

La 250 cc. Ravat

1^{fr}·25

MOTO REVUE

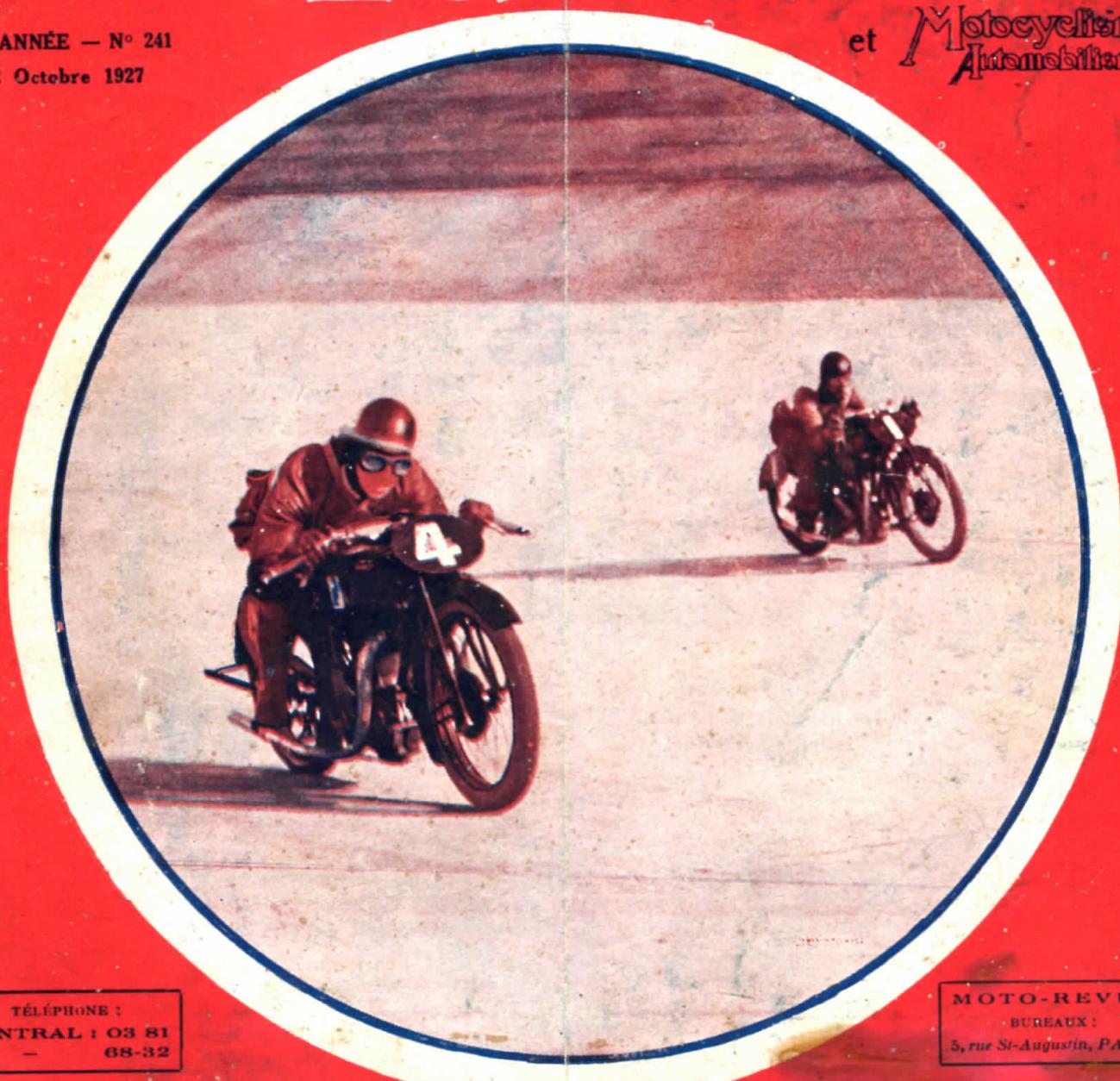
SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 241

22 Octobre 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03 81
— 68-32

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

Au Grand Prix de France, la lutte fut serrée : GAUSSORGUES, sur MONET & GOYON, 500 cmc., est l'un des as qui conduisit la construction française au succès ; on le voit se dédoubler irrésistiblement sur FRANCISQUET.

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

**SUPPLÉMENT
MENSUEL DE**

**MOTO
REVUE**

**PARAISANT
LE PREMIER
DE CHAQUE
MOIS**

LE NUMÉRO :

2 Francs

L'ABONNEMENT :

20 Francs

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

GNOME & RHONE

NOUVEAUX TARIFS EN BAISSÉ

175 cmc.	3.600^{fr.}	3.000 ^{fr.}
250 cmc. E 2.	4.800^{fr.}	4.600 ^{fr.}
500 cmc. Sport.	6.500^{fr.}	6.200 ^{fr.}
500 cmc Super-Sport.	7.800^{fr.}	7.500 ^{fr.}

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

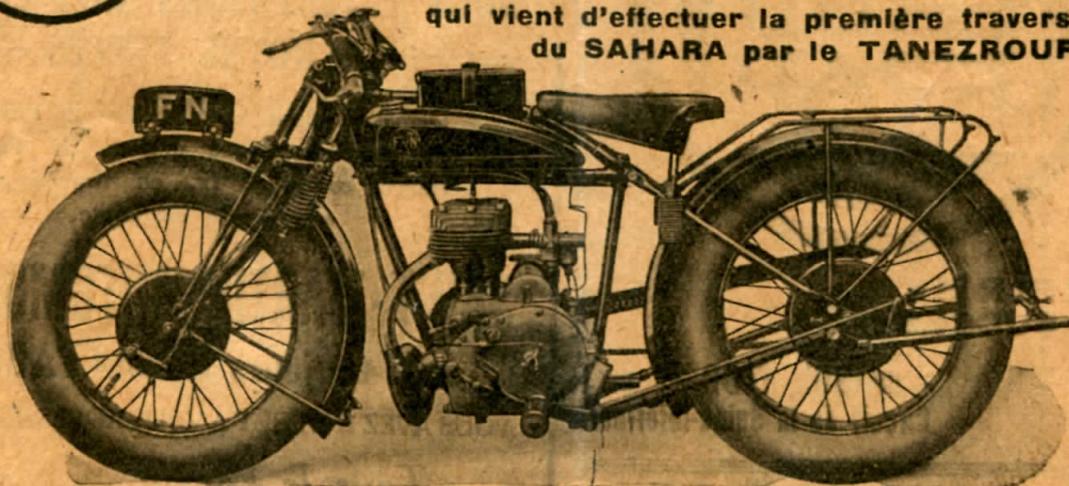


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

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



M. 70 (Type "Sahara")

BOL D'OR 1927. — 1^o LEMPEREUR 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

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

Une Révolution...!

dans le monde motocycliste!

**SAINT-MARTIN
AUTOMOBILES**

27, Rue du Château-d'Eau — PARIS

qui était spécialisé dans la vente des

MOTOCYCLETTES NEUVES

-- livrera aussi dorénavant les --

MOTOCYCLETTES EN SERVICE

-- payables comme les neuves en --

14 VERSEMENTS

avec **ZÉRO fr. %** d'intérêts

*Nos Motocyclettes d'occasion sont revisées à neuf,
garanties par nous et affichées en chiffres connus.*

*Nous achetons, nous échangeons
dès maintenant*

TOUTES LES MARQUES

■ ■ ■ ■

**NOUS INTÉRESSONS NOS CLIENTS
A NOTRE SUCCÈS**

*Demandez-nous notre Notice F gratuite
ou notre Catalogue illustré, 34 pages,
franco contre 2 fr. en timbres-poste
auquel elle est jointe.*

SAINT-MARTIN-AUTOMOBILES

sera toujours IMBATTABLE!

VOUS AVEZ INTÉRÊT A VOUS ADRESSER A NOUS

Tous le savent

et vous le diront.

Encore deux belles Victoires de

Terrot



GRAND PRIX DE FRANCE *Autodrome de Montlhéry, - le 2 Octobre 1927 -*

Cat. 250 cmc. **1^{er} COULON**

(CHAMPION DE FRANCE 1927 — 250 cmc.)

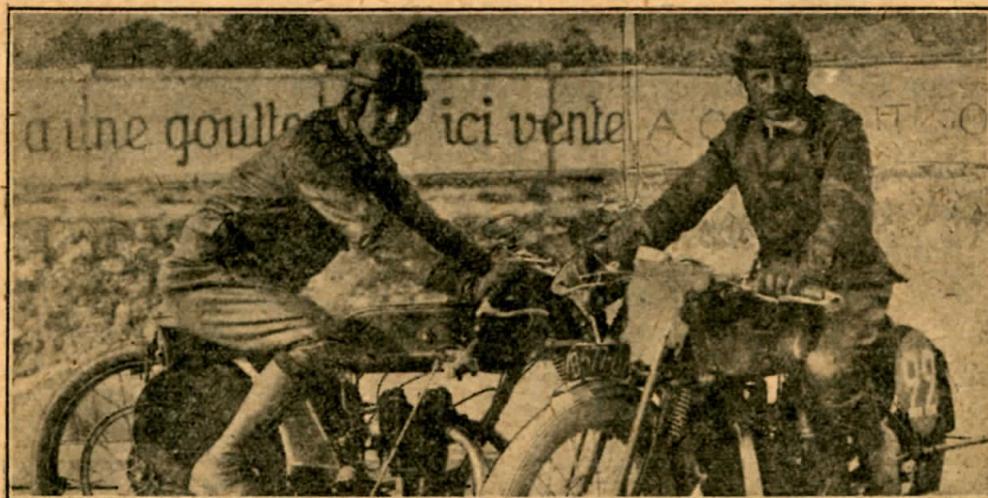
Le même jour :

COURSE DU VAL DE CUECH

Cat. 350 cmc. et 500 cmc. **1^{er} ROLLAND**

(CHAMPION DE FRANCE 1927 — 500 cmc.)

Meilleur temps de la journée des Motos



CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE ADRESSÉE AUX

Établissements TERROT, 2, Rue André-Colomban - DIJON

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



Gratis

Votre Initiale
en Or

Demandez-nous aujourd'hui notre notice ROBBIALAC, en précisant si vous voulez repeindre une auto, une moto, ou un cycle, et nous vous adresserons en même temps un décalque doré de votre initiale.

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

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



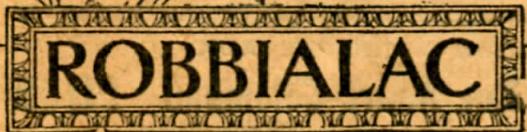
POSTEZ CE COUPON AUJOURD'HUI
(comme imprimé sous enveloppe ouverte)

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

Sans aucun engagement de ma part, adressez-moi gratis votre Notice pour réémailler une voiture ainsi que les initiales
_____ (écrire lisiblement les lettres désirées).



Nom _____
Adresse _____



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

L'actualité
Automobile

SUPPLÉMENT
MENSUEL DE

**MOTO
REVUE**

VOUS EST
NÉCESSAIRE

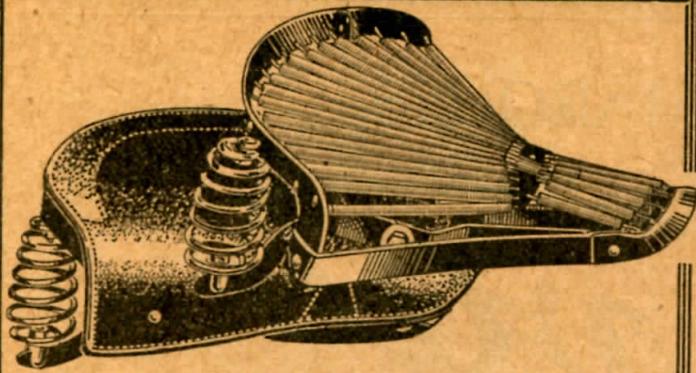
LE NUMÉRO: 2 FRANCS
:: SPÉCIMEN FRANCO SUR DEMANDE ::
5, Rue St-Augustin - PARIS (2^e)

MAIS...

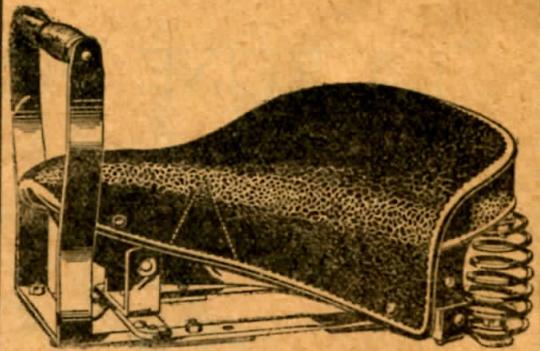
Si vous êtes abonné à
MOTO-REVUE -
vous pouvez vous
abonner à
*L'ACTUALITÉ
AUTOMOBILE*
pour 12 NUMÉROS
au prix spécial de
10 FRANCS
encore maintenu.

Si vous n'êtes pas abonné à *MOTO-REVUE*
vous pouvez souscrire
un *Abonnement complet*
à *MOTO-REVUE*
et à son supplément
mensuel
*L'ACTUALITÉ
AUTOMOBILE*
soit 64 NUMÉROS
pour le prix spécial de
55 FRANCS

Pour moindres frais dans l'envoi des fonds, faites porter sur le mandat par l'employé qui l'établit, la mention : Chèques Postaux Paris 29.737, ce qui limite le prix à 0 fr. 40.



SELLE TERRY
(tout en ressorts)
Nouveau modèle surbaissé



SELLE TERRY TANDEM

Les **SPÉCIALITÉS** des

TÉL. : WAGRAM 27-05

ÉTABLISSEMENTS DELLHEIM

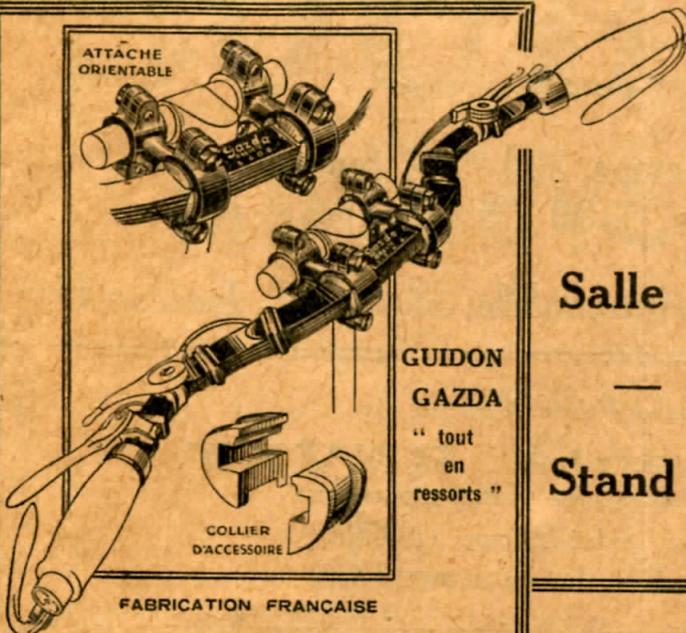
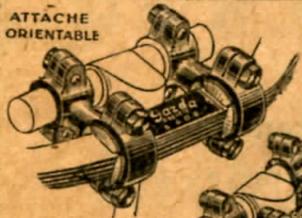
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1 MILLION

NEUILLY-PARIS

39, AVENUE DU ROULE

sont exposées au
SALON

ATTACHE
ORIENTABLE

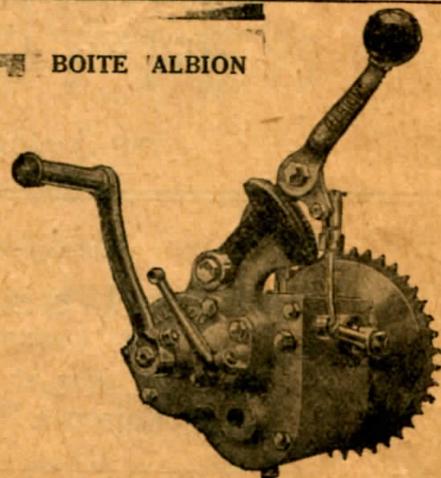


**GUIDON
GAZDA**
" tout
en
ressorts "

COLLIER
D'ACCESSOIRE

FABRICATION FRANÇAISE

BOITE 'ALBION



Salle F
—
Stand 3

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

LA REINE DES MARQUES

La Motocyclette

Ravat

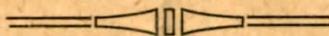
a confirmé, durant la Saison 1927, ses merveilleuses qualités de souplesse, robustesse, vitesse, par ses victoires dans toutes les épreuves de Grand Tourisme et Vitesse :

PARIS-NICE 1^{er} *ex æquo*

Les 3 Jours du Forez 1^{er} } *Cat. 175 cmc.*
— 350 —

Course de côte de Planfoy 1^{er} *Catégorie 250 cmc.*

Paris - les Pyrénées - Paris 1^{er} *Catégorie 350 cmc.*



Expose ses nouveaux modèles de :

**175^{cmc.} à 2 et 4 temps, 250^{cmc.} 4 temps,
350^{cmc.} 4 temps, 500^{cmc.} 4 temps.**

au Salon de l'Automobile, Stand 23, Balcon U

Catalogue illustré franco sur demande adressée aux

Établissements RAVAT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 5.000.000 DE FRANCS

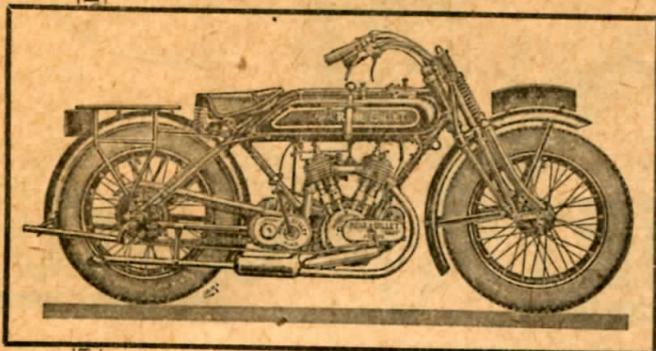
Direction et Usines, à Saint-Étienne (LOIRE)

Maison à Paris : 6, Rue des Goncourt (XI^e)

-:- *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)

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

“ SOUBITEZ ”

POUR

MOTOCYCLETTES

L'Éclairage le plus puissant par :

DYNAMO à double débit ;

ACCUMULATEURS résistant aux chocs ;

PROJECTEUR de grand diamètre ;

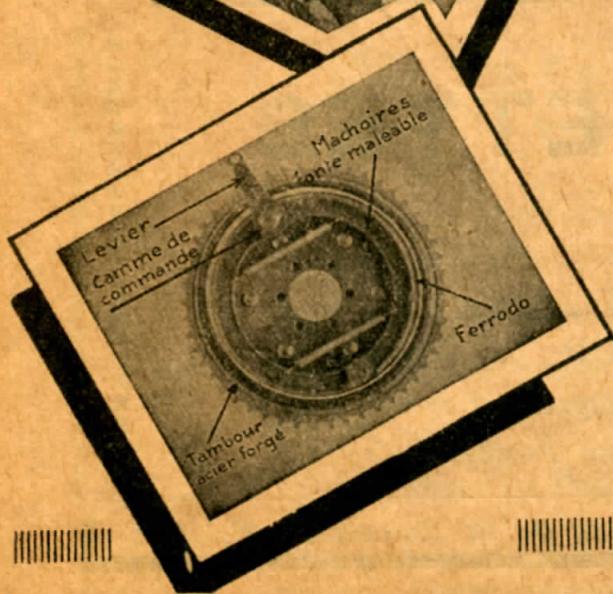
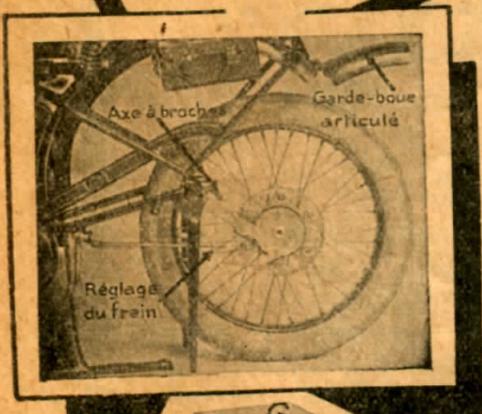
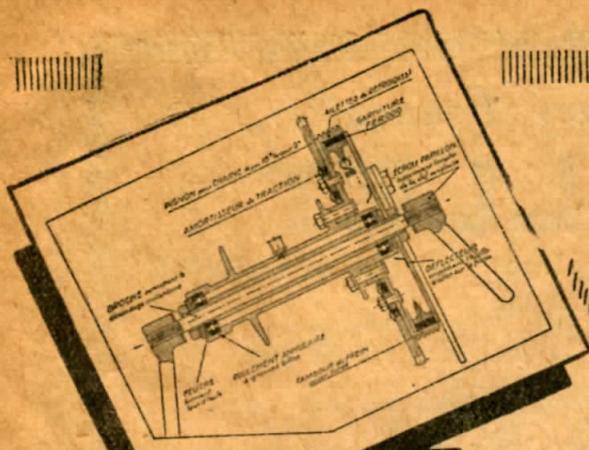
TABLEAU étanche comprenant :

Ampèremètre, Conjoncteur, Fusible.

Étabts **SOUBITEZ Frères**, 188, Rue de la Roquette - PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII



MONET GOYON

Présentent quelques-uns des AVANTAGES DE LEUR CONSTRUCTION

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

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

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

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

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

CONFORTABLES

RAPIDES
et
SURES

PRATIQUES

ROBUSTES

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

MONET & GOYON

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

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

RÉDACTION, ADMINISTRATION
 ET PUBLICITÉ
 5, rue Saint-Augustin, 5
 PARIS (2^e Arrondissement)
 TÉLÉPHONE (CENTRAL 03-31
 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

Trop d'accidents de motos

Quand on connaît la grande stabilité et la facilité de conduite de la moto actuelle, on est surpris du nombre des accidents qui surviennent et, particulièrement, du nombre des collisions avec des voitures. Il est certain que, si une moto rencontre une voiture, le choc est beaucoup plus grave pour la première et si la vitesse des deux véhicules est élevée, le motocycliste projeté violemment contre la voiture est souvent tué.

Il y a peut-être autant de collisions entre voitures qu'entre voitures et motos, mais il y a un plus grand pourcentage d'accidents purement matériels. Ces collisions sont toujours le résultat d'imprudences.

Une bonne part de ces imprudences sont imputables aux automobilistes.

Pour trop d'entre eux, les prescriptions, pourtant bien simples du code de la route sont lettre morte. Ils prennent leurs virages à gauche, ne ralentissent ni n'avertissent aux virages et aux croisements. Bien qu'ayant l'habitude des véhicules rapides, il nous arrive de nous sentir mal à l'aise quand nous nous trouvons conduits par certains automobilistes, qui se prétendent prudents, mais commettent une série d'imprudences graves. Il est vrai que, parmi nous, il y a aussi des imprudents qui veulent trop jouer aux virtuoses du guidon, et comptent toujours se tirer d'affaire. Il est possible, grâce à la maniabilité et au faible encombrement d'une moto, de se faufiler là où une voiture ne pourrait pas le faire ; mais, cependant, pas toujours. Une autre faute, c'est d'avoir des freins insuffisants ou mal réglés... et de compter sur eux.

Les freins ne sont pas un moyen normal de ralentissement, mais un moyen de secours. Il ne faut donc s'en servir que le moins possible, mais, d'autre part, les tenir toujours en parfait état.

Une autre source d'accidents, c'est un éclairage insuffisant.

Il faut, la nuit, posséder un éclairage puissant. La moto n'est pas dangereuse. Nous la pratiquons depuis plus de vingt ans, sans avoir jamais eu un seul accident sérieux. Mais il faut être prudent.

Le bateau à moteur

Passant à Douarnenez, que nous n'avons pas revu depuis

quelques années, nous avons été frappés du nombre de barques à moteur employées par les pêcheurs. C'est un spectacle étrange, que de voir ces barques avec leurs grands mats glisser dans le port sans le secours de leurs grandes voiles brunes. Que de temps gagné pour ces pêcheurs !

Arriver le plus tôt possible au port, c'est, pour eux, vendre leur pêche un meilleur prix...

En cas de gros temps, le moteur peut être un précieux secours. Dans certains cas, la barque n'a pas de moteur ; mais elle traîne à sa remorque, un petit canot à pétrole. Le moteur à explosion ou même à combustion interne tient si peu de place, qu'on le remarque à peine à bord. Les voiliers sont-ils appelés eux aussi à disparaître ?

Les amateurs de pittoresque le regretteront. Les sportsmen aussi, car le bateau à voile est un incomparable instrument de sport, mais les nécessités de la vie sont là.

Grâce au moteur, le métier du pêcheur est moins rude et plus lucratif. Quelle que soit la direction du vent, il arrive dans le minimum de temps sur les lieux de pêche et bien vite, après la pêche, il regagne le port... Il y a également des pinasses à moteur, qui tiennent merveilleusement la mer et sont très rapides. Leur voilure qui ne sert que pour les allures les plus favorables, est réduite à leur plus simple expression... Peu à peu, disparaîtront ces admirables barques de Douarnenez avec leurs grandes voiles croisées, qui gagnaient au vent comme des yachts et avaient l'allure légère des hirondelles.

Accessoires à crédit

La vente à crédit a fait beaucoup pour la diffusion de l'auto et de la moto. Tout le monde n'a pas un portefeuille

matelassé de billets de mille ; mais, par contre, beaucoup de gens ont une situation qui leur permet de réaliser régulièrement les économies nécessaires pour acquitter les traites mensuelles tirées sur elles. Beaucoup d'accessoires très utiles, voire indispensables, coûtent cher. Sans parler des pneumatiques, voyez ce que peut représenter un éclairage électrique satisfaisant. Le résultat, c'est qu'au lieu de faire l'acquisition d'un tel éclairage, beaucoup de motocyclistes se contentent d'un phare de bicyclette. Si, au contraire, la dépense était répartie sur six, huit ou douze mois, ils n'hésiteraient plus.

SOMMAIRE

N^o 241.

Samedi 22 Octobre 1927

Par-ci. Par-là. Quelques échos	683
Quel sujet désirez-vous voir traiter dans <i>Moto Revue</i> ..	684
Un mois en selle, par Robert Sexé (<i>suite</i>)	685
L'Art du fondeur	689
Le M.-C. Scolaire	691
Le Salon de l'automobile ..	692
Mon petit doigt m'a dit ..	699
Carburateur Gurtner... ..	701
Le courrier de la semaine ..	702

Nous parlons surtout de l'éclairage, parce qu'un grand nombre d'accidents n'a pas d'autre cause, qu'un éclairage insuffisant.

On peut objecter qu'il n'y a qu'à faire des économies à l'avance et à ne faire l'acquisition que quand on a mis de côté l'argent nécessaire.

Mais le succès des ventes à crédit montre que beaucoup de personnes qui ne peuvent, ne savent ou ne veulent pas faire ces économies anticipées, trouvent fort bien le moyen de les réaliser après coup lorsqu'elles savent qu'à la fin du mois une traite leur sera présentée.

Naturellement, ces ventes à crédit doivent être faites honnêtement et ne doivent pas constituer un procédé pour vendre des rossignols à un prix fortement majoré. Il faut, pour qu'une entreprise de cette nature réussisse, que les articles vendus soient de la meilleure qualité possible et que l'augmentation du prix ne représente qu'un intérêt normal de l'argent. La vente à crédit n'a pas toujours bonne presse, uniquement parce qu'elle sert dans certains cas à masquer des opérations commerciales d'une loyauté douteuse. Mais on sait qu'à présent les plus grandes marques et les plus honnêtes, traitent ces transactions avec la plus scrupuleuse probité. Dans ce cas, la vente à crédit est une preuve de la qualité des produits vendus. Il n'y a pas de raison pour qu'un acheteur se méfie d'une maison qui lui offre un crédit. La vente à crédit est entrée dans les mœurs et est une conséquence naturelle de la disparition progressive du capital.

Vitesse maximum et vitesse de route

Il y a, actuellement, sur les routes une très faible proportion de machines capables de dépasser vraiment le 100. Les indicateurs de vitesse sont des flatteurs et la plupart majorent de 10 % et plus les vitesses réelles. Le chronomètre seul, et encore faut-il qu'il soit adroitement manié, donne la vitesse

exacte. Il est heureux d'ailleurs que les machines soient moins rapides que ne le croient leurs possesseurs. Il y a déjà trop d'accidents. En dépit de l'amélioration considérable des freins et de la stabilité de nos motos, une vitesse très élevée multiplie considérablement les chances d'accidents et rend ceux-ci beaucoup plus graves. De plus, il y a encore chez nous beaucoup de mauvaises routes et très souvent on doit marcher à une allure très réduite. On fera souvent dans ces conditions une meilleure moyenne avec une machine confortable qu'avec une machine rapide. On peut, en général, considérer qu'une vitesse réelle de 70 à l'heure qui correspond souvent à du 80 à l'indicateur de vitesse, est une vitesse déjà élevée et qu'on ne peut soutenir sans danger que sur de bonnes routes, où la visibilité est excellente. On trouvera d'ailleurs que des vitesses plus élevées qu'on ne pourra atteindre que sur quelques tronçons assez courts, n'améliorent que faiblement les moyennes et qu'on courra de grands risques sans une augmentation appréciable de l'allure moyenne. On sera souvent tout surpris, après un parcours effectué à grande vitesse, de se trouver rapidement rattrapé dès qu'on s'arrête pour prendre de l'essence ou pour effectuer quelque petite réparation. Pour faire de bonnes moyennes, ce qui est nécessaire, ce n'est pas d'aller vite, mais d'éviter les pertes de temps. Rien ne sert de marcher à un train d'enfer, si on doit fréquemment demander sa route, effectuer un réglage, prendre une photo, etc... Un passage à niveau qui vous immobilise quelques minutes fait immédiatement tomber la moyenne. Il vaut donc mieux une machine confortable, ayant de bons freins, un moteur donnant de bonnes reprises et grim pant bien les côtes qu'une machine très rapide. Tel est du moins l'aspect pratique de la question. Au point de vue sportif il est bien évident qu'il n'en est pas de même. Mais ne croyez pas que pour faire du tourisme, vous effectuerez beaucoup plus vite vos étapes avec une moto très rapide qu'avec une machine capable de vitesses modérées et marchant régulièrement.

