

L'équipement d'hiver

1^{fr.}25

MOTO REVUE

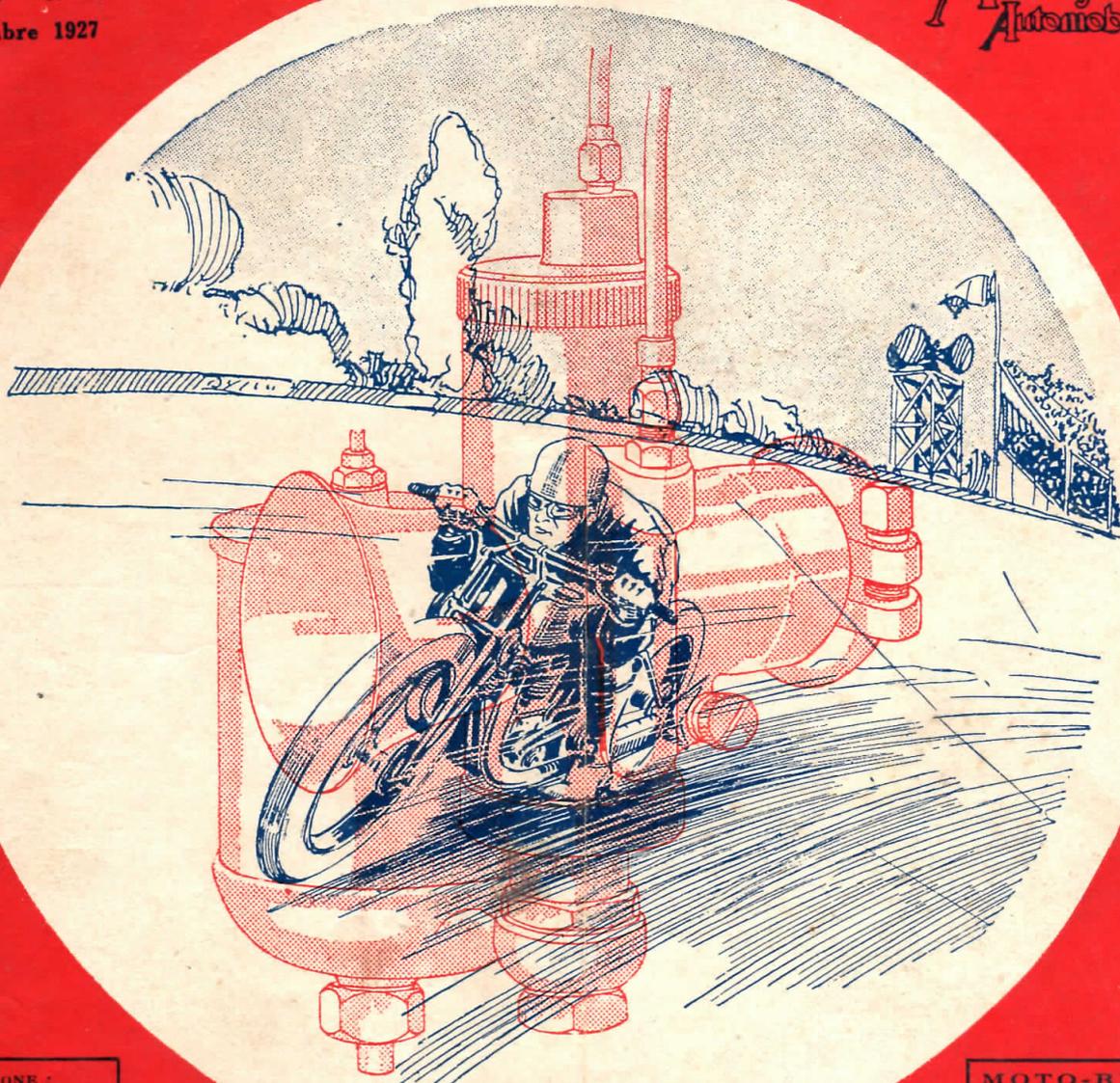
SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 245

19 Novembre 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

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

C'est avec le nouveau **CARBURATEUR AMAC 1928**,
de tourisme, strictement de série, que **MARCHANT** a battu, à Montlhéry, les records du monde
des 50 milles et des 50 kilomètres.
Au Salon de Londres, le **Carburateur AMAC** équipait 70 % des Motocyclettes exposées.

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

**SUPPLÉMENT
MENSUEL DE**

**MOTO
REVUE**

**PARAISSANT
LE PREMIER
DE CHAQUE
MOIS**

LE NUMÉRO :

2 Francs

L'ABONNEMENT :

20 Francs

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

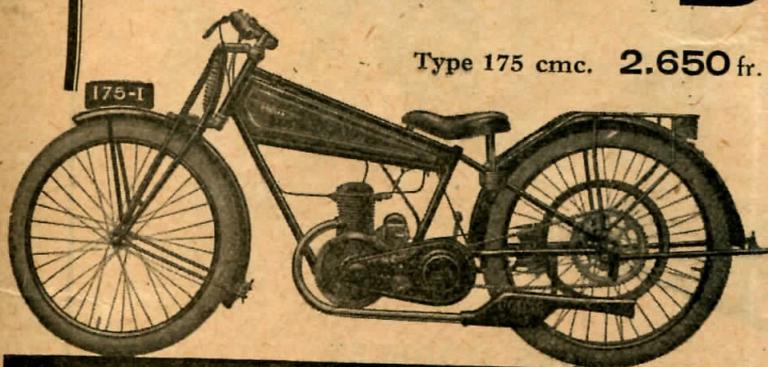
Récapitulons !...

..... Vous êtes sorti du Salon où vous avez entendu dire :
« la moto X..... est la meilleure, la moto Y....., la plus
jolie, la moto Z....., la plus vite..... »

et vous voilà perplexe !.....

Rappelez-vous ce que vous
avez vu au stand :

DOLLAR



Type 175 cmc. 2.650 fr.

LES VÉRITABLES

NOUVEAUTÉS

DU SALON

vous y étaiet offertes :

La 350 cmc. } **BLOC MOTEUR**
La 500 cmc. } à arbre à cames en tête

COMPAREZ !...

avec ce qui vous est proposé ailleurs

..... **et CONCLUEZ**

Nous venons en outre d'établir
**un nouveau système de vente à
crédit, sans assurance obligatoire,**
pour tous nos modèles.

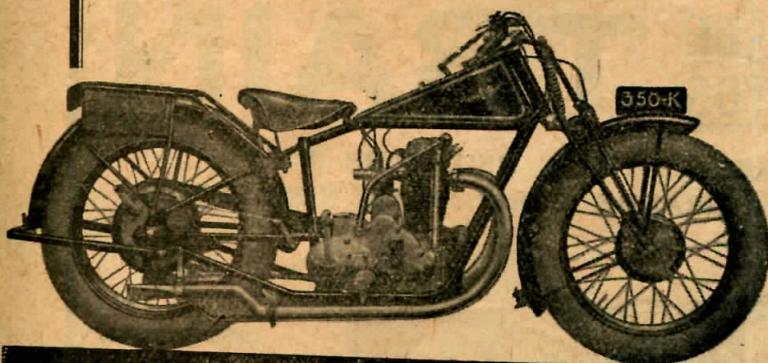
Motocyclettes DOLLAR

Établissements **DELACHANAL**

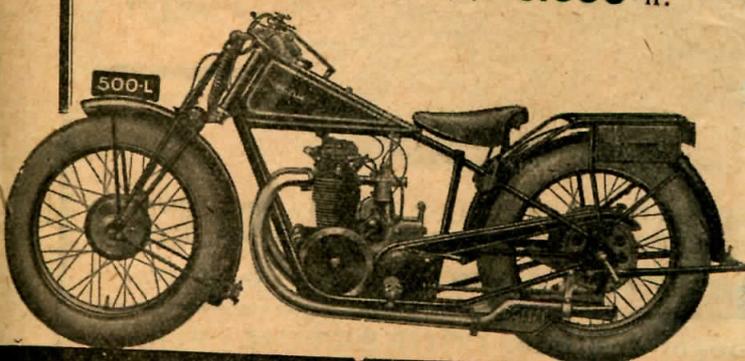
5 et 7, Avenue de la Liberté
CHARENTON (Seine)

Atelier de Réparations et Pièces détachées

18, Avenue Félix-Faure, PARIS



TYPE 350 cmc. 6.100 fr.



TYPE 500 cmc. 6.600 fr.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

DEMANDEZ CE CATALOGUE

**SOCIÉTÉ DES MOTEURS
GNOME & RHONE**
ANONYME AU CAPITAL DE 12.555.000 FRANCS

SIÈGE SOCIAL
24, RUE DE LISBONNE - PARIS

Anciens Techniciens Gnome Paris II
Téléphone - LAFORGE 19.91, 19.92, 19.93
R. C. 1244-1928

MAGASIN D'EXPOSITION & DE VENTE
89, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE

SUCCESSORS
6, RUE D'ATHÈNES - TEL. 141-54
Téléphone - FRÉDÉRIC 10.19

Tous les Correspondants sont sur demande
24, Rue de Lisbonne, 24 - Paris

Exp. 1927-1928

No. motocyclettes
250 cmc et 500 cmc
conviennent pour l'emploi
du taxi-automobile
(tandem)

Nous nous
occupons
de la
vente
de
tous
les
modèles

U PALMARE

1927 - 1928

VOUS Y TROUVEREZ
ET DES PRIX

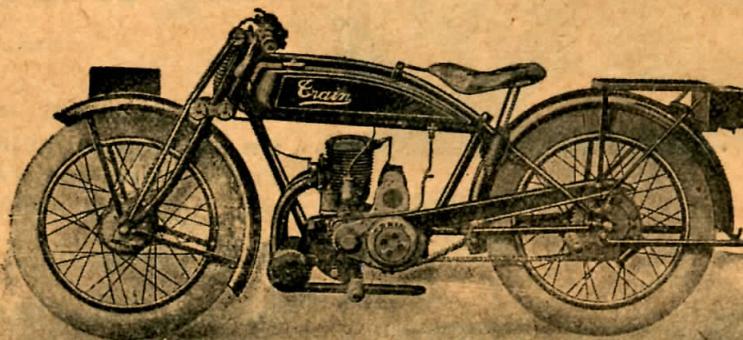
DES MODÈLES
INTÉRESSANTS

MOTOCYCLISTES, EXIGEZ DE
VOTRE VENDEUR LES MOTOS

TRAIN

LES PLUS PERFECTIONNÉES — AUX MEILLEURS PRIX
ENTIÈREMENT CONSTRUITES EN GRANDE SÉRIE DANS NOS USINES

CATALOGUE
FRANCO

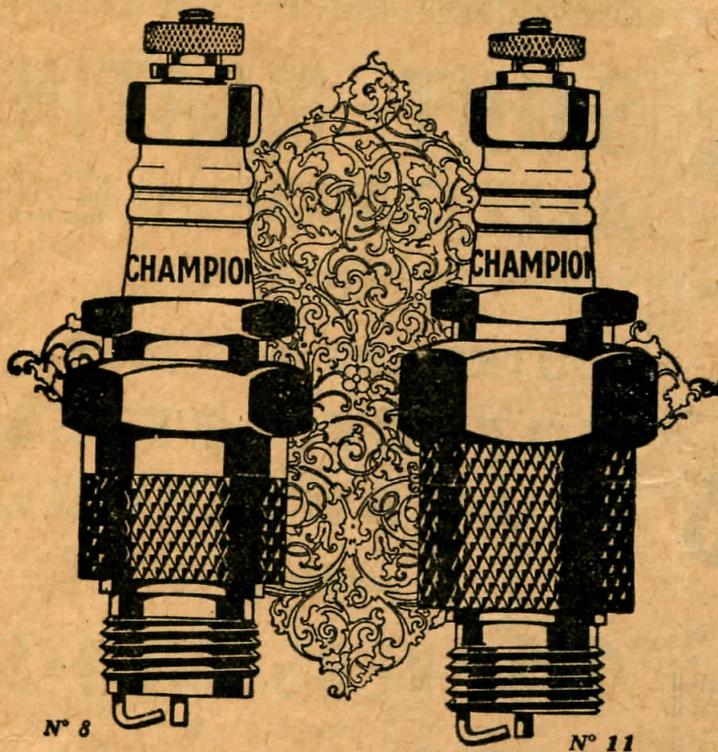


- AGENTS -
- PARTOUT -

BLOC MOTEUR - DOUBLE ÉCHAPPEMENT - MOYEURS A DOU LE TAM. OUR DE FREIN - ROULEMENTS ANNULAIRES - TRANSMISSION PAR CHAÎNE - FOURCHE AVEC AMORTISSEURS - GUIDON ORIENTABLE

Prix, entièrement équipées : 2 CV. 2.790 fr. — 4 CV. 3.950 fr. — 5 CV. 4.500 fr.

Établis^{ts} E. TRAIN, 3, Rue Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE (Seine)



Meilleure

LES motocyclistes reconnaissent la Bougie Champion comme l'une des meilleures bougies pour motocyclettes.

La meilleure en raison de sa construction en deux parties étanches facilement démontables.

En raison aussi de ses électrodes spéciales et de son isolant en sillimanite exclusif à la bougie Champion.

Cet isolant, à l'extrémité en forme de semi-jupe, résiste aux chocs formidables du moteur, élimine la formation d'un dépôt d'huile ou de carbone.

Les usines Champion fabriquent les 2/3 des bougies en usage dans le monde entier.

Un jeu complet de bougies au moins une fois par an, économise de l'huile et de l'essence.

Société des Agences Françaises de la CHAMPION SPARK PLUG C^o
3, RUE BRUNEL PARIS (17^e) - TÉLÉPHONE : WAGRAM 23-24

CHAMPION

Rendement parfait pour tous moteurs.



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



Gratis

Votre Initiale
en Or

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

Quelques centaines de francs à garder dans votre poche, cela vous convient-il ? — Oui ? Remplissez donc le coupon ci-dessous. La Notice ROBBIALAC vous expliquera combien il est facile de 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

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 _____

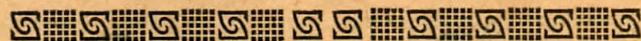


ROBBIALAC

EN VENTE

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

VENTE EN GROS chez tous les Commissionnaires



SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

LIVRE

TOUTES LES MARQUES DE
MOTOCYCLETTES
NEUVES ^{OU} EN SERVICE

payables en

14 VERSEMENTS

AVEC

ZÉRO fr. 0/0 d'intérêts

NOUS ACHETONS
NOUS ÉCHANGEONS
NOUS RÉPARONS

TOUTES LES MARQUES

*Nous montons gratuitement
tous nos accessoires*

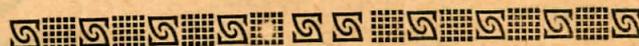
Notre Catalogue Illustré 1928

paraîtra en Novembre

Demandez-nous l'envoi gratuit de notre notice F et la liste des prix des nouveaux modèles détaillés du Salon de l'Automobile, C'EST TRÈS INTÉRESSANT !

Notez bien notre adresse :

27, RUE DU CHATEAU-D'EAU, PARIS



Magnat Debon

CHAMPION
350
1927
FRANCE

LA MARQUE DE QUALITE

doit sa réputation à la mise au point et la présentation parfaites de ses différents modèles

2 cv.

175 cmc.
2 Temps

3 cv.

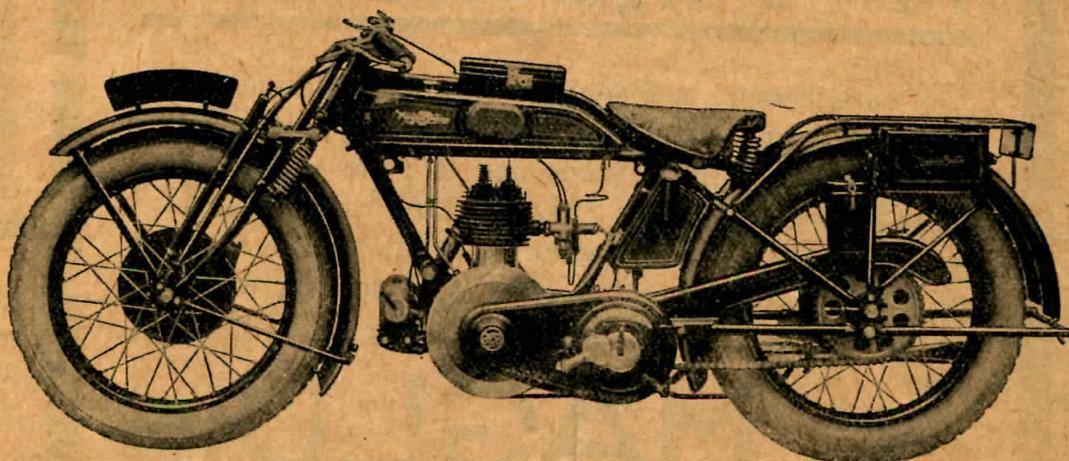
250 cmc.
2 Temps

4 cv.

350 cmc.
4 Temps

5 cv.

500 cmc.
4 Temps



LA 500 cmc. A SELLE SURBAISSÉE ET LIGNE CLASSIQUE

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE SUR DEMANDE

Établissements MAGNAT-DEBON, 69, Cours Jean-Jaurès, 69 — GRENOBLE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 2.000.000 DE FRANCS

Agent à PARIS : **MAURER, 160, Rue de la Pompe, 160 — (16^e)**

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

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

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

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
 PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

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

Distributions plus solides

Que ce soit à Paris, que ce soit à Londres, les nouveaux modèles ont marqué un progrès très sérieux sur ceux pourtant déjà très satisfaisants qui les avaient précédés. Certaines améliorations apparaissent aux yeux, qu'il s'agisse simplement de la présentation ou d'une robustesse plus grande des cadres, des culbuteurs en-clos, etc... Mais d'autres, pour n'être pas visibles, n'en sont pas moins réelles et se traduiront pour les acheteurs des nouvelles machines par l'absence de pannes et de réparations. C'est ainsi que, si on avait pu ouvrir tous les carters de distribution, on eût pu constater que les différents organes de la timonerie des soupapes, que les cames, que les leviers semblaient beaucoup plus forts que les années précédentes. C'est qu'un moteur d'aujourd'hui, avec le poids de tous les organes de distribution, avec les régimes atteints, réclame des ressorts de soupapes très puissants, et que ceux-ci à leur tour imposent à la distribution une grande fatigue. Il y a eu dans le passé plus d'un modèle où, par suite de cames et de leviers trop faibles et trop étroits, peut-être aussi dans quelques cas par l'emploi de métaux mal travaillés et mal traités, la distribution était assez rapidement mise hors d'usage. Le rendement du moteur, alors que tout semblait parfaitement normal, allait en déclinant. Tout au plus constatait-on la nécessité de régler fréquemment les poussoirs. Cette usure de la distribution et, en particulier des cames et des palonniers, était parfois si rapide que nous avons vu, il y a déjà un bon nombre d'années, une distribution qui, en 2.000 kilomètres, était complètement hors d'usage. Actuellement, un tel accident n'est plus à redouter. Tout d'abord, les cames et les autres organes de la distribution ont été élargis, renforcés, et le métal est mieux choisi et mieux traité. Ensuite, il n'y a plus un moteur où on n'ait prévu un graissage abondant de la distribution. On ne compte plus uniquement sur l'huile qui franchissait ou était censée franchir un petit reniflard composé d'une simple petite rondelle d'acier très mince pouvant jouer le rôle de clapet et laissait vaguement passer un léger brouillard d'essence. Sur la plupart des moteurs actuels, l'huile passe dans la distribution avant tout. Dans de telles conditions l'usure devient extrêmement faible et la distribution durera autant que le moteur lui-même. Ce sont ces détails

souvent cachés qui, à défaut de modifications profondes marquent le progrès.

Les artisans de la victoire

Une victoire est remportée en course, un record est battu, et de tous côtés les félicitations affluent : elles vont au constructeur et au coureur; cela est juste, mais on peut regretter que d'autres artisans de la victoire restent ignorés, que trop rarement la presse les mentionne, que trop souvent le public ne sait même pas leur nom; nous voulons parler des ingénieurs qui ont établi l'engin qui a démolé les records ou gagné une course. Cette modestie est tout à l'honneur de ces ingénieurs, mais il est injuste que leur labeur ne soit pas connu. Il y a bien des constructeurs qui sont en même temps leurs ingénieurs et leurs metteurs au point, mais que de fois le constructeur, même s'il a des connaissances techniques, a trop à faire pour s'occuper de la construction de ses voitures ou de ses motos de course et doit se borner à gérer son affaire. Il doit alors s'en remettre à ses ingénieurs du soin de dessiner et de mettre au point les machines de course, et quelle tâche énorme cela représente. Que de déceptions dans cette chasse au rendement. On croit être arrivé au but quand soudain une bielle casse ou un piston se défonce. On compte sur une modification pour gagner un peu plus de puissance, et on constate qu'on en perd. La guigne s'acharne sur vous. Quelles angoisses quand on effectue les essais au banc; et ce moteur, fruit de longues veilles, qui tourne éperduement, ne doit pas être touché. Une goutte d'huile souvent permettrait de soulager ce moteur, mais il ne faut pas la donner car en course on ne pourra le faire. Si pénible est cette

anxiété, qu'un de nos plus grands constructeurs, quand il doit faire un essai de moteur, fait mettre celui-ci en route, puis boucle la porte du laboratoire et s'en va, laissant le moteur tourner seul, il ne rentre à nouveau au laboratoire des essais qu'après écoulement du temps prévu. Puis vient la course qui réserve la plupart du temps d'autres déceptions. Si quelque chose lâche, c'est sur le malheureux ingénieur qu'on tombe. Si la chance a souri et qu'on ait remporté la victoire, on l'oublie. Quelques initiés seuls savent ce qu'il a fait. Et voilà où l'on a amené tant d'efforts. Les marques, les champions, tout le

SOMMAIRE

N^o 245

Samedi 19 Novembre 1927

Par-ci, par-là.....	785
Un peu de médecine....	786
Equipons-nous en hiver..	787
Notre referendum.....	790
Arbre à cames en tête...	791
La New-Motorcycle.....	797
L'échappement.....	799
La Mode en moto.....	801
La Démonstration mili- taire.....	802
Un Concours d'éclairage..	804
Le Salon Anglais.....	805
Courrier de la Semaine...	807

monde les connaît et les admire, mais si l'on prenait au dépourvu un automobiliste et qu'on lui demande les noms des ingénieurs de diverses marques, il serait bien en peine de répondre.

Les méfaits de l'imposition à la cylindrée

On annonce que la nouvelle Ford aura une cylindrée de trois litres et demi, ce qui la ferait chez nous, payer l'impôt pour 18 chevaux et en rendrait la vente à peu près impossible, car on sait combien les acheteurs se préoccupent de l'impôt à payer, parfois plus que de questions bien plus importantes (réparations, consommation de pneus, etc.). C'est regrettable, car une voiture est d'autant plus agréable à conduire qu'elle dispose d'une plus grande puissance pour un poids moindre. Cette imposition à la cylindrée nous prive d'autres solutions bien intéressantes. Dans l'épreuve à consommation limitée organisée cette année par l'Automobile Club de France, on a pu voir triompher un quatre cylindres sans soupapes de 80 d'alésage et 124 de course, soit près de 2.400 cmc. de cylindrée. Ce moteur donnait 70 CV. au frein et a consommé moins de 13 litres aux 100 kilomètres et cela avec une vitesse moyenne de 102 km. 848.

La consommation de ce moteur est donc de l'ordre de 200 grammes par cheval-heure. Voilà donc un moteur de cylindrée relativement élevée, engagé dans une épreuve à la consommation et qui s'avère plus vite et aussi économique que d'autres moteurs de cylindrée bien inférieure. Laissons donc de côté la légende des grosses cylindrées dévoreuses d'essence. Comment était-on pour ce moteur arrivé à une consommation aussi réduite, sans compter l'excellente forme de sa chambre de combustion, il était remarquable : 1° par sa haute compression ; 2° et c'est la caractéristique essentielle, par son admission étranglée. C'était donc un moteur sous-alimenté. Voilà donc une formule extrêmement intéressante, un moteur de grosse cylindrée très économique, possédant aux faibles régimes les avantages de la grosse cylindrée, c'est-à-dire un couple moteur élevé et une grande souplesse, et économique aux grandes allures. C'est que, dans un tel moteur la détente est beaucoup plus complète. Par ce très simple artifice, on réalise la détente prolongée. Mais nous nous heurtons immédiatement à l'impôt. Ce gros moteur qui consomme moins qu'un moteur de cylindrée deux fois moindre paiera un impôt beaucoup plus fort et l'acheteur ne voudra rien savoir. Il est temps de revenir à des formules sportives et à des formules fiscales qui tiennent avant tout compte de la consommation car tout est là. Nous nous lamentons, parce que notre argent file en Amérique pour acheter du pétrole, et plutôt que d'étudier le moyen de consommer moins, nous nous acharnons à tirer de plus en plus de puissance de moteurs de plus en plus petits et par là, nous supprimons le droit de vivre à des solutions qui rendraient l'usage de l'automobile plus économique encore. La consommation devrait être à la base des règlements sportifs et à l'imposition à la puissance, il vaudrait mieux substituer des taxes sur le carburant — du moins si on considère comme essentiel de réduire les importations d'un produit exotique dont par surcroît on doit prévoir l'épuisement.

Le progrès en marche

Le succès du six cylindres de petite cylindrée est un événement d'importance immédiate. Il n'y avait pour ainsi dire pas un stand au Salon qui n'ait son six cylindres. Mais cela ne doit pas faire oublier d'autres perfectionnements qui existent, si on peut dire, à l'état latent et qui, peut-être, connaîtront un jour ou l'autre presque subitement, non plus seulement un succès de curiosité, mais un succès commercial. Il y aura sans doute des victimes, car il est bien rare qu'une solution nouvelle s'impose de suite, et l'industriel doit supporter trop de frais divers, affronter tant de périls, qu'il ne peut se résigner à attendre patiemment sa chance. S'il n'a pas de gros, de très gros moyens financiers, sa situation est bien difficile. Mais il aura mis en train une idée, peut-être aura-t-il pu vendre ses brevets à un constructeur et son initiative, même si elle ne lui a pas rapporté grand'chose, même si elle l'a ruiné, ne sera pas perdue pour la collectivité.

Il y a des solutions nouvelles qui sont déjà admises et qui figurent sur des voitures dont le public n'hésite pas à faire l'acquisition. C'est le cas par exemple de la suspension par roues indépendantes et de la double direction qui en est la conséquence nécessaire. Il ne fait de doute pour personne que dans quelques années il n'y aura pas une voiture qui ne présente ces caractéristiques. Mais suspensions et roues de ce système ne souffrent pas la médiocrité et si quelques maisons ont réussi, c'est au prix d'essais longs et coûteux. Ceux qui voudront les adopter devront agir de même et auront d'autant plus de mal que les systèmes qui s'offrent immédiatement à l'esprit sont couverts par des brevets.

Une autre question, c'est celle des roues avant motrices. Il est reconnu que les voitures de ce type ont une remarquable tenue de route. Le châssis qu'on peut surbaisser autant qu'on le veut permet de monter des carrosseries extrêmement spacieuses et d'employer à l'arrière des ressorts de suspension très souples. Il n'y aurait donc rien d'étonnant à ce que les roues avant motrices connussent tôt ou tard la grande vogue. Ne les voyons-nous pas sur un bon nombre de voitures de course ? Qui nous dit même que nous ne connaissons pas un jour les quatre roues motrices ? L'avenir nous réserve, on en peut être sûr, plus d'une surprise.

Qui construira un 4 cylindres ?

Attention ! Quelle que soit l'opinion qu'on professe sur la mécanique américaine, il faut reconnaître que les conceptions américaines ont, en matière d'automobile, exercé une grosse influence sur notre construction. Le six cylindres serait-il aussi populaire si les Américains n'en avaient fait leur moteur type. Nous aurions bien construit des six cylindres, car nous n'avons pas attendu les Américains pour en faire, mais n'est-ce pas parce que nos constructeurs ont eu l'intuition qu'un péril américain pourrait surgir un jour qu'ils ont, avec plus d'ardeur encore, travaillé le six cylindres. Pour la moto, il n'y a pas, avec les prix actuels, de grands dangers de voir la moto américaine menacer les marchés européens. Et c'est, croyons-nous, dans le prix élevé des motos américaines qu'il faut voir le déclin actuel de l'industrie motocycliste américaine. Mais attention ce déclin peut n'être que momentané. Supposez que se constitue, pour l'industrie motocycliste américaine, un consortium comme celui de la General Motors pour l'automobile, qu'un plan d'ensemble soit dressé pour la production et pour la vente, supposez que les barrières douanières viennent à s'écrouler, et le péril sera là. Il y a d'autres menaces sans doute, mais la menace américaine peut nous surprendre à l'improviste, et que nous offriront alors les Américains ? Nous pouvons répondre sans hésiter, des quatre cylindres. L'Angleterre sent le danger ; une quatre cylindres anglaise était exposée à l'Olympia, et nous savons pertinemment qu'il y en a d'autres à l'étude. Pour nous, nous sommes persuadés que deux types de moteurs, dans quelques années, se disputent la suprématie : le quatre cylindres quatre temps, et le deux cylindres deux temps, ce dernier très vraisemblablement à compresseur. Et il faut prévoir l'avenir. Nous avons des spécialistes éminents pour les moteurs de voiture de petite cylindrée. Ils en font de 750 cmc., c'est-à-dire d'une cylindrée voisine de celle des moteurs de moto, et d'un prix si abordable qu'une petite voiture carrossée, avec éclairage, démarrage, roue de rechange et des accessoires n'est pas beaucoup plus coûteuse d'achat que certaines de nos motos. Je me demande donc si un de ces constructeurs outillés pour la production des multicylindres de faible capacité ne pourrait pas étudier un bloc moteur de moto, à quatre cylindres, à refroidissement par air, d'une cylindrée de 5 à 700 cmc. L'un d'eux avait, il y a quelques années, étudié un bloc moteur de voiturette monocylindrique à deux temps et comme nous lui demandions quelques détails sur ce bloc, il nous répondit qu'il n'en continuait pas la construction parce que ce mono lui revenait aussi cher que son quatre cylindres, et pourtant celui-ci est tout à fait remarquable. La réciproque n'est-elle pas vraie et ne serait-il pas possible, pour un prix qui ne serait pas considérablement plus élevé que celui d'une moto de faire un quatre cylindres de moto. La moto à quatre cylindres prendrait pour les mêmes raisons que la voiture à six cylindres : rendement, souplesse et silence.

Par-ci.... Par là.....

En visitant la ligne de front

En revenant, par les Ardennes, d'un voyage rapide et délicieux, fait ces jours derniers par Verdun, Saint-Mihiel, Longwy, nous avons eu la tristesse de rencontrer sur route de nombreux motocyclistes qui semblaient tout ignorer de l'instrument qu'ils pilotaient. N'avons-nous pas vu deux charmants garçons en panne près de Rethel et que le panneau de *Moto Revue* sur notre machine a formidablement surpris : ils ignoraient l'existence de Paris ! Mieux que cela, ces deux amateurs venaient de connaître la verte crevasse et furent tout surpris de l'offre que nous leur fîmes de réparer instantanément leur chambre avec de l'Auto-Vulca que nous avions dans notre bagage. Leurs yeux ronds d'admiration, telles des boules de naphthaline, marquaient leur stupéfaction de la rapidité de la réparation. Gratter la chambre, appliquer la pièce tel que, et remonter. Leur admiration fut prodigieuse lorsque nous leur demandâmes d'arracher la pièce après 10 secondes de réparation. Nous leur laissâmes quelques échantillons d'Auto-Vulca : avons-nous fait songe creux ? Non, puisque notre courrier nous amène l'abonnement de plusieurs « sauvages » de la région, conquis par cette charmante publicité et la demande d'un stok important d'Auto-Vulca.

C'est à Rouen que nous avons connu ces prix

Là-bas, rue des Charettes, 140, à Rouen, nous avons connu une maison qui fait du bon travail et a joint à son excellence un prix remarquable : jugez-en :

Décalaminage d'un 2-temps, 20 fr.
Décalaminage d'un 4-temps (fraîsage des sièges du cylindre, rectification des soupapes au tour), 25 fr.

Le même travail pour un bicylindre vaut 45 fr.

Pour une révision complète d'un monocylindre, cette maison demande 100 fr. Et voilà pourquoi nous recommandons cette maison honnête. En fait, y a-t-il mieux... avec l'outillage aussi complet, s'entend ?

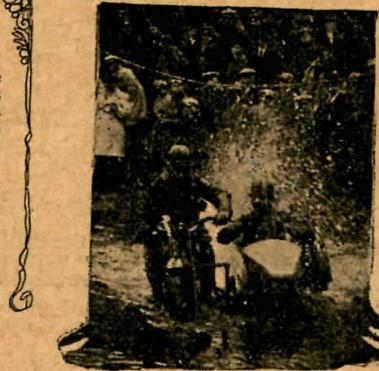
Dérancourt est un brave garçon

Il y a quelque temps, à l'occasion d'un rallye à Etampes, nous avions été un peu rudes au sujet de réclamations de clients. M. Dérancourt s'était cru visé et avait vivement protesté. Des paroles, c'est beau ; des actes, c'est mieux !

Or, l'un de nos raliemen, M. Dupuy eut la surprise de casser son cadre et vint déposer son engin chez M. Dérancourt, avec un peu de... gêne, nous avouait-il, car l'écusson de *Moto Revue* ne semblait pas là une référence tout indiquée. Mais, M. Dérancourt avait à cœur de prouver que les réclamations étaient dues à un hasard malencontreux. Et l'agréable surprise de M. Dupuy fut extrême : la note de garage pour sept jours, avec plusieurs déplacements de la machine se montait à... cent sous ! Où sont donc les grincheux qui trouvent ce brave garçon exagéré ? Exagéré, il l'est en effet, dans le bon marché, et pour cela il aura toutes nos sympathies. Motocyclistes, arrêtez-vous chez Dérancourt, à l'entrée d'Etampes.

