

Essai de la 350 c.c. Terrot

1^{fr.}
— 25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS. SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE. — N° 215

1^{er} Mars 1927

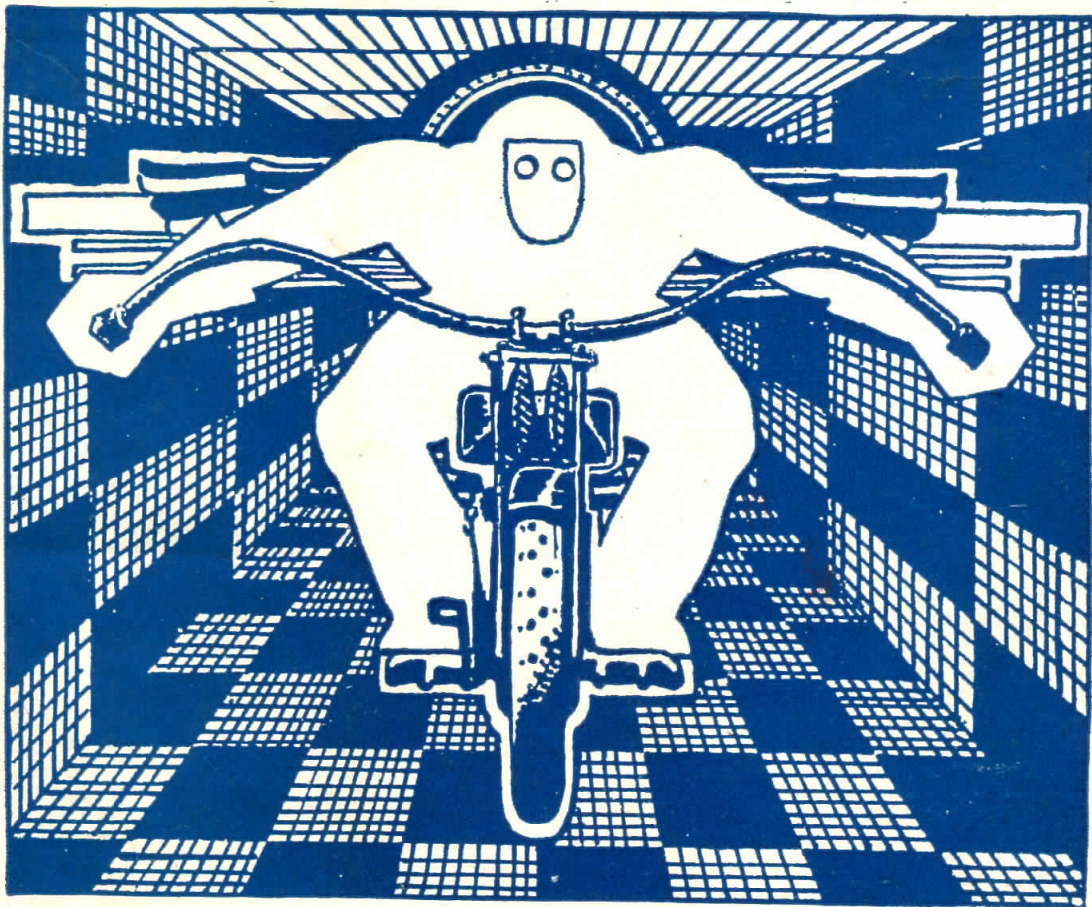


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

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

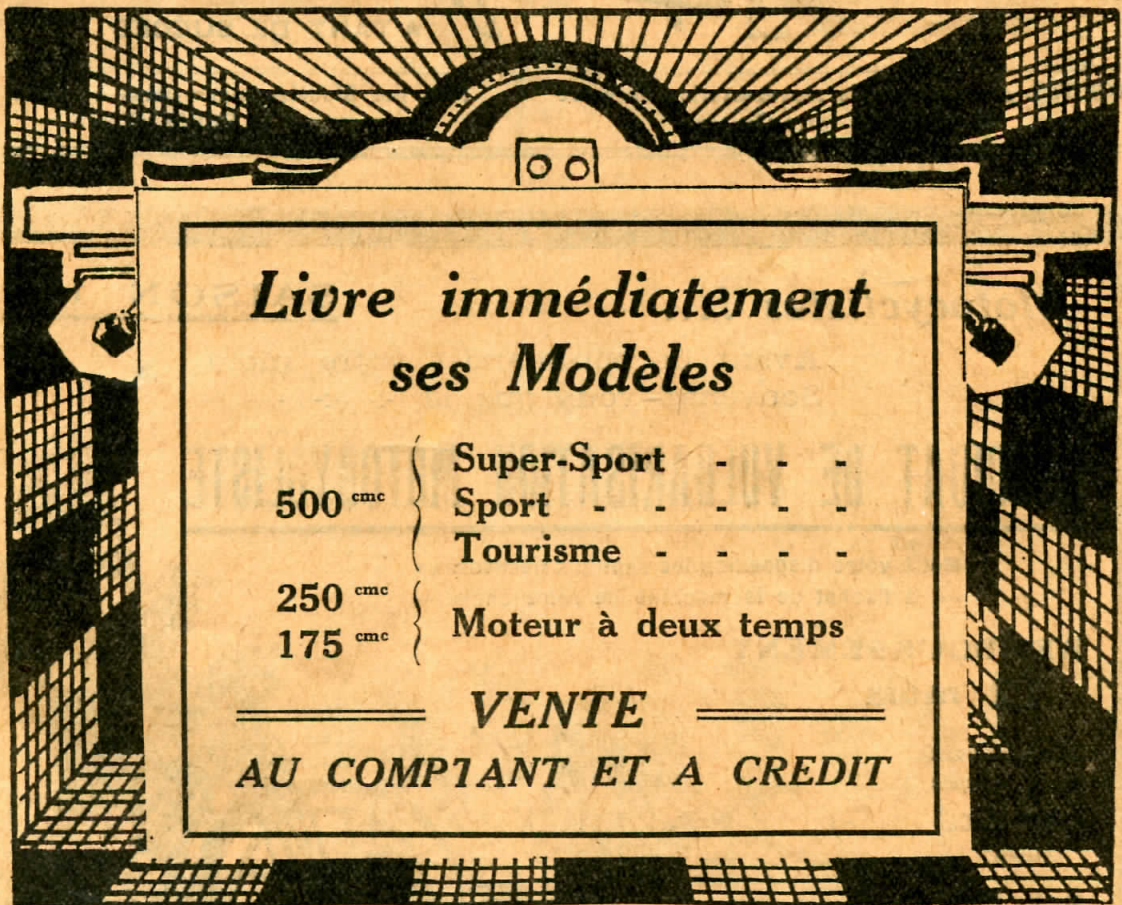
L'équipe **DOLLAR**, pilotes **DRUZ** et **LABOURDETTE**, ayant remporté la Coupe de *Moto-Revue* et deux médailles d'or dans les **Six Jours d'Hiver** (catégorie 250 cmc.)

GNOME & RHONE



SOCIÉTÉ DES MOTEURS GNOME & RHONE — SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE, PARIS

GNOM RHONE

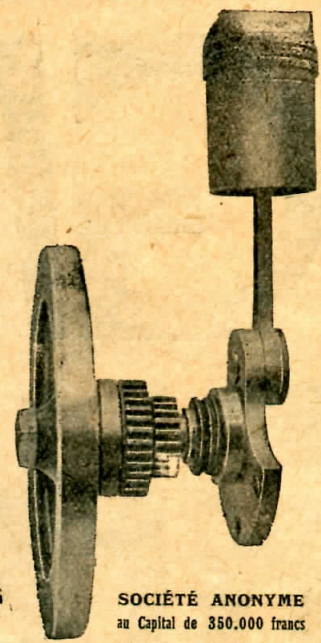
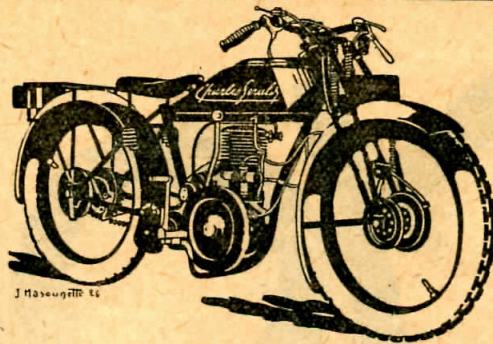
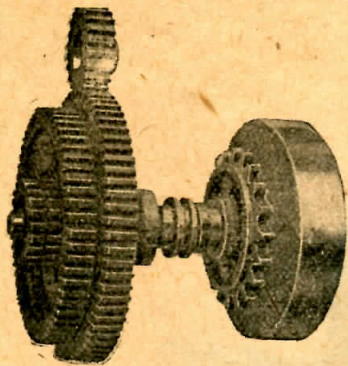


*Livre immédiatement
ses Modèles*

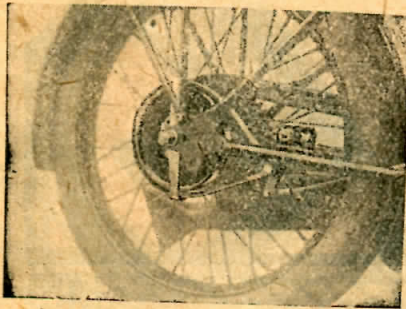
500 ^{cmc}	}	Super-Sport - - -
		Sport - - -
		Tourisme - - -
250 ^{cmc}	}	Moteur à deux temps
175 ^{cmc}		

———— **VENTE** ————
AU COMPTANT ET A CREDIT

Magasin d'Exposition et de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée, Paris — Succursale : 6, rue d'Aubuisson, Toulouse



DÉTAILLEZ CES GRAVURES
 ET VOUS COMPRENDREZ POURQUOI
LA NOUVELLE
500 cc



Charles Frères

A TANT DE SUCCÈS

SOCIÉTÉ ANONYME
 au Capital de 350.000 francs
 74, Rue du Commerce
 PARIS XV^e)
 Téléphone : SÉGUR 88-32

**AGENTS, assurez-vous la représentation de notre
 Marque dans votre Canton.**

**Tous nos Modèles sont vendus à crédit, payables
 en 14 VERSEMENTS.**

Motocyclistes !...

SAISON 1927

Avant de commander votre moto
 Souvenez-vous que le ❖ ❖ ❖ ❖

SYNDICAT DE VULGARISATION MOTOCYCLISTE

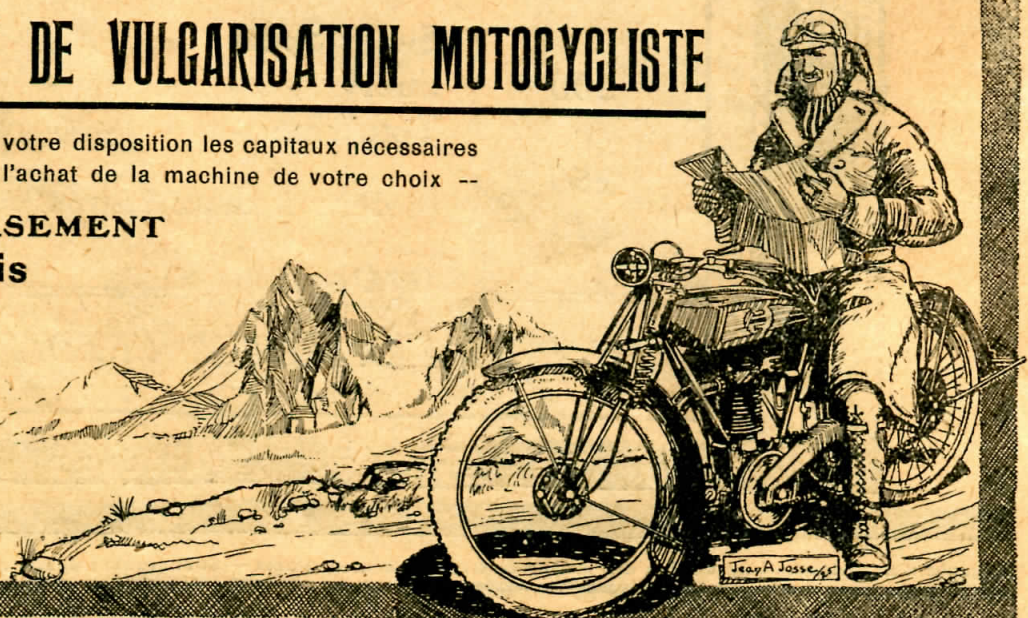
Met à votre disposition les capitaux nécessaires
 -- à l'achat de la machine de votre choix --

REMBOURSEMENT
12 mois

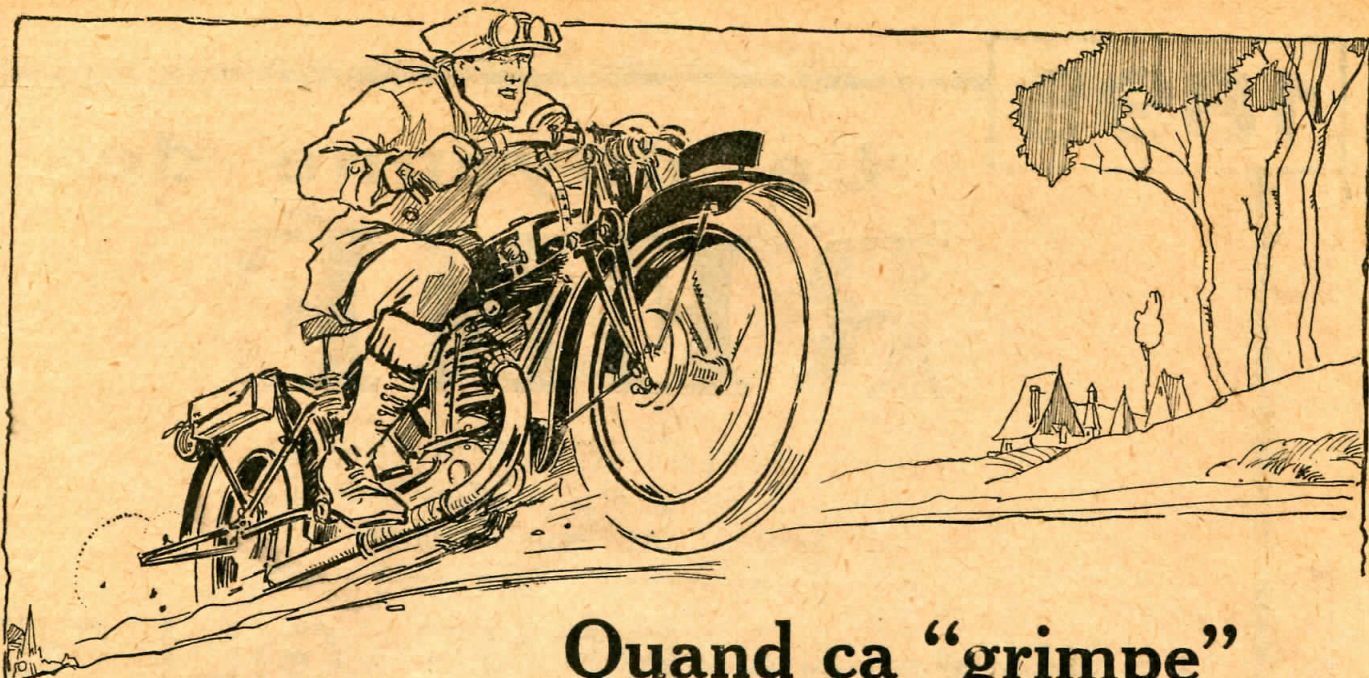
Demandez notre
 Notice spéciale

MONET-GOYON

S. V. M.
 27, Rue de la Boétie
 PARIS



P. G. SWEERTS



Quand ça "grimpe"

Geo Ham

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



... Un vent debout... Une côte dure...

Mais quel plaisir de grimper à plein gaz !

Une fois en palier, avez-vous songé au dur travail que vous venez d'imposer à votre machine ? Son moteur peut-il sans risque renouveler fréquemment de tels efforts ?

Oui, si l'huile de graissage possède un pouvoir lubrifiant élevé et résiste bien aux hautes températures de fonctionnement. Mobiloil lubrifie parfaitement dans les conditions de travail les plus pénibles. Elle assure une parfaite étanchéité des segments, évite toute perte de puissance et augmente le rendement du moteur.

Une sélection sévère des pétroles bruts ; des procédés spéciaux de raffinage ; une main-d'œuvre d'élite ; 60 ans de spécialisation : telles sont les raisons de la haute qualité, toujours uniforme, de Mobiloil.

Notre intéressante brochure "Le Graissage Rationnel des Motocyclettes" vous sera envoyée gratuitement sur demande. (Remplir le coupon ci-dessous et nous l'adresser).

Mobiloil

Consultez notre Tableau de Graissage

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

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

Nom :

Adresse :

A retourner sous enveloppe fermée.

5-C

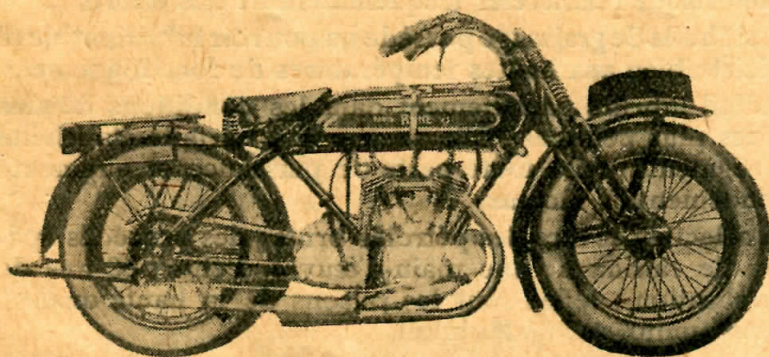
1895

La doyenne des
RENÉ

montée sur pneu Ballon 700×100 ou
715×115 est la plus populaire parmi les
: : amateurs de grand tourisme : :

La Motocyclette **RENÉ GILLET**

6 CV, type armée française, montée sur pneus ballon 700×100 ou 715×115
est une machine



La RENÉ GILLET 6 CV, type armée française, sur pneus 27×4,40,
jantes à base creuse, freins sur roues AV et AR.

ÉCONOMIQUE - -

PUISSANTE -

- **RAPIDE** -

- - **SURE**

Cette sécurité est augmentée par le frein sur roue avant de la
RENÉ GILLET, qui sera la seule moto possédant un
système breveté de freinage conjugué agissant simultanément
: : et progressivement sur les roues avant et arrière : :
: Elle est prête pour y adapter immédiatement un side-car : :

Fournisseur de l'Armée, de la Gendarmerie
: : de l'Aéronautique, de l'Artillerie Navale : :
: : du Régiment des Sapeurs-Pompiers de Paris : :
des Pompiers de Rouen, du Havre, de Nice, etc., etc.

1927

Marques Françaises

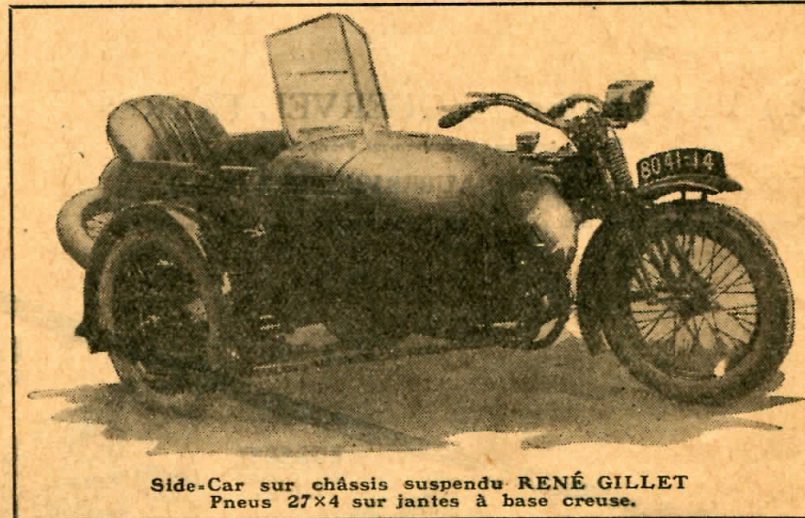
GILLET

en solo avec tan-sad ou en moto
:: :: :: side-car avec le :: :: ::
châssis suspendu RENÉ GILLET

Le Side - Car **RENÉ GILLET**

monté sur le fameux châssis suspendu RENÉ GILLET, est la machine rêvée pour le long tourisme; il est

- **CONFORTABLE**
- **ÉCONOMIQUE**
- **ROBUSTE** -
- STABLE, SUR** -



Side-Car sur châssis suspendu RENÉ GILLET
Pneus 27x4 sur jantes à base creuse.

*:: Il permet d'accélérer la vitesse sur les mauvaises routes ::
:: :: Il ménage toutes les parties de la motocyclette :: ::
:: :: :: Il diminue la fatigue du conducteur :: :: ::
Le châssis suspendu **RENÉ GILLET** est le complément
:: :: :: :: de la fourche élastique de la moto :: :: :: ::*

Demandez le nouveau **Établ^{ts} RENÉ GILLET**
Catalogue aux
128, Route d'Orléans -- MONTROUGE (Seine)

Comparez ces chiffres..

Inutile, n'est-ce pas, que nous commentions ces chiffres ?

Il est clair qu'une telle progression n'eut pas été possible si notre huile n'était pas la meilleure qui soit.

Quelles sont les autres maisons françaises ou étrangères qui peuvent montrer une progression aussi rapide ?

N'oubliez pas que notre Société est exclusivement française et qu'en favorisant l'industrie nationale, vous aiderez au relèvement économique de notre pays.

ÉTABLISSEMENTS QUERVEL FRÈRES

Société Anonyme exclusivement Française

25 à 37, rue du Port, AUBERVILLIERS (Seine).

Concessionnaire exclusif pour la Belgique : M. LEJEUNE-FAUVÉ, 7, rue de l'Université, Liège.



KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE

1926
14.121.000
Litres

1925
7.854.000
Litres

GRAISSER SON MOTEUR A LA

KERVOLINE

C'EST EN AUGMENTER LA PUISSANCE ET LA DURÉE

1/2 F
BB

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

KERVOLINE

ÉTABLISSEMENTS QUERVEL FRÈRES
 FONDÉS EN 1845
 SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL de 7 Millions de francs

POUR AUTOS

GRAISSER SON MOTEUR A LA

KERVOLINE

C'EST EN AUGMENTER LA PUISSANCE ET LA DURÉE

F
A

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

KERVOLINE

ÉTABLISSEMENTS QUERVEL FRÈRES
 FONDÉS EN 1845
 SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL de 7 Millions de francs

UNE ÉTIQUETTE BON-PRIME
 EST FIXÉE AU GOÛLOT DE CE BIDON
 EXIGER LA CAPSULE DE GARANTIE PLACÉE SOUS LE BOUCHON

POUR AUTOS



DLINE
PAR SES QUALITÉS

Veuillez me faire parvenir gratuitement votre guide de graissage
 Marque de la voiture.....
 Prénoms.....
 Nom.....
 Profession.....
 Rue.....
 Ville.....
 Dép.....
 Année.....

Dans
les

6 JOURS

de
MOTO-REVUE

:- la plupart des :-

VAINQUEURS

étaient équipés avec le

CARBURATEUR



**Demandez la
POMPE**

**SPÉCIALE POUR PNEUS BALLONS
A VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL**

Établ^{ts} **J. GURTNER**

PONTARLIER (Doubs)

Bosch

ses

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

se trouvent

97, Boul. Exelmans, PARIS (16^e)

F. PÉAN

Concessionnaire Exclusif (France et Colonies)

Tél. : Auteuil 35-15 - Adr. télégr. : Robochor 53-Paris

**ATELIER SPÉCIAL
D'ÉQUIPEMENTS ET DE RÉPARATIONS**

AGENTS à Lille, Lyon, Bordeaux,
Marseille.



congnies

Gratis

Votre Initiale
en Or

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

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

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

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

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

Sans aucun engagement de ma part, ad-
ressez-moi gratis votre Notice pour réemail-
ler une voiture ainsi que les initiales
(écrire lisiblement les let-
tres désirées).

Nom _____

Adresse _____



ROBBIALAC

EN VENTE

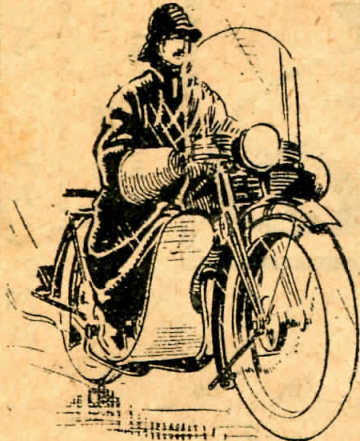
dans tous les Garages, Grands Magasins, Bazars et chez tous les Marchands
de couleurs, d'Accessoires, etc.

VENTE EN GROS chez tous les Commissionnaires

TOUT POUR LA MOTO

SPÉCIALITÉ DES STOCKS AMÉRICAINS
:- AU PALAIS DES SOLDES -:

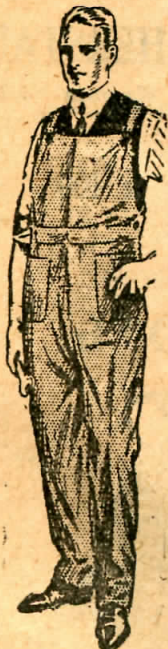
COUVERTURES DE L'AR-
MÉE, Depuis 15 fr.



IMPERMÉABLES CIRÉS
NOIRS 25 fr.

IMPERMÉABLES MOTO
SPÉCIAL FOURRÉS laine. 150 fr.

TRENCH COAT AN-
GLAIS. 225 fr.



COMBINAISON DE
TRAVAIL, TYPE
AMÉRICAIN. La pièce. 29 fr.

GANTS de CUIR AMÉRI-
CAIN, 5 doigts. 29 fr.50

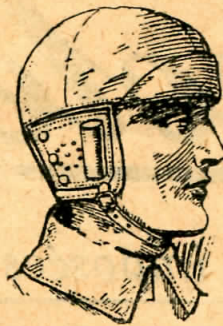


PETITE BOTTE amé-
ricaine d'origine 25 fr.



SUROIT 3 fr.
Huillé
VESTE 25 fr.
Huillée
PANTALON
Huillé 25 fr.

A. PRUNIER
41, AVENUE DES TERNES
28, RUE DES ACACIAS **PARIS**

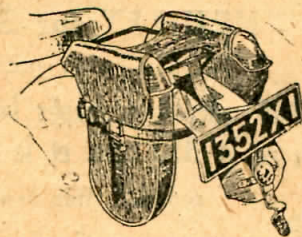


BONNET DE MOTO
EN CUIR. Depuis 25 fr.



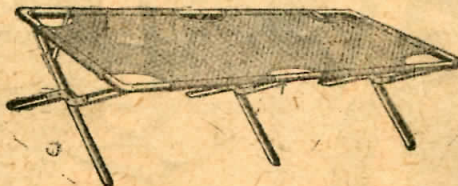
CASQUES
pour
Motocyclistes. 20 fr.

- AVIS -
5 % de réduction à tout porteur
de la présente feuille.
Pour toute commande de 300 fr.,
envoi franco de port.



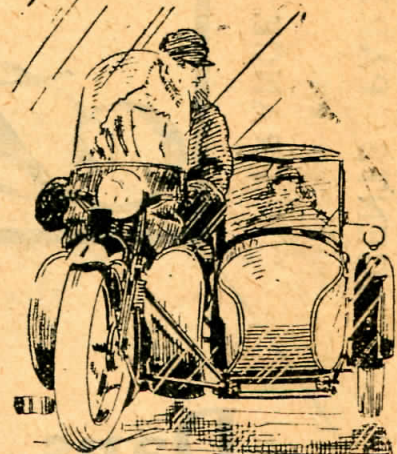
SACQUES PROFONDES
MOTO, TOUT CUIR 59 fr.

LIT DE CAMP PLIANT



LIT DE CAMP PLIANT AMÉRICAIN, bois
et toile, neuf. **65** fr.
Poids 7 kilogrammes

GANTS MOUFLES TOILE, POUR
MOTO 7.50



PALETOT DE CUIR AN-
GLAIS. 150 fr.

CANADIENNES FOURRÉES 125 fr.

COMBINAISONS IMPER-
MÉABLES 139 fr.



BOTTES cuissar-
des améri-
caines 95 fr.
BOTTILLONS pour
Moto. 20 fr.
Depuis



PALETOT MOTO PARA-
CUIR. 125 fr.
Depuis
PALETOT DE CUIR
1^{er} CHOIX. 575 fr.
Depuis



PANTALONS
huillés amé-
ricains 39 fr.

GILET CUIR AMÉ
RICAIN. Depuis. 68 fr.

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

SANS TAPAGE, SANS BATTAGE
les motos

AGENTS PARTOUT

en
FRANCE

Saroléa

MAISON SAROLÉA
Société Anonyme
HERSTAL
(BELGIQUE)

se sont imposées

Dans le monde entier



La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

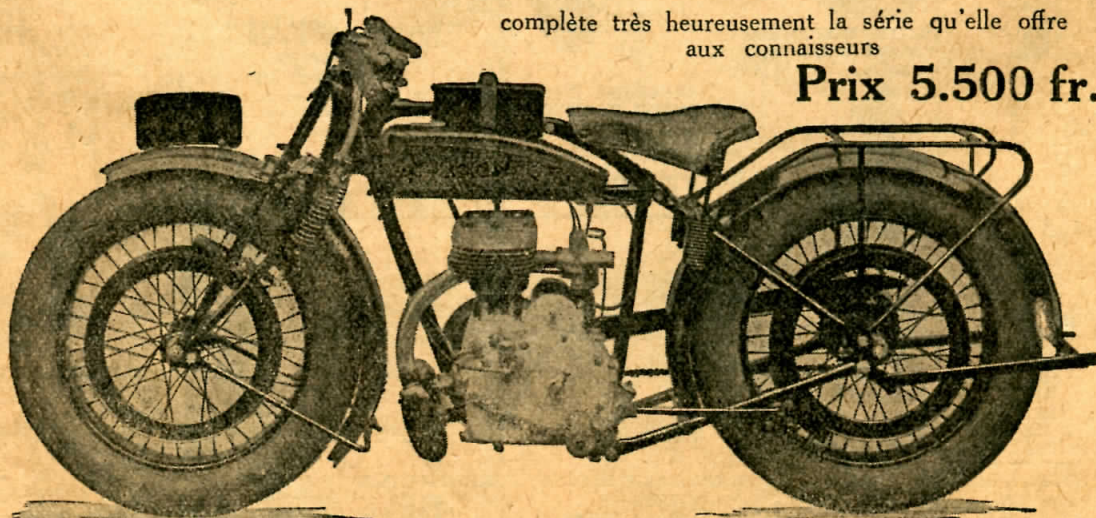
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE — Téléphone : Wagram 94-27

vous présente

sa nouvelle 350 cmc. à soupapes latérales et pneus ballon de 100
qui, avec la 350 cmc. et la 500 cmc. à culbuteurs,

complète très heureusement la série qu'elle offre
aux connaisseurs

Prix 5.500 fr.