MOTO REVUE AU SALON DE L'AUTO-MOBILE

Moto Revue a été un compagnon précieux pour un grand nombre de motocyclistes au Salon. Non seulement on se l'arrachait au stand de Moto Revue, mais à l'entrée de nombreux vendeurs arrivaient à peine, à suffire aux demandes.



Par-ci... Par là.....

Un constructeur légal, correct, consciencieux

L'article sur la garantie de notre Secrétaire général a donné d'excellents résultats. Voici une note qui nous est transmise par un fervent de nos rallies, M. Cavillier qui eut l'heur mauvais de constater la rupture d'une bille de sa roue avant.

Non seulement M. Cavillier fut aimable en rapportant son engin, encore sous la garantie, mais la maison F. N., pour être inlucide, fut encore plus mignonne que le client eût pu le souhaiter.

Jugez-en :

4 cônes de moyeu, 4 cuvettes, 4 jeux de billes, main-d'œuvre : 4 heures, 1 patte de garde-boue : **Gratuits.**

Démontage et remontage complet, distribution, 1 disque d'embrayage étant abîmé, main-d'œuvre, 1 heure : **Gratuits.**

Moto Revue est heureux de l'accord amiable réalisé ainsi entre client et constructeur et se doit, sans autre préambule, de signaler le fait à ses lecteurs.

Un grand progrès pour les motocyclistes

La selle et le tan-sad à air comprimé, gonflés à faible pression réglable, vient de faire son apparition.

Elle consiste en un châssis en métal sur lequel sont adaptées une série d'attaches servant à maintenir une lanière en caoutchouc souple s'entrecroisant pour former le dessous. Sur celui-ci vient reposer une enveloppe renfermant une chambre à air avec valve et s'emboîtant dans le châssis.

Le tout est recouvert par une forme spéciale en cuir souple se fixant en dessous du châssis au moyen de courroies.

Tous les organes de cette selle, d'une simplicité extrême, sont incontestablement démontables. Deux modèles de siège ont été tout spécialement étudiés pour le tourisme et les grandes vitesses, système G. D.

Par leurs conformités spéciales, ces modèles répondent en tous points de vue aux plus strictes exigences.

La chambre, étant gonflée à faible pression, épouse rigoureusement l'anatomie de l'individu et le poids de celui-ci se répartissant sur le fond élastique, deux parties concaves s'y forment et empêchent tout roulis.

Déjà nombreux clients ont adopté ces modèles et sont unanimes à en reconnaître les avantages. Nous en recauserons ultérieurement.

Une omission

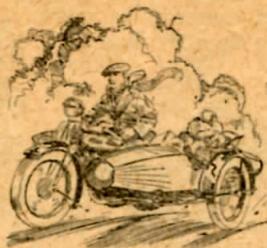
Dans notre article sur « Un accessoire trop négligé : la selle », nous avons fait un oubli d'autant plus regrettable qu'il s'agit d'une selle dont beaucoup de nos lecteurs apprécient le confort. Nous voulons parler de la selle Léda. Celle-ci est basée sur le principe du parallélogramme déformable. Extrêmement robuste, elle offre une stabilité latérale absolue en même temps qu'une grande souplesse verticale. De plus, son ressort est réglable en sorte qu'il permet à chaque motocycliste la suspension qui convient à son poids, et à la route qu'il parcourt. La selle, quand elle fléchit, reste horizontale, et on conserve ainsi la meilleure position. Un modèle de cette selle remarquable est également étudié pour le tandem.

Le voleur de moto était un novice

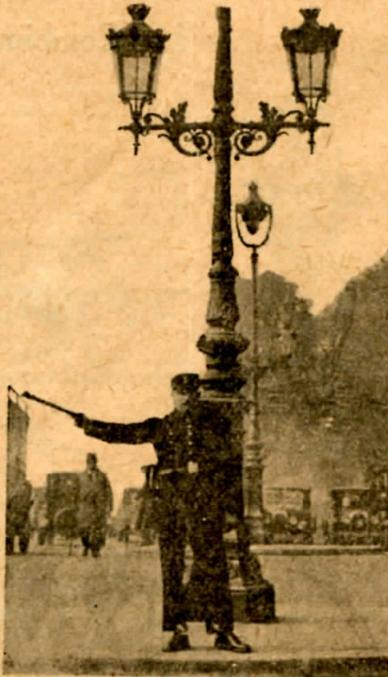
De notre confrère « L'Intransigeant » :

Apercevant, rue Myrrha, une moto qu'avait abandonnée, pendant quelques instants, son propriétaire, M. Lapanier, mécanicien à Saint-Ouen, Raymond Thuillier, 24 ans, 25, boulevard d'Aulnay, à Villemonble, s'en empara et essaya de la mettre en marche. Novice en mécanique, le voleur fit de nombreux et infructueux essais.

Son manège attire l'attention de deux



agents cyclistes qui l'interpellent et, devant ses explications embarrassées, essayent de le conduire au poste ; mais le voleur se dégage, leur lance la moto dans les jambes et prend



Posté sur le refuge principal des Champs-Élysées, cet agent commandait uniquement 6 autres agents chargés de la circulation aux abords du Salon.

la fuite, poursuivi par les gardiens qui, bientôt, le rattrapèrent.

Thuillier a été envoyé au dépôt.

LE M. G. G. F.

Le Moto Camping-Club de France

Les adhésions se multiplient pour le Moto Camping-Club de France. Envoyez-nous votre nom bien que nous soyons à l'entrée de l'hiver, car c'est précisément durant cette période que nous pourrions organiser quelque chose de précis, de grand et d'intéressant. La période surchargée du Salon ne nous permet de fixer de suite la date de la réunion de constitution du M. C. C. F., mais ce n'est que partie remise à quelques jours et nous inviterons en leur temps les adhérents à cette réunion : à eux de répondre à notre appel.

Les prix des rallies-campings de cet été ont été annoncés dans *Moto Revue* et nous demandons à ceux qui ne les ont pas encore retirés de ne pas tarder davantage.

Quelques remboursements n'ont pas encore été effectués au sujet des tentes ; prière de nous aviser avant le 1^{er} novembre ; passé cette date, nous ne recevrons plus aucune réclamation.

Nous invitons, en outre, les campingmen à nous adresser toutes communications, toutes suggestions, projets, etc., à l'adresse unique de :

M. C. C. F., *Moto Revue*, 5, rue Saint-Augustin, sans aucune autre mention.

Le Moto Camping-Club de France réclame un insigne

Allons, les nombreux dessinateurs qui lisent *Moto Revue* ont une excellente occasion d'éprouver leurs capacités et de gagner un prix. Nous avons ouvert un concours pour l'insigne du M. C. C. F. Nous avons reçu très peu d'envois ; les prix seront restreints. Allons ! Envoyez-nous vite vos idées, vos dessins.

Voici le premier dessin reçu. Y a-t-il mieux ?

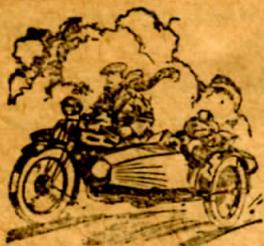


Un prix d'une valeur de 100 francs sera attribué à celui de nos lecteurs qui sera classé premier dans notre concours de l'insigne du Moto Camping Club de France. D'autres prix récompenseront les lauréats de ce concours. Nous recevrons les dessins jusqu'au 1^{er} décembre. Nous rappelons que ces dessins doivent être faits à l'encre de Chine sur papier absolument blanc. Le nom et l'adresse du participant doivent être lisiblement écrits au verso. Les lauréats de ce concours qui, en outre, seront compris parmi nos abonnés recevront un prix supplémentaire.

Tout dessin doit comporter les lettres M. C. C. F. Toute initiative est laissée au participant.

La leçon des rallies de l'été

Nous commenterons ultérieurement les enseignements qui ont découlé de nos sorties de cette saison. Il nous est apparu, dès l'abord, que les rallies à venir devront être basés sur un principe unique : pas de campements isolés ; un seul et gigantesque campement établi à l'avance dans un orre défini et auquel devront s'astreindre tous les participants, car nous sortons ensemble pour vivre en société, c'est-à-dire gais et mouvementés ; c'est un vœu qui nous a été formulé par l'ensemble des ralliemen et nous croyons que c'est la bonne direction. Une autre question primordiale sera l'établissement des tentes et leur transport. Toutes indications à ce sujet seront fournies en temps utile ; de nombreux modèles nous ont été présentés dont nous entreprendrons nos lecteurs d'ici peu.



Quel sujet desirez-vous voir traiter dans « Moto-Revue » ?



Nous donnons ci-dessous la suite des réponses reçues depuis le dernier numéro. Ecrivez-nous

Oh ! l'avalanche de réponses ! Qu'allons-nous tirer de ce referendum ? L'avenir nous le dira.

Rappelons à nos lecteurs que toutes leurs idées, leurs suggestions seront reçues, étudiées, mais dans l'ordre indiqué par nos lecteurs. Les essais ont l'air de marcher en tête. Le dernier mot est-il dit !

Répondez à cette question :

Quel sujet voulez-vous nous voir traiter ? Votre nom et adresse, le sujet désiré, le tout sur une simple feuille de papier.

Le tan-sad

M. Géhin, Besançon : la pratique du duo.
M. S. Seine, Poitiers : le tandem (grand tourisme).

Visites aux usines

M. Hézelot, Paris : Visites chez Indian, Terrot, Monet-Goyon.
M. Collignon, Olivet : Terrot, Dollar.
M. Houdas, Janville : Usines d'accessoires.
M. Ancelot, Paris : Visite chez Terrot, Monet-Goyon.
M. Ardinti, Paris : O. S., Afa, Jaeger.

Chimie motocycliste

M. X... : Le genre d'acide pour les ferronickels (?)

Médecine motocycliste

M. Laborde, Paris : Des articles médicaux sur le sport motocycliste.
M. Mourrut, Marseille : Des effets moraux et physiques de la moto sur son propriétaire.
M. Masson, Courbevoie : Articles du Docteur Schwing, très goûtés.

Sur le moteur en général

M. Marchand, Montrouge : Les multicylindres à 2 temps.
M. de Saint-Seine, Poitiers : Ce qu'on peut demander à un 175.

Sur le 2 temps

M. Marchand, Montrouge : Le Villiers, 2 cylindres 2 temps.

Sur les pneus

M. Lyard, Lyon : Du gonflage des pneus et réglage des amortisseurs avec ballons.

Montage et entretien

M. Raynaud, Montluçon : Démontage et entretien d'une machine en particulier.

Essais

M. Brucy, Chalette : Essai d'un engin pour mutilé.
Sorel, Paris (65.660) : La Saroléa, 350 supersport.
Paquier, Avord : Beaucoup d'essais d'accessoires.
M. Lyard, Lyon : Saroléa 350 et 500 cmc.

Tourisme

M. Soret, Paris : Un itinéraire hebdomadaire de 200 kilomètres. — Un itinéraire mensuel estival de 400 kilomètres.
M. Neneu, Betz : La guerre aux mauvaises routes et cartes.
M. Darmaillec, Bordeaux : Grand et petit tourisme. — Itinéraires et curiosités, hôtels, garages.

Divers

M. Brucy, Chalette : Motocyclisme et mutilés ; engins créés pour eux.

M. de Saint-Seine, Poitiers : La roue libre et la moto.

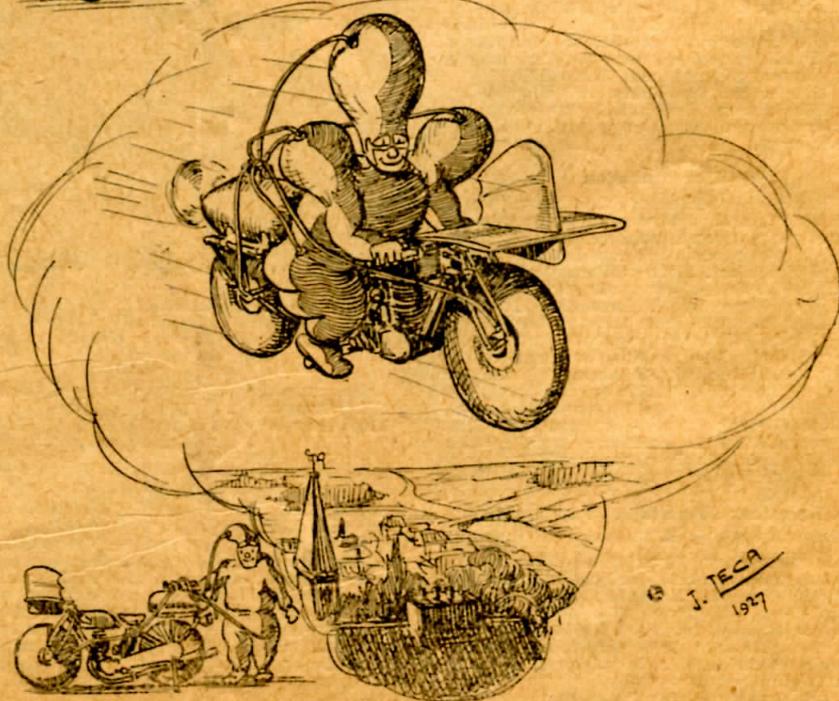
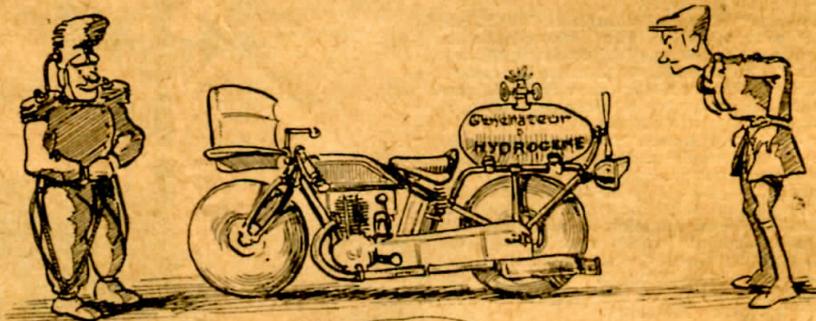
M. Neveu, Betz : Beaucoup de critique.

M. d'Oullemont : La moto en Italie.

Sur l'insouciance de lecteurs

M. S..., à Toulouse : De l'inconvénient de forcer les lecteurs de *Moto Revue* à acheter une autre revue pour participer au Concours (!!!)

La Combinaison Hydrogénée

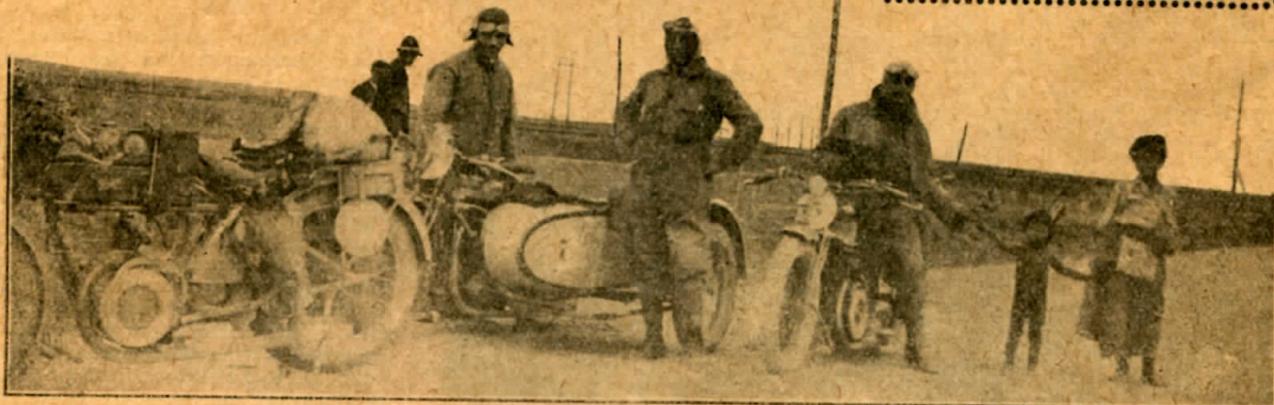


© J. JECA
1927

Un mois en selle

par R. SEXÉ

Les concurrents, en avance, se sont arrêtés et les petits tziganes accourent.



*Le Concours d'Endurance
du Moto Club Roumain (26 juin)*

UNE route d'un blanc aveuglant, poussiéreuse, où des nuages de poussière se poursuivent. Enveloppés comme dans un cocon, les concurrents ne distinguent rien ! Quand un souffle de vent brûlant couche le nuage, alors on voit une nappe dorée grillée par le soleil : la plaine de Moldavie.

Cette ville, dont luisent les toits de zinc, pourrait bien cacher un contrôle... Notre groupe en avance s'arrête devant une cabane en planches, cantine à l'italienne, où nous ne trouvons que du vin aigre, des olives (et des mouches !) salées.

De dessous les charrettes, les tentes brunes d'un campement tzigane, bondissent des enfants tout nus, des romani-chels en loques, bonnets rouges enfoncés sur les longues chevelures bouclées, types hindous, mais noirs comme des nègres.

En ville, le contrôle tend en travers de la rue principale sa bande de calicot : officiels à brassard autour de la petite table classique, cafés, mairie, boutiques aux enseignes latines, ça pourrait être dans quelque sous-préfecture de l'Hérault ou de l'Aude !

J'entends des mots familiers, mais... embellis : « Regulamentul, echipamentul... concurentilor ! »

Dimanche : c'est la foule, bourgeoise et militaire en confections de partout, sans les paysans moldaves, tout blancs dans leurs magnifiques chemises brodées que retiennent de larges ceintures de cuir. Les corsages de leurs compagnes étincellent de paillettes d'or et d'argent, de colliers de verroterie, et les bons visages



Des Turcs,
leurs buffles et
la route du sud
du Danube.



En Forêt des Balkans

rouges sourient sous les fichus de mous-seline.

C'est gentil comme tout, Bacau, l'étape, au coucher du soleil, avec les maisons blanches et basses, entre les jardins en fleurs. Ravitaillement, au milieu d'une foule excitée qui jargonne un rauque yddish. Il y aurait eu un accident grave, et ce serait justement notre camarade de 1924, Ghinescu. Mais le voici qui rentre au contrôle, la tête dans des bandages.

Il y a eu de nombreuses crevaisons, et nous voici toute une bande à la recherche d'un vulcanisateur. (Les pièces tiennent mal par 50° de chaleur !) Enfin, un garage : en vitrine, une rouge « Monet-Goyon ».

Nous dînerons tous ce soir au jardin public, où le kiosque à musique débite la série des valse viennoises. Fraîcheur du soir, table gaie, et facile communion après l'effort semblable.

Sur un fourneau en plein vent rôtissent les boulettes de viande poivrée de cumin accompagnant l'eau-de-vie : c'est l'apéritif.

Le vin trop capiteux du pays doit être coupé d'eau minérale.

Dans le crépuscule, les accortées filles moldaves passent, en groupes blancs.

En face de notre hôtel, tout un bloc de maisons en ruines : « Oh ! me dit mon coéquipier Vicol, il y a souvent des incendies, à Bacau. »

Excellente chambre, literie si propre ! Comme il va faire bon dormir !...

Réveillé par des coups de poing violents, j'allume l'électricité. C'est le portier : il y aurait le feu, tout près. Avis général de la chambre : « Qu'il aille au diable et qu'on éteigne la lumière ! » Pas besoin, elle s'éteint toute seule, et de jolis reflets roses dansent au plafond...

Eh ! eh ! A la lueur d'allumettes, nous empilons nos affaires dans les rucksacs. Ce labyrinthe de corridors noirs est interminable... En plaisantant et marchant

posément, à tâtons, nous nous trouvons enfin dehors... avec un yif et secret plaisir !

Un magnifique brasier qu'arrose, avec beaucoup de bruit... pour rien, la pompe automobile. Une toiture branle et s'écroule dans un tourbillon de flammes.

Assis sur le trottoir, tout équipés, nous regardons le feu gagner l'hôtel dont les fenêtres s'illuminent... Bah ! c'est déjà l'aube.

27 juin

Et justement, ce matin, le kilomètre lancé est intercalé dans l'épreuve, sur une route droite, et large... heureusement, mais si défoncée que les pneus enfoncent jusqu'à la jante dans la poussière. Et j'admire la courageuse performance de M. Sadeanu sur « Saroléa ».

La route remonte la large vallée de la Bistritza où les villages se cachent sous les arbres fruitiers. Ce ne sont que de pauvres huttes de branchages maintenant la terre battue mais, sous les toits de paille, les murs sont si blancs et souvent décorés de dessins naïfs...

Dépassant les claires, branchages tressés des clôtures, des têtes d'enfants, de filles qui sourient, et les églises byzantines sont d'amusantes boîtes carrées, flanquées de clochetons en spirales, qui semblent tourner comme des girouettes.

Dans Piatra, contrôle volant ; la « Nash » du contrôleur arbore la main de Fatî ma de *Moto Revue*.

La vallée est serrée par les Carpathes, dont les forêts sauvages, les pans de rochers descendent jusqu'à la rivière, où filent en serpents les trains de bois.

Les scieries mécaniques débitent en planches les grands chênes. Route défoncée où il faut bourser à cause d'un mauvais col plus loin. Aux caniveaux imprévus, le choc est si violent que la tête vous rentre douloureusement dans les épaules.

Gorges sauvages : un décor de roman d'aventures ; quelque *Mathias Sandor*, de Jules Verne...

Dans un coin humide, dépassant une voiture officielle, je reçois un tel paquet de boue qu'il me bouche... la bouche, ouverte mal à propos, le nez et les yeux.

S'il pleuvait, ce serait une belle bataille dans ce col raboteux, poudreux, de Borsec !

Descente dans la vallée du Maros, aux défilés romantiques. Puis les Carpathes se font moins âpres, et c'est sur ce territoire maintenant roumain une succession de riches villages hongrois. Notre troupe, pleine de poussière, atteint les boulevards asphaltés de Maros-Vasarhely (Muresul). Nous sommes tellement sales que les officiels nous entraînent en groupe au bain municipal où trempe gaiement toute la robuste jeunesse hongroise, jeunes gens et jeunes filles, corps bronzés de soleil.

Rafraichis, nous déambulons par la ville : architecture monumentale et luxueuse des villes de l'ancienne Hongrie.

Et l'Hôtel Transylvanie est un palace, mais bien mal entretenu. Chambre à eau courante... et chauffée ! Le thermomètre indique 30 degrés. Les bonnes des hôtels hongrois ont une... prévenance proverbiale. Et celle-ci s'informe : « Vous ne désirez plus rien ? » « Seulement que la chambre ne prenne pas feu ! »

28 juin

Vers Hermanstadt, la route, excellente maintenant, entre le Maros et les Carpathes du Sud, escalade des vallonnements qui ont l'aspect prospère des campagnes allemandes ; avec ces villages à pignons, les églises gothiques, le château en ruines sur la colline, on se croirait quelque part entre le Rhin et la Moselle. La colonisation saxonne a, en cinq siècles, créé ce paysage, et les populations hongroises et roumaines ont subi sa profonde influence. Des vignobles couvrent les côtes.

Après un de ces ponts de bois couverts, comme en Suisse, notre route, sous les arbres fruitiers, tourne à droite, vers Mediasch. Calme ville du moyen âge germanique, je ne pourrai donc jamais flâner dans tes rues ! Pour la seconde fois de ma vie, à regret, je traverse en vitesse les portes de ville, la grande place aux maisons à pignons. Un coup d'œil à l'admirable église fortifiée. M'arrêterai-je jamais à Mediasch ?

Hermanstadt, capitale du pays saxon, est le grand centre sportif de la nouvelle Roumanie. Et le club local, près de la banderolle d'arrivée, aligne ses motocyclettes, toutes allemandes, pour nous accompagner à la course de côte. Hélas ! voici la pluie. La poussière devient graisse, si bien que c'est un sidecar Triumph O. H. V., 2 soupapes, qui fait le meilleur temps dans ces virages boueux.

Sous la pluie, nous retournons à Hermanstadt. Le Moto-Club donne un banquet. Discours, bien entendu, mais aussi des chants. Un de nos officiels se révèle comme un ténor de classe et ses chansons de la forêt roumaine alternent avec les vieilles romances populaires en dialecte allemand, de nos hôtes.

29 juin

Les hauts sommets des Carpathes barrent l'horizon au Sud. La route s'insinue au long de la rivière Oltu, dans une brèche étroite entre les massifs rocheux. C'est la passe de la Tour-Rouge. Chemin des invasions, depuis les Romains, les Turcs, jusqu'à la dernière guerre.

Au plus étroit du défilé, la Tour-Rouge est toujours en sentinelle à l'ancienne frontière. Mais les blockhaus, les postes de garde sont transformés en colonies de vacances pour des boy-scouts qui nous saluent au passage. Quand ce long couloir sombre s'élargit enfin en vallée, voici des stations thermales, Cauterets ou Luchon de Transylvanie, aux hôtels cachés sous les arbres. Les toilettes claires, les nappes fleuries plaquent de notes gaies.

Nous filons maintenant en vieux territoire roumain, sous la lumière aveuglante du Sud.

Au contrôle de Rybnik, le Comité d'initiative a dressé une table chargée de gâteaux et de boissons glacées. La route vers Bucarest, avec des descentes aux virages imprévus, des montées à pic, serpente à travers toutes les plissures de ce massif, au pied des Alpes. En plaine, près de Pitesti, des gendarmes trop zélés essayent vainement d'arrêter notre groupe. Ils soupçonnent une propagande électorale !...

Un marché quelque part. Au long des carrioles, des poulains trottaient à côté de leurs mères attelées. J'ai eu l'occasion d'étudier la psychologie de ce jeune animal ! S'il est près de sa mère, vous pouvez passer : peureusement, il se collera à ses flancs. S'il en est éloigné, à votre passage, il va chercher protection auprès de la maman.

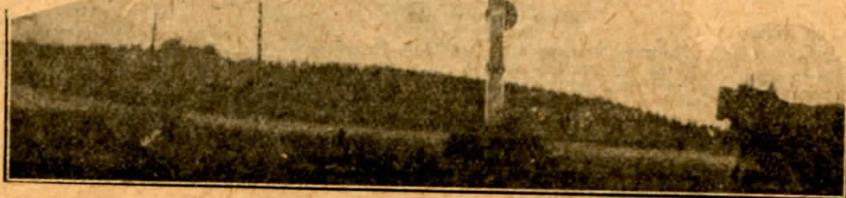
C'est ce qui va arriver ! Je le sais bien, parbleu... ça y est !... Pauvre petit cheval ! Il sort tout sanglant de cette boucherie chevaline. Aïe ! les genoux ! C'est décidé : je porterai à l'avenir des genouillères, comme les chevaux couronnés et les as motocyclistes italiens.

On rentre, on rentre. Voici ce vieux Bucarest, et les Allées Kisselef, à l'heure de la promenade. Encore un examen de machines avant le résultat final. Ce qui m'intéresse, c'est que ni Nicol ni moi ne sommes pénalisés. Ouf !

30 juin

Où suis-je ? Mobilier blanc et noir, très Arts décoratifs. Eh ! oui, dans la villa de M. Assan, de ce plaisant style roman qui fait fureur en Roumanie.

Arbre de
mai du pays
saxon.



On en construit une toute semblable à côté. Les tziganes gâcheurs de plâtre, hommes et femmes, dorment à l'ombre.

Le thermomètre à la fenêtre marque 51 degrés. Que faire par cette chaleur ? Sur les derniers équipages à coché russe remboursés, ou les ultimes trams à chevaux parcourir les avenues, où s'alignent, désespérément banals, ministère après ministère, Hôtel des Postes après Cour des Comptes ? Où trainer ses lourdes bottes dans la ville brûlante ?

Laissons-les cirer à loisir, dans un salon à glaces, par de jeunes artistes tziganes, aussi bons musiciens avec leurs brosses qu'avec des violons.

Au soir, les élégances vont parader, en longues files lentes, tout au long de la Cala Victoriei... Que d'officiers, Seigneur !

Dîner sous les arbres dans un des jardins restaurants si populaires. Music-hall en plein air. On m'a promis une surprise. Mais c'est... Dranem !

Un banquet réunit les concurrents de l'épreuve. Leur cordialité envers le premier concurrent étranger qui participa à une épreuve roumaine a déjà créé des liens de camaraderie. Et demain, je partirai, non sans quelque tristesse.

Les violonnistes tziganes, qui circulent entre les tables, ont vite improvisé un couplet : « Reste avec nous. » Et notre guide d'autrefois, le major Saulescu, maintenant colonel, dit tout son plaisir de voir un motocycliste français parmi eux. Comment pourrait-il se sentir « dépaycé » ici ? La nouvelle Roumanie est comme ces tapis bigarrés et charmants, que nous voyons étalés dans les marchés de Moldavie. Tons vifs et contrastés. Régions si belles en leur diversité surprenante de paysages et de races. Des Carpathes aux plaines de la Dobroudja, avec le noyau pour nous familier d'une civilisation latine.