Cleveland est une bien jolie machine

Et à sa belle présentation, elle joint un cachet personnel qui n'excuse aucunement la distraction de la légende parue dans notre numéro du 5 novembre à la page 243. Un remaniement de dernière heure nous contraignit de modifier notre illustration et le mariage de la 4-cylindres Cleveland avec la



mention Indian n'a pu tromper nos lecteurs surtout pour ceux qui ont remarqué l'originale conception du tuyau de reniflard qui va au carter et dans lequel sont enclos les culbuteurs.

JEUNES GENS !

l'occasion se présente unique d'acquérir une belle moto sans bourse délier en participant au GRAND CONCOURS de MOTO-REVUE.

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

« Veuillez m'excuser de vous déranger pour un motif aussi futile, mais je ne puis d'avantage retenir ma curiosité. »

« Sur la couverture de plusieurs numéros de *Moto Revue*, j'ai remarqué des empreintes



Notre collaborateur Fred. S. Lipman, sur la nouvelle 350 Peugeot, dont on lira un essai dans un prochain numéro.

digitales faites à l'encre rouge, je vous envoie la couverture du dernier numéro que j'ai reçu pour que vous vous en rendiez compte. « Veuillez avoir l'amabilité de me faire réponse et croyez bien que je n'en veux nullement à la personne qui fait ces petits tours-là ; au contraire, je désirerais simplement avoir son adresse pour lui faire mes compliments. »

« Ci-joint un timbre pour la réponse. »

« Henri Bernard, à Maisonneuve (Vienne) ».

Hein ! c'est riche, un pareil « trompe-l'œil » ! Hélas, mon cher abonné, c'est la main du malheureux qui eut la malchance de s'écraser contre un arbre sur la route de Melun... et qui n'était pas assuré, ni même lecteur de *Moto Revue*.

C'est beau de ne rien connaître

Du *Petit Dauphiné* (1^{er} novembre 1927) : « Charles Harrington était un motocycliste passionné. Du matin au soir, il parcourait les routes. Sa machine et lui ne faisaient qu'un. Ce n'était plus un homme, mais un centaure, avec cette particularité que son corps était de 2 CV. »

« Or, un jour, à force de courir, il ne sut plus où aller. La neurasthénie le prit. Il décida de se suicider. »

« Il n'avait qu'à se jeter contre un mur à quatre-vingts à l'heure ou dans un précipice avec sa machine. »

« Il trouva un moyen plus original. Il monta sa moto dans sa chambre. Il l'installa sur un trépied et la mit en marche à toute vitesse avec l'échappement libre. »

« La chambre étant hermétiquement close, il ne tarifa pas à être asphyxié. »

« Cela vient de se passer en Angleterre, à Ashburton. »

« On est sportif ou on ne l'est pas. »

« En tout cas, cela prouve que nous n'avons pas tort de nous plaindre de l'échappement libre dans les rues de Grenoble. — LE CURIEUX. »

Superbe, en effet, mettez un silencieux et les gaz délétères resteront dans le ventre de la machine ! Pour une perte, c'en est... deux !

L'annexe du M. C. Dyonisien

Le M.C. de Saint-Denis ne borne pas son activité à la région nord de Paris. Sur l'invitation pressante de nos motocyclistes du Sud-Est, le bureau s'est déplacé en entier le 27 octobre à Bagnolet, pour constituer une section motocycliste. La réunion fut réussie au-delà des espérances et nous voyons le jour prochain où l'enfant sera plus grand que les parents. Félicitations à l'actif club de Saint-Denis.

LE M. C. SCOLAIRES

A quand la réunion ?

Fâchez-vous, mes amis, car *Moto Revue* tarde à donner la date de constitution du M. C. Scolaires. Il tarde pour différents motifs. D'abord, les adhésions nous arrivent nombreuses de province, hésitantes de Paris ; or, ce sont celles de Paris qui nous permettent de décider, dans la réunion de début, des buts et des sorties de la nouvelle Société. Ensuite, des questions de locaux, non encore élucidées, nous ont contraints à reporter cette fameuse réunion. Mais tout vient, et nous vous avisons que ceux qui nous ont adressé leur adhésion, recevront leur convocation individuellement. Les idées, les suggestions nous arrivent nombreuses. Nous les étudierons dans notre prochaine réunion.

L'un de nos adhérents, A. Kégresse, de Chatou, nous écrit cette idée :

A quand la première sortie ? Je propose un petit drapeau rouge pour notre club, avec des lettres en vert du M. C. S. d'un côté et de l'autre, les lettres de l'Ecole.

Une enquête médicale



L'article de M. le Docteur Schwing dans notre numéro du Salon sur la colonne vertébrale chez le motocycliste, a provoqué une telle levée d'opinions sur la moto, que nous entamons une polémique aussi sérieuse que possible, sur la question médicale en moto : à chacun de nous apporter son concours éclairé.



Poitiers, 28 octobre 1927.

Monsieur le Directeur,

Vous savez combien la moto est vilipendée par les gens qui ne l'ont pas pratiquée. On la considère comme un sport dangereux, moins encore peut-être par les risques de chute que par les trépidations et par le courant d'air froid auxquels elle expose son cavalier. Il y a là un préjugé contre lequel on ne saurait trop s'élever. Les trépidations, avec les machines actuelles, sont insignifiantes et ne sauraient, chez un sujet sain, provoquer aucun trouble sérieux. Quant au courant d'air que l'on accuse d'engendrer bronchites et pleurésies, non seulement il est innocent de pareils méfaits, mais encore je le considère comme un agent thérapeutique de premier ordre dans certaines affections des organes respiratoires. Plusieurs observations m'ont affermi dans cette idée et j'ai pensé que le récit des deux plus probantes d'entre elles pourraient intéresser vos lecteurs.

« Un étudiant de Bordeaux était sujet depuis son enfance à des poussées de rhino-pharyngite avec fièvre et dysphagie qui l'obligeaient presque chaque mois à garder la chambre et même le lit pendant plusieurs jours. Cette affection paraissait due à une sensibilité particulière du tissu lymphoïde qui tapisse le haut du pharynx. Sans être hypertrophiée au point de former des végétations, ce tissu lymphoïde était apparemment le siège d'une infection latente qui, par moments, éclatait en poussées aiguës sans motif apparent. La pharyngite évoluait habituellement en coryza, quelquefois en amygdalite et en bronchite. Au bout d'une semaine environ tout rentrait dans l'ordre, pour récidiver trente ou quarante jours plus tard. Ce n'était pas bien grave mais fort douloureux, et ces rechutes continuelles jetaient un trouble considérable dans les études du jeune homme. Les médications usuelles (pommades, collutoires, gargarismes) demeuraient sans effet et le pauvre garçon, que sa famille accablait de petits soins, avait dû se résigner à porter des foulards, des cache-nez, des tricots et des pantoufles fourrés sans pour cela, d'ailleurs, voir disparaître sa désagréable affection.

Vint la guerre.

Plus de pantoufles, de foulards ni de chambre chaude. Il fallut rester dehors malgré la bise et la neige, coltiner les rondins, les sacs de terre et les cadavres pour ensuite aller se coucher, couvert de sueur et mort de fatigue, dans la boue glaciale des tranchées. On pourrait croire qu'à ce régime notre conscrit tomba gravement malade. Pas du tout. Sa rhino-pharyngite fut au contraire guérie.

Ce jeune homme eut la chance d'échapper à la grande tourmente. Libéré, il rentra chez lui, reprit ses habitudes, sa chambre bien chauffée, ses pantoufles... et son mal de gorge. Il comprit alors que le grand air qui l'avait guéri une fois était indispensable à sa santé et comme on ne peut pas, dans la vie ordinaire, coucher dehors toute l'année (surtout en ville), l'idée lui vint de faire de la moto. Il acheta une machine et, malgré l'inquiétude de sa famille, se mit à rouler tous les jours et par tous les temps, au soleil et à la pluie, au vent et à la poussière.



Depuis lors sa rhino-pharyngite n'a plus jamais reparu.

C'est là je crois un exemple assez frappant des bons effets que peut avoir l'usage de la moto sur une affection rebelle des voies respiratoires. J'ajouterai que je peux garantir la véracité de ce récit, car le jeune homme en question n'était autre que moi-même.

Voici maintenant un deuxième exemple, qui n'est pas moins probant.

Au mois de juin 1926, je reçus la visite d'un garçon de 19 ans se plaignant de crises de suffocations extrêmement pénibles. Le début de la maladie remontait fort loin. La mère et la tante du jeune homme, qui étaient présentes, m'en firent un récit plus détaillé que limpide. A l'âge de 3 ans, ce garçon avait eu une broncho-pneumonie. Il en guérit, mais resta « court d'haleine » et, par la suite, eut plusieurs fois des crises subites d'étouffement qui duraient plusieurs heures. On espérait que tout allait s'arranger à l'époque de la puberté, mais il n'en fut rien. Le malade resta sujet à des crises fréquentes qui se succédaient à quelques jours d'intervalle, pendant toute la belle saison, pour disparaître l'hiver et reparaitre au printemps suivant. En somme c'était une forme d'asthme des foins, mais avec dyspnée intense. Le malade avait déjà consulté quantité de médecins, de pharmaciens, d'herboristes et de charlatans. On avait essayé en vain les remèdes utilisés en pareil cas, depuis l'auto-hématothérapie jusqu'au sérum de canard.

C'était un garçon pâle, mince, avec yeux brillants, avec un certain air d'inquiétude trahissant une grande nervosité ; au reste, parfaitement sain au point de vue pulmonaire. Il me sembla que le sport lui serait utile, sinon pour le débarrasser de son asthme, du moins pour améliorer son état général, et je lui conseillai de faire de la moto. La mine effrayée des deux dames me fit présumer que mon conseil ne serait pas suivi.

Je me trompais. Seize mois plus tard, mon jeune homme arrivait à ma porte, monté sur une jolie 350 cmc. à culbuteurs. Il venait me remercier du conseil que je lui avais donné et me déclara (à ma profonde surprise, je l'avoue) que depuis qu'il faisait de la moto il n'avait plus jamais eu de crise sérieuse d'étouffement.

Faut-il conclure de ces deux exemples que la moto soit une panacée ? Certainement non. Elle présente par ailleurs des contre-indications formelles et qui sont bien connues. Je voulais seulement montrer qu'elle peut présenter des indications au point de vue médical. Ces indications ne sont pas limitées aux deux cas que je viens de citer, elles s'étendent à quantité d'autres troubles que l'on rencontre chez un grand nombre de sujets.

Vous devez avoir parmi vos lecteurs des médecins qui ont fait des observations analogues. Ne pensez-vous pas que la publication de ces observations serait un bon moyen de combattre les préjugés contre la moto ?

Recevez, Monsieur le Directeur, mes salutations distinguées.

Docteur BORREL.

Équipement d'hiver

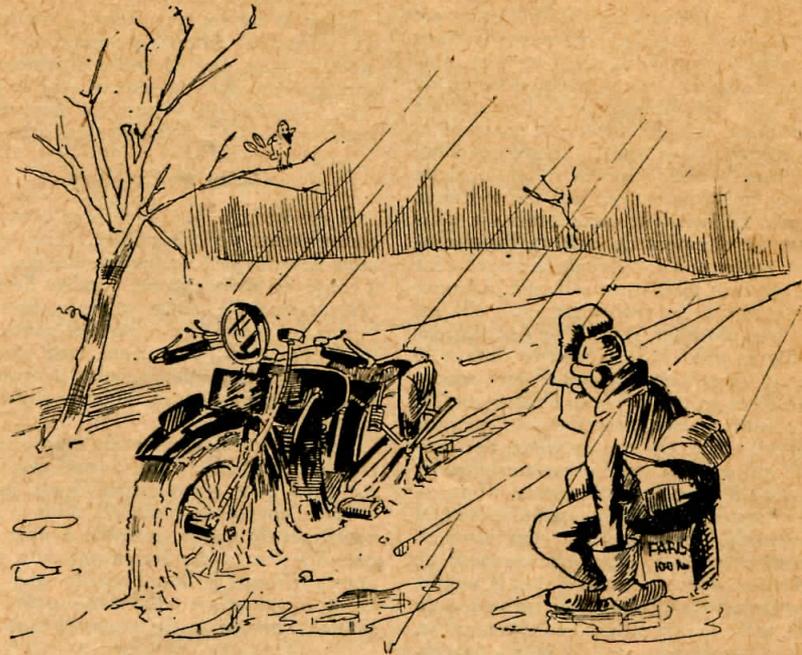
Pratiquer la moto l'hiver, c'est un plaisir très intense, à la condition d'être équipé d'une façon chaudement rationnelle

Le mois d'octobre relativement beau que nous avons eu ne doit pas nous faire oublier que l'hiver n'est plus bien loin et qu'il faut songer à nous équiper contre le froid et les intempéries, car nous ne saurions trop répéter que la motocyclette a son charme en hiver. Mais c'est à la condition d'être vêtu d'une manière pratique et d'être bien à l'abri de la pluie et du froid. Rouler sous la pluie quand l'eau vous dégouline dans le cou et que l'on sent peu à peu traverser la masse des vêtements constitue un véritable supplice. Si, au contraire, l'eau glisse sur vos imperméables et que, bien protégé, vous ayez bien chaud sous votre carapace, vous vous rirez des intempéries et la seule ombre au tableau ce sera, au retour, le nettoyage de votre monture.

Il ne faut pas croire que l'on puisse être à son aise avec des vêtements ordinaires. Que vous portiez sous vos vêtements de protection un complet ordinaire bien chaud, cela n'a pas d'inconvénient, mais si vous comptez sur un imperméable ordinaire pour ne pas être mouillé, vous serez, à la première sortie sous la pluie, convaincu de votre erreur. Vêtements spéciaux ne signifie nullement que ces vêtements doivent être nécessairement excentriques et inélégants. Un vêtement parfaitement adapté à ses fins n'est d'ailleurs pas ridicule et vous ne riez pas des cirés du marin ou de la combinaison de l'aviateur quand l'un est sur son bateau et l'autre dans son appareil. Ils ne vous sembleraient ridicules que si l'un se promenaient en plein été à Paris sur le boulevard en cet équipement, ou si l'autre se rendait au dancing ainsi vêtu. En effet, vous ne vous promènerez pas avec vos vêtements de motocyclistes qui sont, en général, prévus pour être rapidement quittés. Votre équipement variera d'ailleurs selon ce que vous avez à faire. On conçoit très bien une combinaison imperméable pour celui qui doit couvrir de longues étapes sans arrêts, et au contraire un vêtement plus aisé à quitter pour celui qui se promène et compte s'arrêter fréquemment.

Protection du corps

Il y a deux choses à considérer. Tout d'abord la protection contre le froid et ensuite la protection contre l'eau. Contre le froid il n'y a aucune espèce de doute, c'est la laine qui nous offre le meilleur rempart, et surtout la laine tricotée. Si ces vêtements nous tiennent chaud, c'est à cause de l'air qu'ils emprisonnent et qui est un mauvais conducteur de la chaleur.



Ils ne remplissent d'ailleurs bien leur rôle que s'ils sont de toute première qualité. Le chandail ou sweater est imbattable mais il n'est guère élégant. Le pull-over vient ensuite. Sous un veston on le remarque à peine à moins qu'on ne veuille faire une exhibition de coloris plus ou moins vivaces. Un pull-over en poil de chameau (je ne sais, d'ailleurs, s'il s'agit vraiment des poils de ce symbolique animal ou d'une laine spécialement travaillée) est extrêmement solide et chaud. Il doit descendre très bas pour protéger le ventre.

Il est regrettable que les sous-vêtements hygiéniques vendus sous des noms médicaux et ronflants soient coûteux, car eux aussi protègent très efficacement contre le froid.



La première chose à prévoir par celui qui veut faire de la moto en hiver, est une protection efficace contre les intempéries. Un bon manteau de cuir, des leggings, et de gros souliers, sans oublier le casque traditionnel.

Un autre isolant c'est tout simplement le papier. Nous avons connu autrefois des gilets en papier spécial qui étaient très commodes. Nous ne savons pas s'il en existe encore. Faute d'autre chose, on pourrait se confectionner une sorte de chappe avec un journal. Ce n'est pas élégant, mais économique et efficace.

Les membres et surtout les articulations doivent être bien protégés. Mais avec les manches du sous-vêtement, celles du pull-over, celles du veston, ce résultat est atteint.

Les pieds et les mains sont particulièrement sensibles au froid. En ce qui concerne les pieds, la combinaison la plus chaude est une paire de chaussettes de soie recouverte d'une paire de chaussettes en laine tricotée. Les chaussures doivent être bien étanches, monter assez haut mais surtout ne pas serrer le pied. Des semelles en paille tressée, en feutre ou même simplement en papier seront glissées à l'intérieur. L'empeigne ne comportera pas une languette mais un soufflet. En somme, les chaussures de chasse conviendraient si elles n'avaient pas de clous, car ceux-ci doivent être absolument proscrits. Ils feraient glisser le pied sur les marches-pieds et les pédales. Pour les leggings, personnellement nous ne les aimons pas beaucoup, mais c'est affaire de goût et beaucoup de nos lecteurs en sont partisans. Ils protègent certainement bien la jambe non seulement contre le froid, mais contre les chocs, parfois aussi contre un moteur qui veut jouer au chauffage central.

Une écharpe de soie ou de laine sera enroulée autour du cou et ramenée sur la poitrine. Maintenez-la en place avec une solide épingle et engagez-la bien sous vos imperméables : rappelez-vous l'histoire d'Isadora Duncan.

Protection contre les intempéries

L'ennui c'est que l'hiver le temps est extrêmement variable. Nous nous mettrons en route par un beau soleil et nous rentrerons sous une tempête de neige ou de grêle. Si nous prévoyons le pire et que nous nous équipions pour la pluie et la neige, nous étoufferons quand le soleil paraîtra. Il nous est en effet difficile d'avoir un vêtement qui convienne à tous les cas. Le meilleur compromis est, sans doute, le vêtement de cuir malheureusement coûteux; à son défaut le trench-coat protège bien mais il est salissant. L'ennui du vêtement de cuir c'est que, s'il est long à se mouiller, il est long à sécher car il faut se garder de le sécher devant le feu. Il faut pendant qu'il est encore mouillé, le frotter avec un chiffon imprégné d'huile spéciale, comme par exemple l'huile Thésée. On trouve même des produits qui augmentent l'imperméabilité et qui sont à base de gutta-perca. Mais ne pas se servir de cirage ni même de crème à chaussures qui contiennent des essences mauvaises pour le cuir. Un manteau de cuir coûte assez cher pour qu'on le soigne. Un vêtement excellent pour protéger du froid, mais moins efficace contre la pluie, c'est la canadienne en grosse toile imperméabilisée, doublée de mouton, de plus les jambes ne sont pas protégées.

Un imperméable de moto doit être croisé car la pluie projetée par le courant d'air se faufile partout. Les imperméables en simili-cuir sont élégants, mais se déchirent facilement et ne résistent pas longtemps au frottement. Il est difficile de bien réparer un imperméable déchiré. Le mieux est de coudre les bords de la déchirure puis de placer à l'intérieur une pièce autovulcanisante. Pour la conservation des vêtements de caoutchouc, il faut se rappeler que le caoutchouc craint la chaleur et le soleil. L'été, mettez-les dans un endroit frais et sombre. Il n'est pas mauvais de passer de loin en loin un chiffon très légèrement gras.

Les vêtements, en deux pièces, spéciaux pour la moto, avec les pantalons ou les cuissards, sont extrêmement pratiques et protègent aussi bien qu'une combinaison qui, elle, est peu commode à mettre ou à enlever. Ces vêtements, en étoffe imperméabilisée, sont naturellement plus chers qu'une combinaison, mais ils sont très durables et très efficaces; et ils peuvent être aussi bien portés quand il fait sec.

Lorsqu'il pleut abondamment, la protection la plus complète est donnée par des cirés. Ils sont peu élégants, mais leur prix est peu élevé. Ils se déchirent facilement et ne sont guère réparables. Lorsqu'ils ont servi sous la pluie, il faut les mettre sécher dans un courant d'air. On peut parfaitement les mettre dans un sac sur le porte-bagage et ne les en sortir que s'il pleut. On les enfle aisément sur les autres vêtements.

Le poncho serait pratique s'il protégeait les jambes, mais ce n'est pas le cas. Il ne sert à rien d'avoir à moto un manteau trop long car un système de protection est indispensable pour les jambes — surtout pour le dessus des cuisses Au

reste, un manteau trop long gêne pour la conduite de la machine.

Dans le cas de très mauvais temps on appréciera des bottes en caoutchouc bien qu'elles soient peu agréables à porter. On peut les emporter en réserve avec le ciré. Bien entendu, on laissera les jambes du pantalon passer sur la tige des bottes.

Gants et Coiffure

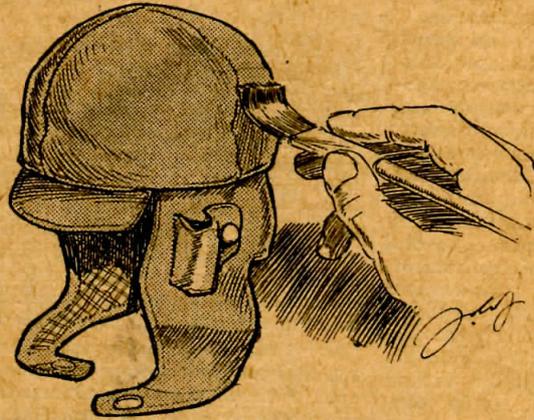
Il est difficile de trouver des gants qui garantissent de l'humidité. Les gants mouffles sont plus faciles à rendre étanches à cause du moins grand nombre de coutures. Le cuir de cheval est le plus étanche. Serrez les manches autour des gants. En tous cas, nous ne saurions trop insister sur l'utilité des protège-mains de guidon, sans lesquels on aurait toujours froid aux mains.

Le bonnet d'aviateur en cuir protège très bien contre le froid, à condition qu'il soit très bien ajusté, mais il est moins efficace contre la pluie. Il n'est pas, à notre avis du moins, agréable à porter et quand le temps est sec et pas trop froid nous préférons la bonne vieille casquette. C'est évidemment affaire de goût personnel. Par temps de pluie, il faut non

pourquoi il faut, à moto, non seulement des vêtements qui tiennent chaud, mais des vêtements qui protègent contre l'eau et le vent. Ces moyens de protection, ils peuvent différer selon nos besoins, nos goûts, notre bourse. Mais ne prenez pas d'articles au rabais que la moindre averse transformera en chiffons. Un vêtement bien étudié et établi avec de bonnes étoffes ne peut être bon marché. Mieux valent de bons cirés qu'un mauvais imperméable.

Quand il fait froid

Si vous prenez la précaution de vous vêtir suffisamment de manière à éviter tout refroidissement brusque, il n'est pas de sport plus sain que la moto l'hiver, même par la pluie, même par la neige. Après votre promenade vous sentirez une bienfaisante réaction, vous aurez l'impression que votre sang circule avec plus de force, et après un dîner que vous aurez dévoré avec appétit, vous sentirez un bienfaisant sommeil s'emparer de vous; et quand le réveille-matin vous rappellera aux tristes réalités de l'existence, au collier qu'il faut reprendre, vous aurez l'impression de vous être tout juste endormi.



Les meilleurs casques en cuir ont tendance, sous la pluie, à laisser s'infiltrer l'eau. On y remédie en les enduisant de produits spéciaux que l'on trouve dans le commerce ou, à défaut de graisse fondue.

seulement une coiffure étanche, mais qui ne vous laisse pas un filet d'eau couler dans le cou. Le surcoût est sous ce rapport excellent, mais il lui faudrait une visière plus rigide à l'avant. J'ai eu, avant la guerre, des casquettes à double visière en gabardine imperméable; mais si l'eau arrive à vous glisser dans le cou, votre écharpe sera bientôt trempée et vous serez très mal à l'aise.

Quand il pleut vous serez obligé, à moins d'avoir un pare-brise de guidon, de porter des lunettes. Mais la pluie brouille les verres, il y a des lunettes sans verres, composées de coquilles métalliques avec des fentes dans diverses directions. Elles donnent par temps de pluie une très bonne visibilité.

Il y a donc de multiples moyens pour se protéger contre les intempéries, mais il faut considérer qu'un vêtement qui vous tient chaud quand vous marchez ne le sera plus à moto. Il y a un violent courant d'air qui s'infiltrera aisément dans les moindres interstices de votre vêtement et entraînera froid et pluie. C'est

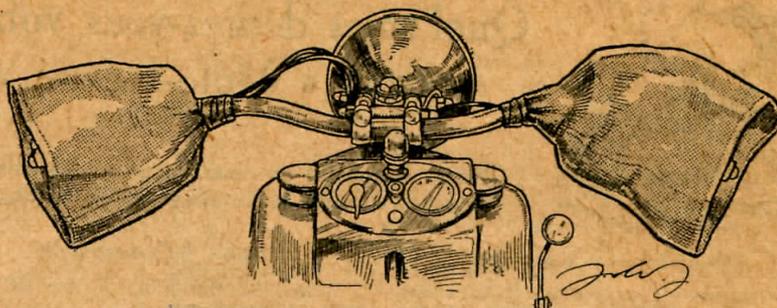
Quelle bonne détente qu'une promenade en moto après toutes les fatigues et tous les tracas de la semaine. Vous reprendrez votre travail avec ardeur, les difficultés se résoudreont comme par miracle, les solutions s'offriront d'elles-mêmes et vous vous sentirez plein d'énergie pour exécuter ce que vous avez résolu.

Si, malgré les vêtements de laine qui sont indispensables en hiver, vous sentiez le froid vous gagner, ne comptez pas pour vous réchauffer sur des boissons chaudes et encore moins sur des mélanges alcooliques. Le remède est simple, arrêtez-vous et faites les cent pas. Peut-être; s'il y a des paysans dans les champs, vous croiront-ils un peu fou, mais cela vaut mieux que d'attraper une bronchite ou une pneumonie. Il est même excellent de combiner une promenade à moto de la manière suivante. Partir le matin, déjeuner dans un site pittoresque, puis faire, après déjeuner, à pied, une bonne promenade de quelques kilomètres, après vous être naturellement débarrassé d'une partie de votre équipement. Ce petit exercice

musculaire suffira pour vous réchauffer le reste de la journée.

Votre machine doit également être spécialement équipée pour l'hiver. Protège-mains et protège-jambes sont indispensables et un pare-brise vous donnera, malgré ses petites dimensions, une protection inespérée. Certains sybarites se sont agencés des marchepieds chauffés par une dérivation des gaz d'échappements, mais avec de bonnes chaussures, des semelles intérieures en feutre ou en papier et de bonnes grosses chaussettes de laine on n'aura pas froid, d'autant qu'on sent fort bien l'agréable chaleur dégagée par le moteur.

N'avons-nous pas ainsi le chauffage central à domicile !



Mieux que des gants, une disposition qui permet de porter des gants de laine tout en restant à l'abri de la pluie !



Quelques détails sur la O. S. A.



La *fourche* est du type parallélogramme classique : rien de bien particulier, sinon que, selon les tendances voulues par la clientèle, les amortisseurs sont prévus en même temps que la construction de la fourche, et réglables aisément. Notons également que toutes les articulations sont baguées en bronze et à très larges surfaces. Selon les tendances, le constructeur a aussi prévu le Técalemit : petit détail pour lui, mais énorme pour la clientèle.

Pour tenir la machine à l'arrêt, O. S. A. est revenu à l'excellente méthode de la *béquille* centrale que peu de marques emploient cependant. Nous sommes pourtant très partisans de cette formule, d'autant qu'elle joint une facilité de déplacement de l'engin et une économie importante de matériaux.

La *selle*, avons-nous dit, est basse, très basse, très large, donc confortable, avec possibilité de la remplacer par une selle souple à la mode, selon le désir.

Le *guidon* est fixé par deux colliers articulés, réglable dans les positions les plus diverses.

Le *réservoir* est de « dimensions généreuses », ce qui permet l'introduction de 13 litres de mélange et l'absence du souci obsédant de perpétuels transvasements : soudure autogène et fixation en 3 points.

Le *coffre à outils* est de grande mesure et l'on peut loger de vrais outils : mieux, le tiers inférieur de ce coffre est destiné à loger un bidon d'huile de secours : foin des bidons graisseux attachés sur le cadre !

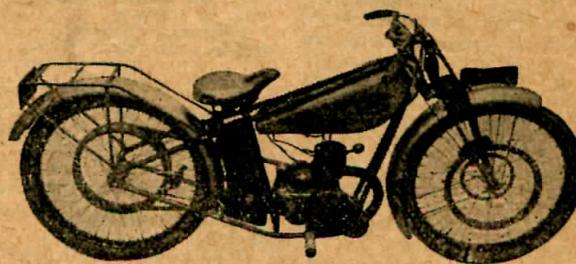
Les garde-boue sont nécessairement très enveloppants comme il se fait maintenant partout : la mode en accord avec la raison, quoi de plus normal !

Les *freins* sont sur poulie-jante ; dire qu'ils sont très énergiques est un lieu commun : n'est-ce pas la qualité primordiale de ces articles ?

Transmission par courroie : un grand constructeur ne nous disait-il pas, qu'ayant arrêté ses modèles à courroie, il dût reprendre cette fabrication, la clientèle ne boudant pas le moins du monde cette manière de transmission. Mais on peut cependant sortir de la banalité et mieux, se rapprocher de la réalisation idéale et... mécanique qui serait d'avoir deux poulies d'enroulement identiques, de même diamètre ; remarquez en effet l'hérésie actuelle de vouloir obtenir une adhérence

alésage de 64 et course de 54, monté sur roulements à billes.

La *bielle* est montée à galets, toutes solutions classiques. Le graissage est assuré par mélange normal à 10 % d'huile pétroil pour suivre la formule. Un *carburateur* Cozette ou Longuemarre, le cœur, transmet le sang et la respiration à la machine. Son âme assure une vie intense, en l'espèce une *magnéto* à haute tension. Quant à l'embrayage, il est simple aussi, à disque unique, disposé dans le volant ;



parfaite avec une courroie qui, d'un côté, possède un arc de cercle d'enroulement de souvent plus du triple de celui à moteur. L'idéal serait deux poulies de même diamètre, disions-nous. O. S. A. s'est rapproché de cet idéal : un bon point pour lui.

L'ensemble moteur est traité en bloc-moteur : l'offensive est déclenchée dans ce sens, on nous dit que l'avenir est au bloc-moteur : nous constatons sans prendre position.

Ce moteur est un 175 cmc. deux temps,

nous avons rencontré cette solution dans les anciens monovites, mais la formule est conservée encore par nombre de motos étrangères, très cotées d'ailleurs.

La *boîte à 2 vitesses* par baladeur est commandée par un levier placé directement sur le bloc-moteur.

Un *silencieux* classique, très efficace, car s'il assourdit les sons, ne freine qu'infimement le moteur, a cet avantage d'éviter les contraventions à ce sujet et à un moment où la question redevient d'actualité.

La *mise en route* se fait par un kick-starter à pédale pliante. De même, les pieds sont reposés sur des caoutchoucs très épais.

Le confort général est augmenté par les pneus qui, sans être ballons, sont des 650x65 ou 26 x 2 1/2





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



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

Les désirs sont nombreux

Le referendum se poursuit et les lettres nous arrivent nombreuses et serrées. Chaque catégorie de souhaits lutte désespérément pour se prévaloir de l'intérêt général : les essais de machines arrivent en tête, mais avec une tendance pour les essais de petites machines utilitaires de préférence aux monstres de vitesse. Nous ne pouvons donner toutes les demandes reçues ; nous faisons un choix varié dans notre courrier, mais tiendrons compte de la proportion des réponses ; ainsi, nous avons reçu près de 60 demandes d'essai de la Monotracer ; ces lettres étaient en même temps des demandes de renseignements et de précision ; nous avons préféré ne pas les publier... et d'autres encore. Nous demandons, pour la facilité de notre referendum, de nous répondre succinctement sur une feuille libre et de réserver sur d'autres feuilles toutes les demandes diverses ne faisant pas partie du referendum.

Et les critiques

Elles nous arrivent rares... et c'est un tort. Ou plutôt, quelques critiques sont mélangées au referendum ; il est ainsi très difficile de dégager des indications sur des bases aussi sommaires. Envoyez-nous vos critiques acerbes, méchantes, ou... élogieuses, et vous nous ferez plaisir. Mais, de grâce, sur des papiers séparés et d'un seul côté de la feuille. En conclusion : 1° referendum sur le sujet (quel sujet ?) ; 2° referendum sur vos mécontentements (critiques).

Ces critiques peuvent porter sur tous sujets, aussi bien rédactionnels qu'administratifs, de présentation ou d'activité sportive, etc...

Nous recevons de M. Dubust, à Clichy, ces critiques :

1° Difficulté de démontage de 2 écrous (sur 4), d'assemblage du cylindre au carter.

2° Difficulté d'accès à la chaîne moteur bolle, pour ce, obligation de démonter reposer et commander frein arrière.

3° Souhaite culasse démontable et carter fermé pour chaîne moteur, bolle de vitesses.

4° Gardes-boue plus efficaces.

Il y a du bon dans ses désirs. Un autre nous demande une chose très juste.

Ne pourriez-vous pas conseiller aux constructeurs présentant des motos dans Moto Revue, de joindre, autant que possible, le prix aux caractéristiques de leurs machines. C'est un facteur important dans l'achat éventuel d'une moto.

Nous savons que l'instabilité financière est la cause dominante de cet « oubli », mais enfin, nous pouvons, par expérience personnelle, affirmer que le fait de donner des prix (sous condition) augmente la clientèle de près de 15 %.

