêcherait le bon remplissage du cylindre et conduirait à un enrichissement anormal du mélange.

Les filtres à air peuvent se classer en deux grandes catégories. Les uns épurent l'air en utilisant la différence de densité entre l'air et les poussières, les autres le filtrent véritablement sur une substance filtrante. On peut être étonné à première vue que ces filtres ne freinent pas l'air. Cela est dû à l'énorme surface filtrante. C'est ce que nous voyons dans le Filtrair. L'élément filtrant est constitué par une étoffe plissée maintenue entre un plateau ajouré et une toile d'acier métallique. Le tout est contenu dans une boîte nickelée. Un jonc qui s'encastre dans une gorge de la boîte fixe le tout. Le Filtrair se monte sur la prise d'air au moyen d'un collier.



Cet appareil simple, rustique, a donné d'excellents résultats et son prix est très abordable. Il est fabriqué par les Ateliers Electriques, 29, rue des Cloys, Paris.

Les loups dans la fabrication



LES loups dont nous voulons parler n'ont rien des fauves qui jouent en général un si grand rôle dans les romans d'aventures, si l'action se déroule dans les plaines de l'Alaska ou dans les steppes russes. Il s'agit de ceux dont les constructeurs nous ont fait le désagréable présent, car c'est une ménagerie qui, au prix où sont les heures de mécanicien, coûte plutôt cher à entretenir. Il peut y en avoir de bien des façons. Tantôt l'accessibilité est si mal étudiée, qu'il faut un temps précieux et des ruses d'apache pour atteindre un écrou, qu'on doit enlever le moteur du cadre si on veut décalaminer. Tantôt le loup, c'est un organe mal calculé et insuffisamment résistant, des soupapes qui cassent, des bielles qui s'effondrent, des carters qui se fendent. Nous croyons, pour notre part, que les loups sont plus nombreux dans la construction automobile que dans la construction motocycliste, du moins si l'on prend des marques sérieuses. Nous avons connu, pour notre compte, moins de panes de moto que d'auto, bien que nous parcourrions un kilométrage beaucoup plus grand à moto qu'en auto. Avec une moto, on a peut-être à faire des réglages plus fréquents,

mais du moins on ne connaît pas en général les panes très graves auxquelles on se trouve exposé avec une voiture. La panne de moto est en général réparable. La panne d'auto est sans doute plus rare, mais elle est la plupart du temps grave. Une chaîne par exemple, demandera des soins constants et elle pourra peut-être même casser. Un pont arrière fonctionnera un temps considérable sans attention et sans révision, mais le jour où il lâchera ce sera une réparation extrêmement coûteuse et que, par surcroît, il faudra payer en une seule fois.

Lorsqu'on constate un loup de fabrication, il faut s'efforcer de le corriger et la mise au point n'est en somme que l'élimination progressive des loups. Parfois, le constructeur aura modifié la pièce douteuse, soit comme matière, soit comme dessin. Mais, s'il ne l'a pas fait, il y a fort à parier que la nouvelle pièce jouera les mêmes tours que l'ancienne. Il vaut mieux la remplacer par une pièce corrigée. Dernièrement, nous trouvions dans un pont arrière un plateau porte-couronne qui était en fonte et s'était brisé. Un plateau en acier spécial l'a remplacé et tout ennui sera évité pour l'avenir. Si les soupapes de votre moteur lâchent, faites faire des soupapes en acier spécial qui dureront indéfiniment. La chasse aux loups est, pour l'amateur de mécanique, la plus intéressante qui soit. Il peut y développer le maximum d'ingéniosité et d'adresse.

Mon petit doigt m'a dit que...

... que la côte du Klausen opposera à l'élite internationale automobile et motocycliste, pas moins de six Mercedes à compresseur et les nouvelles Benz qui rivalisent avec les rapides voitures américaines 6 cylindres.

... que Delage fera monter son pilote Benoist en 1.500 cmc., catégorie dans laquelle Divo pilotera une Talbot.

... que Bugatti apportera un monoplace pour son agent général de Suisse.

... que la maison Dunlop va lancer un nouveau pneu intermédiaire entre le 100 et 115.

... que Opel va sortir prochainement une nouvelle 6 cylindres, copie textuelle de la Buick.

... que Martini, la vieille marque suisse serait reprise avec des capitaux allemands et relancée sur de nouvelles bases.

... que Mag, la première marque suisse de moteurs, fournit actuellement un nombre imposant d'unités à Condor, à Monet-Goyon et surtout à Motosacoche.

... qu'un constructeur du pays de l'horlogerie monte quelques Anzani 500 cmc. à arbre à came en tête et aussi quelques Jap, double échappement à l'occasion.

... que Turcat Méry réparaitrait sur le marché automobile avec de nouveaux capitaux et une nouvelle voiture, excessivement moderne.

... que Donnet vient de construire une usine moderne à Nanterre, copie de l'usine Fiat à Turin, avec une piste pour essais de 250 mètres de long.

... que, comme l'a annoncé O. H. Camshaft, Talbot va sortir prochainement une nouvelle 6 cylindres de force moyenne.

... que Perrotin, chef du Service des Courses de chez Terrot, obtient nettement plus de 145 avec son nouveau Chater-Lea.

... que Gaussorgues sur une machine à culbuteurs de chez Monet-Goyon, obtient quasiment la même vitesse.

... que Franconi qui pilota une Moto X... de 350 cmc. au Grand Prix Suisse, ainsi que la même machine portant Monet-Goyon sur le réservoir au Grand Prix de l'U. M. F. dépasse en circuit le 150 à l'heure.

... que le sympathique Rovin n'a malheureusement pas de chance car il cassa régulièrement une roue ou une pédale d'accélérateur, dans les dernières courses où il prend part.

... que Monsieur Pinot, Président du Moto-Club d'Auvergne, possède une Rovin 350 cmc. équipée d'un moteur Chater-Lea.

... que la nouvelle Monet 175 cmc. ne tardera pas à sortir avec équipement électrique.

... que le pilote du side-car 350 cmc. New-Map, conduit souvent à la victoire sa machine sur laquelle les connaisseurs reconnaissent facilement un Jap camouflé.

... que Ravat va monter en plus de son 350 cmc. Blackburne, un 500 de la même marque.

... que Brough superior lance sa première monocylindrique. Tous les amateurs de belle mécanique savent que c'est le premier constructeur du monde.

... que J. S. Worters vient de sortir sur la piste anglaise l'ancien Jap 350 cmc., arbre à

came en tête, qui avait servi à Le Vack pour battre tout de records du monde.

... que Boesch aurait bientôt à sa disposition un deux cylindres excessivement rapide pour mettre dans le cadre de sa fidèle Magnat-Debon.

... que la Municipalité d'Arcachon vient de battre tous les records de maladresse envers les motocyclistes en mettant à l'entrée de la ville une affiche ainsi intitulée :

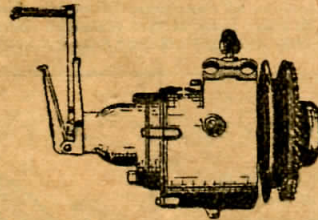
Voitures automobiles : 20 km. à l'heure.
Motos et Camions : 15 km. à l'heure.

Sans commentaires.

... que sous peu de temps, la marque qui éclairait la presque totalité des concurrents de Paris-les Pyrénées-Paris sortirait un nouveau dispositif, à la portée de toutes les bourses.

GRAND CONCOURS DE "MOTO-REVUE"

100.000 FR. DE PRIX
10 MOTOCYCLETTES



N° 16

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

Attendez et ne nous écrivez pas à ce sujet.

SEIZIÈME QUESTION

Quelle est la marque de cet accessoire ?

Marque : *Boite de vitesse Picard*

Nom du participant : *Camille Durault*

Signature : *Durault*

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

1^{re} - M. R. 15 avril.

2^e - M. C. A. 25 avril.

3^e - M. R. 1^{er} mai.

4^e - M. C. A. 10 mai.

5^e - M. R. 15 mai.

6^e - M. C. A. 25 mai.

7^e - M. R. 4 juin.

8^e - M. R. 18 juin.

9^e - M. R. 25 juin.

10^e - M. R. 2 juillet.

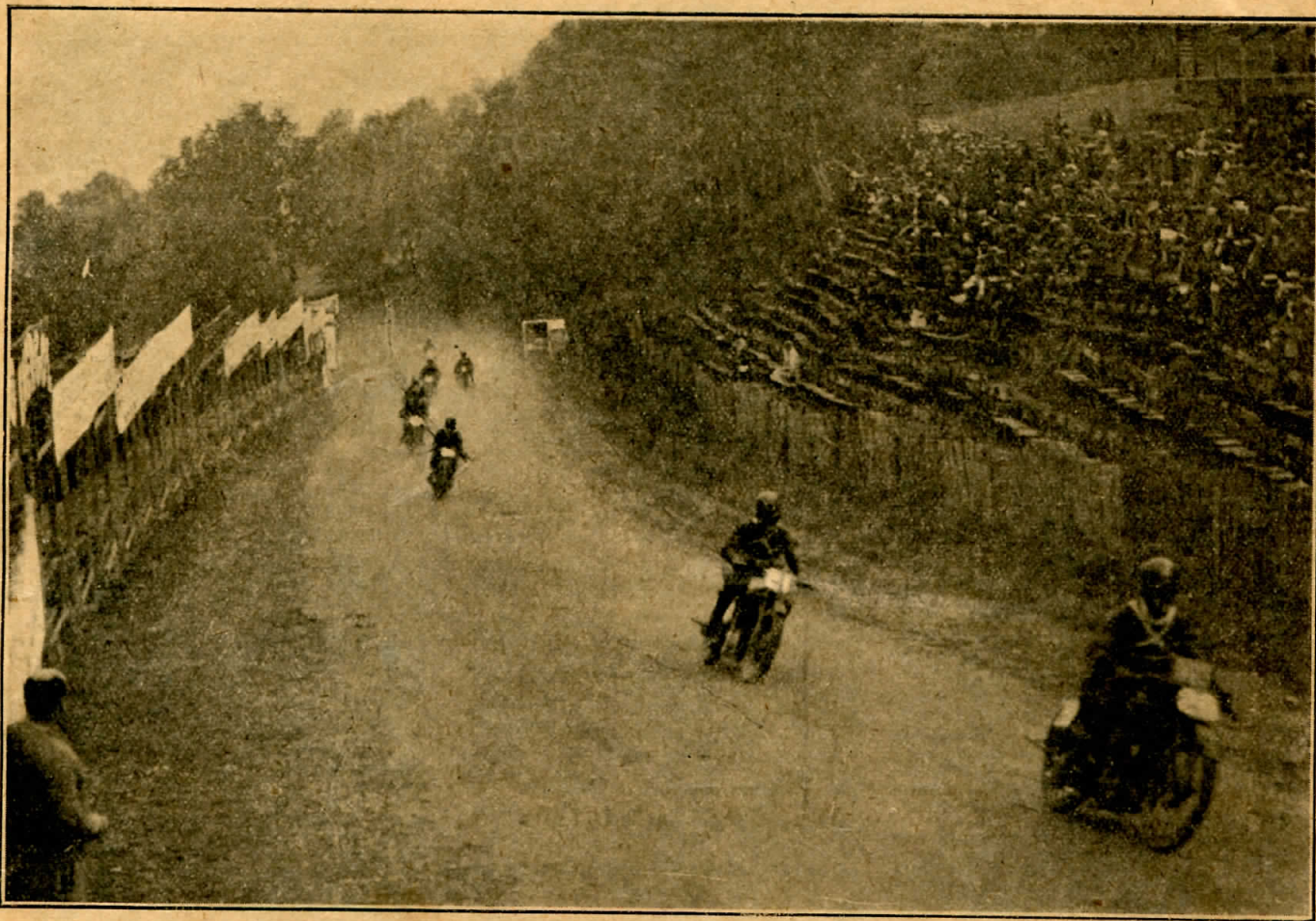
11^e - M. R. 9 juillet.

12^e - M. R. 16 juillet.

13^e - M. R. 23 juillet.

14^e - M. R. 30 juillet.

15^e - M. R. 6 août.



Le 7 août, clôture de la Semaine du Comminges : Le départ du Grand Prix des Motos, de l'U. M. F.

Le Sport de la Semaine

LA GRANDE SEMAINE DU COMMINGES

Pendant toute la semaine, les épreuves se sont déroulées régulières et suivies par une foule sans précédent. Et la clôture avec le Grand Prix des Motos, véritable championnat de France, attira une assistance rarement égalée dans beaucoup d'autres épreuves.

