

Un mois en selle

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

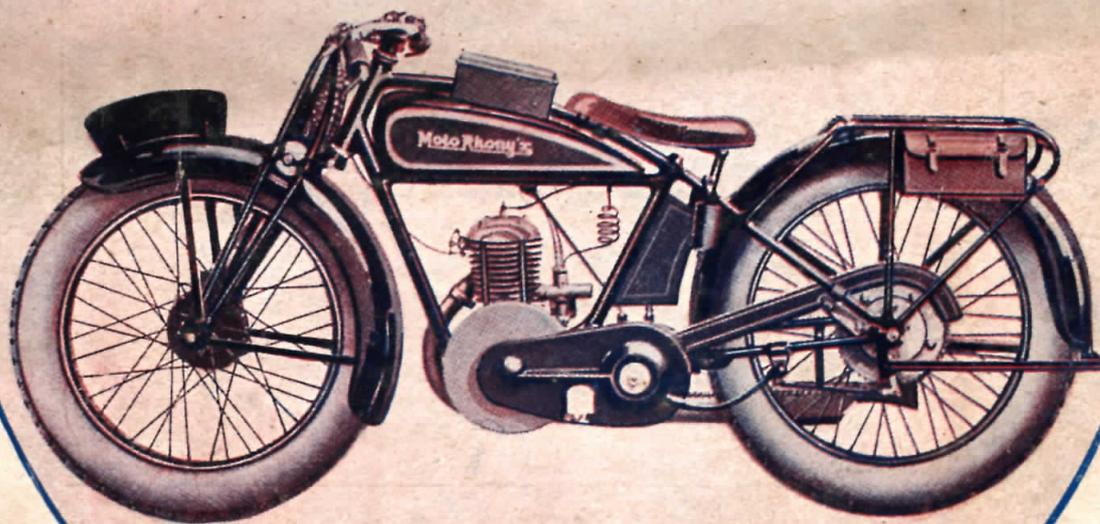
MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 234

3 Septembre 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme

Moto Rhony's
250 c.c.



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

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

La nouvelle **MOTORHONYX**, 250 cmc., annoncée récemment à cette même place par la jeune firme et qui a eu un gros succès.

28, Route Nationale, LYON (Bron).
Dépôt : 12, Rue Jean-Nicot, PARIS (7^e).

NOUVEAUX TRIOMPHERS 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** 3^e **PAULIN**
(Médaille d'Or) (Médaille d'Or)

gagnant la Coupe des Pyrénées sur Motocyclette **RAVAT** (Graissage Técalémit)
confirmant ses précédents succès dans Paris-Nice, Grand Prix du
Motocycle-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 Frs. —

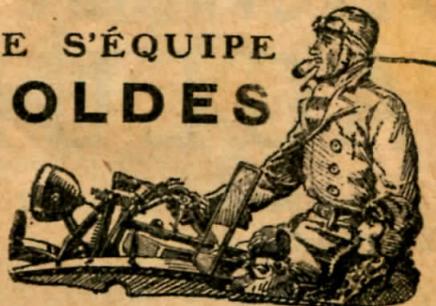
Direction et Usine à SAINT-ÉTIENNE (Loire)

:: Maison à PARIS, 6, Rue des Goncourt ::

TOUT POUR LA MOTO

UN VÉRITABLE MOTOCYCLISTE S'ÉQUIPE
AU PALAIS DES SOLDES

41, Av. des Ternes PARIS-17^e Galvani 77-64
28, Rue des Acacias Wagram 12-20



Trench coat . . . 220 fr.
Doublé lainage . 275 fr.



Ciré cuir et ciré noir . . 125 fr.
"The Brookland" 150 fr.



Le véritable Pullover anglais.
Depuis . . . 37.50



Combinaison de travail . . 30 fr.
Combinaison américaine, pantalon bretelles. 35 fr.



Petit Paletot cuir depuis 150 fr.
Paletot de cuir 3/4, 5:5 fr.; entier 695 fr.



Sacoches profondes, moto, tout cuir 59 fr.



Casques de course 20 fr.

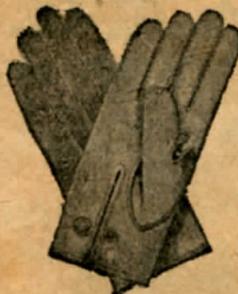


Lunettes "MOTO"

Lunettes Mica. . 4.95



Lunettes verre. . 6.95



Gants "Derby" 24.50

Véritables gants américains, 5 doigts à tirette . . 29.50



Sacs tyroliens 22.50 et 25 f.



Culottes américaines, cycliste. Depuis . 45 fr.



Bonnet de moto, en cuir. Depuis 25 fr.



TENTE INDIVIDUELLE 25 fr.
avec cordages spéciaux. 35 et 45 fr.

AVIS
5 % aux Lecteurs
de MOTO-REVUE



BOTTES cuissardes américaines. 95 fr.
Bottillons pour Moto. Depuis . . 20 fr.



Protège-jambes pour motocyclistes. Depuis . 45 fr

AVIS. — Nous n'envoyons que contre mandat seulement. Tout article ne convenant pas sera échangé. Nos prix sont nets, frais de port en sus

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE MAGLUM

attire votre attention sur ses
incomparables qualités :

- 1° Pas d'organes délicats.
- 2° Entraînement mécanique.
- 3° Éclairage à l'arrêt.

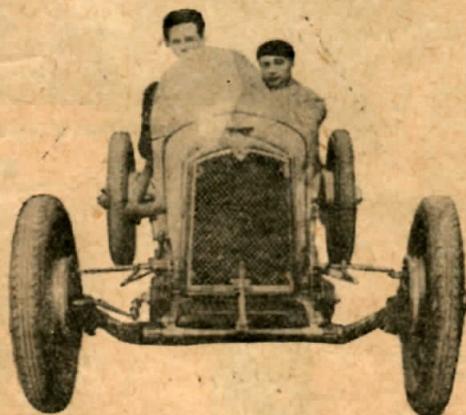
C'est incontestablement le seul
éclairage électrique étudié spécia-
lement pour

la **MOTOCYCLETTE**

SERVICE COMMERCIAL

21, Rue de Chartres, NEUILLY-sur-SEINE

S. P. A. G. AU BOL D'OR 1927



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



É^{ts} A. SÉMILLE & G. PÉQUIGNOT

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

Si...

...vous n'avez pas
encore lu

L'actualité
Automobile

ne manquez pas de re-
tenir dès maintenant le
Numéro de Septembre
chez votre libraire.

Si...

...vous lisez

L'actualité
Automobile

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

L'actualité
Automobile

**SUPPLÉMENT MENSUEL
DE MOTO-REVUE**

PARAISANT LE 1^{er}

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

Terrot



ENRICHIT SON PALMARÈS DE NOUVELLES — ET BRILLANTES VICTOIRES —

- 14 AOUT 1927 -

CHAMPIONNAT de FRANCE . . .	1 ^{er}	COULON (250 cmc.) Meilleur temps Motos
— — — . . .	2 ^e	LIPMAN
— — — . . .	1 ^{er}	ROLLAND (500 cmc.)
Côte d'ALLEVARD-les-BAINS . . .	1 ^{er}	BAROWSKY (350 cmc.) Sport
Côte de CABRIS	1 ^{er}	CUVELLIER (600 cmc.) Sidecar

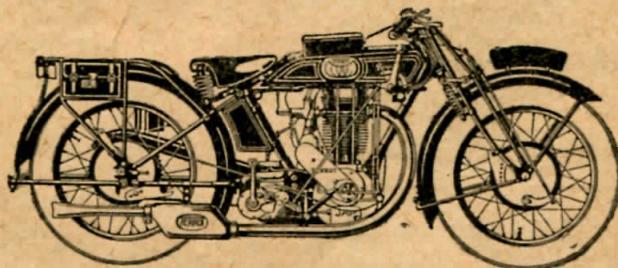
- 19 AOUT 1927 -

Côte du MONT-DORE	1 ^{er}	COULON (250 et 750 cmc.)
-----------------------------	-----------------	--------------------------

- 21 AOUT 1927 -

Côte de la GABELLE	1 ^{ers}	REYNIER (350 cmc.)
		CHABAS (500 cmc.) Record battu
		BŒUF (750 cmc.)
Côtes des JUSTICES (Vichy)	1 ^{er}	ROLLAND (250 et 500 cmc.) Record de la Côte battu. Meilleur temps de la Journée Motos et Voitures.
Côte de St-ODILE (Strasbourg) . . .	1 ^{er}	PERROTIN (250 et 350 cmc.) Records battus. Meilleur temps motos.
Côte de MONT-GUEUX (Troyes) . . .	1 ^{er}	MICHEL (175 et 250 cmc.)

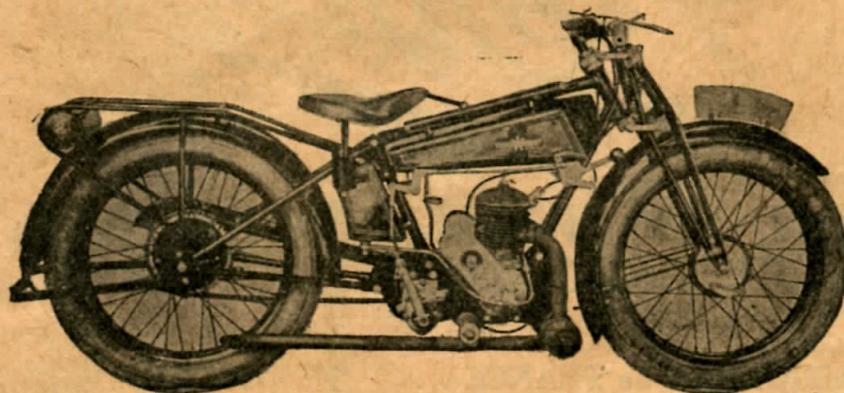
A côté de ces succès sportifs, **TERROT** triomphe commercialement avec ses différents modèles:
175 cmc. (2 CV.) - 250 cmc. (3 CV.) - 350 cmc. (4 CV.) - 500 cmc. (5 CV.)
 qui jouissent d'une cote enviée sur le marché par leur fini impeccable,
 - - leur mise au point parfaite, leur tenue de route inégalée. - -



Envoi franco du Catalogue de nos nouveaux Modèles 1927-1928

Établissements TERROT Société Anonyme au
 2, Rue André-Colomban, DIJON Capital de 9 millions

GNOME & RHONE



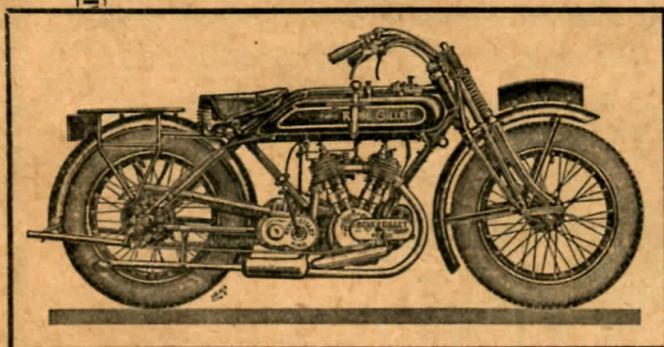
LA NOUVELLE 250 ^{cmc.}

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

:- La doyenne des Marques Françaises :-

RENÉ GILLET

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

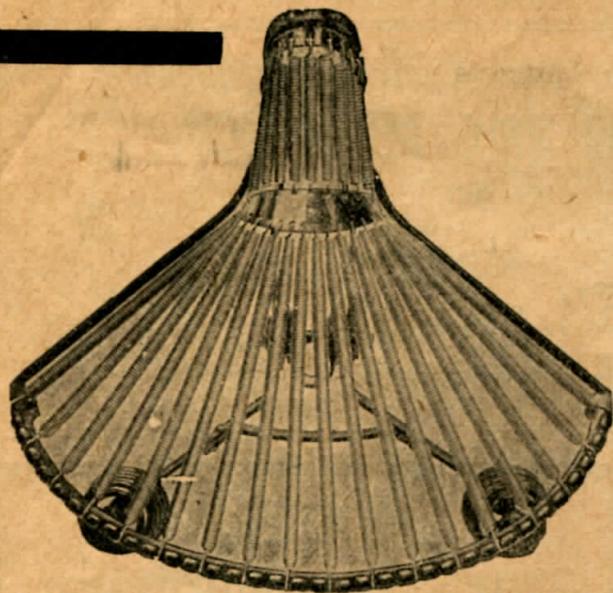


*est la machine rêvée pour
le long Tourisme en solo
avec tan-sad ou en
side-car avec le châssis
suspendu René GILLET*



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

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



RIEN...

N'ÉTANT PLUS SOUPLE
QU'UN RESSORT....

RIEN...

N'EST PLUS SOUPLE
QUE LA CÉLÈBRE...

Selle **“TERRY”**

== Tout en Ressorts ==

**SUPREME
CONFORT**

CATALOGUE ILLUSTRÉ
FRANCO
SUR DEMANDE

Établissements DELLHEIM

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

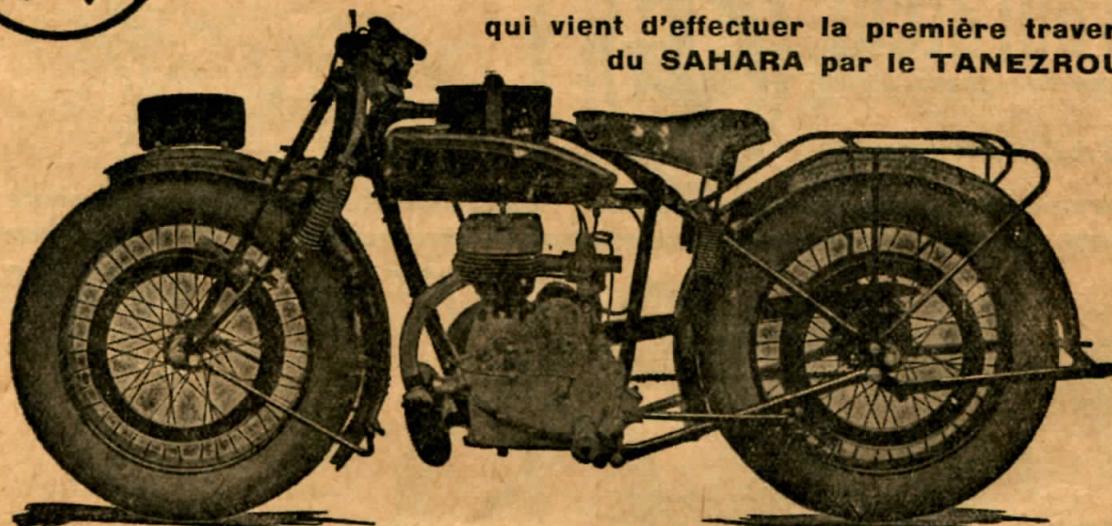


La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

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

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

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



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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

V

AMAC

Le Carburateur
- des Records -

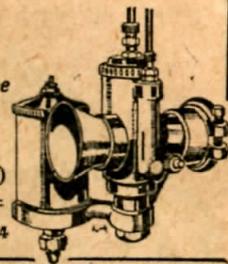
a remporté une nouvelle victoire :
GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES
de l'U. M. F.

La plus importante épreuve
Motocycliste de France

Cat. 175 cmc. { 1^{er} Sourdot (Monet-Goyon)
2^e Durand (La France)
3^e Rapeau (Rochester)

Cat. 350 cmc. { 1^{er} Longman (Vélocette)
2^e Baetsch (Magnal-Debon)
3^e Perrotin (Terrot)

Cat. 500 cmc. { 2^e Walker (Sunbeam)
3^e Gaussergues (Monet-Goyon)



Établissements ROBERT MUNRO, 198, Boulevard Péreire, PARIS - Tél. : WAGRAM 10-14

Dans toutes les grandes Épreuves
Motocyclistes de 1927 le

Carburateur GURTNER

est aux places d'honneur

Records du monde 1926 (125 cmc.),
Arpajon. — Six Jours d'Hiver,
Janvier 1927 (250 cmc.). —
Paris-Nice, Mars 1927 (250, 350,
175 cmc.). — Course de Côte La
Turbie, Mars 1927 (125, 250 cmc.).
— Course 500 m., Californie-Nice,
Mars 1927 (125, 175, 250 cmc.).
— Meeting Nice 500 mètres,
Mars 1927 (350 cmc.). — Meeting
Monaco, Course Côte Mont-Agél
(175 cmc. et sidecars). — Corniche
Monaco, Course Mont-Agél
(250 cmc.). — Metz, Avril. —
Tourist Trophy, Avril — Meeting

Atlo. Avril (250 et 500 cmc.). —
Meeting Angers, Avril (175, 250,
350 cmc.). — Côte Château-
Thierry (175 cmc.). — Circuit de
l'Aisne, Mai (175 cmc.). — Côte
Donzelle, Mai (175 cmc.). — Trois
Jours Forez (175, 500 cmc.). —
Circuit de l'Ain, Mai (250 cmc.).
— Course Colli-Lamoestherage,
Juin (175, 250 350 cmc.). —
Grand Prix Moto-Club Marseille,
Juin (350 cmc.). — Côte de Laf-
frey-Grenoble, Juin (175 cmc.).
— Circuit des Vosges (500 cmc.).
— etc., etc...

Carburateur

PONTARLIER (Doubs)



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)

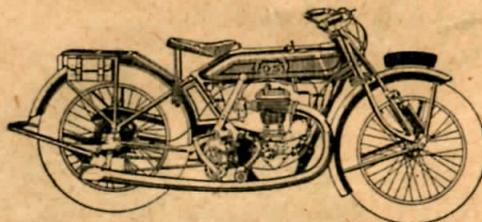
Stock énorme de Pièces détachées
pour Motos Harley et Indian

Établ^{ts} MALTERRE Frères

(Ing. A. et M.)

13, r. Blacornet, PARIS (11^e)
Usines à MONTREUIL-S-BOIS

Catalogue
gratuit
sur demande



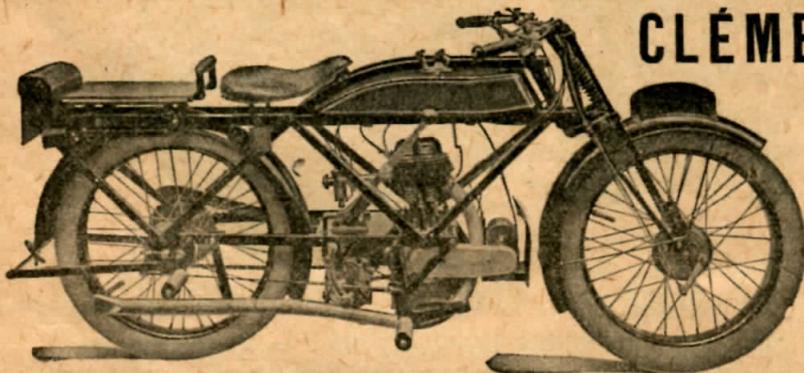
LA NOUVELLE

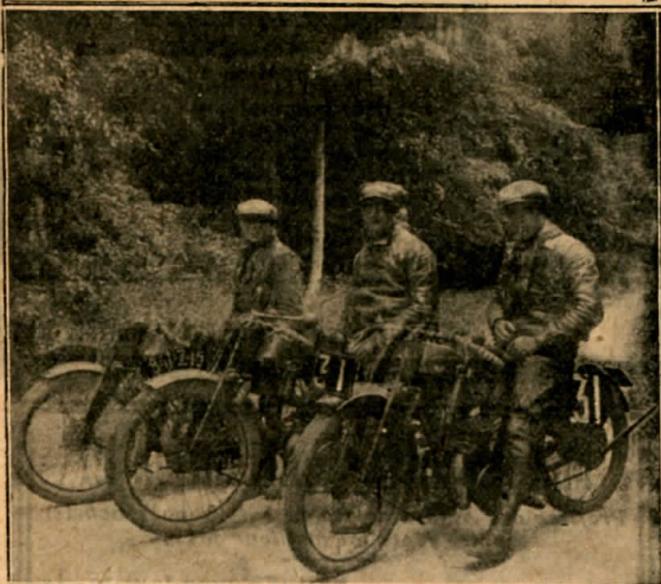
CLÉMENT-GLADIATOR

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

CATALOGUE SUR DEMANDE

Société Française des Cycles CLÉMENT-GLADIATOR
76, Grande-Rue - LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)





HERMET (550 cmc.), ROUDADOUX (350 cmc.), RENAUD (250 cmc.)

Au BOL D'OR

C. P. ROLÉO

aligne, au départ, 3 machines en 3 catégories différentes : 250, 350 et 500 cmc., AVEC DES MOTEURS DE SÉRIE.
— Elles sont toutes trois à l'arrivée —

Les Motos

C. P. ROLÉO

à cadre embouti (modèle déposé), à - TRIANGULATION INTÉGRALE - choisissent les plus sévères épreuves pour affirmer leurs qualités

ROBUSTESSE - ÉLÉGANCE - SOUPLESSE
moindre résistance à la marche, la plus grande stabilité, avantages certains de leur type de cadre embouti

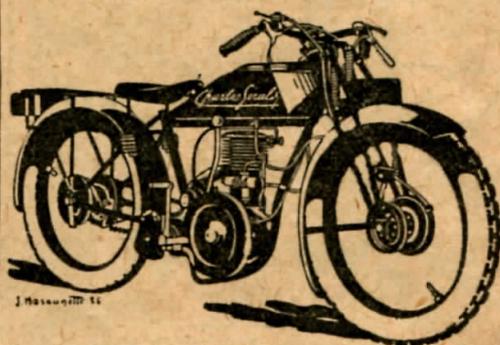
:: Demandez le Catalogue ::
aux 200 Agents de la Marque

Établ^{ts} ROLLET et Cie
64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XI^e)

Publicité G. SWERTS

Charles Géraud

Modèles 1927



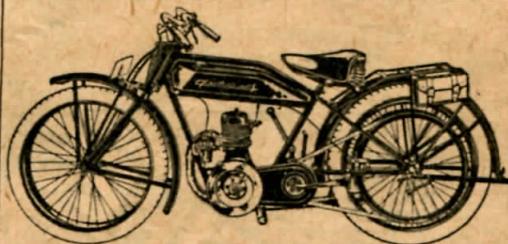
Type H

500 cmc.

Bloc moteur
2 temps

Prix
5.800 fr.

Pneus ballon
700 x 100

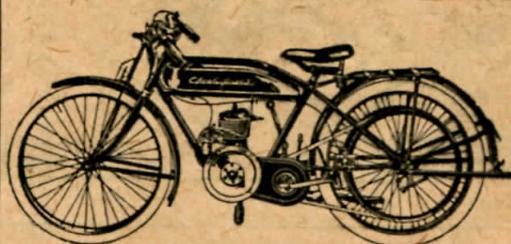


Type F

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII

"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)



Le mal n'est pas grand si...

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

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

RUSTINES
BON POUR UN ÉCHANTILLON
Jointes 1 Fr. et Indiqueur : Cycle, Moto et Auto

Pub. G SWEERTS

Nom _____ Adresse _____ M. R.

Motocyclistes. Attention !!!

Profitez des Soldes de fin de saison pour acheter votre Moto au meilleur prix.

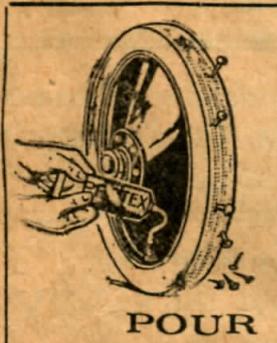
250 MOTOS NEUVES avec la garantie des constructeurs à solder avec important rabais.
JUSQU'AU 30 SEPTEMBRE
à **PORTE-d'ITALIE-MOTOS**

15, Avenue de Fontainebleau — KREMLIN-BICÊTRE
(Ouvert le Dimanche toute la Journée) — (Fermé le Mercredi)

	Francs.	Francs
Monet-Goyon, 2 CV. 1/2 Supersport	2.995	au lieu de 3.700
Monet-Goyon, 2 CV. 1/2, Ch.-Ch., Confort.....	3.950	— 4.200
Monet-Goyon, 350 cmc., villiers..	3.950	— 4.400
Le Grimpeur, 2 CV., 2 vitesses...	1.695	— 1.895
Moto Rhony'x, 3 CV.....	1.595	— 1.775
Dollar, 2 CV 1/2 Sport, culbut....	3.600	— 4.075
Helyett, 2 CV.....	1.550	— 1.800
Harlette Géco, 2 CV. 1/2, 2 temps.	3.100	— 3.700
Harlette Géco, 4 temps, culbut...	3.600	— 4.200
D. F. R., 250 cmc., 2 temps	3.950	— 4.550
Royal-Moto, Chaîne-Chaîne.....	3.250	— 3.600
Utilia, 4 CV., Chaîne-Chaîne ...	3.600	— 3.900
Motosacoche, 250 Supersport....	5.500	— 5.850
Etc., ect.		

Vente à crédit aux meilleures conditions.

Même Maison à Choisy-le-Roi, 15, Avenue Anatole-France



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°) — Téléphone : Galvani 93-91

LA MOTO

"SAN SOU PAP"

se classe dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

1^{ERE}

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

**LA QUALITÉ
DE LA MOTO**



**CONFIRME
SES SUCCÈS**

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

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

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



*La boîte 4 vitesses
C. Picard
supprime les côtes*

VOUS DEVEZ la faire
MONTER sur votre **MOTO**,
sur laquelle elle se
POSERA FACILEMENT
SANS MODIFIER le CADRE

**Pour votre Moto en
Prise directe**

de 175 à 500 cmc.

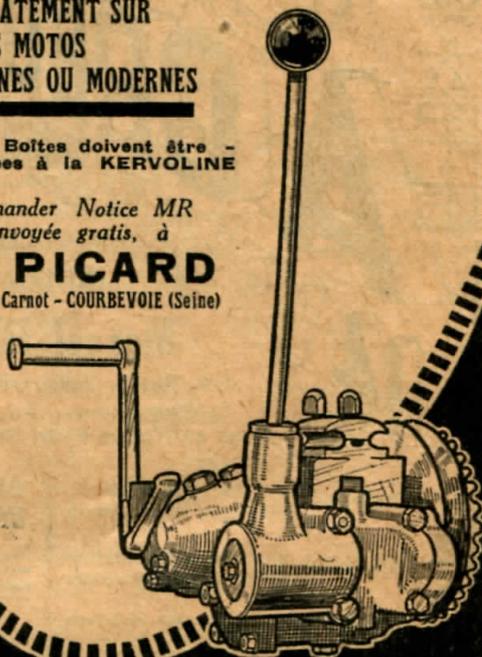
ADOPTER notre type **2 VITESSES**
qui s'applique

**IMMÉDIATEMENT SUR
TOUTES MOTOS
ANCIENNES OU MODERNES**

- Nos Boîtes doivent être -
graissées à la **KERVOLINE**

Demander Notice MR
envoyée gratis, à

C. PICARD
26, Rue Carnot - COURBEVOIE (Seine)



R. G-SWEERTS

Mentionnez toujours la « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

IX



Avec le
Chronographe "SARDA"

(cadran au 1/5° compteur ou tachymètre) vous mesurerez votre vitesse exactement. Ce Chronographe, fabriqué en série est mis en vente à titre de vulgarisation au prix de fabrication : 298 fr.

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

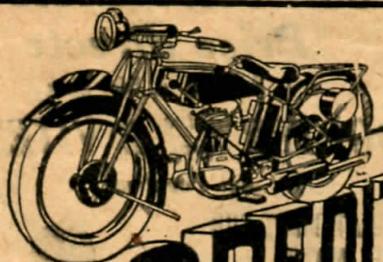
FABRIQUE D'HORLOGERIE

H. SARDA
BESANÇON

1088

Dam

INDIAN
PRINCE
SCOUT
BIG-CHIEF



LA CREDIT
PAR VERSEMENTS

Agence
Officielle exclusive
pour la rive gauche
Parisienne des Motos

INDIAN Type 1927

Marcel HENRIET

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

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

Agences exclusives ou directes des Grandes Marques

- | | | | |
|---------------|------------|------------------------------------|----------------------|
| INDIAN | PRINCE | } | 350 cmc. chapelles |
| | | } | 350 cmc. culbuteurs |
| | SCOUT | } | 600 cmc. 2 cylindres |
| } | | 700 cmc. spéciale pour américaines | |
| BIG-CHIEF | 1.200 cmc. | spéciale pour Side-B-Places | |

**AVIS TRÈS
IMPORTANT**

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



**il voit à
280 mètres
pour 320 fr**

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

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

Simplicité, Robustesse

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

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

Notice descriptive gratuite

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

GÉO ARANDEL



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

**ECLAIRAGES
ELECTRIQUES
RADIOS**
(LUCIFER)

POUR MOTOS & VÉLOS
18, Rue Denfert-Rochereau
BELLEGARDE
(AIN)

27

La Magnéto-France

continue
à triompher
partout

COTE de PLANFOY

Toutes les Catégories y sont remportées :

- Cat. 175 cmc. 1^{er} MOREAU sur Automoto.
- 250 cmc. 1^{er} — sur Automoto.
- 350 cmc. 1^{er} FICHTER sur Terrot.
- 500 cmc. 1^{er} BLANC sur Motosacoche.
- 750 cmc. 1^{er} SABATIER sur Kœlher-Escoffier.
- 1.000 cmc. 1^{er} EDDOURA sur Kœlher-Escoffier.

COTE de LIMONEST

- Cat. 350 cmc. 1^{er} ROLLAND sur Terrot.
- 500 cmc. 1^{er} — sur Terrot.
- 1.000 cmc. 1^{er} EDDOURA sur Kœlher-Escoffier.

GRANDS PRIX du M.C. de MARSEILLE (AUTODROME DE MIRAMAS)

- Cat. 350 cmc. 1^{er} DURAND sur Terrot.
- 500 cmc. 1^{er} ROLLAND sur Terrot. *Faisant la meilleure moyenne de la journée (107 kms. 420) et RECORD DU TOUR à 156 kms. 545 de moyenne.*

COTE de LAFFREY

- Cat. 175 cmc. 1^{er} DURAND sur Terrot.
- 350 cmc. 1^{er} ROLLAND sur Terrot.
- 500 cmc. 1^{er} ROLLAND sur Terrot.
- - 2^e BËTCH sur Magnat-Debon.
- 1.000 cmc. 1^{er} EDDOURA sur Kœlher-Escoffier.

A retenir tout particulièrement le succès éclatant de Eddoura sur sa 1.000 cmc. Kœlher-Escoffier dans les COTES DE PLANFOY, LIMONEST et LAFFREY où il battit le record toutes Catégories Motos, puissamment aidé, on le conçoit, par la MAGNÉTO-FRANCE qui affirme, une fois de plus, sa haute valeur.

La MAGNÉTO-FRANCE est adoptée par tous les grands champions pour leur assurer des victoires, et par les constructeurs pour garantir la tranquillité de leurs clients

USINES & BUREAUX : 93, Route d'Heyrieux, à LYON — (Vaudrey 2-84)

Pour PARIS et SEINE : J. BOURCIER, 76, Rue Belgrand, PARIS (20^e) — Tél. : ROQUETTE 53-80

Voici DUBOS, le pilote de la

ROYAL-MOTO



DUBOS sur Royal-Moto

qui fit, avec sa vaillante petite 175 cmc. sport, une course magnifique dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

provoquant l'admiration de tous les connaisseurs au long du parcours.

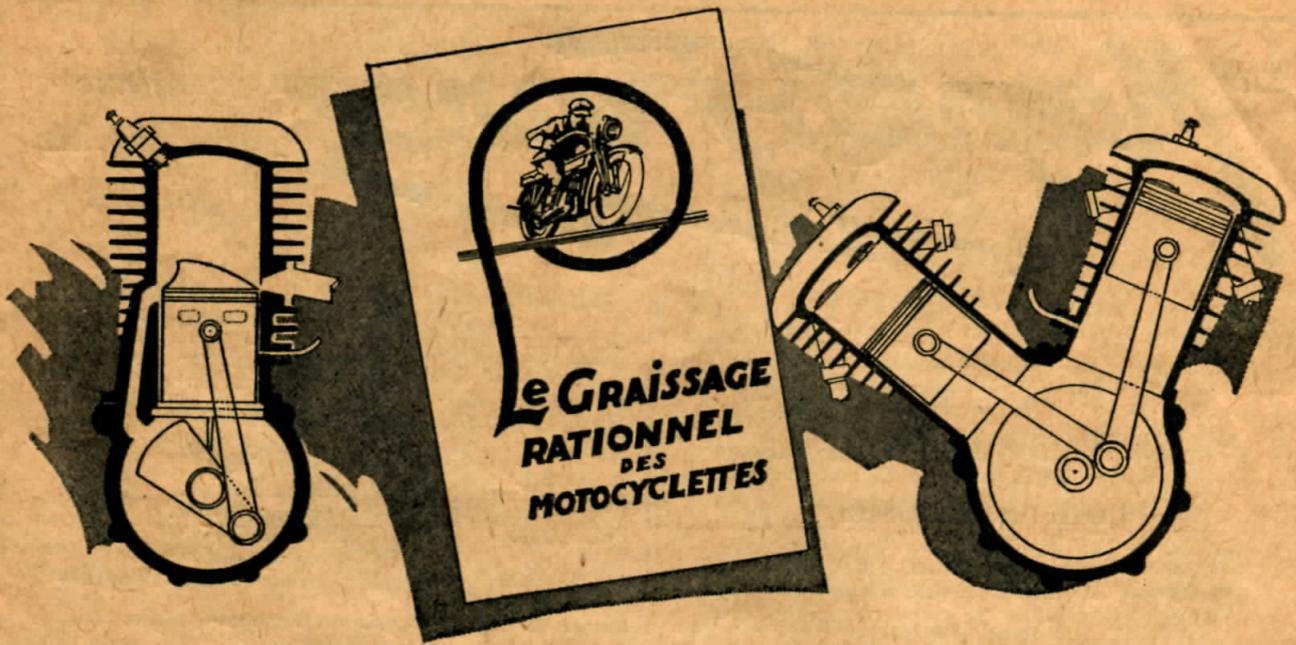
UNE MÉDAILLE DE VERMEIL

pas le moindre ennui mécanique,
pas le moindre changement de pièces

Machine de série

ROYAL-MOTO

70, Avenue de la Grande-Armée, 70
PARIS (17^e)



.... deux temps ou quatre temps ?