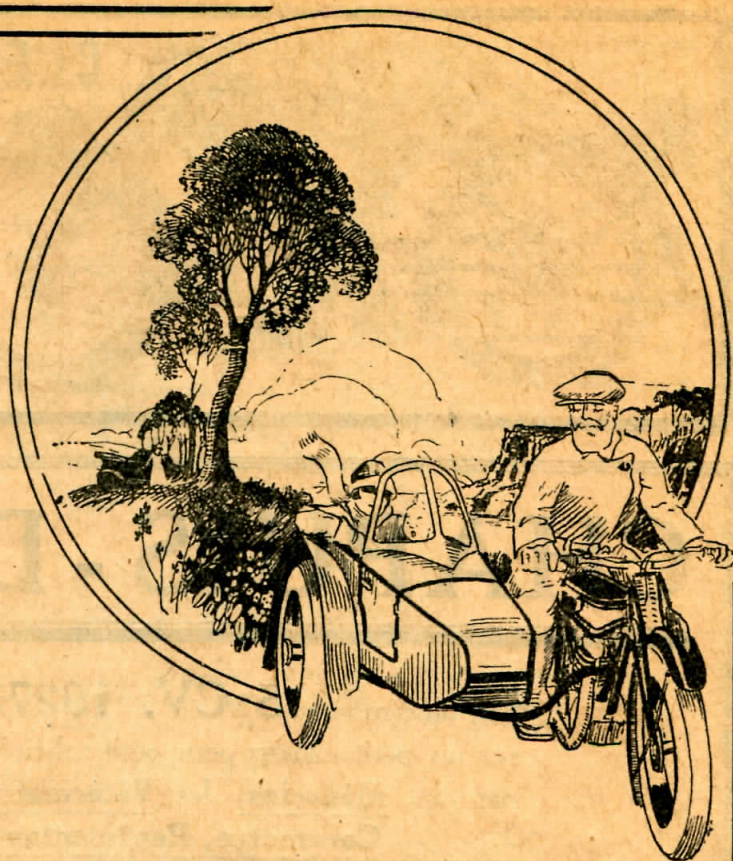


et possède les qualités des grosses motos avec tous les avantages des petites.

NE REMETTEZ PAS
A DEMAIN
CE QUE VOUS POUVEZ FAIRE
AUJOURD'HUI

=

AVEZ-VOUS
COMMANDÉ
VOTRE



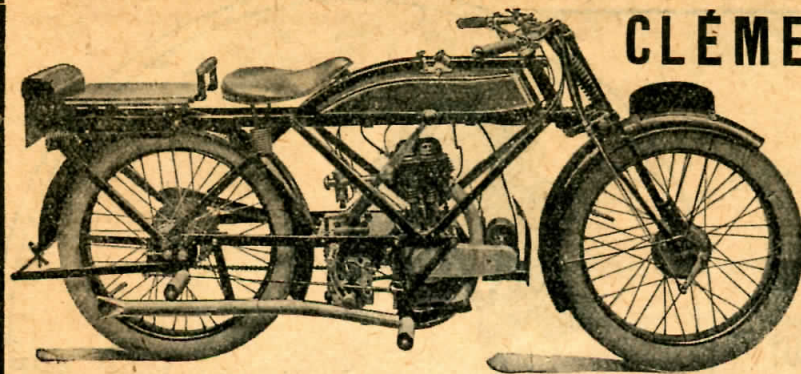
“ TYPE FAMILLE ” ??

OUI... TANT MIEUX

**ACTUELLEMENT VOUS NE SAURIEZ
AVOIR MIEUX ET A MEILLEUR COMPTE**

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE-ALBUM

**Side-Cars P. E. U. P. L. E, 28, Rue Jacques-Dulud
NEUILLY-SUR-SEINE**



LA NOUVELLE
CLÉMENT-GLADIATOR

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

CATALOGUE SUR DEMANDE

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

CHAPUIS - DORNIER

Son bloc-moteur **5 CV. 1927** se monte très facilement
sur un petit châssis pour petit cabriolet. Modèle très demandé
par les Médecins, les Vétérinaires, les Voyageurs de
- - - Commerce, Représentants, etc., etc... - - -

Robuste = Économique = Inusable

LIVRAISONS RAPIDES PAR UNITÉ OU EN GRANDE SÉRIE

PRIX SANS CONCURRENCE

Pour tous renseignements, s'adresser : **88 bis, Av. du Président-Wilson - PUTEAUX (Seine)**
TÉLÉPHONE : 225

Agents ! **GRANDE BAISSÉ** Générale

pour "HARLEY-DAVIDSON" 7-9 HP		Un aperçu des prix nets des - PIÈCES neuves et garanties	
PIGNON moteur 14 dents	Fcs. 12 »	FOURCHE rigide (incassable)	Fcs. 150 »
PIGNON intermédiaire 28 dents	— 27 »	FOURCHE élastique haut	— 65 »
PIGNON d'embrayage 43 dents	— 38 »	CADRE avec tête renforcée	— 350 »
PIGNON roue arrière 44 dents	— 40 »	CARTER moteur gauche renforcé	— 110 »
PIGNON roue arrière 48 dents	— 42 »	CARBURATEUR compl	— 95 »
CHAÎNE AV renforcée avec attache	— 70 »	PIGNON tripl. de boîte vitesses	— 75 »
CHAÎNE AR renforcée avec attache	— 85 »	PIGNON balladeur de boîte vitesses	— 45 »
CYLINDRE avant ou arrière	— 220 »	MOYEU roue arrière, renforcé	— 58 »
PISTON	— 25 »	FREIN à talon complet	— 30 »

Et toutes pièces et accessoires sans exception aux prix en baisse sans concurrence

Demandez le Catalogue général actuel qui vous sera expédié franco de tout frais

PRIX EXCEPTIONNEL DES MACHINES SIDE-CARS « HARLEY-DAVIDSON » 7 HP

Agence Générale Française des
Motos side-cars MONTGOMERY

PIERRE PSALTY

271, Bd. Péreire, PARIS (métro Maillot)
Téléphone GALVANI 55-52

MOTEURS

2 Temps

VILLIERS

graissés à la KERVOLINE
2 T.

MOTEURS

4 Temps

M. A. G.

graissés à la KERVOLINE
B. B.



MONET & GOYON

Malgré les cours élevés des matières premières
et des frais de fabrication, fait le sacrifice d'une

BAISSE IMPORTANTE

ajoutant ainsi aux

QUALITÉS sans RIVALES

de sa construction
: les avantages de :

- PRIX INTÉRESSANTS -

Les Constructeurs mâconnais ont tenu à souligner
ce sacrifice et cette preuve de leur puissance de
fabrication, par un début de Saison motocycliste
digne de leur réputation à la

COURSE DE COTE DE FALICON

1^{er} HOMMAIRE *bat le record de la côte en 175 cmc et se classe*
1^{er} en 350 cmc. réalisant le meilleur temps de la journée.
Plus vite que les 500, 750 et 1000 cmc.

COURSE DU BOULEVARD MICHELET A MARSEILLE

1^{er} GAUSSORGUES *en catégorie 350 cmc.*

Notice franco sur demande à

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

A. J. S. — AUTOMOTO
 AUSTRAL — BENJAMIN
 B. C. R. — C. P. ROLEO
 CLAUDE DELAGE - DURANDAL
 GNOME & RHONE

Comme dans les
Jours 6 d'Hiver

Donc...
 La majorité des Constructeurs
 ont adopté dans
PARIS-NICE 1927

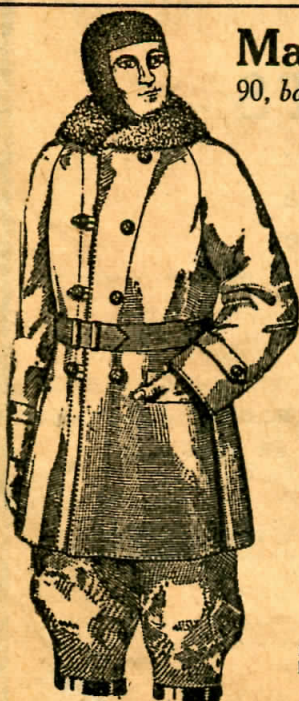
GRIFFON — LA FRANÇAISE DIAMANT
 MAGNAT-DEBON — NERVURA
 PIERME — PROPULCYCLE
 ROVIN - SAROLEA - TERROT

L'ÉCLAIRAGE DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE L. M. C.

MAGLUM

780 FRS **PRIX SANS CONCURRENCE** **780** FRS

Installation absolument complète étudiée pour chaque type de moto



Maison SAHNA
 90, bd de Ménilmontant, PARIS

Téléph. : ROQUETTE 24-88
 Métro : PÈRE-LACHAISE, MÉNILMONTANT
 R. C. Seine 143.232

MÊME MAISON : 20 et 22, r. Gambetta
 à Nanterre (Seine)

Gants américains, 5 doigts... 7 fr.
 Bottillons pour lavage..... 7 —
 Pantalons et combinaisons en tissu
 imperméable.

Demander notre catalogue M R
 et rendez-nous visite.



Bottes cuissardes
 100 fr.

Protège-jambes en tissu
 imperméable.. 35 fr.



Gants crispin,
 5 doigts, cuir
 agneau. 35 et 40 f.

CANADIENNE IMPERMÉABLE
 125 francs.
 Serre-tête cuir, 29 fr.

Gants en peau chamois, fourrés
 lains 20, 25, 30, 35 fr.

Après avoir, de haute lutte, enlevé toutes les
 Grandes Épreuves en 1926

FAVOR

confiante en sa fabrication, n'engage qu'une
 Moto 250 cmc. dans les péribles

SIX JOURS D'HIVER 1927

UNE

FAVOR FAVOR

250 cmc. au départ avec PARIZET 250 cmc. à l'arrivée avec PARIZET

1^{er} ex æquo sans pénalisation
 avec le type strictement commercial

Catalogue franco sur demande
 aux Agents de la Marque ou aux
 Usines à CLERMONT-FERRAND

Agence Générale pour Paris et Seine :
 9, Avenue Félix-Faure, PARIS (15^e)



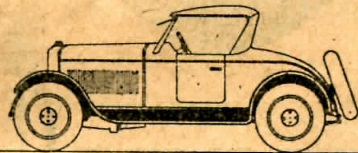
AUTOMOBILES S.P.A.G.

SIÈGE SOCIAL :
161 QUAI D'ASNIÈRES
VILLA HENRIETTE
à ASNIÈRES. Seine.

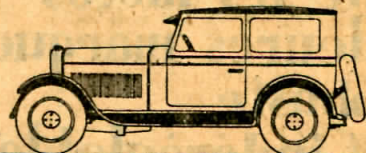
A. SIMILLE & G. PÉQUIGNOT
CONSTRUCTEURS

TÉLÉPHONE
830
ASNIÈRES.

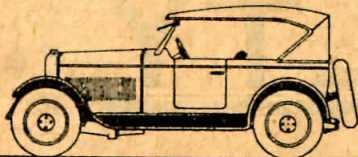
Leurs modèles 6 C.V.



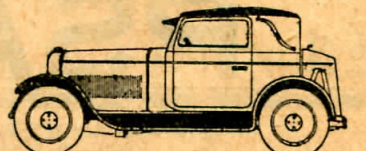
ROADSTER 2 PLACES.



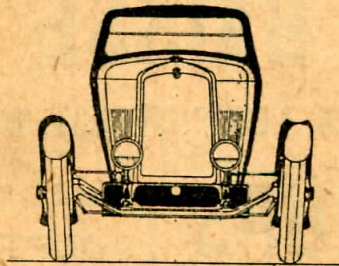
CONDUITE INTÉRIEURE 3 OÙ 4 PLACES.



TIMPÉDO 3 OÙ 4 PLACES.

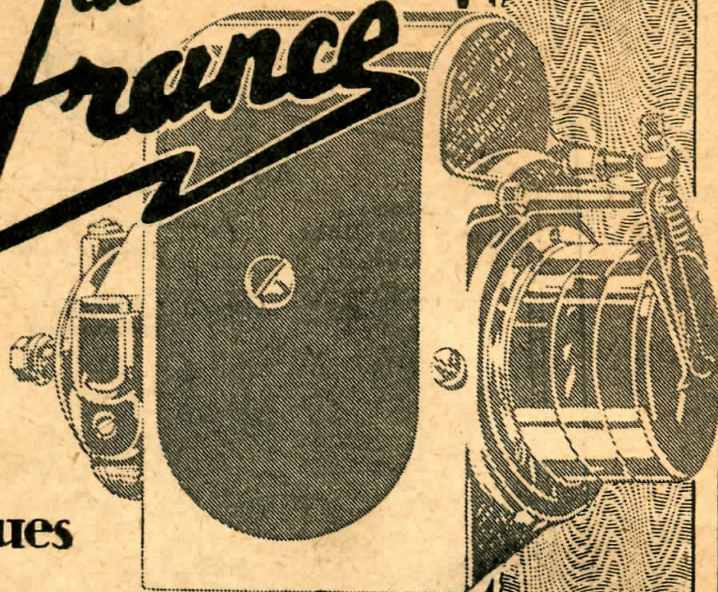


CONDUITE INTÉRIEURE "SPORT"
3 PLACES.



AGENTS] SÉRIEUX DEMANDÉS

La
Meilleure
Magnéto France
 Fabrication



Allume les motos
 des meilleures marques
 Est robuste
 et indérégable

USINES ET BUREAUX
 93 Route d'Heyrieux
 LYON

LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel
 PARIS (17^e)

TÉL. : WAGRAM 24-66

AGENT ET REPRÉSENTANT

DES PLUS CÉLÈBRES MARQUES DU MONDE



PROFITEZ DE LA **BAISSE** pour commander
 vos Motocyclettes

A.J.S., NORTON, P.M. PANTHER, LEWIS, TERROT, MONET & GOYON, ROVIN, ETC...

CONSTRUCTEURS ADOPTEZ LES **BOITES**

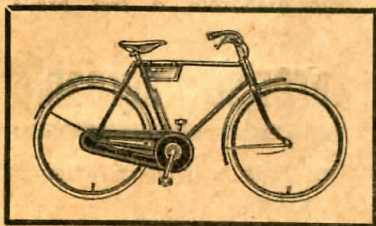
STURMEY ARCHER
 COUNTERSHAFT GEAR

LES SEULES QUI RÉSISTENT EN TOURISME ET EN VITESSE
 CONDITIONS PAR QUANTITÉ

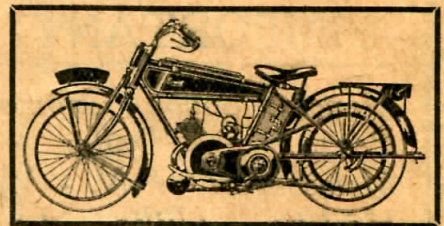
DEPUIS QUARANTE ANS

Terrot

- EST SPECIALISE DANS L'INDUSTRIE -
DU CYCLE ET DE LA MOTOCYCLETTE



:: Cette longue ::
:: expérience ::
:: vous donne ::
la



certitude de trouver chez **TERROT**
une fabrication impeccable et des
solutions simples sanctionnées
; par la pratique. ;

DEMANDEZ LE CATALOGUE N° 9

ÉTABLISSEMENTS TERROT - DIJON

— CYCLES ET MOTOCYCLETES —

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

PUBLICITÉ FRANÇAISE

PORTE D'ITALIE - MOTOS

15, Avenue de Fontainebleau, 15

KREMLIN-BICETRE Téléph. : Gobelins 34-27

Au 1^{er} Mars

CHANGEMENT de PROPRIETAIRE

A CETTE OCCASION

Du 1^{er} au 20 Mars inclus

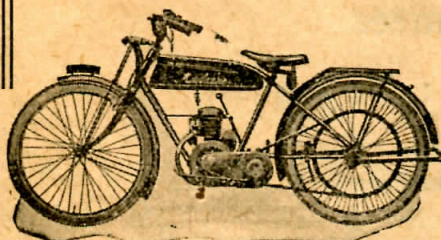
SOLDE de 250 MOTOS

de toutes marques (NEUVES et D'OCCASION)
avec **IMPORTANT RABAIS**

Monet-&-Goyon - Gnôme-&-Rhône
Peugeot — Dollar — Terrot
Motoconfort - F.N. - Motosacoche
Harlette - Utilia - Le Grimpeur
MotoRhonyx

et la Dernière Création 1927

LA MOTOBÉCANE



2 Vitesses,
Débrayage,
Kick Starter

au prix extraordinaire de

1.995 Francs

-- LIVRABLE DE SUITE --

ACCESSOIRES DE TOUTES SORTES
Vente à crédit aux meilleures conditions

La Maison est ouverte le Dimanche
toute la journée (fermée le Mercredi)



A NOS ABONNÉS!

Les Souscripteurs à un
Abonnement combiné...

*Le temps nous manque pour
vous exposer longuement, dans
tous les détails, ce que nous
voulons faire pour vous, et
nous nous en excusons.*

*Sachez seulement que nous
vous préparons, à très brève
échéance, une*

Surprise agréable

*dont vous ne pouvez imaginer
la nature. - - - - -*

*Sans qu'il vous EN
COUTE UN SOU nous
vous réservons un CADEAU
d'une importance telle que vous
ne pouvez l'imaginer.*

Une seule Condition

*vous sera imposée : avoir sous-
crit à un Abonnement
combiné d'un an.*

(Voir les Conditions par ailleurs)

SI DONC, VOUS N'ÊTES PAS ENCORE ABONNÉ
(à un Abonnement Combiné) - 48 Fascicules (4 par mois)

A A

MOTO REVUE *Motocyclisme
Automobilisme*

Adressez-nous votre souscription dès maintenant et ne
manquez pas de lire tous les prochains Numéros de
-- Moto-Revue et de Motocyclisme-Automobilisme. --

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

INDIAN

TOUTES MOTOS D'OCCASION
ÉTAT DE NEUF

Paul Béalé

100, AVENUE
DES TERNES
PARIS

*Le Commerçant toujours soucieux
de donner satisfaction à sa Clientèle.*

REVISION TOTALE OU PARTIELLE DE
TOUTES MOTOS OU VOITURES SUR
DEVIS GRATUIT

RÉALÉSAGE de CYLINDRES

*Avec fournitures de pistons, axes
segments. Spécialité de soudures
autogène, fonte et aluminium :*

BON-PRIME

POUR 15 fr. AU LIEU DE 35 fr.

UN JEU DE CLEFS SPÉCIALES
POUR "INDIAN"

Présenter ou envoyer ce Bon

BON-PRIME

POUR 25 Francs

KLAXON

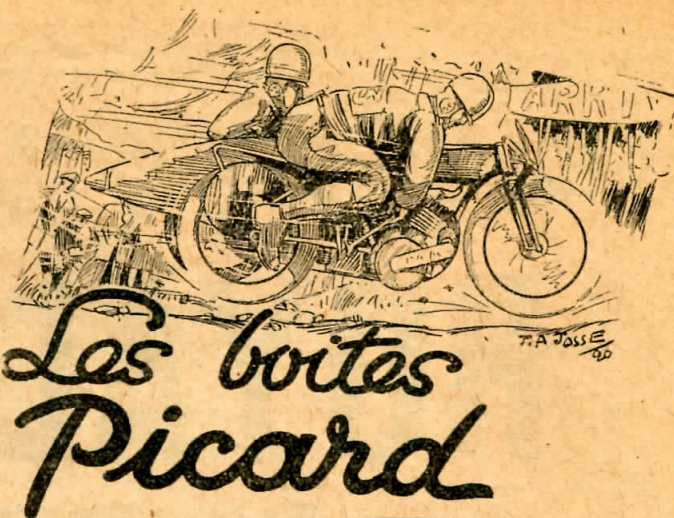
D'UNE VALEUR DE 65 Francs

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE
DE MOTOS DE TOUTES MARQUES

GRATUITEMENT : CATALOGUE 10

des Pièces détachées pour INDIAN avec photos, adressé
sur demande en se recommandant du Journal

Paul BÉALÉ - Spécialiste de l'Indian et Harley -
100, Avenue des Ternes - PARIS



Les boîtes Picard

2 et 4 Vitesses

apportent une amélioration
CONSIDÉRABLE
à tous modèles de motos

Elles sont indispensables pour le
TOURISME et le SPORT en DUO
et en SIDE-CAR.

Elles permettent d'atteindre de
plus grandes vitesses en palier et
offrent la possibilité de grimper
TOUTES LES CÔTES.

La Boîte Picard n'est pas une
boîte à friction, mais une véritable
boîte de vitesses à train baladeur.
Elle se monte, sans modification
du cadre, sur toutes les motos de
175 à 500 cmc.

Nous fabriquons la boîte deux vitesses
pour motos 175 à 500 cmc., et la boîte
quatre vitesses également pour motos
175 à 500 cmc.

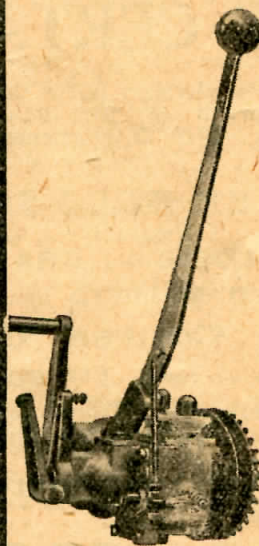
Établissements C. PICARD

(Fondés en 1906)

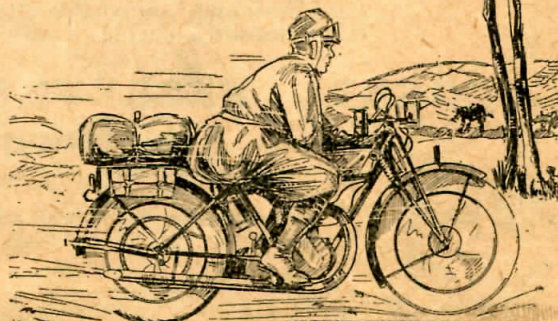
26, Rue Carnot, 26 - COURBEVOIE
Téléphone 300

Représentants exclusifs pour la
Belgique :

MM. PIRÉ et POURET, à Liège



Demandez notre Notice M. R.
envoyée gratuitement.



Publicité G. SWEERTS



POURQUOI **ANDRIEU**
LE HÉROS DU TOUR DU MONDE
EN MOTO, A-T-IL CHOISI LA

ROYAL-MOTO

Bloc moteur Massardier, pour accomplir les

SIX JOURS D'HIVER ?

la plus dure épreuve de l'année

IL ÉTAIT CERTAIN DU SUCCÈS ...

Confirmant ses victoires de la saison dernière : Concours d'Endurance de l'U. M. F., Circuit de l'Ain, Bol-d'Or, 3 Jours du Forez, Paris-Pyrénées-Paris, **ROYAL-MOTO** commence la saison 1927 par une victoire importante et décisive et se classe

1^{re} EX ÆQUO SANS PÉNALISATION

-- -- 3 arrivants sur 11 partants en 175 cmc. -- --

DIPLOME — GRANDE MÉDAILLE D'OR

D'autre part, **ROYAL-MOTO** ajoute un nouveau fleuron à sa couronne et **SICARD**, dans la **Course de Côte de Pau** du 2 Février, se classe **1^{er} sup ROYAL-MOTO**

Bloc Moteur Massardier 175 cmc., chaîne Brampton, selle Terry, pneus Hutchinson ballons, carburateur Longuemare, magnéto France, bougie Nerka, huile Castrol.

ENFIN UNE GRANDE NOUVELLE !...

ROYAL-MOTO a baissé ses prix

Modèle P., 175 cmc.	2.200 fr.
Bloc moteur à courroie, 2 vitesses, 175 cmc.	3.300 fr.
Bloc moteur à chaîne, modèle sport, 175 cmc.	3.600 fr.

AGENTS, RÉSERVEZ-VOUS ROYAL-MOTO
la Marque d'AVENIR

Renseignements et Catalogue chez **M. Eugène ROGOUCHIN**,
Représentant général, 41, Avenue de la Grande-Armée, 41 -- PARIS (16^e)



RÉDACTION, ADMINISTRATION
SERVICES DE LA PUBLICITÉ
5, Rue Saint-Augustin, 5
PARIS (près de la Bourse) 2^e Arr.

TÉLÉPHONES

1^{re} ligne Central 03-81
2^e ligne : Central 68-32
Compte Chèques Postaux
N° 29-737

ABONNEMENTS

France et Colonies 20 fr.
Union Postale..... 30 fr.
Angleterre, Suisse, Hol-
lande, Japon, Chine,
Brésil, Mexique, Co-
lombie, Venezuela.. 40 fr.
ABONNEMENT D'ESSAI
3 mois (six n^{os})..... 7 fr.
6 mois 12 fr.
(18 fr. pour l'Union Postale)
25 fr. pour Angleterre,
Suisse, Hollande, etc.

MOTO

SPORT ET TOURISME

REVUE

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

M. GRIMAUD, O.L.Q.
et
Camille LACOME
Directeurs-Fondateurs

Vélocoteurs, Motocyclettes, Cyclecars, Voiturettes

PARAISSANT DU 1^{er} AU 5 ET DU 15 AU 20 DE CHAQUE MOIS
Toutes communications, chèques et mandats doivent être libellés
"MOTO-REVUE" 5, Rue Saint-Augustin, PARIS
(Il ne sera répondu qu'aux lettres contenant un timbre pour la réponse).
Les renseignements techniques sont exclusivement réservés aux abonnés.
Ne jamais utiliser le téléphone pour des renseignements techniques et
toujours joindre une enveloppe timbrée et la bande d'abonnement.

SOMMAIRE

N° 215 1^{er} Mars 1927

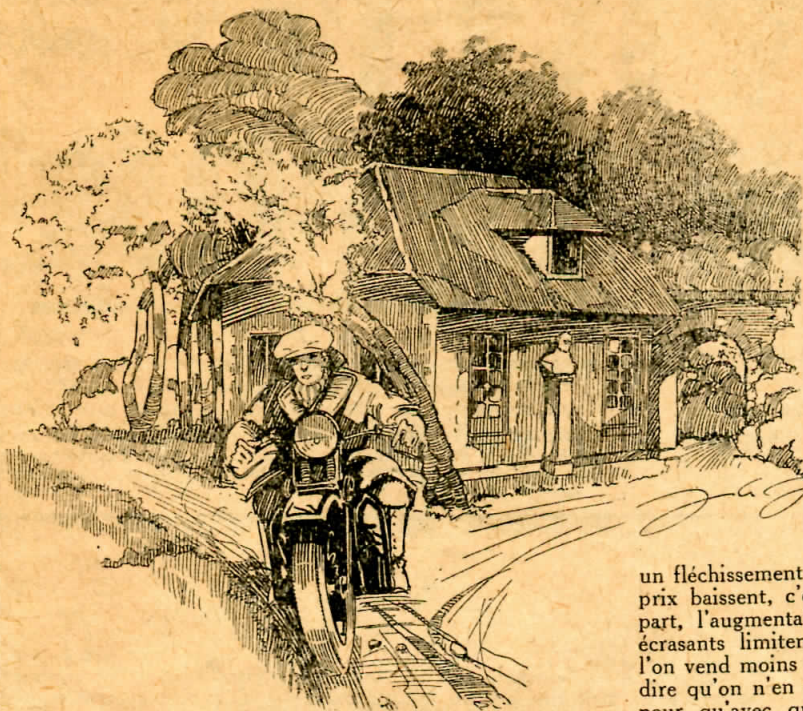
L'article 62.....	93
La Chronique de la Quinzaine.....	94
Par-ci par-là, quelques échos....	95
Les Trois Roues, par P. Mathieu.....	96
Essai de la 350 cmc. Terrot, par Fred Lipman	97
Le Progrès de la Construction allemande, par H.-P. Bores- troke	99
La Fédération nécessaire.....	102
La Taxe sur les automobiles....	102
Apprends à conduire. Sketch, par Georges Lionel.....	103
La Moto Garabello.....	105
De quoi se mêle-t-il ?	106
Qu'est-ce qu'un gazogène ? ...	107
Mon Garage	109
La New Motocyclette.....	110
Le premier Rallye de <i>Moto Revue</i>	111
Mon petit doigt m'a dit.....	115
Le Courrier de la Quinzaine....	116
Un peu de tout.....	117

L'Article 62

Il s'agit non du Code pénal, mais du Code de la route. Ce dernier, malgré quelques imperfections, renferme de très bonnes choses et c'est actuellement le règlement routier le plus libéral qui soit au monde. Il a supprimé la limite arbitraire de la vitesse et c'est là le point le plus important. Comment se fait-il donc que par une étonnante contradiction, le Code de la route laisse aux maires la liberté de légiférer à leur guise et de prendre à l'intérieur des agglomérations tels arrêtés qui leur plaisent. Aussi est-on littéralement empoisonné dans la traversée des villes et des villages alors que sur la route on est en général bien tranquille. L'extension du droit de verbaliser aux gardes-champêtres et la contravention au comptant auront tôt fait de rendre la situation intolérable ; car avec la meilleure volonté du monde, il est impossible d'observer certains arrêtés municipaux parfaitement ridicules. Il semble que l'État veuille gagner coûte que coûte les sympathies des municipalités. Ne leur laisse-t-il pas, en plus des droits de circulation déjà beaucoup trop élevés, percevoir encore une taxe municipale ? L'exagération de cette mesure apparaît nettement quand on voit la Direction des Contributions indirectes recommander à ses agents d'user de leur influence pour amener les municipalités à ne pas dépasser pour cette taxe 10 % des droits de circulation. Il est également abusif de permettre à des maires de limiter à l'intérieur des agglomérations la vitesse à 12, 8 et même 4 kilomètres à l'heure.

