

La démonstration militaire de Satory 1^{fr.}25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 246
26 Novembre 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme

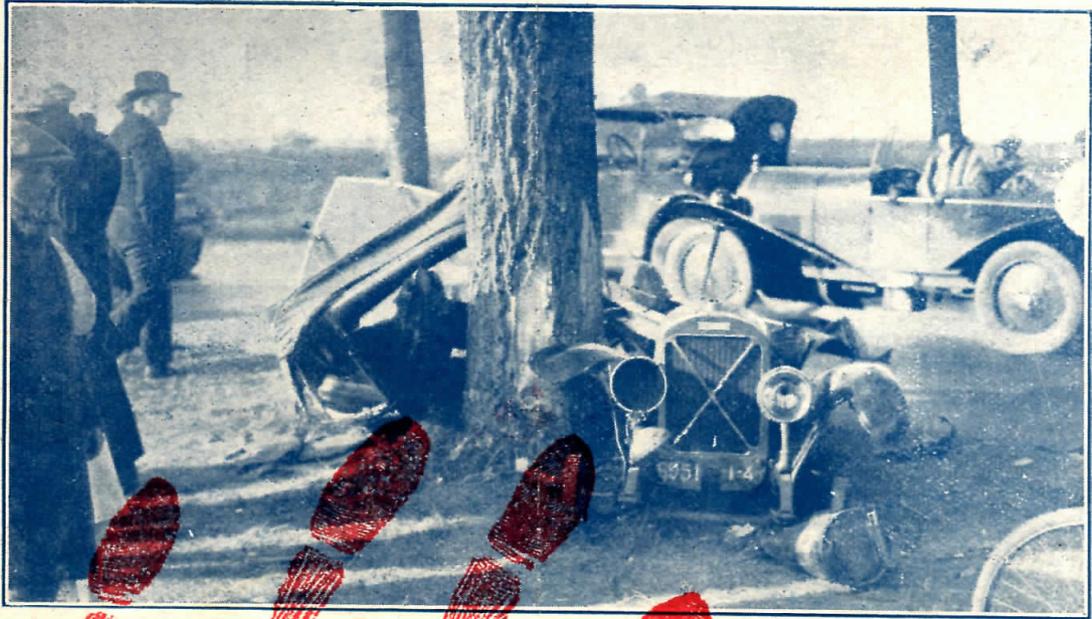


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

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

Un sport qui n'est pas à la portée de tous !
L'arrivée au sommet d'un raidillon est un moment critique, où toute l'adresse et tout le sang-froid
du conducteur sont qualités maîtresses.

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

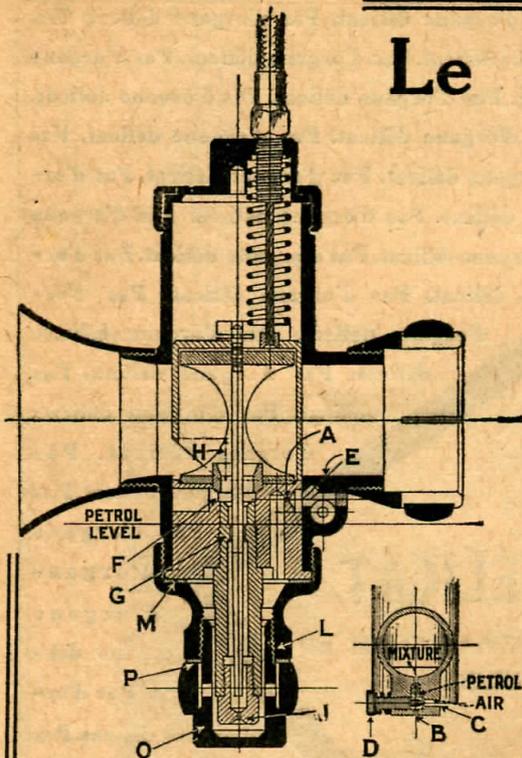


Le Nouveau Carburateur

AMAC

1928

APPAREIL SCIENTIFIQUE PARFAIT



— Gicleur noyé ; —
Freinage par aiguille calibrée ;
Émulsionneur auxiliaire ;
Correcteur d'air sur l'émulsionneur ;
Étrangleur en double cône de Venturi.

Gicleur de ralenti à air réglable.

ATTENTION ! Les contrefaçons serviles et bon marché des modèles AMAC, vieux de 5 ans, ne vous donneront que des ennuis

Agents pour la France : Établissements **Robert MUNRO**, 198, Boulevard Pereire, PARIS (XVII^e)

LES MOTOCYCLETTES

RENÉ GILLET

350 cmc. en solo, ou en 750 cmc.
solo ou avec side-car

SONT LES MACHINES RÊVÉES

POUR LE LONG TOURISME

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

DEMANDEZ LES CATALOGUES AUX

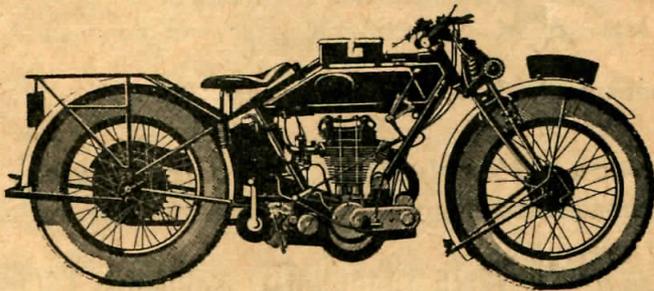
Établissements **RENÉ GILLET**, 128, Route d'Orléans, 128
MONTROUGE (Seine)

GNOME RHONE

MOTOS



R. ANSIEAU



SIEGE SOCIAL
34, R. DE LISBONNE
PARIS
M^{me} DEVENTE
49, AV. DE LA G^e ARMEE
PARIS

SUCCESSALE
6, R. D'AUBUSSON
TOULOUSE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

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

**Les Motos les plus rapides et
les plus robustes du Monde**

LES RECORDS DU MONDE les plus enviés sont détenus par les Motos F. N.

KILOMÈTRE LANCÉ :

500 cmc. Solo "SBAIZ"	183 km. 486
600 cmc. Side-car "FLINTERMAN"	159 km. 433

KILOMÈTRE ARRÊTÉ :

350 cmc. Solo "LOVINFOSSE"	116 km. 354
500 cmc. Solo "LOVINFOSSE"	127 km. 727
350 cmc. Side-car "LOVINFOSSE"	99 km. 447

24 HEURES SUR PISTE :

350 cmc. Solo.	(moyenne) 105 km. 253
------------------------	-----------------------

BOL D'OR 1927 :

Record de l'épreuve toutes catégories.	1.698 km. 084
--	---------------

Le possesseur d'une Moto F. N. profite des recherches et des progrès qu'il a fallu réaliser, pour obtenir de si remarquables résultats

ROYAL-MOTO

REINE DE L'ENDURANCE

a obtenu un magnifique succès au SALON 1927, en présentant
une gamme de superbes Machines

ÉCONOMIQUES, ÉLÉGANTES, SOLIDES, CONFORTABLES

de construction **STRICTEMENT FRANÇAISE**

Sa création récente : la 175 cmc., chaîne-chaîne, 2 vitesses ;
Son célèbre bloc-moteur Massardier, perfectionné, avec son nouveau
débrayage à main ;
Sa 250 cmc., double échappement, 3 vitesses, pneus 700 x 100.

AGENTS! Assurez-vous l'exclusivité de votre région.

CATALOGUES & RENSEIGNEMENTS :

Bureau Commercial : 70, Av. de la Grande-Armée, PARIS (17^e)
— Téléphone : WAGRAM 80-35 —

Vente à Crédit aux meilleures Conditions

ère, en vitesse
comme en tourisme

la moto

TERROT

inscrit de nouvelles
Victoires à son Palmarès

23 Octobre 1927 - Côte d'AUCH

1^{ers} **POUEYO** (250 cmc.), record battu
CLERMONT (350 cmc.), rec. battu
Meilleur temps Motos.

30 Octobre 1927 - Côte de GRIFFOULET

1^{ers} **POUEYO** (250 cmc.)
CLERMONT (350 cmc.) rec. battu
Meilleur temps de la journée

Championat de Vitesse du M. C. de Nice

1^{er} **CUVELLIER** (350 side).

6 Novembre 1927 - Côte de l'HOPITAL

1^{er} **ROLIAND** (350 et 500 cmc.) rec. battus
Meilleur temps Motos.

Coupe d'Hiver du M. C. VERSAILLES

1^{er} **BAUCHY** (350 cmc.)

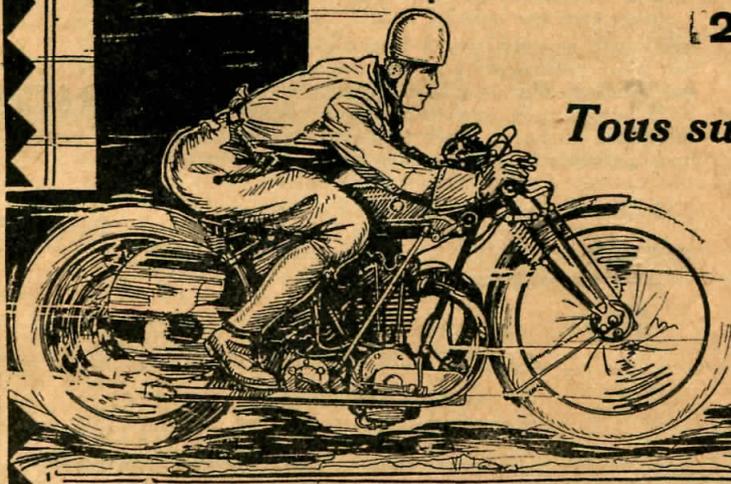
11 Nov. 1927 - Coupe de l'ARMISTICE

1^{er} **COULON** (350 side) sans pénalisation (Médaille d'Or)

2^{me} **WILLIAM** (600 side) sans pénalisation (Médaille de Vermeil)

Tous sur Motos TERROT

Tous les modèles 1928 confort, sport et supersport sont équipés avec Selle souple grand modèle :: "LYCETT-AÉRO"



Jean A. Josse / 25

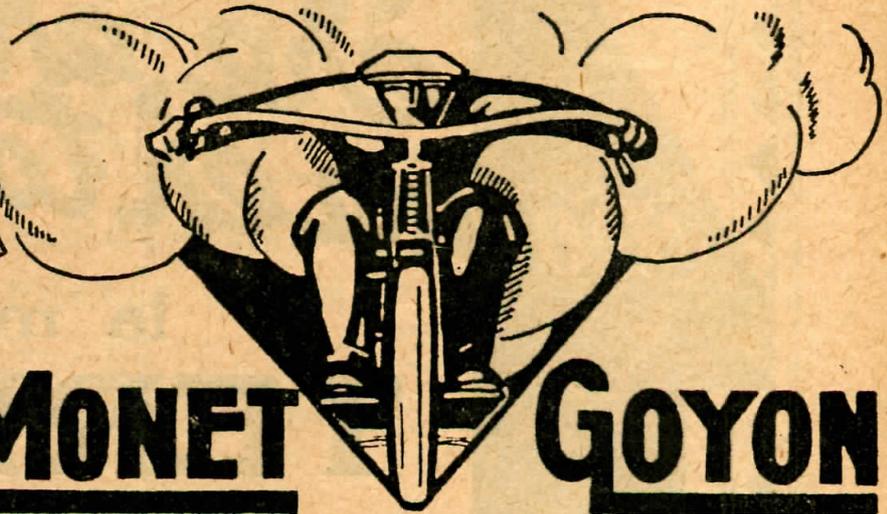
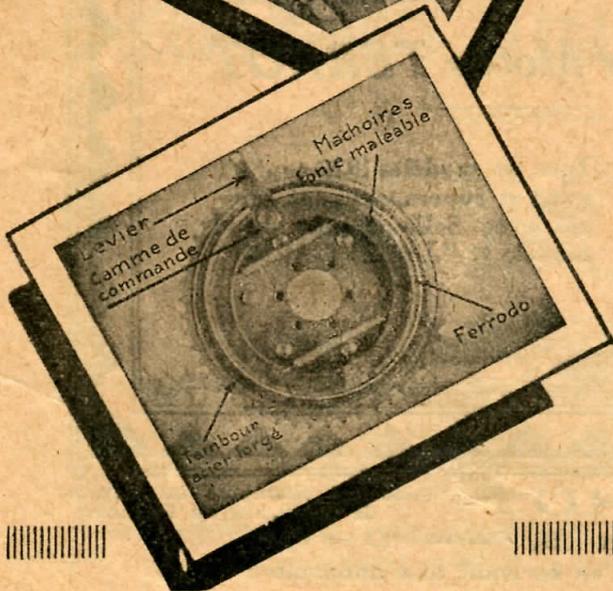
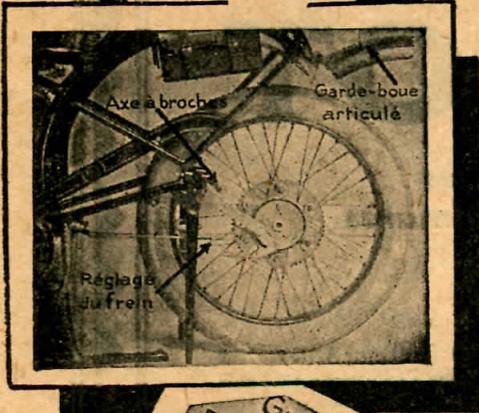
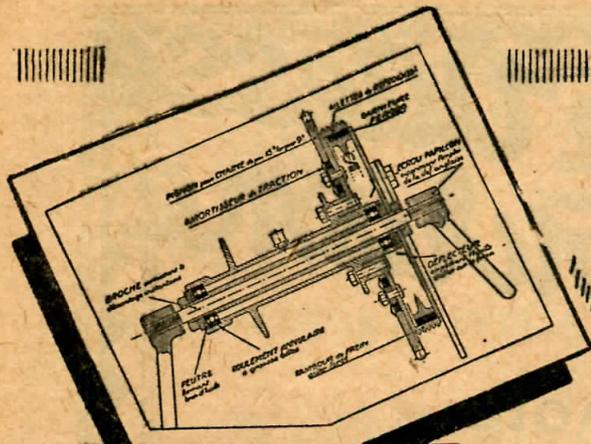
Établissements TERROT

Société Anonyme au Capital de 9.000.000 de Francs

2, rue André Colomban 2, — DIJON

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

V



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 **Biellettes** supérieures des gros modèles sont rigides). - **GUIDON** sport ou touriste, réglables. - **FREIN** de **DIRECTION**.

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

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

MOYEURS en acier forgé à bain d'huile comportant deux roulements à grosses billes, pratiquement indéreglables. - **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.

CONFORTABLES

RAPIDES
et
SURES

PRATIQUES

ROBUSTES

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

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

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

5, rue Saint-Augustin, 5
PARIS (2^e Arrondissement)

TÉLÉPHONE (CENTRAL 03-81
CENTRAL 03-24)

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

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

La moto remplacera-t-elle la bicyclette ?

Arrêtez-vous : que vous soyez dans une ville ou dans un hameau vous verrez les cyclistes mettre pied à terre et venir examiner votre machine, et vous serez souvent étonné de voir qu'ils s'y connaissent fort bien et qu'ils font des remarques judicieuses. Ils ont donc pris la peine, bien que n'ayant pas eux-mêmes de moto, de s'informer. C'est donc que la moto les intéresse et que, s'ils n'en ont pas, c'est simplement une question de fonds. Or la civilisation consiste à mettre à la disposition des tous des commodités de plus en plus nombreuses. Tel objet qui jadis était d'un prix trop élevé et ne pouvait se trouver qu'entre les mains de personnes riches, se trouve actuellement à la portée de tout le monde. Qui eût pu croire, il y a seulement quinze ans, qu'il se trouverait en France près d'un million de personnes qui pussent posséder une voiture automobile. L'abaissement des prix, l'augmentation des salaires ont permis cette diffusion de l'automobile. Et le nombre des gens capables d'acheter une voiture croît chaque année. Il en est de même, et d'une manière plus saisissante encore, pour la motocyclette. Que de jeunes gens qui, avant la guerre, eussent considéré une bicyclette comme le summum de leurs désirs et aujourd'hui rêvent d'une moto. Ils économiseront sou à sou comme jadis et réussiront à la fin par posséder ce dont ils avaient envie. Il y aura donc, soyons-en assurés, de plus en plus de personnes qui pourront acquérir une moto, et il est bien possible que parmi ces cyclistes qui examinent votre machine, vous en rencontriez peu après quelques-uns sur une superbe moto toute neuve.

Il y a dans la bicyclette quelque chose qui l'empêchera de disparaître. Elle est un sport physique. Il y a un plaisir à faire travailler ses muscles, à tendre sa volonté, à se développer par le sport, physiquement et moralement. Mais ces considérations n'intéressent que des sportsmen et ceux-ci, malgré leur nombre en apparence imposant, ne constituent que la minorité des personnes qui roulent à bicyclette. Pour beaucoup la bicyclette n'est qu'un moyen de transport moins fatigant que la marche à pied, rapide et économique. La bicyclette, en leur permettant de se rendre plus rapidement à leurs occupations, leur procure plus de loisirs, leur donne la possibilité de rester dans leur lit le matin un peu plus longtemps. Grâce à elle ils

peuvent revenir déjeuner chez eux ; mais si vous leur offriez une machine considérablement plus rapide et presque aussi économique et qui par surcroît n'exigerait d'eux aucun effort musculaire, aucune fatigue, croyez bien qu'ils ne garderaient pas longtemps leur bicyclette ou qu'ils la garderaient comme on garde une lampe à pétrole quand on a l'électricité, en prévision des pannes. L'auto ne peut pour beaucoup de personnes pas convenir. Elle est trop coûteuse d'achat, d'entretien, d'impôts, et bien souvent on n'a pas chez soi une place où on puisse la garer. Il n'y a qu'une machine qui puisse remplacer la bicyclette, c'est la moto et dans bien des cas elle l'a déjà fait. Que de petits patrons, que d'ouvriers vont à leur chantier à moto alors qu'auparavant ils se servaient de bicyclettes. Que de prêtres ont remplacé la bicyclette par la moto ? Et cette tendance s'accroît de plus en plus. Si la moto ne remplace pas la bicyclette en tant qu'instrument de sport, elle est appelée à prendre sa place comme instrument de transport. Grâce à cette innombrable clientèle, il sera possible d'entreprendre une construction en immenses séries et les prix des motos populaires baisseront encore. Mais de toute manière, nous pouvons espérer qu'un jour la moto aura pris la place de la bicyclette comme moyen de transport économique.

SOMMAIRE

N^o 246.

Samedi 26 Novembre 1927

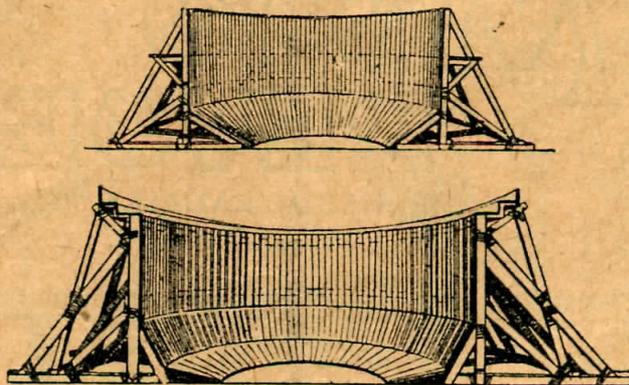
Par-ci, par-là	811
Jour et nuit	812
Les Cadres d'aujourd'hui.	813
Un 4 Cylindres anglais...	817
Réflexions, par Robert Sexé.	819
La Réunion de Satory....	821
Le Rallye militaire <i>Moto</i> <i>Revue</i>	826
Pannes électriques en moto	827
Le Sport	829
Le M. C. C. F.	831
Consultations Techniques.	833

Acrobaties

Dans les foires, c'est à qui satisfera le plus le goût du public pour le danger (celui couru par les autres). Combien de ceux qui vont criant que la moto est un outil de fou dont on devrait interdire l'usage, entrent dans la baraque du dompteur avec le secret espoir que la colère des fauves se réveillera, se réjouissant à la vue des boxeurs dont le visage s'ensanglante et ne demandent pas mieux que de voir l'acrobate se casser les reins. Ils aiment les sensations fortes et récemment, dans une foire, nous voyions la foule affluer dans une humble tente où on montrait le cercle de la mort à moto. Intrigués, nous suivîmes le mouvement. Le cercle de la mort est composé d'une piste articulée composée de lattes qui forment tout d'abord une cuvette, puis en se redressant peu à peu s'évasent jusqu'à constituer un cylindre. Deux motocyclistes montés sur de petites deux temps, toutes étincelantes de nickel malgré un âge respectable, sont lancées sur la piste. Les motos font un bruit d'enfer, comme peuvent le

faire des deux temps sans aucun silencieux. Les motocyclistes sont couchés sur leurs réservoirs comme s'ils disputaient une course à Montlhéry. Peu à peu, la piste s'ouvre et les deux acrobates roulent parallèlement au sol et sous eux le vide. Le spectacle est certainement impressionnant et la moindre panne se traduirait par une chute grave, peut-être mortelle. Le Cercle de la Mort mérite bien son nom. Quelle confiance il faut que ces malheureux, condamnés à un pareil métier, aient en leurs machines, et celles-ci datent pourtant de plusieurs années et depuis plusieurs années le Cercle de la Mort va de foire en foire, de ville en ville et jamais aucun accident n'est survenu. N'est-ce pas une preuve merveilleuse de la sûreté de marche d'une moto bien entretenue ! De telles exhibitions ne sont pas rares non plus à l'étranger et jusque dans les contrées les plus lointaines. Il y en a aux Indes. La piste est fixe, elle comporte en bas une petite piste de lancement légèrement relevée. Cette petite piste est surmontée d'une autre piste absolument verticale. Au Canada, on trouve une troupe d'acrobates qui emploient une piste verticale de 8 mètres de diamètre. Ils sont au nombre de quatre, deux hommes et deux femmes. Leurs machines sont de vieilles Excelsior. Bien que la vitesse ne dépasse pas le cinquante, le spectacle est si impressionnant que certains amateurs d'émotions fortes y vont tous les

soirs. Pour notre part, bien que nous ne redoutions pas le danger, nous ne voyons nullement l'utilité de pareils spectacles et nous ne croyons pas qu'ils soient de nature à rendre la moto plus populaire auprès des profanes. Ceux-ci ne manqueront pas d'associer à la motocyclette l'idée d'une exhibition dangereuse et ne penseront pas que c'est précisément grâce à la sécurité de la moto, que de telles acrobaties n'ont pas les conséquences funestes qui devraient en être le résultat naturel. Elles sont d'ailleurs interdites dans certains pays.



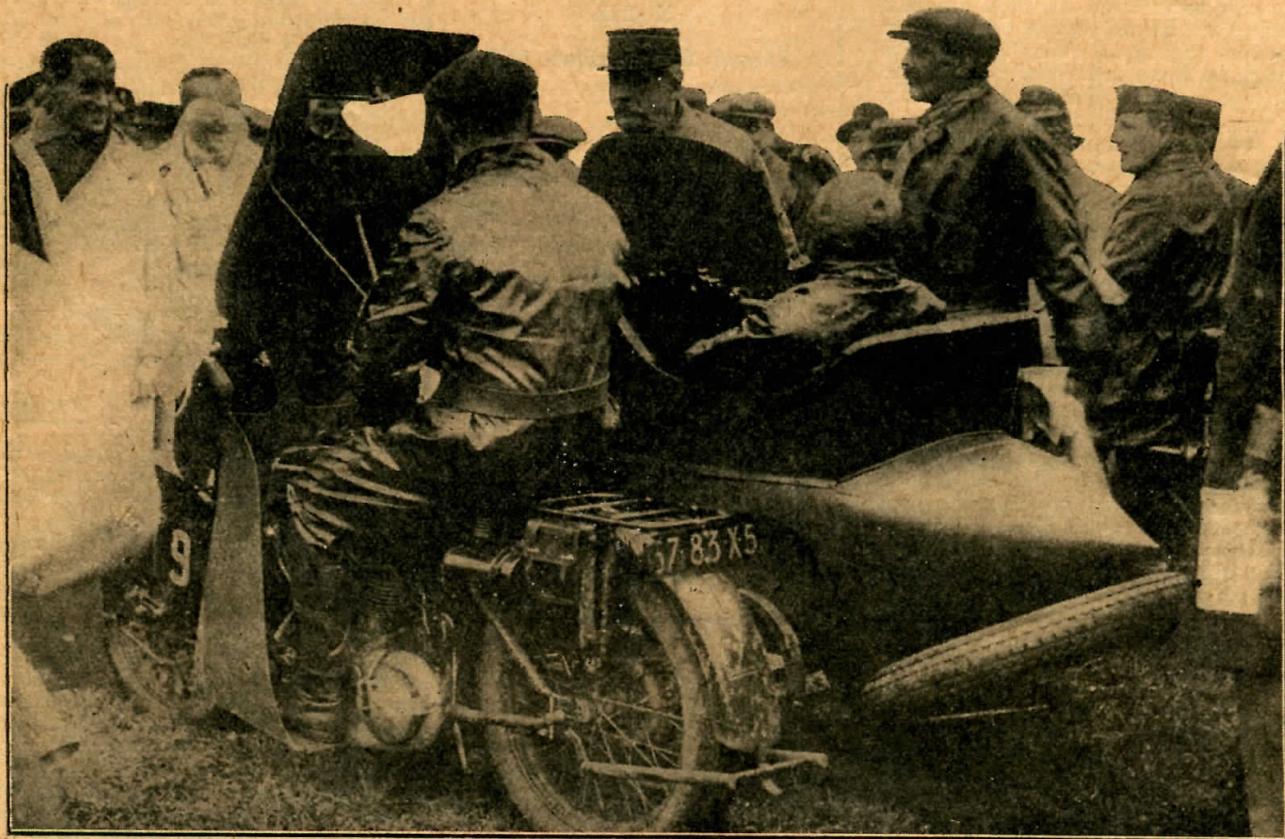
Deux des pistes démontables dont on se sert en Amérique.

branches de l'activité motocycliste, notre programme s'est amplifié pour 1928. D'ici peu nous vous annoncerons une bonne nouvelle.

Moto Revue est devenue la grande famille motocycliste tant souhaitée depuis si longtemps : nos abonnés, nos lecteurs, nos amis trouveront dans nos nouveaux locaux la salle de réunion qu'ils nous ont tant réclamée : réceptions, conférences, réunions, tout est prévu dans notre nouveau programme.

Une bonne nouvelle

De notables changements surviendront d'ici peu dans *Moto Revue* : devenue hebdomadaire, notre revue se devait de prendre une extension remarquable à tous points de vue : locaux vastes, modernes ; présentation encore plus soignée ; emprise large sur toutes les



Le général Maurin examinant un sidecar « mitrailleuse » René Gillet (carrosserie L. Vannod), à la démonstration militaire de Satory dont on trouvera le compte-rendu par ailleurs.

Par-ci.... Par là.....

a mai de Fathma fut méchante!

Un de nos abonnés fidèles, M. Zagdoun revenant dimanche passé, eut une panne malencontreuse et dût attendre le bon samaritain qui eût pu le remorquer jusqu'à Saint-Germain. Ce samaritain prit la figure d'une Harley-Davidson dont le conducteur arborait ainsi que M. Zagdoun, la main de Fathma de *Moto Revue*. Il s'arrêta, considéra le camarade empanné et, haussant les épaules, disparut à l'horizon. Fâcheuse idée d'arborer le signe de ralliement des motocyclistes pour agir aussi méchamment : mais ce que nous comprenons moins, c'est d'allier la cocardière chevalerie française à la sauvage ironie d'un Papou !

J'ai passé l'âge où le désir de briller...

Oui, ce coureur et constructeur qui a écrit ces paroles sensées existe et son âge pourtant lui permettrait encore de faire peindre son numéro arrière à bien des jeunes. Le nommer ? non ! Mais signaler sa délicate proposition à *Moto Revue*, oui ! Il nous prie de lui désigner un pilote pour un racer de course tout flambant neuf qu'il a en ce moment : plus de 144 effectif, à l'heure, c'est appréciable ! Et il serait heureux de céder cette machine, à prix du catalogue, à celui qui consentirait à compétitionner dans l'intérêt de sa marque. Ce n'est certes pas un faveur que le pilote désigné ferait à notre ami, mais plutôt le contraire. Nombreux sont les ardents qui désirent figurer utilement dans les épreuves : voilà une occasion que nous leur présentons d'acquiescer une machine de course impeccable et nous les prions de s'adresser à nous à ce sujet.

Le permis vert vaut moins cher qu'une contravention !

Une circulaire du Préfet de police en date du 8 novembre, appuyée par une identique décision de la Direction des Contributions Indirectes, avise les usagers que le fait d'être rencontré sur route sans avoir mis à jour son permis de circulation entraîne à une contravention impitoyable. Une moto 6 CV paie actuellement par trimestre 52 fr. 15. Une contravention pour permis vert irrégulier coûte 75 fr. L'opération est déficitaire, d'autant que les 52 fr. 15 viennent s'ajouter aux 75 fr. Etes-vous bon commerçant ? Si oui, régularisez et tout le monde sera d'accord.

Nous aurions bien voulu, mais...

De nombreux motocyclistes partent en ce moment au régiment. Certes, le Brevet de Préparation Motocycliste que nous espérons bientôt mettre sur pied ne nous a pas encore permis de grouper les jeunes gens bons pour le service. Aussi notre regret a été grand de ne pouvoir fêter leur départ en une réunion familiale comme il se doit en pareille circonstance. Néanmoins, le désir exprimé par les nombreux sportifs de la classe actuelle, nous a retenu l'attention et nous serons heureux, au prochain contingent, de grouper en un banquet joyeux tous ceux que le règlement appellera. Il sera curieux et agréable de se trouver ensemble et d'envisager les points de contact possibles de nos militaires, tenus un peu malgré eux à l'écart du mouvement motocycliste.

Le Concours d'Éclairage de *Moto Revue* aura lieu aux environs de Janvier

Les engagements nous arrivent de tous côtés : nous avons pris toutes dispositions en vue de réaliser le maximum de régularité à notre concours d'éclairage, qui sera sous la direction technique d'une des plus



hautes compétences de notre sport. Inutile de dire que l'annonce de cette démonstration a été accueillie avec une telle faveur que nous sommes contraints de recueillir et d'étudier sous toutes ses faces le problème de l'éclairage en moto : de multiples réalisations, toutes aussi captivantes, nous sont suggérées. Il faut que nous établissions un tout compact, probant, pratique, qui fixe dorénavant à nos sportifs et usagers une base sûre, tant du point de vue optique que pratique de la solution. Faites-nous confiance quelques jours et... au prochain numéro.

Le Concours d'Usure

À peine annoncé, notre projet a rencontré de vives sympathies, non seulement parmi nos constructeurs, mais aussi parmi la gent motocycliste. Nous sommes contraints d'apporter un soin extrême à cette manifestation de notre construction et nous ne pouvons actuellement donner encore tous les détails que la curiosité avide de tous nous réclame en ce moment.

Taxes, surtaxes, supertaxes

Des plaintes, des doléances, des protestations abondent dans notre courrier sur les impôts divers qui se superposent sur notre industrie motocycliste et automobiliste.

À Rouen, nous écrivait-on, l'État perçoit pour une moto 30 fr. par cheval : il a raison. La Municipalité perçoit selon la loi, une surtaxe de 17 % qui est d'ailleurs le maximum : cette municipalité a raison.

Le Département perçoit à son tour, 50 % de la taxe municipale, soit 8 fr. 50, et il a encore raison, hélas ! Légalement, la superposition de toutes ces taxes est normale et, en droit strict, il n'y a rien à dire. Le Ministère des Finances, interrogé à ce sujet, est impuissant à agir contre ces taxes un peu exagérées à notre avis. C'est d'ailleurs le Ministère de l'Intérieur qui est compétent en ce cas.

Mieux, si Rouen, appliquant certainement pas l'esprit de la loi, mais la lettre seulement, taxe 8 fr. 50, ce qui est son droit, sinon très courtois, le ville de Lyon interprétant plus largement les textes applique un 25 % réellement prohibitif : pauvres Lyonnais !

Que faire ? ! ne campagne de presse nous semble tout indiquée pour donner à l'interprétation des textes la juste application nécessaire. Pourquoi toujours considérer l'automobile comme une fontaine de jouvence, où l'on peut puiser à jet continu. Les administrations ne se rendent-elles pas compte des sommes que leur maladroite initiative leur fait perdre, en hiver principalement, à cette époque où tant de motos et d'autos rentrent pour 6 mois au bercail, alors que des taxes normales les inciteraient à sortir.

Nous en recauserons !