Gargoyle Mobiloil "TT"
"demi-épaisse spéciale"
convient à un certain
nombre de motocyclettes.
Consultez notre Tableau
de Graissage.



Peu importe. En tous cas, le graissage de votre machine est, de tous les soins d'entretien, le plus important.

Non seulement le bon fonctionnement de votre moteur dépend de son graissage rationnel, mais encore la fréquence et l'importance des réparations peuvent être réduites dans des proportions atteignant 50 %.

Ce chiffre considérable est exact. Tous les constructeurs sont unanimes à ce sujet.

C'est pourquoi, notre brochure "*Le Graissage rationnel des Motocyclettes*", vous intéressera certainement. Vous y trouverez quantité de renseignements utiles sur le choix et l'emploi d'un lubrifiant pour votre machine. De plus, plusieurs chapitres sont consacrés aux remèdes des principales pannes de motos. Cette brochure vous est adressée franco, sur demande.

Mobiloil

Consultez notre Tableau de Graissage.

VACUUM OIL COMPANY S.A.F., 34, Rue du Louvre, PARIS

Pour envoi gratuit de la brochure "*Le Graissage rationnel des Motocyclettes*"

Nom :

Adresse :

A retourner sous enveloppe fermée.

S.H

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

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

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

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

La motocyclette et l'armée

Nous apprenons la création d'un Inspecteur Général de la Motorisation de l'Armée chargé d'étudier la substitution de véhicules à moteur aux chevaux. L'utilité d'un organisme central destiné à coordonner tous les efforts dans ce sens n'est pas contestable et il ne semble pas douteux que la moto soit destinée à des emplois multiples dans l'armée moderne, à des emplois beaucoup plus nombreux et beaucoup plus variés que pendant la grande guerre. La moto, du fait de son faible encombrement, de son poids réduit et de sa maniabilité peut passer partout. Elle a de plus l'avantage d'un prix modique et d'un entretien peu onéreux ce qui permettrait de multiplier les machines en service. Seule, la moto est l'instrument idéal pour assurer les liaisons. Attelée à un sidécar, elle permet le transport facile et rapide des blessés, des munitions, du courrier, etc. La bicyclette ne peut plus servir actuellement pour faire un service de liaison. Il est bien certain que le transport des troupes se fera de plus en plus par automobile en attendant qu'il s'effectue par avion. L'infanterie se déplace beaucoup trop lentement pour les évolutions rapides d'une armée moderne. Les troupes spéciales jouent un rôle de plus en plus important et deviennent de plus en plus nombreuses et on peut croire qu'un jour il n'y aura plus que des troupes spéciales à l'exclusion de toute infanterie. Et c'est en auto que toutes seront transportées. Pour assurer les liaisons entre tous ces éléments se déplaçant rapidement, il faudra un moyen de locomotion plus rapide encore et ce sera sans aucun doute la motocyclette.

Il existe des motos convenant aux besoins militaires, assez robustes et assez puissantes pour passer partout et fournir un service prolongé dans les conditions les plus pénibles. On se représente mal les épreuves de réception auxquelles sont soumises les motos livrées à l'armée. C'est un véritable cross-country et si dur que des concurrents civils feraient un mauvais sort aux organisateurs assez hardis pour imposer une telle épreuve. Et pourtant les motos tiennent le coup à telle enseigne qu'elles ont été adoptées par les pompiers et par la police.

Nous assisterons donc dans les années qui vont suivre à un développement considérable de la moto militaire et c'est un important débouché qui s'ouvre aux constructeurs sérieux qui ne se sont pas laissés décourager par la dureté des épreuves qu'on leur imposait.

Eclairage

Au fur et à mesure que les véhicules automobiles prennent un caractère plus utilitaire, il devient davantage nécessaire de les pourvoir d'un éclairage efficace et toujours prêt à fonctionner. L'éclairage électrique des automobiles a peut-être plus fait pour la popularité de l'automobile que tous les perfectionnements apportés aux moteurs. La moto sort, elle aussi, de la phase qu'on pourrait appeler sportive et est de plus en plus un véhicule de service que beaucoup de personnes emploient pour se rendre à leurs affaires. Mais pour qu'elle remplisse pleinement son rôle, il faut qu'elle soit, non seulement un véhicule de jour, mais encore un véhicule de nuit. Un éclairage suffisant pour permettre de rouler la nuit à bonne allure est devenu indispensable. Le temps n'est plus des lampions ou des lanternes à huile qui servaient tout au plus à éviter non les obstacles, mais les contraventions. Il faut un éclairage régulier, sûr et puissant.

On peut tirer de bons résultats des phares à acétylène et particulièrement des projecteurs à chalumeau, mais il faut pour en tirer un bon parti quelques soins. Un générateur à acétylène (qui ne permet d'ailleurs pas l'emploi du chalumeau) est d'une manipulation désagréable et malpropre. La bouteille d'acétylène dissous serait excellente si on en trouvait partout, mais ce n'est pas le cas. L'éclairage électrique est sans aucun doute le meilleur, mais un éclairage par dynamo et accus est lourd, encombrant et coûteux.

Comme un éclairage n'est, somme toute, pas fait pour l'arrêt, mais pour la marche et que, d'autre part, la suppression des accus permettait l'emploi d'un courant alternatif, beaucoup plus facile à produire, on a construit de petits appareils d'une extrême simplicité et d'un prix très abordable et qui fournissent un éclairage extrêmement puissant. La simplicité même de ces appareils est une garantie de leur fonctionnement régulier

SOMMAIRE

N^o 234

Samédi 3 Septembre 1927

Par-ci, Par-là. Quelques Echos	521
Le Rodage des Soupapes. Un mois en Selle, de R. Sexe	522
A la Recherche du rendement, par H. P. Borestroke	523
La Nouvelle 5 CV. Correla Licorne	527
L'Eclairage Maglum L. M. C.	531
Le Moteur Gargnelutti..	535
Le Sport de la Semaine..	536
Nos Consultations techniques	537
Le Courrier de la Semaine Etc... etc..	540
	541

Conçus pour la moto ils lui conviennent de manière parfaite et leur montage est extrêmement aisé. Nous les trouveront dans quelques années sur toutes les machines même les moins chers.

Air humidifié

Il a été depuis longtemps reconnu que l'introduction d'une légère quantité de vapeur d'eau dans un moteur à explosion avait une bonne influence sur son rendement. Il semble que cela soit dû à des phénomènes de catalyse, la présence d'eau favorisant la combustion du mélange gazeux. On sait, d'ailleurs, que les chauffeurs de machine à vapeur mouillent le charbon. Il se dégage ainsi de l'oxygène qui active la combustion et aussi, dans ce cas, de l'oxyde de carbone qui en brûlant lui-même dégage une quantité de chaleur qui vient s'ajouter à celle fournie par la combustion du charbon. En fait, l'air qu'aspire nos moteurs renferme toujours de l'eau et il a été prouvé qu'avec de l'air parfaitement sec, l'explosion du mélange tonnant ne pourrait absolument pas s'amorcer sous l'influence d'une étincelle électrique. On constate qu'au bord de la mer ou au passage d'une forêt, là où l'air est humide, le rendement du moteur est nettement amélioré. On a également employé l'injection d'eau pour améliorer le refroidissement, l'eau absorbant de la chaleur pour se vaporiser.

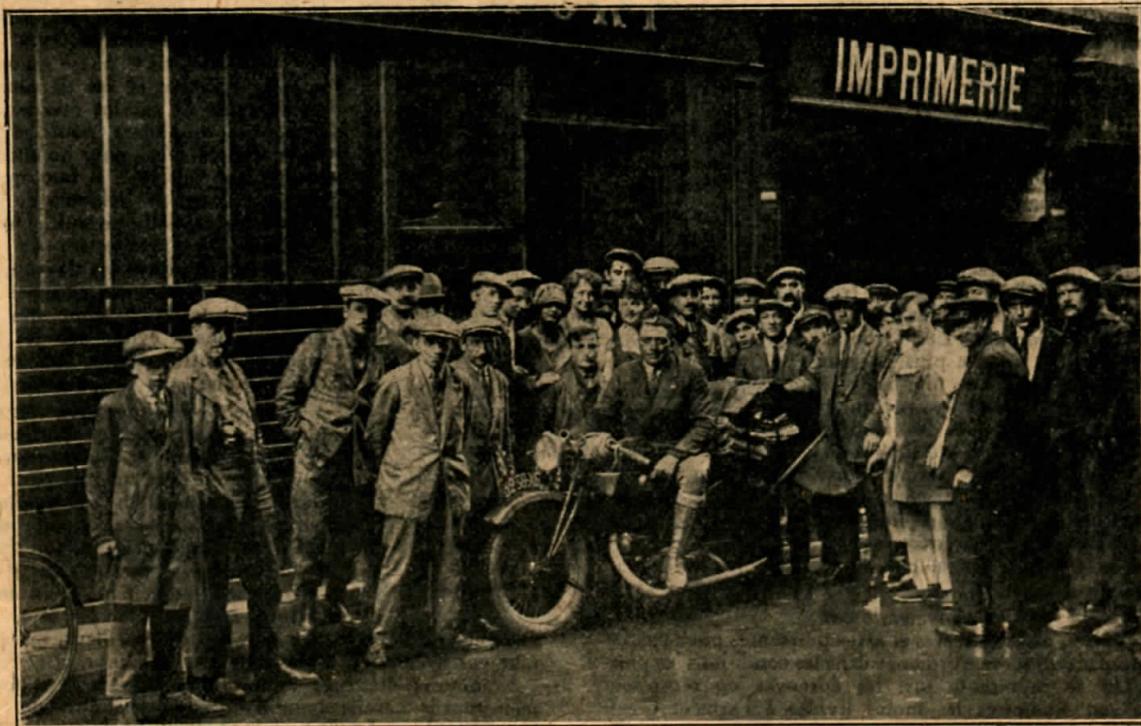
Un ingénieur de Charleville, M. Munch, a étudié l'injection de vapeur d'eau dans les moteurs à combustion interne et à la suite de ses expériences il a conçu un appareil qui a donné de très heureux résultats. L'économie de combustible réalisée a atteint de 30 à 40 %. L'appareil est actuellement en instance de brevet. Il est constitué par un carburateur en miniature alimenté par un réservoir contenant deux litres d'eau, ce qui suffit pour un parcours de 100 kilomètres. Les moteurs sur lesquels il a été essayé, ont une meilleure tenue en côte et n'ont pas tendance à chauffer. Le bruit de l'échappement est comme amorti. Cela indique que la pression des gaz d'échappement est plus faible et par conséquent que l'utilisation du

mélange tonnant a été meilleure. L'eau absorbe, pour se vaporiser, des calories qui auraient été perdues puisque l'échappement les aurait évacuées sans résultat utile (les pertes par les gaz d'échappement sont de 30 % environ). Il a également été reconnu que les moteurs équipés de cet économiseur s'encrassaient moins vite, ce qui prouve une meilleure combustion et aussi une température de fonctionnement plus réduite.

L'injection de vapeur d'eau mérite d'être très sérieusement étudiée et est capable de rendre le fonctionnement de nos moteurs notablement plus économique.

Attention dans les villages

Beaucoup trop de conducteurs traversent les villages à une allure exagérée, dans le but de ne pas abaisser leur moyenne et peut-être aussi dans le désir d'étonner les populations. Et ce ne sont pas toujours les propriétaires de voitures ou de motos particulièrement vites qui commettent cette faute, mais des conducteurs de minuscules motos et de petites voiturettes utilitaires. Il est ridicule de courir des risques sans la moindre utilité et par une gloriole stupide, et d'être prudents dans l'intérêt de toute la communauté automobile et motocycliste. L'autophobie peut bien naître pour une part de la haine du progrès et de la jalousie de ceux qui vont à pied vis-à-vis de ceux qui ont des voitures et des motos, mais aussi peut avoir pour cause la crainte des machines passant à toute allure. Le nombre des accidents n'est sans doute pas très considérable si on le compare au nombre de véhicules en circulation, mais il l'est encore beaucoup trop si on tient compte de la parfaite maniabilité des machines modernes. Et cela nous retombe sur le dos à nous tous sous la forme de décisions injustes des tribunaux et de primes d'assurances plus élevées. Allez vite quand la route est libre et que vous êtes bien sûrs qu'aucun obstacle ne peut surgir à l'improviste, mais dans les villages et dans les villes passez en silence à allure très réduite.



Quotidiennement et pendant tout le mois d'août, le coureur bien connu, Marc, a effectué les 400 kilomètres aller et retour Paris-Deauville avec 45 kilos de journaux. Moto Revue, ainsi que nous l'avions annoncé dans le n° 232, est venu à l'improviste photographier un départ.

Par-ci... Par là.....

Un des démons...

Rody Lehmann, le démon de la carburation, prépare une tournée en Australie en compagnie de Ceysler. Pour nos lecteurs de province les « démons de la carburation » sont nos as motocyclistes qui s'exhibent sur nos tracks cyclistes : les principaux actuellement sont Herkuleyns, Moreau, Lehmann, Borgotti : c'est un titre recherché, car la gloire est vaste dans le monde cycliste pour ces démons.

On se transforme et s'agrandit

La maison La Cyclette ayant remanié tous ses services et sa construction et ne pouvant suffire à la demande s'est vue contrainte de changer de local et de s'agrandir : ne plus s'adresser, 60, rue de Courvaux, à Suresnes, mais à la nouvelle usine, 120, rue Gravel, à Levallois (Seine).

N'oubliez pas que...

Michelin : 198, boulevard Pereire à Paris, sur la référence de *Moto Revue*, se fera toujours un plaisir de vous envoyer gratuitement l'itinéraire complet et détaillé du voyage motocycliste que vous voulez tenter : mais, n'oubliez pas le timbre pour la réponse, c'est simplement correct.

Tentative criminelle sur la route

Du *Journal*, 18 août 1927 :

« Saint-Brieuc, 17 août. — Sur la route de Paris à Brest, à Sainte-Anne-des-Ponts-Garnier, au bas de la côte du Pommeret, à quelques kilomètres de Saint-Brieuc, une tentative criminelle a été commise la nuit dernière.

« Cinq tas de cailloux pesant plus de 15 kilos chacun, ont été disposés de dix en dix mètres, de sorte qu'une auto, en arrivant rapidement de la direction de Lamballe, même si elle parvenait à en éviter un, devait infailliblement être rejetée sur les autres et précipitée par-dessus le pont dans la rivière.

« Une auto conduite par M. Pierre Raujouan, garagiste à Saint-Brieuc, boulevard Hoche, qui rentrait chez lui avec sa femme et ses deux enfants, faillit avoir ce sort. Il dut son salut — hasard providentiel — à un caillou qui s'introduisit dans le carter et causa violemment sa voiture contre le sol.

Curieux, ce caillou qui s'introduit dans le carter et cause la voiture contre le sol !! Plus curieux encore le journaliste sportif qui accueille de telles inepties !!

Nous lisons dans le Bulletin de P. U. V. F., cet entrefilet :

La loi de sursis ne peut être appliquée que lorsqu'il s'agit d'une faute légère. Se faire tirer par un motocycliste au cours d'une épreuve est une faute très grave, car elle constitue un vol vis-à-vis des concurrents de l'épreuve.

Voleur : vis-à-vis de P. U. V. F..

Mais, nous ajouterons : imprudent et malfaisant.

Les motocyclistes qui font un tel travail sont légalement fautifs en cas d'accident et nous ne pourrions, à l'occasion, qu'applaudir à leur condamnation.

Dollar à Paris-les Pyrénées

Ce pauvre Clech ! Il est venu nous voir désolé de ce que nous n'avons pas signalé davantage sa performance dans notre épreuve. Mais, que pouvions-nous dire de mieux ! Vainqueur de sa catégorie, avec médaille d'or, avec le maximum de points, avec le maximum de gloire et de valeur, il ne nous reste qu'à dire qu'il doit son succès aussi à la marque dont il est le champion incontesté : Dollar.



Après Gillet d'Herstal Gnome et Rhône se fâche aussi

On y arrive. Les constructeurs s'émouvent à leur tour et s'aperçoivent que notre campagne pour la réduction de puissance injustifiée des motos a du bon.

Avez-vous lu dans

L'Actualité Automobile

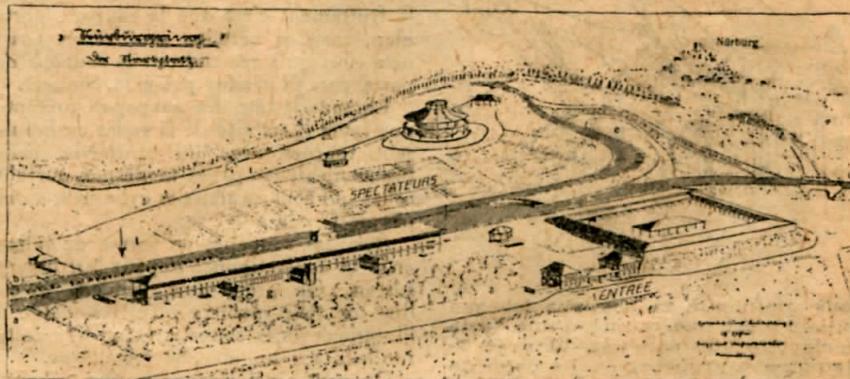
de Septembre actuellement en vente
dans les kiosques :

Initiation aux mystères de l'automobile. — De l'éclairage sérieux s'il vous plaît. — Le sens de la circulation. — La construction simple d'une forge d'amateur. — Installations électriques. — Les moteurs sans soupapes. — L'automobile en France et en Angleterre. — Les avantages de l'aluminium.

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

Hier Gillet d'Herstal, aujourd'hui Gnome et Rhône, demain certainement d'autres nous les attendons.

Nous signalons aussi les efforts de la Chambre syndicale des Constructeurs d'une part et... le silence obstiné du Service des Mines d'autre part. Mais n'en déplaise à ce dernier, nous avons l'intention de ne pas céder.



Le nouvel autodrome allemand, le Nurburg-Ring, dont parle Sexé dans son article : Un mois en selle, que nos lecteurs trouveront page 523.

Gnome et Rhône nous écrit :

Nous nous empressons de vous accuser réception de votre lettre du 18 courant adressée à M. de Lirac. Nous avons déjà eu connaissance du texte de la nouvelle définition du moteur de motocyclette.

Nous savons aussi que différentes organisations, dont la Chambre syndicale des Constructeurs de Cycles et Motocycles, ont fait des démarches pour obtenir la réduction de puissance des anciennes motocyclettes. Mais, cette diminution de taxe qui a été accordée aux automobiles a jusqu'à présent été refusée aux motocyclistes.

En ce qui nous concerne nous ferons peu à peu réceptionner à nouveau nos différents modèles de motocyclettes, en changeant leur dénomination, de façon qu'ils puissent bénéficier de la nouvelle formule.

Les constructeurs de motos font de la moto

Au Rallye-Gymkhana de Saint-Aubin-sur-Mer, organisé par l'A. C. de Paris, *Moto Revue* a aperçu un concurrent, classé d'ailleurs deuxième à 1 point, sur 38 partants ; cet ardent n'était autre que le sieur Maurice Malterre, le benjamin des trois frères constructeurs de la D. S. Et cela nous a fait plaisir de voir un constructeur de moto (et un gros !) en moto !

Du M. C. Auxerre

On nous signale la façon, plutôt bizarre, employée par les organisateurs du Circuit automobile et motocycliste de la région d'Auxerre, l'Auto-Moto-Club Auxerrois, qui eut lieu le 14 août, pour le chronométrage de cette épreuve.

En effet, le chronométrateur, M. Gratz, s'est servi, pour prendre les temps, d'un... réveil matin.

L'épreuve n'était pas officielle, sans doute, mais on aimerait bien savoir ce qu'en pense l'A. C. F.

Nous estimons trop le sympathique groupement pour croire qu'il y a exagération d'un côté ou de l'autre.

A refroidissement par eau

Existe-t-il donc des engins dans la moto, où cette question a été heureusement traitée. Nous connaissons un type allemand, rencontré assez souvent dans le Palatinat qui semble répondre assez bien à cette demande. La moto Arco n'est pas vilaine comme ligne, de 74 d'alésage et 81 de course, elle développe au frein 12 CV. Le refroidissement est assuré à l'avant par un radiateur dont la ligne ne dépareille nullement l'ensemble. Le moteur est de 349 cmc. de cylindrée avec soupapes à culbuteurs ; la vitesse atteindrait le 125 en sport.



Le Rodage des Soupapes

C'est de l'étanchéité de la culasse que dépend le rendement d'un moteur, aussi a-t-on tout intérêt à soigner les soupapes et leurs sièges, si l'on veut de la compression.

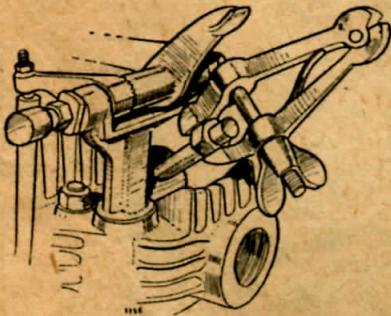
Les soupapes modernes, particulièrement celles à haute teneur en nickel ou en acier nickel-chrome, n'ont que très rarement besoin d'être rodées; on peut considérer même que si le moteur est bien étudié et bien conduit le rodage est devenu superflu. Les soupapes ne se détériorent que si la température atteinte est exagérée soit par suite d'une faute de dessin (tubulure d'échappement de section insuffisante par exemple) soit, par suite de mauvais réglages de la carburation, de l'allumage ou de la distribution (jeu exagéré des poussoires, ressorts trop faibles), ou bien encore par suite d'une marche prolongée à pleins gaz. Mais autrement il suffira d'un léger rodage au moment où on dégraissera le moteur.

Il ne faut tout d'abord pas s'amuser à roder une soupape dont la tige est faussée ou dont la face est profondément attaquée.

Systématiquement, quand nous prenons livraison d'un moteur; nous montons des soupapes spéciales et nous sommes assurés par la suite de ne pas avoir d'ennuis.

Si la soupape est profondément piquée, et il y a encore aujourd'hui des moteurs dont les soupapes ne tiennent pas, peut-être vaut-il mieux faire le sacrifice d'une soupape spéciale. Ces soupapes sont très dures et il ne faut que les roder très légèrement car ce n'est pas la soupape qui est attaquée par l'émeri mais le siège. Il faut donc toujours les rectifier avant de les roder. L'opération sera ensuite rapide et efficace. Le rodage ne doit être qu'une finition.

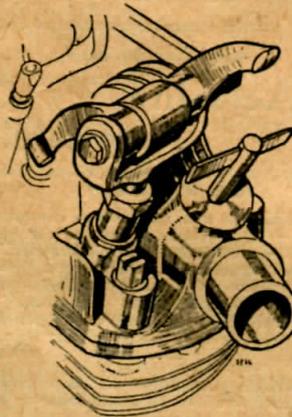
Ne vous servez pas d'émeri à gros grain, mais d'émeri aussi fin que possible et imprimez à la soupape un mouvement de va-et-vient mais sans pression exagérée. Un bon rodage est affaire de patience et



Pour maintenir la soupape lorsque celle-ci n'est pas munie d'une fente de clavette; un écrou fendu dont le diamètre du trou est égal à celui de la queue de soupape sera enfilé et serré dans les mâchoires d'un étau à main.

non de force. Le tournevis doit être appliqué parfaitement d'aplomb, car il y a toujours un léger jeu de la soupape dans son guide et on pourrait aisément le roder de travers. Soulevez de temps en temps la soupape et assurez-vous que la potée est bien répartie sur tout le pourtour. Quand la face de la soupape et le siège présentent partout un aspect gris et mat, enlevez soigneusement toute trace d'émeri avec des chiffons propres et du pétrole, puis finissez en rodant avec de l'huile épaisse.

Il est assez difficile de constater à l'œil qu'une soupape est faussée. On peut cependant y arriver au moyen d'un truc.



Si la soupape est munie d'une fente une barrette d'acier sera employée pour la maintenir pendant le rodage.

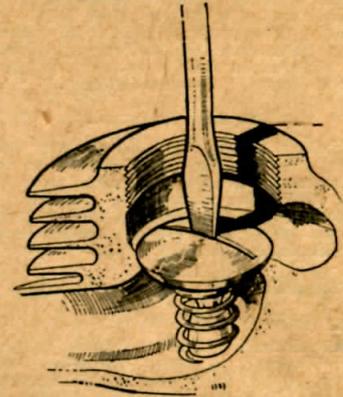
Sur le pourtour de la soupape faites quelques traits de crayon. Remettez la soupape en place et faite-la tourner. Si tous les traits de crayon ont été étalés par le frottement c'est que la soupape porte bien, mais si certains sont restés aussi nets c'est qu'à ces endroits la soupape ne porte pas. N'hésitez pas à la changer.

Lorsque la tête des soupapes présente une fente il est aisé de la roder en la faisant tourner avec un tournevis, mais beaucoup de soupapes modernes, surtout celles qui sont en tête des cylindres, n'ont pas de fente.

Avec les soupapes en forme de tulipe on peut confectionner le petit instrument suivant: On prend une rondelle qu'on lime de telle manière qu'elle s'adapte à l'intérieur de la soupape et on fixe cette rondelle sur un manche métallique.

On peut aussi, lorsque la tige présente une mortaise pour le passage de la clavette, introduire dans cette mortaise une petite

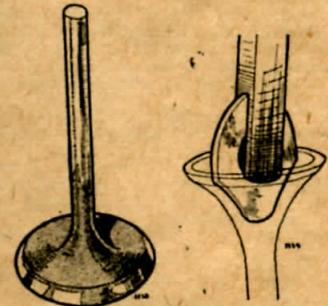
barrette d'acier. Le problème est plus difficile si la soupape est maintenue par des clavettes demi-circulaires. On prendra alors un écrou qui puisse s'enfiler sur la tige de la soupape et on le sciera. En le serrant entre les mâchoires d'un étau à



Un ressort sera placé sous la soupape facilitera le rodage.

main on pourra faire tourner la soupape au moyen de ce dernier.

Insistons enfin sur la nécessité d'empêcher toute particule d'émeri de tomber dans le cylindre. Il faut qu'à la fin de l'opération il ne reste pas la moindre trace d'émeri dans le moteur. C'est une croyance commune que la compression ne peut être bonne immédiatement après le rodage. Certes, le martelage de la soupape contribuera à la rendre plus étanche, mais les pertes de compression consécutives au rodage proviennent le plus souvent de particules d'émeri restées sur le siège.



A gauche: une soupape ne portant pas sur toutes ses faces se reconnaît par ses parties restant noircies, après un léger rodage. A droite: un petit outil pour le rodage des soupapes.



Notre collaborateur sur la route

Un mois en selle !

Où le globe trotter bien connu R. Sexé, héros de Paris-Constantinople, et du tour du monde, nous promène en Europe centrale.

LA traversée de la Roumanie, en 1924, ou retour de Constantinople, m'avait laissé un vif désir d'y revenir, quelque jour. Aussi acceptai-je avec empressement l'invitation du «Moto Club Roumain», à l'occasion de leur grand concours de tourisme fin juin 1927.

Persuadé, à tort ou à raison, que des pneus ballons étaient indispensables pour ce voyage, comme ma vieille moto quotidienne ne « chausse » que du 26 x 3, je demandai à l'usine Gillet le prêt pendant un mois d'une « tour du monde ».

Arrivé à Herstal le 17 juin au matin, après une longue poursuite à travers les ateliers, j'attrapai M. Mathet au passage : « Et cette machine pour le circuit roumain » — « Pas entendu parler ! Et quand partez-vous ? » — « Cet après-midi ».

Entraîné dans le hall des motos prêtes à être emballées, il fit sortir des rangs la première et arracha une étiquette : « Zurich ».

« Tu n'iras pas en Suisse, ma pauvre ». Je contemplai avec pitié son nickel brillant, l'émail vierge. « Toi, tu vas en voir de raides pour tes débuts ! »

Une heure après, affublée des grands réservoirs, maintenant bosselés et blanchis, que Dumoulin fit faire pour Paris-Constantinople, elle avait l'aspect d'une machine spéciale. Avec son bât des lourdes sacoches poussiéreuses, c'était déjà la patiente bête de somme des longs voyages. Et ce soir-là, nous étions Cologne.

18 juin. — Le meilleur moment du voyage, c'est, n'est-ce pas ? quand, chez soi, sur la table où s'étale le fouillis multicolore des cartes, on se trace sa

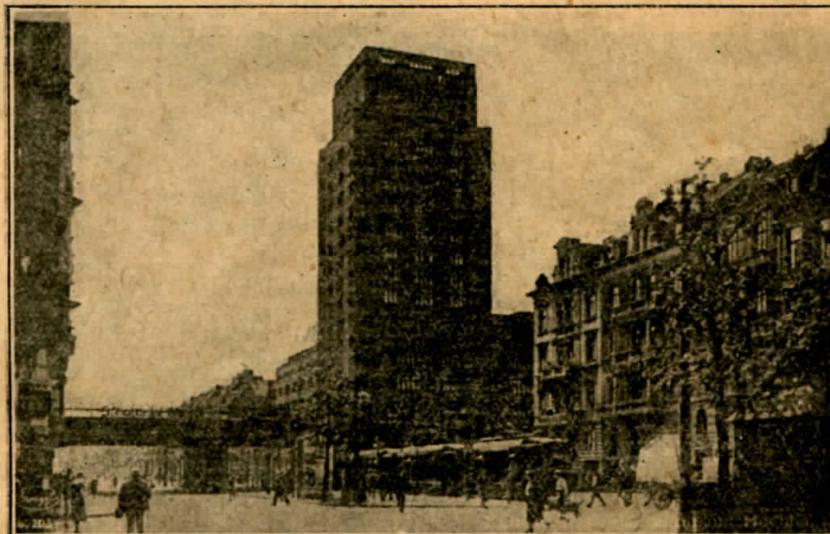
route, l'horaire à observer ! Les noms bizarres, durs ou mélodieux, des villes lointaines sont comme des promesses d'aventures, et le pointillé des frontières de notre Europe compliquée. les traits noirs et rouges de routes font avec ces « mots croisés » un puzzle bien amusant.

Donc le fameux horaire prévoyait pour ce jour-là un départ à 5 heures du matin et la traversée de toute l'Allemagne..... étape du soir en Tchéco-Slovaquie.

Mais justement, les collègues du

Moto Club de Cologne, qui fut l'instigateur de l'autodrome de Marburg inauguraient par une course d'ouverture l'énorme piste dans les montagnes de l'Eifel.

Rallye monstre, fêtes solennelles, feu d'artifice.. et banquet ! Impossible d'y échapper. Et ce matin, au lieu de filer vers Prague, j'avais mis le cap au sud-ouest ; pris dans la file des motos, des autos où flottaient les fanions de tous les Clubs d'Allemagne, procession serpendant dans la souriante vallée de l'Ahr toute tapis-



Comme on peut le voir par la photo ci-dessus prise à Cologne, l'Amérique n'a pas le monopole des gratte-ciel.

sée de vignes, vers les âpres plateaux de l'Eifel.

Adenau : une vieille petite ville où, des pignons gothiques, pendent les oriflammes et les guirlandes de fleurs. Des arcs de triomphe de branchages ferment la grande place. Tous les orphéons locaux sont déchainés. Des compagnies bleues de shupos contrôlent les convois d'autobus à 6 roues.

La route s'attaque aux collines couvertes d'ajoncs ou de forêts de pins. Un paysage romantique : du sommet d'un mamelon se dresse les ruines d'un château féodal, le Marburg.

On aperçoit maintenant la piste qui s'entortille tout autour, la blessure encore fraîche des tranchées, des remblais, la grisaille des ouvrages bétonnés.

Pendant que les officiels à casquette bleue de l'A. D. A. C. s'agitent au milieu du bataillon casqué des coureurs, mon camarade Amfelder me raconte à la buvette l'épopée du Ring.

Le Club motocycliste de Cologne organise tout près d'ici une épreuve à l'imitation du T. T. Anglais qui connaît un grand succès. Il en sort un assez vague projet de piste motocycliste. Un fonctionnaire de l'Etat, le sous-préfet local, Creutz, y voit le moyen de mettre en valeur l'arrondissement le plus pauvre de l'Allemagne. Justement le Reich a voté de larges crédits pour employer l'armée des sans-travail. C'était en pleine crise économique de 1925. La ténacité de cet animateur, vient à bout de tous les obstacles. Le résultat nous l'avons sous les yeux.

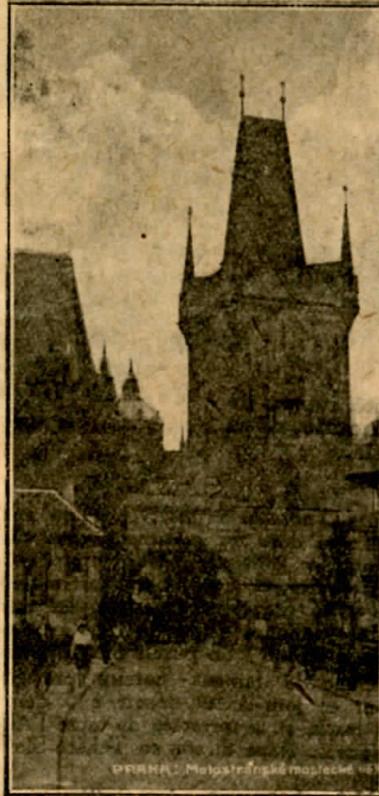
28 kilomètres de routes spéciales. Jusqu'à 2.500 chômeurs par jour y ont travaillé. On a voulu créer la piste la plus dure du monde ; c'est pleinement réussi. Tous les virages sont en côte, pour la plupart invisibles et imprévus, sans être dangereux ; j'en ai compté 13 dans un kilomètre. Et il y a des côtes ! Jusqu'à du 27 % en montée, et du 14 % en descente. Il faut des freins ! Les pavil-

lons de toutes les nations du monde, claquent sur les tribunes, dans un vent de pluie.

