

Le Championnat de France trimoteurs 1928

MOTO REVUE

LE NUMÉRO
1^{fr.}-25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 289

22 Septembre 1928

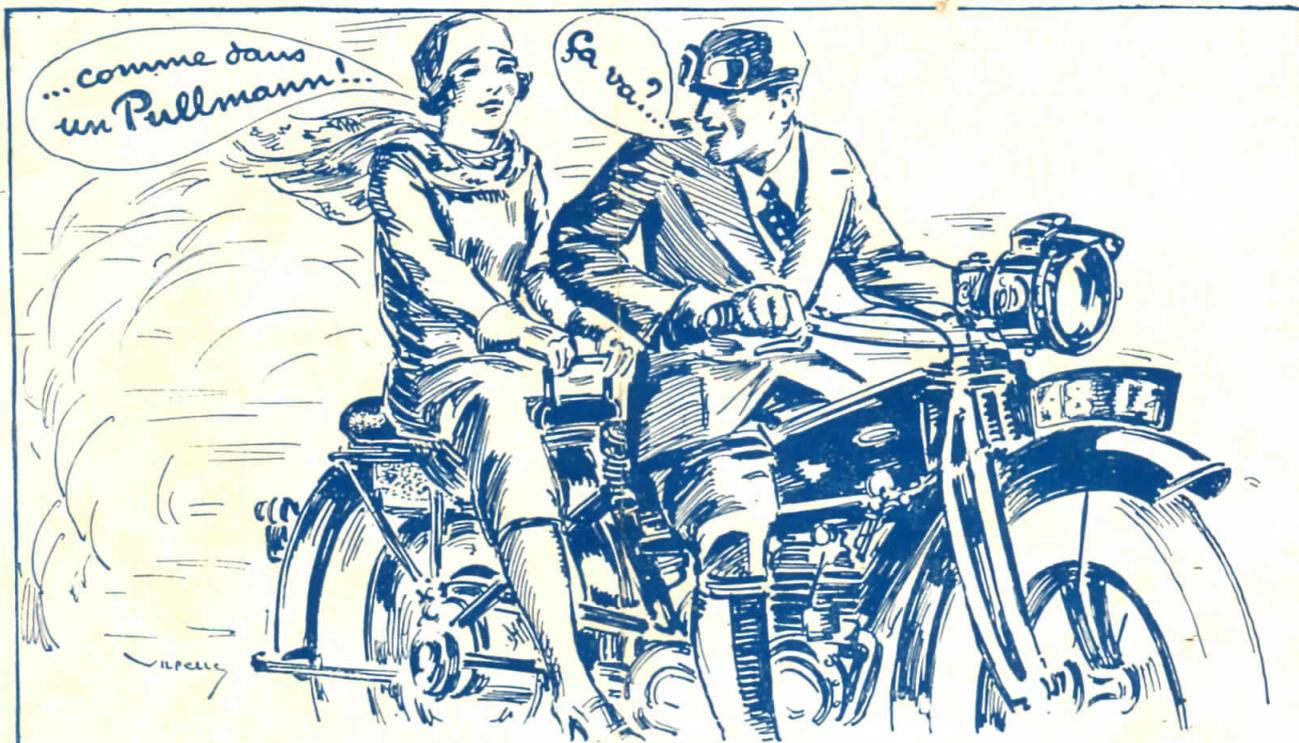
et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

A Park Spring, près de Leeds, en Angleterre, chaque année, le M. C. de Leeds fait escalader, en circuit, la colline fameuse de la Post au milieu d'une affluence considérable : voici le passage au premier tour du circuit.



**Tous les Motocyclistes le recherchent
pour le confort qu'il leur procure**

**le Strap
Meilleure 640**



en vente partout

Le titre le plus envié, celui de
"Champion de France"

est remporté
4 fois consécutivement

par
Terrot

avec des pilotes différents



— CATALOGUE « M. R. » ENVOYÉ FRANCO SUR DEMANDE —

Établissements TERROT 2, Rue André-Colomban, 2
— DIJON —

— :: — AGENTS DANS TOUTES LES VILLES — :: —

Sportifs!

VISITEZ LES

STANDS MOTOS

DU **PALAIS** DE LA

NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

*Le seul magasin
qui présente au choix de sa
clientèle 250 motocyclettes
de toutes marques
et immédiatement disponibles*



A

CRÉDIT

AUX MÊMES PRIX

QU'AU COMPTANT

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

*Sans obligation d'assurance, et
avec la sécurité que représente
l'importance DE LA MAISON*

*Livraison gratuite à domicile
dans les localités desservies par les voitures du
PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ.*

1928 1929 1930

320 frs

pour voir clair
pendant des années

Un Radios porte à 280 mètres et revient à 320 francs. Une fois posé sur la machine, on n'a plus rien à dépenser pour voir clair la nuit. Pendant des années, sans entretien (graisser tous les mille kilomètres de fonctionnement) Radios projettera son faisceau perçant sans la moindre défaillance.

C'est le phare puissant, sûr et économique par excellence qui vous est garanti "contre tous vices de fabrication ou de matière".

Pour mieux apprécier les services que vous rendra Radios, demandez-nous la notice illustrée gratuite et la liste des revendeurs de votre région.

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES RADIO

pour cycles et motos
18, Rue Denfert-Rochereau, 18
BELLEGARDE (Ain)

DANS PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS 1928

UNE SEULE MOTO FN.350 TYPE « SAHARA » était engagée



Machine en service ayant parcouru antérieurement
plus de 10.000 kilomètres

et avec laquelle **CARRÉ** accomplit le dur parcours
sans pénalisation et sans autre souci que son
ravitaillement (*médaille d'or*)

Pendant ce temps dans

LIÈGE - BORDEAUX - LIÈGE

en une seule étape

LAFLEUR se couvre de gloire sur sa

machine **FN** du même modèle

DÉMONSTRATIONS INCONTESTABLES des QUALITÉS d'un MODÈLE PARFAIT

4, Rue Pierret, Neuilly-sur-Seine - Tél. : Wagram 94-27

256 Km. à l'heure

*Record du Monde établi à Arpajon le 11 Octobre 1925
sur Motocyclette INDIAN équipée avec les*

CHAINES

DUCKWORTH

pour

MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS

LES PLUS RÉSISTANTES — LES PLUS DURABLES

MONOPOLE POUR LA FRANCE

C. COMIOT

87, Boul^d GOUVION - S^t CYR. PARIS

TÉLÉPH. WAGRAM 03-26.

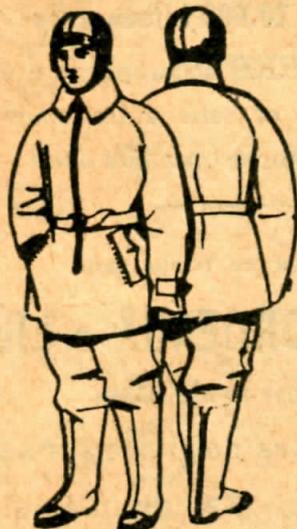
TÉLÉGR.: COMIOT-PARIS

ACFOR et CUIRVET

vous présentent leur ÉQUIPEMENT
"TOUS TEMPS"
en tissus Imperméable ou en CUIR

Catalogue
général
sur
demande

Ouvert
le Samedi
après-midi



Notice explicative
pour mesures à
prendre.
Echantillons et
Prix sur demande

102 -
Rue Amelot
PARIS

Téléphone :
Roquette 62-86

BERRE-TÊTE spécial à 8 côtes. — MANTEAU-BLOUSE
raglan qui transformable à fermetures "Éclair" ample et
confortable. — PANTALON-GUÈTRE, combiné à pont,
ceinture réglable et fermeture "Éclair" arrière. — Le
"TOUT TEMPS" procure aux Motocyclistes une pro-
tection jamais atteinte à ce jour.

AIGLON

LA MEILLEURE MARQUE AUX MEILLEURES CONDITIONS

175CM ³ Monovitesse	} 2 Vitesses	FRS 1.850
175CM ³ Chaîne-Courroie		FRS 2.350
175CM ³ Chaîne-Chaîne		FRS 2.500
250CM ³ Touriste	} 3 Vitesses Bloc Moteur	FRS 4.600
350CM ³ Touriste		FRS 5.850
350CM ³ Sport		FRS 6.300

catalogue M sur demande
à AIGLON - COURBEVOIE, Seine

Moto DS après
l'endurance,
500 cc. la vitesse...

Après les

**COURSES DE CÔTE DE CHATEAU-THIERRY
ET DES 17 TOURNANTS**

A. Lambert sur DS 1000 cmc., remporte,
à *Monthléry*, les trois manches des Motos
bolides, atteignant la vitesse horaire de
175 km. 069, et la Course des Side-cars.

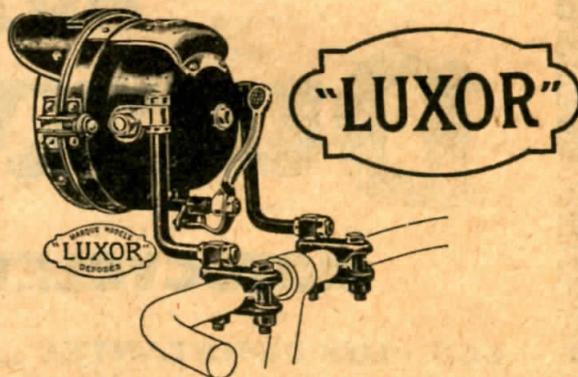
Toul-Nancy (Side-cars) record battu de deux
minutes (moyenne : 129 km. 106).

A la Course de Côte de Chanteloup. 1^{er} **LAM-
BERT**, en 1 m. 11 s. 4/5 (ancien record : 1 m. 20 s. 3/5)

**Magnéto FRANCE — Carburateur AMAC
Pneus HUTCHINSON — Bougies UNUS**

Établissements MALTERRE Frères
13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

**UNE MARQUE!!!
ET FABRICATION
IRREPROCHABLE !!**



Motocyclistes !! qui désirez voyager sans ennui
et sans panne d'éclairage, adaptez sur vos machines,
les appareils "Luxor", les seuls conçus et construits
techniquement.

Tous nos appareils peuvent être fournis avec
dispositif pour fourche parallélogramme.

En vente partout, exigez-les de votre fournisseur

TRAISET et C^{ie}, Fabricants, 3, Rue Tesson, Paris (X^e)

Avec ZERO fr % d'Intérêts : Assurance d'un an gratuite - Carte grise et Impôt payé pour un trimestre

CT MARTIN-AUTOC

LIVRE
TOUTES LES

MOTOS ^{payables} EN 14 VERSEMENTS

J. MARTIN-AUTOC

Achat, Échange, Réparations, Accessoires (pose gratuite)

27, Rue du Château d'Eau - PARIS (10^e)
La Maison recommandée aux Motocyclistes

Notice descriptive des Prix et Marques, franco : 1 franc

Demandez des
renseignements

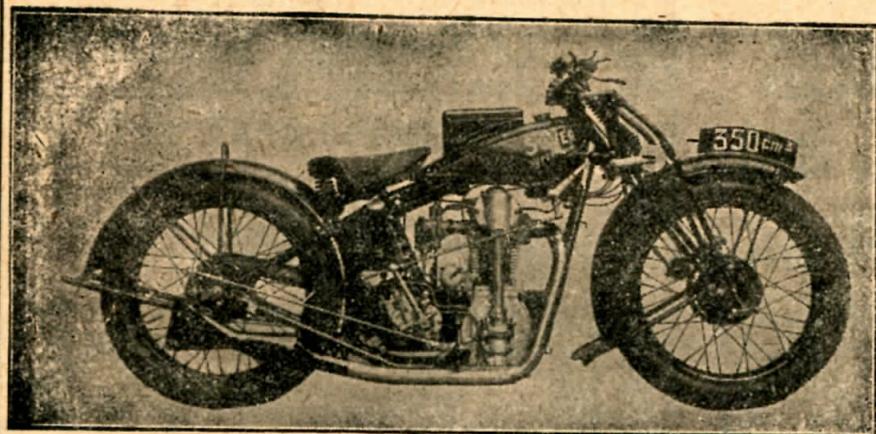
sur le modèle

SOYER & C^{IE}

350 cc.

arbre à cames en tête

LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



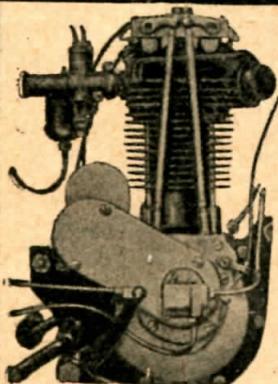
- MEETING -
DE BOULOGNE
RALLYE SOUBITEZ

1^{er} PROAL sur
SOYER 350^{cmc.}
arbre à cames
en tête.

- LIVRAISON IMMÉDIATE -

SOYER & C^{ie}
69, Route de la Révolte
LEVALLOIS (Seine)

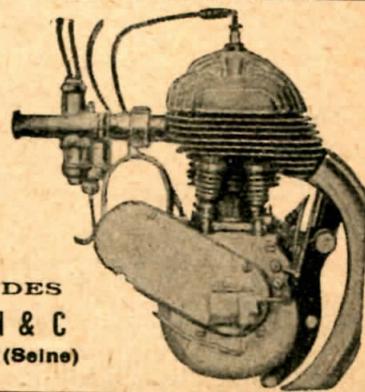
Magasin d'Exposition : 6, Avenue de la Grande-Armée, PARIS



MOTEURS VOISIN

350 cmc. A SOUPAPES LATÉRALES
350 cmc. A CULBUTEURS
250 cmc. 2 TEMPS

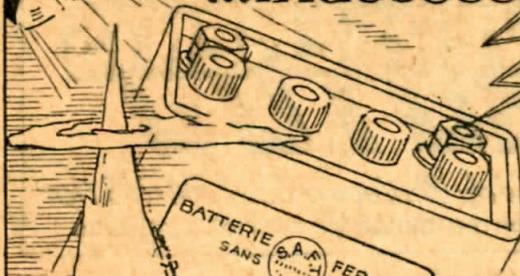
TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES
SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C
6 à 16, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : WAGRAM 50-36



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

La nuit en motocyclette

...Inaccessible,



La solution complète du

problème de l'éclairage électrique des motos passionnément désirée par tous les amateurs, activement recherchée par les grandes Industries spécialisées.

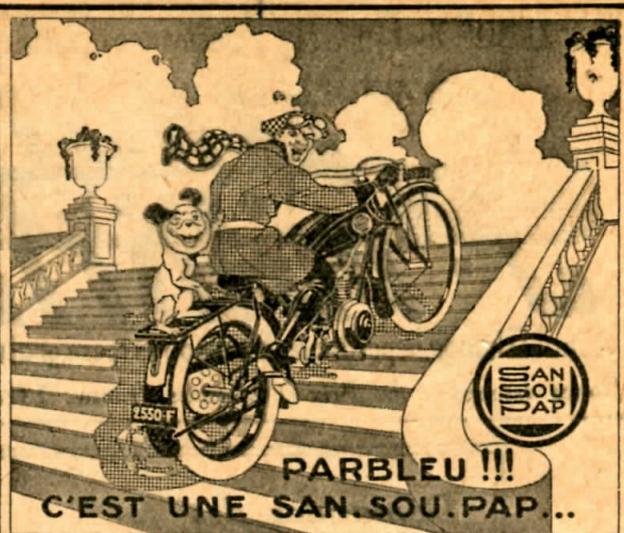
...Inaccessible,

Ce but idéal n'a jamais été atteint jusqu'ici, car aucun système n'a pu remplir à la fois les 4 conditions fondamentales :

- Robustesse.
- Continuité (même à l'arrêt du moteur)
- Puissance.
- Entretien nul.

Aucun des systèmes d'éclairage actuellement proposés ne réunit complètement ces quatre conditions. Et si l'une d'elles fait défaut, tout l'ensemble reste au niveau des vieux systèmes démodés.

LE PROCHAIN SALON COMBLERA-T-IL CETTE INVRAISEMBLABLE LACUNE ?



PARBLEU !!!
C'EST UNE SAN.SOU.PAP...

LA MOTO QUI DURE

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

MOTEX

154, Boulevard Haussmann - PARIS (8^e)

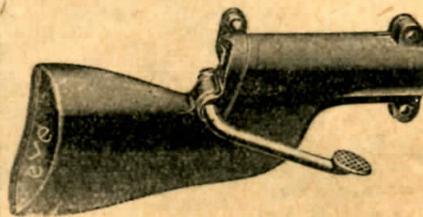
SILENTÉCHAPPEMENT



Breveté France et
— Étranger —

Silencieux ou
Échappement
libre

pour toutes
MOTOS



Par son mécanisme simple et ingénieux permet l'emploi du Silencieux, pendant le temps strictement nécessaire. Son système de chicanes, judicieusement étudié, en fait l'appareil le plus silencieux actuellement sur le marché. Il donne au moteur une résonance agréable. Entièrement en tôle finement nickelée, d'une fabrication impeccable, se commande de deux façons. Diamètres en stock : 30, 34, 36, 38, 40, 42, 45, 50 et 55%, livrables à lettre lue. Tous autres diamètres sur demande. Indiquer à la commande le diamètre extérieur du tuyau d'échappement et le côté (dans le sens de la marche). Indispensable à tout motocycliste soucieux de la durée et du bon rendement de sa machine.

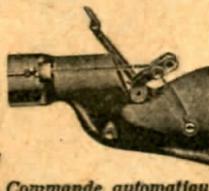
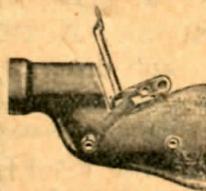
SILENTÉCHAPPEMENT "ÉVÉ", NOUVEAU MODÈLE
Monté sur les "MOTORHONYX", 3 JOURS DU FOREZ

L'appareil complet : 80 fr. — Supplément pour manette, câble et gaine de commande : 15 fr. — SILENCIEUX "ÉVÉ", cet appareil se fait également sous forme de silencieux ordinaire (sans volet) dans les mêmes diamètres. Prix unique 55 fr.

EN VENTE PARTOUT
et à

**TOUT POUR
L'AUTO**

55, Place de la
République-LYON



Demander ses Catalogues AUTO, MOTO et FABRICATIONS sur le cadre ou le guidon.
Commande par pédale, au pied ou à la main. Commande automatique par une manette fixée

FABRICATION
SOIGNÉE



LIGNE

IRRÉPROCHABLE

MOTOCYCLETTES

LUCIFER

MESTRE & BLATGE

CONSTRUCTEURS

45 Avenue de la Grande-Armée — PARIS
AGENTS! demandez nos conditions spéciales pour Vente au Comptant et à Crédit et visitez au
SALON, Stan 128, Grande Net, où sont exposés nos nouveaux Modèles.

MISE AU POINT
PARFAITE



TENUE DE ROUTE

REMARQUABLE

CLINOTO

Pour laver soi-même...

Sans Eau, son Automobile

SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

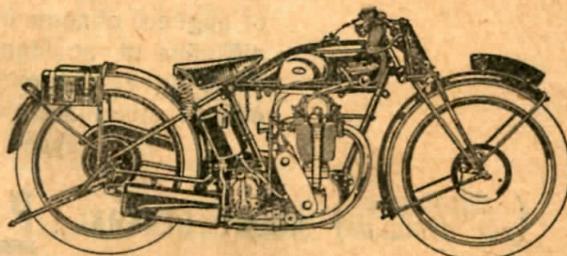
LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

CLINOTO

A DATER DE CE JOUR

Velocette

— LA MOTO — EST VENDUE PAR
DES CHAMPIONS —



ORLÉANS-ACCESSOIRES

7, Place de la Porte d'Orléans — PARIS (14^e)
— AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE ET LES COLONIES —

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

GNOME-RHONE

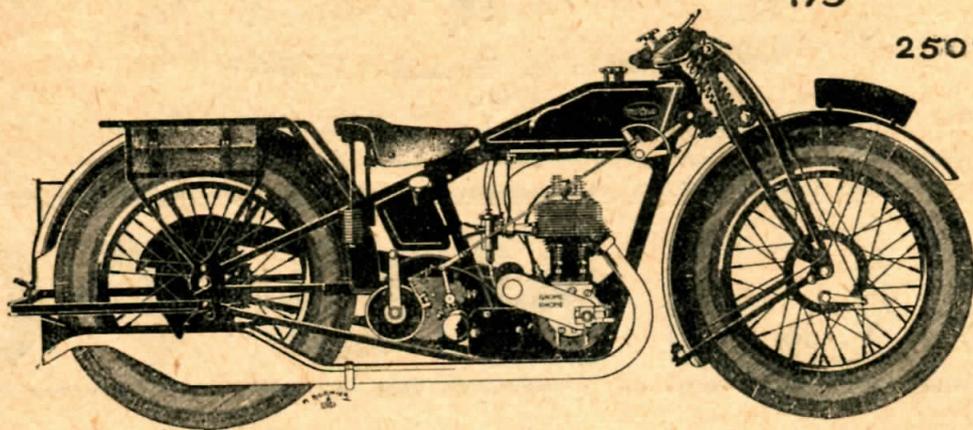
34, RUE DE LISBONNE - PARIS

MOTOCYCLETTES

175^{cmc}

250^{cmc}

500^{cmc}



LA NOUVELLE 500^{cmc} SPORT 1928

LES MOTOTRIS **NINON**

Engagent dans le Championnat du Motocycle Industriel

2 VÉHICULES QUI ARRIVENT ENSEMBLE AVEC

0 Point de Pénalisation

et gagnent chacun une MÉDAILLE D'OR, dans le parcours des plus difficiles et accidentés: la consommation n'a été en charge que de 5 litres pour 125 km. (Paris-Rouen). Ces deux appareils étaient strictement de série, n'ayant aucune modification et du type livré couramment à la Clientèle.

(Catalogue
sur demande)

AGENT GÉNÉRAL : **PAUL BÉALÉ**

100, Avenue des Ternes
PARIS 17^e

STOCK ÉNORME

de pièces détachées
pour

INDIAN

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e Arrondissement)

TELEPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 09-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5. PARIS (2^e)

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"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

EDITORIAL

Trop de petites courses

Ce n'est pas sans un serrement de cœur que nous voyons, dans les grandes courses de l'année, la victoire nous échapper si souvent. Nous avons pourtant des machines et des coureurs qui en sont dignes. Nos machines de série sont excellentes, aussi rapides, aussi régulières que celles de n'importe quel autre pays. Nos machines de course font preuve de qualités exceptionnelles de vitesse et il semblerait logique que leur valeur se manifestât par des victoires plus fréquentes. Cela ne peut avoir qu'une cause : le manque de préparation spéciale. L'intérêt des constructeurs se porte sur un grand nombre de manifestations locales, courses du kilomètre, courses de côte, et la préparation d'une machine pour des épreuves disputées sur de courtes distances est très différente de celle nécessaire pour une course de plusieurs centaines de kilomètres. Peut-être est-ce parce que nous avons trop d'épreuves locales que l'on perd de vue les grandes épreuves. La force des Anglais vient en grande partie de ce qu'ils n'ont qu'une grande épreuve routière, le Tourist Trophy, qui développe exactement le type de machine convenant aux courses sur route. Assurément, les épreuves locales sont intéressantes et elles exercent une influence certaine sur la clientèle locale. Mais elles ne doivent pas nous faire oublier qu'une série de victoires, dans les grandes courses sur route du calendrier international, donnerait à notre construction un grand prestige. C'est d'ailleurs dans la catégorie des 500 cmc. que l'effort le plus sérieux devrait être fait, car c'est celle qui intéresse le plus le public. Nous alignons souvent, dans les courses sur route, des machines extrêmement rapides, peut-être même trop rapides, mais qui ne résistent pas à un effort de plusieurs centaines de kilomètres. Cherchons à avoir autant de fond que de vitesse.

Le prix de l'essence

On peut se demander à quoi sert, dans la pratique, l'Office National des Combustibles Liquides. Au point de vue scientifique son œuvre est considérable, mais son action immédiate n'est pas toujours très sensible. Les variations des cours de

l'essence constituent une perpétuelle menace pour nous. Nos véhicules ont besoin d'essence comme une machine à vapeur d'eau et de charbon. La hausse actuelle de l'essence, et les bruits de hausse qui circulent, créent un sentiment de malaise parmi les automobilistes et les motocyclistes. Beaucoup d'entre nous roulons, pour ainsi dire, à la limite de notre budget

et une nouvelle hausse de l'essence nous obligerait à renoncer à l'automobile ou à la moto. Il y a donc là un péril très grave et qu'il faut enrayer. Ce qui est particulièrement fâcheux, c'est que ces bruits circulent avec une intensité croissante peu de temps avant le Salon. Ils sont de nature à décourager beaucoup d'acheteurs et à porter à nos industries un coup très dur. Rien ne justifie une hausse soudaine. La consommation de carburant ne s'est pas tellement accrue. S'il s'agit de spéculation de Pourse n'est-il pas lamentable que des millions d'individus pâtissent des fantaisies de quelques financiers ? L'Office des Combustibles Liquides ne peut-il agir ou faire agir. Est-il simplement destiné à enregistrer d'une manière toute passive les cours des pétroles ?

Un autre scandale, c'est la variation du prix de l'essence, non seulement d'une région, mais d'une ville ou d'un village à l'autre. Ces différences ne correspondent d'ailleurs nullement aux frais de transport, car elles ne sont pas proportionnelles aux distances qui séparent les lieux de vente des centres de ravitaillement. Nous nous trouvons dans le domaine de la pure fantaisie. Les Compagnies pétrolières auraient bien tort de se gêner puisqu'on ne fait rien pour empêcher leurs agissements.

Cyclistes

Le nombre considérable des accidents survenant aux cyclistes montre combien la bicyclette est devenue dangereuse et peu pratique sur les routes actuelles. Il n'y a rien d'agréable pour un cycliste à parcourir certaines routes encombrées d'automobiles, d'autant plus que trop de conducteurs ne font pas preuve d'assez de prudence et passent trop près de cyclistes jusqu'à les frôler. Les cyclistes, de leur côté, ne sont pas exempts de tout reproche et se conduisent souvent avec une complète insouciance du danger. Ils tiennent leur gauche, zigzaguent, abordent les croisements sans pré-

SOMMAIRE

No 289

Samedi 22 Septembre 1928

Par-ci, par-là	987
Les Dangers de la Moto-cyclette, par le Dr Imbert.....	988
De Puymaurens au Lanoux, par Marc Augier .	991
La Moto à l'armée, par le Général Camon	992
Un nouveau 4 cylindres : la Mac Evoy, 494 cmc. .	993
Le Championnat de France 1928 des Tri-moteurs : Le pesage, le parcours, les résultats.....	994
Les Routes Pavées.....	1002
Un coureur en tourisme et en sidecar, par Yvan Court	1003
Nos Clubs.....	1004
Le Courrier de la Semaine.....	1007
Les Poignées tournantes .	1009

caution, roulent plusieurs de front et font tout ce qui est nécessaire pour provoquer des accidents. Alors que l'automobilisme naissait à peine, et que les rares automobiles en circulation se traînaient à l'allure d'un escargot, on avait pris l'heureuse initiative d'établir des pistes cyclables.

Aujourd'hui, ces pistes cyclables ont presque complètement disparu. Elles sont, depuis de nombreuses années, complètement abandonnées. Les pluies les ont ravinées, l'herbe les a envahies. Les Ponts et Chaussées y ont déposé leurs tas de cailloux. N'est-ce pas le moment de les faire revivre ? Les cyclistes, ne l'oublions pas, versent dans les caisses du Trésor insatiable des impôts qui se chiffrent par dizaines de millions. Ne peut-on rien faire pour eux ? Assurément, il n'est pas nécessaire de faire partout des trottoirs cyclables, mais sur les grands itinéraires où la circulation est intense et rapide, ne peut-on rétablir ces trottoirs. Un trottoir cyclable coûte, paraît-il, 6.000 francs au kilomètre, et l'entretien est, par la suite peu onéreux. S'ils n'existent pas, c'est plutôt par négligence que par lésine. Que la grande Association de tourisme, qui a jadis usé de son influence pour la création des trottoirs cyclables, ne laisse pas périr son œuvre et qu'elle se mette énergiquement à la tâche. Le trottoir cyclable c'est un moyen d'améliorer la circulation, d'encourager le tourisme à bicyclette et de sauver la vie à beaucoup de cyclistes. Cela ne justifie-t-il pas la dépense relativement faible qui serait engagée ?

Ferro-nickel

Quelques entrefilets parus récemment sur les applications à

la motocyclette des accumulateurs au ferro-nickel, ont semblé éveiller chez tous nos pratiquants un intérêt non niable. Vraiment, le ferro-nickel a-t-il les qualités que d'aucuns prétendent ? On a dit de l'accu au ferro-nickel qu'il était comparable à un bloc d'acier mais pour des raisons peu précises, cet accessoire n'a, jusqu'à ce jour, guère été utilisé que pour la traction : nos Compagnies de chemin de fer l'ont adopté quasiment en exclusivité ; or, depuis quelques semaines, il semble que le ferro-nickel ait tendance à s'implanter pour l'éclairage en moto : il a évidemment de réelles qualités. Construit en acier mécanique, il est de ce fait très robuste. Cette robustesse s'allie à une compacité parfaite, car nous y constatons une absence absolue du gondolage des électrodes : d'où disparition des court-circuits grâce à ce bloc rigide. La matière vitale, active de l'acier au ferro-nickel est comprimée dans des pochettes en acier perforé finement pour éliminer toute boue dans les bacs. Pas d'odeur non plus ; pas de sulfatation ou de vapeurs corrosives. Recharge rapide et à longues échéances. Ajoutez, à de telles qualités, la particularité d'absorber les courants très faibles, le manque de soins sans conséquences du ferro-nickel, le rajeunissement perpétuel en fonction du nombre des décharges, voici toutes sortes de raisons qui incitent à l'adoption du ferro-nickel en moto ; y arriverons-nous ?

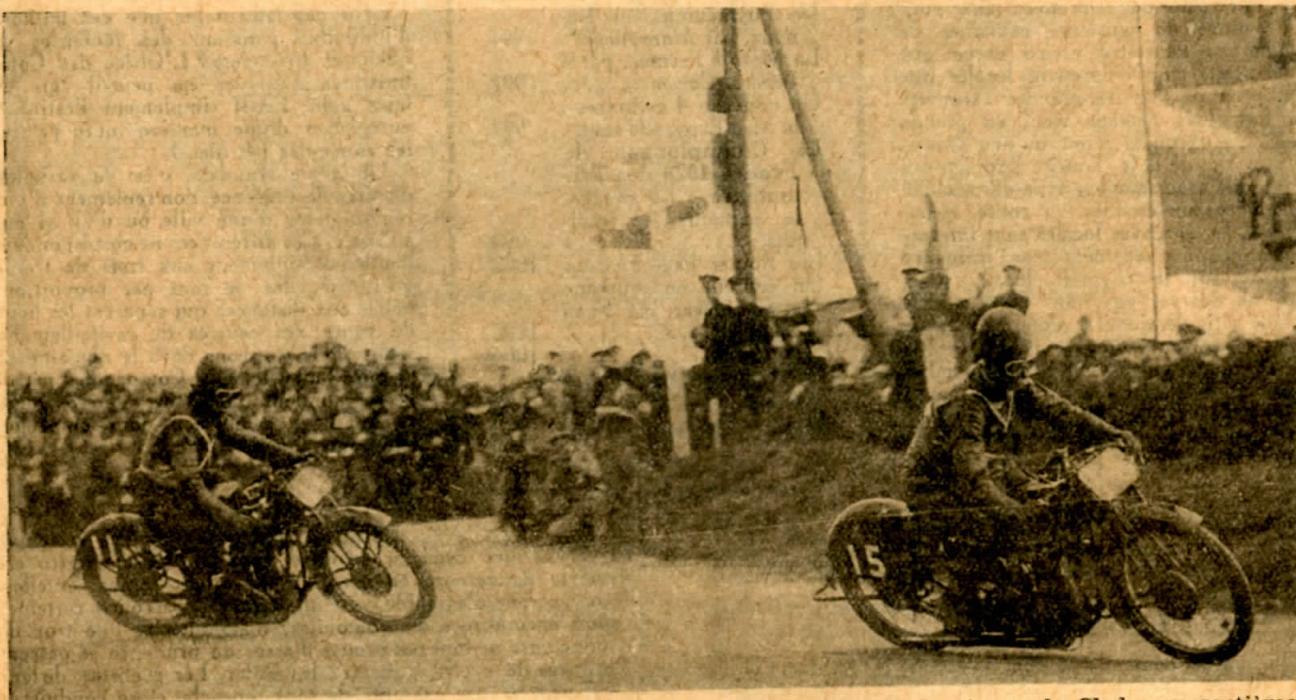
Probablement. car à l'heure présente les constructeurs envisagent très sérieusement cette question. De l'autre côté, les quelques motocyclistes qui ont adopté le ferro-nickel pour leur éclairage en sont tellement satisfaits que nous arrivons à croire enfin à l'adoption sur nos machines de cette solution de l'éclairage.