Et voici la suite des désirs

Nous donnons la suite des demandes reçues, classées par catégories. Nos collaborateurs feront l'impossible pour satisfaire tout le monde. Certains sujets n'ont été qu'effleurés : par exemple celui qui nous demande de créer une rubrique photographique motocycliste. L'auteur est très psychologue et son idée sera suivie.

Les numéros indiquent le nombre de désirs sur chaque sujet.

Photo motocycliste (1)

Roulleau, Saint-Jacques. — Une chronique photographique mensuelle.

Désirs de lecteurs (3)

Wirtz, Fontainebleau. — Une 350 bloc, avec cache-soupapes.

Didier, à Hérimoncourt. — L'adaptation du robinet d'essence à pointeau.

Péricaud, Cognac. — La reconstruction du F.N. m. 60.

Jurisprudence (1)

Roset, Nancy. — Le tan sad (juridiction et responsabilités).

Conduite de la moto (3)

M. Breton, aux Roches. — L'emploi du décompresseur pour les vitesses, du débrayage, du changement de vitesse au pied.

Grégoire, à Sablé. — Un peu plus de conseils pour les débutants.

Eekart, 66.665. — La standardisation du porte-bagages, tan sad R. Gillet.

La Mode (1)

Anonyme. — La jupe ou le pantalon ? La ceinture ?

Le 2 et le 4 temps (5)

Fournet, Clermont. — Avantages et inconvénients comparés.

Pauvergne, Saint-Germain. — Le 4 temps « sport » (techniquement).

L'Eclairage (4)

M. Raymond, Allauch. — L'éclairage efficace et pratique.

Péricaud, Cognac. — L'éclairage électrique sous toutes formes.

Le silence (1)

M. Raymond, Allauch. — Insister sur cette question et les moyens d'obtenir des résultats en petites cylindrées.

Entretien de machines (16)

Abonné 67.721. — Harley-Davidson, Indiana.

Dimitroff, Paris. — Rechemisage des gros cylindres.

M. Laparra, Paris. — Mécanique de la 172 Peugeot.

Paquier, Avord. — Mécanique de la New-Map.

Souchay, Beville. — Blocs-moteurs Train et tous autres.

Hyvon, Paris. — Le sidecar.

Démortier, Lille. — Saroléa, Gillet-Herstal 500.

M. Guebey, 72.388. — F.N. 350 et 500.

Huguenet, Dijon. — Harley-Davidson 1.200.

Serier, Vindelle. — Peugeot 5 CV.

Duhoux, Saint-Didier. — Citroën trèfle.

Foullon, Bois-le-Roi. — Peugeot 175, Zénith (carburateur) : magnéto R.B.

Dadat, Mâcon. — Entretien d'une machine : le décalaminage.

Secteur nancéien. — Le Monotracer.

Di tier, Hérimoncourt. — La Peugeot P. 105.

Essais d'accessoires (7)

Dupuy, Tunis. — Carburateur Brown et Barlow, Jap 350 cmc.

Abonné 67.721. — Carburateurs divers.

Duhoux, Saint-Didier. — Automos ; Gicleur D.E.C. ; Culasse Ricardo ; Cuve K.A.P.

Tourisme (12)

Nallo, Blanc-Mesnil. — Adaptation du Morgan au grand tourisme.

Chevallier, Alger. — Tourisme en tan sad, 350 et 500, longues distances.

Anonyme. — Le tourisme en tan sad. L'équipement de la femme.

Le Gros, Viroflay. — Grands itinéraires, hôtels, correspondants, état des routes, équipement, récits de voyages.

Cassin, Salin. — L'équipement électrique et de tourisme pour side-car.

Hyvon, Paris. — Itinéraires motocyclistes.

Picard, Paris. — Itinéraires, hôtels, mauvaises routes.

Richard, Vincennes. — Itinéraires dominicaux.

Dadat, Mâcon. — Le tan sad touristique. Hôtels et Garages.

L'huile (1)

M. Breton, aux Roches. — L'huile de ricin, l'huile à base de ricin.

Enseignement (10)

Lulé, Le Mans. — Avantages du volant extérieur. Graissage de la queue de soupape admission. La protection inférieure de la moto. Le frein-servo.

N° 72.455, Assevillers. — Les transmissions, leur protection, par carter ou autrement.

Bucaille, Levallois. — Réglages, formules, etc...

M. Willy, Puteaux. — La cylindrée la plus adéquate pour un débutant sportif.

Les pannes de toute nature.

Désibes, Clichy. — Les systèmes de boîtes de vitesse, l'embrayage, les roulements à billes et galets, distribution en tête pour service quotidien ; apprendre à conduire.

Delacroix, Lamothe. — Mécanique générale, mécanique spéciale, etc...

Dupré, Vincennes. — L'éclairage électrique.

Vallat, Saint-Etienne. — Des motos 175 et 250 : leurs possibilités. Des accessoires et des boîtes de vitesse.

Visites aux constructeurs (27)

M. Delacroix, Lamothe. — Koehler, F.N., Ultima ; B.C.R. ; New-Motorcycle ; Dollar ; René Gillet ; Peugeot ; Durandal ; Moto Rhony'x ; C.P. Roléo ; S.I.C.

Reidinger, Gentilly. — F.N. (et la majorité de ceux de l'entretien des machines ou des essais).

Etudes (12)

Le Louvreux, Paris. — Le Morgan à 7.500 francs.

Anonyme. — Etude sur culbuteurs et a.c.t. et sur la consommation.

Silvestre, Saint-Jean. — Cyclecar, et voitures : Amilecar, Salmson, Mathis, etc...

Anonyme. — Le sidecar en 250 et 350 ses possibilités.

Valencin, Fontaine. — La Ballot, 8 cylindres.

D. 76.098, Paris. — F.N. 500 et Triumph 500.

Morlot, Meudon. — Du double frein arrière ou servo frein, en tansad. Etude comparée du volant et de la magnéto.

L'abondance des matières nous oblige à remettre à la semaine prochaine la suite de cette liste. Les essais de machines sont nombreux.

La distribution par arbre à cames en tête gagne du terrain tous les jours

Arbres à cames en tête

H.-P. Borestroke nous dira, dans les lignes ci-dessous, les raisons de cette popularité

Il est indéniable que, lentement, les distributions par arbres à cames en tête gagnent du terrain, non seulement en course, mais même pour les motos de série. Il y a déjà un assez grand nombre de modèles qui peuvent être livrés avec des moteurs de ce type comme la Velocette, la Chaterlea, la Calthorpe, la Norton et récemment chez nous Anzani a mis sur le marché un remarquable moteur équipé de cette distribution. On peut même penser que le nombre de moteurs à arbres à cames en tête, serait encore plus grand si les soupapes latérales, grâce aux culasses à turbulence, n'avaient refait du terrain. La distribution par soupapes en tête, commandées par tringles et culbuteurs, est une solution transitoire qui permet, avec quelques modifications, d'associer une distribution analogue à celle employée pour les soupapes latérales et les soupapes en tête. L'inconvénient est, évidemment, la masse représentée par toute la timonerie. On y a remédié en employant des tiges creuses en alliage d'aluminium ; mais, néanmoins, des ressorts de rappel puissants sont nécessaires et fatiguent la distribution.

Un autre inconvénient c'était de laisser exposées à la poussière, avec un graissage précaire, des articulations délicates qui s'usaient rapidement. Il est de règle d'enclorre toute la distribution et de faire circuler de l'huile ; mais il en résulte une augmentation de prix et une diminution de l'accessibilité et on peut se demander si une distribution par arbre à cames en tête ne serait pas, en définitive, aussi

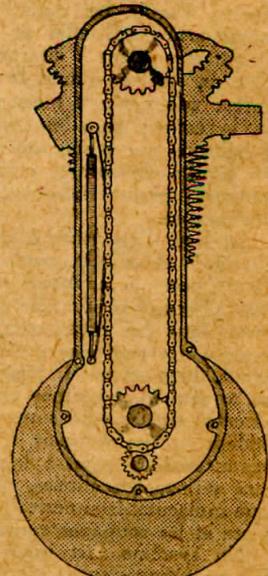
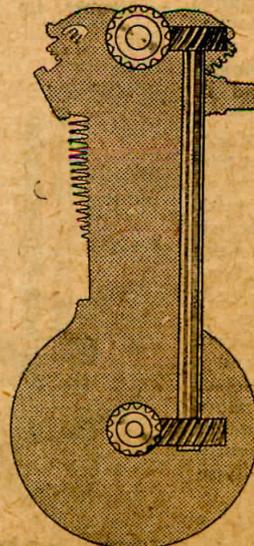
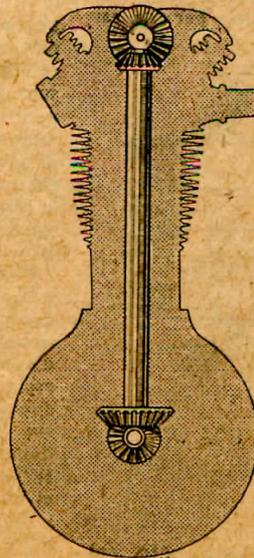
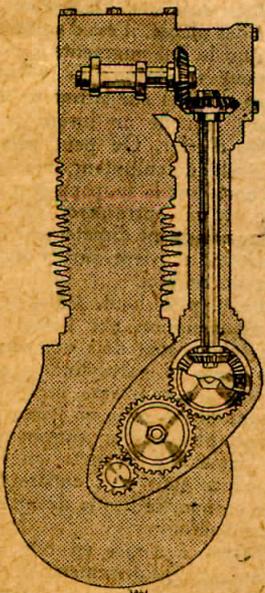
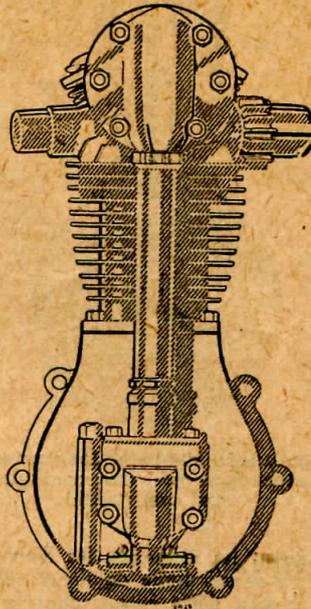
simple, aussi accessible et aussi économique. On peut constater qu'il y a des motos à soupapes commandées par tringles et culbuteurs, dont le prix est plus élevé que celui de motos à distribution par arbre à cames en tête. Nous constatons de même qu'une petite voiture italienne, dont le moteur a une distribution de ce dernier type est livrée à un prix inférieur à celui de voitures populaires

à soupapes latérales. Peut-on rêver une distribution plus simple que celle où les soupapes en tête sont commandées directement par les cames ? Et il n'y en a pas où l'inertie de la distribution soit plus réduite.

Le problème le plus délicat, dans une distribution en tête du ou des cylindres, c'est l'entraînement de l'arbre à cames. Les engrenages sont les plus employés. On peut, et c'est la solution la plus courante, avoir deux trains de pignons d'angles. On peut aussi utiliser une série d'engrenages droits. Les vis sans fin ont été adoptées par quelques constructeurs. Le maximum de simplicité est certainement atteint par la chaîne, mais l'emploi de celle-ci présente quelques petites difficultés à cause de la longueur de chaîne à employer. Quand les précautions nécessaires sont prises, cette transmission si simple donne d'excellents résultats.

Dilatation du cylindre

Un cylindre ne se dilate pas seulement dans le plan horizontal, mais encore dans le plan vertical et cette dilatation est, naturellement, plus sensible sur un moteur de moto dont la température de fonctionnement est plus élevée que celle d'un moteur de voiture. Le cylindre s'allonge donc et la distance entre la culasse et le carter augmente. Il faut donc que la commande de la distribution permette ce mouvement. Sinon, avec des engrenages, ceux-ci engreneraient trop profondément à froid et insuffisamment à chaud. Or, des engrenages qui n'engrenent pas d'une manière parfaitement correcte, ont un



Quelques solutions employées en ce moment pour l'entraînement des arbres à cames en tête.

mauvais rendement et sont bruyants. Avec des pignons d'angle, au lieu de réunir les pignons par un arbre rigide, on emploie un montage à tournevis. Un bout d'arbre solide de l'engrenage porte une rainure transversale dans laquelle vient s'engager une projection de l'arbre lui-même. Cette projection s'enfonce plus ou moins dans la rainure et donne tout le jeu vertical nécessaire. Avec un train d'engrenages droits, il n'est évidemment pas possible de compenser l'allongement du cylindre ; ce système, qu'on rencontre sur quelques voitures, ne paraît donc pas convenir à un moteur de moto.

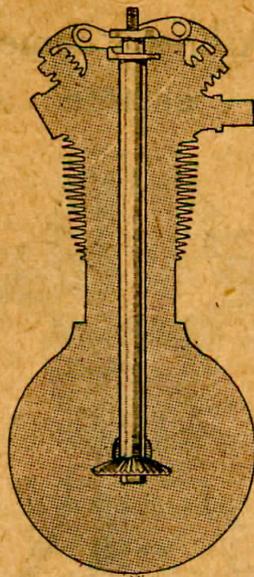
La chaîne donne une transmission très simple et très souple. Elle fonctionne dans l'huile, n'a qu'un effort assez faible à transmettre et, ainsi, doit durer longtemps. Pour éviter qu'elle n'atteigne une vitesse excessive sur un pignon trop petit, il est préférable de placer le pignon d'entraînement, non sur l'arbre moteur, mais sur un engrenage de dédoublement. Mais la grosse difficulté, c'est le fouettement longitudinal et latéral. La tension peut être réglée par un pignon de tension rappelé par un ressort ou bien par un ressort plat frottant sur la chaîne. La chaîne silencieuse est très lourde, elle est coûteuse et ne convient pas lorsque la longueur est trop grande. On préfère donc pour les moteurs de moto, la chaîne ordinaire à rouleaux.

Disposition de l'arbre à cames

On peut employer un seul arbre avec deux cames, commandant les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs et c'est là le système généralement adopté. Les culbuteurs en duralumin sont très légers et n'augmentent guère l'inertie de la distribution. On n'a pour l'entraînement de l'arbre, qu'un seul train d'engrenages ou qu'un seul pignon de chaîne (sur le carter de distribution). Il est également avantageux d'avoir les deux cames sur le même arbre, car elles se freinent l'une l'autre et tendent à diminuer les chocs ; choc en arrière, quand le talon du culbuteur commence à monter sur la bosse de la came ; choc en avant, quand il la quitte et que la soupape se ferme. Avec les profils de cames, employés sur les moteurs à grand rendement, cela n'est pas négligeable.

Au lieu d'un arbre à cames, on peut en avoir deux. On peut alors attaquer directement la soupape au moyen d'un petit plateau fixé sur celle-ci. On se débarrasse donc des culbuteurs, mais on doit avoir deux engrenages au lieu d'un. Il serait, bien entendu, possible de n'avoir qu'un seul arbre à cames pour commander directement les deux soupapes, si celles-ci étaient verticales, mais il faudrait alors renoncer à la culasse hémisphérique et aux soupapes inclinées, qui ont montré une indiscutable supériorité sur la culasse plate et les soupapes verticales.

Un système fort ingénieux et qui a fait ses preuves sur le moteur Chater Lea, c'est d'employer des cames horizontales montées à la partie supérieure de l'arbre d'entraînement vertical ; des culbuteurs



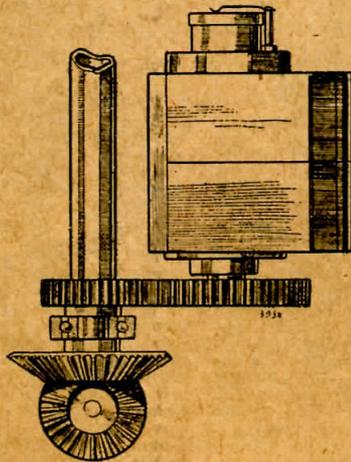
Solution très simple si les cames sont remplacées par des disques représentant une saillie.

actionnent les soupapes, les deux cames sont au-dessus l'une de l'autre. On n'a plus besoin d'engrenages dans le carter de distribution.

Quelques difficultés

Il semblerait que, par l'élimination des articulations qu'on trouve sur une distribution par tringles et culbuteurs, la distribution en dessus doit être très silencieuse. Elle-même l'est sans doute davantage, bien qu'il ne faille pas s'attendre, avec des cames à profil brusque, à éliminer tout cliquetis. Mais, en fait, beaucoup de distributions en tête sont bruyantes par la faute des engrenages qui ronflent.

Les chaînes font également un bruit particulier. La transmission par vis est



L'entraînement de la magnéto est aisément réalisé par un engrenage supplémentaire placé sur l'arbre vertical.

silencieuse ; mais il faut lui donner des dimensions généreuses et bien la lubrifier si l'on veut éviter l'usure. Le problème n'est d'ailleurs pas insoluble. On est bien arrivé, sur les voitures, à avoir des ponts arrière presque complètement silencieux. C'est une question de mise au point et des progrès sérieux ont déjà été faits.

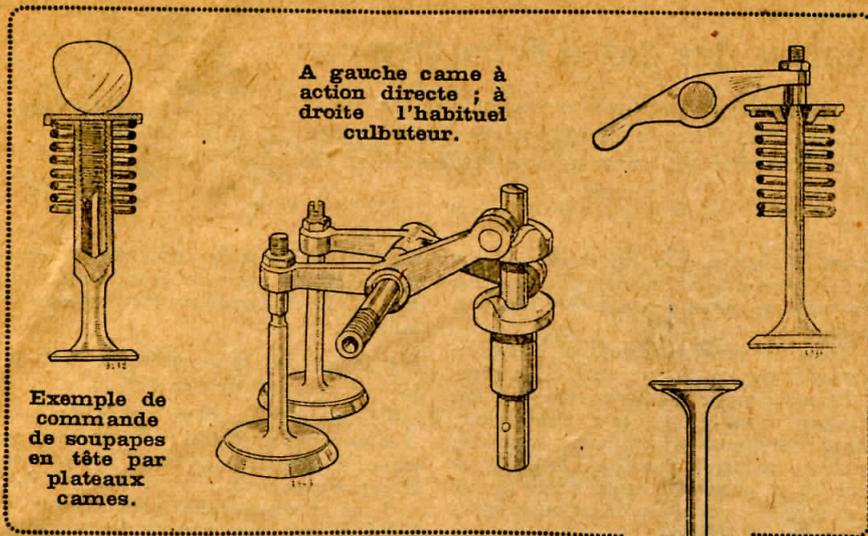
Une autre difficulté, c'est l'étanchéité. Ces distributions fonctionnent dans l'huile et des suintements peuvent se produire. Cela n'a guère d'importance pour un moteur de course où la propreté n'a qu'une importance très secondaire ; mais il n'en est pas de même pour un moteur de tourisme. La clientèle ne veut plus, actuellement, de moteurs qui crachent l'huile et on ne peut l'en blâmer. Là encore, il ne s'agit pas d'une impossibilité et nous avons vu des moteurs à distribution en tête, qui restaient parfaitement propres. Un usinage précis est le meilleur moyen d'y parvenir.

Il est très facile, en prolongeant un peu vers le bas l'arbre vertical, d'entraîner une pompe à huile à engrenages ou même une pompe à piston ; mais la difficulté est plus grande pour la magnéto. On pourrait, évidemment, la monter sur une plate-forme à côté du carter de distribution et l'entraîner au moyen de l'arbre à cames. On pourrait aussi la disposer horizontalement et l'entraîner par un prolongement de l'arbre vertical. Mais un moteur à arbres à cames en tête est déjà, quand c'est un monocylindre, suffisamment difficile à loger dans un cadre de moto et la magnéto serait dans une position très vulnérable. On pourrait la disposer à l'une des places habituelles et avoir une commande séparée ; mais c'est une solution compliquée et peu élégante. Un moyen ingénieux c'est de la disposer avec l'axe vertical et de l'entraîner par un engrenage monté sur l'arbre vertical de la distribution.

Le réglage du jeu des soupapes peut se faire de diverses manières. Étant donné le petit nombre des pièces, il est d'ailleurs peu probable que le jeu augmente rapidement. On peut employer une petite calotte qui vient s'enfiler sur la tige de la soupape et dans laquelle on insère des petites rondelles d'acier. On peut aussi monter, à l'extrémité du culbuteur, une vis de réglage qui porte sur la soupape et qui est immobilisée par un contre-écrou. Dans le cas de la came attaquant directement la soupape, le plateau se visse sur la tige ou à l'intérieur de celle-ci.

Nous signalions, plus haut, les chocs infligés à la transmission par l'attaque des cames. Ces chocs sont déjà très sensibles sur des moteurs polycylindriques d'automobile. On les supprime dans ce cas, soit au moyen d'une came sur laquelle appuie un ressort plat, soit en entraînant sur l'arbre à cames la magnéto ou la dynamo. Ces chocs sont plus apparents sur un moteur monocylindrique de moto et plus difficiles à éliminer.

Alors que l'arbre à cames en tête se prête fort bien à l'établissement d'un polycylindre en ligne, il convient moins, ou du moins est plus compliqué sur un bicylindre en V. Ainsi la moto Peugeot



A gauche came à action directe ; à droite l'habituel culbuteur.

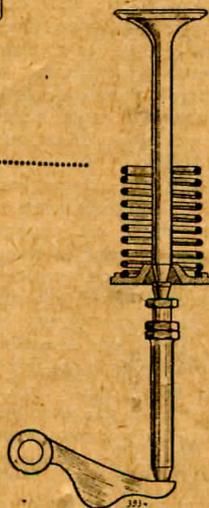
Exemple de commande de soupapes en tête par plateaux cames.

à deux cylindres côte à côte possède une distribution en tête fort simple et il ne serait pas impossible de construire ce moteur en série, mais l'Anzani de Temple ou le Motosacoche de Franconi sont d'admirables pièces de mécanique, mais dont le prix de revient serait extrêmement élevé. Plus que jamais on parle aujourd'hui de quatre cylindres de moto, mais peu d'entre eux existent sur le marché et la plupart sont des moteurs de grosse cylindrée construits pour le tourisme et pour lesquels il n'est pas nécessaire de rechercher un rendement volumétrique très élevé. Même traités en moteurs plats à grande souplesse, ils permettent d'atteindre des vitesses plus élevées que ne le demandent les motocyclistes les plus exigeants ; aussi ont-ils, pour la plupart, des soupapes latérales et il n'est guère nécessaire de renoncer au silence et à l'accessibilité de ce type de distribution.

Mais si, par hasard, des quatre cylindres de petite cylindrée, 500 et peut-être même 350 cmc., venaient à être utilisés pour les courses, nous verrions très certainement l'arbre à cames en tête employé sur ces moteurs et ensuite sur les moteurs de série. La tendance très nette que nous constatons sur les voitures à multiplier le nombre des cylindres, finira par se manifester sur les motos elles-mêmes. Considérez le succès de la quatre cylindres en Amérique. Des marques, qui ne construisaient que des monocylindres ou des bicylindres, construisent également maintenant des quatre cylindres. Excelsior construit l'Henderson, l'Indian, l'Acc, et Cleveland est entrée en lice. Qu'en Angleterre une grande marque lance le quatre cylindres et on verra les marques concurrentes suivre le mouvement. Il est donc, après tout, très possible que le quatre cylindres et qui sait, le six cylindres, soient destinés à un brillant avenir sur les motos. Mais ce ne sont là que des hypothèses.

Soupapes ou fourreaux

Si nous exceptons les deux temps, pour n'examiner que les quatre temps, la



A gauche, la soupape latérale ordinaire ; on remarquera le poids et le volume de l'ensemble ; à droite le réglage d'une soupape en tête se fait très simplement par interposition de rondelles de clinquant.



soupape constitue la distribution type. Un essai sérieux pour imposer le fourreau louvoyant sur un moteur de moto n'a pas été suivi de succès, sans doute parce que des victoires en course n'ont pu être gagnées avec ce moteur d'ailleurs excellent.

On a beau reprocher à la soupape sa

défauts. Il est bien vraisemblable que, pendant un nombre respectable d'années, nous verrons encore coexister et les soupapes latérales et les distributions par culbuteurs et celles par arbre à cames en tête.

Un autre referendum

Trop de réclamations

Nos bureaux sont encombrés de requêtes, de applications, de demandes. *Moto Revue*, quoique étant la seule revue importante de la motocyclette, quoique son tirage soit des plus importants, *Moto Revue* n'est pas lue par un tiers de motocyclistes. Les plaintes nous arrivent nombreuses, parce que nous ne fournissons pas assez de numéros dans les kiosques, dans les librairies. Chaque semaine, nous recevons des demandes au numéro. La faute ? Mais elle en est à vous, chers lecteurs ; oui, vous êtes les fautifs, parce que vous n'êtes pas réguliers. Lorsque nous recevons les invendus, nous constatons, avec surprise et mystère, des sautes de vente inexplicables. Par exemple, à Ville-les-Motos, nous expédions 30 numéros. Certaines semaines, on nous écrit qu'on ne peut arriver à trouver un seul *Moto Revue* dans la ville. Par contre, il nous revient facilement 6 numéros certaines semaines. Donc, parmi nos lecteurs, il y en a de très irréguliers, et s'ils se font du tort, c'est leur affaire ; mais qu'ils se souviennent qu'ils font également du tort à d'autres qui ne peuvent se procurer leur numéro.

La meilleure solution est de s'abonner :

certes, vous vous attendiez à cette réponse. De cette façon, chaque lecteur, grâce à notre extension, reçoit régulièrement son numéro. Mais ce n'est pas là seulement où nous voulions en venir.

Notre secrétaire a profité des fêtes de la Toussaint pour prospecter toute la région Est de la France. Des motocyclistes, il y en a en masse ; mais hélas ! des lecteurs de *Moto Revue*, il y en a aussi, mais qui ne suivent pas leur revue favorite sous le vain prétexte qu'ils ne trouvent pas de numéros dans leur ville ; certains se disputent sur le même fascicule et nous accusent de les laisser manquer de numéros. L'accusation est injuste, chers lecteurs, et voilà pourquoi nous ouvrons un referendum auquel nous vous demandons de nous dire dans quelles régions *Moto Revue* fait défaut. Donnez-nous aussi les noms des motocyclistes qui lisent peu ou prou *Moto Revue*.

Un simple bout de papier, vos desiderata, la liste des personnes susceptibles de s'intéresser à *Moto Revue*, les difficultés que vous avez à trouver votre numéro...

Et lorsque vous aurez fait l'effort nécessaire, *Moto Revue* pourra vous satisfaire à satiété.

Allons, un effort et répondez-nous.



L'analyse des gaz d'échappement

Il est dommage que nos occupations ne nous permettent pas d'analyser les gaz de notre moto étude captivante et instructive, comme on le verra.



Un véritable baromètre

Rien ne peut nous fournir des données plus utiles que l'analyse des gaz d'échappement. Cette analyse, sous une forme rudimentaire, est pratiquée par nombre d'automobilistes et de motocyclistes. Des émissions d'une fumée bleuâtre nous indiqueront un graissage abondant et même excessif. Une fumée noire sera l'indice d'un excès d'essence, etc. Mais une analyse précise, faite de manière scientifique, nous fournira des données très intéressantes sur la manière dont se passent à l'intérieur du moteur les phénomènes de l'explosion. La chimie vient ainsi à l'aide de la mécanique. Le constructeur s'efforce de tirer d'un moteur le maximum de puissance pour le minimum de consommation. Plus sera grande la quantité d'énergie qu'il tirera d'un volume déterminé d'essence, et plus il approchera de son but. Le moteur est pour lui un transformateur d'énergie. Mais cette transformation est le résultat de multiples phénomènes intermédiaires qu'il néglige en général. Il est un peu comme un capitaliste qui remettrait de l'argent à son banquier et qui recevrait par la suite les comptes de ce dernier sans se préoccuper des opérations de Bourse effectuées par ce dernier. La connaissance des phénomènes de l'explosion et non seulement des phénomènes physiques, mais encore des phénomènes chimiques est du plus grand intérêt pratique : connaître ces phénomènes, c'est avoir la possibilité de les domestiquer. On connaît par exemple les recherches si intéressantes faites actuellement sur les antidétonants. Grâce à l'action de ces corps, il devient possible d'augmenter considérablement le taux de compression, et par conséquent d'améliorer le rendement thermique. Le moteur à explosion est à la fois un transformateur d'énergie et un transformateur de matière. Dans un moteur à vapeur, la vapeur d'eau qui a pénétré dans le cylindre en sort sous forme de vapeur d'eau. Tout au plus change-t-elle d'état et reprend-elle l'état liquide. Quant, au contraire, nous introduisons dans un moteur à explosion un mélange d'air et de vapeur d'essence, ce n'est plus de l'air et de l'essence que nous trouverons à l'échappement mais d'autres gaz, anhydride carbonique, vapeur d'eau, etc...

Les gaz d'échappement sont variés

Le mélange gazeux introduit dans le cylindre se compose approximativement de trois parties d'air pour une partie de vapeur d'essence. L'air lui-même est composé de plusieurs gaz, d'azote, d'oxygène, de l'acide carbonique, de gaz rares. L'essence elle-même n'est pas absolu-

ment homogène. Elle est constituée par un mélange d'hydrocarbures divers. Aussi le mélange gazeux est-il extrêmement complexe.

Parmi les gaz constituant l'air, l'oxygène est celui qui est l'agent actif de la combustion, mais il est heureux qu'il soit mélangé à un gaz inerte comme l'azote, sinon l'explosion se produirait avec une violence analogue à celle de la déflagration de la poudre. L'azote n'intervenant pas dans la combustion se retrouve intact dans les gaz brûlés.

Pour que l'oxygène attaque les vapeurs d'essence et se combine avec elles une certaine température est nécessaire. La compression, en élevant la température, favorise la production de l'explosion, mais ne peut la provoquer à elle seule tout comme une lampe ne pourra s'allumer d'elle-même; pour que l'explosion ait lieu, il faut enflammer le mélange, c'est-à-dire l'allumer en un de ses points. Puis la petite quantité de gaz ainsi enflammée allume les couches voisines et la flamme se propage. Comme en même temps les gaz se dilatent et, se dilatant, s'échauffent, la flamme se répand de plus en plus vite.

La formule en est complexe

Que renferment les gaz d'échappement c'est-à-dire les gaz brûlés ?

Tout d'abord une forte proportion d'azote, puis de la vapeur d'eau produite par la combinaison de l'oxygène avec l'hydrogène contenu dans l'essence (les deux éléments constitutifs de l'essence étant l'hydrogène et le carbone). En se combinant avec le carbone, l'oxygène donne naissance à de l'anhydride carbonique. Azote, vapeur d'eau, gaz carbonique, voilà ce que nous devrions trouver uniquement dans les gaz d'échappement, si la combustion était parfaite. Mais elle ne l'est malheureusement pas et une certaine quantité d'essence n'est pas brûlée et se retrouve dans les gaz brûlés. Cette quantité d'essence ainsi entraînée par les gaz d'échappement est, en général, plus grande dans les moteurs à deux temps que dans ceux à quatre temps. De plus, malgré les segments du piston, il y a de l'huile qui pénètre dans la chambre d'explosion et dont une faible partie est brûlée, et dont une autre partie est évacuée sans subir de modifications chimiques.

On trouve encore d'autres gaz. C'est ainsi que dans les essences de qualité inférieure on rencontre des combinaisons azotées qui, se combinant avec l'oxygène, donnent des oxydes qui peuvent corroder les surfaces métalliques. Il est heureux que ces oxydes ne figurent qu'en quantités trop réduites pour avoir un effet sensible. On constate aussi la pré-

sence de méthane (le même gaz qui provoque dans les mines les coups de grisou). Si on brûle du benzol, on trouve aussi des sulfures.

Ne faites pas tourner votre moteur en lieu clos

On connaît les effets nocifs des gaz d'échappement. Il y a eu avec des conduites intérieures des cas d'asphyxie et d'empoisonnement.

Nous sommes, nous, motocyclistes, à l'abri de ces inconvénients. Le coupable c'est un des gaz les plus dangereux qui existent : l'oxyde de carbone. Ce gaz est invisible et inodore et cela le rend particulièrement redoutable. Il est le résultat d'une combustion incomplète et dans le cas d'un mélange trop riche en essence, la proportion d'oxyde de carbone qui se trouve dans les gaz d'échappement augmente. Il est donc très dangereux de mettre un moteur en marche dans un espace clos et de le laisser tourner au ralenti car, pour la mise en marche et le ralenti, le carburateur est réglé pour donner un excès d'essence. Pour reconnaître la présence d'oxyde de carbone on envoie les gaz d'échappement dans un flacon au fond duquel il y a du mercure. Le tube d'arrivée des gaz descend au-dessous du niveau du mercure. De cette manière, le gaz peut entrer dans la bouteille, mais le mercure obture le tube quand le gaz est refoulé. Dans le bouchon de la bouteille il y a un autre tube dont le rôle est de permettre à l'air de sortir au fur et à mesure que le gaz le remplace. A l'intérieur du flacon est suspendu un rouleau de papier buvard imprégné d'une solution de bi-chlorure de sodium et de palladium. Ce papier a une couleur brune qui tourne au gris si le gaz contient de l'oxyde de carbone. On peut arriver, d'après la teinte du papier, à déterminer le pourcentage d'oxyde de carbone.

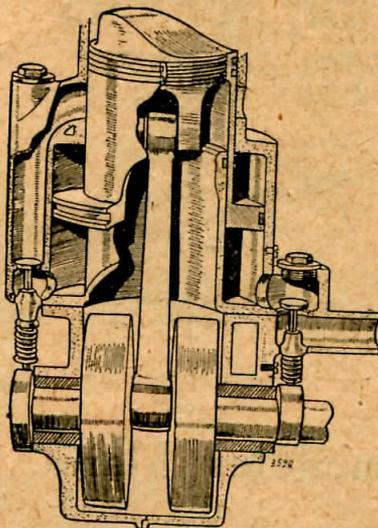
Il peut être utile de savoir comment s'effectue l'écoulement des gaz de l'échappement. Il y a des appareils analogues aux spiromètres employés par les physiologistes et qui permettent cette mesure. On constate que si la carburation est réglée trop riche, les gaz s'écoulent moins vite. Il en est de même si le mélange est trop pauvre. Cela indique naturellement dans les deux cas une diminution de la pression. La charge imposée au moteur a également un effet marqué. Il y a une charge optimum pour laquelle les gaz d'échappement s'écoulent avec la plus grande vitesse.