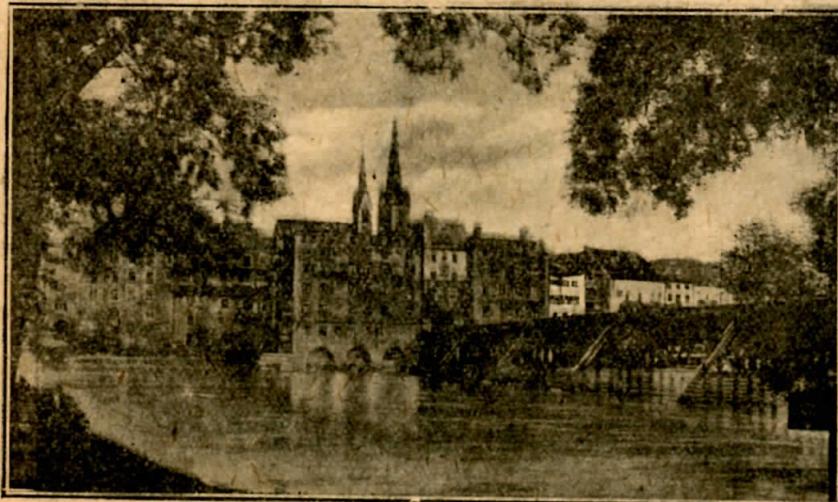
Essai : Des barres lumineuses s'allument au grand tableau de pointage électrique.

Et bientôt c'est l'envol infernal de l'essaim où domine le hurlement des terribles petites D. K. W.

Mais il faut partir, ici le feu d'artifice



Le vieux pont à Prague.



Un paysage qui fera rêver plus d'un motocycliste. Une vue de Wassemburg en Bavière.

ni même le banquet ne sauraient me retenir. Au travail !

Les grandes futaies sombres de l'Eifel et bientôt le Rhin à Coblenze. Ici le soleil brille et le fleuve est en pleine activité de saison.

Le pont de bateaux est coupé ; des vapeurs blancs, chargés de touristes, remontent le Rhin en musique. Toutes les terrasses des cafés sont bondées et au long des routes, je croise sans cesse des groupes en costume tyrolien qui s'en vont, la mandoline en bandouillère. Quelle véritable grande rue ce fleuve toujours animé du passage des bateaux, aux deux rives toujours sillonnées d'express !

Coupant au plus court vers Francfort on retombe dans les vallons, les forêts de la rive droite. Un camp anglais où les tommies s'embêtent ferme, en promenade rythmée, deux à deux !

Enfin, à travers les arbres, dans un creux, les lumières de Wiesbaden qui s'allument. Traversée compliquée de ces avenues au luxe morne et déjà vieillot de l'Allemagne impériale.

Sur la large route pavée vers Francfort, on se heurte bientôt à un véritable barrage chimique.

Des réminiscences d'attaque de gaz vous chatouillent les narines.

Höchst, les grands cubes blancs des fabriques de produits chimiques sont criblés de lumière. On travaille sans répit. Toute la ville baigne dans ces odeurs d'hôpital et de laboratoire. On reconnaît successivement la zone du phénol, du chloroforme, de l'acétone. Surprise de voir de gaies toilettes sortir d'un cinéma, on s'attendait à des blouses blanches d'infirmières. Sur une zone agréablement parfumée à la violette, on quitte la ville chimiste. Ouf ! du frais, de la campagne, foins coupés. Pas pour longtemps. A nouveau des usines, l'alignement interminable des lampes à arc au long de la Mainzer Allée : c'est Francfort. Et la place de la Gare baignée de lumière. Orchestre et danses dans tous les cafés et hôtels. Je tombe sur une « semaine de danse » dont les flon-flons me poursuivent jusqu'au lit.

Dimanche 19 juin. — Une aube de pluie sur des banlieues industrielles à la sortie d'Hanau, les « blagues » commencent. La grande route de Fulda est barrée à Gespent. Partout, en Allemagne, actuellement, on se heurte à ces barrières. Avec un grand radicalisme, l'Etat procède à la réfection de son réseau routier. De grandes routes nationales sont barrées sur 200 kilomètres ! N'essayez pas de passer outre « 20 marks d'amende ! »

Alors, on emprunte un labyrinthe de petites routes, le but s'éloigne à mesure que l'on marche.

Fulda s'éveille sous la pluie ; un club motocycliste aux imperméables tout luisants se groupe pour une sortie. Un café mélancolique servi au milieu des chaises juchées sur les tables.

Des routes boueuses serpentent à travers les collines du Rhin. Villages à pignons, des clochers bulbeux.

Des paysans lourdement endimanchés s'en vont vers les églises décorées de feuillage. Je passe sous des guirlandes, sur des jonchées de fleurs, éclaboussant des reposoirs. Les drapeaux des provinces drapent toutes les façades. Partout il y a des processions, les hauts de forme et les redingotes des grands jours prennent l'air, les cuivres de l'harmonie, les casques des pompiers luisent ainsi que les joues rouges des jeunes filles. Comme ça jusqu'à la frontière tchèque, et la moyenne tombe. La bière de Cabourg et un rôti de chevreuil avalé en vitesse ont encore alourdi la marche !

Près de Eggar la frontière tchéco-slovaque est franchie : rapidement car avec le carnet de passage en douane valable pour presque toute l'Europe, on ne perd plus que quelques minutes.

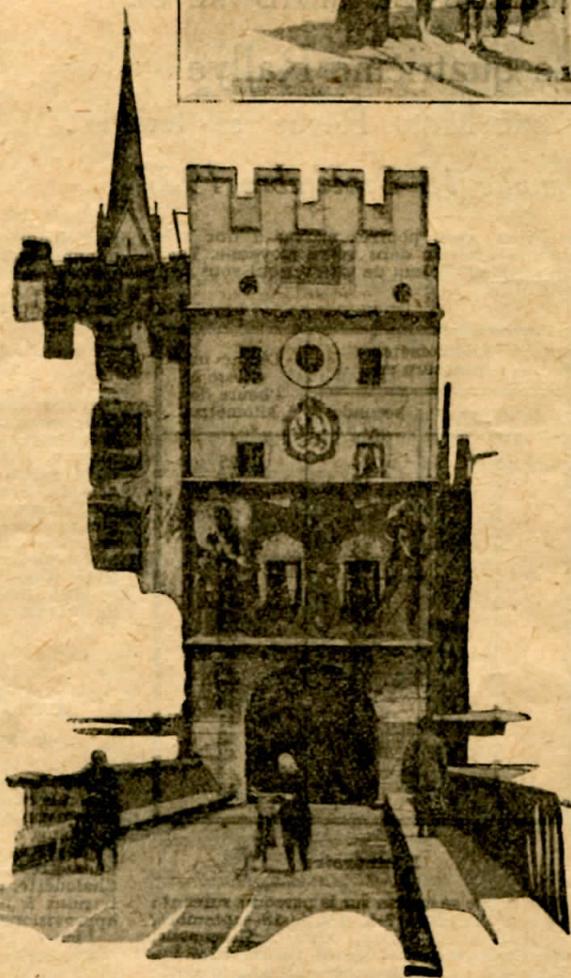
Les uniformes différents, quelques écriteaux en slave, sont les seules évidences que l'on a changé de pays... et le code de la route. Il faut tenir sa gauche. Une grosse Mercédès ne s'en rappelle qu'au dernier moment, encore à temps... heureusement.

Toute la vallée jusqu'à Carlsbad est une Ruhr un peu plus débrillée, avec des usines, des mines plantées un peu partout. Un décor d'Allemagne industrielle. Carlsbad, on s'attend à un Vichy, un Wiesbaden et on trouve une grande ville industrielle et commerçante, assez

A droite encore un coin qui séduira les amateurs de vieux. Remarquez les armoiries, le cadran solaire et les décorations héraldiques. A Wasseburg Bavière : On se demande en regardant la photo ci-dessous qué vient faire le motocycliste au milieu de ses gens en costume local.



Gros succès de curiosité pour les motocyclistes, comme on peut le voir par la photo ci-dessus prise par l'auteur de l'article.



sale du reste. Il doit bien y avoir quelque part des casinos, des établissements de bains, des palaces dans un coude de la vallée, mais il fait nuit, déjà.

Lundi 20 juin. — Traversée de part en part, jusqu'à la frontière autrichienne, du pays tchèque. Paysage, village, rien ne semble différencier le pays tchèque, une honorable banalité. Heureusement il y a Prague ! C'est à l'improviste l'étroite vallée de la Moldava où s'entasse les clochers bulbeux, les tourelles de la ville dans le creux des collines. A pic, par des ruelles aux façades surchargées d'ornements rococo, des voûtes, des arcades. On atteint le vieux Pont. Un Pont ? la nef d'une cathédrale plutôt, à l'air libre, flottant sur la rivière entre l'abside et le chœur, des portes gothiques qui le terminent et on passe lentement sous la bénédiction d'une rangée de saints aux mains étendues.

Dans les rues étroites, règne une circulation anarchique de tramways et de taxis « Tatra » flat twins à refroidissement à air.

A la façade noircie du vieil Hôtel de Ville toutes les fenêtres sont gaies de géraniums. Sur la place, le Héros national Jean Huss, vieillard et martyr, proteste en pierre pour l'éternité.

Sur les lignes étroites des bonnes routes tchèques, beaucoup de motos anglaises et américaines. A 6 heures 1/2, la frontière autrichienne est atteinte. Mais à 6 heures, le receveur tchèque a déjà fermé boutique. Impossible de le dénicher. Il faut, pour ne pas perdre son temps ce soir et demain matin, se glisser vers la Hongrie en delà de la frontière tchèque par des petites routes qui vous font découvrir des petites villes perdues et charmantes comme Slabings, étape de ce soir, dans une auberge ogivale du XVI^e siècle.

Le 21 juin. — L'itinéraire aujourd'hui est compliqué et de plus ma carte porte les noms des villes en allemand et les poteaux indicateurs en tchèques :

Znaïm-Nickolsburg, comment diable ça s'appelle-t-il maintenant.



Un soleil méridional, de la poussière, des vignes et dans ce village toute une rangée de petites maisons hermétiquement closes, m'intrigue. Arrêt dans une auberge : ce sont des caves et elles contiennent un petit blanc fameux.

Vers Lundenburg les villages, la population changent : des huttes à la russe, des paysannes aux jupes colorées, pieds nus. Les hommes portent de grandes

chemises flottantes ! C'est le pays slovaque. Pour compléter cette ressemblance avec la Russie, il n'y a plus de route empierrée mais une piste et la Morava



est franchie sur un bon vieux bac sibérien

Des attelages s'emballent, c'est touchant, et nous sommes à 100 kilomètres de Vienne. Cette traversée pittoresque de la Slovaquie ne dure que trois heures. A une heure, c'est déjà le Danube, réellement bleu, une grande ville ensoleillée, Bratislava.

Robert SEXÉ



LES RALLIES DE MOTO REVUE

Le quatrième Rallye organisé par Moto Revue se fera le Dimanche 18 Septembre 1927



À peine annoncée, notre quatrième sortie a rencontré un gros succès auprès de tous nos amis et lecteurs et aussi auprès des constructeurs.

Faites bien attention à la date ; c'est le dimanche 18 septembre que notre quatrième sortie aura lieu.

Le règlement

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

Sur un parcours déterminé, pas bien long, environ 75 km., de Paris à Etampes, il sera établi un secteur secret dans lequel les participants devront tenir une vitesse moyenne régulière, qu'ils auront déclarée et choisie eux-mêmes le matin avant le départ.

Cette moyenne ne devra pas être inférieure à 25 à l'heure ni supérieure à 45.

Ouvert à tous

Tout propriétaire d'un véhicule (moto, sidecar, cyclecar, ou voiture) quelle que soit la force, peut participer à notre sortie, à condition d'être titulaire du permis de conduire, bien entendu, ainsi que d'une police d'assurance contre les accidents, au tiers pour une garantie minimum de 100.000 francs. Tout participant devra justifier de cette police.

Cette amusante et intéressante sortie se fera le matin, départ 8 heures, on déjeunera tous ensemble sur l'herbe, chacun emportant son repas. Egalement des provisions pourront être achetées à Etampes ou à Pierrefitte ; à l'issue du déjeuner nous proclamerons les résultats. Les prix seront retirés à partir de la semaine qui suivra, à nos bureaux.

Les prix

Nous l'avons dit ils sont fort beaux : en outre, ce rallye clôturera la série des grands rallies généraux pour l'obtention des prix affectés à la saison.

Les médailles breloques pour les dames

Les premières dames, accompagnant les premiers classés du rallye, recevront une médaille-breloque.

Pour s'engager

Pas de droit d'engagement, mais néanmoins pour nous permettre de prendre sûrement nos dispositions, les futurs participants devront se faire inscrire avant le 17 septembre au plus tard, à nos bureaux et joindre 5 francs ; ceux qui ne l'auront pas fait, ne pourront pas prendre le départ.

Les 5 francs des partants seront remboursés après déjeuner.

Pas besoin d'indicateur de vitesse

Point n'est besoin d'indicateur de vitesse. Il suffit de prendre une carte routière détaillée et de repérer exactement les distances kilométriques, avec une montre indiquant les

secondes, vous pourrez arriver à une très grande précision dans votre moyenne. Voici du reste un tableau de vitesses qui vous sera très utile.

Le kilomètre parcouru en		Donne une vitesse à l'heure de : kilomètres
minutes	secondes	
2	24	25
2	18	26
2	13	27
2	8	28
2	3	30
1	56	31
1	52	32
1	49	33
1	45	34
1	43	35
1	40	36
1	37	37
1	34	38
1	32	39
1	30	40
1	27	41
1	25	42
1	23	43
1	21	44
1	20	45

L'itinéraire

Le rallye se courra sur le parcours suivant : Rassemblement à 7 h. 12, le 18 septembre ; Petit Bicêtre, Saclay, Orsay, Marcoussis, Montlhéry, Arpajon, bas de Torfou, Etrechy, Etampes ; sortie : tourner droit sous le pont : Le Four-Blanc, Pierrefitte.

Etudiez votre parcours.

Les contrôles se feront sur le parcours pour contrôler la moyenne ; le départ sera donné au chronomètre et de 15 en 15 secondes, et le classement se fera sur le parcours, du point de départ jusqu'au second contrôle.

L'après-midi, gymkhana avec épreuves variées.

Instructions de dernière heure

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

Attention aux villes traversées

Le concurrent qui aura déclaré faire du 40 ou plus, ne devra pas passer les villages à cette allure. Bien au contraire, il lui faudra faire très attention à ces traversées. Le premier contrôle se trouvera ou avant un village ou assez loin à la sortie pour permettre au

participant de rattraper les deux ou trois minutes qu'il aura perdues dans le ralentissement. Une voiture balai recueillera les doléances des préposés municipaux et exclura du rallye le concurrent « chasseur dans les villages ».

Vos numéros

N'attendez pas jusqu'au dernier moment pour vous faire inscrire. Les numéros des précédents rallies restent acquis ; pour ceux n'ayant jamais participé en temps voulu on indiquera un numéro au moment de l'engagement. Nous invitons chaque adhérent à confectionner deux disques en tôle conformes aux modèles reçus ; le premier numéro vous restant acquis pour toutes les sorties.

Aucune inscription ne sera acceptée après le 17. Nous demandons cependant à tous, de se faire inscrire le plus tôt possible, afin de faciliter notre tâche.

Le 3^e Rallye-Camping

se fera du 11 au 19 septembre

Collatéralement à notre quatrième sortie générale comptant pour les prix de la saison, nous avons organisé une semaine de Rallye-Camping, du 11 au 19 septembre, à l'endroit d'arrivée de notre Rallye Général, à quelques kilomètres d'Etampes, dans la vallée de la Chalouette, où un de nos abonnés a mis des terrains à notre disposition ainsi que tous approvisionnements ou besoins utiles.

Lieu et le départ : numéro du 27 août. 32 tentes de location seront disponibles pour les 32 premiers inscrits.

La durée de notre 3^e Rallye sera de neuf jours. Les inscrits ne disposant que de deux jours ou trois spécifieront la première ou la deuxième ou troisième tranche dans laquelle ils désirent être compris.

Prix des tentes

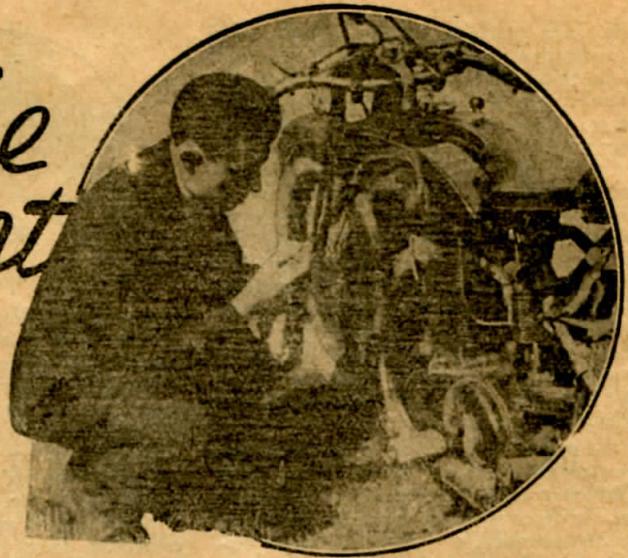
Pour chaque partie du camp : 1^{re}, 2^e et 3^e location totale de 40 francs ou partielle de 15 francs par série. Garantie, 50 francs.

Le Moto-Camping Club de France est créé

Les statuts en ont été déposés conformément à la loi. L'insigne des campeurs motocyclistes sortira sous peu. La saison prochaine le M. C. C. F. couvrira la France de ses organisations. Tous renseignements seront donnés dans Moto Revue qui est le siège social du nouveau groupement.

A la recherche du rendement

Ne touchez à votre moteur que si vous êtes spécialisé et muni de l'outillage nécessaire. Sinon, vous vous heurterez à de grosses déceptions. Lisez cet article, instruisez-vous, mais ne bricoliez pas

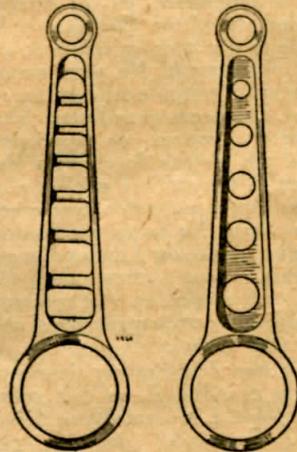


ON est vite mordu du démon de la vitesse. Au moment de l'achat d'une machine on est plein de sagesse, on trouve qu'elle est bien assez rapide, et même parfois un peu trop. Puis on se familiarise et bientôt on trouve que ça n'avance plus. On achète quelque chose de plus rapide, ou on essaie de truquer la moto qu'on a. Souvent les résultats sont décevants, et il nous est souvent arrivé de voir ainsi des machines complètement bousillées. Il faut toujours en matière de mise au point agir avec la plus extrême prudence. On ne doit pas compter, en une ou deux journées de bricolage, la tâche ingrate que des as mettent des mois à accomplir, avec toute leur expérience, et tout le matériel nécessaire. Ne croyez pas que vous transformerez un vieux de Dion en un moteur de course. Sans doute vous pourrez l'améliorer mais au prix de beaucoup de travail. Donc beaucoup de prudence. On ne modifie pas un moteur « de chic », comme fait la modiste qui d'une chiquenaude retouche un chapeau. Il y faut de l'expérience, de la réflexion et un outillage suffisant.

On peut envisager la mise au point sous deux aspects différents. Dans le premier cas on se borne à tirer d'un moteur

tout ce qu'il peut donner, mais sans apporter aucune modification, et cela est parfaitement légitime. Dans le deuxième cas on veut encore aller plus loin et on apporte des modifications plus ou moins profondes au moteur. On changera le taux de compression, on allègera, on augmentera la section des tubulures, on emploiera d'autres cames, etc.. Et là, si on ne modi-

dizaine de kilomètres, et quelquefois plus. Mais compter qu'on fera du 120 avec un moteur établi pour marcher à 70 c'est s'illusionner complètement. On ne peut tirer d'une machine une vitesse très supérieure à celle que le type normal peut donner qu'aux prix de modifications très importantes, et de longues recherches. Une modification en entraîne une autre, et on finit par se débattre au milieu d'un véritable échec de difficultés. Si vous voulez faire de la vitesse, prenez un moteur spécialement établi pour cela. Et encore ne croyez pas que vous en tirerez des résultats analogues à ceux des machines de course de la même marque. Ces dernières ont des moteurs spéciaux ou tout au moins modifiés qu'on ne peut songer à placer sur la marché, parce qu'ils sont beaucoup trop délicats. Quand on veut dépasser une certaine vitesse, c'est au détriment de la sûreté de marché. Si vraiment vous voulez transformer un moteur, ouvrez largement votre bourse et attendez-vous à de nombreux ennuis. Il sera beaucoup plus économique d'entretenir soigneusement votre machine. Nous supposons donc que vous avez un moteur supersport à soupapes en tête, mais il y a pourtant certaines indications ci-dessous qui peuvent s'appliquer à un moteur à soupapes latérales.



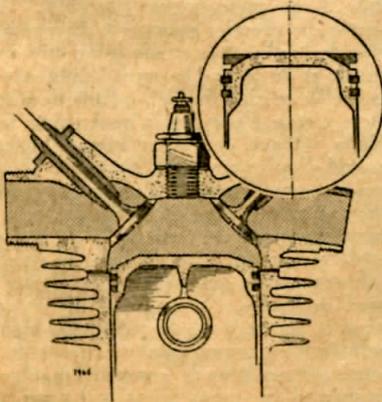
Comment alléger une bielle; la disposition de gauche est à éviter

fié pas très prudemment, on risque de rencontrer les pires ennuis. En tous cas on ne doit jamais modifier un moteur avant de l'avoir parfaitement réglé. Essayez toutes les modifications possibles sur un moteur dont la bielle n'est pas d'aplomb et dont les volants vacillent, vous n'obtiendrez rien de bon. Un montage et un équilibrage corrects doivent être à la base de toute mise au point.

Il n'est pas rare d'ailleurs qu'un moteur sans être, à proprement parler, mal monté, ne le soit pas cependant avec la précision qui permettrait d'en tirer le meilleur parti. On peut dans un tel cas, par une vérification rigoureuse du montage, arriver à réaliser un gain de vitesse intéressant, qui peut atteindre dans certains cas une

Rendement mécanique

Il y a deux ennemis du rendement mécanique : les frottements et les vibrations et nous devons nous appliquer à les réduire le plus possible. Car augmenter le rendement consiste surtout à éliminer ou à diminuer les facteurs qui s'opposent au rendement. Les frottements ce sont comme des freins en miniature qui empêchent le moteur de tourner. Un frottement même faible qui se répète 6.000 fois par minute finit par absorber une grande quantité d'énergie. Aujourd'hui les frottements sont dans un moteur bien monté réduits au minimum par l'emploi de roulements à billes ou à rouleaux. Mais ces roulements exigent un montage d'une



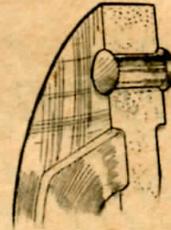
Si, après avoir rogné l'embase du cylindre, ou de la culasse les soupapes venaient buter sur le piston, il est très facile d'y remédier en faisant sauter la partie du piston indiquée en hachure dans le médaillon

précision parfaite et des arbres aussi rigides que possible. On remarque actuellement sur tous les moteurs une tendance à augmenter le diamètre du maneton et des axes. D'autre part les roulements à galets permettent d'avoir un maneton plus court et plus rigide. Sur un moteur de tourisme où les pressions d'explosion sont moindres ainsi que le régime, on se contente de diamètres plus faibles, et c'est une des raisons pour lesquelles il ne faut pas chercher à trop augmenter leur rendement par l'élévation du taux de compression et du régime. On s'exposerait à avoir des vibrations très accentuées. Vouloir soumettre un moteur à des efforts pour lesquels il n'a pas été étudié c'est aller au devant d'ennuis sans nombre.

La première chose à faire quand on veut mettre au point un moteur c'est de le démonter complètement, après avoir pris auprès du constructeur certains renseignements essentiels sur le réglage de la distribution, le taux géométrique de compression, etc... Dans le cas d'un moteur grand sport il est possible que le constructeur ait des cames spéciales pour des courses de vitesse ainsi que des pistons permettant un taux de compression plus élevé. Mais vous ne devez jamais vous servir de ces pièces pour un usage normal. Dans d'autres cas, il y a des cales sous le cylindre. Avec la cale sous le cylindre, la machine peut être utilisée pour le service normal, sans la cale pour la course. Vous aurez à vous informer si avec la cale ôtée vous pouvez employer l'essence ou si vous devez marcher au Discol. Celui-ci permet en effet des taux de compression beaucoup plus élevés que l'essence, 9 et même 10 à 1, alors que l'essence n'est pas recommandable au-delà de 6 à 1 pour les gros moteurs et 7 à 1 pour les petits. Si une cale n'est pas prévue, le seul moyen recommandable c'est soit d'employer un piston plus haut, soit une bielle plus longue. Ne touchez pas à l'embase du cylindre car vous vous exposeriez à la voir lâcher. Il n'est guère recommandable non plus de supprimer le joint de la culasse. Si votre constructeur n'a prévu ni bielles ni pistons spéciaux, ni cales, il n'est pas impossible de faire établir un piston spécial, mais dans ce cas faites très attention à prévoir des encoches qui empêchent les soupapes de venir en contact avec le fond du piston. Mais l'établissement d'un tel piston vous coûtera très cher. On peut dire la même chose d'une bielle spéciale. Et après avoir fait tous ces frais vous vous apercevrez peut-être que votre moteur ne peut supporter un taux de compression aussi élevé. Actuellement un moteur de sport donne sans modification un rendement aussi élevé qu'il est compatible avec la sécurité de marche. Il est par conséquent imprudent de chercher à le modifier de manière importante.

Après avoir démonté votre moteur, vous nettoyez soigneusement au pétrole et vous essuvez bien. Puis vous pourrez chercher à éliminer toutes les causes de friction.

Par exemple l'huile freine les volants si le carter et les volants présentent une sur-



Lors de l'équilibrage des contre-poids, si ceux-ci doivent être alourdis, on percera un trou et l'on insérera un bouchon de plomb qui sera rivé comme le montrent les croquis ci-contre

face rugueuse. Vous polirez donc avec de la toile émeri extra fine les bandeaux des volants et l'intérieur du carter. Cela sans doute ne vous fera pas gagner beaucoup, mais c'est par l'addition de petits gains qu'on arrive à en réaliser d'importants.

Polissez également la bielle. Vous pouvez sans trop de risques l'alléger en la perçant d'une série de trous dans sa partie mince. Certains experts ne laissent même entre les deux branches du double T qu'une série de barrettes, mais nous n'en sommes pas partisan tout angle risquant de provoquer la déchirure du métal.

Il n'y a évidemment pas à toucher aux roulements à billes.

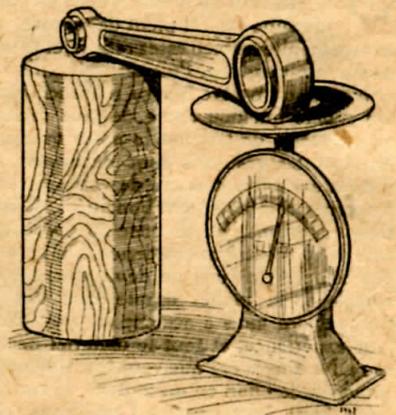
La cause principale des frottements, c'est le piston et ses segments. Si par hasard vous aviez un piston en fonte, ce qui n'est guère vraisemblable, il y aurait lieu de lui substituer un piston en alliage léger d'aluminium ou de magnésium. Le fond du piston doit être poli. Cela retarde le dépôt de calamine et améliore le refroidissement. Ne vous amusez pas à monter un piston neuf dans un cylindre ovalisé. D'ailleurs quand vous faites faire ce piston, confiez au spécialiste qui établit ces pistons le cylindre de votre moteur. Il le rectifiera si c'est nécessaire et vous livrera un piston avec exactement le jeu voulu. Ne faites pas fondre vous-même un piston, car à moins d'une chance inespérée, vous aurez des déboires. Ces pistons doivent en effet non seulement être usinés correctement mais subir un traitement thermique.

Le piston doit être parfaitement ajusté dans le cylindre. Il ne doit coincer en aucun point. Les segments ne doivent pas forcer. Essayez-les dans le cylindre. Laissez environ un quart de millimètre entre les lèvres de la fente. Trois segments ne sont nullement nécessaires pour obtenir une bonne compression. Deux segments étroits logés dans la gorge d'un segment normal suffisent. Par contre un segment racleur d'huile est à recommander. Il existe d'ailleurs sur beaucoup de pistons. A défaut conservez le segment inférieur, chanfreinez le bord inférieur de la gorge et percez une série de petits trous d'un millimètre et demi environ. Vous éviterez ainsi les remontées d'huile.

Le piston et les segments doivent être rodés dans le cylindre. C'est une opération qui mettra votre patience à une rude épreuve. Il faut en effet éviter les abrasifs énergiques comme l'émeri qui s'incrusterait dans le métal mou du piston. Prenez du rouge à polir et délayez dans de l'huile. Et faites aller et venir le piston dans le cylindre. Vous constaterez qu'à certains

points le rouge a été enlevé. Ce sont les endroits qui frottent. Abattez-les à la lime extra fine, mais très délicatement sans appuyer. Polissez ensuite avec de la pâte à polir, et enfin nettoyez soigneusement au pétrole.

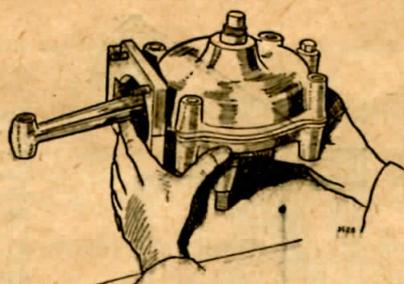
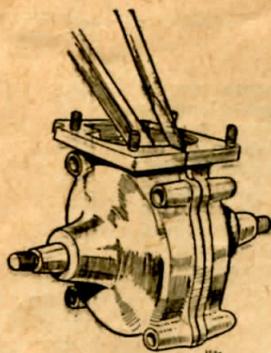
Vous devez maintenant réduire les vibrations en vérifiant soigneusement l'équilibrage si vous avez changé de piston ou de bielle ou alléger cette dernière.



Balance permettant d'avoir le poids de la partie de la bielle animée d'un mouvement rotatif

L'équilibrage d'un monocylindre est en principe le suivant : on équilibre la totalité des organes animés d'un mouvement circulaire et la moitié ou un tout petit peu plus de la moitié des organes animés d'un mouvement alternatif. Font partie du premier groupe le maneton, la tête de bielle, et la partie inférieure de la bielle, le pied de bielle, l'axe de piston et le piston. Pour savoir quel poids de la bielle il faut équilibrer comme organe animé d'un mouvement circulaire et quel poids comme organe alternatif, on pèse pour la première partie la tête de bielle en laissant reposer le pied de bielle sur une table ou sur un bloc de bois, et pour la seconde partie on pèse au contraire le pied de bielle. En pratique on prendra pour le contre-poids le poids des organes animés d'un mouvement circulaire et un tout petit peu plus de la moitié des organes animés d'un mouvement alternatif (55 à 60% de ce poids). Si le contre-poids doit être allégé on perce un trou. Le poids de métal enlevé sera donné par le volume de métal et sa densité.

Si le contre-poids doit être alourdi, on percera un trou et on insérera un bouchon



A droite, mauvaise façon de décaler les deux demi-carters, le tournevis raye les faces du carter. A droite comment s'y prendre pour séparer les deux pièces

de plomb qu'on rivera. La différence de densité entre le fer et le plomb permettra de calculer l'alourdissement du contre-poids. Naturellement ces chiffres ne sont valables que si le trou est fait ou le bouchon de plomb s'introduit, se trouvant à l'opposé du maneton et à égale distance de l'axe. Mais on peut fort bien percer ce trou ou enfoncer ce bouchon à une distance plus grande mais le poids sera proportionnel à cette distance. Si on perce le contre-poids à 5 centimètres du centre il faudra un poids deux fois plus lourd que si on perce le volant à 10 centimètres.

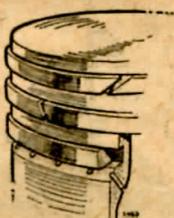
Il est inutile si vous enlevez un segment ou donnez un coup de lime au piston de rééquilibrer votre moteur. Il n'était pas rare il y a pas mal d'années de voir des moteurs qui étaient équilibrés au petit bonheur, mais cela ne se présente plus guère aujourd'hui. Un procédé commode de vérifier l'équilibrage est le suivant : Remontez les volants avec le maneton enflez les roulements à billes sur les axes. Faites reposer les roulements sur deux blocs de bois échancrés. Attachez au maneton un petit plateau de balance. Pesez ensuite la tête de bielle comme indiqué ci-dessus, sans négliger les galets, notez ce poids. Puis pesez le pied de bielle en laissant reposer la tête de bielle, puis le piston complet et prenez la moitié de ce poids et ajoutez cette moitié au poids de la tête de bielle. Mettez dans la balance des poids jusqu'à concurrence de ce total. Le contre-poids et le maneton resteront alors en équilibre.

Entrée et sortie des gaz

Les gaz dans un moteur doivent entrer et sortir aussi librement que possible. Cela nécessite deux conditions : tout d'abord un tracé des tuyauteries tel qu'il ne se produise aucune gêne et aucun remous et ensuite des surfaces lisses qui réduisent le frottement gazeux au minimum. Vous constaterez sauf sur certains moteurs ultra soignés et en général très coûteux que l'intérieur des canalisations est brut de fonte, qu'il y a des angles. Vous devez vous donner comme tâche de rendre le trajet des gaz aussi aisé que possible. Si vous disposez d'une toute petite meule émeri montée à l'extrémité d'un flexible et actionnée par un moteur électrique, l'opération sera grandement facilitée. Sinon c'est avec une lime, avec un ciseau très

délicatement manié, et de la toile émeri qu'il faudra arriver à ce but, et ce sera fastidieux. N'entrez pas trop le métal, bien qu'il soit beaucoup plus épais à la culasse que ne l'exigent les efforts auxquels est soumise cette dernière, mais c'est grâce à l'épaisseur du métal que l'on évite de trop grands écarts de température entre ses différents points.