Indépendamment de la course et des épreuves en elles-mêmes, la Grande Semaine met en valeur une région des plus estimées par les touristes pour ses sites et plus particulièrement pour l'exceptionnelle amabilité et hospitalité de ses habitants.

Inutile de dire que le succès qui a répondu à l'appel des organisateurs nous a donné de grands espoirs pour l'ampleur dorénavant mondiale que prendra cette extraordinaire manifestation.

Moto Revue était représentée comme il se doit à une réunion de telle envergure, par son directeur, L.A. C. et l'U. M. du Midi ont droit aussi à des félicitations pour l'organisation impeccable du meeting sous l'impulsion du charmant M. Azémar, compétent dirigeant du Comité d'initiative.

Le Circuit des Stations Thermales
(31 juillet)

Nous avons donné notre idée de la première épreuve de la Grande Semaine dans notre numéro du 6 août. Voici le classement :

Motos 175 cmc. — 1. *ex aequo* : Langlois (Gnome et Rhône) et Hommaire (Monet-Goyon).

250 cmc. — 1. Maigrot (Alcyon) ; 2. Rensas (Royal Moto).

350 cmc. — 1. Ortman (Saroléa) ; 2. Saint-Pé.

750 cmc. — 1. De Fossi (Gnome et Rhône) ; 2. Bessières (Triumph).

Voitures course 750 cmc. — 1. Aubignac (Peugeot).

Sport 750 cmc. — 1. Baysse (Peugeot).
Course 1.100 cmc. — 1. Destandeu (Amilcar).

Sport 1.100 cmc. — 1. Louet (Amilcar) ; 2. Roy (Amilcar).

Course 1.500 cmc. — 1. Malpel (Bugatti).
Sport 1.500 cmc. — 1. Félix Legrand (EHP) ; 2. Gallieou (EHP) ; 3. Besson (Peugeot) ; 4. Tournon (Citroën).

Course 2 litres. — Berge (Bugatti).
Sport 3 litres. — 1. Mme Lecaze (Oaland).

Classement général motos : Ortman, sur Saroléa, gagne la Coupe Encausse-les-Bains

Le gymkhana de Salies-de-Salat (1 août)

Le gymkhana avait repris les formules qui firent le succès de *Moto Revue* dans ses rallies. Les épreuves eurent le succès que nous avons toujours constaté dans de telles manifestations :

L'épreuve du pneu consistait à arriver jusqu'à un portique, au centre duquel était fixé un pneu, à abandonner sa machine, à passer au travers du pneu, reprendre sa machine, achever le parcours, quitter sa machine, passer de nouveau dans le pneu, puis regagner le point de départ.

Voitures. — 1. Rey ; 2. Destandeu ; 3. Nerka et Malpel ; 4. Fournier ; 5. Fort.
Motos. — 1. Clermont ; 2. Berger ; 3. Langlois.

L'épreuve des barrières consistait en des chaises disposées en chicane sur le parcours.

Voitures. — 1. Nerka ; 2. Malpel ; 3. Fort ; 4. Fournier ; 5. Rey ; 6. Destandeu.

Motos. — 1. Berger ; 2. Clermont ; 3. Langlois.

L'épreuve des œufs, consistait à passer sur des sections de troncs d'arbres inégalement disposés, en tenant en équilibre un œuf placé dans une cuillère tenue entre les dents.

Voitures. — Nerka ; 2. Fournier ; 3. Rey ; 4. Fort ; 5. Destandeu ; 6. Malpel.

Motos. — 1. Clermont ; 2. Berger ; 3. Langlois.

Le kilomètre lancé (2 août)

La course du kilomètre lancé eut lieu sur la route départementale numéro 9, entre les bornes 3 km, 500 et 4 km, 500.

Motos 175 cmc. (amateurs). — 1. Pons (Monet-Goyon) 42" 4/10 (moyenne : 84 km. 500).

Course. — 1. Hommaire (Monet-Goyon) (moyenne : 104 km. 950) ; 2. Maigrot (Alcyon), 36" 6/10 3. Renson (Monet-Goyon) 39" 9/10.

250 cmc. course. — 1. Pouyat (Terrot) (moyenne : 105 km. 820).

350 cmc. (amateurs). — 1. Chabas (Terrot), 31" 3/10 (moyenne : 155 km. 101).

350 cmc. course. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 26" 3/10 (moyenne : 130 km. 880) ; 2. Clermont (Terrot), 27" 6/10.

500 cmc. (amateurs). — 1. Bessières (Triumph), 28" 5/10 (moyenne : 126 km. 810) ; 2. Castien (B.S.A.), 29" 1/10 (moyenne : 123 km. 710).

Course. — 1. Woods (Norton), 23" 9/10 (moyenne : 150 km. 601) ; 2. Craig (Norton), 24" 4/10.

Sidecars 600 cmc. — 1. Roly (Motosacoche), 31" 8/10 (moyenne : 113 km. 200).

Voitures sport 1.100 cmc. — 1. Soulé (Amilcar), 36" 6/10 (moyenne : 98 km. 360).

1.100 cmc. — 1. Billet (B.N.C.), 26" 3/10 (moyenne : 136 km. 880) ; 2. Saffores (Saffores Devris Spéciale), 29" 1/10 (moyenne : 123 km. 710) ; 3. Destandau (Amilcar), 40" 5/10.

1.500 cmc. — 1. Lormand (Bugatti), 28" 8/10 (moyenne : 125 km.) ; 2. Billon (Bugatti), 30" 1/10 (moyenne : 119 km. 600).

2.000 cmc. — 1. Dormoy (Bugatti), 23" 1/10 (moyenne : 155 km. 840).

Le meilleur temps, pour les motos, a été réalisé par Woods (Norton) avec 150 km. 620, et le meilleur temps de la journée, et pour les voitures, par d'Ormay (Bugatti), avec 155 km. 820 (Coupe de l'Express du Midi).

La course de Côte Montréjeau

(3 août)

Disputée sur 1 kilomètre, la course de Montréjeau a donné les résultats qui suivent :

Motos 175 cmc., amateurs. — 1. Renson (Monet-Goyon), 1" 3" (moyenne : 57 km. 400).

Course. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 51" (moyenne : 70 km. 59).

250 cmc. amateurs. — 1. Pons (Monet-Goyon), 1" 5" 4/5 (moyenne : 54 km. 71).

Course. — 1. Pouyat (Terrot), 57" 3/5 (moyenne : 62 km. 500) ; record battu.

350 cmc., amateurs. — 1. Chabas, 53" 4/5 (moyenne : 66 km. 91).

350 cmc. course. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 46" 2/5 (moyenne : 77 km. 580), record battu et meilleur temps des motos.

500 cmc. amateurs. — 1. Bessières (Triumph) 55" 1/5 (moyenne : 66 km. 210).

Sidecars 600 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche) 52" 3/5 (moyenne : 68 km. 44) ; record établi.

Voitures 500 cmc. course. — 1. Rodin, 55" (moyenne : 65 km. 45) ; record établi.

Voitures 750 cmc. course. — 1. Vidal (Peugeot), 54" 2/5 (moyenne, 60 km. 60), record battu.

1.100 cmc. sport. — 1. Soulet (Amilcar), 57" (moyenne : 63 km. 15), record établi.

Course. — 1. Billet (B. N. C.), 47" 4/5 (moyenne : 71 km. 310), record battu.

1.500 cmc. sport. — 1. Berge (Bugatti), 1" 6" 1/5 (moyenne : 54 km. 330) ; record établi.

Course. — 1. Billon (Bugatti), 54" 4/5.

2.000 cmc. sport. — Beausoleil (Georges Irat), 57" 4/5 (moyenne : 62 km. 280), record établi.

Course. — 1. Bret (Bugatti), 42" 3/5 (moyenne : 84 km. 500), record battu.

La Côte de Peyresourde

(Le 5 août)

L'épreuve de côte de Luchon eut un succès absolument imprévu et colossal. Tous les villégiaturants des cités thermales des environs s'étaient précipités le long de la rampe célèbre ; onques ne vit un tel succès de mémoire de Pyrénéens. Et pourtant le temps fut littéralement exécrable à partir de 14 heures : tonnerres impressionnants, tonnes de pluie ; brouillard purée de pois, tout vint rendre atroce la célèbre course de côte ; aussi la prouesse des rares coureurs n'en est que plus remarquable ; Monet et Goyon, avec Hommaire, monta à plus de 60 les 13 kilomètres sur sa 175, tandis que Clermont sur sa Terrot battait aussi le record des 500

avec meilleur temps de la journée à 65. De Rovin, sur son minuscule « Bol d'Or » fit du 56. Chiron ne put battre son record, mais il est juste d'en incriminer la « sauce » exceptionnelle que le Père Temps lui dispensa durant toute sa course. Il serait donc injuste de discuter les chiffres seuls sans tenir compte du déchainement des éléments.

Motos 175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 11" 53" 3/5 (moyenne : 60 km. 500) ; record battu.

175 cmc. amateurs. — 1. Ronchon (Monet-Goyon), 17" 48" 3/5.

250 cmc. course. — 1. Touyou (Terrot), 14" 56" 3/5 (moyenne : 52 km. 190).

350 amateurs. — 1. Chabas (Terrot), 13" 51" 1/5 (moyenne : 56 km. 300).

350 course. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 12" 49" 3/5 (moyenne : 60 km. 820).

500 amateurs. — 1. Bessières (Triumph), 13" 46" 4/5 (moyenne : 56 km. 600) ; record établi.

500 courses. — 1. Clermont (Terrot), 11" 51" 1/5 (moyenne : 65 km. 800) ; record battu, meilleur temps des motos.

750 course. — 1. Langlois (Gnome et Rhône) 12" 51" 4/5 (moyenne : 60 km. 680).

Sidecars 600. — 1. Rolly (Motosacoche), 13" 47" 4/5 (moyenne : 56 km. 530) ; record établi.

Voiture course 500. — 1. De Rovin (Rovin), 13" 51" 2/5 (moyenne : 56 km. 290).

Course 750. — 1. Audignac (Peugeot), 19" 40" 4/5.

1.100 sport. — 1. Soulet (Amilcar), 13" 40" 4/5 (moyenne : 57 km. 050) ; 2. Rey (Amilcar), 16" 30" 2/5.

Course 1.100. — 1. Saffores (Saffores Deyris), 13" 43" 4/5 (moyenne : 56 km. 840) ; 2. Billiet (B. N. C.), 14" 13" 4/5.

Course 1.500. — 1. Berge (Bugatti), 16" 07" 3/5 (moyenne : 48 km. 370).

Voitures deux litres sport. — 1. Beausoleil (Georges Irat), 15" 26" 2/5 (moyenne : 50 km. 510) ; record établi.

Voitures deux litres course. — 1. Chiron (Bugatti), 11" 30" 2/5 (moyenne : 67 km. 780), meilleur temps toutes catégories.

Trois litres sport. — 1. Mme Lacaze (Oakland), 18" 54" 1/5.

Le Grand Prix de Vitesse du Comminges

(7 août)

L'après-midi sur le même circuit se disputait le Grand Prix de l'A. C. du Midi. 10 voitures prennent le départ, cinq marques

sont représentées : une Rovin, une Peugeot, deux Salmson, deux B. N. C., quatre Bugatti ; le handicap est ainsi établi : il s'agit pour

les Bugatti de rattraper 5" 20" par tour à de Rovin. Dès l'entrée en course de Bret,

la révélation du circuit de Saint-Sébastien, d'Ormay et Eysermann pour les Bugatti,

la lutte s'annonce aigre et, dès le premier tour, Bret reprend six minutes à de Rovin

justifiant ainsi le handicap établi par Charles Faroux. Mais, la guigne s'acharne sur Chiron,

Bret et Ormay et Bugatti se devait d'une quadruple victoire d'autant que Chiron,

étant reparti, battait ultérieurement le record du tour à 121 de moyenne. B. N. C.

fut troisième et la guigne de Billiet qui pilotait la 2° B. N. C. fut la cause bien

infime de la non-arrivée de l'excellent as au poteau.

De Rovin fut naturellement la belle et la grande attraction de la réunion. De même qu'au Bol d'Or, de Rovin se tailla la part du lion dans le succès populaire qu'on fit au coureur. Mais tout comme au Bol d'Or, de Rovin ne voulut pas nous faire le plaisir de voir triomphateur sur son 500 minuscule au poteau d'arrivée : des milliers d'enthousiastes l'attendaient pourtant et il se paya cette fois le luxe d'une panne d'essence.

Le classement

Distance : 413 kil. 960 m. (15 tours).

Eysermann (Bugatti). Temps (handicap compris) : 5 h. 9' 21". Temps réel : 3 h. 49' 21" (Moyenne réelle : 108 kil. 500).