L'analyse des gaz peut être faite avec la plus grande précision, mais par un chimiste expérimenté. Elle sortirait donc du cadre de ce journal.

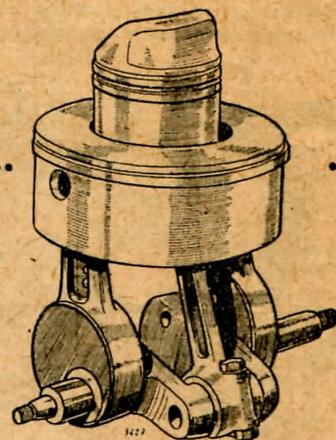
Compresseur et deux temps

Le compresseur dans le cycle de deux temps est une réalité

Il y a toutes les difficultés de mise au point des deux temps du type habituel. Un peu de l'évacuation des gaz brûlés, beaucoup de l'alimentation. Essayez-vous de rendre un deux temps silencieux en employant un système de pot d'échappement qui, sur un quatre temps, ne cause qu'une perte infime de puissance, aussitôt le deux temps étouffe, chauffe, ne rend plus. La contrepression la plus petite lui est fatale et le balayage par les gaz frais n'est guère énergétique. Malgré tout, c'est l'introduction d'une quantité suffisante de gaz dans le carter qui est difficile. Par suite de l'espace mort du carter, il y a un déchet important. Le transvasement doit s'opérer en un temps si réduit que toute la charge n'entre pas dans le



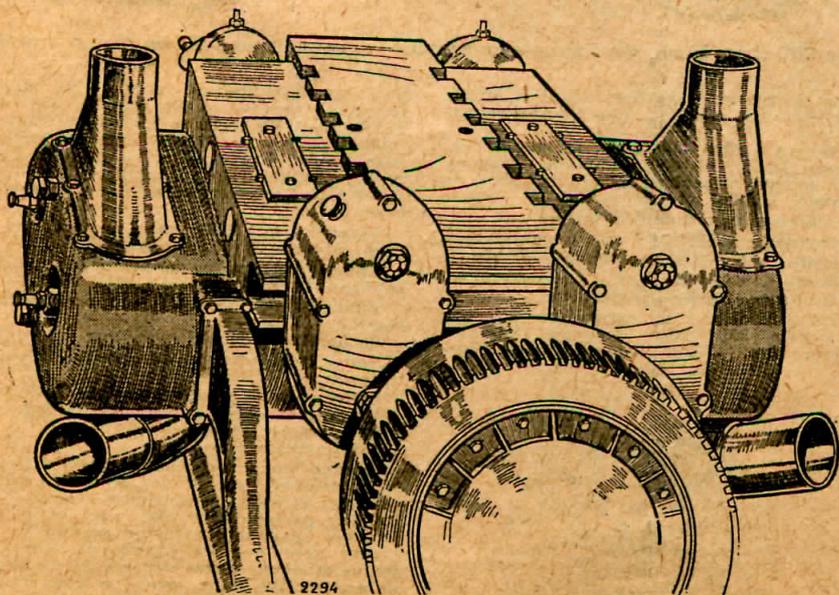
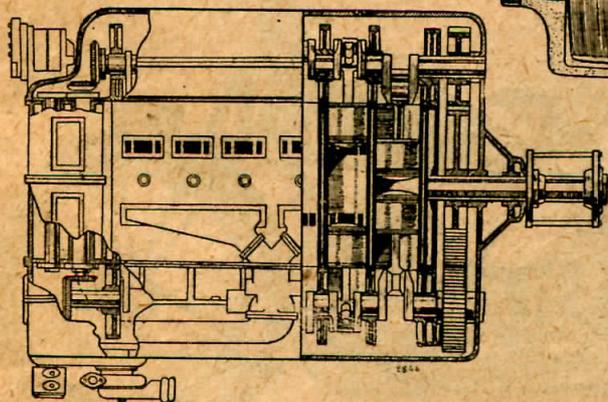
Ci-dessus le moteur Dunell avec son piston compresseur. A gauche le moteur Fiat deux temps à compresseur. Ci-dessous le moteur Violet quatre cylindres deux temps avec sur-compresseur.



Le moteur Wardill à compression dans le carter.

cylindre, d'autant que l'espace mort intervient ici encore. Et, par surcroît, une partie des gaz frais s'enfuit avec les gaz brûlés. Ce sont les défauts bien connus du deux. Bien qu'on soit parvenu à les réduire considérablement et à tirer du deux temps à trois lumières d'excellents résultats, il est bien certain que le cycle à deux temps est loin d'avoir donné tout ce qu'on peut attendre de lui. Il est même probable qu'il se serait signalé en course, sans certains ennuis d'allumage, particulièrement de bougies.

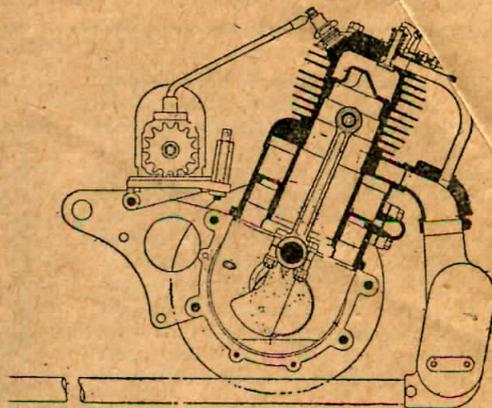
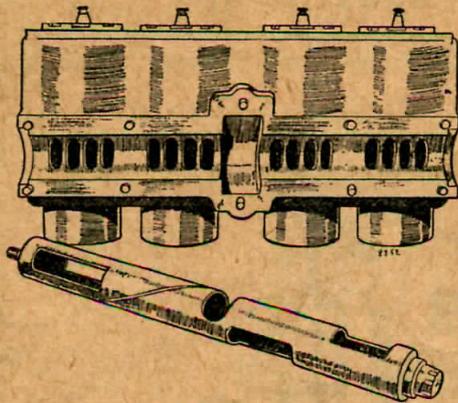
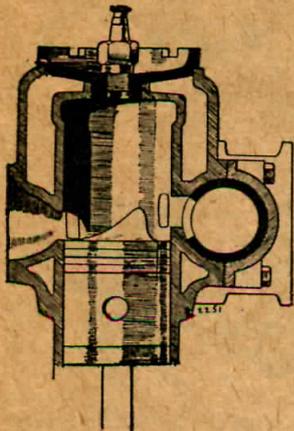
Deux tendances se manifestent à l'heure actuelle : le balayage en équilibre, les gaz n'entrant plus et ne sortant plus sur les côtés du cylindre, mais entrant par un bout et sortant par l'autre on évite ainsi les remous et l'entraînement d'une partie des gaz frais par les gaz brûlés. L'autre tendance c'est de substituer, au carter pompe si défectueux, une alimentation par pompe indépendante ou par compresseur. La pompe indépendante ne date pas d'hier, puisqu'elle remonte aux environs de 1900 (moteur Lepape). Elle donne de très bons résultats sur le moteur Françon. Cette pompe peut même être constituée par le dessous du piston et le bas du cylindre comme sur le Benjamin. Mais le compresseur retient surtout l'attention. Beaucoup de marques ont à l'étude des deux temps à compresseurs pour leurs voitures de course. L'usine Duesenberg a déjà couru avec des deux temps. Actuellement des essais très sérieux sont entrepris par des ingénieurs comme Caussan, Cozette, Zoller et beaucoup d'autres. Nous signalerons même un moteur deux temps à huit cylindres et d'une cylindrée d'un litre seulement. Les compresseurs ont été pendant longtemps des appareils délicats. Aujourd'hui ils sont assez au point pour figurer sur des voitures de série. Le plus gros obstacle à leur emploi est actuellement leur prix. Ce sont des appareils de haute précision et qui ne souffrent pas une exécution médiocre. Mais il n'est pas interdit d'espérer que ce prix sera sérieux.



sement abaissé quand on en viendra à une fabrication en grandes séries et que le compresseur fera partie du moteur lui-

même. En tous cas un deux temps multicylindre à compresseur donnerait une puissance considérable allée à une

extrême souplesse. Nous croyons que si le deux temps est destiné à supplanter le quatre temps, il sera certainement, même pour les types commerciaux, équipé d'un compresseur.



Ci-dessus le moteur "Duesenberg" deux temps à distributeur. A droite : une coupe du moteur Dunelt avec chambre de compression.

Les différents modèles Marc

Nous avons donné dans notre numéro du 15 octobre (240) la description de la 250 cmc. Marc. Cette jeune firme construisant également plusieurs autres modèles, nous croyons intéresser nos lecteurs en esquissant rapidement les caractéristiques principales de ces modèles.

D'abord la 175 cmc., type « B » à trois vitesses dont le moteur est deux temps : alésage 60 $\frac{7}{8}$. Course 61 $\frac{1}{2}$. Ce moteur est entièrement monté sur roulements à billes et galets.

L'allumage par volant magnétique ou magnéto au choix, comme dans la 250 et carburateur automatique, un « Amac » aussi :

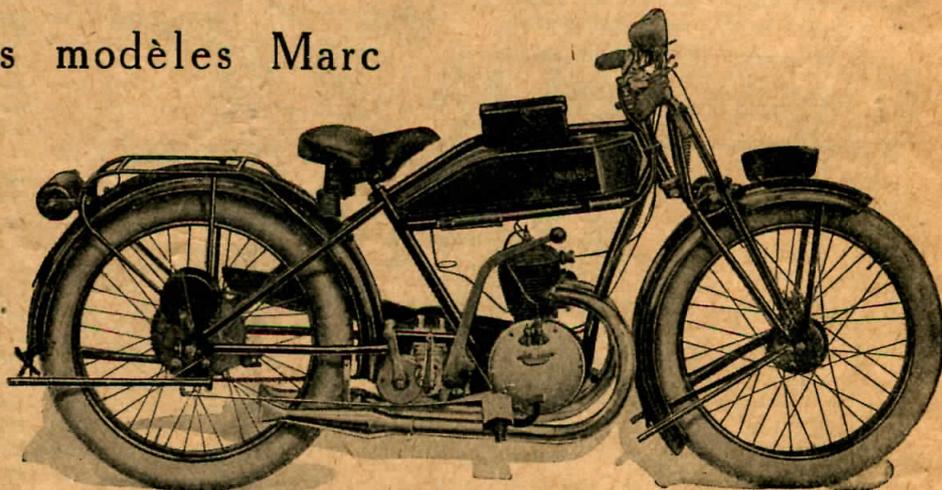
La graissage par mélange.

Là aussi, cadre en berceau et fourche double parallélogramme, guidon T. T. puisque de mode et boîte à trois vitesses. Transmission chaîne-chaîne eu égard à la vitesse incroyable. Freins dans les moyeux des roues avant et arrière et très puissants Pneus confort. Pneus de 650 x 65 pour un 175, le tout pour 2.950 francs.

Un autre type 250 cmc., le type « PH », trois vitesses, simple échappement à usage utilitaire. Moteur deux temps à simple échappement et monté sur roulements à billes et galets.

Comme pour les autres, le graissage par mélange, l'allumage par magnéto haute tension, le carburateur automatique et le cadre berceau. Fourche double parallélogrammes et guidon T. T. La boîte à trois vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Les freins dans les moyeux avant et arrière. Pneus de 700 x 80. Elle est laissée au prix de 3.250 francs.

Moto type « RS4 » 300 cmc. — Cadre berceau. Fourche double parallélogrammes munies de deux ressorts. Amortisseurs de fourche. Guidon T. T. orientable. Selle souple Brown ou Terry, pneus ballons à tringles de 700 x 100 sur jantes base creuse. Freins



Voici la 250 cmc. Marc dont nous avons donné la description dans un récent numéro

dans les moyeux des roues avant et arrière sur tambour de 130 $\frac{3}{4}$. Email noir filet vert et or.

Moteur « Jap » 300 cmc., alésage 70 $\frac{7}{8}$, course 76 $\frac{1}{2}$, piston aluminium. Graissage par pompe mécanique placée en bout du moteur, à débit visible.

Allumage par magnéto « France ».

Carburateur « Amac » ou « Longuemarre ». Boîte trois vitesses « Staub » ou quatre vitesses « Picard ».

Graissage técalémif. Outillage.

Cette machine n'est vendue que 4.650 fr. Modèle 350 cmc., soupapes latérales. Moteur Jap. — Cadre berceau. Fourche dou-

bles parallélogrammes munies de deux ressorts. Amortisseurs de fourche. Guidon T. T. orientable. Selle souple Brown. Pneus Ballons de 700 x 100 à tringles sur jantes base creuse. Freins dans les moyeux des roues avant et arrière sur tambour de 130 $\frac{3}{4}$ Email noir filets vert et or. Frein de direction.

Moteur « Jap » 350 cmc., soupapes latérales. Alésage 70 $\frac{7}{8}$, course 90 $\frac{1}{2}$.

Graissage mécanique par pompe mécanique commandée par le moteur à débit visible.

Allumage par magnéto « France » haute tension.

Carburateur double manettes « Amac ». Boîte trois vitesses ou quatre vitesses au choix.

Cette machine n'est vendue que 4.950 fr. Un autre modèle 350 cmc., mais *Culbuteurs* même caractéristiques.

Prix : 4.950 francs.

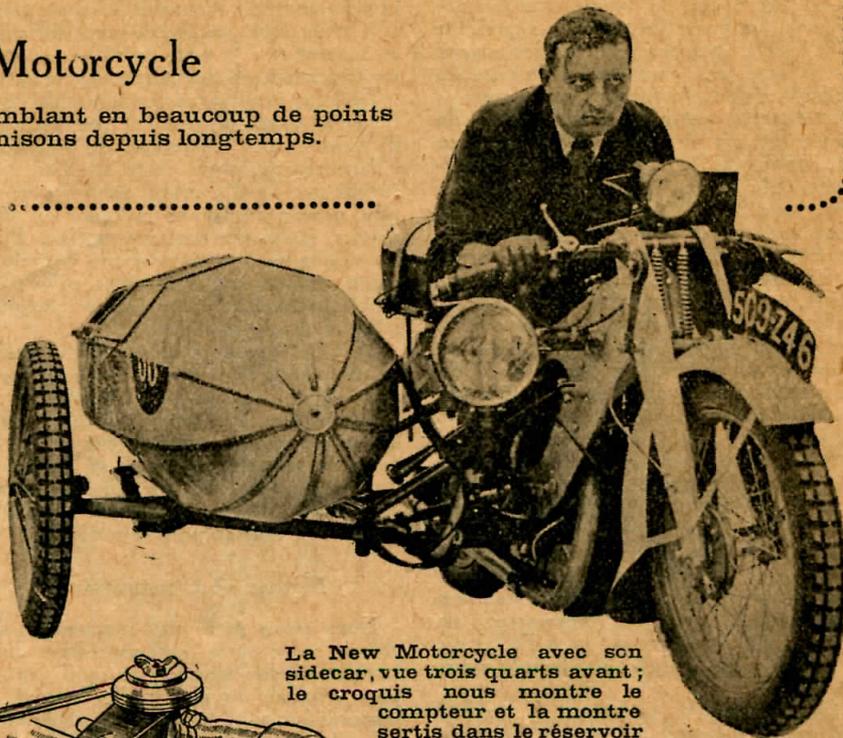
Comme l'on peut voir par ce rapide exposé, la fabrication Marc est non seulement intéressante, sérieuse, mais comprise pour chaotiller agréablement les yeux de notre jeunesse sportive ; nous ne saurions trop inciter pour que les futurs acheteurs de motos étudiant, avant de prendre décision, la construction Marc : peut-être leurs directives seront influencées agréablement.



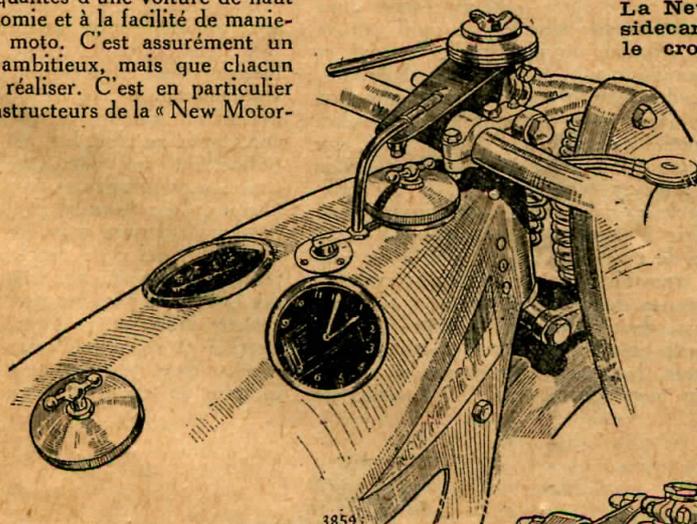
La New Motorcycle

Une excellente machine ressemblant en beaucoup de points au principe que nous préconisons depuis longtemps.

Pour savoir ce que le public demande à la motocyclette, le mieux est de connaître les reproches que, pendant longtemps il a formulés contre elle. Avons-nous assez longtemps entendu parler de la malpropreté de la moto, de la difficulté d'entretien, de son manque de confort. Plus encore qu'à développer le rendement, la vitesse, la sûreté de marche, les constructeurs doivent s'appliquer à faire de la moto une machine propre qu'on puisse chevaucher sans qu'il soit nécessaire de se déguiser en scaphandrier, aisée à entretenir et à nettoyer, et qui, sur les mauvaises routes n'infligent pas de chocs à disloquer les vertèbres. Il faudrait en somme associer les qualités d'une voiture de haut luxe à l'économie et à la facilité de maniement d'une moto. C'est assurément un programme ambitieux, mais que chacun s'efforce de réaliser. C'est en particulier celui des constructeurs de la « New Motor-



La New Motorcycle avec son sidecar, vue trois quarts avant ; le croquis nous montre le compteur et la montre serties dans le réservoir et le frein de direction.



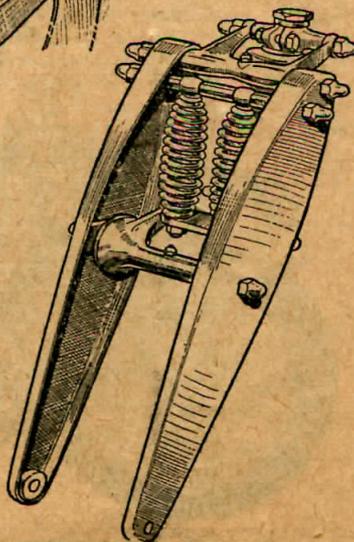
l'élégance. La machine est un tout homogène. Les lignes sobres ne sont-elles pas plus agréables à l'œil que l'aspect squelettique d'un cadre traditionnel.

Le cadre

Rarement, la tôle emboutie a été utilisée avec plus de bonheur. Ici, tout le châssis, y compris le garde-boue arrière, est d'une seule pièce. Cet ensemble constitue une poutre parfaitement indéformable, aussi bien dans le plan vertical que dans le plan horizontal. C'est en vain qu'on essaierait de fléchir ou de tordre un tel cadre : ainsi moyeu arrière et tube de direction restent rigoureusement, en toutes circonstances, dans les mêmes positions réciproques, et on sait que c'est la condition essentielle de la stabilité d'une moto. Il faut également remarquer que la rigidité latérale rend ce cadre idéal pour l'emploi du sidecar.

En outre, en incorporant le garde-boue arrière au cadre, on a augmenté considérablement la hauteur de la poutre armée et sa solidité à l'endroit où elle doit être particulièrement résistante pour tenir malgré les chocs de la route, la traction de la chaîne, les coups de freins, le poids du passager et des bagages. Ce garde-boue ainsi conçu offre de plus une protection parfaite, il nous délivre d'une quincaillerie qui ferraille, il offre pour le porte-bagages, une base extraordinairement solide. Et si vous pratiquez la moto tandem, même par mauvais temps, les bas de votre passagère ne seront pas constellés de taches de boue ou de cambouis, ses talons ou son écharpe ne courront

cycle » et les moyens originaux qu'ils emploient méritent bien à leur machine cette épithète de « nouvelle » qu'ils lui ont donnée. Originale, la New Motorcycle l'est au plus haut point, mais son originalité est de bon aloi, sans l'ombre d'une solution excentrique. Elle est si je puis dire, logique. Au lieu de modifier les solutions classiques et de les contraindre à se plier aux nouvelles exigences, M. Roy a préféré attaquer le problème de front, et l'ayant nettement posé, le résoudre d'une manière personnelle. Tout concourt à la fin voulue. Une telle méthode exige un certain courage et aussi un sens très averti de la mécanique, mais les résultats dans le cas de la New Motorcycle, sont particulièrement intéressants, et rarement le triple idéal de robustesse, de propreté et de confort. Il faudrait, pour être juste, en signaler d'autres encore, simplicité de fabrication (le même cadre sert pour tous les genres de moteurs),



La fourche avant.

pas risque de se prendre dans les rayons.

Ce cadre est de lignes très harmonieuses. La pente de la partie supérieure n'est pas trop accusée (si on prolongeait cette ligne, elle aboutirait à l'arrière du garde-boue). Le creux qui existe entre la partie recouvrant la roue et le dessus du cadre est très heureusement placé pour recevoir la selle. La position est excellente, très basse, suffisamment avancée pour que le poids du motocycliste soit bien à sa place, au grand avantage du confort et de la tenue de route.

La mode actuelle, et non pas pure fantaisie, est au réservoir chevauchant le tube supérieur du cadre. On essaie ainsi de donner l'impression que le réservoir n'est pas un bidon, plus ou moins adroitement dessiné et émaillé, mais qu'il fait partie du cadre, qu'il n'est pas ajouté après coup; ici, il n'est besoin de nul artifice, le réservoir est à l'intérieur du châssis, parfaitement fixé, parfaitement protégé. Le dessus du cadre est arrondi et tous les instruments de bord y sont montés. Ils sont ainsi à l'endroit de la machine où il y a le moins de vibrations et ils sont protégés en cas de chute. Dans ces conditions, montre et indicateur de vitesse, ampèremètre, si on a l'éclairage électrique, ne refuseront jamais leurs services.

On remarquera également la solidité du cadre à l'endroit du tube de direction, qui sur trop de machines est encore un point faible. Les larges et profondes nervures, les rivets de généreuses dimensions, assurent une solidité exceptionnelle. La fourche, également en acier embouti, est extrêmement robuste, non seulement dans le sens longitudinal, mais aussi latéralement, grâce à ses nervures. C'est un point sur lequel il convient d'insister tout particulièrement; une fourche en tôle emboutie bien nervurée est plus solide latéralement qu'une fourche en tubes. Le public profane croit souvent le contraire.

Nous ne devons pas non plus laisser passer sans y répondre des objections que nous avons à plusieurs reprises entendu formuler. La première, c'est celle du poids. L'apparence robuste du châssis cadre donne l'impression qu'il est lourd. Il est vrai, qu'à en juger par l'apparence, un avion moderne, trapu, compact, semble plus lourd qu'un vieil appareil. En fait, la New Motorcycle n'est pas plus lourde qu'une machine à cadre en tubes équipée du même moteur. Une 250 cmc. pèse 130 kilos, une 350 de 140 à 145 kilos, une 500 cmc. 160 kilos. Ces poids sont parfaitement normaux. On en est. Dieu merci, revenu de la machine de poche. Une moto trop légère tient mal la route. Une machine de 150 kilos est très maniable. Nous avons fréquemment circulé avec des motos de plus de 200 kilos, sans difficulté.

Autre objection, souvent formulée : le refroidissement. Il est peut-être meilleur encore qu'avec un cadre en tubes, puisque le tube central n'est pas là pour faire écran et que l'air se trouve canalisé par les parois du cadre. Il sort sans aucune difficulté par le dessous et les larges ouvertures latérales.

On pourrait craindre, à première vue, l'inaccessibilité. Nouvelle erreur, grâce aux ouvertures, on accède sans difficulté au moteur et à la boîte de vitesse et tous les réglages s'effectuent très aisément.

Certains pessimistes ont la phobie de la bûche et quand ils achètent une machine, ils pensent aux réparations qu'ils auront à faire faire après une chute. Eh bien, rassurons-les. Tout d'abord, par suite de sa plus grande résistance le cadre en tôle d'acier emboutie souffrira moins. Puis les dégâts se borneront à une bosselure qui n'affectera ni l'alignement, ni la solidité du cadre et sera réparable en quelques instants.

Bref, le cadre, ou si on préfère le châssis en tôle d'acier emboutie quand il est compris comme celui du New Motorcycle, ne présente que des avantages. D'ailleurs, les motocyclistes commencent à reconnaître la valeur de ce mode de construction et les constructeurs qui, hardiment, ont adopté cette formule de construction vendent de plus en plus de machines.

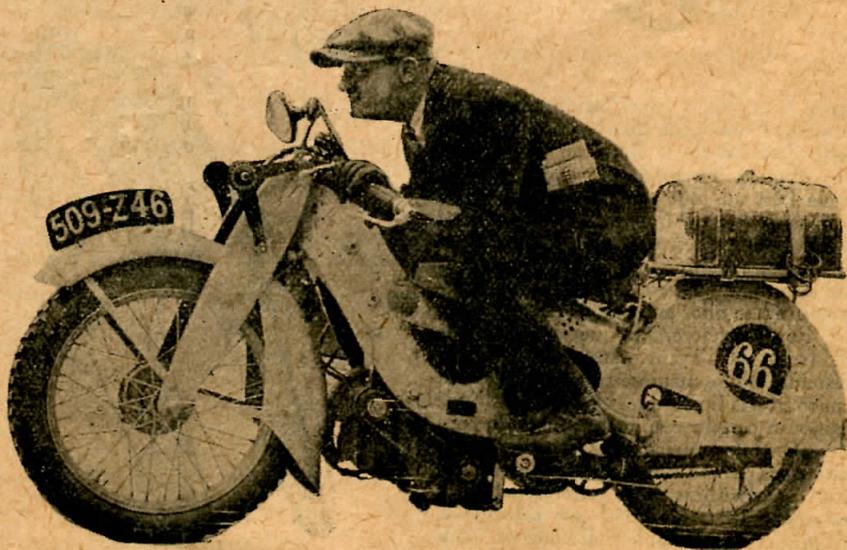
Moteur et transmission

Nous avons parlé plus longuement du châssis cadre parce qu'il représente dans cette excellente machine ce qu'il y a de plus original, de plus neuf. Moteur et transmission sont parfaitement classiques. Le cadre New Motorcycle est d'une part assez léger pour convenir à des moteurs de petite cylindrée et, d'autre part, son extrême solidité lui permet de recevoir des moteurs très puissants. Il est donc possible, avec un modèle unique de cadre, d'offrir à la clientèle une gamme complète de modèles différant par le moteur et la transmission et convenant à toutes les catégories de motocyclistes et à tous les usages, depuis la moto utilitaire jusqu'à la moto grand sport et à la moto sidecar. Châssis, fourche, moyeux, freins, roues, pneus sont les mêmes. On conçoit, au

point de vue industriel, les avantages d'un tel système. Nous avons là un bel exemple de cette normalisation dont on parle tant aujourd'hui. C'est la possibilité de construire en très grandes séries et à un prix très avantageux et, malgré cela, de ne pas avoir un modèle unique qui convient un peu à tout le monde et complètement à personne. Nous aurons, pour la New Motorcycle, le choix entre huit modèles, d'une cylindrée allant de 250 à 500 cmc. Un de ces modèles, essentiellement utilitaire, a un moteur à deux temps de 275 cmc. bloc moteur à deux vitesses, un autre a un moteur Train de 350 cmc. deux temps et boîte à trois vitesses. Les autres modèles ont des moteurs à quatre temps (J. A. P. 250 cmc., soupapes latérales, 500 cmc. soupapes latérales, 500 cmc. à culbuteurs Zurcher 350 cmc. à soupapes latérales, 250 et 350 cmc. à soupapes en dessus) et des boîtes de trois vitesses. Le moteur est porté par des flasques que des entretoises fixent au châssis. La boîte de vitesse est montée sur un pont. Grâce à la rigidité du cadre, l'alignement des chaînes est toujours parfait.

Les roues sont équipées de pneus 700x80 et il y a deux freins, l'un sur roue arrière, l'autre sur roue avant, ces freins ont des tambours de 170 mm, extrêmement doux et puissants. Le frein avant est commandé par un levier monté à droite du guidon, le frein arrière est commandé au pied. Les moyeux à broche permettent un démontage facile des roues, sans toucher ni aux freins ni aux chaînes. Une béquille centrale remplace la béquille arrière si incommode.

Arrêtons ici cette description de cette remarquable machine. Elle constitue un des efforts les plus heureux vers la motocyclette vraiment pratique, propre, confortable et capable d'assurer un service régulier dans les conditions les plus défavorables de temps et de routes



De profil, cette machine malgré son aspect peu conventionnel au possible, conservera une ligne très sport.

Simple ou double tube

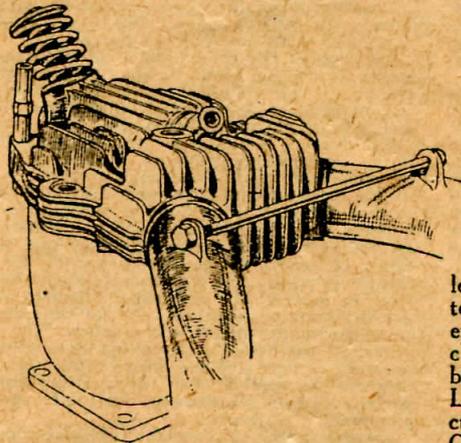
Simple ou double, les deux systèmes ont leurs partisans : fiez-vous aux constructeurs à ce sujet ; vous risquerez d'enfanter un « loup » en contrecarrant les réalisations de votre machine.

La majorité des motocyclistes considèrent les moteurs à double tube comme plus vites que les moteurs à simple tube. Cela est exact pour les moteurs de série, mais la différence ne provient pas uniquement de l'emploi d'une double tubulure d'échappement. Différence des taux de compression, du réglage de la distribution, de l'allumage, etc., contribuent pour une bonne part à la supériorité du double tube sur le simple tube. Quant aux moteurs de course, il y a des simples tubes qui sont plus rapides que des doubles tubes. Cette controverse rappelle celle qui fit rage, il y a quelques années, pour les soupapes multiples. Et depuis on n'en est pas moins revenu, même pour les moteurs à grand rendement, aux deux soupapes par cylindre. Quels sont les avantages réels d'une double tubulure d'échappement ?

L'aspect symétrique d'un moteur ainsi monté est des plus plaisants à l'œil et donne une impression d'équilibre, mais nous ne croyons pas que cette considération ait suffi, à elle seule, à déterminer le succès du double tube.

Le double tube augmente-t-il *ipso facto* le rendement ? Il permet tout d'abord d'offrir aux gaz une plus grande section de passage, mais si la section de passage offerte par la soupape n'est pas aussi grande, l'avantage est illusoire et il y a même plus : il est intéressant de laisser aux gaz d'échappement une vitesse assez grande. De cette façon, ils exercent à la fin du temps d'échappement une aspiration dans la tubulure d'échappement et extraient les résidus que le piston n'a pas chassés. Il semble donc, surtout si on marche avec une tubulure dépourvue de silencieux ou d'un système créant des contrepressions, que le simple tube serait plus avantageux.

La question change d'aspect si on doit employer des silencieux et nous sommes persuadés que les règlements de Brookland, qui imposent aux concurrents des

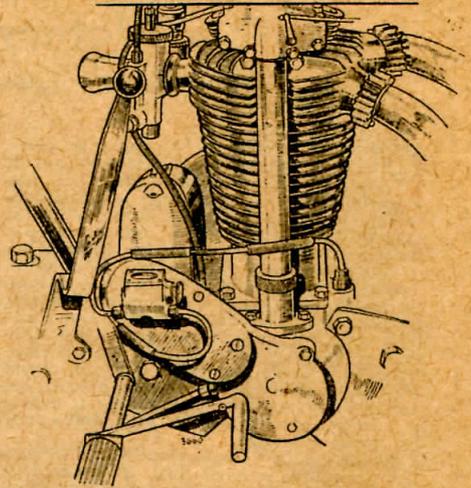


Le double échappement permet de mieux répartir la chaleur causée par les gaz brûlés sur la culasse et par conséquent un meilleur refroidissement de celle-ci.

silencieux qui freinent les gaz de manière très appréciable, ne sont pas étrangers à la vogue du double tube en Angleterre.

En divisant en deux le courant des gaz d'échappement et en employant deux silencieux beaucoup plus faciles à loger qu'un énorme silencieux simple il est plus aisé de réduire le freinage des gaz et les contrepressions correspondantes. Il est plus avantageux encore de réduire ces contrepressions que de profiter de l'effet extracteur du tube simple.

Il y a peut-être un argument plus valable en faveur du double tube, c'est



Le moteur Poincard à arbre à came en tête est muni d'un double échappement.

le refroidissement. Au lieu de concentrer toute la chaleur des gaz d'échappement en un seul point de la culasse, comme c'est le cas pour le simple tube, ces gaz brûlants passent en deux points différents. La chaleur est donc mieux répartie, et la culasse est moins affectée par la distorsion. On constate, en effet, que la plupart du temps on peut avec le double tube employer un taux de compression plus élevé parce qu'un moteur à double tube peut supporter sans distorsion une température de fonctionnement plus élevée. La soupape, d'autre part, chauffe moins et avec un taux de compression très élevé on aura vraisemblablement moins d'ennuis qu'avec un moteur à simple tube. C'est croyons-nous sous ce rapport que s'affirment le plus nettement les qualités de la double tubulure.