Le classement de la Coupe-Challenge du Championnat trimoteurs 1928

1. N° 21. — *Le Grimpeur*, trimoteur à moteur sur le côté, moteur MAG 250 cmc., culbuteurs enfermés, carrosserie camping-bâché. Conducteur De Font Reaulx.

Poids à vide : 245 kgs, charge imposée 200 kgs. (pesage 209 kgs), au total 454 kgs. Moyenne imposée 30 à l'heure sur 264 kilomètres.

Régularité sur route : 0 point de pénalisation. — Régularité au contrôle secret : 6 minutes d'écart.



Les deux Crabtree, S. A. et L. C., sur leur Excelsior J. A. P., prennent le virage de Clady, au septième Grand Prix de l'Ulster



Attention aux voleurs !

On vole d'une façon très plaisante nos motos. Une annonce dans *Moto Revue* amène toujours un contingent important d'acheteurs éventuels. On accepte généralement un essai demandé par l'acquéreur. Il monte sur la machine à vendre, va faire un tour au Bois de Boulogne et oublie de...revenir. Quant au vendeur, un jeune naïf, il est redevenu simple piéton et se morfond de sa candeur. Allons ! un peu d'attention !

Les motos volées

Le nombre de motos volées devient trop important pour que nous ne réagissions pas. En conséquence, *Moto Revue* demande à tous ceux qui sont victimes de nous avertir aussitôt, de passer annonce dans nos colonnes, en mentionnant le numéro du moteur plus particulièrement.

Nous attirons l'attention des garagistes sur l'intérêt qu'ils ont à noter le numéro de moteur des motos qui leur sont offerts d'occasion. La prime de 10 % accordée généralement par le volé les incitera à découvrir les voleurs qui écument déjà notre monde. (Voir en Petites Annonces les motos volées).

Roléo au Championnat

Roléo a tenté aussi le Championnat de France; il y en a qui ont déclaré doctoralement que c'était maladroite pour la C. P. de s'aligner contre des adversaires plus rapides. Pas du tout, nous trouvons au contraire que c'est très adroit et Roléo a joué sa chance sur les 300 kilomètres avec plus d'esprit que d'autres, car il sait que la vitesse pure intéresse une certaine clientèle, mais que la majorité actuelle des acheteurs recherche plutôt la solidité et la durée. Roléo a terminé avec aisance l'épreuve; les autres, ceux de la vitesse, n'ont pas eu d'anérochre, c'est très bien; Roléo non plus, c'est parfait aussi, car Roléo a été beau joueur; on ne gagne pas à tous coups, c'est entendu.

Echappement libre

Nous lisons dans la *Journée Industrielle* du 30 septembre un article d'un de nos rédacteurs de l'*Actualité Automobile* qui ressemble étrangement à une charge à fond contre la motocyclette. Bizarre, n'est-ce pas ? Dans notre propre monde ! Et sur ce, nous recevons une protestation indignée de M. Jean Vurpillot. Nommer l'auteur de l'article serait faire mauvaise presse à quelqu'un qui a certainement dépassé sa pensée; on nous excusera. Voici la réplique de M. Jean Vurpillot :

Inclus un article d'un monsieur qui se dit ingénieur et qui part en guerre contre les motocyclettes, ignorant manifestement tout du problème du silence du moteur de faible cylindrée à refroidissement à air.

Pourquoi ne dit-il rien du bruit des camions et autobus qui est autrement important ?

Le vêtement motocycliste...

Nous avons eu l'occasion de commander un vêtement de cuir raglan, doublé laine, en peau très souple marqué 700 francs, chez M. Camille Pasquier, tailleur, 19, rue Véron, Paris. Quelle fut notre surprise lorsque le

commerçant avisé nous dit que, en temps que motocycliste et lecteur de *Moto Revue*, il accordait toujours une remise de 15 % à ceux qui avaient une bande de *Moto Revue* ou un numéro sur eux.

Le moteur est carburé...

On a reproché à l'un de nos essayeurs d'employer ces néologismes, et voici que nos annonceurs (à moins que ce ne soient nos typos ! ah ! ils ont bon dos heureusement !) se lancent aussi dans cette voie. San Sou Pap, dans le n° 287 n'annonce-t-il pas (page XII) pour la description de son nouveau modèle : Carburant à double manette ! Or songez qu'il y a eu trois lecteurs assez purs pour nous réclamer un bidon de ce carburant ! Décidément *Moto Revue* doit faire attention à ne pas confondre carburateur et carburant.

Un vainqueur aux Pyrénées : Stern

Oui, Stern fut vainqueur en 175 cmc, San Sou Pap à Paris-les Pyrénées-Paris. Toute la presse a annoncé la victoire de ses deux coéquipiers Moutret et Baudart. Stern arrivé sans pénalisation et, avec le maximum de points, fut cependant classé aussitôt après eux par une méprise générale. Nous nous sommes aperçus de suite de cette particularité et Stern lui-même dut attendre le retour de toutes les pièces officielles et documents. C'est chose faite aujourd'hui : Stern a fait en effet exactement le même temps au Tourmalet que ses coéquipiers et nous sommes heureux d'annoncer à tous que :

Stern est 1^{er} du classement général en 175 cmc. San Sou Pap aux Pyrénées 1928

Profitions donc de l'occasion pour signaler le passé de l'as de San Sou Pap : Stern est coutumier des premières places dans toutes les grandes épreuves : en 1927, à Paris-les Pyrénées-Paris, il est premier; cette même année, il se classe 1^{er} au Circuit de la Seine-Inférieure. En 1928, il cumule : aux Six Jours d'Hiver, 1^{er}; à Paris-Nice, 1^{er}; à Paris-les Pyrénées-Paris, 1^{er}. Et cela fait mieux ressortir la valeur du pilote en signalant qu'il fut 2^e au Bol d'Or et au Tourist Trophy Français.

Vélocette veut les records

Willis et Hicks viennent d'arriver à Montlhéry en vue de battre les records et c'est Vélocette qui va essayer ces tentatives.

En motogodille

La fameuse conductrice d'automobile, Mme Bruce, qui a établi de nombreux records à l'autodrome de Montlhéry, vient de traverser la Manche, de Douvres à Calais et

retour, sur petit canot automobile, genre motogodille, faisant l'aller en 57 minutes et le retour en 50 minutes, soit un total de 1 h. 47.

Records battus

Ces jours-ci se sont disputés, sur l'autodrome de Brooklands, les championnats de motocyclistes. Un temps particulièrement beau favorisa cette réunion dont voici les résultats :

Motos classe A 250 cmc. — 1. Staniland (Excelsior), moy. 114 km. 700 qui devient détenteur du titre; 2. Hall (New-Imperial); 3. Archer (New-Imperial).

Classe B 350 cmc. — 1. C. Hicks (Vélocette), moy. 155 km. 900; 2. Birch (Chatter Lea); 3. Staniland (Excelsior).

Moto Revue, confessionnal des jeunes !

Critiquez ou non, si le cœur ou vos idées vous le disent, l'institution du confessionnal. Pour nous, nous arrivons à croire que son divin inventeur a prouvé sa haute psychologie de l'espèce humaine. Le confessionnal en moto existe; il est sis dans le bureau d'un certain motocycliste de *Moto Revue* qui reçoit chaque jour mille et une confidences... motocyclistes. Mais, à la différence du ministre de religion qui, par principe, sait que ceux qui lui font confiance disent toute leur vérité, le confesseur de *Moto Revue* sait que ses pénitents mentent d'abord affreusement avant l'aveu et... l'absolution ? Celui de cet après-midi est un charmant petit bonhomme du Gard qui s'est adressé à l'un de nos spécialistes de l'avenue de Villiers, lui a envoyé 600 francs à valoir pour avoir une moto d'occasion, le reste payable en 12 mensualités. Or, après trois mois, il attend toujours sa moto et il nous écrit avec amertume sur le geste de son vendeur. Mais ce vendeur, que nous savions des plus honnêtes, nous répond que, s'il n'a pas effectué l'envoi, c'est simplement parce que notre petit bonhomme, mineur (dans les 2 sens) n'a aucun répondant, ce qu'il avait oublié de nous dire. Résultat : beaucoup de temps perdu de part et d'autre pour une solution très facile à donner.

Et combien sont-ils qui agissent aussi maladroitement ?

La dernière de Denly

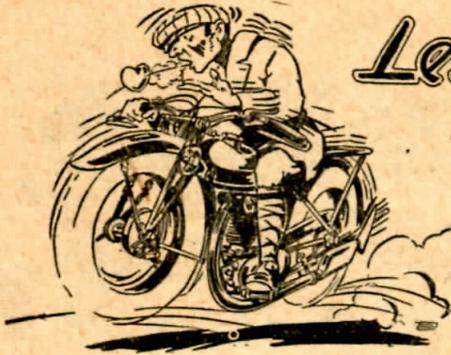
C'est sa performance à Linas, si l'on en croit le parleur inconnu ! Il paraît qu'il « a tourné le cap des 200 à l'heure ! » Beau sujet pour nos caricaturistes.

A.M.A.C. est français

Et voilà pourquoi aux Championnats où la règle est d'avoir en course des machines construites de toutes pièces en France, tous les concurrents arrivés étaient équipés sur Amac, parce que Amac est maintenant fabriqué en France. C'est une référence.

Chéret met sa machine en route

...en faisant tourner ses roues à la main ! Et ce départ : un départ de 10 motos 500 cmc. Et ce sourire ! Il semble qu'il soit beaucoup dans la marche de son triac et la chute des records des 5 kil. et miles, des 10 kil. et 10 miles.



Les Dangers de la Moto

par le Docteur René IMBERT (suite)

A peine paru le premier article nous vaut une nuée de lettres : décidément l'auteur suscite en une matière aussi épineuse bien des polémiques : n'a-t-il pas touché juste?

Enfin, il est des cas où la manœuvre d'une moto à la main s'impose : le type de cette manœuvre s'offre lorsque la moto est engagée dans un chemin trop étroit pour virer en une fois et qu'une raison quelconque nécessite un demi-tour. Or, avez-vous souvent vu des possesseurs de petites voitures reculer à bras ? Sauf quelques voiturettes très bon marché, la plupart s'enorgueillissent de posséder une marche arrière. Et c'est là la solution de la manœuvre des machines lourdes : ne poussez pas les hauts cris ; il ne s'agit nullement d'apprendre à faire l'acrobate, bien connu dans les cirques et music-hall, de la marche arrière en vélo. Quel motocycliste, se trouvant obligé de reculer sa machine, ne l'a fait, lorsque les circonstances s'y prêtaient, en restant à cheval dessus, maintenant l'équilibre avec les pieds et profitant de la descente pour laisser la machine reculer par gravité, en évitant simplement une trop grande vitesse par un freinage approprié. Une boîte comportant une marche arrière permettrait de se tirer d'affaire dans tous les cas : on met le levier sur la marche arrière, et à petits coups d'embrayage à main, tout en tenant la machine en équilibre avec les pieds, on la fait reculer par le moteur. Aucune aptitude spéciale n'est nécessaire. Je n'ai pas inventé la méthode, j'ai vu la manœuvre exécutée devant moi par une Henderson solo qui avait dû être détachée de son side. On sait qu'en 1923 je crois, cette marque avait sorti une boîte 3 vitesses et marche arrière pour le side. Je ne sais si elle continue à livrer ce modèle, mais c'est à un de ses exemplaires que j'ai vu accomplir ce recul en solo au moteur. Encore le pilote était-il un peu gêné à cause du débrayage au pied, probablement le seul qui fonctionnait sur sa machine et qui l'empêchait de poser les 2 pieds à terre. En quelques secondes il eut fait sa manœuvre qui nécessitait un recul sur une montée assez forte, au grand ahurissement des badauds dont j'étais.

On voit donc que la machine lourde peut être très facile à manier et qu'il ne s'agit nullement de créer quelque chose de nouveau. Tout ce qui est nécessaire existe ou a existé.

Ajoutons une petite béquille sous le repose pied, comme le fait Brough, pour les arrêts rapides et voilà la machine idéale pour son confort et restant maniable. Enfin, j'attire l'attention sur ce fait que cette machine serait, grâce à son poids, d'une merveilleuse stabilité et d'une tenue de route à rendre jalouse les voitures les plus réputées.

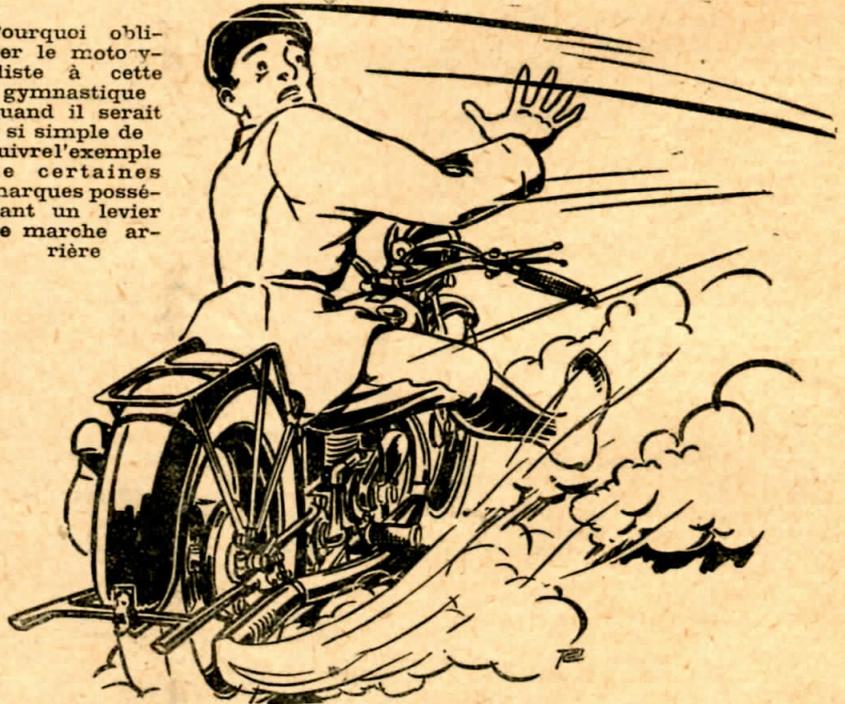
Reste la question du prix : quand on voit Peugeot livrer sa torpédo 5 CV série

à moins de 15.000 francs avec refroidissement à eau, sa carrosserie quatre places, sa capote, son pare-brise, sa transmission à cardan, ses cinq roues avec les pneus, j'ai peine à croire qu'on ne puisse en France construire une moto quatre cylindres à air, possédant l'éclairage et le démarrage électrique aux environs de 10.000 francs. Ce sera toujours un tiers de gagné sur le prix d'une des plus éco-

vider quelques traces d'air pour compenser les variations de température par exemple. Aussi, si l'état d'amélioration des routes se généralisait, je crois que le pneu de 85 (3.25) adopté par les Anglais suffirait largement. C'est du reste celui dont j'use personnellement pour ma plus grande satisfaction.

Maintenant, tous ceux qui emploient le 115 reconnaissent qu'avec un passager

Pourquoi obliger le moto-cycliste à cette gymnastique quand il serait si simple de suivre l'exemple de certaines marques possédant un levier de marche arrière



nomiques voiturettes, et on conservera les avantages de logement, d'assurance, d'impôts qui avantagent tant la moto. Et on aura là une moto à comparer non pas aux voiturettes en question pour la douceur, les reprises et les vitesses maxima, mais aux 12 ou 15 CV de 60.000 et au-dessus.

Revenons un peu sur la question des pneus. J'ai dit que, pour le confort, le 715 x 115 était idéal. Cependant je dois signaler que tous ceux qui en usent observent des difficultés d'équilibre dans les tournants pris à grande allure, dès que le pneu n'a plus très exactement la pression voulue. On ne peut cependant pas, tous les 50 kilomètres, descendre donner quelques coups de pompe ou

il n'y a plus trace de difficulté ; aussi notre machine lourde s'en accommoderait-elle parfaitement même en solo. Enfin pour le side cette dimension est certainement parfaite, bien que je n'en aie pas l'expérience.

Il existe encore une légende contre laquelle il faut réagir : celle de la moto plus dangereuse que l'auto ; rien n'est plus faux. La moto est plus traître, c'est vrai, c'est-à-dire que le meilleur pilote ramassera des bûches, du reste d'autant plus que, plus expérimenté, il se sentira plus sûr de lui. Mais neuf fois sur dix, il n'aura même pas une écorchure : j'en suis actuellement pour mon propre compte aux environs de la vingtième chute (dont une à 80 et une à 70) et la plus

grosse de mes écorchures avait les dimensions d'une pièce de deux francs. Encore résultait-elle d'un dérapage sur un rail de tram en pleine ville, en costume fin d'été. Avec un cuir, je n'eusse absolument rien eu.

La chute n'est pas dangereuse en elle-même. Seule la rencontre d'un corps résistant avant l'annulation de la vitesse de transition peut présenter un danger, mais le casque l'évite. Car quoi qu'on en dise, le casque est utile et

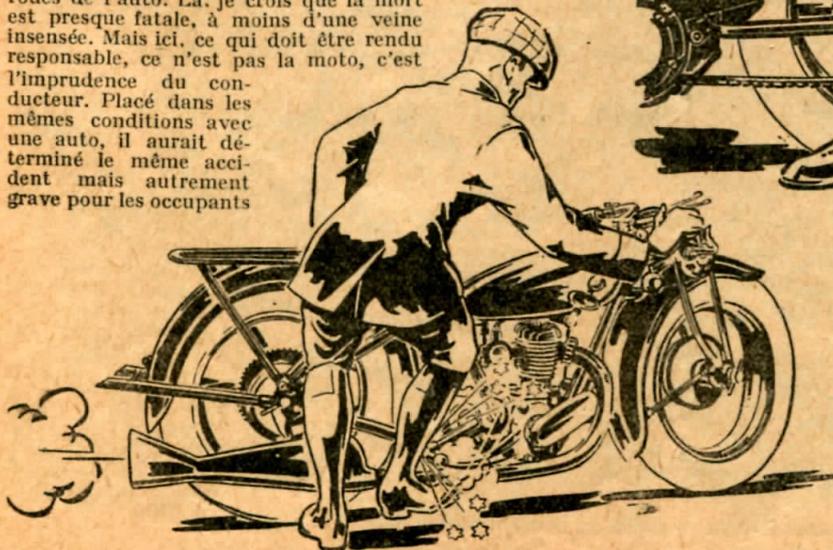


La selle pneumatique Harley qui est extrêmement douce

ne paraît bizarre que parce qu'on n'y est pas habitué. Quant au tort qu'il peut faire à la moto, j'avoue ne pas en avoir une claire notion. On mettait autrefois aux gosses qui commençaient à marcher de petites coiffures d'osier, débordant largement leurs reliefs naturels et appelés « bourrelets ». Je ne sais pas que la marche à pied ait été considérée pour cette raison comme un sport très dangereux. Par contre, combien de bosses et de pleurs évités !

À part la mort par fracture du crâne, il y a quelques circonstances plus rares où les jours des motocyclistes sont en danger. Je m'occuperai de quelques-unes :

Un motocycliste voit un tournant à droite qui lui paraît facile. En réalité il est plus dur qu'il ne le paraissait. Pour ne pas dérapager, il agrandit au maximum le tournant en se laissant déporter sur la gauche. Si rien ne vient, il s'en tire, mais si une auto arrive elle aussi à grande allure, c'est la rencontre à moins qu'un brusque coup de guidon ne l'évite au prix d'une chute par dérapage qui risque toujours de se terminer sous les roues de l'auto. Là, je crois que la mort est presque fatale, à moins d'une veine insensée. Mais ici, ce qui doit être rendu responsable, ce n'est pas la moto, c'est l'imprudence du conducteur. Placé dans les mêmes conditions avec une auto, il aurait déterminé le même accident mais autrement grave pour les occupants



Un des ennuis du kick : le retour sur le tibia... ou sur le haut du talon

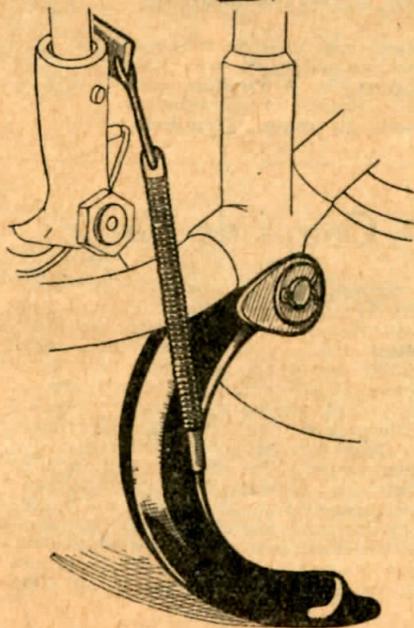
Un des dangers qui guettent toujours l'automobiliste et que le motocycliste, lui, ne connaît pas



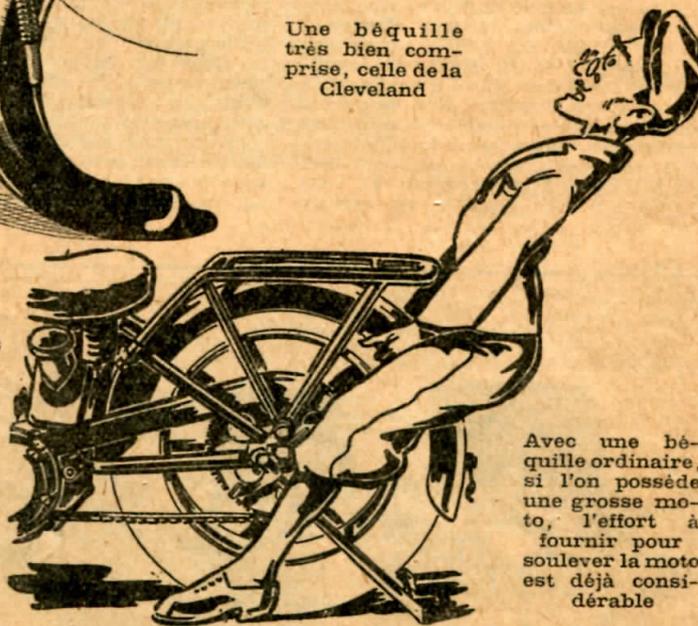
de la voiture venant à l'opposé et qui elle n'a rien à se reprocher.

Une forme d'accident voisine est celle qui se produit parce que la voiture vire à sa gauche. Le motocycliste risque fort, même en restant strictement à sa droite, de se faire accrocher. Mais que serait-ce s'il conduisait une auto ? Avec la moto, grâce au coup de volant invariablement donné par l'auto en faute, il peut encore espérer passer ; avec une auto, le dégagement n'est jamais suffisant.

D'une manière générale la moto a toujours la place de passer dans un encombrement : avec un peu de décision et d'adresse, on se tire de beaucoup de



Une béquille très bien comprise, celle de la Cleveland



Avec une béquille ordinaire, si l'on possède une grosse moto, l'effort à fournir pour soulever la moto est déjà considérable

mauvais pas dans lesquels se perdrait une auto avec les mêmes qualités de son conducteur.

Enfin, en cas de collision, les occupants d'une voiture sont presque fatalement amenés à heurter le volant, le pare-brise, les banquettes de devant, les montants de la capote ou de la carrosserie, ce qui n'est pas le cas en moto. J'avoue que, pour ma part, je suis toujours préoccupé en auto par ce problème qui finit par devenir exaspérant : « en cas de choc, par où pourras-tu bien essayer de te faire projeter ? » Et je trouve partout des obstacles tels que l'intégrité de mon individu me paraîtrait bien problématique.

Quant au capotage résultant du déra-

page, combien j'aime mieux le subir un peu plus fréquemment en moto où je n'ai presque jamais rien, qu'en auto où je serais écrasé par le poids de ma propre voiture !

En résumé :

En moto : accidents un peu plus fré-

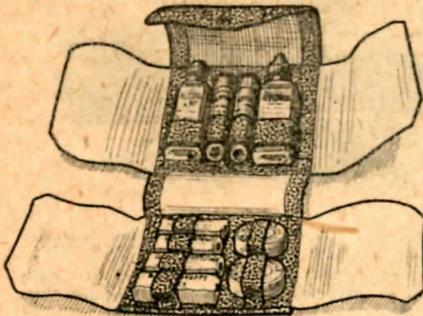
quents (surtout par imprudence) mais la plupart du temps sans conséquences.

En auto : accidents un peu plus rares mais toujours graves, sauf chance insérée...

Choisissez ! Je crois que poser le problème sous cette forme, c'est le résoudre.

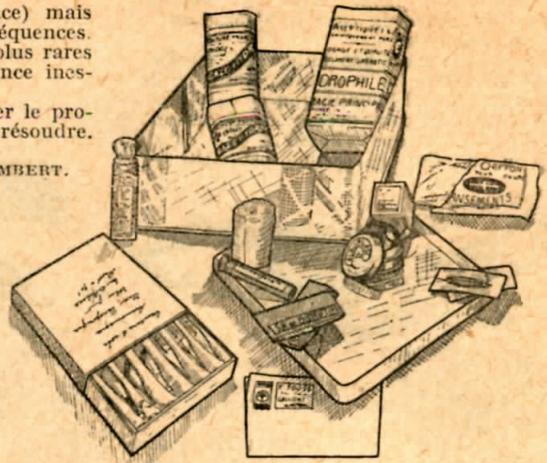
(Fin.)

D^r IMBERT.



Médicaments et pansements de 1^{re} urgence : bandes, ouate, antiseptiques, révéulsifs, sont partie du bagage motocycliste sur la ceinture :

Deux exemples de trousse pharmaceutiques très bien comprises. A gauche, celle du docteur Schwing ; à droite, celle du pharmacien Joss



Coups de Griffes

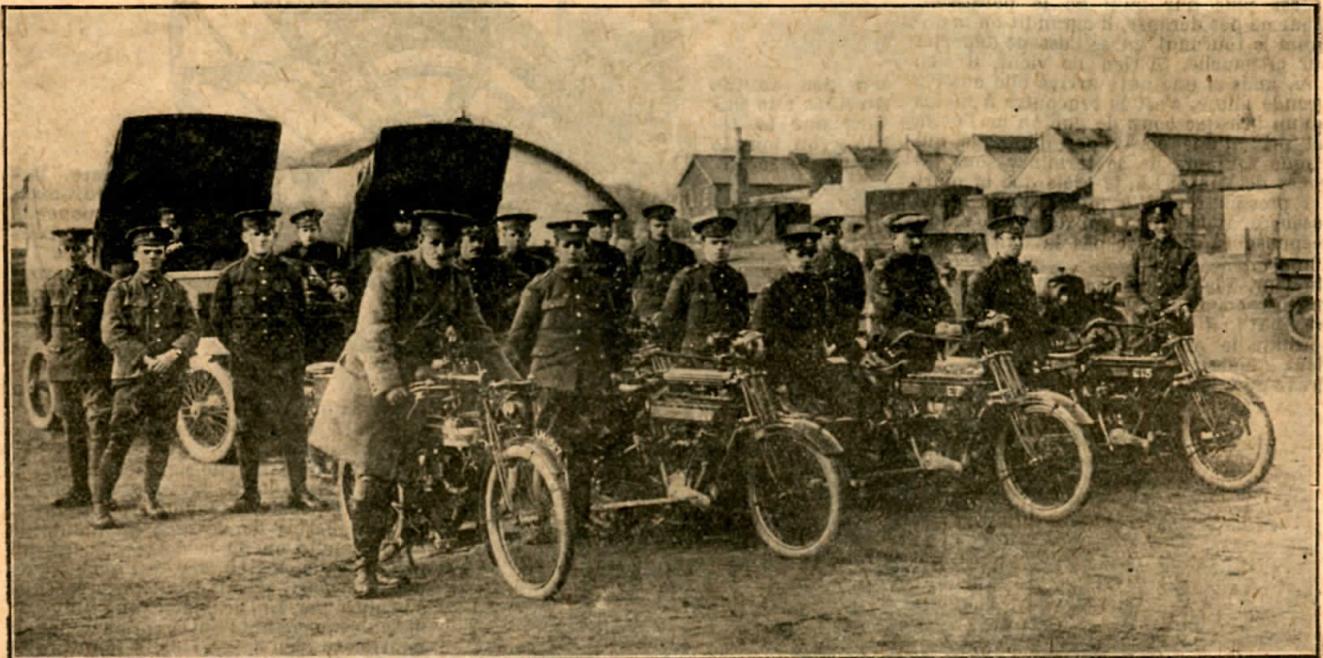
Accidents et... racontars

Arriverons-nous à croire que les rédacteurs sportifs sont en majorité des profanes de leur sport ? C'est malheureusement ce qui découle de leurs « élucubrations » quotidiennes et leur aisance à dire des sottises est la plus pernicieuse peste. Au sujet de l'accident bien regrettable de l'essayeur Fortoul sur la route de Saint-Cyr à Versailles, tous les grands quotidiens ont « pondu » des articles sensationnels, à faire frémir les plus insensibles : des morts, des blessés, du 120 et plus à l'heure, 3 loopings, etc. Et voici l'enquête : une fatalité, un cycliste

imprudent, un véhicule à 50 au plus... frein brusque, chasse de l'arrière et gille malheureuse à un peloton de soldats : c'était triste pour les victimes, mais pénible pour de tels rédacteurs : *L'Intransigeant* a de remarquables rédacteurs, pratiquants de leurs rubriques, et ce fut lui le premier qui donna la vérité ; mais les Gilles Nicaud, les Fraichard sont des pratiquants. Cela nous rappelle que la veille, au sujet de l'accident profondément regrettable de Monza, un rédacteur de grand quotidien du matin, interdit du sport automobile, a cyniquement raconté une série de « bobards » techniques sur un 1/4 de frein qui se serait serré

à l'imprévu !... Nous ne connaissons guère les capacités automobilistes de ce rédacteur soi-disant sportif. Si elles sont en rapport avec son ignorance pratique de la moto, c'est complet. A noter que ce rédacteur essaie de rédactonner des revues motocyclistes dont tous les rédacteurs et le personnel n'ont jamais conduit une seule moto. Cela ne l'empêche pas d'accaparer tous les postes : plus ou moins honorifico-comiques de tous les canards moto-automobilistes et d'envoyer à tous ceux qu'il voudrait s'attacher des bostols de faire-part pédants avec des etc. multiples. Ah ! ces etc... comme ça en dit long !

M. ANCELOT.



Une batterie motomitrailleuse Royal Enfield en service dans l'armée anglaise.

De Puymaurens au Lac de Lanoux

Un passage dangereux :
gare à la bûche !

Après avoir réalisé, le 4 juillet 1928, la première liaison motocycliste France-Andorre-Espagne par le port d'Embalire 2.500 mètres, Saldère, Canillo, Encamp, je décidai de revenir dans le massif de Carlitte tenter l'ascension du lac de Lanoux, le plus vaste et le plus élevé des étangs pyrénéens. Nul ne fréquente ses rives glacées durant sept mois; aux beaux jours, le pêcheur habite sa hutte de terre, les chasseurs d'Isarde se reposent sur ses promontoires, des bergers parcourent ses plages.

Sans préjuger des difficultés qui m'attendent, je n'imagine pas que ces huit kilomètres de sentiers me réservent cinq heures d'efforts douloureux, lorsque je retrouve le 26 août dans les derniers lacets de Puymaurens quelques amis venus en sceptiques pour me voir aux prises avec un sentier qu'ils connaissent bien, où les mulets tombent avec leurs charges, où le montagnard de Porté peine et vide toujours à la montée sa gourde de vin d'Espagne.

Il est huit heures. Après une brève reconnaissance du sentier, l'échappement libre éveille de multiples échos sur les pentes du pic de Font-Vive. Puis c'est un véritable steeppe sur les roches barrant le sentier. Un passage difficile où l'aventure hésite entre l'abandon et la catastrophe; la roue arrière a dérapé, s'est engagée sur la pente et je me

suis couché sur les graviers et les terres mouvantes. Mes amis me dégagent, puis me précèdent posant de çà et là des pierres plates, creusant les pentes où le sentier s'efface, déplaçant parfois d'énormes blocs.

Un jour tamisé coule sur les perspectives bleues des montagnes favorisant ma tentative. Mais l'embrayage qui patine et joue sans arrêt chauffe beaucoup et l'épaisse fumée qui s'en dégage entretient en moi des craintes vives. La plaque d'acier qui protège le carter moteur heurte à tout instant les roches

Avant le départ au
Puymaurens

sournoises et la machine reste parfois en équilibre, la roue avant dressée comme une proue de navire en perdition. Il faut pratiquer tous les modes d'acrobatie, s'aider d'un coup de pied sur les roches propices, virer brutalement face à l'abîme.