Les soupapes débordent généralement sur leur siège. Vous pourrez la plupart du temps augmenter légèrement le dia-



Coupe d'un piston montrant le segment râcleur d'huile

mètre du siège au moyen d'une fraise spéciale, de manière à ce que la soupape effleure. Quant aux soupapes des moteurs de sport elles sont généralement en métal spécial et très légères. Il n'est donc pas utile de les modifier.

Remontage du moteur

Ayant ainsi donné aux pièces de votre moteur un fini parfait, vous allez pouvoir le remonter. Nous ne parlons pas des organes de distribution parce que nous ne saurions assez vous dissuader de bricoler une distribution. L'étude d'un profil de came est très délicate et il faut beaucoup d'essais pour déterminer le meilleur profit. L'établissement même de comes qui font corps avec les pignons de distribution, leur cémentation, leur rectification ce sont là des opérations qui ne peuvent être à la portée que d'un constructeur. Vous avez les plus grandes chances si vous vous y risquez de voir toute la distribution lâcher et crever le carter. Une came ne se dessine pas de chic. Les modifications que nous avons indiquées dans les pages précédentes sont les seules qu'un amateur doive apporter à son moteur et encore sont-elles plutôt des améliorations du fini du moteur que des modifications. Beau-

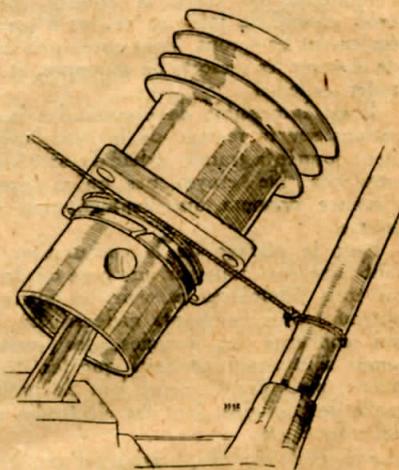
coup de choses qui semblent fort aisées sur le papier sont en réalité très difficiles. Un chirurgien ne fait pas ses opérations avec un couteau de cuisine et des aiguilles à repriser.

Le remontage d'un moteur doit être fait lentement, posément, avec un soin extrême. Ne croyez pas qu'il y suffise d'une matinée.

La première chose c'est le remontage des volants et de la bielle. Remontez aussi exactement que possible, mais sans bloquer les écrous du maneton. Placez entre les deux pointes d'un tour. Montez sur le porte outil pointu et vous pourrez ainsi en faisant tourner les volants voir s'il n'y a pas de faux rond ou de vacillement. Corrigez le cas échéant à petits coups d'un maillet de bois ou de cuir. Quand les volants tournent parfaitement rond bloquez les écrous et placez les freins d'écrous. A défaut d'un tour prenez les deux blocs de bois à encoche (ils doivent être rigoureusement semblables et placés sur une table parfaitement plane). Enflez les roulements à billes sur les axes et placez les roulements à billes dans les encoches. Vous pourrez là encore vérifier si les volants tournent bien rond.

Remontez ensuite les roulements à billes du carter, et joignez les deux moitiés du carter au moyen de trois boulons. Enflez une barre ronde bien poli qui ait juste le diamètre de la cage interne. Vous devez pouvoir l'entrer et la sortir sans effort, et elle doit tourner librement. C'est heureusement le cas le plus fréquent et de loin. Sinon votre moteur ne sera jamais qu'un clou.

Remettez en place les volants dans le carter. Un joint de carter doit être parfaitement étanche. Pour cela nettoyez soigneusement les lèvres et enduisez les d'un mastic à joints comme l'Hermétic, N'employez pas de cêruse. Lorsque vous avez à séparer les deux moitiés d'un carter ne vous servez jamais d'un tournevis pour les décoller. Vous entameriez les lèvres et

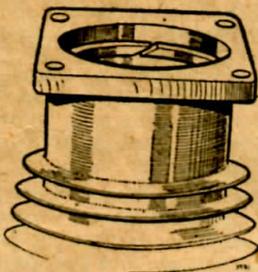


Remontage du cylindre : les segments seront serrés sur le piston à l'aide d'une corde attachée au tube avant de la machine

vous chercheriez en vain à rendre le carter étanche.

Vous devez maintenant vous assurer que la bielle est bien perpendiculaire au manaton ; pour cela remontez le piston sans segments et l'appuyant de côté, pour que le jeu latéral ne vous trompe pas, faites le monter et descendre le long d'une équerre métallique. Il doit porter en tous les points de sa course. La difficulté vient de ce qu'avec les roulements à galets la bielle peut osciller latéralement. Mais si vous avez évité de tirer de côté sur la bielle au moment du démontage il est peu probable qu'elle soit faussée.

Avant de remonter le cylindre, assurez-vous, encore une fois, que les volants tournent bien rond, car cela a la plus grande importance et même pour une légère erreur peut se traduire par une perte de vitesse de 10 ou 15 kilomètres à l'heure.



Comment contrôler la fente du segment à l'intérieur du cylindre

Vous ne pourrez guère remonter seul le piston dans le cylindre. Demandez à un aide d'enfoncer le cylindre sur le piston pendant que vous maintiendrez celui-ci et comprimez les segments. Vous aurez auparavant, enduit d'huile l'axe du piston les deux pastilles de bronze ou d'aluminium. Si elles étaient usées il est essentiel de les remplacer. Sinon, en quelques kilomètres, l'axe de piston aurait creusé deux rainures dans le cylindre.

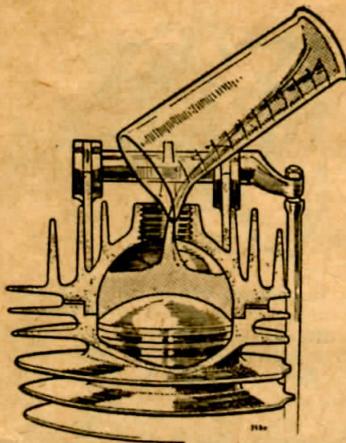
Remettez en place la culasse après avoir changé le joint et veillez à serrer également les écrous. Vous aurez pris soin de changer les ressorts de soupapes, et de roder celles-ci.

Il est impossible de donner des indications sur le réglage de la distribution étant donnée la grande variété des systèmes employés. Ne croyez pas qu'un excès d'avance donnera une augmentation de vitesse.

Pour le réglage de la carburation, il faut faire des essais sur une base de deux ou trois kilomètres et voir les vitesses obtenues avec différents gicleurs. En ce qui concerne les bougies, les quatre temps sont moins délicats que les deux temps, mais prenez cependant de préférence des bougies dont les électrodes ne débordent pas.

Le choix de la multiplication est extrêmement important. Il faudrait pour ne pas hésiter avoir le diagramme de puissance du moteur. A défaut c'est encore par tâtonnements qu'il faut opérer.

N'oubliez pas enfin que le moteur n'est



Le volume de la chambre d'explosion sera facilement obtenu en versant par le trou de la bougie de l'huile contenue dans un récipient dont on connaît la contenance exacte



pas tout dans une machine, mais que la boîte de vitesse peut absorber une partie notable de la puissance, ainsi que les moyeux. Ayez juste dans la boîte et dans les moyeux la qualité et la quantité voulue de lubrifiant. L'alignement des pignons doit être correct ainsi que la tension des chaînes. Méfiez-vous des freins qui peuvent mal dégager. Adoptez une position qui

réduise la résistance de l'air. Sinon votre vitesse tombera immédiatement de plusieurs kilomètres à l'heure. La valve des roues crée du balourd et doit être équilibrée par un petit contrepoids fixé sur la jante.

En fait, la recherche de la vitesse soulève une masse de problèmes et il faut de la patience pour effectuer une mise au point vraiment efficace.

H.-P. BORESTROKE.



Du nouveau chez Corre-La Licorne

Solutions mécaniques éprouvées, châssis ultra robuste et de grandes dimensions; tout, dans cette 5 CV remarquable, a été étudié en vue du confort et de la facilité de conduite.



Aux Etablissements Corre-La Licorne, nous avons pu examiner dans tous ses détails et prendre des croquis de sa nouvelle 5 CV, qui va sortir prochainement à l'occasion du Salon; nous sommes heureux d'en offrir la première description à nos lecteurs, doublement heureux, car à la primeur de cette description s'ajoute la qualité tout à fait remarquable du nouveau modèle présenté.

La 5 CV Corre-La Licorne est, en effet, et très sincèrement une voiture exceptionnelle, et il nous faut avouer que, si sur certaines marques on trouve des solutions tout à fait plaisantes du point de vue mécanique, ce n'est que bien rarement que l'on peut contempler un ensemble aussi homogène dans lequel le bon sens et la logique ont su créer un lien d'harmonie constant entre tous les organes.

Au premier regard, le nouveau modèle semble être d'une ligne extrêmement classique, aucune solution révolutionnaire ne se décelé, aucun sacrifice aux tendances d'avant-garde mécanique qui durent ce que durent les roses, rien que du classique ayant fait ses preuves. Mais si on a l'impression d'avoir vu des solutions analogues à droite et à gauche, sur diverses marques, on ne peut s'empêcher d'admirer la façon harmonieuse dont la 5 CV Corre-La Licorne a groupé tout ce qu'il y avait de bon d'une manière et d'un dessin combien personnel.

On est, en outre, très frappé des dimensions exceptionnelles du châssis, voie de 1 m. 25 et écartement des longerons à l'arrière de 0 m. 86, permettant l'installation de car-

rosseries aussi spacieuses et confortables que sur une 10 CV; excellente impression visuelle, notre œil n'étant que trop habitué en fait de 5 CV qu'à des boîtes exiguës, montées sur des châssis ratatinés.

Cette ligne de conduite est générale chez Corre-La Licorne, et nos lecteurs, qui ne connaissent pas encore ce nouveau modèle n'ont cependant pas été sans être frappés des dimensions généreuses des types plus forts et en particulier le type berline qui a valu à la marque un légitime succès.

Le moteur de la 5 CV est un quatre-cylindres de 60 d'alésage et 80 de course, correspondant à une puissance fiscale de 5 CV.

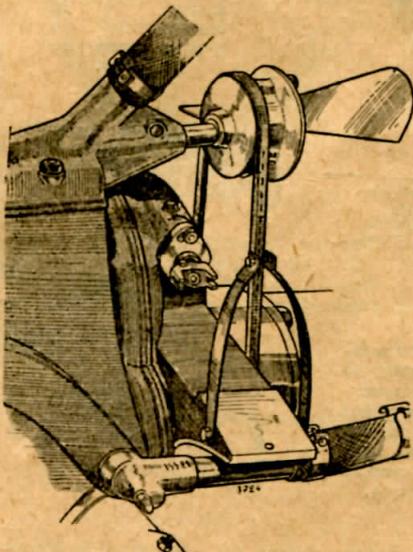
Les cylindres sont fondus d'un seul bloc avec les carters supérieurs, formant un tout très rigide, peu sonore et réfractaire aux vibrations.

La culasse est amovible et à grand refroidissement, par thermo-siphon.

Le vilebrequin est du type à deux paliers avec manetons de grand diamètre, piston aluminium et bielles « confortables » permettant de grands régimes sans vibrations. Soupapes latérales inclinées.

L'arbre à cames plonge jusqu'à la hauteur de son axe dans une cuvette d'huile et assure en même temps le graissage des engrenages de commande de pompe à huile.

Commande de distribution par pignons hélicoïdaux. Allumage par magnéto transversale donnant une accessibilité immédiate au rupteur.



Commande de magnéto. — La magnéto a été enlevée afin de montrer la bague excentrée réglable. La tension de la courroie du ventilateur s'effectue également par excentrique.

Démarrage par dynamoteur 12 volts placé en bout de vilebrequin, ce dynamoteur très puissant et massif permet un démarrage instantané par n'importe quelle température sans fatigue pour la batterie; son emplacement fait qu'il se projette légèrement en avant du radiateur évidé à cet effet à sa base, contribuant à donner à la ligne très sobre de celui-ci une allure puissante vraiment « grande voiture ».

Le graissage du moteur se fait sous pression avec pompe à engrenages noyés.

Fixation du moteur en trois points: deux sur le carter d'embrayage et un à l'avant sous le support du dynamoteur.

L'embrayage à disque fonctionnant à sec ne nécessite aucun entretien ni visite, ses ressorts multiples sont très facilement réglables.

La boîte de vitesses, formant bloc avec le moteur, comporte trois vitesses et une marche arrière commandée par levier à rotulé au centre.

Dispositif classique « Licorne » de flasques avant et arrière rapportées, commande de compteur prise sur la boîte. Cardan à flector centré sur rotulé.

Le pont arrière, en tôle emboutie et de la forme si robuste du banjo, est prévu

Pédales. — On peut voir les crans de réglage sur l'axe du pédalier (la pédale de débrayage qui se trouve normalement au niveau de celle de frein est inclinée vers l'A pour dégager le dessin.



avec un dispositif spécial breveté, permettant de sortir facilement la couronne et le boîtier de satellites sans enlever le pont arrière de la voiture.

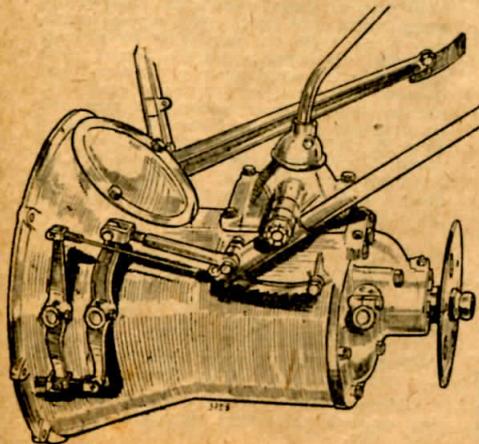
A cet effet, le carter de différentiel boulonné sur le corps en tôle emboutie est muni de deux paliers portant la couronne. Après avoir enlevé le couvercle arrière, il est facile de sortir ces deux paliers portant la couronne et de dévisser la cartouche des roulements du pignon conique et de sortir ainsi l'arbre de cardan complet.

Le couple conique est à taille silencieuse Gleason.

L'essieu avant, du type classique, est à pivots inclinés dans lequel le porte-à-faux sur l'axe de pivotement a été réduit au minimum possible; en fait, en regardant la roue de profil, on ne se douterait pas, si l'on n'apercevait la commande, de la présence de frein avant dont le tambour est tout entier dissimulé dans la grande concavité du voile de la roue, le pivot est donc très près de la verticale du point de contact au sol.

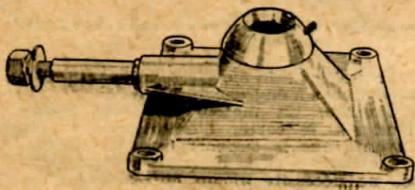
La direction, fixée au moteur, est à vis et secteur, avec dispositif de rattrapage de jeu.

Le châssis, en longerons droits, donne une impression de robustesse rarement



atteinte, il porte des ressorts avants droits, dont les jumelles sont à l'avant et la main de poussée à l'arrière ; à l'arrière, ressorts semi-cantilever obliques fixés par des silent-blocs le plus près possible de la roue, augmentant ainsi dans de notables proportions la stabilité du châssis et diminuant le plus possible les efforts dans le corps du pont.

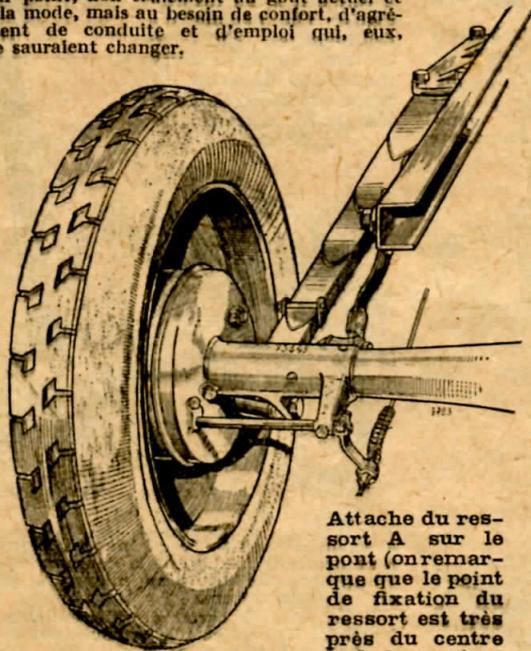
Poussée par les ressorts, réaction par



Détail des pièces comportant le montage du levier de vitesse à rattrapage de jeu.

tube central. Freins au pied et à main sur les quatre roues.

Au sujet carrosserie, nous laisserons entièrement la parole aux constructeurs en envoyant à l'imprimerie la partie du mémoire correspondant qu'ils nous ont remis ; nos lecteurs jugeront, car nous n'avons ni retranché ni ajouté une ligne de la parfaite logique de conception qui correspond, point par point, non seulement au goût actuel et à la mode, mais au besoin de confort, d'agrément de conduite et d'emploi qui, eux, ne sauraient changer.



Attache du ressort A sur le pont (on remarque que le point de fixation du ressort est très près du centre de la roue).

Carrosserie

L'avant du châssis est prévu de telle sorte que l'on peut obtenir aisément une largeur intérieure de 1 m. 15 au droit des sièges, en ayant une carrosserie dont la ligne extérieure est dans le prolongement du capot.

La disposition des longerons permet de bien supporter la caisse, sans avoir pour cela de trop larges brancards.

Les leviers et pédales sont correctement situés par rapport au siège du conducteur.

La voie prévue, très large (1 m. 250), permet de supprimer les évènements dans la carrosserie à l'arrière.

Le dessus du longeron est à 0 m. 435 seulement du sol, de telle sorte qu'il est facile d'établir une carrosserie sans bavolets latéraux.

Les carrosseries prévues sont des décapotables trois places qui ont été étudiées en s'inspirant des principes suivants :

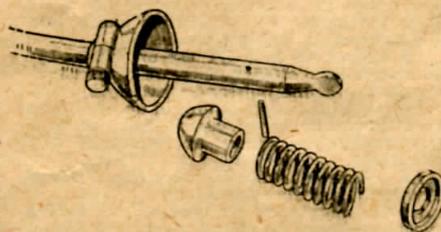
a) Les sièges avant doivent être très confortables.

b) La disposition du siège arrière doit être telle que l'on puisse charger facilement des malles ou colis lorsque la troisième place est inoccupée (cas du voyageur de commerce).

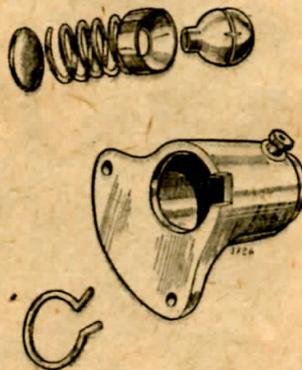
c) La troisième place doit être placée sous la capote.

d) Il doit y avoir suffisamment de place dans les coffres pour ne pas être obligés de garder des bagages auprès de soi et ceux-ci doivent être accessibles sans déranger les occupants.

e) La carrosserie d'une 5 CV doit être légère pour ne pas accroître la fatigue du



Dispositif démonté d'articulation de la commande de freins sur le châssis.

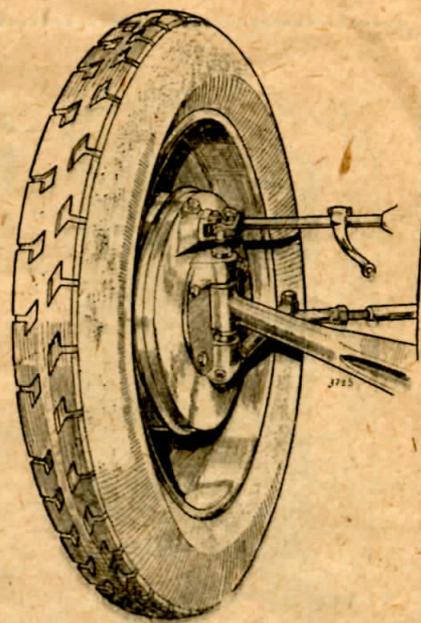


moteur, l'usure des organes et la consommation d'essence.

A nos lecteurs qui trouveraient cet article trop dihyrambique, nous répéterons avec force qu'il n'est que l'expression sincère de nos impressions sur un châssis qui nous a véritablement « tapé dans l'œil », que nous avons examiné point par point dans ses plus infimes détails.

D'ailleurs, la construction Corre-La Licorne est connue, vous verrez bientôt ce nouveau modèle et vous constaterez qu'il était de notre rôle d'en dire tout le bien que nous en pensions.

Enfin, pour ceux qui veulent à toute force voir une critique, nous adresserons à la Maison Corre-La Licorne le léger reproche de calculer trop large les différents organes et de prévoir ainsi une marge plus grande



Essieu avant. — Le tambour de frein est complètement encastré dans la roue : le pivot est donc très près de verticale du point de contact au sol.

que ne le comporte la qualité des alliages actuels ; en un mot de faire un peu lourd, mais qui songera jamais à se plaindre d'un excès de sécurité et d'un excès de solidité offerts par-dessus le marché.

Courrier du Concours

Nous recevons tous les jours des demandes pour le réassortiment des numéros de *Motocyclisme-Automobilisme* 192, 193 et 194, ainsi que pour *Moto Revue* 221, 193 prévenons nos correspondants que ces quatre numéros sont momentanément épuisés, mais qu'ils les recevront en temps voulu ; qu'ils n'aient donc pas de crainte à ce sujet.

Pour nous demander des numéros de réassortiment joignez toujours la somme de 1 fr. 25 par numéro, plus 0 fr. 10 pour frais de poste par numéro également. Pour l'étranger joindre 0 fr. 40 par numéro pour poste.

Au fur et à mesure des rentrées nous expédierons les numéros aux demandes qui nous auront été faites.

L'envoi des solutions

Nous recommandons à nos correspondants qui participent à notre grand concours, de détacher toutes les questions qui devront nous parvenir avec le bordereau récapitulatif qui paraîtra dans un de nos prochains numéros. Nous rappelons que seuls les abonnés pourront participer à notre concours ; ceux qui désirent maintenant y prendre part, devront faire partir leur abonnement du numéro de *Moto Revue* du 15 avril et se procurer les numéros de *Motocyclisme* du 25 avril et 10 et 25 mai. Nous pourrions également faire partir l'abonnement de l'époque préférée par l'abonné, en fournissant les numéros manquants à 1 fr. 25, plus 0 fr. 10 pour port (étranger 0 fr. 40) par numéro.

COUPS DE GRIFFE

De notre excellent confrère : Sport-Midi

En titre important, il annonce :

« L'Aigle Germanique » a sérieusement malmené le « Coq Gaulois »...

D'accord, mais enfin, pourquoi organiser des combats coq contre aigle. Un handicap s'imposait.

INFLUENCE DU REGLAGE DE LA DISTRIBUTION

Monos et bicylindres en V



Le réglage de la distribution joue un très grand rôle pour la puissance d'un moteur : on n'hésite pas à lui attribuer les performances remarquables obtenues par certains moteurs. Il est certain que le réglage de la distribution, les profils des cames sont différents, s'il s'agit d'un moteur de tourisme, de sport, de grand sport, de course ; les angles d'ouverture et de fermeture ne sont pas les mêmes, les profils des cames sont eux aussi différents les taux de compression, eux aussi, différents. On ne peut certes entrer dans trop de détails, car le réglage varie d'un moteur à l'autre, et deux maisons peuvent établir des moteurs de même alésage, de même course, de même taux de compression, de même poids de volants, et qui ne s'accommoderont certainement pas des mêmes angles d'ouverture et de fermeture ou du même profil de cames, et cependant leurs caractéristiques principales sont identiques. L'étude d'une distribution est plus serrée qu'on se l'imagine, elle a une répercussion très sensible sur les fonctions respiratoires du moteur, l'aspiration et celles d'évacuation des gaz brûlés.

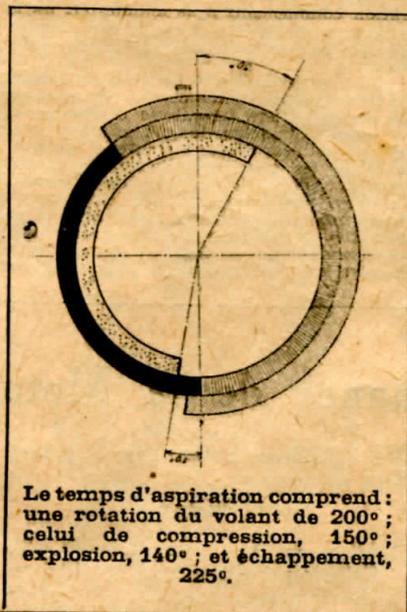
Levée de soupape progressive

Le profil d'une came d'admission à levée progressive est certes très désirable, car rien ne sert d'ouvrir toute grande la porte d'entrée des gaz au moment où la dépression dans le cylindre est très faible, car alors c'est l'air qui ferait brusquement irruption au cylindre, sans attendre l'essence.

En pratiquant la levée progressive, on réduit le retard de la colonne d'essence en réduisant l'avance de la colonne d'air, car l'air, quoique nous fassions, arrivera au cylindre avant l'essence ; il nous faudra donc, pour admettre les vapeurs d'essence, laisser la porte ouverte un peu plus longtemps. A cet effet, on ne pratiquera la fermeture de la soupape que lorsque le piston, après avoir passé son point mort inférieur, aura légèrement remonté pour le temps de compression.

Mais, toutefois, il faudra provoquer la fermeture de la soupape avant que le temps de compression se fasse sentir suffisamment, car alors les gaz seraient refoulés au carburateur. Car il ne faut pas oublier que le piston, aux environs des points morts, a un déplacement très faible pour un angle assez grand de la rotation du vilebrequin ; le mouvement du piston varie très peu entre 30 et 25 et même 20 degrés. C'est donc avantageux que de maintenir la soupape ouverte. Les gaz, par suite de leur élan, continuent à

affluer au cylindre en s'y comprimant légèrement ; ce n'est qu'au moment où le piston commence à remonter sensiblement et où l'on courrait le risque de voir les gaz rebrous-



Le temps d'aspiration comprend : une rotation du volant de 200° ; celui de compression, 150° ; explosion, 140° ; et échappement, 225°.

ser chemin que l'on aura à leur fermer la porte de sortie, en laissant la soupape retomber sur son siège.

Réglage séparé des cylindres en V

Lorsqu'il s'agit d'un deux cylindres en V cette règle comporte une légère exception et si, en théorie, le réglage des deux cylindres devrait être identique, en pratique, il en est tout différemment et les angles d'ouverture et de fermeture, ainsi que le profil des cames, sont différents pour chaque cylindre. Cela saute aux yeux lorsqu'on examine l'engrenage de distribution portant les quatre cames d'un moteur Harley-Davidson : les cames ne se ressemblent pas, les unes ont un profil rectiligne, d'autres l'ont décalé, et comportent un arrondi. Autrement dit, le cylindre avant n'a pas le même réglage que le cylindre arrière, et c'est justice, car ils travaillent dans des conditions différentes, si paradoxal que cela puisse être pour des cylindres fixés au même carter et accouplés par leurs pistons et leurs bielles au même maneton. Cette différence de réglage compensera le retard qu'un des cylindres a sur l'autre. Bien qu'accouplés au même maneton, les pistons d'un moteur en V se trouvent rarement à la même hauteur dans le cylindre, sauf aux points morts ; l'un est toujours plus élevé que l'autre ; il est donc en avance, pour certains temps, qui empiètent l'un sur l'autre.

C'est ainsi que le piston du cylindre arrière commencera à remonter avant celui d'avant en raison du sens de rotation de droite à gauche (sens opposé à celui des aiguilles d'une montre).

Ainsi, pour le cylindre avant, l'échappement se fera avec 55 degrés d'avance et 17 de retard à la fermeture.

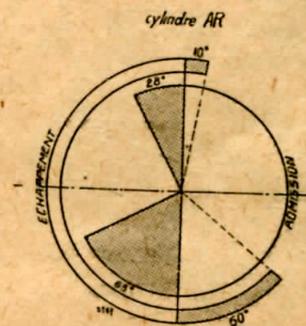
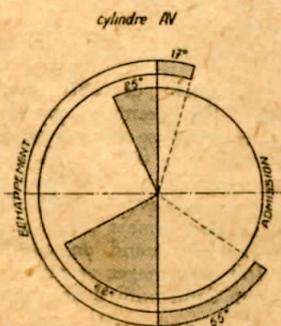
Ainsi, pour le cylindre arrière, l'échappement se fera avec 50 degrés d'avance et 10 de retard à la fermeture.

Ainsi, pour le cylindre avant, l'admission se fera avec 62 degrés d'avance et 25 de retard à la fermeture.

Ainsi, pour le cylindre arrière, l'admission se fera avec 68 degrés d'avance et 28 de retard à la fermeture.

Les cylindres par cela même qu'ils font entre eux un angle variant de 30 à 90°, il est de 45 dans l'Indien, de 42° dans l'Indian, le mouvement des piston dans les cylindres ne peut être rigoureusement en coïncidence qu'aux points morts ; il en résulte donc un mouvement irrégulier et si ce mouvement convient bien à un cylindre réglé exactement comme on le ferait pour un mono cylindre, il ne le sera plus pour l'autre comme cela serait pour un deux cylindres verticaux à intervalles équidistants entre deux points morts, deux explosions.

Donc, si le mouvement convient bien à un cylindre, il ne convient plus pour l'autre, et comme on ne peut faire un vilebrequin spécial pour chaque cylindre, on sera dans l'obligation de les régler spécialement chacun et de ne pas employer de cames de même profil pour chacun d'eux, mais des cames dissymétriques, sinon l'un des pistons se déplacera plus vite que l'autre, ou du moins tendra à le faire puisqu'ils ne sont pas indépendants l'un de l'autre. C'est d'ailleurs, pour chercher à rattraper cette différence que l'on assigne à chaque cylindre



Galage de chacun des deux cylindres d'un moteur en V.

un réglage spécial ; on y parvient de façon assez satisfaisante en pratique. Les résultats encourageants obtenus dans maintes épreuves sont là pour le démontrer surabondamment.

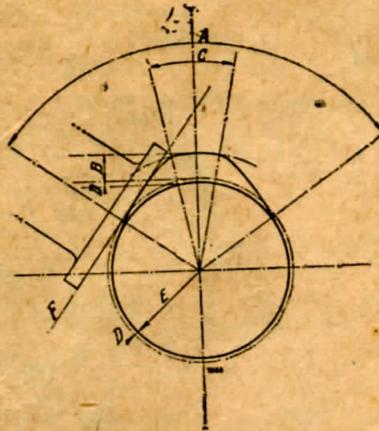
Influence du réglage de l'échappement

Une erreur dans le réglage de l'admission (légère s'entend) aura moins de répercussion sur le bon fonctionnement du moteur qu'un écart, même plus léger, sur le réglage de l'échappement. Un intervalle trop grand entre soupape et poussoir se remarquera moins à l'admission qu'à l'échappement ; il n'en sera plus de même à l'échappement, car le moteur ne tardera pas à s'échauffer, plus que de raison. Au temps d'admission, nous cherchons à introduire dans le cylindre des gaz entraînés par une dépression plutôt faible, qui sont peu homogènes et à relativement basse température.

Quand à l'échappement, c'est tout l'inverse, nous voulons évacuer des gaz à température et pression élevées et assez homogènes, nous cherchons à assurer la plus complète possible cette évacuation. Ces gaz très chauds ne doivent rester en contact que le moins de temps possible, sinon le moteur s'échauffera ; ils doivent être expulsés intégralement, sinon leur présence au sein des gaz frais nuira à leur inflammation, à la vigueur de l'explosion, à la rapidité de la déflagration en raison de la proportion d'acide carbonique assez considérable qu'ils contiennent, gaz inertes qui entravent la combustion bien loin de la favoriser. Les gaz seront dilués et le rendement de la cylindrée s'en ressentira.

Ceci montre bien l'intérêt qu'il y a à maintenir l'échappement ouvert le plus longtemps possible, en empiétant sur le temps d'explosion (avance à l'échappement) et dans le temps d'admission (retard à la fermeture de l'échappement).

En maintenant la soupape ouverte un peu plus longtemps, les gaz restant dans le cylindre vont suivre le mouvement, mais il ne faut pas abuser et dépasser 18 à 20° (10° sont une bonne moyenne), car alors la dépression dans le cylindre au temps d'aspi-



Tracé du profil d'une came
 A, angle d'ouverture de la soupape. — B, levée de soupape. — C, ouverture maximum. — D, jeu contre la queue de la soupape et le poussoir. — E, noyau de l'arbre à came. — F, poussoir à plateau.

ration commençant à se manifester, les gaz brûlés seront aspirés, ramenés au cylindre à travers la soupape d'échappement encore ouverte.

On accroît encore le bénéfice du retard à la fermeture de l'échappement en munissant le moteur d'une tuyauterie d'échappement de grand diamètre, longue et aussi droite que possible. Cette tuyauterie aidera à extraire les gaz du cylindre, en formant pompe, aspirant les gaz hors de la sortie du cylindre par suite du vide créé dans la tuyauterie par la sortie terminale des gaz. Cet effet de la longue tuyauterie est d'autant plus sensible que le degré de retard à la fermeture de l'échappement est plus grand ;

l'effet d'entraînement des gaz est encore accru du fait du refroidissement des gaz par la grande surface offerte à l'air par la longue tuyauterie.