4 juillet

Les moissons, dans la plaine valaque, sont grillées par la chaleur de cet été exceptionnel. Ce matin, sur la route de Giurgiu, le vent brûlant souffle des trombes de sable. Un voile de poussière couvre les champs de blé.

Aussi, quand un groupe attablé sous la treille d'une auberge me fait de grands signes, en brandissant ses verres, je ne suis pas fâché d'arrêter... Il y a là un jeune avocat rencontré au club, et c'est l'évidence, un comité électoral... en pleine activité. « Bien pensant ! » Ne suis-je pas attablé entre un gendarme et le pope ?

Au départ, l'avocat, fort complaisant m'aide soigneusement à endosser le rucksack ! Filant vers Giurgiu, mon passage a l'air de soulever maintenant un intérêt passionné dans tous ces villages.

A plat ! Me déséquipant pour réparer, je jette mon sac à terre. Sapristi ! On a collé dessus un grand portrait du premier ministre Bratiano : « Votez pour le Parti national-libéral ! »

Je m'abrite, derrière un arbre, des rafales de sable. La sueur m'aveugle. Pompe et raccord sont pleins de sable et les valves, coincées, ne tiennent pas la pression. Je vais rater le bateau du Danube. Patience, nettoyage. A une heure, je suis au bord du fleuve où une dizaine de passagers s'embarquent sur le petit vapeur.

Routschouk, en face, sur la rive bulgare, est masqué par les falaises.

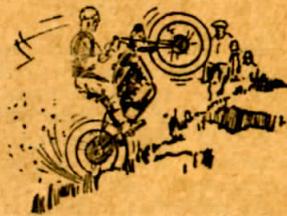
Pauvre Danube désert, fossé frontière qui sépare, et non pas voie de communication ! En tous les cas, douane et contrôle roumains sont fort aimables pour le voyageur français.

Et, dix minutes après, à l'avant du bateau, je savourai quelques gorgées de brise fraîche.



Le Rallye Militaire

DÉMONSTRATION UNIQUE... ET FORMIDABLE



Le mardi 15 novembre au Camp de Satory, près Versailles, aura lieu la première démonstration, devant notre État-Major, des possibilités militaires de la motocyclette et du sidocar.

Moto Revue, instigateur et organisateur, fait appel à tous les constructeurs, à tous les motocyclistes capables de participer à cette sévère épreuve.

L'idée est en marche...

Notre directeur, M. C. Lacomme, a été, ces jours-là, rejoint par M. le Général Mussel, adjoint à M. le Général Martin, le technicien très connu que le gouvernement a tout récemment élevé au poste d'inspecteur général de la Motorisation dans l'armée. Ce poste a été créé, à la suite de nombreux articles au sujet de l'emploi rationnel de l'automobile dans l'armée. *Moto Revue* est certainement l'un des organes dont l'influence fut grande dans l'évolution de la motorisation. Ce mot *motorisation* doit être vu dans un sens général qui signifie l'emploi du moteur mécanique. Un certain nombre de nos lecteurs ont, d'eux-mêmes, fait une assimilation inexacte de ce mot à son parent, la motocyclette. Leur pensée était excellente, car l'automobile effectivement a déjà reçu de nombreuses applications militaires durant la Grande Guerre. La moto, par contre, avait rencontré jusqu'à présent de nombreuses critiques dans notre haut État-Major, critiques parfaitement justifiées, car elles se rapportaient à des maîtres d'armée faits sous l'emprise de circonstances atroces et aucun perfectionnement, aucune amélioration n'avaient autorisés les autorités à croire à l'emploi raisonné de la motocyclette dans l'armée. Mais les temps ont changé ! Depuis quatre ans, la technique motocycliste a fait des pas de géants : la moto actuelle n'a rien à envier à nos meilleures autos du point de vue rendement pratique. L'étranger l'a compris : en Angleterre, la moto est d'usage courant dans l'armée ; en Allemagne, comme tout ce qui est nouveau, la moto à l'armée a pris des proportions colossales ; en Russie même, en Tchéco-Slovaquie, la moto a droit de cité et doit à la nation ses possibilités militaires. Quoi d'étonnant que la ténacité et le cri de *Moto Revue* aient été entendus !

M. le Général Mussel a donc reçu notre directeur, M. Lacomme, en vue de provoquer une sérieuse démonstration motocycliste. Une commission militaire viendra constater les possibilités de cet engin : il ne s'agit plus d'une épreuve quelconque, soumise à des règlements étroits où l'initiative des participants se trouve plus ou moins étranglée ; il s'agit, au contraire, de permettre à nos constructeurs de démontrer toutes les utilisations susceptibles de la motocyclette à l'heure présente : chaque marque a ses qualités, ses possibilités ; ce sera la base même de cette démonstration, laisser à chaque constructeur, à chaque engagé toute initiative capable de montrer aux autorités l'immense champ d'action de cet engin moderne que nous proclamons hautement capable de remplacer dans la majorité des cas la cavalerie légère.

Souhaitons que chacun y apporte le soin et l'au-lace qu'une telle circonstance comporte et *Moto Revue* entrevoit avant peu l'utilisation plus logique des capacités inépuisables de nombre de nos jeunes gens à la caserne, par la création prochaine du brevet de préparation militaire motocycliste, tant réclamé par nos amis.

Le 15 novembre à Satory

C'est à Versailles, sur le champ de tir militaire de Satory, qu'en principe les autorités militaires et *Moto Revue* envisagent la route démonstration-épreuve des motocyclettes et sidecars. La date, pour des raisons faciles à saisir, est fixée en semaine, au 15 novembre. La température n'aura aucune influence sur cette démonstration militaire ; beau temps ! tant mieux pour nos as qui pourront faire merveille et peut-être étonner le jury, peu enclin à être surpris par les plus belles prouesses ; mauvais temps ! tant mieux encore, car il ne faut pas oublier que le côté spectaculaire est second faire ; le pratique, l'utilitaire domineront la réunion ; nous souhaiterions presque un déclinement des éléments, car si nous nous nous convaincus du succès final envers et contre les intempéries, il n'en est pas encore du jury dans l'esprit duquel subsiste encore un doute ; jury sévère, impartial, qu'aucune attache n'attirera de droite ou de gauche, *Moto Revue* en est heureux ; la sévérité de l'épreuve et du jury ne peuvent que nous faire plaisir. Seuls les constructeurs qui sont certains de leur fabrication y participeront ; nous croyons qu'indépendamment des résultats de l'épreuve en elle-même, ceux de nos constructeurs qui auront affronté non seulement avec plein succès, mais même avec un succès relatif, un tel concours, auront décroché la plus haute référence commerciale que la saison 1927 ait pu produire. Nous avons cra que le champ des engagements dans ce sens serait limité ; notre erreur est grande, car les plus hauts noms de notre industrie ont à cœur de consacrer leur renom dans cette réunion qui réunit à elle seule toutes les difficultés susceptibles d'être opposées à la motocyclette actuelle.

Et nos constructeurs ?

Pour eux, une surprise agréable leur est offerte. Aucun programme fixe ne leur sera imposé. L'initiative sera laissée pleine et entière à chaque concurrent par la Commission de la Motorisation. Une direction générale des épreuves sera publiée ; mais chaque constructeur aura toute latitude de se produire dans les conditions qu'il jugera le plus apte à convaincre des qualités de sa construction. Les cavaliers pourront être également choisis selon les préférences même des constructeurs et selon les épreuves. *Chaque constructeur doit présenter lui-même son programme.* *Moto Revue* donnera un compte rendu détaillé, non seulement de l'ensemble des épreuves, mais aussi de l'effort fourni par chacune des marques, à la condition toutefois que cet effort ait été suivi durant le développement complet de l'épreuve. Comme nous le disons plus haut, dans la partie motocycliste, nous n'avons pas encore connu une organisation en France qui réunira en un seul bloc un tel concours de références : plus elle sera dure, plus elle sera sévère, et plus nous en serons satisfaits. Nos constructeurs sont avertis : *Moto Revue* sera durement impartiale pour les « faouilleux », mais saura aussi faire ressortir la haute valeur de la construction motocycliste sérieuse.

Les engagements

Comme bien on le pense, *Moto Revue* procédera par invitation. Ce ceux qui désirent y participer nous envoient leur adhésion ; ils ne devront se considérer engagés qu'après confirmation de *Moto Revue*.

Toutes les instructions, toutes les demandes de renseignements devront être adressées à *Moto Revue*, chargé de centraliser toute l'organisation.

Que présentera-t-on ?

Des inscriptions nous permettent de divulguer un peu le programme de la démonstration militaire et d'annoncer que certains constructeurs ont déjà prévu une utilisation originale et probante de leurs engins.

Des motos « sans bruit » ont été mises au point par l'un d'eux qui veut prouver qu'à une distance excessivement minime, quelques mètres seulement, la moto peut très bien être inentendue sans pour cela perdre aucune de ses qualités de rendement et de puissance. Une moto est actuellement équipée de larges garde-boue qui vont permettre l'utilisation de la chaîne anti-lérapante, permettant au conducteur le passage dans tous les terrains glissants, lérapants, sablonneux ou sur vertiges. L'escalade des buttes de tir est tout naturellement prévue au programme. Il sera très curieux de comparer les possibilités des fantassins, des tanks, et de la moto sur les pentes sablonneuses.

La traversée des fossés est un jeu pour nos as de la route, mais il est bon l'éclaircir la conviction d'un jury qui a exprimé quelques doutes sur ces possibilités. La traversée d'un gué aussi n'est plus un secret. Certainement, le passage d'une haie offre de plus sérieuses difficultés ; ne nous s'agit-il pas les jurons que nous pouissions au front lorsqu'il nous fallut nous dépeêtrer d'un buisson fouilla, le sac, la baïonnette, le fusil, le képi ou le casque venant compliquer à plaisir notre tracis !

Et pour finir, *Moto Revue* présente une suggestion à laquelle nous invitons nos constructeurs de se reporter. De l'entretien avec la Commission de la Motorisation, nous savons qu'il sera demandé à nos constructeurs de présenter un accouplement pratique, tant au point de vue marche que du point de vue mécanique, de 2 motos, soit par des bras automatiquement fixés aux cadres ou par tout autre système au choix, permettant d'utiliser la moto dans certaines circonstances particulières.

Le champs est vaste pour nos constructeurs ; l'initiative reste entière pour eux, de présenter en dehors des épreuves générales qui seront demandées, toute démonstration expérimentale qu'ils jugeront utile pour la cause. *Moto Revue* leur accordera toute l'aide auquel il est coutumier pour toutes les manifestations de l'activité motocycliste.

Et pour conclure...

Nous n'avons certainement pas la prétention, en tant qu'organisateur, de présenter une chose absolument parfaite et au point. Nous accepterons en conséquence, toutes les suggestions, toutes les critiques susceptibles de nous aider pour la réussite d'une question si forte en conséquences pratiques.

Et les enseignements qui découleront de cette importante manifestation nous permettront d'échafauder, pour nos nombreux lecteurs qui ont répondu à notre premier appel, un rallye militaire moins pénible mais curieux et agréable néanmoins.





L'Art du Fondeur

La fonderie est un des métiers les plus difficiles qui soient et la fonte proprement dite, de même que la fabrication des modèles, demande beaucoup de pratique et d'adresse.



Quand on examine certaines pièces de fonte, un cylindre de moto avec ses ailettes, une culasse avec ses tubulures, un bloc de cylindres de voiture avec sa chemise d'eau, on est émerveillé de l'art du fondeur qui est arrivé à réaliser en série ces véritables tours de force. C'est effectivement un des métiers les plus difficiles qui soient et tant le métier de modelleur mécanicien que celui de fondeur proprement dit exigent autant de pratique que d'adresse. Le but de ce petit article n'est donc pas d'inciter nos lecteurs à se risquer dans cette voie. Il est d'ailleurs difficile aujourd'hui de trouver une fonderie qui consente à faire un modèle unique. Nous sommes au siècle de la grande série et toute tentative individuelle est nécessairement très coûteuse.

Le modèle de bois

En principe la confection d'une pièce de fonderie comporte deux étapes. La première consiste à établir un modèle en bois. Ce modèle est ensuite moulé dans un sable spécial. La qualité de ce sable joue un rôle très important et avant la guerre la plupart des pièces étaient fondues dans les Ardennes et en Allemagne. Depuis, il y a d'excellentes fonderies un peu partout et de nouvelles méthodes se sont substituées aux anciennes. La destruction du moule de sable après la fonte de chaque pièce fait gaspiller de la main-d'œuvre, du temps et, par suite, de l'argent. Mais le procédé primitif étant le plus simple et le seul possible quand il s'agit de pièces isolées, c'est par lui que nous commencerons.

Pour faire un modèle satisfaisant, il ne suffit pas d'être un menuisier adroit, mais il faut être parfaitement au courant de toutes les opérations de la fonte et de l'usage auquel est destinée la pièce. Les dessins d'après lesquels on travaille indiquent les cotes de la pièce finie, usinée ; mais la pièce brute de fonte devra présenter une quantité de métal suffisante pour que l'usinage soit possible. Il faudra aussi, dans la plupart des cas, que le modèle soit partagé en plusieurs parties de telle sorte qu'on puisse le mouler. Si la pièce est tant soit peu compliquée il

faudra beaucoup d'expérience et d'ingéniosité.

Il est plus aisé de fondre une pièce pleine qu'une pièce creuse. Dans ce dernier cas, il faut dans le moule deux parties distinctes, une pour l'intérieur de la pièce, l'autre pour l'extérieur. Supposons que nous ayons à fondre un tube. Nous prendrons un moule en deux parties, ce moule contenant du sable. Nous aurons tout d'abord un modèle en bois coupé en deux selon le diamètre, les deux parties portant de petites chevilles pour le repérage. Le modèle comportera, aux deux extrémités, un prolongement cylindrique correspondant au diamètre intérieur du tube. Ces deux prolongements feront un creux dans le sable et ces creux supporteront un noyau central. Nous employons un modèle en deux parties parce que c'est, en général, la règle pour des pièces plus compliquées. En fait, pour une pièce aussi simple qu'un tube, cela ne serait pas nécessaire. Pour faire le noyau, il faut un second modèle en creux. Dans le cas de pièces compliquées, il peut être nécessaire de diviser en un certain nombre de parties le modèle.

Il ne faut pas oublier que le métal fondu en se refroidissant se rétracte ; aussi est-il nécessaire de prévoir pour le modèle des cotes plus fortes que celles du dessin. A cet effet, les modelleurs ont des règles dont les divisions sont un peu plus grandes que les divisions normales. Le retrait dépend naturellement des métaux et il est aisé à connaître par l'indice de dilatation et la température de fusion. C'est dire que, pour une pièce d'une dimension déterminée, les cotes varieront selon qu'on emploiera de la fonte, de la fonte malléable, du bronze ou de l'aluminium.

On emploie couramment, pour la con-

fection des modèles, du pin du Canada, du noyer ou de l'acajou. Certaines pièces délicates demandent des modèles en bronze ou en aluminium. Même pour de grosses pièces destinées à être produites en grande série on emploie des modèles en métal.

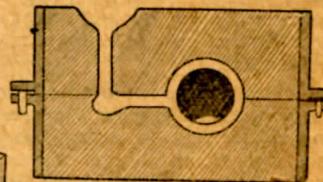
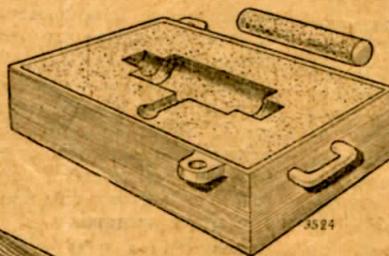
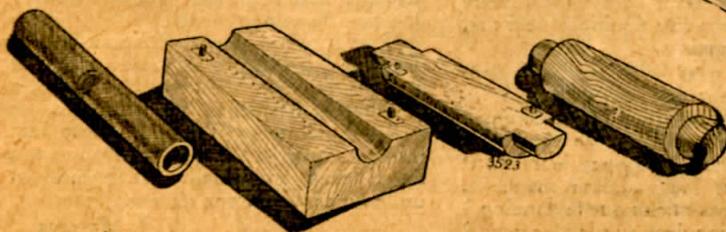
Le matériel d'un modelleur est aujourd'hui très complet. Il dispose de rabeteuses automatiques, de scies à ruban et d'outils multiples qui lui permettent de dégrossir les blocs de bois d'où il tirera les modèles. Il ne travaille pas d'après les bleus mais d'après un dessin simplifié qu'il fait lui-même et où il indique en particulier, par des traits rouges ou de toute autre manière, les parties du modèle à usiner. Il doit, bien entendu, dans cette étude préalable, tenir compte du retrait du métal. Le tour à bois est naturellement aussi employé chez le modelleur que le tour à métaux chez le mécanicien.

Quand une pièce compliquée nécessite un modèle en plusieurs pièces, celles-ci sont découpées et collées ensemble avant qu'on usine le modèle. Celui-ci est travaillé tout d'une pièce. Il faut que le collage soit impeccable.

Quand l'ingénieur étudie une pièce mécanique il ne doit pas oublier le modelleur et le fondeur. Une pièce trop compliquée à modeler et à fondre, non seulement coûtera plus cher, mais elle obligera à peu près certainement à mettre au rebut une proportion plus grande de pièces défectueuses.

Chez le fondeur

Reprenons notre simple modèle de tube et rendons-nous à la fonderie avec les deux modèles correspondant l'un au diamètre extérieur, l'autre au diamètre



A gauche, les modèles en bois nécessaires à la fonderie d'un axe ; à droite, les moules nécessaires à la fabrication d'une petite pièce.

intérieur. Avec ces modèles, le fondeur va faire un moule.

Pour cela il va se servir de sable, mais d'un sable spécial qui n'a rien de commun avec celui des plages, qui se désagrégerait beaucoup trop facilement. C'est un sable mélangé à des matières argileuses qui lui donnent la cohésion nécessaire. Ce sont surtout les noyaux qui doivent être résistants et on emploie des agglutinants et de la sciure de bois qui permet d'avoir un noyau légèrement poreux. Ceci a l'avantage d'absorber les gaz qui se produisent pendant la fonte et qui provoqueraient des soufflures. D'autre part, la sciure brûle et après la fonte, le noyau est facile à désagréger.

On se sert de sable qui vient de servir à la fonte d'une pièce et qui est encore chaud. Cela vaut mieux que de mouiller le sable à froid.

Pour une petite pièce on se sert de deux boîtes, une pour la partie supérieure, une pour la partie inférieure. On garnit de sable la boîte inférieure, mais sans tasser. Le modèle est placé bien d'aplomb, de sorte que la ligne de séparation soit bien horizontale et vienne au raz du sable de la boîte. On tasse alors soigneusement le sable autour du modèle et on l'égalise bien. On saupoudre d'un peu de sable marin, ce qui permettra de séparer aisément les deux boîtes du moule après la fonte.

On opère de même pour la boîte supérieure, mais en plaçant dans le sable une tige de fer pour faire un canal de coulée. Ensuite on pratique perpendiculairement à ce canal un autre canal horizontal qui aboutit au modèle. On enlève alors celui-ci avec précaution. On met enfin en place le noyau. Dans le cas de grosses pièces, on place dans le noyau des fils métalliques

de soutien. Dans certains cas il est même supporté par de petites pièces métalliques qui fondent lorsque coule le métal.

Pour permettre à l'air de s'échapper quand le métal arrive, il y a de l'autre côté du canal qui sert à la coulée un autre canal identique par lequel l'air s'échappe.

Après la coulée du métal, on ne démoule qu'une douzaine d'heures quand on emploie de la fonte. Avec l'aluminium on peut démouler presque aussitôt.

La pièce est ensuite sortie du moule. On fait sauter les tiges qui reproduisent les canaux du moule, les arêtes qui marquent la ligne de jonction, etc. La pièce peut alors être usinée.

Ceci n'est qu'un simple aperçu d'un des métiers les plus délicats et les plus compliqués qu'on puisse trouver, un de ceux aussi qui ont atteint le plus haut degré de perfection.

H.-P. BORESTROKE.



La Motocyclette et les Jeunes Gens

Mieux vaut une moto 175 qu'une bicyclette. Du point de vue sportif autant que pour l'hygiène et le sérieux des occupations, la moto désormais s'impose.



Le nombre des parents qui considèrent avec effroi la motocyclette et en interdisent l'emploi à leurs fils est encore trop considérable. Nous avons été nous-mêmes autrefois, à la suite d'une bûche, privés de moto pendant près de deux ans, au moins officiellement, car nous roulions en cachette. Le prix d'achat d'une moto constitue un obstacle à la pratique de la moto par les jeunes gens, mais plus souvent encore les parents redoutent pour leurs rejetons les accidents et un mauvais effet pour la santé. Ce sont là deux erreurs. Il ne s'agit nullement de remplacer par la moto la culture physique et les sports indispensables au développement d'un adolescent et il faut, comme pour tout, apporter dans l'usage de la moto quelque mesure. Mais des excès sportifs auront des effets beaucoup plus graves que des excès motocyclistes. La moto seule, et pratiquée avec quelque sagesse, aura au contraire les effets les plus heureux sur la santé.

On redoute la fougue des jeunes gens qui pourrait les engager à commettre des imprudences. Nous ne croyons pas que cela soit exact. Nous connaissons de jeunes motocyclistes et ils sont très prudents et aussi très adroits. Nous ne serions certes pas partisans de confier à un jeune homme de 16 ans une 500 à arbres à camés en tête, mais il y a des motos maniables, pas trop rapides et qui lui conviennent parfaitement. Le jeune homme sait très bien que, s'il a lui-même ou s'il cause à autrui un accident sérieux, il est bien probable que ses parents s'opposeront à ce qu'il roule davantage. Il a donc l'impression qu'une responsabilité lui incombe et qu'il doit être prudent. Par ailleurs il possède une

grande souplesse et des réflexes rapides qui constituent la meilleure garantie contre les accidents.

La moto elle-même n'est pas dangereuse. Nos motos sont aujourd'hui d'une stabilité parfaite, même sur terrain gras. Elles sont équipées de freins puissants. Il est singulièrement moins dangereux de rouler à moto que de dévaler à toute allure une descente avec une bicyclette dont les freins sont pour ainsi dire inexistantes, et pourtant on n'hésite pas à laisser sortir à bicyclette des enfants.

Il est ridicule de dire que la moto a des inconvénients pour la santé. Les vibrations et les chocs ne sont pas à redouter parce qu'ils n'existent plus guère. Les moteurs sont parfaitement équilibrés. Les gros pneus, les selles souples, les fourches élastiques nous isolent des chocs de la route. On roule littéralement dans un fauteuil. Et sur une très mauvaise route, le motocycliste trouve habituellement au bord de la route une étroite bande de roulement qui lui suffit. Il sera bien moins malmené qu'avec certaines voitures.

La douche d'air frais et pur qu'on reçoit en moto a les plus heureux effets pour la santé. Alors que les courants d'air auxquels on est exposé en automobile sont très dangereux, cet air qui vous fouette le visage vous procure équilibre nerveux, appétit et sommeil.

Les jeunes gens d'aujourd'hui sont tous des amateurs de mécanique et la moto est là pour les initier à la mécanique. Sa simplicité leur permet de tout faire eux-mêmes et de développer leur esprit d'observation et leur adresse manuelle. Cela ne vaut-il pas mieux que le dancing ?

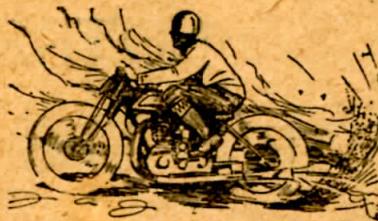
Quelle moto convient aux jeunes gens ?

Certainement pas la grosse moto dont le prix d'ailleurs effraierait beaucoup de parents. Il vaut mieux choisir une machine maniable et légère, qui coûtera par surcroît moins cher d'achat et aussi d'entretien. Une bonne 175 possède largement la puissance nécessaire, que le moteur soit à deux ou quatre temps. Ces petites machines conviennent admirablement à un débutant. Elles sont souples et faciles à conduire. Elles sont plus aisément démontables et plus faciles à entretenir. Elles ne permettent, au moins la plupart d'entre elles, que des vitesses assez réduites pour ne pas être dangereuses. Nous parlons bien entendu de jeunes gens de seize ou dix-sept ans.

On pourrait être tenté d'acheter à un jeune homme un vieux clou pour qu'il le remette en état et qu'ainsi il fasse un apprentissage. Cela, à première vue paraît séduisant mais l'est moins en réalité. Tout d'abord, le jeune homme n'a pas les connaissances pratiques nécessaires et il ne possède pas l'outillage qu'il lui faudrait pour reviser sérieusement une machine. Il ne serait pas impossible qu'il s'attachât avec tant d'ardeur à cette tâche qu'il en négligeât des occupations plus sérieuses, plus nécessaires à son avenir. Au contraire l'entretien d'une machine neuve ou en bon état n'exige que peu de temps.

Nous sommes donc parfaitement partisans de faire faire de la moto aux jeunes gens. Elle leur donnera des qualités morales de hardiesse, de sang-froid, de décision, de coup d'œil. Elle leur fera respirer le grand air et contribuera à transformer rapidement l'adolescent en un homme vigoureux et énergique.

J. MELLIER.



Nous recevons de tous les coins de la France, des adhésions au M. C. Scolaires. Seul Paris ne se remue pas beaucoup et pourtant, les motocyclistes étudiants sont légion dans la région parisienne. Nous aurions voulu établir d'abord par une réunion constitutive à Paris, un contingent important de jeunes gens qui nous permettrait de principe d'organiser le M. C. Scolaires de France sur lequel viendrait se greffer les M. C. Scolaires locaux. Mais voilà, la rentrée, le Salon et mille autres détails accaparent l'attention de nombreux étudiants qui omettent de nous adresser leur adhésion. Allons ! un effort, un simple bout de papier écolier sur lequel vous griffonnez votre adhésion au nouveau groupement, une enveloppe... le tout à *Moto Revue* (M. C. Scolaires) et le tour est joué.

La province donne... C'est heureux, mais songez qu'il nous est difficile de déplacer pour une constitution des étudiants de tous les coins de France.

Cinq étudiants ont le dimanche 9 et quatre le dimanche 16, arrêté sur la route de Versailles notre secrétaire pour lui annoncer leur adhésion au M. C. Scolaires. Une malchance a voulu que leurs noms se soient égarés : nous les invitons à nous renvoyer leur adhésion.

M. Bouvier, professeur à l'Institution Saint-Joseph de Thonon-les-Bains, nous annonce son intention de constituer un M. C. Scolaires dans sa région. Il sera le bienvenu parmi nous.

Nous recevons, par contre, la lettre ci-



Pendant la durée du Salon, il n'est que noces et festins, banquets et... gueuletons.

Les maisons estiment et la pratique le justifie, qu'il n'y a rien de tel pour entretenir les bonnes relations avec leurs agents et... faciliter les commodes. Ces banquets sont souvent un dilemme et posent des problèmes assez ardues aux représentants de la presse technique et sportive, surtout quand ils doivent assister, par exemple, à trois banquets le même soir. Certains tournent la difficulté en allant prendre le potage à Lutetia, pour filer ensuite au Palais-l'Orsay, lâter du filet et sucer la bombe pralinée au Continental : ceci se voit normalement, surtout pour quelques confrères qui ne disposent pas de réacteurs suffisants ou suffisamment présentables. N'ai-je du reste pas vu un garçon de bureau d'un de nos journaux sportifs au bout de la table d'honneur et ne faisant pas trop mal en smoking.

Mais, parmi tous ces banquets, trois semblent intéressants : le banquet Peugeot, par son nombre formidabile de convives (la salle du dancing de Luna-Park en est pleine à craquer) ; le banquet Corre-La Licorne, comme le plus intime, le plus cordial, le moins à manière et où l'on se sent chez soi et, enfin, le banquet Motosacoche, le seul banquet purement motocycliste, et où on est également en famille.

En voici, du reste, le compte rendu.

Chez Peugeot

C'est à Luna-Park. Autour de M. Robert Peugeot, avaient pris place, l'ancien ministre Fernand David ; MM. le général Herr, Pierre Fallo, Privat-Deschanel, Rodolphe Peugeot, François

Le M. C. Scolaires Oh ! les étudiants, venez à nous

dessous très intéressante et qui entre pleinement dans nos vues : Faites de la propagande autour de vous, vous êtes très nombreux, groupez-vous :

C'est avec plaisir que j'apprends votre initiative de créer un moto-club pour étudiants. Et c'est avec empressement que je vous adresse mon adhésion de principe.

Cette idée me semble très intéressante, car elle permettra la réunion de jeunes gens de milieux à peu près identiques, ayant les mêmes goûts pour le sport mécanique.

Ceci est, de plus, une lacune comblée, car je suis persuadé que beaucoup de jeunes gens, motocyclistes fervents, restent isolés et n'osent pas faire partie d'un club ou d'un autre, craignant de « faire tapisserie » au milieu de sportifs d'autres milieux et d'autres âges qu'eux, et qui souvent ne font partie d'un groupement que pour y avoir des « relations d'affaires », intéressés qu'ils sont tous, plus ou moins, au commerce ou à l'industrie motocycliste ou automobile.

Et c'est dans votre « notre » moto-club d'étudiants, que l'on trouvera un maximum de purs, de vrais amateurs, amoureux de la moto pour la moto.

Je ne vous citerai que mon cas : Je ne fais partie d'aucun club, et il y en a beaucoup d'autres comme moi, pour les seules raisons décrites plus haut. Et pourtant, bien qu'étudiant, et pour longtemps encore, je fais de la moto depuis longtemps.

Avant mon actuelle 500 double tube à culbuteurs, j'ai eu 5 autres machines.

Je lisais *Moto Revue*, et il y a de cela... 200 numéros, nous aviez encore le petit format et cela date du mariage de M. Horse-Power avec Borestroke.