Qu'une réglementation de la vitesse à l'intérieur des agglomérations soit nécessaire, c'est ce que tout automobiliste raisonnable reconnaît. Sans quoi il y a des chauffards et des motards dont le seul plaisir serait de passer en trombe dans les villages pour effrayer les populations. Que la vitesse soit même dans l'intérêt de la sécurité assez réduite, cela doit encore être admis. Le 20 à l'heure qu'autorisent les municipalités dont le jugement n'est pas entièrement poussé par l'autophobie est insuffisant. On peut considérer que le 30 est une allure extrêmement réduite et c'est, à part quelques cas spéciaux, le minimum de ce qui pourrait être autorisé. Lorsque la route est bien droite, bien dégagée, on pourrait autoriser sans aucun risque le 40. En fait, c'est entre le 30 et le 40 que les automobilistes raisonnables marchent dans le pays. Avec les freins actuels on s'arrête à ces allures en quelques mètres et la sécurité ne serait guère accrue si on imposait des vitesses inférieures à celles-là.

Comment obtenir que ces ridicules limites de vitesse soient rapportées ? Actuellement on ne peut agir que par diplomatie ; c'est le préfet qui peut user de son influence pour engager les municipalités à rapporter leurs arrêtés et à autoriser des vitesses normales. C'est ce qu'a fait avec succès le préfet de Seine-et-Oise. Il est bien probable que, dans d'autres départements, on pourrait agir de même, avec de bons résultats. Sinon il faudrait une loi enlevant aux maires le droit de limiter la vitesse dans les agglomérations, et on peut penser quelles protestations s'élèveraient des municipalités qu'un gouvernement est toujours obligé de ménager. On peut croire que, si l'article 62 a été inséré dans le Code de la route, ce n'est pas par la volonté de ceux qui l'ont rédigé, mais parce qu'ils avaient reçu un mot d'ordre. D'ailleurs, avec le nombre sans cesse croissant de véhicules automobiles, l'autophobie s'éteint peu à peu, et dans beaucoup de cas les arrêtés fixant la vitesse sont déjà anciens, et on ne les a pas abrogés uniquement parce qu'on n'en tient aucun compte. Il suffirait souvent d'une intervention préfectorale pour qu'ils soient rapportés.



Machines pour les Colonies

Des exploits comme le Tour du Monde, de Sexé et Andrieux, ou la traversée de l'Afrique par les membres du Moto Club de Nice, démontrent que la moto convient admirablement aux besoins des colonies. La moto passe partout, surmonte tous les obstacles, se tire d'affaire, là où une voiture serait immobilisée. Sa faible consommation, son entretien économique et facile, sont des avantages inappréciables. Mais la moto coloniale doit présenter certaines modifications. Il est nécessaire tout d'abord qu'il y ait entre le carter du moteur et le sol un espace assez grand. Parfois, en effet, les roues s'enfoncent dans le sol, ou il faut franchir un obstacle. Le climat colonial est en général humide et chaud. Le nickelage ne résiste pas à ce traitement et le nickel a tôt fait de se détacher. Il faudrait un fini qui résistât à l'humidité et à la chaleur.

Si on tient à conserver des parties brillantes, on peut, non plus nickeler, mais chromer ces parties (le chrome est déjà employé sur les phares Marchal). Les pneus font un usage normal à condition d'être frais. Les pneus ne se conservent pas sous les tropiques. La chaîne est infiniment supérieure à la courroie pour la même raison. Certains accessoires doivent être considérés comme indispensables, c'est en particulier le cas de l'épurateur d'air. On est exposé à des chutes, au cours desquelles les manettes risquent d'être faussées. Les poignées tournantes sont bien préférables. Pour la même raison, les marchepieds pliants comme sur les machines américaines devraient être adoptés.

Pessimisme Il y a des personnes qui ont la grave manie de raconter à qui veut les entendre des histoires de désolation et de ruine. Si on écoutait certaines d'entre elles, nos pauvres industries seraient bien malades. Elles vous murmurent à l'oreille qu'une marque licencie son personnel, qu'une autre a été rachetée par quelque consortium américain, que sais-je encore. Que la situation soit actuellement difficile par suite de la crise écono-

LA CHRONIQUE DE LA QUINZAINÉ

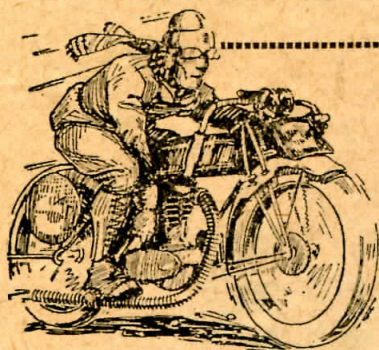
par Calamine

mique, c'est certain, mais elle est loin d'être aussi noire que les prophètes de malheur se plaisent à le dire. Sans doute, pour beaucoup, le chiffre des ventes accuse

un fléchissement; les clients achètent moins quand les prix baissent, c'est un phénomène connu, et, d'autre part, l'augmentation du prix de la vie, les impôts écrasants limitent le nombre des acheteurs. Mais si l'on vend moins de véhicules, cela ne veut pas du tout dire qu'on n'en vend pas du tout. On en vend assez pour qu'avec quelques compressions de budget, on puisse se tirer d'affaire et attendre sans difficultés sérieuses le retour à un état normal des affaires. Nous pouvons donc avoir pleinement confiance. L'avenir de notre industrie n'est pas en danger. Il ne s'agit pas d'un péril vital mais d'un malaise qui ne sera que passager.

Le Grand Prix de l'A. C. F.

Au moment où j'écris ces lignes, il n'y a qu'un seul concurrent qui ait envoyé son engagement, et c'est plutôt un outsider, et qui n'aurait pas grande chance, à notre avis, contre une équipe d'une des grandes marques. Il serait extraordinaire de ne pas voir des Bugatti au départ. Bugatti est un vrai sportsman qui ne recule jamais devant la lutte. Il n'est certes pas homme à s'endormir sur ses lauriers. Aussi bien son succès vient en grande partie de ce que les voitures vendues à la clientèle sont des répliques de ses voitures de course, et malgré les admirables qualités de ses voitures comme vitesse et tenue de route, il perdrait des clients s'il renonçait à courir. Allons-nous encore cette année, assister à un cavalier seul de Bugatti? On peut espérer que non. Il y a d'autres voitures 1.500 qui sont prêtes et bien au point. Delage a de redoutables 1.500. Les Talbot doivent être en forme et on ne peut que souhaiter leur participation. Les O. M. seraient des concurrentes dangereuses. Fiat a, paraît-il, des voitures prêtes. Ajoutons à ces marques les Guyot Spécial, à moteur à fourreau loupoyant du type Mac Colluon, et la Miller d'Eldrige. La participation de Violet et d'Italia est, paraît-il, peu probable. Il serait invraisemblable que d'autres constructeurs construisent maintenant des 1.500, puisque c'est la dernière année de ce règlement. Si tout le monde s'inscrivait, le nombre des concurrents serait de 25 à 30 voitures; mais avec les défections probables, une quinzaine semble être le maximum de ce qu'on pourrait espérer. On peut redouter que le nombre soit plus réduit encore. Souhaitons, du moins, qu'il y ait plusieurs marques représentées, que le Grand Prix ait un semblant de succès et que les 1.500 avant de disparaître de l'arène sportive, nous fassent assister à une belle lutte



Par-ci... Par-là...

Le Tourist Trophy

On commence à avoir quelques indications sur les machines du Tourist Trophy. Plusieurs des marques concurrentes, restées jusqu'à présent fidèles au cadre classique, l'abandonneront pour des cadres plus modernes. Il faut, en effet, un cadre d'une extrême robustesse pour résister aux 30 CV que donneront certains moteurs de 500 cmc.

Routes américaines

Près de 12.000 km. de routes nouvelles en ciment ont été faites au cours de l'année 1926. Nous ne sommes pas près d'en voir autant chez nous !

Petits bénéfices

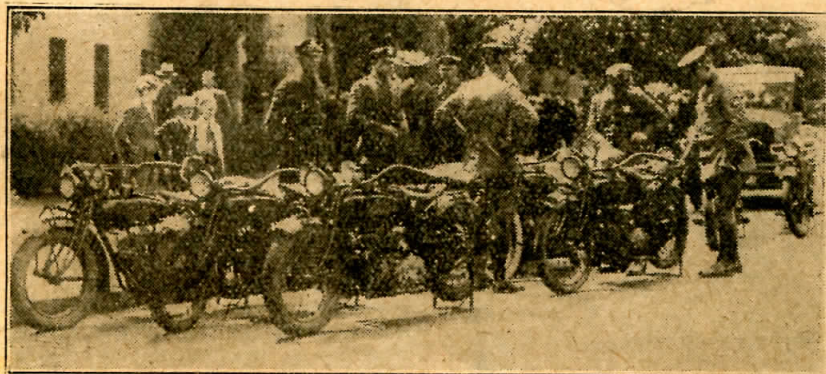
La General Motor aurait, en 1926, réalisé un bénéfice de plus de 4 milliards de francs. Ce n'est certes pas avec les ventes qu'elle a faites en France...

Freins

Il n'y a, actuellement, pas un bon frein qui ne puisse bloquer une roue, même sur terrain sec. Si l'on veut augmenter la puissance de freinage déjà considérablement accrue par les freins avant, il n'y a qu'un moyen : augmenter l'adhérence au sol. Un système de freins qui aurait une plus grande adhérence pourrait seul permettre un freinage plus énergique. En même temps, il s'userait, d'ailleurs, beaucoup moins vite.

Les hâbleurs

L'autre jour, à table d'hôte, un motocycliste survient, tout de cuir vêtu. La conversation s'engage. Il raconte qu'il a construit lui-même sa moto et qu'il a monté un quatre cylindres de voiture à refroidissement par eau, qu'il fait du 150 à l'heure et toutes sortes de boniments analogues. Mais, quand il sut que l'autre moto qui était au garage de l'hôtel était à moi, il s'empressa de filer à l'anglaise. A en juger par le bruit de sa machine, il y avait trois cylindres qui n'avaient jamais existé que dans son imagination.



Le prince de Suède, lors de son voyage en Amérique, fut escorté par une patrouille de motocyclistes. On les voit ici avec leurs « Indiens ».

Quand ce n'est pas une auto...

Près de Montargis, un motocycliste se tua en se jetant sur une voiture hippomobile non éclairée et conduite par un jeune homme de 16 ans. Poursuivi devant le tribunal correctionnel d'Orléans, le responsable de cet accident a été condamné... à 25 francs d'amende.

Les routes au Japon

On signale au Japon une grande extension du trafic des omnibus automobiles. La création de routes pour automobiles fait prévoir de vastes possibilités de vente.

AVEZ-VOUS LU DANS MOTOCYCLISME AUTOMOBILISME du 25 février 1927

(en vente dans les kiosques)

Le pétrole ne manquera pas ; A l'assaut des records de vitesse ; Comment on étudie un moteur, manomètres, enregistreur d'explosions, diagrammes, etc. ; Les fourches élastiques ; Quelques carburants nouveaux.

MOTOCYCLISME AUTOMOBILISME

paraît le 10 et le 25 de chaque mois.
Prix : 1 fr. 25

Les contraventions

Et on dit que les finances de la Ville de Paris ne sont guère brillantes ! Alors que 5.104 procès verbaux ont été dressés à Paris en octobre ; ils se répartissent de la façon suivante : automobiles particulières, 3.248 ; autos de place : 1.283 ; hippomobiles : 573. Voici un peu de détail : 721 contraventions ont été appliquées à la circulation irrégulière ; 471 au défaut ou insuffisance d'éclairage ;

Quelques échos
à propos de tout et parti-
culièrement concernant
le monde motocycliste
et automobiliste.

1.413 au stationnement illicite ; 109 au défaut de papiers, etc. On remarque le petit nombre d'excès de vitesse : 105 ; de refus d'obtempérer : 255 ; d'échappement libre : 58 ; d'usage abusif d'avertisseur : 66. Il y a progrès de ce côté.

L'auto meurtrière

D'après une analyse faite par le premier Connétable de *Huddersfield* (Grande-Bretagne) sur 430 accidents : d'automobiles : 47,4 % ont été causés par des cyclistes et des piétons

Mécanique Sentimentale

Voici la traduction du texte d'une annonce paru dans la revue *l'Auto Italiana* :

La soudure ordinaire, l'assemblage par rivets ou agrafes, etc. sont comme un mariage d'intérêt. Seule la soudure autogène est un mariage d'amour.

Exportation

L'industrie automobile italienne est l'industrie exportatrice par excellence.

Pendant la période janvier-septembre, elle expédia en moyenne 3.000 voitures par mois à l'étranger, contre une moyenne de 500 voitures en 1925. Et la production n'atteint pas 50.000 véhicules.

Routes pour autos

Nous apprenons de Berlin qu'un projet de loi sur la construction de 15.000 kilomètres de routes nouvelles vient d'être élaboré. Des initiés déclarent que la réalisation de ce projet ferait de l'Allemagne le « paradis des automobilistes ».

Un mécanicien

Un automobiliste, évidemment peu ferré sur les mystères les plus élémentaires de la mécanique, étant rentré tard un soir au garage, et désireux que sa voiture reçoive, dès le lendemain matin, quelques soins, prend le parti, en l'absence du gardien, de libeller ses instructions par écrit.

Et voici la note que l'Agent, ahuri, trouva épinglée sur un coussin :

« Mettre de l'eau dans les accumulateurs, car la voiture cale dans les changements de vitesse. »

Rigoureusement authentique !

La Morgan Monotrace en liquidation

Nous apprenons que M. Prévost, vient d'être nommé liquidateur judiciaire dans la Société française de la Morgan-Monotrace.

Changement d'adresse :

La Cycllette, anciennement, 22, boulevard de Grenelle, Paris (15^e) ; actuellement, 120, rue Gravel, Levallois-Perret (Seine).

Nouveaux carburants...

On parle de nouveau du carburant Makhonine..

Des essais viennent d'être entrepris de nouveau au Bourget par la Compagnie « Air-Union » sur des moteurs d'aviation. Que nous donneront ces essais ???

**

Un professeur allemand aurait trouvé un nouveau carburant, dont le prix de revient serait très inférieur à celui de l'essence. Matières premières nécessaires : sciure de bois, vieux chiffons, vieux papiers, paille, etc... L'invention (?) aurait été acquise par des financiers anglais.
Serait-ce une nouvelle fumierie ?

LES TROIS ROUES

PAR
P. MATHIEU

QUAND la discussion roule sur les trois-roues, on ne manque jamais d'entendre, même dans la bouche de conducteurs expérimentés, cette réflexion : « Ah ! avec un tel engin, j'aurais peur de me retourner. »

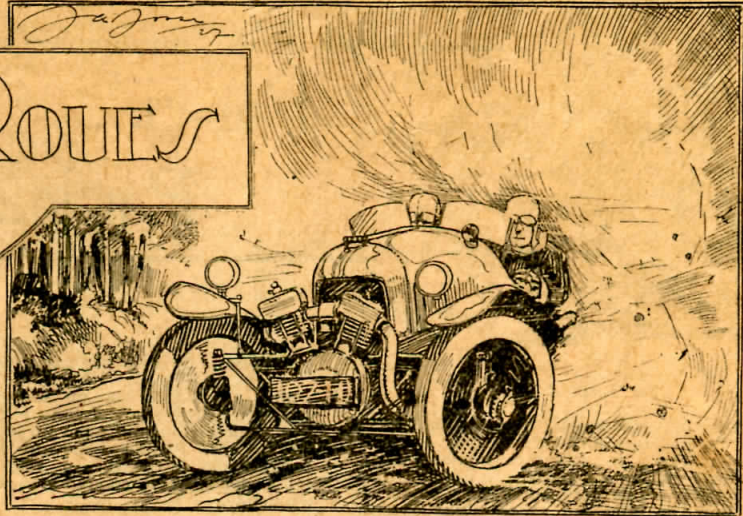
Pour que ces sceptiques s'aperçoivent de leur erreur, une courte expérience vaudra mieux qu'une foule d'arguments, et ils se rendront rapidement compte qu'un trois-roues est aussi sûr, et quelquefois plus sûr que le châssis classique à quatre roues.

Tout le monde sait que, sur une surface qui n'est pas plane, une table à trois pieds est toujours d'aplomb, mais que bien souvent une table à quatre pieds ne l'est pas. Le trois-roues ne dérape pas aussi facilement qu'on est tenté de le croire et tous ceux qui l'ont utilisé sur des milliers et des milliers de kilomètres; et qui, d'autre part, ont conduit des quatre-roues s'accordent à dire qu'il est plus stable que beaucoup de quatre roues. Et si l'on a déjà vu des trois-roues déraiper sur des lignes de trains ou sur des sols mouillés, cela n'a jamais empêché aux quatre-roues d'en faire autant.

Si le grand public pouvait reconnaître la fausseté de son opinion sur la stabilité du trois-roues, celui-ci jouirait rapidement d'une grande popularité.

Si un automobiliste, privé de sa vue, s'installait comme passager dans une telle voiture, il ne lui serait pas possible de dire, même après une longue randonnée, s'il a roulé dans un trois ou dans un quatre-roues.

On vire bien plus facilement avec un



trois-roues qu'avec un quatre-roues, et cela constitue un énorme avantage pour les amateurs de sport. Quant à la suspension, on ne peut pas faire de différence avec celle d'un autre cyclecar.

Les personnes qui n'ont aucune notion du centre de gravité, ou de la force centrifuge objecteront : « Oh ! comme c'est bas, cela doit faire une impression désagréable de conduire si près de terre ! »

Mais ce qu'on lui reproche là, c'est précisément un charme que son propriétaire apprécie énormément. En effet, grâce à sa position très basse, l'engin colle à la route d'une façon parfaite; il semble au conducteur qu'il y est accroché; il peut aborder rapidement les virages, en sortir sans bouger, et sur une mauvaise route son véhicule n'a pas de ces mouvements de tangage et de roulis, de ces soubresauts interminables qu'ont la plupart des quatre-roues.

Sous le rapport de la conduite, le trois-roues procure à son conducteur de véritables satisfactions; il possède une accélération remarquable qu'on ne trouve qu'avec des quatre roues de cylindrée bien supérieure. Et encore ! Les trois-roues munis de moteurs modernes poussés

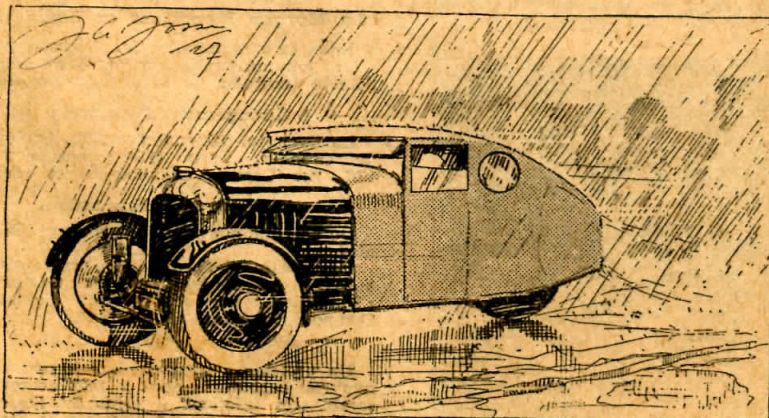
démarrrent comme de véritables flèches. Les trois roues ne grimpe pas les côtes, il les avale. Ces qualités expliquent le succès qu'il rencontre auprès des anciens motocyclistes habitués à des machines nerveuses, bonnes grimpeuses de côtes, et à l'accélération rapide. Combien de paris a-t-on vus d'engagés entre amateurs, les uns avec de minuscules trois roues, les autres avec de formidables voitures et gagnés par les premiers ! Amateurs de machines puissantes, ne regardez pas d'un air trop dédaigneux ce pauvre petit cyclecar, car c'est un rival redoutable, c'est une grenouille, qui, contrairement à celle de la fable, peut se faire aussi grosse que le bœuf !

Propriétaires de quatre-roues, pourquoi critiquez-vous les trois roues ? Ce sont des voitures plus simples que les vôtres, plus économiques et plus faciles à entretenir. On y est protégé contre tous les temps aussi bien que dans n'importe quelle voiture légère, et la plupart de temps l'espace entre le tablier et le siège permet de loger plus confortablement les jambes; un grenadier de la garde y serait tout à fait à son aise.

Veut-on voir des trois-roues dans les compétitions ? Que ce soit course de côtes, d'endurance, kilomètre lancé, circuit de régularité, etc., il est toujours là, et possède à son palmarès de nombreuses places d'honneur, médailles et coupes de toutes sortes.

Reste la question de l'esthétique. En somme qu'est-ce que l'esthétique ? C'est ce qui plaît à l'œil, mais telle chose qui ne lui plaît pas à telle époque, lui plaît à telle autre époque. C'est une simple question d'habitude. N'avons-nous pas été choqués par l'apparition de la roue pleine, du pneu ballon ?

Enfin, il est intéressant de noter que malgré la défiance de nombreuses personnes vis-à-vis du trois-roues, son propriétaire en est toujours très fier, et qu'il est très heureux de constater que les préjugés disparaissent en même temps que grandit chaque année l'enthousiasme en faveur de ce cyclecar.

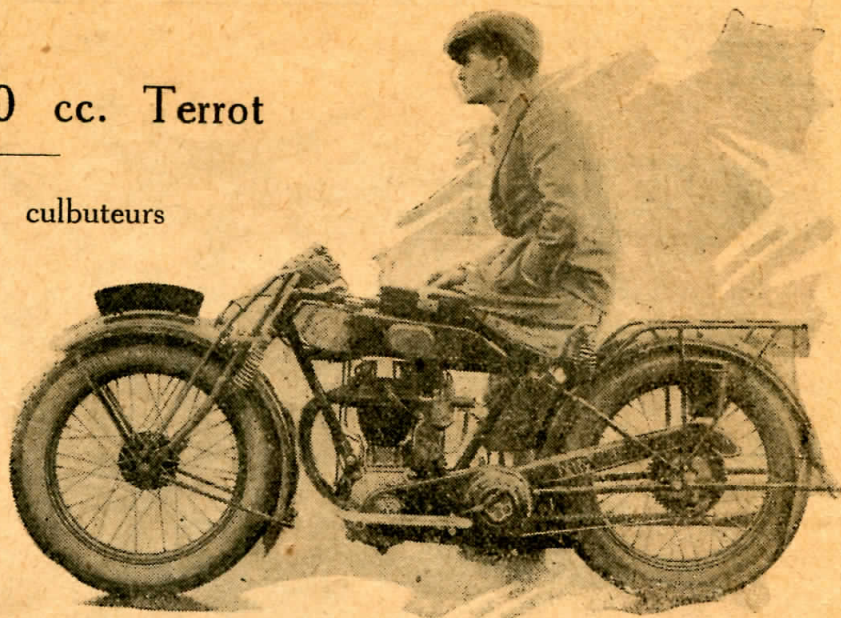


Il existe des trois roues en conduite intérieure fort confortables

NOS ESSAIS

Essai de la 350 cc. Terrot

Moteur Terrot à culbuteurs



Spécification de la 350 cmc. Terrot à culbuteurs sur pneus Confort.

Cadre : entièrement brasé, fabriqué par la Maison.

Moteur : Terrot soupapes en tête commandées par culbuteurs, culbuterie montée sur galets.

Course : 90 ; alésage : 70 ; cylindrée : 346 cc.

Boîte : Terrot à 3 rapports :

5.88 : 105 km.-h.

9.34 : 66 km.-h.

14.84 : 41 km.-h.

Magnéto : S. E. V. à avance variable.

Carburateur : Amac type Sporting.

Pneus : Dunlop 700 x 100, à jantes à base creuse.

Guidon : Toréador T. T. ajustable.

Selle : Terry.

Frein de direction, Sacoche à outils,

Porte-bagages, Bolle à Chambre de rechange.

Graisisseurs Técalémit.

Réservoirs : essence 10 litres, avec viseur d'huile encastré sur le côté.

Huile 2 lit. 500 comportant une pompe de secours commandée par un levier au guidon.

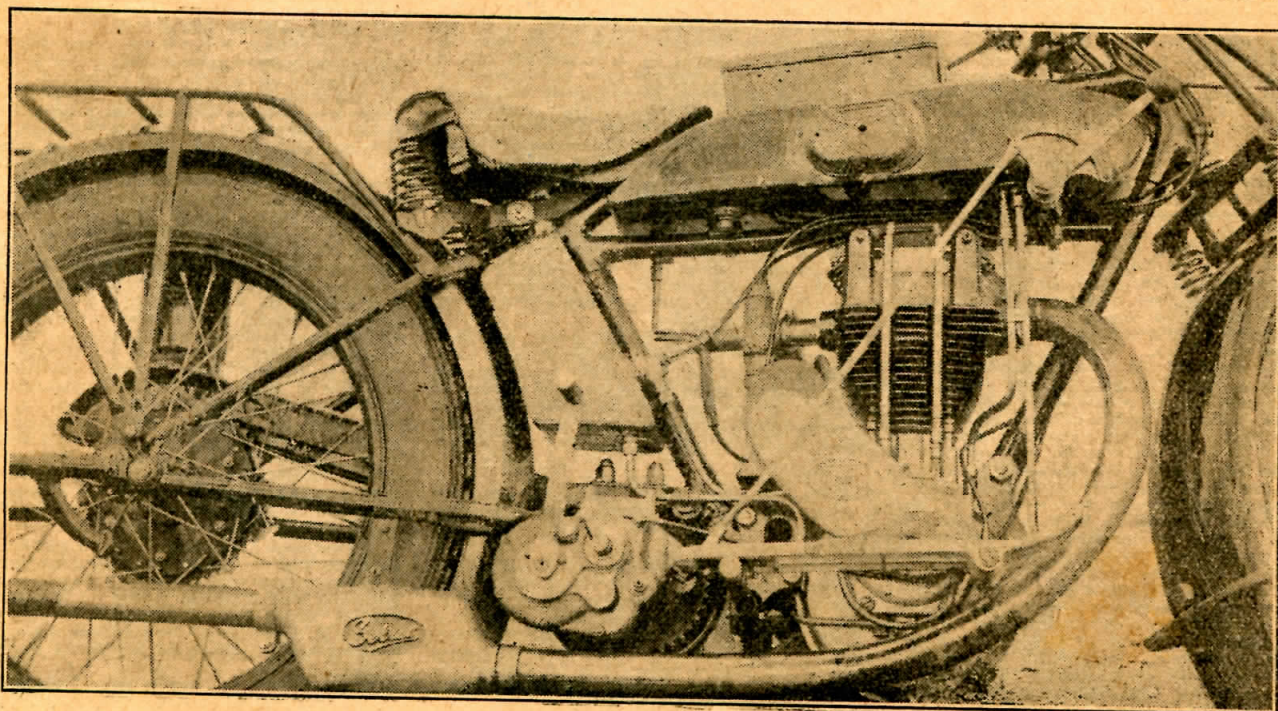
équipée de pneus Ballon et du dernier moteur de la firme dijonnaise.

La première chose à faire était de voir le moteur tourner au banc d'essai. Quelques escaliers, de longs ateliers remplis d'ouvriers attentifs et une porte qu'un « Défense d'entrer » impérieux, ne nous empêche pas de franchir, guidé par Belney, le sympathique contremaître de la mise au point. Le chef du banc d'essai me met tout de suite en face d'un 350 cmc. à culbuteurs, d'un aspect net et carré avec ses culbuteurs solides, montés sur galets et, avec la culasse ressemblant un peu au Blackburne, elle offre au spectateur un air de robustesse et de sérieux, que l'on ne rencontre pas toujours sur un moteur français, mais très souvent en Angleterre.

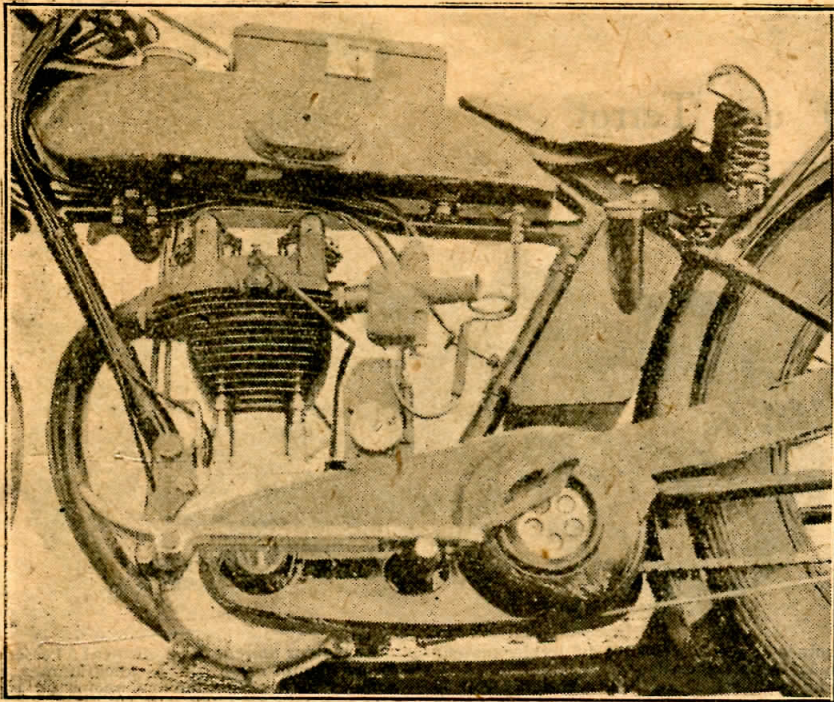
Le moteur marche naturellement à l'essence et sa compression de 5 kilogrammes ne donne aucun auto-allumage, même au plus fort régime ; sa vitesse d'utilisation est de 4.500 tours, à ce moment, elle développe 13 à 13 CV 1/2. Naturellement chaque moteur est essayé au frein dynamométrique Froude et ceux qui n'atteignent pas, ce qui est rare, leur puissance de 13 CV, sont immédiatement révisés et remis aux essais.

Le moteur à vide tourne à 5.600 tours sans aucun raté, la soupape d'échappement donne une sortie importante des gaz, et l'odeur caractéristique de l'huile « Kervoline » remplit plus fort qu'avant le banc des essais. On arrête le moteur, le carburateur est débranché et ensuite un autre moteur est prêt à subir les mêmes essais. Il faut dire

PENDANT la visite que je venais de faire aux Usines Terrot, j'ai pensé qu'il était intéressant de faire un essai de la nouvelle machine Sport, à culbuteurs



Cette machine a vraiment un air très " Sport " comme on peut le voir par cette photo (côté distribution).