2. Massé Temps (handicap compris) : 5 h. 19' 55". Temps réel : 4 h. 29' 55".

3. Gautier Temps (handicap compris) : 5 h. 25' 8". Temps réel : 4 h. 35' 8".

4. Fourny (B. N. C.). Temps (handicap compris) : 5 h. 26' 1". Temps réel : 4 h. 35' 1".

5. Aubignac (Peugeot). Temps (handicap compris) pour 14 tours : 5 h. 42". Temps réel : 5 h. 23".

Le Grand Prix des Motos

(7 août)

Le Grand Prix des Motos est certainement l'une des épreuves les plus cotées au calendrier motocycliste. Cette course se dispute selon

une formule handicap à la cylindrée qui va de 248 km. 176 pour les 175 cmc. à 351 km. 968 pour les gros engins.

Le Grand Prix se disputait sur un circuit de 27 km. 664 à nombreux virages en côtes,

descentes en lignes droites. Le T. T. anglais fut une épreuve réellement dure, mais, que

peuser de cette démonstration autrement pénible pour les machines ? Nous sommes

persuadés qu'en toute justice, les machines qui ont participé à cet effort ont fait preuve

d'un fini mécanique et d'une mise au point prodigieuse. La preuve de la sévérité du

Grand Prix des Motos en est dans la participation réellement impressionnante de nos

maîtres passés en motos, les Anglais.

La lutte fut, en 175, terriblement française. Monet et Goyon se rencontraient avec cette

jeune marque que le T. T. français et le Bol d'Or nous avaient découverte, que nous

revîmes ensuite dans de nombreuses épreuves et pour laquelle nous évoquons de jolis

avénirs.

Notre pronostic ne s'est pas fourvoyé : Rochester fut sans doute 3° arrivant, mais

ce fut quand même pour un début de saison une démonstration éclatante de la valeur de

cette magnifique nouvelle rouge et noir à moteur Duten, la grande révélation de 1927.

Monet et Goyon se devait de conserver ses lauriers ; sa victoire fut néanmoins très rude

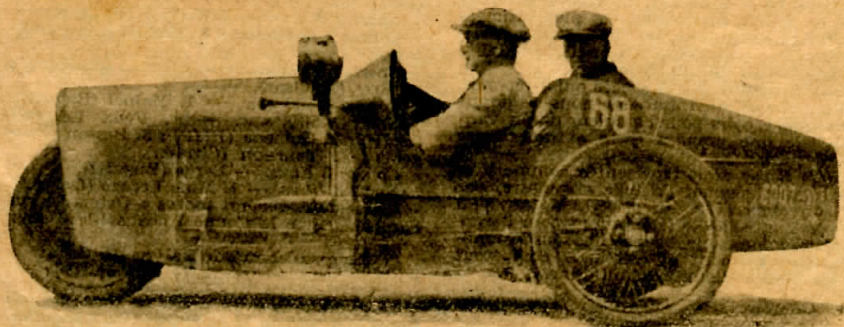
et il serait enfantin de croire que les adversaires du trois fois Champion de France en

175 n'ont pas inquiété la firme méconnue ; bien au contraire, Sourdou dût faire de gros

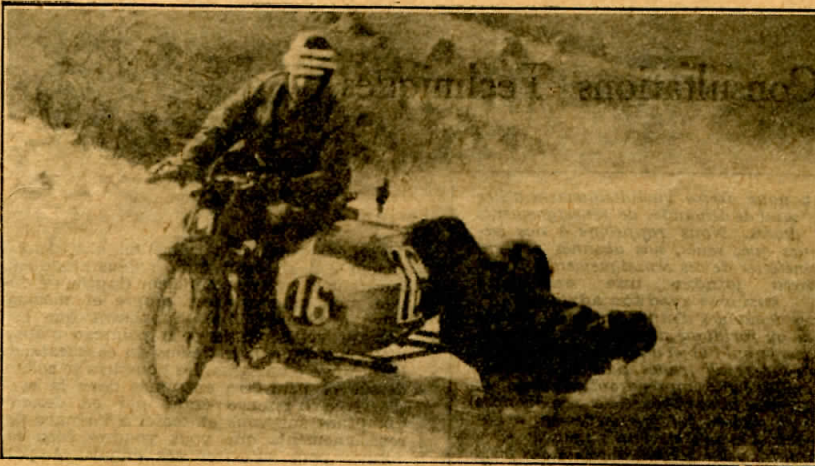
efforts pour résister à ses deux adversaires et la moyenne exceptionnelle de 82 km. 220

est une preuve manifeste de la tension perpétuelle du conducteur qui, d'ailleurs, et à son avantage, sut ne pas mésestimer

ses adversaires. Durant et Rapeau sur sa Rochester lui tinrent la dragée haute et la



Christ, [sur Villard qui fit une exhibition surprenante d'endurance] dans Paris-Les Pyrénées-Paris



Topham sur Sarolée gagne la catégorie sidecar 600 au cran d'Escalles près Calais, le 24 Juillet.

victoire de Monet-Goyon longtemps discutée, n'en est que plus indiscutable. Hutchinson équipait Sourdot, énorme avantage pour qui connaît la résistance particulière de la gomme employée par la maison Hutchinson, pour ses pneus spéciaux aux petites motos.

En 250, victoire anglaise, aussi attendue que le faisaient espérer le nom et le passé de Crabtree, constructeur de la Crabtree. Pourtant, l'adversaire de l'anglais avait été bien choisi, mais un troisième concurrent anglais Davison, aussi redoutable avait été accouplé sur une Levis à Crabtree. Devant une telle coalition, Coulon, l'imbattable, sur sa Terrot, fit ce qu'il avait de mieux à exécuter et sépara nettement les deux adversaires en s'incrustant second entre les deux : c'est une performance remarquable qui nous permet enfin d'espérer, si Terrot le veut, de battre enfin l'an prochain et indiscutablement la construction anglaise. On nous a souri, lorsque nous avons émis une telle opinion au début de cette saison. Mais les faits viennent insensiblement nous donner raison et les progrès sont trop nets dans ce sens pour hésiter à cet espoir prochain.

En 350, Velocette, avec Longman, un super-as anglais sur une super-moto nous ont donné une preuve de la valeur mécanique de l'engin. Nous venons de voir, à Paris, la moto Velocette qui sera exposée au Salon prochain : c'est une machine particulièrement magnifique, livrée en série à 135 ; l'agent de France aura du succès de ce côté.

En 500, victoire prévue de Craig sur Norton à 106,570 à l'heure. Monet et Goyon, seul de la construction française se heurta à Norton et à Sumbeam : son essai mérite une mention, car il nous confirme notre volonté d'imposer un jour prochain notre loi à nos amis anglais, Dunlop se devait d'équiper les vainqueurs en 250, 350 et 500 ; il n'y a pas manqué.

Les classements

Motos 500 cmc (331 km. 988). — 1. Craig (Norton, pn. Dunlop), 3 h. 6' 55" (moy. : 106 km 750) ; 2. Walker (Sumbeam, 3 h. 45' 20" ; 3. Gaussergues (Monet et Goyon), 3 h. 23' 10".

350 cmc. (304 km. 330). — 1. Longman (Velocette, pn. Dunlop), 2 h. 57' 31" (moyenne : 102 km. 820) ; 2. Boetsch (Magnat-Debon), 3 h. 21' 5" ; 3. Perrotin (Terrot), 3 h. 52' 37" ; 4. Clermont (Terrot), à un tour. 250 cmc. (276 km. 640). — 1. Crabtree-Jap. (pn. Dunlop), 3 h. 30" (moy. : 91 km. 700) ; 2. Coulon (Terrot), 3 h. 43" ; 3. Davidson (Lewis), 3 h. 25' 20".

175 cmc. (248 km. 976). — 1. Soudot (Monet-Goyon), 3 h. 1' 40" (moy. : 82 km. 220) (pneus Hutchinson) ; 2. Durand (La France), 3 h. 14' 40" ; 3. Rapeau (Rochester).

On remarquera les abandons d'as très connus : Woods, Hommaire, Simpson, Porter, Martinelli, Lipman, Rowley, témol-

gnage supplémentaire de la victoire magnifique et du cran particulier de chacun des arrivants ; déchet impressionnant. 22 partants, 13 élus seulement ! Le record du tour fut établi par Rowley sur A. J. S. à 111.850.

Lipman sur Terrot eut une rupture de tuyau d'huile ; Hommaire sur Monet, une rupture de ressorts de soupape ; Woods sur Norton, un câble de carburateur cassé ; Rowley sur A. J. S., embrayage défectueux et Simpson (A. J. S.) chambre à air pincée.

Réflexions d'un profane

Le compte rendu et les développements de notre épreuve *Paris-Pyrénées*, nous vaut une avalanche de lettres de lecteurs incriminant les pneus dans le résultat effarant des crevaisons relatées durant l'épreuve.

Non, certes, les pneus ne sont pas en faute. Nous avons l'exemple frappant d'un amateur pas assez riche pour se payer un train de pneus avant le départ, mais qui mourait d'envie de retrouver la porte Maillot après le détour sur Bordeaux, les Pyrénées et l'Auvergne.

Il partit donc avec ses pneus relativement usagés : 4.000 kilomètres ! et revient sans aucune crevasion. Ce qu'il avait fait : bien simple ! Il surveillait chaque soir d'étape la tenue de ses enveloppes, avait pris soin de mettre du *Protez* dans ses chambres, et évitait les coups de freins brusques ; résultat : ses pneus sont toujours en parfait état, et il n'a aucune rancœur contre le fabricant.

Combien êtes-vous, jeunes lecteurs, qui vous amusez après une randonnée à enlever des sculptures de vos pneus les silex que la route y a généreusement encastrés. Avec du *Protez*, vous avez de plus la facilité d'arracher les pointes insidieusement plantées dans les chambres sans pour cela démonter quoi que ce soit. Mais voilà, votre copain vous a raconté toutes sortes de balivernes et vous le croyez... d'ailleurs avec autant de conviction qu'il vous écoute sur les balivernes que vous-même vous lui contez... histoire de paraître.

De tous côtés, on nous demande des renseignements sur l'éclairage électrique en moto. Nous allons traiter d'ici peu cette question à fond. En réponse à quantité de questions qui nous sont posées à ce sujet, nous pouvons indiquer que les appareils de signalisation tels que le *Canisigne* dont nous avons donné la description peuvent s'adapter aux superbes éclairages tel que le *Maglum*, le *Radios* ou autres. L'éclairage *Maglum* donnant environ 32 bougies d'éclairage constant au phare. L'éclairage arrière et de bord peut être, sans diminution, assuré par une ampoule de 2 bougies. Quant au *Canisigne*, son emploi est très intermittent par sa fonction même. Nous pensons que les nombreux motocyclistes qui adaptent maintenant l'éclairage électrique auront intérêt

à poser le *Canisigne*, le *Kid* ou tout autre appareil similaire avec lampe de 12 bougies sans désagrément et avec le gros avantage de donner un service réellement pratique par l'apparition brutale et étincelante du *Stop* de secours ; la diminution d'intensité du phare ne pourra être un inconvénient, car l'emploi du signe *Stop* correspond chaque fois à un ralentissement normal de la moto. Et encore faut-il que les motocyclistes se décident à adopter l'électrique sur leurs engins. Mais au fait, pourquoi les machines ne sont-elles pas livrées avec éclairage électrique ?

Cette question de l'éclairage dans nos épreuves, au Bol d'Or, à Paris-les-Pyrénées, et aux rallyes de *Moto Revue* est devenue prépondérante : nous avons toujours souhaité la standardisation de l'éclairage sur la moto : il est non seulement inadmissible, mais stupide, de rencontrer encore sur la route des motocyclistes (des motards plutôt !) qui roulent de nuit sans éclairage, s'emboutissent, ou emboutissent les autres. Voyez les coureurs : ils ont enfin compris qu'une 32 bougies *Maglum* vaut infiniment mieux qu'une bougie unique de la Régie. L'installation électrique est un peu chère, c'est vrai, mais comptez l'argent que vous dépensez en rafistolage d'éclairage plus ou moins rudimentaire et vous verrez que tout compte fait, votre avantage va vers un bel éclairage puissant, permanent et sûr. Voilà l'hiver, pensez-y, nous vous talonnerons à ce sujet. Voyez Sterny et Moutret sur leur San Sou Pap, voyez Grandpierron sur sa Roudadoux, Douet et Bonnet sur leur Automoto, Chéret sur son Austral, Paulin et Thézenas sur leur Ravat, Banard sur sa Gnome et Rhône et Perrin sur sa Nston. Ils ont tous gagné dans Paris-les-Pyrénées : regardez leurs engins : quelle que soit la marque, l'éclairage est superbement installé : faites comme eux, sapristi ! — M. A.