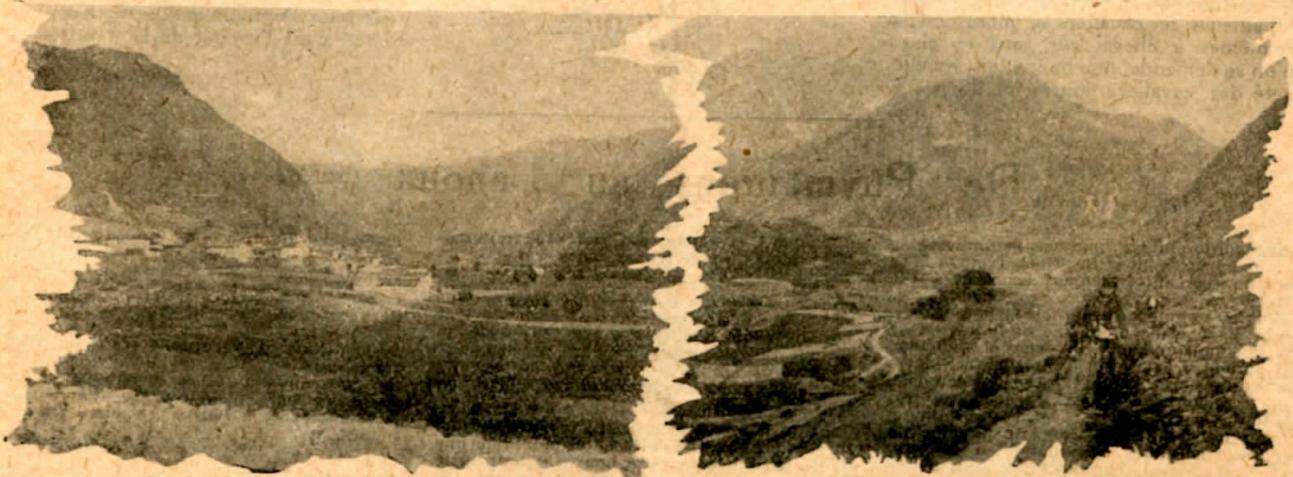
A dix heures trente, je culmine sur le promontoire de Font-Vive. Au fond du « val » un étang figé aux profondeurs livides recueille toute la lumière qui tombe des pics et renvoie à l'assaut des hautes altitudes une bienfaisante fraîcheur.

La piste un peu plus roulante atteint brusquement un pourcentage exorbitant, vire très court et présente cinq à six lacets qui évoluent avec des rayons inférieurs à un mètre. De nombreuses marches arrière, il faut virer la machine à bras, puis ce sont des dérapages dans des nuages de poussière cendrée, et voici la « latte » de Font-Vive. Un « raccordement » élève la piste vers une plateforme de roches. Le passage difficile est court, inférieur à cinquante mètres, certes, mais présente une pente supérieure à 45° sur un sol friable d'éboulis. Quelques tentatives infructueuses et ma machine qui possède un pignon moteur de série, des pneus ordinaires démunis de chaînes ou de crampons ne montera jamais la « latte ».

(Voir au verso.)

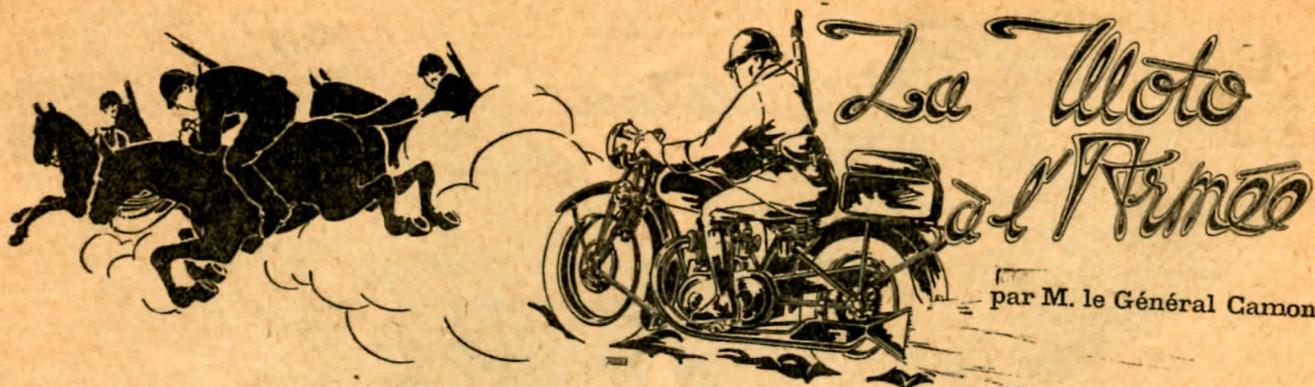


Sur les bords du Lac de Lanoux



Porté au bas du col du nom

C'est l'un des plus aisés passages de Font-Vive!



Les manœuvres actuelles ont réveillé les instincts belliqueux de la cavalerie : il est tout naturel que la victime se révolte contre son adversaire : reprenons l'argumentation connue.

Où en est la formation des Compagnies Motocyclistes ?

Après la démonstration motocycliste de Satory, on pouvait espérer que l'Etat-Major allait organiser quelques Compagnies Motocyclistes pour en expérimenter l'emploi. Vain espoir. La nouvelle loi d'organisation n'en prévoit même pas. Elle a accouché de cette unité bâtarde et non viable : une division de cavalerie dont une des brigades est remplacée par un régiment de fantassins camionnés... qu'on nomme d'ailleurs dragons (?) On conçoit qu'aux récentes manœuvres de l'armée du Rhin, le général Guillaumet ait été fort embarrassé d'une pareille unité où l'on trouve en surcroît des compagnies cyclistes.

L'Etat-Major ne veut accepter les motocyclistes que comme agents de liaison ; il refuse de les employer aux services d'exploration et de sûreté, sous prétexte que, montés sur leurs machines, les motocyclistes ne peuvent pas courir en tous terrains, comme si cela était nécessaire, comme si l'exploration était un jeu de cache-cache à travers bois entre deux escadrons. Dans la guerre d'armées, l'exploration se fait sur les grandes routes. Et d'ailleurs, les cavaliers se montrent-ils eux-mêmes à cheval sur tous terrains. Qu'on se demande, une bonne fois, qu'elle sûreté des cavaliers pourraient donner à

une troupe contre une attaque de motorisés.

Motocyclistes, mes amis, on vous admet pour les besoins subalternes comme la liaison, mais pas pour les besoins supérieurs : l'exploration et la sûreté, parce que ce serait la mort sans phrase de la cavalerie.

Vous avez contre vous d'abord une partie des officiers pour lesquels le cheval est un engin de sport fort agréable, ou qui s'exagèrent les dangers de la moto. Vous avez contre vous les Sociétés de Course et les éleveurs qui savent organiser d'habiles campagnes.

Vous avez contre vous : députés, sénateurs, ministres mêmes. Récemment, à



l'inauguration d'un second hippodrome à Deauville, M. Chéron, président de la Commission des Finances, et ministre n'a-t-il pas annoncé « que l'armée française n'était nullement disposée à sacrifier la cavalerie » et M. Queuille, ministre de l'Agriculture, « que l'Etat fera payer désormais aux éleveurs des prix rémunérateurs ? »

Puisque cela ne coûte rien aux parlementaires de gaspiller 1.500.000 fr. par jour pour conserver les chevaux dans l'armée, puisque cela ne les émeut pas de n'avoir à opposer qu'une armée désuète à des ennemis modernisés, dressez-vous, motocyclistes qui connaissez vos possibilités guerrières, dressez-vous au nom de l'opinion publique. Agissez, vous êtes plus de 300.000 dont au moins 100.000 électeurs.

Tant que vous ne remplacerez pas les cavaliers légers vous n'aurez aucun des avantages qu'on fait pour le choix des régiments aux recrues dotées du brevet d'équitation.

Que vos constructeurs s'entendent pour agir — qu'ils renouvellent la démonstration de Satory qui a fait quelque bruit dans le monde.

Remuez l'opinion publique, c'est votre intérêt, c'est l'intérêt de la France.

Général CAMON.

De Puymaurens au Lanoux (suite)

Une corde, quatre hommes, le tonnerre du moteur poussé à bloc, un effort aveugle et la machine reste littéralement accrochée à la plateforme.

Mais je commence à souffrir de mes efforts, l'embrayage brûle et patine et le sentier se replonge dans un chaos de roches et d'ébouillis. J'ai parcouru la moitié de la distance entre Puymaurens et le Lanoux. La piste s'accroche à de grands rochers nus et trace d'impressionnants « virolets » au bord de l'abîme. La fatigue aidant, je progresse à peine de quelques centaines de mètres à l'heure, arpentant mon moteur devant la plus petite difficulté. J'ai conscience qu'un obstacle

analogue à la « latte » de Font-Vive m'immobiliserait en pleine montagne.

Vers onze heures, je double le camp des chasseurs d'isards dont le guetteur abandonne sa lunette d'effarement. Cette marche devient horriblement dangereuse par suite de la fatigue qui endort les réflexes précieux. Je profite du moindre morceau de chemin praticable pour accélérer l'allure, voulant en finir à tout prix.

Enfin, à onze heures trente, je passe au pied du Carlitte à l'altitude de 2.400 mètres sur une pente gazonnée. A onze heures quarante, je débouche d'une gorge profonde en vue du

lac et cinq minutes plus tard, je m'arrête sur sa rive escarpée, écrasé de fatigue, avide de nourriture, de sommeil et d'oubli.

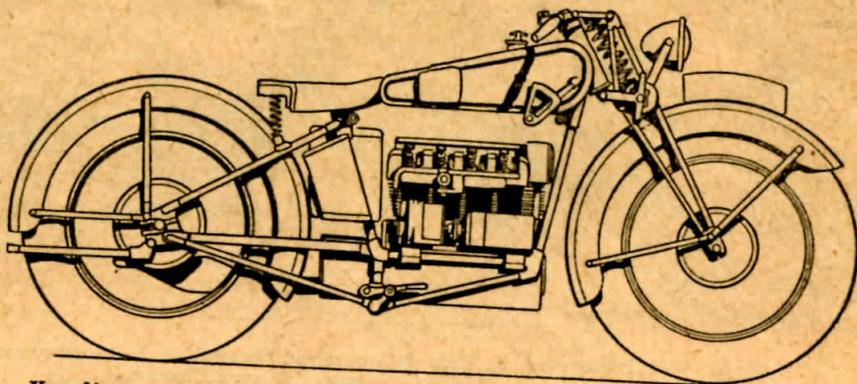
Le lendemain, je descendrai la montagne dans un décor d'aube fine de rosée et de lumière. Trois mulets alertes se sont partagés ma machine et s'avancent rapidement vers Porté, tandis que le considère avec effarement la piste épouvantable, demandant à mes souvenirs par quel mystère d'audace ou d'inconscience, je réussis à vaincre ces montagnes.

Marc AUGIEU,

Rédacteur à l'Information Automobile.

UNE NOUVELLE 4 CYLINDRES

La Mc Evoy 594 cmc.



Vue d'ensemble de ce que sera la nouvelle Mc Evoy. La ligne est celle des Mc Evoy bien connues, bien que le cadre et maints autres détails soient nouveaux

Une nouvelle 4 cylindres anglaise vient de voir le jour : la Mc Evoy. Elle est équipée d'un 4 cylindres en ligne de 52 m/m. d'alésage et de 70 de course, ce qui donne une cylindrée de 594 cmc. Il est probable qu'un autre modèle aura un alésage de 67, mais également 70 de course ce qui permet de ne modifier que l'alésage des cylindres et les pistons. La cylindrée serait pour ce modèle de 978 cmc.

Les cylindres sont venus de fonte avec la partie supérieure du carter ; le tout est constitué par de l'aluminium, les cylindres étant bien entendu chemisés d'acier. Il y a entre les fûts des cylindres des vides pour la circulation de l'air. L'aluminium a non seulement l'avantage de réduire le poids, mais encore par sa haute conductibilité thermique, de tendre à égaliser la température de tout le bloc et d'éviter ainsi la distorsion : le refroidissement est d'autant meilleur que la surface du carter est en communication intime avec les cylindres sans interposition de joints qui assurent bien l'étanchéité ; mais constituent par ailleurs un obstacle à l'évacuation de la chaleur.

Les quatre culasses sont venues d'un seul bloc et sont en fonte. Les soupapes

sont en tête et inclinées. La tubulure d'échappement se trouve en partie dans la culasse et partie dans un couvercle de fonte. Elle est à gauche. Le tube d'échappement part de l'avant ainsi que cela se pratique actuellement sur pas mal de moteurs de voiture. La tubulure d'admission est à droite. Elle est constituée elle aussi partie par la culasse partie par un couvercle.

Au-dessus des culasses est la distribution. L'arbre à cames est commandé par l'intermédiaire de deux couples coniques, à l'avant du moteur. Les cames sont rapportées sur l'arbre.

À droite du moteur et commandées par chaîne silencieuse se trouvent la magnéto et les dynastart montées en tandem. La Mc Evoy a donc le démarrage électrique.

C'est une possibilité que nous avons souvent signalée quand nous avons parlé de 4 cylindres.

Embrayage et boîte de vitesse font bloc avec le moteur. Un kick-starter permettrait de partir si la batterie ne donnait plus.

Le cadre est à double berceau. Les pneus sont des demi-ballons de 100 m/m. On reproche aux 4 cylindres d'être lourdes. Or la Mc Evoy ne pèse guère que 120 k. La selle est à 65 cm. du sol, l'emplacement est de 1 m. 42. Les points les plus bas sont à 15 cmc. du sol.

Il est regrettable que cette belle machine ait une transmission par chaîne. Il est vrai qu'avec une quatre cylindres !

J. MELLIER

L'OBSÉSSION JOURNALIÈRE

Je veux être coureur... je veux !

Combien veulent être coureurs !

Voici, dans les nombreuses demandes quotidiennes, un prototype de ces heureux jeunes gens qui ne doutent de rien : on dit que la fortune sourit aux audacieux ; nul doute, dans ce cas, que l'auteur de cette charmante lettre ne soit plus tard un as. En attendant, il a encore quelques marches à grimper.

Nous respectons le texte et l'orthographe de ce billet :

Je vous envoie cette missive pour vous demander quelques renseignements au sujet des courses de motos. Se serait pour pouvoir courir en motos de 175 cmc. pour la marque Alcyon. Je vais vous expliquer en quelques mots ce qui m'a donné l'idée de courir en motos. Il y a plus de cinq ans j'ai vu sur le journal courses de côtes de Grabel près de Montpellier, je me suis dit, tu vas voir sa et cela m'a tellement plu que j'achetais quelques temps après votre livre Motos Revue, l'Actualité automobile et le journal l'auto qui parlaient et qui parlent encore des courses de Motos et Autos. J'aurais bien voulu courir et faire comme les professionnels mais je n'avais pas l'argent nécessaire pour acheter une machine de courses de 175. Aujourd'hui j'ai vu sur le journal l'auto le très baux succès de M. Joly en 175 et de Lemasson en 250 et temps d'autres record. C'est incroyable ce que la mécanique a fait du progrès aujourd'hui a comparaison

de celle d'hier, faire jusqu'à plus de 200 km. en motos de 1.000 cmc. par le coureur Anglais O. M. Balwin. Alors je me suis dit pourquoi tu ne ferais pas comme eux et n'ayant pas l'argent pour acheter une motos je me suis dit tu vas demander des renseignements a Moto Revue. J'ai eu monter quelques en motos même, conduit ; mais ce n'était que des vélos moteurs comme les Alcyonettes. Mais ce n'est pas bien difficile de conduire

des machines a changements de vitesses. Questions, des moteurs je connais un peu de théorie d'après les livres. Mais quand on a le goût la pratique et vite apprise. A la fin de l'année je m'abonnerais pour Moto Revue et l'actualité automobile.

Agrérez, Monsieur Le Directeur mes sincères salutations empressées.

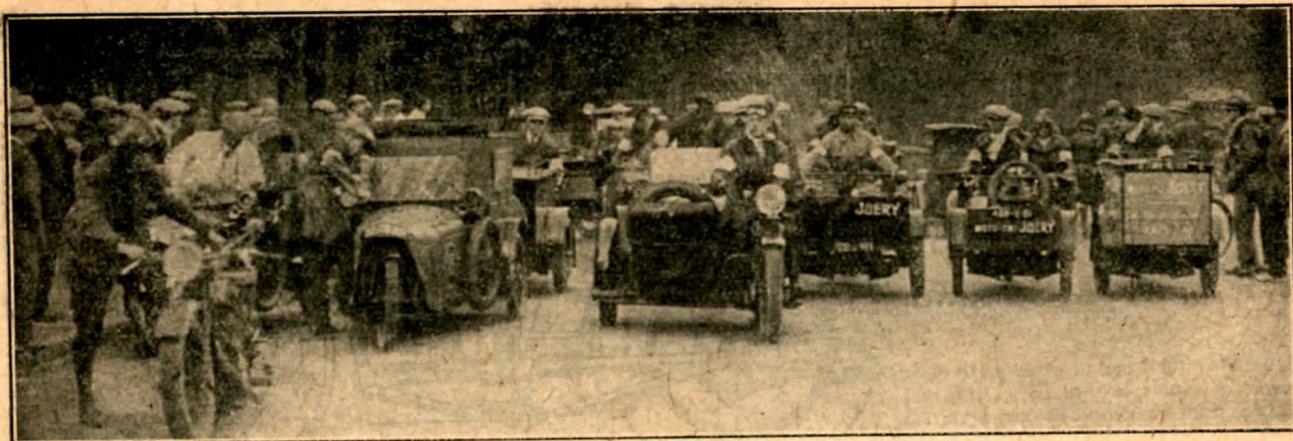
Adresse : Monsieur Louis S, rue C., à F. (Hérault).

Notre conclusion est simple :

Jeunes gens, trop nombreux qui voulez être des coureurs, puis des as, voici la meilleure méthode à suivre pour arriver à ce but : inutile donc d'écrire à Moto Revue, aux constructeurs ou tous autres intéressés qui, on bien ne répondront pas ou bien répondront, avec une courtoisie charmante, leur refus.

Exercez-vous en moto ; gagnez de nombreuses places de premiers dans de plus nombreuses épreuves ; mettez vos mains dans le cambouis ; réglez et réparez vos machines vous-même ; entrez comme simple ouvrier dans une usine de moto ; linez, ajustez, fraisez, mettez votre travail au point. Vous serez remarqué rapidement et... voilà. Mais hélas ! vous préférerez sans doute bailler et bayer devant vos « Doit et Avoir », avoir un faux-col toujours impeccable, ne pas vous mouiller par temps de pluie, faire réparer votre engin par l'ouvrier du coin. Alors, inutile de pousser plus loin ; vous ne serez pas un as : patience, travail et volonté, voilà le secret de nos As : c'est maigre, hein !





Le départ des trimoteurs du Bois de Boulogne fut typique : « Concurrents, préparez-vous! ...on part encadré vers Chatou »

Le 1^{er} Championnat du Motocycle Industriel

a eu lieu le 16 Septembre 1928, avec un plein succès et devant une affluence de curieux imprévue

Le Grimpeur, n° 21, Trimoteur 250 cmc. moteur MAG culbuteurs, carrosserie Camping, remporte la Coupe-Challenge du Championnat de France 1928

La mise sous presse ne nous permet pas de nous étendre sur les particularités des véhicules engagés

Le Pesage

Très curieux, ce pesage de trimoteurs : avouons tout d'abord que c'est la première fois que nous constatons une pareille discipline dans le monde motocycliste. Bien avant 9 heures, heure réglementaire d'arrivée, plus de la moitié des engagés étaient postés devant Ternès-Essence, où avait lieu la formalité classique du pesage.

Cette cérémonie, banale en autre temps, était pimentée par un rite inconnu à ce jour : les véhicules avaient d'abord à recevoir la consécration des poinçons, et ce fut très sérieux : carter de moteur, embase du cylindre, cadre, fourche, châssis, carburateur, magnéto, roues, étaient poinçonnés ; puis les concurrents passaient devant le « plombier » ; ils devaient décharger leur lest sur la bascule de *Moto Revue* ; les sacs étaient ensuite plombés. Entre temps, le véhicule à vide se rendait à la bascule publique de Neuilly où sa tare était également officialisée.

Tandis que les opérations s'effectuent, M. Wales, directeur des Etablissements

Juéry, apparaît la tête cerclée de bandages, le nez balafré ; et les gorges-chaudes de s'en donner à cœur joie, mais il ne s'agit nullement d'un incident de tri, mais d'un freinage un peu brusque en auto : encore une fois la moto est sauvée !

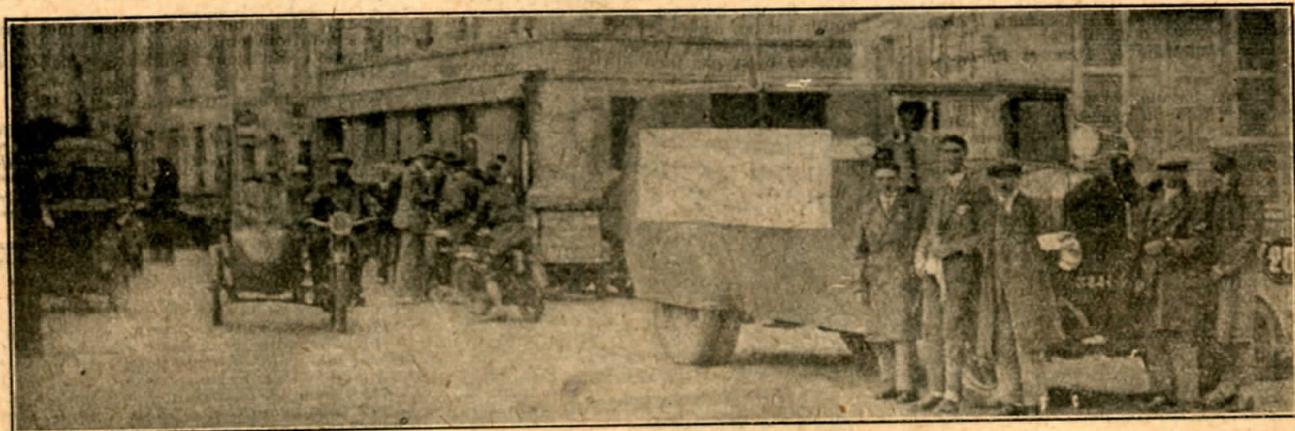
M. Lacombe, directeur de *Moto Revue*, est au milieu de tous, un peu surpris de tous ces véhicules néologiques... et du succès du Championnat. Un concurrent avisé s'est dit que le sable était un bon lest ; un trou dans le sac... plus tard ! Mais on veille à *Moto Revue* ; encore un de refait. Tétard est le joyeux gars du jour, il veut désapater la galerie, fait une entrée volontairement pénible : il monte la grimpe du garage en prise, donnant l'impression de ne pas être... à la page. Mais son truc est éventé depuis longtemps : un concurrent précédent nous a joué la même pièce.

Austral a un succès de curiosité bien mérité : 23 ans de service, la Chalouette, moteur Aster ; que de souvenirs qui refluent à nos cerveaux. Les Galland ont à honneur de tenir haut leur

appellation chevaleresque : ce sont d'ailleurs de superbes véhicules ; leurs conducteurs ont aussi le geste large en... lest ; si on les laissait faire, ils emporteraient volontiers 500 kilos... pas moins !

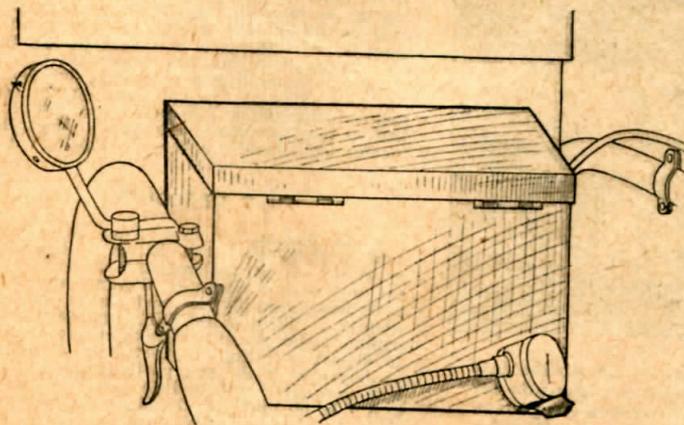
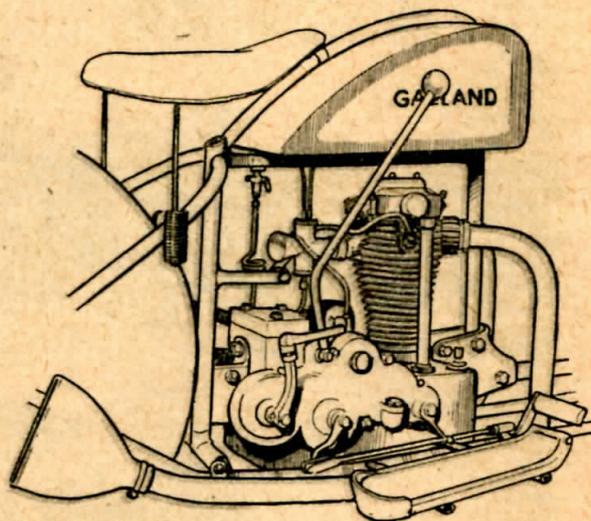
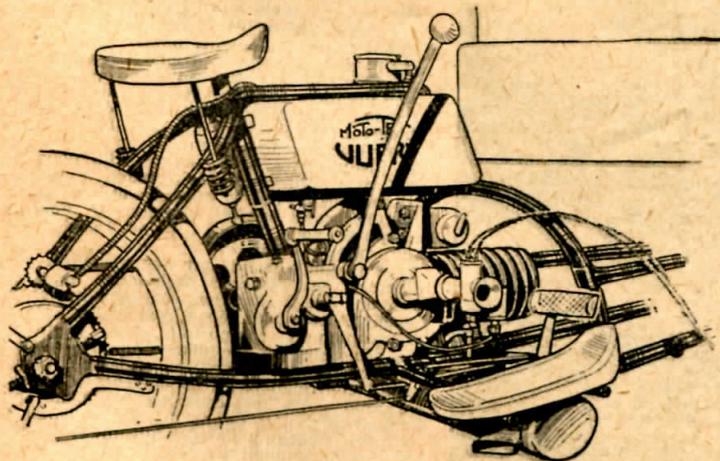
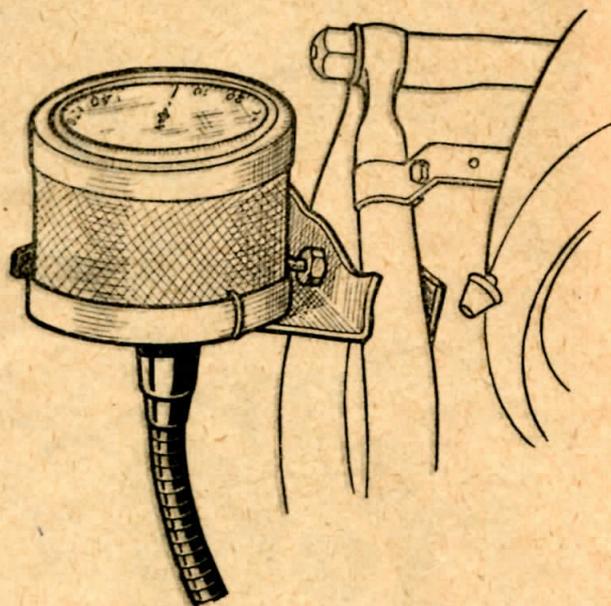
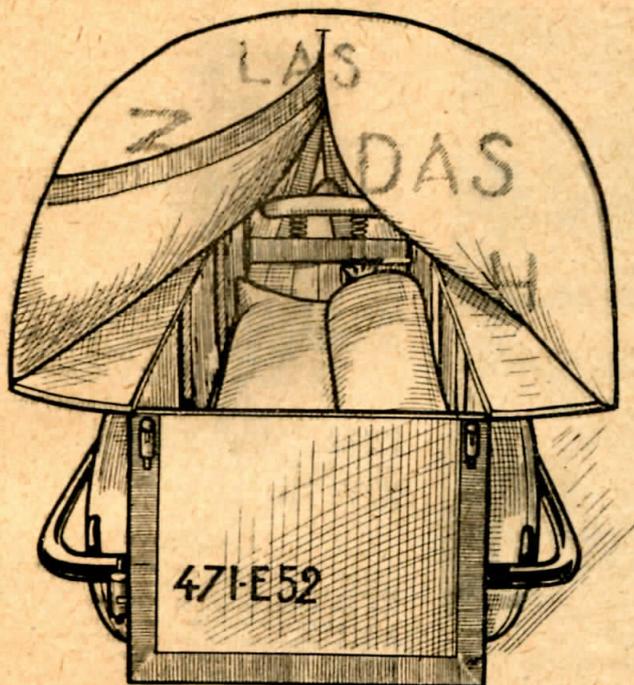
Mais les deux Ninons viennent d'apparaître : curiosité de bon aloi. Ils sont trois Galand et trois Juéry ; il est difficile d'accorder ces deux contre trois. Ce sera le rôle des deux Grimpeurs « espagnols » aux pancartes castillanes. Avec leur moteur de côté, leur bête à la cantine militaire, on se croirait en Andalousie, n'étaient-ce les deux constructeurs Dresch et de Font-Réaulx qui se sont sacrés conducteurs en ce jour mémorable. Jesum est brave aussi : 75 kilos ? fi du règlement, et bravement il a allongé la dose : puisse-t-il n'en pas pâtir.

Villard nous confie que les Routes Pavées c'est très beau, mais que le concours de *Moto Revue* est bien mieux ; voilà pourquoi il est ici ; il nous semble qu'il a rudement été psychologue, et si demain l'affluence est pro-



A St-Germain-en-Laye : le car Laffly a fait aussi la course... vrai poids lourd mais à allure des plus vives remontant concurrents et officiels avec aisance.

Croquis de pesage



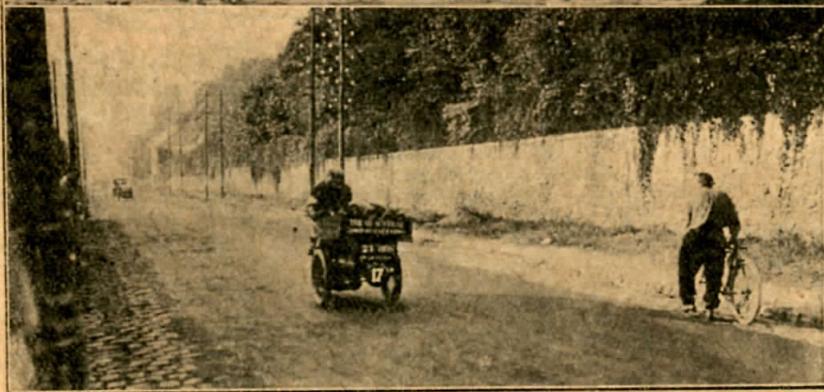
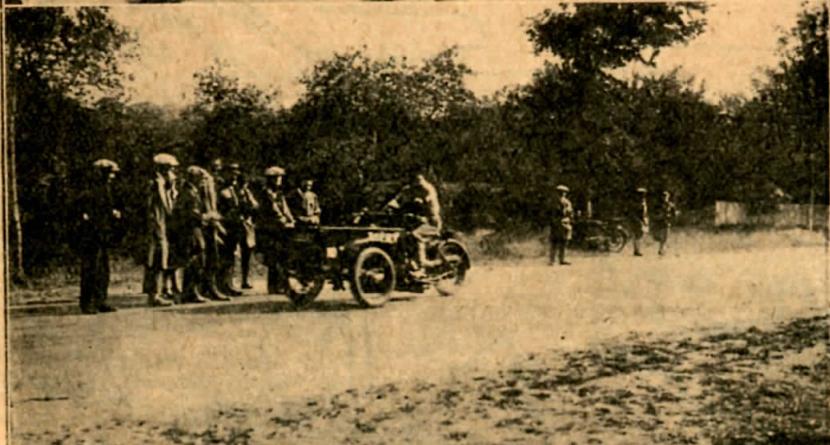
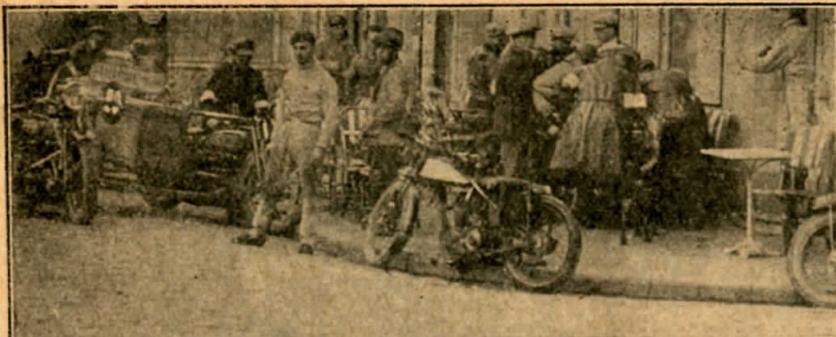
Voici l'intérieur bien camping du véhicule de Dresch le Grimpeur 350 cmc.