Et j'ai toute la collection (si je n'ai été abonné que par intermittence, c'est que je change trop souvent d'adresse, mais je suis un de vos vieux fidèles).



Donc, félicitation pour votre idée, j'espère que vous allez recevoir de nombreuses adhésions et que les statuts définitifs pourront ainsi être érigés.

Et à bientôt le premier rallye du M. C. S. !

Une simple petite remarque qui n'a guère d'importance, relative au titre : « Moto-Club Scolaires ». Je suis persuadé que vous n'aurez guère d'adhérents chez les potaches. On ne va au lycée guère plus tard que 17 ou 18 ans, et les possesseurs de motos, de vraies motos, ne doivent pas être légion au-dessous de cet âge.

Tandis que beaucoup d'étudiants français et étrangers, élèves de grandes écoles de facultés, sont possesseurs de belles machines. Aussi le titre pourrait-il être modifié, Moto-Club Universitaire, ou tout autre, mais faisant sentir qu'il s'adresse aussi aux jeunes gens qui ne sont plus des « bizus ». (Certains ont déjà fait leur service militaire.)

Personnellement, cela me fera un drôle d'effet de redevenir « scolaire » après avoir été pilote militaire de bombardement en Rhénanie. Et pourtant, je suis étudiant, et beaucoup d'autres sont dans mon cas...

Enfin, ceci est une question de détail ; le principal, c'est que le club existe, qu'il ait ses réunions, ses sorties et ses banquets, que l'on roule, que l'on chante et que l'on s'amuse !

Michel DELOGE,
12, rue du Colonel-Candlot,
Bourg-la-Reine (Seine).

Elève à l'École Supérieure des Beaux-Arts
Section Architecture

Les Banquets

Peugeot et Eugène Peugeot, Pétavy, Dreyfus-Rose, Roger Bénard, Volterra, Repusseau, Léon Breton, etc.

M. Robert Peugeot prit le premier la parole — amplifiée par le haut-parleur. Et il expliqua pourquoi l'assistance avait pu contenir dans l'immense salle. L'émancipation commerciale de la branche moto et cycle de la grande firme nationale a réduit — le nombre des convives. Il n'y avait donc là que des représentants de la branche automobile.

Il remercia les personnalités qui ont répondu à l'appel de Peugeot, et excusa ceux à qui des raisons diverses n'ont pas permis d'assister à la fête, il exprime sa reconnaissance à tous les dévouements, dont la collaboration fidèle et zélée a si largement contribué à la prospérité de la grande famille, si unie.

Puis l'agent général de Marseille, M. Arzezin, remet au « patron » la cravate écarlate, et M. Isaac Kœchlin dit combien est méritée la haute distinction dont M. Robert Peugeot a été récemment l'objet.

M. Lucien Rosengart analyse la tâche accomplie par la marque Peugeot, et fait, en passant, allusion à son voyage outre-Atlantique pour affirmer que ce que certains ont appelé le « péril américain » n'est qu'un épouvantail devant lequel ne tremblent que ceux qui n'ont pas la volonté de « travailler ».

M. Charles Faroux remercia M. Robert Peugeot des sentiments de sympathies que



le grand chef a exprimés à l'égard de la presse.

Ensuite, au nom des agents de Peugeot, Gambade Célestin, de Bayonne — rend, sur un ton de blague un hommage sincère à la maison dont il est un des plus fidèles et des plus brillants collaborateurs.

Chez La Licorne

Le dîner classique qui, chaque année, réunit les dirigeants, amis et agents de « La Licorne », eut lieu à l'Hôtel Lutetia.

Il groupa plus de deux cents convives et fut en tous points réussi. Ce fut une fête de famille qui, d'ailleurs, est de règle.

M. Fauvarque, président du Conseil d'administration, prit la parole ; M. Dumont, le doyen des agents, fut le porte-parole de ses collègues, et M. Baudot, l'actif et sympathique directeur de La Licorne, termina la série des toasts.

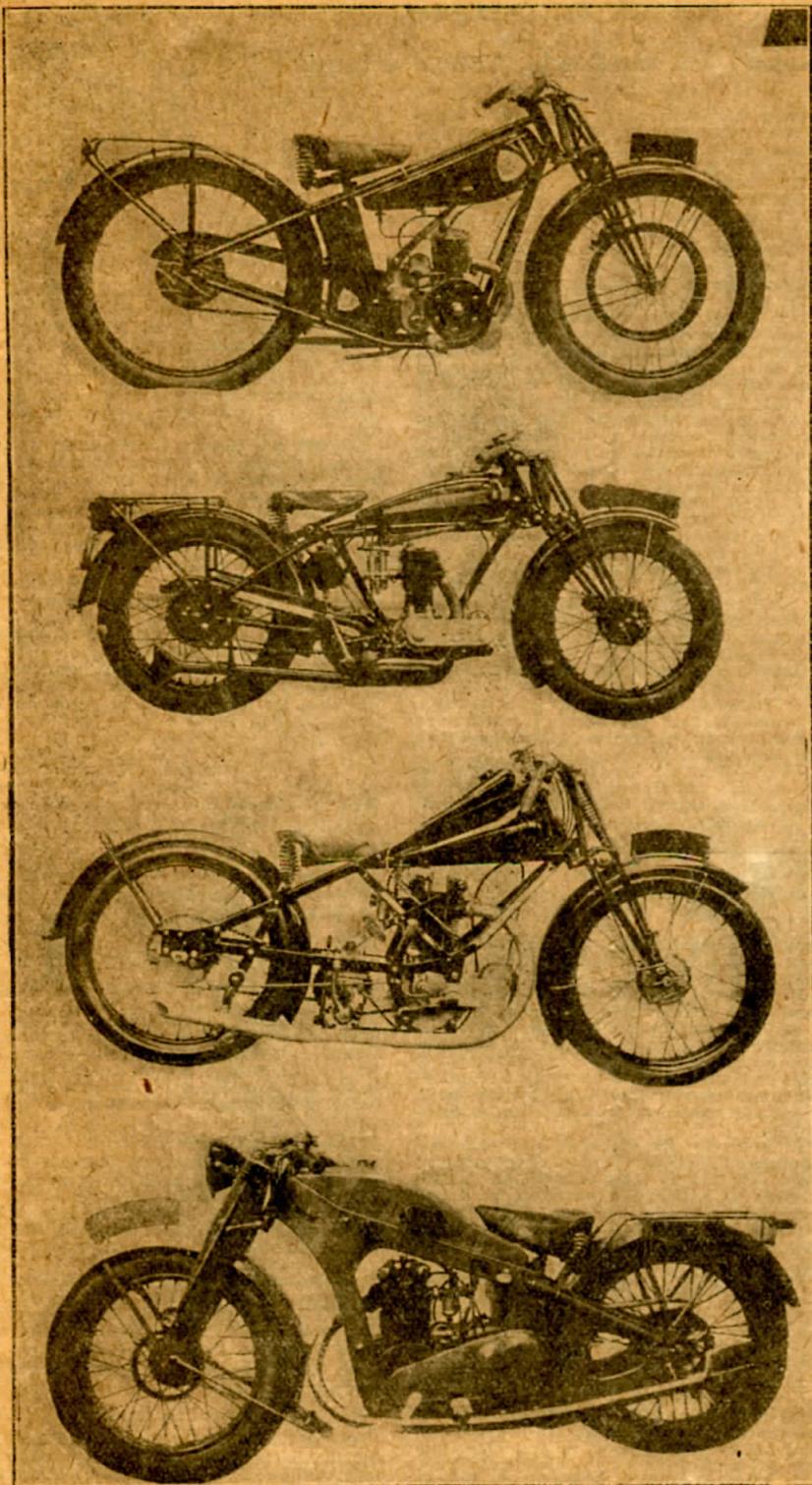
La soirée fut clôturée par un bal plein d'entrain.

Le dîner Motosacoche

Il eut lieu à la Brasserie Excelsior et il fut fort bien réussi. M. Nèker, administrateur, entouré de MM. Mesly Dechevrens, administrateurs et Petit directeur.

Au champagne, M. Nèker, administrateur, dans un discours improvisé et fort spirituel, remercia ses invités, sans oublier d'adresser — en anglais, cette fois — des remerciements à Marchant, le recordman qui ne fut pas le moins applaudi pour le speech qu'il prononça en anglais. Durand, l'agent de Grenoble, fit ensuite au nom des agents ses amusantes réparties et après dîner, les convives furent emmenés à Luna-Park par Rolly.





Une nouvelle machine, l'O. S. A. 175 cmc. ;

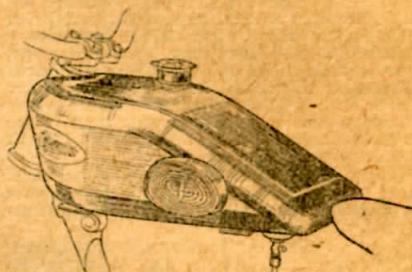
La nouvelle Triumph, à soupapes latérales et réservoirs modern' style.

Clément Gladiator à réservoirs superposés et cadre berceau en acier profilé.

Durandal, respire la puissance, la solidité et la netteté.

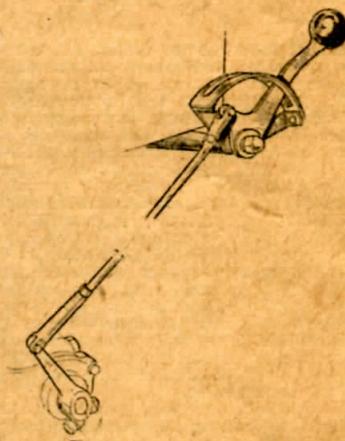
NOTRE PR PARMI LES STA

Divertissante, non pas ; car il est difficile de considérer comme un divertissement la cohue qui se presse autour des Stands de nos Constructeurs de 10 heures à midi, et de 14 à 18 h. 1/2. Là, on vous écrase les pieds, ici votre chapeau est comme aspiré par le courant humain, si



Le nouveau réservoir de la Gnome et Rhône grand sport et super-sport est placé à cheval sur le tube supérieur du cadre, donnant une fort belle ligne.

vous avez la fâcheuse idée de vous arrêter pour examiner, en vous baissant, le dernier cri du jour, en matière de construction, de tel Constructeur. A dire vrai, il n'y a guère que le matin de 9 à 10 heures et de midi 1/2 à 14 heures qu'il soit loisible de faire du bon travail, d'inspecter sérieusement. C'est ce que nous



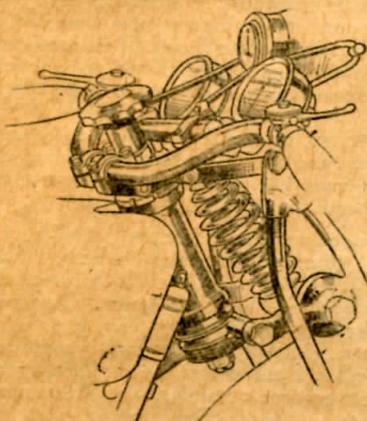
La commande des vitesses de la nouvelle super-sport Gnome et Rhône ne se fait plus, comme on peut le voir par le croquis ci-dessus par levier direct, mais par secteur sur le côté du réservoir.

nous sommes efforcés de faire. Nos lecteurs ont déjà pris connaissance, dans notre dernier numéro, des caractéristiques des machines présentées au Salon, ou entrant dans le cadre du programme de

ROMENADE

NDS DU SALON

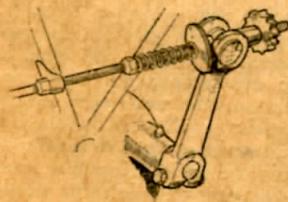
fabrication des exposants, et ils ont pu se rendre compte, dans l'ensemble, qu'il y avait progrès très net. Il ne faut pas perdre de vue que dans l'industrie motocycliste, comme dans toute notre Industrie Nationale, durant cette année, il y a eu crise. Il ne faut donc pas s'étonner que rien de sensationnel ne soit sorti. Dans l'ensemble, c'est l'amélioration de modèles antérieurs, ou la présentation de nouveaux types, restant dans le standard actuel.



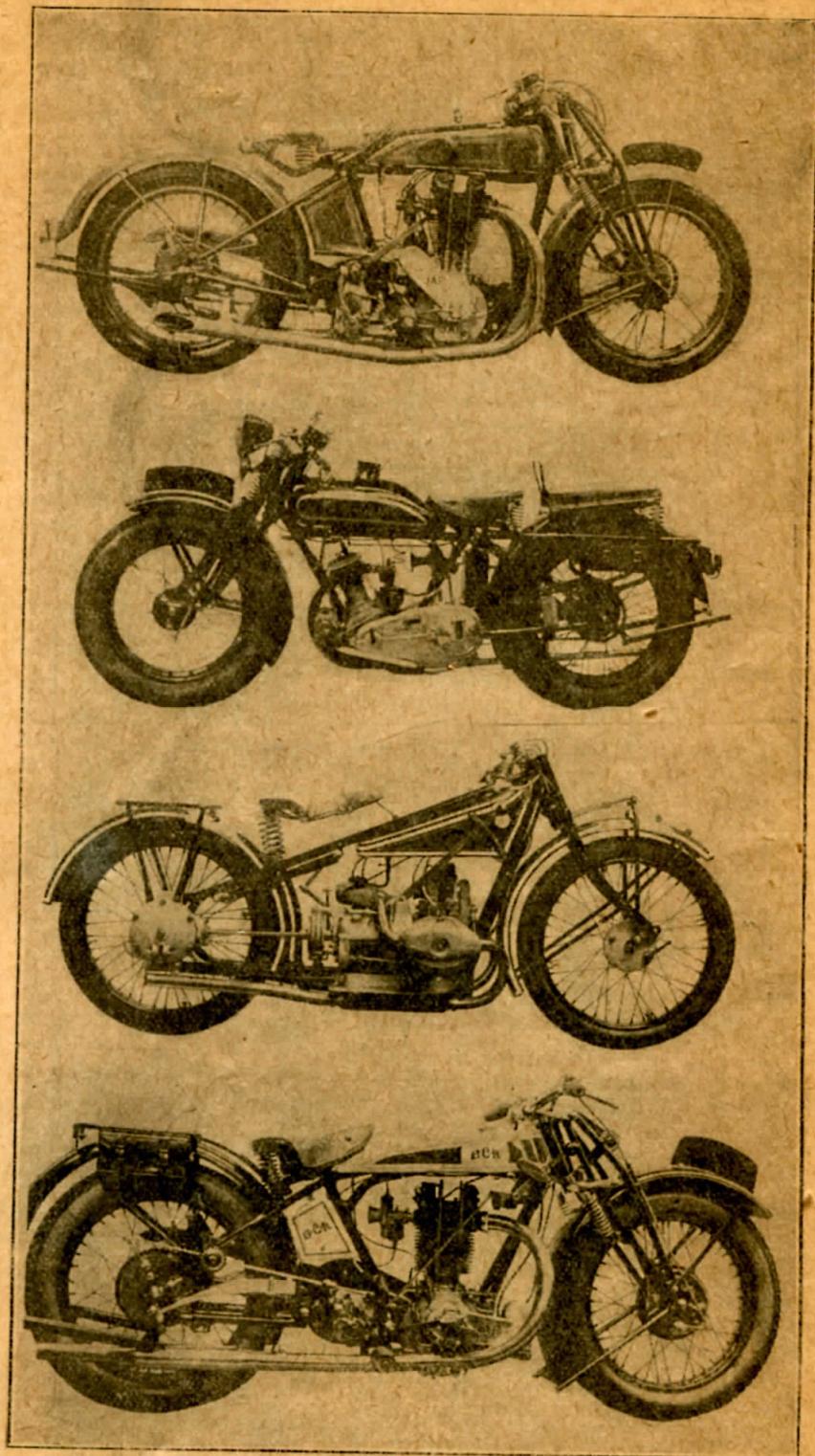
Le frein de direction ainsi que les amortisseurs sont incorporés sur la super-sport Gnome et Rhône. Remarquez également la curieuse disposition des instruments de bord.

Cette foule, sans cesse renouvelée autour des Stands, montre bien que la moto est entrée dans nos mœurs ; c'est le meilleur encouragement pour nos Constructeurs, et le gage que sa diffusion va, durant l'année qui vient, s'amplifier.

Nous disions, en préface à la description du Motor, parue dans notre dernier numéro, que ce Salon, au point de vue motocycliste, était celui de la 500 cmc. Entendons-nous, nous ne voulions pas dire par là que, sur chaque Stand, présidait une 500 cmc, mais que : sur un grand nombre de Stands où l'on était accoutumé à trouver des 175 cmc, des



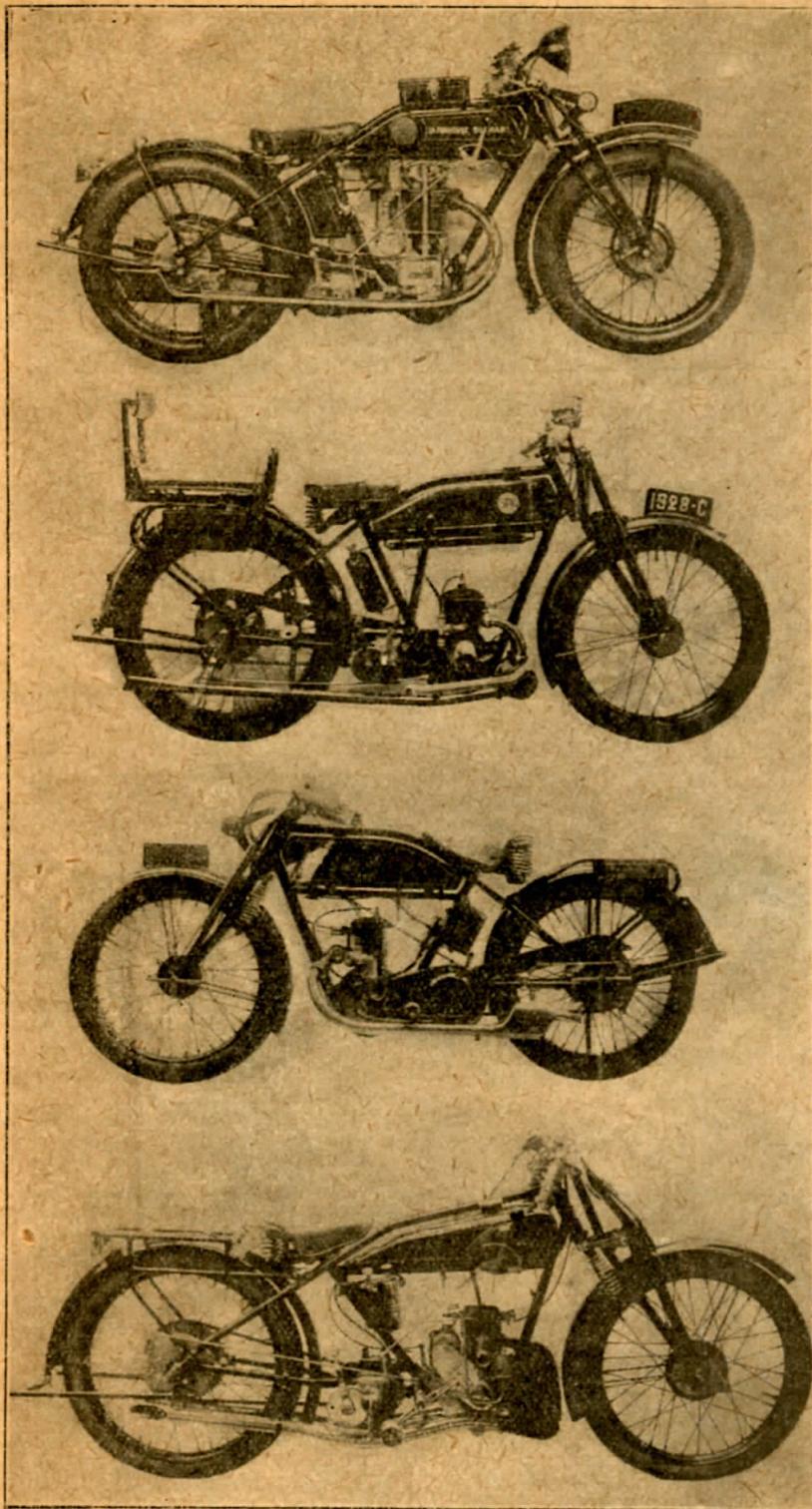
Le réglage des freins de la nouvelle Gnome et Rhône est particulièrement simple et pratique.



D. S. Malterre présente son Racing à moteur J. A. P. et selle amortisseurs.

René Gillet, sortant des sentiers battus, lance sa fameuse 350 tan-sad. Les Allemands font leur entrée en scène avec une B. M. W. à flat-twin et cardan très remarquable.

B. C. R. nous offre sa suspension arrière indiscutablement unique comme confort.



Ligne classique, sobre, machine parfaite telle se présente la Française Diamant.
 S. T. A. G. sera curieusement disséquée par nos jeunes et les amateurs de confort.
 San Sou Pap consacre au Salon la renommée déjà universelle de la firme qui grimpe toutes les côtes.
 Dutea équipe, comme il se doit, la nouvelle venue, la Junior Sport dont le stand fut littéralement envahi.

250, voire même parfois des 350, a placé en premier rang une 500 cmc.

Sur des Stands comme chez Gnome et Rhône, F. N., Terrot, Monet-Goyon, Magnat-Debon, D. S., par exemple, de même que chez Dollar, Ravat, Automoto et d'autres dont les noms nous échappent, nous trouvons de belles réalisations en 500 cmc., mais, ailleurs nous trouvons des prototypes que l'on sent insuffisamment étudiés, machines hâtivement conçues, et encore plus hâtivement exécutées pour le Salon. A notre avis, c'est un tort. Il est plus sage, pour un Constructeur qui n'est pas prêt, de s'abstenir de présenter une ébauche. La clientèle motocycliste sait voir, examiner et comparer. Nous avons entendu, inconnu parmi la foule, des remarques suggestives et innombrables à cet égard. Nous sommes persuadés que si les Constructeurs intéressés avaient entendu ces critiques, bien des 500 cmc. ne se fussent plus trouvées le lendemain sur leur Stand. Il est incontestable que la réalisation d'une 500 cmc. est autrement plus délicate que celle d'une 175 ou d'une 250, voire même d'une 350 cmc., et que tel qui dans ces cylindres produit d'excellentes motos, en est encore à la période de tâtonnement en 500 cmc.

Soupapes en chapelles latérales, en tête, commandées par culbuteurs, même par arbre à cames, à 1 ou 2 échappements répondent à tous les goûts. Quelques maisons ont leur moteur bien à eux, les autres montrent soit du « Jap » à soupapes latérales, à culbuteurs à 1 ou 2 échappements en type « Standard » ou 2 échappements en type « Supersport », soit du Blackburne à soupapes latérales, du « Mag » à soupapes opposées, ou à 2 échappements et culbuteurs et tringles enfermés, ou encore du nouveau moteur « L.M.P. » de fabrication essentiellement française et très « Up to date » avec ses culbuteurs et ses tringles enfermés. Le nouveau « Blackburne » 500 cmc. à culbuteurs, à 1 ou 2 échappements, avec sa nouvelle culasse d'un dessin tout nouveau, ses volants intérieurs, n'a pas encore fait son apparition ! Nous sommes cependant à même d'informer nos lecteurs qu'il sera bientôt monté par deux de nos Constructeurs, mais qui nous ont fait promettre de garder l'anonymat. Nous nous excusons donc de ne pouvoir en dire davantage. Les caractéristiques principales des 500 cmc. sont : graissage mécanique, avec pompe auxiliaire de secours commandée du guidon par poignée, carburateur à 2 manettes, magnéto à avance variable, boîte 3 vitesses, transmission chaîne-chaîne, freins à tambour sur roues AV et AR, réservoirs de forte capacité. Dans la 500 cmc. Sport, le cadre surbaissé avec le réservoir à cheval sur le tube supérieur, ce que nos amis anglais appellent « Saddle Tank », gagne du terrain, et nous devons convenir qu'au point de vue esthétique et pratique, il est à souhaiter de voir cette solution se généraliser. Les pneus sont, en général, de forte section, les plus faibles que nous ayons notés étant de 85 $\frac{m}{m}$. Les fourches élastiques sont du système à parallélo-

gramme déformable avec amortisseur et frein de direction. Une belle réalisation de suspension par roue tirée nous est donnée par les B. M. W. allemandes, qui rend superflu les amortisseurs ainsi que le frein de direction. Les D. S. que caractérisait leur suspension très particulière par roue tirée ont aussi sacrifié à la fourche à parallélogramme !

L'éclairage électrique se répand rapidement dans cette catégorie ; nous trouvons le « Maglam », le « Colin », le « Rido », et certains autres. Leur application est surtout prédominante dans les modèles Touristes, et quelques types Sport.

Ce qui vient d'être dit relativement à la catégorie 500, peut s'appliquer, dans son ensemble, aux 350 cmc. Mêmes types de moteurs, en cylindrée plus réduite, ainsi que d'équipement. Caractéristiques générales à peu près semblables. Dans cette cylindrée, nous trouvons des réalisations d'avant-garde très réussies et bien au point : « La Darandal » équipée d'un moteur à culbuteur « Zircher » et échappement en sport, et d'un « Jap » à soupape latérale en tourisme ; la « C. P. Roléo » qui a abandonné son remarquable 2 cylindres 2 temps, pour se présenter équipée soit d'un 4 temps monocylindrique, à culbuteurs enfermés le « C. M. P. » soit d'un monocylindre 2 temps à distributeur rotatif ; le « Pauvert ». La « New-Motocycle » ainsi que la « Clément-Gladiator » se révèlent très soigneusement conçues ainsi qu'exécutées. Il y a longtemps que dans *Moto Revue* nous avons préconisé cette nouvelle technique du châssis de la motocyclette, pour ne pas nous réjouir de voir des exécutions aussi réussies ; car toutes celles que nous venons de citer ont eu le couronnement des compétitions routières, et y ont figuré fort honorablement. Dans cette cylindrée de 350 cmc., quelques 2 temps fort rares. En 500 cmc., le 2 temps était représenté par la « Charles Gérard » à bloc-moteur 2 vitesses. En 350 cmc., nous trouvons la Gillet-Herstal, à bloc-moteur 2 vitesses,

la nouvelle « Train » à bloc-moteur et 3 vitesses, la « C. P. Roléo » à moteur, à distributeur et 3 vitesses, la Dé-Dé, équipée du nouveau « Moussard » et boîte 3 vitesses. Toutes ces machines méritent l'attention des amateurs de motos rapides, dont l'entretien est réduit à ses plus minimes proportions. Elles voisinent les 100 km.-h. et quelques-unes les surpassent largement. Leur consommation est la même, par suite des progrès de la technique en 2 temps, que celle du 4 temps. Quelques marques, en 4 temps, utilisent le carburateur automatique monomanette ; mais la grande généralité ont des appareils de carburation avec la manette d'air commandée. L'avance à l'allumage est variable, ce qui permet un meilleur ralenti ainsi qu'une souplesse plus grande dans les côtes.

Dans la catégorie 250 cmc., il y a beaucoup de 2 temps, et pas mal de 4 temps. Dans ce dernier cycle l'on peut constater qu'il n'y a pas un constructeur qui présente une 250 cmc. avec un moteur de sa fabrication, autre que « Motosacoche ». Les moteurs utilisés sont : le « Mag » à soupapes opposées, le « Jap », à soupapes latérales et à culbuteurs, et le « L. M. P. » à soupapes par culbuteurs enfermés, ainsi que la tringlerie. Dans cette classe, « Motosacoche » nous sort une 250 cmc. à cadre double berceau, à 4.800 fr. En 2 temps, beaucoup de double échappement, aussi bien en tourisme qu'en sport atteignant au moins les 80 km.-h. en palier. Carburateur à 2 manettes en généralité. Allumage par magnéto à avance fixe, c'est la règle, alors qu'en 4 temps l'avance est variable. A ce sujet, le volant magnétique ne semble pas s'être généralisé autant qu'on aurait pu en présumer il y a un an ; et cela est vraiment dommage, car un volant magnétique satisfaisant semble être le générateur électrique tout indiqué d'un 2 temps, avec une facilité d'adaptation à l'éclairage simultanément à sa fonction d'allumage. Le mode d'entraînement de la magnéto en bout d'arbre que nous trouvons sur

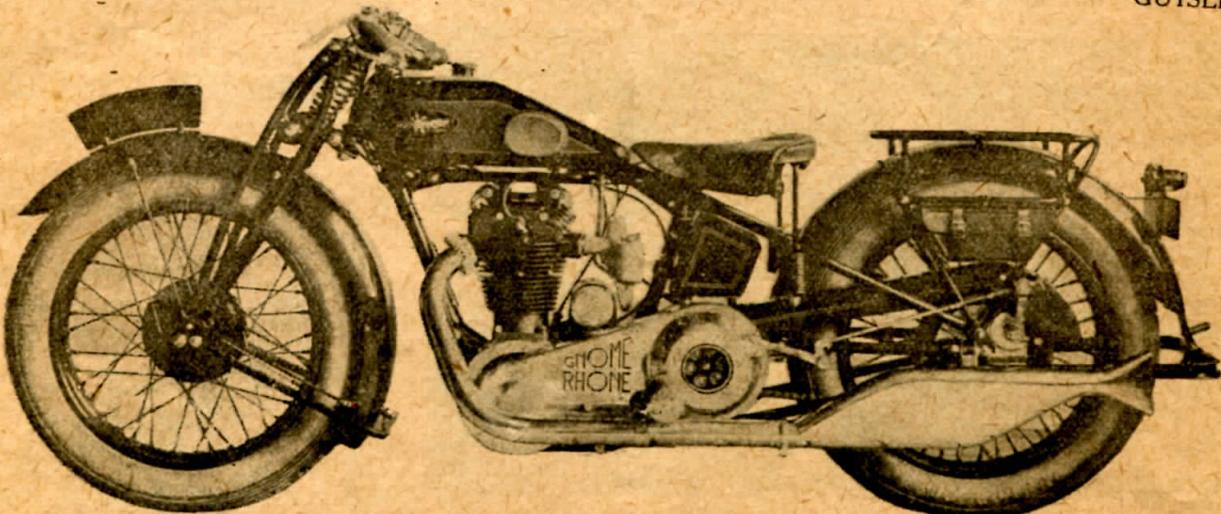
le « L. P. L. », le « L. M. P. », le « Madoz » et le « Moussard » ne gagne pas de terrain, malgré sa multiplicité. En général, à part de très rares exceptions, les motocyclettes de la catégorie 250 cmc. sont des 3 vitesses chaîne-chaîne, équipées de pneus de très forte section, et représentent la moto de grand tourisme, toute indiquée pour les longues randonnées et d'un prix peu élevé. Elles se prêtent parfaitement à l'usage en « duo » et, à notre avis, représentent un modèle capable de satisfaire une très nombreuse demande.