D. S.

Malterre ! Quelle surprise nous fut ménagée ! la maison nous semblait à ce jour spécialisée dans la 500 cmc. utilitaire, solide, pratique, sans aucune prétention à la qualité de racer, de machine de vitesse pure, et voilà qu'au Salon, D.S. nous présentait un type Racing qui, dit-on, atteindrait le 150. Chiffre élevé effectivement. La machine le peut si l'on considère que le moteur J.A.P. à culbuteurs qui l'équipe est de première valeur et n'a pas la prétention de faire moins : nous aurons un curieux plaisir à assister aux essais, d'autant que plusieurs lecteurs, alléchés par ce nouveau bolide, ont manifesté un désir très positif de l'acquiescer. Pas vilain le racing Malterre : ligne sobre et classique avec selle amortisseurs, pneu 26 x 3,50, double échappement, en somme le confort et la vitesse : la réalisation est intéressante, c'est donc que Malterre à l'intention de se lancer dans la vitesse : nous connaissons le sérieux de la maison, nous la suivrons dans sa nouvelle voie.

Une belle réalisation en 500 culbuteurs..

...est la nouvelle production de la firme Claude Delage. Nous l'avions annoncé dans notre numéro du Salon, mais devant les demandes pressantes de nombreux lecteurs sur les caractéristiques de ce racer, nous nous faisons un plaisir d'en donner bientôt la photographie. Le moteur 500 à culbuteurs est un superbe L.M.P. Ce qui nous satisfait, c'est la réalisation des culbuteurs enfermés supprimant tous les bruits parasites qui font hésiter tant de motocyclistes vers le silencieux efficace et aristocratique. Et cela ne les empêche pas d'obtenir les beaux effets sonores, lorsqu'e le conducteur glisse sur les belles routes solitaires, à l'abri des critiques malveillantes. Un double tube d'échappement lui procure l'harmonieuse sensation d'un bourdon de huit pieds de forge. La boîte de vitesses est moderne, la Staub à trois vitesses : le succès de la maison Staub est la meilleure garantie de la valeur de cet organe. Les moyeux sont des Aya sur lesquels de « généreux » tambours de freins de 170 mm à l'avant et de « 210 » (!) à l'arrière assurent une maîtrise incomparable de l'engin.

Avion et Moto

Beaucoup de lecteurs nous demandent de causer un peu d'aviation dans *Moto Revue* ; certainement, chaque fois que la relation entre nos deux sports est nettement établie, nous avons plaisir à entretenir nos amis des faits d'aviation. Ainsi le capitaine Challe qui revient à Paris, a accompli un des plus beaux raids de l'aviation française.

Son avion, qui en ordre de marche pèse 2.615 kilos, était équipé en pneumatique Dunlop sur jante base creuse.

Le voyage qu'il a fait de Paris à Saïgon représente plus de 5.000 kilomètres.

Près de 20 atterrissages et de 20 décollages avec un appareil d'un poids imposant ; une vitesse de près de 200 kilomètres à l'heure. Voilà certes une belle performance en faveur des pneus Dunlop pour avion, qui déjà ont un beau palmarès à leur actif, si les pneus Dunlop sont si solides en avion, rien d'étonnant que la faveur des motocyclistes soit si grande.

C'est chez Dagorno qu'il faut s'adresser

Nous apprenons que le garage Laugier vient de traiter les agences directes Sima Violet et D. F. R., nul doute que notre ami Dagorno impose ces marques au premier plan, si nous en jugeons par les commandes qu'il a déjà enregistrées.

Le jour pendant la nuit

QUI ne connaît, au moins de réputation, les fameux objectifs de la grande marque Zeiss. Rien au monde n'est plus délicat que la construction d'un anastigmat et souvent des mois, sinon des années de calculs et d'essais sont nécessaires pour créer un instrument parfait. La documentation et l'expérience d'une firme comme celle d'Iéna est énorme. Et on peut dire qu'elle possède tout ce qu'on peut connaître sur les propriétés des rayons lumineux, des lentilles, des miroirs, des verres, etc... Les vitesses sans cesse accrues ne nous permettent plus aujourd'hui de nous contenter d'articles de quincaillerie et, de plus en plus, les fabricants d'appareils d'éclairage sont non seulement des électriciens de premier ordre, mais encore des opticiens avertis. Il n'est donc pas étonnant qu'une fabrique d'appareils d'optique disposant de moyens financiers et d'un outillage très puissant, ait envisagé la fabrication des phares comme l'extension naturelle du champ de son activité. Zeiss a donc entrepris la construction des phares, des phares qui ne sont assurément pas des appareils bon marché, mais qui figurent au premier plan des phares de luxe, d'un fini et d'un rendement impeccables. Ils sont aux phares ce que les Tessars sont aux objectifs photographiques et c'est tout dire. Tous les aspects du problème de l'éclairage ont été étudiés et en toute circonstance, fut-ce par temps de brume, les phares Zeiss utilisent intégralement la lumière de l'ampoule.

Dans le système Zeiss il y a deux réflecteurs. L'un est un réflecteur parabolique qui groupe les rayons lumineux en un faisceau. L'argenture annulaire de l'ampoule concentre sur le réflecteur parabolique les rayons lumineux qui sans cela se disperseraient sans effet utile. L'éclairage est presque deux fois plus puissant qu'avec une ampoule non argentée. Si un faisceau projette au loin la lumière puissante qui est dans l'obscurité de la nuit indispensable pour apercevoir à temps les obstacles, il faut néanmoins qu'il y ait une lumière latérale diffusée qui permette de voir les côtés de la route et de ne pas aller dans le fossé. Il en est un peu comme sur mer, les phares qui permettent bien de suivre approximativement la route, et du balisage qui guide dans les chenaux et dans les passes. Pour obtenir cet éclairage latéral, les glaces de fermeture du phare Zeiss sont taillées et munies d'une cannelure spéciale qui assure une dispersion latérale suffisante pour se passer dans les virages des projecteurs orientables.

On ne peut pas dire qu'il y ait dans le principe des phares Zeiss, rien qui soit très spécial, mais ce qu'il faut remarquer c'est le fini d'exécution et l'exactitude du réglage qui permettent de tirer de système éprouvés, le maximum de rendement. L'argenture du réflecteur est absolument insensible à tous les éléments destructeurs. On peut les nettoyer avec une peau ou une toile humide sans qu'ils se détériorent.

L'extinction des phares au passage d'autres véhicules est très dangereuse. Pour ne pas aveugler, ou être aveuglé soi-même par un excès d'éclairage on tombe dans le défaut contraire. Dans le phare Zeiss la lumière peut être partiellement obturée, et elle permet de voir assez clair pour se diriger sans avoir à craindre le danger de l'obscurité totale. Cette obturation sur les grands et moyens modèles est effectuée en poussant sur l'ampoule un écran jaune. On sait que cette coloration jaune de la lumière est également excellente par temps brumeux et évite ce rideau blanchâtre et opaque qui semble se dresser devant vous.

Sur d'autres modèles on emploie une lampe à double filament. Sur d'autres on déplace l'ampoule de telle sorte qu'elle ne soit plus au foyer.

Le fini de ces phares de haute précision est naturellement impeccable. La firme Zeiss construit également des phares pour canots automobiles et des phares chercheurs.

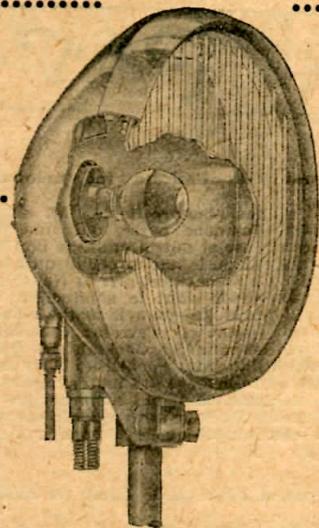
Le Contax

Avec la vogue de plus en plus grande des conduites intérieures, il est nécessaire d'avoir un indicateur de direction, d'ailleurs obligatoire à Paris. Les établissements Zeiss ont donc étudié un appareil à la fois très simple et très sûr : le Contax. Les signaux sont visibles à 50 ou 60 mètres, aussi bien le jour que la nuit.

Le Contax comporte un élégant boîtier en métal léger, d'aspect très élégant, qui peut se monter sur le côté ou à l'arrière de la voiture. Il est commandé par un interrupteur électromagnétique. La consommation d'électricité est infime. La flèche lumineuse se déplace et tourne sans osciller.

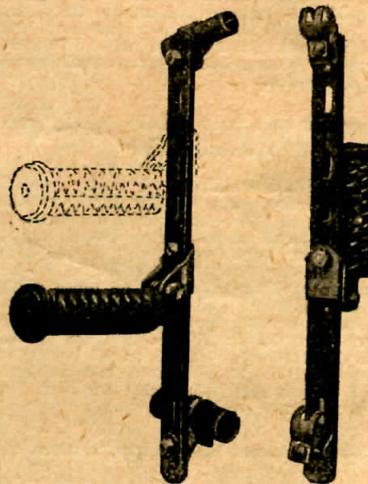
Cet appareil très simple, indérégable est d'un fini parfait et d'une haute précision.

Les concessionnaires des phares Zeiss et du Contax sont les Etablissements Scheidt Frères, 34, boulevard Richard-Lenoir, Paris (11^e).



Un repose-pieds nouveau pour tan-sad

Ces repose-pieds, fabriqués par les Etablissements V. et W., se font en deux modèles. Premier : long pour les motos ayant le triangle arrière très ouvert telles que Peugeot, Griffon, F. N., etc. Deuxième : court pour toutes les machines à cadre ordinaire. Ils présentent la particularité d'être réglables et pliants grâce à un dispositif coulissant sur la ferrure. Détail nouveau : ils sont garnis



d'un caoutchouc moulé très souple de section ovale ; le dessin (losanges en relief), est étudié pour empêcher le glissement du pied. La fixation se fait par le nouveau collier breveté permettant un montage solide sur tous les tubes de 19 mm. de diamètre à 25 mm. Ces colliers peuvent prendre les plus grands désaxages et ne peuvent ni glisser, ni se perdre. Cet ensemble d'avantages et son prix très bas font de cet accessoire l'un des plus avantageux.

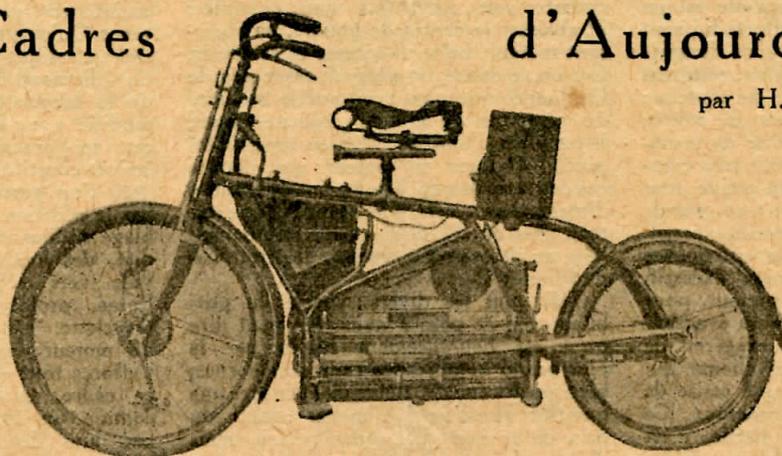
Un service d'occasions intéressantes

« L'article que nous avons passé sous ce titre, dans notre numéro 243 du 5 novembre, contient une inexactitude. La Société Gnome et Rhône n'envisage nullement la reprise en compte de motos usagées aux acheteurs de nouvelles machines. Seule, sa succursale de Paris, 49, avenue de la Grande-Armée, dans le but de donner un avantage particulier à sa clientèle de la région parisienne, acceptera cette reprise en compte dans une certaine mesure. »

Les Cadres d'Aujourd'hui

par H. P. BORESTROKE

La cadre est à la moto ce que la carrosserie est à la voiture. D'après la ligne d'un cadre, on juge l'âge de la machine.



On suivra dans les lignes ci-dessous, l'évolution du cadre, année par année. On y apprendra aussi les motifs des tendances actuelles.

Ce que doit être un cadre

Nous avons acheté un moteur, une boîte de vitesse, des roues. Il nous faut établir un cadre dans lequel nous puissions les placer. A vrai dire, s'il s'agit d'un moteur et d'une boîte de marque courante; nous pourrions même trouver un cadre tout prêt ou à défaut, des séries de raccords et de tubes. On voit ainsi, parfois, se constituer de petites marques qui apparaissent comme des champignons après une pluie d'orage pour disparaître presque aussitôt, qui n'ont comme ateliers qu'une mesure au fond d'une cour, et qui ont si peu de commandes qu'elles ne peuvent entreprendre la construction, même en petites séries; leur seule ressource est donc d'acheter des cadres tout prêts à être assemblés, voire des cadres tous montés, à moins qu'elles n'achètent la moto complète que leur livrera tel autre constructeur et sur laquelle elles se contenteront d'appliquer leur décalque, qui sera la seule partie originale, personnelle de la machine. Mais laissons de côté cette solution facile et essayons de faire nous-mêmes un cadre. Avant de nous lancer dans cette entreprise, demandons-nous les qualités qu'il doit posséder.

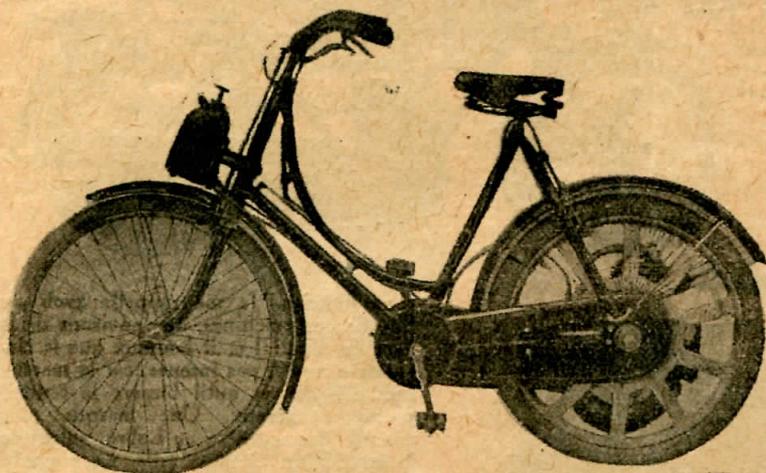
La première, c'est d'être solide. Un cadre est soumis à une multitude d'efforts. Il doit, et c'est la partie la plus facile de sa tâche, être capable de supporter, sans s'effondrer, le poids du motocycliste, celui du moteur, etc., lorsque la machine

Nous avons eu maintes fois, l'occasion de signaler l'attachement des constructeurs à la tradition et d'en donner les causes : causes historiques, puisque nos motos sont le résultat des améliorations successives d'un type primitif, dont elles ont conservé les dispositions essentielles; causes industrielles, puisqu'il est infiniment plus sage de produire une machine longuement éprouvée, que de se risquer à créer de toutes pièces quelque chose d'entièrement nouveau; causes morales, l'acheteur préférant acheter une machine dont il connaît les qualités qu'une autre théoriquement supérieure, mais qui n'a pas fait ses preuves. Aujourd'hui, comme il y a vingt-cinq ans, nous avons un moteur monocylindrique fixé dans un cadre qui a conservé des analogies avec un cadre de bicyclette, mais que de progrès cepen-

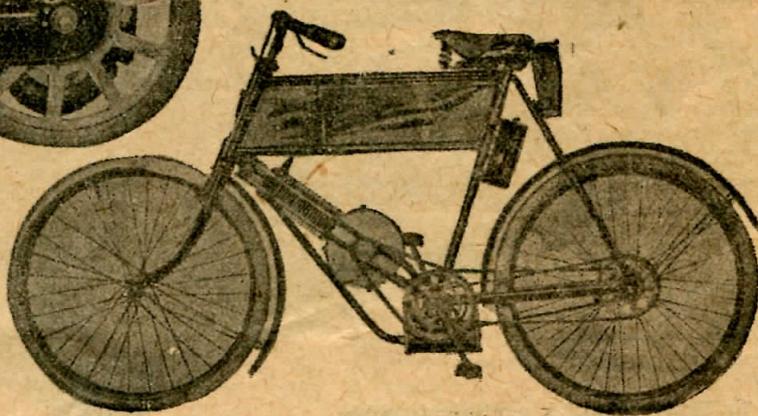
Un des ancêtres de la moto quatre cylindres : la Holdek, dont les bielles sont directement reliées du piston à la roue arrière.

dant. Ce moteur, qui faisait tressaillir moto et motocycliste, tourne maintenant avec la douceur d'une turbine : un équilibre méticuleux a chassé les vibrations. Il n'est plus nécessaire de s'arrêter en côte pour lui permettre de se refroidir. Sa puissance est, à égalité de cylindre, quatre ou cinq fois plus élevée.

Le cadre d'autrefois, si haut que pour un peu il eût fallu une échelle pour se mettre en selle, a fait place à un cadre très bas, trapu, ramassé qui rend la moto plus compacte. Entre temps, nous avons aussi bénéficié de l'adoption de la boîte de vitesse qu'il a fallu caser elle aussi, et qui a contribué à la modification du cadre.



Ci-dessus la Singer construite en 1903, dont on parle à la page suivante, possédait son moteur dans l'axe de la roue arrière. A droite : la Humber 1902, dont le tube avant du carter est interrompu pour loger le moteur dont le principe rappelle la célèbre P. M. Panther.



est immobile. Mais, sitôt qu'elle est en marche, que de nouveaux efforts lui sont imposés : chocs, provenant des dénivèlements de la route ; vibrations, résultant d'un équilibrage défectueux du moteur ; effort de torsion, causé par le couple moteur ; traction de la chaîne de transmission. C'est déjà une affaire très compliquée que de faire un cadre solide, sans avoir à employer une masse trop grande de métal, sans arriver à un poids excessif. Il y a pas mal de machines, auxquelles on peut reprocher un poids excessif. C'est que souvent, le constructeur, pour bien se mettre à l'abri de toute éventualité désagréable, préfère exagérer la prudence ; mais il y a des clients qui redoutent cet excès de poids, à cause de la difficulté de manier la machine. Ce poids, une fois la machine partie, n'est d'ailleurs pas gênant et même améliore la tenue de route. Le rapport de puissance à poids est pour la motocyclette si avantageux que l'influence du poids, en côte, n'est pas bien grande.

Une légère souplesse dans le plan vertical n'est pas à redouter. Or, pendant bon nombre d'années, nous avons tout fait pour avoir un cadre rigide verticalement, ce qui n'est pas nécessaire et peut même présenter des inconvénients, en faisant lâcher les points faibles. La rigidité latérale est elle au contraire indispensable. Une moto dont les roues ne restent pas parfaitement alignées, sera dangereuse à conduire dès qu'on voudra atteindre une vitesse assez élevée. Avec la transmission par chaîne, on n'a plus la même bienfaisante douceur d'entraînement qu'avec la courroie. Si donc nous nous accommodons d'une certaine flexibilité verticale, nous avons besoin, par contre et d'une manière absolue, de la rigidité latérale grâce à laquelle l'alignement est exactement maintenu.

Si nous n'étions pas limités par la hauteur, le problème délicat de la construction d'un cadre solide serait assez aisé ; mais il nous faut : 1° abaisser le plus possible la selle, pour que le moto-

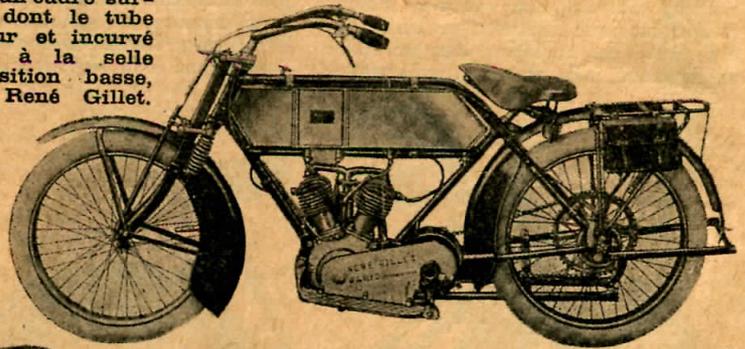
cycliste soit aussi bas que possible ; 2° abaisser le centre de gravité, en abaissant moteur, boîte de vitesse et réservoir. Car on se doute, en général, assez peu de l'influence que peut avoir sur la stabilité un réservoir de grande capacité quand il est plein d'essence ; 3° Bien répartir les poids ; 4° loger un moteur qui, dans le cas des soupapes en tête, atteint de grandes dimensions et cela sans amener le carter trop près du sol, ce qui peut être dangereux au passage d'obstacles, des trottoirs, de briques, de pavés, etc.

Tels sont les divers aspects du problème qui se pose à nous. On peut dire qu'il est heureusement résolu par le plus grand nombre des cadres modernes, bien que les constructeurs aient encore une question pratique à trancher : celle du prix de revient. Un cadre parfait, mais d'un prix prohibitif, n'aurait pas la moindre chance de succès. A côté du point de vue technique, il y a un point de vue commercial qu'il ne faut jamais perdre de vue. Que de solutions intéressantes, supérieures à celles couramment employées, ont dû être abandonnées parce qu'on s'est aperçu qu'elles étaient trop coûteuses, et que d'inventeurs, épris d'un bel idéal mécanique, se sont ruinés quand ils ont voulu se faire constructeurs !

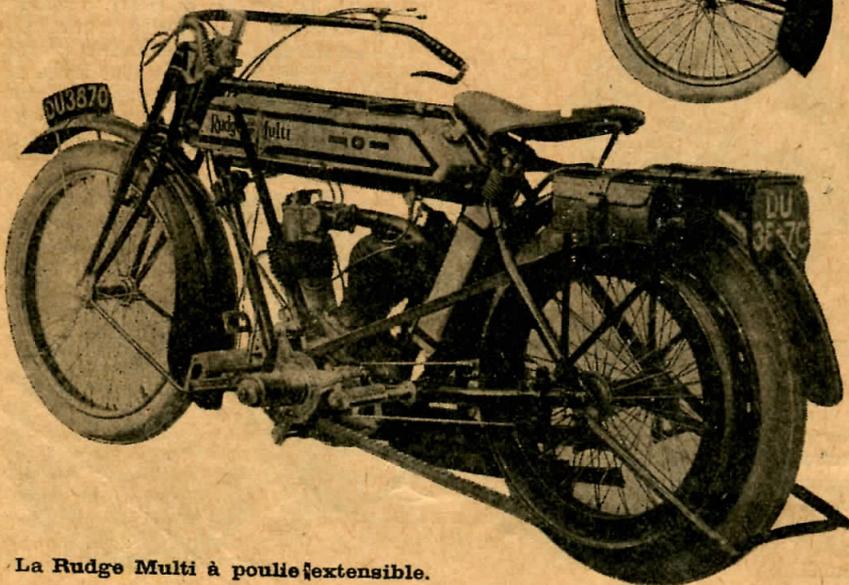
Adaptation progressive du cadre classique aux conditions actuelles

Le cadre classique est resté encore extrêmement populaire. Ce cadre a,

La première machine qui eut un cadre surbaissé, dont le tube supérieur et incurvé permet à la selle une position basse, fut la René Gillet.



roue motrice. Je me rappelle avoir vu une de ces machines, aux environs de la gare de l'Est. Il était heureux que la circulation ne fut pas intense, car la marche saccadée de cet outil bizarre le rendait plutôt dangereux. Une marque plus récente, Lamaudière et Labre, substitua le moteur au tube de selle. Le magasin de cette marque se trouvait avenue de la Grande-Armée, à l'endroit où sont actuellement les magasins du Petit-Matelot. C'était, pour le temps, une excellente moto. Cette solution fut d'ailleurs, par la suite, assez longtemps populaire en Amérique et si mes souvenirs sont exacts, les premiers modèles d'Indian furent ainsi conçus. Quelques années après, on revit, en Angleterre, des motos où le tube avant du cadre était interrompu pour loger le moteur, celui-ci étant supporté



La Rudge Multi à poulie extensible.

par des colonnettes qui réunissaient les deux plaques montées sur les tronçons du tube. Une des premières Humber était de ce type. On sait quel succès il connaît sur la fameuse P. M., dont la Panther est une des plus belles machines actuelles.

De toutes les positions du moteur, celle qui apparut la plus satisfaisante ce fut celle du pédalier, parce qu'elle abaissait le centre de gravité de la machine et la rendait plus stable. Avec le moteur monté en porte à faux à l'avant du tube, il arrivait fréquemment que celui-ci se cisailait. Le moteur, de plus, était très vulnérable. On en vint donc rapidement à une autre solution, celle qui consistait à interrompre le cadre et à placer le moteur entre le pédalier et le tube avant. Mais, du coup, la triangulation disparaissait ; elle n'avait d'ailleurs jamais été parfaite, à cause du tube de direction. Il fallut donc renforcer le cadre en disposant un tube sous le réservoir. Parfois, au lieu de couper le tube en avant du pédalier, on l'incurvait et il formait un berceau qui recevait le moteur.

L'inconvénient le plus saillant des premières motos, c'était leur hauteur excessive.

On était hanté par l'idée du pédalier. Il fallait pédaler pour mettre en route, pédaler pour grimper les côtes, pédaler trop souvent pour gagner la gare voisine. Aussi les machines étaient très hautes et les réservoirs très plats, pour permettre de pédaler commodément. Au fur et à mesure que la puissance des moteurs augmenta, le cadre s'abassa peu à peu. Nous croyons que le premier constructeur à faire un cadre surbaissé en incurvant le tube supérieur du cadre, ce fut René Gillet, dont les machines ont toujours eu une apparence très moderne. Avec l'avènement des changements de vitesse logés soit dans la poulie motrice (N. S. U.), soit dans le moyeu arrière (Sturmey Archer, Armstrong, etc.), soit réalisés au moyen d'un double jeu de pignons de chaînes (Enfield, P. M., Scott) ou de deux poulies extensibles (Zénith, Gradua, Rudge Multi), soit enfin constitués par une boîte

de vitesse, le pédalier n'avait plus sa raison d'être, car la moto n'avait plus besoin de l'aide du motocycliste. On n'avait plus qu'à se préoccuper de sa stabilité. Le réservoir s'élargissait, le tube supérieur s'incurvait de manière à donner une position de selle de plus en plus basse. Pour loger la boîte de vitesse, on établissait en arrière du tube de selle une plate-forme ne formant qu'un avec le raccord. Celui-ci souvent s'épanouit à l'avant, pour constituer deux plaquettes sur lequel se monte le moteur. Pour que le moteur soit bien maintenu, il faut qu'il soit fixé au moins en trois points.

Tel est l'aspect général du cadre classique. Il a fait ses preuves à l'usage et si l'on établissait une statistique, il est bien probable qu'il aurait la majorité, bien qu'il soit, il faut le reconnaître, exposé à une offensive redoutable des cadres double en berceau, des cadres entièrement triangulés, des cadres en cornière d'acier, des cadres en acier embouti, en aluminium fondu, etc. Peut-être succombera-t-il, mais jusqu'à présent il tient bon. Il y a, d'ailleurs, des cadres qu'il est difficile de classer et qui sont un compromis entre le cadre classique et le cadre double en berceau.

Tubes droits ou tubes courbes

Dès l'instant que le triangle est la figure géométrique sur laquelle on se base pour établir un ensemble indéformable, il est évident que, seuls, des tubes droits permettent de réaliser un triangle et on constatait, il y a quelques années, une tendance à n'employer que des tubes droits. Le tube inférieur était droit et, au raccord de selle, se rencontrait avec le tube de soutien. Au quadrilatère du cadre primitif, on substituait un triangle. Cela semblait la logique même, mais voici que réapparaissent les tubes incurvés. À vrai dire, ces tubes courbes, s'ils sont du diamètre et de l'épaisseur voulus, sont très résistants et ne se déforment pas. Ils possèdent une certaine élasticité dans le sens vertical et ceci, loin d'être un inconvénient, est un avantage et ménage les raccords. Un assemblage trop rigide n'est pas toujours un idéal, car s'il y a un point faible, tous les efforts se concentrent sur lui. Ce qui est essentiel, c'est la rigidité latérale. Donc,

Il n'a pas fallu peu d'ingéniosité pour caser certains moteurs à soupapes au-dessus, sans nuire à la ligne générale de la machine ; on en voit ci-contre un exemple frappant, la New Gerard qui participa à une récente épreuve courue à Montlhéry.

sur de très nombreux cadres, on n'hésite pas à employer des tubes courbés

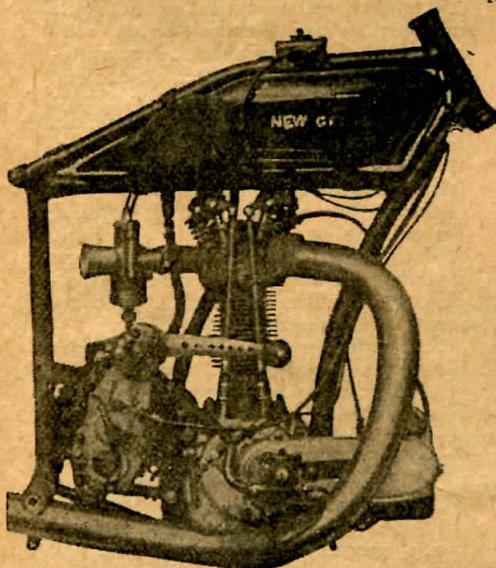
Quelques considérations importantes

Une tendance très nette se fait jour sur les motos modernes : on s'efforce

de porter le poids le plus loin possible vers l'avant. Le moteur est beaucoup plus en avant, la selle est non seulement beaucoup plus basse, mais très avancée elle aussi. Le motocycliste n'est plus comme naguère presque au-dessus de la roue arrière. Il y a pour cela, bien des raisons. Tout d'abord, le motocycliste est beaucoup mieux porté. On est bien mieux dans les compartiments du milieu d'un wagon que sur les essieux. Dans les carrosseries automobiles actuelles, lorsque le châssis est assez long pour cela, on assoie les passagers en avant du pont arrière. Il est évident que l'amplitude des déplacements provenant du mouvement vertical des roues sous l'influence des chocs, est moindre vers le milieu de la machine. De plus, on a constaté que le poids doit être à peu près également réparti entre les deux roues, et la tenue de route de certaines machines renommées n'a pas d'autre cause. En donnant au motocycliste une position basse et avancée, on augmente le confort. Il est normalement assis en selle, le guidon est bien à portée des mains. Il n'a plus à se tenir raide comme la justice, comme avec certains guidons d'autrefois. Il n'a pas, non plus, à s'aplatir pour atteindre un guidon de course trop éloigné.

La position est normale, le corps légèrement incliné, les mains reposant d'une manière naturelle sur le guidon. On ignore les maux de reins, les crampes, la courbature que provoquaient autrefois une longue étape. On ramasse de plus en plus les organes de manière à concentrer le poids dans le plus petit espace possible. Cela explique l'allure trapue, compacte des machines modernes.

Une autre influence qu'il ne faut pas négliger, c'est la grande hauteur des moteurs. Un monocylindre à soupapes en dessus et surtout à arbre à cames en tête, atteint de grandes dimensions verticales surtout si la course est relativement longue. Il n'a pas fallu peu d'ingéniosité pour caser certains 500 cmc. de ce type. On a commencé par des solutions de fortune, en incurvant horizontalement ou verticalement le tube de soutien et en échançant le réservoir. Aujourd'hui, on a recours à des solutions beaucoup plus nettes. Il est essentiel qu'un moteur de moto, surtout un moteur dont le taux de compression est élevé, puisse être décalaminé sans sortir le moteur du cadre, car ce nettoyage si l'on veut avoir une marche satisfaisante, doit être relativement fréquent. La culasse détachable a fort heureusement simplifié ce travail fastidieux, mais encore faut-il qu'il y ait la place de l'enlever sans recourir à des ruses de Sioux. Nous nous trouvons en présence d'une double difficulté. Celle d'avoir pour le motocycliste la position la plus basse possible et celle de loger un moteur très haut, tout en laissant sous le carter assez d'espace pour le passage des obstacles et au-dessus de la culasse un intervalle assez grand pour pouvoir l'enlever facilement. Aussi la plupart des motos grand sport actuelles donnent l'impression d'être très basses à l'arrière et très hautes à l'avant.



Les moteurs Roveda

Un nouveau moteur 4 temps en 4 cylindrées 175 - 220 - 250 et 350 cc.

Le moteur Roveda à culbuteurs existe dans les catégories suivantes :

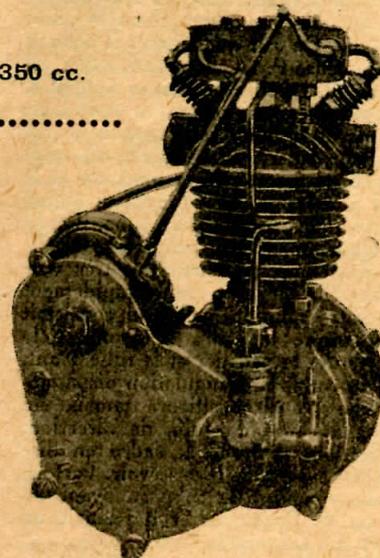
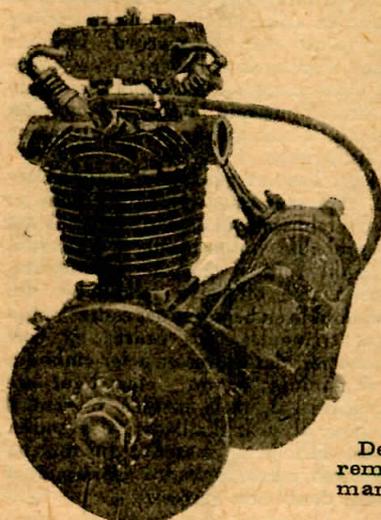
175 cmc. : 56 x 71 ; — 220 cmc. : 60 x 80 ; — 250 cmc. : 60 x 88 ; — 350 cmc. : 70 x 88.