Côté transmission. — On remarque l'aspect net du cylindre.

qu'avant de passer à l'épreuve définitive du banc, chaque moteur subit de longues heures de rodage à près de 500 tours.

Revenons à la longue file d'escaliers et d'ateliers ; nous descendons dans la large cour qui précède la salle des essais des machines terminées et prêtes à partir. La 350 cmc. que je choisis dans un lot de machines prêtes à être expédiées, est remplie d'huile et d'essence au moyen de distributeurs automatiques.

La machine est équipée de pneus Ballon 700x100 Dunlop, à jantes à base creuse. Une boîte Terrot, un carburateur Amac et une magnéto S. E. V. complètent son équipement mécanique. D'un fini impeccable et d'un aspect très séduisant, l'émail et les deux filets ou encadrent harmonieusement la marque « Terrot » qui flamboie sur le bord du réservoir.

Enfin, nous avons le plaisir de constater qu'une machine française serait digne de porter avec honneur, le nom d'A.J.S.-H.R.D. ou de quelques-unes des premières marques anglaises.

La machine n'ayant pas roulé depuis trois jours, un coup de kick-starter avec le décompresseur en action, ce qui permet une longue aspiration d'essence, pas d'avance, peu d'air et peu de gaz et le ron-ron régulier du moteur nous fait admirer la rapidité de mise en marche.

Accompagné de deux essayeurs de la Maison, dont l'un pilotant une machine un peu plus rapide, à pneus de 700x80 dont nous parlerons tout à l'heure, et l'autre la 350 cmc. à soupapes latérales, nous sortons de l'Usine et suivant la recommandation faite avant notre départ, nous passons en 3^e dès le 30 à l'heure atteint. C'est avec stupéfaction que nous admirons les merveilleuses reprises en Ville et les tournants pris à allure raisonnable, puis l'accélération subite qui nous permet d'être rapidement à plus de 58 à l'heure.

Les pavés dijonnais ne sont nullement émus par le gonflement des pneus Ballon et la selle Terry aidant, c'est une véritable suspension qui nous permet de n'être pas secoués du tout. Aussitôt les abords de la Ville franchie, nous passons à l'allure de 80 en serrant très légèrement l'amortisseur de direction.

Il faut dire avant tout, que la neige avait rendu humide la route du Val-Suzon, course de côte réputée, éloignée d'une

vingtaine de kilomètres de la Ville et qu'un soleil essayait de sécher. Tout de suite, nous nous apercevons que le frein avant mériterait d'être un peu plus serré, nous descendons et en deux tours de pouce, la manette entièrement réglée à la main, sans aucun outil, nous permet d'arriver à un serrage excessivement puissant.

La route défile, c'est avec plaisir qu'après chaque virage la manette des gaz fait bondir le moteur régulièrement et nous permet rapidement d'atteindre le 90 à l'heure ; nous descendons de machine et ensuite un essai sur le kilomètre nous donne dans un sens 106 et dans le sens opposé 103, la moyenne nous prouve que cette machine équipée de pneus Ballon peut largement dépasser le 100 à l'heure. Nous arrêtons le moteur, et descendons les 4 kilomètres du Val-Suzon au très léger bruissement presque imperceptible des roulements et des coups de freins à chaque virage dangereux.

Une montée de la côte avec cette machine, nous permet de faire les portions de ligne droite qui sont à 6 % en prise directe à 80 à l'heure, les tournants excessivement rapides en seconde à plus de 40 et le départ en première avec une accélération très forte, font de ces machines plus que des « Sports » et presque des « Course ».

Remontant le Val-Suzon, nous avons fait quelques essais de freinage et d'arrêt, mais non pas d'arrêt brutal qui fait ripper la roue arrière sur le sol et met la machine en travers sur la route mouillée, mais un arrêt très normal exécuté sans mettre les pieds à terre : à 25 à l'heure, l'arrêt s'effectue en 4 mètres à 35 — — — 9 — — — à 60 — — — 24 — — —

Un essai brutal à 60 à l'heure nous permet de nous arrêter en 25 mètres, mais la machine se met très légèrement en travers de la route.

L'épreuve de ralenti que nous avons faite ensuite, fut une épreuve sérieuse et non pas de ces essais avec de temps en temps un petit coup de débrayage permettant de ralentir tout à fait et un coup de frein arrêtant presque la machine. Ces essais furent accomplis sans toucher à aucune manette et en laissant les gaz à leur position primitive, le moteur naturellement marche à une allure normale, sans aucun cliquetis et sans aucun raté.

En 3^e les 100 m. sont effectués en 18^{''}3/5 soit 19 km. à l'heure.

En 2^e les 100 m. sont effectués en 29^{''}3/5 soit 12 km. à l'heure.

En 1^e les 100 m. sont effectués en 47^{''}3/5 soit 7 km. à l'heure.

Ce qui prouve nettement que la machine rapide sur la route peut être d'une conduite très facile en ville. En fin de l'essai, à 20 à l'heure en troisième, la machine est passée à la vitesse de 85 au bout de 108 mètres sans utilisation de la deuxième.

Pour essayer l'accélération, un honnête départ arrêté sur 100 mètres nous donne 7^{''} soit 51 km. 428. Pour une machine à pneus Ballon, arriver à 50 à l'heure de moyenne sur 100 mètres, passer la ligne d'arrivée à 80 à l'heure, c'est vraiment un superbe résultat.

A ce moment le retour s'effectue à allure très rapide malgré la nuit tombante. La grosse section des pneus Ballon, les coups de freins répétés, les flaques d'eau glissantes ne nous empêchent pas de garder une assez grande vitesse ; c'est l'occasion d'admirer la maniabilité et la tenue de route excellente de la machine.

Une pompe à main, fixée au guidon, un peu loin, à notre gré et à notre main, permet, le cas échéant, de donner un afflux de lubrification au moteur. Voulant nous rendre compte de l'efficacité et de la rapidité de son action, nous donnons un sérieux coup de pompe, le moteur tournant à l'allure de 2.000 tours environ. Au bout de 20 secondes, le très léger nuage de fumée prend de l'ampleur, un deuxième coup de pompe le fait grossir, et au troisième, un épais nuage enveloppe toute la machine. A ce moment, la bougie donne quelques signes de défaillance. Après quelques crachotements de mauvais augure, elle n'allume plus, le moteur excessivement engorgé d'huile. Un changement de bougie après avoir admiré la sûreté de fermeture de la boîte, grâce à une serrure à clé (guerre aux voleurs) et nous voilà repartis jusqu'à l'Usine.

La consommation sur les 100 kilomètres comprenant les accélérations, les essais de vitesse, les reprises et les freinages, fut de 3 litres 800, ce qui prouve bien que pour un touriste soucieux de l'économie, on peut facilement effectuer le même parcours avec un peu plus de 3 litres pour les mêmes 100 kilomètres. La consommation d'huile fut de 240 grammes pour la même distance. Les larges garde-boue nous ayant protégés malgré les flaques d'eau nombreuses, la machine paraît quand même avec sa couverture de poussière une grande routière, comme l'on peut s'en rendre compte sur les photographies qui accompagnent cet article.

Il nous reste à dire, comme grand défaut que les manettes de gaz et d'air n'étaient pas à portée de notre main. Il est évident qu'avec un bon tournevis et 30 secondes, on peut les poser à la distance qui vous est propre. Les repose-pieds réglables, ainsi que le guidon, la selle qui, elle peut être descendue à un point très rapproché du sol, permet à chaque individu d'approprier exactement la machine à sa grandeur et à son assise sur la motocyclette.

La machine à pneus de 700x80, marchant à un taux de compression de 6 kilos au mélange, 50 % benzol, 50 % essence, donne dans un sens 119 kilomètres à l'heure et dans l'autre 122 kilomètres. Cette machine d'expérience avec, naturellement, le nouveau moteur Terrot, donne des accélérations encore plus rapides que sa sœur, équipée de pneus Ballon. Son ralenti est presque le même et en ferait une machine praticable en ville et rapide pour les amateurs de courses et d'épreuve de vitesse.

Il nous est agréable enfin de pouvoir prouver qu'une Maison française a su allier à des directives très anglaises le bon goût et les innovations de notre pays. La machine que je viens d'essayer peut parfaitement supporter la comparaison avec n'importe quelle première marque du monde.

Il nous reste à dire tout le plaisir que nous avons eu à le constater et souhaiter que dans l'avenir de pareilles maisons puissent nous faire apprécier toute la valeur de leur production et de leurs réalisations. Et merci aussi à M. Palais, chef des essais et à Garot le sympathique pilote de nombreux Paris-Nice.

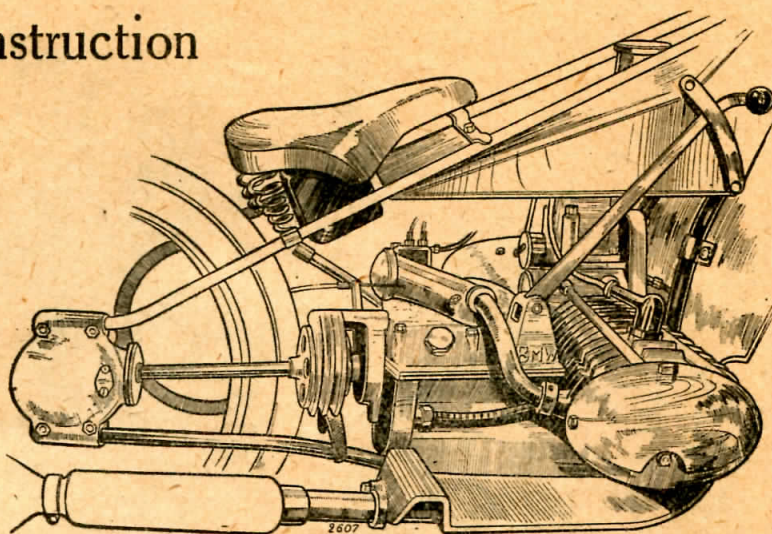
Je n'insisterai pas sur le large accueil de M. Alfred Vurpillot et de son fils, le directeur technique. Je leur exprimerai ici ma gratitude.

FRED S. LIPMAN.

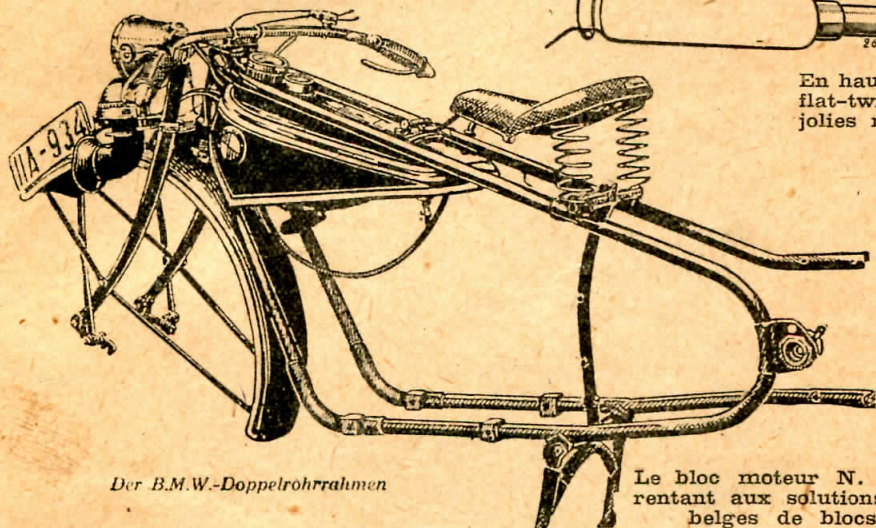
Le progrès de la construction allemande

Il n'est pas sans intérêt croyons-nous, de jeter un coup d'œil sur ce que font nos voisins, aussi l'article ci-dessous de notre collaborateur H-P. Borestroke vient-il à son heure. Nous sommes persuadés que tous nos lecteurs sans exception, liront les lignes qui suivent.

Le dernier Salon a démontré les progrès réalisés par les constructeurs français et c'est une constatation réconfortante, mais malgré tout il ne faut pas que nous nous endormions sur nos lauriers, car on travaille dur autour



En haut et à gauche, deux aspects du moteur flat-twin et du cadre B. M. W., une des plus jolies machines d'outre-Rhin dont la transmission se fait par cardan



Der B.M.W.-Doppelrohrrahmen

de nous, non seulement en Angleterre, mais encore en Belgique, en Italie et en Allemagne. Pendant longtemps les productions allemandes avaient quelque chose de grossier et d'inesthétique, on aurait dit que chacun s'efforçait de créer quelque chose d'étrange. Puis, peu à peu, les machines se sont améliorées aussi bien du côté mécanique que de celui de l'aspect. Le nombre des motocyclettes en circulation s'est accru de manière fantastique et il s'élèvera avant qu'il soit longtemps à près de 300.000 machines. En admettant même que les exportations restent faibles, le marché local est suffisant pour faire prospérer l'industrie motocycliste. Il y a en un nombre important de machines anglaises importées, mais on peut prévoir que ces importations iront en déclinant, car les motocyclistes allemands peuvent dès à présent trouver chez eux tout ce dont ils ont besoin, depuis la moto populaire de faible cylindrée jusqu'à la moto de sport. Il y a encore à la vérité beaucoup de machines qui sont montées avec des moteurs et des pièces anglaises, mais il y a maintenant des moteurs et des boîtes de vitesses allemands et nous croyons que de ce côté aussi les importations sont appelées à fléchir. Il n'y a guère actuellement qu'une

douzaine de marques qui construisent complètement leurs machines, mais cela leur permettra de les sortir en grandes séries, à un prix avantageux.

L'industrie motocycliste allemande a connu des temps difficiles et beaucoup de petites marques ont sombré dans la tourmente, mais depuis l'équilibre économique s'est rétabli et les maisons qui ont pu doubler le cap vont sans aucun doute connaître une ère de prospérité.

Le bloc moteur N. S. U. s'apparentant aux solutions françaises et belges de blocs moteurs.

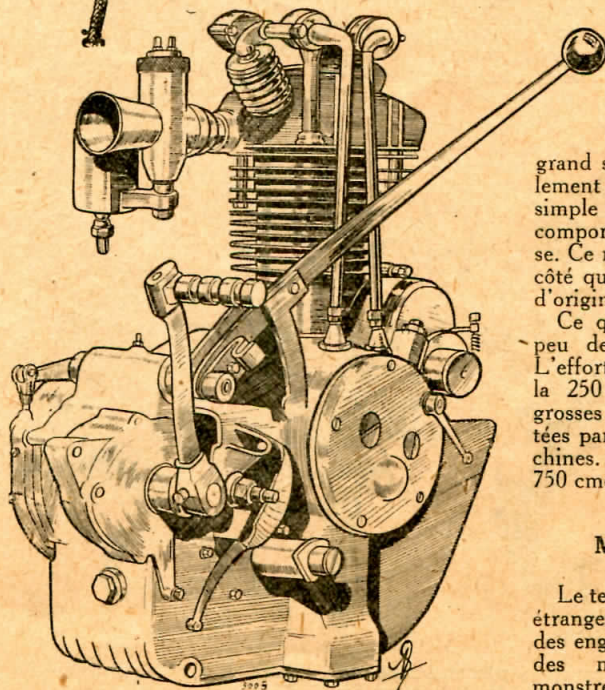
Les types en faveur

Il y a tout d'abord, les bicyclettes à moteur d'une cylindrée inférieure à 125 cmc. Elles sont exonérées d'impôt, leur prix est très réduit et elles connaissent un grand succès. Elles sont naturellement d'une construction très simple et la plupart du temps ne comportent pas de boîte de vitesse. Ce n'est pas en général de ce côté qu'il faut chercher beaucoup d'originalité.

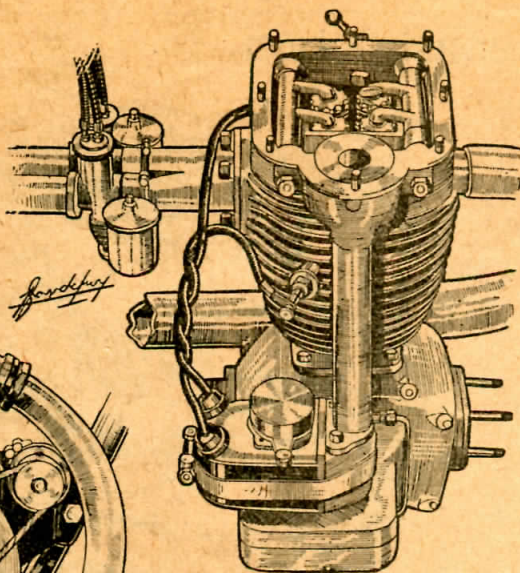
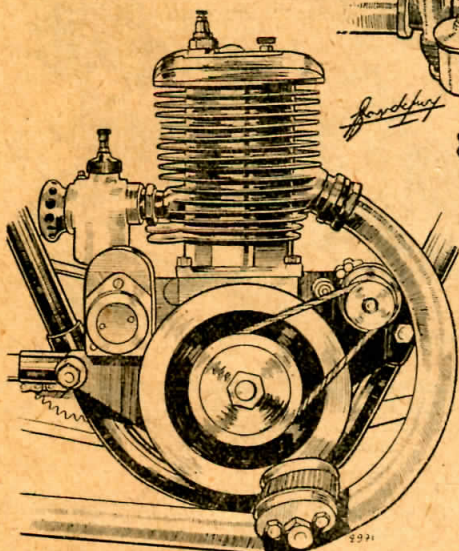
Ce qui frappe ensuite, c'est le peu de succès de la 350 cmc. L'effort allemand porte surtout sur la 250 cmc. et la 500 cmc. Les grosses cylindrées sont représentées par un petit nombre de machines. Il y a une 600 cmc., deux 750 cmc. et une 1.000 cmc.

Moins d'originalité

Le temps n'est plus des machines étranges qui faisaient penser à des engins de guerre plutôt qu'à des motocyclettes. Tous ces monstres n'ont connu qu'une



A gauche : le fameux moteur K qui a fait l'objet d'une étude détaillée dans *Moto-Revue*. A droite : le moteur Puch 2 temps.



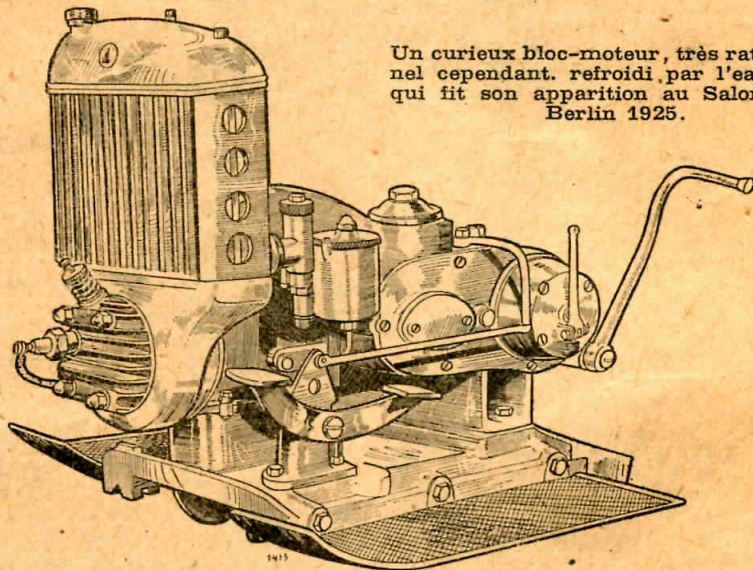
fort jolies machines, bien campées donnant une impression d'équilibre et de robustesse.

Ce n'est pas dire que l'originalité ait disparu, si certaines marques ont imité servilement certaines motos anglaises ou américaines, d'autres au contraire ont construit des machines d'une incontestable originalité, mais d'une originalité de bon aloi qui ne se comptait pas dans l'étrange. Une moto comme la 500 cmc. B. M. W. vaut la peine d'être étudiée de près avec son flat twin dispose transversalement, son bloc moteur, sa transmission par cardan, son frein sur la transmission.

Le deux temps est très travaillé en Allemagne, et non seulement dans les faibles cylindrées. D. K. W. dont le 175 à refroidissement par ventilateur est bien connu chez nous, construit maintenant un deux cylindres accolés à manivelles à 180°, comme chez nous le Harisard, et en Angleterre, le Scott et le Villiers-Barnet. Ce moteur est un 500 x cmc. 60 mm. x 68 mm. Il développe 15 CV

existence éphémère, et certainement pas le succès. Les solutions adoptées sont, la plupart du temps conventionnelles et on adopte, comme dans tous les autres pays ce que l'expérience a montré le meilleur. Ce qu'on a surtout fait, c'est un sérieux travail de mise au point. Celui-ci n'apparaît que dans les performances réalisées par les machines et non pas dans leur aspect extérieur. Les motos allemandes ont fait très bonne figure dans les épreuves où elles ont pu s'aligner. Il y a aussi une grande amélioration dans le fini et la présentation. Les lignes sont devenues plus harmonieuses et un bon nombre de motos allemandes sont maintenant de

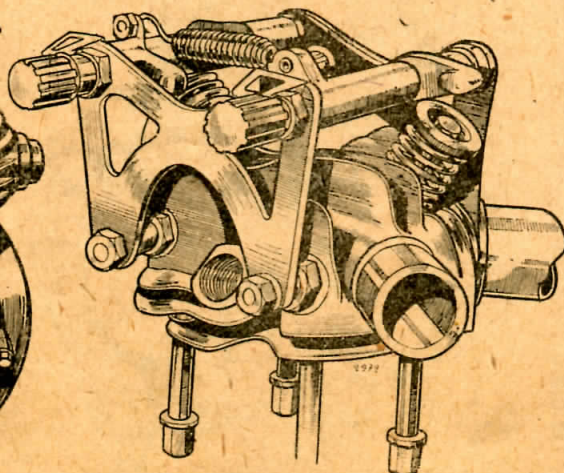
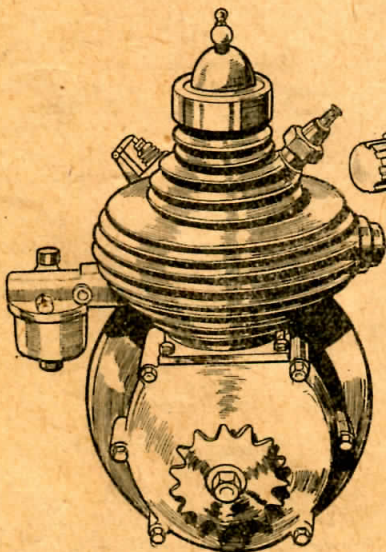
Un curieux bloc-moteur, très rationnel cependant, refroidi par l'eau et qui fit son apparition au Salon de Berlin 1925.



à 5.000 tours. Pour cette nouvelle machine la boîte de vitesse est séparée. Le mode de graissage est ingénieux. Il n'est pas sans analogie avec celui des nouveaux Villiers. Pendant que le piston remonte et provoque une aspiration dans le carter une ouverture dans l'axe du vilebrequin vient en regard de l'arrivée d'huile. Celle-ci est aspirée et par un canal pratiqué dans le vilebrequin arrive à la tête de bielle.

Quelques belles machines

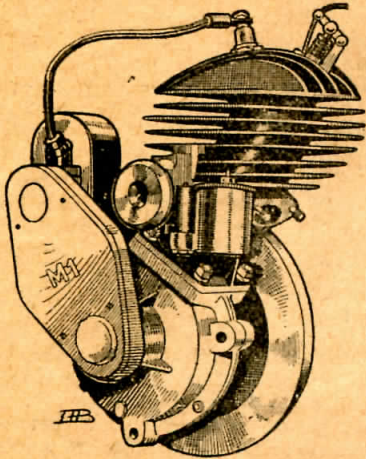
C'est la nouvelle N. S. U. 250 cmc de sport. Elle possède un bloc moteur. Les soupapes en tête sont commandées par culbuteurs. Le cylindre est en acier. Le cadre est à double berceau, très bas. Fourche élastique à amortisseurs, freins segments



Un minuscule 2 temps à piston étagé : le Schliha. A droite : supports de culbuteur du N. S. U.

se conforment à la pratique courante. La vitesse est d'environ 100 à l'heure. N. S. U. fabrique aussi une 500 à soupapes latérales, mais dont les autres détails rappellent la 350.

La Victoria qui a un moteur flat twin de 596 cmc. de cylindre rappelle étrangement la Coventry Victor, elle est de



Un deux-temps dont la profondeur d'ailettes est impressionnante.

lignes agréables. La Mabeco semble une sœur de l'Indian Scout.

Nous signalons plus haut le moteur de la D. K. W. La moto qu'il anime est très bien venue. Elle est montée sur ballons.

La Néander est équipée d'un moteur Villiers, mais le cadre ne laisse pas d'être

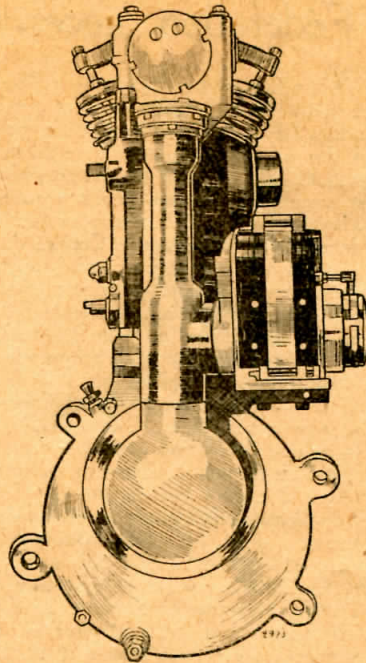
De quoi se mêle-t-il ?

C'est une des compétences de la presse... surtout de celle à copier, de la publicité ! de la technique automobile et motocycliste ! (N'est-il pas, ô miracle, le Secrétaire d'un groupement in-istriel ?). A ce titre, il a réussi à se faufiler et à rester dans les rangs des délégués de l'A. C. F. désignés pour faire partie du Comité de l'U. M. F. Il a les clubs motocyclistes en horreur (ceux-ci d'ailleurs lui rendent cette horreur avec usure), et ne recherche que l'occasion de leur être désagréable ; d'abord pour sa satisfaction personnelle, ensuite pour bien manifester ses sentiments de courtisan vis-à-vis des pontifes de la Place de la Concorde. En voici un exemple : Au cours de la dernière réunion de Comité de l'U. M. F., le président présenta une proposition tendant à augmenter de façon exagérée, la cotisation annuelle des clubs affiliés :

Avec beaucoup de logique, plusieurs délégués de ces clubs protestèrent contre le principe de cette augmentation puisque la situation de la fédération est excellente au point de vue financier. Ils ajoutèrent qu'ils ne pouvaient, en tout cas, discuter utilement cette question avant d'en avoir référé aux clubs dont ils sont les mandataires.

A ce moment, le ridicule-journaliste-publiciteux-technique-pontife et courtisan en question demanda la parole : « M. le Président, j'estime qu'il y a la plus grande urgence à ce que cette question soit discutée sans délai et que sa solution soit obtenue par un vote immédiat ».

En général, chaque fois que ce champion de l'A. E. F. prend la parole dans les milieux automobiles et motocyclistes, il obtient un très joli succès au point de vue gaîté et si le ridicule trait encore dans notre douce France, il y a longtemps qu'il serait mort. Cette fois il se fit très sérieusement « incen-



Le 500 cmc. à distribution par arbre à cames en tête et refroidissement par eau Arco.

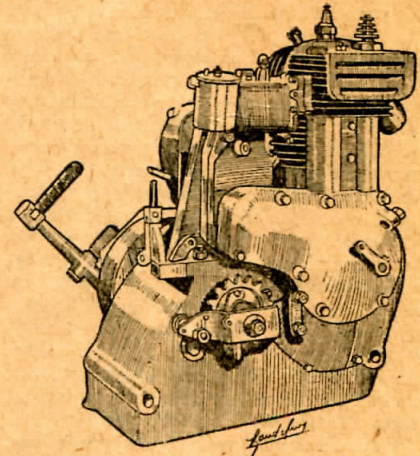
très intéressant. Il est construit d'une série de poutres en duralumin. La poutre principale va du tube de direction au moyeu arrière. Sur cette poutre qui est double vient se loger le réservoir d'essence

dier par plusieurs délégués des clubs. L'un, entra'autres lui demanda qu'elle organisation il représentait dans le Comité et quel bénéfice il pouvait tirer de cet acharnement contre des clubs qui luttent péniblement pour tâcher de développer le sport et l'industrie motocyclistes : Bien entendu, notre homme ne sut quoi répondre et dut se rasseoir. Bien entendu, la discussion ne continua pas plus avant et sans qu'il y ait eu besoin de recourir au vote, la proposition en question fut enterrée comme elle le méritait : sans fleurs, ni couronnes.

Les clubs motocyclistes qui l'ont, une fois de plus, échappée belle, devront se souvenir

en aluminium. C'est sur elle également que prennent leur point d'appui les poutres qui supportent le moteur, la boîte et constituer la fourche arrière. La fourche est oscillante.

Il faut avoir le courage de regarder la situation en face et de ne pas sous-estimer ces adversaires. La concurrence



Le bloc-moteur D-Rad, une des plus belles et robustes constructions allemandes très appréciée Outre-Rhin

allemande peut, au moment où cesse leur exclusion devenir redoutable. Cela serait assurément moins grave pour nous que pour les Anglais, mais nous aurions tort, cependant, de ne pas prendre nos précautions.

de ce petit monsieur pour le cas où il viendrait leur faire ses offres de service pour organiser leurs épreuves ou pour leur offrir le patronage des journaux auxquels il collabore. Soit comme simple rédacteur, soit comme rédacteur en chef (un titre qu'il affectionne particulièrement et après lequel il court d'une façon tout à fait drôle).

Qu'attendent donc les directeurs d'établissements comme Médrano ou le Cirque de Paris pour engager ce citoyen qui serait particulièrement brillant dans le rôle « d'Auguste ».

PAN-PAN.

Savez-vous que...

Le Salon de Barcelone

La 5^e Exposition internationale, organisée par les Chambres de l'Automobile de Barcelone, aura lieu au Palais du Parc de Montjuich du 27 avril au 8 mai. Elle concerne les voitures carrossées, les châssis, les véhicules industriels et de transport en commun, les motocycles, les cycles, les canots, les tracteurs, l'aviation, les moteurs industriels.

Le Comité d'organisation est présidé par Mathen Ferrer, Secrétaire : 41, Rambla de Catalunya, Barcelone.