En 175 cmc. nous constatons, avec plaisir, la quasi disparition des 175 cmc. supersport, équipées de minuscules pneumatiques, de ces machines susceptibles de friser les 80 km.-h. sur un beau palier, mais qui, aux environs de 60 km.-h. balayaient la route d'une façon peu rassurante et inconfortable. Au contraire, nous voyons cette catégorie, en général, équipée de pneus de forte section, de moteurs un peu moins poussés, équipés de carburateurs à 1 ou 2 manettes, de volant magnétique ou de magnéto à avance fixe, de boîte 2 ou 3 vitesses et transmission chaîne-chaîne, devenant d'excellentes motocyclettes à tout faire. Quelques spécimens ont encore les chaînes courroie ; mais les exemplaires en sont réduits. Le 4 temps s'est implanté dans cette cylindrée et marque une augmentation sur l'an dernier. Il est uniquement représenté par le moteur « Zurcher » à culbuteurs, sauf une exception en « Moser ».

Dans le prochain numéro de *Moto Revue* un examen assez détaillé des différents modèles paraîtra. Nous nous sommes bornés ici à indiquer les tendances générales.

Trop de tringleries, de tuyauteries enlèvent à l'aspect extérieur de bien des machines, surtout chez les petites marques. Nous attirons l'attention de ces petits constructeurs qui, par ailleurs, méritent tous les encouragements pour des réalisations d'ensemble très satisfaisantes.

GUYSLET.



Indiscutablement, ce fut une surprise que Gnome et Rhône ménagea par la présentation de la belle supersport, cadre surbaissé ci-dessus. Gnome a pris deux ans d'avance et peut figurer près des belles productions anglaises.



Le Sport de la Semaine



Course de côte d'Auch

Le 23 octobre se courra à Auch la course de côte qui, chaque année, sert de galop d'entraînement aux principaux concurrents de la course de Griffoulet, qui se dispute, elle, à Toulouse, huit jours plus tard.

La course de côte d'Auch se déroulera sur la route de Vie-Fezensac et le départ sera donné au carrefour de la place d'Armes ; son parcours est de 2 km. 500.

Cette très intéressante épreuve sera suivie par tous les sportsmen avec la plus grande attention et d'ores et déjà, on peut affirmer que son succès sera très vif.

Pour tous renseignements, s'adresser à l'A. C. du Midi, 3, rue du Poids-de-l'Huile, à Toulouse.

Un nouveau Moto-Club en Savoie

Un certain nombre de motocyclistes à Thonon-les-Bains, viennent de se réunir autour de M. Marcel Bouvier, professeur à l'Institution Saint-Joseph de Thonon-les-Bains en vue de constituer un Moto-Club pour la région. *Moto Revue* apportera son aide à cet excellent propagandiste de notre sport.

Et ce qui nous plaît tout autant, c'est d'apprendre également que M. Bouvier, en temps que membre de l'Enseignement est décidé à constituer collatéralement un M.-C. des Scolaires de la région. Nous serons heureux de le favoriser aussitôt la constitution officielle qui ne va pas tarder du M.-C. des Scolaires de France.

Un nouveau Moto-Club dans l'Orne

Une trentaine de motocyclistes de la région de Vimoutiers ont l'intention de se grouper autour de l'ardent motocycliste qui a nom M. Savignard. Nos vœux les accompagnent pour la réussite de ce nouveau Club à qui *Moto Revue* accorde son patronage.



Le Moto-Club de Guipuzcoa : La 2^e épreuve de régularité sur 200 k. : le gagnant F. Fragnaud, fondateur du Club et vice-Président actuel, sujet français.

NOS CONSULTATIONS TECHNIQUES

Le Salon est fini. Moto Revue reprend ses consultations techniques, ainsi que nous l'avions annoncé.

Et voici nos conditions :

Consultations techniques : Pour recevoir directement réponse sur la question posée, il est absolument nécessaire de joindre 5 fr. à titre d'honoraires. Nous nous réservons, si le cas posé est d'ordre général, de faire paraître la demande et sa réponse dans les colonnes de Moto Revue. Le nom du correspondant est publié, sauf avis contraire de sa part.

Demarques de renseignements : Toute demande de renseignements doit se conformer aux conditions suivantes :

Pour les abonnés : joindre une enveloppe timbrée avec l'adresse du destinataire.

Pour les non abonnés : joindre une enveloppe timbrée et la somme de 1 fr. en timbres pour participation aux frais et recherches. (Toute demande non conforme à ces conditions est nulle et non avenue).

De l'excellent travail

Quel est celui de nos constructeurs qui le premier consentira à faire en France l'essai public et merveilleux qu'actuellement une marque anglaise a consenti à faire à Banbury. Parti le 4 octobre à midi, la moto de cette marque roule depuis sans arrêt, son moteur, tout au moins, n'a cessé de fonctionner une seconde. Cette moto est équipée en

sidecar. Les conducteurs se reliaient sur près de 10.000 kilomètres déjà couverts. Cette performance est contrôlée officiellement. *Moto Revue* est prêt à organiser une épreuve de même conception : avis à ceux qui veulent participer à un tel critérium.

Il est très curieux de constater que l'idée de la motorisation dans l'armée suit actuellement une progression rapide : nous avons découvert un ouvrage sur la *Motorisation dans l'Armée, et la Manœuvre stratégique* par une personnalité bien connue des milieux motocyclistes, le général Cemen. Cette brochure sera utilement lue par ceux qu'intéresse la question militaire.

Calendrier Sportif

OCTOBRE

23. — Course de Côte de Gometz-le-Châtel (A. C. I. F.).

Côte d'Auch (A. C. Midi).

30. — Course de Côte du Griffoulet (A. C. Midi).

Course des 50 k. Amateurs (Montlhéry)

NOVEMBRE

6. — Côte de l'Hôpital (A. C. Marseille).

11. — Coupe de l'Armistice (A. C. I. F.).

27. — Côte de Californie (A. C. Nice).

Calendrier des Clubs

OCTOBRE

Constitution du M. C. C. F. (*Moto Revue*).

Constitution du M. C. Scolaires (*Moto Revue*).

NOVEMBRE

15. — Démonstration militaire. (*Moto Revue*).



Une construction provinciale

C'est Ravat dont il s'agit

La moto provinciale, disions-nous, est de qualité non seulement égale, mais souvent supérieure à certaines constructions parisiennes. C'est notre collaborateur qui traitait telle question dans le numéro du Salon, qui a posé un pareil axiome.

La fabrication de province, dans l'esprit des gens peu initiés aux affaires, leur paraît subir une dépréciation en fonction même de son éloignement du gros centre : Paris. L'erreur est ancrée à ce point, que ces mêmes profanes sont tout surpris de s'apercevoir que les grosses usines telles Terrot, Monet-Goyon, Peugeot et... Ravat sont précisément en province. Ravat est établi à Saint-Etienne, dans une région industrielle très populeuse et cette marque est, actuellement, entre les mains de la majeure partie de la population de ces contrées ; aussi, nous croyons que l'intérêt est grand pour notre région séquanais et pour le reste de la France de connaître plus à fond les machines dont Ravat a établi, sur un même type général, une série de modèles remarquables.

Un modèle 500 cmc. a fait son apparition au Salon et nous n'avons pu entretenir nos lecteurs, ne l'ayant pas encore disséqué. Superbe racer à moteur Blackburne et soupapes latérales, nous croyons que cette nouvelle machine de la maison Ravat est suffisamment instructive pour nécessiter un article spécial dans notre prochain numéro de comptes rendu du Salon. Nous donnons simplement quelques-unes des caractéristiques principales de cette 500 cmc. remarquable.

Le moteur, disions-nous, est un Blackburne d'une puissance de 5 CV pour un régime de 2.400 tours-minute, et piston aluminium. Le cadre est de tubes en

raccords nervurés et fonte malléable, entièrement brasé, direction monobloc. La direction comporte des ressorts travaillant à la compression et un guide intérieur supprime les flottements désagréables provoqués par les cahots de la route. Les freins sont de « dimensions généreuses » : c'est la grande mode.

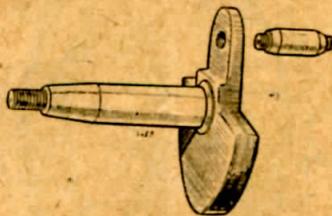
Cette 500 cmc. est remarquablement étudiée : sa vitesse atteint le fatidique 100 à l'heure ; pour une 500 cmc. latérales.

Le piston à déflecteur double.

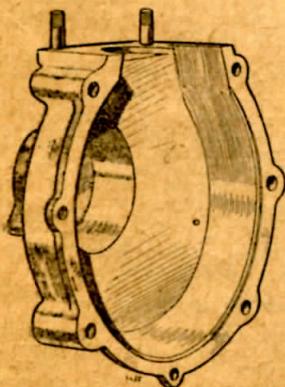


Le cylindre et sa culasse détachable ; remarquer le cloisonnement des lumières.

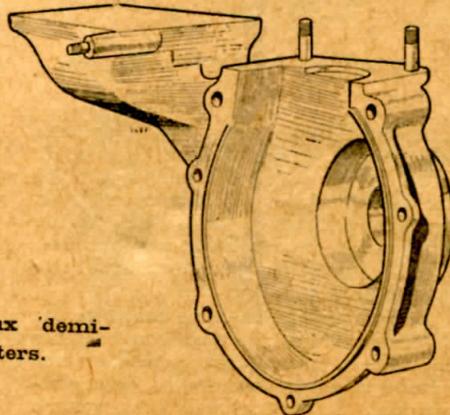
La bielle.



Un des manetons de vilebrequin.



Les deux demi-carter.



c'est certainement l'indice d'un moteur excessivement soigné, car seules, les marques dont l'outillage est très développé peuvent livrer à la clientèle de telles machines en série. Elle nous a paru assez originale et intéressante pour nécessiter, disions-nous, une étude particulière dans un prochain numéro.

L'usine Ravat n'est pas arrivé d'emblée à une production complète. De même que toutes les autres marques, des études antérieures et un stage graduel et complet l'ont conduite à la maîtrise du marché provincial.

Une conception unique, après de nombreux essais comparatifs, a permis à cette maison de stabiliser sur un type sérieux et suivi les différents modèles nécessités par une clientèle de plus en plus nombreuse et de plus en plus exigeante.

L'échelle Ravat débute par une 175 cmc. où l'on retrouve immédiatement les caractéristiques de toute la construction. Le moteur est simple : qualité énorme pour une clientèle qui n'aime pas les complications, souvent très onéreuses, auxquelles s'arrêtent nombre de constructeurs. Qui dit simple suppose des organes de mouvement réduits au minimum : non seulement la consommation s'en trouvera réduite par les frottements minimes, mais l'usure étant moindre la robustesse n'en sera que plus grande. A ces directives primordiales Ravat a ajouté une qualité maîtresse : le rendement : songez qu'effectivement sa 175 cmc. représente au ban une puissance réelle de 5 CV ; une telle étude du moteur lui assure, à notre avis, une supériorité incontestable sur bien d'autres machines de même cylindrée.

L'usine a de plus un bureau d'essais et d'études : ses laboratoires sont des plus modernes, ce qui explique le contentement des usagers de Ravat, car la 175 cmc. qui, à l'heure présente sillonne les routes du Sud-Est et Midi, a une caractéristique particulière : d'être rétive à toute usure anormale ; sa longévité est proverbiale.

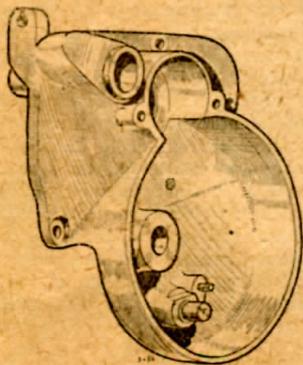
Cela tient peut-être aussi à l'interchangeabilité des pièces, le contrôle minutieux et précis de l'usine à ce sujet, en fait un garant d'excellente fabrication.

Trois types ont été prévus sur ces données en 175 cmc. : le populaire, à 2.250 francs ; le type *touriste* à 3.000 francs ; enfin le type *sport* à 4.200 francs. La dénomination de chacun définit elle-même sa destination. Le populaire est à chaîne et courroie, les pneus ont été prévus confortables, des 650 x 65. Dans le type *touriste*, la chaîne-chaîne est de rigueur avec mêmes pneus d'aisance ; le carburateur, à deux manettes, permet de faire donner au moteur toutes les exigences réclamées par la route. Quant au type *sport*, il est à culbuteurs, trois vitesses, chaîne-chaîne ; c'est un petit engin de rapidité, le rêve de la jeunesse tout désigné par sa coquetterie et son allure vite.

Ravat a poussé, ensuite, plus avant sa gamme. Le montage effectué par des spécialistes permet de roder le moteur de longues heures au ban et à l'huile, puis de subir l'épreuve expérimentale de la route. La boîte des vitesses est entièrement fabriquée par Rabat ; cette remarque indique nettement la valeur de l'outillage, car nos lecteurs n'ignorent pas la difficulté de construction d'un tel organe si minutieux.

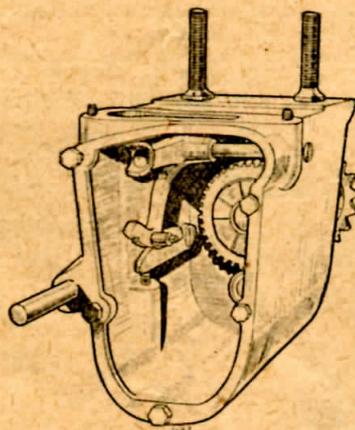
Ravat peut se vanter de n'avoir pas encore connu le moindre incident sur les milliers de boîtes actuellement en circulation. Aussi Ravat a pu, immédiatement après, se lancer dans le modèle supérieur, le 250 cmc.

Là encore, il a réussi d'un seul coup dans un modèle qui répond aux trois exigences-principes des acheteurs : les types utilitaire, touristique et sport. Cette 250 est à culbuteurs, ce qui l'apparente au type sport pour sa vitesse-limite élevée ; les pneus ballons de 700 x 80, lui assurent tout le confortable réclamé pour le grand tourisme, tout en conservant pour

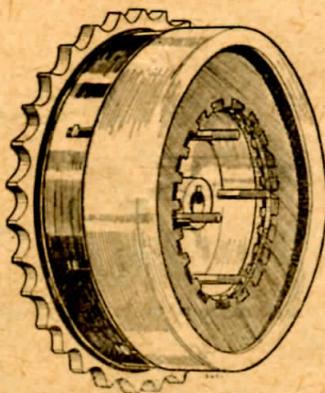


Le carter d'embrayage.

Le kick-starter et son ressort spirale : au-dessous le doigt d'embrayage.



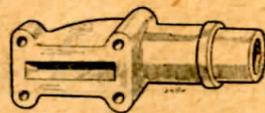
La carcasse de la boîte de vitesses.



L'embrayage à disques multiples.

la raison ci-dessus une marge de vitesse moyenne supérieure. Enfin, le prix de 5.850 francs de l'an dernier ayant été abaissé de près de 700 francs en fait la machine utilitaire pour sa réserve de puissance, sa maniabilité et sa robustesse. C'est le type 250, chez Ravat, qui flatte le plus notre penchant.

La gamme diatonique ne comporte pas de demi-mesures : certains constructeurs ont délayé leur construction dans une infinité de modèles, de types, de contre-marques, de contretypes ; cette gamme chromatique ne nous satisfait nullement :



La pipe d'admission.

c'est au constructeur à diriger le goût d'une clientèle peu initiée et non de se laisser emporter par la vague des désirs populaires désordonnés. Ravat a eu le courage de résister à cette poussée et a passé directement à la production d'une 350 cmc à 6.300 francs ; machine absolument moderne : pneus ballons, moteur culbuteurs, freins sur moyeux, rien n'a été omis pour en faire une machine très prisée.

Il serait curieux que notre jeunesse parisienne s'intéressât un peu plus à cette machine ; il est vrai que le provincial, plus ample dans l'emploi de son temps, sait mieux discerner la valeur et l'utilité d'un engin ; son choix est beaucoup plus rationnel que celui du citadin poussé de droite et de gauche sur une infinité de marques. Rien d'étonnant que la 350 cmc. Ravat soit devenue si populaire dans nos campagnes : sa valeur, sa durée et sa présentation en sont une garantie.

Et ainsi, de degré en degré, Ravat est arrivé à nous présenter cette année, au prix exact des plus grosses usines, à 7.200 francs, un modèle 500 culbuteurs Blackburne, dont nous ne pouvons résister à faire une étude dans le prochain numéro de *Moto Revue* et auquel nous renvoyons ceux de nos lecteurs en proie à l'indécision de la moto à acquérir.

Une Réunion Moto Revue

Moto Revue organise, cet hiver, à une date à fixer, une épreuve d'éclairage pour motos, sidecars et cyclecars. Le lieu et le jour seront fixés aussitôt que nous aurons obtenu toutes facilités administratives. Nous espérons obtenir un terrain au Bois de Boulogne pour permettre le développement de cette épreuve. Tous éclairages électriques ou acétylènes sont admis. L'épreuve comportera diverses séries éliminatoires dans le même style que celles organisées par notre excellent confrère *L'Auto* : épreuves d'éblouissement, de lecture à distance, de visibilité pratique, de réglages routiers, etc.

Les adhésions sont reçues dès ce jour à *Moto Revue*.

Nous organiserons cette épreuve probablement un samedi soir. Nous demandons aux adhérents de nous fixer sur leur désir d'organiser éventuellement un banquet qui réunirait tous les concurrents.

Avez-vous pensé à son graissage ?

Chaque fois que nous embrayons notre Maglum, nous constatons un tirage très particulier et du cliquetage, au ralenti, de notre machine. Pourtant aucun rapport direct ne peut être cause d'un tel phénomène, et après étude attentive, nous nous aperçûmes que le gros chapeau rond en cuivre était le couvercle d'un réservoir d'huile ; ce réservoir était vide, et voilà pourquoi nous avions des difficultés de marche. N'oubliez pas de graisser votre Maglum.

Cornélis chez Lucifer

Cornélis est pour la saison prochaine poulain dans l'écurie Lucifer, la nouvelle marque de motos de l'avenue de la Grande-Armée, Lucifer avec Cornélis : cela nous promet de brûlantes étincelles.

Mon petit doigt m'a dit....

... que le Comptoir de la Moto a rudement été surpris de voir descendre sa vitrine pour permettre l'entrée un peu brutale d'un modèle supersport, non compris à son catalogue.

... que la 500 d'une certaine marque, nouvelle venue à la motocyclette, ressemblerait étrangement à une machine dont pas mal d'exemplaires circulent sur nos routes.

... que le cadre de cette 500 serait exactement le même, y compris les repose-pieds et les freins.

... que Monet et Goyon songerait à embellir son nouveau cadre grâce à un réservoir enveloppant.

... que la suspension en trois points tendrait à faire des adeptes tant en France que dans le Royaume-Uni.

... que tout le monde sait que Dunlop fait une selle imputrescible et inattaquable à l'eau.

... que tout le monde sait aussi que Brown et Barlow, Binks et Amac ont fusionné pour faire « LE » carburateur.

... que, dans le plus grand secret, à l'abri des regards indiscrets, entouré de collaborateurs éminents et dévoués il aurait mis au point son nouveau métal.

... qu'il étonnera pas mal de gens avec son nouveau moteur.

... qu'il n'en a parlé qu'une fois, et devant René Thomas, Jean Collin du M. C. F. et qu'on a ri gentiment.

... qu'il ne savait pas ce que c'était que de démonter une culasse, il y a 3 ans et que maintenant il continue à travailler.

... que le record des 24 heures a des chances de rentrer chez son ancien possesseur grâce à une 8 cylindres apparue à l'horizon vers Billancourt.

... que son plus cher désir est de montrer aux Anglais ce qu'il peut faire en France, bien qu'il les aime bien.

... que l'on se demande si les constructeurs ont eu raison de présenter au Salon des 6 cylindres de si petite cylindrée.

... que quelques-uns d'entre eux obtenaient de meilleurs résultats avec un modeste 4 cylindres.

... que pour une fois la presse anglaise n'a pas trop ridiculisé la production motocycliste du Salon.

... que paraîtra, avant quelques mois, un essai de la nouvelle Monet à moteur Villiers 2 cylindres, 2 temps bloc-moteur.

... que l'année prochaine un ...iste pilotera une Magnat deux tubes, 250 Blackburne, managé par Feeny.

... que ce dernier courra en side-car en 600 avec un moteur 500 de la même marque.

... que la marque portant le même nom que le moteur d'aviation a baissé ses cadres et que c'est ce qu'avait demandé l'essayeur national.

... que ce dernier, devenu fou par suite de sa recherche du silence, a fait monter sur une de ses machines des silencieux sur ses amortisseurs de fourche.

... qu'une remarquable mise en boîte a été opérée sur le représentant d'une marque à grand débit pendant un déjeuner au restaurant des Centraux.

... que la remarquable 350 arbre à came en tête de chez Soyer quoique ressemblant au Chater Léa n'en est pas moins une excellente production... mais sans silencieux.

... que W.-L. Hendley le premier vireur anglais part disputer le T. T. Sud-Africain.

... que l'un des rares records sérieux appartenant à une marque française celui des 4 heures, a passé du palmarès de Terrot à celui de Vélocette.

... que l'année prochaine W.-D. Marchant espère rebattre ses merveilleux records sur une machine à culbuteurs 350.

... que l'on sent son influence sur les nouveaux modèles Motosacoche, quel beau cadre, et quel beau réservoir.

... que la machine à pédale bleu-marine équipée d'un moteur de course à culbuteurs a fait bien rire O. H. Camshaft.

... qu'il lui reste à attendre le record de Segrave 327 à l'heure, battu par Jean G... pour clôturer la série.

... qu'un certain ingénieur de très grand talent quittera la maison franco-anglaise pour rentrer dans une maison française.

... que la grande fabrique d'armes et de motos anglaises construirait des moteurs en France.

... qu'il a entendu les visiteurs du Salon discuter de la valeur d'une 8 cylindres, 9 CV, avec des appréciations sincèrement contradictoires et... unanimes.

... que l'on croit qu'il s'agit d'une maison à tendances évolutionnistes très marquées dont la spécialité est de monter des voitures à 1, 2, 3, 4, 5 cylindres, etc...

... que l'insuccès de cette firme cessera un jour ou l'autre, probablement lorsque l'accumulation des cylindres aura donné à ses réalisations un résultat tangible.

... que nous craignons que le volume sans cesse accru de cet engin ne diminue sensiblement les possibilités du problème acheteur, si l'on s'en rapporte au catalogue distribué.

... que M. Tommy de la maison Harley de Neuilly vient d'être promu à la dignité de père de famille... qu'en conséquence de son attachement à la marque à laquelle il consacre son activité il pourrait se faire que la fillette, à lui accordée par le ciel, eut, au moins parmi ses parents celui de Arlette

O.-H. CAMSHAFT.

Un beau nom : La Flèche d'Or

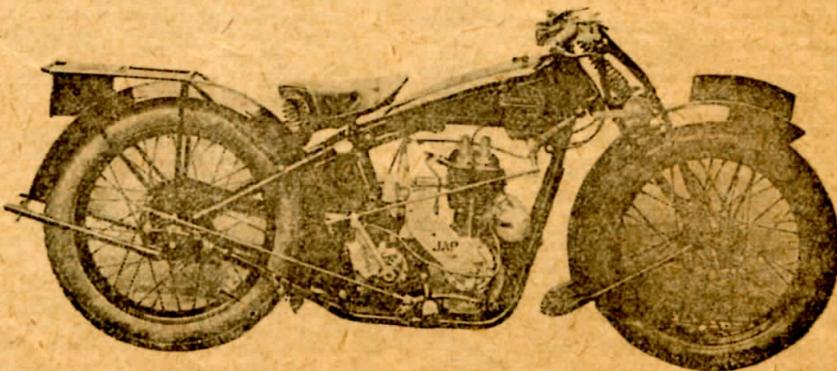
Comme nous avons regretté, dans le numéro hors-série du Salon, n'avoir pas entretenu les lecteurs de *Moto Revue* de la nouvelle 350 cmc., dont nous avons aperçu et disséqué, au Grand-Palais, les lignes superbes et la mécanique impeccable. La faute n'en est pas à nous-même, mais au temps implacablement régulier qui n'a pas permis à l'excellente firme de Colombes de nous donner à la date voulue toute la documentation voulue. Et c'est pourquoi nous donnons aujourd'hui la photo de cette 350 cmc., dont le nom est tout un programme : Flèche d'Or ! Une belle ligne, un cadre nettement dessiné, tels sont les caractères qui frappent tout d'abord le visiteur. La Flèche d'Or est équipée d'un J. A. P. 347 cmc., à 4 temps. Monocylindre à larges ailettes de refroidissement de 70 d'alésage et 90 de course. Le graissage est assuré par pompe mécanique. La transmission est chaîne-chaîne avec boîte à 3 vitesses. Deux freins sur tambour intérieur, et garde-boue extraordinairement larges complètent très heureusement la ligne.

La vitesse de la Flèche d'Or se tient entre 90 et 100 km. à l'heure, ce qui est excellent pour un 350 cmc. Les pneus

sont au choix de 700×100 ou de 27×4 1/2, c'est-à-dire excessivement confort pour répondre au désir unanime de la clientèle.

Comme on le voit par cette courte nomenclature, la Flèche d'Or a beaucoup de son aînée la Flèche Bleue, cette jolie petite 175 cmc., dont nous avons tant vanté les charmes l'an passé. La gamme Soyer sera ainsi bientôt complète. La Flèche Bleue a, en effet, été établie soit en

chaîne-courroie, soit chaîne-chaîne ; une 250 cmc., chaîne-courroie bien connue, car elle sillonne victorieusement nos routes, est venue allonger l'échelle Soyer. Et voici une superbe 350 cmc., à moteur J. A. P. à culbuteurs, qui complète la collection Soyer d'une heureuse façon. Beau nom et belle réalisation : nous avons donc belle raison de revenir sur cette fabrication soignée.



La Soyer à culbuteurs, moteur JAP



Nouvelles de Belgique



Ce que « Moto Revue » fera l'an prochain

Nous avons parlé en son temps du vaste concours de tourisme, qui sous le nom de « Rallye Gillet » mobilisa durant cette saison la grosse masse des motocyclistes et automobilistes belges sans distinction de firmes.

Chaque dimanche, en effet, plusieurs clubs ayant leur siège dans des régions différentes du pays se chargeaient de l'organisation des contrôles de ces rallies.

Les participants choisissaient librement parmi eux. Ils effectuaient l'excursion qui les intéressait le plus, s'arrêtaient quelques instants à l'endroit désigné pour faire viser leur carte, puis continuaient leur promenade.

Cette formule était faite pour plaire aux sportsmen d'autant plus qu'ils participaient sans dérangement à un grand concours richement doté de 200.000 fr. de prix.

Tous les clubs motocyclistes belges avaient offert leur collaboration à M. Léon Gillet qui, avec un Comité directeur, avait établi un calendrier général de façon à ce que ces organisations puissent être réparties pour atteindre chaque dimanche le pays tout entier.

En concevant et en dotant ce grand concours populaire, l'actif industriel herstalien a créé un excellent mouvement en faveur du tourisme et a pleinement atteint son but. Nous ne pouvons qu'encourager ces initiatives qui sont de la meilleure propagande.

La journée des records

La journée des records, organisée par la Fédération Motocycliste de Belgique sur la splendide route d'Oostmalle (province d'Anvers) devait clôturer de façon magistrale la série des grandes épreuves du calendrier belge de 1927.

Ce fut une belle journée de sport avec un clair soleil automnal; aussi, jamais on ne vit pareille foule à Oostmalle. Les estimations vont jusqu'à 25.000 personnes. C'est encourageant.

Il est vrai que les records exercent toujours une sorte de fascination pour le public. En plus, après une saison très chargée, illustrée même de plusieurs performances remarquables, les records offrent le moyen le plus certain de révéler les progrès et perfectionnements accomplis au cours d'une année.

A la veille du Salon de l'Automobile, les constructeurs victorieux retirent une publicité d'une très grosse efficacité.

..

Ce fut donc une rare journée. La carburation était excellente et tout aurait été parfait si le vent n'avait légèrement contrarié les concurrents.

L'épreuve se disputait suivant la formule internationale. Elle comprenait un kilomètre à parcourir dans les deux sens; la moyenne des temps intervenant seule pour décider d'un record.