Les caractéristiques générales de ce moteur sont les suivantes :

La distribution est assurée par trois engrenages, les cames étant montées sur le pignon d'entraînement de la magnéto. Les culbuteurs sont enfermés dans un carter étanche ; le réglage des soupapes s'effectue par le déplacement de ce carter ; de cette façon les tiges, poussoirs et basculeurs et toutes pièces en mouvement, sont aussi légères que possible puisqu'elles n'ont à supporter aucun organe de réglage.

Le graissage des culbuteurs est assuré par une canalisation partant du reniflard ; le trop-plein de la boîte à culbuteurs est canalisé à son tour vers le pignon de chaîne et la chaîne dont il assure aussi le graissage.

Le piston est en alliage spécial, invention de M. Roveda. Il comporte trois gorges contenant chacune deux segments. Il est fileté, sur la partie non segmentée, et cette foule de sortes de petites



Deux aspects du moteur Roveda. On remarquera que les culbuteurs sont commandés par cames montées sur le pignon de magnéto.

ailettes assurent ainsi son refroidissement.

Le bielle en double T est montée côté tête sur double rangée de galets Hoffmann 6,35.

L'ensemble prouve un bel usinage promettant pour chaque cylindrée de

grandes possibilités de puissance. Les prix sont également intéressants et nous publierons prochainement la photo équipée de ce moteur. Prochainement aussi sortira de la même marque un 500 cmc à double arbre à cames-en tête.

Entretien des vêtements de cuir et de caoutchouc

Vêtements de cuir, de simili-cuir, trench-coats sont également populaires parmi nous. Entre eux, il est difficile de faire un choix car tous sont excellents à condition que la qualité soit bonne. Le simili-cuir a l'inconvénient de ne pas toujours bien résister au frottement, ce qui est assez gênant pour un usage continu à motocyclette. Il est, par contre, sensiblement meilleur marché. On peut, par exemple, employer pour la moto un manteau en simili-cuir qui semble trop défraîchi pour la ville. Le cuir est cher, surtout si on veut un article solide, mais il constitue à cause de sa longue durée un véritable placement. Quant au trench-coat, il est solide, protège bien, mais les teintes claires dans lesquelles il est généralement livré le rendent salissant. Tous ces vêtements peuvent être considérés comme des vêtements mixtes qu'on peut garder même quand on n'est pas à moto. Ils sont donc extrêmement pratiques quand on se sert de la moto pour se rendre à ses affaires. Quand le froid sera rigoureux, on appréciera beaucoup une canadienne doublée de mouton ou de kapok. Mais ces vêtements sont naturellement peu élégants.

Quel entretien donner à ces vêtements ? Pour les vêtements de cuir les avis diffèrent. Théoriquement, le cuir s'accommode de l'huile et peut être nourri de corps gras,

mais il ne faut pas exagérer. Les cuirs souples dont sont faits ces manteaux boivent la graisse et s'enaturent. Ils deviennent flasques, se déchirent plus facilement, et si la route est poussiéreuse, la poussière vient s'y coller et ils prennent un aspect malpropre. Ils sont plus lourds également. D'autre part, les crèmes à chaussures contiennent des liquides volatils ou des acides qui permettent sans doute d'obtenir un beau brillant mais dessèchent le cuir. Le mieux semble donc de bien étendre le vêtement et de le frotter avec un chiffon ou mieux une peau de chamois imprégnée d'une des huiles spéciales, comme la Thésée fabriquée par Kervoline. Bien essuyer puis passer un peu de crème blanche comme celle qui sert pour les chaussures vernies et frotter avec une brosse très douce et très propre. En ce qui concerne l'huile, il est très utile non pas d'étendre mais de frotter, car ce massage qui fait pénétrer l'huile dans le cuir est excellent. Quand un vêtement de cuir a été mouillé et qu'il est imprégné d'eau, il faut surtout se garder de le faire sécher au soleil ou devant le feu. Certains manteaux de cuir s'affaissent et prennent une allure minable, mais contre cela il n'y a rien à faire. C'est le résultat d'une mauvaise confection.

L'entretien des manteaux de caoutchouc

est peu de chose. Il consiste surtout à éviter de les exposer inutilement à la chaleur et à la lumière. Ils seront conservés dans un endroit frais et sombre. Quand ils sont fendillés, il n'y a plus rien à faire car la pellicule de caoutchouc qui les recouvre est si mince qu'aucun traitement ne lui restaurera sa souplesse. L'humidité est mauvaise pour l'étoffe intérieure. Aussi étendra-t-on le vêtement la doublure en dehors. Pour entretenir la souplesse du caoutchouc on peut, à très longs intervalles, passer un chiffon à peine gras, mais il ne faut pas exagérer, sinon la graisse attaquerait le caoutchouc. Il faut qu'il y ait seulement une mince, très mince pellicule qui isole le caoutchouc de l'air et empêche l'évaporation des essences que contient le caoutchouc. Mais quelques précautions qu'on prenne il vient un moment où le caoutchouc durcit et se fendille. Le prix de ces vêtements est heureusement peu élevé.

Sauf pour les cuirs il n'y a donc pas d'entretien à proprement parler. Éviter la chaleur, ne pas plier (si on doit le faire, mettre des bourrelets de journaux roulés aux plis) et c'est à peu près tout. Quant aux cuirs, il ne faut pas attendre qu'ils aient été mouillés pour les traiter comme nous l'avons dit, car il est évident qu'un cuir un peu gras sera beaucoup moins perméable qu'un cuir sec.

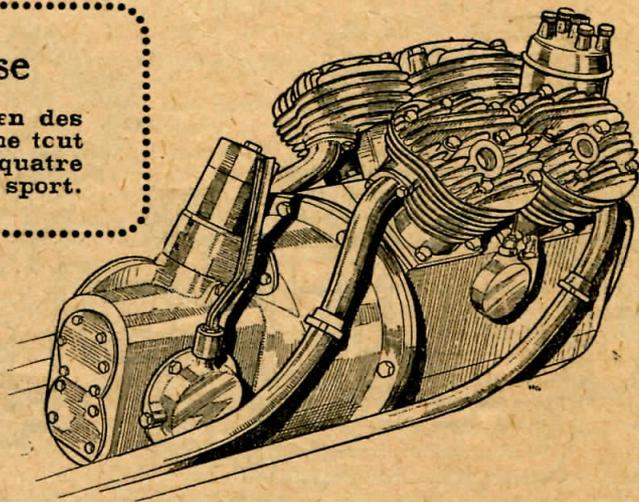
Une quatre cylindres anglaise

Une nouveauté sensationnelle qui fera rêver bien des amateurs de belles motocyclettes. Cette machine tout en réunissant tous les avantages des grosses quatre cylindres américaines enserme une ligne très sport.

C'en est fait. Le secret qui depuis trois ans avait été si bien gardé est maintenant révélé et cette machine sensationnelle est exposée au Salon de l'Olympia, au stand de la marque Brough Superior. Mais il y aura pour les admirateurs de la célèbre marque, une déception. C'est que ce nouveau modèle ne sera pas encore livré au public. Ceci en particulier est une indication des essais prolongés qui sont nécessaires pour étudier et construire un modèle nouveau, avant de pouvoir songer à le mettre entre les mains du public. Il est probable d'ailleurs que la Brough Superior quatre cylindres sera une machine d'un prix très élevé, et la clientèle qui consacre à une moto le prix d'une voiture est difficile et entend qu'on lui livre des machines parfaitement au point.

La quatre cylindres Brough n'est pas la première qui ait été construite en Angleterre. Binks, l'inventeur du carburateur bien connu, avait construit deux ou trois motos à quatre cylindres, mais il ne persévéra pas. Plus tard apparut une remarquable machine, la T. A. C., véritable voiturette à deux roues, avec son refroidissement par eau, sa suspension arrière et sa transmission à cardan. Nous nous rappelons en avoir vu une, quelques années avant la guerre, rue de Rivoli, et elle avait un volant au lieu du guidon. La T. A. C. a disparu depuis. Mais il y a tellement de temps quelle est oubliée et que la Brough Superior constitue une nouveauté sensationnelle, d'autant que son quatre cylindres n'est pas un quatre cylindres en ligne mais en V, ce qui permet d'établir une machine d'empattement raisonnable. Cette nouvelle quatre cylindres est, en effet, plus petite que les modèles à deux cylindres de la même marque. Elle n'est guère plus lourde non plus. Son bloc moteur ne pèse, en effet, qu'un kilo et demi de plus qu'un moteur à

Le moteur et la boîte de vitesses forment un seul bloc de lignes très nettes et de très grandes facilités d'entretien.

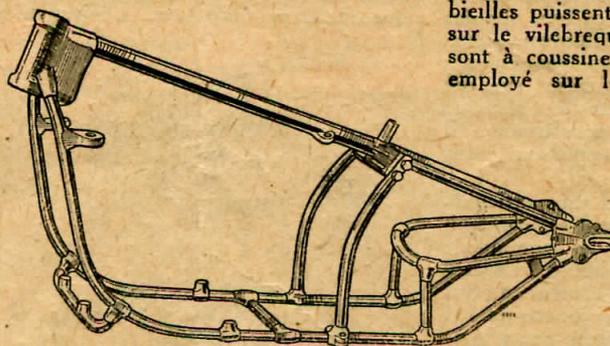


deux cylindres avec la boîte de vitesse, et il faut remarquer que la quatre cylindres a quatre vitesses : 4, 5, 6 et 10 à l. Sur les modèles définitifs, on prévoit à la place d'une des quatre vitesses une marche arrière très utile avec un sidecar.

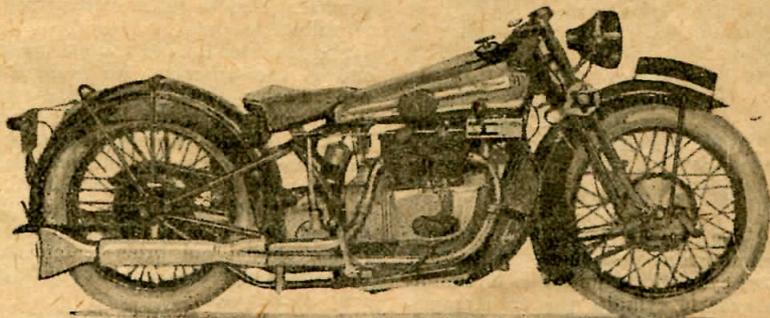
Le moteur

Il comporte deux paires de cylindres, calées à 60 degrés. L'alésage est de 58, la course de 91 mm, soit une cylindrée totale de 994 cmc. La culasse est à chapelle surélevée favorisant le tourbillonnement des gaz. Les soupapes latérales sont à l'intérieur du groupe et sont commandées par un seul arbre à cames entraîné par des engrenages situés à l'avant du carter.

La tubulure d'admission, très difficile à dessiner sur un moteur de ce type, est ici combinée de la manière suivante. La branche principale est venue de fonte avec le carter. Le carburateur est donc monté sur le carter. La tubulure de chaque cylindre est venue de fonte avec celui-ci, on ne voit donc pas de tuyauterie d'admission. Les cylindres sont profondément enfoncés dans le carter. Les culasses sont détachables et peuvent être aisément enlevées sans toucher au reste du moteur. En fait, malgré son aspect extraordinairement compact, la Brough quatre cylindres est très accessible. Les pistons sont en aluminium à axe flottant et les bielles sont du type courant en section d'H. Un groupe de cylindres est légèrement décalé par rapport à l'autre pour que les têtes de bielles puissent être placées côte à côte sur le vilebrequin. Les têtes de bielles sont à coussinets lisse, fendus, de type employé sur les moteurs de voiture.



Le cadre en herceau est d'une très grande robustesse.



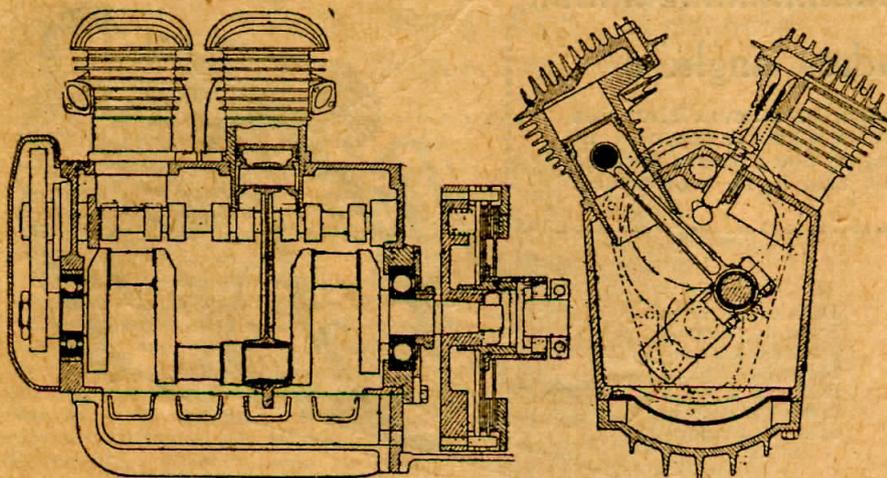
La ligne générale de la nouvelle quatre cylindres est très jolie, l'ensemble est très compact et très ramassé.

L'allumage se fait par batterie et bobine. Le distributeur est monté à l'avant du moteur. Il est horizontal et commandé par pignons d'angle. Ce moteur n'est pas étudié pour la vitesse pure, mais pour le tourisme confortable et rapide.

Bien qu'on ne donne pas de précisions sur le système de graissage, il semble qu'il soit du type à barbotage à niveau constant, au moyen d'augets dans lesquels plongent les ergots des têtes de bielles.

Transmission

L'embrayage logé dans le volant est du type à disque unique. La boîte à quatre vitesses est du type à double baladeur.



Coupe du moteur quatre cylindres de la Brough-Superior.

Le couple conique destiné à entraîner le pignon de chaîne est en avant de la boîte de vitesse. On gagne ainsi de la place et le bloc est plus court. Sur la boîte de vitesse se trouvent les commandes de la dynamo et de l'indicateur de vitesse.

La commande des vitesses est du type à grille. Le levier se trouve en avant de la machine, bien à portée de la main. Il actionne une tige qui porte à son extrémité une came et une fourchette. Pour la commande des baladeurs, il y a deux

longs leviers formant ressort et maintenus aussi par une grille. Quand on fait pivoter le levier de commande, la came vient dégager un des deux leviers de la boîte de vitesse et la fourchette permet de le déplacer pour engager la vitesse voulue. Puis, si on fait pivoter le levier dans l'autre sens, on peut de la même manière engager les deux autres vitesses

Cadre

Le cadre est du type à double berceau, à tube supérieur unique. Le raccord de direction est massif. Le réservoir, à cheval sur le tube supérieur, est du dessin bien connu. La fourche est du type Harley et le reste de la machine possède les mêmes particularités que les Brough à deux cylindres.

Souhaitons que les essais soient bientôt parachevés et que la construction, peut-on dire en série quand il s'agit d'une machine de luxe, puisse être entreprise. Nous gageons que ce nouveau modèle, même si son prix est très élevé, trouvera parmi les fanatiques de la moto de nombreux acquéreurs. Souhaitons aussi qu'elle détermine d'autres constructeurs à s'engager dans la construction du quatre cylindres:

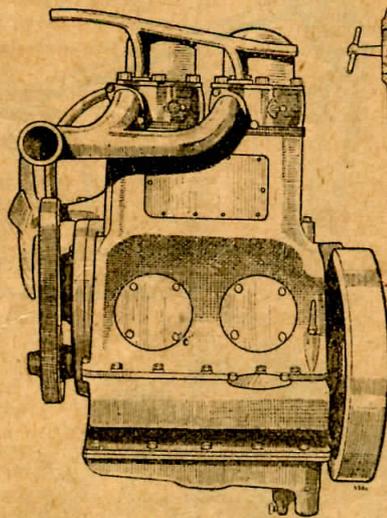
Le moteur léger Benz-Diesel

Les Allemands, avec leur méthode et leur ténacité bien connues, travaillent ferme actuellement la question des moteurs Diesel à régime rapide et à grande puissance spécifique. Déjà ils utilisent des moteurs de ce type sur des camions et même ils continuent leurs expériences pour les employer sur des voitures de tourisme et, enfin, sur des avions. Ils affirment que les résultats de ce côté sont peu satisfaisants. Il y a certainement de nombreux essais secrets.

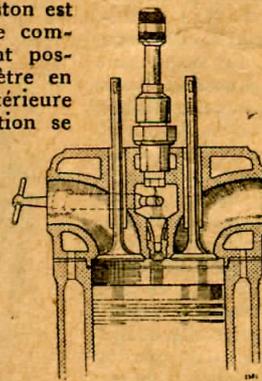
Le moteur Benz-Diesel est particulièrement intéressant puisqu'il est construit par une marque qui a de l'automobile une longue et vaste expérience. Ce moteur est sous sa forme actuelle destiné aux camions. C'est un bicylindre de 135 d'alésage et de 200 de course. Son régime normal est de 800 tours-minute; mais il est très souple et fonctionne régulièrement à des régimes qui vont de 250 à 800 tours. A ce dernier régime, il développe une trentaine de chevaux.

Le vilebrequin à trois paliers a ses manetons calés à 180 degrés. Les cylindres, chemisés, sont venus de fonte avec la partie supérieure du carter. La culasse est rapportée. Les soupapes sont en tête et verticales. Entre les deux soupapes se trouve l'appareil qui sert à injecter le combustible. Celui-ci est refoulé par une pompe sous une pression de 70 kilos. La pompe d'injection est commandée par une came et un système de leviers qui permettent de régler la course du piston de la pompe et par conséquent le débit

de cette dernière. La levée du piston est brusque, de telle manière que le combustible entre le plus rapidement possible dans le cylindre. Il y pénètre en soulevant une petite soupape inférieure que renferme l'injecteur. L'injection se



fait 80 degrés avant le point mort haut. Le combustible débouche dans une chambre cylindrique qui est en communication avec le cylindre par un étranglement percé de petits trous. A la remontée du piston, l'air qui remonte pénètre dans cette petite chambre et tourbillonne de



A gauche l'aspect extérieur du moteur qui est comme on peut le voir très compact.

Ci-contre la coupe de la culasse montrant très clairement le fonctionnement de l'inflam-mateur.

telle manière que le combustible injecté est brassé avec l'air. Le combustible brûle alors à cause de l'élévation de température due à une compression de 50 kilos.

Pour faciliter le départ, il y a un dispositif de décompression qui ouvre la soupape d'échappement pendant une partie de la course et réduit la compression à 12 kilos. Cette pression ne serait pas suffisante pour assurer l'inflammation du combustible. Il y a donc, sur le côté de la petite chambre cylindrique, un inflam-mateur qui contient une cartouche d'un carton spécial qui brûle lentement. Le moteur comporte d'ailleurs un démarreur électrique.

Le rendement est de 33 % environ, c'est-à-dire de beaucoup supérieur à celui de nos moteurs.

Quelques réflexions sur la démonstration militaire

On s'attendait à ce que les constructeurs présentassent à la Commission militaire des motocyclettes modifiées pour rouler à travers champs. Il n'en fut rien.

René Gillet avait seulement attelé à ses classiques machines des sidécars à usages spéciaux : postes de T. S. F., ambulance, etc., ou muni ses nouveaux modèles solos de fusils mitrailleurs ou de téléphones de campagne.

Gnome et Rhône s'était contenté d'équiper des motos strictement de série de ferrures et de tubes qui permirent au « caporal » Bernard (ne commandait-il pas à quatre hommes ?) d'emmener à lui tout seul les cinq machines accouplées...

L'as dijonnais Durand' qui, avec son collègue Perrotin, allait se montrer aussi excellent pilote de cross-country que des circuits de vitesse, me confia que les quatre Terrot engagées ont été prises « dans le tas » à l'agence parisienne...

La Gillet Tour du Monde d'Andrieux avait encore les garde-boue plats de sa traversée de la Sibérie, et ma « 500 », le tuyau d'échappement surélevé monté pour les Six Jours Internationaux et leur vingtaine de gués profonds.

Aucune machine n'avait de protection spéciale, pour la magneto, de fils waterproof, bien engainés, ou quelque capuchon de caoutchouc coiffant l'isolant de la bougie.

Et les pneus étaient ceux de tous les jours, sans sculptures extraordinaires, et je ne vis point de chaînes métalliques ou caoutchoutées.

Pourtant tous les concurrents filèrent sans accroc à 40 à l'heure, à travers les ornières, les fossés de cette plaine détrempée de Satory, projetant des gerbes d'eau, évoluèrent dans les sous-bois mouillés, bondissant par dessus les monticules.

Si, dans la traversée de la mare que tentèrent une dizaine d'entre eux, il y eut deux arrêts, ils furent uniquement dus à quelque projection d'eau sur la bougie, nullement protégée.

Notez bien que le passage de la mare, facultatif du reste, n'était pas au programme, et que les concurrents ne risquèrent sans avoir eu le temps de prendre la moindre précaution... pas même ce la graisse consistante ! L'un cala simplement parce qu'il n'avait pas pris soin de faire chauffer un peu son moteur...

Une seconde mare plus profonde, au sol vaseux fouillé par les chenilles des tanks, arrêta le motocycliste qui voulut la franchir. Il s'y enlisa quelques minutes, puis la traversa en poussant, et repartit.

Et c'est sur ces minces incidents que se basent les défenseurs

du cheval pour conclure que « la cavalerie passe où la moto ne passe pas » !...

Comme si une patrouille de motocyclistes, avec un peu d'entraide mutuelle, ne passerait pas une à une les motos, et rapidement, à travers des obstacles autrement formidables ?

Le terrain de Satory, glaiseux, sans un caillou, creusé de tranchées et d'ornières, de tanks, désavantage la motocyclette qui surmonterait facilement les obstacles plus sensationnels et « spectaculaires », escarpements, ravins, taillis, etc., où le sol est meilleur.

Cette première épreuve militaire a été une démonstration éclatante des services que rendraient aux armées, et sans modifications, les machines de série d'aujourd'hui, telles que leur fournirait la réquisition.

Les défenseurs de la cavalerie, qui n'ont du reste jamais vu de motocyclettes à l'œuvre sous de semblables conditions, soutiennent que, seul, le cheval peut traverser un gué ou explorer un bois.

On peut leur répondre qu'une moto, après certaines précautions, traverse en marche 50 centimètres d'eau ou franchit, poussée, un mètre d'eau et repart immédiatement.

La preuve en a été donnée par la centaine de concurrents des derniers Six Jours Internationaux en Angleterre, qui eurent, tous à passer un gué gonflé par l'orage où leurs motocyclettes disparaissaient complètement, l'eau passant par dessus le réservoir !

La marche à travers des terres labourées, détrempées par les pluies, présente d'assez grandes difficultés, c'est certain ; mais je suis persuadé qu'une moto convenablement modifiée comme nous le verrons plus loin, doit pouvoir passer partout.

Un profane pourrait se demander si cela est bien nécessaire, si ces évolutions sur terrains difficiles ne seraient pas plutôt un gaspillage de temps précieux et s'il ne serait pas plus facile et rapide de contourner l'obstacle.

Car enfin, la motocyclette est tellement maniable et vite qu'avec la densité du réseau routier européen elle trouvera partout une route la menant à son but.

J'en appelle à tous les touristes qui connaissent bien notre pays. N'y a-t-il pas partout, à défaut d'une petite route, un chemin de terre, un sentier accessible, quelque piste praticable ? Aurait-elle moins d'un mètre de large, elle suffirait à une moto.

En rentrant de Satory, j'ai feuilleté ma collection de cartes



Deux fractions de carte d'état-major prises au hasard et divisées en carrés de 2 km. comme on peut le voir il est impossible de trouver un seul carré où il ne passe au moins une route et plusieurs chemins.

d'état-major. Au hasard, j'en ai examiné deux : celles de Soissons et de Longwy.

Eh bien, si j'avais divisé ces deux cartes de régions bien différentes en rectangles de deux kilomètres carrés, j'aurais trouvé que tous ces rectangles étaient traversés par quelque route empierreée, et qu'ils me seraient tous apparus comme veinés des petits traits noirs des chemins et des sentiers.

Mais nous, profanes, ignorons les nécessités tactiques. L'exploration pourrait comporter, par exemple, le saut d'un fossé, le passage d'une haie et même le franchissement d'un mur ! D'abord, je serais curieux de voir le cheval... au pied du mur. S'il le saute, ce ne doit guère être formidable. Et enfin, à un mur élevé, il y a généralement des portes... même à la grande muraille de Chine.

Et tous ces sauts d'obstacles, hop, là ! certainement photographiques, prêtent à la guerre moderne le charme d'un film du Far West... ou du concours hippique.

Serait-ce donc, mettant les choses au pire, un désastre si une patrouille motocycliste perdait une demi-heure à explorer à pied, bien prudemment, les recoins de terrains particulièrement scabreux ? Et ne la rattrapperait-elle pas largement par sa vitesse sur routes et chemins, à l'aller et au retour ?

Car enfin quelle est donc la vitesse de la cavalerie, même légère ? Et ne risque-t-elle pas, maintenant, avec toutes ses qualités, d'arriver... comme les carabiniers d'Offenbach, un peu trop tard...

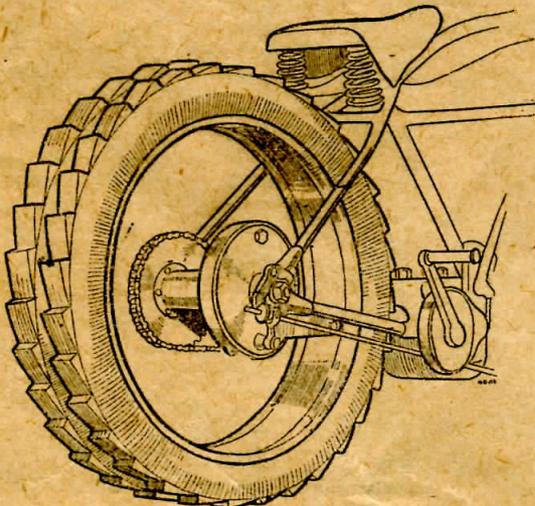
Mais plutôt que de critiquer la cavalerie, cherchons comment on peut, sans grands changements aux motos actuelles, les adapter mieux encore à toutes les exigences de l'armée. Nos machines, établies pour les routes ! et non pour le cross-country !! éprouvent quelque peine avec leurs moteurs surbaissés à franchir des fossés, labourent de leurs carters les motocules et calent accrochées en haut des crêtes un peu vives.

Il semble bien facile, en modifiant seulement la longueur de quelques tubes, de remonter le moteur dans le cadre, et d'allonger les fourches avant et arrière de façon à laisser aux roues un plus large passage.

Cela fait, avec des gardes-boue plats, un silencieux surélevé, des repose-pieds pliants, que l'on peut relever dans les ornières, où s'ils étaient rigides ils formeraient tout de suite bèches, et une première vitesse très démultipliée, votre moto doit pouvoir traverser les pires obstacles.

Il reste, il est vrai, la question de l'adhérence et des dérapages sur un sol glaiseux et mouillé où les pneus normaux sont insuffisants.

La « Dunlop » anglaise fournit, aux concurrents britanniques d'épreuves de cross-country, un pneu spécial, dit « de compétition », aux énormes blocs de caoutchouc espacés, qui donne



Une suggestion pour donner plus de prise à la roue arrière.

déjà une bien plus grande adhérence et diminue le patinage de la roue arrière.

Au dernier salon de l'Olympia, on pouvait voir au stand « Moseley » un type de pneumatique créé spécialement pour donner de l'adhérence dans ces épreuves à travers champs.

Ce pneu a une bande de roulement portant des protubérances très épaisses, espacées en dents de scie, qui mordent le sol et produisent l'effet d'une crémaillère ! comme celle d'un chemin de fer de montagne !!

Il doit permettre des escalades fantastiques et plus utilement encore, de se sortir d'un mauvais pas, d'un fossé boueux, d'un entonnoir fangeux !

Si on les jumellait sur une double jante, on obtiendrait pour les motos une véritable bande de roulement semblable à celles des tracteurs.

Ce pneu spécialisé est la réalisation d'une firme qui ne dispose pas de moyens puissants. Si nos grands producteurs orientaient leurs recherches dans cette direction, nous verrions certes bientôt un pneu qui équivaldrait comme adhérence à la chenille d'un tank.

Celui qui a été contraint d'essayer pour se tirer d'un mauvais pas de moyens anti-dérapants de fortune, tels qu'une solide corde bien nouée, sait que le problème n'est pas insoluble, une fois posé. ..

Pour franchir une ligne de tranchées, par exemple, il serait facile de munir les machines de tubes et de tôles permettant d'improviser une passerelle soit individuelle, soit pour un groupe.

Quelques rouleaux de treillage en fil d'acier, faciliteraient la traversée de passages fangeux et un paquet de cordage permettrait de relever une machine en difficulté dans un ravin...

Si l'on objecte que la cavalerie peut traverser à la nage une rivière profonde, j'imagine que des motocyclistes débrouillards auront vite fait de dénicher quelque embarcation ou, si c'est en guerre, des planches, ou même le mobilier de quelque cabane, qui feront un très satisfaisant radeau !

Il serait curieux de voir les obstacles qui arrêteraient des « motards » bien équipés et prêts à tout !!!

Nous espérons qu'au cours d'une épreuve future, et se déroulant cette fois en terrain très varié, l'autorité militaire pourra comparer les mérites respectifs de la cavalerie et des motocyclistes.

Et pas seulement en plaine ; la moto n'a pas peur des raidillons de 35 % ! Et elle ne craint ni les bois, ni les gués, quoi qu'on en dise !

Chargez une reconnaissance de cavalerie et une reconnaissance de motocyclistes d'une besogne précise, sur un parcours observé, comportant des obstacles variés et un temps déterminé.

Et alors on saura quel est le meilleur instrument de reconnaissance.

Sur un parcours un peu long et comportant un déplacement stratégique, ne serait-il qu'en partie sur route, qui peut douter dès maintenant de la supériorité de l'engin mécanique ?

En entendant tous ces jours-ci parler de l'esprit cavalier, que détruisait la motocyclette, je me rappelais ces heures passées à l'entraînement, avant quelque grand prix ou courses de côte avec Bennett, Simpson et tous les grands as français ou étrangers. Ne l'ont-ils pas, eux, l'esprit cavalier, quand unis corps et âme à leur machine ils la couchent en quelque virage prestigieux. Saut du Pont de Ballig au T. T. anglais, n'est-ce pas de la haute école ?

Et quand, sur les pistes d'Europe ou d'Asie, votre moto se cabre et rue dans quelque fossé, dérape dans le sable, bondit à l'assaut d'une pente abrupte, que les hautes herbes de la steppe vous fouettent les jambes, n'est-ce pas de l'équitation !

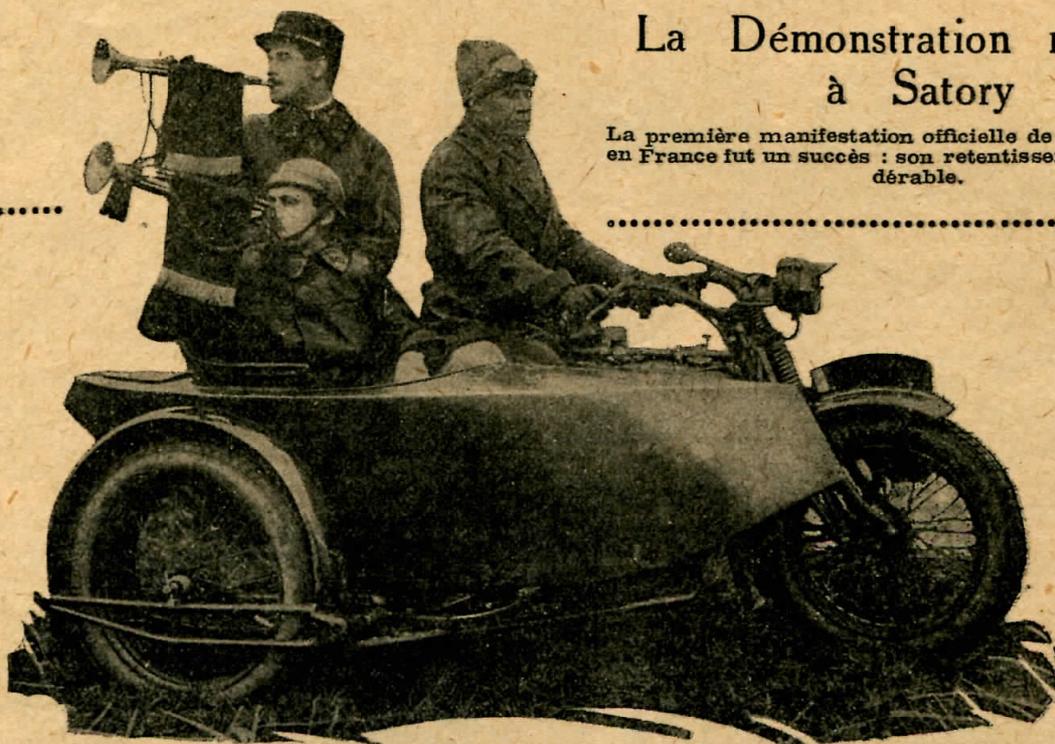
La dernière couverture de *Moto Revue* en est la preuve, montrant l'ami Mœckford, de ce London Motor Club qui est un véritable Saumur motocycliste, sautant la barrière ; la moto peut faire bonne figure même au concours hippique ! et l'on joue au polo avec des motocyclettes comme avec des poneys bien dressés.