Réglage à « temps croisés »

Quantité de moteurs de course, à haut rendement, pratiquent le réglage dit à « temps croisés », c'est-à-dire que l'échappement et l'admission se trouvent un instant ouverts ensemble ; cela ne va pas sans inconvénients au ralenti, où il se produit des retours au carburateur, mais ces moteurs ne sont réglés que pour un régime très rapide, et l'on n'a pas envisagé l'allure du ralenti qui n'a lieu que très rarement et momentanément.

La question du réglage de la distribution nécessite une longue et minutieuse mise au point pour tirer d'un moteur la quintessence de rendement.

Nouveaux brevets

- J. Weisz. — Béquille pour bicyclettes et motos.
- C. A. C. E. Delavaux. — Dispositif pour augmenter l'effort moteur sur les véhicules à pédales.
- E. W. Haward, A. E. Walker. — Perfectionnements aux pare-boue pour roues de véhicules.
- R. Fournier. — Appareil empêchant le vol.
- L.-T. Marr. — Perfectionnements aux coussins amovibles pour selles de bicyclettes et autres véhicules analogues.
- M.-D. Moriametz. — Couvre-selle.
- P. Ceyral. — Moyen à réglage axial invisible pour cycles vélos-moteurs, motocyclettes, etc.
- A. Bonhomme. — Selle.
- Etablissements Lombard. — Monture de guidon indéformable en tous sens pour cycles, motocycles.
- W.-M. Tanner. — Dispositif perfectionné de suspension flexible pour motocyclettes.
- Office Boettcher H. Fils, 21, rue Cambon Paris (1^{er}).

Les Pannes de la Motocyclette

Le Royal Automobile Club de Grande Bretagne a organisé à l'usage de ses membres une organisation de dépannage. Chaque année il publie le nombre des pannes où ses mécaniciens sont intervenus. et classe ces pannes d'après leur cause. Ces chiffres donnent une indication approximative mais intéressante néanmoins sur les parties les plus délicates des motos actuelles.

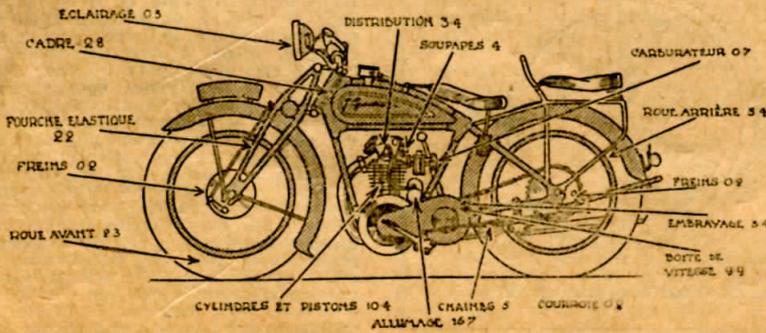
En 1926, le nombre de motocyclistes qui, restés en panne, ont été secourus par l'R. A. C. s'est élevé à 1.360.

C'est, et nos lecteurs s'y attendent, à l'allumage qu'est attribuable la plus grande proportion de pannes, 16,7 %.

Voici d'ailleurs la liste avec le pourcentage ;

Moteur	
Allumage	16,7 %
Cylindres et pistons	10,4 —
Distribution	3,4 —
Soupapes	4 —
Graissage	4,5 —
Carburateur	0,7 —
Divers	9,4 —
Transmission	
Chaînes	5 %
Courroie	0,2 —
Boîte	9,9 —

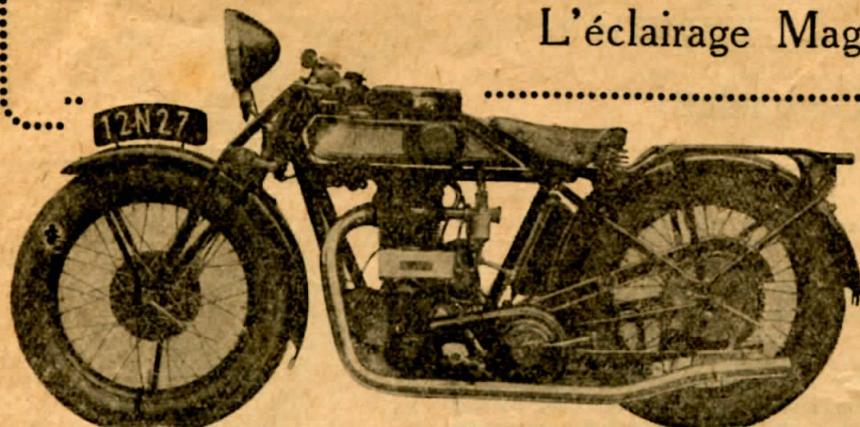
Embrayage	3,4 %
Kick-starter	0,2 —
Freins	0,2 —
Pignons	1,4 —
Fourches élastiques	2,2 —
Fourches arrière	1,4 —
Cadre	2,8 —
Roue avant	2,3 —
Roue arrière	3,4 —
Commandes	0,4 —
Direction	1,5 —
Eclairage	0,3 —
Roue de sidecar	1,1 —
Ressorts	0,6 —
Châssis	0,6 —
Attaches	1,4 —
Accidents	12,5 —



Naturellement, ces chiffres n'ont rien d'absolu. Par exemple quand on voit la chaîne en cause dans 5 % des cas et la courroie dans 0,2 % cela vient de ce que la courroie est très peu employée, par comparaison avec la chaîne. Une statistique ne doit jamais être acceptée à la lettre surtout quand on considère que ces 1.360 dépannages se répartissent sur plus d'un demi-million de machines.

À l'heure présente le chiffre des motos en Grande-Bretagne a dépassé 1 million 200.000.

L'éclairage Maglum L. M. C.



La nouvelle Monet-Goyon à culbuteurs avec un éclairage Maglum L. M. C.

PENDANT longtemps l'emploi de la moto la nuit a été presque impossible faute d'un éclairage suffisant et vraiment pratique. L'électricité a donné aux voitures automobiles un éclairage d'une puissance d'un pratique et d'une sûreté admirables. On y voit littéralement comme en plein jour et les étapes nocturnes ne présentent plus aucune difficulté. On peut donc se demander comment il peut se faire que la moto ne soit pas régulièrement livrée comme la voiture avec un équipement électrique. C'est que pour la moto il y a deux gros obstacles à surmonter : le prix et l'encombrement. On ne peut alourdir une machine de 100 kilos ou augmenter son prix de deux mille francs. Un éclairage électrique n'avait de chances de réussir sur le marché que s'il était très simple, très léger, peu volumineux et peu coûteux tout en offrant une garantie absolue de fonctionnement régulier. Ces problèmes complexes ont été très heureusement résolus par la Société Magneto-Lumière et la magnéto Maglum a dès son apparition connu un très grand succès. Parfaitement construite, facile à adapter, elle est par surcroît d'un prix très modique. Elle ne comporte aucun organe délicat qui puisse se dérégler. On est sûr, absolument sûr de disposer d'un éclairage intense qui ne nécessite ni nettoyage ni réglage ni entretien.

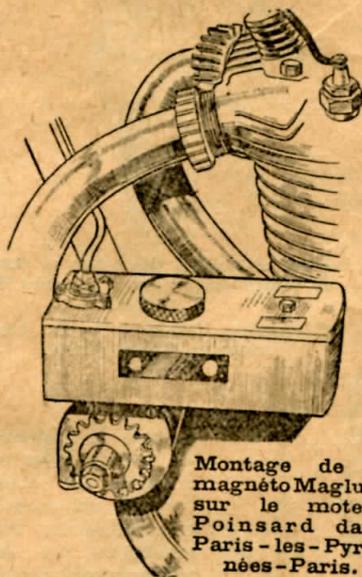
Les accumulateurs sont lourds, fragiles, coûteux et réclament des soins fréquents. A quoi servent-ils d'ailleurs sur une moto qui ne comporte pas de démarreur électrique ? Un éclairage par pile est prévu à l'arrêt. Les accumulateurs ne seront bons qu'à donner des ennuis si on ne les entretient pas régulièrement et cela sans gros avantage pratique. Aussi, dans l'équipement Maglum, ont-ils été supprimés avec beaucoup de raison. Quant à la constance de l'éclairage, la magnéto Maglum est autorégulatrice et quel que soit le régime du moteur et l'allure de marche l'intensité du faisceau projeté reste la même. Ceci est un point extrêmement important. Cette autorégulation est d'ailleurs obtenue sans l'intervention d'un organe mécanique susceptible de se dérégler.

On ne peut rien rêver de plus simple que la magnéto Maglum et la simplicité de son aspect extérieur ne masque pas des complications internes. Si nous démontons le carter étanche qu'allons-nous trouver ?

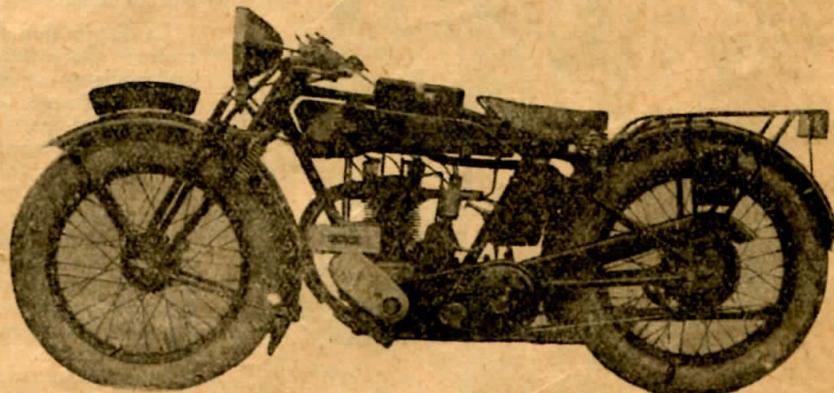
La boîte rectangulaire qui se trouve à la partie supérieure contient un aimant permanent horizontal. Dans le tunnel constitué par les masses polaires plonge un induit fixé au couvercle et d'où part le fil qui va aux phares. Cet induit ne tourne pas, et les variations du flux magnétique nécessaires à la production du courant sont produites par la rotation d'un volet interposé entre l'induit et les masses polaires. Ce volet ou rotor est le seul organe en mouvement. Il est d'un faible poids, il est animé d'un mouvement rotatif et parfaitement équilibré et peut tourner à de grandes vitesses sans

aucune espèce de risque. Le rotor est constitué par deux masses de fer magnétique calées à 180 degrés. Le courant produit dans l'induit est alternatif, ce qui n'a pour l'éclairage aucun inconvénient, mais ne permet bien entendu pas la recharge d'accumulateurs.

A la partie inférieure se trouve l'appareil multiplicateur qui permet au volet d'atteindre



Montage de la magnéto Maglum sur le moteur Poincard dans Paris - les - Pyrénées - Paris.



Avouez que la ligne de cette belle Terrot est complétée par le système d'éclairage Maglum L. M. C.

un régime de rotation suffisant pour produire un courant assez intense. Ce mécanisme est abrité dans un carter étanche et comme il fonctionne dans un bain d'huile il est inusable et ne peut jamais causer d'ennuis.

L'autorégulation du courant est peut être le point le plus ingénieux de cette curieuse machine.

Si rapide que soit la production du courant induit sous l'influence des variations du flux magnétique, cette production n'est cependant pas instantanée, mais il existe un certain décalage et ce décalage devient de plus en plus grand au fur et à mesure que la fréquence augmente. Par suite de ce décalage, il y a comme un véritable freinage du courant électrique, freinage qui augmente en même temps que le régime de telle sorte que le courant reste constant. Le courant peut donc être utilisé directement dans le phare sans qu'on ait à interposer aucune résistance pour le ramener à une intensité déterminée. Les ampoules des phares n'étant exposées à aucun survolage fonctionnent dans des conditions idéales et durent indéfiniment.

Le tout n'est pas de produire un excellent appareil, mais il faut encore faciliter l'adaptation aux machines existantes. La Société L. M. C. a donc avec beaucoup de raison, étudié le montage de sa magnéto lumière sur toutes les machines existantes et livre en même temps que l'appareil toutes les pièces nécessaires à son montage. Il n'y a donc ni tâtonnements, ni installations de fortune mais un montage instantané et parfait.

Pendant le jour, la magnéto Maglum ne tourne pas à vide, mais elle est pourvue d'un système d'embrayage qui permet de la rendre indépendante du moteur et évite ainsi l'usure et la très légère absorption de puissance qui pourraient provenir d'un emploi continu. Dans ces conditions la magnéto Maglum est absolument inusable et survivra à la moto sur laquelle elle est montée. Pour la mettre en action, il suffit de tourner un bouton et on dispose instantanément d'un éclairage puissant, constant et régulier qui permet de rouler sans danger dans la nuit aussi vite qu'en plein jour.

Par sa simplicité, sa robustesse, sa puissance, sa sécurité et aussi par son bon marché et sa facilité de montage la magnéto lumière Maglum apporte au problème de l'éclairage des motos une solution absolument parfaite et elle contribue à augmenter singulièrement les possibilités d'emploi de la motocyclette. Elle constitue donc un véritable bienfait et il semblera étrange de voir une machine qui ne soit pas équipée d'un éclairage aussi puissant que simple et économique.

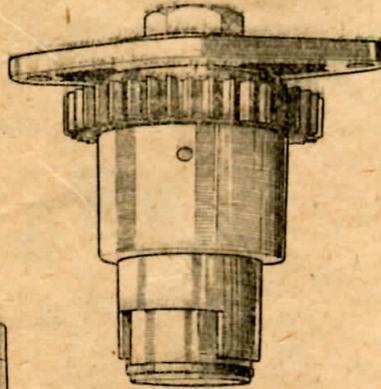
H.-P. BORESTROKE.

UNE NOUVELLE DISTRIBUTION

Le moteur Gargnelutti

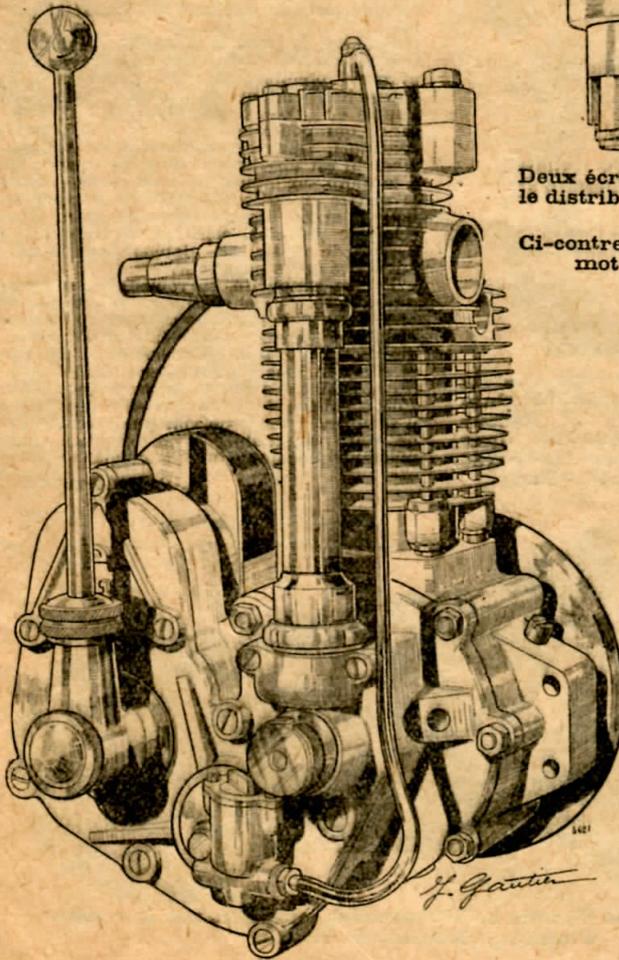
MALGRÉ tous les perfectionnements dont elle a été l'objet, on ne peut considérer la distribution par soupape comme entièrement satisfaisante. Le stroboscope et le cinéma ont montré combien le fonctionnement des soupapes à très haut régime était irrégulier et on a depuis longtemps rêvé d'une commande plus positive, plus sûre. On connaît les divers types de sans-soupapes à distribution, par fourreaux doubles dans le Knight, simples dans le Mc Collum, mais avec un mouvement louvoyant. Il y a d'autres variantes, comme l'Impéria à tiroirs latéraux, comme le Scmitt, etc. L'inconvénient de tous ces systèmes c'est d'introduire dans le moteur des organes animés d'un mouvement alternatif qui fatigue les pièces qui les composent et donne naissance à des vibrations plus ou moins aisées à éliminer. Il serait sous ce rapport préférable d'avoir un distribu-

teur rotatif qui ne serait pas exposé à de brusques changements de marche et à des chocs violents. Il faut, par contre, reconnaître qu'une telle distribution n'est pas d'une réalisation aisée et que faire fonctionner un organe de distribution rotatif en tête d'un cylindre est très délicat à cause de la chaleur de la culasse qui rend le graissage difficile. Mais à cet égard l'expérience seule peut permettre de se prononcer. S'il est prouvé qu'une telle distribution peut fonctionner sans



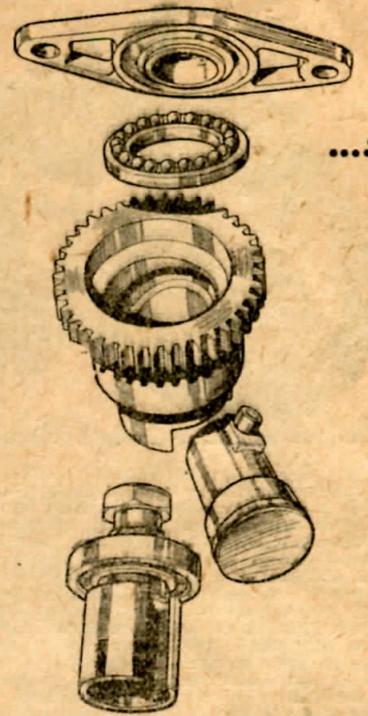
Deux écrous à dévisser et tout le distributeur est à portée de la main.

Ci-contre l'ensemble du bloc moteur Gargnelutti.



risques de grippage, de bris de billes ou d'usure, elle constituerait un progrès très intéressant non seulement sur les soupapes mais encore sur les fourreaux.

La distribution du moteur Gargnelutti est réalisée de la manière suivante. Un arbre vertical porte à sa partie supérieure un pignon à denture droite. Celui-ci engrène avec un pignon d'un diamètre double qui entraîne le boisseau de distribution qui porte une échancrure. A l'intérieur du boisseau de distribution nous trouvons une pièce cylindrique qui, elle, est fixe et maintenue par



Le distributeur démonté, remarquer le chemin hélicoïdal commandant le piston de distribution.

une plaquette boulonnée sur la culasse. Elle porte une rainure verticale. Enfin il y a à l'intérieur même de cette pièce une sorte de piston à double alésage qui va de la manière suivante faire office de soupape. Il porte sur le côté un tenon qui s'engage dans la rainure verticale et sur ce tenon un galet qui, lui, vient pénétrer dans une rainure hélicoïdale pratiquée à l'intérieur du boisseau rotatif. Il est facile de voir que quand celui-ci tourne ce piston soupape monte et s'abaisse. C'est un mécanisme analogue à celui que nous trouvons dans les porte-plume réservoirs du type Safety. D'autre part, l'échancrure, au moment où le piston soupape est levé, se trouve démasqué et met le cylindre en communication avec la lumière d'admission ou celle d'échappement. Nous avons donc ici une distribution parfaitement desmodromique. Elle est montée sur billes et une canalisation d'huile en assure le graissage.

Il s'agit là d'un système de distribution particulièrement intéressant. Si les températures sont assez basses pour que l'huile de graissage puisse conserver ses propriétés lubrifiantes on aurait une distribution indéglable, offrant aux gaz de larges passages et assurant un rendement exceptionnel. Remarquons d'ailleurs que la seule partie de la distribution qui soit en contact prolongé avec les gaz brûlants c'est le fond du piston soupape et que cette surface n'est pas bien grande. Les organes de distribution s'ils sont d'une

part échauffés par les gaz d'échappement sont, par compensation refroidis par les gaz frais. En sorte qu'il est raisonnable d'escompter de ce moteur d'excellents

résultats. Extérieurement il est d'un aspect très net et est combiné avec un changement de vitesses en un bloc moteur. Il est actuellement monté sur

une petite moto la Centaura. Souhaitons qu'il justifie toutes les espérances qui sont fondées sur lui.

Le Sport de la Semaine

Réflexions d'un profane

Des différentes manifestations motocyclistes auxquelles j'ai assisté ce dimanche, je tire la conclusion que l'idée motocycliste pénètre de plus en plus dans les masses et gagne nos municipalités. A Garches, le Conseil municipal était entièrement opposé à la réunion projetée : le maire, très ouvert aux progrès actuels, consentit un essai loyal d'une course motocycliste dont le départ eut lieu en pleine fête locale. La discipline de tous, le sérieux de nos jeunes gens, ont étonné la population. M. le Maire de Garches ne nous a-t-il pas assuré qu'il était profondément intéressé par notre démonstration et qu'il se devait de reconnaître qu'une épreuve motocycliste, telle que *Moto Revue* le comprend, est plus sûre que n'importe quelle course cycliste.

Voilà du bon travail dont M. Motte, de Garches, a une grosse part de succès.

A Montmartre, ce fut la cohue d'un peuple en délire. Les agents renversèrent les rôles et durent protéger les motocyclistes et automobilistes contre les excès de vitesse des piétons. Là encore, le succès nous a prouvé l'engouement de la foule pour la moto.

A nous, à *Moto Revue*, à tous nos Clubs de comprendre l'évolution sympathique qui s'opère vis-à-vis de nous : à chacun de maintenir ferme la discipline et l'ordre nécessaires, et notre cause, avant peu, sera définitivement gagnée.

M. A...

Résultats :

Au Mont-Blanc

La 2^e course de côte organisée par l'A. C. du Mont-Blanc, dans la montée du col de Montets (3 km.), a vu la chute du record établi en 1926 ; le nouveau recordman est Probst, sur Bugatti 2 litres, qui fit le dur parcours en 2 m. 40 s. 3/5 (moy. hor. 67 km 247).

Le deuxième meilleur temps (et record motocycliste) a été fait par Boetsch, sur Magnat-Debon 350 cmc., avec 2 m. 43 s.

Motos 175 cmc. — 1. Mareaux (Jean Thomann), 4 m. 41 s. 4/5.

250 cmc. — 1. Huzel (Terrot), 3 m. 1 s. 4/5.

350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 2 m. 43 s. (record motocycliste).

500 cmc. — 1. Spagnol (Norton), 2 m. 49 s.

750 cmc. — 1. Wilky (Magnat-Debon), 2 m. 59 s. 2/5.

1.000 cmc. — 1. Perrin (Kiehlér-Escoffier), 2 m. 52 s. 1/5.

Sidecars 350 cmc. — 1. Amort (New-Map), 3 m. 13 s. 4/5.

600 cmc. — 1. D'Esternod (Sunbeam), 3 m. 11 s.

1.000 cmc. — 1. Gex (Motosacoche), 3 m. 18 s. 3/5.

Voitures sport 1.100 cmc. — 1. Carpano (Amilcar), 3 m. 10 s. 2/5.

Sport 3 lit. — 1. Orsat (Alfa-Roméo), 3 m. 11 s.

Course 1.100 cmc. — 1. Lobré (B. N. C.), 2 m. 47 s. 4/5.

Course 1.500 cmc. — 1. Poe (Bugatti), 2 m. 50 s.

Course 2 lit. — 1. Probst (Bugatti), 2 m. 40 s. 3/5 (moy. hor. 67 km. 247), meilleur temps, record général de la côte battu.

La course de côte des justices, à Vichy

L'épreuve de côte des Justices comprenait 4 kilomètres et 11 virages. Le record a été battu par Rolland, sur Terrot.

Moto. — Rolland (Terrot), 3' 18" (moyenne horaire : 72 km. 727), record général.

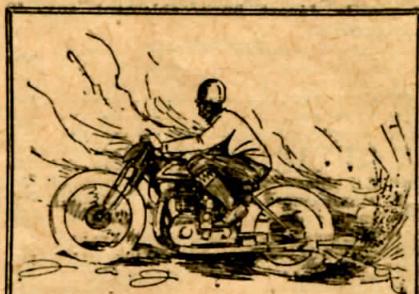
Voitures course 500 cmc. — De Rovin (Rovin), 3' 46" 4/5.

750 cmc. — Billiet (B. N. C.), 3' 24".

1.100 cmc. — Foissotte (Salmson), 3' 32" 3/5.

1.500 cmc. — Guilbert (X...), 3' 40" 2/5.

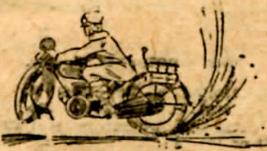
Une voiture a capoté mais sans mal pour personne.



Calendrier Sportif

SEPTEMBRE

4. — Grand Prix d'Europe. Côte du Mont Jested. Journée des Records à Arpajon. Circuit de Vaucluse.
6. — Rallye Touquet-Paris-Plage (A. C. Nord).
7. — Gymkhana du Touquet.
10. — Grand Prix des Voiturettes.
11. — Grand Prix des Nations (Italie). Coupe Boillot.
- 12-19. — Côte Basque (A. S. S. O.).
16. — Meeting de Niord (A. C. Deux-Sèvres).
17. — Les Carburants nationaux.
18. — 4^e Rallye *Moto Revue*.
18. — Les routes pavées.
24. — Concours des Phares.
25. — Concours d'élégance à Lille.



L'A. C. P. à Saint-Aubin-sur-Mer

L'épreuve, à la fois sportive et amusante, organisée à Saint-Aubin-sur-Mer par l'A. C. de Paris, avec le Comité des fêtes de Saint-Aubin, a obtenu le plus franc succès.

Classement vitesse. — 1. Girard (Hotchkiss) ; 2. Camparo ; 3. Nicolas ; 4. Achar ; 5. Bunel. Classement par addition de points. — 1. Nicolas (Unic) ; 2. Malterre ; 3. Manoury ; 4. Camparo ; 5. Girard.

La course de côte de Morskie Oko

La course de côte de Morskie Oko, à Cracovie, a été contrariée par le mauvais temps. L'épreuve se disputait sur 7 km. 500, départ arrêté.

Motos 1.000 cmc. — Miskiewitz (Harley-Davidson), 8' 54" (moyenne horaire : 50 km. 562).

Sidecars 600 cmc. — Knapik (A. J. S.), 8' 42" (moyenne horaire : 51 km. 721).

La Course du Mont Ventoux

(18 septembre)

Voici quelques renseignements qui pourront être utiles à ceux qui, le 18 septembre vont escalader le Mont Ventoux.

Le trajet est de 21 km. 600 et l'altitude au départ de Bédoin est de 296 mètres pour atteindre, au sommet, 1.895 mètres, soit une différence de 1.599 mètres.

Pendant les six premiers kilomètres la moyenne de la côte n'est pas excessive, mais après le fameux virage de Saint-Estève, le pourcentage s'accroît avec une moyenne de 9 % pour terminer, aux derniers 100 mètres de l'arrivée, par du 13 %.

Virages, lacets abondent, et plusieurs présentent de sérieuses difficultés. Quant à la carburation, elle suscite en maints endroits des complications.

En résumé, la course de côte du Mont Ventoux mérite à tous points de vue sa renommée, et c'est un honneur pour les conducteurs et constructeurs de figurer au palmarès.

Il semble bien que cette année la classique épreuve groupera l'élite de la construction automobile internationale.

Règlements et renseignements à l'A. C. Vauclusien, place Crillon, à Avignon.

Les « Routes Pavées »

Pour la sixième fois, l'A. C. Nord France organise du 17 au 25 septembre prochain le meeting des Routes Pavées :

Course des six heures pour la Coupe biennale du *Petit Parisien*.

Course des trois heures pour moto.

Concours de phares.

Critérium des carburants économiques.

Concours des véhicules industriels et commerciaux.

Concours d'élégance.

Exposition des véhicules automobiles à Pont-à-Mareq.

Pour la grande épreuve du 18 septembre, nous pouvons déjà noter les inscriptions de : Georges Irat, Omega-Six, Violet, G. M., Donnet, La Licorne, Genestin.

Pour les trois heures en motos nous verrons plus de 50 véhicules aux prises. Citons, dans les derniers engagements parvenus : Gillet, Rush, Gnome et Rhône, Nevejan, Saroléa, etc., et en sidecars : Gillet, d'Yrsan, Harley-Davidson, Cheret, etc...

Concours de phares : Lucidus, P. Abgrail, Malleray, B. R. C., Réflexphare, le L. F. Paty, Maglum (L. M. C.).

Critérium des carburants : S. O. M. U. A., Charles Roux.

Véhicules industriels et commerciaux : S. O. M. U. A., Chevrolet Harris-Léon Laisné, Berliet, Schulz, etc...

Les Six Jours Motocyclistes internationaux

Du 15 au 20 août, à Ambleside (Angleterre)

120 motocyclistes ont pris part à la première journée de la grande épreuve motocycliste internationale qui se dispute sur le parcours Ambleside-Keswick et retour, soit 203 kilomètres environ. L'Angleterre a constitué deux équipes, dont l'une est composée uniquement par des femmes : Miss Cottle, Folley et Maclean. Malheureusement, le temps fut mauvais ; des pluies torrentielles tombèrent sur toute l'Angleterre.

Ce fut, comme on s'y attendait, la victoire anglaise dans les Six jours motocyclistes. La dernière journée s'est déroulée encore sous la pluie battante. Au cours de la montée du Bleatarn, Miss Cottle a fait une chute, ainsi que le Danois Petersen.

Les concurrents ont terminé au nombre de 97. Après l'arrivée, commença l'examen des machines ; la victoire anglaise dans le Trophée International, et celle de l'équipe féminine anglaise dans le Vase d'Argent, étaient prévues.

L'équipe anglaise remporte le Trophée International ; l'équipe suédoise est seconde et l'équipe allemande troisième.

Le Grand Prix des Cyclocars et Voiturettes

Le 10 septembre, sur le Circuit de Boulogne-sur-Mer, aura lieu le Grand Prix des Cyclocars et Voiturettes, *L'Actualité Automobile* d'octobre, donnera tous les détails et résultats de cette grosse épreuve, organisée par l'U. M. F.

Les engagements au VI^e Grand Prix des Nations, qui se courra le 11 septembre prochain dans l'Autodrome de Monza, ont été clos. Près de cinquante concurrents ont envoyé leur engagement, mais on attend encore les noms des concurrents des Maisons Sunbeam, Norton, Rudige, Saroléa, F. N.; New Hudson, Condor, Monet-Goyon, etc., de telle façon, qu'on peut prévoir que les participants à la dite épreuve seront une centaine.

En cat. 125 cmc. nous notons : 3 MM., 2 Marini, 2 G. D., 1 Dardo, 2 Faini.

En catég. 175 cmc. — 3 Ancora, 2 Giacomasso, 1 Gnesa, 1 Vero, 1 Ladetto, 2 Benelli.

En catég. 250 cmc. — 3 Guzzi, 1 Trespidi, 1 Jap Garanzini, 2 G. D.

En catég. 350 cmc. — 4 Garelli, 3 Bianchi, 3 A. J. S., 1 Velocette.

En catég. 500 cmc. — 3 Gilera, 3 A. J. S., 4 Guzzi.

Dans les Clubs

La Course de lenteur de la Commune libre de Montmartre

Elle eut lieu par un soleil radieux, inconnu depuis longtemps. Le départ fut avancé de 45 minutes, tant les concurrents furent nombreux. Nous en tirerons un enseignement bien net : c'est que la foule se porte davantage vers les réunions de propagande, rallies, gymkhana, etc., et que la voie suivie par *Moto Revue*, d'intéresser activement les possesseurs de motos et voiturettes, est la meilleure formule. 74 concurrents au départ sous les ordres du président de la République de Montmartre, 29 seulement à l'arrivée ! Rochester nous a prouvé la valeur du ralenti et de la souplesse de sa 175 cmc. ; Rapeau, le « pyrénéen » de *Moto Revue*, fut le vainqueur pour sa plus mauvaise performance !

Motocyclistes. — 1. Rapeau (Rochester), 15 m. 27 s. 1/5 ; 2. Girard (B. S. A.), 12 m. 43 s. 2/5 ; 3. Mouret (San-Sou-Pap), 12 m. 28 s. 1/5 ; 4. Marcel Tassard (René Gillet), 12 m. 26 s. 2/5 ; 5. Bon (Gnome et Rhône), 12 m. 25 s. 2/5 ; 6. Tiquet (B. S. A.), 11 m. 12 s. 1/5 ; 7. Mony (X.), 10 m. 55 s. ; 8. Mouret (San-Sou-Pap), 10 m. 12 s. 3/5 ; 9. Morin (Monet-Goyon), 8 m. 15 s. 2/5 ; 10. Herbé (D. F. R.), 5 m. 46 s. 2/5.

Sidecars. — 1. Viratelle (Elvir), 6 m. 16 s. *Tricyclocars.* — 1. Siran (d'Yrsan), 34 m. 28 s. 2/5.

Voitures. — 1. Treps (X.), 34 m. 55 s. 4/5 2. Busnel (X.), 30 m. 33 s. 3/5.

Régularité en Auvergne

Le Circuit de Régularité, organisé par le M. C. d'Auvergne, a obtenu un bon succès. Favorisés par le temps, et malgré un parcours très difficile, 26 concurrents sur 38 engagés terminèrent l'épreuve.

Motos 175 cmc. — 1. ex æquo, Sommaire (Monet Goyon), Pinot (Rovin).

250 cmc. — 1. Magnin (Favor).

350 cmc. — 1. ex æquo, Péan (Peugeot), Gillard (Peugeot), Vallet (Magnat-Debon), Dupont (Automoto).

500 cmc. — 1. ex æquo, Bernard (Gnome et Rhône) et Dubois de la Sablonnière (Norton).

Au-dessus de 500 cmc. — 1. Guittard (Gnome et Rhône).

Gnome et Norton deviennent les deux plus terribles antagonistes de la saison. La lutte intéresse prodigieusement la foule.