MM. Marcellis, Velecom, Joostens et Niens, chronomètres contrôlaient le fonctionnement du chronométrage électrique indispensable pour enregistrer les temps au cours d'une manifestation de cette importance, où le résultat n'est souvent acquis qu'avec un écart de quelques centièmes de seconde. La participation était nombreuse. Il y avait une bonne quarantaine de concurrents.

La grande victoire revint à la F. N. qui, avec Sbaiz et Lovinfosse — l'équipe détentrice des records du monde des 24 heures à Monza — s'attribue plusieurs temps intéressants.

Sbaiz domine le lot des concurrents dans les deux catégories les plus intéressantes, soit en 350 cmc. et 500 cmc.

Dans la première, il augmente le record de plus de 5 kilomètres le portant cette fois à 157 km. 480; tandis que dans la seconde, il élève la moyenne de 161 km. 362 à 174 km. 842 frisant ainsi un record du monde.

L'ardent Lovinfosse le second valeureux pilote de la F. N. était spécialement préparé pour le sidecar. Et il a pleinement réussi. Il démolit ainsi successivement les temps en 350 cmc. réalisant 124 km. 009 et atteignant 140 km. 168 en 600 cmc.

En départ arrêté nouvelles performances éblouissantes de Lovinfosse cette fois. D'abord en 500 cmc. solo il atteint 116 km. 693 et porte ensuite en sidecar 350 cmc., la moyenne à 99 km. 447 mètres.

Voilà le bilan magnifique réalisé par la Fabrique Nationale qui s'attribue ainsi cinq records au cours de la même journée.

Les machines détentrices de ces temps merveilleux sont des engins bloc-moteur du type bien connu.

A cette série de victoires, il faut ajouter la magnifique performance de la grande marque française Terrot qui, avec Lipman en sidecar 250 cmc., porte le record de 86 km. 705 à 95 km. 782.

L'ex-champion de Belgique Edmond Claes-

Notre Numéro du Salon a obtenu un formidable

-- succès --

Il ne pouvait en être autrement, car c'était une édition de luxe. En plus de la couverture tirée en héliogravure et des deux superbes hors-texte tirés également en héliogravure, notre Numéro Hors Série contenait une brochure de 32 pages: « Le Memento de Moto-Revue », contenant tous les renseignements utiles au Motocycliste et à l'Automobiliste: formalités, mesures usitées, vitesses, impôts, pas de vis, pneus, dimensions de plaques, records, recensement militaire, lettres minéralogiques, pistes et autodromes, assurances, tribunal, conventions, code de la route, rampes et pourcentages, stationnements, éclairage, etc...

Ce Numéro renferme un modèle de statuts pour fonder un club, des indications pour organiser des gymkhanas, et enfin la description des nouveautés, telles que la 350 cmc., René Gillet, etc., etc...

Il reste quelques numéros exclusivement réservés à nos Abonnés qui pourront se les procurer à 5 fr. (joindre 0 fr. 50 pour le port).

Aucun envoi au tarif appliqué jusqu'à ce jour, et qui était accordé exceptionnellement pour les commandes reçues jusqu'au 28 Septembre; c'est 5 fr. (0 fr. 50 pour port) et exclusivement pour nos Abonnés. Aucun numéro ne sera remis à nos Lecteurs, même à 7 fr. 50, son prix de vente.

sens fit une rentrée remarquable sur Saroléa, mais ne pouvait lutter avec succès contre son redoutable rival de la F. N.

Principaux résultats:

Départ lancé

Catégorie 175 cmc. — 1. Van Geert (Rush) 35"56, 101 km. 237.

Catégorie 250 cmc. — 1. Milhous (Rush), 30"32, 118 km. 735; 2. Lipman (Terrot), 30"44, 118 km. 265; 3. Liesens (Bovy), 80 km. 803.

Catégorie 350 cmc. — 1. Sbaiz (F. N.), 22"86, 157 km. 480; 2. Van Geert (Rush), 27"81, 129 km. 449; 3. Demeuter (Rush), 128 km. 205; 4. Luc (Bovy), 121 km. 519.

Catégorie 500 cmc. — 1. Sbaiz (F. N.), 20"59, 174 km. 799; 2. Claessens (Saroléa), 22"57, 159 km. 503.

Catégorie 750 cmc. — 1. Claessens (Saroléa), 22"65, 158 km. 940; 2. Carlo (Norton), 29"72, 121 km. 130.

Catégorie 1.000 cmc. — 1. Patchett (MacEvoy), 21"54, 167 km. 130; 2. Herkuleyns (Indian), 23"40, 153 km. 846.

Sidecars

Catégorie 350 cmc. — 1. Lovinfosse (F. N.), 29"02, 124 km. 052.

Catégorie 600 cmc. — 1. Lovinfosse (F. N.), 25"68, 140 km. 186.

Catégorie 1.000 cmc. — 1. Patchett (MacEvoy), 27"65, 130 km. 198.

Départ arrêté

Catégorie 250 cmc. — 1. Lipman (Terrot), 37"55, 95 km. 859.

Catégorie 500 cmc. — 1. Lovinfosse (F. N.), 30"85, 116 km. 693.

Sidecars

Catégorie 350 cmc. — 1. Lovinfosse (F. N.), 36"20, 99 km. 447.

Catégorie 600 cmc. — 1. Lovinfosse (F. N.), 33"68, 106 km. 888.

RECORDS BELGES ABAISSÉS

Départ lancé

Catégorie 350 cmc. — Sbaiz sur F. N. avec 157 km. 400 (record précédent: 152 km.).

Catégorie 500 cmc. — Sbaiz sur F. N. avec 174 km. 799 (record précédent: 161 km. 362).

Sidecars

Catégorie 350 cmc. — Lovinfosse sur F. N. avec 124 km. 052 (record précédent: 121 km. 930).

Catégorie 600 cmc. — Lovinfosse sur F. N. avec 140 km. 186 (record précédent: 112 km. 650).

Départ arrêté

Catégorie 250 cmc. — Lipman sur Terrot avec 95 km. 859 (record précédent: 86 km. 705).

Catégorie 500 cmc. — Lovinfosse sur F. N. avec 116 km. 693 (record précédent: 112 km. 149).

Sidecars

Catégorie 600 cmc. — Lovinfosse sur F. N. avec 106 km. 888 (record belge établi).

Catégorie 350 cmc. — Lovinfosse sur F. N. avec 99 km. 447 (record précédent: 83 k. 682).

Georges DETAILLE.

CORRESPONDANCES REDAC-
TIONNELLES

Toutes les communications à Moto Revue qui ne rentrent pas dans les questions strictement administratives (abonnements, réclamations, envois, etc.) ou de consultations techniques, ou de renseignements divers, et qui sont plus spécialement destinées à notre Rédaction devront se conformer aux conditions suivantes, pour nous faciliter la rapidité et la facilité de nos travaux.

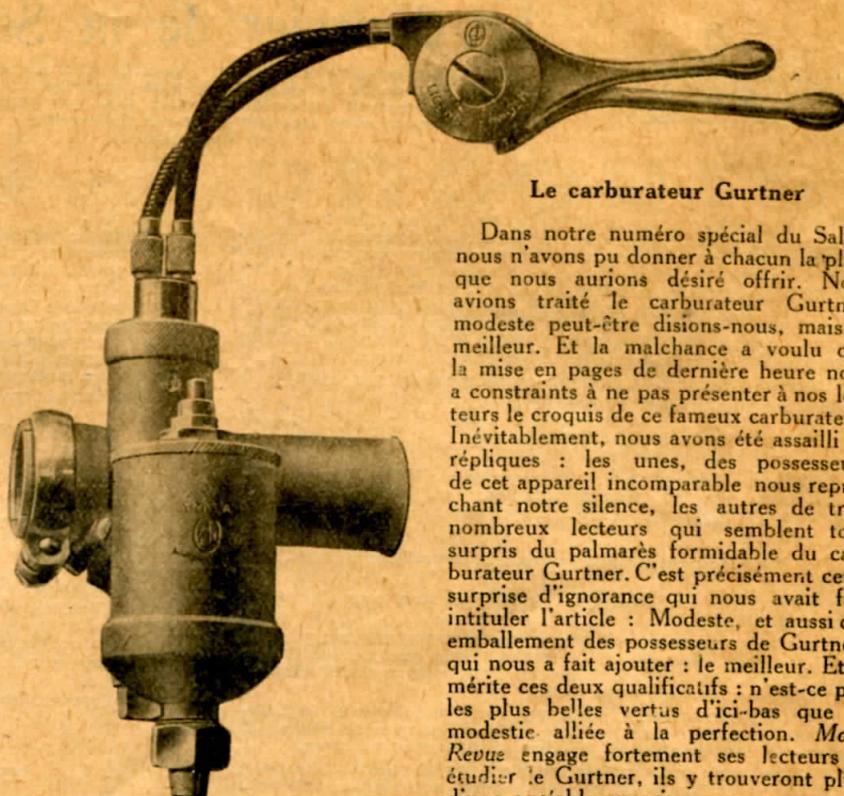
Lettres : Etre écrites d'un seul côté de la page, autant de lettres séparées que de sujets traités; ne pas mélanger les questions renseignements avec les renouvellements d'abonnement.

Photos : Envoyer des photos toujours nettes; inutile de nous adresser des « lous » qui ne pourront être reproduits. Mettre, au dos de l'épreuve, vos noms et adresses complets ainsi que le sujet de l'illustration.

Nous préférons, toutefois, recevoir le film ou le cliché.

Moto Revue préconise

M. Proudaham, le magistrat parisien qui préside aux destinées judiciaires de l'automobile, vient de signaler à notre confrère *L'Intransigeant*, une constatation pénible : il lui paraît que le système de délivrance du permis de conduire est entaché à l'origine. C'est aussi et depuis longtemps notre avis : la bonne volonté du colonel Mayerhoffer est impuissante et voilà pourquoi nous réclamons un statut plus adéquat aux circonstances. Ne trouvez-vous pas la réflexion du magistrat instructeur piquante et particulièrement grave ?



Le carburateur Gurtner

Dans notre numéro spécial du Salon, nous n'avons pu donner à chacun la place que nous aurions désiré offrir. Nous avons traité le carburateur Gurtner, modeste peut-être disions-nous, mais le meilleur. Et la malchance a voulu que la mise en pages de dernière heure nous a contraints à ne pas présenter à nos lecteurs le croquis de ce fameux carburateur. Inévitablement, nous avons été assailli de répliques : les unes, des possesseurs de cet appareil incomparable nous reprochant notre silence, les autres de trop nombreux lecteurs qui semblent tout surpris du palmarès formidable du carburateur Gurtner. C'est précisément cette surprise d'ignorance qui nous avait fait intituler l'article : Modeste, et aussi cet emballement des possesseurs de Gurtner, qui nous a fait ajouter : le meilleur. Et il mérite ces deux qualificatifs : n'est-ce pas les plus belles vertus d'ici-bas que la modestie alliée à la perfection. *Moto Revue* engage fortement ses lecteurs à étudier le Gurtner, ils y trouveront plus d'une agréable surprise.

Pour déterminer les hésitants....

La Liste des Prix dotant notre GRAND CONCOURS est complétée par les

REMARQUABLES PRIX suivants :

- | | |
|---|-----------|
| 1 ^o Une Moto Super-Sport Gnome et Rhône, moteur à culbuteurs, 500 cmc. | 7.500 fr. |
| Valeur | |
| 2 ^o Une Moto Grand Sport Gnome et Rhône, moteur à soupapes en chapelles, 500 cmc. Valeur | 6.200 fr. |
| 3 ^o Une Moto Gnome et Rhône, 250 cmc., amateur, 2 temps. | 4.600 fr. |
| Valeur | |
| 4 ^o Une Moto Jean Thomann, Sport, 350 cmc., 2 ¹ temps. | 5.700 fr. |
| Valeur | |

Et d'autres prix suivront.

Nous rappelons les conditions de participation à ce Grand Concours doté de

100.000 francs de Prix

(14 MOTOCYCLETTES DE GRANDE MARQUE)

Etre abonné ou s'abonner à partir du N^o 218 du 15 Avril, et répondre à toutes les questions déjà demandées dans les N^{os} dont la liste suit :

- 1^{re}. M. R. 15 avril. — 2^e M. C. A. 25 avril. — 3^e M. R. 1^{er} mai — 4^e M. C. A. 10 mai. — 5^e M. R. 15 mai. — 6^e M. C. A. 25 mai. — 7^e M. R. 4 juin. — 8^e M. R. 18 juin. — 9^e M. R. 25 juin. — 10^e M. R. 2 juillet. — 11^e M. R. 9 juillet. — 12^e M. R. 16 juillet. — 13^e M. R. 23 juillet. — 14^e M. R. 30 juillet. — 15^e M. R. 6 août. — 16^e M. R. 13 août. — 17^e M. R. 20 août. — 18^e M. R. 27 août. — 19^e M. R. 3 sept. — 20^e M. R. 10 sept. — 21^e M. R. 17 sept. — 22^e M. R. 24 sept. — 23^e M. R. 1^{er} octobre. — 24^e M. R. 8 octobre. — 25^e M. R. 15 octobre.



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).



Mea maxima culpa !...

Il ne faudrait pas que le fait d'écrire l'histoire des routes en France vous permette d'écrire une histoire de France fantaisiste. Je lis page 587 : « C'est Henry IV qui, avec sa clairvoyance habituelle, créa la charge de Grand Voyer de France et l'attribua à Sully. Cet office de Grand Voyer fut supprimé en 1526 et rétabli en 1545... » D'où il résulte que bien avant 1526, Henri IV créa cette charge pour l'attribuer à Sully. Or, si mes souvenirs sont exacts, Henri IV régna de 1589 à 1610 et naquit en 1553. Il n'a donc pu, en 1526, donner à Sully, né lui-même en 1559, pareille charge.

Comment l'auraient-ils fait puisqu'ils n'étaient pas nés ? Sans rancune et bien cordialement

GONIN, à Sens,
abonné.

Ce qui nous fait plaisir c'est de constater que Moto Revue est lue attentivement par tous. Absolvez-nous, car c'est 1625 et 1645 qu'il fallait lire : le typographe mérite la mort ! c'est lui le coupable.

Contentement... bons voyages... excellents hôtels...

Nous insistons sur l'authenticité de cette lettre dont nous n'avons pas supprimé une virgule.

Il y a une quinzaine de jours je vous ai renouvelé mon abonnement à *Moto Revue* pour une année. Vous m'excuserez d'avoir tardé de quelques jours pour vous faire parvenir ce renouvellement car j'étais en voyage à ce moment.

Il y a déjà un moment que je suis pour vous écrire et tout simplement pour vous dire toute la satisfaction que j'éprouve à la lecture de chaque numéro de votre si intéressante Revue.

J'estime qu'un motocycliste qui n'est pas abonné à *Moto Revue* n'est pas un motocycliste, car je considère votre Revue comme le point de ralliement de tous les motocyclistes. Et nous devons tous être abonnés pour faire prospérer votre Revue qui nous aide grandement par ses conseils et ses articles si intéressants, et qui nous soutient dans tous les cas. La majorité des motocyclistes sont des fanatiques de la moto et pour la prospérité de notre sport favori, nous devons tous être abonnés, *Moto Revue* doit être notre emblème.

Je voudrais voir *Moto Revue* créer un insigne pour ses abonnés, pas seulement un insigne placé sur notre moto, mais pouvant se mettre à la boutonnière de façon à ce que nous puissions nous reconnaître partout, en ville ou dans les réunions sportives. Cela est, je crois, le vœu de bon nombre de vos abonnés et j'espère que vous envisagez cette question qui a dû vous être déjà posée, je le crois.

Je voyage beaucoup dans une année, je suis très peu à Paris. Partout où c'est possible je vais en moto car je suis un fervent, un acharné de la moto. C'est seulement ma deuxième année d'abonnement, mais je suis un lecteur très vieux de votre Revue; je ne m'abonnais pas à cause de mes fréquents voyages et j'avais ainsi le plaisir d'acheter *Moto Revue* à l'endroit où je me trouvais, mais j'ai sacrifié le plaisir de me procurer votre Revue en voyage et j'attends mon retour à Paris pour vous lire ou alors je me la fais adresser où je suis. Mais j'ai préféré m'abonner pour vous apporter mon aide.

Je fais une renommée très méritée à votre Revue dans mes voyages et j'ai même pris une résolution : s'il m'arrive de dépanner un motocycliste sur la route, je n'exigerais de lui qu'un abonnement à *Moto Revue* car je veux faire tout mon possible pour faire prospérer votre Revue et le sport motocycliste qui est le plus beau sport et le plus agréable que je connaisse. En ce moment je suis à Honfleur, dans le Calvados, je fais des installations de moteurs sur des bateaux de pêche. Je suis en compagnie de ma moto Gnome et Rhône 500 cmc. et de ma femme qui adore le tan-sad.

Si je devais vous signaler en détails les services et les bons moments que me procure ma moto, je devrais faire un livre. Je regrette une chose, c'est de ne pouvoir participer à vos rallies; peut-être l'année prochaine aurais-je la chance de pouvoir participer à quelques-uns.

Je viens très souvent à Honfleur; à l'hôtel où je descends le patron est un de mes amis, je lui ai parlé de vos sorties, je puis vous signaler son hôtel pour les motocyclistes qui seraient de passage dans la région; ils y seront très bien accueillis et surtout à l'abri des coups de fusils.

Si un jour vous voulez faire une sortie motocycliste et avoir un but de promenade, Honfleur est bien placé, à peine 200 kilomètres de Paris et une route superbe, Trouville à 12 kilomètres et quelques curiosités à Honfleur. A l'hôtel de la Gare il peut être reçu environ 200 motocyclistes, le prix du déjeuner ou dîner à 12 francs par tête n'est pas exagéré; ci-joint un menu pour vous donner une idée, par jour : petit déjeuner, dîner et chambre : 30 francs par personne. Le propriétaire de l'hôtel est lui-même un automobiliste; ne pourriez-vous faire un insigne qui pourrait être apposé à la porte des hôtels et

même des garages recommandés par *Moto Revue*. Le propriétaire de cet hôtel en question m'a dit qu'il serait prêt à payer une cotisation pour cela.

L'insigne pourrait être le même que celui dont je vous parle précédemment et qui nous permettrait de nous reconnaître, mais en plus grand, naturellement. Cet insigne pour vos abonnés devrait être strictement personnel.

Monsieur le Directeur de *Moto Revue*, je vous prie de bien vouloir m'excuser de ma trop longue lettre qui va peut-être vous ennuyer. C'est à regret que je termine mon entretien en souhaitant prospérité à votre grande Revue et à la satisfaction de voir chaque jour grossir le lot des motocyclistes.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments dévoués.

Un abonné et motocycliste acharné,
Pierre LEVEQUE,
18, rue de Nantes, Paris (19^e).

P. S. — A ma rentrée à Paris, je vous enverrai l'adresse des personnes qui habitent dans ma rue et qui ont une moto; elles ne sont pas abonnées, mais je leur en ai parlé en leur faisant entrevoir les avantages nombreux dont nous bénéficions.

Je crois qu'en leur écrivant, vous auriez la chance d'avoir des abonnés de plus. Ces personnes ont pris une assurance cette année, qui leur a coûté très cher en comparaison des conditions que vous faites; avec la différence elles pourraient se payer deux abonnements à votre Revue. En plus de cela, ces motocyclistes sont novices et vos conseils leur seraient des plus utiles.

Dès ma rentrée à Paris, vous pouvez compter sur moi pour avoir l'adresse.

Meilleures salutations.

LEVEQUE.

Isadora Duncan a heurté la mort

Je viens de lire avec satisfaction un article de première page sur votre dernier numéro au sujet des « vêtements flottants » et des conséquences adéquates. Sans être taxés de rabâchages, vous pourriez y revenir fortement.

Etant sur la route en direction de Senlis, l'année dernière, avec ma gamine en tan-sad, elle a treize ans, une grande écharpe longue et large la protégeait; nous étions en octobre. Je fus hélé par les passagers d'une voiture qui s'arrêta un peu plus avant et m'attendit au passage. L'écharpe en laine était détachée dans le dos et pendait plus bas que le moyeu arrière. J'ai eu un frisson en pensant à ce qui nous serait arrivé.

GRIMAU, à Paris.

Mise au point intéressante...

J'ai appris par certains fervents sidécaristes qu'on portait un jugement un peu sévère sur la modification en 6 CV des moteurs Powerplus 9 CV qui animent les machines « Indian ».

J'ai noté, avec l'Indian que je possède et qui a été transformée en 6 CV par Poinard il y a un an, une économie considérable dans la consommation d'essence atteignant 30 % sur l'ancien modèle et pour l'huile 25 %; une conduite infiniment plus aisée, plus souple, ayant pour effet de ménager les forces du conducteur (randonnées plus longues, moins de fatigue).

La tâche de tous les organes de la machine est réduite dans une proportion considérable car la marche du moteur n'arrache pas brutalement, mais roule véritablement sans violence tout en donnant la surprise d'une impression de puissance.

En résumé, moins de consommation, moins d'impôts, moins de réparations et moins de fatigue pour l'homme et pour les choses; des sorties par conséquent plus agréables et même — je le répète, plus longues.

Je n'ai pas désiré davantage et beaucoup seront comme moi. Je ne dis pas que cette transformation n'offre aucune critique. Il est vrai par exemple que la puissance est diminuée et que de ce fait la moyenne de vitesse en est sensiblement réduite. Mais j'ai constaté par contre que je pouvais aller sur le plat aussi vite avec la 6 CV qu'avec la 9 CV.

Personnellement, je néglige tout à fait cette question car je me suis mis du côté des personnes qui font du sidécar pour le plaisir et non pour le risque qui s'accroît avec la vitesse. Je ne veux pas conclure que je n'aime pas trouver dans ma machine l'effort que l'on doit pouvoir lui demander soit après une crevaillon, soit après tout autre arrêt, et cela je l'ai bien souvent obtenu.

Je voudrais pouvoir développer davantage cette lettre mais je n'ose pas vous demander une plus grande place. J'espère cependant qu'elle aura apporté une mise au point utile et je vous remercie beaucoup à l'avance de son insertion.

Emile TERRÉ, 43, rue de Fleurus, Paris.

CLASSEMENT DES PRIX DOTANT NOTRE Grand Concours

N ^{os}		N ^{os}	
1.	Une moto 175 cmc. Griffon, des Etablissements GRIFFON	4.180	"
2.	Une moto Tour de France 175 cmc., Rovin, des Etablissements ROVIN	3.850	"
3.	Une moto type B. 3 vitesses Ultima, des Etablissements BILLION	3.750	"
4.	Une Royal-Moto, bloc-moteur pneus ballons, selle Terry, transmission par chaîne, des Etablissements ROYAL-MOTO	3.600	"
5.	Une motocyclette Rochester 175 cmc., 3 vitesses, montée sur pneus ballons Dunlop, boîte de vitesses Sturmev-Archer, chaîne Renold, moteur Duten, de la S.I.V.E.	3.600	"
6.	Une motocyclette Le Grimpeur, 25 cmc., 3 vitesses, des Etablissements DELAUNAY	3.600	"
7.	Une motocyclette touriste, 175 cmc., 2 vitesses, Alcyon, des Etablissements ALCYON	3.400	"
8.	Un sidecar type T. E. A., avec carrosserie complètement recouverte de similicuir bleu, muni d'une quatrième attache et d'un pneu Dunlop 26x5, avec tablier et pare-brise, des Etablissements BELGIAN-SIDECARS	3.300	"
9.	Un bon de crédit de 3.000 fr. Gillet, des Etablissements René GILLET	3.000	"
10.	Une motocyclette, modèle universel, 175 cmc., 2 vitesses, Stella, des Etablissements STELLA	2.550	"
11.	Une motocyclette touriste, 175 cmc., monovitesse Kervran, des Etablissements KEVRAN	2.200	"
12.	Un sidecar pour machine 350 cmc., comportant : châssis du type « M » surbaissé, carrosserie type famille une place et demie, pare-brise, pneumatique et chambre à air ballon, des Etablissements P. E. U. P. L. E.	2.100	"
13.	Une motocyclette type A, monovitesse, Motorhonyx des Etablissements de Constructions Mécaniques du Rhône	1.775	"
14.	Une carrosserie Le Flotteur, monoplace, capot et pare-brise avec châssis, des Etablissements Le Crédit Motocyclette et Automobile	1.600	"
15.	Un sidecar type léger, pour machine de 175 ou 250 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	"
16.	Une boîte 3 vitesses Moss, type SM 3 S., des Ets MUNRO	1.200	"
17.	Un paletot cuir acajou, long, 1,10, doublé agneau, des Ets SAHNA	850	"
18.	Un paletot cuir acajou, long, 1,10, doublé agneau, des Ets SAHNA	850	"
19.	Un appareil Maglum L. M. C., type C. R., posé des Ets MAGNETO-LUMIERE	850	"
20.	Un appareil Maglum L. M. C. type C. R. M. posé des Ets MAGNETO-LUMIERE	850	"
21.	Une boîte Picard 4 vitesses, des Ets PICARD	750	"
22.	Une boîte 3 vitesses 350 cmc., des Ets STAUB	740	"
23.	Une boîte 3 vitesses 250 cmc., des Ets STAUB	690	"
24.	Une boîte 3 vitesses 175 cmc., des Ets STAUB	600	"
25.	Une boîte Picard n° 2, des Ets PICARD	600	"
26.	Un volant magnétique S. A. F. I., type F. des Ets S. A. F. I.	500	"
27.	Une boîte Picard n° 1 des Ets PICARD	470	"
28.	Un étai à rotule S. S. V. 140 % des Ets S. A. F. I.	450	"
29.	Une magnéto 2 B 1, Magnéto-France, des Ets MAGNETO-FRANCE	435	"
30.	Une garniture Protex pour voiture, des Ets PROTEK	300	"
31.	Un compteur Jaeger, des Ets JAEGER	295	"
32.	Un carburateur Amac, type 15 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	290	"
33.	Un carburateur Amac, type 15 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	290	"
34.	Une fourche nouveau modèle, pour pneus ballons, des Ets MUNRO	290	"
35.	Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	275	"
36.	Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	275	"
37.	Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	275	"
38.	Un carburateur Cozette, des Ets COZETTE	260	"
39.	Une selle Terry tandem, avec poignée, siège 33x33, des Ets DELLHEIM	253	"
40.	Une selle Leckie pour sidecar, des Ets MUNRO	250	"
41.	Un étai à rotule S. S. V. 100 %, des Ets S. A. F. I.	235	"
42.	Un étai à rotule S. S. V. 100 %, des Ets S. A. F. I.	235	"
43.	Une selle Terry moto 200 à 500 cmc., siège 33x33, des Ets DELLHEIM	234	"
44.	Un trench coat, tissu imperméable, vert écossais, des Ets SAHNA	225	"
45.	Une montre électrique Técalémit, des Ets TECALÉMIT	200	"
46.	Un phare n° B, avec lampes et supports, des Ets R. COLIN	198	"
47.	Un phare n° B, avec lampes et supports, des Ets R. COLIN	198	"
48.	Un étai à rotule S. S. V. 70 %, des Ets S. A. F. I.	190	"
49.	Un étai à rotule S. S. V. 70 %, des Ets S. A. F. I.	190	"
50.	Une montre Jaeger, des Ets JAEGER	180	"
51.	Une selle tandem moto Léda, avec garniture cuir avec poignée, Ets LEDANOIS	180	"
52.	Une selle tandem moto Léda, avec garniture cuir et avec poignée, des Ets LEDANOIS	180	"
53.	Une selle tandem moto Léda, avec garniture cuir et avec poignée, des Ets LEDANOIS	180	"
54.	Une selle Terry moto légère, 175 cmc., modèle Baby, siège 29x29, des Ets DELLHEIM	175	"
55.	Une selle tandem type Sport n° 145, des Ets SAKER	152	"
56.	Un filtre à air monté avec pièces Técalémit, des Ets TECALÉMIT	150	"
57.	Une chauffe-étte électrique 110 volts, des Ets S.A.F.I.	135	"
58.	Une selle tandem n° 140 Saker, des Ets SAKER	134	"
59.	Un siège A. R. V. et W. n° 9, avec dossier, des Ets VEUILLOTTE et WILLEMAIN	132	"
60.	Un paletot kimono, long, 0,90, tissu imperméable, vert écossais ou réséda, des Ets SAHNA	125	"
61.	Un paletot kimono, long, 0,90, tissu imperméable, vert écossais ou réséda, des Ets SAHNA	125	"
62.	Un paletot kimono, long, 0,90, tissu imperméable, vert écossais ou réséda, des Ets SAHNA	125	"
63.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"
64.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"
65.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"
66.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"
67.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"
68.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"
69.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"
70.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"
71.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"
72.	Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA	125	"