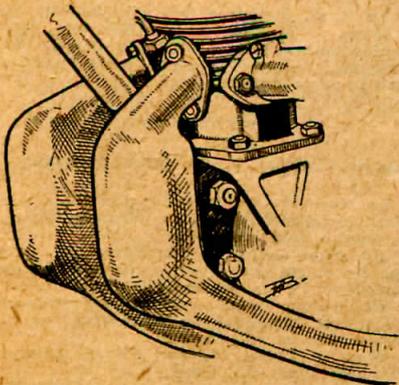
En somme, l'adoption du double tube semble nous donner des moteurs plus faciles à rendre silencieux et des moteurs moins affectés de distorsion. Mais malgré tout, leur supériorité marquée doit être attribuée à d'autres causes parfaitement indépendantes du système d'échappement, plus grande perfection des détails, meilleur équilibrage, plus hautes compressions, etc. En course le moteur à double échappement est loin d'avoir marqué une supériorité aussi nette.

LE M. C. C. F.

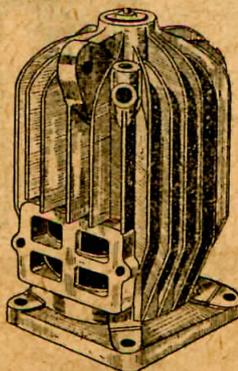
La réunion constitutive tarde

Oui, elle tarde ; mais que les adhérents n'en conçoivent aucun souci. Seules des difficultés de prise de date nous contraignent à ne pas encore les fixer sur ce point : il n'y a aucun préjudice à ce retard, la saison ne permettant pas l'organisation de camps. Nous avons reçu ces jours derniers, de nouvelles adhésions :

M. G. Ruel, Saint-Maurice ; M. Savry, Paris ; M. Rabany, Ivry ; M. Zagdoun, Bois-Colombes ; M. Jouishomme, Saint-Ouen ; M. Bernard, Paris ; M. Gabalda, Paris ; M. Neu, Boulogne ; M. Boissy, Monaco ; M. L. Coty, Langeais ; M. Jacquet, Paris.

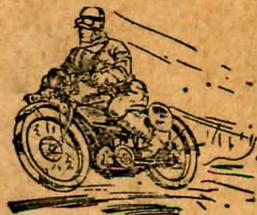


Le double échappement sur un deux temps permet d'éviter le cloisonnement des lumières et d'obtenir de larges orifices d'évacuation.



La Motocyclette C. P. Roléo

Une excellente solution de moto à cadre en tôle emboutie.



ON pourrait croire, à ne juger la chose que superficiellement, que tout est dit en matière de motocyclette et que la technique s'est fixée d'une manière définitive. Or, il n'en est rien et, dans ce domaine comme dans tant d'autres, une conception nouvelle renverse souvent les théories les plus solidement établies. C'est qu'en effet, malgré la science dont se flatte notre époque, un grand nombre de problèmes, mécaniques, n'ont reçu qu'une solution empirique. Surviennent un innovateur, un homme qui réfléchisse sur les solutions communément adoptées, il s'aperçoit sans peine que tout ce qui était admis comme un dogme n'avait été enfanté que par notre ignorance. Il trouve une solution nouvelle et voilà toute une technique renversée.

Eh bien, nous ne sommes pas loin d'assister à un pareil événement dans le domaine de la Motocyclette. Les Etablissements Rollet et Cie, qui ont acquis une longue expérience dans la construction des bicyclettes, viennent, en collaboration avec MM. Couegnas et Piault, de mettre sur le marché une motocyclette qui sort incontestablement des sentiers battus. Tout l'intérêt de cette motocyclette réside dans la conception et l'exécution du cadre.

Les constructeurs sont partis du point de vue suivant : les matériaux doivent être employés d'une façon judicieuse et d'après les efforts auxquels ils sont soumis. C'est ainsi qu'autrefois, on s'aperçut bien vite que les premiers châssis d'automobiles en tubes assemblés ne répondaient nullement au problème posé et qu'on dut remplacer les tubes par des assemblages d'éléments en tôle emboutie, chaque élément remplissant sa propre fonction.

La même évolution se dessine dans la motocyclette, mais avec un certain retard. Finis les cadres en tubes ! A temps nouveaux il faut des conceptions et des solutions nouvelles. Il faut un cadre embouti.

Voyons comment, en partant de cette idée, les constructeurs ont réalisé leur conception :

Nous l'avons dit, plus un tube dans le cadre, mais des profils déterminés par les conditions de résistance. Toute la résistance du cadre est constituée par une poutre maîtresse sur laquelle viennent se trianguler un certain nombre d'autres éléments, de même que dans un avion la solidité provient de la résistance de la carlingue sur laquelle s'attachent tous les autres organes. La poutre maîtresse de la C. P. Roléo est constituée par deux membrures longitudinales embouties et réunies à leurs parties supérieures et inférieures par des flasques, de façon que le tout forme une sorte d'affût de canon, une sorte de caisson dont la section transversale

est rectangulaire. Dans le sens longitudinal, la section décroît progressivement de l'avant vers l'arrière, l'avant portant la fourche de direction, l'arrière se terminant en fourche pour laisser le passage de la roue arrière. Cette poutre-maîtresse, soudée à l'autogène, est parfaitement étanche et constitue le réservoir. Que nous sommes loin des réservoirs attachés par des brides au tube du cadre ! Cette poutre-maîtresse est inclinée vers l'arrière, de telle sorte qu'elle part de la direction pour aboutir par sa section la plus faible à l'axe de la roue arrière.

Un élément oblique, de profil embouti, part de la partie avant et son extrémité constitue le premier point d'attache du moteur.

Du sommet et de l'extrémité de la partie arrière évidée en forme de fourche partent une fourche horizontale et un élément oblique qui, réunis par leur sommet, constituent le second point d'attache du moteur.

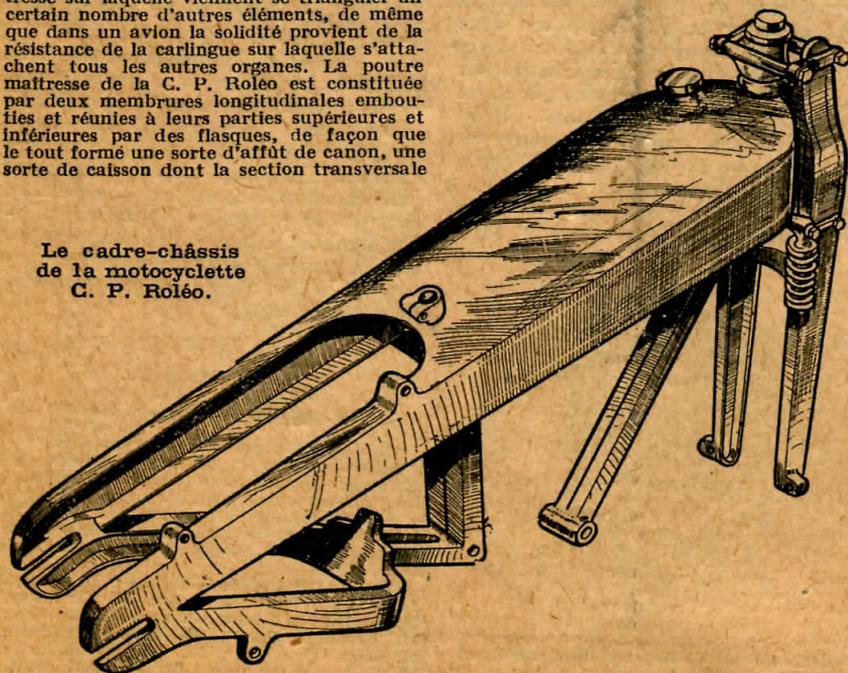
En résumé, le cadre se présente sous la forme schématique suivante : un triangle renversé dont la base est constituée par la poutre maîtresse, dont les deux autres côtés partent du moteur et dont la médiane en quelque sorte est constituée par l'élément se trouvant sous la selle. De même que le cadre, la fourche est constituée par des éléments emboutis, en l'espèce deux longerons dont la section est largement calculée, le parallélogramme habituel et des ressorts amortisseurs travaillant à la traction.

Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour se rendre compte combien un pareil ensemble présente de solidité. La triangulation est parfaite et tous les éléments résistent complètement à la flexion.

Le moteur est à deux temps : 1 cylindre pour les 175 et 250 cmc., 2 cylindres pour les 300 et 500 cmc. et les bielles sont montées sur galets Hoffmann. Un kick s'arter permet une mise en route facile. La boîte de vitesses est une Staub à 3 vitesses.

On a critiqué autrefois le moteur à deux temps mais, devant les progrès réalisés, ses plus acharnés adversaires se sont rendus à la raison.

Aujourd'hui, ce type de moteur a fait ses preuves, il peut être mis entre toutes les mains.



Le cadre-châssis de la motocyclette C. P. Roléo.

Ses reprises franches, sa souplesse remarquable en font un moteur d'une conduite particulièrement agréable. Sa faible consommation et sa facilité d'entretien sont des qualités appréciées par les connaisseurs.

La transmission se fait par chaîne du moteur à la boîte de vitesses et de la boîte de vitesses à la roue arrière. On a supprimé la commande par courroie qui était une source d'ennuis multiples : usure, rupture, glissements, etc...

Enfin le problème du freinage a été particulièrement bien étudié : un frein à tambour sur chaque roue avant et arrière pour des types les plus puissants, deux freins à tambour sur la roue arrière pour les deux autres types de moindre cylindrée. On a supprimé les freins agissant sur des poulies. De ce côté, sécurité absolue.

Le soin de bien faire a été poussé jusqu'aux moindres détails. Nous citerons au hasard : la rapidité de démontage des roues, la sécurité de la direction, etc...

De la conception rationnelle de cette motocyclette résultent un certain nombre d'avantages dont nous n'énumérerons que les principaux. Tout d'abord une stabilité parfaite, par suite de l'abaissement du centre de gravité. Une rigidité absolue. Une accessibilité complète de tous les organes. Une élégance résultant de la simplicité de la solution.

Voilà une motocyclette qui trouvera un succès certain auprès de connaisseurs. En attendant, elle remporte succès sur succès dans toutes les épreuves auxquelles elle participe.

Voici d'ailleurs quelques victoires extraites du palmarès de 1926 :

Gometz-le-Châtel. — 2° Renaud 125 cmc. Circuit de l'Armistice 1925. — 3 machines au départ (une machine par cylindrée), 3 machines à l'arrivée sans pénalisation, 1 médaille d'or ; Côte d'Argenteuil 1926. — 1. Renaud 215 cmc., record ; Côte Château-Thierry 1926. — 1. Renaud 125 cmc., record ; Bot-d'Or 1926. — 1. Renaud 350 cmc., 1.460 kilomètres en 24 heures, moyenne : 61 kilomètres à l'heure, gagnant le challenge de régularité ; Circuit de Gatières 1926. — 2° Renaud 350 cmc. ; Paris-Les Pyrénées-Paris. — 1 machine au départ Renaud, 1 machine à l'arrivée 350 cmc. ; Grand Prix de France vitesse. — 1 machine au départ, 3° Renaud, 1 machine à l'arrivée 350 cmc. ; Circuit de l'Armistice 1926. — 2 machines au départ, 2 machines à l'arrivée sans pénalisation, 1 médaille de vermeil, 1 amateur sur sa machine personnelle termine premier, gagne 1 médaille d'or. Gometz-le-Châtel. — Sidecar 1.000, 1. Renaud.

Voilà qui en dit plus long que tous les plus beaux discours !

La C. P. Roléo se fait actuellement en 4 types : 175, 250, 350 et 500 cmc. Son équipement répond à tous les besoins du tourisme. Bidon de secours, deux sacoches sous le porte-bagages, etc...

Après l'éclairage, on nous demande...

Le concours d'éclairage a le don de susciter d'autres initiatives : nous recevons plusieurs demandes, telles celle-ci :

En même temps, je vous donne mon avis sur les sujets que je désirerais voir traiter dans Moto Revue : les essais de silencieux.

Et, puisque vous organisez un concours d'éclairage, pourquoi ne faites-vous pas de même pour les silencieux ?

Maurice Collas, 4, rue Ferrez, passage Lecoq (abonné), Le Havre.

Notre correspondant (que nous connaissons pour être l'inventeur d'un démarreur pour moto) a, peut-être, touché juste. Qu'en pensent nos lecteurs ?

L'équipement et la mode en moto



La mode existe-t-elle en moto ?

Oui, la mode existe chez nous : il suffit, pour s'en rendre compte, de dévisager les nombreux motocyclistes que la promenade dominicale déverse sur nos routes de France. Dans nos rallies, et plus particulièrement dans nos campings, les nombreuses dames qui y participaient avaient adopté de véritables vêtements sportifs qui joignaient l'élégance à la commodité. Rien de surprenant que leur ardeur pour la moto ait été si vive.

Chez nous, les hommes, un laisser-aller déplorable a longtemps entretenu dans l'esprit du public cette idée que le motocycliste était, de règle, un individu hirsute, poussiéreux, boueux : jusqu'à cette année 1927, trop de jeunes croyaient de bon ton d'afficher les hardes les plus minables, celles des fripes que l'on n'ose jamais jeter et que tant de gens conservent précieusement dans le coin de l'armoire pour le jour où...

Et puis, un jour est venu où *Moto Revue* a fait ses fameuses sorties. Nos jeunes gens sont trouvés groupés, ils se sont rapprochés et la coquetterie, qui est à la base de notre jeunesse, a repris ses droits : on a eu honte de se rencontrer en pareil équipage et très rapidement le bon ton, les bonnes manières, les effets élégants ont succédé à la présentation loqueteuse d'antan.

Quel est le meilleur habillement

Ce même succès nous a débordés et tout aussitôt de multiples demandes nous arrivèrent réclamant des précisions sur les vêtements les plus adéquats à l'usage de la moto. Il est très difficile, dans quelques colonnes, de développer et traiter à fond une telle question, car nous aurions à entretenir nos lecteurs de mille et un détails à ce sujet.

Vêtements et sous-vêtements hygiéniques, sanitaires, d'une part ; vêtements extérieurs, équipements spéciaux d'autre part : le sujet est vaste, car les goûts sont aussi nombreux que les exigences de l'hygiène ou de la mode. Force nous est donc de nous limiter : la question la plus générale est certainement celle du vêtement extérieur imperméable, caoutchouc, cuir ou tout autre tissu de circonstance.

Sans prendre parti pour ou contre aucune thèse, chacune ayant de farouches partisans nous devons avouer qu'il y a des équipements où le cuir fait loi. Voyez-vous un motocycliste en chaussons de laine ? Non, certes !

Existe-t-il des vêtements de motos rationnels

Ne faisons aucun rappel des vêtements lancés sur le marché par les stocks de guerre : tout le monde les connaît et le goût actuel ne se dirige guère dans ce sens. Nous avons voulu connaître l'origine des nombreux vêtements de cuir et autres que la mode actuelle et le besoin ont propagés ces temps derniers dans nos milieux. Et notre enquête nous a conduits vers la rue Charlot, au 62, dans les immenses établissements Acfor et Cuirvet qui jusqu'à ce jour s'étaient spécialisés dans le vêtement aviateur et automobiliste. Le vêtement motocycliste était-il

oublié ? Non, mais les rapports entre la moto, l'avion et l'auto étaient si intimes qu'il semblait a priori inutile d'envisager une « taille » spéciale pour la moto. Tel n'était cependant pas l'avis de la fabrication Acfor et Cuirvet qui depuis déjà longtemps avait compris qu'il y a certaines obligations dans l'équipement du motocycliste, car il existe des particularités de sécurité, de résistance, d'imperméabilité et de souplesse inconnues dans les autres sports.

Moto Revue fut reçu très aimablement, comme il se doit. Certes, nous n'étions pas très à l'aise, habitués que nous sommes à la trépidation, au bruit, au va-et-vient de nos usines. Le silence nous accablait ; des piles de manteaux aux mille teintes, des culottes ou des pantalons de toutes tailles, des combinaisons multicolores, des gacoules, des casques, des gants, des mouffes, jusqu'à des lunettes ou des couvre-guidons, tout ce qui est susceptible d'être réclamé par nos motocyclistes a été prévu, façon soignée et impeccable.

Ces équipements ont, d'ailleurs, fait l'objet d'une mise au point spéciale. Un des dirigeants de la firme, employé pendant plusieurs années comme motocycliste aux Armées, a pu personnellement se rendre compte à quel point les motocyclistes insuffisamment protégés sont en butte aux intempéries et à quels graves dangers leur santé est exposée. En particulier, il a pu constater le désagrément qu'il y a à être mouillé alors qu'on croit devoir être efficacement protégé par un serre-tête, un manteau, une culotte et des guêtres en cuir. Chacun de ces éléments pris



La fermeture Eclair que l'on retrouve sur les vêtements Acfor.

séparément peut être considéré comme un bon protecteur, mais l'ensemble ne fournit, généralement, qu'une protection illusoire. En effet, l'eau de pluie qui coule du casque pénètre sous le col du vêtement en inondant le dos et la poitrine, et celle qui ruisselle le long des culottes se glisse dans l'entre-baillement des guêtres et arrose les jambes et les pieds.

Le serre-tête couvre-nuque avait fait quelque timide apparition, il y a deux ans : un de nos collaborateurs avait promené un modèle particulier dans toutes nos organisations, ayant à sa disposition plusieurs modèles ; il semble que le type couvre-nuque a recueilli ses faveurs puisqu'il délaissé trop



facilement les autres modèles. L'eau, en cas de pluie, la poussière pendant les chahuts ne peuvent pénétrer dans le cou ; la bande de protection que l'on peut adapter également sur la bouche permet en outre au conducteur qui aura pris soin de mettre les lunettes Acfor de se présenter à l'arrivée de sa promenade, aussi frais rasé qu'au départ : il est en effet très remarquable combien la route dégrade le visage du conducteur à l'arrivée : de fortes stries noires de poussière ou de boue sillonnent les rides des bajoues, les entrées des narines ; l'absence de couvre-nuque donne aux spectateurs l'impression que le motoriste ne s'est pas lavé le cou depuis le déluge. Rien de surprenant que l'adoption du serre-tête couvre-nuque devienne permanente, lorsque l'on en a fait un essai loyal.

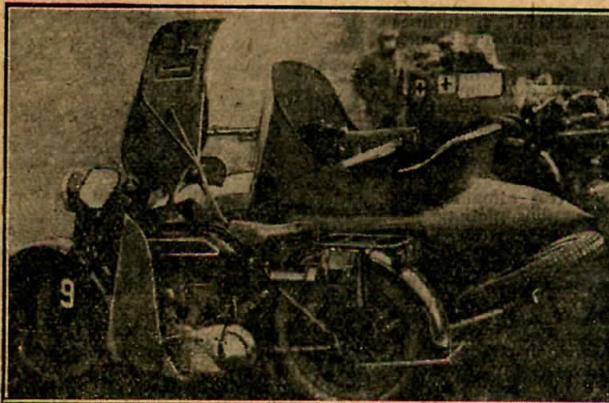
Naturellement, Acfor a prévu la plus grande aisance tout en respectant la ligne préférée et élégante qui permet aux jeunes de conserver la sveltesse, la cambrure et la souplesse du pli de ce vêtement : sinon, le succès de ce vêtement n'eût pu être complet : mouvements imprévus, mouvements brusques, extension ou rétention des membres, toujours l'aspect élégant domine ; on sent que le créateur de cette taille est d'une part un motocycliste raffiné et d'autre part un « bon faiseur » convaincu.

Ne confondez pas ce costume avec les habits spéciaux pour la compétition. Les vêtements Acfor T. I. sont coupés pour la course et forcément ont des particularités qui les distinguent de leurs frères en tourisme. Le casque est étudié en amortisseur de choc : son poids est très léger ; il nous a été donné de le peser : environ 205 grammes ; sa conception si élégante d'ailleurs que nous le verrions avec plaisir dans le bagage des touristes à « vive allure », l'exige en cas de chute, car il préserve la tête d'une façon absolue : n'oubliez pas que 95 % des chutes en moto sont insignifiantes si la tête est protégée, car c'est sur cette partie qu'elles se résolvent généralement. Nous lui attribuons, en outre, une qualité primordiale : il est élégant puisqu'il ne se distingue pas des autres modèles extérieurement. Sa formule est officiellement adoptée par l'aviation militaire ou civile et nous en semble une riche référence.

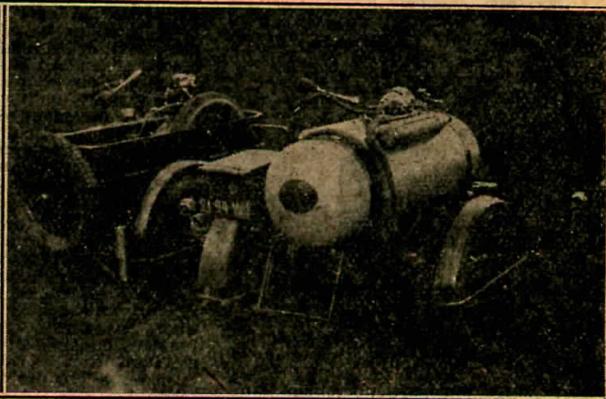
Certes, nous pourrions passer en revue les nombreux articles dorénavant spécialisés pour le motocycliste par les établissements Acfor : cela nous entrainerait assez loin et nous préférons demander à nos lecteurs de province de bien vouloir réclamer de notre part le catalogue et les renseignements au fabricant. Quant à ceux de Paris, en signalant qu'ils sont motocyclistes, ils seront reçus chez Acfor par un motocycliste lui-même qui leur fera comprendre l'intérêt qu'ils ont, à prix égal, d'avoir un vêtement sport de qualité, confortable, élégant, souple, résistant, imperméable. Et *Moto Revue* sera satisfait de voir diminuer sérieusement le nombre de nos sportifs affublés d'oripeaux déshonorants sous le vain prétexte qu'on ne peut avoir des effets propres en moto ; la comédie a assez duré pour que nous nous regimbions enfin. A eux de comprendre.

Notre démonstration militaire

a eu lieu le 15 à Satory avec une énorme affluence de personnalités militaires et civiles



Un sidecar blindé René Gillet muni de sa mitrailleuse Hotchkiss.



Un sidecar de dépannage d'avion René Gillet

Les exigences de la mise sous presse ne nous permettent pas de donner dans ce numéro le compte rendu de notre démonstration militaire. Qu'il nous soit permis néanmoins de décrire quelques détails sur les à-côtés de cette intéressante démonstration.

Est-il besoin de dire dès maintenant que René Gillet a fait un effort considérable pour préparer dans le minimum de temps des engins répondant en tous points aux exigences des diverses armes de l'Armée.

Sa présentation comprend tout un vaste programme dans lequel il a très aimablement et opportunément accepté d'incorporer les autres constructeurs qui ont présenté des motos estafettes sans aucune préparation spéciale et qui, prises isolément, n'auraient certainement pas eu le même attrait qu'incorporées dans la mêlée générale de la « petite manœuvre » dirigée par M. Peyrus. Nous tenons donc à remercier M. René Gillet pour ce beau geste absolument désintéressé.

Ce que les invités ont vu :

C'est 14 motos solos et motos avec sidecars René Gillet, toutes équipées différemment pour les besoins de l'Infanterie, du Service sanitaire, de l'Artillerie, du Génie, de l'Aéronautique, et la motorisation éventuelle de l'Arme appelée « Cavalerie ».

Toutes les motos solos ou motos avec sidecars René Gillet, présentées à cette démonstration, étaient équipées avec pneus Ballon Dunlop sur jantes à base creuse 27 x 4 (700 x 100) ou 27 x 4,40 (715 x 115).

Elles comportent des magnétos France, carburateurs Zenith ou G. R. (Rouquette), chaînes Peugeot Frères, éclairage Marchal-Vaucanson, avec accumulateurs Slem, éclairage acétylène Luxor avec bouteilles Magon deaux.

Toutes les carrosseries de side-cars ont été établies et construites par M. Louis Vannod, carrossier, fournisseur de l'Armée, 35, rue Arago, à Puteaux.

La Société Hotchkiss a fourni les fusils mitrailleurs à bandes et à boîtes chargeurs, et son bureau d'étude s'est mis à la disposition des Etablissements René Gillet pour le montage de ces armes sur les motos solos et les motos side-cars blindés. Un technicien de la Société Hotchkiss a présenté les armes en action.

La Société Radio-Industrie, 25, rue des Usines, à Paris, a mis à leur disposition des Etablissements René Gillet un poste récepteur émetteur de télégraphie et de téléphonie sans fil, et un poste récepteur. Deux techniciens de cette Société ont fait les expériences de T. S. F. à la démonstration.

La Compagnie Générale de Télégraphie et de Téléphonie, 23, rue des Usines, à Paris, a mis à la disposition des Etablissements René Gillet, un poste de téléphone militaire de campagne en fonctionnement.

M. le Dr Sching s'est mis à la disposition des Etablissements René Gillet pour la présentation du side-car ambulance René Gillet. Il a obtenu de M. le Gouverneur Général des Invalides le prêt d'accessoires chirurgicaux pour aider à cette démonstration.

Le personnel militaire faisait partie de la 101^e Compagnie du 19^e Escadron du Train des Equipages et du 503^e Chars d'Assaut.

La démonstration présentée par les Etablissements René Gillet, avec les motos solos 6 CV, type Armée française, aurait pu être faite de même avec le nouveau modèle René Gillet 4 CV 350 cmc.

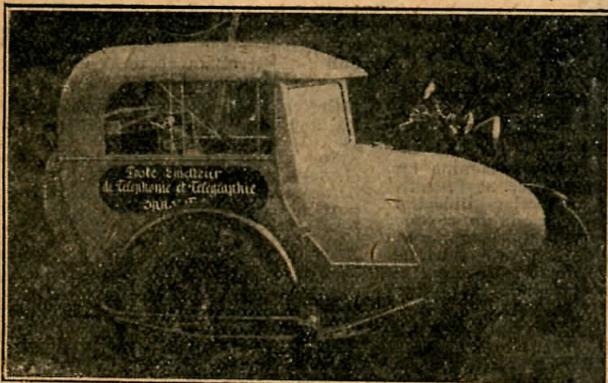
Toute la démonstration était basée sur l'emploi d'une motocyclette René Gillet 6 CV, type Armée française, équipée avec un side-car construit spécialement et comportant : un poste émetteur de téléphonie et de télégraphie sans fil.

Tous les ordres pour la démonstration furent envoyés du point où se tenaient les officiers invités par *Moto Revue* et reçus par un poste de téléphonie et de télégraphie sans fil récepteur et mobile également, installé sur une moto René Gillet, équipée avec un side-car spécial à l'autre extrémité du terrain de manœuvre. Ce poste récepteur était également mis à la disposition des Etablissements René Gillet par la Société Radio-Industrie.

Description des motos side-cars T. S. F. émetteur et récepteur

Le poste de T. S. F. est un poste émetteur-récepteur du type C. B. I. de la Société Radio-Industrie.

L'ensemble de l'installation comporte : a) l'génératrice pour l'alimentation du poste émetteur ; b) un ensemble émetteur-récepteur ; c) un lot de matériel d'antenne et de prise de terre.



Un sidecar René Gillet muni d'un poste émetteur de radiophonie.



Un sidecar ambulance René Gillet.

La génératrice est d'un type blindé et bien protégé contre l'eau et la boue, et actionnée directement par le moteur de la moto. Cette génératrice produit le courant à basse tension nécessaire au chauffage du filament des lampes, ainsi que le courant à haute tension nécessaire à l'alimentation des anodes. Elle est prévue suffisamment large du côté basse tension de façon à assurer l'éclairage de la motocyclette et du side-car. Elle est reliée au poste de T. S. F., situé dans la carrosserie du side-car, par un câble souple.

Le poste T. S. F. est du type transportable, les éléments étant situés dans un coffret léger. Il permet d'émettre à volonté soit de la télégraphie sans fil par signaux morces (par ondes soutenues ou modulées), soit de la téléphonie sans fil avec des longueurs d'onde variant de 250 à 500 mètres. Le porte récepteur mobile est dans un second side-car ; il permet l'audition de télégraphe ou de téléphone sans fil. L'ensemble des deux postes

est monté sur deux motocyclettes René Gillet, type Armée française et une carrosserie de side-car fermée, construite par M. Vannod. Cette carrosserie est complètement capitonnée pour que l'opérateur ne soit pas gêné par le bruit du moteur en cours d'émission. Elle comporte, en outre du poste émetteur, un fauteuil tournant pour l'opérateur qui pourra regarder face à la marche du side-car dans son déplacement, et se retournera pour être en face du poste pour les émissions. L'éclairage électrique intérieur de la carrosserie et l'aération ont été prévus.

Les autres constructeurs

Les Usines Gnome-et-Rhône avaient établi pour cette démonstration un accouplement permettant à un seul motocycliste de remorquer avec sa moto quatre motos sans cavaliers. Ce fut l'une des plus curieuses expériences. Le succès fut entier.

Les Etablissements Terrot de Dijon avaient amené 4 motos type touriste susceptibles de servir à des estafettes extra-rapides, et Gillet d'Herstal, actuellement constructeur à Jeumont, présenta sa 500 cmc. et sa 350 cmc. qui fit le Tour du Monde avec Sexé et Andrieux.

Dans notre prochain numéro nous donnerons le compte rendu détaillé de cette importante démonstration.

Remercions néanmoins dès maintenant le Capitaine de la Varenne, Major du Camp de Satory, et le Capitaine Bouchet du 503^e Chars qui mirent tout en œuvre pour faciliter la tâche des organisateurs, MM. les Lieutenants Garrault, de la 101^e, le Lieutenant Mielle du 19^e Train, le Lieutenant Jacquier des Autos mitrailleuses de Saint-Germain nous furent également d'un précieux appui et nous nous excusons auprès de ceux que, malgré tout, nous sommes susceptibles d'oublier.



La Coupe de l'Armistice

Le Sport de la Semaine



Le beau temps des jours précédents fut absent de toute la matinée du 11 novembre. Les concurrents au nombre de 106, prirent le départ à l'heure fixée : mais quelques minutes après, la neige fondue, le vent, la pluie glaciale, des routes boueuses venaient accroître les difficultés d'une épreuve assez facile par ailleurs. C'est d'ailleurs, dans l'esprit des organisateurs, l'un des atouts de cette course. Partis de Champigny, ils abordèrent la ligne d'arrivée de Lévy-Saint-Nom : un chiffre de 87 : c'est remarquable lorsque l'on considère les affreuses circonstances. Cette course, toute d'endurance et de régularité, est basée sur la formule des pénalités par retards aux divers contrôles : 45 concurrents arrivèrent vierges de tout point de retard : leur mérite est grand, surtout pour les amateurs nombreux et nouveaux qui réussirent ce tour de force. Meunier et Lemasson renouvelèrent pour Alcyon leur performance de 1926 en 175 et 250 : mais le mérite de Robert sur Jean Thomann, qui vient immédiatement après n'en est pas amoindri : la marque rouge confirme nos appréciations à son sujet. Debaisieux confirme la préférence que Monet et Goyon lui accorde en telles épreuves : il fut le vainqueur prévu en 350, devant Jolly sur Alcyon. En 500, Saroléa fit une belle passe de deux avec Leclerc et Grandpierre. A noter la participation d'un jeune qui fit parler de lui à Paris-Pyrénées pour sa première course en amateur à 16 ans $\frac{1}{2}$: Maillard-Brune, le président du M. C. Scolaires, à 17 ans, s'est sacré professionnel et a roulé sur la moto du Pic du Midi de Bernard. Belle machine que cette 500 supersport Gnome et Rhône qui mise entre les mains d'un nouveau lui permet de faire une course parfaite : le jeune homme et la marque s'allient très bien : cela nous promet pour l'avenir.

En 750, deux amateurs triomphent. En 1.000, Marchant sur Lambert fut irrégulier. Mais en sidecars, Terrot 350 prouva avec Coulon qu'un side est très possible en cette catégorie à la condition d'être attelé d'une bonne marque tel Terrot et graisé avec de l'huile de qualité telle Kervoline. Cheret fut le vainqueur obligé sur son side Austral gé 600 : on ne s'attendait pas à autre chose, c'est naturel.

Mais ce que nous ne voudrions pas passer sous silence, c'est le mérite de jeunes amateurs qui, toute la saison, ont participé à nos rallies et qui, sur leur machine, toujours sans révision, ont tenu à faire cette dure course et avec succès : nous les avons applaudis de grand cœur : les Lo et Ledoux Lebart du M. C. Scolaires, les pyrénéens Mothiron et Rollet, Boura, Savy, Vaté, Dardy en cyclecars.

Motocyclettes 175 cmc. — 1. Meunier (Alcyon), méd. d'or ; 2. Robert (Jean Tho-

mann) ; 3. Cabet (Monet-Goyon) ; 4. Bergaud (ind.) ; 5. Cazenave (ind.) ; 6. Mercier (Automoto) ; 7. Louet (ind.) ; 8. de Mchanetzki (Monet-Goyon), tous sans pénalisation ; 9. Rapeau (La Cycllette), 1 point ; 10. Ledoux-Lebard (ind.), 18 p.

250 cmc. — 1. Lemasson (Alcyon), médaille d'or ; 2. Liene (Ne-Map) ; 3. Doué (Automoto) ; 4. Mainguet (ind.) ; 5. Gauthey d'Arnex (ind.) ; 6. Zegers (ind.), tous sans pénalisation ; 7. Boujon (ind.), 3 p. ; 8. Durand (Argentré), 25 p.

350 cmc. — 1. Debaisieux (Monet-Goyon), médaille d'or ; 2. M. Joly (Alcyon) ; 3. Weretnall (ind.) ; 4. ex æquo : O'Reilly (ind.) ; Tauton (ind.) ; Billiot (ind.) ; 7. Boudadoux (Dé-Dé) ; 8. Gaune (ind.) ; 9. Blanc (ind.), tous sans pénalisation ; 10. Marson (Forward), 1 p. ; 11. Mothron (ind.), 1 p. ; 12. Guinard (Guinard), 2 p. ; 13. Savoye (ind.), 2 p. ; 14. Dubusson (ind.), 16 p. ; 15. Laumonier (C. P. Roléo), 75 p.