O. S. a tenté l'aventure sur tous les véhicules sans un dérèglement; le montage était fait sur gaine en durit : voici l'équipement du Peugeot de Marcelle

L'ensemble du Juéry de Faure : le moteur est le Pauvert 350 cmc connu, à double tube, tringle de débrayage, châssis berceau double

Chaise fit sa preuve et son entrée sur les Ninon et sur un Galland. Voici le blocmoteur de Couture qui stupéfia le conducteur lui-même par sa régularité de couple et son équilibre

Juéry avait son coffre de série bien connu qui résista sans difficulté aux fondrières de Magny à l'allure folle de 75



Dans un contrôle volant : il y eut quelques surprises. — La police fait évacuer le parc fermé de Rouen : la curiosité populaire fut grande en effet. — Le colonel Saintavit au milieu du groupe admire la souplesse des Juéry à la côte de Gaillon. — L'Austral sur la route avec ses légumes et fruits : il eut un succès de bon aloi

portionnellement aussi forte sur la route, nul doute que Villard marquera cette journée d'une pierre blanche.

Beaucoup ont cru que les sidecars auraient dénoté en « un si beau jour ». Pécaïre ! Ils sont venus parés de leurs plus beaux atours. René Gillet se devait d'être au Championnat, et il nous a enfin aligné en épreuve une superbe « livraison » de série. Cleveland, ce gros bon 4 cylindres 1.000 comporte une bonnière bleu de roy, toute désignée, semble-t-il, pour le transport des bijoux ou de luxosités fragiles ; tout préoccupé de pomponner son véhicule, Valpic a omis de charger son lest : heureusement, les fortifications proches vont lui permettre de se mettre en règle à bon compte. Peugeot fait sensation avec sa caisse-livraison à l'allure bien française, c'est-à-dire de bon goût, tandis que l'ami André a chargé son Tommy de nous délecter d'une Harley-Davidson commerciale bien joliment imprévue. Et puis cette 500 Gillet industrialisée en la circonstance est une excellente trouvaille.

Tout en plombant l'un, poinçonnant l'autre, pendant que les dessinateurs croquent ces nouveaux engins utilitaires, que les formalités, cette fois pas du tout banales, s'exécutent méthodiquement, midi sonne conviant chacun à la veille du grand jour.

L'épreuve

Nous ne pouvons, par suite de mise sous presse, passer en revue dans ce numéro chacun des véhicules qui ont terminé le *Premier Championnat du Moto-cyclette Industriel*. Dans le prochain numéro nous étudierons cette question à fond. Bornons-nous cette fois à l'épreuve elle-même et à ses résultats techniques.

Qu'était-ce que ce premier championnat ?

Une démonstration des possibilités actuelles de la motocyette utilitaire employée commercialement et industriellement. Jusqu'au dernier moment, nous avons eu des craintes sur l'arrivée : disons-le franchement le règlement était très sévère, trop dur pour une première fois et même pour une épreuve normale. La charge imposée était véritablement trop élevée : 1 cmc. au kilo transporté pour quelques-uns, 1 cmc. $\frac{1}{2}$ pour la plupart et jusqu'à près de 2 cmc. au kilo pour des 250 cmc. : observez avec franchise les proportions dans les autres véhicules et vous verrez qu'une camionnette commerciale normale emporte pour 1cmc. à peine 1/3 de kilogramme !!!

D'aucuns nous diront que pourtant, à la lecture des résultats techniques, nous ne voyons que 2 abandons et 3 pénalisés seulement. A cela nous répondrons d'abord que le Championnat comportait deux parties : la démonstration elle-même : un règlement à observer jusqu'à l'arrivée, règlement si dur qu'il contraignait les concurrents à pousser à fond entre des contrôles vraiment trop rapprochés ; La Coupe du Championnat de France encore plus sévère puisque le concurrent devait marcher perpétuellement (côtes, descentes, paliers) à la même moyenne imposée et avec contrôles secrets qui seuls départagent les non-pénalisés. Ces deux parties sont contradictoires. D'une part, nous forçons les concurrents à la course de vitesse, puisque les contrôles très rapprochés ne les autorisaient pas à flâner le long des pommiers. D'autre part, nous contraignons ces mêmes concurrents à la course de régularité lenteur par l'obsédante attente d'un contrôle inconnu en cours de route. Que se passa-t-il ?

Le parcours

Porte Maillot, 7 heures. Tous les concurrents sont là. Cela nous change des épreuves sportives où la nonchalance de beaucoup est une source d'ennuis d'organisation. A cette heure matinale le spectacle est curieux, unique : 22 modèles différents de motos commerciales se sont alignés en ordre pour le départ sur Chatou. Austral et Jésus à la moyenne de 25 sont partis avant afin de leur permettre une arrivée non tardive. A 7 h. 30 après un défilé matinal original dans la banlieue parisienne, l'envolée est donnée à Chatou. A Saint-Germain-en-Laye.

premier contrôle, c'est l'arrivée en bloc : un contrôle secret eût peut-être fait réfléchir les concurrents qui dès le début font preuve de jeunesse. Puis c'est Mantes où le contrôle volant permet de constater encore l'inexpérience de beaucoup de concurrents qui s'attardent autour de la table de contrôle sans motif, tandis que les *vieux* notent l'heure réelle en vue d'un contrôle secret possible.

Puis c'est le défilé sur Vernon, quelques panes et surtout sur la route une férocité intense des différents conducteurs entre eux qui se narguent : on sent que l'épreuve est courue avec une ardeur insoupçonnée : chacun y a mis du sien, de tout son être, c'est jolî à voir.

Vernon, contrôle horaire : enfin tous comprennent leur jeu et les calculs vont leur train. Mais où donc aura lieu le contrôle secret ? Au fond, aura-t-il lieu avant la demi-étape ? Et l'on arrive à Gaillon. Du monde tout le long de la côte, en haut surtout. M. le Colonel de Saintavit a tenu à assister à la grimpe de la côte comme il avait assisté quelques instants auparavant à celle de Bonnières ; signalons la performance d'un Galland qui monte à près de 45. Puis c'est la course vers Louviers, dernier contrôle horaire avant Rouen. Entre temps tous les concurrents ont assisté aux démêlés d'un organisateur avec ses chaînes, de celui que tout le monde suppose être le contrôleur secret et chacun se réjouit d'avance... quand, à 10 kil. avant l'arrivée à Rouen, à Port-Saint-Ouen, a lieu ce fameux contrôle : et c'est la catastrophe irrémédiable pour la moitié des concurrents qui, ayant augmenté l'allure pour bricoler leur engin à l'arrivée, décrochent de multiples pénalisations.

Le parc fermé à Rouen ! Des curieux et futurs usagers en nombre qui se fâchent rouge qu'on ne leur permette pas de toucher, essayer les véhicules. Chacun se précipite au déjeuner et à 13 heures précises le départ est donné : Là encore une preuve d'inexpérience des concurrents qui vont faire leur plein d'essence. En effet le deuxième contrôle secret a lieu à 15 km. de là et, chacun escomptant que les 50 km. qui les séparent de Magny sont suffisants pour tout imprévu disserte, digère et... se fait surprendre : les pénalisations sont multiples et la course, à moins d'imprévu sur les fondrières, est gagnée. Les nids de poule de Magny d'ailleurs travaillent durement les caisses mais sans que nous constations la moindre panne en cet endroit. Les voitures suiveuses sont nombreuses et le car Laffly, qui depuis le matin suit l'épreuve officiellement, engloutit les pavés et les trous avec une aisance remarquable : sa présence a facilité la tâche, et nos remerciements sont vifs vis-à-vis des établissements Laffly pour leur amabilité.

A Magny c'est le repos, car la Coupe de Championnat est quasi perdue pour les 9/10 et chacun en reste à la démonstration : seuls restent en lutte pour la Coupe Juéry, Galland et Le Grimpeur, l'écart infime de points entre ces maisons prouve jusqu'au bout l'intérêt et l'ardeur des concurrents.

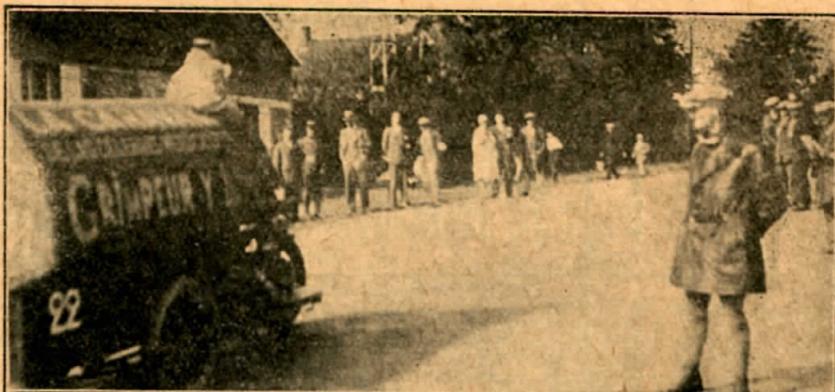
St-Germain-en-Laye : arrivée officielle. Vérification classique des plombs, des poinçons, des carnets de route, discussions sur les prouesses de chacun, puis le départ encadré sur Paris où les concurrents arrivent à 18 heures.

La proclamation des résultats au restaurant Gillet fut un moment étonnant au possible : les visages crispés, les figures tendues ; le discours du directeur de *Moto Revue*, M. Lacomme, précise les buts du Championnat des Trimoteurs ; le champagne, puis les résultats qui font sensation : chacun pourra disséquer le tableau que nous donnons à la page suivante.

UNE PREMIÈRE IMPRESSION

Les Trimoteurs

Des équipes formées au début : mais après lecture attentive du règlement, ces mêmes groupements décidèrent de tenter simultanément les deux chances, et nous voyons par exemple Loiseau, du Galland, courir le Championnat et se trouver éliminé par 2 minutes perdues par suite d'une intempéste faiblesse de bougies ; or, ceci se passait au contrôle secret, à Port-Saint-Ouen,



Dresch sur son Grimpeur grimpe Gaillon debout, pour montrer la stabilité de son 3 roues. — Un Galland sur la route : souplesse rapidité et surtout puissance : voilà ce qui frappe les spectateurs. — Villard monte la côte d'Aubergenville sur son Villard vainqueur. — Le colonel de Saintavit, à la montée de Bonnières, observe le passage de Font Reaulx doublant une voiture

Les résultats du championnat 1928

Classes	Catégorie	Véhicules	Conduct.	N°	Carrosserie	Moteur	Pesage en kilogrammes.			Total	Moy. Inr. posté	Pénalisations	Diplôme de	Observations
							Imposé	A vide	Contrôle					
Trimoteurs	175 cmc.	Jesum	Wesch	1	caisse	Duten	75	226	78	304	25 km.	Médaille d'or	pneus	
	250	Juéry	Perrichon	8	caisse	Pauvert	200	223	208	431	30	Médaille d'or		
		Grimpeur	DeFontRaux	21	camping	M.A.G.	200	245	209	454	30			
		Juéry	Prist	9	caisse	Train	200	214	208	422	30			
	350 cmc.	Grimpeur	Dresch	22	camping	M.A.G.	250	240	251	491	30	Médaille argent	pneus	
		Juéry	Faure	10	caisse	Pauvert	250	250	252	492	30	Médaille d'or		
		Ninon	Blanc	3	caisse	Chaise	250	219	265	484	30	Médaille d'or		
		Ninon	Bourra	4	coffre livraison	Chaise	250	240	255	495	30	Médaille d'or		
		Tétard	Dupont	12	plateau	Harrissard	250	225	251	476	30	Médaille de vermeil		
Tricars commerciaux	500 cmc.	Tétard	Tétard, Louis	11	caisse	Harrissard	250	235	254	489	30	Médaille d'or	chaîne magnéto	
		Galland	Couture	5	caisse	Chaise	400	290	405	695	30	Médaille vermeil	bougies	
		Galland	Loiseau	7	caisse	J.A.P.	400	286	410	676	30		embrayage grillé	
	350 cmc.	Galland	Foufelle	6	caisse	J.A.P.	400	307	410	717	30			
		Villard	Villard	14	caisse	Villard	200	261	204	465	30			
		Villard	Mallot	13	plateau	Villard	200	302	203	505	30			
Sidecars commerciaux	350 cmc.	Villard	Lesquerbault	15	caisse	Villard	200	292	202	494	30			
		Peugeot	Marcelle	2	Bernardet	Peugeot	100	210	106	316	30			
	500 cmc.	Gillet-Herstal	Maurel	19	caisse	Gillet	150	269	156	425	30			
	750 cmc.	René Gillet	Frisa	16	caisse	R. Gillet	200	205	205	410	35			
Hors-Classe	1.000 cmc.	Cleveland	Valpte	20	caisse	Cleveland	200	297	201	498	35			
		Harley-Davidson Austral 1905	Massiat	18	poste	Harley	200	326	207	533	35			
	264/175 cmc.		Gohler	17	ridelles	Aster	75	126	76	202	25			

10 km. seulement avant l'arrivée : allez rattraper 2 minutes sur 10 km. ? C'est bien difficile.

Par contre, Foufelle, qui courait à la Démonstration, se voit forcé d'abandonner à quelques kilomètres de l'arrivée, pour grillade de disques, ayant dû suivre son programme de rapidité à outrance. Or, le 3^e équipier, l'as bien connu Couture, essaya, selon les directives patronales, d'abord la démonstration, puis le Championnat selon les besoins de la course : avec une précision peut-être unique, il faillit réussir, puisque au classement de Championnat il arrive à 2 points seulement du vainqueur. C'est une référence pour la sûreté de programme de la construction Galland.

Et puisque nous parlons du vainqueur du Championnat, avouons que la surprise de tous fut immense : Les Grimpeur vinrent à l'épreuve à l'ultime minute, pas préparés nous sembla-t-il ; leur victoire en Championnat était des plus douteuses, mais au guidon nous avions Dresch le constructeur des motos Le Grimpeur et De Font Réaulx, celui de la D.F.R. ; vieux renards des épreuves de tourisme, ils ont partagé leur besogne : Dresch la Démonstration, De Font Réaulx le Championnat.

Il est donc vrai que l'expérience est pour beaucoup en pareille occurrence. De Font Réaulx marchait un chrono *aux dents* ; il a suivi à la seconde son carnet de route et est arrivé au contrôle secret de Port-St-Ouen à 2 minutes (décalage possible) et à celui de Vandrimare avec 4 minutes : à noter que, dans les deux cas, les départs de contrôles horaires qui se trouvent à quelques kilomètres seulement ne leur faisaient pas croire à une proximité aussi dangereuse.

Juéry faillit être vainqueur des deux côtés : Juéry luttait avec opiniâtreté contre des concurrents commerciaux qu'il *voulait* vaincre surtout avec faible cylindrée. En 250, Perrichon courait la Démonstration et délaissait le Championnat, tandis que Prist courait le Championnat. Et le sort fut ironique qui permit à Perrichon d'être vainqueur en Démonstration et à Prist de manquer le Championnat. Cette ironie du sort se complique du fait que Perrichon arrive néanmoins 3^e avec 9 points seulement au Championnat : c'est un effort admirable de la mécanique et du conducteur.

En 350, Faure a couru la Démonstration et est vainqueur, mais comme nous le disons plus haut, il était excessivement difficile de mener les deux courses de front. Perrichon est celui de tous les concurrents qui a le mieux fait, puisqu'il a couru en équipe, en Démonstration et en Championnat, se classant avec le maximum de résultats combinés. Il faut remarquer que Juéry aligne trois machines au départ et ces trois machines sont à l'arrivée.

Oh, Ninon ! Tu fus admirée sur les parcours : tes deux véhicules aux conceptions hardies ont reçu la consécration populaire Blanc colla littéralement Dresch et finit, sur ses talons en Championnat ex-aequo avec lui, avec 13 points : n'est-ce pas la meilleure garantie de l'organisation ?

Bourra fut aussi très adroit et a fait, avec son coéquipier, une course parfaite, roue à roue avec Dresch et Blanc : vainqueur en Démonstration, nous eussions été heureux de le voir au Championnat où il reste avec 14 points.

Tétard ! Mécanique superbe, conducteur adroit et malin : nous disons Louis, le constructeur. Mais, hélas ! pourquoi les bougies sont-elles si capricieuses : son moteur est merveilleux mais difficile dans le choix de bougie : néanmoins Tétard Louis avait une belle chance de premier quand, tout à coup, sa chaîne de magnéto rompit à deux kilomètres de l'arrivée à Rouen : poussez votre machine deux kilomètres et pesant près de 500 kgs, et vous verrez que la performance est belle. S'il abandonna, c'est que vraiment le règlement était inexorable. Son coéquipier Dupont perdit 2 points précieux à Rouen, puis 9 à Magny : en lutte commerciale, le sentiment n'a qu'une valeur relative et deux mécaniques que les pronostics s'accordaient à déclarer vainqueurs, furent handicapées par de bien bénignes anicroches.

Jesum ! Quelle chose atroce pour un constructeur d'ordonner à son conducteur de tuer, coûte que coûte, la machine.

Jesum, très défavorisé en pareille épreuve,

courut sur la formule de près de 2 kgs au cm. cube !! avec un moteur Duten 175 cmc. : reconnaissons qu'il y a de la cranerie à tenter le diable ainsi. Et Gohier, fort de l'ordonnance patronale, mena le train dur aux 500, mais dut s'avouer vaincu à Vernon. Nous le regrettons vivement, car il pouvait être vainqueur très largement avec un moteur aussi nerveux.

Les Tricars

Bien simple ! Une seule marque, 3 véhicules, une course admirable, celle d'ailleurs qui a suscité les applaudissements de toute la foule sur le passage. Conclusion : une terrible déception à la proclamation des résultats ? Imaginez-vous que le carnet de route de Lesquerbault n'était pas paraphé à l'un des contrôles secrets ? Quid ?

Après discussion houleuse, il fut constaté que Lesquerbault n'avait pas voulu courir le Championnat et s'était tenu à la démonstration : en quoi il n'enfreignait nullement le règlement en refusant le contrôle secret, mais s'éliminait volontairement du Championnat : or, disons-le bien haut, ce fut là une maladresse, car Lesquerbault avait plus de chance que le vainqueur à ce moment et était premier : c'est d'ailleurs cette particularité troublante qui a contraint le Commissaire général à différer le classement de ce Villard. Quant à l'équipe entière, elle fut merveilleuse de solidarité et est le grand vainqueur en tricars ; les 3 équipiers avec 3 charges différentes ont transporté leur demi-tonne sans connaître d'irrégularités ou d'ennuis. A notre avis, Villard a donné la plus forte impression aux organisateurs, aux spectateurs et même aux constructeurs adversaires : tout le monde s'est ligué contre lui par un véritable accord tacite : il s'est joué de chacun avec aisance.

Les sidecars commerciaux

Les sidecars commerciaux ont « cavale », Le règlement d'ailleurs était prévu pour eux comme véhicules de faible transport à vive allure : et ils en ont profité, se faisant coincer aux contrôles secrets avec une avance fantastique : ils ont jonglé avec la difficulté.

Peugeot qui, en voiture, ne peut mieux faire que les autres constructeurs automobilistes en nous dotant d'un rapport transportable de 2 cmc ½ au kg., s'est payé la fantaisie du transport commercial à moins de 1 cmc. au kg. ! Notez que, dans tous nos calculs, nous omettons à dessein le poids du conducteur, surtout comme ce fut le cas pour un Lesquerbault lorsque ce poids ajouté à la tare du pesage près de 100 kgs supplémentaires.

Gillet-Herstal également avec une carrosserie Bernardet fit la course de vitesse : succès sur toute la ligne, malgré 425 kgs. Et l'on vient nous dire que le side en 500 cmc. transporte péniblement deux personnes !

René Gillet a joué sa chance sur la camionnette 750 cmc. connue : mais Frisa fit comme les autres et piqua sa pointe de vitesse : il réussit la Démonstration en vainqueur. Comme nous l'eussions vu au Championnat, car le parcours a prouvé que le René Gillet avait besoin de plus difficiles chemins pour connaître le moindre ennui.

Même remarque pour Cleveland, souple et silencieuse : Valpic nous a fait revivre le temps jadis où il courait si allègrement : celui qui a prétendu que les ans auraient pu appesantir les muscles de Valpic, s'est éclipsé à l'arrivée : Valpic a dédaigné le Championnat qui n'aurait rien prouvé sur sa valeur et celle de sa machine, mais a eu la coquetterie d'être toujours et partout le premier : pourtant certain Juéry, à 80, se promettait de le maintenir : Valpic en remontre encore à la plupart des jeunes, notre impression est qu'il devrait paraître plus souvent.

Harley-Davidson ! Que dire de plus ? Une pénalisation chez Harley eût été une catastrophe, car cette firme a un passé indiscuté et indiscutable :

Côte à côte avec Valpic, Massiat s'est promené de Paris à Rouen et vice-versa : cependant, remarquons la régularité du couple Harley, car à l'inverse des autres

concurrents, il trouva le règlement sévère par suite précisément de la faible moyenne imposée en rapport à sa cylindrée.

Et l'ancêtre ?

Austral ! Hors classe ! Victoire en Démonstration parfaite, incontestée. Ce véhicule de 23 ans engagé en classement normal était le grand vainqueur : 0 point de pénalisation en Démonstration et 3 points seulement en Championnat ! Mais le règlement reste le règlement. Austral a fait la plus belle performance de la journée et a stupéfait les plus avisés. M. Cheilus lui-même reste surpris des chiffres qui, quoique officiels, sont éloquentes. Et pourquoi ne pas allier au véhicule 1905 le conducteur Gohier, car ce n'est pas une sinécure de conduire sur 250 km. un 1905 à refroidissement par eau. Que de canettes d'eau fraîche il dut adjoindre à une charge déjà exagérée.

Un Merci aux...

nombreux contrôleurs bénévoles de leur aide non seulement efficace, mais aussi régulière.

(La mise sous presse nous contraint à reporter la suite au 29 septembre).

Les buts du Championnat

C'est avec un très vif intérêt que j'ai lu votre article du 1^{er} septembre au sujet des tris à moteur, auxquels je m'intéresse beaucoup. Faisant la livraison dans Paris et banlieue depuis 9 ans avec des chevaux, et d'autre part ayant un sidecar Indian pour mes déplacements et promenades, je vous serais très obligé si vous pouviez me procurer une place de conducteur pour trimoteur ou sidecar commercial.

Maintenant, jusqu'à ce jour, j'étais acheteur au numéro de *Moto Revue*, mais votre journal devenant de plus en plus intéressant, j'ai décidé de m'abonner.

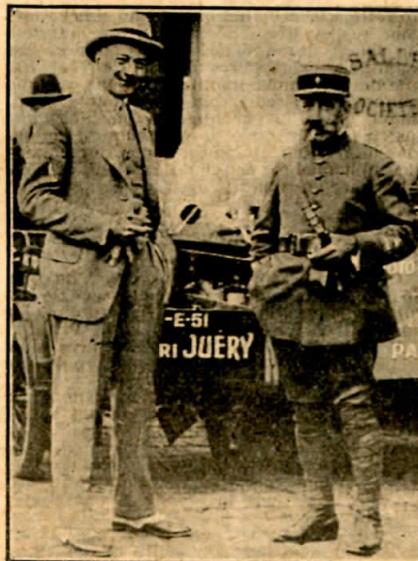
Donc, en même temps que la présente, je vous envoie une chèque postal pour un abonnement d'un an

Albert FRON,
Saint-Ouen (Seine).

Un 3 ides...

Hastings 15-9-28.

J'ai suivi avec grand intérêt les articles parus dans votre revue sur le Moocycle



Le colonel de Saintavit s'entretient avec le constructeur Juéry

Industriel et son Championnat. Le motri m'a l'air tout à fait inconnu en Angleterre ; ici aussi bien qu'à Londres je n'en ai pas vu un seul. Les livraisons s'effectuent en camionnettes, en sidecars et par bicyclettes. Le tri à pédale se rencontre lui-même très rarement.

Je crois qu'il serait intéressant pour les constructeurs français d'exposer leurs modèles au Salon de l'Olympia ils n'auraient certainement pas à s'en repentir.

Albert HURM.
Hastings.

AH ! LA MOTO !

Chevaux-viande et chevaux-vapeur

Pola Negri est victime de son canasson luxu-pursang au Bois. Il a eu peur d'une moto qui passait à 10 m. de là.

Et l'on prétend qu'un canasson ne frémit pas devant un 420 autrichien !

G. Jay, fils du directeur de la Pierpont Morgan à Paris est désarçonné par son canasson luxu-pursang effrayé par une auto 5 CV qui passait en forêt de Fontainebleau.

Et l'on prétend qu'un canasson n'entend pas le vol d'une mouche !

Le Sénateur Bluysen culbute de son tilbury et meurt parce que son canasson s'est emballé.

Et l'on prétend...

Que la moto est trop visible, trop frétilante, trop bruyante, trop difficile à manier...

Est-ce que, au fond, les cavaliers n'auraient pas raison et ne serions-nous pas les rétrogrades ?

La journée des records d'Oostmalle

30 septembre 1928

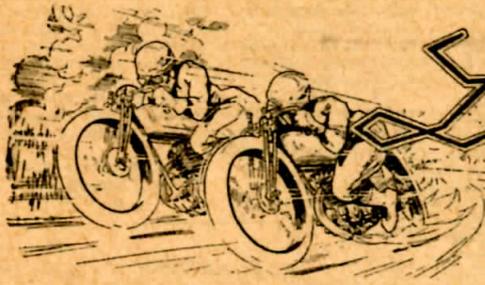
C'est donc le 30 de ce mois qu'auront lieu les tentatives de records que le R.A.C.B. et la F.M.B. organisent chaque année à Oostmalle à la fin de septembre. Cette journée complètera heureusement le programme sportif des deux Grandes Associations. En juillet, ce furent leurs Grands Prix dont le succès fut si complet. Toute l'année leurs nombreux clubs affiliés ont organisé une multitude d'épreuves les plus diverses. Cette fois, nous allons voir les tentatives de Records du kilomètre.

Comme toujours, l'épreuve se courra à Oostmalle, sur le tronçon rectiligne d'environ 3.200 mètres de la route d'Anvers à Turnhout. Répétons qu'avec son excellent revêtement en asphalte-bloc, cette piste est idéale pour l'établissement des records du kilomètre. Le chronométrage électrique, requis pour l'homologation des records mondiaux et internationaux, fonctionnera le 30 septembre. Il constituera une garantie d'indiscutable authenticité pour les résultats enregistrés.

Chaque année des performances remarquables sont accomplies à Oostmalle. En 1922, Thomas sur Delage parcourut le kilomètre dans les deux sens à la vitesse moyenne de 188 km. 087. Cette performance n'a plus été égalée depuis et elle constitue donc encore à l'heure actuelle le record de Belgique de la catégorie 5 litres course. En 1926, Rubbens sur Bugatti s'adjugeait avec 168 km. 776 le record des 2 litres course. Enfin la journée du 25 septembre 1927 fut marquée par trois beaux exploits. Charlier sur Bugatti avec 169 km. 172 bat le record des 3 litres course ; Minsart sur Bugatti avec 131 km. 627 bat le record des 1.500 cmc. course et Dufour sur Peugeot avec 76 km. 270 établit celui des 750 cmc. course.

Et les motocyclistes ne le cèdent en rien aux automobilistes. La route d'Oostmalle les a vus souvent à l'œuvre, essayant eux aussi de s'adjuger des records. Doit-on rappeler que c'est sur la route d'Oostmalle, bien qu'en dehors d'une journée officielle de tentatives, que la marque F.N. s'est adjugé son impressionnante série de records. Aucun de ceux-ci n'a pu être battu à Arpajon le mois dernier.

Que verra-t-on cette année à Oostmalle ? Il est toujours malaisé de faire des pronostics au sujet d'une telle épreuve.



Le Sport de la Semaine

Les tentatives de records du R.A.C.B. et de la F.M.B. à Oostmalle

Le calendrier des sports motocycliste et automobile est bien près d'être épuisé. Mais une épreuve importante y reste cependant inscrite : la Journée des Records d'Oostmalle. Le 30 septembre : tentatives de records belges et mondiaux du kilomètre lancé et arrêté. Cette classification est quelque peu différente de celle admise pour les épreuves nationales. Il n'est donc pas sans utilité de répéter aux intéressés ce qu'elle est exactement.

Autos. — I, au-dessus de 5 litres ; II, jusqu'à 5 litres ; III, jusqu'à 3 litres ; IV, jusqu'à 2 litres ; V, jusqu'à 1 lit. 500 ; VI, jusqu'à 1 lit. 100 ; VII, jusqu'à 750 cmc. ; VIII, jusqu'à 500 cmc.

Pour les motos, il y a trois classes : A, bicyclettes à moteurs ; B, motocyclettes et C, motos avec sidecar. **Classe A :** 75, 100 et 125 cmc. **Classe B :** 175, 250, 350, 500, 750 et 1.000 cmc. **Classe C :** 350, 600 et 1.000 cmc.

Il n'existe donc pas de records mondiaux pour une catégorie motos 600 cmc., ni pour une catégorie sidecars 750 cmc.

Tout record battu par une auto donne droit à une prime de 1.000 francs, par une moto à une prime de 500 francs. En outre des prix seront attribués aux vainqueurs des diverses catégories.

Autos. — Au 1^{er} de chaque catégorie, 500 francs ; au 2^e, 250 francs ; au 3^e, 100 fr.

Motos. Au 1^{er} de chaque catégorie, 300 francs ; au 2^e, 200 francs.

Les engagements à droit simple seront reçus au R.A.C.B. et à la F.M.B., avenue des Arts, 58, à Bruxelles.

Le kilomètre de Nancy

Motos 175 cmc. — 1. Schelle, 41 s. 9/10 ; 2. Leblanc, 45 s. 1/10 ; 3. Lanvise, 48 s. 9/10 ; 4. Baland, 51 s. ; 5. Domange, 50 s. 5/10 ; 175 cmc. — sport. 1. Hanriot, 38 s. 3/10 ; 2. Hanesse, 39 s. ; 3. Bernardin, 48 s.

175 cmc. course. — 1. Hanriot, 40 s. 7/10. **250 cmc. tourisme.** — 1. Ohrel, 51 s. 1/10. **250 cmc. sport.** — 1. Bard, 41 s. 1/10 ; 2. Lafrance, 47 s. 3/10.

250 cmc. course. — 1. Mme Chrétien ; 350 cmc. tourisme. — 1. Balland, 39 s. 1/10 ; 2. Nicolle, 41 s. 6/10 ; 3. Cadiot, 43 s. 5/10 ; 4. Haben, 44 s. 6/10 ; 5. Tessolin, 55 s. 1/10 ; 350 cmc. sport. — 1. Monti, 31 s. 1/10 ; 2. Cardonne, 32 s. 4/10 ; 3. Boyon, 32 s. 6/10 ; 4. Leblanc, 33 s. 4/10 ; Lesotrolier, 31 ; 500 cmc. sport. — 1. Dron, 27 s. 6/10 ; 2. Libert, 29 s. 4/10 ; 3. Lidell, 29 s. 5/10 ; 4. Hanriot, 29 s. 7/10 ; 5. Pezair, 32 s. 1/10 **500 cmc. course.** — 1. Kæster, 25 s. 6/10 ; 2. Powell, 25 s. 7/10 ; 3. De Laparent, 26 s. 9/10 ; 4. Erd, 27 s. 5/10 ; 5. Libert, 28 s. ; 6. Knayer, 28 s. 3/10.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Argast, 36 s. 7/10. **Cyclecars 1.100 cmc. tourisme.** — 1. Jean Louis, 33 s. 3/10.

Cyclecars 1.100 cmc. course. — 1. Labarges 30 s. 3/10.

Les voilà consacrées...