La question des pare-chocs

M. Emile Massard vient, par une question écrite au Préfet de Police, d'attirer son attention sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que les pare-chocs fussent placés en principe à une même hauteur ; il lui demande s'il ne pourrait pas prescrire cette mesure, ou tout au moins la recommander aux constructeurs dans l'intérêt général de la circulation.

Routes

Le gouvernement japonais a préparé un projet aux termes duquel un dixième des routes du pays (c'est-à-dire 8.000 kilomètres environ) serait aménagé pour les automobiles.

Les travaux seront répartis sur dix années à partir de 1927 et coûteront 160 millions de yens. Pour les années immédiatement à venir, une grande extension sera donnée au service des autobus dans les villes.

Les passages à niveau

Malgré la fameuse Commission chargée de prendre toutes mesures utiles, les passages à niveau continuent à faire des victimes.

C'est ainsi que, dernièrement, l'automobile de M. Buysens, de Roubaix, a été prise en écharpe par un train, au passage à niveau de Lumbres. La voiture a été broyée. M. Buysens a été tué sur le coup.

Une enquête est naturellement ouverte. Combien faudra-t-il encore d'enquêtes succédant à autant de morts, pour qu'on s'aperçoive que les passages à niveau devraient être supprimés ?

La Fédération nécessaire

Il y a quelques années lorsque l'Automobile Club de France a senti que son autorité était en péril et que les différents clubs régionaux se refusaient à accepter une autorité sans contrôle, il a su prendre une décision fort sage et faire de ceux qui allaient peut-être devenir ses adversaires, des alliés. Il a constitué la Fédération Nationale des Clubs Régionaux. Cette création était aussi utile pour l'A. C. F. que pour les Clubs de province. L'A. C. F. cessait ainsi d'être un groupement au pouvoir théoriquement absolu, dictatorial, mais au fond très fragile, puisqu'il eut suffi d'un peu d'entente entre les clubs de province pour le renverser. On serait rapidement arrivé à un état d'anarchie analogue à celui qui, pendant tant d'années, a régné en Amérique. C'était là un danger aussi grave pour le sport automobile que pour l'A. C. F. lui-même. Les clubs de province y gagnaient, eux aussi. Ils risquaient de voir apparaître dans leur zone d'influence des groupements dissidents qui eussent rendu leur existence précaire. Reconnus officiellement, formant, grâce à leur union sous une autorité librement acceptée un bloc solide, ils acquerraient une force que même les plus puissants d'entre eux n'auraient pu posséder s'ils étaient restés isolés. Et pour l'automobilisme cette union ne pouvait avoir que les effets les plus heureux.

La Fédération est un organisme puissant avec lequel les Pouvoirs publics ont à compter. Le nombre fait toujours la force. Que des critiques puissent être faites à l'égard de l'A. C. F. et de la Fédération, c'est possible. Certains clubs trouvent sans doute que l'A. C. F. a trop tendance à régenter, à ne considérer le Comité de la Fédération que comme un comité consultatif, à manœuvrer pour conserver au sein de la Fédération un pouvoir absolu. Mais du moins le principe de cette institution est bon, et par des retouches progressives, des concessions réciproques, il devient possible d'arriver à un statut satisfaisant.

Mais pourquoi l'A. C. F. dont l'U. M. F. n'est qu'une émanation entend-il conserver vis-à-vis du motocyclisme une autorité absolue? Pourquoi faut-il que les clubs motocyclistes aient à accepter un pouvoir tyrannique dont les clubs automobiles ont pu, en apparence au moins s'affranchir? Qu'il faille une autorité, qu'il faille de l'ordre, personne ne le niera, mais du moins faut-il que cette discipline soit librement acceptée. Le motocyclisme n'a nullement à faire figure de parent pauvre. Que seraient certaines épreuves automobiles locales si elles n'étaient animées par la participation des concurrents motocyclistes. Dans beaucoup de cas même le club motocycliste vient apporter au club automobile sa collaboration et constitue

en réalité la commission sportive du club automobile. C'est une très heureuse chose que cette entente, et il faut travailler à développer cet état d'esprit. Cela est-il possible si des conditions si différentes sont faites aux clubs automobiles et aux clubs motocyclistes, alors que les uns et les autres dépendent en réalité d'un pouvoir unique. L'on peut sinon faire adopter du moins présenter ses vœux, l'autre doit obéir comme un soldat à un caporal et filer doux. Il faut avouer qu'une telle situation est impossible. Discipline ne veut pas dire servage et on comprend que certains clubs motocyclistes et non des moindres s'efforcent de secouer le joug. Il est donc étrange que l'U. M. F. n'essaie pas, à l'égard des clubs motocyclistes, la solution qui a si bien réussi à l'A. C. F., vis-à-vis des clubs automobiles et qui lui a donné suffisamment de force pour résister à une rude attaque. Il y a bien d'autres difficultés, zones d'influence, chronométrage, etc. Mais elles pourraient, sans doute, être tranchées si les clubs motocyclistes avaient la possibilité de se faire entendre de l'U. M. F. Si celle-ci persiste à faire la sourde oreille, non seulement ces questions ne seront pas liquidées, mais les clubs finiront par se rirer des foudres de l'U. M. F. qui perdra toute autorité et ne sera plus qu'un nom.

La taxe sur les Automobiles

Où l'on voit la régie proclamer que les taxes municipales risquent d'être prohibitives

L'Automobile Club de l'Ouest nous communique la note suivante :

Une loi du 13 août 1926 a autorisé les communes à instituer des taxes municipales sur les automobiles : un certain nombre de municipalités y ont d'ailleurs déjà recouru. La loi du 13 août précise que les taxes municipales ne doivent pas dépasser 17 % des impôts de circulation payés à l'Etat.

Etant donné le taux élevé des droits de circulation, le 17 % supplémentaire constitue une très lourde charge qui, s'ajoutant à la taxe des prestations, là où elle est encore en vigueur, et à d'éventuelles taxes départementales, menace d'entraver le développement de la circulation automobile. L'Automobile-Club de l'Ouest n'a d'ailleurs pas manqué de faire valoir ce point de vue auprès des municipalités des grandes villes et il a réussi, sinon toujours à éviter une imposition nouvelle, au moins parfois à éviter une taxe maximum.

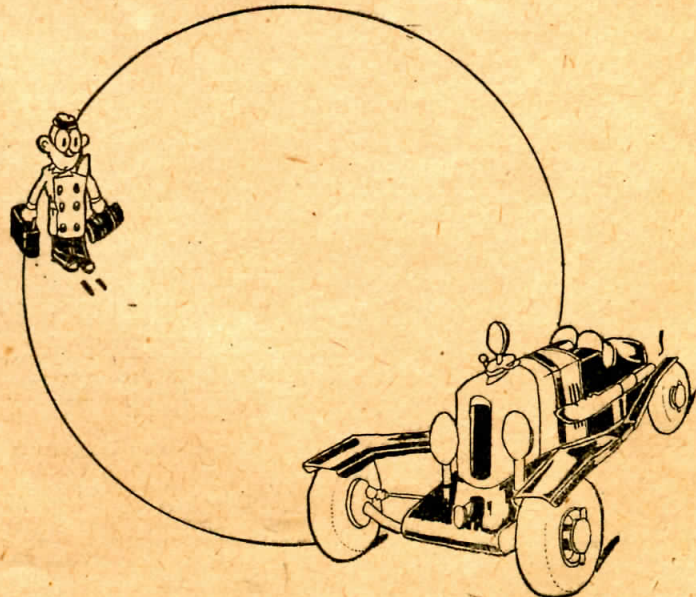
L'opportunité de son action vient d'être confirmée par la Direction Générale des Contributions Indirectes elle-même qui vient d'adresser aux directions départementales les recommandations que voici :

Etant donné l'importance des charges déjà supportées par les automobiles, MM. les Directeurs devront s'attacher à faire comprendre aux municipalités que toute exagération des taxes municipales risquerait de restreindre l'usage de ce mode de locomotion et par suite irait directement à l'encontre des intérêts des communes désirant demander à l'automobile une participation aux charges locales. Dans cet esprit, MM. les Directeurs s'efforceront par leurs avis, d'obtenir que la taxe locale ne dépasse pas 10 % de l'impôt général.

Les automobilistes et leurs représentants qualifiés ne peuvent que souscrire pleinement aux judicieux avis formulés par l'Admi-

nistration des Contributions Indirectes ; et nous ne pouvons omettre de souligner un accord si parfait et si rare.

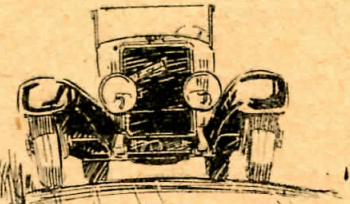
Un moteur respire autant qu'un grand nombre de personnes... l'hygiène en pâtit.



Zut ! moi qui étais venu ici pour respirer l'air pur !

APPRENDRE A CONDUIRE

Sketch en deux actes
par Georges Lionel



Personnages. — ELLE. Si jeune encore ! et si jolie ! LUI. Moins jeune et beaucoup moins joli, bien sûr, mais pas encore vieux tout de même, oh ! non ! pas du tout. L'AUTO.

ELLE. Une honnête petite femme, mon cher ! LUI. Lui aussi (je veux dire un petit honnête homme). L'AUTO. Une... une Vista-Bougy par exemple (cette réclame n'est pas payée).

ACTE I.

La porte d'un garage (ouverte). Au premier plan le radiateur et les phares d'une Vista-Bougy. Plus loin, pénombre. Bidons d'essence et de Divine-Oil.

ELLE. — Alors, bien vrai, vous voulez ?

LUI. — Je suis trop heureux, je vous assure...

ELLE. — Vous me donnerez une bonne petite leçon. là...

LUI. — Je vous en prie. Je suis charmé...

L'AUTO. — Zut ! Je vais encore changer de maître ! Ah ! non, il y a de quoi démissionner — ou se faire vendre à un vieux médecin podagre.

LUI (un peu inquiet tout de même). — Vous savez déjà conduire un peu ?

ELLE. — Oui. C'est-à-dire non. Si... Voilà... Je tiens quelquefois le volant, mais mon mari pédale.

LUI (sidéré). — Il pédale, votre mari ?

ELLE. — Mais oui. Il appuie sur ces petits machins.

LUI. — Ah ! (A part). Ça doit être curieux. Enfin !... (Conciliant). Il est bien gentil, votre mari ?

ELLE (sans enthousiasme). — Oui... oui...

LUI (à l'auto). — Dis donc, Joséphine, tu tâcheras d'être à la hauteur des circonstances, pas vrai ?

L'AUTO. — Voire. D'abord je n'aime pas qu'on m'appelle Joséphine. C'est idiot d'appeler son auto Joséphine. Et puis je n'aime pas être menée par des navets. Fais donc plutôt mon plein d'essence, eh ! ballot !

ELLE. — Expliquez-moi un peu. Voulez-vous ? Mon mari ne m'explique jamais.

LUI. — Il n'est pas gentil votre mari ?

ELLE. — Non. Oh ! si...

LUI. — C'est dépendant si simple !

ELLE. — N'est-ce pas ?

LUI. — Bien sûr. (Présentant). Voici l'accélérateur, la montre, le frein, le klaxon, l'autre frein, le débrayage, l'indi-

cateur de vitesse, le balais et l'allumage.

ELLE. — Mon Dieu ! C'est effrayant. Et alors, pour faire marcher tout ça ?

LUI. — Voici. Vous appuyez à gauche et vous n'appuyez pas à droite. Et puis, vous appuyez à droite, et vous n'appuyez pas à gauche. Et ça part. C'est comme je vous le dis.

L'AUTO (sans respect) — T'en as un talent descriptif, ô mon maître. C'est rien d'le dire. C'est tout de l'entendre.

ELLE (soulevant le capot et montrant quelque chose du bout de son gant). — Qu'est-ce que c'est que ça ?

LA MAGNÉTO (indignée). — Pochetée, va !

LA DYNAMO. — Quand c'est sorti des chiffons, ces êtres-là, ça ne sait plus rien, ma pauvre vieille !

LUI (répondant). — C'est la magnéto.

ELLE. — A quoi ça sert-il ?

LUI. — Ça allume.

ELLE. — Ça allume quoi ?

LUI. — Je ne sais pas au juste. Ça allume. C'est comme ça qu'on dit.

LA MAGNÉTO (à la dynamo) — Tu sais :

elle m'a touché. J'ai senti la caresse. Elle a un point d'huile sur son gant.

LA DYNAMO. — Je ne vois rien.

LA MAGNÉTO. — Si, si. (Un temps) Je commence à l'aimer.

LA DYNAMO. — T'es donc bête comme un homme ?

LUI (un peu impatient) — Partons-nous ?

ELLE (enchantée). — Mais oui... mais oui...

L'AUTO (plaintive). — Fais donc mon plein d'essence, par Saint-Citroën !

LUI. — Que dites-vous ?

ELLE (étonnée). — Moi ? Rien... Rien...

Un temps. ELLE s'installe. ELLE ouvre son sac, se mire, tapote ses petits cheveux sur les tempes et se poudre le bout du nez. LUI met en marche.

ELLE. — Dites ?

LUI. — Je vous en prie.

ELLE. — Que diriez-vous, pour conduire, d'une robe fleur-de-pêcher ?

LUI. — Ça serait bien.

ELLE. — Ça serait même très bien.

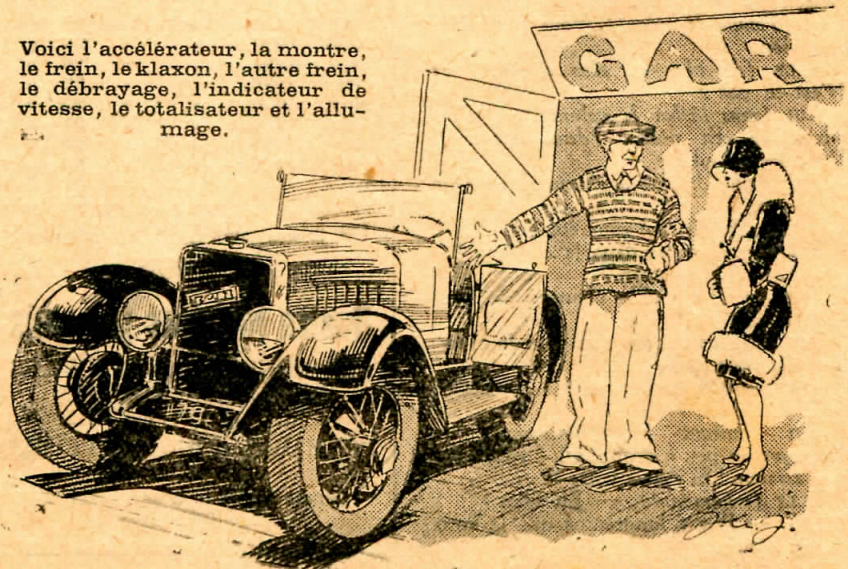
LUI. — Je le pensais.

ELLE. — Il n'y a pas. Il faudra que mon mari m'achète une robe fleur-de-pêcher.

LUI (à qui cela ne coûtera pas cher). — Cela ne fait pas le moindre doute.

ELLE. — Songez que maintenant les pauvres femmes que nous sommes s'habillent avec rien.

Voici l'accélérateur, la montre, le frein, le klaxon, l'autre frein, le débrayage, l'indicateur de vitesse, le totalisateur et l'allumage.



LUI (*conciliant*). — C'est vrai.
L'AUTO. — Dites-donc, là-haut, quand vous aurez fini vos conciliabules ?

ELLE (*enchaînant*). — Et je suis sûre que mon mari me la refusera encore.

LUI. — Il n'est pas gentil, votre mari.

ELLE (*très franchement*). — Non.

Un autre temps. ELLE tire sur ses gants. IL la regarde.

LUI (*à part*). — Qu'il fait bon vivre ! Le ciel est bleu. Les feuilles sont vertes. La route est blanche. Et la femme est si jolie !

L'AUTO. — En vérité, son parfum vient jusque là !

LE CARBURATEUR. — Son parfum ? Il est épouvantable.

L'AUTO (*au carburateur*). — Oh ! toi ! Pour ce que tu t'y connais !

LE CARBURATEUR. — De quoi ? Moi qui m'inonde d'essence précieuse ?

LUI. — Allons-y. Appuyez là.

ELLE appuie. Rien ne bouge.

LUI (*médusé*). — Ah ! Qu'est-ce qu'il y a donc ?

ELLE. — J'ai cependant bien appuyé là.
LUI. — Là ? Ah ! ce n'est pas là qu'il fallait appuyer, c'était là. Là, c'est le frein.

ELLE. — Ah !... oui, oui.

LUI. — Re commençons. Appuyez là. Tirez là.

Craquement sinistre. Moteur calé.

LUI (*à part*). — Tonnerre, comme elle y va ! (*Haut*). Vous avez passé la première sans débrayer.

ELLE (*attentive, mais écoutant de l'hébreu*). — Ah !

LUI. — Re commençons.

Roufflement formidable.

LUI (*à part*). — Flûte ! (*Haut*). Vous avez accéléré sans passer la première.

ELLE. — Mais enfin, expliquez-moi donc !

LUI (*maniant les leviers*). — Attendez. Appuyons ici. Tirons là. Appuyons là. Laissons revenir ici. (*Satisfaction*). Ah ! Vous voyez. Ça marche bien.

ELLE (*sincère*). — N'est-ce pas que j'ai eu vite appris ?

LUI. — Bien sûr. (*Il tourne lui-même*). Passons la deuxième. Là ! La troisième. Là ! (*Tenant le volant*). Vous conduisez très bien.

ELLE (*de plus en plus sincère*). — N'est-ce pas ?

LUI (*sans lâcher le volant*). — C'est admirable. Et puis... (*deux secondes*). Vous êtes si jolie !

ELLE (*plus étonnée que nature*). — Que dites-vous ?

LUI. — Je dis que vous êtes jolie.

ELLE. — Comme dans la chanson ?

LUI. — La chanson ?

ELLE. — La vieille chanson de Paul Delmet...

LUI. — Plus encore que dans la chanson. Ça vous fâche ?

ELLE. — On corne derrière. Qu'est-ce qu'il faut faire ?

LUI (*faisant le mouvement*). — Appuyer un peu à droite. Oh ! vous avez une aisance ! Si j'étais votre mari...

ELLE (*minaudant*). — Eh bien ?

LUI. — Il y a longtemps que je vous aurais appris...

ELLE. — Quoi donc ?

LUI (*évasif*). — Bien des choses...

L'AUTO. — Change donc de vitesse. Vous avez pris la côte à quatre à l'heure, et maintenant ça cogne, parbleu.

LUI (*à l'auto*). — Zut !

L'AUTO. — Ah ! C'est comme ça ? Eh bien, tu vas voir !

L'auto passe délibérément dans un nid de poule. Secousse. Un genou heurte la poignée du conducteur. Stop.

A NOS ABONNÉS

Dans le but de faciliter l'accès des ABONNEMENTS COMBINÉS

à MOTO-REVUE (les 1^{er} et 15 de chaque mois)

MOTOCYCLISME - AUTOMOBILISME

formule Moto-Revue (les 10 et 25 de chaque mois)

nous vous informons que les abonnements en cours à MOTO-REVUE

peuvent être utilisés pour la souscription à un

ABONNEMENT COMBINÉ

Ci-dessous vous trouverez l'indication de la somme que vous aurez à nous adresser pour recevoir, à partir du 1^{er} Mars 1927,

Quatre Numéros par mois

2 numéros de « Moto-Revue » et 2 numéros de « Motocyclisme-Automobilisme », suivant la date de souscription de l'abonnement en cours.

Si votre abonnement est en date de :

Juillet 1926,	envoyez-nous	29 frs.
Août 1926,	" "	28 "
Sept. 1926,	" "	26 "
Oct. 1926,	" "	25 "
Nov. 1926,	" "	23 "
Déc. 1926,	" "	21 "
Janv. 1927,	" "	20 "
Fév. 1927,	" "	18 "

et vous recevrez à partir du 1^{er} Mars prochain et pendant 12 MOIS

Quatre Numéros par mois

CES CONDITIONS SPÉCIALES NE SONT ACCORDÉES

QU'AUX PREMIERS SOUSCRIPTEURS

Demander les prix spéciaux pour l'Étranger.

LUI. — Qu'est-ce qu'il y a ?

ELLE. — Je ne sais pas. Je n'ai rien fait.

LUI. — Moi non plus.

ELLE (*souriant*). — Bah ! qu'importe ! Ne pouvons-nous pas nous arrêter quelques instants ?

LUI. — Mais si.

ELLE. — Ne sais-je pas bien conduire ?

LUI. — C'est-à-dire que vous m'en revendriez.

ELLE (*examinant les lieux*). — Nous sommes seuls... en plein bois...

LUI. — Avez-vous peur ?

ELLE (*en éclatant de rire*). — Peur de qui ? De vous ? Peur de vous ? Ce serait trop drôle !

ACTE II

Plus tard. L'auto roule. ELLE, à demi-allongée sur les coussins. LUI au volant.

ELLE (*rêveuse*). — C'est joli, le soir. La montagne est d'un bleu si profond ! Les peupliers d'Italie font du batik avec la brume qui monte. Je voudrais un chapeau couleur de crépuscule. Il est tard ! Bah ! Je dirai qu'une amie m'a retenue. Ce que je vais être grondée ! N'est-ce pas que je conduisais bien, tout à l'heure ?

LUI (*très rêveur*). — C'était gentil. Quelle bonne leçon, pas ? (*A part*). Enfin, qu'a donc cette machine pour rendre si peu ?

L'AUTO (*ironique*). — Ce qu'ils sont bêtes, les hommes ! Le patron n'a pas desserré son frein à mains !

RIDEAU

L'application des signaux légaux

Une ordonnance de M. le Préfet de Police détermine de la façon suivante l'application de différents signaux qui sont obligatoires depuis le 1^{er} janvier 1927.

Article premier. — Tout conducteur de véhicule qui veut tourner, ralentir ou s'arrêter, doit donner un signal soit avec le bras, soit à l'aide d'un dispositif mécanique approprié.

Pour indiquer l'intention de tourner, ou d'appuyer soit à droite, soit à gauche, étendre le bras horizontalement en le tenant immobile.

Pour indiquer l'intention de ralentir ou d'arrêter, agiter le bras de haut en bas à plusieurs reprises.

Pour indiquer l'intention de se faire dépasser, agiter le bras d'arrière en avant et à plusieurs reprises.

Art. 2. — Le dispositif mécanique est obligatoire toutes les fois que la disposition du véhicule ou son chargement rend impossible ou inefficace le signal à bras.

Art. 3. — Le dispositif mécanique prévu à l'article précédent doit répondre aux conditions ci-après :

Signaler l'arrêt ou le changement de direction à temps et d'une façon claire et très apparente.

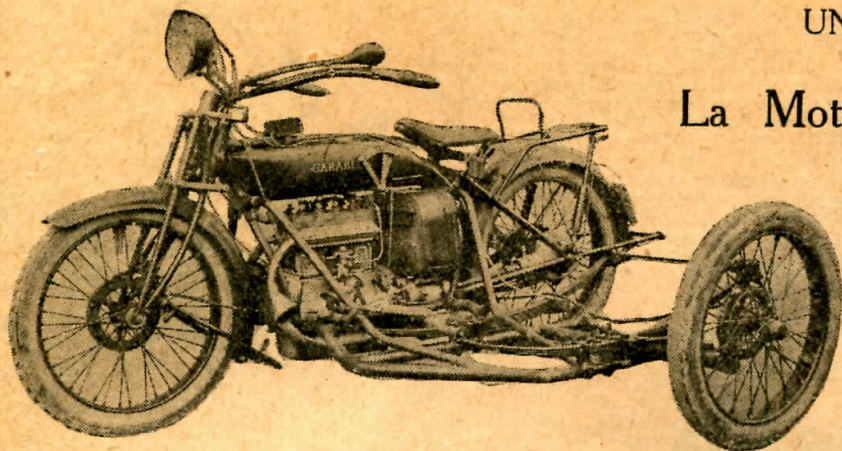
Être visible de l'avant et de l'arrière.
Être visible de jour et de nuit et posséder un contrôle fonctionnant sous les yeux du conducteur.

Art. 4. — En vue de favoriser l'usage de la signalisation mécanique, l'agrément sera donné par Nous, sur avis d'une Commission technique, aux appareils satisfaisant aux conditions prévues à l'article 3.

Art. 5. — Les dispositions de l'article 2 entreront en vigueur à dater du 1^{er} janvier 1927.

UNE MERVEILLE ITALIENNE

La Moto Garabello

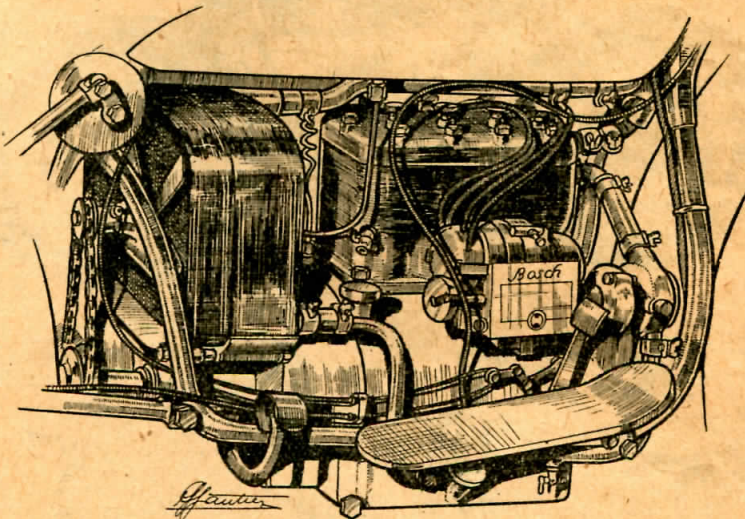


Une fort jolie machine réunissant, avec ses quatre cylindres, son refroidissement par eau, sa suspension arrière, son magnifique sidecar et une foule d'autres perfections, les avantages de l'automobile à ceux de la motocyclette.

Nous avons, il y a quelques jours le plaisir de recevoir la visite de M. Luigi Comini, le constructeur de la moto Garabello. M. Comini accomplit actuellement avec trois amis une tournée de propagande en Europe. Partis le 20 janvier de Turin sur un side-car Garabello et une moto-solo Ibis, une petite mono de 175 cmc, ils ont déjà accompli plus de 6.000 kilomètres, visité Lyon, Reims, Bruxelles, la Haye, etc... Les deux machines malgré cette longue randonnée étaient en parfait état qui malgré les routes de France et de Belgique n'avaient pas bronché.

La moto Garabello lorsqu'elle a fait son apparition a soulevé l'intérêt du monde motocycliste, car elle réalisait les rêves de beaucoup de d'amateurs. Les uns voulaient un quatre cylindres, les autres un refroidissement par eau, d'autres un bloc moteur, d'autres une transmission à cardan, d'autres une suspension arrière. La moto Garabello comporte tout cela. C'est une voiture sur deux roues, mais cet idéal a été atteint sans rien perdre des qualités de la moto. La Garabello reste en effet simple, peu encombrante maniable. Ses lignes sont d'une grande pureté, la position est parfaite. Elle est originale, mais d'une originalité de bon aloi, car il n'y a aucun détail qui ne porte la marque de l'expérience. Immédiatement la Garabello inspire confiance et l'enthousiasme de ceux qui en possèdent est une preuve que cette confiance est justifiée.

Nous avons souvent dans *Moto Revue* signalé les avantages du quatre-cylindres et en particulier la régularité du couple, la souplesse, le bon équilibre, la netteté d'aspect, l'accessibilité. Aussi n'est-il pas surprenant que le moteur de la Garabello soit un quatre-cylindres. C'est un moteur à ongue course (56x100). La distribution se



En haut : Le montage du sidecar Garabello. On remarquera que les trois roues sont suspendues et munies chacune de freins à rubans très progressifs. Ci-dessus l'ensemble du bloc moteur et du radiateur dont le refroidissement est aidé par un ventilateur.

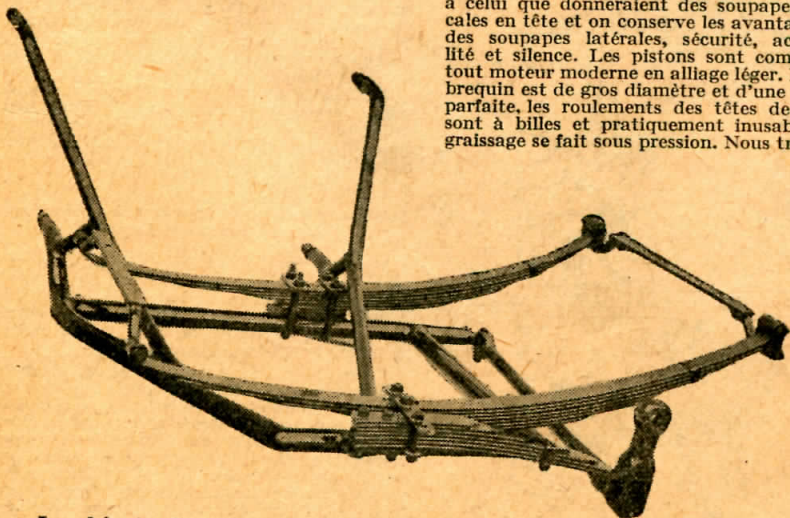
fait par de larges soupapes latérales. La forme de la chambre d'explosion a été étudiée et donne le maximum de turbulence. Le rendement est donc excellent, probablement égal à celui qui donnerait des soupapes verticales en tête et on conserve les avantages des des soupapes latérales, sécurité, accessibilité et silence. Les pistons sont comme sur tout moteur moderne en alliage léger. Le vilebrequin est de gros diamètre et d'une rigidité parfaite, les roulements des têtes de bielles sont à billes et pratiquement inusables. Le graissage se fait sous pression. Nous trouvons

donc sur le moteur Garabello les mêmes perfectionnements que sur les autos les plus perfectionnées. La cylindrée de 984 cmc., jointe au rendement exceptionnel fait de la moto Garabello une machine qui convient merveilleusement au sidecar.