Les Clubs

Un rallye Saint-Cloud

Le Club Sportif Clodoaldien fit, en juillet dernier, un rallye régularité dont le succès fut incontestable. Le 28 août prochain, *Moto Revue* patronnera l'actif motoclub dans un nouveau rallye selon la même formule plus amplifiée. Nous donnerons à ce sujet ultérieurement tous détails.

Le matin, rallye-régularité sur un peu moins de 100 km. par l'itinéraire Garches-Vauresson - Roquencourt - Bailly - Noisy - Rennemoulin - Villepreux - Claye - Boissière - Neauphle-le-Château - Le Pontel - Les Mesnuls - Coignières - Trappes - Saint-Cyr-Ecole - Hangars - Roquencourt - Vauresson - Garches.

De nombreux prix comme à l'ordinaire récompenseront les arrivants.

Le départ aura lieu le matin, à 8 heures à Garches.

Nous rappelons qu'à lieu en même temps la fête locale de Garches et qu'un grand concours de population s'intéressera aux épreuves.

Les engagements sont reçus à *Moto Revue* ou au siège du Club Sportif Clodoaldien, Café La Source, Saint-Cloud.

Un nouveau Club se forme

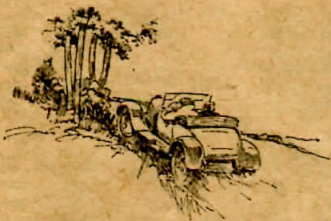
Landelle, celui qui entraînait Saravie, au Grand Prix de Marseille, le 12 juin écoulé et qui mena son poulain à la victoire, s'est mis dans la tête de fonder un Motoclub à Alais, dans le Gard. Comme il a bien raison de ce faire et nous attendons avec plaisir l'annonce officielle de la naissance du Club d'Alais.

Le Circuit des Sous-Préfectures

Le Moto-Club Senonais organisa sa classique épreuve de régularité, ouverte à tous véhicules.

Chaque concurrent inscrivait sous enveloppe cachetée la moyenne qu'il se proposait de faire.

Le concurrent ayant réuni le moins de points de pénalisation fut classé premier. (La mise sous presse ne nous a pas permis de donner les résultats).



Un peu de... camping

Etant abonné à *Moto-Revue* je désirerais avoir les renseignements suivants : Ayant échangé ma moto contre un quadricycle marque Utilis, sorti, je crois, il y a trois ou quatre ans de chez Laffargue, 7, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, Paris, je désirerais savoir ce que je peux faire comme moyenne et si je peux entreprendre une randonnée de 2.000 kilomètres pendant mon congé. Mes étapes seront de 300 km. par jour et le poids sera, tout compris, de 200 kgr. Ce quadricycle comporte un châssis fait avec six lattes de frêne. La suspension est sur les deux baquets qui sont montés sur des gros ressorts (système selle de moto). Le moteur est un Train 350; carburateur Amac, magnéto Salmson, munie d'une boîte Albion 3 vitesses (pas de marche arrière) et la transmission est faite par courroie d'une longueur d'environ 3 m. 25. Croyez-vous qu'une étape de 300 kilomètres n'échauffera pas la courroie ?

Puis, quel serait le moyen d'obtenir un bon ralenti, car je n'en ai aucun ? Est-il nécessaire de monter l'avance variable et quelle est la façon de vérifier les disques d'embrayage, attendu que la cloche ne comporte aucun ressort de poussée pour le démontage. Ne suis-je pas obligé de démonter la boîte pour avoir les disques ? J'ose croire que vous voudrez bien me donner ces renseignements afin de vérifier le tout avant d'entreprendre ma randonnée.

M. Rouillard,
11, rue Pajou, Paris (16^e.)

R Quadricycle Utilis ? Si le moteur est en bon état, il peut remorquer cette charge, mais à une moyenne peu élevée. 25 à l'heure au grand maximum. Instrument peu fait pour le grand tourisme sur les routes actuelles. Ennuis de courroie à peu près certains. 300 kilomètres par jour constituent certainement une étape beaucoup trop longue qui représenterait de 13 à 15 heures de marche.

Il est extrêmement difficile d'avoir avec un deux-temps un bon ralenti, surtout sous faible charge et à vide, surtout avec un moteur déjà ancien. Le deux-temps ne fonctionne vraiment bien qu'en charge. Le carburateur Amac ayant une manette d'air permet de corriger le mélange qui, dans le fonctionnement à quatre-temps, est trop riche. C'est plus une question de carburation que d'allumage, mais, pourtant, une avance variable rendrait votre moteur plus souple.

Il n'est nullement nécessaire de démonter la boîte pour vérifier les ressorts d'embrayage. Enlevez les quatre vis qui maintiennent la calotte d'embrayage. Vous trouverez alors sur l'arbre de la boîte de vitesse l'érou de fixation de l'embrayage que vous pourrez enlever et vérifier.

Du Chrome..

Pouvez-vous me donner les renseignements techniques que je vous ai demandés sur l'emploi du chrome pour remplacer le nickel; étant décorateur chez M. Mallet Stevens, architecte, dont le nom est assez connu au point de vue de ses grands efforts en ce qui concerne l'Art moderne. Je cherche à employer dans la décoration intérieure ces métaux chromés ce qui peut apporter des affaires importantes à la Maison qui pourrait exécuter certains travaux. Je ne manquerais pas, d'ailleurs, de mentionner *Moto Revue* lorsque le moment sera venu d'aller trouver la Maison en question.

M. Maurice Lombart,
Allée des Terrasses, Parc des Terrasses,
Vaucluse (S.-et-G.)

Nos Consultations Techniques



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

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

R Le chromage est, en effet, à l'ordre du jour. Le chrome possède de sérieux avantages sur le nickel. La couche superficielle qu'il fournit est beaucoup plus solide, ne se raipe pas, ne se ternit pas et ne pèle pas. Les gisements de minerai de chrome sont abondants et le chrome n'est pas un métal rare; il est beaucoup moins que le cuivre et le nickel. Malheureusement, la technique du chromage est très délicate et les quelques industriels qui ont réussi à la mettre au point ne sont naturellement pas très disposés à livrer leurs secrets de fabrication. Actuellement, chez nous, Marchal emploie le chromage pour ses phares. Les résultats sont excellents. Le chrome entre également avec le nickel dans la composition des aciers antirouilles.

Evidemment... mais... ?

Je vous serais très obligé de bien vouloir m'indiquer s'il y a possibilité de monter sur une moto Indian type armée 7/9 CV des pneus confort 715x115 ou une dimension s'en rapprochant, bien entendu en changeant les jantes.

Cette transformation se fait-elle couramment et de quelle façon.

M. Chapel, à Robinson.

R La plus grande dimension qu'il est possible de mettre sur les motocyclettes Standard de l'armée est la dimension de 710x90. Il est évidemment possible de mettre 715x115 en faisant faire un garde-boue spécial, car cette dimension ne peut pas passer dans le garde-boue normal.

Je vous attire l'attention sur le fait que déjà avec le pneu de 710x90, il est presque impossible de pouvoir régler la chaîne car il ne reste presque plus de jeu entre le pneu et le garde-boue, à peine un centimètre. De plus, le démontage de la roue arrière devient à ce moment un véritable problème.

La raison qui fait que cette transformation ne peut-être envisagée que difficilement, est due au fait que si l'on peut arriver à changer le garde-boue arrière, l'on ne peut modifier la fourche arrière sur laquelle vient s'appuyer le garde-boue. Celle-ci est à ce moment trop courte et trop étroite pour assurer le libre passage du pneu. De toute façon, on doit renoncer dans l'un ou l'autre cas au réglage de la tension des chaînes.

(Cette réponse est due à l'obligeance de M. Segond, 8, rue Lebon, Paris, agent général des motos Indian.)

Pourquoi ne pas rincer votre réservoir ?

Ayant une moto « Ravat » J. A. P., 175 cmc, 1926, munie du Carburateur B. et B. Brown et Barlow Birmingham, qui me donne les ennuis suivants à chaque sortie le fond de la cuve du flotteur se remplit

de saletés qui à chaque instant obstruent le gicleur : donc arrêt forcé : démontage carburateur et nettoyage gicleur (inutile de dire que mon réservoir est propre et mélange filtré à chaque fois). Supposant que ceci pouvait venir par le petit pointeau d'appel d'essence fixé sur le dessus du carburateur ; le mélange étant gras, les poussières se collant dessus et peut-être entraînés dans la cuve (l'arrivée d'essence étant par en dessous). Comptant sur vous et merci à l'avance des renseignements que vous voudrez bien me donner pour m'éviter ces ennuis. A part ceci, enchanté de ma petite moto qui depuis 16 mois me permet de faire d'agréables et superbes promenades, malgré mes 53 ans (27 ans de pratique).

A. D. Le Havre.

R Le B. et B. est un très bon carburateur et ne peut être mis en cause. Il est également peu vraisemblable qu'il puisse en si peu de temps rentrer assez de poussière par le bouton d'appel d'essence. Il est probable que ces saletés viennent du réservoir. Si l'intérieur est rouillé il n'en faut pas davantage ; des particules de rouille sont alors entraînées par l'essence. Etant donné que vous filtrez le mélange nous ne voyons pas d'autre cause, à moins que votre réservoir ne contienne dès le début des saletés. Le mieux qu'il y ait à faire, c'est de l'enlever et de le rincer énergiquement à l'essence.

Avec toutes les précautions possibles, il se produit bien des dépôts de sédiment au fond de la cuve, mais il faut des mois pour qu'ils deviennent assez importants pour gêner le fonctionnement du carburateur. C'est donc à peu près certainement votre réservoir qui est en cause.

Au feu ! au feu

J'ai recours à votre complaisance et je viens vous demander pourquoi mon moteur prend feu au départ.

C'est un 175 cmc. Alcyon touriste 2 temps, carburateur Zénith, volant magnétique clavette empêchant le dérèglement de l'avance. La compression est bonne et le moteur marche très bien. Ce moteur a fait environ 1.000 km. et a toujours bien fonctionné, et c'est seulement depuis quelques jours que le feu se déclare au départ et que le moteur chauffe anormalement, surtout le carter, ce qui, toutefois, ne l'empêche pas de tirer comme avant.

C. G., à Laillé (Ille-et-Vilaine.)

P.-S. — Voudriez-vous m'envoyer le numéro de *Moto Revue* sur lequel est paru la première question de votre concours.

R Notre correspondant doit être bien connu en son « village » car il nous prie de lui expédier *Moto Revue* sous initiales C. G. sans autre adresse; c'est un peu maigre, même en voulant éviter la curiosité des Postes !

2^e réponse : Votre moteur prend feu à cause des retours de flamme qui se produisent au carburateur. Quant à la cause elle est peut-être dans l'encrassement de l'orifice d'échappement. Les gaz ne pouvant librement sortir sont refoulés et enflamment les gaz frais, mais cependant il serait étonnant qu'avec un tel encrassement votre moteur eut une bonne marche. Une autre cause possible serait un mélange trop pauvre au départ. Ce mélange faisant long feu et brûlant encore au moment où les gaz frais arrivent par le canal de transvasement, mettrait le feu à ces derniers. Nettoyez donc d'abord l'orifice d'échappement et si cet accident se reproduisait, essayez un plus gros gicleur. L'échauffement du carter montre bien, en effet, que ce sont les gaz contenus dans le carter qui prennent feu et que celui-ci ne provient pas de sautements d'essence venant en contact avec la tubulure d'échappement.

En vente partout

Le Numéro :

2 fr.

L'ABONNEMENT 1 AN

(12 Numéros)

20 fr.

L'actualité Automobile

REVUE MENSUELLE

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

- Téléphone : CENTRAL 68-31 & 03-81 -

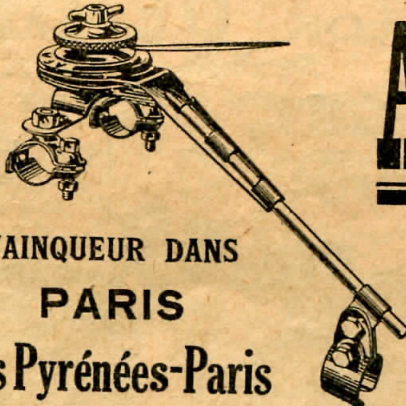
■ ■

Pour moindre frais,
en versant le montant,
faites porter par
l'employé des Postes
établissant le mandat,
la mention : Chèques
Postaux Paris 29.737,
et il ne vous en coût-
tera que 0 fr. 40.

■ ■

FREIN de DIRECTION EXCELSIOR

DÉBRAYAGE INSTANTANÉ



AFA

VAINQUEUR DANS
PARIS

Les Pyrénées-Paris

PRIX
la pièce :
85 fr.