Après leurs succès dans Paris-Nice, dans Paris-les Pyrénées-Paris, dans d'autres épreuves encore, on peut, sans réserve, reconnaître que la nouvelle série de Peugeot a désormais reçu la consécration officielle de la route, la seule qui compte aux yeux des motocyclistes désireux de posséder avant tout une machine sûre et capable de répondre

Calendrier International

SEPTEMBRE

22. — Grand Prix d'Europe (Brooklands).

23. — Côte d'Auch (A. C. Midi). Côte et kilomètre de Colmar (A. C. Alsace).

29. — Les records (Oostmaele, Belgique).

30. — Côte d'Agén (A. C. Sud-Ouest).

Côte de Gaillon (L'Auto). Les records Oostmalle (R. A. C. Belgique et F. M. B.).

OCTOBRE

7. — Circuit du lac de Garde (Italie).

Grands Prix de France (M. C. F.). 28. — Côte de Gometz-le-Châtel (A. M. C. F.).

Matches d'Alger (A. C. Algérie).

sans faiblesse ni défaillance à toutes les exigences, qu'il s'agisse des promenades, de tourisme ou de tournées d'affaires.

C'est, en plus de cette sûreté de marche, à sa ligne harmonieuse et personnelle qu'est également dû le succès de notre marque nationale. Allier la sécurité à l'élégance et, neoublions pas, à la propreté, c'est vraiment faire œuvre utile à la diffusion de la motocyclette française. Il est de toute justice du reste, que ceux qui ont fait un si bel effort pour représenter dignement notre industrie en soient les premiers récompensés. Les nombreux exemplaires P. 105, 107 et 108 que l'on rencontre maintenant dans quelque coin où l'on circule sont une preuve indéniable de la faveur que ces machines ont justement méritées et il est à supposer qu'au prochain Salon, il faudra jouer des coudes et se taire quelque peu comprimer pour pouvoir approcher du Stand Peugeot.

Tout dou... tout doucement

C'est le 23 septembre que l'A. C. de l'Île de France organise sa fameuse course de côte classique : la course au ralenti. Il s'agit de monter la rue Lepic, en plein Paris, à l'allure la plus réduite, les voitures sans reculer ou caler ou arrêter le moteur, les motos sans mettre pied à terre.

Rappelons que c'est Marc sur Gnome et Rhône 500 cmc. sport, type D1 qui gagna la première course. Cette épreuve est amusante, c'est entendu, mais elle est aussi une épreuve de solidarité des boîtes de vitesse et de résistance des moteurs surtout de motos. De plus, le nombre incroyable des acrobates du ralenti dans nos gymkhanas de la saison nous incite à penser que nombreux seront cette année les engagés. Enfin la Commune libre du Vieux Montmartre prête son concours officiel de gueux, truands, créants, mécréants, pompiers et gardes-champêtres à l'organisation : c'est avouer qu'on sait rire à Paris en mêlant l'utile à l'agréable.

Les Grands Prix de France Motocyclistes

Les Grands Prix de France Motocyclistes 1928 ont lieu le 7 octobre. Ils se courront sur la piste de vitesse de l'Autodrome de L. nas.

Cette date tombe le premier dimanche du Salon.

Les épreuves seront ouvertes aux :
Motos : 175, 250, 350 et 500 cmc.
Cyclecars et Voitures : 500, 750 et 1.100 cmc.
Cyclecars et Voitures : 500, 750 et 1.100 cmc.

Voilà les distances choisies :
Motos 175 et 250 cmc., 100 kilomètres.
Motos 350 et 500 cmc., 100 milles.
Voitures et Cyclecars 500 et 750 cmc., 100 kilomètres.

Voitures 1.100 cmc., 100 milles.
Voitures 1.500 cmc., 100 milles.

On remarquera que le choix des distances, surtout en ce qui concerne celles estimées en milles, permet aux concurrents de postuler pour les records mondiaux et internationaux.

Mais, que diable ! ne pas s'en tenir au système métrique pour un Championnat de France. Quelle manie ont donc les organisateurs de compliquer toujours des choses simples : frapper l'esprit populaire et simplifier les chiffres sous la base de tout succès.

DES NOUVELLES DANS LE PROCHAIN NUMÉRO

R. Sexé vers le... Sud

Il est à Reval en Estonie d'où il nous dépêche le 7 septembre : « J'étais hier à Helsingfors en... bateau ! et je le quitte pour Reval. Demain, je serai à Riga par des chemins qu'on me dit sans empierrements : Et il a plu !! De Riga donc, je vous dirai si ça a été difficile !!

Entre temps, Sexé nous annonçait qu'il avait tenté à nouveau une « remontée » vers le Nord.

Puis tout d'un coup la correspondance revient plus régulière : c'est le 10 de Riga qu'il nous dit : « Ah ! l'Estonie ! traversée des plus difficiles (vous devinez ce que Sexé peut trouver difficile !!) ainsi qu'en Lettonie : chemins de terre du type russe ! ornières, terre labourée comme en Sibérie. J'espère maintenant une chaussée empierrée jusqu'à Königsberg, mais ce n'est pas sûr.

Le 10 septembre

De Schavli, Lithuanie :
J'ai retrouvé avec soulagement, 50 km avant Riga, la grande chaussée empierrée ; de Prusse à Saint-Petersbourg, je ne la lâche plus. Elle me change des horreurs sur ces chemins de terre labourée dont cette carteci vous donnera la mélancolique impression...

Le 12 septembre

La campagne parisienne semble un magnifique jardin après les mornes étendues de trois pays slaves que je viens de traverser. Quelle différence des deux côtés de la frontière ! J'espère voir Varsovie demain.

Doubler est un art qui comporte trois périodes : réajustage des lunettes, essai de freins, absence d'amour-propre.

Le kilomètre ancé du Moto-Club de Lyon

eut lieu avec plein succès, le 16 septembre

Les épreuves du kilomètre lancé et départ arrêté, organisées par le M. C. de Lyon et réservées à ses membres, ont eu lieu le 16 septembre, sur la route de Lyon à Bourgoin.

KILOMETRE DEPART ARRETE

175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 38 s. ; 2. Volland (Delta), 52 secondes 4/5.
250 cmc. — 1. Durand (X...), 37 s. 1/5 ; 2. Goubert (Terrot), 42 s. ; 3. Huzel (Terrot), 41 s. 4/5 ; 4. Franier (New Map).

350 cmc. — 1. Hommaire (Monet Goyon), 35 s. ; 2. Charrière (Motosacoche), 36 s. ; 3. Oilter (Motosacoche), 36 s. 2/5 ; 4. Gauthier (Magnat), 30 s.

500 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche), 30 s. 2/5 ; 2. Durand (Terrot), 32 s. ; 3. Sabatier (Gnome et Rhône), 35 s. ; 4. Gauthier (Magnat Debon), 36 s. 3/5 ; 5. ex æquo : Ballerini. (Raleigh) et Giraud (Gnome et Rhône), 40 s.

1.000 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche), 32 s. ; 2. Perrin (Kœhler Escoffier), 36 s. 2/5.

Sidecars 350 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 42 s. 3/5 ; 2. Besteletto (New-Map), 45 s. ; 3. Dugros (Soyer), 48 s. 3/5.

600 cmc. — 1. Crétin (Kœhler-Escoffier), 47 s. 4/5 ; 2. Place (Saroléa), 48 sec.

1.000 cmc. — 1. Jonnart (New-Map), 33 s. 4/5.

Voitures. — 1. Saint-Olive (Bugatti 3 litr.), 38 s. ; 2. Avon (B. N. C. 1.100 cmc.), 38 s. 3/5 ; 3. Dumond (Amilcar 1.100 cmc.), 41 s. 1/5 ; 4. Giroud (G. Irat 2 litr.), 52 s.

KILOMETRE DEPART LANCE

175 cmc. — 1. Hommaire (Monet Goyon), 31 s. 3/5 (moyenne 113 km. 920) ; 2. Volland (Dollar), 37 s. 4/5.

250 cmc. — 1. Durand (Terrot), 28 s. 3/5 (moyenne 152 km. 870) ; 2. Franier (New Map), 29 s. 1/5 ; 3. Goubert (Terrot), 30 s. 2/5 ; 4. Huzel (Terrot), 31 sec.

350 cmc. — 1. Hommaire (Monet Goyon), 25 s. 1/5 (moyenne 142 km. 860) ; 2. Charrière (Motosacoche), 26 s. 3/5 ; 3. Oilter (Motosacoche), 28 s. 1/5 ; 4. Besteletto (New Map), 29 s. 1/5 ; 5. Fichter (Terrot), 29 s. 3/5.

500 cmc. — 1. Durand (Terrot), 22 s. 2/5 (moyenne 160 km. 710) ; 2. Oilter (Motosacoche), 23 s. 3/5 ; 3. Sabatier (Gnome-et-Rhône), 23 s. 4/5 ; 4. Gauthier (Magnat-Debon), 25 s. 3/5 ; 5. Tournus (Norton), 27 s. 1/5.

1.000 cmc. — 1. Perrin (Kœhler-Escoffier), 20 s. 3/5 ; (moyenne 174 kilomètres 760) ; 2. Oilter (Motosacoche), 21 s. 1/5.

Sidecars 350 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 29 s. 2/5 (moyenne 120 kilomètres 800) ; 2. Besteletto (New Map), 33 s. 2/5 ; 3. Savoie (Magnat-Debon), 35 s. 8/5 ; 4. Dueros (Soyer), 35 s. 4/5.

600 cmc. — 1. Crétin (Kœhler-Escoffier), 32 s. 2/5 (moyenne 111 kilomètres 110) ; 2. Place (Saroléa), 34 s. 1/5.

1.000 cmc. — 1. Amort (New Map), 21 s. 4/5 (moyenne 165 km. 140).

Voitures. — 1. Saint-Olive (Bugatti), 19 s. 1/5 (moyenne 187 km. 500) ; 2. Aron (B. N. C.), 22 s. 2/5 ; 3. Giraud (Georges Irat), 33 s. ; 4. Avon (Amilcar), 37 s. 3/5.

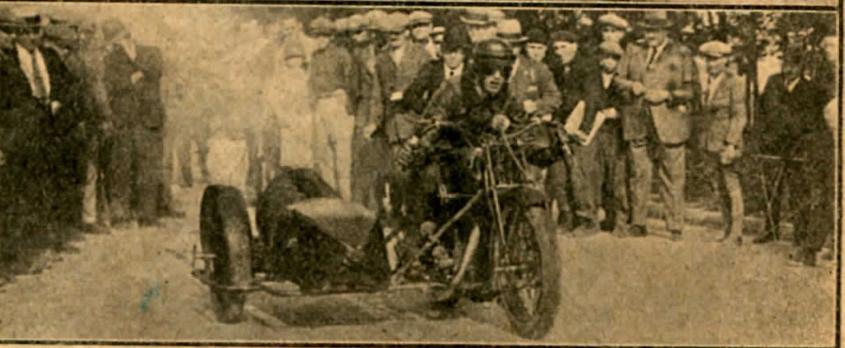
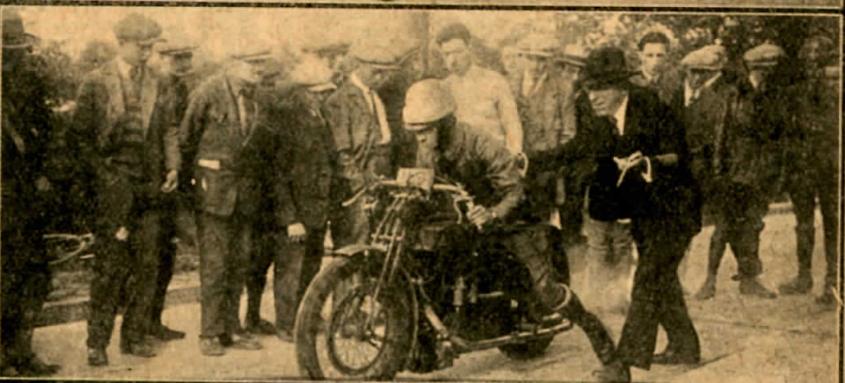
Calendrier Moto Revue

OCTOBRE

2^e Concours d'éclairage (Moto Revue).
Coupe Régularité (M. C. Argenteuil).

NOVEMBRE

Coupe Challenge De Feis (M. C. Argenteuil).



La victoire de Hommaire en 350 cmc. Monet et Goyon : au départ arrêté — Durand premier sur Terrot 500 cmc, atteint 160 km. : le voici au départ arrêté où il se classe second — Oilter, sur Motosacoche 500 cmc est premier : remarquer le chronomètre qui le pousse — Amort sur sidecar New Map 1.000 cmc continue la série victorieuse de 1928

Le Meeting des Routes Pavées

Le Meeting des Routes Pavées, septième du nom, organisé par le M. C. du Nord de la France, le 15, a été disputé sur le circuit de Pont-à-Mareq, par une course de trois heures « réservée » aux motocyclettes, sidecars, cyclecars et aux petites voitures.

Comme toutes les manifestations qui se déroulent sur routes pavées, elle fut sévère à outrance. 48 partants, 28 terminèrent le plus grand nombre des abandons provient des chutes, dont la plus malheureuse est celle de Sabet qui se fracture le bras gauche. Viennent les crevaisons; Andreino en conserve un mauvais souvenir. Enfin, les abandons, pour des pannes purement mécaniques, sont minimes.

.

Le grand vainqueur de la journée est Demeuter, sur Rush, qui totalise 273 kilomètres, ce qui représente une moyenne de 91, battant le record sur ce circuit (77 kilomètres, par Debay). Demeuter s'est octroyé le record du tour à plus de 97. Record détenu par Bentley, à plus de 88 kilomètres.

Stanley (pseudonyme), derrière lequel se cache un as belge, menait la ronde, mais une chute l'élimine définitivement.

En 500 cmc., les deux Gnome et Rhône, de de Naas et Bernard, firent une belle course de régularité.

En 350 cmc., Breslau, sur A. J. S., enlève la première place devant Krebs, sur Clément Gladiator, n'ayant à peine que six kilomètres de retard sur le vainqueur: les deux Soyser engagés terminèrent.

En 250 cmc., la victoire revient à Renaud, sur Clément-Gladiaior, à plus de 81 km. de moyenne.

Dans les 175 cmc., c'est Sourdôt, sur Monet-Goyon, qui enlève la palme avec un total supérieur à 225 km.

La firme O. S. A. Liberty enlève les deuxième et quatrième places avec Fardo et Batifort, ce qui est merveilleux. Le troisième de cette catégorie est l'amateur Gruyère, un fidèle habitué de Château-Thierry et de *Moto Revue*.

Chéret, sur Austral, seul en sidecars 350 cmc., ne fit rien de transcendant. Il n'en fut pas de même en 600 cmc. où Crétier-sur Raleigh, gagne nettement devant Hamberger sur New-Motor Cycle.

.

Sandford, sur Sandford, gagna en cyclecars 1.100 cmc., Caron sur Peugeot, réalise une belle moyenne en voitures 750 cmc. Dans les 1.100 cmc.; la victoire est revenu à Michel Doré sur La Licorne. C'est la première fois que l'on a vu en course cette machine. Entre

les mains de Doré, elle fait merveille puisqu'elle réalise une moyenne horaire de 80 kilomètres, soit 6 kilomètres de mieux que le record détenu par le même Doré sur B. N. C. Tracta, piloté par Ernest Six, fit une excellente impression. Ayant capoté cinq minutes avant la fin de la course, il a réussi à repartir.

Le temps est splendide. Tous les concurrents partent au signal du starter, sauf Perrin, sur D. E. M., qui éprouve quelque difficulté et perd ainsi un temps précieux.

Le premier tour est accompli par Stanley, sur Gillet-Herstal, en 8' 15", à la moyenne de 94 km. 545, suivi de Gaussorgues, sur Monet-Goyon; Sabet, sur Clément-Gladiaior; Demeuter, sur Ruch.

Au tour suivant, c'est Stanley qui passe en tête, réalisant 96 km. 894.

En 175 cmc. — Sourdôt, sur Monet-Goyon, en 10' 3", moyenne 77 km. 599; en 250 cmc.: Fondu, sur La Mondiale, en 8' 59", moyenne 86 km. 827; en 350 cmc.: Breslau, sur A. J. S., en 8' 23", moyenne 93 km. 041; en 500 cmc.: Stanley, sur Gillet-Herstal, en 8' 3", moyenne 93 km. 041.

Après une heure de course.

A la fin de la première heure de course, Sabet fait une chute à Bersée, il est légèrement blessé au bras.

Pendant la deuxième heure.

Plusieurs chutes se produisent en cours de la deuxième heure, et c'est, entre autres, Hardy qui en est victime. Il revient à pied à l'ambulance, où après examen, le docteur diagnostique quelques contusions sans gravité.

De nombreux abandons se sont également produits.

Sabet, dont nous avons signalé l'accident plus haut, a une fracture de l'avant-bras gauche.

Aux abandons déjà signalés à la suite de chute, il faut ajouter Touzet pour crevaison; Coster, tuyauterie d'essence cassée; Calmant, chute après éclatement; Bulteau, panne de magnéto; Degrady, éclatement.

La troisième heure.

La troisième et dernière heure de la course est sans incident notable.

Stanley, qui menait la ronde au début et qui disparut tout d'un coup, a abandonné à la suite d'une chute sans dommage pour le pilote. Cinq minutes avant la fin, Ernest Six, sur Tracta, capote au virage de Bersée, il réussit à repartir. Les concurrents sont arrêtés au fur et à mesure de leur passage devant le poste de chronométrage.

Classement

Motos 175 cmc. — 1. Sourdôt (Monet-Goyon, pneus Hutchinson), 225 km. 445, moyenne 75 kilomètres 148;

2. Prado (O. S. A.-Liberty), 192 km. 649;

3. Gruyère (amateur), 192 km. 126;

4. Batiford (O. S. A.-Liberty), 180 kilomètres 799;

5. Perrin (D. E. M.), 173 km. 287.

Motos 250 cmc. — 1. Renaud (Clément-Gladiaior, pneus Dunlop), 243 km. 276, moyenne 81 km. 092;

2. Rauwers (La Mondiale), 228 km. 428

3. Guinet (amateur), 213 km. 482.

350 cmc. — 1. Breslau (A. J. S., pneus Dunlop), 262 km. 129, moyenne 87 km. 376;

2. Krebs (Clément-Gladiaior), 256 kilomètres 369;

3. Blondel (Sunbeam), 246 km. 879;

4. Pottier (Sunbeam), 224 km. 124;

5. Tixier (Motosacoche), 219 km. 709;

6. Detrée (Raleigh), 217 km. 078;

7. Simon (Soyser), 167 km. 014.

500 cmc. — 1. Demeuter (Rush), 273 km. 008, moyenne 91 km. 002;

2. Virgo (Saroléa), 255 km. 584.

3. Naas (Gnome-et Rhône), 241 kilomètres 279;

4. Bernard (Gnome et Rhône), 234 kilomètres 162;

5. Descarpentries (Raleigh), 195 km.

Sidecars 350 cmc. — 1. Chéret (Austral, pneus Hutchinson), 117 kilomètres, moyenne 39 kilomètres.

600 cmc. — 1. Crétier (Raleigh, pneus Hutchinson), 216 km. 300, moyenne 72 km. 100;

2. Hamberger (New-Motorcycle), 183 kilomètres 033;

3. Provost (Gillet-Herstal), 174 kilomètres 216.

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Sandford (Sandford, pneus Dunlop), 221 km. 948, moyenne 73 km. 982.

Voitures 750 cmc. — 1. Caron (Peugeot), 202 km. 738, moyenne 67 km. 579.

1.100 cmc. — 1. Michel Doré (La Licorne, pneus Dunlop), 241 km. 199;

2. Ernest Six (Tracta), 237 km. 320.

Le classement des Coupes

Coupe à la première des motocyclettes: Demeuter, sur Rush, avec 276 km. 008.

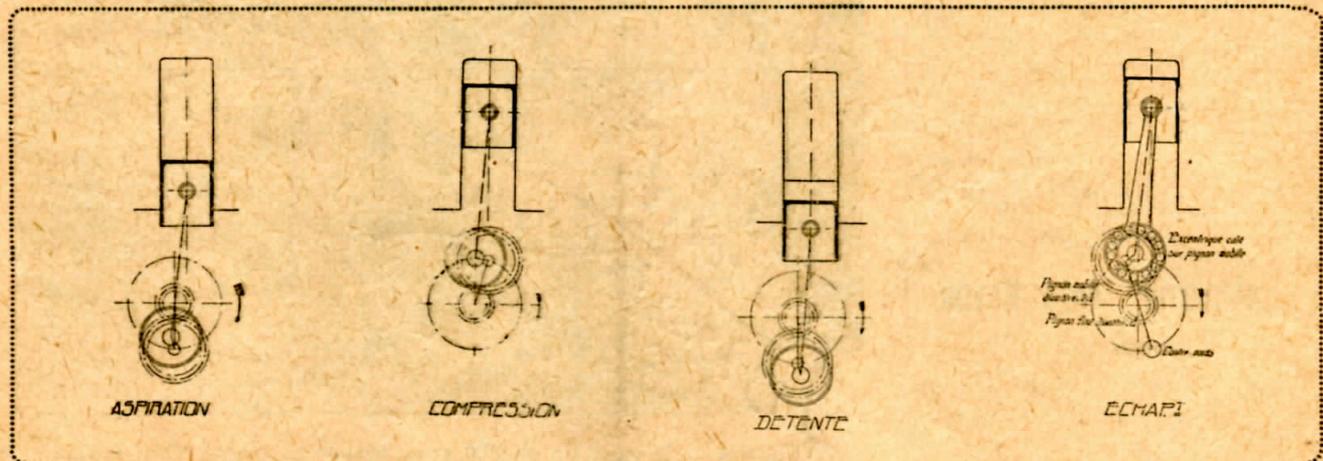
Coupe au premier des sidecars: Crétin, sur Falligh, avec 216 km. 301.

Coupe au premier des cyclecars: Sandford, sur Sandford, avec 221 km. 348.

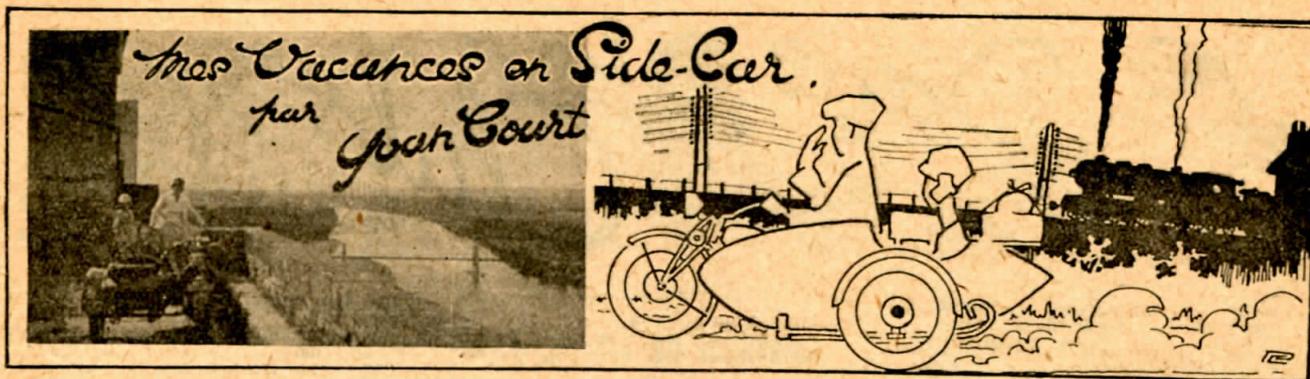
Coupe des petites voitures: Michel Doré, sur La Licorne, avec 241 km. 999.

Coupe du Moto Club du Nord de la France: Demeuter, sur Rush (meilleur tour en 8'11", moyenne 97 km. 297).

Un projet de moteur à détente prolongée



Un de nos lecteurs, M. Raymond, 3, rue Brune, Paris 14^e, nous adresse un projet de moteur à détente prolongée, dont les croquis ci-dessus donnent une idée. Le maneton est monté sur un excentrique solidaire d'un engrenage qui tourne en satellite d'un engrenage central fixe. Grâce à cet artifice la course d'aspiration est limitée, la course de détente est prolongée ainsi que la course d'échappement.



Sur les bords de la Garonne !

Aux yeux de beaucoup de motocyclistes, la cylindrée de 350 cmc. apparaît comme nettement insuffisante pour affronter les longues randonnées en side et la 500 cmc. est trop souvent indiquée comme la cylindrée minimum apte à satisfaire aux exigences d'un bon attelage.

Je me permets de vous adresser le compte rendu d'un voyage de vacances accompli avec un sidecar de 350 cmc. :

Ensemble et équipement. — La moto ayant servi dans cette randonnée est une 350 cmc., « Propul-Cycle » 1928 — cadre ordinaire, entièrement assemblé à l'autogène, moteur Zurcher culbuteurs à simple échappement qui pour toute révision après le Bol d'Or, eut sa culasse et son piston décalaminés. La boîte de vitesse, une Staub. Pneus de 26 x 3, 25 sur base creuse dont la section sur sidecar est largement suffisante. Le rapport de ma prise directe donnait 1 à 6,75. Cette machine avait déjà parcouru près de 15.000 km. et était celle-là même qui me servit dans les 6 Jours d'hiver en solo, Paris-Nice et le Bol d'Or, en sidecar et avec laquelle je roule quotidiennement dans Paris sans qu'aucun de ses organes essentiels (moteur, fourche, cadre, boîte, etc...) ait été changé. Le sidecar était un P. E. U. P. L. E. avec une carrosserie spacieuse du modèle Pourquoi-Pas, qui remplaçait la légère carrosserie d'osier employée pour le Bol d'Or. Cette carrosserie Pourquoi-Pas comportait un ponté mobile et pare-brise protégeant efficacement l'intérieur et était attelée pour des raisons de convenances personnelles à gauche de la moto. Cette carrosserie me permit d'emmener une mallette et un sac d'outils dans le coffre arrière et une mallette d'assez grandes dimensions dans la pointe avant. Mon bon vieux Maglum était là pour m'assurer un fidèle éclairage. Le poids de l'ensemble y compris passagers et bagages, frisait 410 kg.; ce qui est honnête pour un 350 cmc.

Le Voyage. — Je pars seul, le 28 juin à 6 heures du soir avec ma carrosserie chargée; j'abats les 200 km. qui séparent Levallois de Vierzon en 4 heures, grâce à la belle route qui me favorise depuis Arpajon. Le 29, départ de Vierzon, dépannage d'un motocycliste que je ramène au milieu de mes colis, à domicile, à la recherche d'une chambre à air.

Issoudun, Château-roux. — J'arrive dans cette ville à midi. Déjeuner et départ à 13 h. 1/2.

Limoges. — Chaleur torride, les cafés sont accueillants, mais une « corrida » de quelques heures me fait brûler Périgueux, Bergerac,

Villeneuve où m'arrêtent de rapides ravitaillements et j'arrive à 18 heures à Agen. — La moyenne a donc été de 45 km. à l'heure, sur près de 400 km. Je m'en félicite devant un apéritif.

Le samedi 30, nous partons. Arrêt à Auch où l'on retrouve de vieux amis de l'U. M. du Midi. Bocks et re-bocks et après une crevaillon (on porte des sabots cloutés par ici), nous voici à Saint-Gaudens en plein milieu sportif. (Le Grand Prix de l'A. C. F. se court le lendemain). Ce 30, notre side se repose, cependant que nous regardons Williams et sa Bugatti faire des étincelles. Le 1^{er} juillet nous quittons Saint-Gaudens et après Luchon, nous voici dans la pittoresque enceinte de Saint-Bertrand de Comminges dont la magnifique cathédrale domine la région. Le side lézarde contre les remparts; nous arrivons à Tarbes, puis à Lourdes; grotte, basilique...

Pierrefitte, Luz, Saint-Sauveur. — Une crevaillon qui nous retient à la nuit à quelques kilomètres de Luz, sur l'étroite route encaissée contre laquelle gronde le torrent.

Nous avons la bonne surprise de ne plus savoir ce qu'est la vie chère; nous payons deux solides diners, deux petits déjeuners (pain, vin, lait en abondance), une belle chambre et la garage du sidecar, au total 42 francs. Voilà qui ajoute aux charmes de la plus belle vallée pyrénéenne!! Le 2, départ pour Gavarnie; route dure et parfois ravinée. C'est la montée de Gèdre où l'eau jaillit des moindres fissures du roc, le spectacle unique du chaos, Notre-Dame des Neiges, dont la statue bénit montagnards et touristes; enfin le Cirque, dont on ne peut se lasser d'admirer, sous le soleil, les neiges et la cascade. Une plaque commémore sur le parapet écorné, la terrible chute d'un autocar de touristes hollandais; cela suffit pour commander

la prudence. Le side roule doucement « hélice calée »... puis la route de la veille jusqu'à Lourdes, sur la rive droite du Gave, nous passons Betharram et ses grottes, déjeunons à Nay au bord du torrent. — Pau, visite classique du boulevard des Pyrénées et du château. Rien n'étonne ma Propul-Cycle qui fit déjà ce voyage l'hiver dernier, par un froid de gueux. Le temps presse et nous voici « en boule » sur le trajet Pau-Tarbes-Rabastens-Auch.

Un peu tard pour dîner, mais beaux paysages admirés depuis le matin!! Nous voici au cœur de la Gascogne, avec Agen comme base. Le side passe donc successivement à Nérac, Lavardac, Durance où il s'abrite à l'ombre des grands pins des Landes; puis Layrac, Auvillars aux magnifiques panoramas sur la Garonne. Mais il faut rentrer à Paris et c'est à Bordeaux, un crochet à Royan, un magistral coup de fusil à Barbezieux et une dernière belle étape de 400 km. dans la journée; l'octroi parisien, son bulletin vert, l'asphalte et le benzol!

Les 2.000 km. de route abattus, environ en moins de deux semaines, à une allure raisonnable, me confirment cette idée que la cylindrée 350 cmc. est suffisante pour le grand tourisme sur trois roues. Les motocyclistes raisonnables possédant des mécaniques robustes peuvent donc prétendre posséder un ensemble de prix modique permettant le transport de bagages volumineux, stabilité (surtout la nuit ou par routes détrempeées), confort plus grand (nettement insuffisant pour les femmes pratiquant le tan-sad).

Autant de raisons qui doivent amener à la pratique du sidecar moderne, de puissance limitée, les adeptes nombreux qui hésitent devant les exhibitions heureusement de plus en plus rares d'engins primés et ruineux. Les difficultés de conduite et d'entretien ont porté un tort considérable à un type de véhicule remarquablement intéressant.

Ivan COURT.

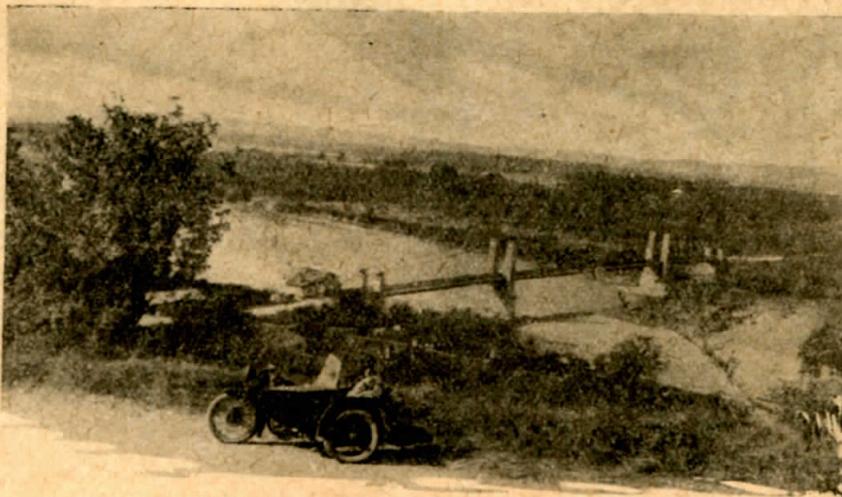
Quelques remarques

Le side commercial Peugeot du Championnat des Trimoteurs était une carrosserie Bernardel, poids 494 kg. pour un 350 cmc.

Il a marché à 30 à l'heure et n'a connu aucune pénalisation. Comparez avec le side 350 de Yvan Court et voyez que l'on peut se balader en side 350 cmc. avec toute latitude d'esprit.

Type rare à Linas

Nous l'avons rencontré à Monthéry; son nom? qu'importe. C'est le type qui paie tarif entier à l'Autodrome.



Entre Auvillars et Agen, la Garonne déroule son ruban en des vallées ensoleillées



Résultats du Gymkhana organisé à Choisy-le-Roi par le M. C. Seine

Franc succès vis-à-vis d'une population réfractaire à toute manifestation de ce genre.