Le refroidissement se fait par circulation d'eau, et par pompe. Il n'est pas aisé de loger un radiateur sur une moto, mais cette difficulté a été résolue avec la même élégance que toutes les autres. Le radiateur est ici en arrière du moteur. Il est à l'abri des chocs, de la boue et il a été possible sans gêner en rien la motocycliste de lui donner de grandes dimensions. On est assuré en toutes circonstances d'un refroidissement énergique. Le moteur peut donner indéfiniment son maximum de puissance et ne consomme qu'une quantité d'huile insignifiante 175 gr. d'huile aux cent kilomètres environ. On ignore les ennuis de bougie et il n'est nécessaire de décalaminer qu'à des intervalles très éloignés. Cette opération elle-même est considérablement simplifiée par la culasse qui est détachable. On sait aussi combien le refroidissement à eau rend également un moteur silencieux. Un carburateur Zénith donne à toutes les allures une carburation parfaitement automatique et la dépense d'essence est inférieure à 5 litres aux cent kilomètres.

Le bloc moteur comporte un embrayage à cône et une boîte à 3 vitesses dont les engrenages sont toujours en prise.

La régularité du couple de quatre-cylindres a permis de substituer à la chaîne saie



Le châssis du sidecar est fixé à la moto en quatre points

et incommode une transmission par pignons d'angle qui est certainement l'idéal. On peut rouler désormais par tous les temps sans avoir à redouter au retour un nettoyage fastidieux.

Ce remarquable ensemble mécanique est ogé dans un cadre à double berceau d'une extrême solidité. La fourche avant est du type à parallélogramme à ressorts enclos. Le guidon est débarrassé de toutes ces manettes qui s'accrochent, se cassent. Les commandes se font, en effet, par deux poignées tournantes.

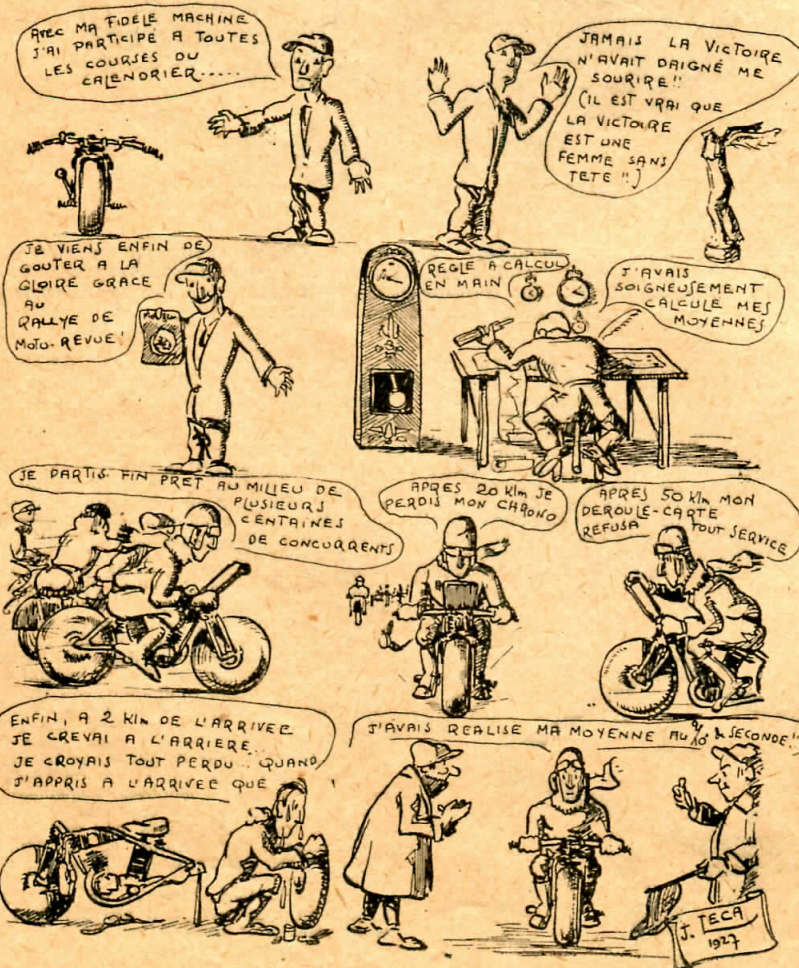
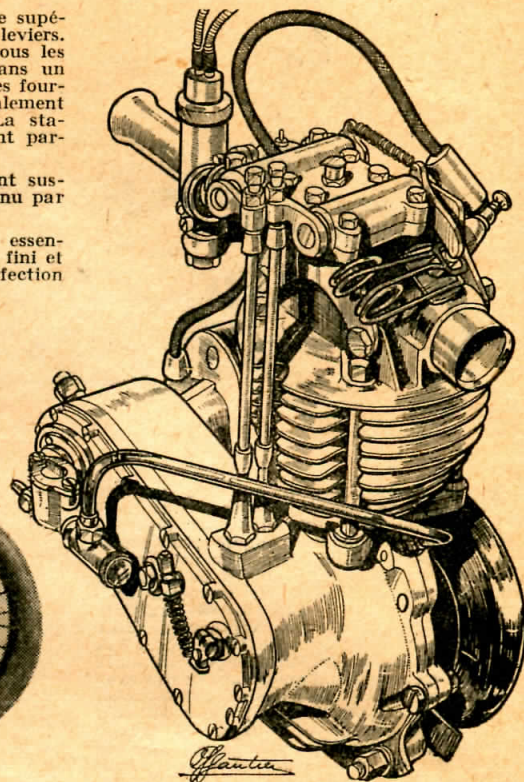
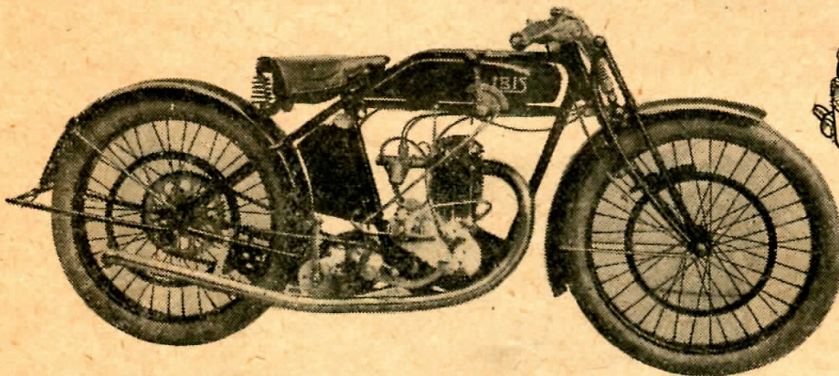
La suspension arrière est si adroitement réalisée qu'elle pourrait passer inaperçue, ce qui ne l'empêche pas d'être très efficace. La fourche arrière inférieure est articulée sur les

berceaux du cadre, la fourche arrière supérieure repose sur l'intermédiaire de leviers. Le ressort s'enroule plus ou moins sous les chocs sur un ressort spiral logé dans un boîtier fixé sur le raccord de selle. Les fourches sont ainsi bien maintenues latéralement et aucun flottement n'est possible. La stabilité dans les virages est absolument parfaite.

Le châssis du sidecar est également suspendu par un demi cantilever maintenu par une bielle transversale.

Telles sont les caractéristiques essentielles de cette belle machine dont le fini et la présentation sont dignes de la perfection mécanique.

Ci-dessous la moto Ibis, 175 cmc. qui accomplit le parcours avec la quatre cylindres Garabello. A droite le moteur Ibis.



Un Concours d'automotrices en 1927

On sait que les véhicules fonctionnant à l'aide de moteurs à combustion interne alimentés au gaz pauvre, bénéficient d'un dégrèvement fiscal. Pour être admis au bénéfice de ce dégrèvement, il faut que le carburateur de secours, marchant à l'essence, soit alimenté par un réservoir ne dépassant pas 5 litres pour les camions dont la charge utile n'excède pas 3 tonnes et 10 litres pour ceux de plus de 3 tonnes.

On organise de multiples essais relatifs à l'emploi des véhicules à gazogène. Le général Chalcat, inspecteur des Etudes et Expériences techniques de l'Artillerie, a indiqué les dispositions adoptées par l'armée : commandes de véhicules, construction de locomotives, etc.

Le Comité scientifique a l'intention d'organiser, avec les Offices des Inventions et des Combustibles et la Direction des Chemins de fer, un concours d'automotrices à gazogènes, sur un réseau de Seine-et-Oise, vers la fin de l'année 1927.

Le Comité a enfin émis le vœu que soit mise d'urgence à l'étude, par les producteurs de houille, la fabrication d'agglomérés à base de combustible minéral convenant aux gazogènes.

Supposez que vous soyez resté plusieurs mois sans vous laver !

Vous protestez énergiquement !... et pour tant vous occupez-vous souvent de la propreté de la magnéto, de la dynamo, du démarreur et des accumulateurs de votre voiture que vous laissez dans la poussière, la boue, la graisse, l'eau et l'huile.

Votre intérêt vous commande un examen fréquent de ces différents organes essentiels, si vous voulez éviter la panne de magnéto, d'éclairage ou de démarrage. Les pannes coûtent cher, c'est une économie sérieuse d'argent et de souci que vous réalisez en confiant votre voiture périodiquement à la vérification de techniciens expérimentés et honnêtes. Parmi eux nous pouvons citer les Etablissements de Sarello.

Qu'est-ce qu'un Gazogène

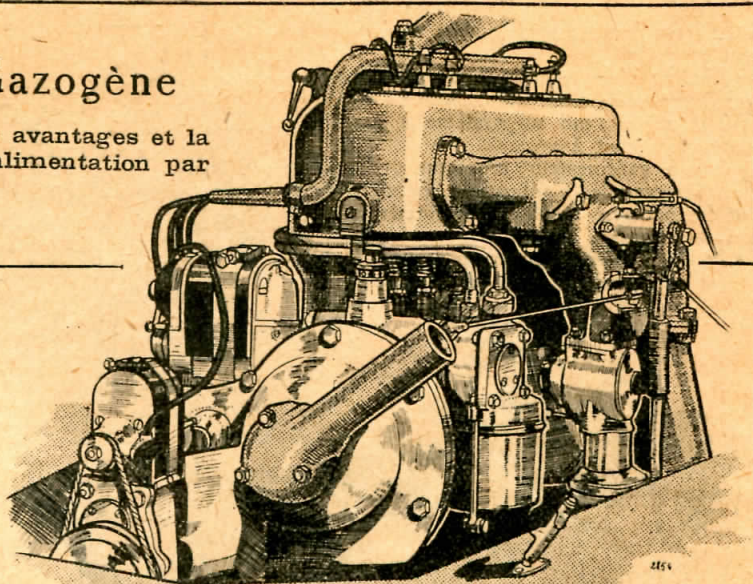
Notre collaborateur nous montre les avantages et la simplicité de fonctionnement de l'alimentation par gazogène.

D'UNE étude faite par M. Delpyroux, ingénieur du laboratoire de l'A.C.F. nous extrayons les intéressants détails suivants :

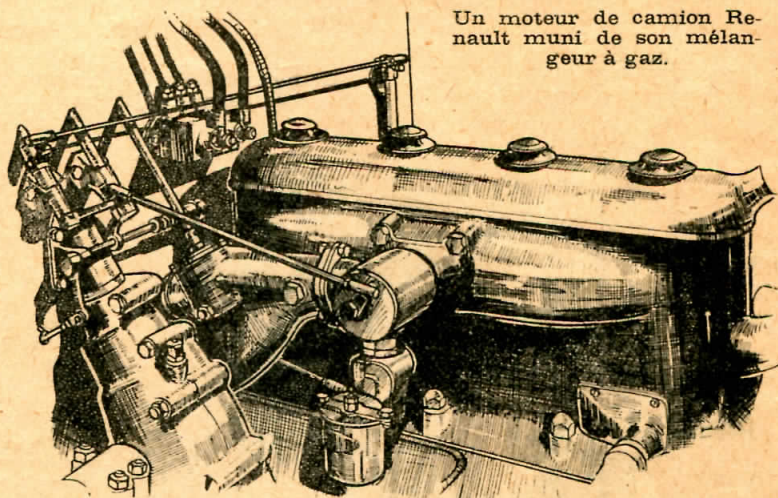
« L'un des succédanés de l'essence ayant donné les meilleurs résultats dans les moteurs des véhicules automobiles, est certainement le « gaz pauvre » provenant de la gazéification des combustibles solides

« Qu'est-ce que la gazéification ? C'est, comme son nom l'indique, une opération qui a pour but de transformer le plus complètement possible un combustible solide, soit de faible valeur, soit inutilisable économiquement sous sa forme actuelle, en un combustible gazeux d'un emploi plus commode pour l'alimentation des moteurs à explosion.

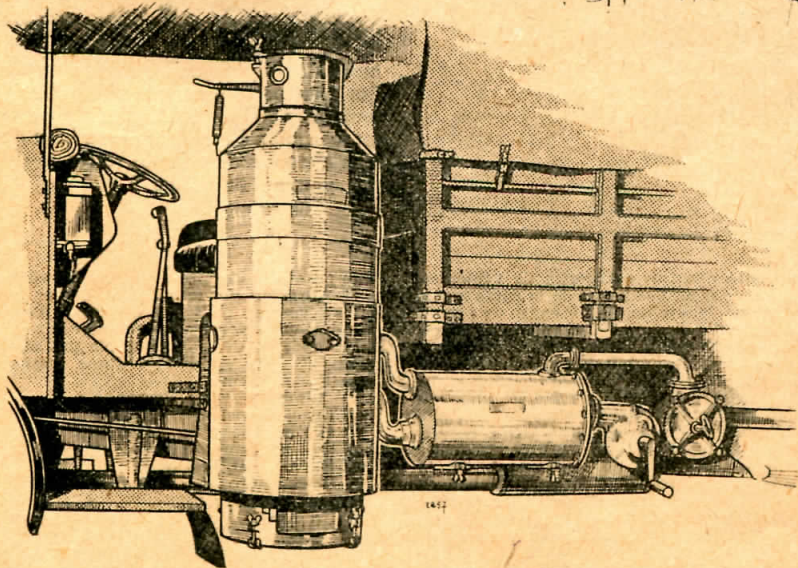
« L'opération a lieu dans un appareil appelé gazogène. Réduit à sa plus modeste expression, c'est une simple capacité en tôle, ou en terre réfractaire, remplie de combustible incandescent et percée de deux trous, l'un pour l'entrée de l'air d'alimentation, l'autre pour la sortie du gaz. Ce gaz issu de la semi-combustion est un mélange dont les deux principaux composants sont l'azote, gaz inerte, et l'oxyde de carbone. En outre, comme l'opération n'est jamais parfaite ni le combustible parfaitement sec, il y a un peu de méthane et d'hydrogène libre. On obtient ainsi un gaz qui contient 1.100 à 1.400 calories par mètre cube, ce qui lui a valu le nom de « gaz pauvre » par



Un moteur de camion Renault muni de son mélangeur à gaz.



Ci-dessus le moteur Panhard avec son mélangeur, lequel est muni d'un corps cylindrique mettant le moteur en communication avec le carburateur ou avec le gazogène par l'intermédiaire d'une commande fixée au tableau. En bas et à gauche, le camion Renault du côté du foyer et du refroidisseur.



opposition au gaz d'éclairage et au méthane qui contiennent respectivement 5.000 et 8.500 calories.

« Tous les combustibles ne sont pas utilisables avec le même succès dans les gazogènes, et les industriels ont parfois éprouvé de graves mécomptes, après de nombreux essais comparatifs. L'utilisation directe du bois semble beaucoup plus logique.

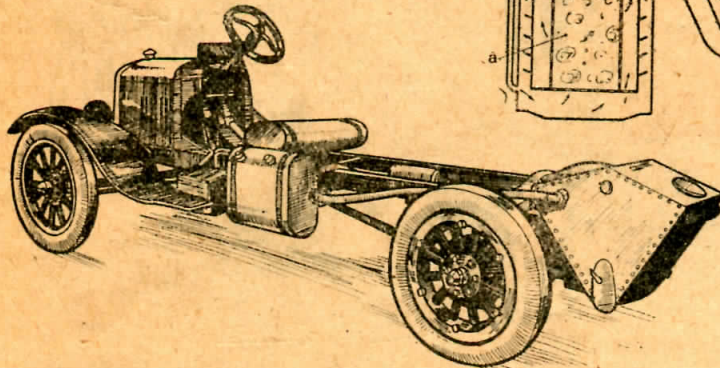
« Le camion à gaz pauvre est au point de vue conduite en tous points identique au camion à essence. L'adoption d'une

légère surcompression du moteur et d'une démultiplication appropriée permet d'en obtenir un travail sensiblement équivalent.

« L'appareillage compliqué et lourd des premières années s'est profondément modifié et aujourd'hui un système à gaz pauvre se réduit à :

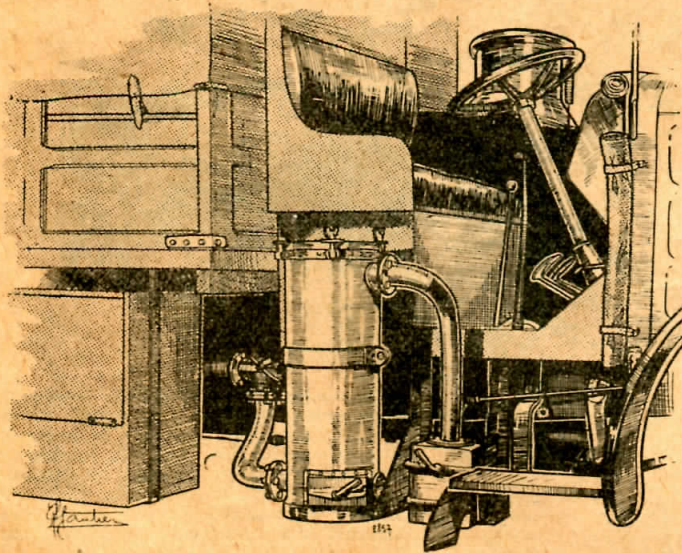
« 1^o Un gazéificateur proprement dit avec réserve de combustible permettant des parcours de 60 à 100 kilomètres sans recharge ;

« 2^o Un système épurateur destiné à arrêter les poussières et les impuretés ;



« 3^o Un mélangeur d'air et de gaz qui joue le rôle de carburateur

Camionnette Ford équipée avec le gazogène Barbier.



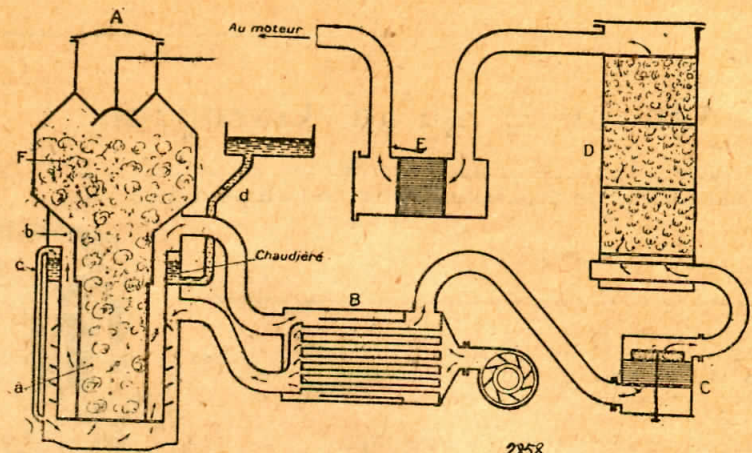
Installation à bord du camion Renault coté de l'épurateur et du filtre, quel'on aperçoit près du marchepied

Extension des permis de conduire

Il y a quelque temps, à la suite de protestations qui nous parvenaient de divers côtés, nous faisons paraître un éditorial où nous signalions que les motocyclistes qui désiraient faire étendre leur permis à la conduite des voitures, devaient acquitter les 65 francs d'un nouveau permis, alors que les automobilistes qui demandaient l'extension du permis voiture aux motos n'avaient qu'à verser 15 francs. Telle fut, du moins, l'attitude de plusieurs préfectures qui avaient mal compris les instructions qui leur avaient été données. L'erreur qu'elles commettaient s'explique de la manière suivante : c'est que la carte voitures comporte au verso les cases nécessaires pour mentionner l'extension à

la conduite d'autres catégories de véhicules, alors que ce n'est pas le cas de la carte moto. Il faut donc, lorsqu'on veut étendre un permis de la conduite des motos à celle des autos, établir une nouvelle carte rose du modèle A (conduite des automobiles) et porter au verso la mention « valable pour la conduite des motos ». Mais où les préfectures en question ont fait erreur, c'est quand elles ont cru que l'établissement d'une nouvelle carte entraînait le versement de l'intégralité des droits d'examen. En fait, l'établissement de la carte ne donne droit qu'à la perception d'un droit de timbre qui est actuellement de 3 fr. 60, à ajouter, bien entendu, aux 15 francs, droits d'examen à verser pour l'extension d'un permis.

On devra donc, pour obtenir l'extension



2358

Schéma du gazogène Renault : A couvercle de chargement, a) foyer, b) collecteur, c) tuyaux d'amenée de vapeur, d) alimentation de la chaudière, F combustible, B refroidisseur, C dépoussiéreur, D scrubber, E filtre.

« Quant à la consommation, on peut se baser sur environ 1 livre au km. pour un camion d'un poids total de 1.500 kg. et sur un kilo par km. pour un camion d'un poids total de 8.000 kg. (concours franco-belge)

« Même en admettant des prix forts à la tonne, de 150 francs pour le bois, 400 francs pour le charbon de bois, 600 fr. pour l'aggloméré et un prix faible de 2 fr. 50 pour le litre d'essence,

« On a reproché, il y a quelques années, c'était à juste raison, la perte de temps due à l'allumage au départ, ainsi que les dernières heures passées, le soir à la rentrée, au nettoyage des appareils d'épuration. Les détracteurs du gazogène faisaient remarquer que ces dépenses supplémentaires non seulement annulaient une grosse partie du bénéfice, mais encore faisaient du chauffeur un ennemi du gazogène.

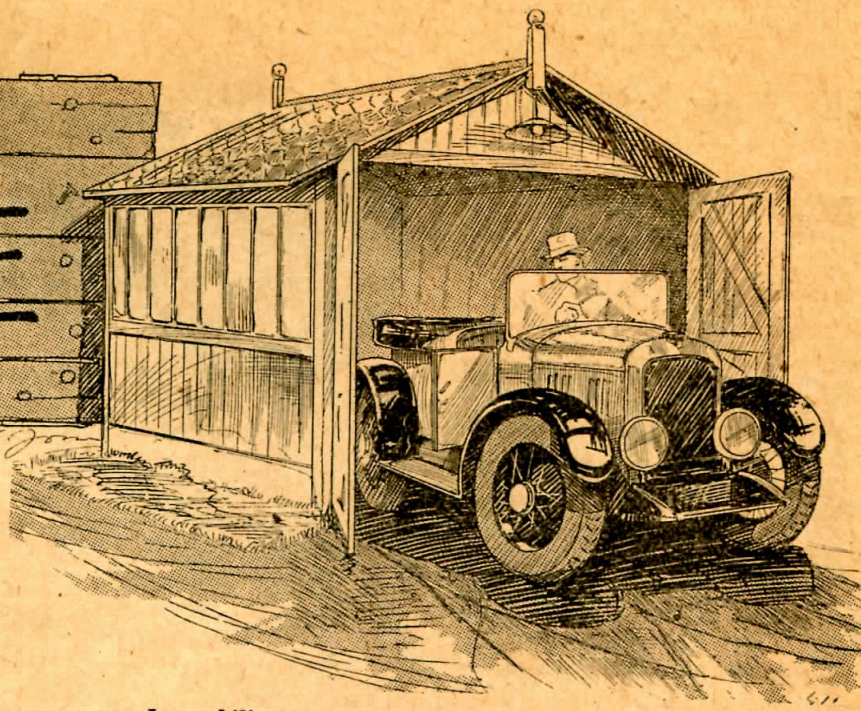
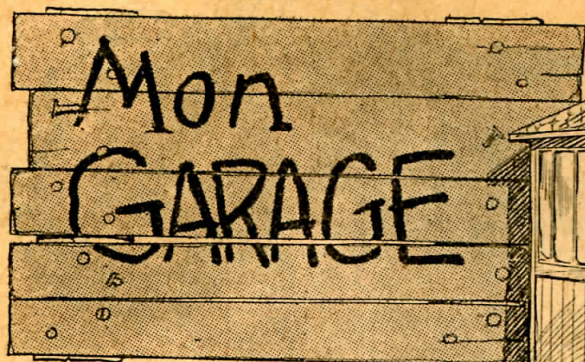
« En toute impartialité, de tels reproches n'ont plus leur raison d'être : le démarrage, moteur et gazogène froids, a lieu en moins de cinq minutes. Quant au nettoyage des systèmes épurateurs, il n'a lieu que tous les 3.000 ou 5.000 kilomètres. Quel est le camion à essence qui, au bout d'une telle distance, ne doit pas rester au moins une journée au garage ? »

d'un permis motos à la conduite des voitures.

1^o Adresser au préfet une demande sur papier timbré à 3 fr. 60 en demandant l'extension de son permis (donner le numéro) à la conduite des voitures. Ne pas omettre qu'on n'a pas été l'objet d'une mesure de retrait de permis.

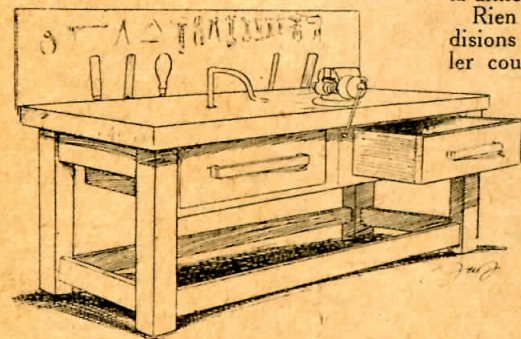
2^o Joindre à cette demande :

- a) L'ancien permis;
- b) Un certificat de domicile;
- c) Une quittance du percepteur de 15 francs
- d) Un mandat de 3 fr. 60;
- e) Deux photos 4 x 5 non collées (mettre son nom au verso);
- f) Un timbre de 0 fr. 50 pour la convocation;
- g) Une enveloppe timbrée à 0 fr. 50 pour l'envoi du permis au candidat.



Si à Paris il est presque impossible de trouver un garage particulier, il se trouve qu'en province ou à la campagne on dispose généralement d'une remise ou même simplement d'un appentis qui, au prix de légères modifications, peut constituer un garage très décent. Quant à construire soi-même un garage, cela va fort bien sur le papier mais n'est pas en fait très aisé. Il faut en tous cas commencer par faire un plan très soigné et procéder avec beaucoup d'attention au montage. Il est relativement aisé de faire une sorte de boîte où l'on peut loger de justesse la moto, mais la construction d'un garage, avec une fenêtre et une porte est beaucoup plus difficile et coûteuse. Si vous vous servez de bois trop bon marché et de matériaux au rabais vous aurez des ennuis. Ne vous engagez dans une aventure comme celle-là qui peut absorber pas mal d'argent, que si vous êtes sûr de réussir. Au contraire, si vous avez un appentis dont la toiture est bonne vous pouvez facilement le clôturer. La terre battue n'est pas idéale. Vous aurez quelque mal à caler votre établi, mais un plancher ou une couche de ciment coûtent trop cher. La terre battue ainsi d'ailleurs que les carreaux ou le ciment sont froids aux pieds. La seule chaussure pratique dans ce cas ce sont les sabots de bois.

Ce garage n'a pas besoin d'être gigantesque. Avec une longueur de 3 mètres, une largeur de 3 mètres, et une hauteur analogue, on a toute la place voulue, même pour un sidecar



Le mobilier

Ayez d'abord des deux côtés des étagères qui vous permettront d'avoir tout sous la main. Il faut en effet éviter de se baisser. On ne peut faire de bon travail que si on travaille à son aise. Le meuble le plus important sera un établi. Cet établi vous pouvez d'ailleurs le faire vous-même si vous avez quelque aptitude pour la menuiserie. Il devrait avoir 1 m. 40 de long, 0 m. 90 de large, et 0 m. 75 de haut.

Le bois le meilleur c'est le chêne ou le hêtre. Les pieds doivent être massifs (sept à huit centimètres de côté). Vous pouvez fort bien éviter les assemblages compliqués, mais employez les grosses vis de préférence aux clous. Le croquis ci-contre donne une idée de la manière dont on peut concevoir un établi de ce type. N'omettez pas un tiroir de généreuses dimensions. Cet établi doit être lourd et parfaitement calé. Assemblez-le avec des vis non des clous. Vous fixerez à l'établi une planchette verticale avec un ratelier pour recevoir les outils. Ayez naturellement un étau. Ce sont vos disponibilités financières qui en fixeront la dimension. Il ne sera jamais trop grand.

Rien n'est aussi fatiguant, nous le disions tout à l'heure comme de travailler courbé ; il faudra donc trouver un moyen de soulever votre machine assez haut. Avec le poids actuel des motos vous ne pouvez guère songer à des palans. Le mieux est de fabriquer une sorte de table basse, dont deux pieds sont fixes, et les deux autres articulés et prolongés pour constituer des leviers. Cette table

Un établi comme il est fait mention plus haut

peut donc être inclinée et former une rampe sur laquelle vous pousserez la machine que vous mettez alors sur les pieds. En prenant l'extrémité des deux leviers articulés, vous soulevez la table et la rendez horizontale. Si vous avez un petit escabeau bas et une autre petite table basse, vous travaillerez dans d'excellentes conditions.

Les outils

Vous avez besoin de quelques outils pour compléter l'outillage de la machine. Le plus indispensable c'est un bon porte-fûrets à main. Ajoutez un assortiment de limes, de tournevis, une très grosse clé anglaise, une scie à métaux, une masse de bronze, un pied à coulisse, un compas d'épaisseur, une équerre métallique, un jeu d'outils à décalaminer. Une meule émeri et un nécessaire à souder seront également indispensables. ainsi qu'une cisaille. Ayez aussi une ou deux grandes cuvettes métalliques. Vous aurez ainsi à peu près tout ce qui vous sera nécessaire pour l'entretien courant de votre machine.

Le tout est d'avoir beaucoup d'ordre et de propreté. Ne vous laissez pas envahir par des vieux bouts de fil de fer, des vieux bidons, des vieux morceaux de pneus dans le vague espoir qu'ils pourront vous servir un jour.

Si vous n'avez pas l'électricité chez vous le problème de l'éclairage est délicat. Une lampe à pétrole est dangereuse. Et dans ce cas il vaut mieux s'abstenir de travailler le soir.

Un petit garage comme celui-ci est à proprement parler plutôt un garage d'entretien que de réparation, mais il vous rendra cependant des services importants et vous fera faire bien des économies.