Même le cheval mort, l'« esprit cavalier » durera.

Robert SEXÉ

La Démonstration militaire à Satory

La première manifestation officielle de la motocyclette en France fut un succès : son retentissement est considérable.



Devant les personnalités les plus autorisées du Ministère de la Guerre, en présence d'un grand concours de membres de la Presse, de l'industrie motocycliste et de nombreux spectateurs, *Moto Revue* a démontré que la motocyclette devait prendre place parmi les moyens de la défense nationale.

Succès technique, succès pratique, succès spectaculaire, rien n'a manqué à la réunion du 15 novembre, à Satory.

Le public afflue...

Un ciel gris, un léger crachin vient de temps à autre fouetter les visages. Les routes qui conduisent à Satory déversent une multitude d'autos, de motos. Une foule composée de plusieurs centaines de personnalités militaires et civiles se groupe autour du mince barrage qui sépare les conducteurs.

A 13 heures précises, le général Maurin est arrivé, entouré d'un véritable Etat-Major de généraux, colonels, commandants et capitaines. Notre directeur C. Lacombe l'introduit. Le mitraillement des nombreux cinémas trouble seul l'air de ses déclis lancinants. Et soudain, une sonnerie de trompettes annonce l'ouverture des fameux exercices des possibilités de la motocyclette actuelle.

Quatorze motos ou sidecars René Gillet, cinq motos Gnome et Rhône, quatre motos Terrot, deux Gillet d'Herstal et deux Monotrace défilent au son des trompettes de cavalerie devant la Commission spéciale de la Motorisation et le représentant du Ministre de la Guerre. Triomphal défilé de notre industrie motocycliste, sidecars avec passagers, motos avec tan-sad, sidecar équipé en T. S. F., moto téléphonique, six lecars blindés et mitrailleurs, motos ambulances, sidecars éterne, rien n'a manqué à la démonstration de Satory.

Défilé impeccable dans les terres angoissées du champ de tir : trous, mares, cloaques, monticules, rien n'arrive à rompre la régulière parade des 27 véhicules de forces et cylindres différents.

Le défilé s'arrête impeccable devant la Commission qui, tout aussitôt, passe une revue minutieuse des différents engins et semble dès l'abord prendre un intérêt très

vif à la présentation ; une atmosphère de cordialité règne tout aussitôt ; on sent que la stricte discipline de tous a impressionné favorablement les personnalités présentes.

M. Peyrus, chargé de diriger les différentes épreuves, prend immédiatement son poste de commandement et au moyen d'un haut-parleur explique aux invités les différents exercices qui vont se dérouler.

Démonstration d'Infanterie

Le sidecar T. S. F. a lancé un appel du poste 1, où se trouvent les généraux, au poste 2 situé à quelque 500 mètres de là et dans lequel se trouvent réunis toutes les motos participantes.

« Envoyez-nous deux estafettes d'urgence ! » Et tout aussitôt nous apercevons à l'horizon deux motos solos qui, à travers les terrains gluants et défonés, s'élancent jusqu'au poste 1 : ce sont nos deux Tours du Monde... Robert Sexé et Andrieux, sur leur 350 Gillet d'Herstal. A plus de 60 km.-h., dans un terrain atroce, sans donner l'ombre d'une défaillance, ils sont à pied d'œuvre. Le poste 1 leur remet un pli à porter, sans trêve, à un point distant de quelques kilomètres et rapporteur la réponse.

Tandis que nos deux globe-trotters « cavalent » à travers bourbiers, monticules, le poste de T. S. F. lance un nouvel appel de détresse et immédiatement les quatre Terrot conduites par Rolland, Perrotin, Durand et Cure, arrivent au poste du général Maurin et reçoivent la même mission que les deux Gillet d'Herstal.

Cet exercice d'infanterie, simple sans doute pour le profane, présente cependant une certaine difficulté d'exécution d'ensemble que nos six motocyclistes surmontent avec aisance. Le public, qui s'attendait à moins de brio, témoigne par des bravos à l'adresse des conducteurs sa satisfaisante surprise.

Démonstration Cavalerie

L'intérêt a grandi et l'on est obligé de faire évacuer le terrain déjà envahi. Un appel de T. S. F. au poste lointain n° 2 réclamant d'urgence une reconnaissance-cavalerie à moto pour explorer les environs. Et à toute allure, quatre Gnome et Rhône solos, sous la direction de l'as Bernard, du Pic du Midi,

accourent vers le général Maurin. Les conducteurs, avec Ragonnet, Bourgoïn, Hardy, Rozza, sautent de machine et, courbés, vont explorer, à 100 mètres de là, les lieux signalés. Pendant ce temps, Bernard, en moins de secondes qu'on ne peut le supposer, accouple toutes les machines deux par deux et, sur l'ordre va à toute allure rejoindre ses camarades. Inutile de dire le succès que remporte cette manœuvre, car tous étaient persuadés de l'impossibilité matérielle d'un tel exercice. Au contraire, Bernard nous surprend par l'aisance avec laquelle il s'est tiré de cette épreuve, imprévue deux jours avant la réunion. Les quatre véhicules étaient accouplés par des barres automatiques deux par deux, la cinquième moto en tête entraînant les autres. Il est remarquable de songer qu'une seule moto 500 latérales a pu, à travers un terrain si accidenté, entraîner ainsi plus de 500 kilos sans qu'à aucun moment les cinq véhicules aient chaviré.

Mais, hélas ! la reconnaissance de cinq Gnome est fortement engagée : elle signale le danger et immédiatement le poste n° 1 qui représente une première ligne, lance un radio au poste réserve n° 2 et, tout aussitôt dans le lointain, un contingent s'avance à vive allure. Quatre motos René Gillet avec fusils mitrailleurs surgissent au secours de la colonne de cavalerie. Vivement, les mitrailleuses Hotchkiss sont en action : tir allongé, tir contre l'avion ennemi qui a découvert la manœuvre, tir dans tous les sens. Un frisson secoue l'assistance : le crépitement de la mitraille refoule de vieux souvenirs ! Et, pour appuyer l'attaque, surgissent deux sidecars estafettes, un sidecar dépannage et un side blindé, véritable tank de vitesse qui, par son tir très nourri et sûr, ramène les différents groupes au succès. L'expérience s'est déroulée rapidement, captivante, émotionnante : déjà, à travers le terrain ondoyant, sous les gerbes d'eau, les cinq Gnome et Rhône et les huit René Gillet ont regagné leur poste secret, là-bas au loin, que les spectateurs sont encore surpris de la discipline de nos conducteurs et de leur brio.

Démonstration sanitaire

Mais un blessé git sur le terrain. Alerte au poste de secours ! Le docteur Schwing,



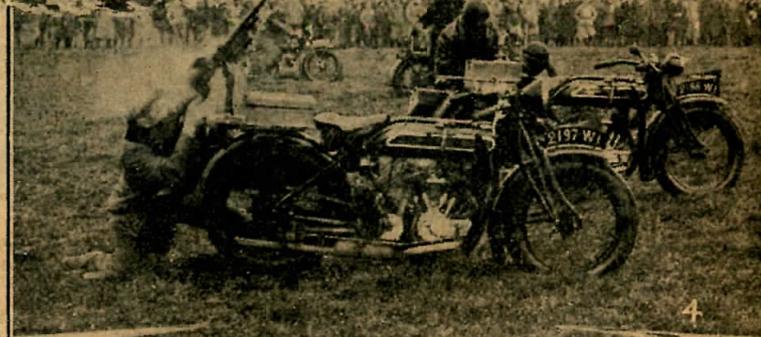
1



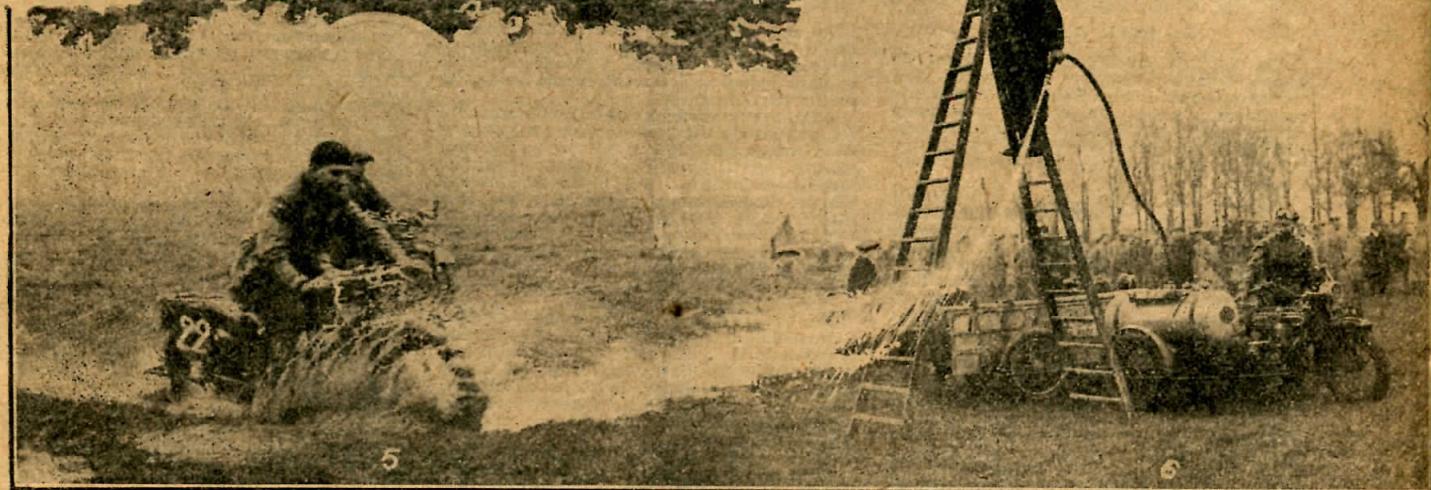
2



3



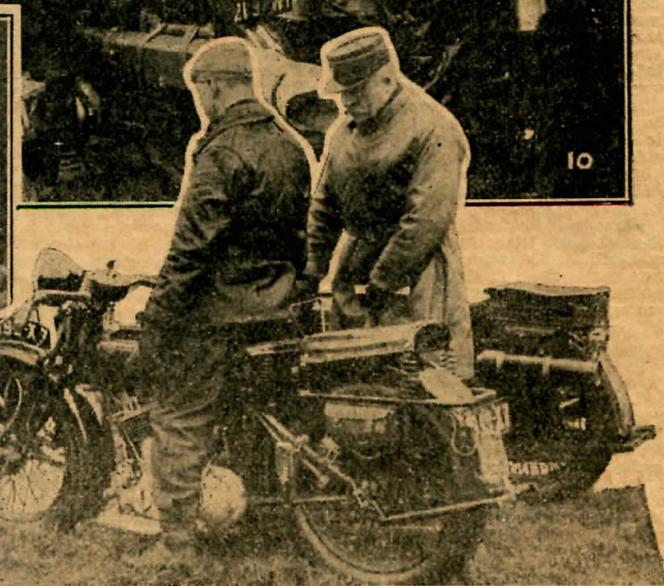
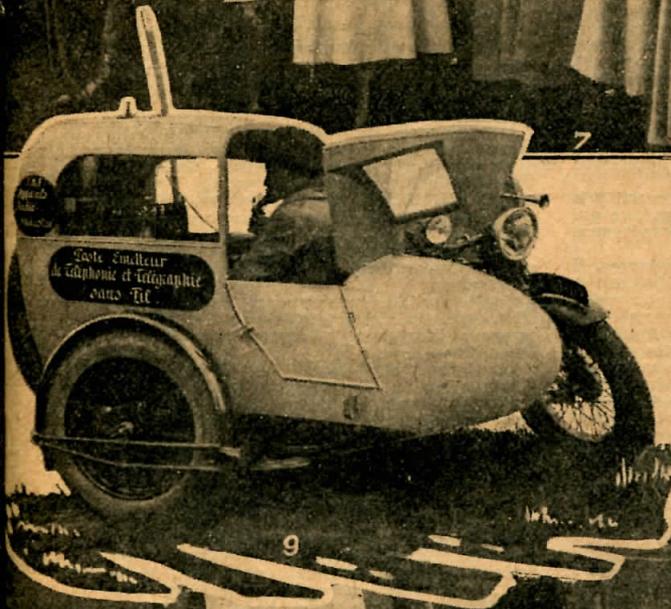
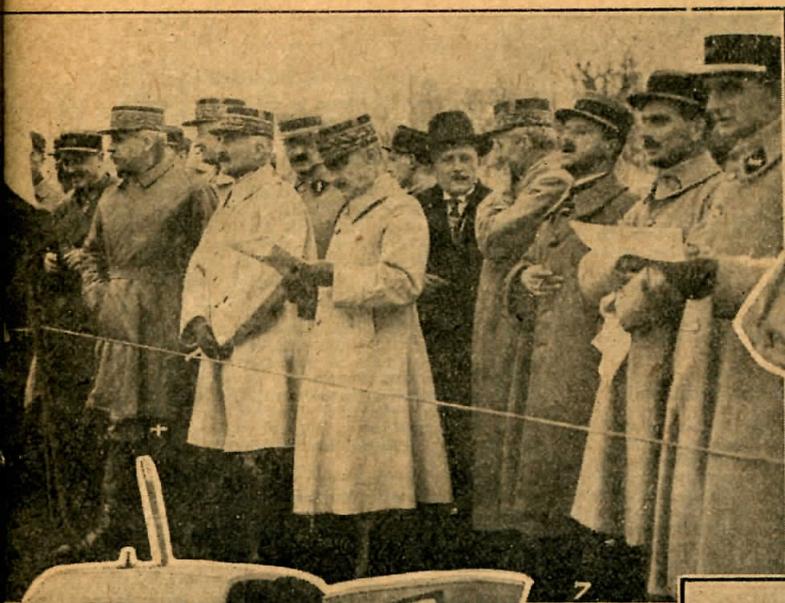
4



5

6

1. — Andrieux sur Gillet Jeumont traverse un gué.
2. — Un sidecar blindé et une moto mitrailleuse à tir contre avion franchissent une zone difficile (moto René Gillet, carrosserie L. Vannod).
3. — La première fois qu'un tel accouplement est conçu et l'initiative en revient à Gnome et Rhône : quatre motos remorquées par une cinquième sur terrain varié. Bernard est au guidon.
4. — Exercices de tir contre avion à la mitrailleuse Hotchkiss. Cet usage de la moto solo René Gillet est susceptible de convenir parfaitement dans l'Armée.
5. — Une Gnome et Rhône et une Terrot traversant un ruisseau marécageux.
6. — Essais de ravitaillement d'avion par tonne d'essence sur sidecar René Gillet.



7. — Un public militaire composé de généraux et d'officiers supérieurs. La croix indique M. le Général Maurin.
8. — Essais par le docteur Schwing de transport de blessés en sidecar ambulance René Gillet carross. L. Vannod.
9. — Une autre nouveauté : le poste émetteur et récepteur de téléphonie et télégraphie sans fil de la Radio-Industrie monté sur sidecar René Gillet (carrosserie L. Vannod) et qui transmettait tous les ordres du poste de commandement.
10. — Examen du fusil mitrailleuse Hotchkiss monté sur René Gillet 350 cc.
11. — Autour du sidecar émetteur de T. S. F.
12. — Le Général Maurin a tenu à se rendre compte par lui-même de la stabilité en tan-sad let a parcouru une zone accidentée sur le 4 CV. René Gillet.

L'ardent médecin de nos rallies est avisé par T. S. F. : il bondit sur sa René Gillet ; le blessé est léger ; il le transporte lui-même au poste avec une douceur et toute la célérité désirables. Mais, au poste de secours, un grand blessé a été ramené dans la moto ambulance René Gillet. Le général Mussel et le général Challeat semblent vivement intéressés par la démonstration sanitaire du docteur Schwing. Le blessé pansé est immédiatement évacué à l'arrière dans le sidécar ambulance d'un confort autre que nos antiques voitures régimentaires. L'accord est unanime sur ce point.

Démonstration Artillerie et Génie

Soudain une fusée ! L'attention de tous grandit. Ici, le général Pokorny, les commandants Miyaken et Yoshida des missions alliées se rapprochent, vivement émus ; mais celui dont le sourire énigmatique a suivi jusqu'à ce moment les évolutions, qui paraît intéressé, c'est le général Fillonneau, l'inspecteur général du Génie. Il s'est rapproché du commandant Baruteau, représentant le ministre de la Guerre. Le général Colin fait immédiatement corps avec le groupe des officiers supérieurs ; la foule a compris, le silence règne.

Deux estafettes à motos René Gillet ont demandé l'installation d'une batterie au centre du terrain. Un sidécar, monté d'un officier orienteur, se détache vers le point signalé. Derrière lui, un sapeur, sur la moto René Gillet équipée d'un matériel téléphonique militaire, le suit un peu en arrière. Le point est vivement repéré : l'officier reste, le sapeur remonte en machine et, à plus de 55 à l'heure, à travers les ruisseaux, les moutiques, devide son fil téléphonique jusqu'au poste 1 où les généraux attendent, curieux. Le poste est installé vivement et le général Maurin lui-même est invité à téléphoner l'ordre à l'officier orienteur de couper le fil téléphonique. 500 mètres de câble gisent à terre. Mais le sapeur n'est pas à bout d'expédients : il met sa moto sur la béquille, met le moteur en marche et présentant le dévidoir à la roue arrière rengaine son demi-kilomètre de câble avec une facilité déconcertante. L'officier orienteur s'est lui-même replié vers son poste de réserve après avoir fait son rapport au poste 1. La T. S. F. crépite à nouveau dans la cabine capitonnée du si le René Gillet-radio. On demande deux volontaires pour faire sauter la batterie. Robert Sexé et An Irieux bon lissent sur leur Gillet d'Herstal-Tour du Monde. Mais l'essai de destruction n'a pu réussir : la dynamite fuse sans effet ; immédiatement, le P C 1 radiophone au P C 2 l'envoi d'un side-munitions qui franchit à 40 le terrain. Une cartouche de cheddite, la batterie est détruite. La reconnaissance regagne son point d'attache.

Dans le chaos du combat, un char d'assaut, là-bas, a été abandonné, désemparé ; deux estafettes solo René Gillet ont bondi avec une cartouche ; la destruction est vivement opérée. L'écroulement d'un pont par le Génie motocycliste est aussi prévu, mais le jour baisse : on presse.

Démonstration aviation

L'aviation qui a participé aux opérations précédentes est signalé en panne par son télégraphiste de bord. Le poste 1 télégraphie immédiatement au poste 2 : panne d'essence. Mais il faut déterminer la position du naufragé. Deux estafettes René Gillet explorent la région, font le point et viennent indiquer la position au P C 1. Par T. S. F., le poste 2 reçoit l'ordre d'envoyer au secours. Une estafette se détache, reçoit de l'aviateur le pli de la mission, le rapporte rapidement au général Maurin. Un sidécar-réservoir et un side-lépannage René Gillet se détachent et l'opération de sauvetage est vivement exécutée.

Tout est réussi, mais...

Les officiels sont véritablement satisfaits : les expériences se sont déroulées impitoyablement réussies. Le général Maurin veut essayer par lui-même la valeur pratique des engins. Deux Monotrace ont participé à la réunion. Tandis que, près du groupe, un radeau pneumatique est gonflé et va permettre à l'un des Monotrace de traverser à sec une importante rivière, l'autre véhicule est acca-

paré par le général Maurin qui s'installe dans la carlingue. A travers champs, l'officier exécute différentes manœuvres et revient enchanté de l'expérience ; certes, ce n'est pas le confort de la luxueuse Renault, mais rien de l'acrobatie ou de l'insécurité.

Et l'Inspecteur Général de la Motorisation, non encore convaincu, vient trouver le docteur Schwing, simple amateur motocycliste, et prend place sur la moto sanitaire, en tansad. La réussite est complète : silencieuse et souple, la René Gillet glisse sur le sol défoncé, traverse la route et, à travers un cloaque innommable, sans dévier de sa ligne, le docteur Schwing dépose le général Maurin près d'un gué.

Et la difficulté fut extrême

La foule s'est précipitée de l'autre côté du terrain de manœuvre. Des tranchées, des gués de plus de 40 cm., une boue glauque, tout semble réuni pour accumuler les difficultés. Mais les Gnome et Rhône, les Terrot ont à cœur de prouver que, là où passe la cavalerie, la moto n'a pas de difficulté. Robert Sexé a prévu cette épreuve et sa moto, curieusement ornée d'un échappement vertical, traverse le cloaque avec une aisance déconcertante. Sous ses lunettes, Sexé sourit : en Sibérie, il a vu mieux ! Et nous apprenons le secret de tels exercices.

Tandis que les autres conducteurs ont pris une allure vive pour traverser le gué, ce qui occasionne l'arrêt de quelques impétueux, Sexé aborde le gué tout lentement.

Tout lentement, le sourire aux lèvres, il patage et réapparaît triomphalement à l'autre bord. Un petit incident, que notre impartialité se doit de mentionner : le général Maurin aime les expériences pratiques ; il monte dans le Monotrace, malgré les avis de tous : Monotrace s'est engagé la veille du concours sans préparation ; ses démonstrations et l'esthétique du véhicule ont captivé les officiers ; c'est humain. Mais la carrosserie de l'engin est prévue actuellement pour un strict service de ville et très basse, pour éviter toute projection de boue. Quoi d'étonnant que le véhicule ait fait éperon dans la vase épaisse. Le général Maurin reste dans le véhicule embourbé ; il sourit, il connaissait la difficulté avec un engin non prévu encore pour un tel travail ; mais il est satisfait de la bonne volonté de tous les constructeurs qui se plient à toutes les fantaisies pour prouver la sincérité de leur offre de démonstration. Il félicite vivement le conducteur et propose enfin l'épreuve la plus dure qu'on puisse imaginer.

Certaines pressions, dont les reporters n'ont pas encore, hélas ! une connaissance bien grande de la moto et de la cavalerie, se sont emparé de l'exercice final et ont cru généraliser leur opinion ; ce ne fut pas le cas de l'Etat-Major et c'est heureux !

Il s'agissait de traverser un trou d'obus conique, avec près de 1 mètre d'eau et de vase. Il est évident qu'un cavalier non prévenu, qui rencontrerait un tel obstacle ne pourrait que difficilement le surmonter et le cheval risque fort d'y laisser les jambes. Cependant, Gnome et Rhône, par quatre fois, voulut tenter l'expérience et nous crèmes à la réussite. Hélas ! les constructeurs étaient venus sans préparation particulière, avec des motos de série. L'eau montant jusqu'au réservoir et les bougies noyées, il était assez difficile de ne pas craindre le court-circuit ; félicitons les vaillants conducteurs qui s'engagèrent dans l'eau boueuse ; ils sont prêts à recommencer avec plein succès l'épreuve ; mais faut-il encore que la moto militaire ne soit pas une moto de ville, équipée pour bourgeois paisibles.

Il est intéressant de noter qu'une telle démonstration, faite avec des motos de séries non préparées, tant René Gillet, que Terrot, Gnome et Rhône, Gillet d'Herstal et 2 Monotrace a pleinement réussi.

Mais la nuit arrive ! Le brouillard, la brume ont donné plus de réalité à la réunion. Les autos, les motos des nombreux spectateurs ont repris leurs droits ; un crépitements saccadé, le silence a disparu ; les spectateurs s'éparpillent sur les routes qui conduisent à Versailles. Quelques jeunes motocyclistes amateurs s'exercent, sous les regards amusés des derniers spectateurs et reconnaissons que leurs jeux ne sont pas moins probants.

Satory retombe dans le calme : La moto militaire a conquis ses galons.

Un public sélectionné

L'assistance, à Satory, fut choisie : non pas cette assistance particulière aux réunions mondaines, mais un public technique et un jury aussi sévère que nous l'avons souhaité.

Le ministre de la Guerre avait tenu à être représenté par le commandant Baruteau, chef de son cabinet.

Le général Hering, commandant l'Ecole de Guerre, s'était fait également représenter. De nombreux généraux d'artillerie, de génie, de cavalerie se pressaient autour du général Maurin, inspecteur général de la Motorisation. Nous avons noté les généraux Mussel, son adjoint ; Challeat, inspecteur général d'artillerie ; Fillonneau, inspecteur général du Génie ; Colin, de l'Ecole militaire de Saint-Cyr.

Des colonels aussi ; parmi eux : lieutenant-colonel Bacharach ; lieutenant-colonel Manesier.

Des commandants réputés, d'Abouville, Brécart, Courboulin, Keller, Marx, Salvignac, Viaris, Warabiot.

Un nombre incalculable d'officiers de toutes armes ; capitaines Babin, Ballant (de nos allies), Bonhomme, Brun, Caillard, Dupuis, Gsell, leblanc, Lespagnol, Montigny, Molé, Nébut, Ondet, Pialoux, Pinot, Ronse, lieutenant Pujot du service automobile.

D'autres personnalités éminentes, tel le général Camon l'un des pionniers de la motorisation.

Capitaines de Lavarenne et Bouchet du 503^e, deux des plus ardents de notre démonstration ; lieutenant Jacquier de Saint-Germain-en-Laye.

L'adjudant chef Morel dont l'aide pour l'installation fut remarquable.

Des missions étrangères avaient leurs représentants : nous avons reconnu le général Pokorny, de Pologne.

Les commandants Mujatin et Yoskida, du Japon.

La Presse entière...

L'intérêt et la nouveauté de la réunion ont stimulé les foules et la presse entière avait délégué ses meilleurs collaborateurs :

L'Auto en tête, avec Berson et Latour ; L'Echo des Sports, avec Maurice Henry ;

G. de Lafetie, pour L'Echo de Paris ; L. Moussou, pour Le Journal, L'Excelsior, Le Matin, Le Petit Parisien, Le Petit Journal et tous les principaux journaux techniques de l'Armée.

Les constructeurs

En dehors des firmes qui participaient à la démonstration, un grand nombre de constructeurs et d'ingénieurs avaient fait le déplacement de Satory : leur nombre ne nous permet pas de les citer tous ;

René Gillet en personne côtoyait M. de Lirac directeur commercial de Gnome et Rhône. M. Vurpillot accompagné de l'agent de Paris. M. Grosse représentait Terrot. Dunlop était largement représenté.

Le dîner chez Foyot

La Motorisation dans l'Armée suit son chemin : de tous côtés partent maintenant des initiatives, il nous faut la motorisation dans l'Armée. Mardi soir, à l'issue de notre démonstration à Satory, M. Pétavy, commandant (et bientôt colonel) réunit en un dîner intime quelques personnalités en vue d'exposer un vaste programme que depuis de longs mois il mûrit. A ses côtés avaient pris place, MM. Dutreux, Chaix, le général Camon, Gentil, Vurpillot, Robert Peugeot, Veiller, Hammont, Bardin, Dugand, René Gillet, Koehchin, Violet, Chevreau, de Sales, Longuemart, Peyrus, Sénéchal, Fourreau, Colin, des confrères, H. Desgranges, Paul Rousseau, Henri Petit, Méjau, Victor Bre er, Bonnet, Philippe et notre directeur C. Lacroix. M. Pétavy exposa le programme suivant, auquel répondirent MM. Chaix et Dutreux, puis Peyrus expliqua la manœuvre qui s'était déroulée à Satory.

Allocution de M. Pétavy

Messieurs,

Je n'ai pas l'intention de traiter ici la question si complexe de la motorisation. Vous pourrez vous reporter aux études du général Canon qui nous fait le plaisir d'être ce soir des nôtres et qui, depuis plus de deux ans, s'est fait l'opérateur de la Motorisation.

Le général Canon a réuni ces études dans un petit volume : La Motorisation de l'Armée et la Manœuvre stratégique.

Les plus grandes critiques qui nous seront opposées seront naturellement faites par les militaires ; donc, si vous le voulez bien, Messieurs, nous allons placer le problème de la Motorisation d'abord sur le terrain militaire.

Pourquoi désirons-nous la Motorisation ?

— Afin de donner à l'Armée une force nouvelle et des possibilités de manœuvres que le cheval ne donne plus.

— Parce que nous voulons économiser les 356 millions que contient, au budget de 1927, les 156.000 chevaux de l'Armée, qui mangent tous les jours.

— Parce que nous voulons rendre à la culture du blé les champs français accaparés par la culture de l'avoine.

— Parce que... parce que... il y a des foules de raisons que vous voudrez bien compléter vous-mêmes.

Le problème de la motorisation est très vaste, il comprend toute la question traction mécanique, depuis le plus petit engin transportant un individu, jusqu'aux plus gros engins pouvant transporter des poids lourds.

Aujourd'hui, nous n'examinerons que l'emploi de la Motocyclette.

Nous avons vu, cette après-midi, les résultats donnés par les expériences faites au camp de Salory. Je crois être l'interprète de tous en rendant hommage à ceux qui ont organisé et réalisé la démonstration en question. La réunion d'aujourd'hui n'avait, en fait, pour objet que de mettre l'autorité militaire à même de juger ce que peut faire la moto ; il est bien entendu qu'on n'a pas présenté à l'Armée quelque chose de définitif, mais bien un embryon de chose qui peut être, suivant le programme que l'Armée indiquera, transformé par l'intelligence de nos constructeurs français en l'organe exigé par le Commandement.

La moto peut être utilisée en temps de guerre : — Par les agents de liaison : cet emploi n'est pas contesté.

— Par l'Artillerie, pour les reconnaissances de batteries.

— Pour former la brigade légère des divisions légères d'automobiles qui devront, à bref délai, remplacer les divisions de cavalerie.

— Par le Génie, dans les reconnaissances de routes, de cours d'eau, pour les destructions d'ouvrages légers, etc...

— Par l'Infanterie, pour le service d'éclairés.

Et, enfin, toutes les applications à la moto de la télégraphie sans fil, des mitrailleuses, etc... Il appartient à l'Armée de faire connaître ses desiderata.

Avec les 203.640 motos, sidecars, bicyclettes à moteur de toutes marques existant en France, il y aurait possibilité de doter largement tous les services dès le premier jour de la guerre, mais il y a surtout lieu de s'y préparer dès le temps de paix.

Dès le temps de paix l'Etat aura besoin de machines :

— D'abord pour l'instruction.

— Ensuite une réserve pour les unités qui doivent être prêtes à partir dès la première heure.

Et ce ne sont pas les seuls avantages que les constructeurs retireront de la Motorisation, car il est certain que l'adoption de la moto par l'Armée entraînera ipso facto la multiplication de ces engins dans le pays où ils sont loin d'avoir la place qu'ils devraient tenir. Et on obtiendra cette multiplication :

— En faisant, dans le brevet militaire, une large place aux permis de conduire une moto. On amènera ainsi nombre de jeunes gens de bonne famille à la moto, alors que jusqu'ici, souvent, ils se préparent à la cavalerie.

— En vulgarisant la moto, l'Armée la fera adopter par nombre de services publics. Il est

inadmissible que les gendarmes ne soient pas, aujourd'hui, motocyclistes. La moto rendra également les plus grands services aux douaniers, aux facteurs ruraux, surtout sur les grandes routes de montagne.

— Il s'ensuivra qu'elle sera plus en honneur pour le tourisme, car elle agrandit dans des proportions énormes les possibilités d'excursions que ne peut donner la bicyclette et, par contre-coup, certainement, celle dernière en tirera une nouvelle diffusion.

— La construction en grande série permettra, sans doute, de baisser les prix, ce qui mettra la moto à la portée d'un plus grand nombre de gens, employés et même ouvriers, qui pourront ainsi loger leur famille hors des grandes agglomérations.

— Les clubs motocyclistes prendront de ce fait une plus grande extension.

La suppression du cheval donnera pour l'instruction des avantages énormes. Plus d'instruction à cheval à faire ; quelle simplification précieuse pour le service d'un an ! Je m'adresse aux cavaliers présents dans cette salle et leur demande : « Est-il possible, en une année, de faire un cavalier ? » Non, n'est-ce pas... Alors ?

En temps de guerre le motocycliste réserviste entraîné par la pratique quotidienne de la moto peut rendre immédiatement des services en sautant sur sa motocyclette.

Est-il possible de demander à un cavalier réserviste, qui n'a pas pratiqué le cheval depuis son retour dans ses foyers, de rendre immédiatement les mêmes services en sautant en selle ?