- | | | | | | |
|--|-------|---|------|--|------|
| 73. Un Autofume (allume-cigarettes élect.), des Etabl. POYET et Cie | 125 " | 117. Une grande montre applique, des Ets SAUGNAC | 60 " | 156. Une paire grips-genoux, des Ets MOREAU | 40 " |
| 74. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA | 120 " | 118. Une paire de protège-jambes coupe-vent n° 50 Saker , des Ets SAKER | 58 " | 157. Une paire grips-genoux des Ets MOREAU | 40 " |
| 75. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA | 120 " | 119. Un graisseur de chaîne, des Ets MOREAU | 58 " | 158. Une paire grips-genoux des Ets MOREAU | 40 " |
| 76. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA | 120 " | 120. Un graisseur de chaîne des Ets MOREAU | 58 " | 159. Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA | 40 " |
| 77. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA | 120 " | 121. Un graisseur de chaîne, des Ets MOREAU | 58 " | 160. Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA | 40 " |
| 78. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA | 120 " | 122. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 161. Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA | 40 " |
| 79. Un stylo mine double or, mod. luxe, des Ets ZUBER ... | 110 " | 123. Deux bougies type A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 162. Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA | 40 " |
| 80. Un coffre universel n° 15 Saker , des Ets SAKER ... | 105 " | 124. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 163. Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA | 40 " |
| 81. Une chauffeferre électrique 6 ou 12 volts, des Etabl. S. A. F. I. | 100 " | 125. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 164. Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA | 40 " |
| 82. Un siège type confort n° 200, des Ets MOREAU | 95 " | 126. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 165. Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA | 40 " |
| 83. Un siège type confort n° 200, des Ets MOREAU | 95 " | 127. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 166. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA | 40 " |
| 84. Un siège type confort n° 200, des Ets MOREAU | 95 " | 128. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 167. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA | 40 " |
| 85. Une selle tandem n° 1 bis, Saker , des Ets SAKER ... | 92 " | 129. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 168. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA | 40 " |
| 86. Une grande montre pour motocyclette, avec cadran lumineux, des Etabl. SAUGNAC | 83 " | 130. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 169. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA | 40 " |
| 87. Un tan-sad, des Ets PLAZOLLES | 85 " | 131. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 170. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA | 40 " |
| 88. Un sac touriste n° 16 Saker , des Ets SAKER | 80 " | 132. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 171. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA | 40 " |
| 89. Une grande montre pour motocyclette, des Ets R. SAUGNAC | 80 " | 133. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda , des Ets LEDANOIS | 55 " | 172. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA | 40 " |
| 90. Un frein de direction, des Ets MOREAU | 75 " | 134. Une petite montre de guidon pour vélo-moteur, des Ets SAUGNAC | 55 " | 173. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA | 40 " |
| 91. Un frein de direction, des Ets MOREAU | 75 " | 135. Une petite montre de guidon pour vélo-moteur, des Ets SAUGNAC | 55 " | 174. Deux bougies S.C.I., des BOUGIES NET | 38 " |
| 92. Un frein de direction, des Ets MOREAU | 75 " | 136. Une pipe L.M.B. | 50 " | 175. Deux bougies S. C. I., des BOUGIES NET | 38 " |
| 93. Un ciré noir, long, 1 mètre, des Ets SAHNA | 75 " | 137. Une pipe L.M.B. | 50 " | 176. Deux bougies S. C. I., des BOUGIES NET | 38 " |
| 94. Un ciré noir, long, 1 mètre, des Ets SAHNA | 75 " | 138. Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA | 50 " | 177. Deux bougies S. C. I., des BOUGIES NET | 38 " |
| 95. Un ciré noir, long, 1 mètre, des Ets SAHNA | 75 " | 139. Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA | 50 " | 178. Deux bougies S. C. I., des BOUGIES NET | 38 " |
| 96. Un ciré noir, long, 1 mètre, des Ets SAHNA | 75 " | 140. Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA | 50 " | 179. Deux bougies S. C. I., des BOUGIES NET | 38 " |
| 97. Un ciré noir, long, 1 mètre, des Ets SAHNA | 75 " | 141. Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA | 50 " | 180. Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET | 38 " |
| 98. Un ciré noir, long, 1 mètre, des Ets SAHNA | 75 " | 142. Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA | 50 " | 181. Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET | 38 " |
| 99. Un ciré noir, long, 1 mètre, des Ets SAHNA | 75 " | 143. Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA | 50 " | 182. Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET | 38 " |
| 100. Un ciré noir, long, 1 mètre, des Ets SAHNA | 75 " | 144. Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA | 50 " | 183. Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET | 38 " |
| 101. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA | 75 " | 145. Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA | 50 " | 184. Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET | 38 " |
| 102. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA | 75 " | 146. Un rétroviseur, des Ets PLAZOLLES | 50 " | 185. Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET | 38 " |
| 103. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA | 75 " | 147. Une sacoche cuir, des Ets MOREAU | 48 " | 186. Un fétiche RZ Eléphant Gaspar , des Ets ROSANZ | 36 " |
| 104. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA | 75 " | 148. Une sacoche cuir, des Ets MOREAU | 48 " | 187. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Etabl. SAHNA | 35 " |
| 105. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA | 75 " | 149. Une sacoche cuir, des Ets MOREAU | 48 " | 188. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Etabl. SAHNA | 35 " |
| 106. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA | 75 " | 150. Une paire protège-jambes Saker n° 60 (plat), des Ets SAKER | 45 " | 189. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Etabl. SAHNA | 35 " |
| 107. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA | 75 " | 151. Un stylo mine argent, des Ets ZUBER | 45 " | 190. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Etabl. SAHNA | 35 " |
| 108. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA | 75 " | 152. Un stylo mine argent, des Ets ZUBER | 45 " | 191. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Etabl. SAHNA | 35 " |
| 109. Une selle tandem Saker n° 10, des Ets SAKER ... | 72 " | 153. Un projecteur Luna n° 1, des Ets JOUVET | 45 " | 192. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Etabl. SAHNA | 35 " |
| 110. Une paire pare-boue sport, n° 5, des Etabl. VEUILLOTTE-WILLEMMAIN ... | 65 " | 154. Un projecteur Luna n° 1, des Ets JOUVET | 45 " | 193. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Etabl. SAHNA | 35 " |
| 111. Une pompe Luber , des Ets JOUVET | 65 " | 155. Un projecteur Luna n° 1, des Ets JOUVET | 45 " | 194. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA | 35 " |
| 112. Une pompe Luber , des Ets JOUVET | 65 " | | | 195. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA | 35 " |
| 113. Une pompe Luber , des Ets JOUVET | 65 " | | | 196. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA | 35 " |
| 114. Une grande montre applique, cadran lumineux, des Ets SAUGNAC | 63 " | | | 197. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA | 35 " |
| 115. Une pompe à huile Romu , des Ets MUNRO | 60 " | | | 198. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA | 35 " |
| 116. Une pompe à huile Romu , des Ets MUNRO | 60 " | | | | |

199. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »	244. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	292. Un équipement vélo-moto Técalémit, des Ets TECALEMIT	15
200. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »	245. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	293. Un équipement vélo-moto Técalémit, des Ets TECALEMIT	15
201. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »	246. Un fétiche RZ Papillon 3, des Ets ROSAZ.....	26,75	294. Un équipement vélo-moto Técalémit, des Ets TECALEMIT	15 »
202. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	247. Un fétiche RZ Amour, des Ets ROSAZ.....	26,50	295. Un fétiche RZ Grenouille, des Ets ROSAZ.....	14 »
203. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	248. Un fétiche RZ Tortue, des Ets ROSAZ.....	26,50	296. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
204. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	249. Un fétiche RZ Sphinx 3, des Ets ROSAZ.....	26 »	297. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
205. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	250. Un bidon de secours des Ets PLAZOLLES.....	26 »	298. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
206. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	251. Une paire repose-pieds Saker (articulés) n° 20, des Ets SAKER	26 »	299. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
207. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	252. Un fétiche RZ Dromadaire, des Ets ROSAZ.....	25 »	300. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
208. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	253. Un fétiche RZ Autruche, des Ets ROSAZ.....	25 »	301. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
209. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	254. Un fétiche RZ Eléphant, des Ets ROSAZ.....	25 »	302. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
210. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	255. Un fétiche RZ Tête Egyptienne, des Ets ROSAZ.....	25 »	303. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
211. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »	256. Un fétiche RZ Tête de Mort, des Ets ROSAZ.....	24 »	304. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
212. Une paire repose-pieds pliants n° 202 bis, des Ets MOREAU	32 »	257. Un fétiche RZ Jean qui rit, des Ets ROSAZ.....	24 »	305. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
213. Une paire repose-pieds pliants n° 202 bis, des Ets MOREAU	32 »	258. Un fétiche RZ Jean qui pleure, des Ets ROSAZ.....	24 »	306. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
214. Une paire repose-pieds pliants n° 202 bis, des Ets MOREAU	32 »	259. Un fétiche RZ Tête de Coq, des Ets ROSAZ.....	24 »	307. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN.	12,50
215. Une paire repose-pieds pliants V. et W. n° 51, des Ets VEUILLOTTE et WILLEMAIN	32 »	260. Un fétiche RZ Poisson, des Ets ROSAZ.....	23,50	308. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
216. Une paire repose-pieds doubles n° 26, des Ets SAKER	32 »	261. Un fétiche RZ Papillon, des Ets ROSAZ.....	23,50	309. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
217. Un fétiche RZ Sphinx n° 2, des Ets ROSAZ.....	32 »	262. Un fétiche RZ Sphinx, des Ets ROSAZ.....	23,50	310. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
218. Une paire repose-pieds caoutchoutés n° 25, des Ets SAKER	31 »	263. Un fétiche RZ Cochon, des Ets ROSAZ.....	23,50	311. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
219. Deux bougies Elite pour auto des BOUGIES ELITE	30,40	264. Une pompe pour moto, des Ets PLAZOLLES.....	22,50	312. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
220. Deux bougies Elite pour auto des BOUGIES ELITE	30,40	265. Une boîte à chambre à air, des Ets MOREAU.....	22 »	313. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
221. Deux bougies Elite pour auto des BOUGIES ELITE	30,40	266. Une boîte à chambre à air des Ets MOREAU.....	22 »	314. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
222. Deux bougies Elite pour auto des BOUGIES ELITE	30,40	267. Une boîte à chambre à air des Ets MOREAU.....	22 »	315. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
223. Deux bougies Elite pour auto des BOUGIES ELITE	30,40	268. Un bouchon de réservoir R.G. Gif, des Ets GUILLOT Frères	22 »	316. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
224. Deux bougies Elite pour auto des BOUGIES ELITE	30,40	269. Un bouchon de réservoir R. G. Gif, des Ets GUILLOT Frères	22 »	317. Un stylo mine modèle standard, des Ets ZUBER....	12,50
225. Une pipe L. M. B.	30 »	270. Un bouchon de réservoir R.G. Gif, des Ets GUILLOT Frères	22 »	318. Un porte-bougie double n° 18, des Ets SAKER.....	12 »
226. Une pipe L. M. B.	30 »	271. Un bouchon de réservoir R.G. Gif, des Ets GUILLOT Frères	22 »	319. Une tresse Saker n° 90, des Ets SAKER.....	12 »
227. Un fétiche RZ Hirondelle, des Ets ROSAZ.....	30 »	272. Un fétiche RZ Escargot, des Ets ROSAZ.....	21,50	320. Un nettoyeur des BOUGIES ELITE	8,40
228. Une paire gripe-genoux Saker n° 70, des Ets SAKER....	29,50	273. Un fétiche RZ Poupon, des Ets ROSAZ.....	21 »	321. Un nettoyeur des BOUGIES ELITE	8,40
229. Une paire gripe-genoux Saker n° 75, des Ets SAKER....	29,50	274. Un fétiche RZ Poupon, des Ets ROSAZ.....	21 »	322. Un porte-bougie simple n° 17, des Ets SAKER.....	7 »
230. Une sacoc. Saker 19 x 10 x 10, n° 80, des Ets SAKER....	29,50	275. Une pipe L. M. B.	20 »	323. Un pyrène des Ets PHILLIPS et PAIN.....	
231. Une sacoc. Saker 21 x 10 x 10, n° 80, des Ets SAKER....	29,50	276. Une pipe L. M. B.	20 »	324. Un pyrène des Ets PHILLIPS et PAIN.....	
232. Une paire repose-pieds pliants n° 202, des Ets MOREAU	28 »	277. Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »		
233. Une paire repose-pieds pliants n° 202, des Ets MOREAU	28 »	278. Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »		
234. Une paire repose-pieds pliants n° 202, des Ets MOREAU	28 »	279. Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »		
235. Un fétiche RZ Papillon 2 des Ets ROSAZ.....	28 »	280. Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »		
236. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	281. Deux bougies Elite pour moto des BOUGIES ELITE....	17,90		
237. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	282. Deux bougies Elite pour moto des BOUGIES ELITE....	17,90		
238. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	283. Deux bougies Elite pour moto des BOUGIES ELITE....	17,90		
239. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	284. Deux bougies Elite pour moto des BOUGIES ELITE....	17,90		
240. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	285. Deux bougies Elite pour moto des BOUGIES ELITE....	17,90		
241. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	286. Deux bougies Elite pour moto des BOUGIES ELITE....	17,90		
242. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	287. Un fétiche RZ Tête de Coq, des Ets ROSAZ.....	17,50		
243. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	288. Un fétiche RZ Poupon, des Ets ROSAZ.....	16,50		
		289. Un fétiche RZ Petit Coq, des Ets ROSAZ.....	16,50		
		290. Une paire repose-pieds Saker (fixes), des Ets SAKER....	16,50		
		291. Un fétiche RZ Grenouille sauteuse, des Ets ROSAZ	15,50		

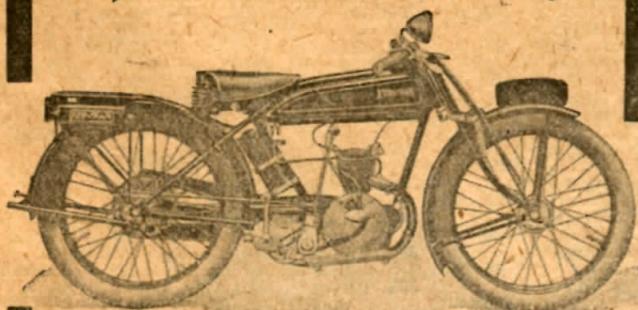
HATEZ-VOUS!...

de déchiffrer ce que
demandaient les Bons
:- de notre :-

CONCOURS

:- Notre prochain :-
NUMÉRO vous deman-
dera une **DIFFICILE**
QUESTION.

KERVAN



vous présente ses Modèles 1928

LES PLUS JOLIS

par leur ligne et leur fini

LES MEILLEURS

par une fabrication individuelle soignée et une mise
: : au point poussée : :

LES PLUS INTÉRESSANTS

par des prix inégalés dans la machine de qualité :

250 cmc., transmission chaîne, 2 vitesses, freins sur poulie, guidon orientable, double amortisseurs, selle souple de 33x33, pneus ballon de 25x3, double échappement, vitesse 90 kms. à l'heure. **3.200 fr.**

Avec 3 vit., freins à tambour. **3.500 fr.**

175 cmc., même description que la 250 cmc., 2 vitesses. **2.695 fr.**

175 cmc. populaire, 2 vitesses, courroie **2.395 fr.**

Monovitesse **1.850 fr.**

COMPTANT — CRÉDIT

KERVAN & GRANIER, Bannalec (Finistère)

CHEZ SAHNA

102, Avenue Simon - Bolivar, 102

PARIS (19^e)

Métro : COMBAT ou BOLIVAR — Téléphone Nord 65-20



MAGASIN OUVERT DIMANCHES ET FÊTES

TOUTE LA JOURNÉE

vous trouverez :

Le plus grand choix de Canadiennes fourrées four. u. e, depuis **59 fr.**; Gants américains, depuis **7 fr.**, et aut. es nombreux lots de marchandises à des prix défiant toute concurrence.

Toute la correspondance doit être adressée au SERVICE DES EXPÉDITIONS

90, Boulevard de Ménilmontant-PARIS (20^e)

- Tél. Roquette 24-88 — Compte Chèque Postal: Paris 794-81 -

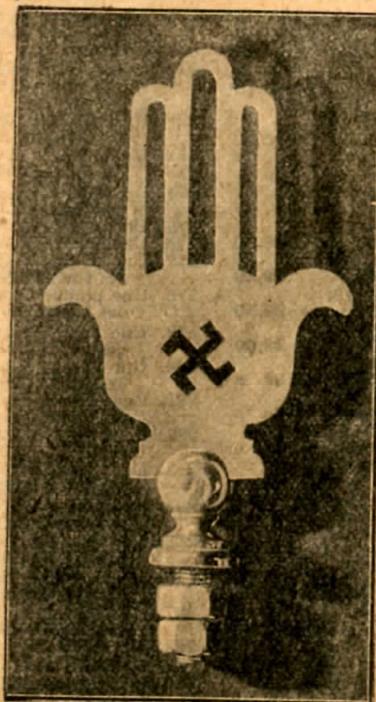
**Même Maison : 20 et 22, Rue Gambetta
NANTERRE (Seine)**

INSIGNE-FÉTICHE

des Abonnés

de

MOTO-REVUE



PLUS DE 15.000

sont actuellement arborés et servent de signe de ralliement.

POURQUOI PAS VOUS ?

Envoi franco contre 6 fr. 50 à MOTO-REVUE

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



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

- 1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 % 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 caractère imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés en indiquant, sur chaque feuille, le numéro dans lequel elle doit être insérée.
- Nous le répétons, aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
- Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces ; ne nous en rendez pas responsables.

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le N° suivant. Tout Abonné à Moto Recue 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, 1926, état de neuf, ch.-ch., freins à tambours, tansad, à enlever 1.700 fr. P. Vannier, 47, rue des Vinaigriers, Paris (10°).

Alcyon 3 CV, fin 1926, 2 échappés, culasse rapportée, parfait état, 1.800 fr. Ilha, 91, avenue Félix-Faure.

A. J. S. 1927, 350, culbut., parf. état, aff. abs. de conf., écl., klak. électr., compt., montr. Er. Jubien, 47, bd de la Chapelle Paris.

Cleveland 4 CV, grand tourisme en duo, entièrement équipée, pneus neufs 700x80 radios, départ régiment, 2.300 fr. ; soir 6 h. 1/2 ou dimanche matin. R. Pelle, 10, rue St-Placide, Paris (6°).

D. F. R. 350, 26, peu roulé, 2.900 fr. Cruz, 10 bis, rue Elzévir (3°).

D. F. R. 3 CV, parfait état compt. rétro, outils, 1.500 fr. Chuz, 10 bis, rue Elzévir (3°).

Dé Dé, 175 cmc., moteur neuf, 1.000 fr., 13, bd de la République, La Garenne.

Dollar 175, supersport, compt. chaîne et pneus neufs, access. ; cause service militaire, 3.200 fr. J. Goix, 33, avenue de Saxe, Paris (7°).

Dollar 3 CV, 4 tps, à culbuteurs, pneu confort, 85 km.-heure, 2 1/2 aux 100 km., tan-sad, sortie août 26, bien entretenue, état mécanique parfait, essai à volonté, affaire de confiance, 2.600 fr.-Blair, 60, rue Sedaine. Téléph. : Roq. 80-61, Paris (11°).

Enfield 350 cmc., Jap spécial, culbuteurs, machine splendide, 130 à l'heure, à enlever 4.500 fr. ; Blackburne spéciale, 350 O.N.V., nombreux raccords, avec pistons, cames et réglages de rechange, pour course vitesse et tourisme, 3.500 fr. ; Griffon 500 cmc., ou sans sidecar, parf. ét. mécan., tous essais, 2.800 ou 3.500 fr. ; Bianchi, bloc-moteur 500 cmc., 4 tps, 3 vit., à enlever 1.800 fr. Garage Benouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Roq. : 07-67.

TOUT POUR HARLEY
- CACHEMAILLE -
13, Rue Guersant - PARIS (17°)

**RIEN ...
N'ÉTANT PLUS
RIEN ...**

SOUPLE QU'UN RESSORT

N'EST PLUS SOUPLE QUE LA CÉLÈBRE

SELLE "TERRY"

TOUT EN RESSORTS

Ets DELLHEIM, 39, Avenue du Roule, 39
NEUILLY-sur-SEINE

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

Maison de Confiance
Fondée en 1884

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

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

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

F. N., M. 60, 1927, très bien équipée ; pour essai, samedi apr.-midi et dim. matin, prix 5.500 fr. Pradal, 9, rue de la Harpe, Paris (5°).

F. N., M. 60 350 cmc., confort, éclair. électr., dynamo, phare, veilleur, disjon. am. compt., tansad, 5.000 fr. Chesnay, 42, rue du Capitaine-Marchal, Paris.

F. N. M. 60, confort, état neuf, éclair. Magondeaux, tansad, klaxon, nombr. access., 5.500 fr. Rabot, 62, bd V.-Hugo, Clichy (Seine).

F. N. M. 60, confort, état neuf, éclair. Mag., phare Luxor et lanterne AR, éclair. électr., compt. tan-sad, graiss. téca., essais à volonté, 5.300 fr. Bechard, 93, rue des Bas, Asnières (Seine).

F. N. M. 60, conf., parf. état, b. équipée, 5.000 fr. Lebeau, 13, rue d'Aubervilliers, Paris (18°).

F. N., M. 60 pneu 28x3, état neuf, éclair. Mag., nombr. acc. Morise, 26, rue Martinal, Levallois.

G. A. R. ruby, culb., freins AV, 4 pl., écl. électr., 8.200 fr. Villemur, 184, rue Belleville, Paris.

Gnome et Rhône 175 sport, 70 km., état de neuf, 2.900 fr. Homon, 35, rue Rousselet.

Gnome et Rhône 5 CV, grd sport, neuve, pneus ballons, 5.000 fr. Gevraise, 95, rue Leblanc, Paris (15°).

Gnome et Rhône grand sport, 5 CV 1926, état neuf, tous access., 4.400 fr. Castell, 58, avenue Nenelettes, Colombes (Seine).

Gillet-Herstal sport, 350 cmc., état neuf, avec access., bout. acétyl., phare acéto à pastille, amortisseur Hartford, sacoch cuir cavalaire, tan-sad V et W, rétro-code, etc., 4.500 fr. René Desrués, 90, Cours de Vincennes, Paris (12°).

Grimpeur 2 CV, 2 vit., c. neuve, 1.500 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Rare occasion, Grossler 20 CV, 15 l. aux 100 kms, vitesse 130 km., complètement remise à neuf, moteur 4 cyl., 4 paliers, tenue de route parfaite, prix à débattre. Mutteaux, 51, rue Vivienne, Paris.

Harley-Davidson émail nick, à neuf, remonté en pièces neuves, sans carte grise, n'a pas été déclarée cause manque place. Nual, 32, bd de Lorraine, Clichy (Seine).

HALL DE LA VOITURETTE, 99, Av. d'Orléans, PARIS (14°) - Téléphone Gobelin 50-41

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS en VOITURETTES et CYCLECARS A VENDRE

EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

**Pièces Détachées
pour tous Modèles**

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-00
Carnot 58-57

INDIAN et HARLEY

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

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

**RÉPARATIONS
en 24 heures**
avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

TECALEMIY

FILTRE À AIR
est indispensable aux moteurs de MOTOS triple la durée, se monte en 1/2 d'heure

LE GRAISSAGE HAUTE PRESSION
à l'aide en 5 minutes sur toutes machines

FILTRE A AIR B.O. prêt à poser... 140^{fr}
4 PNEUS, 6 SERRURES prêts à poser... 21^{fr}
1 Boîte LUBRIFIANT suffisant pour 1 an... 5,95

Ona notre agent local au centre mot...
18, Rue Brunel, Paris-17^e

Moto "ARBINET Aîné" 4 CV, 3 Vit.

PNEUS BALLON avec FOURCHE Amortisseurs

Catalogue franco

ARBINET Aîné
72, rue Berbisey
— DIJON —

Le GRAND GARAGE RENOUVIER

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

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

**MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT**

Leclair-Train 2 CV, 2 vit., bloc-mot., très bon état, 1.100 fr. Mairesse Jacques, 47, bd Barbès, Paris.

Motos neuves rouges Jean Thomann, 250 cme., type sport, pneus ballon, prix avantageux en baisse. S'adresser M. Veron, 76, rue Marius-Aufan, Levallois-Perret.

Motobécane comme neuve, 950 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Motobécane 1926, état de neuf, rep.-pieds, 1.000 fr. Vergnes, 5, rue Joseph-Bara, Paris (6^e).

Motobécane 2 vit., à vendre cause dép. régiment, nbr. access., prix avant. H. Redinger, 158, rue de l'Hay, Gentilly (Seine).

Monet-Goyon M. C. 1926, 4 CV, 4 tps, pneus ballon 700 x 100, tan-sad d'origine, éclair., par.-j., etc., peu roulée : à vendre toute confiance, 4.200 fr., cause achat voiture. Lt de Lepinay, 5^e Dragons, Gray (Hte-Saône).

Monet-Goyon 1926, 2 CV 1/2, double échapp., selle Terry, par.-j., éclair. Mag., parf. état, 2.000 fr. Ricard, 10, av. Bois-Préau, Reuil (S.-et-Oise).

Orial 750 cme., 2 cyl., 4 vit., roues inter., 3.600 fr., gar. parf. état. Aubry, à Gace (Orne).

Peugeot 2 CV, débray. Causan, 25, bd Faust, Gargan-Livry (S.-et-Oise).

Cause achat voit. je vends ma **moto Axa 4 CV**, ch.-ch., 3 vit., com. neuve, très bien équipée, nombr. acces. et pièces rech., vis. t. l. j., véritable occas. à prendre de suite. R. Jarry, 99, rue de l'Avenir, Les Lilas (Seine).

Peugeot Aiglon, bl. mot. 1927, 2.000 km., comme neuf, 157 cme., 3 CV, s. gar. 2 mois, tan-sad, rep.-pieds, rétro., compt., acc. nb., équipée elle revient neuve en juin à 4.300 fr. à v. suite, cause achat auto 3.200 fr. comp., entier. de conf., inter. Demetz, 34, rue Desrenaudes (17^e). 6 heures à 7 heures.

René Gillet solo toute 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, M. Bridou.

Moto anglaise supersport 3 CV. J. A. P. 3 vit. Sturmey-Archer, ch., ch., frein AV. AR., à tamb., selle Terry, vit. 90 k. Prix 1.850 fr., essais à volonté. Pomiro, 12, cité des Envierges, Paris. XX^e

TOUT pour la MOTO
AU PALAIS DES SOLDES

BOTTES cuissardes américaines. 95 »

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

5% sur présentation de cette annonce.

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

Le complément d'un moteur... une boîte

C. Picard

Se monte très FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS ANCIENNES - et - MODE RNES

Nos boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE

Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot COURBEVOIE (Seine)

PUB. G. SWEERTS

MOTOS PAP

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

CRÉDITS sur 8-10 ou 12 MOIS

USINES : 1, Faubourg Tarragnoz, BESANÇON

Royal-Moto bloc-moteur 175 cme., 2 vit., état de neuf, cause double emploi, prix intéressant, s'adresser Lancelève, 37 ter, faub. Saint-Nicolas, Meaux (Seine-et-Marne).

A vendre Saroléa, 500 cme., culbuteurs, parf. état, 4.500 fr.; Amilcar 6 CV, Bordini, éclairage, démarrage électrique, 4 amortisseurs, 8.500 fr., pour cause départ. Ecrire pour rendez-vous. Favre, 3, rue Montmorency à Saint-Bric-sous-Forêt (Seine-et-Oise).

Terrot émaillée blanc très originale, moteur Jap, 350 cme., culbuteurs, selle tanaem Terry, compt. O. S., sacoches de cavalerie, pneus à tringles Dunlop, cord 715 x 115, frein de direction, éclairage électrique par accus, ayant roulés 6.000 km., assurance et abonnement pour 1 an, 5.600 fr. Cause personnelle de vente. B. Gaudet, 66, rue Sadi-Carnot, à Bagnolet (Seine).

Terrot 175 cme., 2 vit., p.-j., bon état, essai à vol., cause régiment. Marcel Jean, rue Saint-Martin, Bayeux (Calvados).

Moto Wooler 350 cme., 1.600 fr. Roger Pigeon, 16, rue Guérioux, Pierrefitte (Seine).

Newmotorcycle super conf., g. neuve, phono 20 disques, double 350 H. P. le Las 295 ou éch. 6, même marque 550 cme. Binet, Saint-Martin, Barbizon (S.-et-Marne).

Vends ou échange Gnome et Rhône 500 cme., sport avril 27, équipée, contre Morgan 7 CV ou 5 CV Citroën. Dupeyrat, 142, rue de Courcelles, Paris.

Cleveland roul. 8.000 km., mot. nf, à vend. 1.500 fr. ou échan. contre moto tr. vite 100 km. à l'heure. av. soultte. Boileau, Instituteur, Thieux (Oise).

E. N. 350 cme., M. 60, ent. révisée av. side Peuple famille 1. pl. 1/2, éclair. électr. Bosch, compt., tan-sad, pneu rech. et access. 7.000 fr. Visible 6 h. 1/2. Vallet, 9, rue Jean-Leclair, Paris.

E. N. 350 cme., M. 70, 4 CV, penus conf., modèle exposé au salon 1927, équipement électrique Robert Bosch, phare AV. avec veilleuse et feu AR., roulé max. 800 km., tout sous garantie.

BOITES 2 VITESSES : 350 fr.
Neuves. KICK-débravage guidons sport 40 f. pneu tringles 30f. Grand choix motos occas. dep. 500 f. Beausoleil - 9, r. St-Sabin - PARIS

“ LA MONOTRACE ”

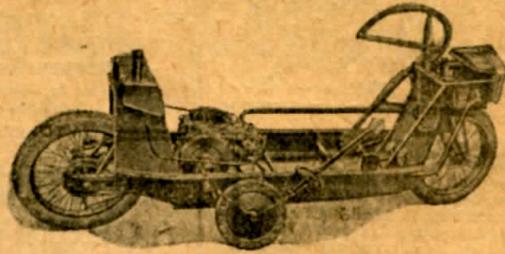
Motorcyclette carrossée, 2 places

120 fr. d'impôts — moteur 4 temps
4 litres aux 100 kms., 80 à l'heure

VENTE A CRÉDIT sans augmentation de prix

J.-A. ROTEN, 75, Champs-Élysées - PARIS

Téléphone : ÉLYSÉE 03 - 52



Châssis nu

impôts payés, au plus offrant ou échange contre 500 emc. F. N. M. 67, visiter ou écrire : Rostaingt, dessinateur, 1, rue Casimir-Bronier, Grenoble.