Le Moto Club de la Seine remercie chaleureusement la Municipalité de Choisy-le-Roi, qui par sa présence a donné à cette fête un éclat particulier.

C'est un encouragement pour l'avenir.

Clasement. — Maximum 200 points :
1. Daout, 180 points ; 2. Doll, 150 p. (après barrage) ; 3. D'Artagnan, 150 p. ; 4. Daniel Robert, 150 p. ; 5. Dupuy, 150 p. ; 6. Lesimple, 130 p. ; 7. Robinet, 110 p. ; 8. Donet Pierre, 100 p. ; 9. Lamomet Georges, 90 p. ; 10. Achard, 70 p. (après barrage) ; 11. Gard, 70 p. ; 12. Araines, 60 p. (après barrage) ; 13. Maresco, 60 p. ; 14. Auburger, 60 p. ; 15. Lamouret Marcel, 60 p., etc...

Distribution des prix vendredi 21 courant, 30, faubourg du Temple, Paris.

A Abbeville...

L'Assemblée générale du M. C. Abbevillois a eu lieu le mercredi 12 septembre ; un bureau définitif a été élu. Président : M. Bachelier ; Vice-Président : M. Ladune ; Secrétaire général : M. Caullier Henri ; Secrétaire administratif : M. Murco Jean ; Trésorier : M. Lecompte.

Administrateurs : MM. Caullier Camille et Hennegrave.

Les couleurs du nouveau Club sont : blanc, bordé rouge et lettres rouges pour l'insigne et le fanion.

A Laon, on sort aussi...

Le M.C. de Laon a fait courir son circuit de régularité le 10 septembre. 12 partants, 8 arrivants.

175 cmc. — 1. David, 6 points ; 2. Maquin, 8 points.

250 cmc. — 1. ex-aequo Lecomte et Buquet.
350 cmc. — 1. Georges Hamel, 4 points ;
2. Miedan, 22 points ; 3. Demarty, 29 points.
500 cmc. — 1. Cleret, 11 points.

Calendrier de l'U. M. F.

SEPTEMBRE

23. — Rallye Clermont (M. C. Auvergne).

OCTOBRE

5 au 10 octobre. — Marseille-Paris (M. C. Marseille).

7. — Grands Prix de France (M. C. F.).

Côte d'Origny (M. C. Aisne).
21. — Rallye contravention (M. C. Marseille).

28. — Côte de Gometz-le-Château (A. M. C. F.).

Des rivalités ont empêché des amis de prendre part à ce circuit pour des raisons mal connues des intéressés mêmes : c'est malheureusement trop courant dans nos groupements.

La Coupe de régularité est attribuée à G. Hamel.

La Section vierzonnaise du M. C. B.

Remporta un beau succès avec son gymkhana du 2 septembre. Les différentes épreuves se déroulèrent devant un public spontanément conquis et qui suivit avec un réel intérêt les évolutions des concurrents. La moto fut à l'honneur et cette journée lui amènera des adeptes enthousiastes qui viendront grossir les rangs de la section et lui permettre de faire mieux l'année prochaine.

La Côte de Pourville

Le 10 septembre a eu lieu la course de côte annuelle de Pourville-sur-Mer ; course du

mille départ arrêté et course du kilomètre lancé.

Course du mille. — 175 cmc. — Notainy (Labor), 1'50"4/5.

250 cmc. — Coulon (Terrot), 1'23"4/5.

350 cmc. — Coulon (Terrot), 1'20"1/5.

Sidécar 350 cmc. — Devaux (Terrot), 1'47"2/5.

500 cmc. — Flashaut (Saroléa), 1'27"2/5.

600 cmc. — Laurent Norbert (Saroléa), 1'05"4/5.

Course du kilomètre. — Coulon (Terrot), 52"4/5 ; Flashaut (Saroléa), 58"3/5 ; Notainy (Labor), 1'15"2/5.

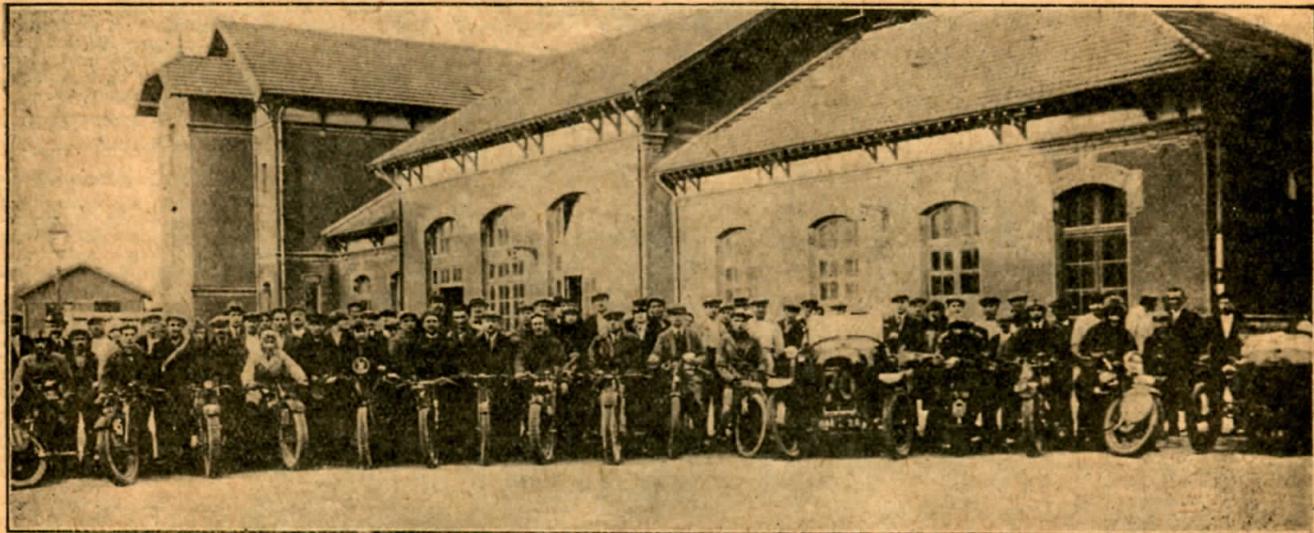
Le matin au cours d'essais, Collet entra en collision avec un autre motocycliste, au virage de la Pointe. Il a été transporté dans une clinique dans un état grave.

Gymkhana du M. C. XI^e dans Paris, avec l'autorisation des autorités

Ce gymkhana comprenant plusieurs courses très amusantes et principalement une course au ralenti, eut lieu le 16 avec un succès sans précédent. En effet, 56 motos et voitures ont rivalisé de virtuosité sans compter les cyclistes venus à plus de 30 à cette fête qui se déroula de 2 à 7 heures, sous les yeux d'un public considérable et qui se termina par un défilé dans le XI^e arrondissement, sous la garde et avec le concours du Commissaire d'Arrondissement. Les Commissaires, MM. Fourcy, Favre et Biemans furent à la hauteur de leur tâche. Les dirigeants du M. C. XI^e doivent être félicités sans réserve pour le beau succès de propagande obtenu.

Résultats techniques : Voitures, 1^{er} Blumbers. — Moto-cyclette, Paoli, etc...

Il résulte de cette fête que ce jeune Club prend des proportions formidables et sert admirablement la cause motocycliste. Ici des remerciements sont donnés aux généreux donateurs trop nombreux, pour les énumérer. Remerciements aussi aux journalistes présents pour leur aide efficace.



Le M. C. de Livry Gargan fait peu de sorties, mais les fait vibrantes : le départ du Prix Masson

Le nouveau globe-trotter

M. Hector du Jacquière a décidé de monter un L. M. P. 350 cmc. à culbuteurs renfermés, son itinéraire est changé du fait que, si la première étape reste Paris-Vienne, les deux autres le conduiront à Bucarest par Budapest avec retour par le même itinéraire sur sa C. P. Roléo.

Il a quitté Paris le 13 courant à 7 heures du soir porte de Picpus. La première partie fut donc une étape de nuit.

Il séjournera quelques jours dans les diverses capitales traversées et compte rentrer à Paris le 30 septembre au soir.

Une occasion pour vous, constructeurs

Le M. C. Seine est actif et il nous prie de dire à tous les constructeurs et fabricants de lui envoyer leurs catalogues à son siège, 30, Faubourg du Temple, Paris.

Puis... les Six Heures d'Argenteuil

Epreuve de régularité en circuit ouvert organisée par le Moto-Club d'Argenteuil; sous le haut patronage de M. de Fels, député, des Commerçants et Industriels d'Argenteuil, avec le concours de *Moto Revue*. L'épreuve est une épreuve touristique; le parcours ne sera pas fléché et les concurrents devront se munir de cartes ainsi que disques portant le numéro qui leur sera attribué.

Le départ aura lieu à Argenteuil au carrefour dénommé porte de Sannois, Bezons, Houilles, Sartrouville, Maisons - Laffitte, carrefour d'Achères, Conflans - Sainte - Honorine, Eragny, Saint-Ouen-l'Aumône, Pierrelaye, Patte d'Oie d'Herblay, Franconville, Sannois, Argenteuil.

Les concurrents seront ainsi répartis :
Groupe A (36 km.-heure) : Motos 100, 125, 175 cmc.; side 250, 350 cmc.; cyclecars 350, 500 cmc.

Groupe B (40 km.-heure). — Motos 250 cmc.; side 500 cmc.; cyclecars 750 cmc. et plus.

Groupe C (45 km.-heure). — Motos 350 cmc. et au-dessus; sides 600 cmc. et au-dessus.

Des contrôles seront installés sur le passage des concurrents, et ceux-ci devront faire pointer leur heure de passage sur un carnet de route approprié. Une tolérance de 15 secondes avant et après l'heure idéale de passage aux contrôles sera accordée aux concurrents et ils seront pénalisés d'un point par 30 secondes d'avance ou de retard sur cette heure. L'heure pointée sur le carnet de route sera prise au moment du passage de la machine sur la ligne de contrôle. Il leur sera interdit de s'arrêter ou d'attendre à moins de 20 mètres du contrôle, faute de quoi ils se trouveraient pénalisés de 10 points.

Le classement se fera par addition de points, le concurrent ayant le moins de points de pénalisation sera le premier.

La 2 F. M. prépare sa révolution : que va-t-elle enfanter ? La semaine prochaine nous fixera.

Ah ! Ces Mousquetaires

Le Challenge du Moto Club Senonnais, disputé le 9 septembre sur le Circuit des Sous-Préfectures a été enlevé par le Moto Club de la Seine, qui, ayant engagé deux équipes, s'est classé premier et second devant 9 autres équipes de Clubs régionaux.

Athos-D'Artagnan, Levacher 1^{er}, gagnante du Challenge (23 points).

Aramis-Porthos, Bouillon (29 points) 2^e du classement par équipe.

Tous avec huile et essence *Citex*.

En outre :

Maisonneuve (D'Artagnan), 1^{er} du classement Motos et 2^e du classement général (2 points).

Le M. C. d'Argenteuil continue...

Tout d'abord c'est la Coupe-Challenge offerte, en une épreuve de régularité, par le sympathique député de Seine-et-Oise, De Fels,

Calendrier de la F. F. M.

SEPTEMBRE

26. — Réunion générale de la 2 F. M., 30, fg du Temple, Paris.

OCTOBRE

6. — Banquet (M. C. Saint-Denis).

NOVEMBRE

Bal motocycliste (A. M. C. Semur).

à disputer entre tous les Clubs de France. Cette épreuve est sous le patronage de *Moto Revue* et voici ses détails généraux :

L'épreuve est ouverte à tous les amateurs, motocyclistes, sidecaristes et cyclocaristes, membres d'un Club légalement constitué, à condition expresse d'être possesseurs de leur machine et de ne faire ni laisser faire aucune publicité sur les résultats obtenus par eux.

L'ALBUM du SALON

NUMÉRO SPÉCIAL HORS-SÉRIE
POUR LE SALON 1928

A l'occasion du Salon de l'Automobile nous éditerons un très important et très luxueux Numéro Hors Série illustré par de très abondants dessins et photographies, et enrichi de hors-textes traités en héliogravure qui feront désirer, de tous nos Lecteurs et Abonnés, ce numéro hors-série, véritable

ALBUM DU SALON

auquel on se référera avec plaisir et satisfaction.

Malgré l'importance et le luxe de cette Edition, nous avons pu établir un prix de vente extrêmement bas :

L'EXEMPLAIRE 10 Francs

(Prix spécial pour nos Abonnés : 5 fr.)

Cet Album sera mis en vente à nos bureaux, le 1^{er} Octobre 1928. Le tirage en étant limité, nous engageons très vivement nos Abonnés à nous adresser dès maintenant leur demande en ajoutant au prix de l'Album, 9 fr. 50 pour frais de port. Pour profiter de ce prix spécial réservé, joindre également la dernière bande-adresse ou indiquer l'adresse complète et très lisible.

Pour les Lecteurs au Numéro, NON ABONNÉS,

L'ALBUM DU SALON

leur sera délivré au prix de 10 francs (joindre 0.50 pour le port).

Pour l'Étranger :

ABONNÉS : 7 fr. - NON ABONNÉS : 12 fr.

Aucun envoi ne sera fait contre remboursement

Les demandes devant nous parvenir avant le 30 Septembre 1928, nous déclinons toute responsabilité pour les demandes qui nous parviendront le 30 après 18 heures.

Le M.C.A. fera disputer la coupe chaque année, il prévoira dans son calendrier sportif la date, la formule et le parcours de l'épreuve dans laquelle elle sera mise en compétition.

La coupe est la propriété du M.C.A. et le Club qui la remporte n'en est détenteur que jusqu'à l'année suivante. Il est responsable de sa bonne conservation. Elle lui est remise contre décharge donnée au M.C.A. avec engagement de la lui rendre 15 jours avant sa mise en compétition; ou encore en cas de dissolution du dit Club.

La coupe ne deviendra définitivement la propriété d'un Club qu'après trois victoires consécutives ou non, remportées par ce Club dans les épreuves où la dite coupe aura été mise en compétition.

Chaque Club pourra envoyer un nombre illimité de coureurs, mais seul les trois coureurs les mieux classés de chaque Club compteront au classement.

Aucun concurrent ne sera autorisé à prendre le départ s'il n'est possesseur de son permis de conduire et d'une assurance contre les tiers d'au moins 100.000 francs.

Chaque concurrent s'engagera par écrit à ne porter aucune action contre le M.C.A. ou contre les pouvoirs constitués du fait d'un accident qui lui surviendrait ou qu'il occasionnerait pendant l'épreuve.

Par le fait de son inscription chaque concurrent déclare accepter tous les articles du présent règlement et du règlement particulier ainsi que toutes les décisions du Club organisateur. Il s'interdit de porter la discussion à l'arbitrage de la juridiction civile, commerciale, correctionnelle ou autres.

Aucune réclamation ne sera acceptée si elle n'est faite par écrit et au plus tard dans les deux heures après la clôture de l'épreuve. Le dépôt de la réclamation devra être accompagné d'une somme de 25 francs qui ne sera remboursée que si le motif a été jugé valable par les commissaires de l'épreuve.

Les concurrents devront se conformer aux instructions du Commissaire faute de quoi ils s'exposent à être exclus de l'épreuve.

Les Hiboux

Oui, ils existent et en plein soleil de Montparnasse :

Leur nom : Moto Club de Montparnasse *Le Hibou*.

Le siège social est à Paris, 97, avenue du Maine (14^e).

Les membres actifs paient un droit d'admission de 20 fr. et une cotisation annuelle de 80 fr. répartie en quatre trimestres. Ils votes. Les dames sont admises.

Il faut être âgé de 16 ans au moins.

Comme vous voyez, il est assez facile de faire partie des Hiboux. Dans ces hiboux, à leur tête nous trouvons Guignard Paul, le fameux « Père La Guigne », celui qui fut quatre fois Champion de France de demi-fond cycliste, l'adversaire acharné du regretté Darragon, de Huret, Messinger, Michael, Sérès, etc... C'est Guignard qui, le premier, à Munich, il y a quelque vingt ans se permit de dépasser, en vélo, le 100 à l'heure derrière entraîneur. N'est-ce pas une référence de savoir conduire ? Il a d'ailleurs conçu une remarquable moto dont nous entretiendrons d'ici peu nos lecteurs

Un rallye-cocarde...

Il y a déjà longtemps que nous n'entendions plus parler des rallies sous la formule : Cocarde, pourtant très plaisante, et voici que l'U. M. Oranaise vient de décider, pour octobre, l'organisation d'une épreuve selon cette formule : il est vrai qu'à Oran, il fait beau encore à cette époque.

Le casque en question

Devant l'avalanche de lettres, nous demandant de préciser le fabricant du casque serré dont le cliché a paru dans un de nos derniers numéros, nous devons réparer cet oubli en spécifiant que c'est M. Chaillou, qui a conçu ce coquet et pratique casque qui va enfin permettre à tous d'avoir un peu de prudence.

Gymkhana motocycliste de La Tranche

Il y a longtemps que le M. C. de la Charente-Inférieure devait se rendre à La Tranche, et le bureau était heureux de voir la liste des adhésions s'allonger chaque jour.

Le 2 septembre à l'heure fixée de la place de Verdun on entendait le roulement des moteurs venir d'un peu partout. A 8 heures, nos camarades de Rochefort arrivaient, contingent un peu réduit il est vrai, mais combien sympathique; et tous (soit 28 personnes), en attendant l'heure fixée pour le départ se réjouissaient de la belle journée en perspective. Le soleil en effet était des nôtres.

A 8 h. 30, départ en file par la rue Albert-1^{er} à petite allure jusqu'à la sortie de Lafond pour prendre ensuite un train de route régulier quoique un peu plus vif jusqu'à Luçon. Tout se serait très bien passé si l'un de nous, qui, voulant sans doute s'exercer pour le gymkhana de l'après-midi, essaya de sauter un faussé, heureusement à sec, car il resta au fond s'en tirant sans autre mal qu'un peu d'émotion partagée d'ailleurs par les témoins.

A Luçon, on fit une halte nécessaire pour se regrouper et souffler un peu. Notre groupe imposant ne manqua pas d'attirer un nombre public et entre autres quelques jeunes motocyclistes qui nous demandèrent l'autorisation de prendre part à notre manifestation de l'après-midi, ce qui leur fut accordé par tous avec joie.

Après 20 minutes de repos, nous repartions par la route pittoresquement accidentée qui nous mena jusqu'à La Tranche, où nous étions attendus par la population et notre camarade M. Jonquet, grand organisateur de la fête.

Malheureusement nous étions pressés par l'heure de la marée, aussi fallut-il précipiter un peu l'apéritif et même le déjeuner tout

intime, qui nous fut servi, ce qui était, soit dit en passant, bien dommage!

A 14 heures, devant un public un peu clairsemé, les épreuves du gymkhana commencèrent et se déroulèrent rapidement grâce à l'activité des commissaires et la bonne volonté des concurrents. Les quilles, l'œuf à la cuillère, les planches et la course de lenteur amusèrent autant le public de plus en plus nombreux que les concurrents.

Les lauréats furent :

- 1^{er} M. Saunier, de Luçon, sur F.N.
- 2^e M. Laroche, de Rochefort, sur Peugeot.
- 3^e M. Sum, de Rochefort, sur Terrot.
- 4^e M. Fumoleau Marcel, de La Rochelle, sur Monet-Goyon, etc.

Ce fut enfin le retour accompagnés des camarades de Luçon jusqu'à Triaize, sans incidents ni tours d'acrobatie cette fois. A 19 h. 30, tous les motocyclistes rentrèrent à La Rochelle groupés et à grand bruit. Place de Verdun on se sépara heureux d'une bonne journée au grand air et de la franche camaraderie qui ne cessa d'exister de bout en bout et qui fit faire de nombreux projets pour la saison prochaine, en espérant de se rencontrer beaucoup plus nombreux et plus souvent.

Joinville (Haute-Marne)
a aussi son Moto Club

Depuis quelques mois le sport-moto se développe d'une façon importante dans la petite ville qu'est Joinville; grâce à l'activité de ses membres fondateurs il fait preuve de vitalité car aucun mois ne se passe sans que ce club enregistre plusieurs sorties (en attendant mieux) certainement; car à chacune de ces sorties les Haut-Marnais de l'endroit viennent en nombre grossir les rangs de ce jeune club qui promet sûrement pour 1929.

Souhaitons à ce club une avance à grands pas vers cette merveille de sport et nous en reparlerons sous peu.

Quoique «sauvage» comme on les appelle, l'on remarque sur la photo que nous donnerons que ce ne sont pas des fanatiques en comptant les présents de leur dernière sortie pour Bar-le-Duc.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Mlle de Rovin se marie

Mlle Jeanne de Rovin, mais c'est la sœur de Raoul de Rovin, l'as du joujou-bolide, le constructeur bien connu. C'est précisément parce qu'elle fut souvent le conseiller de son frère en maintes circonstances, que *Moto Revue* est satisfait de son mariage et lui adresse ses vœux les plus chaleureux.

G. Fraichard a perdu sa maman

Fraichard recevra avec soulagement les sympathies de tous les motocyclistes. Fraichard vient de perdre sa maman, un maman qui n'a jamais trouvé à redire que son fils fût de la moto: Fraichard est notre confrère motocycliste de *L'Intransigeant* et apporte à tous nos jeunes son entr'aide absolue: sa tristesse actuelle nous a tous vivement émus.

Boutillier est remis

Il sèche ses plaies, nous écrit-il: un chien dans Paris-les Pyrénées et... la bûche! à 90 kh.: flasque, kick, débrayage, carter, came, pignon, la guigne et... compote. Ce qui n'empêche pas le malheureux de nous promettre d'être encore là en 1929: et M. Delaunay, l'agent bien connu et dont Boutillier est le poulain, nous confirme ses désirs sportifs.

Est-il permis d'être aussi maladroit ?

Une coupure d'un journal de M...r, en Drôme, nous tombe sous les yeux. Nous la transcrivons.

Aux jeunes sportifs motocyclistes!! — *Mercrédî de la semaine dernière s'est réuni en un club amical un groupe de jeunes sportifs en vue de constituer à M... une Association de Motocyclistes ayant pour but d'organiser dans les centres touristiques Drôme-Ardèche des sorties-promenades et des démonstrations, pour faire connaître et développer une grande firme française.*

Après exposé du but de la Société, les membres présents ont constitué leur bureau comme suit: Président, D... Raymond; vice-président, C... Maurice; secrétaire-trésorier, B... Georges. La Société qui sera dénommée le «Durand M. C.» fait appel à toute personne, avide de tourisme, possédant une motocyclette Durand (sans distinction de type et de force) clause rigoureusement exigée.

Sportifs! possédant des Durand hâtez-vous de vous faire inscrire au siège social avant la première sortie, qui ne saurait tarder.

Ça c'est une grosse maladresse, et mieux, une véritable incorrection vis-à-vis de la firme en jeu, qui ne peut accepter une telle façon: quel que soit le constructeur, aucun n'admettrait un geste qui ressemble fort au pavé de l'ours sur le crâne du dormeur pour chasser un puceron effronté. Si vous faites un club constitué en Société sportive, appelez-le Terrot-Club, Monet-Association, Gnome-Union ou tout autre nom de firme, mais n'oubliez pas que le but légal de votre Société, si vous mettez une clause exclusive, est effacé et votre groupement non viable. Et puis, pourquoi cette exclusivité? Nous avons la Dunlop-Sports avec des adhérents montés sur Hutchinson, Michelin ou autres. Terrot n'a-t-il pas l'un des clubs les plus florissants à Dijon, l'A. M. D.? dans lequel nous connais-

sons des Gnomistes remarquables, et aussi plusieurs Durandal ou Arbinet. D. S. Malterre patronne un club de l'Est parisien où la Malterre n'est pourtant pas seule, tant s'en faut.

Allons, de grâce, jeunes gens, ne soyez pas plus impérialistes que Napoléon. Constituez des clubs et admettez-y tous les motocyclistes corrects qui viendront à vous.

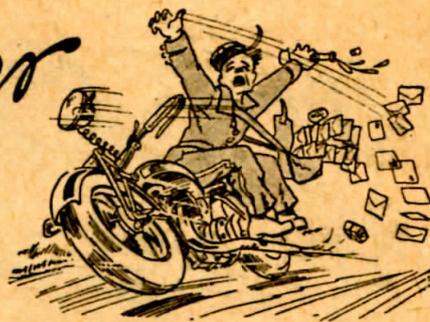
Savez-vous que pas un seul constructeur français, à notre connaissance, n'a encore dit de mal de son concurrent. Nous montrions la coupure incriminée à l'un de nos grands industriels, à celui mis en cause: savez-vous sa réponse? «Ah! les enfants! Dites-leur, au contraire, que plus on vendra de motos en France des autres marques que la mienne, plus je serai content, car je connais ma fabrication et je sais que j'en tirerai pour mon compte toujours un essor appréciable.»



En Autriche aussi, on fait des sorties: ce qui mieux est, ce sont des machines françaises qui sillonnent les routes. A Ezzenburg, nous avons photographié ces René Gillet: la première René Gillet 750 cmc à cadre surbaissé que nous verrons au Salon est conduite par M. Fritz Muller, l'agent viennois de René Gillet à gauche du cliché



Le Courrier de la Semaine



Ne croyez-vous pas que les organisateurs

Lecteur assidu de *Moto Revue*, je me suis déjà permis de vous signaler lors de mes promenades, certains hôteliers ou les motocyclistes pouvaient être bien reçus, sans trop se faire voler, afin que, par votre rubrique « Courrier de la Semaine », vous fassiez connaître à vos lecteurs ces bonnes maisons françaises et je vous en remercie. Par contre, il y a certaines maisons, telle que ce café, qui était installé dimanche dernier, 26 courant, lors d'une grosse épreuve, dans un champ avoisinant la route, et qui est à signaler, sans exagération, à porter le nom de Mercanti...

Certaines personnes étant venues (le public) sans provisions, croyant trouver sur place, comme il était indiqué sur les journaux, des déjeuners chauds, ont tout simplement été échaudés par ce commerçant qui ne vendait ses denrées qu'avec 100 et 120 % de marge. Evidemment, nous n'y pouvons rien, mais c'est abusif et le pain à 4 fr. le kg. est hors cours. Espérant que vous voudrez bien faire part à vos lecteurs de ce qui précède afin qu'ils puissent à l'avenir éviter cette maison malhonnête.

ROUX, A. C. F.

Ah ! ces typos et ces correcteurs !

J'ai vu avec plaisir que vous aviez fait paraître dans votre numéro de cette semaine la consultation technique que je vous avais demandée au sujet de l'avance de ma Soyer. Je vous remercie beaucoup de la réponse que nous m'avez donnée. J'ai obtenu un résultat assez satisfaisant en changeant le ressort du rupteur.

Je me permets en passant de vous signaler qu'à la 11^e ligne de ma demande vous mettez « je l'ai recalée à 21 mm. » alors que c'est à 20 mm., et plus loin, il faut 2 mm. et non 20. Je suis d'ailleurs persuadé que tout le monde comprendra cette petite erreur.

Je vois aussi plus loin, dans une autre consultation où l'on parle du phare Colin se branchant sur le primaire de la magnéto, que vous avez l'air de dire que ceux qui sont en service donnent entière satisfaction à leurs possesseurs. Je désirerais avoir un petit phare suffisant pour les toutes petites courses de nuit ou en ville, pour ne pas être obligé d'allumer mon phare Aceto. Croyez-vous que ce phare pourrait me donner satisfaction. Pourriez-vous être assez aimable aussi pour bien vouloir me donner l'adresse des établissements qui le fabriquent, car j'ai cherché en vain l'annonce de ce phare dans *Moto Revue*. DE THOURY, 85.109.

La réponse fut faite directement en ce qui concerne la fin de ce mot.

Les tris et les motos

Moto Revue peut-elle répondre à la question suivante que, je crois, elle peut intéresser des nombreux lecteurs dans ce moment-ci sur la question des triporteurs.

Par exemple, le tricar Galland dont il est question dans votre dernier numéro : pourquoi les dits constructeurs ont-ils négligé si cela était possible la répartition de la charge sur la roue motrice, car il doit sembler à tous ceux que la question intéresse qu'une roue motrice insuffisamment chargée poussant sur une côte la charge formidable de 400 k. l'insuffisance de l'adhérence au sol doit produire une usure bien rapide du pneu qu'on pourrait atténuer en répartissant mieux la charge.

et la question du poids du pilote me semble insuffisante car il peut varier de 40 à 120 k. Pour mon compte il me paraîtrait préférable tout ou une grande partie de la charge sur la roue motrice. — L. B., Moutiers.

Aneries, cuistries et... le reste

Que notre brillant correspondant soit persuadé qu'à *Moto Revue*, on considère l'aviation comme « cousine » et que c'est simplement pour laisser aux revues d'aviation le soin de répliquer que nous n'avons retenu que les passages concernant la moto :

Dans le « Courrier de la Semaine » de *Moto Revue* (286), je lis votre commentaire sur un article intitulé « Le prix de la vie humaine ». Cet article, que vous attribuez à un journal de Rouen, émane en réalité de l'hebdomadaire « Candide ». Ce n'est là d'ailleurs que plus regrettable : le succès rencontré par de telles aneries le prouve.

Mais (chacun prêche pour son saint n'est-ce pas) je crois fort que les aviateurs comme les motocyclistes ont des parents, et cette façon basse et stupide de dénigrer également l'aviation, ne devrait pas rencontrer — dans votre Revue — un consentement, malgré tout, assez net.

Les erreurs statistiques et historiques de ce gentil rédacteur ne sont pas spéciales à la moto, soyez-en certain. Qu'importe d'ailleurs, nous ne sommes pas entre cuistres, songez plutôt qu'entre membres d'une même famille un peu d'union est chose naturelle et, qu'il n'est pas très chic de se « laisser choir » aux mauvais moments...

Pierre DUTERTRE.

En faveur du rétro-viseur

Le rétro-viseur du modèle courant, 10 c/m. de diamètre par exemple, rend en jour de grands services au motocycliste.

Mais il lui en rend d'aussi grands — et c'est ce qu'on ne sait pas — dans ses voyages de nuit. La nuit, en effet, il arrive que bien souvent le vent et le bruit du moteur empê-

chent d'entendre l'automobile qui vient. Avec votre rétro-viseur, l'approche d'un quelconque véhicule automobile vous sera signalée bien avant qu'il soit à votre hauteur par un point lumineux (le phare) qui se reflète dans votre rétro-viseur.

Ainsi prévenu, vous pouvez donc serrer un peu plus sur votre droite pour laisser passer ou encore attendre pour prendre un tournant.

A ce titre, le rétro-viseur rend au motocycliste d'aussi grands services la nuit que le jour.

Jean VILLET,
La Neuve-Lyre (Eure).

Ah ! Ça devient nerveux chez les Mousquetaires

Avez-vous lu récemment sur *L'Auto*, l'article concernant un motocycliste, vous savez bien l'acrobate. Il est dit entre autres que cet acrobate avait réalisé une moyenne de 68 km ? ? sur le circuit de l'Auxois couru à Serres le 15 août, lequel il a gagné, et ce sous une pluie diluvienne. Je m'empresse de vous dire que ce dernier fait est en partie inexact.

A l'appel de son numéro de départ, le camarade ne s'est pas présenté ; il pleuvait à ce moment-là à torrent.

45 minutes après, le ciel s'étant lessivé, il se décida à partir, et gagna.

Il réalisa une forte moyenne parce qu'il ne fut gêné aucunement par la pluie.

Il gagna parce que les commissaires étaient conciliants (était considéré absent au départ). (Et le règlement alors ! ! !). N'ayant aucun intérêt à soulever le voile, je me suis abstenu à l'arrivée de toute réclamation, mais étant présent à Serres et ne se présentant pas au départ, cela dénote une peur de la pluie que je n'aurais pu supporter de la part d'un motocycliste aussi averti.

Ne pas avoir peur des bûches possibles et craindre la pluie...

Plusieurs concurrents (4) se sont retournés aveuglés par la pluie, lors du 1^{er} tour de circuit.

ATHOS.

La réplique parue dans notre dernier numéro doit vous suffire maintenant, vieux jaloux !

Celui qui a beaucoup, doit donner beaucoup.. (précepte évangélique)

J'aime beaucoup votre journal dont je suis un lecteur depuis des années, mais permettez-moi de vous faire une critique.

Je travaille pour vivre et beaucoup sont dans mon cas ; j'admire sincèrement les désintéressements dans le genre de celui du petit mécano réveillé à 1 h. du matin et qui n'a voulu rien demander comme rétribution de son travail.

Pourquoi pas donner de l'argent avec ?

La réparation de la moto demande beaucoup de temps, la journée ne compte pas tant d'heures que cela et, si l'on veut vivre, il faut bien faire payer son travail.