Quelle simplification aussi pour le service journalier !

Que de temps actuellement gaspillé pour les soins à donner aux chevaux, temps qui pourra ainsi être consacré à l'instruction.

Nous avons souvent entendu dire impérativement par certains, dans les controverses que nous avons eues depuis quelques mois sur ce sujet, qu'il était nécessaire de conserver la cavalerie pour des services où elle est — disent-ils — indispensable, mais sans jamais indiquer la nature de ces services.

Attacher de la cavalerie à des troupes motorisées, c'est leur mettre un boulet aux pieds.

S'agit-il d'un raid de 2 à 300 kilomètres, d'un transport d'un point à un autre du front, comme cela a eu lieu au moment de la bataille de la Marne, une troupe motorisée peut l'exécuter en un jour, en une nuit. Que ferait la pauvre cavalerie à laquelle il faudrait 4 ou 5 jours pour arriver ?

Croyez-vous, Messieurs, que Verdun aurait pu être conservé si on n'avait pas eu les sections automobiles de réserve du lieutenant-colonel Doumenc ?

On parle aussi souvent de la tranquillité d'esprit qui est donnée aux troupes d'infanterie en voyant les cavaliers monter dans les guérets et entrer dans les bois ; mais ceci c'est la sûreté de manœuvres du temps de paix où l'on peut impunément défilé devant des mitrailleuses qui erchent cinquante fois plus qu'il ne serait utile si les cartouches avaient des balles...

Les motocyclistes peuvent s'avancer beaucoup plus loin. En explorant une zone beaucoup plus grande, ils donneront une plus haute sécurité que les cavaliers.

Voyez donc des colonnes motorisées venant à toute allure sur des unités gardées seulement par de la cavalerie : ces unités seraient bousculées avant que la cavalerie ait pu leur crier gare...

Messieurs, la cavalerie c'est le passé la moto c'est l'avenir.



Il faut faire obligation aux futurs candidats-députés d'inscrire la motorisation de l'Armée dans leur profession de foi ; ensuite il sera facile d'obtenir à la Chambre le groupement de ces députés motoristes.

Il importe donc, Messieurs, que chacun des constructeurs agisse fortement sur ses propres agents disséminés dans tous les départements de la France, pour aider à la propagande.

Il faut, Messieurs les constructeurs, que nos agents, nos voyageurs, assistent aux prochaines réunions des candidats dont l'élection est possible pour leur poser, en séance publique, la question : « Etes-vous pour ou contre la motorisation de l'Armée » et les obliger à prendre position.

Nous aurons ainsi, ensuite, à la Chambre, un groupement considérable de députés auxquels nous nous adresserons, le cas échéant, pour faire pression sur les gouvernants qui pourraient se montrer rebelles à la motorisation.

Il faut que les journaux politiques (c'est à vous, mon cher Reichel, que la tâche incombe), il faut que les journaux sportifs (à vous, mes chers amis Desgrange, Breyer, Paul Rousseau, Faroux, Larôme, Bonnel, Philippe, et à tous vos collègues), il faut que vous lassiez dès maintenant une propagande intensive ; il faut que vous intensifiez cette propagande en février prochain, alors que la période électorale sera près de s'ouvrir.

En ce qui me concerne, comme je vous l'ai dit au début de cet entretien, ma tâche est terminée, mais nous pouvons vous assurer que nous resterons toujours, à la Société Dunlop, disposés à favoriser de toute manière les campagnes de propagande qu'on aurait à faire dans notre pays pour cette belle cause :

LA MOTORISATION DE L'ARMÉE FRANÇAISE

LE CONCOURS DE MOTO-REVUE

va se terminer incessamment
100.000 FRANCS DE PRIX

Peut-on faire du camping en moto légère ?

Où, l'on peut faire du camping en telle occurrence. Nous avons plusieurs fois rencontré sur la route de petites machines France ou Gallus qui se comportaient merveilleusement avec leur mallette de voyage ! Il ne s'agissait pas d'un accommodement quelconque, mais bien d'une véritable mallette de la Compagnie Continentale. Il nous est donc prouvé que, même pour des motos très légères, le camping, le tourisme est possible. Dans un de nos rallies, nous avons rencontré un jeune étudiant chevauchant une France pendant les 200 kilomètres de Paller et quarante-huit heures après se retrouvant au départ sans qu'il ait connu la moindre difficulté de route. Sa petite machine France, un engin très vélotouristique, ne nous a pas semblé si délicat que nous le craignons ; aussi nous ne saurions trop engager les nombreux jeunes cyclistes qui trépignent d'avoir une moto, d'acquiescer une gentille machine, telle que France ; ce sera un premier pas agréable et peu coûteux dans la réalisation de leur désir et la tranquillité de leurs parents sera complète.

Royal Moto

Elle plaît aux jeunes par sa gentille ligne sa couleur bleu de roy, sa présentation générale et sa facilité de conduite. A Saint-Etienne, nous rencontrons beaucoup de Royal Moto sur les routes ; mais à Paris et dans la banlieue aussi cette jeune firme a conquis de nombreux partisans. Nous espérons disséquer la 350 cmc. nouvelle, mais elle n'était pas prête et c'est dommage : nous aurons cependant le plaisir de donner sous peu toutes ses caractéristiques et peut-être un essai : ce que nous en dirons, c'est une 4 temps dont la présentation sera supérieure à ses devancières.

Le rallye militaire de Moto Revue aura lieu le 18 décembre 1927

C'est bien le 3^e dimanche de décembre

Le rallye militaire aura lieu définitivement le 18 décembre, au moment de la pleine lune, nous ménageant, nous l'espérons, un temps sec et beau, favorable aux belles performances.

La Démonstration militaire de Satory que *Moto Revue* a organisée, se jouant des difficultés innombrables accumulées à plaisir tant par nous-mêmes que par les constructeurs afin de convaincre les autorités des possibilités de la motocyclette, a eu une répercussion formidable : la presse entière s'en est emparée, a commenté l'épreuve avec faveur ; quelques critiques de détails, pas un reproche fondé : un succès magnifique. Le bilan a été imposant, mais *Moto Revue* doit poursuivre son effort. Notre confrère *L'Intransigeant* crut devoir faire remarquer que la portée de l'épreuve eût été complète si toutefois les motocyclistes avaient pu écraser de leur supériorité les cavaliers dans l'exploration en forêt. Très courtoisement, nous faisons observer à notre confrère qu'il était difficile de prouver cette supériorité, car l'épreuve sous bois ne fut pas comprise dans le programme. Et comme *Moto Revue* se doit de prouver que le cavalier ne peut

lutter en ce genre d'exercices avec nos motocyclistes exercés, le grand Rallye militaire du 10 décembre comportera des concours d'estafettes sous bois : jamais nos motocyclistes ne connaîtront les épisodes tragiques qui émaillent l'histoire de la cavalerie sous bois, de cavaliers décapités par les branches d'arbres, etc. Vitesse, passages difficiles, la motocyclette prouvera qu'elle peut surpasser et tout au moins égaler, dans les exercices difficiles, l'adresse de nos meilleurs cavaliers. Mieux, cette démonstration étant faite par nos amateurs sur leur machine personnelle sans préparation aucune, n'en aura que plus de portée pratique.

Des officiers critiqueront notre Rallye

Afin de poursuivre notre effort de préparation militaire, il a été décidé que le Rallye du 18 sera effectué en la présence d'un certain nombre d'officiers de l'armée active qui viendront se rendre compte des possibilités de nos jeunes gens amateurs.

En conséquence, nous avons décidé de diviser en deux catégories les rallyes de cette épreuve :

- 1° Les jeunes gens susceptibles de partir prochainement au régiment ;
- 2° La territoriale, c'est-à-dire ceux de nos

motocyclistes déjà libérés de l'obligation militaire et qui auront à cœur de nous prouver que la moto s'adapte à tous les âges.

Quel genre d'épreuve sera demandé ?

Le programme n'est pas encore complètement arrêté, mais nous pouvons assurer que le transport de plis à travers une région variée sera l'un des exercices auxquels seront astreints la majorité des participants.

Le franchissement de gués, pas trop profonds, sera demandé à nos jeunes gens.

Une reconnaissance à travers bois et terrains variés, jalonnés par les fanions de *Moto Revue*, sera exigée de tous les concurrents.

Où aura lieu cette démonstration ?

Nous ne pouvons encore indiquer le lieu exact de la réunion, mais ce qui est certain, c'est que nous avons prévu la région de Versailles en un lieu réellement approprié pour une telle réunion à Satory.

A noter que nous éviterons scrupuleusement tout effort pouvant occasionner le moindre ennui de machine, aucun excès de vitesse ne sera toléré.

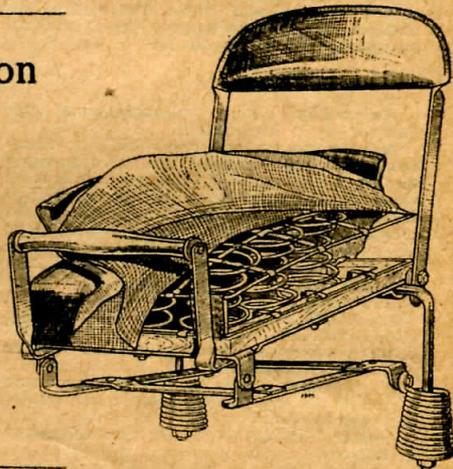
Des prix viendront nécessairement récompenser les victorieux.

Toujours vers la perfection

Nous sommes heureux que notre campagne pour le plus grand confort, porte ses fruits : tous les jours nous voyons de nouveaux articles surgir sur le marché, qui culbutent les anciens errements du passé. Quoi d'étonnant qu'à l'heure présente, la moto prenne une telle extension, puisqu'enfin notre offensive large et impitoyable contre toutes les routines a déjà donné des résultats appréciables : pneus ballons, amortisseurs, freins de direction, guidons souples, et enfin tend vers le plus grand confort. Signalons le nouveau siège Berard qui a l'heureuse prétention de s'imposer comme le *nac plus ultra* du sybaritisme en moto. Voyez ces ressorts : n'y reconnaît-on pas le classique sommier métallique sur lequel, depuis des siècles, notre humanité détend ses nerfs exaspérés et ses muscles hypertendus par la

besogne écrasante de notre travail quotidien. Pourquoi aucun constructeur n'a-t-il songé à ce jour à une telle simplicité de réalisation ? Pourquoi ? Au même titre que Christophe Colomb a découvert l'Amérique en 1492 et que Jules César n'y a pas songé.

Le système le plus simple pour les aises du passager a retenu l'attention du constructeur en 1927 et non en 1924 : n'en soyons nullement surpris, la simplicité ayant toujours été la plus difficile des vertus. Le dossier est réclamé par l'ensemble de la clientèle féminine. La suspension est assurée en outre par le système déjà connu de la fabrication Berard par ressorts travaillant à la traction : c'est la réalisation complète des diverses théories de la maison Berard vers la perfection dans l'assise du passager.



Notre calendrier 1928

En dehors des épreuves officielles, prévues à notre calendrier habituel, il existe une série collatérale d'organisations auxquelles *Moto Revue* s'intéresse ou organise lui-même. Jusque'à présent, nous nous tenions à ce sujet en rapport avec les circonstances et les lieux, chacune de ces réunions étant susceptible de profondes modifications de principe. Cependant, il devient urgent de pénétrer davantage la vie de nos multiples groupements. On nous a reproché de ne pas assez tenir compte des réunions qui, de tous les côtés de la France, font la vitalité de notre sport. L'an dernier, *Moto Revue* n'étant que bi-mensuel, ne pouvait faire mieux. Depuis, la parution hebdomadaire nous permit de croire à la réalisation de nos desirs sur ce point. Mais l'enthousiasme et l'ardeur de nos sportifs vint encore nous déborder. Fût-ce un bien ? Oui. Et nous dûmes envisager un remaniement complet de nos services. Ce remaniement est en cours : il n'a pu se faire en un jour. Nous espérons que nos prochains locaux, agréés, splendides, nous permettront de faire aussi grand, aussi moderne que chacun nous le demande. Cependant nous voudrions que dès ce jour, les organisations motocyclistes de France nous adressent de suite leur calendrier pour 1928. Certains clubs l'ont déjà fait, d'autres nous l'ont promis : trop cependant geignent que nous les oublions : facilitez-nous la tâche et adressez-nous tous vos projets. Non seulement, ils auront dans *Moto Revue* toute propagande voulue, mais ils nous permettront de grou-

per, d'unifier une masse d'épreuves disséminées un peu partout et qu'il serait si facile d'organiser en vue de réunions locales, régionales et nationales ensuite.

Envoyez-nous sans tarder et au complet, toutes vos dates pour épreuves, rallies, organisations de clubs ; envoyez-nous tout cela, envoyez-nous aussi tout ce qui peut nous faciliter la tâche en nous permettant de vous adresser notes et circulaires qui permettront de réussir et diriger vos bureaux.

Nous venons de recevoir le calendrier du M. C. Versailles, du M. C. Saint-Denis, du M. C. Marseille, que les autres se dépêchent.

Et puis, dans bien des cas, *Moto Revue* peut s'entremettre, accorder son patronage ? C'est intéressant, surtout que beaucoup d'épreuves secondaires peuvent être comprises en éliminatoires des organisations générales de *Moto Revue*, avec les prix superbes de tradition.

Le Banquet Moto Revue

Le banquet *Moto Revue* pour la clôture de l'année, dont nous avions annoncé la possibilité semble prendre consistance. Les lettres nous arrivent nombreuses, à ce sujet, d'adhésions chaleureuses et pressantes.

Le Réveillon soit à Noël, soit au jour de l'An, serait accueilli avec une joie féroce par tous nos motocyclistes, ralliemen, motocampingen, isolés, etc. Des constructeurs seraient heureux de se mettre en contact avec notre jeunesse ; nos dirigeants motocyclistes ont également une heureuse occasion de connaître autrement que du haut de

leur trône les aspirations de notre monde déjà bien grand. Plusieurs abonnés de province nous font savoir que l'idée leur plaît énormément et qu'ils seraient heureux d'en profiter et de faire coïncider leur venue à Paris à cette occasion.

D'autres nous écrivent :

M. Pradeau, Levallois : Heureuse idée d'un banquet pour le Réveillon. Comme nous aimerions qu'il soit suivi d'un bal de nuit, avec petit souper à 2 heures du matin. Pour 50 fr. on en verrait le bout, heureux de nous retrouver en cette saison triste.

M. Weven à Betz : celui-ci nous donne toutes indications pratiques sur la réalisation de cette idée qui l'enchante.

M. Malicot, à Ezawille : nous envoie un camion de félicitations et s'engage avec sa femme avec préférence pour Noël.

M. Sault : 75.317 : bon dit d'aise.

M. Lardin, Paris, nous assure que le succès sera tel qu'on ne pourra que s'en féliciter ; il s'inscrit sans tarder.

M. Feuillatre, Paris : Banquet, fête, bal, concert, plaisir, nous assure-t-il, à tous ses amis. En cas de recettes, elles pourraient être versées à des prix de rallies. E tous nous disent que l'occasion serait unique pour *Moto Revue* d'exposer son programme, de grouper nos éléments encore épars ; les insignes, les rallies, les épreuves, les avantages, tout pourrait être exposé en raccourci. Et quel plaisir, quelle joie pour tous, de se retrouver en une soirée amicale. *Moto Revue* se doit de faire une telle réunion où tant de dames meurent d'envie de figurer. *Qu'en pensent nos lecteurs ?*

Pannes d'éclairage électrique

Une motocyclette n'est plus complète en 1927 sans un éclairage efficace. On parle beaucoup ces temps derniers, des éclairages électrique : voyons quelles sont les pannes qu'on peut prévoir avec ces systèmes.

L'ÉCLAIRAGE électrique sera bientôt aussi employé sur les motos qu'il l'est sur les voitures. Il ne demande que très peu de soins et comme le motocycliste est en général beaucoup plus compétent que l'automobiliste, il n'y a aucune raison pour que cet éclairage soit non seulement propre et commode, mais parfaitement sûr. Si une panne survenait, on trouverait en général qu'elle est des plus faciles à réparer.

Propreté

Un isolement parfait et des contacts propres sont absolument indispensables avec un courant à faible voltage, comme celui employé pour les installations électriques de moto ou d'auto. Il y a plus, une glace ou un réflecteur sales affectent considérablement l'intensité de l'éclairage, tout comme des vitres sales rendent une pièce obscure, ou des lunettes poussiéreuses gênent beaucoup la vision. Il est rare qu'avec un phare bien fait, le miroir se ternisse. Il n'y a plus nécessité comme pour l'acétylène de laisser des ouvertures par où pénétre l'air chargé de poussières. A la longue, cependant, le miroir se ternit. Il faut alors le nettoyer, mais avec les plus grandes précautions, avec autant de précautions qu'on emploie pour le nettoyage d'un objectif précieux. Employez un linge très fin, usé et non pelucheux et du rouge à polir. Vous imprégnez de benzine le linge et prenez très peu de rouge. Frottez doucement et essuyez avec le plus grand soin. Pour la glace du phare, faites une boule de papier de journal et humectez-la d'eau. Frottez la glace, puis essuyez avec du papier de journal bien sec.

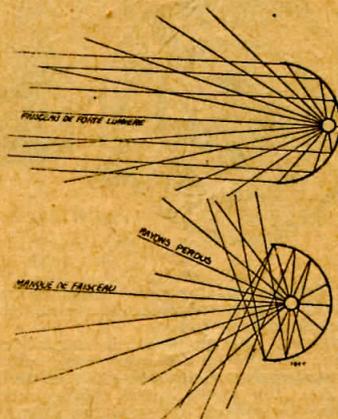
La batterie

Si le miroir réflecteur est brillant et la glace propre, vous devez à l'arrêt obtenir une bonne lumière. Si celle-ci est suffisamment intense quand vous établissez le courant, mais baisse graduellement, il n'y a aucun doute : votre

batterie est déchargée. Plus rapidement votre lumière baisse et plus votre batterie est à plat. Ne comptez pas sur la dynamo pour la recharger à bloc, mais portez-la chez un électricien. Ne laissez jamais une batterie déchargée, car elle sulfatera rapidement et sera rapidement hors d'usage. Il faut la recharger d'urgence.

Si la lumière est régulière, mais est insuffisante, toujours à l'arrêt, il est probable que l'ampoule est usée. Une ampoule usée a son verre comme recouvert d'un léger dépôt grisâtre, charbonneux. Le seul remède est bien entendu de la changer.

Quand il n'y a pas de lumière du tout, commencez par vérifier l'ampoule. Avec



Au-dessus une lampe convenablement réglée, les rayons se dirigent en un faisceau droit sans pentes ; en-dessous, une lampe mal centrée où les rayons se diffusent dans tous les sens.

les routes mauvaises, les vibrations sont telles qu'une rupture du filament a pu se produire, même avec une ampoule presque neuve. Essayez une autre ampoule et si ce changement ne donne pas de résultat, vérifiez la batterie. Il est rare, sauf un long abandon, que la batterie



avec un chiffon légèrement imprégné de vaseline. La couche de graisse qui restera sera suffisante, malgré sa faible épaisseur pour éviter la formation de dépôts de sels. Si les bornes sont propres, vérifiez avec un densimètre la densité de l'électrolyte, densité qui augmente au fur et à mesure que la charge est plus complète. La densité d'une batterie chargée atteint 28 ou 29 degrés Baumé. Au-dessous de 22 ou 23 degrés, la batterie est à plat.

Si la batterie a sa charge normale, que l'ampoule ne soit pas brisée et que les contacts soient satisfaisants, la panne provient des fils. Un fil a pu se rompre au ras de la cosse, soit le fil de masse, soit le fil qui va au tableau de distribution. Il est assez rare qu'un fil soit lui-même rompu.

Un court-circuit au fil qui va de l'accumulateur au tableau, aurait certainement vidé votre batterie. Il faut n'employer que des fils parfaitement isolés et de section assez forte pour ne pas créer une résistance au passage du courant. On emploiera, par exemple, du câble de 16 dixièmes entre la batterie et le tableau, du câble de 25 dixièmes pour le fil de masse, du câble de 12 dixièmes pour le phare, du câble de 9 dixièmes pour les lanternes. Par surcroît de précaution, on fera passer ces câbles dans des gaines isolantes ou dans des tubes de caoutchouc surtout aux endroits où ils sont fixés au cadre.

Le tableau est si simple qu'il est invraisemblable qu'il puisse donner des ennuis.

Les douilles des ampoules doivent également être parfaitement propres et les petits plots à ressort doivent jouer librement. Ils peuvent être verdegriés. On les nettoiera et les frotera avec un chiffon légèrement gras.

La dynamo

Lorsqu'en route la lumière diminue, c'est que votre dynamo ne charge pas.

La dynamo n'est peut-être pas elle-même en faute, mais les câbles conducteurs. Enlevez le fil positif de la batterie et de la dynamo. Reliez un ampèremètre à la borne positive de la batterie d'une part et à la borne positive de la dynamo d'autre part. Laissez le fil négatif de la dynamo à la masse et rattachez la troisième borne par un fil à celui qui relie la dynamo et l'ampèremètre. Mettez le moteur en marche, si l'ampèremètre indique un débit normal, la dynamo fonctionne bien. Si, d'autre part, la batterie d'accus est en bon état, il y a un court-circuit sur la canalisation entre la dynamo et la batterie.

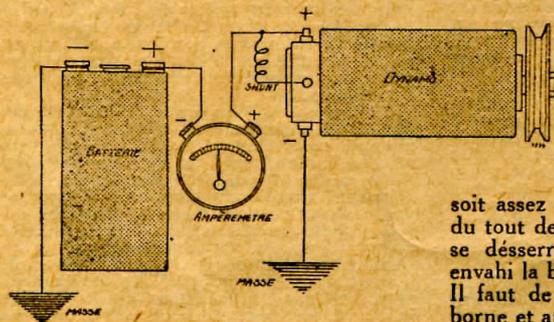


Diagramme montrant le montage de la dynamo et accumulateurs.

soit assez déchargée pour ne pas donner du tout de lumière ; mais une borne a pu se desserrer ou les sels grimpants ont envahi la borne positive et rongé le câble. Il faut de temps à autre nettoyer cette borne et après l'avoir remontée, la froter

Si, par contre, l'ampèremètre n'indiquait le passage d'aucun courant, le dynamo serait la cause de la panne, mais il ne faudrait pas en conclure que cette panne soit nécessairement sérieuse. Il suffit que le dynamo soit sale, qu'un balai se soit brisé ou simplement porte mal, que le commutateur soit sale. Beaucoup de dynamos sont très négligées. Il suffit pourtant d'une révision annuelle pour être à peu près sûr de n'avoir aucun ennui. Lors de cette révision on changera ou on refacera les balais, on changera les ressorts trop faibles, etc... Si en nettoyant les balais et le commutateur l'éclairage fonctionnait encore mal, il n'y a plus qu'une ressource : envoyer la dynamo au

constructeur ou à un réparateur vraiment compétent.

Une lumière qui varie selon le régime du moteur, indique que la dynamo débite directement le courant aux lampes sans charger la batterie. Les ampoules ne résisteront pas longtemps à ce service et, d'autre part, la dynamo chauffe dangereusement. Vérifiez le fil entre la batterie et la dynamo.

En procédant par élimination, il est donc très facile d'arriver à trouver la panne, et 95 fois sur 100 à la réparer. Dans la pratique, il s'agit presque toujours d'une borne desserrée. Les batteries fatiguent beaucoup moins sur une moto

que sur une voiture, car elles n'ont pas à assurer le service très dur du démarrage, dont certains conducteurs d'automobiles abusent vraiment. Avec des canalisations bien isolées et bien fixées au cadre de la machine, il n'y a aucun lieu de craindre une panne.

Mais n'omettez pas cependant, au moins une fois par quinzaine, de vérifier si vos accus sont en bon état, si la densité et le niveau de l'électrolyte sont exacts (le liquide doit dépasser les plaques d'un centimètre environ). N'oubliez pas non plus d'emporter, dans un des petits étuis si pratiques destinés à cet usage, un jeu d'ampoules.

Un projet de carrosserie motocycliste

Nous avons signalé la tendance vers la moto carrossée : New-Motorcycle, Durandal, C. P. Roléo ont tenté d'heureux essais dans ce sens et nous les en félicitons vivement. B. M. W. a eu d'autres réalisations qui ont permis de signaler cette question de la carrosserie. Il nous parvient chaque jour des projets de motocyclistes très bien intentionnés mais qui souvent, semblent ignorer les principes de la construction mécanique. Par contre, les réalisations carrossières sont non seulement ingénieuses, mais aussi très élégantes. Parmi celles-ci, nous trouvons l'une d'elles particulièrement captivante et nous croyons que nos constructeurs auront une certaine curiosité à disséquer la nouveauté conçue par notre correspondant M. Roger Puech, de Paris :

Le cadre serait constitué par un châssis en acier profilé, qui serait recouvert de tôle d'aluminium ou autre métal léger. Sur les flancs seraient prévus deux grands panneaux démontables pour accéder au moteur et autres organes et qui, une fois en place, contribueraient à la ventilation du moteur, par suite des volets d'aération qu'ils comportent.

De grands marchepieds-trottoir combinés avec des protège-jambes assureront une protection efficace contre la boue, en arrière desquels pourront être prévus des repose-pieds pour la position « Sport ».

La fourche avant sera en tôle emboutie avec évidemment ressorts compensateurs ; sur le dessus du réservoir sera aménagée une planche de bord analogue à celle d'une voiture, comportant tous les appareils nécessaires, indicateurs de vitesse et d'huile, montre, bouchon de remplissage...

Les roues seront garnies d'ailes très larges et très enveloppantes.

La selle sera bien suspendue de façon à isoler complètement le conducteur du reste de la machine.

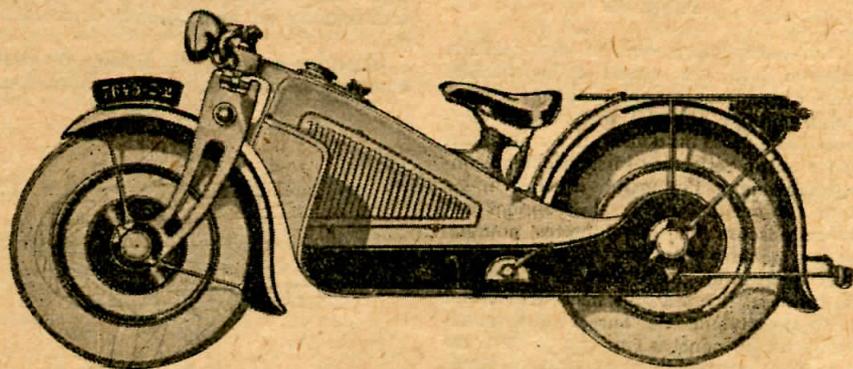
L'ensemble s'accommodera très bien des accessoires actuels d'une moto moderne : phares, porte-lagages, sacoches, etc.

Je crois qu'il serait préférable de prévoir sur ce modèle une transmission par arbre aux roues arrière, combinée avec embrayage très doux dans le genre de certains machines allemandes.

En résumé, ce modèle en lui-même ne présente rien de foncièrement nouveau certes, des marques jeunes ayant déjà orienté leurs recherches dans cette voie, mais n'ayant produit que des modèles assez massifs qui ont heurté un peu notre routinière conception de la moto.

Néanmoins, si un constructeur bien coté, en se libérant des sentiers battus, lançait sur le marché une machine dans cette conception, il y rencontrerait bon nombre de partisans convaincus.

La clientèle qui désire avant tout faire de la moto un véhicule pratique pour ses affaires ou la promenade, ferait certainement bon accueil à cet engin qui, par ses qualités indéfinies de confort et de propreté mettrait son propriétaire à l'abri des projections d'huile ou de boue, sans être obligé de se déguiser en scaphandrier comme il faut le faire avec les motos actuelles.



De plus, ce modèle peut se parer de belles peintures claires, analogues à celles de la carrosserie automobile.

Imaginez, par exemple, le corps de la machine émaillé en un beau beige clair et les ailes et carters de marche-pieds en un bleu splendide... ou toutes autres teintes suivant les goûts de chacun. Ce serait un attrait de plus, que de posséder une machine pimpante, attrait secondaire il est vrai pour un « pur », mais qui aurait, certes, la faveur d'une certaine clientèle.

M. ROGER PUECH,
14, rue Denis-Poisson,
Paris (17^e).

Il faut cependant être indulgent sur certains détails : ce qui doit nous guider, c'est surtout le sonci de notre lecteur vers un idéal plus élevé que celui atteint à ce jour. Certes, nous serions curieux de connaître

les réalisations mécaniques qui permettraient au conducteur de virer court, par exemple. Le support de selle manque un peu de chic ; cela ne plaît guère à nos jeunes : on préfère autre chose qu'un piédestal-bazar en peluche bleue ou grenat.

La selle est bien trop haute, beaucoup trop ! un peu trop arrière. Cela tient à l'ensemble, le centre de gravité est vraiment élevé, trop élevé. Et puis, nous serions curieux de connaître la manière d'attaches du moteur et des organes.

Mais enfin ! soyons justes. La réalisation carrosserie de notre correspondant sort de la banalité et mérite une réelle attention de la part des constructeurs soucieux de nous présenter un riche et élégant modèle : d'ailleurs, l'auteur a une certaine compétence, il est dessinateur en carrosserie et peut-être le seul qui s'intéresse à la moto. Son initiative vaut mieux qu'un simple jugement.

Ligue Nationale Motocycliste et Ligue Nationale Motoriste

Bientôt sera lancée une nouvelle association des amis de la motocyclette et de l'automobile. Bien entendu, pour ne pas changer — puisqu'elle en a pris l'habitude, — c'est *Moto Revue* qui fera ce lancement.

La naissance de cette Société remonte à juillet dernier, date à laquelle elle parut à l'*Officiel* de la République Française. Mais elle ne sera pas encore baptisée ; on s'en occupe pourtant sérieusement, mais, car il y a des mais, les locaux du siège social sont trop petits et ne permettraient pas de donner satisfaction aux nombreux adhérents qui demanderont leur admission et que nous ne pouvons accepter maintenant.

Nous fixerons donc au début de janvier 1928 le « départ lancé » de la L. N. M. Ce sera une amicale dans laquelle on recherchera surtout les « avantages matériels » des

adhérents ; les sorties collectives seront groupées avec les rallies de *Moto Revue* et intensifiées. Et surtout, vivre en bonne intelligence avec des clubs parisiens et régionaux, notre formule ne faisant nullement concurrence à ce qu'actuellement il existe dans ces milieux.

Et tenez-vous bien, amis de *Moto Revue*, la cotisation de membre adhérent, pour vous, abonnés naturellement de *Moto Revue* sera réduite à zéro franc. On retrouvera encore là-dessous la façon de travailler de *Moto Revue*. Si nous avons la chance de trouver un local suffisamment grand, — ce qui est très difficile dans le centre — nous pourrions prévoir des salles de lecture, des salles de réunion, de conférences, etc... ; mais chut, nous en avons déjà trop dit, et patiemment attendons que l'organisation intérieure de la L. N. M. soit parfaite pour battre tous les records.

Le Sport de la Semaine

La Course de côte de Gometz-le-Châtel

La Course de côte de Gometz-le-Châtel a été reportée au dimanche 4 décembre, des questions administratives ayant contraint à modifier la date, primitivement fixée au 20 novembre. C'est la dernière manifestation de sport pour l'année 1927 ; c'est pour ainsi dire la clôture de la saison et chaque année le public est nombreux qui se rend à la côte classique. C'est que, du point de vue spectaculaire, l'intérêt est grand puisque l'on peut du départ à l'arrivée, suivre la marche des concurrents.

Moto Revue propose...

Certes, la saison est avancée. Espérer du beau temps est peut-être un peu osé ! Mais l'affluence est telle que *Moto Revue* propose de grouper les motocyclistes, sidécarristes, cyclocaristes et automobilistes que l'attrait de l'épreuve va attirer à Gometz, le 4 décembre prochain.

L'A. M. C. F. qui organise l'épreuve, veut en faire une manifestation intéressante et a l'intention de culbuter tous les records passés. Et dans cette expectativa, la course pourra avoir lieu, selon le temps, le matin ou l'après-midi. En conséquence, *Moto Revue* propose...

De grouper tous les spectateurs qui désirent se rendre à la course de la côte fameuse.

Ce n'est pas loin, en partant de la porte d'Orléans, la route nationale Paris-Orléans jusqu'à Antony. Aussitôt la traversée d'Antony, prendre la route d'Orsay-Limours, route nationale 188 et c'est... tout droit ! Une petite chevauchée de 25 km. au plus.

Dans ce cas, nous demandons aux motocyclistes et automobilistes qui désirent venir, de se grouper le matin du 4 décembre, en face du vélodrome Buffalo, près des Etablissements René Gillet à Montrouge, à 500 m. de la porte d'Orléans.

Une entente a été conclue entre *Moto Revue* et l'organisateur, afin d'assurer les meilleures places. Un parc fermé sera assuré à toutes les machines des participants, à nos adhérents.