UNE INNOVATION

La New-Motorcycle

Une nouvelle motocyclette avec châssis en tôle emboutie, d'une conception absolument nouvelle, particulièrement bien dessinée et agréable.

La construction classique de la motocyclette est, à l'heure actuelle, arrivée à l'extrême limite de son progrès. Cependant il y a encore bien des détails critiqués, mais qui ne pourront jamais être mis au point avec la construction usuelle. En effet, pour créer une machine idéale, répondant parfaitement aux besoins actuels, il est nécessaire de s'affranchir de tout esprit de routine, en élaborant un remaniement complet de la motocyclette.

Il est un fait, déjà exposé maintes fois dans ce journal, sur lequel les personnes intéressées à la question orientent leurs efforts : c'est que, la machine montée avec un châssis en tôle emboutie sera plus volontiers utilisable.

Seulement, pour établir pratiquement ce châssis, les difficultés sont extrêmement nombreuses, et, pour sortir ces machines en grandes séries, le problème est particulièrement délicat.

D'autre part, les clients, quelquefois réfractaires aux innovations, n'ont qu'une confiance limitée pour tout ce qui sort de la construction courante.

Il faut dire aussi qu'il y a une condition importante à résoudre avant tout : c'est la question d'esthétique. L'acheteur ne veut pas paraître sur une machine trop originale et parfois ridicule, car, jusqu'à présent, on n'a offert à la clientèle que des engins grossièrement étudiés, de construction informe et sans symétrie.

Cependant, l'idéal de la nouvelle motocyclette est la solution du châssis en tôle emboutie, car celui-ci a l'avantage de satisfaire beaucoup de conditions, aussi bien pratiques que techniques.

Ceci exposé, nous avons le plaisir d'offrir aux lecteurs une nouvelle motocyclette, New Motorcycle, qui répond intégralement à toutes les conditions précitées.

Cette machine, mise à l'étude en 1920, vient seulement de voir le jour commercialement. Il convient de dire que les essais ont été menés sévèrement et que pas un détail même de peu d'importance, n'a été négligé. Dans cette nouvelle voie, aucune base fixe n'était établie. On sait, en effet, qu'en matière de construction pratique, les formules théoriques sont, par la force des choses, bien souvent remplacées par d'autres formules empiriques, résultant d'essais pratiques.

C'est donc une machine particulièrement étudiée et mise au point que nous offrons aujourd'hui aux motocyclistes.

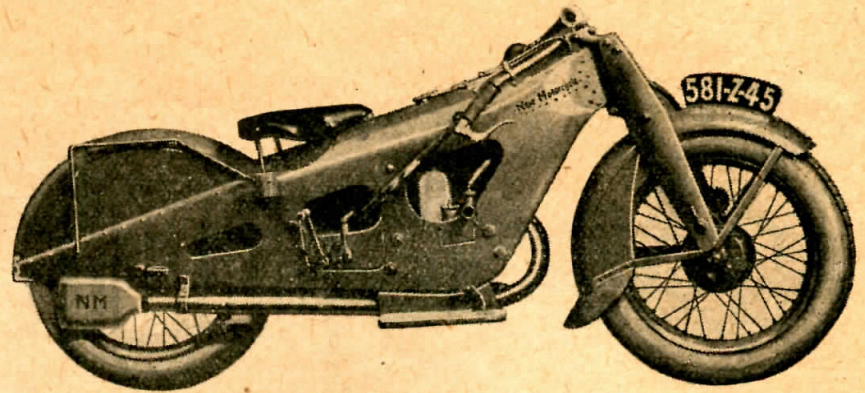
Par sa conception originale et bien comprise, nous croyons qu'elle est apte à rendre tous les services attendus, car elle réunit tous les avantages que l'on est en droit de demander à un tel véhicule : propreté, souplesse et confort, robustesse et sécurité.

La conception spéciale du cadre est à la motocyclette ce que le châssis est à la voiture. La photo reproduit fidèlement la ligne élégante et profilée de la machine ; on remarquera que le châssis forme un ensemble homogène, et donne une impression réelle de sécurité. Le profil général possède un aspect tout particulier et est d'une grande nouveauté, contrairement à tous les types connus.

Description technique

Tous les types de machines comprennent plusieurs modèles construits dans différentes dimensions, mais de même forme et profil. Ils sont montés avec moteurs 2 et 4 temps, de 175, 250, 350 et 500 cmc.

La construction des châssis s'opère à l'aide d'un outillage spécial, permettant de grandes séries d'usinage, afin de réduire les prix de



revient. Lesdits châssis sont façonnés dans des feuilles de tôle uniques, de dimensions appropriées. Celles-ci sont d'abord découpées suivant les contours tracés d'après des gabarits, puis embouties à la presse sur des matrices. On forme ensuite de nombreux rebords et jours afin de donner au châssis la rigidité nécessaire. Des cloisons intérieures rivées et des entretoises transversales assurent une parfaite solidité. Un capot, recouvrant en partie la roue arrière, fait corps avec la charpente principale par l'intermédiaire de rivets. La tête en acier forgé soutenant la direction est également rivée à la carcasse. De cette façon, on supprime en grande partie la soudure autogène.

Il va sans dire qu'une telle fabrication se passe de tout commentaire quant aux succès des résultats obtenus.

Le châssis offre donc une rigidité à toute épreuve, et c'est là un point essentiel pour l'amateur de vitesse, aussi bien que pour le touriste qui veut posséder une machine de long usage. De plus, les organes mécaniques sont tous enclos dans l'intérieur, ce qui les met à l'abri des projections de boue et de poussière ; par ce moyen, le cavalier se trouve lui-même efficacement garanti contre les taches et gouttes d'huile provenant du moteur ou des chaînes. Il pourra, de cette façon, piloter sa machine et conserver une certaine tenue.

Le moteur et la boîte sont montés sur un pont unique en aluminium qui est lui-même maintenu contre les parois de la machine à l'aide d'entretoises ; l'accès aux organes intérieurs reste très pratique ; la bougie, en particulier, est très facilement abordée par l'avant du châssis qui reste ouvert pour permettre l'entrée de l'air qui est nécessaire au refroidissement du moteur. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le moteur se trouve très bien refroidi par l'air qui, pendant la marche, s'engouffre dans l'ouverture avant et vient à contourner pour s'évacuer ensuite librement par les ouvertures latérales.

A l'intérieur du châssis est logé un réservoir rapporté pour permettre, le cas échéant, son démontage. Sa contenance varie, suivant les différents modèles, de 8 à 14 litres.

La transmission se fait par deux fortes chaînes. Les moyeux des roues sont montés sur deux roulements à billes et maintenus par des broches. De cette façon, le démontage est instantané. De plus, grâce à des tendeurs de chaînes spéciaux, le dégauchissage de la roue arrière est particulièrement rapide et pratique. Les freins avant et arrière, à tambour de grand diamètre, sont à la fois souples et sûrs.

La fourche élastique à l'avant est à parallélogramme. Elle se compose de deux flasques embouties à rebords, montées sur des biellettes formant amortisseurs et s'articulant sur une morture tournant elle-même sur des butées à billes. Deux ressorts très souples travaillent à la traction.

Les roues sont de 650 ou 700 millimètres de diamètre, suivant le modèle. La béquille, disposée spécialement, permet le démontage aisé des deux roues. Le garde-boue avant, très large, est muni de rebords et bavettes, assurant ainsi une garantie efficace.

Moteurs 2 temps Train, triomphateurs des grandes épreuves ; vilebrequin d'une seule

pièce tournant sur billes ; bielle sur galets ; magnéto blindée, carburateur Amac, avec correcteur d'air.

Moteurs 4 temps Anzani, vilebrequin tournant sur billes, et bielle sur rouleaux, magnéto blindée à avance, carburateur spécial. Soupapes latérales ou soupapes en tête commandées par culbuteurs, double échappement.

Boîtes de vitesse Picard, deux et quatre vitesses ; pignons toujours en prise commandés par des baladeurs.

Ajoutons à cela qu'avec la forme spéciale du châssis, la selle a une position relativement très basse et contribue ainsi à une tenue de route absolument remarquable. Les poids bien équilibrés et l'inclinaison de la fourche judicieusement choisie assurent aussi à la machine une stabilité exceptionnelle. Un long guidon donne à la motocyclette une grande maniabilité.

George Roy, constructeur, 13, rue du Parc, Orléans (Loiret).

Cycles Austral

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous informer que notre coureur, M. Cheret, qui s'est classé 1^{er} *ex æquo*, catégorie 250 cmc., dans les Six-Jours d'Hiver, avait, ainsi que nos deux autres coureurs, MM. Dacier et Charollais, ses chambres à air garnies de Protex et n'a eu aucune crevaisson.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Cycles AUSTRAL

Quatre as !

Quatre automobilistes, tous quatre des experts, une voiture dernier modèle qui vaut près de cent billets, une route nationale déserte, la nuit profonde. Tout à coup un tintamarre, comme celui qui résulte de bielles coulées. On descend, on va prévenir un garagiste qui s'empresse de remorquer la voiture et d'écrire au constructeur. Pendant ce temps les quatre automobilistes sont rentrés chez eux par le grand frère ; la maison annonce l'expédition d'un moteur neuf. Mais le garagiste s'étonne, cependant, que les bielles aient pu gripper alors que le carter contient de l'huile en quantité suffisante et, finalement, il trouve la clé de l'énigme : simplement un culbuteur desserré !

La contravention au comptant

M. Tardieu attend, paraît-il, de bons résultats de la contravention au comptant. Certes, au point de vue pécuniaire ! C'est donc un nouveau moyen d'extorquer de l'argent aux automobilistes. On a beau parler de commodité pour les automobilistes, de simplification judiciaire, de tout ce qu'on voudra. C'est seulement nos poches qu'on veut faire. Encore si cet argent servait à quelque chose ! Pourvu que ce ne soit pas à construire des bateaux de bois vert (une des belles inventions de M. Tardieu), comme ceux qui achèvent de pourrir à Brest !

Nos Rallies

Le 20 Février s'est disputé
le Premier des Rallies de
"Moto-Revue" sur le parcours
VERSAILLES-DREUX

470 motos, sidecars et voitures
y ont pris part



Notre photo représente le départ à la Porte de l'Orangerie. (1) Cusquel de l'A. M. C. F. (2) Lafond dit Bisq-haut. (3) Fraichard de l'Intran.

C'est le dimanche 20 février que s'est disputé notre premier rallye sur le parcours Versailles à Dreux. Le succès formidable de cette démonstration monstre, nous fait augurer des départs beaucoup plus importants encore par la suite ; notre formule, lancée timidement à plu, beaucoup plu même, et il n'est pas permis d'en douter un seul instant. Et encore comme d'habitude, que de méchantes gens avaient fait courir le bruit que tout cela n'était que bluff, que nous n'aurions même pas 100 partants ! Quelle claque mes amis, ils ont dû recevoir quand ils ont pu lire que 470 véhicules avaient pris le départ. C'est donc un succès et tout le mérite en revient à nos amis, abonnés et lecteurs, à nos 509 inscrits que nous ne saurions oublier.

Le départ

Dans un décor presque printanier, dès 8 heures, la Porte de l'Orangerie était déjà envahie par une multitude de concurrents impatients de prendre le départ. La police versaillaise, dirigée impeccablement par

M. l'Officier de Paix, sut organiser un service d'ordre familial, mais suffisamment sévère, et tout de ce côté fonctionna fort bien sans le moindre incident. Et M. l'Officier de Paix, nous dit : « Mais, ça fait peur tant de monde M. le Préfet voulait m'envoyer 20 gendarmes en renfort ce matin ». Ajoutons que M. l'Officier de Paix fut tout étonné lui-même de voir qu'en moins d'une heure 30, les 470 véhicules avaient pris leur départ, sans-à-coup, comme de bons petits touristes bien sages.

Est-il besoin de dire que d'abord, nous eûmes des participants fort corrects et nous n'entendîmes pas une seule note discordante ? Les hôteliers de Dreux eux-mêmes nous en firent des éloges. D'autre part, le Moto Club Versaillais fit des prodiges et nous facilita grandement la besogne, en canalisant les participants au fur et à mesure qu'ils débouchaient à la Porte de l'Orangerie.

Les Commissaires du Comité de l'A. M. C. F. furent tout à fait dans leur élément ; habitués des organisations du Bol d'Or, de Gometz le Châtel et de nos Six Jours d'Hiver, etc., ils s'acquittèrent au mieux de

ces départs. Au contrôle départ, MM. Mauve, Cusquel, Gauthier, Roquigny, et comme starter, Bisq-haut alias, Lafond, des Bougies Gilardoni donnèrent les départs de minute en minute.

Sur la route

Commencés à 8 h. 45, les départs furent finis exactement à 10 h. 26 : sur la route, échelonnés, les derniers concurrents partis furent dépassés ; peu après le départ, les malchanceux commencèrent à jalonner la route : les uns réparant une crevaillon, d'autres en panne de bougie, et enfin l'interminable file des 470 concurrents s'échelonnant sur les 60 kilomètres qui séparent Versailles de Dreux.

C'est à Houdan, juste à l'entrée, que fut organisé le contrôle secret. Habilement dissimulés, les commissaires purent opérer régulièrement et sans qu'aucun concurrent se doutât qu'il avait été contrôlé secrètement à cet endroit du parcours, par la pendule enregistreuse, c'est 100 mètres plus loin, au commencement de la ville que les commissaires releverent les cartes de pointage.

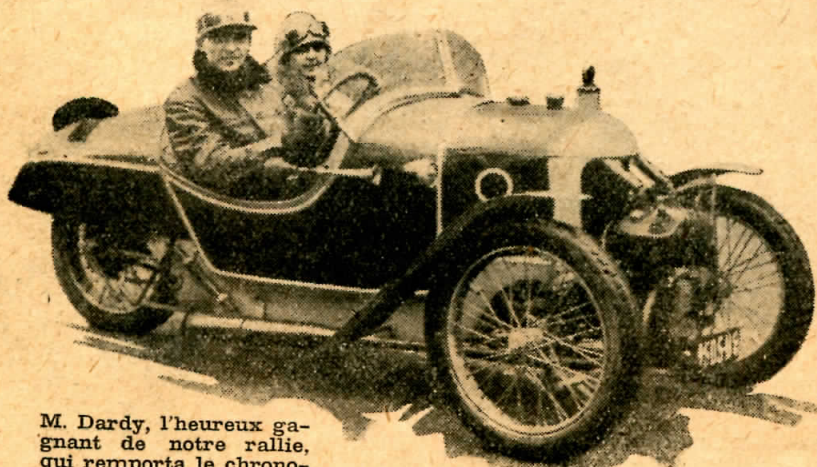
Ce travail de vérification de moyennes, fort long, quoique assuré par des spécialistes MM. Boell, Josse et Gauthier fut rapidement mené eu égard au nombre d'opérations auxquelles ils eurent à se livrer pour obtenir le classement du formidable lot de concurrents.

Au contrôle fonctionnèrent M. Goupy l'homme à la pendule, Toussaint, Fontan, Tobbler, Cuilher, de l'A. M. C. F., assistés de nombreux autres pointeurs ; au contrôle de relève des cartes, M. Richard également de l'A. M. C. F. et M. Hamberger assistés de deux autres commissaires eurent fort à faire. Mais, malgré tout, tout fonctionna fort bien, sans la moindre anicroche.

A Dreux

Grâce au concours dévoué de M. Govin, un vrai sportif, nous pûmes trouver auprès des hôteliers, le meilleur accueil et aussi bonne chère et à prix fort raisonnables : Le Terminus, le Grand Cerf, l'Hôtel de France et le Restaurant de l'Hôtel de Ville Rolland.

En arrivant à Dreux, dès midi, les concurrents eurent la neige qui se transforma peu après en pluie froide, qui devait gêner beaucoup de participants pour le retour et abrégé les heures de jour.



M. Dardy, l'heureux gagnant de notre rallye, qui remporta le chronographe tant convoité.



Voici une autre vue des concurrents s'appêtant à prendre le départ : Remarquez l'ordre dans lequel ils sont rangés

La proclamation des résultats

Ce fut dans la salle de l'Ecole, rue Saint-Martin qu'elle eut lieu, sous la présidence de M. le sous-préfet, de M. Escorbel, 1^{er} adjoint faisant fonction de Maire, de M. Celles, Président du Comité des Fêtes.

M. Escorbel prononça quelques paroles aimables en souhaitant la bienvenue, puis M. Lacombe notre Directeur, organisateur du rallye, remercia et la Municipalité de son bon accueil et les concurrents pour avoir contribué au succès du plus grand rallye motocycliste et automobiliste organisé en France, et il remercia aussi les mécènes qui avaient eu le geste de doter le rallye de superbes prix.

Très rapidement on procéda à la lecture du palmarès, et on procéda également à la remise des prix.

Rappelons que notre rallye était doté de plus de 8.000 francs de prix. En dernière heure, nous avions eu à enregistrer les dons des mécènes suivants, que nous n'avions pas publié dans notre liste du 15. La Maison Gentilhomme, spécialiste des avertisseurs, fit don d'un magnifique avertisseur Sondor, qui fit bien plaisir au second du classement général. Un mécène, M. Antoine (de Padoue) autrement dit le concurrent n° 88. Menier fit don d'un superbe Klaxon pour le premier sidecar classé et dont bénéficia M. de Lignières (n° 141) sur sidecar Monet et Goyon.

La Maison Sools spécialisée dans la casquette grand chic de sport nous avait adressé 2 bons pour 2 belles casquettes à prendre dans une des nombreuses chapelleries Sools.

La Maison de motos Monet et Goyon avait offert 4 bons de cinquante francs pour ses clients les mieux classés.

La Maison Hutchinson avait offert une superbe penulette de bureau.

La Maison Cicca, toujours accueillante pour ces manifestations, avait envoyé deux cornets moto Cicca n° 5009 et 2 gonfleurs Cyclone.

La Maison Gnome et Rhône, pour favoriser

la région parisienne, qui seront fort utiles aux participants des prochains rallies.

La Maison Terrot avait envoyé de son côté deux jolies montres de guidon pour ses deux meilleurs clients.

La Société des Cartes Tarife avait adressé une collection de son nouveau Guide des 60 plus belles promenades autour de Paris, accompagnée d'une douzaine de cartes à grande échelle des environs de Paris.

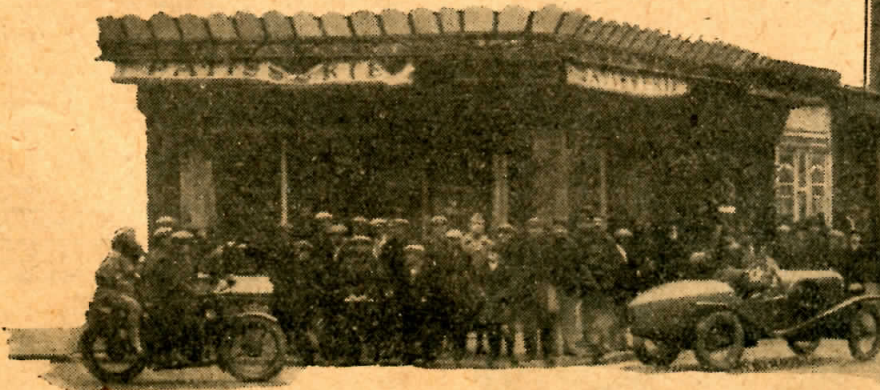
Et enfin, la Société des Extincteurs Stop-Fire fit don d'un de ces mignons petits extincteurs dont toute moto devrait être munie.

L'ensemble de ces dons forma de fort belles récompenses pour tous les meilleurs du classement.

Le classement

- 1^{er}. — 466. Dardy, sur Morgan.
- 2^e. — 416. Reidon, sur Amilcar.
- 3^e. — 161. Vauclin, sur Terrot.
- 4^e. — 141. de Lignières, sur side-car Monet-Goyon.
- 5^e. — *Ex æquo* : 503. X..., sur Renault 6 CV ; 505. Maz-Arguil, sur quadrilette Peugeot.
- 7^e. — 140. Tholon, sur Aiglon.
- 8^e. — 97. Rosier, sur moto René Gillet.
- 9^e. — *Ex æquo* : 89. Zambaux, sur Terrot ; 355. Sabbag, sur Amilcar ; 57. Compagnon, sur Monet-Goyon ; 237. Hamel, sur Gnome et Rhône ; 93. Libérat, sur Renault 6 CV.
- 14^e. — *Ex æquo* : 304. Saulnier, sur Terrot ; 88. Menier Antoine, sur Renault 6 CV.
- 16^e. — 102. Choisy, sur side-car René Gillet.
- 17^e. — *Ex æquo* : 457. Prévost, sur Peugeot ; 427. Stock, sur René Gillet ; 456. Tradayrol, sur Peugeot.
- 20^e. — *Ex æquo* : 230. Maugers, sur Citroën ; 35. Dupuy, sur Dollar ; 435. Sennequier, sur D. S.
- 23^e. — *Ex æquo* : 111. Maurice, sur Monet-Goyon ; 481. Ugal, sur D. S. ; 86. Poitevin, sur Donnet ; 458. Malledant, sur Donnet.
- 27^e. — 352. Hamon, sur Gillet.

- F. N. ; 65. Boutin, sur Gnome et Rhône.
 33^e. — 413. Morlet, sur B. S. A.
 34^e. — 87. Rigaud, sur Donnet.
 35^e. — 262. Chauve, sur Benjamin.
 36^e. — 92. René, sur Citroën.
 37^e. — 238. Fauroux, sur F. N.
 38^e. — 155. Toureau, sur Terrot.
 39^e. — *Ex æquo* : 181. Devillers, sur side-car Saroléa ; 325. Ritter, sur F. N.
 41^e. — *Ex æquo* : 149. Lemonnier, sur Terrot ; 36. Robinot, sur Confort.
 43^e. — *Ex æquo* : 308. Belloin, sur side Harley-Davidson ; 1. Rémy, sur F. N.
 45^e. — 311. Lallement, sur Amilcar.
 46^e. — 222. Frocourt, sur Renault.
 47^e. — 2. Fièvre, sur Stella.
 48^e. — 240. Caillé, sur Donnet.
 49^e. — 409. Morange, sur Monet-Goyon.
 50^e. — *Ex æquo* : 317. Barbot, sur Citroën ; 170. Gehring, sur Terrot.
 52^e. — *Ex æquo* : 76. Forgin, sur side-car René Gillet ; 228. Broutt, sur Terrot.
 54^e. — 196. Rey, sur Peugeot.
 55^e. — 410. Cœurjoly, sur Benjamin.
 56^e. — 310. Gautier, sur side-car F. N.
 57^e. — 259. Erneccus, sur Monet-Goyon.
 58^e. — 266. Paul, sur Renault.
 59^e. — *Ex æquo* : 85. Hodey, sur Donnet ; 45. Bacquet, sur Rosin ; 414. Eleaume, sur Citroën.
 62^e. — 183. Barrault, sur B. C. R.
 63^e. — *Ex æquo* : 301. Houdebert, sur moto René Gillet ; 219. Soret, sur Gnome.
 65^e. — 72. Lemelle, sur René Gillet.
 66^e. — 211. Ledoux, sur Renault.
 67^e. — 261. Bonnet, sur Zèbre.
 68^e. — 253. Andrieu, sur F. N.
 69^e. — 56. Pisson, sur Terrot.
 70^e. — 260. Caillard, sur Terrot.
 71^e. — *Ex æquo* : 31. De Loof, sur F. N. ; 134. Souffrice, sur Amilcar ; 165. Vincent, sur Morgan.
 74^e. — 70. Acs, sur F. N.
 75^e. — 453. Blanquaert, sur Le Grimpeur.
 76^e. — *Ex æquo* : 322. D'Elinema, sur Delaunay ; 412. Dejammes, sur Triumph ; 63. Corbeille, sur Renault.
 79^e. — 145. Maupoil, sur Soyer.
 80^e. — 90. Planson, sur Monet-Goyon.



L'arrivée à Dreux : Les rues étaient pleines de spectateurs ;

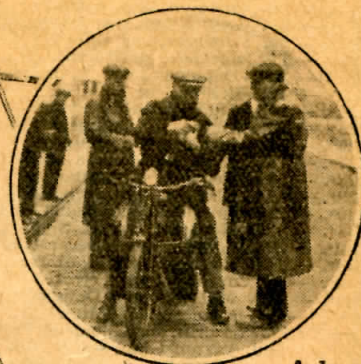
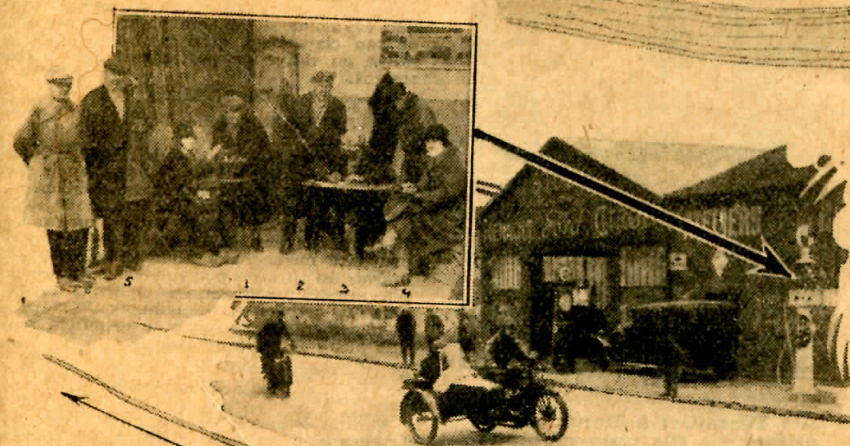
sa clientèle, avait ajouté quatre bons de cinquante francs chaque.

La Maison Blondel La Rougery nous avait fait parvenir 50 cartes routières Campbell de

- 28^e. — 476. Clément, sur Terrot.
- 29^e. — *Ex æquo* : 3. Ozanne, sur Terrot ; 463. Noël, sur Sénéchal.
- 31^e. — *Ex æquo* : 18. Choquenot, sur



Les contrôleurs à la pendule : (1) Goupy, (2) Tobler, (3) Fontan, (4) Toussaint, (5) Guilher, (6) Enders Max.



A la relève des cartes de pointage. Richard opère; derrière Hamberger.

Notre composition donne l'emplacement ou se trouvait le contrôle secret et où bien peu de concurrents l'ont vu.

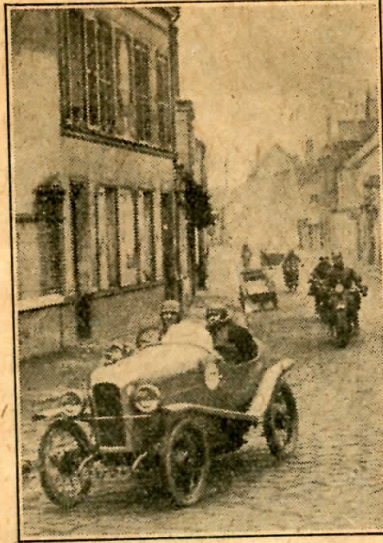
- 81*. — *Ex-æquo* : 132. Piégut, sur Saroléa ;
- 251. Duparc, sur Peugeot.
- 83*. — *Ex-æquo* : 236. Perreau, sur Donnet ; 220. André, sur Phénix
- 85*. — 11. Chambenoit, sur Terrot.
- 86*. — 15. Puche, sur F. N.
- 87*. — 123. Dacoin, sur Peugeot.
- 88*. — *Ex-æquo* : 356. Gruaz, sur René Gillet ; 321. Vasseur, sur Monet-Goyon.
- 90*. — *Ex-æquo* : 353. Rolet, sur X... ;
- 160. Herbel, sur Gnome et Rhône ; 78. Jean-son, sur Terrot.
- 93*. — 487. Richard, sur Rover.
- 94*. — *Ex-æquo* : 252. Delorme, sur Gillet-Herstal ; 479. Rapeau Félix, sur Rochester.
- 96*. — 104. Girodon, sur Dollar.
- 97*. — *Ex-æquo* : 486. Buisson, sur Dollar ;
- 314. Dosne, sur Amilcar.
- 99*. — 468. Prévost, sur F. N.
- 100*. — *Ex-æquo* : 411. Bazire, sur Gillet-Herstal ; 432. Labram, sur F. N.
- 102*. — 497. Bégnieg, sur Propul Cycle.
- 103*. — *Ex-æquo* : 484. Vedrenne, sur Monet-Goyon ; 175. Lemet, sur Amilcar.
- 105*. — 404. Beauboucher, sur Renault.
- 106*. — 204. Lesueux, sur F. N.
- 107*. — *Ex-æquo* : 202. Girard, sur Terrot ;
- 95. Perrier, sur F. N. ; 232. Maginot, sur René Gillet.
- 110*. — *Ex-æquo* : 269. Clairdun, sur Monet-Goyon ; 13. Gabriel, sur F. N.
- 112*. — 450. Lévy-Nebil Dino, sur Harley.
- 113*. — 48. Quinette, sur Peugeot.
- 114*. — *Ex-æquo* : 203. Peters, sur Monet-Goyon ; 429. Leroy, sur Monet-Goyon.
- 116*. — 242. Dourter, sur side-car D. S.
- 117*. — *Ex-æquo* : 81. Fagède, sur Magnat Debon ; 116. Leclerc, sur René Gillet.
- 119*. — *Ex-æquo* : 200. Verchère, sur Monet-Goyon ; 504. Trincal, sur C. P.
- 121*. — 79. Lebeau, sur F. N.
- 122*. — *Ex-æquo*. — 452. Chalicarne, sur D. S. — 488. Sarreau, sur Salmson.
- 124*. — 24. Omont, sur Saroléa.
- 125*. — *Ex-æquo* : 130. Duplan, sur Morgan ; 507. X..., sur Terrot ; 103. Guiard, sur D. S. Malterre.
- 128*. — *Ex-æquo* : 38. Perfetta, sur Terrot ; 182. Boulard, sur Motobécane.
- 130*. — 303. Legoziac, sur Jean Thomann.
- 131*. — 264. Guénier, sur Le Grimpeur.
- 132*. — 120. Fossorot, sur F. N.
- 133*. — 178. Moreau, sur Sima-Violet.