AMORTISSEUR
EXCELSIOR AFA

1 ers

250 cmc. Donet et Bonnel, sur AUTOMOTO
350 cmc. Clech, sur DOLLAR
350 cmc. Thézenas, sur RAVAT
500 cmc. Perrin, sur NORTON
350 cmc. Cyclecars - Christ, sur VILLARD

La paire
avec
ferrures :

170 fr.

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

D.S. 500 cmc. Tourisme

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

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

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

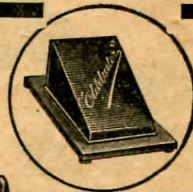
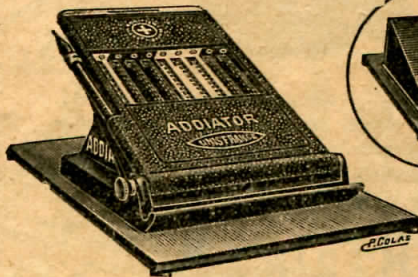
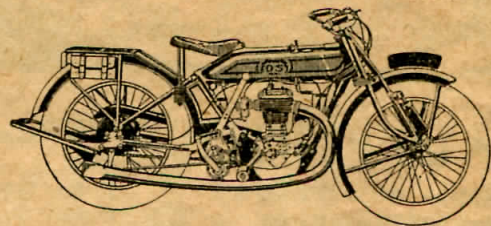
Stock énorme de Pièces détachées
pour Motos Harley et Indian

Établ^{ts} **MALTERRE Frères**

(Ing. A. et M.)

13, r. Biscornet, PARIS (11^e)
Usines à MONTREUIL-s-BOIS

Catalogue
gratuit
sur demande



Une merveilleuse...

Machine à calculer

Voici la photo d'une machine à additionner, de bu-
reau, faisant automatiquement l'addition et la soustrac-
tion, vendue sur socle de bureau. Prix . . . Fr. **245** »

Cette machine enfermée dans un beau porte-feuille
cuir pour la poche Fr. **195** »

Petits modèles avec socle Fr. **65** »

— sans pupitre Fr. **60** »

PROFITEZ de la RÉDUCTION que vous fera
notre Revue pour écouler ces quelques machines.

SERVICE COMMERCIAL "MOTO REVUE"
5, Rue St-Augustin, Paris

FILTREZ...

VOTRE ESSENCE !

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

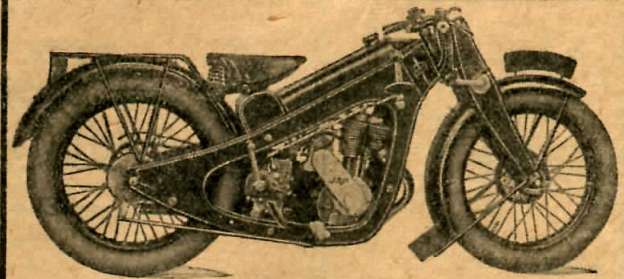


permettant le mélange de l'huile à l'essence (sans pour cela réduire le débit de filtrage). MM. les possesseurs de motos ont intérêt à se servir du type M.

En vente dans les Garages et Maisons d'Accessoires

- Type M pour motos (diamètre 80%)
- 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



"DURANDAL"

PARIS-NICE 1927 (Graissage Kervoline)

1^{er} ex-æquo DAGORNO, Médaille d'Or

3 Modèles 350 cmc. - Pneus BALLON
Moteurs : J-A-P - ZURCHER - TRAIN

Établ^s ULBÉRICH, rue de Reims, DIJON

Agent à Paris : DAGORNO Garage LAUGIER

*Le complément d'un moteur...
une boîte*

C. Picard

Se monte très FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE

Demandez notice M. R.

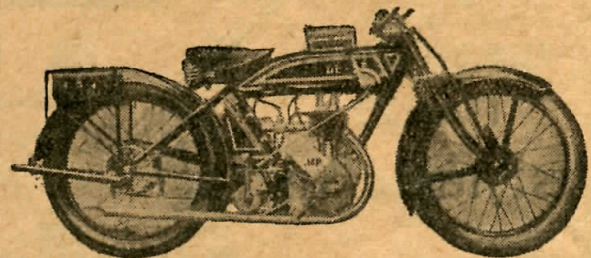
26, Rue Carnot
COURBEVOIE (Seine)

PUB. G. SWEERTS

Motos DÉ-DÉ

Nos Modèles

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

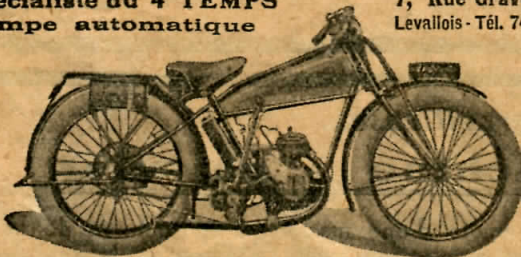


Demandez catalogues DÉ-DÉ, 50, Av. Marceau, Courbevoie (Seine)

LE PROPUL-CYCLE

Spécialiste du 4 TEMPS
Pompe automatique

7, Rue Gravel
Levallois - Tél. 743

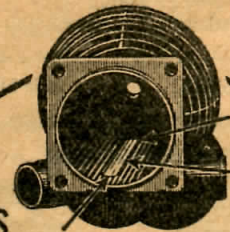


:: BAISSÉ sans CONCURRENCE ::

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

REPRÉSENTANTS ET AGENTS DEMANDÉS

Notice M. R. sur demande



CYLINDRES

RAYÉS

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

Téléphone :
LEVALLOIS 14-52

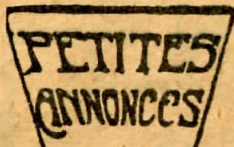
BARIMAR

Télégramme :
BARIMAR - CLICHY

48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ. Schneide, Asnières

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

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

- 1° 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 enlever ce jour cause départ au plus offrant, A. B. C. 5 CV, 4 vitesses, mot. à culbuteurs, état de neuf, garanti, roulée 2.000 km., pneus neufs tan-sad, éclairage Magondeaux, nombreux accessoires, outillage complet, affaire de confiance à enlever ce jour, très pressé. Malette, 93, boul. Saint-Germain (6°).

Alcyon 5 temps, 2 vit., débray., kick, guidon sport, très bien équipée, 250 cmc., à vendre cause double emploi. Pour visit., essai s'adresser. Vigerie, 3, rue Daru, Paris (8°).

Automoto 175 cmc., 2 vit., état neuf, Terry, graissage séparé, volant Safi, 2.000 fr. Roturier, 7, rue Henri-Martin (Seine).
B. S. A. 5 CV, 3 vit., parf. état marche, guid. sport, parre-1., prix 2.000 fr. Bertran, 16, rue Elzévir, Paris (3°).

B. S. A. avec ou sans side-car superbe carrosserie, besoin argent, prix dérisoire. S'adresser Coron, 45, rue des Cendriers (20°).

B. S. A. parfait état, 5 CV, 3 vit., avec ou sans side, 2.750 fr. facilités de paiement. Serrurerie, 2, impasse Crozatier, Paris (12°).

Cleveland 4 CV, très bon état ayant peu roulé en tandem tan-sad, repose-pieds, gros phare, gros pneus presque neufs 3.000 fr. S'adresser 34, boul. de l'Hôpital, au bureau de tabac tous les jours après 5 heures du soir.

226 Cyclotracteur état mécanique parfait, 250 fr. vendrais avec vélo rob., pneus état neuf. Ecrire Boucher 4 avenue Mazarin, Chilly-Mazarin (Seine-et-Oise).

D. F. R. 350 cmc., 4 CV, tan-sad, bon état, 2.500 fr. Komly, rue de la Garenne, Montgeron.

D. F. R. 1927, 350 cmc., 4 temps, técalémit, pneus ballons 700 x 100, Amac, 4 vit., knee-gripps, frein direction, tous accessoires, neuve, pas servi, sous garantie, très pressé, cause voyage voiture, Jean Huber, 19, rue Blanche, Paris. Trudaine-46-34.

Maison F. TOUTIN

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

Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO OU EN SIDE CAR

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance

Fondée en 1884

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

AGENCE

TERROT · MONET & GOYON · RAVAT · MONOTRACE

VELOCETTE · RADIOR - F.N.

RENÉ GILLET - DOLLAR - PEUGEOT

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS

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

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian

PARIS (12°)

— Face Métro Nation —

Dollar sport, 3 CV, 4 temps, culbuteurs, 3 vit., ch.-ch., pneus ballons, s. Terry, carb. Amac, tan-sad, roulé 200 km., abs.

neuve, 3.500 fr., affaire de confiance, tous les jours et dimanche. Laurente E., 110, rue Folie-Méricourt, Paris (11°).

Evans 1 CV 1/2 bon état marche avance réglable 580 fr. Guibert, 16, rue Bernard-Palissy, Paris (6°).

Particulier vend F. N. 500 cmc., pneus ballons, état neuf, peu roulé, prix intér. S'adresser Garage Renan, 6, rue Ernest-Renan, Issy.

F. N. 3 CV, à cardan, bon état marche, 1.100 fr. Drouot, 165, route de Saint-Denis, Bobigny (Seine).

F. N. 500 confort, 5.900 fr. Ecrire Loridan, 21, avenue de la Gare, Stains (Seine).

F. N. M. 67, confort, bon équip. Dominé, 20, rue Monterà (12°).

Tandem La Française ch., vit., chemineau, 350 fr. Rom, 20, rue d'Agnesseau, Boulogne-sur-Seine (Seine).

La Française 1 CV, parf. état, 600 fr. T. P. R. A. Cambrai, rue Saint-Gorgon Anor (Nord).

La Française moto 175 cmc., bon état, peu roulé à enlever de suite. 1.900 fr., cause double emploi, visible tous les jours. Levallois, 81, rue du Président-Wilson.

G. A. R. 6 CV, écl. électrique, parfait état, 4.950 fr. ou échange contre bonne moto récente. Druck 26, rue Nicolaï, Paris (12°).

Gillet d'Herstal juillet 1927, 5 CV, luxe confort, ballons 100, roulé 80 km., 5.100 fr. cause achat Cleveland. Tous les jours midi. Harders, 3, rue du Point-du-Jour, Montgeron (S.-et-Oise).

Gnome et Rhône 1926, type C., 500 cmc., tourisme, excellent état, Terry, par.-j., V. W., knee-gripps, chaîne et chambres rechange 3.300 fr. Pressé G. Trignac, Valreas, Vaucluse.

Gnome et Rhône grand sport, 5 CV, 1926 tous access., ét. neuf,

PARIS-MOTOS

TOUTES LES MOTOS

79, Avenue des Ternes, PARIS

ACCESSOIRES
pour Motos
33, Rue de Cornille, 33
LEVALLOIS-PERRET
— GROS —

CLEVELAND

4 cylindres légères 600 cmc. cylindrée..... 7.500 francs — 750 cmc. cylindrée..... 11.000 francs

AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES

HARLEY-DAVIDSON

N'avez plus d'ennuis avec les pièces de CONTREFAÇON, les 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

4.400 fr. Concierge, 36, rue de Seine, Paris (6^e).

Gnome et Rhône, 500 cmc., touriste, roulé 800 km., affaire de confiance, prix net, 4.500 fr. Naillo, 38, avenue de la Paix Cité jardin de Blanc-Mesnil (Seine-et-Oise).

Griffon 350 cmc. pr. direct., mp. payé, urg. 800 fr. 4, rue Ricbourg, Antony (Seine).

Grimpeur 350 cmc. 1926, phare tan-sad, 2.000 fr. ou éch. contre cyclecar. Marteau, rue Sully, Roanne (Loire).

Harley-Davidson agence générale française, vous offre de superbes occasions en modèles récents, solo ou sidecar 350, 1.000 ou 1.200 cmc. essais gratuits 32 et 34, rue Pierret, Neuilly (Seine).

Indian, 7-9 CV en bon état de marche, bas prix. M. Verbanck, Thiant (Nord).

Sport 6 CV, mot. Mag. Ricardo 4 cyl. châss. Violet spécial, 4 vit., carr. luxe, acajou Bordius, toute conf., 4.500 fr. Teste, 14, rue des Meuniers, Paris.

Mascotte P. S. 125 cmc., marche parfaite 850 fr. L. Gicquel, 9, impasse des Orteaux, Paris (20^e).

Motoconfort 4 CV, mai 27, roulée 50 km., cause maladie, 2.900 fr. Leveau, 9 bis, rue Georges-Graff, Bondy-Coquettiers (Seine).