Le métier n'est pas si rémunérateur que cela ; pressé d'impôts et de frais généraux de toutes sortes, si on doit donner son travail pour être consciencieux, on n'a plus qu'à fermer la porte de l'atelier et du magasin et s'en aller à la pêche.

La publicité que vous donnez à cette façon « étrange » de travailler influence défavorablement les clients et cela peut nous faire beaucoup de tort.

Vous défendez les motocyclistes et leurs intérêts, mais vous devriez penser un peu plus à ceux qui vous font de la réclame, et je parle en connaissance de cause. — A...

Paris-Les Pyrénées-Paris

1928

Les Motos Vainqueurs :

En 175 cmc. : SAN SOU
PAP avec 3 équipiers ;

En 250 cmc. : TERROT avec
3 équipiers ex-æquo avec
AUSTRAL avec 1 seul
partant ;

En 350 cmc. : RAVAT avec
1 seul partant ;

En 500 cmc. : Une moto fran-
çaise ex-æquo avec une
moto anglaise : GNOME
et RHONE et ARIEL ;



Consultations Techniques



Constructeurs consciencieux

! L'essayeur des silencieux au Concours du Silencieux a reçu maintes lettres au sujet de la non-conformité de son essai avec certains appareils acquis par nos motocyclistes : cet essayeur, très correct en tout, fut surpris et voulut connaître la solution de cette énigme ; voici la réponse officielle :

R J'ai l'avantage de vous accuser réception de votre lettre du 3 courant.

J'ai eu moi-même des clients qui se plaignaient que mes silencieux freinaient leur moteur, mais j'ai toujours constaté que ces clients avaient des motos de modèles anciens dont les moteurs ne correspondent plus aux caractéristiques des moteurs de modèles récents. Ceci tient à une différence dans le calage de l'échappement ; il existe des moteurs qui ne peuvent souffrir une légère contre-pression.

Quant à la non-conformité de mes silencieux actuels avec ceux décrits par vous dans *Moto Revue* et ayant fait l'objet du concours, je tiens à vous informer que j'ai dû les modifier pour en faciliter le démontage et éviter l'encrassement avec les moteurs 2 temps, sans que cela nuise à la qualité du silencieux.

Dorénavant, je vous serais très obligé, dans le cas où vous recevriez de nouvelles plaintes, de bien vouloir m'en informer et me les adresser directement.

H. SCHENFEBELI.

Priorité, droite et... gauche

! Je vous serais reconnaissant de vouloir bien m'indiquer s'il existait une priorité de passage dans le cas qui me concerne : Le 17 juin je me rendais, sur ma 350 cmc., d'Angoulême à Montbron, tenant rigoureusement ma droite quand une automobile, suivant la même route, mais dans la direction opposée se rabattit brusquement sur moi — me barrant le passage — pour prendre une route transversale qui se trouvait à ma droite. La voiture m'a donc télescopé au point indiqué : résultat pour moi : une hanche luxée, deux jambes fracturées et un genou ouvert ; quant à la moto, elle n'est plus utilisable.

Il est très net — les témoins et la gendarmerie le confirment — que j'ai été bousculé sur ma droite, la voiture prenant son virage à la corde et à gauche, mais, bien que ce croisement ne soit pas du type « classique », n'avais-je pas sur mon antagoniste la priorité de passage ? Il me semble que ce dernier, du seul fait qu'il amorçait son virage (virage à 45°) m'avait à sa droite et me devait le passage. Ce raisonnement me paraît juste, mais est-il conforme au code de la route ? ?

D'autre part, mon chauffard prétend m'avoir fait signe du bras pour indiquer la direction qu'il allait prendre. Je ne puis le contre-tirer sur ce point, ne me souvenant, à l'heure actuelle d'aucune circonstance de l'accident ; mais est-ce que ce geste en le supposant réel, confère à son auteur la primauté ?

C'est donc sur ces deux points principaux que je fais appel à votre érudition, n'ayant moi-même, là-dessus, aucune certitude !

Me voilà donc condamné à une infirmité de 7 ou 8 mois et par mon père, à l'automobile apathique, par suite d'une infraction criminelle au code de la route, infraction dont chaque motocycliste court les risques d'être victime.

PALLAS.

Abonné n° 68.956.

R Il n'y a aucune espèce de doute : c'est l'automobiliste qui est responsable. Le fait d'avoir fait signe ne suffit nullement à l'innocenter. Vous étiez à sa droite

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

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

et aviez la priorité. N'hésitez donc pas à mettre cette affaire entre les mains d'un avocat.

Nous formons nos vœux les meilleurs pour votre rétablissement et nous espérons que vous recouvrirez toute votre agilité et pourrez refaire de la moto.

Réception de véhicule

! Ayant construit une moto de 350 cmc., veuillez me donner les renseignements pour la faire passer le service des Mines. Désirant faire entrer un tube d'échappement de 50 m/m, un chaudronnier me demande 85 fr., ne trouvez-vous pas cela exorbitant ? Connaissez-vous une maison spécialisée dans ce genre de fabrication.

Pour tube d'échappement, est-ce en cuivre rouge ou en laiton ? Quelle épaisseur ?

E. HACHE, à Roubaix.

R Faites une demande sur timbre au préfet, lui déclarant que vous désirez mettre en circulation un véhicule isolé et lui demandant de vous faire convoquer par M. l'ingénieur des Mines, pour lui présenter le véhicule en question et obtenir ainsi le procès-verbal de réception.

Joignez à cette demande un reçu de 100 francs que vous verserez au percepteur et un timbre de 0.50 pour la convocation, ainsi, bien entendu, qu'une description complète de la machine.

Le chaudronnier fournit-il le tube ? Nous ne connaissons pas de maison spéciale. Du cuivre rouge 10 à 12 dixièmes.

Celui-ci veut diminuer...

! Ayant acheté une Moto Indian que je voudrais transformer en 500, voudriez-vous avoir l'obligeance de me donner les renseignements.

De quel poids faut-il diminuer chaque volant tout en faisant l'équilibre, sur le diamètre ou en épaisseur, pour supprimer une rupture d'une magnéto D'Acie, la vitesse qu'elle peut faire, et si sa marche est parfaite, s'il n'y aurait pas d'autre transformation à faire soit à la transmission ou autre.

PERRET, à Neuilly.

R Ce ne sont pas les volants tout entiers qu'il faut modifier, mais les contrepoids. Commencez par peser le piston et la bielle de la manière suivante. Posez-les sur une table et avec un pesson soulevez la tête de bielle, y compris les galets et le maneton. Vous aurez ainsi le poids des organes animés de rotation, ce poids doit

être complètement équilibré. Pesez ensuite le piston en laissant la tête de bielle reposer sur la table. Le poids obtenu représente le poids de l'équipage alternatif. La moitié de ce poids doit seule être équilibrée. Vous ajouterez donc la moitié de ce poids au poids précédent. Percez dans un volant, à égale distance du centre que le maneton et en un point diamétralement opposé, un petit trou qui vous servira à accrocher, au moyen d'un petit crochet de fil de fer, un petit plateau en carton supporté par trois fils. Remontez l'ensemble : volants, bielle, piston et placez-les entre les points d'un tour. Mettez le petit plateau en place et mettez des poids représentant la moitié de celui de l'équipage alternatif. Le piston et la bielle remonteront. Il faudra alors enlever, en penchant dans les contrepoids ou dans les bandeaux, un poids de métal tel que contrepoids et maneton soient en équilibre.

2° Pour la magnéto du type que vous avez le plus simple est de mettre le fil de la bougie qui ne sert pas à la masse.

3° 75 à 80 environ.

Cher Moto Revue !!

Excuse-moi si je viens t'ennuyer avec mes pattes de mouches, mais, je ne peux plus me retenir. Je trouve que tu exagères un peu trop !!! Dans ton numéro de samedi dernier, je lis que le tri-moteur Galland a des freins si tellement puissants qu'il s'arrête en un mètre à n'importe quelle vitesse ! C'est une erreur d'imprimerie, pensai-je ; mais non, quelques lignes plus loin, je lis que cet extraordinaire véhicule peut s'arrêter en moins d'un mètre même à 60 à l'heure !!! c'est peut-être quand il rentre dans un arbre ? ou, si vraiment il s'arrête par la seule puissance de ses freins et si la mécanique résiste à un arrêt aussi brutal, il doit falloir changer le conducteur, car, lui, doit se retrouver en pièces détachées (Port du casque obligatoire !)

Ne m'en vent pas de te critiquer aussi sévèrement, c'est parce que j'aime *Moto Revue* que je la désire de plus en plus parfaite.

Ton fidèle lecteur,

DOMALAIN.
Paris (XV^e).

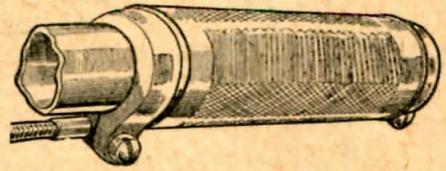
Réponse de l'essayeur : Mettons que l'imprimeur ait été large et rétablissons à 40 : ensuite je te dirai :

Oui, mon cher, j'ai été comme toi, j'ai cru au bobard lorsqu'on m'a dit que le frein Ydral, monté sur caisse avant chargée à 400 kg. (mettons 450 pour ne pas mentir) s'arrêtait en moins d'un mètre. Puisque tu es de Paris, tu dois connaître la façon brutale, en cas d'accident, suicide, etc... avec laquelle s'arrête un autobus, une rame de métro : fais ton calcul, tes rapports de poids et tu verras que, cette fois encore, tu as tort : par contre, je n'ai jamais dit qu'un tel arrêt (réel) n'occasionnait pas un contrechoc plus que désagréable au conducteur : je ne l'ai pas dit, mais l'ai senti, puisque je me suis enfoncé quelques côtes : tous ceux qui m'ont vu le savaient ; je ne recommanderai pas l'exercice, dussé-je te déplaire !

Le milieu de la route est dangereux, autant que la gauche : demandez-le aux morts pour cette cause.

DE LA PRUDENCE I

La poignée tournante



Les immenses progrès réalisés depuis ces dernières années par l'industrie motocycliste commencent enfin à attirer, vers ce moyen de transport agréable et économique, une multitude de personnes qu'avait rebutees jusqu'ici la crainte légitime d'un confort incertain, de pannes trop nombreuses et d'accidents hélas trop fréquents.

Il faut reconnaître qu'avec une machine moderne de bonne marque et régulièrement entretenue, les pannes sont à présent aussi rares qu'avec les meilleures automobiles, et l'on ne peut plus guère s'attendre dans ce domaine à des progrès sensationnels. Le confort, grâce aux pneus ballons, aux selles souples, aux amortisseurs et aux nouveaux dessins des cadres a, lui aussi, atteint un niveau difficilement surpassable et que certains préfèrent même aux coussins des plus belles carrosseries.

Mais que dire de la sécurité sur route ? En cas de danger immédiat et imprévu, l'automobiliste nonchalamment calé dans ses coussins saisit son volant des deux mains et appuie des deux pieds sur ses pédales. Il est donc dans une position idéale pour doser sagement et la pression de ses freins, et les courbures des multiples virages qui peuvent être nécessaires. Mais le motocycliste ! Déjà absorbé, plus ou moins inconsciemment il est vrai, par le souci de l'équilibre sur deux roues, la construction des machines actuelles l'oblige brusquement à quitter le repose-pied, d'un côté au moins, pour chercher le frein, et à quitter presque complètement un côté du guidon sur lequel il s'appuie pour fermer la manette de commande du carburateur. Il est bien évident que de telles manœuvres ne s'accomplissent pas sans un changement d'équilibre fort nuisible à la sûreté du conducteur et qui, dans les cas critiques, peut déterminer l'accident.

Si, au contraire, les commandes du carburateur sont effectuées par les poignées mêmes du guidon, pivotant autour de leurs axes, en cas de danger, indistinctement les doigts se serrent et, sans aucun geste nuisible, peuvent assurer en même temps la fermeture des gaz et la direction du guidon.

Il y a là un progrès évident et que tout motocycliste expérimenté est capable d'apprécier à sa valeur et qui, indépendamment de cette sécurité supplémentaire, procure encore de multiples avantages pour la conduite en ville ou en campagne.

Le vrai amateur ne quitte jamais du doigt la commande de son carburateur, ouvrant légèrement dans chaque côté, fermant dans chaque virage et toujours prêt à fermer rapidement à la moindre alerte ! Or, avec les leviers de commande ordinaires, cette manœuvre continuelle qui use en peu de temps les meilleurs gants de cuir, oblige à tenir la main de travers sur le guidon, le poids de l'épaule et du bras appuyé sur le petit doigt et le bord de la main ! Position peu confortable s'il en fût et responsable de bien des crampes et de bien des fatigues inutiles, d'égratignures multiples, puisqu'une commande par poignée tournante, tenue constamment à pleine paume, les évite radicalement.

Mais, pensez-vous peut-être, les commandes par poignées tournantes sont ou très compliquées, et alors difficiles à poser (commandes internes), ou très disgracieuses et encombrantes (commandes extérieures), en tous les cas très chères ! Erreur.

Il existe cependant des modèles de poignée tournante d'un prix très modique qui peuvent s'adapter sans aucune retouche mécanique et en quelques instants sur n'importe quelle machine. Si le guidon comporte des leviers renversés, montés en bout, il suffit de les démonter un instant, ainsi que les

poignées de caoutchouc, de passer le guidon à la toile émeri, d'emmancher la poignée tournante, de serrer les vis des colliers puis de remonter comme auparavant les leviers renversés. Grâce à d'ingénieuses dispositions de glissières intérieures, l'ancien câble flexible se démonte ou s'enlève en moins de rien et travaille en droite ligne, ce qui évite toute rupture ultérieure. Le flexible sort parallèlement au guidon et en-dessous, ce qui donne aussitôt à celui-ci une ligne plus sobre et plus nette. Enfin, le diamètre et l'aspect de la poignée sont tellement harmonieux, qu'une fois leurs manettes enlevées, beaucoup pousseront un soupir de contentement. Il faut, en effet, penser que si vous avez un carburateur à commande unique et une manette d'avance variable par exemple, vous pouvez mettre une poignée tournante de chaque côté du guidon et supprimer purement et simplement vos deux manettes.

Si vous avez un carburateur à deux commandes et une avance variable, il est agréable de commander à gauche l'avance variable et à droite les gaz par poignées tournantes. On utilise alors la manette d'avance seule pour commander l'air du carburateur. Dans tous les cas il semble préférable d'utiliser des poignées ouvrant vers l'intérieur, le geste instinctif en cas de danger étant de soulever les poignées, ce qui ferme alors utilement les gaz du carburateur.

Les poignées tournantes remplaceront certainement, dans un avenir très prochain, toutes les manettes de commande actuellement employées. L'exemple nous est déjà donné en Angleterre où la Maison A. M. A. C. a déjà placé plus de 20.000 paires de poignées tournantes et il ne peut manquer d'être suivi en France où la recherche du plus grand confort est notre souci dominant

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

Nos primes seront délivrées dans les conditions suivantes :

- 1° Tout abonné, ancien ou nouveau, a droit à la Prime hebdomadaire offerte. Les Lecteurs au Numéro pourront également nous la demander, mais, évidemment, à des conditions moins avantageuses ;
- 2° Il ne pourra être délivré qu'une seule Prime à chaque Lecteur ou Abonné en raison des charges imposées ;
- 3° Les Primes seront délivrées à nos Bureaux, 51, rue Vivienne contre versement du prix indiqué à nos caisses. Ceux de nos Lecteurs qui ne pourraient prendre livraison de nos Primes à nos Bureaux, pourront les recevoir à

domicile en joignant à leur envoi le prix du port ;

- 4° Il sera ne pas fait d'envoi contre remboursement ;
- 5° Les Primes seront délivrées dans l'ordre d'arrivée des demandes, jusqu'à épuisement du stock. Nous ne nous engageons donc à fournir que dans les limites du stock, et notre responsabilité ne saurait être engagée au delà ;
- 6° En cas d'épuisement du stock, les fonds seront remboursés, sous déduction des frais de retour, ou réservés à une autre prime au choix de nos Lecteurs ;
- 7° Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile.

PRIME N° 24 DU SAMEDI 22 SEPTEMBRE 1928

Pharmacie portative "BIEMANS"

POUR MOTOCYCLISTES, AUTOMOBILISTES ET LE FOYER

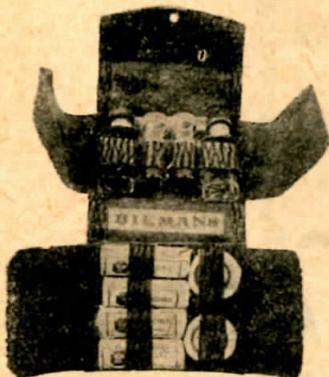
contenant dans une élégante trousse en pegamoïd les Articles ci-dessous énumérés :

- 1 Bouteille pour teinture d'iode ;
- 1 Bouteille pour ammoniaque ;
- 2 Tubes verre comprimés (Aspirine ou autres) ;
- 1 Paquet taffetas anglais perforé ;
- 2 Bandes Tangeps — 2 Bandes gaze hydrophile ;
- 2 Paquets de coton comprimé

En somme le nécessaire pour les premiers soins en cas d'accident.

A nos Lecteurs. . 15 fr. — A nos Lecteurs non abonnés. . 18 fr.

(FRANCO DE PORT EN SUS : 2 FRANCS)





Tarif des Insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur, s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes:

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 sur 13 1/2 ;
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ;
 - 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
- 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. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites le remboursant au delà de son prix d'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 à un abonné dont l'annonce a un caractère commercial.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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



MOTOS

Aiglon Peugeot, 3 CV, bloc-mot., 28, parf. état, cause départ, 2.300 fr. Sam., dim. Ray, 26, bd de Belfort, Montreuil-sous-Bois.

A vendre motocyclette Aleyon, neuve, 2 vit., mise en marche par kick, 2.000 fr., crédit à personne solvable. S'adres. chez Frichot, Chevreuse (S.-et-O.).

A vendre moto Aleyon 1 CV 1/2, état de nf, prix 1.200 fr. S'adres. M. Robin, 147, av. de Choisy, Paris.

B.S.A. 250 cme., 2 vit., écl. mag., parf. état, 2.600 fr. Demerval, 53, r. Ambroise-Fleury, Rouen, à partir de 18 h.

Particulier vend moto B.S.A., parf. état avec sid. bateau grand luxe, occasion unique. Guignard, rue Boucher-Roy (quartier nouvel Hôpital), Argenteuil.

WILLIAM
2, Rue Dèzobry, St-DENIS. Tél. 701
Ses avantages spéciaux
Agence TERROT et MONET

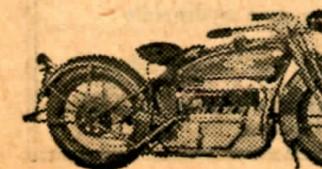
Cleveland 270 bloc-mot., trans. ch., 2 vit., gr. pn., b. état, 1.800 fr. Vis. dim. matin ou le soir à 7 h. Dardac, 196, rue Champignonnet (18°).

Dollar sport 250 cme., culb., 1927, pn. bal. 700x100, élé. Marchal p. dyn., accus, Klax. accés., 3.500 fr. Fer. : Hardenberg, 3 bis, rue de La Fontaine, Arcueil.

Dollar 350 culb., 27, peu roulé, état méc. parf., équip. élect. Marchal, klax., p. rechange, aff. de conf., cause voit., 5.000 fr. Dessars, 16, rue Lacuée.

Occ. unique, D. S. Malterre, 500 cme, culasse spéciale, pn. ball., élé., sacoche, etc., équip. complet, absol. com. nve, 115 à l'h., 4.500 fr. Lepaulard, 54, rue du Général-Gallieni, Montreuil-sous-Bois. Tél. 3-5.

D.S. Malterre 5 HP, sortie juin 27, roul. 8.000 km., bal., tan-sad, outill., assur. juillet 29, 4.200 fr. Soir 7 h., sam. après-midi, dim.



Encore et
Toujours..

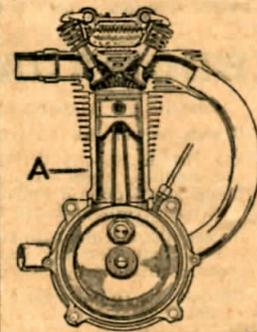


MOTOCYCLITES! AUTOMOBILISTES!

- SI votre Moteur s'use prématurément ;
- SI vos cylindres s'ovalisent ; - - -
- SI vos soupapes grillent ; - - -
- SI vos bougies s'encrassent ; - - -
- SI vos pistons grippent... - - -

c'est que ces organes ne sont jamais graissés.

Quelques gouttes de **MIXTROL** dans votre
— essence, supprimeront tous ses dangereux **SI**



NE CALCINE JAMAIS
SUCCÈS GARANTI

MÉFIEZ-VOUS de imitations à bon marché!

Agents actifs demandés pour la Province

Notre Palmarès :
600 Victoires ;
300 Records du Monde ;
3 Championnats marins.

Ét. MARCHAND 2, Rue Villaret-de-Joyeuse — PARIS
— Téléphone : GALVANI 36-18 —

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS (13°) Tél. Gob. 15-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

matin. Maire, 12, rue de Marseille, Paris.

D.S. 500 cme., sport, pneus ball., tan-sad, écl., compt., roulé 4.000 km., prix intér. S'adres. M. Nouillet, 133, rue Falguière (15°), après 18 h.

F.N. 500 cme., culb., juil. 27, pn. bal., chambre rech., tan-sad, écl. élect. par dyn. accus, encore sous gar., 5.600 fr. Pranal, 19, rue Fontenay, Bagneux (Seine).

F.N., M. 60, 350 équip. conf., essai tps distances, état de nf, à enlev., 4.600 fr., c. maladie. Marcel, 11, rue du Landy, Aubervilliers.

F.N., M. 60, état de nf, toute équipée, après 17 h., 4.500 fr. Heints, 22, rue de Picardie, Paris (3°).

F.N., M. 60, 350 cme., culb., état méc. impeccable, conf., 715 x 115, b. état, sac. cavalerie, tan-sad, selle Brock, p.-jambes, outillage, à vendre de conf., 5.000 fr. Marignier, 72, avenue Wilson, Puteaux (Seine).

F.N., 4 cyl., 715x115 nfs, rev., élé., acc., 5.900 fr. ou échange side car, cyclecar 5 CV, Dumay, 52, bd Haussmann, Paris.

PARIS-MOTO
Achète — Echange
toutes Marques Motos
78, Avenue des Ternes - PARIS

Moto Gillet-Herstal 350 cme., tour du monde, compt., avec accés., 27x4, jamais roulée, sortie le 15 août, bas prix. Lhuissier, 16, rue du Réservoir, Cligny.

Gnome et Rhône 175 cme., graissage mécanique, pn. ball., roulé 1.000 km., élé. Magond, chambre à air de rechange, etc., 2.600 fr. S'adres. 63, rue Meslay.

La Française Diamant 250 cme., peu roulé, parf. état, toute équipée, pneu nfs, 3.000 fr. Moreau, 8, rue des Goncourts, Paris (11°).

Monet-Goyon 175 cme., 1924, b. état de marche, 1.200 fr. Védrine, 69, rue des Gravilliers, Paris.

Monet-Goyon 1927, mot. Mag. 500 cme. à culb., dbe échap., tan-sad, élé., sacoche, accés., occas. superbe, à céder cause départ, 4.900 fr. à déb. pressé, essais et offres Polonghini, 53, rue des Cèvennes, Paris (15°).

CLEVELAND

1.000 cme. « CENTURY », 160 à l'heure. 13.500 fr.
4 cylindres, légères, 750 cme. cylindrée. 11.300 fr. — 1.000 cm. 12.000 fr.
AGENCE GÉNÉRALE : Établissements VALPIO, 23, Avenue Trudaine, 23 — Paris

Pièce d'origine
pour
tous modèles.



LES MOTOS AMÉRICAINES :
EXCELSIOR SUPER X - - -
 SUPER-SPORT X
LA FAMEUSE HENDERSON
 4 CYLINDRES



J. HERN

Concessionnaire exclusif
 pour la France.
 163, rue de Belleville, PARIS, 19^e

Monet-Goyon 350 cmc., b. état, équipée pour la route. Prix 3.000 fr., s'adres., 26, rue Pradier.

Monet-Goyon 250 cmc. 1927, pns 700 x 80, s. Terry, écl., tan-sad, ch. et courr. rech., assur. 6 mois, très peu roulé, 2.600 fr. tous les soirs 6 h. 30 et dim. matin. Ravin, 178, bd Jean-Jaurès, Clichy.

Monet-Goyon 3 HP, 3 vit., gr. pn., freins avant, écl. électr., 21., doub. échap., tan-sad, sacoches, montre, parf. état, 2.600 fr. Damars, 52, bd Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Moto Monet-Goyon à vendre, très b. état, 2.600 fr. Eer. Nardon, 26, rue Sacretelle, Paris.

Monet-Goyon 2 CV, état nf, 1.700 fr. Even, 9, rue Colin, Puteaux.

Monet-Goyon 4 CV, excellent état avec tous les acces., 3.700 fr. Labbé, 14, allée du Château-d'Eau, Le Rainey.

**Agence et Stock complet
 - de Pièces détachées -**

**MOTOBÉCANÉ,
 MOTOCONFORT, MONNET
 et GOYON, FN**

Agences :

**GILLET-HERSTAL,
 SAROLEA, CLÉMENT**

Dépôt

Châtinais : **RENOUD et
 BRAMPTON**;

Mulles : **CASTROL et
 KERVOLINE**;

Stock : Pièces Moteurs **J.A.P.**
 Stock : Boîtes **ALBION**.

A. PRÉVOST

26, Avenue de la Grande-Armée
 PARIS - Tél. : Wagram 54-81

Monotracer état nf garanti, à v. 5.000 fr., à débat., tous essais. Saint-Espes, Gastelnaud-sous-Guyard (Lot-et-Gar.).

Monotracer 1928, comme nve, peu roulé, carr. cuir, 6.200 fr. Visible dimanche matin ou écr. pour rendez-vous Guitard, 274, rue de Vaugirard (15^e).

5.000, Motoconfort 500 cmc., Blackburne 3 vitesses, écl. spécial Novi, phare à l'avant, compteur, porte-bagage, tan-sad, sacoches, sous garantie, fait doub. emploi, assurance et contributions payées. S'adresser au garage, rue Bobillot, Paris (13^e).

Norton 1928, 140 à l'h., toute équipée, moitié prix (cause perte de vue). Delaire, 34, rue Decres Paris (14^e).

Novi ne fait pas de
 publicité...

l'ALTERNOVI

se charge de la faire sur
 la Route.

- Il donne un éclairage
 de 80 bougies.

- Il se monte sur toutes
 les machines.

- Il ne pèse que 1 k. 500.

- Il ne coûte que 430 fr.
 (complet et prêt à poser)
 avec projecteur de
 200^m; lanterne arrière;
 commutateur route,
 code et ville... Il est vrai
 qu'il sort à la cadence
 de 200 par jour du

42, Rue des Grilles,
 à PANTIN

- (TÉLÉPHONE : 14-42) -



TYPE 500 cc. 1928.

et impôt gratuit à tout acheteur de Moto

LATSCHA

187 bis, r. Armand-Silvestre - COURBEVOIE
 (près gare d'Asnières) - Ouvert Dimanches et fêtes

**F.N. VENTE - ACHAT
 ÉCHANGE**

aux meilleures
 conditions des
 fameuses Motos 350 et 500 cc.
 1927 et 1928, avec facilité de
 paiement et école de Moto-
 cycliste gratuit. - Carte grise

F.N.

Pièces pour moteurs -- Boîtes de vitesses -- Pompes de graissage

JAP BURMAN BEST

Carburateurs BINKS, Carburant DISCOL, Silencieux GHOST, Accessoires JOHN BOLL, etc.
 L. DEKTEREFF & C^e - 88, Avenue des Ternes - PARIS - Tél. Wagram 29-15

Peugeot P. 101, bloc-mot., 350 cmc., décembre 27, c. nve, ecl. élect., bas prix, 1 cyclecar 1.700 cmc., occas. 1.300 fr. Geoffroy, rue des Prés, Franconville (S.-et-O.).

René Gillet 750 cmc., 1925, parf. état, acces., pr. 3.800 fr. Rousseau, 2, rue de Strasbourg, Colombes (Seine), après 19 h.

Royal Moto 175 cmc., 2 CV, peu roulé, 1.500 fr. Eer. : A. Vallée, 9, rue Deffrance, Vincennes.

Sarolea 350 cmc., à culb., 27, parf. état, tr. vite, compt. 4.600 fr. De Lagarde, 25, rue de la Sablière (14^e). T. 1. J. de 12 à 19 h.

S.A.R.A. type sport, 7 CV, parf. état, à vd. 8.500 fr. Boutail, 27, rue Fleurus.

Moto Smart 2 CV, 2 vit., kick, entièrement revisée, b. occas. Frouin, à Conflens (Charente).

Soyer 250 cmc., 3 CV, août 1927, phare Colin, revisé entièrement, prix 2.800 fr. Concierge, 27, rue Malar (7^e).

Avant d'acheter une Moto
 voyez la

ROYAL-SPORT

250 et 350 cmc., 4 Temps, Moteur JAP, obtenant la Médaille d'Or : Paris-les Pyrénées-Paris, la plus haute récompense, avec machine entièrement de série.

VENUES À CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS

DEVAUX, Constructeurs

241 bis, Avenue Daumesnil

Modèles visibles même le Dimanche

CATALOGUE SUR DEMANDE

- TÉL. : DIDEROT 37-64 -

Soyer 250 cmc., état de nf, équipée, vis. soir 7 h. Journot, 8, rue Elysa-Borey (20^e).

Terrot 500 cmc., Jap latéral, comme nve, ecl. élect., 5.100 fr. Jourdain, 29, av. de Ceinture, Créteil (Seine).

Terrot 350 cmc., Jap culb., pn. bal., sac., tan-sad, comme nve, S'adres. concierge usine Hispano, Bois-Colombes.

Belle occas. moto Terrot, 350 cmc., 1 CV, pns bal., moteur Jap, compt. O.-S., marchepieds wagon, prix 1.300 fr. Sansarriacq, 26, bd Carnot, à Saint-Denis.

Moto 2 CV, 2 vit. sport, tr. b. état, 1.300 fr., vis. t. l. J. Boyer, 17, rue Barrault, Paris (13^e).

Moto légère, 2 CV, 2 vit., pn. nis, état marche, 1.000 fr. Richomme, 18, rue Mesnil (16^e). T. 1. J. 12 h. à 13 h.

Occasions à env., 2 motos 175 cmc., 1 Cyclo-moto, 1 Moto

ECOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

- MOTOS DES GRANDES MARQUES -

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)

-(FACE MÉTRO NATION)-

MOTO "ULTIMA" LYON

CRÉÉE EN 1908

Prix : 5.375 fr.

MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.

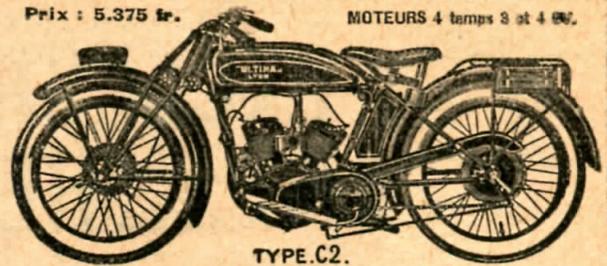
ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

- Type A avec démultiplicateur et débrayage..... 2.875 fr.
- Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses débrayage kick-starter..... 3.750 »
- Type B1 — — — chaîne chaîne..... 3.975 »
- Type C1 — — — 2 cylind. en V 500 cmc ch. ch. 4.775 »
- Type C2 — — — 2 cylind. ch. ch. moyeux à freins et à broche

5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à :

E. BILLION. Constructeur - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax LYON

Téléph. VAUDREY 2-04 Télégr. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon



bécane, 1 Rhonyx, 1 Peugeot 3 HP 1/2, M. C. 1920. Cuillard, 21, avenue Sainte-Foy, à Neuilly (Seine).

Gnome et Rhône 500, culb., 1927, 5.500 fr. A. V. S. spécial, 500 cmc., modèle unique, dépassant 140 km., absolument nve. 7.000 fr.; Terrot 500 cmc., I.A.P. culb., écl. Magl., machine impeccable, 6.500 fr.; Triumph type P., parl. état, 3.600 fr. Monet-Goyon sport, 250 cmc., 2.800 fr. Terrot, 250 cmc., dernier modèle, 3.400 fr. Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier Paris (20^e).

Alcyonnette excellent état, 800 fr. Garage Jonquière, 53, rue Gauthier (17^e).