Et comme le temps seul est juge de la course, il a été décidé que, pour offrir le maximum d'intérêt, la course aura lieu, soit le matin, soit l'après-midi s'il ne fait pas beau le matin. Donc, le déplacement sera toujours assuré d'un beau spectacle.

Et, que l'épreuve se déroule le matin ou

l'après-midi, le déjeuner du midi sera dégusté en groupe, en un restaurant choisi par avance.

Pour nous faciliter la tâche, envoyez-nous votre adhésion de principe, afin de savoir sur combien de déjeuners nous sommes en mesure de compter. Quoi qu'il ne s'agisse pas d'un rallye organisé, venez nombreux à la course de côte de Gometz.

Le Rendez-vous

Dans notre prochain numéro, nous donnerons toutes indications à ce sujet. Lire aussi en dernière heure *L'Auto*, *L'Echo des Sports*, *L'Intransigeant*, *La Liberté*, *Les Sports*.

Le M. C. de Versailles a un calendrier

Pour débiter la saison, il organise une Coupe d'Hiver :

Le 5 novembre eut lieu la première éliminatoire sous la dénomination de Coupe de l'heure. Le circuit routier adopté était de 4 km. 300, 7 virages, 2 cassis : la pluie en sus, et le nom de Coupe d'Hiver était mérité. 175 cmc. — Kornberger (43 km.) (Kiss Chauvin).

250 cmc. — Robineau (51 km. 600) ; Mathis, 350 cmc. — Bauchy (60 km. 200) ; Ragot, Lesprier (chute).

500 cmc. — Delorme (62 km. 400) ; Benajmin.

Sous la direction de nos amis Schubler, Fournier, Josse et Gardé.

La deuxième épreuve eut lieu le 20 novembre, en un concours de régularité. Le 4 décembre, Brevet d'estafette. Le 18 décembre, Course de côte et 500 m. arrêté.

Les engagements sont reçus à *Moto Revue* et au M. C. Versailles, 1, rue G. Clemenceau, Versailles.

Coupe d'Hiver de Moto Revue

La saison des rallies d'été est close : l'hiver, saison moins intéressante pour nos motocyclistes, ne doit cependant pas nous obliger à rester enfermés dans nos logis surchauffés. Que pensez-vous d'une Coupe d'Hiver, répartie en trois séries de rallies dont la première épreuve serait le

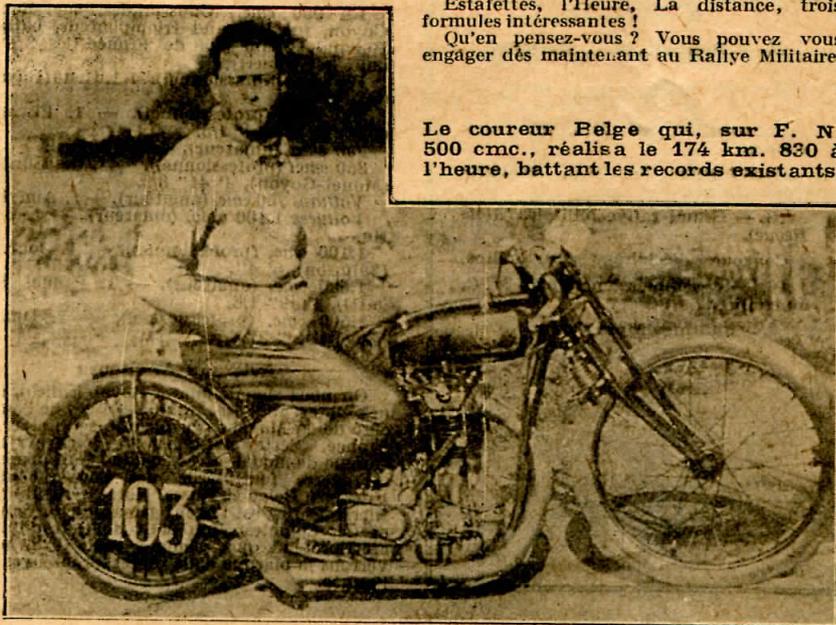
Rallye Militaire du 18 Décembre

Une seconde épreuve dite Rallye de l'Heure aurait lieu vers janvier et la troisième, finale de la coupe, reprendrait la formule réglementée très prisée de tous.

Estafettes, l'Heure, La distance, trois formules intéressantes !

Qu'en pensez-vous ? Vous pouvez vous engager dès maintenant au Rallye Militaire.

Le coureur Belge qui, sur F. N. 500 cmc., réalisa le 174 km. 830 à l'heure, battant les records existants.



Le Banquet de l'A. C. de l'Île-de-France

En vue de fêter l'inscription de son 10.000^e membre, qui n'était autre que M. Gaston Vidal, l'A. C. de l'Île-de-France avait organisé samedi dernier, dans un magnifique salon de l'hôtel Continental, un banquet qui, grâce aux soins vigilants de MM. Michel et Anfray, fut en tous points réussi ; Lonne table et brillante société.

Parmi les personnalités groupées à la table d'honneur autour de M. André Tardieu, ministre des Travaux Publics, on remarquait :

MM. le comte de l'Aigle, président de l'A. C. de l'Île-de-France ; le comte Robert de Vogüé, président de l'A. C. de France ; Reibel, député, Gaston Vidal, ancien ministre ; vicomte de Rohan, président de la Commission Sportive de l'A. C. ; baron Petiet, président de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'automobiles ; Kempf, président de la Chambre de Commerce de Paris ; le général Maurin, membre du Conseil Supérieur de la Guerre ; le marquis de Dion Prevel, sénateur ; Ch. Bertrand, député ; le comte d'Andigné, conseiller municipal de Paris ; Ausel, président d'honneur au T.C.F. ; Pineau, directeur de l'Office National des Combustibles Liquides ; Georges Prisse, vice-président de l'A. C. de l'Île-de-France ; Hogan, délégué de l'Automobile Club d'Amérique ; Michel Missoffe, député ; Singher, président de l'A. C. O. ; Le Beau, préfet de l'Oise ; Migette, chef du 3^e Bureau de la Sûreté ; Penancier, sénateur ; le lieutenant-colonel Ferrus, président de la Commission Technique de l'A.C.F. ; Connat, secrétaire général de la Préfecture de Seine-et-Oise ; Victor Breyer, directeur de l'*Echo des Sports* ; Cravoisier, vice-président départemental de l'A. C. I. F. ; Louis Delage, président de l'Association des Anciens Elèves des Arts-et-Métiers ; Le Coz, maire de Versailles ; le général Nogues, commandant l'Ecole d'Application d'Artillerie de Fontainebleau ; le lieutenant-colonel Dumenc ; Le Gentil, sous-préfet de Seine-et-Marne ; Robert Delanay-Lelleville, président d'honneur de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles ; Parent, inspecteur général des Ponts et Chaussées ; Blanchet, vice-président départemental de l'A. C. de l'Île-de-France ; Louis Bréguet, président de la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques ; le baron Walkenauer, président de la Commission Centrale des Automobiles ; Bouloche, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de l'Oise ; Mayer, inspecteur général des Ponts et Chaussées ; le comte Laurent de Moussac, de l'A. C. de France ; Ch. Viriot, membre de la Commission de Tourisme de l'A. C. de France ; Dumanois, directeur technique de l'Office National des Combustibles ; Cormier, président de la Chambre Syndicale des Agents de l'Automobile ; Hippolyte Panhard, président d'honneur de la Commission de Tourisme de l'A. C. F. ; Maringer, membre du Conseil d'Administration de l'Office National de Tourisme ; le lieutenant-colonel Chapuis, commandant le 19^e Escadron du Train des Equipages ; le baron de Lavillon, président de la Commission Sportive de l'A. C. de l'Île-de-France, etc. etc.

Au champagne, M. le comte de l'Aigle, président de l'A. C. I. F., remercia les personnalités présentes ; puis M. le comte R. de Vogüé, président de la F. N. C. A. F. ; notre confrère Victor Breyer, au nom de la Presse ; Gaston Vidal, le 10.000^e membre ; puis M. le ministre des Travaux Publics, exposa ce que devait être la politique routière de la France, et, après avoir rendu hommage aux beaux efforts des Automobile Clubs régionaux et du service des Ponts et Chaussées, fit un vibrant appel à l'union étroite des Pouvoirs publics, des constructeurs, des groupements automobiles, etc. pour obtenir la rectification de notre réseau routier.

Excellente soirée qui a démontré la belle vitalité de l'A. C. I. F. qui compte dans sa zone d'action quatre départements de l'Île-de-France.

Le banquet était présentée par son directeur C. Lacombe.

M. C. M. quès-à-co ?

Votre manque d'homogénéité est une grave erreur : comment voulez-vous que les jeunes gens s'y reconnaissent, alors que nous-mêmes, nous pataugeons ? De tournée à la Toussaint, vers quelques pins de l'Est, nous reçûmes un monceau de félicitations, de dolé nces aussi. Et lorsque, reven à notre bureau, nous fîmes la lessive de toutes les paperasses ramassées en cours de route, nous trouvâmes bien des doutes dans notre collection. M. C. M. ? Plusieurs papiers sous ce titre, nous firent tiquer ! L'un était du M. C. M. de Marseille, club très florissant sans doute, et nous fîmes surpris de lire la supplique d'un rallye de *Moto Revue* dans la région du M. C. M. D'accord, ce n'est pas non, mais cela nous semblait ardu de prime abord : et nous comprîmes qu'il s'agissait du M. C. M. de la Marne à Reims ; ce qui n'empêchait pas le M. C. M. (celui de la Meuse, cette fois !) de nous demander également des bons coups de main à l'occasion. Allons, de l'ordre !

Les douanes prohibitives

Nous avons annoncé en son temps, un peu avant le Salon, la terrible augmentation des droits de douane qui vient d'accabler la fabrication américaine. De l'avis même des constructeurs français, nous avons dit combien cette aggravation des droits était maladroite, car par sa conception même, l'industrie américaine ne pouvait nullement, par son importation chez nous, constituer le moindre danger pour l'industrie motocycliste française.

Par exemple, les tarifs passés antérieurement dans *Moto Revue* par Harley-Davidson ont pu prêter à cette confusion, du fait qu'ils étaient mentionnés nets de douane ; ces prix sont en effet susceptibles d'être modifiés suivant les tarifs de douane, le cours des changes. A ce sujet, nous croyons savoir qu'une réclamation a été faite par les agents français de marques de motos américaines, au sujet du relèvement très sensible des droits de douane, et nous espérons que cette réclamation pour dégrèvement faite au ministre du commerce recevra très prochainement une solution favorable.

L'A. C. F. est actif

Le mardi 22 novembre, l'A. C. F. a tenu une réunion de la Commission Consultative des Constructeurs, en vue de l'établissement des Grands Prix de 1929 : ce qui est remarquable, c'est l'union complète des Constructeurs, des journalistes et des coureurs qui ont eu droit de consultation. Souhaitons que les résultats d'une telle réunion soient appréciables.

UN GRAND CONCOURS

d'usure de moteurs va être organisé par *Moto Revue*

La suggestion que nous avons donnée récemment d'organiser un concours de moteurs a rencontré de chaleureuses adhésions de la part des constructeurs, des félicitations de la part du public et des encouragements de tous les motocyclistes.

Essayer d'user un moteur de motocyclette dans les conditions normales de la circulation, avec toutes les difficultés que cet organe est susceptible de rencontrer, voilà de quoi faire tressaillir d'aise la majorité des motocyclistes.

A peine notre idée était lancée qu'elle prenait corps. Le premier engagé, celui qui de tout droit aura le n° 1 est la maison Duten, bien connue de notre monde. Avant même de connaître les conditions qui seront très dures de l'épreuve, Duten a voulu immédiatement montrer que ses moteurs sont irréprochables (ce que nous savions déjà) et qu'il ne craignait nullement aucune critique quant à sa durée, à sa résistance, à son rendement. Durant notre épreuve militaire du 15 novembre, plusieurs constructeurs ont souscrit à notre idée de grand cœur.

La formule

Que sera la formule ? Nous avions, tout d'abord, songé à incorporer ce concours dans notre épreuve d'éclairage. Nous avions plusieurs adhésions dans ce sens : cependant il faut reconnaître que c'était mettre la charrue avant les bœufs et malgré la pressante sollicitation des maisons d'éclairage, il nous faut séparer les deux épreuves, car l'échec même intempestif d'un bon moteur peut occasionner l'abandon injustifié d'une excellente maison d'éclairage, et le but ne serait pas atteint.

Du point de vue épreuve, nous pouvons d'ores et déjà établir certains points qui seront à la base de notre concours. L'usure et la durée sont les conditions primordiales : mais il sera nécessaire d'établir certaines règles pour permettre à chacun de participer avec son maximum de chances. Le vainqueur dans chacune des catégories normales 175, 250, 350, 500, 750 et 1 000 cmc. sera celui qui aura réussi le tour de force de tourner encore alors que tous les autres concurrents auront dû céder pour quelque raison mécanique, physique ou chimique que ce soit.

Deux thèses s'affrontent !

On nous demande déjà de tous côtés de quelle façon matérielle se réalisera le fameux concours d'usure dont la portée sera immense et que, chaque année, nous organiserons de façon à permettre à chacun de se rendre compte de l'effort annuel de notre construction.

Calendrier Sportif

NOVEMBRE

- Championnat du M. C. Marseille.
- 26. — Rallye tourisme (A.C. Tunis).
- 27. — Côte de Californie (A.C. Nice).

Calendrier des Clubs

NOVEMBRE

- 20. — Rallye du M. C. Marseille.

DECEMBRE

- Constitution du M.C.C.F. (*Moto Revue*).
- Constitution du M.C. Scolaires (*Moto Revue*).
- 18. — Grand rallye militaire (*Moto Revue*).
- Concours d'éclairage pour motos.
- 16. — Assemblée générale du M. C. Marseille.

Banquet Moto Revue



Sur route ou sur vélodrome ?

Idee qui rencontre les sympathies de la plupart des constructeurs et qui permettra à chacun de disposer des instants de loisir pour aller se rendre compte de visu de la valeur de moteurs en jeu. Le changement des conducteurs, le ravitaillement en essence devront être prévus. Cependant il ne faut pas oublier que nous contraindrons aussi les concurrents à certaines règles de consommation, car il ne faut pas que ce concours tourne à la débauche de carburant ou de lubrifiant. Il faut que le but pratique soit à la base même de l'épreuve.

Au ban dans une des nouvelles salles de réception de *Moto Revue* ou ailleurs

Autre idée qui sourit aussi et plus particulièrement à nos jeunes qui pourront à loisir disséquer et vanter leur marque préférée, déchirer à belles dents le moteur du voisin. à moins que le résultat ne leur soit défavorable.

Cette dernière formule nous semble, a priori, moins démonstrative ? A chacun de nous dire ce qu'il en pense !

Le M. C. Dyonisien est de plus en plus actif

La réunion du 8 novembre 1927 fut très chargée si l'on en juge par le compte rendu.

Un vœu d'une fédération de tous les Clubs de France a été adopté à l'unanimité : les premières démarches sont déjà envisagées.

La Conférence faite par M. Albessard assisté de MM. Kerboul et Gallet, externes des hôpitaux de Paris a été très appréciée de toute l'assemblée qui ne leur a pas ménagé ses applaudissements.

Il est à regretter que les quelques motocyclistes absents n'aient pu profiter des conseils des orateurs dont ils auraient tiré un énorme profit.

Le banquet annuel suivi de bal aura lieu le samedi 10 décembre au siège du M. C. D., café-restaurant de l'Industrie, 27, rue du Chemin-de-fer à Saint-Denis.

On peut se faire inscrire dès maintenant. La prochaine réunion le jeudi 1^{er} décembre, dernière date pour l'inscription au banquet.

A cette réunion aura lieu une conférence touristique du plus haut intérêt.

Le Comité insiste à ce que tous les sociétaires soient présents.

Les Championnats du M. C. de Marseille

Les Championnats du M. C. de Marseille ont été disputés, le 20 novembre, sur l'Autodrome de Miramas, terminus d'un rallye organisé à Marseille, Salon et Avignon.

Les diverses épreuves ont été disputées de façon parfaite et en toute régularité.

En 350 cmc., Gaussergues, sur Monet-Goyon, fut le grand triomphateur, battant Rolland, Cham pion de France (les 2 avec huile kervoline.)

175 cmc. (professionnel). — 1. René (Ravat), en 7' 6" 1/5.

250 cmc. (professionnel). — 1. Piscaglia (Ravat), 5' 50" 1/5.

350 cmc. (amateur). — 1. Luporsi.

350 cmc. (professionnel). — 1. Gaussergues (Monet-Goyon), 4' 41" 3/5.

Voitures 750 cmc. (amateur). — 1. Amérigo.

Voitures 1.100 cmc. (amateur). — 1. Boutin.

1.100 cmc. (professionnel). — 1. Jourdan (Salmon), 5' 4".

1.500 cmc. (amateur). — 1. Paniel (Bugatti), 4' 49" 1/5.

1.500 cmc. (professionnel). — 1. Dufour (Bugatti), 6' 2" 4/5.

Avis aux Amateurs

On nous signale que la Royal Enfield, une des motos anglaises les plus prisées de l'autre côté de la Manche, va bientôt se trouver en France. Cette marque qui construit une gamme de modèles très étendue était pendant la guerre fournisseur des Gouvernements Français, Belge et Russe. Notre sympathique Pierre Psalty est l'agent général de la France et des Colonies. Mon petit doigt trop indiscret prétend que, pendant tout 1928, nous verrons la marque dans toutes les épreuves de l'année.

Le Moto Camping Club de France (M. C. C. F.)

Les projets d'insigne sont multitude

Nous recevons jusqu'au 1^{er} décembre les projets d'insigne du M. C. C. F. Les dessins nous arrivent en bataillons serrés et tous plus jolis, plus mignons, plus artistiques les uns que les autres. Quelques-uns, certes, sont antidiluviens, l'intention est bonne. D'autres font trace d'un goût esthétique très marqué : vraiment, nous avisons raison de proclamer que notre sport réunit des éléments intéressants. Les cent francs du premier prix vont être difficiles à attribuer. Afin donc de laisser toute chance à chacun des concurrents, voici ce que nous avons décidé.

Les conditions d'élimination

A la date du 1^{er} décembre, tous les envois reçus, groupés seront soumis à un jury ainsi composé :

MM. Josse et Gauthier, les excellents dessinateurs de *Moto Revue* retiendront, sans limitation de nombre, tous les dessins reçus. Ils élimineront tous ceux des projets qui dénotent une ignorance réelle des règles de l'art, tant du point de vue réalisation technique que pratique.

Les dessins éliminés seront soumis à l'appréciation impartiale de notre secrétaire-général et ensuite de notre directeur : eux qui, cependant, auront été jugés susceptibles d'être retenus seront regroupés avec les excellentes réalisations du premier choix.

Tous les dessins intéressants seront clichés et reproduits dans *Moto Revue* avec annotation des différentes spécifications de couleurs ou de réalisation des auteurs.

Chaque dessin comportera un nouveau numéro d'ordre, sans aucun mention d'auteur, et nos lecteurs resteront seuls juges suprêmes de la meilleure réalisation.

Les 10 premiers dessins recevront dans l'ordre un prix : nous nous réservons cependant le droit strict de choisir pour l'insigne de boutonnière et l'insigne de fanion l'un ou les deux premiers projets qui répondra le mieux à la réalisation de notre programme.

Les 63 nouveaux projets reçus

Nous avons publié dans notre numéro 244 les 35 premiers envois reçus. Voici les nouveaux projets qui viennent grossir le nombre des concurrents et mettre obstacle aux désirs de ceux de la première heure :

24. M. Menand, Paris.
- 24 bis. M. Menand, Paris.
- 24 ter. M. Menand, Paris.
25. G. Cassan, Salin-de-Giraud.
26. H. Deslieux, Paris.
27. Ch. Blan, Esch-sur-Alzette.
- 27 bis. Ch. Blanc, Esch-sur-Alzette.
- 27 ter. Ch. Blan, Esch-sur-Alzette.
28. J. Durel, Paris.
29. A. Gire, Paris.
- 29 bis. A. Gire, Paris.
30. M. Guichardot, Houilles.
31. J. Breton, Les Roches, Verneuil.
32. R. Petit, Tours.
33. Morin, Vendôme.
34. Ch. Colomb, Levallois-Perret.
35. R. Picot, Le Mans.
36. M. Peillon, Izleux.
37. A. Charlin, Lyon.
- 37 bis. A. Charlin, Lyon.
38. Hureau, Ermont.
- 38 bis. Hureau, Ermont.
39. And. Bordron, Saint-Ouen.
- 39 bis. And. Bordron, Saint-Ouen.
40. G. Divol, Paris (11°).
- 40 (1). G. Divol, Paris (11°).
- 40 (2). G. Divol, Paris (11°).
- 40 (3). G. Divol, Paris (11°).
41. M. Marin, Meyzieu.
42. P. Berthelin, Troyes.
- 42 bis. P. Berthelin, Troyes.
43. Charpentier, Paris.
44. H. Barbereau, Bordeaux.
45. J. Dubarry, Toulouse.
46. Mérentier, Marseille.
47. H. Wiltshire, Castillon.
48. P. Bessière, Neuilly.

49. G. Albert, Lunel.
50. Y. Jacquier, Saint-Germain.
- 50 bis. Y. Jacquier, Saint-Germain.
- 50 ter. Y. Jacquier, Saint-Germain.
- 50 Quater. Y. Jacquier, Saint-Germain.
51. L. Chinox, Paris.
52. R. Ortet, Pré-Saint-Gervais.
- 52 bis. R. Ortet, Pré-Saint-Gervais.
53. F. Moreaux, Villeneuve-la-Garenne.
- 53 bis. F. Moreaux, Villeneuve-la-Garenne.
- 53 ter. F. Moreaux, Villeneuve-la-Garenne.
- 54 (1). Dogilbert, Chatou.
- 54 (2). Dogilbert, Chatou.
- 54 (3). Dogilbert, Chatou.
- 54 (4). Dogilbert, Chatou.
- 54 (5). Dogilbert, Chatou.
- 55 (1). R. Gallé, Saint-Leu.
- 55 (2). R. Gallé, Saint-Leu.
- 55 (3). R. Gallé, Saint-Leu.
- 55 (4). R. Gallé, Saint-Leu.
56. H. Paratte, Saint-Etienne.
57. R. Jungbluth, Paris.
58. S. Soulié, Neuilly.
- 58 bis. S. Soulié, Neuilly.
59. Bourgeois, Le Havre.
60. Collet, Paris.

Ainsi donc, avec les 35 premiers projets, cela nous donne 98 dessins à ce jour.

Dépêchez-vous à nous adresser vos réalisations, le 1^{er} décembre, il sera trop tard.

Rectifions un lapsus !

Le n° 1, d'ailleurs excellent, que nous avions publié, n'est pas de M. Savy mais de M. Hunziker au Kremlin. C'est le n° 3 à qui appartient le dessin de M. Savy. Rendons à Hunziker son dû...

De nouvelles adhésions

Parmi les nouveaux adhérents au Moto Camping Club de France (M. C. C. F.), notons :

- M. Dupeyrat, à Paris.
- M. Jungbluth, à Paris.
- M. Fringuet, à Paris.
- M. Gany, Le Vésinet.
- M. Chaillou, à Paris.

Ce qui nous surprend, c'est le nombre insinifiant d'adhérents au M. C. C. F. dans les auteurs du projet d'insigne. Nous les avisons que nous n'en accepterons au M. C. C. F. que s'il nous font parvenir leur adhésion écrite et bien spécifiée.

La réunion constitutive et l'organisation

D'ici quelques jours, chacun des adhérents sera invité individuellement à nous dire ce qu'il compte nous offrir comme participation effective au M. C. C. F. Il ne sera réclamé aucune cotisation de quelque sorte que ce soit. Par contre, les adhérents s'engageront à porter, dans toutes leurs sorties, l'insigne officiel du M. C. C. F., soit à la boutonnière, soit sur la moto ou le sidecar ou la voiturette.

Chaque participant sera invité à nous dire quelle fonction particulière il se croit susceptible de remplir dans le nouveau groupement.

Nous ne désirons pas constituer une organisation du système routinier actuel qui contraindrait les membres participants à se plier aux exigences, aux absences, aux nonchances de certains élus dénommés présidents, trésoriers, tous titres de la vanité humaine. En conséquence, nous avons créé un Comité directeur autonome, lequel est composé des personnalités qualifiées pour la conduite du M. C. C. F.

Ce Comité, seul responsable de l'activité du nouveau groupement, vient d'être établi à *Moto Revue* qui devient le siège social du M. C. C. F.

Le Comité directeur est composé du directeur de *Moto Revue* assisté du secrétaire général et de quelques-uns de nos premiers et ardents participants de nos rallies-campings.

Le Comité directeur établit les directives, accepte ou refuse les adhérents, organise les rallies et provoquera toutes les actions touristiques et sociales que réclameront les adhérents.

Par contre, il nous faudra un noyau de campings actifs, prêts à se transformer en Comité d'Initiative, Comité des jeux, Chefs de troupe, Chefs de matériel, etc... Chacun voudra bien répondre selon ses goûts à notre appel.

Les tentes et le matériel

Nous avons cru devoir sortir de notre ligne de conduite actuelle et nous faisons un appel à tous et plus particulièrement aux fabricants de tentes et de matériel de camping en vue de la saison prochaine.

Nous serions heureux que chacun de nous dise le modèle de tente idéal qu'il conçoit.

Nous connaissons maintenant les difficultés du transport de la tente en moto ; diverses réalisations ingénieuses nous ont été données par nos adhérents des derniers rallies.

Nous mettons au concours le modèle de tente idéal. A chacun de nous fixer.

Notre but est de trouver le type parfait qui nous convient. Ce type pourrait être ensuite constitué, sous notre égide, en série. Mieux nous serions heureux de pouvoir céder à tempérament le modèle choisi à nos adhérents de façon à leur permettre d'acquiescer un matériel excellent à tous points de vue.

Fabricants, envoyez-nous vos suggestions et vos possibilités.

Un rallye monstre

Nous pouvons annoncer d'ores et déjà que dès le début du printemps nous organiserons de nombreux campings. Notre programme a déjà prévu un rallye monstre pour la Pentecôte. La leçon du Bol d'Or nous a été fructueuse et nous avons décidé, en accord avec l'organisateur de la classique épreuve, de grouper en un campement formidable tous les spectateurs du Bol d'Or 1928. Songez qu'à Saint-Germain, où aura lieu la course cette année, on compte près de 150.000 spectateurs qui se déplacent. Le nombre serait encore plus élevé si la question nocturne était résolue.

Moto Revue prend dès maintenant en main l'organisation des « spectateurs ». Plusieurs centaines, peut-être un millier de tentes sont prévues ; danses, bal de nuit ; fête champêtre, tout concourra au succès de la grande épreuve. A chacun de nous aider dans la mesure de ses moyens.

L'épreuve de régularité du M. C. Nice

Sur le parcours Nice-Cannes-Saint-Raphaël-Dracuzignan - Grasse - Nice, a été courue l'épreuve de régularité organisée par le Moto Club de Nice le 13 novembre.

Motos 175 cmc. : 1. *ex-æquo* : Olivero Binda, Peano, Audoly, Brooke.

250 cmc. : 1. *ex-æquo*. Tinetti, Torelli, Dulbacco, Chéret.

500 cmc. : 1. *ex-æquo* : Villanova, Mil e, Tabarant, Maggiore, Jérôme, de Caste lo, Bruzzone, Schilder, Salignon, Martin, Bena Eignet, Mexer, Rossi.

1.000 cmc. : 1. Sanine.

Sidecars 350 cmc. : 1. *ex-æquo* : Sauvan et Cuvelier.

1.000 cmc. : 1. Zalezzi, 6 points.

Cyclecar 500 cmc. : 1. Michel.

1.600 cmc. : 1. *ex-æquo* : Bret, Tallet et Laggery.

Course du Nice. — Equipe Harley avec Sanine, Meyer et Millo.

Cette épreuve a été attristée par un accident. L'un des concurrents, Baraya, en prenant un virage à trop vive allure, ne vit pas un tramway de la ligne de Cagnes qui venait en sens inverse et alla se jeter contre le lourd véhicule.



La boîte de vitesse française a atteint la perfection



Parmi les organes qui composent les parties essentielles d'une moto, la boîte des vitesses n'est pas la moins utile. Un certain nombre de machines légères ne sont pas encore équipées de cet appareil : d'autres, pour des raisons d'économie, de revient ou de convenances sont équipées de boîtes de vitesses qui sont loin de donner toute satisfaction à l'usager : la plupart du temps ce sont des boîtes étrangères et la crise monétaire a eu tôt fait de rendre inabordable de tels montages sur nos motos françaises. Un autre inconvénient avait surgi : les boîtes anglaises, par exemple, étaient réputées comme l'idéal, la perfection. Cette idée, ancrée dans nos cerveaux, a tellement fait son chemin, qu'il est courant de rencontrer de parfaits motocyclistes qui sont tout étonnés lorsque nous mettons en parallèle certaines constructions nationales avec les conceptions étrangères. Gnome par exemple équipe ses machines d'une boîte de vitesses de chez lui, réellement merveilleuse à tous points de vue. Mais ce que demandent nombre d'usagers, c'est un modèle standard qui leur permette d'équiper leur machine sans le souci de modifications intempestives. Un autre constructeur français s'est aussi lancé dans cette voie et sa réalisation a, du coup, égalé la meilleure des constructions étrangères. Les usines Picard construisent des boîtes standard ; ainsi, comme nous l'avons dit, la boîte 4 vitesses C. Picard, est d'encombrement réduit. Elle est du type à pignons toujours en prise et à clabots, système le plus employé et offrant le plus de solidité.

L'embrayage est à disque unique garni de lièges rectifiés de grande section. Ce système donne une très grande adhérence, pas de patinage et facile à changer.

Les pignons sont en acier spécial et montés sur roulements à billes de section largement calculée. Le kick-starter, bien établi, donnera de bons résultats et de bons départs.

Ces résultats n'ont été obtenus que par une constante étude de fabrication, sans cesse améliorée, et que seule permet la fabrication et la spécialité dans un appareil déterminé.

Les Etablissements C. Picard ont été les premiers à fournir des boîtes de vitesses françaises à nos constructeurs nationaux, et la place qu'ils occupent maintenant démontre de façon la plus satisfaisante, combien leurs appareils ont plu et démontrent leurs qualités. Ce qui a décidé bien des constructeurs de prendre chez eux des appareils qu'autrefois on allait chercher bien loin et payer très cher.

Possédant une boîte française, vous avez la certitude qu'en cas de réparation vous aurez de suite la pièce nécessaire à la remise en état de votre boîte. Pas d'immobilisation, pour une machine qui fournit un travail journalier, et des prix établis en francs français. Vous vous mettez ainsi à l'abri de certaines surprises désagréables.

En plus des boîtes 2 vitesses, qu'il sort pour les machines 175-250 cmc., C. Picard livre actuellement en grande série un nouveau modèle 4 vitesses spé-

cialement étudié pour les machines actuelles de 175, 250, 350 et 500 cmc. que l'on destine au sport ou au tourisme, en solo, duo ou sidecar. Pour les motos utilitaires une boîte 2 vitesses avec kick est largement suffisante.

Par une étude approfondie des formes et l'heureuse conception de la pignonerie, cette boîte 4 vitesses offre le gros avantage de ne pas être plus encombrante qu'une 3 vitesses, ce qui lui permet de se monter très facilement sur les 175 cmc. auxquelles l'on désire adjoindre un sidecar ou un tan-sad. De plus, cette boîte à 4 rapports sera indispensable pour les régions montagneuses.

Nous avons entendu des profanes dire : « Pourquoi 4 vitesses sur des motos de 175-250. »

Beaucoup de motocyclistes se figurent que la boîte 4 vitesses n'était destinée qu'aux grosses motos. Erreur profonde. Plus la cylindrée diminue, plus il faut de rapports et ceci est très compréhensible, les 4 rapports permettent de faire travailler le moteur plus normalement sans à-coups aux différents efforts qu'il aura à fournir (démarrage souple, reprises plus régulières, multiplications variées) permettent de *passer partout* et marcher en palier à la vitesse que l'on désire et sans faire tourner le moteur dans le vide.

Ne voit-on pas aussi des cyclecars 350 cmc. équipés avec 6 vitesses ? Nous remarquons également que des constructeurs de voiturettes 750-1.100 cmc. équipent leurs châssis avec des 4 vitesses.

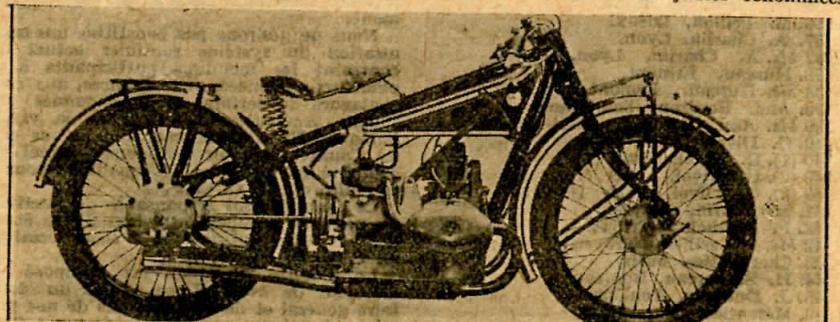
La B. M. W.