Motobécane, très bon état mécan., moteur neuf, chambre à air de rechange, cause double emploi, 950 fr. Laforge, 15, rue Bobillot, Paris.

A vendre une motocyclette marque Motobécane, parfait état de neuf, garanti, peu roulée, équipée, pare-boue avant, corne, sacoche, pompe, plaque de contrôle, phare à générateur indépendant nickelé, le tout 950 fr. S'adresser à la concierge, 282, rue de Belleville, Métro Porte des Lilas.

Sandford, moteur Ruby, écl. Magondeaux, montre et compt., état mécan. garant., 1 roue secours, 8.500 fr. Pelletier, 35, rue Aboukir, Paris.

Scott Squirrel 3 CV 1/2, 2 cyl. à eau, pneus neufs, compt., journal, poignée tournante, carb. Amac, 95 km. Prix : 4.000 fr. Siméon, 7, rue Labrouste, Paris.

Sumbeam 500 cmc., ch.-ch. Terry, éclair., access., pn. nfs, parf. ét., 4.000 fr. Fort, 136, rue Tocqueville (17^e).

Terrot J. A. P. 350 cmc., 4 tps, comme neuve, le moteur sera démonté devant l'acquéreur. Prix : 4.400 fr. Valeur : 5.800 fr. Vauquelin, 7, impasse St-Amand, Champigny (Seine).

Terrot 4 CV sp., conf., sortie avril 27, fait 500 km., assur. payée, tan-sad, acc., 5.400 fr.

CHARTIER, 8, rue Tarbé PARIS (XVII^e)

Vend et Répare **Toutes** Motos et Voiturettes aux meilleurs Prix et Conditions
GARAGE MOTOS

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 —

MAGNÉTOS

neuves pour Motos, garantie six mois, avant inventaire

MEA, type B.A. 1, 1 cyl. : 150 fr.; type B.A. 2, 2 cyl., à 180°, 42°, 45° : 175 fr. — SAGA, C.R. 1, 2 cyl., à 180°, 42°, 45° : 185 fr. — MARELLI, 1 cyl. : 165 fr.; 2 cyl. : 185 fr. — LAVALETTE, W. F.L. 4 : 200 fr.; R.B. : 265 fr. — Dynamos Delco Continsouza, 6 volts à disjoncteur : 165 fr.; 12 volts : 190 fr. — BLÉRIOT Phi, 12 volts : 165 fr.

Équipement ÉLECTRO-MÉCANIQUE 61, Rue de Villiers, 61 - NEUILLY -

Vente et réparation de toutes marques

Ménard 21 bis, rue Molière, Paris (1^{er}).

Terrot course 250, J. A. P. spécial, 2 échapp. Amac, Boch, Terry, état neuf, à vendre 6.500 fr., cause mariage, photo sur demande ou voir *Moto Revue* n° 225, échangerai avec soule contre side-car rapide ou tricy-clecar. Vie, 7, rue de l'Avenir, Toulouse (Haute-Garonne).

Terrot 2 CV, 175 cmc., selle Terry, carburateur Amac, marchepieds wagon, éclair. Luxor, nombreux access., excell. état, 2.500 fr. Cazanou, 62, rue Trivale, Carcassonne.

Terrot 250 cmc, 2 t., 3 vit., neuve, selle Terry, pn 700x100 Charles, à Bellême (Orne).

Terrot 2 CV 3/4 révisée à neuf, pas rou., pneus nfs, 900 fr. Dolin, 74, rue Ch.-Infroit, Vitry-sur-Seine.

Terrot 500 cmc. 2 cyl., mot. Mag. peu roulé, 2.500 fr. Gillet, rue Nazareth, 60, Paris.

Terrot 500 Jap. culbut., access. nouv., ballons, Café-Hôtel, 29, rue des Cailloux, Clichy (Seine).

Terrot 250 cmc., mod. Dame 1926, pas fait 200 km., à vendre 3.000 fr., par partiel. Bariote, 11 bis, avenue -J.-Bapt-Clément, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Terrot 250, 2 t., confort., roulé 2.000 km., éclair. O.S., tan-sad, Boulet, 32, rue du Maroc, Paris. Visible t. les j. 8 h. à 19 h., prix à débattre.

Triumph, moto état de neuf. Monjour, 59, rue Traversière, Paris (12^e).

Triumph 5 CV, avec ou sans sid, à vend. pr intéress. Heuland, 122, rue de Paris, Montreuil (Seine).

Tan-sad V. W. neuf, 50 fr. Caron, 45, rue des Cendriers (20^e).

Monet-Goyon 175 sport., ecl. élect., compt., parfait état, 1.500 fr. Druck, 26, rue Nicolai.

Triumph 500 cmc. tan-sad, état neuf, cause auto, essai t. dist., 2.800 fr. Bourdaleix, 12, rue Achille, Montluçon (Allier).

A. X. A. ch.-ch., 4 CV, état neuf, tan-sad, 2.300 fr. Cros, 9, rue de Navarre, Paris.

A vendre cause départ moto Gnome et Rhône 2 CV 1/2, 175 cmc., état neuf, accessoires. Lafosse, 2, rue Abbé-Gregoire, Paris.

D. F. R. 3 CV, 3 vit., état neuf, selle Terry, 2.100 fr. Pouson, 19, bd Jean-Jaurès, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Moto anglaise 3 CV, 2 vit. boîte Sturney peu roulé, 2.200 fr. Chazal, 19, bd Haussmann, Paris (9^e).

Terrot 3 CV, confort fin 26, état neuf, 4.000 fr. Bonneure, Radio, Villecresnes (Seine-et-Oise).

Monet-Goyon 2 CV, sport état neuf, s. Terry, Verdier, 4, rue Leneveux, Paris (14^e).

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

État neuf - Garantie 6 mois - Crédit

Fabrique de Carrosseries

Tous types - Catalogue gratuit

ouvert même le Dimanche FOULON, 162, av. Daumesnil

Aloyon 175 cmc., 2 vit., parf. état, 1.700 fr. Sam. ap.-midi et dimanche. Chenal, 129, rue de Montrouge, Gentilly (Seine).

Monet-Guyon 2 CV, t. b. état, envelop., ch. à air, courroie de rech. Guyot, 17, rue du Parc, Clichy (Seine).

Terrot J. A. P. 250 soup, latér. Burman, 3 vit., freins AV et AR., comp. O. S. type Champ, France, sortie usine mai 26, roulé 3.000 km., état neuf, impôt payé, prix à débattre. R. Recordon, La Napoule (A.-M.).

F. N. 4 temps 750. A. D. F. R. 2 vit. 1.600, 2 motobécanes 1.000. Rouges, 21, avenue de Fontainebleau Kremlin-Bicêtre.

Rovin, 2 CV., 2 vit. Train, ét. nf. 1.200 fr. Thivet, 80, rue Diderot, Vincennes.

S.A.C. moto 3 CV, 1912, boîte 3 vit., 1.000, 44, rue Pin. S'adresser à la Concierge, le soir après 7 heures.

Monet-Goyon 2 CV, 2 vit., entier, révisée 1.750 fr. Toucas, 37, rue Smith, Lyon (Rhône).

Monet-Goyon gr. sport, doub. échapp., 175, 3 vit., tan-sad, selle Terry, rétro, ph. électr., 1 pneu, 2 ch., access., état neuf, 2.550 fr. Mancel, 1 bis, boul. de Courbevoie, Neuilly (Seine).

New-Imperial 250 cmc., 3 CV, 4 tps, à culbut., type T.T. anglais 100 km. heure, sortie mai 1927, abs. neuve, roulée 800 km., b. aff., 4.900 fr. Marechal, 12, passage Léon (18^e). De 18 à 19 heures.

Norton 1927, modèle T.T., neuve, gros réservoirs, encore sous longue garantie. L. Merle, 10, rue Chapon, Paris (3^e).

Peugeot 4 CV, type S.P., éclairage, suspension cantilever, access., à vendre de suite, bonne occ. Denis Boïnot, rue Raffinière, Melle (Deux-Sèvres).

Peugeot aiglon bloc-mot., 350 cmc., 1927, pn. ball., équip. tan-sad, par-j., éclair. Mag. nombr. access. Prix : 4.100 fr. Hebert, Pontarmé (Oise).

Peugeot deux cyl., 3 CV, parf. état, 800 fr. Liennard, à Dampont, par Us (Seine-et-Oise).

Peugeot 5 CV, type 172, voie large, bon état. Daussy, 17, rue de Châteaudun, plateau de Nanterre, près Mont-Valérien (Seine).

Peugeot moto 175 cmc., 3 CV, comme neuve, modèle 1926, compt. O.S., tan-sad, access., assurance. Prix : 2.500 fr., de confiance, raison santé. M. Aubry, 11, rue François-St-Bonvin, Paris (15^e).

Rovin 3 CV, 3 vit., Sturney ch.-ch., tan-sad, écl., parf. ét. 2.300 fr. Bruyère, 66, rue Fondary, Paris (15^e).

Sarolea 500 cmc., s. sp., s. garantie, peu roulé, nombreux access. Lamarinière, 71, rue de Dunkerque (9^e), 6.500 fr.

Saint-Georges 2 CV, 2 vit., kick, écl. Magondeaux, très bon état, 1.750 fr. R. Troude, 9, rue de la Muette, Maisons-Laffitte (Seine-et-Oise).

B. S. A. 5 CV, side Richard, pneus neufs, 2.700 fr. Rousseau,

Le GRAND GARAGE RENOUVIER

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

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

MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT

TOUT pour la MOTO
AU PALAIS DES SOLDES



GANTS AMÉRICAINS
fourrés, 5 doigts... 32 »

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

5% sur présentation de cet e annonce

41, Av. des Ternes et 28, rue des Acacias, PARIS

MOTO-ECOLE

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

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

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

MOTO-ECOLE

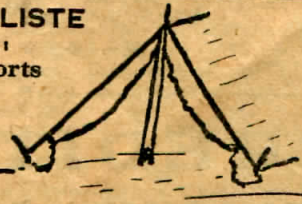
Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger Expertise des véhicules 15 ls.

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 Saulnier, PARIS (9^e)

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

29, rue Galleni, Le Perreux (Seine).

B. S. A. avec side-car osier, mallette fixée derrière side-car. S'adresser : Tison, Vernouillet (Seine-et-Oise).

Gnome et Rhône tout équipé, état neuf, pneus neufs, pièces rechange, vis. de 18 à 20 heures, et samedi après-midi. Perrot, 41, cours Marigny, Vincennes (Seine).

F. N. 4 cyl., side, alum., grand sport, écl., compt., rev., ass. et impôts payés. Haggi, 55, ave. Saint-Ouen (17^e).

Harley side, parf. état, bas prix, accessoires, pneus neufs. Baget, 86, rue de Sannois, Ermont.

Harley side, bi-pl., 9 CV, état neuf, accessoires, outillage, essai à volonté, facilité de paiement sur demande. Haustete Fernand, 26, avenue de la Marne, Antony (Seine). Téléphone Nord 03-71.

Harley side, 7-9, état parf., occ., exc., c. achat voiture, bon pneu. Michelet, Us. Descottonger, Lyon (Rhône).

Harley side, L. V. Magondeaux, pare-brise, amort. técal., fourche Cél, 5 ch., outill., 4.200 fr., vis. après 19 h. 30, le samedi après-midi et dimanche matin. Hamel 16, avenue Pasteur, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Indian side toute équipée à enlever de suite, bas prix. Joly, 32, rue Castérès, Clichy (Seine).

Indian 3.000 fr. Ecrire : Ray. Granier, La Guépie (Tarn-et-Garonne).

Véritable occ., sidecar Indian, 9 CV, ayant roulé, 2.500 km., incomp. à n'imp. quel Indian, complet renforcé un outill. incomp. par., 4 ch. et pneus neufs rechange, 3 ch. rech., éclair. Mag., pneus neufs, compt. side-car avec capote, pare-brise, mod. grand luxe, vend. cause service militaire. S'adresser chez M. Perez, 65, rue de Villiers, au fond de la cour, à Levallois-Perret (Seine). Métro Champerret.

New-Hudson, 500 cmc., exc. état, phare a. j. fr.; dir., 3.600 fr. Fiquet, Garchizy (Nièvre).

René Gillet 1927, tan-sad, side bi-place, compt., écl. Mag., visible après 19 heures. Mercier, 50, avenue Edouard-Vaillant, Bobigny. Tél. : 79 Bondy.

René Gillet side, 1925, pneu 715 x 115, éclair. électr. Marchal (Dynamo accus), klacson électrique, montre, rétro-viseur, frein avant, carburateur Amac., tan-sad, carrosserie Mono, avec pare-brise et porte-bagage, pièces de rechange, le tout parf. état. Essai à volonté, 8.000 fr. Visible garage Chebaut, 3 ter, avenue de la République. Le Parc-Saint-Maur (Seine).