F. N. 500 emc. confort., peu roulée, mot., montre, compt., tan-sad, prix mod., visible tous les jours. Demareq, 107, faubourg du Temple, Paris.

1 Moto 1 CV 1/2 parf. état 800 fr. 1 Diamant 4 CV parf. état, 2.500 fr. 30, rue Pradier, Paris (19^e).

Alcyon sport 350 emc., état neuf, 4.600 fr. tous les jours, Demareq, 107, faub. du Temple, Paris.

Triumph 5 CV, parf. état, écl. Mag., tan-sad, rétro., coffre, 4 cham., pièce rechange, 3.300 fr. Lacour, 192, rue de Vanves, Paris.

Moto 1927 dern. mod., 3 CV 1/2, valeur 1.450 fr. facilités, dimanche matin, 178, boul. de la Révolte, Levallois (Seine).

Torrot 500 emc., Jap, juillet 1927, phare et Magondeaux, état

AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en toutes marques et toutes dimensions PNEUS & CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto à des Prix très avantageux

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS

- PRIX EN BAISSÉ -

600 x 55.....	1 ^{er} choix.	145 fr.;	2 ^e choix.	150 fr.;	Solde.	70 fr.
650 x 65.....	—	160 fr.;	—	120 fr.;	—	85 fr.
700 x 80.....	—	185 fr.;	—	140 fr.;	—	105 fr.
27 x 4.....	—	210 fr.;	—	160 fr.;	—	
26 x 3 1/2.....	—	190 fr.;	—	145 fr.;	DEMANDER	
25 x 3.....	—	170 fr.;	—	130 fr.;	- TARIF -	

Maison VAYSSE

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

neuf, 5.900 fr. Jeanson, 34, rue des Bourdonnais, Versailles (S.-et-Oise).

SIDECARS

A. C. E. 8 CV, 4 cyl., constr. très rob., parf. état neuf, écl. et klaxon électr., dyn., latt., volt. amp., side grand modèle, susp. Jeav, écl. int., malle arr., outill., vis, essai soir après 6 h. 30. Beaumont, 135, rue de Rome.

B. S. A. 5 CV, 3 vit., ch. ch., side, capote, etc., pièces rech., marche parf., à l'essai photos. dem. 3.600 fr. Epicier, 32, avenue Melun, Montgeron (S.-et-O.).

Blériot 5 CV, 3 vit., ch.-ch., pneu 700 x 80, 2.800 fr. ou échange contre Harley ou Indian, Vilpelle, 90, rue Michel-Hougardy, à Drancy (Seine).

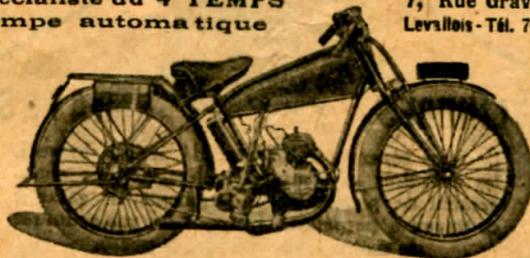
Douglas, side, 4 CV, 2 cyl., 3 vit., exc. état de marche, ou échange contre petite moto 2 CV, vis, same-H après-midi et dimanche toute la journée. Boucher, 9, rue Pierre-Curie, à Chaville-Velizy (Seine-et-Oise).

Griffon sidecar nouv. mod., avec pare-brise, capot., écl. Mag.,

LE PROPUL-CYCLE

Spécialiste du 4 TEMPS
Pompe automatique

7, Rue Grave
Levallois - Tél. 743



:: BAISSÉ sans CONCURRENCE ::

175 cc., 4 temps, 3 vitesses, chaînes-chaînes ..	3.790 fr
175 cc., 4 temps 3 vit., ch.-ch., selle Terry, ballons 700 x 80 amortisseurs, freins à tambours.	3.990 fr
250 cc., 4 temps Anzani; culbut., selle Terry, ballons 700 x 80. amortisseurs, freins à tambours.	5.085 fr
50 cc., 4 temps Anzani, culbut., selle Terry, ballons 700 x 80.	5.600 fr

REPRÉSENTANTS ET AGENTS DEMANDÉS

Notice M. R. sur demande



CARROSSERIES ET CHASSIS

pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoches, Lanternes, etc., etc.

Ernest RICHARD

Constructeur

184, Avenue de Châteaufort, 184
PARIS 8^e Tel. Gobelin 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50



CADRES

our vélos moteurs et motos 175 cmc
Tous modèles sur desin ou spécifications
Fourches élastiques.

E. M. VIROLET Ing. Const. A & M
MOULINS-ALLIER

Tél 420

R. Com. 3706



FABRICATION FRANÇAISE
Maison créée en 1908

MOTO “ ULTIMA ” LYON

LA MOINS CÈRE

❖ ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS ❖
Moteur 4 temps, 3 CV., 330 emc. — 4 CV., 2 cylindres, 500 emc.

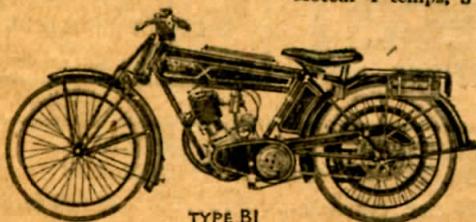
**5 MODÈLES
LES MOINS CHERS**

Side Car “ULTIMA”

Carrosserie très souple avec moteur
2 cylindres en V, 4 CV., 500 emc.

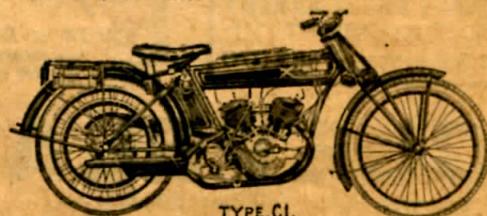
Demandez le Catalogue
E. BILLION, Const^r

24-24 bis, r. du Commandant-Faurax - LYON



TYPE BI

Avec boîte ULTIMA, 3 vitesses et débrayage kick-starter.



TYPE CI

Avec boîte ULTIMA, 3 vitesses, kick-starter chaîne-chaîne.

Registre du Commerce : Lyon A 6.171 - Terminus tramway N° 4 - Téléphone : VAUDREY 2-04 - Chèque postal N° 154-61 LYON



PNEU MOTO HUTCHINSON



AUTOMO'S LE PREMIER DÉCALAMINANT

En vente chez les Accessoires et Garagistes Téléphone : 794
 donne Régularité, Souplesse, Puissance
 AUTO-MO'S - 20, Rue Raspall, COURBEVOIE (Seine)

SOLDE de FIN de SAISON

Grand choix de pièces détachées pour motos
 Grands-Boues et Fourches p^r Confort, Guid. sup.sp.
 Réservoir Moteurs Boil. 2 et 3 vit. etc.
 Doug as, Triumph, B. S. A. depuis 2.100 fr.
 Achat Mot. Incomp. ou accid. et de pièces div.

BOUCHEZ 7, Bd Vict.-Buge (St-OUEN Marais)

garantie usine, roulé 2.000 km., état neuf, à vendre cause achat voiture. Ecrire M. J. Romari, 5, rue de Condé, Paris (6^e).

Par part, 4.500 fr., Harley, sidecar 9 CV 1926, joli side bi-pl., pare-brise, capote, écl. Mag., montre, compt., gl. klaxon, tansad, outillage 3 chambres, pn. rech. neuf, aff. sup., essai volonté. S'adresser Garage, 38, rue du Château-d'Eau.

Harley sidecar luxe, carros., Garnier, comme neuf, avec écl., pare-brise, nombreux acces., compt., filtre, etc. prix 5.000 fr. S'adresser à M. R. Huguenet, 40, rue Jeannin, Dijon (Côte-d'Or).

Indian side, bi-place, très bon état, cédée 3.000 fr. Verrion, chef-pilote aviateur, Aulnat (Puy-de-Dôme).

Indian side, 9 CV, révisée peint. nick. neufs, parf. état, 3.000 fr. Quillet, 62 bis, rue d'Entrepreneurs, sem. 6 à 7 heures.

Indian, solo sport, cadre surbaissé, moteur neuf, juillet 27, peint. nick. neufs, éclair., code Magond. électr. outill. 2 sacoches, klaxon, trompe, moto rapide, confort, vend. de confiance, 3.600 francs, échg. contre voiturette. Lanceuseur, 53, rue de Clichy, 6 heures et samedi-matin.

René Gillet avec side 2 places luxe n'ayant roulé que 500 km., occ. unique. Plazolles, 16, rue Crussol, Paris.

Sidecar et moto René Gillet, châssis, ceau, pneus neufs, O. S. écl. acéto, code, pièces de rech., machine parf. état. Debeurre, 55, avenue Bugeaud, Paris.

Suberpe side, 500 emc., Anzani culbuteurs, 2 échapp., 3 soupapes, état neuf, 5.000 fr. Reprendrais moto plus légère. Caron, 45, rue des Cendriers, Paris.

B. S. A. side 5 CV, 3 v., ch.-ch., parf. état rémail., gr. coffre, capote, chambre, chaîne rech. 2.900 fr. ou échange 3 à 4 CV récente, cyclot, sans carb. 170 magn. Berling, mono 85. Sam. après-midi dim. matin. Potier, 29, rue Sainte-Geneviève, Vitry-sur-Seine.

SCHEBLER CARBURATEUR

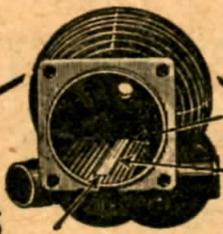
13, Rue Guersant - PARIS (17^e)

INCROYABLE A CRÉDIT en 14 VERSEMENTS chez MARCEL HENRIET

174, Rue de Vaugirard. PARIS (15^e) — Téléphone : SÉGUR 89-32
 Agence officielle exclusive pour la rive gauche Parisienne des MOTOS INDIAN, type 1927
 AGENCE EXCLUSIVE OU DIRECTE DES GRANDES MARQUES

FABRIQUE DE CARROSSERIES

Tous modèles pour toutes motos - Cais. que 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 mois
 Étab^l FOULON Bureaux et Magasins : 162, Avenue Daumesnil Tél : Blderot 37-13
 Ouvert même le Dimanche Ateliers : Avenue Michel-Bizot et Charostes



CYLINDRES RAYÉS

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

Téléphone : LEVALLOIS 14-62 **BARIMAR** Télégramme : BARIMAR - CLICHY
 48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)
 Publ. Schneide., Asnières

MOTOCYCLISTES !!

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

adressez-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 119, P^o Saint-Martin - Tél : NORD 31-07

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, TERROT, PEUGOT, MONET et GOYON, SOYER, F.N., RENÉ GILLET, GNOME et RHONE

VENTE & ÉCHANGE COMPTANT & CRÉDIT
 Pièces détachées toutes motos Stock A, B, C. — RÉPARATIONS



MOTOS-AUTOS GARAGE

Réparations toutes Marques
 Garage gratuit pour machines à vendre
 L. GÉNARD, 19, rue des Gravilliers, Paris (8^e)

Motos, 15 l. side 40, 5 CV, 50, 10 CV, 70, 14 CV, 75, au-dessus selon grandeur. Garage, 15, passage Truber-Bellier (13^e), église Sainte-Anne.

CYCLECARS

20 cyclecars toutes marques depuis 3.000 fr., à vendre ou à échanger. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Amilcar sport, éclairage, démarrage, pont Bunzo, essieu matricé, pare-brise, cap. Brissonnet, 4, rue Charles-Renouvier, Paris.

G. N. moteur entièrement révisé; voir chez M. Loiseau, 52, avenue de Paris, Versailles (Seine-et-Oise).

Morgan neuf, 3.000 km., carross. spéciale, cond. int., p.-choes, tous acces., Gurtner, 26 bis, rue Traversière.

Morgan eau, 27, confort., amort., direct, démult., phare acéto, parfait état; ou éch. contre voiturette. Gateau, 2, rue de Provence, Paris.

Morgan sp. eau, parf. ét., r. ar., broche, éc. Mag., gros pn. 710 x 90, outill., chamb. rech., b. équ., peu roulé, ch. Renold 4.800 fr. Ecr. Pisseloup, 99, rue Chemin-Vert.

Morgan cyclecar à eau, moteur Mag., bon état, mécanique, carrosserie spéciale, phares, éclairage Magondeaux, compt. O.S., montre par-br., cap., amort. Hartford, roue arr. à broche, pn. de 710 x 90, extincteur et roue de rechange, ess. à vol., prix 2.500 fr. Julien, coiffeur, place de la Gare, Houilles (S.-et-Oise). Tél. : 57.

Morgan supersport, révisé à neuf, solité par particulier, 4.500 fr. Daux, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Morgan touriste 24 luxe, mot. 8 CV, eau, rev., capot., pare-br. capote, pn. 700 x 90, roue AR à br., écl. Mag., chaînes neuves, out. 2 ch. rech., exc. ét., à céd. 4.500 fr. ou ach. voiture. Dax, La Roche-foucauld (Charente).

Morgan eau, 1.100 emc., sport, ét. nf, à vend. ou échang. contre moto René Gillet, av. side; vis.

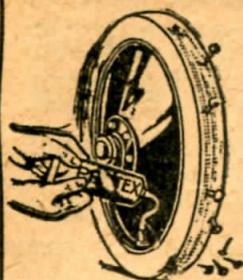
MOTO-RHONY'X DÉPOT PARIS

Pièces détachées
 FROTEY, 12, R. Jean-Nicot, PARIS, 7^e

CLEVELAND

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

PIÈCES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES



POUR

AUTO
MOTO
VÉLO

SANS RIEN DÉMONTER...

“PROTEX”

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

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

dim. matin ou écr. Hervet, 52, rue Albert-Joly, Versailles (S.-et-O.).
 Morgan sp., t. b. ét., conf., dir., dém., exc. ass. Biget, 20, rue de la Victoire.

Mase sport, 2 places, 100 km. à l'heure, impôts cycleur 8 CV, 4 cyl., à culb., entièrement refait à neuf, 5 roues Rudge, garnies bons pneus 700 x 80, équipement électr. à poser, 6.000 fr. Ecrire pour rend.-vous André Levy, 12, rue de l'Entrepôt, Paris (10^e).

VOITURES

Amilcar grand sport, 7 CV, frein avant, comme neuf, bien équipé, 11.500 fr. Legot, 15, bd Garibaldi, Paris.

Amilcar 6 CV, sport 1925, 2 pl., décalés, très vite, multiplication spéciale, carross. bateau, coussins cuir, très b. ét., consom. 6 lt., garanti parf. ét. méc., révision récente, pneus nfs, éclair. électr. remis à nf, disjoncteur nf, project. orientable et détachable Auteroche, rétrovis., montre, compteur, stop-fire, amort., essieu avant matricé, 9.000 fr. Ecrire pr rend.-vous Etienne Hanon, 3, rue Jean-Beausire, Paris (4^e).

Amilcar 7 CV, gd sport, fin 26, écl., démarrage, freins AV, 3 pl., état neuf. E. Klein, 12, rue Mollin, Boulogne (Seine).

A vendre cabriolet Citroën, très bon état, 9/10 CV, 2-3 pl., B. 2., écl. et dém. électrique, pneus confort, prix intéressant. S'adresser à M. Huas, 4, rue Petel, Paris (15^e).

Ford cond. int., 4 portes, excellent état, à échanger contre moto. Gy, 6, rue de Vienne, Laborde 17-39.

Clément Bayard, 6 CV, 3 places, éclair. électr., état parfait, 4.500, ou échange moto. Rabot, 62, boul. Victor-Hugo, Clichy.

D. S. MALTERRE

Victorieuse dans la Coupe de l'Armistice, les Six Jours d'Hiver et Paris-Les Pyrénées-Paris

SES MODÈLES 1928

TYPE 500 CMC.

à fourche à parallélogramme avec amortisseurs et les larges freins à tambour avec mâchoires extensibles sur roues avant et arrière :

- 1^o avec pneus normaux de 700 x 85.
- 2^o en type confort avec les pneus ballons de 700 x 100.

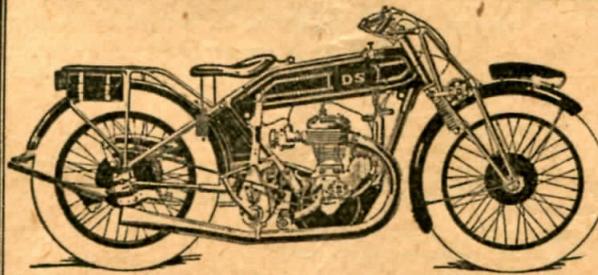
TYPE RACING

avec moteur à culbuteurs à double échappement (150 kilomètres à l'heure)

Établissements MALTERRE Frères (Ing. A et M.)

13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

Usines à Montreuil-sous-Bois



Renault 6 CV, cabriolet 3 pl., excellent état, équipement complet, amortisseurs Hoi d'ille, 6 bons pneus confort. Prix: 10.500. Morin, 33, rue Balagny, Paris (17^e).

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

Lafitte 5 CV, 4 vit., mar. AR, compl. O. S. Mag., cap., pare-br. roue de sec., pneu nfs, parf. état, 3.500 fr. Lemonnier, 48, rue Fazillau, Levallois ; après 7 h.

Mathis 6 CV, torp. 2 places, type P, vendue toute confiance par particulier, 5.500 fr., état mécan., peint. et pneus comm. nfs. A. Huchot, 25, rue Jacquier, Paris (14^e).

Renault 6 CV, type N. N. 4 places, parf. état. Ecrire Mortagne, 4, rue d'Armaillé, Paris.

Renault 6 CV et Berliet 12 CV, 1925, bon état, 12.000 et 25.000 fr. Robert Paisant, 37, rue Brison, Roanne (Loire).

6 CV Renault cond. int., parf. état, nombre access. Ducomme, 39, rue des Appennins.

R. Pilain 1925, 10 CV, ét. nf, garantie 5 pl., 2 r. secours, démar., 9 pneu, pare-br., arr. 4 amortiss., phares, niv. essence, prix 12.000 fr. 10 bis, rue Ernest-Lacoste ; le matin.

Occ. unique, Citroën B. 2, compl. remis. à neuf, peint., nick., mécanique etc., équ. compl., voiture splendide, prix à débatt. reprendrai 5 ou 6 CV ou moto récent., 54, rue du Général-Gallieni Montreuil-sous-Bois. T. 315 Mont

Particul. v. Citroën 5 CV, torpédo 3 pl., écl., dém., p-br., luxe, peu roulé, 8.900 fr. ; visible t. l. j. Roussin, 239 bis, av. Jean-Jaurès, Aubervilliers (Seine).

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 RENOUD

Catalogues et Notices

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

“Rochester”
 MOTO

**- MOTOS -
NEUVES
ROUGES**

Jean Thomann

TYPE SPORT 250 cmc.

**PNEUS BALLONS
PRIX EN BAISSÉ
Très avantageux**

S'adresser à M. VÉRON, 76, Rue Marius-Anfan, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Gé Sport Salmson, 2 arbres à cames, freins AV, volant souple, très bon état, 9.800 fr. R. Legros, 54, rue Carnot, Levallois (Seine).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur vélo-moteur ou groupe T. S. F. Fringant Emile, Maxey-sur-Vaise (Meuse).

Suis preneur comptant motos 2 à 5 CV. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Prêt argent de suite sur cyclecar, moto, Max, dimanche matin, 24, rue Voltaire, Levallois (Seine).

ECHANGES

Cyclecar G. N. cont. gr. moto Chalange, 128, rue Parisis, Noisy-le-Sec (Seine).

Moto Dollar 4 CV, 4 tps, à culbut., pus ballon 700x100, selle Terry, guidon sport, ch.-ch., échange contre petite moto avec soultte. Lefevre, à Raon-l'Étape (Vosges).

Echange poste T. S. F. radio LL, état absolu de neuf, avec cadre haut-parleur Brunet, meuble pour la poste, contre Sima-Violet, en bon état. Ecrire Augier, 5, rue Gonze, Paris.

DIVERS

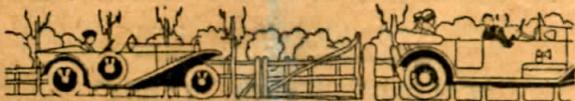
350 fr. bicyclette winter, tourisme, état nf, avec garantie, tous

Si vous aimez le cyclecar et la voiture légère
vous vous sentirez
pour vous perfectionner
vous devez lire le

MANUEL PRATIQUE

**Le Cyclecar
la Voiturette Légère**

Prix 10 francs Édité par MOTO REVUE
FRANCO RECOMMANDÉ POUR 11 fr 15 à Rue Saint-Augustin Paris



PNEUS MOTOS, Neufs garantis. 650/50, 60 fr.; 650/55, 100 fr.; 650/65, 105 fr.; 700/80, 135 fr. et toutes dimensions bas prix. — SELLES SOUPLES grand modèle 33/33, 150 fr.; petit modèle 29/29, 120 fr. — BOITES DE VITESSES neuves tous modèles. Cadres, Fourches, Réservoirs, Guidons, Moyeux, Garde-Boue, lantes, Carters, Carburateurs, Moteurs, Pompes à huile, Tan-sad, Compteurs O. S. et E. D. etc... RIEN QUE DES PIÈCES NEUVES GARANTIES, MARTIN, 80, Rue du Dessous-des-Berges, Paris. Mét. Nationale.

les jours, de 8 h. à 18 h. Briard, 68, bd de la République, à Chatou (S.-et-Oise).

Suis acheteur Moto Dollar, 250 cmc, dernier modèle. S'adresser à M. Swerts, 34 ter, rue de la Tour-d'Auvergne, Paris.

Vends moteur 2 cyl. culb., 3 CV, état neuf, carb., magn., carte grise, 650 fr.; radiat. cyclecar, 70 fr.; arbre de pont BBP, 70 fr. Madoni, 68, bd de l'Hôpital, Paris.

Constructeur d'une firme de motos connue et bien lancée cherche associé ou employé intéressé disposant de capitaux et pouvant assurer direction commerciale. Ecr. Agence Havas, Lyon, 3.971

Châssis side Harley, à vend. Ecr. Emery, 7, place Verdun, Enghien (S.-et-O.).

Carrosserie side Monoplace tôle, pare-brise fixe et capote amovible, photo sur demande, très jolie ligne. Savignard, Vimoutiers (Orne).

Boite 2 vit. Soyer état neuf, à vendre. Joseph, rue Ambassadeurs, Herblay (S.-et-O.).

1 mot. Lutétia, débray., 350 fr.; 1 Smart, sans moteur, 400 fr.; 1 bloc moteur, 2 vit., avec cadre, réservoir, 800 fr.; 2 cadres motos, neuf., 3 CV, 150 fr. 30, rue Pradier, Paris (19^e).

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 _____

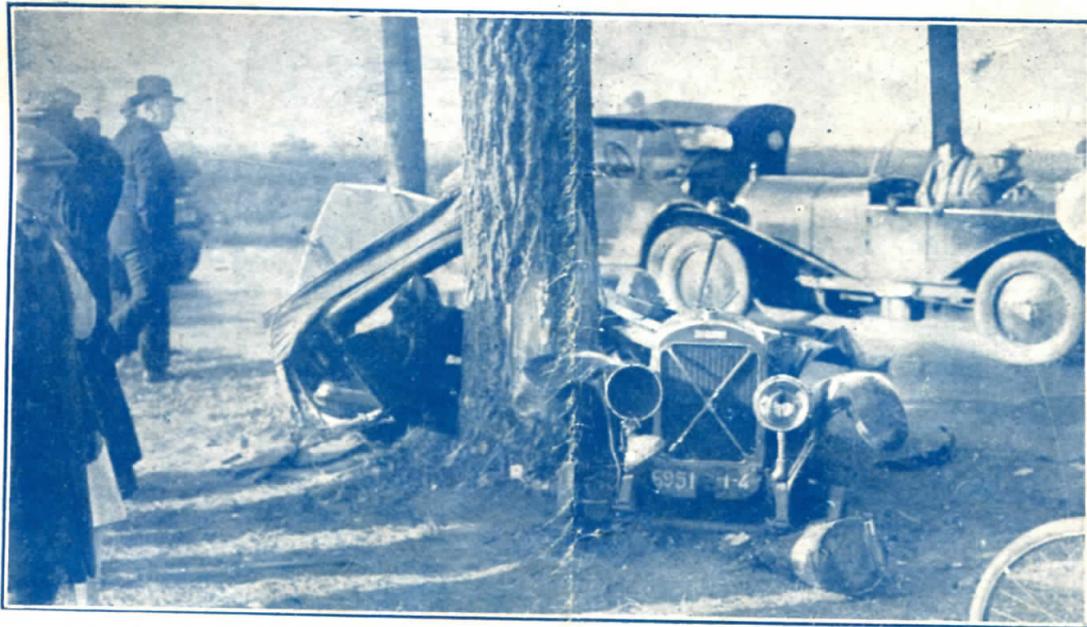
	Un an 62 numéros	Six mois 26 numéros	Trois mois 13 numéros
France et colonies.	45 »	23 »	12 »
Union Postale....	66 »	34 »	18 »
Autres Pays.....	84 »	43 »	22 »

(Signature)

(1) 52, 26 ou 13 numéros.

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

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



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

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

MOTO-REVUE

SERVICE DES ASSURANCES

HUTCHINSON

toujours détenteur du

RECORD DU MONDE

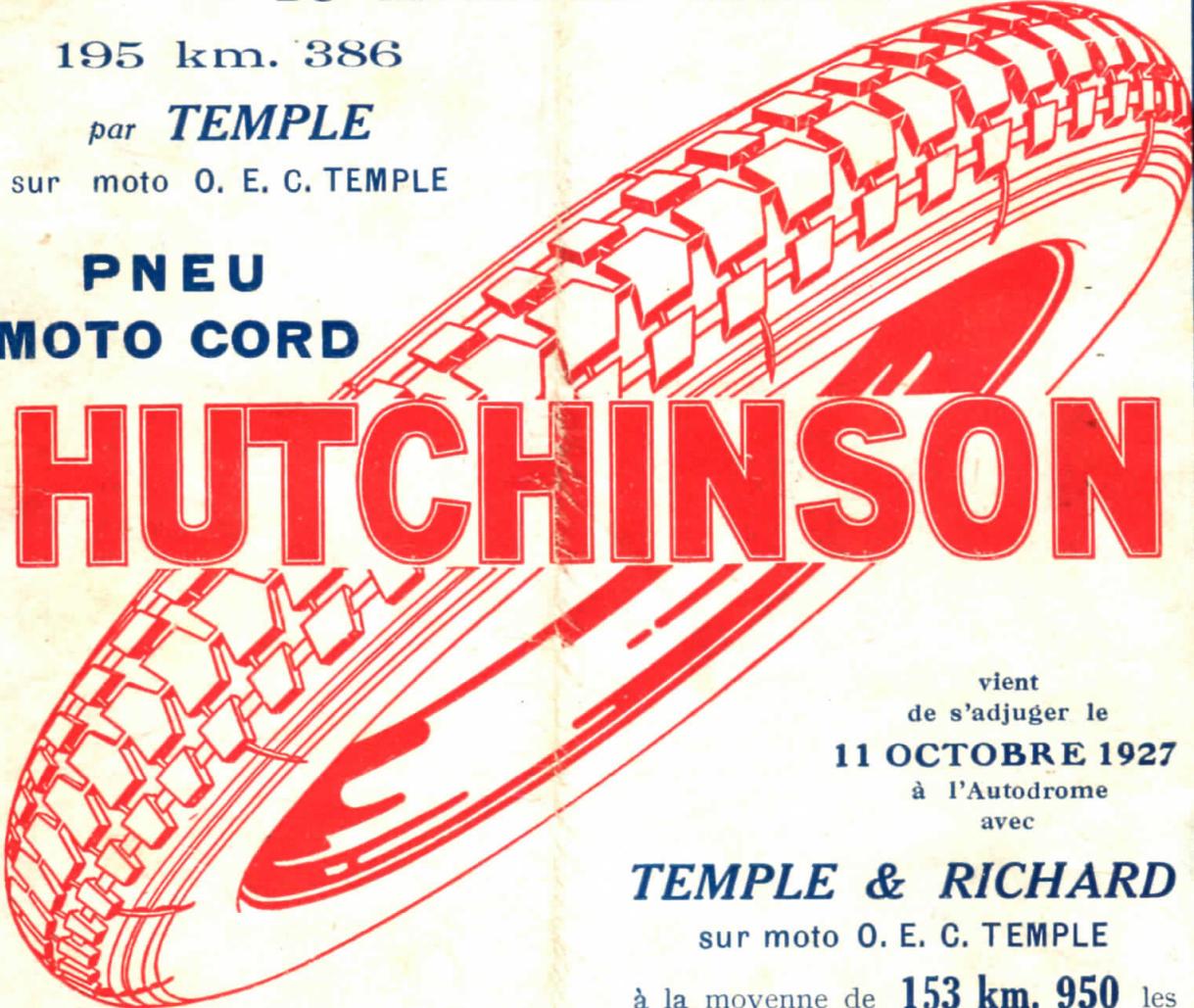
DU KILOMÈTRE LANCÉ A

195 km. 386

par **TEMPLE**

sur moto O. E. C. TEMPLE

**PNEU
MOTO CORD**



HUTCHINSON

vient
de s'adjuger le
11 OCTOBRE 1927
à l'Autodrome
avec

TEMPLE & RICHARD

sur moto O. E. C. TEMPLE

à la moyenne de **153 km. 950** les

2 HEURES, 3 HEURES ET 200 MILLES

(soumis à l'homologation)

BATTANT LES PRÉCÉDENTS

RECORDS DU MONDE

*C'est la démonstration de sa devise
"Plus solide que l'acier"*

HUTCHINSON