Que de visiteurs, que de visiteurs devant le stand de la seule, de l'unique marque allemande parue au Salon de Paris. Rentrée très curieusement attendue : la foule ne fut certes pas déçue, et la moto noire avec filets blancs et bleus, couleurs bavaroises, fut disséquée férocement d'abord, favorablement ensuite par de nombreux connaisseurs : Une B. M. W. d'ailleurs fut pendant plusieurs jours garée près de la moto personnelle de notre collaborateur, sur la place du Grand Palais ; les Parisiens purent comparer les deux conceptions : l'unanimité fut complète ; la superbe Gnome à culbuteurs ne put, ni en mal, ni en bien, être mise en parallèle avec sa voisine la B. M. W. Le hasard fut un dieu et B. M. W. conquiert les suffrages pour sa conception, nouvelle à nos yeux, au même titre que notre firme française.

Curieuse en effet : vue de face, c'est un bloc, une masse d'un équilibre parfait, caractéristique connue d'outre-Rhin. Vue de côté, c'est la machine de ligne impeccable, aux courbes ondoyantes, sans la raideur à laquelle nous nous attendions. Joli flat-twin à 2 cylindres opposés, en 4 temps dont l'équilibrage est de ce fait réussi : n'avons-nous pas connu l'A. B. C. qui fut une heureuse réalisation mécanique ? Et puis, quelle régularité du cycle, pas de bruits anormaux ; le flat-twin a droit à plus de faveur chez nous : il le mérite hautement.

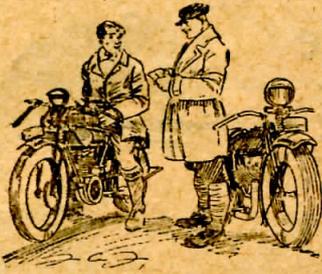
Nous signalerons en outre que les culasses sont en aluminium et les sièges de soupapes rapportés tout en fonte. On a longtemps, à l'époque des stocks, parlé de l'ovalisation des cylindres, épidémie contagieuse que nous avons eu beaucoup de mal à enrayer à l'époque ; il y avait du vrai, la construction moderne a fait justice du grief ; mais en flat-twin, impossible de craindre un tel fléau et c'est heureux, B. M. W. nous a surpris par son fini, par sa belle présentation et surtout par sa mécanique de précision :

on reconnaît le soin coutumier de nos voisins dans leurs conceptions industrielles. Aussi *Moto Revue* se doit, en toute impartialité, de revenir sur la B. M. W. et, sous peu, nous étudierons techniquement la B. M. W. qui doit retenir l'attention des amateurs de beaux engins. D'ailleurs, nous conseillons à ceux qui n'ont pu admirer la moto allemande au Salon d'aller de notre part chez Bastide, chargé de l'agence de France. Nul doute qu'un excellent accueil soit fait par l'excellent fabricant de jantes renommées.



La B. M. W. est une très belle machine à bloc moteur bicylindre flat-twin.

Nos Consultations Techniques



Silence et échappement

Je suis possesseur d'une moto Terrot, 3 CV, 2 temps, 250 cmc, double échappement, type R. S Confort 1927.

Cette moto est munie d'un pot d'échappement cylindrique de grand volume (32 cm. de long, 10 cm. de diamètre).

Ne pourrais-je pas supprimer ce pot et adapter deux tubes d'échappement allant jusqu'à l'extrémité arrière et munis de silencieux « queue de poisson ».

Quel devrait être alors le diamètre de ces tubes, afin de ne créer aucune contre-pression ? Existe-t-il des maisons spécialisées dans la fabrication de ces tubes d'échappement.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma profonde considération.

M. Armando André
(Abonné 70955).

Saint-Mandrier (Var).

Il ne faut modifier qu'avec une très grande prudence le système d'échappement d'un deux temps. Le pot d'échappement à l'avantage non seulement d'atténuer le bruit, mais de régulariser l'écoulement des gaz brûlés. Etant de grande capacité, il ne freine pas les gaz, et nous ne croyons pas que vous augmentiez le rendement de votre moteur en le supprimant.

Si vous substituez deux tubes, il faut que ceux-ci aient le diamètre des tubes actuels allant des orifices d'échappement au silencieux.

Nous ne connaissons pas de maison spécialement consacrée à la fabrication de ces tubes. Vous auriez à acheter les tubes bruts à une maison d'accessoires, Mestre et Blatgé ou une autre, et à les façonner vous-mêmes, mais c'est un travail délicat et qu'il vaudrait mieux confier à un mécanicien.

Eclairage et klaxon

Je possède sur ma machine un équipement électrique Radio (dynamo 6 volts-phare-veilleuse-lanterne A. R.). Serait-il possible de brancher un klaxon sur la dynamo ou sur la pile (325 ou 250 v.). Dans ce dernier cas, l'avertisseur serait-il assez puissant et ne déchargerait-il pas très rapidement la pile ?

Ne pourrait-on pas alimenter le klaxon par une dynamo spéciale, genre Radio vélo (250 ou 450 v.), toujours à entraînement par le pneu ?

Ou plus simplement, ne pourrait-on pas réaliser un klaxon genre à manivelle ou à coup de poing, dont la rotation soit entraînée par un galet frottant sur le pneu.

R. de S., Seine, Poitiers.

Nous ne vous conseillons pas du tout l'emploi du klaxon électrique qui aurait bien vite mis votre pile à sec.

Impossible également d'employer pour le klaxon le courant alternatif d'une dynamo spéciale.

Quant au galet frottant sur le pneu, il est réalisable, mais le galet devra être appliqué sur le pneu avec une forte pression et, d'autre part, le klaxon sera rapidement hors d'usage.

Maglum va lancer un klaxon mécanique pour motos.

Hélas ! hélas !! hélas !!!

Ce n'est pas en vain qu'on s'adresse à toi, tes tuyaux sont toujours bons, les conseils toujours vrais, les avis toujours à suivre.

Si j'ai raison, tant mieux pour moi ; si j'ai tort tant mieux pour les copains automobilistes qui pourront être dans le même cas que moi, ils en feront leurs choux gras, mais, entre nous, j'aimerais avoir raison.

Pour ramener une voiture de Paris quand

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

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

celle-ci n'est pas déclarée, la maison nous détore un laisser passer, que nous payons et simple qui appartient aux garagistes seuls ou ceux faisant commerce de voitures.

Or donc, muni de mon W W, et ayant comme itinéraire Paris-Caen-Avranches, je partis donc le cœur léger, sans remords, croyant être en règle.

Tout se passa bien. A Villedieu, 22 kilomètres d'Avranches, je bijurquai sur Granville, railonnant ma route de 28 kilomètres. La route est épouvantablement atroce, pire que tout ce que vous pouvez imaginer, et ceci pour épargner ma voiture neuve. A Granville, un douanier... J'étais arrêté, il me demanda mes papiers, je les exhibai et il déclara me faire une contravention pour déviation d'itinéraire. J'admets la contravention, mais où l'affaire se corse, c'est que, un mois après, c'est-à-dire, ces jours-ci, je reçois un avertissement d'avoir à verser immédiatement 306 fr. 80 à la régie et ceci pour droits fraudés, amende, frais, etc...

J'avais avec moi mes deux enfants ; la voiture que je remenais était une Citroën cabriolet, vendue à un client.

Il me semble, et beaucoup sont de mon avis, que j'ai le droit de ramener qui bon me semble puisque nous payons le laisser-passer.

Je viens de recevoir un dernier avertissement à payer sans retard ; j'ai donc payé, me promettant bien de demander aide et conseil.

Donc, mon cher Moto Revue, que ferais-tu à ma place, suis-je dans mon tort ? En ce cas avertis en les copains pour qu'ils ne viennent pas apporter bêtement leurs gros sous à une administration qui se fout de nous dans les grandes largeurs. Suis-je dans mon droit ? Alors, conseille-moi et dis-moi ce qu'il faut faire pour faire rendre gorge à cette pieuvre insatiable qu'est la Régie !

Et explique-moi pourquoi les agents de la régie de Paris ne sont pas en faction aux portes des usines pour poisser tous les automobilistes dans mon cas.

L. RIGOLET,

du garage de la gare, Avranches.

Hélas ! hélas ! c'est le douanier, le douanier inexorable et cruel qui a raison. Aucune déviation d'itinéraire n'est autorisée dans votre cas. A Paques, nous nous rendions à Paris avec un itinéraire déterminé et un W W. Nous fûmes sages et suivîmes la route prescrite. Et nous fîmes bien, car un pandore nous demanda nos papiers.

Désolés de ne pouvoir vous être utile puisque légalement vous êtes dans votre tort. La loi est peut-être bien stricte, mais elle se présume contre les abus.

Rodage des segments

Je vous serais très reconnaissant si vous daigniez me renseigner sur une question où beaucoup de mécaniciens sont en désaccord.

Etes-vous partisan du rodage des segments ? Il me semble à mon humble avis, que, lorsque l'on a ajusté des segments dans un cylindre bien rectifié, le rodage doit devenir nuisible, vu qu'après cette opération les parties ajustées des segments ne portent plus.



Vous me répondez, sans doute, « Ayez soin de tiercer vos segments ». En effet, Mais si les parties ajustées du premier segment, c'est-à-dire celui qui se trouve en contact direct avec les gaz ne portent pas par suite du rodage, voilà un segment qui n'est plus étanche, donc il laissera passer une certaine quantité de gaz qui se répandra autour du piston, entre le premier et le deuxième segment. Résultat, perte de puissance.

M. Guillaume Raymond,

Le rodage des segments n'est pas une opération sans risques surtout si on a des pistons en alliages légers d'aluminium ou de magnésium, car l'émeri s'incruste dans le métal de ces pistons. D'autre part, si le cylindre est ovalisé, on accentuera le mal. Le seul rodage à recommander se fait à l'huile, en entraînant le moteur avec un moteur électrique ou de n'importe quel autre moyen. Puis ensuite, suit le rodage sur la route qui demande 5 ou 600 kilomètres à allure réduite. L'émeri n'a jamais été une matière dont il faille conseiller l'introduction dans un moteur.

Quand on veut faire, sur un moteur neuf un ajustage très soigné, on enduit les segments (placés dans le piston) de rouge à polir délayé dans de l'huile, on fait aller et venir à la main le piston dans le cylindre, on voit alors certaines places où le rouge a été enlevé, ce sont les endroits qui frottent. On les abat alors très prudemment avec une lime douce, en veillant bien à ce que le segment soit toujours dans la même position. Depuis un grand nombre d'années nous n'avons qu'un segment par piston et malgré cela, une excellente compression, mais nous faisons toujours, avec le plus grand soin, ce travail de rectification. Quand les segments ne donnent plus de compression, la cause en est généralement à l'ovalisation du cylindre et le seul remède c'est le réalésage. Il ne faut, par exemple pas changer les galets d'un roulement sans changer l'axe et sans rectifier le chemin de roulement extérieur, il ne faut pas rendre une soupape étanche en la rodant patiemment, mais rectifier soupape et siège. Il suffit après d'un rodage insignifiant. Une révision ne doit pas être un replâtrage, mais une remise à neuf.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Nécrologie : V. Moret

Vincent Moret, champion de France 1923, sur Oriol, vint de disparaître subitement, emporté par une embolie. La crise de la saison avait porté un rude coup à ce charmant garçon, fervent motocycliste qui tenait, au 21 rue de Lourmel, Paris, l'agence Moto-sacoche et Oriol.

Il laisse une veuve et un petit garçon de 12 ans ; nous sommes persuadés que nos lecteurs, possesseurs des deux marques et aussi ceux qui ont à cœur de se solidariser n'oublieront pas le chemin de l'agence Moret et permettront à la petite famille éprouvée de surmonter les rudes difficultés actuelles. Moto Revue envoie ses sympathies émues à Mme Moret et à son petit garçon.

Notre confrère et charmant collaborateur Paul Henry, dont les vieux lecteurs de Moto Revue se rappellent encore... En sidécar, au pays des légendes... vient de perdre sa jeune femme de 25 ans. Horrible chose pour des âmes jeunes à qui l'avenir sourit ! Moto Revue prend part à la douleur de notre ami et de sa petite fille adorable.



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).



« Moto-Revue » a commencé l'offensive

Comment sont protégées nos chaînes de moto ? Les constructeurs semblent ne pas apporter aux transmissions les soins de protection qu'elles exigent ? Heureusement que les chaînes actuelles sont d'une solidité remarquable ? Ce ne doit pas être une raison pour les négliger. Le champion Rigoulet est, lui aussi, « très solide », et certes ! sa force ne l'autorise quand même pas à faire fi d'un manteau et cache-nez, contre les rhumes et bronchites perfides !!

Que nos constructeurs préservent nos chaînes des intempéries, d'une façon efficace, et ils auront bien mérité du motocycliste.

Le carter, $\frac{1}{2}$ carter, enveloppant, $\frac{1}{2}$ enveloppant, etc... actuels, ne sont à mon avis, que des ébauches ! La boue et le gravier ont trop beau jeu pour accomplir leur rôle néfaste de rongeur.

La difficulté ou le prix de revient, seraient-ils insurmontables pour nous doter de carter étanche, semblable au carter de chaîne d'entraînement de magnéto ?

Moto Revue a livré déjà de nombreuses batailles, toutes couronnées de succès, puisées sensées. Je me rappelle de la campagne pour l'adoption du pneu ballon !! Certains constructeurs étaient récalcitrants ? Aujourd'hui la lutte est bien gagnée. Ensuite il y eut la petite gué-guerre pour les « motos de plus de 9 ans », l'issue ne fait aucun doute, pas plus que pour l'adoption de la moto dans tous les corps de troupe de toutes armes. J'en arrive à conclure que Moto Revue, peut beaucoup pour les transmissions efficacement protégées. Le « carter protecteur intégral » est aussi indispensable au confort de toute la « mécanique », que le pneu ballon et la selle tout en ressorts le sont au confort du cavalier.

Abonné, n° 72.455.

Des critiques à notre adresse...

Abonné à votre Revue, je profite de ce que j'ai le temps pour vous adresser quelques réflexions qui vous en feront perdre un peu. Pardonnez-moi à l'avance.

A propos de votre référendum sur « Quel sujet désirez-vous voir traiter », je lis beaucoup d'essais de 350 500 et quelques 175.

Il me semble qu'il y a une cylindrée intermédiaire, la 250, qui augmente les possibilités des 175 sans être proche parente des locomotives. Or, on en entend très rarement parler. Elle devrait, pourtant, répondre à la majorité des besoins.

En particulier, la 250 Monet-Goyon 2 temps applique certainement le proverbe « Pour vivre heureux... » Alors que ses sœurs 175, 350 et 500 ont les honneurs des courses, de la publicité, elle, reste timidement à l'écart. Pourquoi ?

Je serais heureux de lire un essai de cette machine, mais traité un peu différemment qu'à l'habitude.

Pratiquant la moto depuis 4 ans et la voiture depuis plus longtemps, étant même du « bâtiment », je me suis aperçu que les machines ont toutes quelques points défectueux dont on ne s'aperçoit du reste qu'à l'usage. Je me suis aperçu aussi que d'après vos essais, à part des détails insignifiants, toutes les machines sont parfaites. On dépasse au moins le 95 au chronomètre, le moteur ne vibre jamais, les 2 temps tournent rond enfin à basse allure, le nickelage est impeccable, la protection contre l'huile et la boue parfaite, le silence... l'huile dans les freins... etc., etc... Et pourtant !!!!!

Excusez cette petite sortie, je sais, par expérience, combien il est difficile de rédiger de pareils articles sans blesser personne, mais en temps que lecteur et client possible, je serais heureux d'être renseigné en connaissance de cause. Du reste un peu plus de critique rendrait service à tous.

Voici donc comme je comprendrais l'essai de la 250 en question. Description rapide de la machine avec développement sur les points de détails nouveaux ou intéressants, astuces de montage, etc..., croquis à l'appui ou photo.

Puis : Vitesse maximum — en série — Vitesse sans vibration où l'on a l'impression que rien ne cassera.

Vitesse courante minimum de la marche sur 2 temps en 1^{re}, 2^e et 3^e. Consommation à vitesse commerciale, essence et huile.

Bruit, moteur, boîte, chaînes, éclairage avec le nouveau système Villiers.

Particularité du nouveau graissage du moteur à 2 volants.

Maniabilité générale, stabilité : suspension, confort, protection des vêtements, accessibilité, démontage, entretien.

Le tout sans trop de laïus pour ne pas prendre tout le texte du numéro.

Autre question.

Ne pourrait-on pas avoir de temps en temps quelques articles rédigés par et pour des techniciens, comme cela existe dans des revues automobiles : « Technique automobile et aériennes », par exemple. Ces articles donneraient des précisions techniques, des comptes rendus d'étude, d'expérience, des chiffres, sur la construction motocycliste. On a l'impression que l'emprisme y règne en maître. Cela changerait un peu des articles de vulgarisation à l'usage des gens du monde, ou de ceux à allure commerciale.

Pendant que je suis en train de vous ennuyer, je continue par la question des assurances.

On nous menace de temps en temps d'une augmentation de tarifs. Mais la prime reste toujours la même. Or, la Compagnie

paye ses sinistres en francs. Comment se fait-il que nos francs à nous se déprécient, puisqu'on nous en demande plus, alors que les siens à elle conservent leur valeur. Et là, je reprends une idée déjà lue dans votre Revue, je crois. Il devrait y avoir un tarif progressif en fonction du nombre d'accidents. Je roule depuis 1921 et n'ai jamais rien eu. Je paye le même prix que le dernier des cafouilleux qui coûte cher aux Compagnies.

Il serait simple d'établir un tarif modéré d'abord qui croîtrait en raison du nombre d'accidents.

Qu'en pensez-vous ? Il y a bien la question des changements de Compagnie, mais elles ont assez de liens entre elles pour être renseignées rapidement.

Je termine, en m'excusant d'avoir si longtemps retenu votre attention. C'est la première fois et sans doute la dernière fois. Absolvez-moi donc et avec mes remerciements, croyez à toutes mes sympathies pour votre intéressante Revue.

GRABETT, n° 76268.

Notre service photographique est partisan de votre idée : y a-t-il beaucoup de partisans ?

En réponse à l'appel lancé par Moto Revue (Quel sujet désirez-vous voir traiter dans Moto Revue), permettez-moi de vous donner mon humble avis. Pourquoi ne feriez-vous pas dans chaque numéro ou toutes les quinze semaines, un article sur la photographie. Vous allez peut-être dire que cela sort du cadre de Moto Revue, mais l'appareil photo n'est-il pas le bagage, l'accessoire indispensable au motocycliste qui voyage en touriste. Combien de souvenirs charmants cela lui permet de revivre plus tard et d'agréables moments passés les dimanches qu'il pleut et l'hiver à développer et tirer les clichés.

Vous pouvez évidemment me répondre que ceux qui la photo intéresse n'ont qu'à lire les revues photographiques. Mais le motocycliste n'aime-t-il pas mieux trouver, dans son journal préféré, un article sur la photographie écrit spécialement pour le motocycliste. Car, c'est en vain que l'on peut chercher sur un organe photographique des conseils pour les débutants, pour les futurs amateurs, des conseils sur le choix d'un appareil facile à emporter en moto, des moyens pratiques de l'amarrer, etc..., il n'y a que des articles techniques plus ou moins compliqués.

Et qui empêcherait de fonder plus tard, le Photo Club Motocycliste ?

ROULLEAU Lucien.
Saint-Jacques-de-Thouars.

« Moto Revue » knock-out !

Je vais vous adresser une critique, espérant ne nullement vous fâcher.

J'ai vu certain jour, sur la couverture de votre belle revue :

« La 500 cmc. Monet-Goyon 1.25

« Puis la 175 cmc. Gnome 1.25

« Le Bol d'Or 1.25

Je me dis, diable, voilà de belles et excellentes machines, et ce qui ne gêne rien, pas chères du tout.

Je demande le catalogue à Gnome et à Monet, c'étaient toujours de belles, d'excellentes machines, mais hélas ! quelle différence de prix, c'est alors que je me suis dit que c'était peut-être de la bonne réclame, mais un peu épicée. Et pourtant !... Mâcon n'est pas dans le Midi, ni Lyon à Marseille !..

C'est alors que je pense au fameux « bol d'or », car vraiment, un Bol d'Or, fut-il d'infimes dimensions, n'était pas cher à 1 fr. 25, surtout en francs-papier, et c'était toujours intéressant d'essayer de s'en rendre acquéreur.

Seulement voilà, c'était l'adresse, cette fameuse adresse qu'il s'agissait de trouver ! mais, pas moyen de la découvrir, pourtant Dieu sait si j'ai cherché, et bien cherché, même jusqu'à Marseille, jusque dans le fin fond du Midi !..

Pourtant, je suis Gascon, mais je n'ai su trouver. Oui, votre prix de vente de votre Revue est fort modeste, mais ne pourriez-vous le loger fort modestement, exactement 14 $\frac{1}{2}$ plus bas ?

A. CARDONNE.

C'est pourtant vrai...

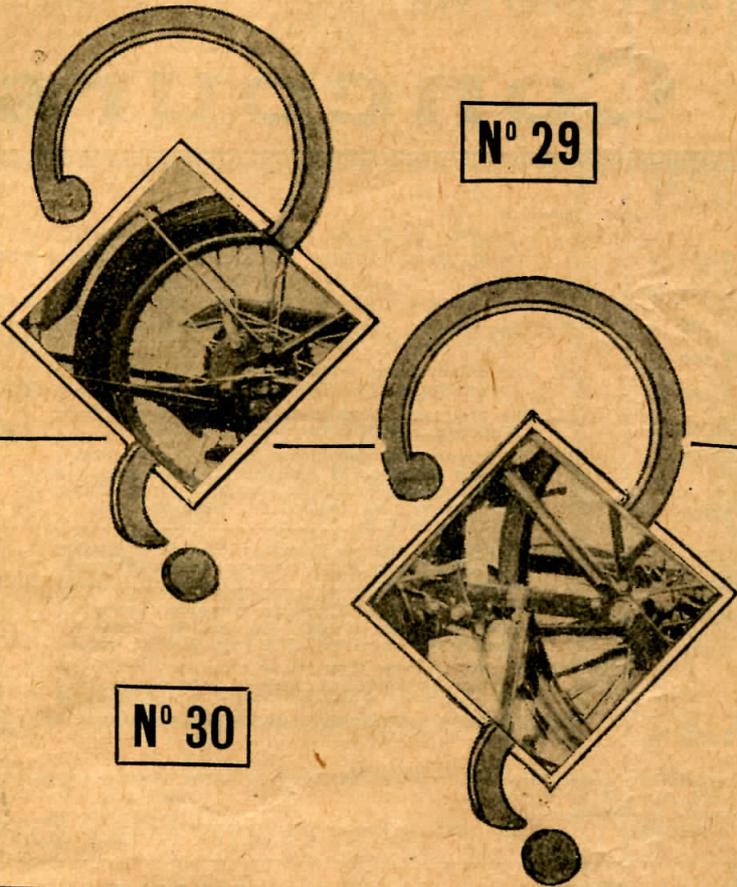
Puisse que j'ai l'occasion de vous écrire, j'en profite pour vous faire remarquer si toutefois vous y prêtez assez d'importance, ce sujet :

Pourquoi les Compagnies de taxis n'ont-elles pas baissé leur tarif. Je me rappelle qu'au moment de l'application du tarif actuel, elles avaient pour causes : « l'élévation de la livre, les prix du caoutchouc, de l'essence, de l'huile, etc., mais depuis il me semble qu'il s'est produit une baisse assez importante pour pouvoir diminuer leur tarif actuel. Je comprends par contre que la modification des compteurs leur est peut-être onéreuse, enfin je ne sais si cette remarque vous sera intéressante, mais si comme je le pense, vous pouviez faire quelque chose auprès de ces Compagnies, nombreuses seraient les personnes qui vous seraient reconnaissantes et puisque partout vous réussissez, pourquoi là n'en serait-il pas de même.

Raymond Fils.

GRAND CONCOURS "MOTO-REVUE"

QUESTIONNAIRE N° 7 (Remplissez les demandes (très lisiblement), découpez cette page et vous nous les enverrez toutes ensemble.)

 <p>N° 29</p> <p>N° 30</p>	<p style="text-align: right;">Ne pas écrire dans cette colonne</p> <p>VINGT-NEUVIÈME QUESTION :</p> <p>Quelle est la marque de cette moto et l'année de son modèle ?</p> <p>MARQUE _____</p> <p>ANNÉE _____</p>
	<p>TRENTIÈME QUESTION :</p> <p>Quelle est la marque de cette moto ?</p> <p>MARQUE _____</p> <p>SIGNATURE DU CONCURRENT : _____</p>

Nom et Prénoms

N° d'abonnement

Adresse

ET C'EST TERMINÉ!...

Notre Concours est terminé avec la 30^e question. C'est donc dès aujourd'hui que nos Abonnés pourront nous adresser les **sept questionnaires** qui ont paru dans les derniers numéros de *Moto Revue*. Il suffira de remplir **correctement** les cases, puis de joindre, par ordre, tous les questionnaires dans une même enveloppe portant l'adresse : *Moto Revue*, 5, rue Saint-Augustin, Paris (2^e), et avoir soin de porter **indispensablement** sur le coin gauche de l'enveloppe : **Concours M. R.** Il est inutile de joindre les questions isolées qui ont paru dans *Moto Revue* et *Motocyclisme*, les sept questionnaires de récapitulation nous suffiront ; toutefois, seuls seront classés ceux qui seront abonnés pour un an, soit du début de notre Concours, ou bien au mois de décembre 1927 au plus tard. Nous recevrons toutes les enveloppes jusqu'au 31 décembre ; les lettres qui nous parviendront le 1^{er} ou le 2 janvier devront porter le cachet de la poste du 31 décembre 1927. Il est donc facile encore de prendre part à notre grand Concours si richement doté de cent mille francs de prix.

Rappelons aussi qu'il y aura lieu de donner la marque et

la cylindrée exacte pour les motocyclettes ; ne pas tenir compte des décimales. Toute erreur comptera pour une faute, et seules les réponses sans aucune faute, comme nous l'avons dit précédemment, auront droit à l'attribution des motos, les réponses avec une faute et plus seront décalées pour l'attribution des accessoires ; en cas d'ex æquo, nous publierons quelques questions supplémentaires qui devront être trouvées exclusivement par ceux qui auront envoyé toutes leurs réponses justes.

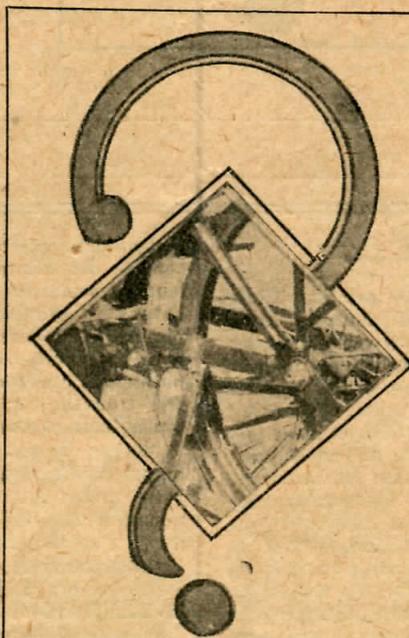
Ne pas mettre d'autre correspondance dans ces enveloppes, exclusivement les sept pages de questionnaires, car votre enveloppe restera cachetée jusqu'au moment du dépouillement qui se fera aussitôt la clôture, dès les premiers jours de janvier.

Le dépouillement sera fait avec la plus grande correction et la plus grande honnêteté sportive qui caractérise toutes les manifestations de *Moto Revue*.

Important : Attention à l'affranchissement de votre enveloppe, les sept questionnaires enfermés dans votre enveloppe d'envoi pèsent environ 25 grammes ; il faut donc affranchir à **75 centimes** pour la France et les Colonies, et à **1 fr. 75** pour l'Étranger.

QUELQUES UNS DES PRIX DOTANT NOTRE Grand Concours

<p>N°</p> <p>A.1. Une moto Super-Sport, culbuteurs 500 c/c Gnome Rhône, valeur..... 7.500 »</p> <p>A.2. Une moto Grand Sport, soupapes latérales, 500 c/c., Gnome et Rhône, valeur..... 6.200 »</p> <p>A.3. Une moto sport, 350 cmc, 2 temps, Jean Thomann, valeur..... 5.700 »</p> <p>A.4. Une moto sport, 250 cmc., 2 temps, Gnome et Rhône, valeur..... 4.600 »</p> <p>B.1. Une moto 175 cmc. Griffon, des Etablissements GRIFFON..... 4.180 »</p> <p>B.2. Une moto Tour de France 175 cmc., Rovin, des Etablissements ROVIN..... 3.850 »</p> <p>B.3. Une moto type B. 3 vitesses Ultima, des Etablissements BILLION..... 3.750 »</p> <p>B.4. Une Royal-Moto, bloc-moteur, pneus ballons, selle Terry, transmission par chaîne, des Etablissements ROYAL-MOTO..... 3.600 »</p> <p>5. Une motocyclette Rochester 175 cmc., 3 vitesses, montée sur pneus ballons Dunlop, boîte de vitesses Sturmev-Archer, chaîne Renold, moteur Duten, de la S.I.V.E..... 3.600 »</p> <p>6. Une motocyclette Le Grimpeur, 25 cmc., 3 vitesses, des Etablissements DELAUNAY..... 3.600 »</p> <p>7. Une motocyclette touriste, 175 cmc., 2 vitesses, Alcyon, des Etablissements ALCYON..... 3.400 »</p> <p>8. Un sidecar type T. E. A., avec carrosserie complètement recouverte de simili cuir bleu, muni d'une quatrième attache et d'un pneu Dunlop 26 x 5, avec tablier et pare-brise, des Etablissements BELGIAN-SIDECARS..... 3.300 »</p> <p>16. Une boîte 3 vitesses Moss, type SM 3 S., des Ets MUNRO..... 1.200 »</p> <p>17. Un paletot cuir acajou, long. 1,10, doublé agneau, des Ets SAHNA..... 850 »</p> <p>18. Un paletot cuir acajou, long. 1,10, doublé agneau, des Ets SAHNA..... 850 »</p> <p>19. Un appareil Maglum L. M. C., type C. R., posé des Ets MAGNETO-LUMIERE..... 850 »</p> <p>20. Un appareil Maglum L. M. C. type C. R. M. posé des Ets MAGNETO-LUMIERE..... 850 »</p> <p>21. Une boîte Picard 4 vitesses, des Ets PICARD..... 750 »</p> <p>22. Une boîte 3 vitesses 350 cmc., des Ets STAUB..... 740 »</p> <p>23. Une boîte 3 vitesses 250 cmc., des Ets STAUB..... 690 »</p> <p>24. Une boîte 3 vitesses 175 cmc., des Ets STAUB..... 600 »</p> <p>25. Une boîte Picard n° 2, des Ets PICARD..... 600 »</p> <p>26. Un volant magnétique S. A. F. I., type F. des Ets S. A. F. I..... 500 »</p> <p>27. Une boîte Picard n° 1 des Ets PICARD..... 470 »</p> <p>28. Un étau à rotule S. S. V. 140 ½ des Ets S. A. F. I..... 450 »</p> <p>29. Une magnéto 2 B 1, Magnéto-France, des Ets MAGNETO-FRANCE..... 435 »</p> <p>30. Une garniture Protex pour voiture, des Ets PROTEX..... 300 »</p> <p>31. Un compteur Jaeger, des Ets JAEGER..... 295 »</p> <p>32. Un carburateur Amac, type 15 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO..... 290 »</p> <p>33. Un carburateur Amac, type 15 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO..... 290 »</p> <p>34. Une fourche nouveau modèle, pour pneus ballons, des Ets MUNRO..... 290 »</p>	<p>N°</p> <p>9. Un bon de crédit de 3.000 fr. Gillet, des Etablissements René GILLET..... 3.000 »</p> <p>A.9. Une moto 175 cmc., 2 CV, ch.-ch., San Sou-Pap, des Etablissements SAN-SOU-PAP, valeur..... 2.950 »</p> <p>B.9. Une moto 175 cmc., 2 CV, ch.-ch., San-Sou-Pap, des Etablissements SAN-SOU-PAP, valeur..... 2.950 »</p> <p>10. Une motocyclette, modèle universel, 175 cmc., 2 vitesses, Stella, des Etablissements STELLA..... 2.550 »</p> <p>11. Une motocyclette touriste, 175 cm., monovitesse Kervran, des Etablissements KERVRAN..... 2.200 »</p> <p>12. Un sidecar pour machine 350 cmc., comportant : châssis du type « M » surbaissé, carrosserie type famille une place et demie, pare-brise, pneumatique et chambre à air ballon, des Etablissements P. E. U. P. L. E..... 2.100 »</p> <p>13. Une motocyclette type A, monovitesse, Motorhonyx des Etablissements de Constructions Mécaniques du Rhône..... 1.775 »</p> <p>14. Une carrosserie Le Flotteur, monoplace, capot et pare-brise avec châssis, des Etablissements Le Crédit Motocyclette et Automobile..... 1.600 »</p> <p>15. Un sidecar type léger, pour machine de 175 ou 250 cmc., comportant : châssis du type « M. L. », carrosserie en vannerie peinte, pneumatique et chambre à air Hutchinson, des Etablissements P. E. U. P. L. E..... 1.200 »</p> <p>35. Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO..... 275 »</p> <p>36. Un carburateur Amac, type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO..... 275 »</p>
--	---



Marque.....