500 cmc. — 1. Leclerc (Saroléa) ; 2. Grandpierre (Saroléa) ; 3. Girollet (D. S. Malterre) ; 4. Simon (D. S. Malterre) ; 5. ex æquo : Maillard-Brune (Gnome-et-Rhône) ; Rolet (ind.) ; 7. Boura (ind.) ; 8. Savy (ind.) ; 9. Renaud (C. P. Roléo) ; 10. Vitré (ind.) ; 11. Laut (ind.), 6 p.

L'abonnement d'un an à MOTO REVUE coûte 45 francs. Son prix est remboursé par les primes, les annonces gratuites, l'intérêt de la Revue et par le gain très possible d'un prix au GRAND CONCOURS MOTO REVUE

750 cmc. — 1. Audin (ind.), 13 p. ; 2. Vaté (ind.), 82 p.

1.000 cmc. — 1. Marchand (Lambert spéciale), 34 p.

Sidecars 350 cmc. — 1. Coulon (Terrot), médaille d'or (huile Kervoline) ; 2. Pichery (Pichery spéciale), 10 p.

600 cmc. — 1. Chéret (Austral) ; 2. William (Terrot) ; 3. Huyge (ind.) ; 4. Bodard (D. S. Malterre), 1 p. ; 5. Lemétals (ind.), 3 p.

1.000 cmc. — 1. Knobloch (ind.) ; 2. Franck - Heyes (Harley - Davidson) ; 3. Ulrich (ino.), 3 p.

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Dhome (Darmont-Morgan), médaille d'or ; 2. Orbach (ind.) ; 3. Dardy (ind.), 4 p. ; 4. Dubois (ind.), 11 p. ; 5. Tallet (Tallet spéciale),

12 p. ; 6. Rémond (Darmont-Morgan) 12 p. ; 7. Gendrin (ind.), 12 p. ; 8. Patron (Darmont-Morgan), 14 p. ; 9. Duval (ind.), 50 p.

Voitures sport 750 cmc. — 1. Violet (Deguin gand), médaille d'or ; 2. Charmeil (ind.), 27 p.

Sport 1.100 cmc. — 1. Dugat (Derby), médaille d'or ; 2. Vanparyn (Amilcar) ; 3. L. Lipmann ; 4. Giraud-Cabantous ; 5. Devaud (Amilcar) ; 6. Rougeyron (Derby) ; 7. Lafond (G. A. R.) ; 8. Rossignol (ind.) ; 9. Guibout (ind.) ; 10. Noize (ind.).

Sport 1.500 cmc. — 1. Grégoire (Tracta) 14 p.

Course 500 cmc. — 1. de Rovin (Rovin), médaille d'or ; 2. Niguet (ind.).

Course 1.100 cmc. — 1. Tersen (ind.) ; 2. Cohn (Amilcar) ; 3. Van Hoof (G. A. R.), 4 p.

Course 1.500 cmc. — 1. Doré (La Licrone), médaille d'or ; 2. Ahetze (ind.) ; 3. Mme Jen nky (ind.).

Indépendants
dont les médailles de vermeil
sont transformées en médailles d'or

Weretnall, meilleur temps des motos indépendants.

Knobloch, sidecars indépendants.

Orbach, cyclecars indépendants.

Rossignol, voitures sport indépendants.

Tersen, voitures course indépendants.

Le classement des Coupes

Coupe de l'Armistice : Maison Alcyon, avec Meunier, R. Jolly et Lemasson.

Coupe de l'A. C. I. F. : Maison Derby, avec Dugat et Rougeyron.

Coupe de régularité : Maison Salmson, avec Lipmann et Giraud-Cabantous.

Coupe de Lévy-Saint-Nom : Maison Alcyon, avec M. Jolly et Lemasson.

Coupe Psalty : Weretnall.

Prix Dunlop : Michel Doré (La Licrone).

Et vers trois heures de l'après-midi, les concurrents, regroupés, rejoignaient la capitale par Versailles, Ville-d'Avray, sous la conduite d'un seul, mais remarquablement écouté, motocycliste de la Préfecture de Police. Détail infime sans doute, que nous retrouvons dans toutes les réunions similaires, mais qui prouve la discipline et le sérieux de nos jeunes gens et permet de donner à ces organisations toute la sécurité désirables.

Le concours d'éclairage de Moto Revue

L'annonce de notre concours d'éclairage de motos et sidecars a rencontré, dès le premier appel, un succès imprévu. Les suggestions se font nombreuses et intéressantes et nous contraignent à assurer le sérieux de la répercussion de cette épreuve par des études plus approfondies de la question. En conséquence, nous croyons devoir répondre aux sollicitations des constructeurs intéressés en reportant en décembre l'épreuve nouvelle et tant attendue, afin de permettre à chacun de se présenter avec le maximum de chances et toutes ses possibilités.

Certes, *Moto Revue* dont le succès devient débordant, est sorti franchement de son cadre et est décidé à pousser toutes les questions et épreuves motocyclistes à fond. Ne nous en voudra-t-on pas de modifier, dans l'intérêt de tous, une date que d'aucuns, avec juste raison, avaient jugée trop hâtive.

Quelle en sera la formule ?

Il est assez difficile, de prime abord, de définir une formule unique sous laquelle les différents constructeurs d'appareillage d'éclairage pourront concourir à notre épreuve.

Les uns préconisent la formule de la plus grande puissance de projection. Il nous semble que cette directive est un peu simpliste : car il est toujours possible à un fabricant de passer d'un éclairage normal de 25 à 50 bougies à un éclairage exceptionnel de 350 à 400 bougies et sans modifications conséquentes de son appareil. Il lui suffit de ne plus compter sur la durée, sur le temps. Hélas ! les théories d'Einstein ne s'appliquent guère, ce nous semble, à la moto : le temps existe, sa fille, la moyenne nous en est une preuve ; quant à l'espace, il n'est relatif que lorsqu'il n'est pas borné d'une part par les obstacles et d'autre part par l'insuffisance notoire de l'éclairage.

Il nous semble donc que la formule du concours d'éclairage pour motos et side cars doit louver entre ces deux rivages qui ont nom : la puissance et la durée.

Ainsi donc les fabricants d'éclairage à accus auront un vaste champ ouvert devant eux pour nous prouver que l'on peut facilement maintenir la puissance de son éclairage durant des heures sans faiblesse d'aucun organe. Par contre, les autres, ceux qui s'en tiennent à la solution plus mécanique, favorisée dans la question de durée, pourront utilement reporter leurs efforts vers l'accroissement de la puissance éclairante, sans modifier essentiellement les organes principaux.

Le résultat, pour nous motocyclistes, sera tel que nous le souhaitons. Les avantages de l'accu, sa puissance en route et à l'arrêt, et les qualités de durée, de régularité de l'appareil mécanique réunis en un même bloc.

Les règlements devront être observés

Oui, le Code de la route, les règlements de police ou des Mines, resteront à la base de notre organisation.

Frein de direction et de... sécurité

Le frein de direction a des avantages incontestables et incontestés : il n'existe plus de machines réellement rapide qui ne soient munies d'un tel accessoire. Beaucoup de petites machines cependant ignorent l'emploi d'un tel moyen de bonne tenue de route : leur tort est immense, car le prix d'un frein de direction est très minime et tout accident, provenant de son absence, absorbe en frais un capital autrement considérable. Nous avons en mains le Blocco des Etablissements Dellheim qui n'est pas cher et, comme tous les autres freins de direction, excellent à toutes allures. Mais ce qui fait son originalité c'est, ainsi que l'indique son nom, un système de blocage par une clef Yale qui permet au propriétaire de quitter sa machine, la direction étant immobilisée aux 3/4 : malheur au présomptueux qui s'autoriserait à essayer la machine ainsi braquée.

Car il ne faut pas que ce concours dégénère en un feu d'artifice brillant mais éphémère : il faut que *Moto Revue* arrive par son initiative à situer, à localiser les tendances du public qui réclame un appareil sûr, efficace et de prix abordable.

La technique électrique est bien avancée de ce point de vue : la question acétylène a marqué un léger recul ces temps derniers, mais son dernier mot n'est pas dit. Il nous faut donc que les réglages soient appliqués et nous devrons exiger que l'éclairage arrière en particulier ne fonctionne pas dans des conditions extra-normales. L'une des obligations comportera pour le classement la plus lointaine distance de visibilité de l'éclairage arrière, qui devra toujours fonctionner en corrélation avec le phare ou la lampe-code.

L'épreuve sera variée

Elle comprendra nécessairement des exercices, en cours de route, d'extinction et de projection automatiques, des possibilités d'adaptation de l'éclairage aux profils de la route, d'antiéblouissement, de consommation ou d'usure : certainement, il n'est pas question de demander aux concurrents de réussir le concours sans connaître la rupture du filament d'ampoule : cependant chaque engagé se devra de nous fixer sur le voltage et sur l'ampérage qu'il compte maintenir pour ses appareils : ce qui permettra, en cas d'ampoule abîmée, de faire le changement désiré. Cependant il sera très utile de discriminer ces incidents du classement général et le choix des ampoules sera une caractéristique très suivie par les motocyclistes. Les concurrents à l'acétylène seront tenus aussi à certaines règles de sécurité compatibles avec la situation de leurs appareils.

Quelques constructeurs s'intéressent violemment...

Pourquoi nous accuser de laisser dans l'ombre certain appareillage au grand avantage d'autres ? Voici un concours qui va fixer d'une façon sensible et précise la fabrication de l'éclairage des motos et sidecars. Plusieurs marques nous ont demandé, dès l'annonce de ce concours, des précisions : Marchal, Soultiez, Bosch sont les champions des accus ; Maglum, Radios, Safi, Alternacycle, représentent la série des conceptions plus mécaniques.

Un nouvel adversaire, D..., vient de rentrer en lice qui prétend faire bien aussi.

Parmi les accessoires, citons les lampes Yvel qui se prétendent insensibles aux trépidations des fondrières, Cataphote qui suggère, avec juste raison d'ailleurs, la disparition de la lampe arrière. Une lutte acharnée courtoise va mettre aux prises Bernard aux phares perçants avec Marchal aux phares particulièrement diffusants. Les tendances du projecteur mobile sur rotule pourront essayer de disputer la victoire aux appareils plus solides montés sur double jambe de force.

ON NOUS ÉCRIT :

Il nous faut une Fédération déclarent les M.-C. Dionysiens

L'idée de former une Fédération qui reconnaisse et accepte tous les clubs, qui les traite d'une façon égale est celle du Moto-Club d'Onisien.

Et cette idée s'impose devant le nombre grandissant des motocyclistes.

Est-il un motocycliste qui n'ait déjà envisagé le principe d'une fédération ?

Est-il un Club qui au cours de ses réunions n'ait pas soumis ce principe comme étant l'objet le plus important et ne l'ait pas fait voter ?

Sur ce cas l'unanimité est absolue. Le Moto Club Dionysien réuni en assemblée générale le mercredi 2 novembre, se basant sur les faits suivants :

Considérant que l'U. M. F. ne reconnaît,

Un concours technique

Des faits, de l'objectivité, voici qui intéresse les lecteurs de *Moto Revue*. Mais nous n'oublions pas que la question technique, quoique indigeste pour de nombreux motocyclistes, sera à la base de notre épreuve : optique, mécanique, physique, chimie, électricité statique, présentation technique et commerciale, toutes les questions seront prévues. Nous nous sommes assurés la compétence d'une personnalité cotée dans le sport pour sa technique sûre et son expérience dans ces genres d'épreuves.

Vos suggestions, le plus tôt possible...

Certes, nous ne prétendons pas que notre formule satisfasse d'emblée tous les constructeurs : et voilà pourquoi nous réclamons de suite des constructeurs leurs préférences : la conclusion de notre épreuve doit être pratique, compréhensible pour les usagers : par contre, nous devons ne négliger aucun des à-touts techniques et d'expériences de nos industriels. A eux de comprendre le coup d'épaule que nous leur donnons. Notre initiative n'est que le développement du vaste programme de vulgarisation motocycliste que nous avons entamé : que chacun se rende compte de l'occasion unique que nous lui offrons.

Le concours d'usure

Plusieurs constructeurs nous suggèrent de faire coïncider notre épreuve d'éclairage avec une épreuve de *moteur en usure*. Faire tourner le moteur « jusqu'à plus soif » jusqu'à l'usure, le calage complet par suite de vieillissement. La formule nous plaît. Peut-on joindre les deux formules ; oui, car déjà nous avons deux engagements dans ce sens. Deux thèses, dans ce cas, s'affrontent :

Soit : le concours d'éclairage et d'usure de moteur sur route ou vélodrome avec concours de silencieux.

Soit : ce même concours au ban, dans une de nos prochaines salles d'exposition, permettant à chacun de venir se rendre compte « de visu » de la valeur mécanique comparative de chaque moteur travaillant dans des conditions identiques : ban d'essai terrible pour les cafouilleux, succès pour les maisons sérieuses !

Adhésions et renseignements

Dès maintenant, on peut s'adresser à *Moto Revue* pour tous renseignements et adhésions de principe au concours d'éclairage.

La Course de Côte de Gometz

...est reportée au 4 décembre par suite de difficultés administratives. L'A. C. I. F. reçoit encore les engagements. *Moto Revue* peut organiser une sortie ce jour sur le lieu de l'épreuve : quels sont vos désirs ?

comme clubs officiels que le M. C. F. et l'A. M. C. F., qui ne représentent qu'une faible partie des motocyclistes de France et que ce groupement se reconnaît tous les jours ou à peu près d'une fédération sans en donner les avantages qu'il doit comporter.

Qu'il n'accepte aucune affiliation de petits clubs « sans passer par l'une ou l'autre des Sociétés ci-dessus nommées » qui voudraient garder leur indépendance de vivre par eux-mêmes, même s'ils en possèdent le moyens.

Que toutes demandes faites auprès de cette organisation sont restées vaines.

Que ladite organisation ne veut prendre à sa charge la formation d'une fédération équitable comme il en existe dans les autres sports.

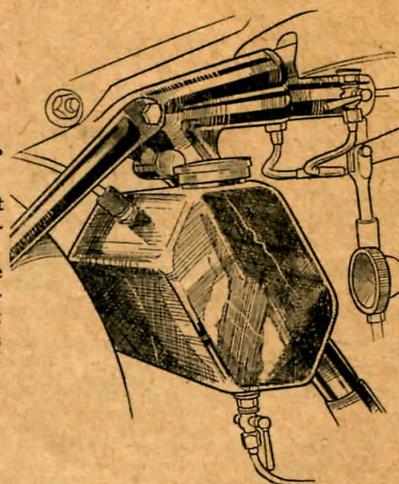
Qu'il convient, dans l'intérêt de tous les motocyclistes, de pallier aux inconvénients de cette situation.

A émis le vœu suivant et qui a été adopté par 174 voix.

Qu'une Fédération soit fondée ayant son siège dans le département de la Seine, etc...

L'Exhibition de l'Olympia de Londres est-elle si extraordinaire que cela ?

par FRED S. LIPMANN



Le réservoir de la Triumph.

Il y a toujours un franc plaisir à faire le petit voyage Paris-Londres au moment du Salon anglais.

J'ai eu le grand plaisir de faire ce voyage avec un de nos meilleurs ingénieurs motocycliste, c'est-à-dire motocycliste comme je l'entends, un homme bien élevé, un excellent technicien et un pratiquant réel de la moto, soit deux fois par jour le voyage à son usine sur sa 500 cmc. personnelle et le dimanche maintes randonnées toujours en solo.

Qu'allions-nous voir à Londres de sensationnel ? Je dois vous dire dès maintenant qu'à part l'organisation impeccable, l'ordre et le soin apportés à la présentation des machines, le Salon anglais n'apporte rien d'éblouissant ni de franchement extraordinaire.

Evidemment, il me faut parler de la nouvelle Brough-Superior 4 cylindres.

Dois-je dire ici que la machine présentée au Salon anglais était vide de ses organes essentiels intérieurs. Dois-je dire aussi qu'en Angleterre à part l'admiration des jeunes et des enthousiastes, les grands techniciens regardent la nouvelle Brough avec un point d'interrogation dans le regard ?

L'on chuchote que le moteur n'a rien d'extraordinaire, que le réglage de l'allumage n'est pas au point et que les cylindres arrières chauffent trop. Attendons donc que cette remarquable Brough, remarquable par la présentation et le fini, finisse avec une médaille d'or l'un des redoutables trials anglais dans la boue et la pluie et les routes effroyables.

Parmi les nouvelles machines intéressantes il faut signaler de nombreuses 500 cmc. à culbuteurs comme New-Hudson, Matchless, A. J. S. et Norton ; rien de spécialement nouveau, mais une jolie présentation, un émail parfait, un nickelage soigné. En 350 cmc. de nouvelles machines à arbre à came en tête, comme la Humber et la Matchless.

Velocette garde le même modèle sans grand changement, c'est un arbre à came

350 cmc. dont tout le bloc supérieur est caché et graissé par une pompe indépendante.

Naturellement, tout ce joli monde équipe de nouveaux réservoirs enveloppants qui cachent le tube supérieur et qui permettent de contenir 2 à 3 litres de plus. En plus, le réservoir est ainsi plus haut et donne au cavalier l'impression d'être assis derrière la moto au lieu d'être dessus.

Un grand bon point aux Anglais pour leurs ravissantes petites 175 cmc. Il n'est pas question de motociclettes à pédales munies d'un plus ou moins poussif moteur deux temps, mais de réels bijoux comportant des Villiers, deux échappements type Racing, des freins à expansions dans des tambours, des graissages automatiques, des jolis réservoirs, des changements de vitesse sérieux, à des prix évidemment exagérés pour un Français mais normaux en Angleterre.

En effet, vous avez une Grindlay-Peerless pour 37 livres.

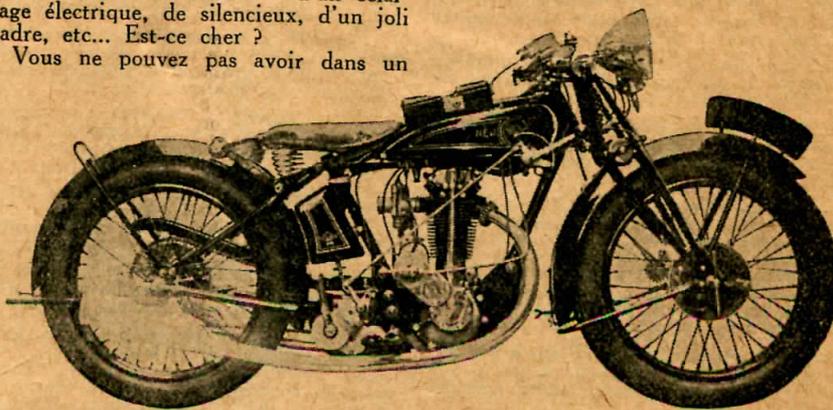
Cette machine est munie d'un éclairage électrique, de silencieux, d'un joli cadre, etc... Est-ce cher ?

Vous ne pouvez pas avoir dans un

théâtre une place d'orchestre à moins de 12 shillings, alors, en somme, un brave anglais qui se privera une soixantaine de fois du théâtre aura une superbe 175 cmc. du dernier modèle.

Ne feriez-vous pas la même chose ?

Parmi ces 175 cmc. sérieuses, il faut citer Grindlay déjà nommée, Mac Evoy, B. S. A., Royal Enfield, Omega, Sun et quelques autres.

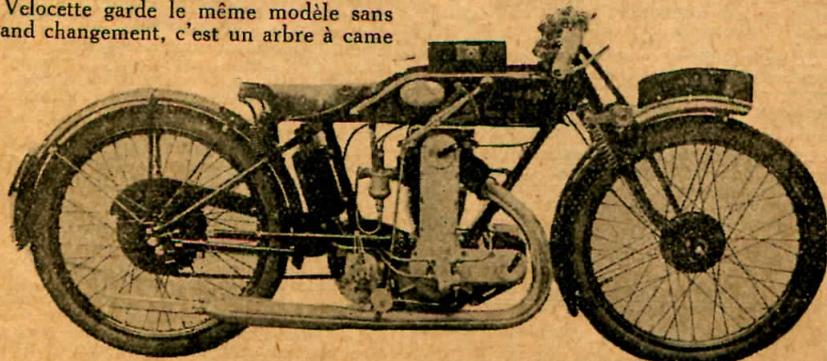


La nouvelle New-Map à arbre à cames en tête. Cette machine comporte frein sur roue avant, frein de direction, amortisseur de fourche avant.

En 250 cmc. machine excessivement intéressante la P. M. Panther, connue déjà des lecteurs de *Moto Revue*, en avance de quelques années sur les autres machines, bloc-moteur comportant deux cylindres en V magnéto sur la boîte de vitesse, puisqu'elle est incorporée dans le moteur. Le cadre est très bien composé, fort bien étudié, la dynamo aussi formant bloc, le compte-tour est directement branché sur le moteur.

En 250 cmc. encore un deux temps, le Dunelt, moteur incliné et éclairage incorporé.

Le deux temps ne va pas au-dessus de 250 cmc. car, à part Villiers, en 350 cmc. et 1 ou 2 autres dont le 350 cmc. deux cylindres Villiers bloc-moteur dont Monet-



Une des machines les plus réputées d'Angleterre, gagnante de nombreux Tourist Trophy, l'A. J. Stevens à arbre à cames en tête.

Goyon livrera quelques exemplaires l'année prochaine. Scott fait la 500 cmc. 2 cylindres.

Pour terminer, voici les grandes directives de la production anglaise.

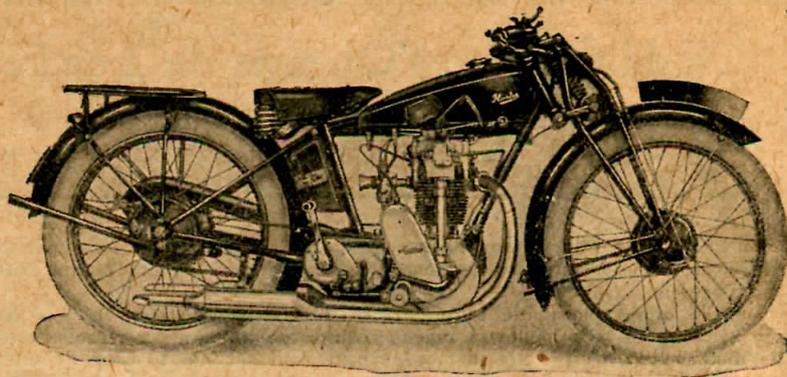
Le cadre est de plus en plus bas et donne une position excessivement agréable au cavalier.

Le moteur reste toujours le monocylindrique, les culbuteurs sont enfermés de plus en plus, New Hudson, Matchless, etc...

Les freins sont très larges et efficaces. Les réservoirs sont tous à cheval, sauf Triumph et A. J. S.

La magnéto est passée derrière le cylindre. Le porte-bagage devient généralement détachable. Le pneu augmente de section.

Le silence avec de très larges silencieux efficaces.



La nouvelle Humber

Les selles sont très confortables. En somme, du fini, un bel émail, du silence, une excellente présentation, mais

rien de bien nouveau qui puisse ridiculiser la fabrication française comme il y a quelques années.

Mon petit doigt m'a dit...

... que la vogue des 175 cmc. en Angleterre va faire une sérieuse concurrence au marché français dans cette cylindrée et surtout quant à la qualité.

... que ceci va permettre à plusieurs marques de moderniser leurs modèles un peu trop 1923 d'aspect.

... que l'on se demande pourquoi une maison qui ne fit jamais que des motocyclettes à chaînes lance une 250 cmc. à courroie.

... qu'au Salon de Londres, l'on a pu voir Sexé, Harding et son melon, Ludovic de chez Alcyon, quelques ingénieurs de Peugeot, Jean Vurpillot de Terrot, Davis de Douglas, Rousseau de Brooks, Psalty très en beauté, Andreino (aura-t-il une arbre à came Norton ?), Fred S. Lipman, Collin, Rousselet, et beaucoup d'autres.

... que contrairement à ce qui a été dit, la 500 cmc. Norton ne dépasse pas 155 à l'heure en course et encore moins pour les clients.

... que Longman, qui fut chez A. J. S., puis chez Vélocette et maintenant chez Rudge, a fait à Brookland, avec la 500 cmc. de cette marque, un tour à 157 au mélange essence-benzol.

... que O. H. Camshaft va donner une série de 5 super-tuyaux ci-dessous :

... que de Rovin courra l'année prochaine avec son monocar monté avec un quatre cylindres de sa construction en 500 cmc.

... que ceci enfonce la deux litres Delage 12 cylindres et la 1.100 Salmson 8 cylindres.

... que Peugeot sortirait bientôt sa P.105 nantie d'une soupape latérale et que peut-être il introduirait sur le marché une 250 très économique d'achat et d'entretien.

... que notre meilleure marque française sortira bientôt une motocyclette sérieuse et bon marché munie des derniers perfectionnements.

... que le premier arbre à came en tête à chaîne A. J. S. 500 cmc. sera monté en course l'année prochaine par un amateur O'Reilly.

... que la Brough Superior, dont on a tellement parlé, est un loup sérieux et que ses 4 cylindres sont loin de la perfection.

... que B. S. A. va faire précéder le lancement de sa 175 cmc. par quelques retentissants records dans cette catégorie et en 125 cmc. sous la direction de Hall.

... que Levack s'attaquera aux records de F. N. bientôt mais qu'il aura de la difficulté surtout avec... les chronomètres anglais.

... que notre essayeur national a acheté deux machines en Angleterre, une 175 et une 250 cmc. pour pouvoir faire profiter les lecteurs de *Moto Revue* de ses remarques.

... que la marque Dijonnaise trouvant ses cadres très bien ne les changera pas, sous un prétexte futile et sans intérêt.

... que Marchant est un coureur très prisé et que la 250 et la 500 Motosacoche, qu'un agent rouennais a l'intention de produire dans les courses régionales, ont été réglées et mises au point par ce coureur. « Méchant sport », dirait l'Auto.

... que l'excellent Flahaut s'est promis d'enfourcher la 500 en question, mais a laissé à son camarade Norbert Laurent le soin de piloter la vite 250.

... qu'à Béziers, le rugby et la moto ont contracté mariage heureux, si nous en jugeons par le spectacle qui vient de nous être offert des internationaux Bousquet et Clauzel se rendant à leurs matches en moto.

... que, pour ne pas être en reste, le manager de l'A. S. Biterroise et le champion Lunes ont acquis aussi une moto marseillaise chez l'agent de la firme bleue et que, d'ici peu, tous les rugbymen de la région seront de fervents motocyclistes.

O. H. CAMSHAFT.

Chaque heureux gagnant du CONCOURS de MOTO REVUE touchera à nos bureaux: le prix qu'il aura gagné.

Un essai imprévu et concluant

Obligé d'aller à l'improviste à Arcahon, nous dûmes réclamer les services d'un automobiliste de nos amis, M. Mollard, de Saint-Germain. Et voici ce que nous extrayons de notre carnet de route. La voiture parcourt 702 kilomètres, de Saint-Germain à Arcahon; nous savions que cette mécanique avait déjà parcouru 47.000 km. sur les routes d'Europe; une légère appréhension nous tenaillait sur les possibilités d'un tel trajet à l'improviste et sans même soulever le capot au départ.

C'était une Licorne 8 CV, n° V-14W4, moteur 8509, sortie en août 1925; nous mimes 11 heures 15 exactement, soit du 57 de moyenne. Nous primes une heure de repas et repos, ce qui réellement représente pour la mécanique une vraie moyenne de 62 km. 400.

Nous notons aussi la consommation à 9 litres d'essence aux 100 km. et 1 litre d'huile seulement pour tout le parcours.

Nous avons plaisir à signaler des chiffres qui font le meilleur éloge de la Licorne car ces données ont été surprises sans aucune préparation.

Le GRAND CONCOURS est facile à suivre, les questions sont à la portée de tous et les prix... aussi.

Une naissance nouvelle

Je suis très heureux de vous faire part de la naissance du Moto-Club du Poitou.

C'est pour moi une grande joie de participer directement au grand mouvement motocycliste français de l'heure présente.

Puisqu'aucune association similaire n'existait à Poitiers et qu'aucun homme d'âge ne parlait d'en constituer, un groupe de jeunes motocyclistes a décidé la fondation du M. C. P.

Nous espérons trouver auprès de *Moto Revue*, un chaleureux appui; malgré nos vingt ans nous essayons d'adopter l'esprit de modération que vous préconisez et nous tâchons de répandre la saine et raisonnable compréhension du sport.

Nous comptons tous sur votre encouragement et sollicitons de vous un abonnement à votre merveilleux journal, la joie et le bon conseil de tous les motocyclistes.

Nous désirerions également que notre exemple soit suivi dans les villes de France où le Moto-Club n'existe pas; que les jeunes prennent des responsabilités puisque d'autres s'y refusent.

« Le motocyclisme est un sport jeune c'est aux jeunes de le développer. »

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).



Est-ce bien vrai ?

Suis heureux de la publicité que vous faites concernant la garantie dans l'article de votre Revue concernant la maison F. N.

Je vous signalerais seulement que bien souvent l'agent fait ce sacrifice auprès de ses clients, car je tiens à vous faire savoir qu'il existe bien des maisons non consciencieuses, à ce point de vue je pourrais vous en signaler plusieurs.

Aussi j'espère que, de temps en temps, des articles dans ce genre feront venir à la raison ces peu scrupuleux constructeurs, qui sont les principaux fauteurs si la moto trouve encore de nombreux ennemis.

F. BERNAY,
5, place du Château, Thonon-les-Bains.

C'est dans notre programme

Abonné de votre réputé journal, dont je reconnais fermement la valeur, je vous écris pour demander, puisque votre but est de favoriser le sport motocycliste, s'il vous serait possible d'étudier et par la suite d'organiser une épreuve que je caresse depuis longtemps.

Vous avez déjà étudié et organisé des rallies dont le succès fut indéniable, ensuite un moto-camping-club, puis un rallye-militaire, un moto-club scolaire, etc. Eh bien je voudrais vous parler d'un entrefilet paru dans *Moto Revue* numéro 220 du 15-5-27.

Cet article invitait les motocyclistes à être disciplinés à l'occasion de la finale du Premier Pas Dunlop cycliste, car Dunlop nous doterait aussi d'un Premier Pas motocycliste.

Ce serait une épreuve fort goûtée des jeunes qui aiment le sport motocycliste et permettrait aussi de sortir de futurs as du guidon pour l'avenir.

Voilà le vœu que je voudrais voir se réaliser, et il n'y a que vous *Moto Revue*, qui puissiez développer cette idée et voire même collaborer à l'exécution de cette manifestation si souhaitable et qui ferait le bonheur de beaucoup de jeunes, moi le premier.

Je vous expose ci-après les grandes lignes du règlement d'après mes idées, à seul titre de vous dire ce que je pense à ce sujet :

1° Organisation au Premier Pas cycliste ;
2° Éliminatoire comportant un parcours de 200 à 250 kilomètres environ fait en tourisme avec moyenne imposée classement *ex-æquo*, et pénalisation pour retard aux contrôles horaires (ceci pour le tourisme) ;

3° Les concurrents n'ayant pas de pénalisation se trouveraient départagés par une course de côte ou kilomètre lancé suivant la situation géographique de l'éliminatoire (et cela pour le côté sport).

Par conséquent l'épreuve tiendrait à la fois de la régularité (tourisme) et de la vitesse (course de côte) ;

4° Ne pas rechercher de difficultés trop grandes afin de ne pas dégoûter les débutants dès leur première sortie ;

5° Une limite d'âge minimum et maximum imposée et la course effectuée sans changer de machine, et cette dernière strictement de série et portée au catalogue du constructeur.

6° Pour avoir pleine satisfaction et toutes chances égales, les concurrents ne devront avoir participé à aucune épreuve quelconque.

Si vous trouvez ma proposition intéressante faites-vous un devoir de publier ma lettre dans *Moto Revue* en demandant aux intéressés d'envoyer leurs idées à votre journal afin de mieux étudier la question avant de la mettre sur pied en 1928.

Et maintenant je ne vous demande plus que de participer à cette grande épreuve, dont j'espère vous assumerez l'organisation.

Un fidèle abonné n° 75.335,
René MENANT,

A propos de la Monotrace

Je suis ravi que vous soyez le premier à nous parler de la Monotrace j'ai cherché partout au Salon pour voir si je ne retrouverais pas Monotrace. J'avais pensé qu'il y ferait une réapparition car un véhicule de cette trempe ne peut disparaître à tout jamais.

Aussi avec quelle curiosité je suis tombé sur votre article. Des nouvelles de la Monotrace ? J'en étais sûr qu'il ne pouvait sombrer, comme du reste toutes les bonnes mécaniques.

Tout le monde à Paris a vu la Monotrace. Mais combien sont peu nombreux ceux qui ont regardé le bloc-moteur et très peu ont eu la chance de voir ce moulin le ventre ouvert dans les ateliers de Colombes ; je suis un de ces heureux, voilà pourquoi je n'ai jamais pensé qu'elle pouvait disparaître à tout jamais. Pour ceux qui l'ignorent voyez ces organes qui sont d'une force remarquable, le vilebrequin fait 40 millimètres de diamètre monté sur galets ; ses soupapes, les pignons de la boîte de vitesse nous montrent combien nous sommes loin des pièces d'horlogerie de la Moto-Rêve d'avant-guerre. C'est le type du moteur robuste qui peut être confié entre toutes les mains, il ne réclame que le strict nécessaire d'entretien ; c'est la voiture au garage toujours prête à prendre la route, le lavage peut

se faire en quelques minutes. Son étude mécanique a été parfaite et de l'avant à l'arrière l'on est émerveillé de la solidité et du fini de sa construction tous les points de graissage sont munis de técalémit, chose que l'on ne trouve pas sur les motos de 1925. Quant à la suspension par cantilever elle donne un confort pour les deux voyageurs rarement égalé, la propreté et l'élégance en font le charme de la voiture.