Le Rallye Régularité de Garches

A 7 heures, les rues de Garches retentissent des fanfares municipales et des pétarades des engagés au Rallye du Club Sportif de Saint-Cloud. Le départ pour les 70 km de régularité-moyenne est donné sous les yeux du maire et d'une population curieusement intriguée ; la formule est la bonne, l'enthousiasme du maire nous en est un garant. *Moto Revue* donne le départ impeccablement aux 40 concurrents.

Résultats :

	N ^o
1 ^{er} Cazenave	728
1 ^{er} Français	8
3 ^e Jacquet	731
3 ^e Colnard	732
5 ^e Doll	640
6 ^e Schubler	734
7 ^e Mandereau	729
8 ^e Berranger	176
9 ^e Martens	737
10 ^e Euvrard	727
11 ^e Ozanne	3
12 ^e Moissinat	728
13 ^e Mehanezki	735
14 ^e Delisle	7
15 ^e Sagond	726
16 ^e Boulay	722
17 ^e Bertin	739
18 ^e Durand	41
19 ^e Buffet	11
20 ^e Douet	733
21 ^e Savary	736
22 ^e Borde	725
22 ^e Louet	724
24 ^e Daniel	721

Non classé Chevrier (panne, abandonné). Deryman ?
Distribution des prix du 5 au 15 septembre, chez M. Molte, 12, Grande-Rue, à Garches.

Le kilomètre lancé du M. C. Savoie

Le 21 août, le M. C. Savoie, dont nous annonçons récemment la constitution, s'est remuë et nous a dotés d'une superbe épreuve de kilomètre lancé à Aix-les-Bains.

Le temps réalisé par Corty sur Saroléa 500 cmc. est de 28" soit 128 km. 570 et Foc sur Bugatti 1.500 cmc. 24", soit 147 km. 540, ainsi que Dutruc sur Monet Guyon 175 qui réalise 93 km. 260.

Moto 175 cmc. — Dutruc (Monet et Goyon) 93 km. 260.

250 cmc. — Willis (Motosacoche), 111 km. *350 cmc.* — Willy (Magnat Debon), 123 km. 800.

500 cmc. — Corty (Saroléa-Sport), 128 km. 570, meilleur temps des motos.

750 cmc. — Blanc (Motosacoche), 125 km.

1.000 cmc. — Perrin (Koelher Escoffier), 125 km. 870.

Des photos s. v. p...

Les participants au dernier Camping nous réclament tous des photos du rallye. Hélas ! nous ne pourrions les satisfaire ; l'appareil et les plaques ayant été au retour, en plein Paris, subtilisés par un adroit filou qui court encore ! Nous conseillons à notre vœux de nous rapporter l'appareil, on ne lui en tiendra pas rigueur ! Il lui sera d'ailleurs excessivement difficile de s'en servir en public car cet objet est unique à Paris et en France... et connu de beaucoup.

La première sortie

L'amicale motocycliste Alésienne, dont nous avons le 13 août annoncé la naissance, est déjà grande : 44 adhérents ont participé à la première sortie amicale qui fut des plus réussies. L'A. M. A. reste néanmoins une « sauvegarde » ne désirant aucune affiliation et garantissant jalousement son indépendance.

Non... il aura lieu le 4 Septembre!...

A la demande de quelques sociétaires du M. C. de Lyon, le Rallye qui devait être organisé le 21 août est reporté au 4 septembre. La Commission de Tourisme prépare à cette occasion une belle manifestation à laquelle sont conviés tous les fervents du M. C. L.

Une course de côte au M. C. L.

Le M. C. L. organisera le 25 septembre prochain sa course de côte annuelle de fin d'année réservée à ses sociétaires, *Moto Revue* en donnera les détails.

Un Gymkhana Moto-Militaire

M. le Docteur E. Sevellec, qui soigne avec tant de zèle nos militaires du camp de Coëtquidan, est lui aussi conquis par notre formule de gymkhana et va organiser parmi les motocyclistes de la région, des épreuves amusantes. Ce moyen de propagande, est à notre avis, l'un des meilleurs pour la diffusion de la moto en France. *Moto Revue* encouragera toujours les initiatives dans ce sens ; nous faisons appel près des constructeurs et fabricants d'accessoires pour nous aider par l'attribution de prix. *Moto Revue* centralisera tous les concours pour les épreuves qu'il patronne.

La course de la Gabelle

La course de côte de la Gabelle, organisée par le M. C. Ville-sur-Auzon, a été favorisée par un temps superbe. Le meilleur temps de la journée a été réalisé par Piscaglia, sur une moto de 250 cmc., d'une jeune marque bien connue de nos lecteurs la Piémé, à 66 kilomètres de moyenne.

Motos

125 cmc. — Barnaval (X...), en 5' 15" 6/5.
175 cmc. — René (Ravat), en 4' 13" 4/5.
250 cmc. — Piscaglia (Piémé), en 3' 38".
350 cmc. — Reynier (Terrot), en 3' 41" 3/5
500 cmc. — Chabat (Terrot), en 3' 54".
750 cmc. — Bœuf (Terrot), en 4' 8" 3/5.
600 cmc. — Jouvent (Monet-Goyon), en 5' 15" 4/5.

1.000 cmc. — Frigière (Harley-Davidson), en 4' 23" 1/5.

Sidecars 350 cmc. — 1. Saurel (B. S. A.), en 4' 34" 4/5.

Cyclocars 1.100 cmc. — Hugues (Morgan), en 4' 6" 3/5.

Voitures course 1.100 cmc. — Mus, en 4' 1".

Les records des motos 250 et 500 cmc., voitures 1.100 cmc., furent battus.

La course de côte du Mont Saint-Odile

Organisée par le M. C. Alsace et l'A. C. Alsace-Lorraine, cette épreuve a remporté un très beau succès, favorisée par le beau temps.

Bugatti fut le grand vainqueur de la journée.

Motos 175 cmc. — Hommaire (Monet-Goyon), 4' 53".

350 cmc. — L. Perrotin (Terrot, 4' 22" 1/5 (moyenne) : 78.260, meilleur temps des motos).

500 cmc. — Hommaire (Monet-Goyon) 4' 23".

750 cmc. — Nuss (Saréléa), 5' 12" 3/5.

1.000 cmc. — Naas (Naas spécial), 4' 29".

Sidecars 350 cmc. — Strub (amateur), 9' 34".

600 cmc. — Parpinell, 9' 30" 1/5.

1.000 cmc. — 1. Bierlein, 5' 34".

Voitures sport 1.100 cmc. — Dugat (Derby), 4' 35" 4/5.

1.500 cmc. — Schmidt (Bugatti), 5' 41" 3/5.

2.000 cmc. — Ring (Bugatti), 5' 32" 4/5.

3.000 cmc. — Marcot (Bugatti), 4' 9" 1/5 (moyenne : 82 km. 343).

Voitures tourisme 2.000 cmc. — Seyer (Bugatti), 5' 39" 2/5.

3.000 cmc. — De Montmollin (Voisin strictement de série), 5' 56" 4/5.

Voitures course 1.100 cmc. — Herbrich (B. N. C.), 5' 14" 3/5.

2.000 cmc. — Marcot (Bugatti), pneus Dunlop, 3' 40" (record de la journée, battant le record de l'an dernier de 14" 4/5 moyenne : 93 km. 272).

Mon petit doigt m'a dit...

... que bientôt la marque d'Herstal, qui fit des essais si passionnants sur le deux temps, réaliserait de magnifiques performances avec le nouveau moteur à deux pistons.

... que Marchant a prédit qu'avant la fin de l'année il dépasserait le 200 sur deux roues et que ses prédictions se sont réalisées.

... que le 160 sera atteint en 250 cmc., le 180 en 350 cmc. et le 190 avec la nouvelle 500 cmc.

... qu'une 1.000 cmc., mais à culbuteurs, serait pilotée par Franconi, ou Martinelli, considéré par Marchant comme un excellent pilote de ligne droite.

... que Jack Emerson possède un de ces nouveaux moteurs à arbre à came en tête avec lequel il court à Brooklands.

... que le secret de ces hautes vitesses réside aussi bien dans la recherche des carburants que dans la mise au point de la partie mécanique.

... que le pilote français d'une marque très importante vient de décider entre deux bitter-cassis (n'est-ce pas Pierre ?) de monter un compresseur sur sa 350 cmc. équipée depuis quelque temps du moteur cher à Psalty.

... qu'aux records du monde, ce dernier avait juré de passer inaperçu, mais la tentation était trop forte.

... que M. Bugatti a déjà vendu 8 voitures de 14 litres de cylindrée et que ces fameuses routières du prix de 400.000 francs vont voguer bientôt aux mains de Mme Junek, Alphonse XIII, Edouard de Rothschild, M. Sigrand et M. Esders, deux gloires du costume sur mesure en série.

... que, contrairement à ce que racontent les gens bien informés, la 6 cylindres Citroën ne sera pas livrée à la clientèle avant plus d'un an.

... que ce constructeur a fait l'acquisition de toutes les machines pouvant rivaliser avec sa dernière née en vue d'essais.

... que la Mercedes qui fit le meilleur temps au Klausen pilotée par Rosenberg est le châssis de 1914 avec le moteur 6 cylindres à compresseur.

... que la puissante marque d'Outre-Rhin sort maintenant une 11 chevaux 6 cylindres de grande allure.

... que notre camarade Boucheron présentement en Angleterre vient de se classer honorablement dans un trial devant nombre d'Anglais.

... qu'une marque française régionale, P. A. P. de Besançon, vend pas mal de motos dans la région rhénane et que ces machines sont équipées d'Anzani 500 cmc.

... que la marque bleu-ciel qui a tiré tellement de chevaux de sa 175 cmc. et de son unique 250 cmc. tient en réserve un 175 cmc. à arbre à cames en tête quand l'on demandera 130 à l'heure à une machine de cette cylindrée.

... qu'en 350 cmc., la marque a obtenu de la première machine, sans mise au point, du 135 très honnête.

... que l'aimable constructeur qui pilote un monoplace 500 cmc. à moteur Jap ajoute de temps à autre un compresseur à sa machine.

... qu'un pilote durement touché au Bol d'Or s'est vanté d'obtenir 150 avec une 250 cmc. et que O. H. Camshaft en est persuadé.

... que Bœtch va avoir bientôt son magnifique Blackburne 696 cmc. Gare aux records de côte.

... qu'une Maison, connue pour la douceur de sa selle, de son guidon et de ses pliants, allait nous offrir au Salon la douceur extrême de sa nouvelle fourche.

... qu'un très jeune coureur de Paris-les Pyrénées fonderait un club de potaches et participerait à la Coupe de l'Armistice.

... que les lauriers que Bernard a cueillis là-haut, sur le Pic du Midi, empêchent de dormir un constructeur montrougien qui prétend faire mieux.

... qu'au rallye de régularité de Saint-Cloud, un des concurrents avait oublié ses... freins.

... que la course de lenteur de Montmartre fut gagnée par *Moto Revue*, dont le délégué ne put jamais arriver... au départ.

... que nous avons aperçu un « pyrénéens » sur une Cycllette dernier cri, cadre en berceau Raynal, pneus ballons, d'un bel effet, frisant le 100.

Les Nouvelles Norton

On sait qu'il est de coutume chez Norton de livrer à la clientèle les motos de course dès qu'elles peuvent être construites en série. Et cette attitude si sportive a beaucoup contribué au succès de l'excellente marque auprès des sportsmen. Il est dès à présent certain que les deux types qui ont couru et gagné tant d'épreuves cette année seront exposés au futur Salon de l'Olympia. Le prix du modèle à culbuteurs serait de 85 livres, celui du modèle à arbre à cames en tête serait de 95 livres approximativement.

Naissances

Un nouveau Moto-Club s'organise à Saint-Pons, dans l'Hérault. Nos meilleurs vœux de succès à notre ami et abonné M. Ferriol, avenue de Castres, qui est chargé de lancer ce nouvel organisme.

..

Encore un nouveau Club en formation à Semur-en-Aixoïis (Côte-d'Or.) M. Bizouard,

président, 1, rue du Collège, organise pour le 11 septembre la première sortie de ce Moto-Club. Nos vœux de succès.

Avis aux Clubs

Oui, *Moto Revue* s'occupe des Clubs ! Mais que nos organisations motocyclistes s'organisent mieux et n'aillent pas à l'aveuglette. *Moto Revue* est hebdomadaire. *Moto Revue* ouvre ses colonnes à toutes nos organisations ; mais que chacun y mette de la bonne volonté. Nous demandons que vous nous envoyiez vos communications sur un seul côté du papier, lisiblement. Envoyez-nous vos annonces de courses, rallyes, etc..., de manière à ce que nous les recevions le samedi précédant la parution du numéro. Nous en tiendrons toujours compte, mais de grâce, mettez un peu plus de zèle dans l'envoi. Lorsque vous avez une course, envoyez-nous aussi la photo la plus caractéristique de la réunion en ayant soin de mentionner au dos : le nom de la course et les détails de la photo. Envoyez le tout à *Moto Revue* (Clubs).

... que la Maison n'a pas l'intention de nous doter d'un si joli engin, et c'est dommage.

... que 71 lecteurs de *Moto Revue* attendent une réponse à leur correspondance dans nos bureaux.

... que, pour ne pas nous faire pécher par excès de curiosité, ils ont omis leur adresse.

... et que le préposé versera toutes ces réponses au panier, passé le 10 septembre.

... que René Gillet est un confortable sidecar, si l'on se rapporte à l'essai qui passera dans le prochain numéro.

... que le Salon nous ménage une très grosse surprise en direction de Montrouge.

... que *Moto Revue* déplore l'entêtement d'un grand nombre à amorcer le bris de leur fourche en gonflant à bloc leurs pneus ballons et à basse pression leurs pneus ordinaires.

... qu'une quatre cylindres rouge sang vient d'arriver à Paris.

... que l'indiscrétion de O. H. Camshaft lui permet d'annoncer la vente de l'usine ACE à Indian.

... qu'en conséquence, on peut voir, dès aujourd'hui, à Paris, la nouvelle quatre cylindres Indian-Ace.

... que *Moto Revue* ménage à tous les motocyclistes une heureuse nouvelle.

... que la saison à venir verra enfin l'avènement d'une organisation monstre pour le sport motocycliste.

... qu'un Concours du commerçant le plus aimable est organisé par *Moto Revue*...

... que notre collaborateur s'est présenté incognito au comptoir de motos, représentant un moteur en trois lettres, et y a fait l'emplette d'une manette à 3 fr. 95 sans que l'amabilité du vendeur en fut diminuée.

... que notre « incognito » s'est dirigé alors vers l'avenue des Ternes, où se trouve le palace de notre industrie. La même réception enthousiaste pour un achat minime d'un câble à 1 fr. 25...

... que notre re-incognito, traversant l'avenue, s'est précipité au paname de la moto pour acquérir deux têtes de rayons à 0 fr. 05 ; malgré l'heure tardive et la présence d'un amateur de supersport dernier cri, l'accueil fut parfait et aimable.

... que, par contre, un de nos collaborateurs, non incognito, reçut dans un magasin du boulevard Pereire, d'ailleurs vide de tout client et consacré depuis longtemps, malgré une fermeture prolongée, à une unique marque de moto, un accueil plus que glacial, fait coutumier, du recte, à en juger les réchauffeurs placés sur toutes les motos et destinés sans doute à compenser la froideur de cet agent peu aimable.

... que nous verrons la suite au prochain numéro.

Un rallye motocycliste à Moulins

Le M.-C. Moulinois organise pour les motocyclistes du département de l'Allier un rallye calqué sur les organisations similaires de *Moto Revue*.

Un seul en deux personnes...

Moto Revue a un supplément mensuel qui est l'*Actualité Automobile*. Nous demandons instamment à nos lecteurs de séparer dans leurs communications, les questions qui traitent, d'une part, de la *Motocycllette* et, d'autre part, de la *Voiturette*, du *Cyclecar* ou de la *Voiture*.

Et puis, de grâce, facilitez-nous la besogne en écrivant vos informations d'un seul côté de la feuille.

Une Exposition intéressante

La Chambre Syndicale d'Eure-et-Loir organise du 6 au 12 septembre une Exposition-vente de motos et autos d'occasion.



Un peu de réglage maintenant...

Votre Vade-Macum motocycliste m'a assez souvent rendu service et ne quitte jamais la sacoche de ma moto; je me permets de vous demander un renseignement au sujet de l'irrégularité de marche de ma 350 cmc. « Saroléa », modèle 256.

Il y a environ deux mois que je me suis rendu acquéreur de cette machine. C'est la deuxième moto que je rode; je ne suis pas un fin metteur au point, mais les machines conduites sans brutalités ni excès de vitesse au début, ni jamais, je ne comprends pas d'où peut venir le mauvais fonctionnement de ma machine. Le premier mois j'ai eu assez de satisfactions ne roulant jamais à plus de 30 à l'heure, plutôt moins, et maintenant que j'ai fait environ 550 ou 600 kilomètres, j'ai voulu essayer de porter et d'augmenter ma vitesse en passant à 40, vitesse que je ne peux tenir et dès ce moment, des ratés aux soupapes, au carburateur se font entendre.

A ce moment, il y a perte de vitesse et à tel point que la machine s'arrête toute seule, le moteur me paraît un peu chaud et pourtant la pompe à huile est à point puisque je ne puis me servir de la pompe à main formant à ce moment un excès d'huile; donc, de ce côté, je ne crois pas être dans l'erreur, en marche une légère avance, très peu, car j'ai constaté un meilleur fonctionnement, l'air au 3/4 ouvert me donnant un meilleur rendement; le gicleur est, paraît-il, d'après le représentant, celui qu'il faut, je ne comprends donc pas d'où peuvent provenir ces ratés qui occasionnent l'arrêt presque forcé ainsi que des à-coups, la machine, à ce moment, avance par saccades.

Au cas où je resterais toujours mécontent de ma Saroléa, veuillez avoir la bonté de me dire aussi si un deux temps n'est pas préférable à un quatre temps et, dans ce cas, mon choix se porterait sur une 350 cmc. Gillet d'Herstal.

DUFOUR, à Montpézat.

R Très flattés de votre aimable appréciation du « Vade Mecum ».
La Saroléa est une excellente machine. D'autre part, après 600 kilomètres, on doit considérer que le rodage initial est à peu près achevé. D'après la quantité d'air que peut accepter le carburateur le réglage de la carburation est correct pour le tourisme. Si la compression est bonne et si vous n'avez pas modifié le réglage des soupapes, si le jeu entre les poussoirs et les soupapes n'est pas excessif (1/4 mm. environ, 1/2 au plus), si l'arrivée d'essence se fait bien au carburateur et si le gicleur n'est pas partiellement bouché, il n'y a qu'une cause possible, c'est le mauvais choix de la bougie d'allumage. Celle que vous employez doit être portée à l'incandescence et produire du préallumage. Choisissez des bougies pour moteurs surcomprimés à grosse électrode centrale bien refroidie, et nous sommes persuadés que tous vos ennuis cesseront.

Le deux temps que vous nous indiquez est excellent, mais le quatre temps que vous avez est de premier ordre. Changez de type de bougie et il vous donnera très certainement satisfaction.

1° Comment déterminer théoriquement le volume de la chambre d'explosion d'un moteur pour obtenir un taux de compression de 10 kgs déterminé à l'avance.

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

2° Quel sera pratiquement le volume de la chambre d'explosion par rapport à la cylindrée dans un 500 cmc. dont le taux de compression serait de 6 kgs.

Roger Besnard, à Villebon-sur-Yvette (Seine-et-Oise).

R On calcule le taux de compression de la manière suivante. Il suffit d'ajouter le volume de la chambre d'explosion et la cylindrée et de diviser le tout par le volume de la chambre d'explosion. Supposez un moteur dont la cylindrée est (par cylindre) de 500 cmc. et qui ait une chambre d'explosion de 150 cmc. Le taux de compression sera :

$$\frac{500 + 150}{150} = 4 \text{ à } 1$$

Pour un taux de compression de 6 à 1 il faudrait que le volume de la chambre d'explosion fût de 100 cmc.

Benzol... Discol ?...

J'ai un moteur Ruby T. S. 57 x 95 qui fait de « l'auto-allumage » aux grands régimes, et j'ai envie d'essayer l'emploi d'anti-détonnants. Que me conseillez-vous d'employer et que pensez-vous de l'Ethyl-Gasoline qui est, paraît-il, couramment employé en Amérique ? Quels sont les autres produits existants et où trouver dans le commerce ces anti-détonnants ? — L'importance du volume du gaz aspiré dans le cylindre a-t-il une influence sur ce phénomène d'allumage spontané ?

Cauvy, à Paris (n° 65383).

R Êtes-vous bien sûr que votre moteur fait, non pas de l'auto-allumage, mais du pré-allumage dû à l'enfermement par la calamine ou à des bougies mal choisies. Essayez des bougies pour moteurs surcomprimés qui ont en général des électrodes non débordantes. Si vous n'avez pas modifié le taux de compression il n'y a pas de raison pour que les irrégularités de marche aient une autre cause.

Sans recourir à des antidétonnants vous pourriez additionner votre essence de benzol, jusqu'à une proportion de 50 % ou bien utiliser des essences traitées comme l'Essence-Boyer-He. Les sels de plomb sont chers, nocifs et vous ne vous en procurerez que très difficilement. L'Ethyl-Gasoline est certainement efficace, mais nous ne savons pas s'il est possible de s'en procurer en France. Vous avez également la ressource des carburants spéciaux à base d'alcool, spécialement le Discol, mais le prix en est élevé (75 fr. le bidon), et on ne peut guère s'en procurer que dans les grands centres. La consommation est plus élevée qu'avec l'essence. Nous avons à ce sujet toute documentation utile à votre disposition.



Augmenter le volume de la charge admise c'est en même temps élever le taux de compression et peut, par conséquent, provoquer si on dépasse une certaine limite, des phénomènes de détonation ou d'auto-allumage.

Thermique... Consommation !

VOULDRIEZ-VOUS avoir l'obligeance de répondre, ci-contre aux questions suivantes, relatives à un moteur ordinaire d'automobile ou de motocyclette, d'un type courant, soit : 6 CV. pour l'auto 4 cylindres, et 3 CV. pour moto monocylindre. Les chiffres demandés n'étant nécessairement qu'approximatifs :

- 1° Rendement moyen pratique ?
- 2° Pourcentage des pertes par :
 - a) Les frottements ;
 - b) Refroidissement des cylindres ?
 - c) Les calories perdues par l'échappement ?

3° Quelle est la température moyenne des gaz d'échappement à leur sortie immédiate des cylindres ?

4° Si on alimente un moteur d'auto de 6 CV. avec un gazogène, combien faut-il de litres de gaz pauvre à l'heure lorsque le moteur tourne à son régime normal ? (Indiquer le nombre à 0°, ou à quelle température moyenne est compté ce nombre).

5° Même question que ci-dessus (3°) lorsque le moteur est alimenté au gaz pauvre ? Température de l'échappement ?

R Le rendement thermique d'un moteur courant est de 18 à 20 %.
On peut évaluer les pertes dues aux frottements à 10 % celles dues au refroidissement à 20 % et celles dues à l'échappement à plus de 30 %.

La température des gaz d'échappement est extrêmement variable. Elle est en général comprise entre 2 et 300 degrés.

Nous n'avons aucune donnée précise en ce qui concerne les autres questions que vous nous posez. Il nous semble a priori que la consommation serait de l'ordre de 15 mètres cubes à l'heure pour un régime de 2.000 t. m. environ.

Sachez donc régler vos carburateurs

Je vous serais bien obligé de me renseigner sur le mauvais fonctionnement de mon moteur. Je suis possesseur d'une Peugeot 1907 (alésage, 64 ; course, 68 ; admission automatique). Le carburateur a été changé. Je l'ai remplacé par un Zenith. Depuis, tout irait à merveille si, aussitôt que le gicleur principal débite, le moteur ne pétaradait et s'arrêtait. En plus de cela il y a du refoulement au carburateur.

Lorsque le moteur fonctionne sur le ralenti tout va bien. Cela provient-il du carburateur ou de l'allumage ?

Deville à la Croix de l'Homme.

R Ce ne peut être que la carburation qui soit en cause. Le refoulement au carburateur est, en général, l'indice d'un mélange trop pauvre ce qui peut être dû à un diffuseur de trop grand diamètre ou à un gicleur trop petit. Essayez donc un gicleur de deux ou trois numéros plus fort.

Conseils pour apprendre à Conduire



Voici quelques conseils que nous avons déjà donnés dans *Moto-Revue* il y a plusieurs années, mais qui, n'ayant rien perdu de leur intérêt, le nombre des apprentis motocyclistes augmentant tous les jours, feront la joie d'un grand nombre des lecteurs.

Il y a des gens qui achètent une moto, un cyclecar, une machine à coudre, un moulin à café, ou autres instruments mécaniques et qui prétendent s'en servir sans apprentissage.

Ceux-là sont des bougres de petits prétentieux et ils méritent bien les pannes qui les assaillent. C'est pour eux que j'écris cette technique chronique. Chronique soit qui mal y pense !

La première condition pour faire de la moto, c'est d'en avoir une parce que, si vous employez la moto d'un copain, c'est plus coûteux... Ensuite, il faut une carte grise, un permis de conduire, un récépissé de déclaration à la mairie, une plaque, un appareil sonore pour la ville, un pour la campagne, une clé anglaise et du fil de fer.

Enfin, un échappement libre...

Vous placez tous ces objets, y compris l'échappement, à portée de la main, puis pour votre première sortie, choisissez de préférence un endroit désert, une route bordée par un fleuve, par exemple, à seule fin de ne pas faire de chutes trop dangereuses.

Vous mettez le moteur en marche : ça ne va pas tout seul, rapport aux petites manettes que le constructeur a cachées un peu partout, vous allez donc transpirer énormément.

Supposons que vous avez réussi à trouver le truc et que votre moteur se mette à taper. Alors, relever la pose-roue. La moto s'envolera parce que vous aurez sûrement oublié le point mort et, comme une petite folle, se « débinera » et rentrera dans un mur.

Pour une première leçon, restez-en là, car il vous faudra une bonne huitaine pour faire réparer la fourche tordue, le réservoir crevé et soigner la bronchite qui vous aura pincé au tournant.

Le deuxième essai

Cette fois, ça y est, vous êtes un as, et à la première injonction le moteur part docilement. Vous posez sur la vaste selle votre fesse intrépide, vous débrayez, passez votre première vitesse et

embrayez. Immédiatement le moteur s'arrête... Vous remettez ça : même résultat, car vous ignorez encore les mystères des disques qui travaillent à sec.

Puis, ça se tassera, car vous êtes intelligent et vous avez ouvert les gaz « en grand » pour arriver à démarrer.

Généralement, l'arrivée est proche du départ, l'engin parti, vous n'avez plus assez de mains pour vous cramponner au guidon et ne pouvez distraire un doigt — fût-ce l'auriculaire — pour baisser cette sacrée manette des gaz.

Heureusement, vous avez deux freins solides. D'un seul coup, vous les bloquez avec vos deux pieds. On voit alors, dans l'air, une étoile de première grandeur qui décrit son orbite. La loi immuable de la pesanteur vous ramène à la réalité.

En quatre ou cinq jours, votre épanchement de synovie sera dissipé si ce n'est pas une récurrence.

Le troisième essai

Se fait avec tous les accessoires : lunettes, casque en cuir et leggings. Cette fois, ça va... sur les routes printanières, vous savourez le plaisir d'avoir des ailes. Attention !... voici une côte. Un coup de pouce... froutt !... votre côte se transforme en descente ; cinq kilomètres en palier. Froutt !... ils sont dévorés !... Au loin la route monte en lacets. Vous êtes heureux...

Puis, subitement, le moteur se calme... Il se calme un peu... beaucoup... énormément et s'arrête poliment devant deux paysans. Vous mettez pied à terre et, pour ne pas avoir l'air bête, vous demandez votre route. Puis vous roulez une cigarette tranquillement et les deux péquenots disparus, vous regardez votre moteur.

Il vous apparaît alors sous l'aspect d'une poêle à frire, chaude mais vierge de friture. Il y a des grésillements inquiétants sur les ailettes... des bruits de métaux qui, dilatés se contractent à l'arrêt. Vous frottez un cylindre ; la peau de vos doigts y reste collée. Vous essayez de remettre en marche.

Hélas ! à l'intérieur, il s'est passé quelque chose : une union étroite inter-organes : le piston a épousé la bielle ; les segments, moins rigoristes, se sont contentés d'un collage. Et, écourtée, c'est avec peine si la culasse consent encore à tenir la bougie sur une telle dégoûtation.

Ne vous en faites pas. Vous avez un point mort ; votre engin ne pèse que 120 kilos et la prochaine gare n'est qu'à 17 kilomètres.

SAP

Le Courrier de la Semaine

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



Réponse à un mécontent

A la suite de l'essai d'un sidecar Harlette 175 cmc., paru dans *Moto Revue* n° 231, voici, en substance ce qu'écrivit très lisiblement un lecteur à la signature toutefois indéchiffrable :

« Bluff, bluff... estomiqué... avalé ma pipe... grimper Picardie à 35 à l'heure... balourdises... trompé de cylindrée... moi, réparateur de motos, je monte bien juste à 35 à l'heure avec un side 500 cmc. en me lançant et à condition de ne pas être gêné... quelle pincée avez-vous dû toucher... etc... »

Bien que la signature illisible de cette lettre l'apparente de fort près aux lettres anonymes, qu'habituellement on néglige, je lui ferai quand même l'honneur d'une réponse sans reculade :

Je rappellerai d'abord à ce fidèle, mais oublieux lecteur, l'exploit probant et contrôlé d'un sidecar People, tiré par un 125 cmc. 2 temps, 2 vitesses et accomplissant, en plein hiver, avec une charge totale de 310 kilos, le parcours de 1.227 kilomètres : Paris-Nice-Marseille, en passant entre autres, par La Croix-Haute (1.187 m. d'altitude) et la côte de Planfoy, (7 km. de long. à 6,5 % de moyenne) ; ceci se passait en 1923.

Je rappellerai ensuite que depuis 1923, les moteurs 175 cmc., s'ils n'ont pas changé de volume, au point de tromper sur leur cylindrée, les rédacteurs de *Moto Revue*, ont gagné tout de même quelques vigoureux chevaux de plus ; un 175 cmc. de série, bien établi, accuse en 1927, de 6 à 9 CV, suivant l'usinage et suivant aussi une mise au point judicieuse dont, en passant, le besoin

semble devoir se faire sentir pour le meilleur rendement de certain sidecar 500 cmc... un peu poussif en côte.

Je citerai, enfin, concernant la pincée à laquelle il est si délicatement fait allusion, un certain entreffillet, paru en son temps, dans cette même revue :

« Les critiques que nous avons apportées, chaque fois qu'elles le méritaient, sur les marques de motos, même nous confiant leur publicité, devaient vous montrer que nos services « rédaction » sont absolument indépendants de toute emprise commerciale et ne subsistent pas, comme vous le dites, la menace recoutable de la publicité. Nous avons une double tâche à remplir auprès des lecteurs d'une part, auprès des constructeurs de l'autre, et notre but étant de servir de trait d'union entre eux, la meilleure manière est de conserver de part et d'autre une intégrité absolue ».

Et pour finir en beauté, j'annoncerai à cet incrédule abonné que j'ai trouvé le seul moyen de le convaincre, la manière de Saint-Thomas : j'ai pris rendez-vous exprès pour lui, chez Harlette à Neuilly où l'attend, pour un essai personnel, le même sidecar équipant la même moto 175 cmc., 4 temps à cubitules, de série ; un coup de téléphone et la machine prendra, avec lui, la côte de Picardie, dont le pourcentage de pente, j'en donne ma parole, n'aura pas été secrètement diminué en cette occasion.

Sans rancune, fidèle lecteur inconnu et n'oubliez pas que l'onymat n'est louable que pour les bonnes œuvres.

MAXEND



Ce cas est rare, mais qui doit être signalé

Lecteur assidu de *Moto Revue* depuis 1923, époque où j'ai débuté dans le motocyclisme par l'achat d'une bicyclette à moteur, je suis convaincu que ce sport doit de plus en plus faire des adeptes parmi la classe moyenne, mais à la condition que les acheteurs éventuels ne soient pas trompés par des agents peu consciencieux. Or, j'ai appris avec stupéfaction que la Motobécane 175 cmc., bicyclette à moteur sans changement de vitesse, avec pédalier, sans débrayage, se vendait, s'est vendue trois fois le dernier mois 2.800 francs ! Ce prix m'a paru excessif à une époque où Terrot vend une moto 175 cmc., 2 vitesses, 2.500 francs, où Marc donne la même cylindrée, 2 vitesses, à 1.995 francs, la bicyclette à 1.950 francs, machines à peu près semblables comme solidité et fini à Motobécane et munies, elles, de boîtes à 2 vitesses.

Je désire connaître le prix de catalogue de Motobécane et le prix de transport petite vitesse, de Paris à Mostaganem. En janvier 1926, j'ai payé 160 francs le transport de ma moto Terrot (250 cmc., 3 CV, 2 temps, 85 kilos, plus l'emballage) de Dijon à Mostaganem. J'estime que vendre ici à 2.250 francs au maximum le modèle de Motobécane qui commence à circuler est bien payé.

Si l'agent de la marque a abusé, je crois de mon devoir de le faire connaître à la maison et aux acheteurs.

Je ne suis poussé dans ma démarche que par le désir d'être utile aux motocyclistes mes confrères.

Il serait désirable que les maisons productrices obligent les agents à présenter les catalogues munis de leurs prix et acceptent de les envoyer directement aux clients, ce que ne m'a pas fait Terrot qui m'a fait envoyer son catalogue par son représentant à Oran. Cela n'empêcherait pas la maison d'obliger son client à s'adresser à l'agent, mais cela éviterait les bénéfices illicites susceptibles d'être extorqués aux ignorants. Les deux derniers acheteurs sont des sous-officiers, c'est-à-dire des personnalités peu riches ; il est de notre devoir de les défendre.

J'ajouterais qu'en cas d'augmentation ou de baisse, les usines devraient envoyer des circulaires signées de leurs directeurs et le tout devrait être présenté obligatoirement au client. La loyauté en affaires étant d'ailleurs la méthode la plus avantageuse pour tout le monde.