Side luxe, bateau tôle état neuf, pn. de 65, pour 4-5 CV. 700 fr. Bernard, 1, place Cathédrale, Rennes (Ille-et-Vilaine).

Side panier pour moto légère avec port et coffre, 300 fr. compt. et ind., de vit. pour roue 650 : 95 fr. Girardot, 7, rue de l'Industrie, Pantin (Seine).

Side léger tôle tr. b. état, p. 3 CV, 400 fr. Memin, Armes, Rennes (Ille-et-Vilaine).

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

MOTO ULTIMA LYON

FABRICATION FRANÇAISE
MAISON CRÉÉE EN 1908

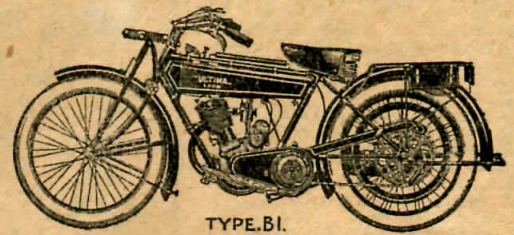
5 MODÈLES : A-B-BI-C-CI — Side-car ULTIMA
Demander le Catalogue 1927

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.

René Gillet neuve, pn. 70 x 80 éclair., outil. O. S. Terry, sid bi-place, r. s. au plus offrant, Genty, 2, rue Bécaria, Paris.
Indian side bi-place, neu., chaînes neuves, très bon état marche, 2.700 fr. S'adresser : M. Billod, 36, rue Stephenson, Paris (18°).

Indian side, sport, comme neuf, joulé 700 km., phare, rétrovis., acces., impôt payés, 3.800 fr. Ecrire pour essais : Tartrat, 3, rue de Bérulle, Saint-Mandé (Seine).

Harley side 12 CV, éclair. élect., compteur, gros pneus 760 x 90, révisé entièrement, prix très intéressant de fin de saison. Zickler, 7, impasse Lebouis, Paris (14°).

Indian side, occasion unique révisée à neuf, émail et nickel neuf, prix de fin de saison et très intér. garantie. Zickler, 7, impasse Lebouis, Paris (14°).

Part vend 6.500 fr. Bignan, 7 CV, sport, sort. revis., peint. et garnit. neuves, écl. élect., compt., mont., cyclecar, 2 places, mot. Harley parf. état, 1.500 fr. Jourdain, 22, rue Circul' r. Le Vésinet (Seine).

Cyclecar 7 CV, c. neuf, 2 cyl., 4 temps, carb. Solex, magnéto H. T., 3 vit., M. Ar., dir., vis. sans fin, 4 roues pneu Dunlop, Cord. 700 x 80 neufs, pare-brise, rétrov., torp., 2 pl., déc., 2 cof., ar., tous acces., et rec., cric, pompe, chamb., bougies, pas roulé 500 km., valeur 9.000 fr., cédé 2.500 fr. ou échange belle moto moderne. Pressé, Malavieille, professeur, Verneuil (Eure).

De Marçay entier., reconst. à neuf, carr. gainé cuir, capot, alum. moteur à terminer, 2 pneus neufs 5.300 fr. Delin, 74, rue Ch.-Infroit, Vitry-sur-Seine.

Quadrilette V. large, parf. état méc., mag., code, 7.000 fr. Sorbier, rue Taillades Cavaillon.

2 quadrilettes éclair. Mag. et électrique, type 172, 5.500 fr. et 6.600 fr. Letessier, Cycles, Provins (Seine-et-Marne).

Foire aux motos, un lot de cycles et voitures à vendre sépar., 241, avenue Daumesnil, Paris.

Morgan eau, carross. sport, éclairage Mag., compt., pare-brise, capote, pneus 710 x 90, état mécanique parf. Tous les soirs 7 h. 30 et samedi après-midi. Gosset, 64, av. Jean-Jaurès, Paris (19°).

Cause double emploi Morgan sport à eau 3.250 fr. ou Morgan touriste à air 2.800 fr. On ferait aussi échange contre moto de marque récente, Meillon, 22, rue Durand, Montpellier (Hérault).
Morgan sport à eau, roue AR.

LE CATALOGUE 1927 EST PARU FRANCO SUR DEMANDE

Établ^s V & W
17, Rue Riquet, PARIS

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

ANDRÉ CHALMEL
présente les meilleurs
ACCESSOIRES
pour l'équipement de la
MOTOCYCLETTE

Selectionnés dans un Catalogue illustré adressé sur demande.

14 Rue Torricelli, PARIS (XVII°)

INDIAN et HARLEY

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

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

AGENCE DIRECTE

SUNBEAM Toutes pièces détachées — en stock —
Motos neuves et d'occasion

MARLIN, 136, r. Tocqueville PARIS (17°)
Tél. : Carnot 55-59

chez PLAZOLLES

16, RUE CRUSSOL (XI°) MAISON FONDÉE EN 1897
(Métro Oberkampf)

vous trouverez :
MOTOS - GILLET (d'Herstal) - ROLÉO
TERROT - René GILLET - MONET & GOYON
LE GRIMPEUR - ALCYON - SAROLÉA
ET ACCESSOIRES MOTOS
COMPTANT - A des conditions exceptionnelles - CRÉDIT

Remise intéressante aux Lecteurs de Moto-Revue

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 VAYSSE
387, Rue de Vaugirard - PARIS (15°) - Téléphone : Ségur 27-78

à broche, éclair. Mag., compt. O. S., carb. Amac, técal., chaînes neuves, pare-brise, outillage, parf. état garanti, 5.000 fr. Ferlier, 30, avenue Carnot, Villeneuve-Saint-Georges.

Morgan parf. état marche, 2.500 fr. Ragot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles (Seine-et-Oise).

Morgan parf. état, Jap., 6 CV, eau Zenith, 3.200 fr. Slignac, horloger, Clermont-L'Hérault.

Peugeot 5 CV, sport, 2-3 pl., moteur sort. rev., peint., garn. nick. refait à neuf, nomb. acces., réelle occ., 6.800 fr. Pretot, 42, av. Philippe-Auguste.

Ruby cyclecar 5 CV, 2 pl., pare-brise, cap., g. phare, 5 roues 3.200 fr., bon état. Gendre, 32, rue Brise-Achales, Saint-Denis (Seine).

Salmson sport, éclair. démar., élect., compt. et montre O. S., 6 roues parf. état, 7.000 fr. Pilloy, Allée de l'Indépendance, Clichy-sous-Bois (S.-et-Oise).

Urgent cause départ, Salmson sport 3 places 1926, éclair., démar., 6 roues, compt. etc., très bon état 7.500 fr. Cabriolet 2 places, éclair. élect., pneus neufs, bon état, 5.000 fr. Belle Peugeot, 2 pl., 5 CV, 4 cyl., 2.000 fr. Hargelin, 9, rue Legrand, Malakoff (Seine).

Cyclecar Marçay, mot. Anzani, bon état, capote, pare-brise, éclair. Mag., trim. payé, 2.000 fr. Taulen, 19 bis, avenue du Parc-Montsouris (14°).

Cyclotraceur complet, comme neuf, 130 fr. Brel fils à Mayenne.

VOITURES
Amilcar 6 CV sport, 2-3 pl., carr. acajou, capot aluminium-4 amortiss. técalémit, rétro-vi, seur, éclair. électrique. Bauer, 75, avenue J.-Jaurès, Epernay, Marne.

Benjamin torp. 5 CV, 2 places, 4 cyl., 4 tps, écl. démarr., élect., 5 roues, état neuf, capote, 4.500 fr. Dargue, 38, rue Hérault, -eudon (Seine-et-Oise).

Citrôen Weyman 5 CV, jolie conduite intér., 2-3 places, 11.000 fr. Salafa, 123, bd Diderot, Paris.

A vendre 10/14 Delaunay-Belleville, torpédo demi-taxe, écl. électrique, état parf., 5.800 fr. S'adresser : Buchard, 50, rue des Meuniers, Montreuil (Seine).

Vend 5.500 ou échange Mathis 5 CV type P., compt., montre, écl. élect., contre moto 350 ou 500 cmc., pn., ballons Terrot, F.N. R. Gillet, Café, 5, passage du Désir (10°).

Quadrilette Peugeot, très bon état, 5.200 fr. Rodineau, avenue de la Gare, Stains (Seine).

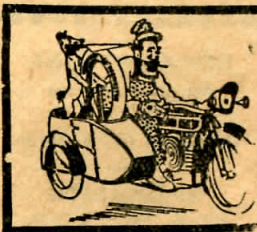
A CRÉDIT COMME AU COMPTANT

Votre INTÉRÊT est de voir le **GRAND STOCK** de **500 MOTOS** et Cyclecars neufs et d'occasion

1^{re} Marques, garanties, depuis 1.000 fr.

Vendues par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS

Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles



PNEU MOTO HUTCHINSON

PIECES POUR
B.S.A TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES
DALBIAC. 1. RUE des JARDINS S. PAUL PARIS SOLEDES



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

MOTOS PAP 250 cmc., 350 cmc. Moteur "JAP"
La machine de grand luxe au meilleur prix. Magnéto France, chaîne Brampton, boîte 3 vitesses Bridier-Charon, ballon Dunlop, moyeux Aya, selle Terry, graissage Kervoline,

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

Superbe occasion Renault 15 CV, 4 vit., carross. sport., éclair., démarr. électr., échapp. libre à volonté, 6 pneus, 6 roues, capote, valeur : 48.000 fr., urgent pour 26.000 fr. à débattre, roulé quatre mois seulement. Ecrire : Pierre, 52, av. Daumesnil, Paris (12^e).

Bonne occasion payable comptant, 6 CV Renault, cabriolet démarrage, éclairage électrique, pneus ballons. M. Berbanck, Thiant (Nord).

Sigma, voiture très bon état mécanique, toute équipée, impôt payé, prix 5.000 fr., visible 16 ter, Villa des Princes, Boulogne-sur-Seine). M. Arteil.

Zèbre 5 CV, éclair. démarr. électrique, 2-3 places, parf. ét. à tous points de vue, 4.800 fr. ou échangerais contre petit terrain ou petit pavillon avec soule banlieue Nord ou Est. Ecrire : F. Achard, 46, avenue Secrétan, Pairs (19^e).

Soriano Pedrosa sport, moteur Ballot 8 CV, 5 roues, différ. état neuf, éclair. électr., 7.500 fr. Brion, 6, avenue du Bois-Guimier, Parc-St-Maur (Seine).

5 Peugeot cond, int. 2-3 pl., 7.000 fr., 6 Renault torp, 3 pl., 7.300 fr. Motobécane, 2 vit., 2 1/2 encore sous garantie, 1.800 fr. 14, rue Réservoir, Clichy (Seine).

ON DÉSIRE ACHETER

Achète moto A. B. C. à reviver. Bouvier, 58, bd Bineau, Neuilly-sur-Seine.

Cherche manteau cuir moyen ou petit et appareil photo bon état. Louis, 33, rue Sept-Arpes, Pantin (Seine).

On désire acheter Monet-Goyon type RC 3 ou RC 3C bon état, faire offre conditions, prix à Toty à Moutier-Rozeille (Creuse).

ATTENTION !

Grand choix de pièces détachées pour motos
Garde-Boue et Four. hes pr Contort, Guid. sup. sp.
Réservoir Moteurs Boit. 2 et 3 vit. etc.
Mot. Sid. Peugeot, Triumph, B.S.A. dep. 2.200
Achat Mot. Incomp. ou accid. et de pièces div.
BOUCHEZ 7, Bd Vict.-Hugo (St-OUEN Mairie)

AGENTS, demandez les conditions avantageuses.

USINES : 1, Faubourg Tarragnoz, BESANÇON

MOTOCYCLISTES !!

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

adresses-vous au Spécialiste



J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 118, P. Saint-Martin - T.É. : 002 61-47

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, TRIUMPH, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOTER F.N., RENÉ GILLET, GHOZE et RENOIR

VENTE & ÉCHANGE

COMPTANT & CRÉDIT

Nous échangeons toutes motos
Mark A. B. C.