Il ne lui reste qu'un défaut : la stabilité.

Merci, cher *Moto Revue*, de votre essai ; j'en ai fait deux, je ne puis apporter de critique sur ce point c'est pourquoi je laisse ma place à ceux qui ignorent sa tenue de route. Comme vous dites si bien, un essai leur prouvera mieux que quiconque la stabilité de la Monotrace. Moi, je vais vous dire les vrais défauts de cette machine, c'est d'être une nouveauté sensationnelle. Aussi, il faut voir de quelle façon elle est dénigrée par les incompetents qui ne l'ont même pas regardée. Chez nous c'est de coutume. Le sidécar n'a-t-il pas passé par là. Le sidécar a été critiqué sur toutes les gammes, même par ces dames qui, aujourd'hui réclament leur petit panier.

Seule l'ignorance de cette nouveauté sensationnelle et la crise des affaires de 1926 ont pu fait sombrer la Monotrace, mais j'étais sûr qu'elle réapparaîtrait, car c'est un véhicule qui se redresse tout seul.

R. BISSON, mécanicien,
abonné 70.436.

Cher Moto Revue

Oh oui ! faites-nous vite un essai de la « Monotrace » qui m'intéresse beaucoup.

J'ai entendu tourner son magnifique moteur devant le Grand Palais au Salon de 1926 et j'ai beaucoup apprécié son silence et son *ralenti*. La maniabilité, entre les mains de 2 pilotes, exercés il est vrai, me parut excellente ainsi qu'aux nombreux curieux qui nous entouraient. Un seul aléa : le prix trop élevé, que je vous assure a rebuté beaucoup. Pour que la Monotrace prenne bien, son prix ne devrait pas dépasser celui d'une bonne moto de cylindrée équivalente, celui du cyclecar Morgan ou Laffitte ; quitte à augmenter une fois l'affaire lancée et le public bien adapté.

Pourquoi ne pas faire comme Morgan : vendre des machines sans éclairage, sans tapis de caoutchouc, sans outillage, et le vendre moins cher. Vous allez dire que je rétrograde et qui je radote ? Consultez le public et vos lecteurs, pour voir.

Parlez-nous aussi des possibilités de transformer le Monotrace en conduite intérieure.

Jean Sécheret,
Rancourt (Ardennes).

Mais, Monotrace fait des offres bien avantageuses aux 100 premiers acheteurs : un beau billet et demi en moins ou des conditions à tempérament : faut-il encore que vous soyez dans les premiers !



M. Poinsignon, à Sarreguemines, est satisfait de sa Monotrace, conduite intérieure : on pourrait l'être à moins.

Cette question est à l'étude depuis longtemps

Ayant lu votre numéro du Salon où j'ai pu remarquer de nombreux perfectionnements apportés aux motos, je suis surpris qu'aucun constructeur n'ait abordé la question servo-frein sur moto; pourtant aucun constructeur de voitures n'a laissé cette question de côté.

Je vous fais savoir qu'ici la question a été élucidée; un client sur sa moto personnelle a fait établir sur ces données un servo-frein marchant par la compression du moteur, appareil marchant à la perfection comprenant les avantages suivants : commande par la pédale existant sur la machine, donnant sans effort un grand freinage, conjugaison du frein AV avec le frein AR, la commande est construite de façon à permettre le freinage arrière par la pédale en cas de non fonctionnement de la commande servo. De plus un dispositif permet dans les descentes de garder le frein serré au degré voulu, ce qui évite les courbatures occasionnées par la mauvaise disposition de certaines pédales de freins, courbatures qui sont d'autant plus fâcheuses que l'on est obligé de fournir quelquefois de grands efforts sur certaines machines, de façon à obtenir un freinage efficace.

Croyant la question intéressante je voudrais voir dans votre Revue traiter cette question.

F. BERNAY,

Mécanicien, 5, place du Château, Thonon-les-Bains.

Nous pouvons faire ce plaisir à nos mutilés

Je lis dans le numéro 241 page 684 que M. Bruay à Chalette vous demande de traiter l'essai d'un engin pour mutilé.

Je profite de cette demande pour vous indiquer que j'ai adapté les cyclotracteurs à cette fin utile, sur les Monet-Goyon à manivelles, avec 3 vitesses s'il vous plaît, donnant de 4 à 35 kilomètres, une seule roue motrice et grimpant, naturellement toutes les côtes à bonne allure. Le prix n'atteint pas mille francs et la robustesse du dispositif est étonnante. J'en ai en service depuis plus de 3 ans, à la grande satisfaction de leurs possesseurs.

Si cela peut intéresser M. Bruay, de Chalette, donnez-lui mon adresse.

COLLOT,

50, avenue Jules-Coutant, Ivry-sur-Seine.

Anéantis tes adversaires, nouveau Moïse !

Eh, mais, pourquoi l'adhésion au M. G. Scolaires n'était pas incluse dans votre lettre, coquin !

Permettez-moi de répondre à l'article « Honore tes père et mère », paru dans *Moto Revue* du 15 octobre. Si vous jugez utile, insérez ma lettre dans le journal.

Moi aussi j'ai eu ce tour-là : mes parents avaient peur de la moto comme du feu, et même plus, s'ils l'avaient pu. Et pourtant, je suis maintenant possesseur d'une Monet-Goyon qui fait mes délices.

Je rêvais à la moto depuis 2 ans déjà (j'ai 18 ans), j'avais posé, au début de mon rêve, la question à mes parents. (Quels enfers j'ai alors déchaînés contre moi!) Voyant qu'il n'y avait rien à faire, j'ai décidé de l'acquiescer par moi-même. Depuis ces 2 années, ma petite industrie m'a rapporté un peu, les cadeaux qu'on voulait m'offrir, je les demandais en argent. J'ai, au bout de 2 ans, ramassé presque assez d'argent. Ma sœur, presque aussi emballée que moi pour la moto m'a avancé le peu qui me restait à chercher. Et un jour, en guise de rien, j'ai commencé l'offensive; avec un garagiste de mes amis j'ai, sans en avoir l'air, pris chacun de mes parents en particulier. Les Horace ont fait la même chose avec les Curiaque, et leur ai dit que j'avais acheté la machine. (O horreur!). — Jusqu'ici, ils avaient toujours eu confiance en moi, et leur confiance n'avait jamais été trahie, je leur ai seulement demandé de faire l'essai d'une moto à mes propres frais. Tant bien que mal, j'ai réussi à obtenir une moitié de permission, il ne m'en fallut pas plus. Ils espéraient que je serai vite dégoûté (sous ce rapport, ils ont été bien trompés).

Après avoir pas mal roulé, j'en ai conclu que « les détracteurs de la moto étaient tous de mauvaise foi ». Les uns n'y ont jamais été, a parole n'est donc pas à eux. Les autres en ont fait à l'âge préhistorique, il y a 10 ans, et n'ont pas eu le courage de persévérer. D'autres encore sont furieux de s'être fait « gratter » dans leur « bagnole » par une moto.

Et dire qu'en France tous les parents sont les mêmes « Mon fils ! avoir une moto ! vous n'y pensez pas ! autant le conduire directement au cimetière ! » J'ai cinq bons camarades emballés pour la moto. Mais le « veto » paternel les envoient promener (à pied).

En Angleterre, les routes, les usagers de la route sont, ma foi, les mêmes qu'en France; et que les parents ont-ils de plus pressé, quand leur fils et même leur fille (j'en connais des cas) atteignent leurs 16 ans, Saint-Nicolas ou le Père Noël leur font descendre une ravissante machine dans la cheminée ! Et après tout, il n'y a pas tant que ça d'Anglais qui se cassent la figure en moto, que la moto a détraqués, etc., etc. (répertoire connu); je constate même que l'état physique des vieux Anglais est supérieur et de beaucoup à celui des Français de même âge. Et pourtant, 30 % des Anglais ont eu une moto.

Aux points de vue que mon camarade X... X... X... énumère, j'ai réponse toute prête.

Dangerense. — Beaucoup moins qu'en auto, j'en parle en connaissance de cause avant fait plus de 25.000 km. en auto (conduisant moi-même). (Attention... et votre permis. Ne dites-vous pas que vous avez 18 ans? Vous avez vite parcouru 2.500 km.).

En moto, on freine beaucoup plus vite, avec ma machine roulant à 90, je suis arrêté en 28 mètres (nous étions à deux), en auto, je voudrais bien le voir faire.

En moto, on passe partout : je suis moi-même passé sous un cheval,

dans des circonstances qu'il serait trop long (mais très intéressant) de raconter ici. En auto, je l'aurais bien voulu voir faire (le cheval marchait normalement et traînait une voiture).

Les dérapages, c'est à peu près de la blague. Ceux de la roue arrière c'est de la pure blague. Ceux de la roue avant, c'est différent. Mais quand on dérape de l'avant, c'est bien rare qu'on aille vite, et puis c'est parce qu'il y a beaucoup de boue, et si on tombe, c'est dans la crème et on ne se fait pas de mal.

Inconfortable. — Vraiment et quel bluff ! J'estime (et toujours par expérience personnelle) qu'on est beaucoup mieux, au point de vue confort en moto (la mienne, 350 culbuteurs Monet-Goyon, pneus 700 x 100) que dans n'importe quelle voiturette de moins de 10 CV (5 Citroën, 6 Renault, 8 Amicar, etc.). Tous mes amis qui sont montés en tan-sad avec moi sont pleinement de mon avis, et l'on sait que le tan-sad n'est pas la place de choix. (Mon tan-sad est une mécanique de M. Cobrespine, réellement épataant. Réclame non payée, mais simple service à rendre).

Sale. — Je ne vois pas ! Je roule presque toujours en pantalon blanc. Quelquefois en smoking ! Bien sûr ! quand il pleut, ce n'est pas la même chose ; mais j'ai alors mes bottes en caoutchouc (cuissardes) et un ciré qui me descend jusqu'aux genoux, et en-dessous, smoking ; la pluie peut s'amuser à tomber, je la regarde faire.

Anti-Hygiénique. — Je suis peut-être borné ! mais impossible de comprendre, je ne vois pas en quoi, et je suis de bonne foi ! pourtant, quand je suis équipé, le temps est pour moi absolument indifférent, je goûte certes un beau soleil (c'est rare), mais la pluie vient me rafraîchir agréablement le visage, et quand j'ai soif, c'est très pratique. Mon système nerveux est toujours d'aplomb.

Vulgaire. — Ah ! le fameux « bobard ». « La moto est le parent pauvre de l'auto ». Ici, étudiant, un de mes camarades hésitait entre un *cabriolet Chrysler* et une moto. Eh bien ! le pauvre garçon, non, le garçon pauvre, il a pris une moto ; c'est un exemple typique. Deux autres hésitaient entre un « racing Amicar-Salmson-Ruby-Derby-Rally », etc. Ils ont pris une moto. Ils avaient assez de « pése » pour se payer la bagnole, ils ont pris la moto. C. Q. F. D.

Vulgaire, parce que l'ouvrier a sa moto pour aller au travail ! vraiment ! moi je trouve que si l'ouvrier a pu gagner un peu d'argent pour se payer la petite 175, il faut le féliciter, et trouver que c'est un fameux exemple à suivre, que ce soit pour le travail ou l'amusement. — Et la bicyclette, c'est beaucoup moins vulgaire que la moto peut-être ? — Et dire que malgré cela, les trois quarts des parents resteront ancrés dans leur idée !

« La moto, c'est épataant », sous tous rapports. Quand j'ai reçu la mienne, j'étais presque dégoûté, tellement, de tous côtés, j'avais entendu dire : « c'est un casse-cou, c'est un truc à se faire démolir, et patati, et patata ». Mais cette appréhension a été vite dissipée et a eu l'avantage de me faire mieux goûter la transition de ce qu'on me prédisait à ce que c'est en réalité.

D'ailleurs, maintenant, c'est au tour de mes parents à être emballés pour cette « X » merveille du monde qu'est la moto. Ils en vantent les qualités : confort, sûreté, rapidité, hygiène, pratique enfin. Ils sont de bonne foi aussi !

J'espère pourtant que cette plaidoirie, toute de bonne foi (je suis loin de défendre un criminel évident), toute venue du cœur, destinée à ces pauvres futurs camarades dont les parents sont ennemis de la moto, aura fait changer quelques avis.

« Dis Papa, un petit bout de moto, pour essayer, rien qu'un petit 175 Durand pour voir, ça n'est pas dangereux, ça va pas vite, ce n'est même pas une bicyclette (non mais c'est une moto et il faut la voir au Tourmalet, à Aubisque et aux Aravis). »

Puisse cette plaidoirie décider quelques parents intelligents à acheter, ou laisser acheter à leur fils l'objet tant désiré.

Michel BLOND, Bruges.

Une contravention est légale, il y a cependant à voir...

Hier au soir j'ai ramassé une contravention pour m'être engagé rue des Petits-Champs dans le sens interdit. Je venais de la Place des Victoires, je prends la rue la Feuillade qui n'est pas interdite et je continue tout droit dans la rue des Petits-Champs qui n'est signalé comme interdite que par un disque rouge situé sur la rue des Petits-Pères et placé devant une pâtisserie très éclairée.

Ceci est dans votre quartier et vous pourrez vous rendre compte vous-même qu'il est facile de ne pas voir le disque quand il fait nuit.

Max Darny,

Quant à votre post-scriptum, il dénote un charmant garçon un peu trop emballé et... bavard. Attention ! défaut dangereux.

Soyons artistiques

Beaucoup, hélas ! en province, considèrent encore la motocyclette comme une mécanique infernale et indomptable sur laquelle un individu recouvert de boue et de cambouis des pieds à la tête, avale des kilomètres sans voir autre chose que l'uniforme ruban qui glisse sous ses roues.

Il faut montrer à ceux-là qu'on peut faire du vrai tourisme à moto, et mieux que cela, en faire naître chez eux le désir. Je voudrais voir de temps à autre, dans *Moto Revue*, une reproduction artistique en hors texte (comme celles parfaitement réussies du numéro du Salon), d'un des meilleurs documents que lui enverraient ses abonnés à l'issue de leurs sorties en moto.

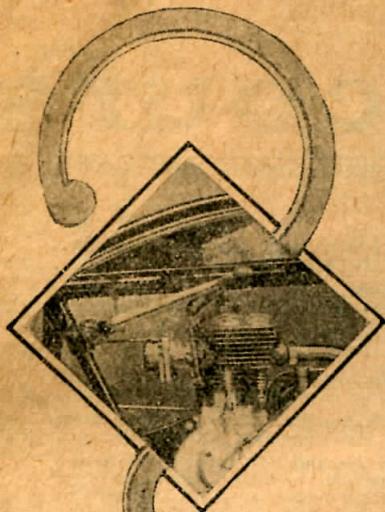
M. BARNAY,

Instituteur, Chateaufort.

GRAND CONCOURS "MOTO-REVUE"

QUESTIONNAIRE N° 6

(Rempissez les demandes (très lisiblement), découpez les pages et conservez-les; d'autres questionnaires suivront l... Vous nous les enverrez tous ensemble.)



N° 26

VINGT-SIXIÈME QUESTION :

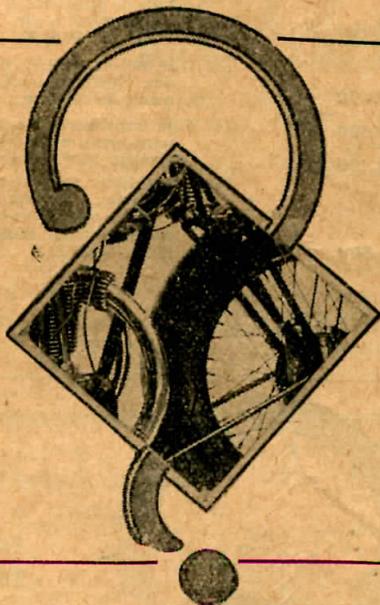
Quelle est la marque de cette moto et l'année de son modèle ?

MARQUE _____

ANNÉE _____

Ne pas
écrire dans
cette
colonne

N° 27

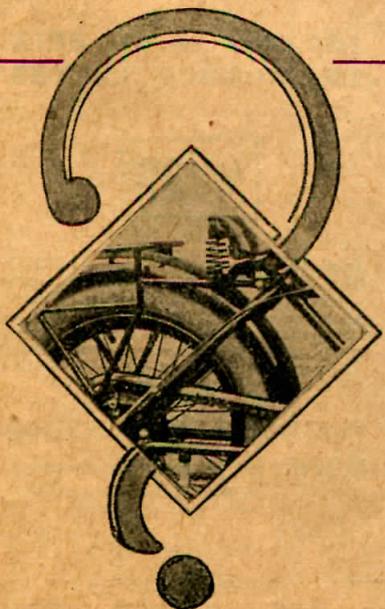


VINGT-SEPTIÈME QUESTION :

Quelle est la marque de cette moto et l'année de son modèle ?

MARQUE _____

ANNÉE _____



N° 28

VINGT-HUITIÈME QUESTION :

Quelle est la marque de cette moto ?

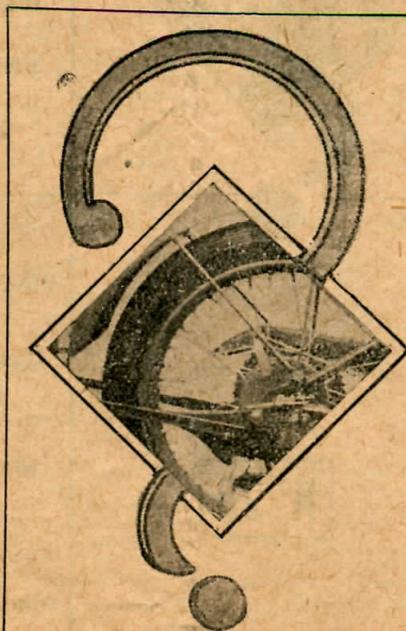
MARQUE _____

Nom et Prénoms du Participant _____

Adresse _____

QUELQUES UNS DES PRIX DOTANT NOTRE Grand Concours

- | | | | |
|------|--|---------|---|
| N° | | N° | |
| A.1. | Une moto Super-Sport, culbuteurs 500 c/c Gnome Rhône, valeur..... | 7.500 » | 9. Un bon de crédit de 3.000 fr. Gillet, des Etablissements René GILLET |
| A.2. | Une moto Grand Sport, soupapes latérales, 500 c/c., Gnome et Rhône, valeur..... | 6.200 » | A.9. Une moto 175 cmc., 2 CV, ch-ch., San Sou-Pap, des Etablissements SAN-SOU-PAP, valeur..... |
| A.3. | Une moto sport, 350 cmc, 2 temps, Jean Thomann, valeur..... | 5.700 » | B.9. Une moto 175 cmc., 2 CV, ch-ch., San-Sou-Pap, des Etablissements SAN-SOU-PAP, valeur..... |
| A.4. | Une moto sport, 250 cmc., 2 temps, Gnome et Rhône, valeur..... | 4.600 » | 10. Une motocyclette, modèle universel, 175 cmc., 2 vitesses, Stella, des Etablissements STELLA..... |
| B.1. | Une moto 175 cmc. Griffon, des Etablissements GRIFFON..... | 4.180 » | 11. Une motocyclette touriste, 175 cmc., monovitesse Kervran, des Etablissements KERVRAN..... |
| B.2. | Une moto Tour de France 175 cmc., Rovin, des Etablissements ROVIN..... | 3.850 » | 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. |
| B.3. | Une moto type B. 3 vitesses Ultima, des Etablissements BILLION..... | 3.750 » | 13. Une motocyclette type A, monovitesse, Motorhonyx des Etablissements de Constructions Mécaniques du Rhône..... |
| B.4. | Une Royal-Moto, bloc-moteur, pneus ballons, selle Terry, transmission par chaîne, des Etablissements ROYAL-MOTO..... | 3.600 » | 14. Une carrosserie Le Flotteur, monoplace, capot et pare-brise avec châssis, des Etablissements Le Crédit Motocyclette et Automobile..... |
| 5. | Une motocyclette Rochester 175 cmc., 3 vitesses, montée sur pneus ballons Dunlop, boîte de vitesses Sturmey-Archer, chaîne Renold, moteur Duten, de la S.I.V.E..... | 3.600 » | 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. |
| 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 » | |
| 16. | Une boîte 3 vitesses Moss, type SM 3 S., des Ets MUNRO..... | 1.200 » | 35. Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO..... |
| 17. | Un paletot cuir acajou, long. 1,10, doublé agneau, des Ets SAHNA..... | 850 » | 36. Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO..... |
| 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 éteau à rotule S. S. V. 140 2/3 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 PROTEX..... | 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 » | |



Marque

GRAND CONCOURS DE "MOTO-REVUE"

**100.000 FR. DE PRIX
10 MOTOCYCLETTES**

N° 29

Tous les abonnés d'un an à "MOTO-REVUE" peuvent participer à notre Grand Concours. Conserver les diverses coupures qui paraîtront dans nos numéros successifs ; tous les renseignements paraîtront dans notre rubrique du Grand Concours. Attendez et ne nous écrivez pas à ce sujet.

VINGT-NEUVIÈME QUESTION:

Quelle est la marque de cette moto ?

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

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 1/2 sur 13 1/2 ;
- 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 Revue* a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au delà du prix de l'abonnement.

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

AVIS de "DOLLAR"

Les **Établissements DOLLAR** préviennent leur estimable Clientèle que M. MAURER, 160, Rue de la Pompe, à Paris, n'est plus leur Agent. Les divers nouveaux Modèles **DOLLAR** sont exposés à Paris, chez :

- M. DETRUCHE, 119, *Faub. Saint-Martin.*
- M. ROUSSET, 282, *Avenue Daumesnil.*
- M. LIAUDOIS, 9, *Rue Félix-Faure.*
- M. PREVOST, 26, *Aven. de la Grande-Armée.*

Et chez de nombreux Agents de la Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise. Demander leur adresse aux **Établissements DOLLAR** (*Avenue de la Liberté, à CHARENTON*).

complet, amortisseurs frein direction, état mécanique parfait, 4.800 fr. Ecrire Galle, 8, rue du Palais, Poitiers. (Vienne).

Durandal, 350 cmc., état neuf garanti, 3.500 fr. ; Alcyon, et chaîne, 250 cmc., révisée, 2.000 ; Powell 175 cmc., sup. machine ultra basse, transm. ch-chaîne, 1.800 fr. ; F. N. modèle 70, sous garant. équip. unique, à enlever à 4.500 fr. ; Monotrace comme neuve, tout essai sur demande. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

F. N. sport, 350 cmc., culb., type sport, s. confort, 110 km., ent. équip., ét. neuf, repr. 175 cc. en compl., préf. Dollar ou éch. contre voiturette 5 à 6 CV. Cerveaux, 30, rue Alexis-Pesnon, Montreuil (Seine).

F. N. M. 60, pneus 80, tan-sad Terry, 4.200 fr. Boursier, 18, rue de Gravelle (12^e).

F. N. M. 60 confort, début 1927, tan-sad, Magondeaux, sacoches, 5.400 fr., visible après 7 h. et dimanche. Hervault, 14, bd de Reuilly, Paris (12^e).

F. N. M. 70, peu roulée, écl. Maglum luxe, poignée tourn., Amac, 5.200 fr. Cavillier, 66, rue Saussure (17^e). Machine visible dans la journée garage 11 bis, boulevard Raspail.

F. N. M. 60 confort, 1927. Ecrire Beauchet, 13, rue Molière, Montrouge (Seine).

F. N. M. 60, 350 cmc., ballons, tan-sad, éclairage, rétro., compt. O. S., 43, rue Voltaire, Cachan (Seine) (Citée).

G. A. R. 4 pl., fr. AV, éclair., électr., 7 CV, prix intér., repr. en compte petite 5 CV. Villemur, 184, rue de Belleville, Paris.

Motos d'occasion Gnome et Rhône, en 175, en 250 et en 500 cmc., remises complètement à neuf par l'usine, conditions extrêmement avantageuses. S'adresser M. Gnome et Rhône, 49, avenue de la Grande-Armée.

GRATUITEMENT j'apprends à conduire sur motos

GASTON - MOTO
19, R. François-Miron, PARIS (4^e)
A des occasions merveilleuses
Reprend toutes motos en compte
NEUF - OCCASION - VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

OCCASIONS LARGEOT-BARRÉ

4 et 13, Grande Rue - SAINT-MAURICE (PONT DE CHARENTON) - Tél. : St-Maurice 59

R. C. Seine 257.706, 257-707 COMMUNICATIONS : Tram. 13 A, 13 B, 81, 125 et 24 (desc. Pont de Charenton)

Vente à crédit - MOTOCYCLETTES DISPONIBLES

Sidocar B. S. A., 1918, 5 CV., 4 temps, 3 vitesses, bon état (Side-Car Bateau).....	2.500
Moto-Confort, 1927, 4 1/2 CV., 2 temps, 3 vitesses, presque neuf.....	2.800
Grimpeur, 1926, 3 CV., 2 temps, 3 vitesses, bon état.	2.500
Royal-Moto, 1926, 2 1/2 CV., 2 temps, 3 vitesses, revue à neuf.....	2.500
Dollar Confort, 1926, 2 1/2 CV., 4 temps, 3 vitesses, roulé 1.500 kilomètres.....	3.500
Dollar Touriste, 1925, 2 1/2 CV., 4 temps, 3 vitesses, très bon état.....	2.300
Thomann, 1926, 2 1/2 CV., 2 temps, 3 vitesses, très peu roulé.....	2.500
Alcyon, 1926, 2 1/2 CV., 2 temps, 3 vitesses, parfait état.....	2.400
Alcyonnette, 1925, 2 CV., 2 temps, débrayage, état marche.....	1.000
Rovin, 1926, 2 CV., 2 temps, 2 vitesses, bon état....	1.300
Automoto, 1925, 2 CV., 2 temps, débrayage, état marche.	1.000
Dollar, 1926, 4 CV., moteur 4 temps, culbuteurs, état neuf.....	3.950

PRIX A DÉBATTRE - Ouvert le dimanche toute la journée
Machines d'Exposition garanties 6 mois -:- **PRIX DE GROS**

TOUT POUR HARLEY

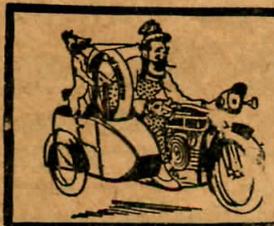
- CACHEMAILLE -

13, Rue Guersant - PARIS (17^e)

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

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

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



PNEU MOTO HUTCHINSON

AUTOMO'S

LE PREMIER DÉCALAMINANT

En vente chez les Accessoires et Garagistes
Téléphone : 794

donne
Régularité, Souplesse,
Puissance

AUTOMO'S — 20, Rue Raspall, COURBEVOIE (Seine)



MOTOS-AUTOS GARAGE

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

SCHEBLER CARBURATEUR

Le Plus
au Monde
13, Rue Guersant - PARIS (17^e)

Gnome et Rhône, moto 250, modèle 1927, n'ayant jamais roulé, avec tan-sad, 3.800 fr. Mercier, 11, avenue Malakoff (16^e).

Gnome et Rhône, 250 cmc., 1926, état neuf, roulé 2.000 km., compt. O. S., knee-gr., etc., 3.000 fr., départ régiment. Ecire J. Brouty, 6, rue Pierre-Haret, Paris (9^e).

Gnome et Rhône, 5 CV, légère, ch.-ch., état nf, pns nfs, 3.800 fr. net et comptant. Ecr. Edouard, 70, bd Kellermann, Paris (13^e).

Gnome et Rhône, 500 cmc., grand sport, état nf, équipée, entièrement avec éclair. Péhu et tan-sad, boîte à chambre, oillage et nombr. pièces de rech., à vendre 5.500 fr. Ecire pour tous essais. Robert Inel, Andernos-les-Bains (Gironde).

Griffon 2 CV 1/2, 3 vit., éclair., pn. nfs, en parfait état, 1.850 fr. Convard, 107, rue Mouffetard, Paris (6^e). Visible le soir de 7 h. 30 à 9 h. 30.

Le Grimpeur, 175 cmc., 2 vit., roulé 600 km., sous garantie 2 mois, à vendre ou échanger contre 250 cmc. 1927, même état. Louis, rue Port-la-Rouselle, Saintes (Charente-Inférieure).

Dynamo Lumière L. M. C. pour moto et 5 CV Peugeot, 250 fr. Roret, 9, rue Ingres, La Varenne (Seine).

Moto spéciale grand sport, 3 CV, Terry, amortisseurs, knee-grips, double réservoir, état de marche parfait, 3.500 fr. Claudon, Gerbepal (Vosges).

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

Moto 2 CV, 2 vit., débrayage, transm. chaîne moyeux, état de neuf, prix 1.400 fr. Fattori, 47, rue de Paris, Pré-St-Gervais.



CADRES

pour vélos moteurs et motos 175 cmc
Tous modèles sur dessin ou spécifications.
Fourches élastiques.

Ing. Const. A. & M.
MOULINS-s-ALLIER

Tél. 420

R. Com. 3706



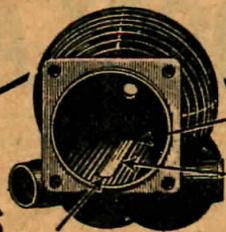
INCROYABLE A CRÉDIT en 14 VERSEMENTS

chez **MARCEL HENRIET**

174, Rue de Vaugirard. PARIS (15^e) — Téléphone SÉCUR 89-32

Agence officielle exclusive pour la rive gauche
Parisienne des MOTOS INDIAN, type 1927

AGENCE EXCLUSIVE OU DIRECTE DES GRANDES MARQUES



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)

Paul. Schneide., Asnières

MOTOCYCLISTES !!

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

adresses-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - T.É. : NORD 31-47

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, TERROT, PEUGEOT, MONNET et GOYON, SOYER, F.N., RENÉ GILLET, GNOME et RHÔNE

VENTE & ÉCHANGE

COMPTANT & CRÉDIT

Motos défectueuses toutes motos
Stock A. R. G.

— RÉPARATIONS

FABRIQUE DE CARROSSERIES

Tous modèles pour toutes motos Cava que gratuit Crédit

INDIAN : 2.700 - HARLEY : 3.300 - B.S.A. : 2.700

Ces machines sont neuves ou état de neuf - garanties 6 mois

Prise en paiement de bons, titres et motos - Crédit : 13 mois

Étab^l FOUILON Bureaux et Magasins : 162, Avenue Daumesnil Tél : Diderot 37-13

Ouvert même le Dimanche Ateliers : Avenue Michel-Bizot et Charenton



CARROSSERIES ET CHASSIS

pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-places

Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoques, Lanternes, etc., etc.

Ernest RICHARD

Constructeur

184, Avenue de Choisy, 184

PARIS - Tel. Gobelins 62-82

Catalogue contre 0 fr. 50

CLEVELAND

4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée... 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée... 12.500 fr. — 1.000 cmc. 13.200 fr.

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

PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES

Monet-Goyon 2 CV, dernier mod., août 1927, roulé 300 km., comme neuve, 3 vit., ch.-chaine, cadre surbaissé, guidon TT, selle Terry, pneus ballon, freins moyeux AV et AR, éclairage électrique, 3.200 fr. Ruizn, 24 boulevard de Courcelles, Paris (17°).

Monet-Goyon 2 CV, excel. état, mot. rev., nombr. acc., éclair. Terry, amortisseurs, gard.-b., par.-j., coffre, ppe, ch.-ch. et ress. de rech., pneus neufs. Pyenaud, 76, rue de Genève, Aix-les-Bains (Savoie).

Monet-Goyon 3 CV, 3 vit., pneus 700 x 80, éclair. Mag., tan-sad, parf. état, 2.700 fr. Fertille, à Lesigny (S.-et-M.).

Motoconfort, Blackburne n., 500 cmc., 5 CV, 4 t., boîte Burmann, à prendre usine. Prix intér. Dannoux, 134, rue Chapelle (18°).

Motoconfort 4-5 CV, ch.-ch., étudiée par spécialistes, mod. unique, équipée gd tour., assur. acci.l., vol. incendie et D. I. A. pour un an, vis. t. l. j., jusqu'à 18 h., sauf dim., le samedi jusqu'à 15 h. Securitas, 31, rue Gambetta, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Moto légère La France, 1 CV 1/2 monovit., débr., compt., comme neuve, cause plus forte, 1.300 fr. Mury, 69, avenue d'Italie, Paris (13°).

Norton T. T., mars 1927. De Boissac, 8, rue François-Millet (16°).

Peugeot 3 CV, bloc-moteur, type 1927 sous garantie usine, 2.700 fr. Masson, 12, avenue de Vaugirard-Nouveau, Paris (16°).

Peugeot 350 cmc., conf., peu roulée, s. gar., t. équip., valeur 6.500 fr. à enlever à 4.500 fr. 138, rue Croix-Nivert, Paris (15°).

Peugeot bloc-mot., 175 cmc., comme neuve, compt., nombr. acc., essai volonté, 2.600 fr. Furjot, 11, rue Réaumur.

Peugeot Aiglon 1927, s. gar., 175 cmc., bloc-mot., 3 CV., roulé 2.000 km., parf. état, nombr. acc., à vendre 2.700 fr. comptant. Ebéniste, 5, rue Laugier, (17°).

Peugeot 250 cmc., tous acc., comme neuve, 2.500 fr. Joseph, Ambassadeurs, Herblay (S.-et-O.).

Rovin, 3 CV Aza, Jap 3 vit. Sturmev, tan-sad, cél., excel. occ. 1.850 fr. Bruyère, 66, rue Fondary, Paris (15°).

Sarolea 500 cmc., peu roulé, ballon 700 x 80, 5.800 fr. Garnier, 73, av. Gambetta, Courbevoie (Seine).