Je vous soumetts ces quelques réflexions pour que vous puissiez, le cas échéant, en faire profiter vos lecteurs ; la motocyclette est un moyen de transport remarquablement utile et actuellement sûr pour les bourses moyennes qui ne peuvent arriver à avoir une auto. C'est un instrument de travail appelé à remplacer la bicyclette pour les obligations journalières et pour la promenade dominicale. Elle élargit les horizons habituels, elle donne l'impression de la liberté et le goût du tourisme. Nous devons la défendre contre les mauvais marchands.

Dans le cas où mes craintes ne seraient que trop fondées, je me réserve de vous réécrire à ce sujet et de vous prier de vouloir bien faire un bon accueil à ma prose que je saurai faire parvenir à l'agent.

Pour l'instant, je vous demanderai de ne pas révéler encore le sujet de mon enquête, l'agent incriminé étant un gros personnage espagnol (faisant fonction de consul) ; il importe d'être prudent et absolument certain de ses affirmations.

En terminant, laissez-moi vous dire combien je suis heureux de l'extension de votre journal où l'on trouve une riche documentation. Veuillez trouver ci-inclus la formule de mon abonnement pour un an.

Docteur MÉDAN,
Médecin Major de 1^{re} classe,
Médecin Chef de l'Hôpital Militaire à X...

La Gillet d'Herstal continue à se fâcher...

Plus favorisé que M. Hugelé, à Plombières, dont j'ai lu la plainte dans le numéro du 23 juillet, je ne suis imposé que pour 5 HP.

Au moment de l'achat de cette machine, je me suis adressé au Service des Mines pour obtenir que la puissance de 5 HP portée sur la carte grise du premier possesseur soit rectifiée, en échangeant cette dite carte, mais je me suis heurté à l'impassibilité administrative de l'employée qui se retranche derrière la non rétroactivité de la nouvelle formule pour vous éconduire poliment.

Espérant que *Moto Revue* voudra bien me comprendre au nombre des protestataires qui veulent obtenir le dégrèvement de 2 HP dont ils n'ont que faire — si ce n'est que de les payer —, je vous prie d'agréer mes souhaits sincères et intéressés de bonne réussite dans votre campagne. — L. PICARD, 15, rue Dulong, Paris (17^e).

Lunettes pour myopes...

Je lis dans votre numéro d'aujourd'hui un article au sujet de lunettes protectrices pour myopes ou autres malades de la vue, faisant de la moto.

Vous dites qu'avec des lunettes ordinaires il est difficile d'en porter par-dessus d'autres protectrices. Je ne partage pas votre avis sur ce point.

Myope moi-même, et ardent motocycliste, je porte par-dessus mes lunettes de myopes (pourtant assez grandes), des lunettes protectrices d'un assez fort diamètre, ce qui ne me gêne en aucune manière et plusieurs de mes amis, motocyclistes comme moi (et pourtant eux, porteurs de pince-nez), se trouvent très bien de ce procédé.

D'autre part, vous préconisez l'emploi de verres pour myopes montés sur lunettes protectrices, c'est chose pratiquement impossible.

Chaque myope ayant des verres appropriés à sa vue, et souvent, même (c'est mon cas) les deux verres différents, les pauvres garagistes seraient obligés d'avoir des stocks fantastiques de verres de différents numéros et de différents grandeurs. En plus, beaucoup préfèrent avoir des verres teintés, les protégeant du soleil et de la réverbération de la route.

Que tous les camarades de la grande famille motocycliste de *Moto Revue* et « lunettistes », fassent donc comme moi et pour 10 fr. ou 15 fr. ils auront la vue bien protégée contre l'air, la poussière et le soleil.

Le permis de conduire : A Montpellier

J'ai lu, dans votre Revue du 11 juin 1927 que l'un de vos abonnés avait à se plaindre d'un inspecteur chargé de faire passer le permis de conduire.

Dans la région de Montpellier les postulants au permis sont dans le même cas et seraient très heureux de voir votre projet de permis provisoire se réaliser. Voici pourquoi :

Nous subissons actuellement à Montpellier un jeune inspecteur qui journe impitoyablement bon nombre de candidats à l'examen de conduite, voire même à l'obtention du permis de conduire ; il questionne en raillant et il pose souvent des questions qui n'ont rien à voir avec la conduite d'une auto ou d'une moto.

Voici un exemple, que je peux vous certifier puisque j'assistais à l'examen ; j'accompagnais mon cousin, qui devait passer le permis de conduire les autos, il lui posa quelques questions de mécanique et entre autre celle-ci : « Savez-vous régler vos freins ». Réponse négative du candidat qui est entrepreneur. « Eh ! bien, vous êtes un danger public, rien que pour cela je devrais vous ajourner ! A ce compte-là il faudrait faire un stage de six mois chez un mécanicien avant de songer à conduire une voiture. »

Je dois vous dire qu'après avoir acquitté 15 fr. et formulé une autre demande, le candidat malchanceux a beaucoup de chances de réussir.

Je m'excuse de vous avoir écrit si longuement, mais votre article *Les loups se mangent entre eux* m'a incité à formuler mon opinion qui est celle de beaucoup d'automobilistes et motocyclistes.

Attention à l'express

En attendant que notre demande aux pouvoirs ait reçu la suite qu'elle comporte, nous signalons ce mot d'un lecteur qui fut très avisé et pas sans mal d'ailleurs :

Réponse à votre article « Attention au rapide » de la rubrique Par ci... Par-là... J'ai l'avantage de vous faire savoir que j'ai eu les ennuis que vous signalez dans votre dernier numéro avec un garde-barrière des environs de Coutras. Malgré toutes les grossièretés de l'individu, qui avait bien juré de ne jamais m'ouvrir son passage à niveau, je suis arrivé à l'obliger de m'ouvrir ses barrières, ce qu'il fait actuellement avec autant d'empressement que pour une voiture quelconque.

Pour arriver à ce résultat, le Chef de gare de ma localité m'a indiqué la marche à suivre qui est la suivante : Adresser une lettre de réclamation au Chef de District, qui pour moi se trouvait à Coutras (c'est-à-dire au service de la voie).

Après enquête, le chef de district a constaté que ma machine, une « Gnome et Rhône » avait le guidon exactement de la même largeur que les portillons des passages à niveau du P. O. ; qu'avec les manettes qui débordent du guidon et, étant donné le poids de la machine, il ne m'était pas possible de traverser à la main et que l'on devait en conséquence m'ouvrir tous les passages à niveau.

Le garde-barrière malgré l'ordre reçu ne m'aurait encore pas son passage à niveau ; il m'a encore fallu une nouvelle réclamation, qui cette fois a motivé le dérangement du Chef de Section pour que j'obtienne entière satisfaction. Durant les premiers jours qui ont suivi la confirmation de cet ordre, il a fallu attendre quelques minutes le bon plaisir de M. ou de Mme la Garde-Barrière ; je me souviens d'un certain dimanche soir ou un motocycliste arrivé avant moi au passage à niveau a dû attendre près d'un quart d'heure quoi qu'aucun train ne soit signalé ; à sa réclamation, la garde-barrière lui a répondu : « Vous n'attendrez pas que j'ai fini de laver ma salade ! »

Je vous garantis le fait comme authentique.

En résumé, ils se sont assagis et aujourd'hui je n'ai plus de difficultés.

P. LAMENA, « Les Eglisottes. »

De Paris au Maroc

Nouvel abonné de 3 mois, le premier numéro de *Moto Revue* du 6 me parvient le 13. Votre magazine n'a donc mis que 7 jours pour me parvenir et je vous adresse toutes mes félicitations. Le temps n'est pas loin encore où *Moto Revue* nous parvenait ici 15 jours après sa parution, et, fidèle lecteur au numéro depuis 4 ans, j'avais toujours négligé l'abonnement à cause de ces interminables retards.

GAUDET, J. Casablanca.

LISTE DES PRIX

DOTANT NOTRE

Grand Concours

Une moto 175 cmc. Griffon, des Etablissements GRIFFON	4.180 »	Un bon de crédit de 3.000 fr. Gillet, des Etablissements René GILLET	3.000 »
Une moto Tour de France 175 cmc., Rovin, des Etablissements ROVIN	3.850 »	Une motocyclette, modèle universel, 175 cmc., 2 vitesses, Stella, des Etablissements STELLA	2.550 »
Une moto type B. 3 vitesses Ultima, des Etablissements BILLION	3.750 »	Une motocyclette touriste, 175 cmc., monovitesse Kervran, des Etablissements KERVRAN	2.200 »
Une Royal-Moto, bloc-moteur pneus, ballons, selle Terry, transmission par chaîne, des Etablissements ROYAL-MOTO	3.600 »	Un sidecar pour machine 350 cmc., comportant : châssis du type « M » surbaissé, carrosserie type famille une place et demi, pare-brise, pneumatique et chambre à air ballon, des Etablissements P.E.U.P.L.E. ...	2.100 »
Une motocyclette Rochester 175 cmc., 3 vitesses, montée sur pneus ballons Dunlop, boîte de vitesses Sturmey-Archer, chaîne Renold, moteur Duten, de la S.I.V.E.	3.600 »	Une motocyclette type A, monovitesse, Motorhonyx des Etablissements de Constructions Mécaniques du Rhône	1.775 »
Une motocyclette Le Grimpeur, 25 cmc., 3 vitesses, des Etablissements DELAUNAY	3.600 »	Une carrosserie Le Flotteur, monoplace, capot et pare-brise avec châssis, des Etablissements Le Crédit Motocyclette et Automobile	1.600 »
Une motocyclette touriste, 175 cmc., 2 vitesses, Alcyon, des Etablissements ALCYON	3.400 »	Un sidecar type léger, pour machine de 175 ou 25 cmc., comportant : châssis du type « M. L. », carrosserie en vannerie peinte, pneumatique et chambre à air Hutchinson, des Etablissements P.E.U.P.L.E.	1.200 »
Un sidecar type T. E. A., avec carrosserie complètement recouverte de simili cuir bleu, muni d'une quatrième attache et d'un pneu Dunlop 26 x 5, avec tablier et pare-brise, des Etablissements BELGIAN-SIDECARS	3 300 »		
Une boîte 3 vitesses Moss, type SM 3 S., des Ets MUNRO	1.200 »	Une selle Terry tandem, avec poignée, siège 33 x 33, des Ets DELLHEIM	253 »
Un paletot cuir acajou, long 1,10, doublé agneau, des Ets SAHNA	850 »	Une selle Leckie pour sidecar, des Ets MUNRO	250 »
Un paletot cuir acajou, long 1,10, doublé agneau, des Ets SAHNA	850 »	Un étai à rotule S. S. V. 100 %, des Ets S. A. F. I.	235 »
Un appareil Maglum L. M. C., type C. R. M., posé des Ets MAGNETO-LUMIERE	850 »	Un étai à rotule S. S. V. 100 %, des Ets S. A. F. I.	235 »
Une boîte Picard 4 vitesses, des Ets PICARD	750 »	Une selle Terry moto 200 à 500 cmc., siège 33 x 33, des Ets DELLHEIM	234 »
Un appareil Maglum L. M. C., type C. R. M., posé des Ets MAGNETO-LUMIERE	850 »	Un trench coat, tissu imperméable, vert écossais, des Ets SAHNA	225 »
Une boîte Picard 4 vitesses, des Ets PICARD	750 »	Une montre électrique Técalémit, des Ets TECALEMIT	200 »
Une boîte 3 vitesses 350 cmc., des Ets STAUB	740 »	Un phare n° B, avec lampes et supports, des Ets R. COLIN ...	198 »
Une boîte 3 vitesses 250 cmc., des Ets STAUB	690 »	Un phare n° B, avec lampes et supports, des Ets R. COLIN ...	198 »
Une boîte 3 vitesses 175 cmc., des Ets STAUB	600 »	Un étai à rotule S. S. V. 70 %, des Ets S. A. F. I.	190 »
Une boîte Picard n° 2, des Ets PICARD	600 »	Un étai à rotule S. S. V. 70 %, des Ets S. A. F. I.	190 »
Un volant magnétique S. A. F. I., type F, des Ets S. A. F. I.	500 »	Une montre Jaeger, des Ets JAEGER	180 »
Une boîte Picard n° 1 des Ets PICARD	470 »	Une selle tandem moto Léda, avec garniture cuir avec poignée, Ets LEDANOIS	180 »
Un étai à rotule S. S. V. 140 %, des Ets S. A. F. I.	450 »	Une selle tandem moto Léda, avec garniture cuir et avec poignée, des Ets LEDANOIS	180 »
Une magnéto 2 B 1, Magnéto-France, des Ets MAGNETO-FRANCE	435 »	Une selle tandem moto Léda, avec garniture cuir et avec poignée, des Ets LEDANOIS	180 »
Une garniture Protex pour voiture, des Ets PROTEX	300 »	Un Autofume (allume-cigarettes élect.), des Ets POYET et Cie ..	125 »
Un compteur Jeager, des Ets JAEGER	295 »	Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA	120 »
Un carburateur Amac, type 15 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	290 »	Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA	120 »
Un carburateur Amac, type 15 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	290 »	Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA	120 »
Une fourche nouveau modèle, pour pneus ballons, des Ets MUNRO ..	290 »	Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA	120 »
Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	275 »	Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA	120 »
Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	275 »	Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA	120 »
Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	275 »	Un stylomine doublé or, mod. luxe, des Ets ZUBER	110 »
Un carburateur Cozette, des Ets COZETTE	260 »	Un coffre universel n° 15 Saker, des Ets SAKER	105 »
		Une chaufferette électrique 6 ou 12 volts, des Ets S. A. F. I.	100 »

Une paire repose-pieds caoutchoutés n° 25, des Ets SAKER...	31 »	Un bouchon de réservoir R.G.Gif, des Ets GUILLOT Frères...	22 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un bouchon de réservoir R.G.Gif, des Ets GUILLOT Frères...	22 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un bouchon de réservoir R.G.Gif, des Ets GUILLOT Frères...	22 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un fétiche RZ Escargot, des Ets ROSAZ.....	21,50	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un fétiche RZ Poupon, des Ets ROSAZ.....	21 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un fétiche RZ Poupon, des Ets ROSAZ.....	21 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Une pipe L.M.B.....	20 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une pipe L.M.B.....	30 »	Une pipe L.M.B.....	20 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une fétiche RZ Hirondelle, des Ets ROSAZ.....	30 »	Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une paire grips-genoux Saker, n° 70, des Ets SAKER.....	29,50	Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une paire grips-genoux Saker, n° 75, des Ets SAKER.....	29,50	Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une sacoche Saker 19 x 10 x 10, n° 80, des Ets SAKER.....	29,50	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Une sacoche Saker 21 x 10 x 10, n° 80, des Ets SAKER.....	29,50	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Une paire rep.-pieds pliants n° 202, des Ets MOREAU.....	28 »	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Une paire rep.-pieds pliants n° 202, des Ets MOREAU.....	28 »	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Une paire rep.-pieds pliants n° 202, des Ets MOREAU.....	28 »	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un fétiche RZ Papillon 2 des Ets ROSAZ.....	28 »	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ tête de coq, des Ets ROSAZ.....	17,50	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ Poupon des Ets ROSAZ.....	16,50	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ Petit coq, des Ets ROSAZ.....	16,50	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Une paire repose-pieds Saker (fixes) n° des Ets SAKER.....	16,50	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ Grenouille sauteuse, des Ets ROSAZ.....	15,50	Un porte-bougie double n° 18, des Ets SAKER.....	12 »
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un équipement vélo-moto Técalémit, des Ets TECALEMIT.....	15 »	Une trousse Saker n° 90, des Ets SAKER.....	12 »
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un équipement vélo-moto Técalémit, des Ets TECALEMIT.....	15 »	Un nettoyeur des BOUGIES ELITE.....	8,40
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un équipement vélo-moto Técalémit, des Ets TECALEMIT.....	15 »	Un nettoyeur des BOUGIES ELITE.....	8,40
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ Grenouille, des Ets ROSAZ.....	14 »	Un porte-bougie simple n° 17, des Ets SAKER.....	7 »
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un équipement Rustin, grand modèle des Ets RUSTIN.....	12,50	Un pyrène des Ets PHILLIPS et PAIN.....	
Un fétiche RZ Papillon 3, des Ets ROSAZ.....	26,75	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50	Un pyrène Ets PHILIPS et PAIN.....	
Un fétiche RZ Amour, des Ets ROSAZ.....	26,50				
Un fétiche RZ Tortue, des Ets ROSAZ.....	26,50				
Un fétiche RZ Sphinx n° 3, des Ets ROSAZ.....	26 »				
Un bidon de secours des Ets PLAZOLLES.....	26 »				
Une paire repose-pieds Saker (articulés) n° 20, des Ets SAKER.....	26 »				
Un fétiche RZ Dromadaire, des Ets ROSAZ.....	25 »				
Un fétiche RZ Autruche, des Ets ROSAZ.....	25 »				
Un fétiche RZ Eléphant, des Ets ROSAZ.....	25 »				
Un fétiche RZ tête égyptienne, des Ets ROSAZ.....	25 »				
Un fétiche RZ tête de mort, des Ets ROSAZ.....	24 »				
Un fétiche RZ Jean qui rit, des Ets ROSAZ.....	24 »				
Un fétiche RZ Jean qui pleure, des Ets ROSAZ.....	24 »				
Un fétiche RZ tête de coq, des Ets ROSAZ.....	24 »				
Un fétiche RZ Poisson, des Ets ROSAZ.....	23,50				
Un fétiche RZ Papillon, des Ets ROSAZ.....	23,50				
Un fétiche RZ Sphinx, des Ets ROSAZ.....	23,50				
Un fétiche RZ Cochon, des Ets ROSAZ.....	23,50				
Une pompe pour moto, des Ets PLAZOLLES.....	22,50				
Une boîte à chambre à air des Ets MOREAU.....	22 »				
Une boîte à chambre à air des Ets MOREAU.....	22 »				
Une boîte à chambre à air, des Ets MOREAU.....	22 »				
Un bouchon de réservoir R.G.Gif, des Ets GUILLOT Frères.....	22 »				

GRAND CONCOURS DE "MOTO-REVUE"

100.000 FR. DE PRIX
10 MOTOCYCLETTES



N° 19

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

Attendez et ne nous écrivez pas à ce sujet.

DIX-NEUVIÈME QUESTION

Quelle est la marque de cet accessoire ?

Marque :

Nom du participant :

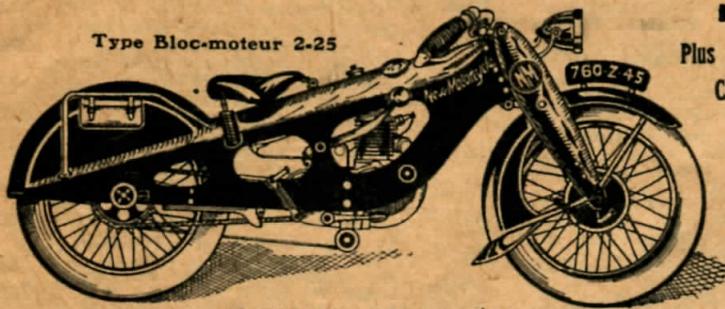
Signature :

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

1 ^{re} - M. R. 15 avril.	6 ^e - M. C. A. 25 mai.	11 ^e - M. R. 9 juillet.	16 ^e - M. R. 13 Août.
2 ^e - M. C. A. 25 avril.	7 ^e - M. R. 4 juin.	12 ^e - M. R. 16 juillet.	17 ^e - M. R. 20 Août.
3 ^e - M. R. 1 ^{er} mai.	8 ^e - M. R. 18 juin.	13 ^e - M. R. 23 juillet.	18 ^e - M. R. 27 Août.
4 ^e - M. C. A. 10 mai.	9 ^e - M. R. 25 juin.	14 ^e - M. R. 30 juillet.	
5 ^e - M. R. 15 mai.	10 ^e - M. R. 2 juillet.	15 ^e - M. R. 6 Août.	

MODÈLES 2 et 4 temps, toutes puissances

Type Bloc-moteur 2-25



AGENTS DEMANDÉS

Plus de Cadre - Plus de Tube - Plus de Raccord

UN CHASSIS

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

la NEW MOTORCYCLE

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

GEORGE ROY, Constructeur, 13, Rue du Parc, ORLÉANS
R. C. 1.073 Tél. : 32.98
Salon de l'Automobile 1927. — Stand 48 - Salle S.

Bosch

ses

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

se trouvent

97, Boul. Exelmans, PARIS (16°)

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.

Clients et Amis...

peuvent s'intéresser à notre succès

Une innovation de

**SAINT-MARTIN
AUTOMOBILES**

27, Rue du Château-d'Eau (PARIS Xe)

Notice F gratuite ou jointe a notre
catalogue illustré 34 pages, franco
contre 2 francs en timbres poste

**TOUTES LES MARQUES
DE MOTOCYCLETTES**

NEUVES OU EN SERVICE

En 14 versements

HARLEY-DAVIDSON

N'ayez plus d'ennuis avec les pièces de CONTREFAÇON, les pièces d'origine sont en FORTE BAISSÉ.
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

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



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 la parution, passera dans le N° suivant

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

MOTOS

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

Alcyon 175 cmc., 2 tps, monovit., avril 26, roulé 2.000 km, éclair. Magond., parf. ét., 1.175 fr. Ecrire : Lesaubrier, 7, place de la Bastille.

Alcyon, moto 3 CV, 1925, entièrement révisée, bonne marche garantie, prix 1.300 fr. S'adresser : Cordonnerie René, 75, rue Pelletot, Paris (20°).

Alcyon 3 CV, super-tourisme, parf. ét., pneus neufs, nomb. acc., val. 4.700 fr. laissé à 2.600 fr., envoi détails et photos. Roure, 33, rue de Saint-Cyr, Lyon-Vaise.

B. B. Peugeot, b. état, pn. nfs, 2.800 fr. 39, rue Traversière, Paris (12°).

B. S. A., révisée, 2.800 fr. Laporte, 35, rue faub. St-Martin.

B. S. A., type armée 5 CV, bon état, 1.300 fr. Etasse, 11, av. du Bel-Air, Parc-St-Maur.

Benjamin 2 CV, 2 vit., parf. état, équip., 1.950 fr. Varnier, 21, imp. Marteau, Plaine-St-Denis (Seine).

Cyclo-Moto Peugeot, 1 CV 1/2, carbur. Amac, gr. Magondeaux, état neuf, 1.100 fr. A de Bouquet, av. de Fontainebleau, Moret (Seine-et-Marne).

D. F. R., 350, 2 vit., tan-sad, bon état. Téléph. : G. Pouif, Gob. 18-77, pr renseign. et rend.-vous, aff. sér.

D. F. R. 350 cmc., Amac, impôt, assur. payés oct., 3.500 fr. Traynard, Sommières (Gard).

D. F. R. 250 cmc., 2 t., écl. électr., graiss. s. press., 3 vit., ch.-ch., s. Terry, roulé 400 km., à vendre de conf., 2.800 fr. ou à échanger contre moto 175 cmc., même état. Richard, Ecoles Mutuelles Gerland, Lyon (Rhône).

Dollar 175 cmc., sport, en bon état de marche, 1.995 fr. ; Terrot 250 cmc., type E. T., selle Cantlever, éclair. Mag., pneus neufs, en bon état, 2.900 fr. ; Terrot 175 cmc., très peu roulé, 2.300 fr. ; Ravat 175 cmc., moteur Jap., 3 vit., sturmev Archer, 2.200 fr. ; Peugeot 3 CV 1/2, modèle 1926, très peu roulé, 2.300 fr. Kilbourg (Motos), 26, rue d'Orfeuill, Dreux (E.-et-L.).

Dollar 3 CV, 90 km. à l'heure,

Maison F. TOUTIN

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

Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927
La Maison se charge des réparations
TRAVAIL SOIGNE - 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 Contiance

Fondée en 1884

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

AGENCE

TERROT · MONET & GOYON · RAVAT · MONOTRACE

VELOCETTE · RADIOR - F.N.

RENÉ GILLET - DOLLAR - PEUGEOT

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS

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

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian
PARIS (12°)

— Face Métro Nation —

culbut., com. neuve, bas prix. Cottereau, 5, rue Gros, Paris (16°).
Douglas récente, 4 CV, 2 cyl., roulé 2.600 km., tan-sad, compt., acc., 4.500 fr. Léger, 24, rue Mayet, Paris (6°).

Gilet-Herstal, sport, 350 cmc., mines 4 CV, Mag., phare, tan-sad et selle Terry, sortie Herstal août 27, prix dérisoire. Baud, 54, rue Orangerie, Versailles.
Gnome et Rhône, gd sport 5 CV, peu roulé, 3.500 fr. Ecr. : Jan, 255, rue de Vaugirard.

F. N. type M 60, confort, éclairage tan-sad Thomas, 3, rue Berzeilius, Paris, 17° ; le soir après 7 heures 1/2 ou sur rendez-vous.

Gnome et Rhône, 175, parf. état, O. S., tan-sad, à vendre ou échanger contre plus forte. Voir t.l.j., 11, rue Beausset, Paris (15°).

Gnome et Rhône, 500, 1926, tout équip., tan-sad, peu roulé, prix int. Nussbaumer, 263, av. Daumesnil, Paris.

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

Griffon de luxe, 1927, neuve, bloc-moteur 350 cmc., 4 tps, écl. Mag., boîte à chambre, ch. de rech. neuve, compt., tan-sad, pris 5.000 fr. Essai t. dist. Magner, 133, rue de Belleville, Paris (19°).

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

1 Moto Harlette 2 CV, 2 tps, débrayage. Deletang, av. Turgot, Drancy (Seine).

Moto Anglaise 2 vit., 1.100 fr. ; Automoto nve, débray., 1.350 fr. ; Smart 2 vit., 1.250 fr. ; Griffon 5 CV, 2 vit., 1.800 fr. ; Bedelia 7 CV, 1.900 fr. Tesdou, 63, rue Duconédie, Paris (14°).

Moto 3 CV, bon état, pneus neufs, visible du 1^{er} octobre tous les soirs de 5 à 8 heures ou sur rendez-vous. Gavoille, 11, villa Cacheux (donnant 119, rue d'Arceuil), Malakoff (Seine), à côté de la Gare de Vanves-Malakoff.

Motorhonny 2 CV, bon état, très peu roulée, bas prix. Grellier, St-Aubin-de-Baubigne (Deux-Sèvres).

Motobécane, b. état, éclair. électr., compt. O. S., 1.200 fr.

CHARTIER, 8, rue Tarbé PARIS (XVII^e)

Vend et Répare **Toutes** Motos et Voilurettes

aux meilleurs Prix et Conditions
GARAGE MOTOS

UN PALETOT CUIR POUR RIEN !!!

Venez voir **GASTON**

19, Rue François Miron, PARIS (4^e)

Motos à partir de 1000 francs.

MERVEILLEUSES OCCASIONS

CREDIT

MOTO AGENCY

COMPTANT

24, Boulevard de Charonne - Tél. : Diderot 18-36 - Métro : Avron

vous informera en NEUF ou d'OCCASION la machine à votre goût

Agence : Gnome et Rhône, Soyer, R. Gillet, Motobécane, Monet et Goyon, Terrot, F.N. Moto-Comfort

VENTE - ACHAT - ECHANGE - RÉPARATIONS

ÉCOLE DE MOTOS

chez PLAZOLLES
16, RUE CRUSSOL
RENÉ GILLET - TERROT - GILLET d'HERSTAL
ALCYON - ROLÉO - LE GRIMPEUR, etc.
à des cond. except. au comptant, à crédit.

46, rue Danton, Pré-St-Gervais (Seine).

Monet-Goyon 2 CV, très bon état, peu roulée, prix 2.000 fr. 8, rue de Paris, Asnières (Seine).

Monet-Goyon, Mag., 4 CV, Burman, ball. 710 x 85, écl. élec. AV, lant. AR, selle AR Léda O. S., access., parf. état, 4.700 fr. Tous les soirs à 19 h., 34, rue du Hameau Paris (15^e).

Monet-Goyon 2 CV, 2 vit., état parf., 1.800 fr., sur rend.-vous, Berthier, 124, rue de Charonne, Paris (11^e).

Monet-Goyon 2 CV, très bon état, pneus neufs, tan-sad, cause service militaire. Blond, 65, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

Monet-Goyon 2 CV, compt., 600 km., réelle occ. Brun, 17, rue Jeu-de-Paume, Veynes (Htes-Alp.).

Monet-Goyon 4 CV, luxe, 3.000 km., tan-sad, gr. sacoches cuir, cause santé, 2.900 fr. Lefevre, Nozay (Loire-Inf.).

Mososacoche 6 CV, mot. Mag., 2 cyl., magnéto Bosch, avec sidecar élégant et très confort., excell. état, marche parfaite, très bonne occ., 3.500 fr. A. Raimond, Ph. à Savigny-en-Sancerre (Cher).

Pour cause départ Moto-sacoche 250 cmc., état neuf, phare, compteur, équipement complet, 4 ch., 3 enveloppes, nombr. access. Charles Gérard, 250 cmc., parf. état, tan-sad, pneus neufs, prix très intéressant, Edmond Birnbaum, 12 bis, avenue des Gobelins, Paris (5^e).

Neracar 3 CV, écl. électr., très bon état, 3.500 fr. Astive, 49, Grande-Rue, Pré-Saint-Gervais (Seine).

A vendre moto Peugeot, très bon état, 4 CV, type S. P., alésage 67 mm., course 70 mm., cylindrée 246 cmc., pneus 650 x 60, prix demandé: 2.700 fr. Leclère, 84, rue de la Bretonnerie, Orléans (Loiret).

Peugeot 175 cmc., 3 CV, 1926, bloc-mot., Terry, tan-sad, groupe Luxor, état de neuf, 2.600 fr. Malbete, 48, rue Pascal (13^e).

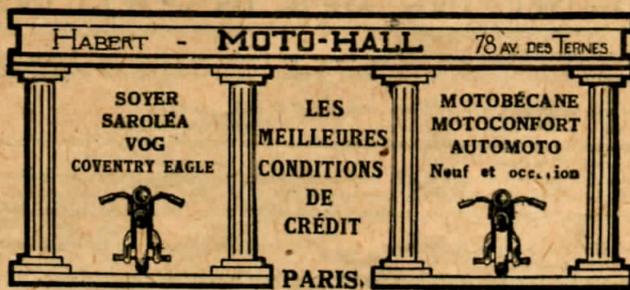
Ravat 350 cmc., mod. 1927, blackburn 4 t., lat., 3 vit., Burman, ch.-ch., compt. Jaeger, tan-sad, Ess., tte distance, Couleard A., St-Germain-d'Arcé (Sarthe).

Ravat moto Paris-Pyrénées, bas prix. Gaston, 19, rue François-Miron, Paris.

René Gillet 1926, pneus conf. 700 x 100, tan-sad, compteur Jaeger, 3 sacoches, 2 mallettes tourisme, éclair. Magondeaux, chambre rechange, frein direction. Ecrire Deboste, 87, rue des Marais (10^e).

René Gillet 1926, très bon état, roulé 3.000 km., 5.000 fr. Devaux, parc d'aviation n° 12, secteur postal 25 (Allemagne occupée).

Rovin 5 CV, sport 1927, peu roulé, équip. grand tour., moteur



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 41-55

AUX MEILLEURES CONDITIONS
Motos ROCHESTER
- Toutes occasions en Motos, -
- Cycles et Machines à coudre -
HOSPITAL, 56, Bd de Grenelle, PARIS (15^e)

Jap, boîte Sturmey, pneus conf., écl., compt. O. S., amort., frein de dir., 2 selles Terry. Royer, 13, rue de la Gare, Noisy-le-Sec (Seine).

Rovin moto 175 cmc., avec phare Collin, état parfait, prix: 2.800 fr. Regeard, 330, rue Saint-Jacques, Paris (5^e).

Saroléa supersport, à culbut., modèle 1926, comme neuve, ballons à tringles, selle Brooks, access., 4.800 fr., reprend. petite moto récente. Druck, 26, rue Nicolai, Paris (12^e).

Saroléa 500 cmc., supersport, équipement complet, état neuf, essai à volonté, prix avantageux. R. Aubert, 50, rue Leprince, Amiens.

Sima-Violet type sport 1926, magnéto, 2 pl., à vendre 4.500 fr., nombreux access. Vis. et essais le dimanche matin, Papeterie, 9, rue Pernety, Paris (14^e).

Soyer 250 cmc., 3 CV, sortie 1926, état neuf, 2.600 fr. Turlan, 123, rue Victor-Hugo, Levallois (Seine).

Supplex J. A. P., 350 cmc., très bon état de marche, 3.000 fr. Tous les jours, Thonon, 108, rue de Ménilmontant, Paris (20^e).

Saint-Georges 2 CV 1/2, parf. état mécanique, 2 vit., siège arr., aff. sér., prix à débattre. S'adresser, 61, cité du Lys, à Dammarie-les-Lys (Seine-et-Marne).

Sunbeam 5 CV, état neuf, écl., tan-sad, access., 3.200 fr. Le soir de 6 à 8 heures, Orioux, 9, avenue Reille, Paris (14^e).

Terrot 3 CV, mod. dame 1926, comme neuve, écl. électr. avant et arr., tan-sad, rétrov., corne, chambre de rech., 3.500 fr. Visible 1-3 et 7-9, Niclesco, 10, rue Claude-Pouillet, Paris (17^e).

Terrot J. A. P., 4 CV, sport 1926, excell. état, 300 fr. d'access., à vendre 3.700 fr. M. Burdet, 25, rue Thiers, Villerupt (M.-et-M.).

Terrot 3 CV, tan-sad, pneu, chambre de rech., 2.500 fr. Germonty, 108, rue Mouffetard.

Terrot neuve, 4 CV, soupape latérale, type sport, pneus conf., roulé 1 mois, sous garantie, prix: 5.000 fr. Ecrire: M. Chicalski, 5, rue Saint-Isaure pour rendez-vous.

Terrot 350 cmc., J. A. P., 4 t., état neuf, touriste, pn. 700 x 80. Paul Delbart, à Fresnes (Nord).