→ RÉPARATIONS

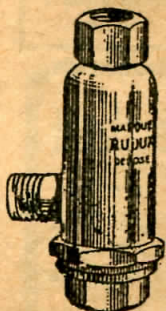
INDIAN MOTOS SIDE-CARS

Pièces détachées pour INDIAN

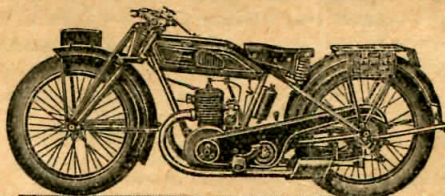
DEMANDER NOTRE TARIF

FILTRE SPÉCIAL pour HARLEY et INDIAN

Se pose instantanément, sans soudure
INDIAMOTO. 1, Rue Faraday - PARIS-17^e
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 Berbisey
— DIJON —

Ex. Garaqiste. Autos

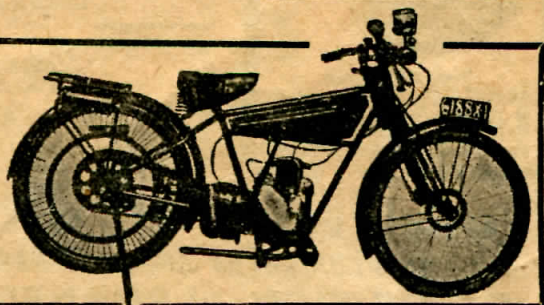
Méc. ajusteur disp. atelier, magasin, local avec téléphone; prendrait une agence nouv. marque moto et access.
CAPIN, 48, rue de Kater, Bordeaux

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
RENOLD
ROUES 650 x 60. 650 x 65 en 25 x 3 sur jantes base creuse.

PNEUS DUNLOP
2 FREINS sur poulie jante, très efficaces.
RÉSERVOIR : 9 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



**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

Plèces Détachées
pour tous Modèles

A. DE SARELLO

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

RÉPARATIONS

en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

DIVERS

Accus Dinin, abs. neufs, 6 volts, 12 amp. à vendre 125 fr. ou échange contre amortisseur AFA pour Gnome et Rhône. A. Pretot, 209, rue St-Maur, Paris (10^e).

Super-Moto Strap, et repose pieds V et W, parfait état, bas prix, visible ou écrire à Tranchard, 3, place des Victoires, Paris (1^{er}).

Essieu av. de cyclecar av. R. et pn. 250. Memin Armes, Rennes (Ille-et-Vilaine).

A vendre chaîne primaire Renold et secondaire Brampton pour Gnome et Rhône 500 cmc., bon état. Doudet, Ladoix (Côte-d'Or).

A vendre double amort. Hartford, ferrure pr fourche Aleyon, 135 fr. Lasserre, 98, bd Vauban, Lille (Nord).

A enlever châssis Indian comme neuf, roue, pneu neuf, carross., sid, bois Richard 1 tol. 1/2 t., b. état, parf. br., bout. Mag, bas prix. Meneux, 7, rue Alph.-Brault, Choisy-le-Roi.

A vendre garage motos agences grandes marques, logement, prix 40.000 fr., dont 25 comptant, préfecture Hérault. Meillon, 22, rue Durand, Montpellier.

Jeune homme, 24 ans, libéré service militaire muni meilleures références, connaissant à fond vulcanisation et réparation pneus chamb. à air, recherche place chef atelier, Paris ou sa banlieue dans garage ou gr. entrp. transports désirant ou faisant eux-mêmes leurs réparations. Ecrire : Lancelve, 9, rue Gambetta, Arpajon (Seine-et-Oise).

50 fusils nfs, garantis, cédés à pr d'occ. Memin Armes, Rennes (Ille-et-Vilaine).

Protégez votre tête
avec le nouveau casque



LE
DUR
A
CUI
RE

Il est tout en cuir
LE PLUS léger, solide, résistant
H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de
vêtements en cuir souple
34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1^{er})
Tarif franco

TOUT USAGER
DE L'AUTOMOBILE

A INTÉRÊT A SE PROCURER

L'AUTOCATALOGUE

(FORMULE NOUVELLE)

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

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

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

AGENCE PARISIENNE

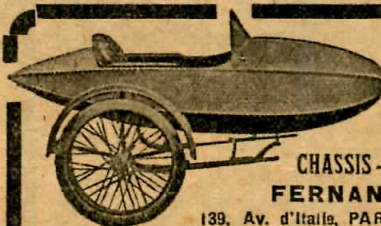
TERROT *et* MOTOSACOCHE *et* DOLLAR

G. LEFEBVRE - 110, rue Damrémont - PARIS (18^e)

Comptant

Téléph. : MARCADET 35-64

Crédit



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

VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - Téléphone : VINCENNES 598

Léon CABET, 43, Avenue de Paris - Vincennes

AGENCE OFFICIELLE pour VINCENNES et St-MANDÉ

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

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT

Aux meilleures conditions. Parce que... sans intermédiaire de l'Ag. u.

L'acheteur, nous livrons des machines à un prix

DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

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

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

DÉSIREZ-VOUS

VENDRE, ACHETER, ÉCHANGER ?

Les Petites Annonces de "MOTO-REVUE"

vous en fournissent le moyen le plus Économique et le plus Sûr

A louer une place pour motos ou sidecars dans une remise quartier Nation, s'ad. : Vincent, 3, rue Dagorno. Tél. : Diderot 41-88.

3 pneus Dunlop Cord, neuf, extra renforcés; 6 chambres neuves 650x65, monte même sur 55, prix très intéressant et 1 jeu chaînes (3) tous les matins, 3, rue d'Angoulême (11^e).

T. S. F. bel app. 4 lampes dans ébénisterie, val. 2.000, cédé 700. Salafa, 123, bd Diderot, Paris.

Moteur 350 culbuteurs I, moteur 350, 2 tps, neufs. S'ad. : Dubois, 95, rue de la Sources Olivet (Loiret).

A vendre canot autom. 6 CV, 15 km. à l'heure, tout acajou, long. 5 m. 50 mono, remis à neuf, 6-8 places, réelle occasion, 5.500 fr. Buisseret, place St-Sauveur, Les Anélyls (Eure).

Avertisseur Amplor, grand modèle ville et route, émaillé noir avec Cerclo nicklé, état de neuf, valeur 500 fr., à enlever de suite, première offre au-dessus de 350 fr. Josse à Moto Revue, 5, rue Saint-Augustin.

Vignot-Deguignant 9 CV, demi-taxe, pneus neufs, moteur revisé, bon état de marche, belle occasion, à prendre de suite pour 4.000 fr. P. Rouges, 21, avenue de Fontainebleau, Kremlin-Bicêtre.

OCCASION

CHENARD-WALCKER 9 CV.

parfait état, torpédo 4 places, fin 23, écl. et dém. élect., 5 roues garnies ballon, tapis-brosse, compt. montre, klaxon, etc... A enlever de suite.

Prix à débattre

JOSSE, à Moto-Revue

5, Rue Saint-Augustin, 5 - PARIS



CARROSSERIES ET CHASSIS

pour SIDE CARS

12 modèles en mono et bi-places

Bois - Tôle - Aluminium

Capotes, Pare-brise, Tan-Sad

Pare-boue, Repose-pieds,

Sacoques, Lanternes, etc., etc.

Ernest RICHARD

Constructeur

184, Avenue de Choisy, 184

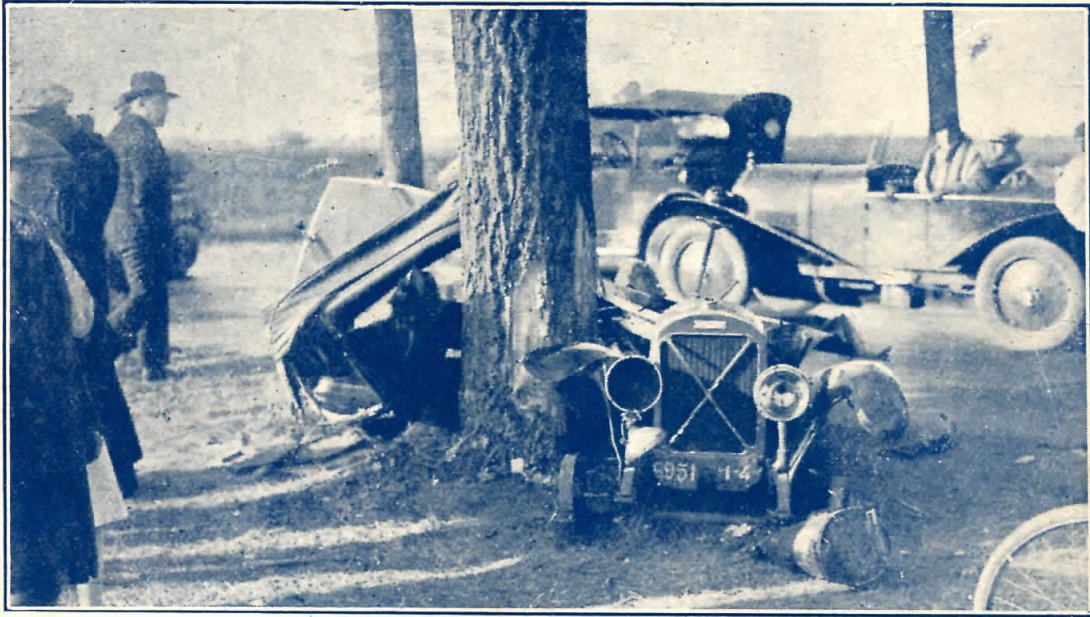
PARIS et Tél. Gobelins 62-82

Catalogue contre 0 fr. 50

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

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

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

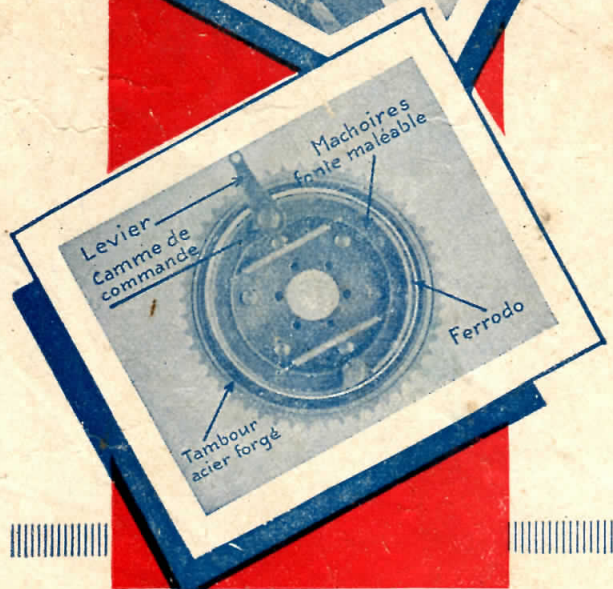
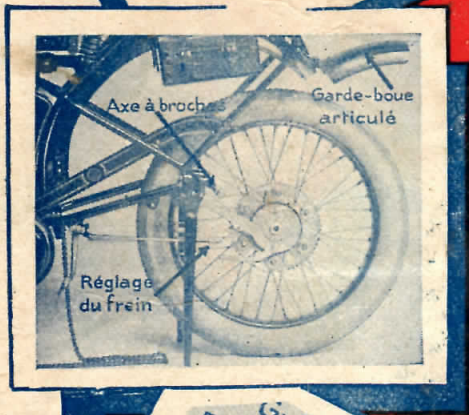
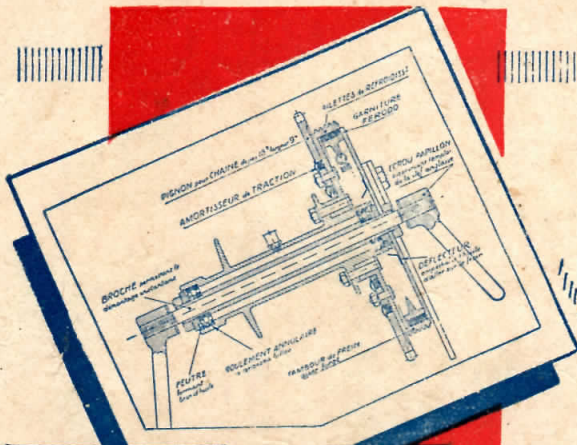


*... et après le premier frisson, quand on devient raisonnable, on pense à aller s'assurer. Heureux ceux qui y pensent **avant**.*

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

MOTO-REVUE

SERVICE DES ASSURANCES



MONET GOYON

Présentent quelques-uns des AVANTAGES DE LEUR CONSTRUCTION

FOURCHE avec **AMORTISSEURS** permettant l'emploi des **CONFORTS 700x100** ou les **715x115** (les Bielles supérieures des gros modèles sont rigides). - **GUIDON** sport ou touriste, réglables. - **FREIN** de **DIRECTION**.

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

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

MOYEURS en acier forgé à bain d'huile comportant deux roulements à grosses billes, pratiquement indéréglables. - **PIGNON** pour chaîne de 10 mm 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.

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

CONFORTABLES

RAPIDES

et

SURES

PRATIQUES

ROBUSTES

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