Soyer 250 cmc., état mécan. parf., peu roulé, acc., prix très avantageux, Ragot, 143, rue Saint-Dominique, Paris.

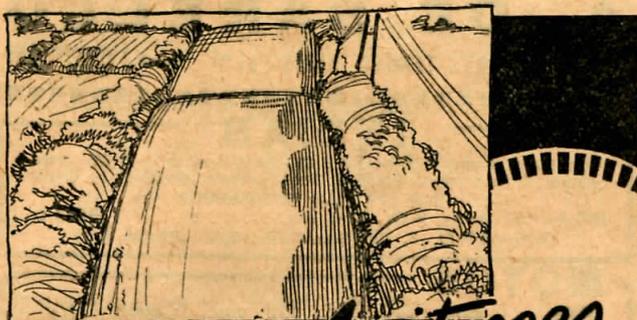
Soyer, fl. bleue, mod. Salon, c. n., 80 à l'heure, 2.700 fr. ch. rech., O. S., t.-sad, acc. Albert Filleur, 4, passage Gustave-Lepeu (11°).

Stella grand sport, pneu conf., 3 CV, 3 vit., 2 échap., mai 1927, équip., tan-sad et éclair. électr., avant et arrière, assurances payées vente cause achat Morgan ou échange, 3.500 fr. Molinas, 96, av. de la Reine, Boulogne-sur-Seine. Visible tous les jours, sauf lundi sur rendez-vous.

Cause fin saison, Sunbeam, course et tourisme, Francisquet, 12, rue des Petites-Ecuries, Paris.

Terrot Jap 350 cmc., éclair., tan-sad, 3.900 fr. Dupeyroux, 15, rue Franceur, Viry-Châtillon (S.-et-O.).

Terrot 350 cmc., moteur soup. lat. Jap., pneus Dunlop base creuse, 27 x 4.40 (715 x 115) guidon spécial relevé, suspension de la selle par ressorts spéciaux,



*La boîte 4 vitesses
Picard
supprime les côtes*

**MOTOCYCLISTES!...
CONSTRUCTEURS!...**

Ne quittez pas le Salon
de l'Automobile sans avoir
vu à notre Stand du
Grand Palais

**SALLE M
STAND 8**

Nos Modèles
2 ET 4 VITESSES

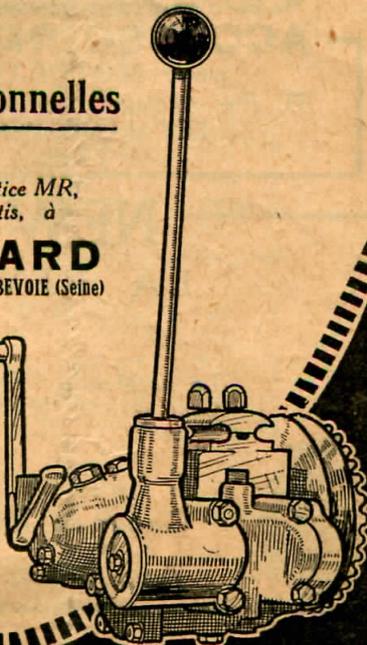
ainsi que nos

**Nouveautés
Sensationnelles**

Demandez Notice MR,
envoyée gratis, à

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

- Nos Boîtes -
doivent être
graissées à la
KERVOLINE



P. & G-SWEERTS

pare-boue, porte-bagages renforcé, cache-soupape, échappement libre par commande, au guidon attache spéciale de la béquille arrière, pneu avant nouveau modèle Dunlop ayant très peu roulé. Avec la machine : 1 pneu neuf Dunlop 27 x 4,40, 1 chambre à air neuve, 1 boîte à chambre, 1 lanterne à essence, 1 phare Radios et lanterne arr., 1 génératrice Radios, 2 plaques d'immatriculation aluminium, 1 selle Leda pour le passager arrière, 1 miroir rétroviseur, 1 feu rouge arrière réglementaire, 1 cornet avertisseur, 1 plaque Saint-Christophe, 1 soupape Jap avec son ressort, 1 ressort fourche avant, 1 jauge à essence, outillage de la machine. Immatriculé le 7 avril 1926 à enlever à 5.300 fr. Visible matin seulement, 5, rue Agrippa-d'Aubigné, Paris (4°).

Terrot cultuteurs ballons, neuve, 5.500 fr., D. F. R., 4 t., sport, neuve, 4.900 fr. Salmon, 96, rue Sadi-Carnot, Vanves (Seine).

Terrot 500 cmc., culb. Jap conf., éclair. AR et AV, montre, compt., Jaeger, tan-sad, klaxon, machine sous gar., vis. t. l. j., s'adresser : au concierge, Auvray, 105, rue du Bois, à Clichy (Seine).

Terrot 1926, 2 tps., 3 CV, peu roulé, excell. état, à prendre de confiance, 3.000 fr., cause maladie. S'adresser après 6 h. à Lenglet, 8, rue d'Anjou, Paris (8°).

Terrot, 350 cmc., Jap, 4 tps, bon état, tan-sad, phare, chambre, différents access. et outillage, 3.300 fr. 7, rue Jacques-Cœur, Paris.

Terrot, 350 cmc., 4 tps, ayant 3 mois de service, à vendre 4.300 fr. Urgent. Georges Favre, 79, avenue des Ternes, Par

Terrot Jap, 250, b. Burmann, complet, état de nf., à vendre 1.000 fr. en-dessous le prix d'achat. Cardonne Alfred, Porion, Giraumont, par Jarny (Meurthe-et-Moselle).

Terrot, 350 cmc., 1927, ét. abs. nf., 2.700 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg.

Triumph, 500 cmc., état parf., pneus nfs., selle Terry, par.-j., tan-sad, éclair. av. et ar., pistons Alpax, 2 avs., 3.500., vis. t. l. j., Henry, 18, Rond-Point des Bergères, Puteaux (Seine).

G. N. Salmon, bon état, 2.600. Roret, 9, rue Ingres, La Varenne (Seine).

Peugeot C. I., 4 CV, écl., dém., état méc. parf., cause double emploi, essais volonté, prix intér. Henras, Truffes, Cahors (Lot).

Gnome et Rhône, grd sport, 5 CV, 1926, état nf., tous access., 4.400 fr. Castelle, avenue Ménelottes, Colombes (Seine).

Douglas, 350, dernier mod., E. W. 1927, neuve, au plus offrant. Deshayes, 13, villa Blanqui, Paris (13°).

Je ch. moto 350 ou 500 cmc., état neuf, équipé grand touris., écl. électr. Ecirre Lebeau, 13, rue d'Aubervilliers, Paris.

Terrot, 4 CV, Jap, culbuteurs, boîte Burmann, phare tan-sad, compteur, état parf., 4.600 fr. Jeansuillaume, 9, rue Nezancon, Dôle (Jura).

Terrot 4 CV, 350 Jap, état de neuf, tan-sad, phare Magondeux, 2 CV, un pneu, outillage, 4.200. Balletaud, 17, rue Pasteur, Bécon-les-Bruyères (Seine).

Motos neuves à vendre 175 et 250 cmc., moteur 4 tps, 290 cmc., magnéto et carburateurs Montel, mécanicien, à Jallais (Meurthe-et-Moselle).

B. S. A., 5 CV, boit. 3 vit., excell. état, bon pneu, 1.800 fr. Vattier, 14, rue Palikao, Paris (20°).

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

**Pièces Détachées
pour tous Modèles**

A. DE SARELLO

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

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

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

INDIAN

Reconstruites à neuf, modifiées en 6 CV. 2 cylindres et en 5 CV mono-cylindres. Cadre triangulé surbaissé. Pneus confort. Comptant ou Crédit.
-- PRIX LES PLUS INTÉRESSANTS --
INDIAN des stocks, 9 CV. avec side. 1.500 fr.
POINARD, 3, Rue Larochelle, 3 - PARIS (14^e)

Pneus Motos neufs garantis

650 x 50. 60 fr. - 650 x 55. 100 fr.
650 x 65. 105 fr. - 700 x 80. 135 fr.
et toutes autres dimensions. Bas prix

Selles Souples

Grand modèle : 33 x 33 . . . 150 fr.
Petit modèle : 29 x 29 . . . 120 fr.

Boîtes de Vitesses

Neuves, tous Modèles

Cadres - Fourches - Réservoirs -
Guidons - Moyeux - Garde-boue -
Jantes - Carters - Carburateurs -
Moteurs - Pompes à huile - Tan-
sad - Compteurs O.S. et E.D., etc.
RIEN QUE DES PIÈCES NEUVES GARANTIES

MARTIN 30, r. du Dessous-des-Berges
PARIS - Métro : Nationale

René Gillet Solo, toute équi-
pée, tan-sad Terry, pneus 700 x
100, modèle août 1926, roulée
900 km., 6.000 fr. Visible le samedi
après-midi ou dimanche matin, 6,
villa Daniel, Paris (13^e).

SIDECARS

Harley side, bi-place, écl. électr.
compt., parf. état, 4.500, visible
dimanche. Renouvel, 40, rue
Lieutadés, Saint-Ouen-Mairie (Sei-
ne).

Harley, side-car, à vendre, état
nf. S'adresser à M. Lefevre, 32,
rue Leconte-de-Lisle.

Indian 3 places, side confort,
phare, outill., complet, 2.500 fr.
Simonin, 5, rue Louis-Morard,
Paris.

Indian side, très bon état de
marche, nombr. access., 2.000 fr.
Vincent, 24, rue Boileau, Paris
(16^e).

MOTOS

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

CRÉDITS sur 8-10 ou 12 MOIS

USINES : 1, Faubourg Tarragnoz, BESANÇON

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

41, Av. des Ternes et 28, Rue des Acacias, PARIS (17)

1.000 Cuissards Anglais imperm. 39 fr.
Bottes caoutchouc depuis 35, 75, 175 fr.
Bonnet. Équipements imperméables,
Trench-coat, Vêtements de cuir.

CATALOGUE spécial 16 pages contre 2 fr.
timbre, poste remboursables à la commande
et donnant droit à 5 % de remise.



INDIAN MOTOS SIDE-CARS

Pièces détachées pour INDIAN

DEMANDER NOTRE TARIF

FILTRE SPÉCIAL pour HARLEY et INDIAN

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

ACCESSOIRES SAKER pour MOTOCYCLETTES

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : 16-06 - Gros

TRANSFORMATIONS MOTOS

Toutes marques, pour pneus confort
Fonction spéciale p^e Triumph, av. parall. arr. ch. chaîne
Transformation cadre Indian en arrière rigide
Garde-boue 140, 160 %. Gr. choix pièces en occasion
Agence directe Motoconfort Comptant et crédit
L. Bouchoz, 7, h. Victor-Hugo, St-Ouen (Mairie)

Orial, side 6 CV sport, bi-
place, 80 km. roues interchan-
geables, 1 roue rech., écl. Mag.,
2 phares, pns. nfs. Amac, piston
Alpax, 4.500 fr., mot. Mag, essai
toutes distances. S'adresser : M.
Raynaud, Société Lujac, 45, rue
Jean-Jaurès, Levallois, Porte-
Champerret (Seine).

René Gillet 6 CV, side L. V.,
2 pl., roulé 500 km., équipement
complet, tout état nf., occ. except.
cause maladie, Ecr. Novelty-
Palace, Clermont-Ferrant. Ma-
chine visible à Enghien.

Sidecar bi-place Ensilid 1927,
caisse aluminium bouchonné, ca-
pote, p.-brise, etc., 900. Garage
Renouvier, 4, rue Charles-Renou-
vier, Tél. : Roq. 07-67.

Sidecar pour moto F. N. type
M. 60, confort., 715 x 115, side
grand luxe, état nf., pare-brise,
Thomas, 3, rue Berzélius, Paris
(17^e).

Side joli conf., 600 fr., pneu
état neuf, 300 x 80. Daste, s.-off.,
Avord (Cher).

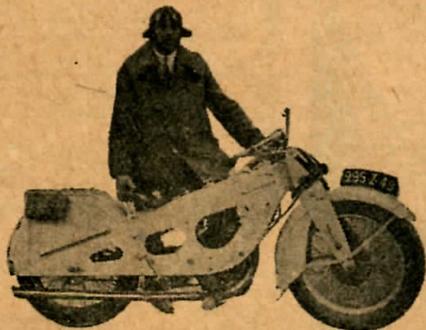
Peugeot 3 CV, bloc-moteur,
2 tps., avec side-car léger, le tout
parfait état, peu roulé, prix
3.500., moto seule, 2.300 fr.
Dulphy, 9, rue du Potager (Bour-
la-Reine (Seine)).

Pour cause de départ forcé,
Harley-Side grand luxe, bon état,
access., prix à débattre. S'adresser
M. Vieux ou Concierge, 43, rue
Chef-de-Ville, Clamart (Seine).

Sidecar moteur Mag. 6 CV,
culbuteur, parfait état, équipé,

RÉPARATIONS de bois. Aibion, Barmann, Stur-
mey, Staab. G.M. Picard, etc. Moteurs J.A.P.
Blachon et 2 temps. Trav.-il fait par spécl. l.
ATELIER APTA, 1, R. Billiv (Pl. du château
NEUILLY-sur-SEINE
Pour expéditions, envoi gare Maillot

Type 4-45 Super-Sport



NEW-MOTORCYCLE

LA RÉVÉLATION DU SALON

Présentation Grand Luxe

La machine du GENTLEMAN qui désire circuler en costume de ville.
Celle du SPORTSMAN qui envisage les folles vitesses avec le
maximum de confort.

Types de 250, 350 et 500 cmc.

Georges ROY, 13, Rue du Parc -- ORLÉANS

Toutes nos machines peuvent être livrées payables en 14 versements.

3.900, à débattre, cause achat voit., visible chez Bourdin, mécanicien, 26, rue Frémicourt, Paris (15^e).

CYCLECARS

G. A. R. cyclecar 2/3 places, 6 CV, 1925, 5 roues confort, 175 x 115, amort., compt., montre, éclair. acét., par.-boue, route et code, parfait état, 6.500 fr. Simonis, 3, rue des Poitevins (6^e).

Cyclecar, capote, écl. électr., par.-br., 5 roues, pn. neufs, comp., mont., ét. marche, urgent, bas prix. L. Mitte, 18, place d'Italie, Paris.

Morgan Sport revisé à neuf, à échanger contre bonne moto moderne sur base creuse. Daux, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Morgan Darmont 8 CV, mod. 26, état neuf, 4.500 fr. Dugay, chemin de Capeyron, à Cauderan, Gironde.

Morgan eau moteur Mag., très vite, roulé 3.000 km., parfait état, 3.900 fr. compt. Maquin, 42, bd Pasteur (15^e).

Salmson 7 CV, 7.000 fr. Toner, 9 rue Eugène-Gibez.

Avance sur moto de suite 8 %, taux 5 % achat. Herboriste, 242, rue Voltaire, Levallois.

VOITURES

Bloc-moteur Amilcar 10 CV, complet, état neuf, très bas prix Ragot, 143, rue Saint-Dominique, Paris.

Citroën 5 CV, torpédo 2 pl., très bon état, prix intér., urgent. Garage Gallieni, 8, rue du 14-juillet, Montreuil (Seine).

Cause départ, Particulier vend ses 2 voitures : 1 Torpédo de Dion, 10 CV 1923, écl., dém., 9.000 fr.; et 1 Torpédo Chenard 10 CV, 1923, 12.000 fr. Les deux pour 20.000 fr., pressé. Rainfray, à Ste-Maxime-sur-Mer (Var).

Francon 6 CV, parf. état 3 pl., gd coffre, éclair. et démarr. électr., 5 conf., bon état, prix à débattre. Gaussin, 51, av. Trudaine (9^e), 10 h. à midi, 4 à 6 h., sauf dimanches et fêtes.

Kevah, bloc, Chapuis-Dornier, châssis entier, différentiel, méc. parf. à vendre 3.800 ou échanger. c. bonne moto, moderne Amilcar sport, peinture bleue neuve, voiture revisée, nouveau pont AR, 6.500 fr. Cyclecars, Voitures, parfait état de marche depuis 1 500 fr., etc. Garage Renouvier, 1, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Mathis 6 CV, carte gr., 5 CV, 3 pl., éclair. et démarr. électr., 5 roues équip. de pneus conf., état méc. abs. parf., peint bleu foncé c. neuve, capote genre cabriolet, n. acc., compt. jeux position, appel ess., port.-bag., prix 7.400 fr. Cause ach. cond. inter. vis. t. l. j. Durville, archte, 16 bis, rue Mal-Foch, Le Vésinet (Seine).

Occasion à saisir pour 18.000 fr. je cède ma conduite intérieure Peugeot, 10 CV, 4 places, 4 portes, freins avants, avec tous accessoires, entier, équipée, val. 35.000 (90 km. à l'heure), visible et essais à volonté le dimanche matin de 8 à 14 h. Gavaille, 11, villa Cacheux-Donnat 119, rue d'Arceuil, Malakoff (Seine).

Peugeot quadrilette état neuf, torpédo transf. conduite int., 2 à 3 places, éclair. électr., montre, 6.500 fr. L. Cervi, 23, rue de l'Estrapade, Paris (5^e).

Rally-Sport 7 CV, 2 pl., 6 pneus, compt., montre, écl. électr., volant souple, bas prix, torpédo

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.

Peugeot 10 CV, demi taxe, revisé. Pironon, rue Grande, Fontainebleau.

Renault 6 CV, cond. int. 4 places, excell. état, carb. Solex, très bien équipée, affaire confiance, 10.500 fr. Liberat, 5, rue Saint-Augustin. Tél. : Centr. 86-97.

Salmson 7 CV, sport, 4 places, parfait état. Lepreux, 24, rue Réunion (20^e). S. rend-vous. Tél. : Combat 03-21.

Particulier vend Salmson, 4 pl., dém. écl., compt., montre, klaxon él., pn., conf. parf. état, 6.900 fr. Héricourt, 91, avenue de la République, Vincennes. Tél. 713.

Ford plateau 500 kg. confort 1/2 taxe. Degournay, 17, rue Mathis, Paris (19^e).

Conduite intérieure Peugeot 10 CV, grand luxe, 4 places, 4 portes, freins avants, toute équipée, état de neuf, cède pour 18.000 fr., essais et visible le dimanche de 8 h. à 14 h. Gavaille, 11, villa Cacheux, Malakoff (Seine).

5 CV Citroën, torpédo, parfait état, revisée, peint. neuve, écl., dém., 8.000 fr. Ecr. Levin, 12, rue Boutarel, Paris. Tél. : Did. 07-27.

Renault 6 CV, torpédo 5 pl., tréfle, fr. AV, bien équipée, 10.500 fr. Corbelle, 7, rue du Calvaire, Thiais (Seine), le matin de 10 à 12.

G. A. R. voit. sport, 2-3 pl., mot. Chapuis, 6 CV, bloc 3 vit., 80 à l'heure, écl. électr., compt., amort., etc., en parfait état, 5.900 fr., à débattre. Pomiro, 12, Cité des Envierges, Paris (20^e).

ON DÉSIRE ACHETER

Suis acheteur propulseur pour bateau, n'importe quel état. Harley et Indian, depuis 2.500 fr. Bataille, 209, rue de Bercy (12^e).

Suis acheteur moto ou cyclecar comptant. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Un compteur kilométrique pr Morgan. Chauvelot, 4, avenue Oddo, Marseille (B.-du-Rh.).

Suis acheteur Morgan sport, ou monospace, même accidenté, prix intér. Ecrire Pierre, 25, rue Saintonge, Paris.

Avance sur moto de suite 80 %, taux 5 %, achat. Herboriste, 24, bd Voltaire, Levallois.

Achète motos bonnes marques, fee moy., tout état, prix int. Mameron, 54, rue de Patay.

ECHANGES

Morgan sport eau, très bon état, direct. démult., amort. ballon, 1927, c. moto 350 ou 560 rapide. Gateau, 2, rue de Provence, Paris.

Echange B. S. A. 1926, 250 cmc., sport, 2 vitesses, phare Luxor, parfait état, pneus nfs. contre F. N., mod. 60 ou 70, même état. Ecrire Maigre, Le Pouzin (Ardèche).

Echange moto B. S. A., 5 CV, type armée, avec châssis bon état, cre 350 cmc., 4 tps, ou 250 cmc., 2 tps. Fernand Bodin, Maréchal-Champeaux, par Chardennes (Dx-Sèvres).

Echange moto D. F. R., 4 CV, 4 t., 4 vit., 350, éclair. électr., et Ravat 2 CV, culbuteur 4 t., 3 vit., comme neuves, achetées juin 1927, les deux pour voiturette parfait état, 5 ou 6 CV, 3 places. Laurens, Marcel, Assurances, rue droite, Millau (Aveyron).

Matériel photo., app. d'atelier. 24 x 24, bromureuse 18 x 24, app. 10 x 15 klapp plein air, fond 2.40 x 2.50, cuvette produits, carabine 6 m/m, mandoline Christopharo : le tout, 2.000 fr. ou à

Une Affaire!!!

8 MOTOS NEUVES Jean THOMANN

PRIX SPÉCIAUX TRÈS AVANTAGEUX

Type NTS record et type spécial 250 cmc.
— Pneus BALLONS —

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

échanger contre moto 2 tps moderne 175 ou 250 cmc. F. Achard, 46, avenue Secrétan, Paris (19^e).

DIVERS

Désire connaître qui pourrait me faire valise amovible pour porte-bagages moto avec système d'attache solide et pratique. Leblond, 12, rue de Lémy, Rouen (Seine-Inférieure).

3 moteurs 2 cyl., 2 tps, modernes depuis 600 fr., complets, nombreux acc., montre, compteur tan-sad, etc., 50 % au-dessous du tarif. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roquette 07-67.

Mariages, succès garantis, j'envoie notices ss enveloppe fermée, discr., en se recom. du journal, 4 fr. timbres et 7 fr. après 30 ct. Revue *Bonheur pour tous*, 3, place du Change, Lyon (Rhône).

Carabine longue portée, genre Saint-Etienne, fusil boche, roue t., table gigogne vernis Martin, sabre 1845, à vendre plus offrant, cause départ. Bordry, Lormes (Nièvre).

Bouteille acétylène moto avec attaches, 100 fr. Le soir à partir 7 heures. Raux, 48, rue Archereau, Paris (19^e).

Occasions. Demandez listes. Carlin, Motos, Longwy-Haut (M.-M.).

Dép. régim., post perfect 2/1 comp. 400 fr., 51 nu 450 fr., acc. 45 à dém. 100 fr. Huguenin, 1, rue du Louvre.

Eclairage chalumeau acéto péhu, 250 lit., arrière Luxor, le tout neuf, prêt à poser, 250 fr. Rondiau, 34, rue la Tranquille, Drancy (Seine).

Garage, 15, passage Truberh-Bellier, près égl. Ste-Anne (13^e). Motos 15 fr., 5 CV 50 fr., 10 CV 70, 14 CV 75. Au-dessus selon grandeur.

1 moteur Indian, carb. Solex, magn. compl. révisé 650, 4 roues 650x65 avec pneus et ch. neufs, 300; 1 essieu arr. avec roues et pneus, 200; 1 essieu AV 100; 1 direction comp., 150. 1 châssis

D. S. MALTERRE

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

VOUS OFFRE

SON TYPE 500 CMC.

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

- 1^e avec pneus normaux de 700x85.
- 2^e en type confort avec les pneus ballons de 700x100.

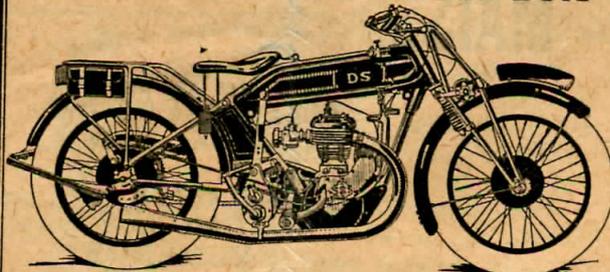
ET SON TYPE RACING

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



STOCK CONSIDÉRABLE de PIÈCES pour HARLEY et INDIAN

LISEZ....

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Supplément mensuel de *Moto Revue*

renforcé, 80, le tout ensemble soldé 1.200 fr. 1 Pyrène chargé av. support, 100 fr. Segot Charles, 32, rue Brison, Roanne (Loire).

2 chambres 28x3, presque neuves, 50 fr.; 5 chambres 28x3 et 28x3 1/2, en très bon état. Lignon, 42, Chemin du Tour-des-Bois, Le Vésinet (Seine-et-Oise).

Vélo homme touriste, 2 freins angles, très bon état, 210 fr. Huiz, 24, bd de Courcelles, Paris (17^e).

Sachant conduire une voiture et monter en motocyclette, je désirerais un homme très compétent pour envoyer chez les constructeurs mettre au point des carburateurs. Ecrire à *Moto Revue* qui transmettra.

A vendre p. René Gillet un cadre 2 fourches rigides, 2 fourches élastiques, 2 biellettes à fourche, ensemble ou séparés. Zickler, 7, impasse Leblouis, Paris (14^e).

1 paire phares et lanterne AR, état neuf, et bouteille Magon leaux 200 l., le tout 180 fr. Turgis, 53, rue Raspail, Alfortville (Seine).

Ayant remise, cher he camardes pour garer leur moto. Fouache, 132, rue Damrémont (18^e) après 18 heures.

A solder lot important de pièces neuves de marque pour moto 175 à 500 cmc. comprenant cadres, fourches, réservoirs, roues compl. av. moyeux, frein, garde-boue, béquilles, pte-bagages, carburateurs, selle, rep-pieds ext., etc., ensemble ou séparément, tr. bas prix. Vattier, 14, rue Palikao (20^e).

1 paire phares élect. p. 6 CV, Renault, 50 fr. Projecteur Stealite avec rétro et baladeuse, 100 fr. Charlot, 28, rue Etienne-Dolet, Alfortville.

F. N. M. 60, pneus confort, tan-sad, éclair. Thomas, 3, rue Berzélius, Paris (17^e), le soir après 7 h. 1/2 ou écrire pour rendez-vous.

Monet-Goyon, 350 cmc., Mag, cul., boîte Burmann, carb. Amac, T. T. écl., 110 à l'h., sortie éc. 26, parf. état. 4.800 fr., essai sur toutes distances. Milland, 61, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

BULLETIN D'ABONNEMENT

à nous retourner après l'avoir rempli et découpé (ou recopié)

Veillez m'abonner à (1), numéros de *Moto-Revue*, à partir du Numéro en date du

Ci-joint la somme de (2)

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

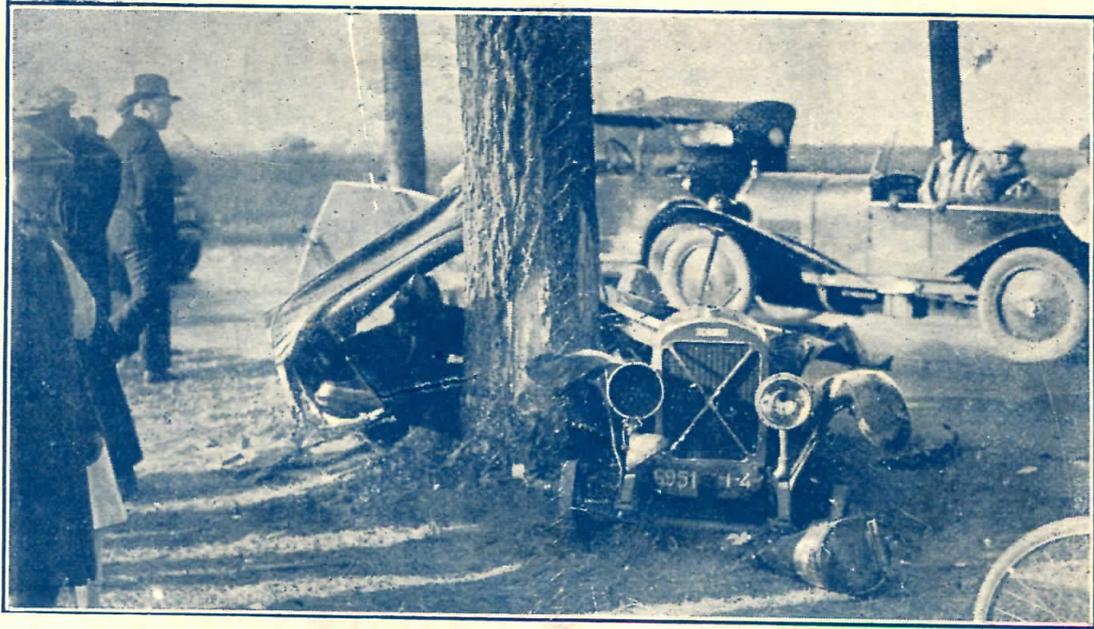
(Signature)

	Un an 52 numéros	Six mois 26 numéros	Trois mois 13 numéros
France et Colonies.	45 »	23 »	12 »
Union Postale.....	66 »	34 »	18 »
Autres Pays.....	84 »	43 »	22 »

(1) 52, 26 ou 13 Numéros.

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

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

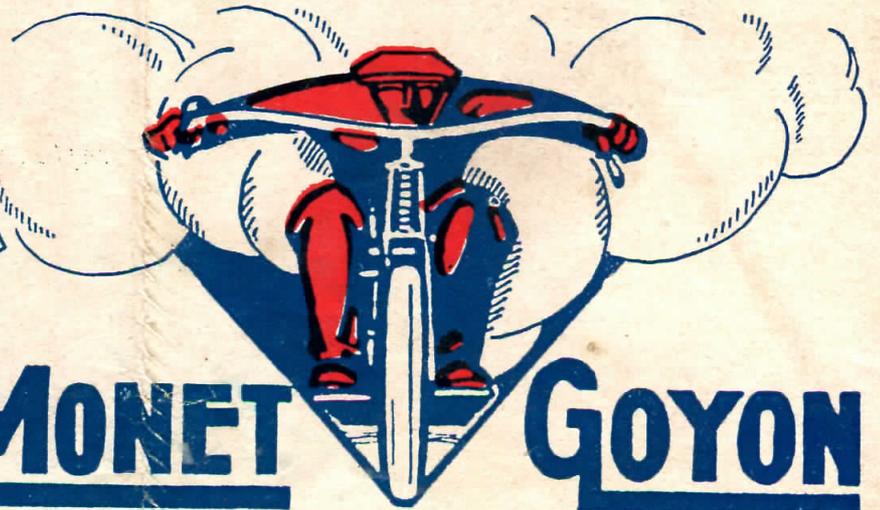


*... et après le premier frisson, quand on devient raisonnable, on pense à aller s'assurer. Heureux ceux qui y pensent **avant**.*

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

MOTO-REVUE

SERVICE DES ASSURANCES



MONET GOYON

Présentent quelques-uns des
AVANTAGES DE LEUR CONSTRUCTION

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

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

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

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

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

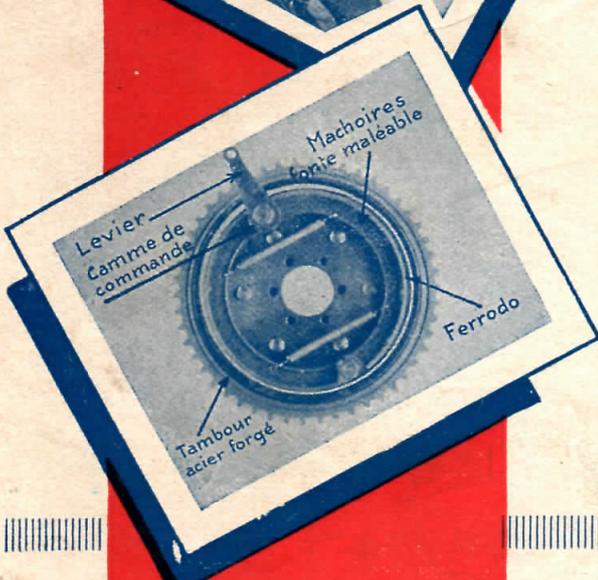
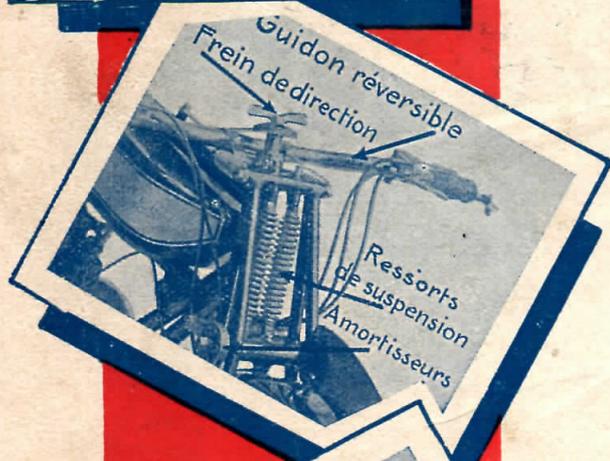
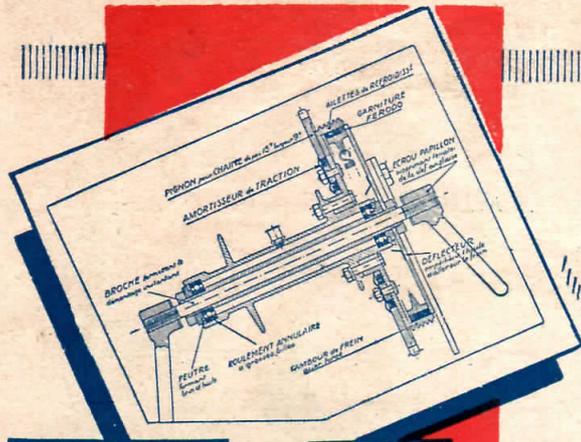
Toutes ces particularités caractérisent une
CONSTRUCTION SUPÉRIEURE
- dont vous aurez toujours -
ENTIÈRE SATISFACTION

CONFORTABLES

RAPIDES
et
SURES

PRATIQUES

ROBUSTES



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