GRAND CONCOURS DE "MOTO-REVUE"

**100.000 FR. DE PRIX
10 MOTOCYCLETTES**

N° 30

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.

TRENTIÈME QUESTION :

Quelle est la marque de cette
moto ?

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.

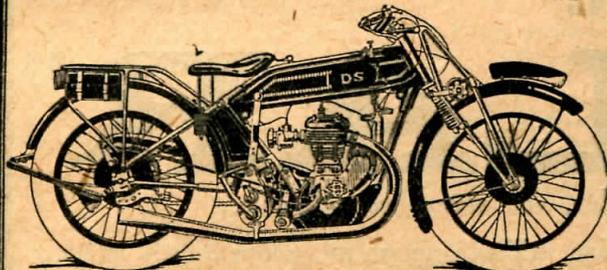
à fourche à parallélogramme avec amortisseurs et les larges freins à tambour avec mâchoires extensibles sur roues avant et arrière :

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

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 FARLEY et INDIAN

Ceci vous intéresse...

Notre documentation des marques avec - description et prix pratiqués au - SALON DE L'AUTOMOBILE, des

MOTOCYCLETTES 1928

Soit 12 pages fort instructives, sont adressées de suite

GRATUITEMENT

à tout demandeur de notre Catalogue - illustré 1928, qui paraîtra fin - Novembre courant.

Envoi franco contre 2 fr. en timbres-poste

RETENEZ-LA DÈS MAINTENANT

ST-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS

La Maison des Motocyclistes.

LA MOTO

"SAN SOU PAP"

se classe dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

1^{ERE}

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

LA QUALITÉ DE LA MOTO



CONFIRME SES SUCCÈS

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

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

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

"Rochester" MOTO Baisse ses prix et présente de nouveaux types :

Moteur 175 cmc. DUTEN

2 vitesses ch.-courroie.	2.680 2.550 ⁵
2 — chaîne-chaîne	2.780 2.650 ⁵
3 — chaîne-chaîne	3.500 3.350 ⁵
3 — ch.-ch. Sport.	3.750 3.600 ⁵

Moteur 250 cmc. LUTETIA

Nouveaux types

3 vitesses :	
chaîne-chaîne Tourisme.	3.700 fr.
chaîne-chaîne Sport...	4.200 fr.

Toujours avec
pneus Dunlop, chaîne Renold, boîte Staub.

ROCHESTER-MOTOS, 10, Grande-Rue, LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

Les créations de "DOLLAR"

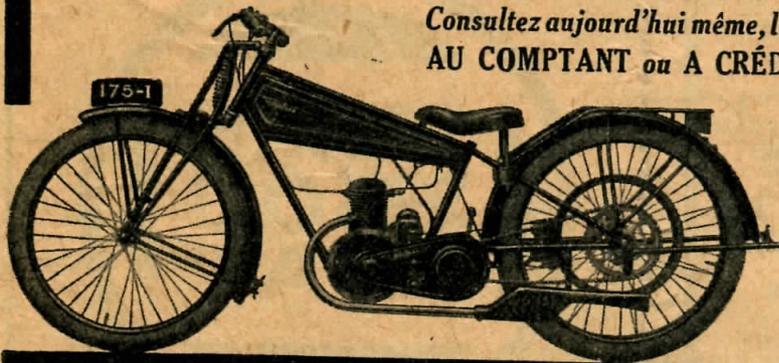
pour 1928, ont obtenu, au Salon, un succès considérable.

La 2 CV., Sport
175 cmc. — Type I
— **2.650 FR.** —

est la machine utilitaire, en même temps qu'elle intéresse la clientèle des amateurs de tourisme, par des qualités de robustesse, d'économie et sur grand confort.

Moteur 2 temps 60×60, boîte 2 vitesses et débrayage, cadre surbaissé, fourche à parallél., ch.-ch., Selle Terry, béquille AV et AR, sacoche, outillage, pompe

Consultez aujourd'hui même, l'un de nos 1.200 AGENTS qui vous feront
AU COMPTANT ou A CRÉDIT, des conditions inconnues à ce jour.



Les Nouveautés de "DOLLAR"

350 cmc.	6.100 fr.
500 cmc.	6.600 fr.

BLOC MOTEUR - 3 VITESSES
— Arbre à cames en tête. —

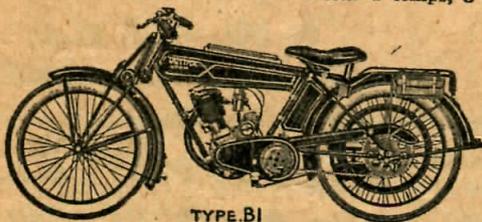
5. - P. Avenue de la Liberté
CHARENTON (Seine)

FABRICATION FRANÇAISE
Maison créée en 1908

MOTO "ULTIMA" LYON

LA MOINS CHÈRE

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



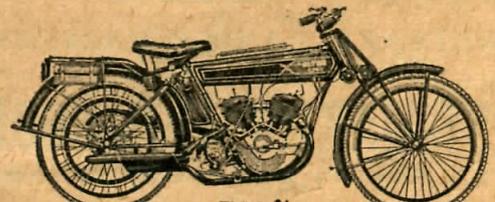
TYPE.BI

Avec boîte ULTIMA, 3 vitesses et débrayage kick-starter

5 MODÈLES LES MOINS CHÈRES

Side Car "ULTIMA"
Carrosserie très souple avec moteur
2 cylindres en V, 4 CV., 500 cmc.

Demandez le Catalogue
E. BILLION, Const^r
24-24 bis, r. du Commandant-Faurax - LYON



TYPE.CI.

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

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

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 vous 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.

Alcyon 3 CV, sport, moteurs sp., email noir, nomb. acc., comme neuve, 2.500 fr. à débattre, cause achat voit. Grasland, Laille (Ille-et-Vilaine).

Auto Fauteuil Gauthier 4 CV, 4 temps, parf. état, 1.200 fr. A. Royer, La Quarte (Haute-Saône).

A vendre moto, E. S. A. 550 cmc., mod. 1916, transmission chaîne-courroie, bon état de marche, s'adresser : De Gellis, 14, rue de la République, Saint-Chamond (Loire).

F. N. M. 67, pneus confort, phare et bouteille Acéto, nomb. acc., 5.800 fr. t. l. j. de midi à 2 heures, sauf dimanche, 9, rue Bugeaud (16°).

F. N. M. 60, confort pare-j., 4.600 fr. Andrieu Eugène, 76, rue Saint-Blaise, 228 bis, faub. Saint-Antoine, Paris.

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

F. N. 350 cmc., type M. 60, conf., roulé 1.500 km., expertise à volonté, pour cause opération. affaire de toute confiance, 5.000 fr. Douaire, 62, rue du Départ, Enghien (Seine-et-Oise).

F. N. 500 cmc., confort, éclairage électr. F. N., 350 cmc., confort, équipée grand tourisme, état de neuf, superbes occasions, Jean et Louis, 9, rue de la Harpe, Paris.

Ch. Gerald, 250 cmc., 3 CV, tan-sad, compl. équip., 1.800 fr. Pinet, 28, rue des Sapins, Maisons-Alfort (Seine).

Gnome et Rhône, moto 250 cmc., modèle 1927, n'ayant jamais roulé, avec tan-ad, 3.800 fr. Mercier, 11, avenue Malakoff, Paris (16°).

Qui... pourra

indiquer à **MOTO-REVUE** un garage privé, remise ou cour couverte, pouvant abriter 4 voitures ? à Courbevois, Neuilly ou Levallois. Merci !...

Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)
Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927
La Maison se charge des réparations
TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO OU EN SIDE CAR

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance

Fondée en 1884

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

AGENCE

TERROT · MONET & GOYON · RAVAT · MONOTRACE

VELOCETTE · RADIOR · F.N.

RENÉ GILLET · DOLLAR · PEUGEOT

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties *Six Mois*

OUVERT TOUTS LES JOURS

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

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

Vends ou échange Gnome et Rhône, 500 cmc., sport, avril 27 équipée contre Morgan 7 CV, ou 5 CV Citroën, Dupeyrat, 142, rue de Courcelles, Paris. Leloir 2 CV, 2 vit., parf. état, 1.700 fr. Poullain, 144, avenue de Verailles, Paris.

Motos neuves sous garantie, chez Plazolles, 16, rue Crussol (11°). (Métro Oberkampf).

1.500 francs, moto 250 cmc., moteur Villiers, pneus neufs, B. 3 vit., neuve, selle Terry, à enlever de suite, téléph. : 12-23 (Asnières). Rouselle, 23, rue de Gennevilliers, Asnières (Seine).

Cause régiment Motobécane, marche parfaite, accessoires 950 fr. A. Goutorbe, 6, rue de Venteuil, à Damery (Marne).

Motoconfort, 4 CV, ét. neuf, compt., éclair. électr., p.-jambes, guid. T. T., tan-sad, nomb. acc., affaire de confiance, 3.000 fr. le dimanche. Praliasco, 374, av. d'Argenteuil, Asnières (Seine).

Monet-Goyon, 350 cmc., état neuf, roulé 900 km., tan-sad, pneus confort. tr. b. équipée, 3.800 fr. Runner, 32 bis, Quai Passy.

Monet-Goyon, 250 cmc., Mag., culbuteurs, boîte Burman, carb. Amac, T. T., éclairage, 110 à l'heure, sortie décembre 1926, parf. état 4.800 fr., essai sur toutes distances. Milland, 61, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

Monet-Goyon, 2 CV, sport, état neuf, écl. électr. Ailhaud, 15, Grande-Rue, Saint-Leu-la-Forêt. Tél. : 127.

Peugeot, moto 1927, 4 CV, 4 temps, bloc-moteur, phare route ville, arrière Mag., tan-sad, compt. état neuf, 5.450 fr. Visible le dimanche. Laffon, 7, rue Albert-Georges, Blanc-Mesnil (Seine-et-Oise).

Peugeot 3 CV, bloc-mot., type fin 1926, gar. parf. état. Rossi, 10, rue Bucourt, Saint-Cloud, le soir après 6 heures ou dimanche mat n.

350 Peugeot 1927, comme neuve, éclair. Magond., compt., tan-sad, 3.700 fr. Jacques, 81, boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine) (porte).

Peugeot Aiglon 1927, sous garantie, 175 cmc., bloc-mot., 3 CV, roulé 2.000 km., parf. état, nomb. acces., à vendre 2.700 fr. comptant. Ebéniste, 5, rue Laugier (17°).

HARLEY-DAVIDSON

Toutes PIÈCES DÉTACHÉES neuves et garanties - Pour tous types et aux prix sans concurrence possible, réclamez le Catalogue Général 1928 (gratuit)
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE des Motos toutes Marques
Agence Générale Française des Machines Side-cars Montgomery

(Téléphone : Galvani 55-52) — PIERRE PSALTY, 271, Boulevard Péreire, PARIS — (Métro : Maillot)

René Gillet, 750 cmc., confort, équipée, tan-sad et mallettes pour grand tourisme, nombreux acces., compt., éclairage, 5.500 fr. Dehoste, Banque de France, 1, place Malherbes, Paris.

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

Terrot, 250 Jap, ch.-ch., état neuve, à céder à 3.700 fr. Pinel, 9, place des Bughes, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).

Terrot 350 cmc., supersport, type spécial, compétitions, sortie 12 novembre 1927, n'ayant jamais roulée, 5.200 fr. au lieu de 6.250 fr. : Saroléa 500, supersport, très vite, compt. O. S., tan-sad, 4.200 fr. Reprend en compte toutes motos. Druck, 26, rue Nicolai, Paris (12^e).

Terrot course, type M. S. S. avec Jap, 250, double échapp., fait 4 courses de côte, état neuif, prix intéressant. Pay, Motos, Lons-le-Saunier (Jura).

Terrot 350 Jap, culbuteurs, modèle 1927, comme neuve, pneus ballons, éclair. AV-AR, tan-sad, 5.300 fr. Concierge, 1, rue des Petis-Hôtels, Gare du Nord.

Terrot 3 CV, sport., F. S. 3 vit., Magondeaux, phare, état neuif, prix 3.200 fr. Homon, 35, rue Rousselet (7^e).

Triumph, 5 CV, état neuif, acc., 2.300 fr., M. Greco, 19, rue Albouy, le soir de 7 à 8 heures, sam. après-midi, dimanche matin.

Charles Geraudes 1927, état neuif, 3 CV, 250 cmc., 2 vit., 2 temps, éclair., phare Mag., à vendre 2.000 fr., visible t. l. j., Bucquet, 4, rue du Nord (13^e).

Norton T. T. mars 1927, de Boissac, 8, rue François-Millet (16^e).

Griffon, 4 CV, 350 cmc., train comme neuve, double échapp., tan-sad, 4.000 fr. Rouet, 53, rue des Berteaux, Rosny-sous-Bois (Seine).

SIDECARS

Gnome et Rhône, 3 CV 1/2 avec side Peuple, état neuif, nomb. acc., roulé 4.000 km., à enlever de suite, prix inté. à débattre. Ecrire : Gustave Zagdoun, 8, av. Raspail, Bois-Colombes (Seine).

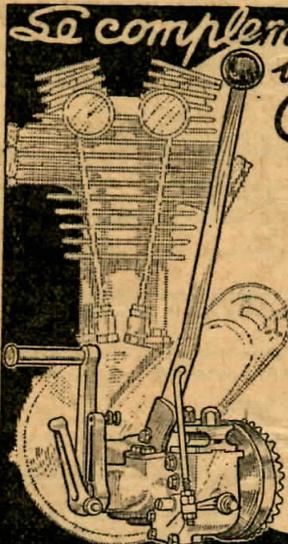
Gnome et Rhône, 500 cmc., side luxe, dimanche matin. Humbert, 92, av. Jean-Jaurès, Paris (19^e).

Harley-Davidson 9 CV, 1923, électrique avec sidecar bi-places, Bernardet, état parf., 5.200 fr. Gillet Herstal, 350 cmc., tourisme, bas prix. Becker, 183, boul. Pereire, Paris.

Superbe occasion, side-card Harley encore sous garantie, prix à débattre 4.500 fr. Acces. Gaillard, 97, rue de Charonne, Paris.

Side pour F. N. état neuif, pneu confort Thomas, 3, rue Berzélius, Paris (17^e), le soir après 7 h. 1/2 ou sur rendez-vous.

Le complément d'un moteur... une boîte



C. Picard

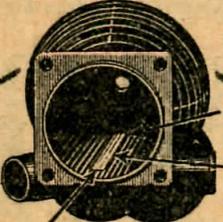
Se monte très FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS ANCIENNES — et — MODERNES

Mes boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE

Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot
CCURBEVOIE
(Seine)

PUB. G. SWEETS



CYLINDRES RAYÉS

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

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

48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ. Schneide., Anitra

VINCENNES-MOTOS

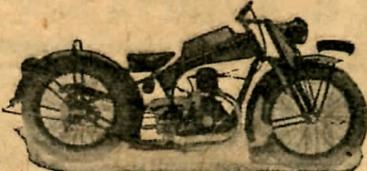
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone : VINCENNES 598

Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES

Agent direct des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTO-CONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, GILLET D'HERSTAL, JEAN THOMANN, ROCHESTER, SAN-SOU-PAP, TRAIN C. P. ROLÉO, etc. — Vente comptant et crédit. Stock important de Machines d'occasions revisées et livrées avec garantie.

MOTO-ÉCOLE sur machine récente - Leçons particulières ou à forfait
Leçons gratuites à tout Acheteur.

MOTOS BONIN sur châssis double tube surbaissés



Moteurs 2 temps
1 et 2 cylindres
250, 350, 500 cmc.

PROPRETÉ, SÉCURITÉ SILENCE, FINI, fabriqué
Place de l'Ancienne Halle, CAEN (Catalogue et expédition franco)

CYCLECARS

Blériot 2 cyl., 2 t., 5 roues, capote, pare-brise, marche parf., 3.200 fr. Magnéto Lavalette 2 cyl., 120 fr. Plivard, 200, route Révolte, Levallois (Seine).

Excellente occasion. Bignan-Salmson, 2-3 places, 7 CV, éclair. électrique, 5 roues, compt., capote rideaux de côté, très peu roulé, état mécanique parfait et garanti. Jauvert, 146, rue Grande, Fontainebleau (Seine-et-Marne).

2.000 Fr. cyclecar parf. état marche, enlever de suite, vis. dim. Anceau, 74, rue Danjou, Billancourt (Seine).

Morgan touriste, m. 24, à accu., mot. M. A. G., rev., capt., pare-brise, pneu neuif à l'arrière, ch. neuve, ch. de rechange, écl. Mag. impôt payé, assur. payée fin avril 1928, compt O. S., réelle aff. S'adresser : I. Pierre, 39 bis, rue des Chantereines, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Monotrace, roulé 2.000 km., vente 6.000 fr. Cramareges, 6, rue Clos-Chassaing, Périgueux (Dordogne).

A vendre 6.500 quadrilette Peugeot, P. E. M. type 172, roue égare, éclair. électr., compt., montre, amortisseurs, pneus conf. peinture neuve, Ostermann, route de Bourg-Achard, La Mailley-sur-Seine (Seine-Inférieure).

Sima-Violet (Alcyon) fx., rad., cap., rid. côté, carr. ferm. amov. pour l'hiver, parf. état, 3.600 fr. Pressé. Raph. Delarue, Duclair (Seine-Inférieure).

Sima-Violet neuif, sorti d'usine neuif, à enlever pour 6.000 fr. Moto Garage, 9, rue André-Caplet, Le Havre (S.-Inf.).

Cause double emploi cyclecar G. N. Salmson, parf. état, 3.500 fr. Ecrire : Daniel, 10, Villa du Bel-Air, Paris (12^e).

Cause garage, cède Salmon, G. N. 7 CV, ent. équipée, essais sur tous parcs, prix : 3.600 fr. ou éch. contre F. N. Terrot ou simi. à pn. ballons, paierai diff., prix suiv. moto proposée. Urgent. Ecrire : R. Hannotin, 5, avenue des Marronniers, Bièvres (S.-et-O.)

VOITURES

Buchet 6 CV, 2 pl., décat., 5 roues, bloc-cylindre neuif, parf. état de marche, vendue 4.800 fr. pour cause besoin voiture plus forte ou échange contre voiture plus grande, même Cciale ou tôle de même valeur. Desmons, 13, avenue du Succès, La Varenne-Saint-Hilaire (Seine).

Citroën 5 CV, torpédo, parf. état, allumage Declos, prix : 6.900 fr. Inberdis, à Paradis, Izleux (Loire).

G. N. type sport, carr., alum., peint. blanche d'origine, mot. ent. revu, au 2^e train de pneus, 3.200 fr., à voir chez M. Loiseau, 52, avenue de Paris, Versailles (Seine-et-Oise.)



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

E.M. VIROLET Ing. Const. A. & M. MOULINS-4-ALLIER

Tél. 420
R. Com. 3706




BERTRAND Frères
9, Rue du Parc
LES LILAS (Seine)

Fabrique de **GARDE-BOUE**

Gros galbe pour confort
Fournissent immédiatement par unité ou par série.

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

**Plèces Détachées
pour tous Modèles**

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-00
Carnot 62-57

**PIÈCES POUR
B.S.A TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES**
DALBIAC, 1, RUE DES JARDINS S^t PAUL PARIS SOLDES

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

41, Avenue des Ternes et 28, Rue des Acacias, PARIS



Casques de Motocycliste : 20 fr.
Casques de cuir : 25 et 30 fr.

Équipements : imperméables 150 fr.; Cuissards 45 fr.; Sacoches : 59 fr.

Envoi du catalogue spécial, 16 pages, 2 fr. en timbres, remboursables à la commande et donnant droit à 5 % de remise.

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

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

Citroën 5 CV, torpédo 2 pl., tr. b. état, prix intér., urgent. Garage Gallieni, 8, rue du 14 Juillet, Montreuil(Seine).

E. H. P. cond. intér. 5 CV, 2 pl., 4.400 fr., essais toutes distances. Paul, 69, rue des Bourguignons, Bois-Colombes (Seine).

Majola, voiturette 6 CV, arbre à cames en tête en parfait état. très bons pneus, montre et compt., 5.000 fr., reprend en compte moto récente 350 ou 500. Druck, 26, rue Nicolai, Paris.

Peugeot 5 CV, B. B., pneus neufs, marche impeccable, 3.000 fr. Lemaitre, Montrichard (L.-et-C.).

Conduite intérieure Peugeot 10 CV, grand luxe, 4 portes, 4 pl., freins avant, toute équipée, état de neuf, cède pour 18.000 fr., essais et visible dim. de 8 h. à 14 h. Gavaille, 11, villa Cacheux, donnant, 119, rue d'Arcueil, Malakoff (Seine).

Renault 6 CV, parf. état, éclair., démar., avert. électr., graissage Técalémit, prix à débattre. Garagiste s'abstenir. S'adresser : Coquelin, 42 bis, rue Friant, Paris (14^e).

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

Jolie voiture sport Beck, 8 CV, 4 vit., arbre à cames en tête, carr. acajou, 3 pl., conf., freins av., 5 roues, écl. et dém. électr., nombreux acc. de valeur, le tout parf. état, reprendrais petite bipl. rapide. Miot, 43, rue Pasteur, Suresnes (Seine).

Lorraine torpédo, 6 cyl., état mécan. parf., éclair. et dém. électr., 6 penus. Mathé, 27, rue de Paris, Epinay (Seine).

Mathis 6 CV, écl., dém., torpédo, 5.500 fr. Ecrire : Mereau, 5, boul. Serrurier (19^e).

ECHANGES

Grand électrogène Delco 110 volts, 850 watts, neuf, pas 15 h. de marche, sans accus, 6.000 fr. ou échange c. moto ou cyclecar. Leroy Jules, 16, route Nationale, Donchery (Ardennes).

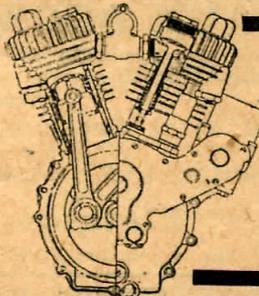
STOCKS DE PIÈCES D'OCCASIONS
Fourches élastiques et Carburateurs tous modèles
Boîte 2 et 3 vit., Cadres, Réserv. sur bails. 80 fr.
Gar.-Boue 140, 160 cc. Sièges arr. en ressort à
Dossier 90 fr. Liquide de moto 2 à 6 v. et de Slide-
car. Agence directe Motoconfort Comptant, Crédit
L' Bouché, 7, Bd Victor-Hugo, St-Ouen (Mairie)

**INCROYABLE
A CRÉDIT en 14 VERSEMENTS**
chez **MARCEL HENRIET**

174, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e) — Téléphone SÉCUR 99-32

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

AGENCE EXCLUSIVE OU DIRECTE DES GRANDES MARQUES



"INDIANISTES"

Réduisez vos dépenses d'un tiers

A TITRE DE PROPAGANDE

les 2 cylindres chemisés avec pistons axes et segments..... 370 fr.

Demandez notre Catalogue illustré des pièces
p^r INDIAN et de nos innovations et accessoires

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

MOTOCYCLISTES !!

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

adresses-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - Tél. : NORD 81-97

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARTLETT, TERROT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER, F.N., RENÉ GILLET, GNOME et REONE

VENTE & ÉCHANGE

COMPTANT & CRÉDIT

Plèces détachées toutes motos
Mod. L. B. C.

REPARATIONS

F. N. 500 cmc. Confort, très bonne affaire à profiter de suite, très équipée. Agence F. N., 5, Rue Agrippa-d'Aubigné. — Matin seul, ou soir de 18 à 20 h.

INDIAN. 2.700 fr. - B.S.A. 2.700 fr.
État neuf - Garantie 6 mois - Crédit
Fabrication de Carrosseries
Tous types - Catalogue gratuit
ouvert même
le Dimanche **FOULON**, 162, av. Daumesnil

Canot canadien d'origine à échanger contre moto 3 CV ou à vendre, complet : siège, coussins, 2 pagaies, double gouvernail, voile, système à ramer à glissières, démontable, paire avions Charlot. Ecrire : André Moreau, 6, rue de Saint-Germain, Chatou (Seine-et-Oise).

ON DESIRE ACHETER

Acheteur cab., 2-3 pl., 5 à 7 CV, prix inter. Thorel, 13, quai Conti, Louveciennes.

AR cadre B. S. A. ou similaire. Artaud, à St-Anthème (Puy-de-Dôme).

Désire acheter collection Moto-Revue de 1920 à 1926. Meffre, J.-les - Gravières - Monteuse (Vaucluse).

DIVERS

A vendre tricycle Phébus 3 CV, bi-place, roues arrières 700 x 80, différentiel carte grise, parfait état, 650 fr. Vigouroux, Jassans-Riotier (Ain).

Une capote complète, un graissage genre Técalémit, soupapes, roulements neufs, accessoires électriques, etc., le tout pour Ariès, 5-8, à céder bas prix. Vandome à Caulières, par Lignières-Châtelain (Somme).

Occasions motos, demandez liste. L. Carlin, Motos-Longwy-Haut (Meurthe-et-Moselle).

P. J. 6 lampes, superhétérodyne, bigrille, sur ant. et cadre., val. réelle 2.400, prix 1.500 fr. Ecr. au journal qui transmettra.

Cadre complet vélomoteur course avec roues, freins 300 fr. moto Favor, 250 fr., occ., état neuf, complété, 3.000 fr. Biemans, 26, rue Merlin, Paris.

Eclairage Acéto, chalumeau, 2 bout. 250 l., code état neuf, valeur 575 fr., vente 375 fr.,

Le GRAND GARAGE RENOUVIER

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

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

**MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT**

CLEVELAND

4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée... 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée... 11.800 fr. — 1.000 cmc. 12.500 fr.

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

**PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES**

HALL DE LA VOITURETTE, 99, Av. d'Orléans, PARIS (14^e) - Téléphone
Gobelins 50-41
LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS en VOITURETTES et CYCLECARS A VENDRE
EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

écrire Chocquet, 34, Promenade des Anglais, La Varenne (Seine).

P. J. 6 lampes, superhétérodyne, bigrille, sur ant. et cadre, val. réelle 2.400 fr., prix 1.500 fr. Ecr. au journal qui transmettra.

Châssis nu Peugeot 5 CV, 1 tan-sad, 50 fr., 1 phare Luxor, 50 fr. Combe, Pont-Faverger (Marne).

1 moteur de moto complet 6 CV, dem. cycl. en V., avec « Magnéto Bogh » à variable en état marche 250 fr.; 1 poste T. S. F. à 4 lampes radio spéciale intérieur avec piles, accus et haut-parleur, deux tonalités, valeur 2.200 fr. à échanger contre moto; 1 mag. Lavalette 4 cyl., parf. état, 220 fr.; 1 mag. Dixie, parf. état, 160 fr.; 1 env. moto 650 x 50 à tring., 35 fr.; 1 pneu et chambre de 700 x 85 Michelin neuf, 200 fr.; 1 pneu Dunlop 33 x 600, jantes 21-5, avec chamb. neuve, 400 fr. Ecr.: P. R. V. Dizain, 11, rue Magenta, Pantin (Seine).

A vendre moteur B. S. A., avec carb., orig. roues B. S. A.,

Profitez de l'hiver pour FAIRE REVISER vos motos 16, Rue Crussol chez **Plazolles** (Mét.: Oberkampf) Spécialiste de la mise au point

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.

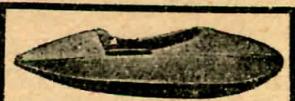
M. PREVOST, 26, Avenue de la Grande-Armée.

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).

roulements annulaires, fourche AV, avec amort., bicyclettes ressorts, tête de fourche avec cuvettes et cônes-axes, le tout 700 fr. ou séparément. Louis Manoury, 23 bis, rue de l'Ouest (avenue Ida), Colombes (Seine).

Cède moto 3 CV, 1927 1/2 valeur, facilité urgent, 1.400 fr. Max, 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).

Propulcycle 175. 4 temps, 3 vit. ch. chaîne, Dern. mod. selle Terry. Amort. Hartford, etc., état neuf. Gar. Peu roulé, très bas prix, urg. cause décès Wanneveiche, 54, r. Rouget-de-l'Isre, Suresnes.



CARROSSERIES ET CHASSIS

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

Ernest RICHARD

Constructeur

184, Avenue de Choisy, 184
PARIS Tel. Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

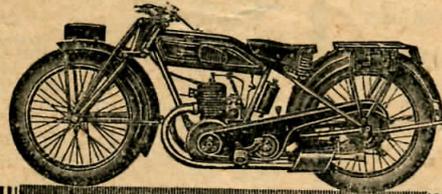
ACCESSOIRES SAKER pour MOTOCYCLETTES

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : 16-06 - Gros

Moto "ARBINET Aimé" 4 CV, 3 Vit.



PNEUS BALLON avec FOURCHE Amortisseurs

Catalogue franco

ARBINET Aimé
72, rue Berbisey
— DIJON —

AUX DOCKS DU PNEU

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

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS

NOUVELLE BAISSSE, demandez tarif

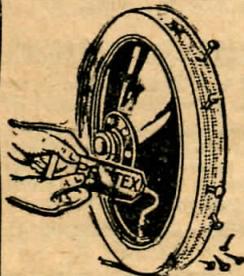
Maison VAYSSE

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

LISEZ...

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

SUPPLÉMENT MENSUEL DE "MOTO-REVUE"



POUR

AUTO
MOTO
VÉLO

SANS RIEN DÉMONTER...

"PROTEX"

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

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

L'actualité Automobile

SUPPLEMENT MENSUEL de

**MOTO
REVUE**

4^e ANNEE. — N° 40

NOVEMBRE 1927

- VOUS EST -
INDISPENSABLE
- POUR ÊTRE -
PARFAITEMENT
ET
COMPLÈTEMENT
- RENSEIGNÉ -

VOYEZ DANS CE NUMÉRO LES CONDITIONS
D'ABONNEMENT, SPÉCIALES ET AVANTAGEUSES,
UNIQUEMENT RÉSERVÉES AUX ABONNÉS DE
MOTO-REVUE

DEMANDEZ DE SUITE
UN EXEMPLAIRE FRANCO
CONTRE 2 FRANCS A
MOTO-REVUE 5, Rue St-Augustin
PARIS (2^e)

**EN VENTE
PARTOUT**

" MOTO-REVUE " et son supplément mensuel " L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE "

Véritable Encyclopédie du Motocycliste et de l'Automobiliste

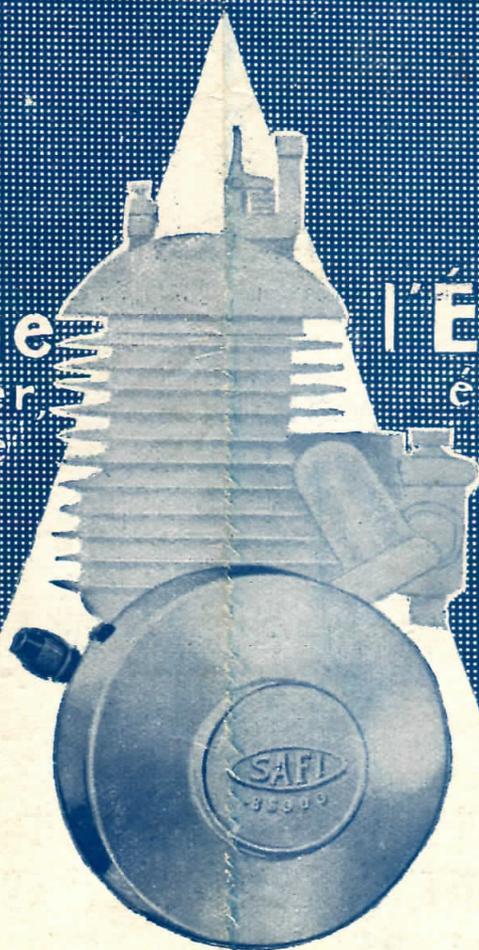
L'Abonnement d'un an à Moto-Revue et L'Actualité Automobile (64 numéros) : 55 francs. — L'Actualité Automobile seule, pour les Abonnés de Moto-Revue : 10 francs.

Voir dans nos numéros, les nombreux et importants avantages réservés à nos Abonnés.

SUR VOTRE MOTO:

l'Allumage
sûr, régulier,
impeccable

l'Éclairage
économique
et puissant



par les nouveaux
VOLANTS MAGNÉTIQUES

Brevetés
S.G.D.G.



France
et Étranger

Type F

SAFI

14 rue de Bassano. PARIS