Particulier vend crédit Terrot F. S., pn. 700 x 100, selle Terry, frein direct, grand tou., sortie juillet 1927. Dufailly, 51, rue Saint-Louis-en-l'Île, Paris.

Moto Triomphe 4 CV, parfait état méc., prix: 3.000 fr., châssis Chenard-W. 14 CV, écl., dém., 6 roues, compt., état méc. parf., bas prix. Très jolie carr. conduite int. cannée, 6 pl., très bon état, bas prix. S'adresser Garage Lecocq, sur le quai le Pellerin.

MOTO ULTIMA LYON FABRICATION FRANÇAISE

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

E. BILLION, Constructeur

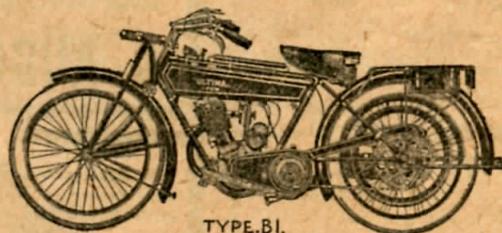
24-24 bis, Rue du Commandant - Faurax - LYON

Téléphone: VAUDREY 2-04

Chèque postal N° 154-61 Lyon

MOTEURS
4 temps
3 & 4 CV

2 Cylindres en V
500 cmc.



TYPE.BI.

NAVILLE et ses Fils
3, Rue Sarrette, Paris (14^e)
Montage Rayonnage DE ROUES rayons et jantes de tous profils Transformations pour Motocyclettes et Voitures Expéditions en Province

Triumph 6 CV, type H, très bon état, 1.800 fr. Bécq Henri, Turquegnieux (M.-et-M.).

Vélocette 250 cmc., 2 vit., pn. confort, 25 x 3, selle cantilever Brooks, phare acét. Lucas, compt. et nombreux accessoires, parfait état de marche et d'entretien, 3.500 fr. Affaire de confiance. Paul Houel, 16, rue de Nemours, Rennes (Ille-et-Vilaine).

Saroléa moto 350 cmc., soup. latérales, 1926, peu roulé, excell. état, 4.000 fr. Ecrire : capitaine Molle, quartier Bayard, Grenoble (Isère).

Gillet-Herstal sport, parfait état, éclair. électr., tan-sad, phare, knee-grips, pn. neufs, assurance payée 1 an, essai toute distance, 3.300 fr. Hanou Robert, Rosay, par Septeuil (Seine-et-Oise).

Alcyon 250 cmc., 4 temps, très jolie, bon état mécanique, 2 vit., ch., courroie rech., peu roulé, 2.200 fr. Grande Terry, neuve, valeur 234 cédée à 190 fr. 2 Bergognan neufs, 700 x 100, à tringles, valeur la pièce 241 fr., cédés à 200 fr. Groupe acétylène complet Ducellier, tout nickelé, diamètre 160, valeur 210 fr., cédé à 125 fr. Chemineault, à Dayme, par Thouars (Deux-Sèvres).

B. S. A. bon état, prix 800 fr. 45, rue Michelet, Asnières (Seine).

Motoconfort 4 CV, gar. état neuf, access., écl. r. s., 2.300 fr. Tél. Arch. 13-15 ou soir 6 à 9 h. : Robineau, 169, rue du Temple.

Moto 2 CV 1/2 t., mot. Soyer B., 2 v. Picard, gr. séparé, marche parfaite, 1.100 fr. Simon, 48, rue Emile-Zola, Villeneuve-Saint-Georges.

Gnome et Rhône 500 cmc. parf. état, 2.500 fr. Soir 18 h., dimanche mat. Taillard, 6, rue Carrier-Belleuse, Paris (15^e).

Monet-Goyon 2 CV, c. neuve, 1.750 fr. Vis. dim. mat. Verdier, 4, rue Leneveux, Paris (14^e).

René Gillet solo, tte équipée, tan-sad Terry, pneus 700 x 100, modèle août 1926, roulé 900 km., 6.000 fr. Visible le samedi après-midi ou dimanche matin, 6, villa Daniel, Paris.

Durandal J. A. P. sport 350, absolum. neuve, pneus ballons, base creuse, access., soldée pour cause de maladie, avec garantie usine, 4.700 fr. Daux, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Pour amateur grosses motos 3-4 cylindres, 750 cmc., F. N., Cleveland, sur ballons, équipement électrique, à 6.000 fr. pièce, occasion unique. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Motobécane excell. état, tan-sad, rep.-pieds, 1.100 fr. Dolhem, 18, avenue Aubert, Vincennes (Seine).

LE CATALOGUE 1927 EST PARU FRANCO SUR DEMANDE

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

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



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

SIDECARS

A. B. C. sidecar 5 CV, parf. ét., 4.000 fr. ou éch. c. cyclecar 5 CV, parf. ét. Godineau, rue St-Nicolas, Poitiers (Vienne).

Side B. S. A. 5 CV, bon état, 2.300 fr. Compagnon, à Doullens (Somme).

B. S. A. 5 CV, chaîne-chaîne, peu roulé, side Gloria, cap., p.-br., Magond., 1 pn. neuf, nombr. pièces rech., tr. b. état, cause achat voit. Pougeaud, 67, rue de Reuilly, Paris (12^e). Soir après 7 h. ou dim. mat.

Louis Clément, sidecar 5 CV, type 2 c. 3/4, très bon état, prix int. Kimmel, Montmoreau (Charente).

Clément, moto, side, mot. M. A. G. 5 CV, 2 cyl., 2.500 fr. ou échange contre 175 ou 250 cmc., solo même valeur. Cassière, 131, Grande-Rue, Carrières-sur-Seine (Seine-et-Oise).

Pour F. N., side 1 place 1/2, ponté alum., châssis très bas, ballon 115, ligne superbe, pas roulé, net 1.500 fr. Acheté 2.750 fr. Berlin, 30, rue de Paris, Maisons-Laffitte.

Gnome et Rhône 500 cmc., touriste, sidecar, capote, pare-brise, parfait état, 4.000 fr. Meuwisse, 8, avenue André-Chénier, Bois-Colombes (Seine).

Gnome et Rhône side grand sport, peu roulé, compl. équipée, prix 5.600 fr. Moreau, 26, rue Keller, Paris.

Harley 9 CV, side bi-place, équip. électr., compt. montre, état de neuf. Essais le sam. après-midi et dim., prix intères. Plaisance, 33, vallée du Bois, Clamart (Seine).

Indian moto, sidecar, état neuf, 2.500 fr. Pelle, 235, Grande-Rue, à Garches (Seine-et-Oise).

Indian, side, parf. ét. marche, 1.500 fr. A. Royer, La Quarte (Haute-Saône).

A enlever de suite pour cause maladie, Indian side, flotteur état neuf, éclair. Magondeaux, pneu, chambre recharge, outils, 3.200 fr. Aubert, 23, rue Sadi-Carnot, Montrouge (Seine).

Side Motosacoche 600 cmc., écl. Mag., capote, amort. Hartford, très bon état, marche parf., 5.000 fr. Visible après 19 h. 30. Boudin, 18, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine.

Motoconfort sidecar 4 CV, 1927, comme neuf, 1.000 km., pare-brise, acc., imp. et ass. payés. Dimanche mat. Guyard, 22, rue de Picardie, Paris (3^e).

Sidecar à vendre, bateau, 1 pl. 1/2, aluminium, bouchonner, pare-brise, 2 ch. à air 650 x 65, le tout compl. état de neuf, 600 fr. M. Tuleu, 23, rue Gramme, de 6 à 8 h., Paris (15^e).

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 fr.

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

Bureaux et Cours, 3, rue Dagorne
(En face du métro Bel-Air)
Garage, 3 bis, rue Dagorne
Ateliers, 13 et 15, rue des Ormeaux
Téléphones : Diderot 41-88

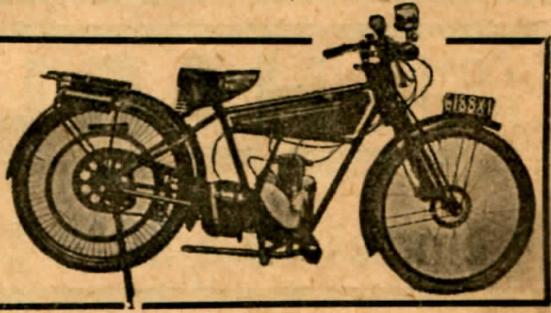
MOTO-ECOLE

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 50, 650 x 65 ou 26 x 3 sur jantes base creuse.

PNEUS DUNLOP
2 FREINS sur paille jante, très efficaces.
RÉSÉROIR : 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





A vendre joli sidecar, émail bleu foncé avec pare-brise, état absolument neuf, spécial Terrot 350 cmc., prix 1.300 fr. et une face de phare Luxor avec attaches, 65 fr. Faudon, Charles, Blace (Rhône).

Triumph 5 CV, parfait état mécanique et entretien, peu roulé, 2.900 fr., avec side Garnier, 3.400 francs. Timossi, 202, faub. St-Martin, Paris.

Gnome et Rhône 500 cmc., mars 26, comme neuve, roulé 4.000 km., av. tous access., side spéc., 1 pl. 1/2, coff. arr., 2 pare-brise, capote, 2 chambr. air, 5.500 fr., cause ach. voit. Pellerin, Manzé (Deux-Sèvres).

Motosacoché 600 cmc., ch.-ch., avec sidecar sport, 2 coffres, cap., pare-brise, éclairage Magondeaux, phare acéto, parfait état, essai. Thouvenot, 3 pl. E.-Renan, Dijon (Côte-d'Or).

René Gillet 26, side bateau sport, état méc. parf., roue rech. él. Mag., nombr. acc., 7.000 fr. Crespy, rue Alphan, Paris (13^e), F. 8.

CYCLECARS

5.000 fr. Benjamin 2 pl., écl., dém., 8.200 km., ou échange contre moto 350 ou 500 cmc., tan-sad, confort. Boyard, 106, boul. Bertheaux, Carrières-sur-Seine (Seine-et-Oise).

Laffitte état de marche, carros. et capote nve, 3.000 fr. ou échange

Protégez votre tête
avec le nouveau casque

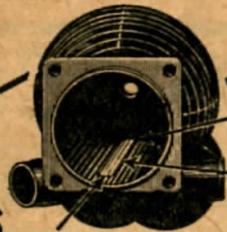


LE
DUR
ACUI
RE

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

PNEU MOTO HUTCHINSON

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



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 : **BARIMAR** Télégramme :
LEVALLOIS 14 - 62 BARIMAR - CLICHY

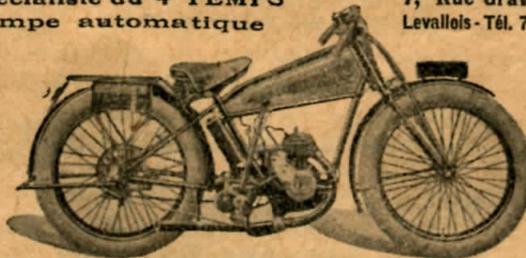
48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ. Schneide., Asnières

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.	3.990 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

contre moto sport ou Morgan accidenté; 1 Saroléa 350 cmc., 2.500 fr. Denis Delianne, 6, rue des Corderies, Boulogne-sur-Mer.

Morgan Bunabout à eau, 1924, essais à volonté, 4.000 fr. Schmitt, Pougues-les-Eaux (Nièvre).

Morgan, fin 26, c. neuf, tout équipé, échange, contre F. N. Cruz, 14, rue des Minimes, Paris (3^e).

Morgan sport, eau, 1926, exc. état, 5.000 fr., tous les jours après 6 heures. Domer, 55, rue de Billancourt, Paris. Facilités de pt accordées.

Les cyclecars Morgan-Sandford, Salmson les meilleurs marche ford, Salmson les meilleurs marche, sont au garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

VOITURES

Amilcar sport, état absol. neuf tous access., essai à volonté tous les jours. Sté Phocienne de Constructions, 22 bis, rue Jules-Ferry, Courbevoie (Seine). Pont-Bineau.

Amilcar 6 CV, 2 pl., révisé, parfait état marche, 5 roues Rudge 710x90, 7.000 fr. R. Pescay, 61, rue du Point-du-Jour, Billancourt (Seine).

Alcyonnette sans magnéto, moteur refait, chaînes parfait état, 150 fr.; 1 pneu Hutchinson neuf, 650x65, 100 fr. Ecrire avec timbre à M. Gobert, Château de Bligny, par Brus-s.-Forges (Seine-et-Oise).

Benjamin 5 CV, carrosserie aluminium équipement électrique, 3.600 fr. Dieu, 4, pass. Tourlaque, Paris (18^e).

Citroën 10 CV, décl. 8 CV, torp. 4 pl., type A, pist. alum., dém. écl. électr., kalc., pare-br., malle, amort. AR, pn. conf. AR, ent. rev., vend. par particul., 7.000 fr. Sam. après-midi ou sur rend.-vous. L. Py, 13, place Mairie, Corbeil (Seine-et-Oise).

Torpédo D. F. P., 4 pl., 8-10 CV, imp. 5 CV, 6 pneus, capote, outill., essai à vol., t. confiance. Raymond, coiffeur, 2, rue Pinel (13^e).

Ford, conduite intérieure 4 portes, excellent état, à vendre ou échanger. Gy, 6, rue de Vienne. Laborde 17-39.

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

TOUT
POUR

HARLEY

Grande Baisse

NOUVEAU TARIF ROSE, AOUT 1927

— PENDANT 2 mois seulement, réalisation d'un gros stock de pièces. —

Remises 10 à 20% suivant
quantité

CACHEMAILLE

13, Rue Guersant — PARIS (17^e)
— WAGRAM 36-36 —

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

Demandez le Tarif illustré

SOUTENEZ L'INDUSTRIE FRANÇAISE en employant sur vos Motocyclettes

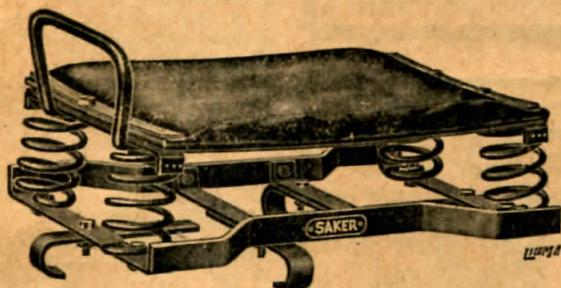
Expédition Immédiate en province

B. S. A. & TRIUMPH (type armée)

LES PIÈCES DE MA FABRICATION

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

SIEGE TANDEM SAKER N° 10



SOUPLESSE INCOMPARABLE — MONTÉ SUR TROIS LAMES DE RESSORT — HAUTEUR 8¹/₂

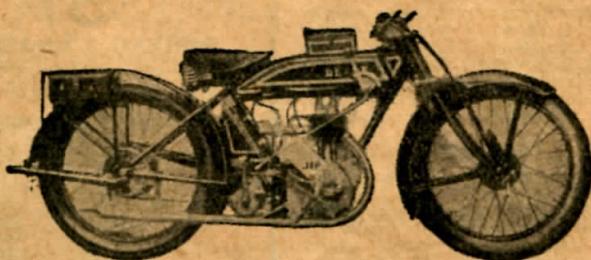
Catalogue franco

SAKER, 33, Rue de Corneilles — LEVALLOIS

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 culbu-
- 350 mcc. } teurs.



Demander catalogues DÉ-DÉ, 50, A v. Marceau, Courbevoie (Seine)



Pour le développement de la Moto Légère

BAISSE sans concurrence

- Luxe Dame... .. 1.100 fr.
- Luxe Homme... .. 1.150 fr.
- Grand Tourisme .. 1.500 fr.

LA CYCLETTE, 120, Rue Gravel - LEVALLOIS



MOTOS -- AUTOS -- GARAGE --

Réparations toutes Marques - Garage gratuit pour Machines à vendre L. GÉRARD, 19, Rue des Gravilliers, Paris-3^e

L'actualité Automobile

Supplément mensuel

de

MOTO REVUE

sera lue avec satisfaction par tous les Lecteurs de MOTO-REVUE dont elle complète le programme

LE NUMÉRO : 2 fr. — ABONNEMENT : 20 fr. Le prix de l'Abonnement est entièrement remboursé par 6 lignes de petites annonces

— Conditions spéciales aux Abonnés de MOTO-REVUE — L'ABONNEMENT à 12 Numéros : 10 frs.

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

Mathis 5 CV, éclair., dém. électr., compt., montre Jeager, comme neuve. Mercier, 51, rue Fazillau, Levallois.

Mathis, voiture 5 CV, éclairage et démarrage, 5 pneus neufs, parfait état, prix 5.500 fr. Thomas, 3, rue Berzélius, Paris (17^e), le soir après 7 h. ½ ou sur rendez-vous.

Partic. vend Mathis 5 CV, bon état marche, garantie, prix 5.500 f. à débat. Weber, 15 bis, rue des Carreaux, Fontenay-sous-Bois (Seine). Tous les jours, de 6 à 7 h. soir.

Particulier vend torpédo 2 pl., 6 CV Mathis, parf. état marche, 5.200 fr. Essai. Visible tous les jours. Déjardins, 145, avenue Jean-Jaurès, Houilles (Seine-et-Oise). Descendre Grandcerf.

Gamionnette Renault 7 CV, 2.800 fr. Essai. Moto Griffon, 2 CV ½, h. vit., 1.800 fr. Gruyer, 47, rue Ordener, Paris.

Ford, cond. int., 4 pl., revisée à neuf, écl. électr., 5 roues. 4.500 fr. Gad, 7, passage Violet, Paris.

4.500, voiture 2-3 places, moteur Ballot, 6 CV, demi taxe, cause double emploi. Urgent. Grangé, 151, boulevard de la Pie. St-Maur.

ECHANGES

A vendre ou échanger contre voiturette 2 ou 3 places, 5 à 7 CV, parfait état, assez rapide. Moto-cyclette Motasocche, dernier modèle, comme neuve, équip. complet, pneus de 700 x 80, sortie courant mars 1927, modèle 3 CV, supersport type 206, B. 22, une voiture Clément-Bayard 9 CV, à reviser, type A. C. 4, ou à vendre 2.500 fr. S'adresser à Maurice Guyard Fils, Les-Aix-d'Angillon (Cher).

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

A vendre ou échanger pour bon cyclecar, F. N. M. 60 neuve. Photo d'Art, 195, av. d'Argenteuil, Bois-Colombes, tous les jours.

A vendre ou échanger moto A. B. C. fin 1926, à bloc moteur, 4 vit., Gnome et Rhône à culbuteur, aff. de confiance, 5 CV, 500 cmc., imp. payés, outill., phare, compt., tan-sad. S'adr. Iugesti, 39 bis, rue des Chantreines, Montreuil-sous-Bois.

Sidecar Harley très bon état, moteur révisé à neuf, beau side, grand coffre, nombr. access., compt. O. S., éclair. Magondeaux, essai à volonté, 4.800 fr., ou plutôt échangerai contre voiture récente, 2 places. Joseph, 162, rue Croix-Nivert (15^e).

Echange Benjamin, 4 CV, 2 cyl. 4 tps, avec soule, contre Renault 6 CV, 4 pl. Faire offres Compagnon, Doullens (Somme).

ON DÉSIRE ACHETER

On désire acheter moto Dollar 175 cmc., type D. S., modèle récent. Henri Buhlmann, 25, rue Lecourbe, Paris.

On désire acheter cabriolet 5 ou 6 CV récent, prix intéressant, pour paiement donner détails sur équipement, marque et année. M. Verbanck, Rhiant (Nord).

POUR....

.... ACHETER....

.... VENDRE....

.... RÉPARER....

un

MORGAN

Une seule adresse

LE GARAGE LAUGIER

36, Rue Laugier, PARIS

LES PLUS ANCIENS SPÉCIALISTES
DU CYCLECAR MORGAN
GARAGE GRATUIT POUR
CYCLECARS à VENDRE

TOUS ÉCHANGES : MOTOS CYCLECARS VOITURES

Les Accessoires pour Motos

"SKILFO"

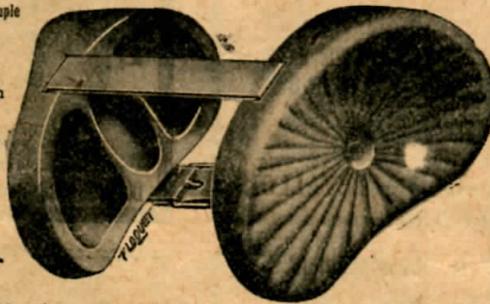
P. MOREAU, 9, Avenue Nationale, Charleville - Tél. 673 - R. C. 4.607

GRIPS-GENOUX

N° 213

en caoutchouc souple

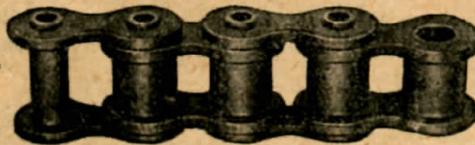
Modèle
très étudié
rétendant bien
le genou.
Fixation par
courroie



PRIX :
la paire.. 39 fr

Modèle à souder au réservoir (même prix)

DANS TOUS LES MAGASINS D'ACCESSOIRES



CHAINE RENOLD

Pour Motocyclettes et Cyclecars

RÉPUTATION MONDIALE

RENOLD CHAINS LTD

14, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

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

Le GRAND GARAGE RENOUVIER

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

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

MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT

Suis acheteur de pneus 28 x 3,
d'un appareil éclairage moto, pr
selle tandem. Faire offre avec prix
Croix, 97, rue Mouffetard, Paris.

Cherche moto 7-9 ou 9-12,
Indian ou Harley accidentée ou à
reviser, bas prix. Giroux Paul,
mécanicien, à Cheptainville, par
Marolles-en-Hurepoix (S.-et-O.).

DIVERS

Compteur Corbin, compl. ét.
n., 150 fr., pr Harley ou Indian,
courroie neuve et pièces div. pr.
B. S. A., bas prix. Spirkovitch,
18 ter, av. Anat.-France, Colombes
soir après 6 h. ½, sam. apr.-m. ou
dim. mat.

A vendre 1 pneu ét. neuf,
650 x 65 et 2 ch. neuves 650 x 65
100 fr. Reverdi, 7, rue de Paris
St-Just-en-Chaussée (Oise).

Phare acéto à chalumeau, servi
deux fois, 120 fr. Cavillier, 66, rue
Sausure (17^e).

A saisir sidecar B. S. A. 4 CV,
3 vit., et une Alcyonnette bas prix.
Prévost, à St-Quentin, par Broglie
(Eure).

Phare Luxor, grand mod. neu f
bas prix. Gandon, 34 bis, rue du
Val, L'Hay-les-Roses (Seine).

Bicyclette homme B. S. A., tr.
b. ét., 2 vit., 300 fr. Paletot ciré,
noir, ét. nf, 100 fr. Coffre, b.
march.-pied, 5 CV Citroën. Georges,
204, rue de Charenton, Paris.

Une place sidecar dans gar.
partic. 2 minutes Porte d'Orléans,
50 fr. par mois. Ecrire Terret, 43,
rue de Fleurus, Paris.

Haut-parleur Brown G. M.
4.000 ohms, neuf, emball. d'origi-
ne, cse d. empl. bas prix. Lalot,
à Sonchamp (Seine-et-Oise).

Carburateur Amac, pour mo-
teur 350 cmc., prix avantageux.
Voir Tilman, 9, bd Voltaire, Issy
(Seine).

A vendre pour 5 et 10 CV
Citroën, carburateurs Solex, bouchons
de radiateur, volants souples,
manivelle direction, pare-br.,
glace Dura-pld. Ecrire Bourdier,
9, avenue Pierre-I^{er}-de-Serbie,
Paris (16^e).

Collection complète Miroir
des Sports, reliée pleine toile, au
plus offrant. Cottreaux, 5, rue
Gros (16^e).

Pneus dép. 45 fr., magnétos,
moto neuves 100 fr., d'occas.,
65 fr., guidons motos nfs 45 fr.,
tan-sad 65 fr., rep.-pieds 27 fr.
Testou, 63, rue Ducoudré (14^e).

Bicyclette Alcyon, course bon
état. M. Georges Lehericey, 19-20,
passage Denfert, Paris (14^e). Métro
Raspail.

Vendrais machine à tricoter
rectiligne, jauge 7, garantie de
marche, valeur 1.500 fr. minimum,
prix 500 fr. Chaffretet V., Corra-
villers (Haute-Saône).

Je cherche capote de sidecar.
Faire offre en indiquant dimen-
sions à M. Duval, 46, rue Béranger,
Le Havre (S.-Inférieure).

Velomot. 4 t., bon état marche.
Tournay, 17, rue de Montreuil,
Paris.

<p>MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS Toutes Marques</p> <p>*****</p> <p>Pièces Détachées pour tous Modèles</p>	<p>A. DE SARELLO 90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e)</p> <p>Téléph. : Wagram 01-00 Carnot 83-57</p>	<p>RÉPARATIONS en 24 heures avec Garantie de 6 Mois</p> <p>*****</p> <p>SPECIALITÉ pour MOTOS</p>
--	--	---

Moto Axa, 4 CV, 3 vit., ch. ch. pneus 700 x 100 complètement neuve garantie 5 mois, cause devoir argent affaire unique. L. d. 108, rue National, Paris (13^e).

ATTENTION !
Grand choix de pièces détachées pour motos
Garde-Boue et Fourches confort, Guid. sup. sp.
Réservoir Moteurs Bolt. 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)

Pour tout ce qui est

**HARLEY-DAVIDSON
MONET & GOYON**
pièces
DÉTACHÉES D'ORIGINE
:: EXPÉDITIONS ::
:: RÉPARATIONS -- ACCESSOIRES ::
Agence Parisienne
Maison Becker, 188, Bd Péreire - PARIS

M. MICHOLLIN
8, Rue de Paris, Asnières
Réparations, Transformations de toutes Motos
AGENCE TERROT
Comptant Crédit

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

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adressez-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - Tél. : NORD 81-07
Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE,
TERROT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER F.N.,
RENÉ GILLET, GNOME et RHONE

VENTE & ÉCHANGE COMPTANT & CRÉDIT
Pièces détachées toutes motos
Stock A. B. C. -:- RÉPARATIONS

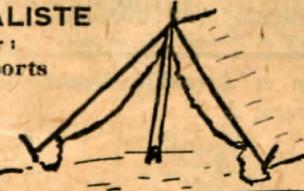


CARROSSERIES ET CHASSIS
pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-place
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoques, Lanternes, etc., etc.
Ernest RICHARD
Constructeur
184, Avenue de Choisy, 184
PARIS & Tel. Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

AGENCE PARISIENNE
TERROT & MOTOSACOCHÉ & DOLLAR
G. LEFEBVRE - 110, rue Damrémont - PARIS (18^e)
Comptant Téléphone : MARCADET 35-64 Crédit

CLEVELAND PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES
4 cylindres légères 600 cmc. cylindrée..... 7.500 francs — 750 cmc. cylindrée..... 11.000 francs
AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

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

**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



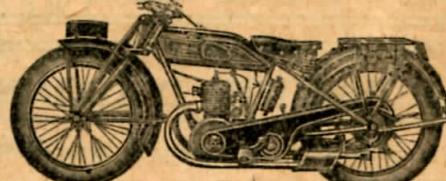
PIÈCES INDIAN D'OCCASIONS
Mot., Boit., Carbur., Magnét., Cart., Cylind., Pign., Pistons,
Bielles, Vol., Cad., Fourch. av.-arr., Réserv., Chas., Garde-
boue av.-arrière side-car, Carross., Porte-Bag., Tan-sad,
Guid., Pneus, Chambres, Générateurs horizontaux, Phares,
Demandez les prix de ce que vous désirez et qui sont sans
concurrence.

POINARD 3, Rue Larocheville, PARIS (XIV^e)
Litré : 25-25

Moto "ARBINET Aîné" 4 CV, 3 Vit.

PNEUS BALLON
avec FOURCHE
Amor:isseurs
Catalogue franco

ARBINET Aîné
72, rue Perbisey
— DIJON —



3 GNOME & RHONE
du type que vous désirez

CONDITIONS TRÈS AVANTAGEUSES - NEUVES -
Se renseigner à nos Bureaux : 5, Rue Saint-Augustin, PARIS (2^e) **GARANTIES**

HALL DE LA VOITURETTE, 99, Av. d'Orléans, PARIS (14^e) - Téléphone Gobelins 50-4

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

CHARENTON-AUTOMOTOS

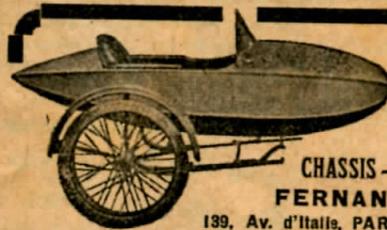
Téléphone : 59 SAINT-MAURICE

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

Agence directe : RENAULT, CITROËN, PEUGEOT, TERROT ALCYON, DOLLAR
SUPERBES OCCASIONSAutomoto : 1.000 frs; Dollar : depuis 2.250 frs; Morgan Sport : 5.250 fr
Motos d'Exposition au prix de gros

Vente au Comptant et à Crédit 6 et 12 mois

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



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN
TOUS GENRES

CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE

FERNAND RICHARD

139, Av. d'Italie, PARIS (13^e) - Tél. Gob. 25-00

Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en toutes marques et toutes dimensions PNEUS et CHAMBRES
pour Vélo, Moto et Auto à des Prix très avantageuxSoldes et Occasions - RÉPARATIONS
Maison VAYSSE387, Rue de Vaugirard - PARIS (15^e) - Téléphone : Ségur 27-78

FABRIQUE DE CARROSSERIES

Tous modèles pour toutes motos - Catalogue gratuit - Crédit

INDIAN : 2.700 - HARLEY : 3.300 - B.S.A. : 2.700
Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois
Prise en paiement de bons, titres et motos - Crédit : 13 moisÉtab^l FOULON Bureaux et Magasins : 162, Avenue Daumesnil Tél. : Diderot 37-13
Ouvert même le Dimanche Ateliers : Avenue Michel-Bizot et Charenton

J'ACHÈTE motos et cyclecars toutes forces

PARIS-AUTOS, 104, Avenue de Villiers, PARIS

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 Motoconfort,
Motobécane, Harlette, Jean Thomann, Utilita, Automoto.

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT

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

DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

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

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

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE

Maison
BASSIN45, Cours de Vincennes - PARIS (20^e) Tél. : Diderot 12-16Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON
Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées

BULLETIN D'ABONNEMENTS COMBINÉS A L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE ET A MOTO REVUE

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

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

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

	Un an 64 numéros	Six mois 32 numéros	Trois mois 16 numéros
France et Colonies.	55 »	30 »	18 »
Union Postale...	80 »	45 »	26 »
Autres Pays.....	110 »	60 »	35 »

(Signature)

(1) 64, 32 ou 16 numéros.

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

à nous retourner après l'avoir rempli
et découpé (ou recopié)Veuillez m'abonner à (1), numéros de Moto-Revue, à partir du Numéro en date du
Ci-joint la somme de (2)

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

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

(Signature)

(1) 52, 26 ou 13 numéros.

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

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

SUPPLÉMENT
MENSUEL DE

MOTO
REVUE

PARAISSANT
LE PREMIER
DE CHAQUE
MOIS

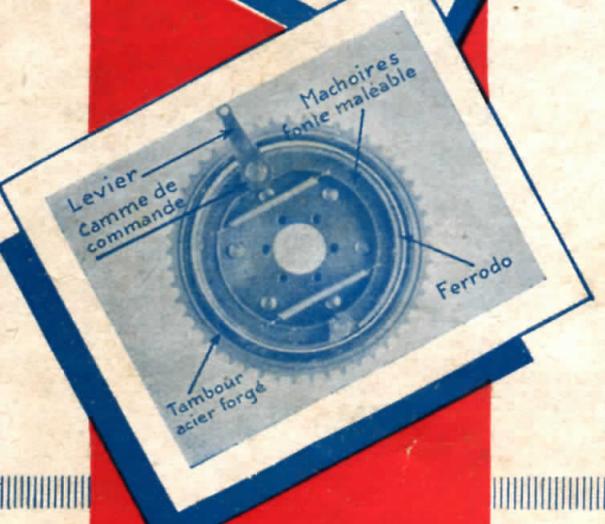
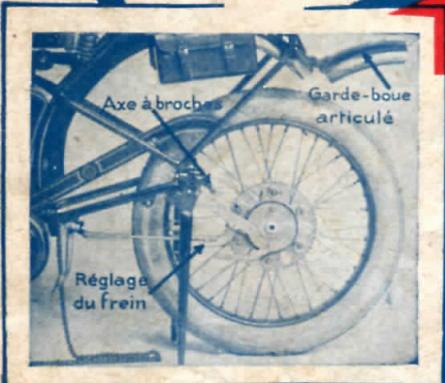
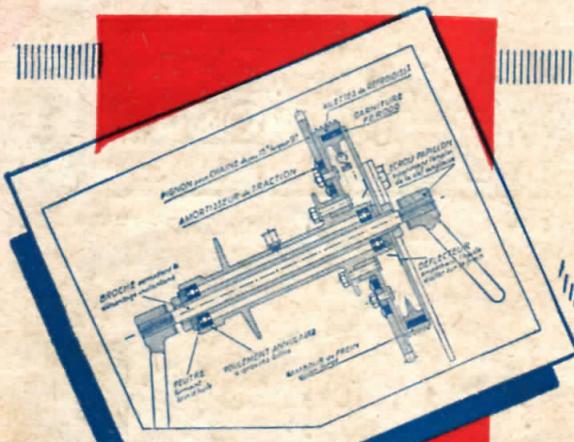
LE NUMÉRO :

2 Francs

L'ABONNEMENT :

20 Francs

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



MONET GOYON

Présentent quelques-uns des AVANTAGES DE LEUR CONSTRUCTION

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

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

FREINS du type automobile, à segments intérieurs garnis de ferrodo, réglables par simple écrou molleté. - Larges tambours en acier forgé de 200^{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.)