Douglas 4 HP, très b. ét., pns, carb. Amac, à profiter, 1.600 fr. Chazaly, 47, rue de Romainville, Paris (19^e).

F.N., M. 60, parl. état, 3.600 fr. Vis. au 262, rue Saint-Jacques.

Téléphone : SURESNES 644

la Cyclette

SES BICYCLETTES A MOTEUR
SES GROUPES MOTEURS
pour BICYCLETTES
SANS CONCURRENCE
comme Prix et Qualité

60, Rue des Convaloux, 60 SURESNES (Seine)

Ch. Gérauld 175 cmc., 2 CV, 2 vit., parl. état, pns et ch. nfs, 1.200 fr. R. Louis, 198, rue de Noisy-le-Sec, Bagnolet (Seine).

Gnome et Rhône 500 cmc., gd sport, peu roulé, très b. état mécan., pn. ball. amort. Afa, pompe mécanique, 4.600 fr., essai à volont. S'adress. M. Morel, 98, route de Croissy, Le Vésinet (S.-et-O.).

Gnome et Rhône 250 cmc., état de nf, soldée 2.500 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Griffon 350, bloc-moteur, état nf, tte équipée essais t. distances, Restaurant, 1 bis, rue des Rondonneaux (20^e).

Magnat-Debon 4 CV, 4 tps, mod. 1927, parl. état, équipée, 3.800 fr. L. Simon, 21, rue Alphonse-Daudet (14^e).

Monet-Goyon supersport 500 cmc., avril 1928, roulé 1.000 km., 26 x 3,25, tan-sad, knep-grips émail bleu sur nickel, 6.800 fr. J. Pelosier, 8, rue Emile-Augier, Valence (Drôme).

Le Vêtement Standard

recommandé pour vous Motocyclistes et décrit dans « Moto-Revue » est le

TRÈS-SEC

en tin pur imperméable, inusable, élégant et pratique il est fait exclusivement sur mesure par

CHAILLOU

84, Place du Marché-St-Honoré, Paris (1^e)

abricant-spécialiste de Vêtements de Sport

Demandez-lui les conditions réservées à nos lecteurs.



ROBERT - SPÉCIALISTE - MOTOS et VOITURETTES SPORT

21, Rue de Tlemcen, (20^e)

EXPOSITION TERROT GILLET-HERSTAL ROCHESTER

DES NOUVEAUX MODÈLES — **SOYER** — 10 MOIS DE CRÉDIT — Téléphone : Ménilmontant 76-39

L'automobiliste éteindra ses phares en vous croisant si vous avez un éclairage "Soubitez"

DEVOS. 57, Rue Lauriston - PARIS (16^e)

— Agent : TERROT - PEUGEOT - MONET-GOYON — NEW-MAP - TRAIN - MOTOBÉOANE - OLYMPIQUE

RÉVISION ET RÉPARATION DE TOUTES MOTOS Nos occasions sont garanties 6 mois — Leçons gratuites à tout acheteur

Grimpeur 2 CV 1/2, 2 vit., tan-sad, b. état, 1.200 fr. Druey, 238, rue Belleville (20^e).

Motobécane parl. état, selle Terry, 950 fr. Sentz, 186, bd St-Denis, Courbevoie.

Motobécane parl. état, écl. 800 fr., essai à vol. S'adres. M. Monsermont, 49, rue Danicourt, Malakoff.

Motocofort 4 CV 1/2, à peine roulée, état nf, avec équip acces., 2.200 fr. Abadie, 52, av. Herbillon, Saint-Mandé (Seine).

Moto New-Map 1928, 350 cmc., peu roulé, prix très avant. pour fin saison, comptant. Loth, 77, rue Royal, Versailles (S.-et-O.).

Peugeot 3 CV, 3 vit., 1.400 fr. Mailly, 80, bd Port-Royal (5^e). 1928, 3 CV, 3 vit., neuve, 1.100 fr. comptant, facilité 9 mois, val. 3.300 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

René Gillet 6 CV, 2 vit., en très b. état, 900 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Sarolea 500 cmc., culb., excel. état, entier. équip. Solo et tendeur, prix 4.800 fr. M. Nègre, 14, rue de Savies, Paris (20^e).

HUILE MINÉRALE extra-rafinée

okoil

SPÉCIALE pour Moteurs de Sport et Moteurs à deux Temps

Renseignements : H. BOURRUS, Ag' gén' 29, rue du Poteau, PARIS (18^e)

Sarolea 500 cmc., soupapes latérales, pns nfs, tan-sad Terry, compt., écl., sacoche, outillage, 3.200 fr., affaire sérieuse. Gomas, 8, allée des Citeaux, Issy-les-Moulineux.

Sunbeam 4 CV, courroie, bon état, pns nfs, b. prix. Vis. sam. et dim., 3, rue Huran, Ville-moble.

Soyer 250 cmc., 2 tps, état abs. nf. pn. 700 x 80, équip., tan-sad, vit. 80 km., prix 2.400 fr., aff. conf. E. Maupoil, 25, avenue Pasteur, Montreuil-sous-Bois (S.).

A vendre Suplexa 3 HP, bon état de marche, boîte vitesse nve, compt. O. S., prix 2.200 fr., 35, av. Bailly-Ducroquet, Lambersan (Nord).

Terrot Jap. Lat. 350 cmc., access. complet, compt., mont. écl., tan-sad, 3.500 fr. Gilbert, 3, rue Saint-Claude (3^e).

Terrot 350 cmc., ball. 700 x 100 tte équip., c. nve, au plus offrant. Leroux, 85, rue Amiral-Roussin (15^e).

MOYEURS - FREINS FOURCHES ÉLASTIQUES BOITE à VITESSES
BREVETÉ S. G. D. G.

Les plus chers



mais les meilleurs

Établis J. PAYA
27, Avenue Denfert-Rochereau
Saint-Étienne (Loire)

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

Terrot 350 cmc., Jap culb., fin 27, conf., tan-sad, ét. nf, 4.200 fr. occas. rare. Rémy, 8, rue du Pont Louis-Philippe, Paris (4°).

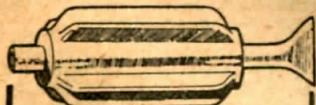
Terrot 350 cmc., soup. lat., mod. 27, conf., roulé 6.000 km., équip. élect. complet Soubitez par dyn., accus., avert. élect., compt., mont. O. S., prix 4.600 fr., c. santé. P. Morue, 86, route d'Evreux, Vernon (Eure).

Automoto 175 cmc., bloc-moteur état nf, toute équipée, écl. élect. Autochoxe Maglum, 50 b., tan-sad, sacoche de côté, outillage, etc., 1.900 fr. Espie, Confiserie, 119, rue de la Convention, Paris.

Motos Benjamin, mot. Soyer, 4 CV, tan-sad, parf. état, Monet-Goyon 1 CV 1/2, parf. état, prix intér. Tircot, garage, 25 bis, rue Saint-Honoré, Versailles.

Monet-Goyon 350 cmc., pn. ball. 27x4, état nf., à céder au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt (15°).

Norton 500 cmc., culb. 1927, toute équip., parf. état, à céder b. prix intér. Bourdin, 26, rue Frémicourt (15°).



LE SILENCIEUX SCHNEEBELI
Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus léger - Le meilleur marché
Rendement maximum
1^{er} et 2^{es} Concours de Moto-REVUE
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bécon COURBEVOIE (Seine)

SIDECARS

F. N., M. 70, side sport équipé, écl. élect., t.-sad, pn. ball., très b. état, 5.500 fr. Rosset, 85, rue Cartier-Brosson, Pantin (Seine).

Harley-Davidson 7/9 HP, parf. état, side bi-pl. LV, écl. Mag., klaxon, 4 pn. nfs, vis. t. l. j. Brugel, 4, rue du Cardinal-Lemoine, Paris (5°).

Henderson, type luxe, side bi-pl., à reviser. Langellier, boul. Jean-Jaurès, Ile Saint-Denis.

A enlever urgent, moto side-car Indian, b. état, 1.600 fr., tous les jours : matin jusqu'à midi, soir 2 h. à 5 h. Perrinayquet, 43, avenue Trudaine, Paris.

Side Motosacoche 600 cmc., mod. Championnat de France, t.-sad, compt. O. S., écl. Mag., ph. Acéto à pastille, roue rech., b. état de marche, prix intér. Le soir à part. de 6 h. 1/2, 2, rue de Panama Lelièvre Henri.

Sunbeam 4 CV, t. b. état, side nf, écl., 4.500 fr. Garage de Champagne, 2 bis, rue Deguingand, Levallois.

A crédit occasion, b. état, side-car Gnome et Rhône, 5 CV, 4.000 fr. ; Gnome et Rhône 5 CV, 3.500 fr. ; Gnome et Rhône 3 CV,

ACHAT VENTE F.N.
- Pièces détachées -
SPÉCIALISTES - RÉPARATIONS
11, Quai d'Anjou PARIS (4°)
Tél. : Danton 77-57

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Téléph. : Wagram 01-8 ; Carnot 53-57

MOTOCYCLISTES

POUR
LE CHOIX
DEVOTRE
MOTO



Vos mises au point
Vos réparations

ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :

DÉTRUCHE & VULLIAMY 119, Fg St-Martin (10°)
- Tél. : NORD 81-07 -

- AGENCE : -

**RAVAT - TERROT - MONET & GOYON - DOLLAR
GNOME & RHONE - SOYER - TRIUMPH - HARLEY
DAVIDSON - HARLETTE - PEUGEOT - OLÉMENT-
GLADIATOR - RENÉ GILLET - Cyclecar SIMA VIOLET**

Vente - Échange - Pièces Détachées pour Motos de toutes marques et A.B.C
COMPTANT - CRÉDIT

AUX DOCKS DU PNEU

Oùs trouvez en toutes marques, en toutes dimensions
PNEUS et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS
TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif

Maison VAYSSE

387, Rue de Vaugirard, PARIS (15°) - Téléphone : Ségur 27-78
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 %, sur Moto et Vélo

PIÈCES FRANÇAISES

Adaptables aux Motocyclettes type Armés

B. S. A. et TRIUMPH

EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 82, Rue Rochechouart, PARIS
- Téléphons : TRUDAINE 19.50 -

LE GRAND GARAGE RENOUVIER

2 et 4, rue Charles-Renuvier, PARIS (20°) - Tél. Roquette 07-67

est le Spécialiste le plus compétent en cyclecars.
Consultez-le pour tout Achat ou Vente, Reprise
ou Compte de toute Moto moderne.

MORGAN - AMILCAR - MONOTRACE - DURANDAL - TERROT

En Magasin, un stock unique de 3 roues de toutes Marques.
- Reprises en compte de toutes Motos modernes. -

AGENCES : **MOTOBÉCANE - SOYER - GILLET
D.F.R. - NEW-MOTORCYCLE**



Motocyclistes, les FÉTICHES R.Z.

- ornent et portent bonheur -

Les réel mar chez les Marchands de Motos et d'accessoires
ROSAZ, 57, Boulevard de la Villette, PARIS

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

2.400 fr. ; Gnome et Rhône 2 CV, 1.800 fr. ; Koeller-Escoffier, nve, 5 CV, 5.000 fr. ; Indian 5 CV, 1.400 fr. ; Blériot 5 CV, 1.000 fr. ; Monet-Goyon 4 CV, 3.000 fr. ; Monet-Goyon 2 CV, 1.800 fr. ; Peugeot 3 CV, 2.000 fr. ; Cleveland 3 CV, 1.800 fr. ; Motosacoche 3 CV, 3.000 fr. ; Austral 3 CV, 2.000 fr. ; Automoto 2 CV, 2.000 fr. ; Dé-Dé 2 CV, 1.500 fr. ; Soyer 3 CV, 2.000 fr. ; Side D. S. 1927 5 CV, compt., montre, t.-sad, 4.500 fr. Bijoutier, 4, rue de Turenne, Paris (4°).

Gnome et Rhône 5 CV, side-car, prix 4.000 fr. 11 bis, rue de l'Église, Argenteuil.
Louis Clément, side, bloc-moteur 5 HP, à culb., 3 vit., écl. Mag., pare-brise, outils et pièces rech., 2.500 fr. Ecr. : Porée, 121, boul. de l'hôpital, Paris (13°).

Side Peuple 1927, pour 4 ou 5 CV, parf. état, 500 fr. Durand, 40, rue Saint-Paul, Paris (4°).

Harley 9 CV, mot. ent. rév., side bi-pl., nf, écl. Mag., compt., klaxon, nomb. acces., pn., ch., pièces rech., outil., belle occas., 4.800 fr., le soir 6 h. Dutertre, 11, rue du Pressoir, Paris (20°).

A CHAÎNE-MOTO

YELLOW est actuellement en
Office Central des Fabricants

54, rue Louis-Blanc, PARIS (10°)
(près gares du Nord et de l'Est)

Toutes les dimensions, tous maillons au choix, toutes réparations de Motos y sont exécutées par **VERNISSE** lui-même, ex-champion de France.

CYCLECARS

ET VOITURETTES

Toute conf., cyclecar Alcyon 5 CV, roulé 1.000 km., 4.500 fr. Saulnier Pils, Saint-Léger-Darmental (Seine-Inf.).

Particulier vend. son Amilcar C. 4, fin 1927, torpédo Weymann, 3 pl. trèfles, comme nve, 6 pn. conf. nfs, nomb. acces. S'adres. à M. Bianco, 7, avenue d'Italie, Paris (13°).

Vends mon Amilcar sport, vit. gar. 105, marche parf., au plus offrant. André, 57, rue Théodore-Honoré, Nogent-sur-Marne.

Bédélia 7 CV, 3 pl., modèle 1924, mot. Train à eau, capote et rideaux nfs, écl., parf. état, assurances payées, photo sur demande. M. Dechanet, à Langres (Haute-Marne).

Bédélia 1927, mot. 1.100 cmc., état et m. gar., 1.000 fr. ; Bédélia 1924, 600 fr. Ecr. p. rendez-vous : M. Max, 9, rue Agar, Paris (16°).
5 CV Citroën, torp. 2 pl., état méc. parf., culasse Ricardo, 5 pn. conf., com. nfs, 5.800 fr.

MOTO-AGENCY

24, Bd de Couronne, PARIS, 20°
Achats - Vend - Réparations - Accessoires
F.N., Terrot, Monet, Motocantori, Soyer, etc.
- Stock au neuf et pièces
École de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

En vente dans toutes les bonnes maisons
de cycles et de motos

LA CHAÎNE
YELLOW
POUR MOTO

Ecr. p. rendez-vous : Lasnier,
9, rue des Grouettes, à Antony
(Seine).

Citroën 5 CV, cabriolet, parf.
état, bel., équip., 9.500 fr. Ecr.
p. rendez-vous : Chonier, 133,
rue Ordener, Paris.

Vends side Douglas 600 cmc.,
excel. état, équipée, écl., compt.,
pare-jambes, consom. 5 l. 1/2,
toutes pièces origine. Ecr. :
Gar. Bodin, 29, rue Vauvenargues.

Mathis 5 CV, en parf. état,
4.000 fr. Ecr. pour rendez-vous :
Quiniou, 25, rue P.-Guérin (16*).

Morgan à air, 4 pl., jolle
carr., conf., moy., broche., gr.

CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDE CARS

12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, lan-sad,
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoques, Lanternes, etc., etc.

ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Choisy - PARIS
— Téléphone : GOBELINS 62-82 —
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50

pns, compt., écl. élect. prêt à
rouler, cause départ service, 5.000
francs. Mémoret, 33, rue de Cou-
lmiers, Paris (14*).

Morgan à eau, sport, nf.,
roulé 2.000 km., visible tous les
jours, prix 6.300 fr. M. Ribeau-
deau, 12, avenue Outrehon, Vil-
lemonble (Seine).

Morgan à air, 3 pl., jolle
carr., conf., moy., broche, gr.
pns, compt., écl. élect. prêt à
rouler, cause départ service, 5.000
francs. Ménoret, 33, rue de Cou-
lmiers, Paris (14*).

Panhard 12 HP, cond. intér.,
très b. état, 15.000 fr. Mautin,
85, rue de Longchamp, Paris.
Passy 91-84.

6 CV Renault, cond. intér.,
1926, 4 pl., 4 portes, com. nve.
Ecr. pour rendez-vous : Dupont,
35, rue de la Briche, Saint-Denis.

Torp. sport 3 pl., conf., écl.,
dém., 8 CV, état méc. parl., essais,
4.500 fr. Gagnaire, 314, avenue
Wilson, Saint-Denis.

Sima-Violet vendue par par-
ticulier, 5 HP et moto side-
car Supplexa, 500 cmc., moteur
Jap, boîte vitesse Burman, les
deux : 5.000 fr. ou Sima, 3.500 fr.
et moto sidecar : 3.500 fr. Auto
Ariès 5 HP, excel. état méc.,
pour 5.700 fr.

Torpédo, capote caoutchouc,
2 pl., moteur Chapuis-Dornier,
5 roues 710 x 90, n'a fait que
6.000 km., prix 6.000 fr. Lebas, à
Cambignoul (Pas-de-Calais).

Particulier, 3.500 fr., 6 HP,
2 pl., gd coffre, 5 r., 5 pn. com.
nfs, ph. lant., cap., mécan. parl.,
imp. 90 fr., t. l. 3 m., le soir de
7 h. à 9 h. Soisson, 6, rue Auguste-
Baud, Courbevoie.

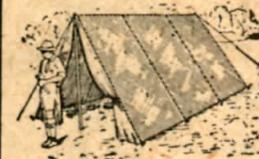
20 cyclecars ou voiturettes
à vendre ou à échanger : Bignon,
Ruby, C. A. R., Salmson, Citroën,
etc., depuis 3.000 fr. Pierre, 4,
rue Charles-Renouvrier.

MOTOS D'OCCASION
Terrot, Monet, B. S. A., Triumph
Boit, 2 vit., kick, débray. 350 fr.
Magnét. neuv. R.B. blind. 60 fr.
Achat - Comptant - Motos modernes
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

"THE MOTORIST"

SERRE-TÊTES

BONNETS CUIR



TENTES CAMPING
NEUVES DEPUIS 90**

CASQUES
SACOCES
PROFONDES
POUR MOTO
MANTEAU HUILE
TOUS CES ARTICLES 25 FR



BON POUR UN SUROIT NEUF



ENVOYÉ AVEC NOTRE
CATALOGUE
VERITABLE
REVUE DE
L'EQUIPEMENT
CONTRE 3 FR
en Timbres-
Poste.



41 AVENUE DES TERNES PARIS 17*
(Ouvert le dimanche toute la journée)

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

TERROT · SOYER · ROLÉO · ALCYON
MOTO-CONFORT, ETC.

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. 59
Toutes Marques - Tous Prix - OCCASIONS 6 et 12 Mois - de Crédit

les Boîtes de vitesse
C. Picard

Demandez notice M. R. gratis
- 26, rue Carnot, 26 -
COURBEVOIE (Seine)

LES CHARMES DU TOURISME
A DEUX

NEW-MOTORCYCLE
77, Av. d'Antony
à CHATENEY (Seine)

MOTO-OOMPTOIR-BORDEAUX
AGENES
GILLET D'HERSTAL - KUEHLER - ESCOFFIER - GRIFFON
Tout l'équipement, tout l'accessoire, le plus grand choix d'occasions
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
Magasins : 13, Rue Jean-Buruet - Ateliers : 81, Rue Paul-Louis-Landau
COMPTANT BORDEAUX CRÉDIT

23 trois roues à vendre ou
à échanger : Sandford, Yrsan,
Morgan, spéciaux et série, dep.
3.000 fr. Ecr., téléph. ou visiter
l'unique spécialiste de ce genre
de véhicules : Pierre, 4, rue Charles-
Renouvrier, Rog. 07-67.

A enlever de suite Citroën
5 CV, type C. 3, pns nfs, état
mécan. garanti, parf. état de
marche, prix intér. Hardy, 30,
rue Riquet, Paris (19*).

Sup.-sport Ford, carr. franc.,
nomb. acces., à vend par part.
Pr rend.-vous : écr. Candrellier,
21, rue des Orteaux, Issy (Seine).

Francois 6 CV, 2-3 pl., pns
conf., parf. état, 3.000 fr. Leclerc,
15, allée Alma, Le Perreux.

G. N. 7 CV, état de marche,
à vend. 1.800 fr. ou échanger
contre moto 3 ou 4 CV. S'adr. :

PIÈCES pour MOTOS

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIANMOTO

1, Rue Faraday, Paris (17*)

Reste ouvert le Dimanche matin
de 9 à 12 h.

Tél. : CARNOT 50-79

Barillet, 4, passage des Saints-
Simoniens, Paris (20*).

Mathis 5 HP, cond. int., 2 pl.,
mot. rev., 4.500 fr. Garage Marcel,
66, rue Denfert, Noisy-le-Sec ou
écr. : Brabant, 54, rue Lamar-
tine, Paris.

Mathis 2 pl., bien équipée.
6.500 fr. Rouet, 8 ter, allée des
Fougères, Le Raincy.

Morgan-Darmont spécial, der-
nier modèle, nf, à enlever, 9.000
francs, 169, rue du Temple,
Peugeot 5 CV, 3 pl., voie larg.,
5 pn. nfs, peint. nve, écl., dém.
élect., état mécan. impeccable,
essais à vol., prix 5.300 fr. J.
Armand, 19, rue des Cendriers.

Peugeot 5 CV, cabriolet, 1927,
état de nf, acces. Schmitz, 5, rue
du Coq-Héron, Paris (17*).

Renault 6 CV, cond. intér.,
4 pl., N. N. 1926, parf. état,
pn., ch., amort. AV et AR,
es.-gl. élect., av. AR, peint.,
prix 10.500 fr. Daniel, 10, villa
du Bel-Air, Paris (12*).

6 CV Renault, cond. intér.,
3 pl., bien équipée, parf. état,
écl., dém. électr., prix 7.900 fr.
Téléph. : Bernard, Arch. 12-44 ou
écr. : 36, rue des Cloviers, Argen-
teuil (Seine-et-Oise).

Camionnette S. P. A. 15 CV,
écl. élect., parf. état mécan.,
4.000 fr. Janvier, 50, rue Ernest-
Renan, Issy-les-Moulineaux.

Particulier vend cabriolet
luxé 5 HP Citroën, parf. état.
S'adr. ou écr. : Prins, 5, rue
Lazare-Carnot, Clamart (Seine).

Vends voiturette 2 pl. 5 CV,
4 cyl., capote, 5 pn., parf. état
de marche, 3.500 fr. Reprendrai
Citroën 5 CV, 2 ou 3 pl., bon état.
Reverdy, 7, rue de Paris, Saint-
Just-en-Chaussée (Oise).

TOUTES
CHAINES
MOTO
DALBIAC, 1 rue des JARDINS PAUL PARIS

LIQUIDATION

D'un Lot important d'Accessoires d'occasion
— de Motocyclettes et Pneumatiques. —

Apperçu de quelques Prix :

Bout. acétylène. dep. 15 fr.
Phares 5 fr.
Roues. 15 fr.
Seiles. 10 fr.

Générateurs. dep. 10 fr.
Carros. de side-car - 30 r.
Châssis de side-car - 200 fr.
Pièces détachées pour Harley et Indian.
Pneus de 28 x 3. dep. 10 fr.

ROBERT

218, Av. Daumesnil
Métro : DAUMESNIL

6 CV Renault, cond. intér., 4 pl., impeccable, 1/2 valeur; prendrai Morgan-Darmon en compte. Chenel, 178, route de la Révolte, Levallois.

Berliot, torpédo-camionnette 15 HP, ent. revue, ressorts spéc. 1 000 km., roues Mich., acces., écl., dém., 6.000 fr. Ecr. : Raimbault, à Chauffour, par Bonnières (Seine-et-Oise).

Indian, 2200 - Harley 2800 - B.S.A., 2200 et toutes Motos de 1 à 9 HP - Ernie d'Autos et Motos -

Ces machines sont à l'état de neuf et garanties 6 mois. - Prise en paiement de bons titres, motos - CREDIT: 13 mois
Ets FOULON, 162, Avenue Daumesnil
Tél : DIDEROT 37-13

ON DESIRE ACHETER

J'achète Harley, Indian, B. S. A. Foulon, 162, avenue Daumesnil, Paris. Diderot 37-13.

Suis acheteur moto moderne accidentée. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Suis acheteur 350 ou 500 cmc. culb. Terrot préf. Treng, 9, Cour du Noues, Paris (20°).

ECHANGE

Echangerai 3 machines à tricoter, 1 mach. à bobiner, 1 mach. à gratter la laine contre moto Terrot 500 cmc. à culb. ou autre dernier modèle. Mazureau, 66, rue Nationale.

AMICAL - LOCATION - ECOLE-MOTO

Prête. AVANCES de suite
Répare. gare, vend sans frais
12, rue Jean-Jaurès - LEVALLOIS
- Tél. : 17-79 Levallois -

Moto Norton 1928, presque pas roulée, contre 5 CV Citroën, châssis long. Delaire, 34, rue Decres, Paris (14°).

DIVERS

Guidon touriste pour side-car, poignées caoutchouc, cartes Tarides toile, très b. état, nos 3, 4, 6, 7, 8, 12, t. les j. 18 h. à 20 h.; samedi après-midi, dim. Lacave Marcel, 276, rue Lecourbe, Paris (15°). 3° étage.

Moyeu B. R. 2 vitesses, point mort. chaîne pour petite moto, non emploi, bas prix. Molliet, Yvoire (Haute-Savoie).

Tan-sad V. W., bi-pl., nf, 95 fr. Boillée Roger, 93, rue de Bonvilliers, Nogent-sur-Oise.



STYL'SON
175-250-300-350 et 500 cc.
Raccords acier forgé.
Cadres très surbaissés.
ADSIM - LE CHAMBON
près Saint-Étienne (Loire)

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES
sont réparés d'une façon définitive par le
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR
sans changer ni piston, ni segment. Envoyer
le cylindre et joindre le piston.

Établissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

MOTOS VOLÉES

Dans cette rubrique, nous donnons les caractéristiques des motocyclettes volées à nos lecteurs. Le propriétaire est engagé à offrir à celui qui retrouve sa motocyclette une prime : cette récompense est généralement évaluée par les Compagnies d'Assurances à 10 % environ de la valeur de la machine; les acheteurs de machines d'occasion doivent toujours vérifier le numéro du moteur : ils sont complices en cas d'achat !

1.000 francs de récompense. — Terrot, 500 cmc., culbuteurs, Maglum, tous accessoires, moteur n° 53.287, immatriculé 1512-x-8, volée au Bois de Boulogne le 9 septembre. S'adresser à Moto Revue.

POUR INVENTIONS

breveter vos
lisez le MANUEL-GUIDE envoyé gratis par
M. BOETCHER, Ingénieur-Consell, 21, rue Cambon, Paris

F.N.

les célèbres Motos 500 cmc. à culbuteurs 350 cmc. à soupapes latérales sont en vente aux
MEILLEURES CONDITIONS
à SAINT-DOMINIQUE AUTOMOBILES
143, Rue St-Dominique, PARIS

Désire vendre ou échanger contre phare acétylène ou électrique, 200 numéros Moto Revue, année 1921 à 1928. Henri Bullmann, 25, rue Lecourbe, Paris.
Carburateur Zénith n° 30, vertical, 100 fr.; magnéto Bosch, 2 cyl., 45°, com. nve, 180 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

ACCESSOIRES

SAKER

pour Motocyclettes
33, Rue Anatole-France
LEVALLOIS-PERRET

Tél. 16-06 - GROS

Jolie carrosserie Skif, acajou, 3 pl., p.-brise, coupe-vent, lant. élect., ailes, coussins, capote, le tout très b. état, pour voit. genre Amilcar, bas prix. Miot, 43, rue Pasteur, Suresnes (Seine).

Philatéliste échangerait base creuse, Ivert tous pays écr. R. Rey, 0, rue de Saint-Cloud, Clamart.

Voiturette G. A. R., sport, 6 roues, parfait état, cause décès. Frossard, 171, rue Gallieni, Boulogne.

MOTOCYCLETES - VOITURETTES

ROVIN

35, Boulevard Brune - PARIS (14°)

A vendre ou à échanger contre moto et side-car Harley-Davidson, un tour parallèle de 108 mm. de H de P., marque « Dalton », type H, complet, avec renvoi engrenages, mandrin neuf avec 2 jeux de chiens, plateau, lunettes fixe et à suivre, complètement révisé et en état de marche. S'adres. chez R. Schwab, 13, rue de la Tour-Billy, Argenteuil (S.-et-O.).
Camionnette S. P. A. 15 CV, écl. élect., parf. état mécan., 4.000 fr. Janvier, 50, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux.

Moto GRIMPEUR

neuve, n'a jamais roulé; 250 cmc., 2 temps, 2 vitesses, Prix des plus avantageux. S'adresser ou écrire à MOTO-REVUE, 51, r. Vivienne, Paris, 2°

BULLETIN D'ABONNEMENT A MOTO REVUE ET SON SUPPLÉMENT MENSUEL L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Veillez m'abonner à (1), numéros de Moto-Revue et son supplément l'Actualité Automobile à partir du Numéro en date du Ci-joint la somme de (2)

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

Prix de l'Abonnement complet (64 Numéros)

	Un an		
	64 numéros	Six mois 32 numéros	Trois mois 16 numéros
France et Colonies.	55 »	30 »	18 »
Union Postale ...	80 »	45 »	28 »
Autres Pays	110 »	60 »	38 »

Signature

(1) 64, 32 ou 1^{er} Numéros.

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

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

- 1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques
- 2° Réduction sur le prix d'où bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;
- 3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces;
- 4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions » ;
- 5° Bénéfice des Assurances à Primes réduites de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;
- 6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;
- 7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;
- 8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;
- 9° Participation à nos Concours richement dotés
- 10° — à nos Rallyes divers ;
- 11° — à nos Sorties collectives
- 12° — à nos Causeries et Conférences
- 13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

Et une foule d'autres...
Et tous ceux que nous recherchons...
Et nos projets sont nombreux...
Et nombreux sont ceux à la veille d'aboutir...

Voyez ci-contre les conditions d'abonnement à règlement fractionné s'étendant sur 12 mois.

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

Aucune difficulté ne saurait nous arrêter lorsqu'il s'agit de la satisfaction de nos abonnés et lecteurs.

Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés **UN NUMÉRO PAR SEMAINE** et, en OUTRE, **UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL** (*Moto Revue* et *L'Actualité Automobile*) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous ingénions à trouver constamment le neuf et l'inédit, l'actuel et le rétrospectif, nous engageons des frais d'autant plus élevés que nous vous donnons davantage, sans pour cela élever d'un sou le prix de vente de notre numéro.

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûtent actuellement, pour la France et les Colonies, **55 francs**

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un **ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ** comportant **QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS** de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (55 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, **sans autres frais**. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

Ces conditions spéciales ne peuvent être consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Étranger.

Les lecteurs dans ces conditions, profiteront de tous les avantages dont jouissent les abonnés.

Pour profiter de ces facilités, il suffit de nous adresser le bulletin d'abonnement ci-dessous après l'avoir rempli, daté et signé.

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

Veillez m'inscrire à un abonnement complet de 64 Numéros (52 Numéros hebdomadaires de *Moto-Revue* et 12 Suppléments mensuels, *L'Actualité Automobile*) au prix de **60 francs**, que je paierai en quatre versements trimestriels de **15 francs** chacun. Le montant du premier versement est joint au présent bulletin de souscription. Les 3 derniers encaissements seront faits par vos soins à mon domicile sans autres frais.

Date _____

Signature :

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

Remplir et détacher le présent Bulletin et nous l'adresser, à MOTO-REVUE, Service D, 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)

machine de luxe prix de série.

Seule la P. 107 réunit les perfectionnements suivants :

bloc moteur trois vitesses — gros freins à tambours — réservoir en selle — amortisseurs et frein de direction — emplacements prévus pour l'éclairage électrique — commande de compteur incorporée dans la roue avant — pneus ballons de 27 x 4

Et tout cela pour 5850 francs.

Seul Peugeot, grâce à son énorme production pouvait livrer à ce prix une machine de cette qualité.

5850 francs

La P. 107



Peugeot

Catalogue franco sur demande

aux Usines de BEAULIEU (Doubs)



LES TRIOMPHES DE



MONET **GOYON**

à la Course de Côte du

COL des MONTETS (Chamonix)

350^{cmc.} **1^{er}** HOMMAIRE **Record battu**

350^{cmc.} **1^{er}** Side-car
HOMMAIRE **Record battu**

175^{cmc.} **1^{er}** SOURDOT **Record battu**

Moteurs VILLIERS 2 temps - M.A.G. 4 Temps - Graissage KERVOLINE

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
— MACON —