- 134*. — 231. Besnard, sur Monet-Goyon ;
- 135*. — 223. Lethulier, sur Citroën.
- 136*. — *Ex-æquo* : 139. Kung, sur Motobécane ; 244. Undersbill, sur René Gillet.
- 138*. — 508. Lehembre, sur A. J. S.
- 139*. — *Ex-æquo* : 248. Aubry, sur Excelsior ; 415. Niguét, sur cyclecar Violet ;
- 52. Lousset, sur moto Alcyon.
- 142*. — 51. Zertchinsky, sur Aiglon.
- 143*. — 117. Reaubourg, sur Terrot.
- 144*. — 148. Vanhove, sur F. N.
- 145*. — 475. Norville, sur Fournier.
- 146*. — 454. Péraldi, sur Gnome et Rhône.
- 147*. — 94. Perrier, sur voiture Delage.
- 148*. — 306. Charles, sur cabriolet Peugeot.
- 149*. — *Ex-æquo* : 357. Cleck, sur Dollar ;
- 320. Loron, sur Griffon.
- 151*. — 26. Pruvost, sur Morgan.
- 152*. — 360. Jacquier, sur X...
- 153*. — *Ex-æquo* : 82. Govin, sur voiture Unic ; 255. Dubols, sur sidecar Triumph.
- 155*. — 318. Péchet, sur Citroën.
- 156*. — 167. Deniaud, sur Sima-Violet.
- 157*. — 30. Bon, sur Monet-Goyon.
- 158*. — 60. Béraud, sur Simart.
- 159*. — 209. Cousin, sur Monet-Goyon.
- 160*. — 407. Kienne, sur Terrot.
- 161*. — 184. Arleumont, sur Gnome et Rhône.
- 162*. — 50. Cottreau, sur Dollar.
- 163*. — 227. Cope, sur Terrot.
- 164*. — 17. Cavillier, sur moto Soyer.
- 165*. — *Ex-æquo* : 99. Mème, sur Monet-Goyon ; 174. Lejamtel, sur Gnome et Rhône.
- 167*. — 125. Vannier, sur Gnome et Rhône.
- 168*. — 480. Rapeau Marcel, sur Rochester
- 169*. — 478. Mazoner, sur Dollar.
- 170*. — 491. Bégala, sur Amilcar.
- 171*. — *Ex-æquo* : 41. Durand, sur Terrot ;
- 108. Noize, sur Maximag-Motosacoche.
- 173*. — 234. Blin, sur voiture Benjamin.
- 174*. — 129. Rozan, sur Monet-Goyon.
- 175*. — 106. Martin, sur Citroën.
- 176*. — *Ex-æquo* : 40. Schubler, sur Alcyon ; 119. Robbin, sur D. S.

Les opérations furent faites dans le café dont voici l'emplacement par Boell, Josse et Gauthier.

- 178*. — 270. Merlier, sur Terrot.
- 179*. — 302. Charvet, sur Amilcar.
- 180*. — 173. Lardot, sur Motosacoche.
- 181*. — 4. Gilliot, sur Monet-Goyon.
- 182*. — 152. Lalande, sur Saroléa.
- 183*. — 22. Guerbé, sur Peugeot.
- 184*. — *Ex-æquo* : 250. Guibert, sur Motobécane ; 28. Médar, sur Saroléa.
- 186*. — 37. Bauchy, sur B. S. A.
- 187*. — *Ex-æquo* : 215. Pelly, sur Alcyon ;
- 5. Four, sur Terrot.
- 189s. — 47. Foucheyrand, sur F. N.
- 180*. — 67. Marsault, sur sidecar René Gillet.
- 171*. — 23. Bénicourt, sur Raleigh.
- 192*. — 110. Baptiste, sur Sandford.
- 193*. — 271. Canoine, sur Terrot.
- 194*. — 147. Franck, sur Terrot.
- 195*. — 239. Jeannot, sur Confort.
- 196*. — 499. Lanois, sur sidecar Indian.
- 197*. — 16. Verdier, sur Terrot.
- 198*. — 158. Hugon, sur Georges-Lévy.
- 199*. — 39. Chauvelin, sur Motobécane.
- 200*. — *Ex-æquo* : 408. Lauwick, sur Amilcar ; 455. Strouyette, sur Jean Thomann.
- 202*. — 313. Fontaine, sur Terrot.
- 203*. — 6. Robert, sur side René Gillet.
- 204*. — 490. Pape, sur Cleveland.
- 205*. — 489. Ménard, sur F. N.
- 206*. — 37. Bauchy, sur Terrot.
- 207*. — 122. Dacoin, sur Peugeot.
- 208*. — 221. Bellard, sur Rovin.
- 209*. — 226. Agoutin, sur Motobécane
- 210*. — 473. Herpin, sur Monet-Goyon.
- 211*. — 217. Piat, sur side René Gillet.
- 212*. — 402. Chabanne, sur Douglas.
- 213*. — 305. Hochard, sur Monet-Goyon.
- 214*. — 316. Iwinski, sur Magnat-Debon.
- 215*. — 243. Mathais, sur Peugeot.
- 216*. — 172. Tanton, sur Terrot.

- 217*. — 101. Tarrago, sur Terrot.
 218*. — 501. Jacquot, sur Amilcar.
 219*. — 359. Lascombes, sur Dollar.
 220*. — 96. Schwartz, sur Gnome.
 221*. — 71. Lagrange, sur Terrot.
 222*. — 224. Delaunay, sur V. Suire.
 223*. — 100. Lebroc, sur Z. A. R.
 224*. — 258. Lignière, sur Renault.
 225*. — 205. Auriac, sur Gnome et Rhône.
 226*. — 75. Garnier, sur Peugeot.
 227*. — 185. Riis, sur Gnome et Rhône.
 228*. — 502. Bastrole, sur Dollar.
 229*. — 474. Elzevier, sur cyclecar J. G.
 230*. — 210. Vandesca, sur Monet-Goyon.
 231*. — 495. Monlecot, sur B. S. A.
 232*. — 225. Foucho, sur sidecar Harley.
 233*. — 144. Coutant, sur Confort.
 234*. — 33. Cazenave, sur Terrot.
 235*. — 469. Mathieu, sur Douglas.
 236*. — Ex æquo : 235. Hunziker, sur Norman; 153. La drin, sur Gnome et Rhône.
 238*. — 500. Tatton Gino, sur F. N.
 239*. — 485. Brouder, sur Gnome et Rhône.
 240*. — 312. Calmé, sur Motobécane.
 241*. — Ex æquo : 32. Birbaun, sur Triumph; 34. Bouglé, sur Monet-Goyon.
 243*. — 467. Régulier, sur René Gillet.
 245*. — Ex æquo : 84. Samyn, sur Terrot; 73. Levavasseur, sur Terrot.
 247*. — 509. Roche, sur F. N.
 248*. — 157. Barathe, sur Soyer.
 249*. — 69. Trolly, sur Terrot.
 250*. — 159. Jobert, sur René Gillet.
 251*. — Ex æquo : 187. Petit, sur Moto; bécane; 190. Blanchet, sur Thomann.
 253*. — 166. Fouret, sur Sima-Violet.
 254*. — 263. Debillot, sur sidecar René Gillet.
 255*. — 272. Bareil, sur Monet-Goyon.
 256*. — 19. Missier, sur Norton.
 257*. — 49. Guichard, sur Monet-Goyon.
 258*. — Ex æquo : 168. Clément, sur Monet-Goyon; 494. Izac, sur Griffon; 169. Compoin, sur Terrot; 133. Sabathé, sur Griffon.
 262*. — 358. Druz, sur Dollar.
 263*. — 124. Goudouin, sur Gnome.
 264*. — 20. Rosay, sur A. I. S.
 265*. — 98. Crouilbois, sur sidecar Alcyon.
 266*. — 121. Riobé, sur Ch. Gérald.
 267*. — 131. Loubet, sur Gnome et Rhône.
 268*. — 274. Tétard, sur Morgan.
 269*. — 135. Bressand, sur Morgan.
 270*. — 43. Maury, sur F. N.
 271*. — 315. Stierlé, sur side Oriol.
 272*. — 506. X..., sur side Harley.
 273*. — 323. Roujol, sur Sénéchal.
 274*. — 83. Fosse, sur Monet-Goyon.
 275*. — 493. Peullier, sur Amilcar.
 276*. — 173. Oberson, sur René Gillet.
 277*. — 58. Marmorat, sur Motobécane.
 278*. — 154. Habert, sur Citroën.
 279*. — 483. Rustmann, sur F. N.
 280*. — 109. Henry, sur Dé-Dé.
 281*. — 198. Tarpet, sur Rovin.



De Versailles à Dreux c'était une longue file ininterrompue de motos, cyclecars et petites voitures se suivant à faible allure, en véritables « pères tranquilles ».

- 282*. — 216. Evain, sur Le Grimpeur.
 283*. — 214. Grisard, sur Motobécane.
 284*. — 44. Bonfant, sur Morgan.
 285*. — Ex æquo : 176. Berranger, sur Morgan; 229. Lesclier, sur Motobécane.
 287*. — 195. Duval, sur side Terrot.
 288*. — 273. Castilan, sur X....
 289*. — 80. Guilin, sur Monet-Goyon.

Prix Challenges

Nous rappelons que tous les concurrents ci-dessus classés sont qualifiés pour disputer le Compteur O. S., offert par la Maison Scignol, et le Bow-Spring tan-sad, offert par M. Boulay, rue de Moscou, 6, qui vont être attribués à l'issue du deuxième rallye.
 Le concurrent comptant sa place dans les deux classements pour le nombre de points, le total le moins fort étant déclaré vainqueur.

De cela, il faut complimenter M. Lacombe, directeur de cet organe sportif, qui s'agitait avant-hier, ici, au contrôle de départ, à la remise des disques numérotés et des engagements retardataires, là, sur la ligne de départ, insouciant des inévitables lazzi de l'éternel « titi » venu, lui, à vélo, et dédaigneux, comme il sied, de tout ce qui n'est pas son jarrer, ses fins boyaux et ses pédales nerveuses : « Partira ! partira pas !... scandent-ils les efforts désespérés de ce cyclecar rétif. « Pousse-le jusqu'à Dreux ! il est plus sûr d'arriver ! », accompagne-t-il l'épuisante poussée, par un camarade dévoué, d'une moto réfractaire à tout effort. « T'as oublié ton poudrier ! », salue-t-il au passage la compagnie d'un motocycliste, juchée à califourchon sur la machine et faiblissant déjà sous le poids d'une nourrice d'essence et d'un bidon d'huile en bandonnière. « Tu la f'teras pas, la combine ! », gouaillait-il devant cette autre, coquettement vêtue d'une veste spéciale, dont les gêtres, en palte d'éthéphant, absorbent facilement les fines chaussures à talons Louis XV. « Zut ! le corbillard !... », lance-t-il devant le side-car-ambulance au sissant profil, qui suivra la course sans avoir à intervenir. ...Et la fête continue... Elle continue d'ailleurs de part et d'autre, croyez-le bien.

Une opinion

Notre excellent confrère Gille-Nicaud, de l'*Intransigeant*, que nous sommes heureux de remercier ici pour la belle publicité qu'il a réservée à notre rallye en réservant la page couverture de son intéressante publication Match, s'exprime ainsi :
Un rallye-auto n'exerce évidemment pas sur le public le même prestige qu'une course. Ici, foie des grandes vedettes et des prix mirifiques qui déplaient la grande foule et l'emballent ! Et cependant, quel intérêt puissant s'en dégage au point de vue sportif !
Six cents machines sur une route particulièrement prise des cyclistes, cela compte et cela crée même quelques perturbations dans les mœurs populaires, si nous en jugeons par la foule des curieux, gelés mais solides au poste, assistant au départ matinal, Porte de l'Orangerie, entre la terrasse fameuse et la pièce d'eau des Suisses, glacée.
Morte, la « petite reine » ? Non, que diable, mais la concurrence n'est pas à dédaigner. Elle marque une époque, celle de la vitesse, et aussi celle du moindre effort, bien que la panne naisse souvent à propos pour troubler le « farniente » espéré. Qu'importe, elle existe, et si la preuve en avait été nécessaire, le rallye de notre confrère Moto Revue l'eût aisément fournie.

Ainsi, le n° 181 a été 20^e dans le 1^{er} ; il est 5^e dans le 2^e ; il comptera donc 20 + 5 = 25 points, etc.

Le manteau cuir

Il en est de même pour le manteau cuir (homme ou dame) offert par M. Chaillou, et à disputer sur 4 rallies ; bien entendu, si un participant manqué un des 4 rallies, il lui sera appliqué d'office le chiffre du dernier classé dans ce rallye qu'il aura manqué, ce qui, évidemment, lui fera perdre le bénéfice de son classement qu'il peut améliorer de rallye en rallye en participant aux 3 qui restent.

Le 27 Mars

Notre prochain rallye

Notre 2^e rallye aura lieu le 27 mars. Nous adopterons une distance moins grande que pour le 1^{er}, et nous irons vraisemblablement à Rambouillet (35 km au lieu de 60 km) ; Nous donnerons dans notre numéro du 15 mars tous renseignements utiles à ce sujet peut-être même dans *Motocyclisme-Automobilisme* du 10 mars pourrons-nous donner de plus amples précisions. Pas de droits d'engagement, ceux-ci étant remboursables pour le déjeuner. Ce 2^e rallye se disputera sous une autre formule amusante.

Magnifiques prix

Devant le succès de notre 1^{er} rallye, des fabricants d'accessoires nous ont fait connaître qu'ils tenaient à participer au 2^e et qu'ils désiraient « se rattraper ».
 Avant de mettre sous presse, nous avons reçu les prix suivants :

- La Maison Prunier, spécialisée dans l'équipement du motocycliste, offre cent coiffures en toile huilée généralement appelées « surtoit », cinquante casques de course et plusieurs paires de lunettes.
 La Raffinerie d'huile « Ilo », W. Dick, de la rue des Fermiers, fait un don royal et donne dix-huit bidons d'huile B. B. et six bidons d'huile RACING.
 La Maiso, Dutén, de la rue des Arts, à Levallois, nous a fait parvenir douze portefeuilles d'identité en melchior nickelé et Gousset.

Inscrivez-vous

N'attendez pas jusqu'aux derniers jours pour vous inscrire. Faites-nous connaître votre décision dès ce jour même en joignant 6 francs. Vous conserverez le même numéro qui vous a été attribué et nous vous conseillons de vous faire établir des disques sur tôle légère, et qui vous serviront pour la série de rallies que nous organisons. Observez exactement notre modèle : bande rouge vif et nos numéros noirs sur fond blanc.

Le Bol d'Or 1927

A. M. C. F. — A. C. I. F. — Pentecôte Forêt de Saint-Germain

La classique épreuve de 24 heures de la région parisienne vient d'être choisie par la Commission Sportive de l'U. M. F. comme épreuve éliminatoire pour le Championnat de France de vitesse et les catégories intéressées sont les motos 175, 258, 350 et 500 cmc., les cyclecars 3 roues, 2 places, 500, 750 et 1.100 cmc.

Dans cette magnifique course d'endurance et de vitesse les constructeurs et concurrents pourront donc avoir la possibilité de par leur performance accomplir et, en outre, l'établissement de records nationaux et mondiaux de 3, 6, 12 et 24 heures, participer au Championnat de France, leur classement de 1^{er} et 2^e de catégorie donnant accès à la finale du Championnat qui se court en août prochain. En sus des nombreuses coupes et challenges déjà en compétition, les organisateurs viennent de recevoir de la Sportive Direction de la Maison Phoscao, un magnifique objet d'art qui sera disputé sur deux années et qui sera attribué à la marque dont le pilote aura fait preuve de la plus grande vitesse durant les 24 heures de cette grande épreuve.
 Le règlement du Bol d'Or 1927 va paraître fin de cette semaine et sera communiqué à tous les intéressés.

Mon petit doigt m'a dit....

... que le moteur Moser qui équipa la 175 Miller gagnante du Grand Prix d'Europe à Monza et détentrice des records du monde des 100 et 200 km. à 107 de moyenne vient d'être montée dans un cadre extra bas portant la marque Dollar, qu'il est armé du nouveau Binks sans mousetrap et qu'en circuit routier il accusera un 115 à l'heure de très bon aloi.

... que la même machine avec un équipement de kilomètre lancé et une selle à 63 cm. du sol se présentera aux records du monde, toujours pilotée par l'habile Druz.

... que ce dernier pense tirer près de 110 à l'heure de sa 125 cmc. en cours de regonflage et permettra aux records français de paraître moins seuls sur la liste des records du monde.

... que la même marque garantit 90 à l'heure ses 250 à pneus confort, munie de l'éclairage électrique.

... que Frank Longman, la première monte d'A. J. S., quitterait cette maison et prendrait part au Tourist Trophy anglais en senior pour Rudge-Withworth et en junior pour Velocette cette année.

... qu'une maison très importante abandonnerait les courses devant les résultats piteux de ses machines en circuit, mais que ses coureurs ont laissé ça là avant la maison.

... que le peintre Dereim vient de prendre livraison d'une Bugatti Targa Florio à compresseur ce qui prouve que l'on peut utilement manier la palette et le macaron.

... qu'après beaucoup d'idées et de projets le téméraire Brosselin rentrerait au service des courses de la jeune maison Fasto.

... qu'après tout ce qui a été dit sur la quatre cylindres de record de Franconi, il est possible d'affirmer que cette 1.000 cmc. sera à compresseur et à refroidissement par eau et toujours dans un cadre Henderson.

... que, non lassé des courses par sa chute, Beish, pilote officiel de la Magnat-Debon, se taille la part du lion dans le midi avec sa nouvelle double tube Blackburne, désormais livrée à la clientèle.

... qu'il serait question d'une entente entre la direction de l'autodrome et les pilotes connus désireux de monter des 1.000 cmc., que les machines seraient vendues et payées avec les primes de départ et de victoire.

... que la grande maison spécialiste de la voiture de course livrée aux clients vient d'achever un racer monoplace, 8 cylindres, à superchargeur Roots, excessivement profilé et capable de 245 à l'heure en 1.500 cmc. et qu'il partirait à Indianapolis aux mains de de Marguenat.

... que la plus rapide 350 d'amateur en France est en vente chez Psalty, qu'elle est nantie d'un J. A. P. double échappement et que l'amateur adroit qui la possèdera gagnera plus de courses que son prudent propriétaire actuel.

... qu'aux Vingt-Quatre Heures du Mans, un impeccable gentleman, ingénieur de la maison Amilcar, sera au volant d'une quatre cylindres, secondé par un sportif client de la marque qui essaya quelques Paris-Nice records.

... qu'une maison importante dotée d'un calendrier sportif chargé et qui s'était spécialisée dans le double arbre à came en tête ferait depuis un an des essais sur un nouveau bloc quatre cylindres, deux temps et que l'on espère 215 à l'heure en 1.100 cmc.

... que la maison Nerka aurait bientôt pour faire ses essais de bougie un racer de la maison S. C. A. P. à compresseur Cozette doué d'un 180 à l'heure prometteur.

... que dans le prochain *Moto Revue* prendrait place un essai d'une nouvelle double tube d'une maison à nom très monétaire.

... que l'Angleterre est bouleversée par les essais de silencieux sous le contrôle de l'A. C. V. et qu'un prix de 100 livres (près de 120.000 francs) a été donné par un confrère anglais au gagnant du concours.

... que New-Hudson, sous la main experte de Le Vack, lance sur le marché ses 350 et 500 « vitesse spéciale » garanties respectivement 128 et 143 kilomètres heure.

... qu'entre le modèle sport et le modèle double tuyau de la marque existent 20 livres de différence et 45 kilomètres.

... que Marchant nommé chef des courses chez Motosacoche à Genève dirigerait une équipe continentale de coureurs experts qui partageraient leur temps entre les grands prix Monthléry et les réunions de Brooklands.

... que le même Marchant se monterait une 1.000 à deux cylindres, arbre à came en tête pour la piste de Londres et peut-être Arpajon.

... que les dirigeants anglais ont l'intention d'organiser une réunion pour l'inauguration de la piste de Brighton en invitant les meilleurs coureurs du continent.

... que sous le pseudonyme de Antoine de Padoue se cache un électricien sportif qui conduit indifféremment des bolides monocylindriques ou des voitures de ville dans les épreuves de tourisme. Souhaitons que les événements servent tes dessins, ô Antoine de Padoue

... que l'aimable fils d'un décorateur en vogue, vexé de voir l'entrefilet sur les gigolos au Bois de Boulogne, s'est fait poser des silencieux et a supprimé ses numéros de course.

... que, dans le « Colmore cup trial » disputé ces jours derniers en Angleterre, il y avait 239 engagés, chiffre record qui ne bat point celui des engagés du *Rallye de Moto Revue*.

... que l'héritier d'un nom immaculé, malgré ses écuries de course connues, sa fortune considérable, ses Hispano type « Monza », sa Chrysler, sa Talbot 6 et ses autres voitures, promène ses 23 ans sur une Harley 350 à soupapes latérales.

... que si les journaux nous apprennent que Henry Paté a acheté une bicyclette Peugeot à cadre à fourrure intérieure, nous pouvons dire que Sabipa-Charavel, gagnant du Grand Prix d'Italie vient de recevoir une Motosacoche.

... que les frères Guerre, les acrobatiques motocyclistes qui, chaque jour, au cirque, évoluent dans leur « Sphère d'acier », pour la plus grande émotion des spectateurs, sont des fidèles et assidus lecteurs de *Moto Revue*.

... et que c'est, du reste, à *Moto Revue* qu'ils doivent d'avoir pu remarquer d'abord, et l'adopter ensuite, pour leurs périlleux exploits, un certain moteur 2 temps, 175 cmc., à distribution mixte et culasse spéciale, décrit dans le premier numéro de l'an 1927.

Dont acte

Nous avons reçu des Etablissements Dessouches David et Cie la lettre ci-dessous, que nous nous empressons d'insérer :

Monsieur,

Nous avons lu dans la rubrique de votre numéro du 1^{er} janvier « Mon petit doigt m'a dit », que la grande marque d'auto Triumph était venue se faire carrosser par un licencié de Weymann.

Etant donné qu'il s'agit de nous, et que nous ne sommes pas licenciés de Weymann, mais que nous possédons des brevets qui nous sont personnels, il nous serait agréable que vous voulussiez bien introduire une rectification, que nos bonnes relations dans le domaine de la motocyclette, nous permettent d'escompter de votre part.

Recevez, Monsieur, nos pressées salutations.

ETABL. DESSOUCHES, DAVID ET Cie.

L'Administrateur-Délégué.

L'Amérique au secours

Une maison d'automobiles bien connue crée un nouveau châssis mais s'aperçoit après avoir enregistré de nombreuses commandes que le moteur est un peu faible pour le poids à transporter et que la voiture n'a plus les vigoureuses accélérations du modèle précédent. Que fait-elle ? Elle commande à une marque américaine les moteurs six cylindres dont elle a besoin. Il est vrai de dire que nos constructeurs de moteurs sortent surtout des moteurs de petite et de moyenne cylindrée et qu'ils auraient peu d'avantage à sortir un gros moteur à six cylindres qui ne se vendrait qu'à un nombre insuffisant d'exemplaires.

UN CADEAU.....

Tout motocycliste et cyclecariste éprouve le besoin de compléter son bagage de connaissances mécaniques, pratiques, sportives et la meilleure collection de renseignements se trouve condensée dans une année de *Moto Revue*. Aussi avons-nous décidé de céder des collections complètes que nous vendions couramment 40 francs,

à un prix tout à fait réduit pour certaines années et jusqu'à épuisement

- 1° La Collection reliée, dos toile, titre doré au fer, sur papier couché :
Années 1921, 1922, 1923..... 20 fr. l'année
- 2° Collections papier ordinaire, reliées dos toile, titre doré au fer :
Année 1921 seulement..... 15 fr.
- 3° Collections non reliées, sur papier satiné :
Années 1920, 1921, 1923, 1924, 1925..... 15 fr. l'année

(Dans l'année 1924, il manque un numéro)

Livraisons à ces conditions formidablement réduites jusqu'à épuisement. Envoi par colis-postal, pour la province et l'étranger. Joindre la somme correspondante pour le port, la collection pesant environ 3 kg 500 à 4 k.

Le Courrier de la Quinzaine

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

Les agents et la contravention

Monsieur,

Abonné de *Moto Revue* depuis deux ans, mais vieux lecteur de votre Revue, je vois, dans le numéro du 15 janvier, un article au sujet de la contravention payable au moyen du carnet à souche. Je vois beaucoup de mes camarades motocyclistes qui n'en sont pas partisans. Permettez-moi de déclarer ici que, personnellement, étant gardien de la Paix au 8^e Corps, et motocycliste de longue date, j'en suis partisan convaincu.

Je dois faire remarquer que votre collaborateur fait une erreur dont il est d'ailleurs excusable, en écrivant que les gardiens touchent une prime par contravention ; il n'y a qu'une sorte de contravention qui rapporte une prime au gardien, mais elle ne nous intéresse pas : il s'agit de la plaque des Finances vélo, prime donnée au gardien par les Contributions indirectes, et c'est tout.

Les carnets à souche serviront à faire régler les contraventions à certains jeunes fous qui n'en payaient jamais avant, qui avalent un petit air de se moquer de nous quand un gardien leur demandait leurs papiers. C'est dans ce sens que je suis partisan du carnet à souche.

Des abus, n'y en a-t-il pas toujours eu ? Alors, il n'y aura rien de changé, croyez-moi.

Une erreur, pour finir, que je tiens à rectifier : les gardiens de la Paix ne sont pas assermentés, ce qui explique les nombreuses contraventions méritées, celles-là, qui ne revolent jamais le jour et dont l'auteur n'est jamais inquiété, ayant presque toujours des relations élevées.

VAN DE WEYLE, Alphonse, gardien de la Paix
au 8^e Arrond.

Monsieur,

J'ai été surpris de lire, dans la *Chronique* de la Quinzaine, en date du 15 janvier, au sujet de *Monsieur Tardieu tient bon*, que les agents touchent une prime par contravention.

Je vous prie de croire, Monsieur, ou tout au moins, renseignez-vous auprès de M. le Préfet de Police, que les agents de la police municipale à Paris rendent compte par rapport à M. le Commissaire d'arrondissement, et que celui-ci établit un second rapport quand la contravention est justifiée, et que l'agent ne reçoit aucune somme d'argent à ce sujet.

Un Agent de Paris.

Essai d'une F. N.

Messieurs,

Motocycliste enragé, je me permets de vous faire parvenir ces lignes dans le but de mettre au point une chose que M. Chazel affirme et que je crois fautive.

1^o Page 581 : ma machine était pourtant rigoureusement de série...

2^o Page 582 : quand je pouvais y jeter un coup d'œil rapide, l'aiguille était montée à 115.

Je fais donc la remarque suivante :

Où Chazel avait une machine spéciale...

Où il bluffe, car, chose que vous pourrez vous-même contrôler, F. N. ne donne la 500 cmc. pneus ballons que pour 105 kilomètres-heure.

Je ne vois donc pas comment, avec une machine rigoureusement de série, Chazel peut se permettre du 115.

M SIMON,

74, quai Carnot, Saint-Cloud.

La moto, instrument de grand tourisme

Monsieur,

Grand lecteur de cette chère *Moto Revue*, j'avais lu avec intérêt l'article paru à la Tribune libre du numéro du 15 décembre dernier, signé de M. Xavier de Roux. Une réplique à visée spirituelle qu'un Suisse a cru devoir y faire dans votre dernier numéro, le n° 212, daté du 15 janvier 1927, m'incite à vous envoyer ces quelques lignes instructives que vous seriez bien aimable de publier. Il n'y a rien d'in vraisemblable dans le récit de M. Xavier de Roux. N'en déplaise au Suisse en question, j'affirme qu'un vrai motocycliste peut facilement en faire autant et même davantage. Je me permets de vous soumettre un voyage en Belgique que je fis l'été dernier, en trois jours, sur une motocyclette « Piermé » 175 cmc, 2 temps. Je pourrais à l'occasion vous montrer les preuves de l'authenticité de cette randonnée, preuves consistant en une feuille de route signée à la date et à l'heure de mon passage par les groupements moto-

cyclistes dans les principales villes de mon parcours. Peut être cette feuille suffira-t-elle à convaincre le Suisse au cœur sceptique ?

Parti de Marseille le 26 juillet 1926, arrivé le soir à Lyon ; le 27 au soir à Chaumont ; le 28 à 16 heures, je franchis la frontière belge et arrivais le 29 à midi au but de mon voyage, Liège. Soit 1.300 kilomètres en trois jours.

Je revins à Marseille après m'être arrêté trois jours à Paris. Ma plus forte étape fut Liège-Paris, soit près de 500 kilomètres. Le lendemain de mon arrivée à Marseille, je partis, toujours sur ma Piermé, pour les Pyrénées, où je courus la semaine de Comminge, en pur amateur que je suis de grand tourisme. Je suis naturellement entré à Marseille par la route.

Ce que j'ai fait, tout motocycliste entraîné peut le faire, monté sur une bonne machine, même de faible cylindrée.

Il me semble donc que la critique osée contre M. de Roux ne peut que nuire à l'essor du tourisme motocycliste que cette revue défend vaillamment depuis si longtemps. Pour ma part, je dirai à ce Suisse que, si je n'avais pas le soir même revêtu une tenue de soirée pour danser le charleston, je l'aurais très bien fait le lendemain après une bonne nuit d'une quinzaine d'heures.

Lucien DEHASQUE,
5, rue des Orfèvres, Marseille.

Le monopole du chronométrage

Je suis complètement de l'avis de *Moto Revue* au point de vue des chronomètres officiels : il y en a trop peu en France et trop... bien payés ! Pourquoi n'en existerait-il pas deux ou trois par département, par exemple ? Pour ma part, je connais plusieurs sportifs dans ma région, possédant de très bons chronomètres (aussi bons, assurément, que ceux des officiels) et qui seraient susceptibles de faire de très adroits chronométrateurs.

Je vous citerai le cas d'un petit club motocycliste du Vaucluse qui, depuis deux ans, organise une course de côte déjà fort connue dans le monde motocycliste et automobile. L'année dernière, près de la moitié du budget de la course fut affecté au paiement des chronométrateurs ; il est vrai que l'un venait de Nice et l'autre de Paris ; pourquoi pas de Chine ? Avouez que c'est un peu fort.

L. MOURET,
Carpentras (Vaucluse).

Le deux temps n'est pas mort

Messieurs,

Dans le numéro 211 de *Moto Revue*, en *Tribune Libre*, M. Ch. Demol s'efforce de nous montrer que le deux temps, qui n'est pas parfait, n'a que faire maintenant de recherches à lui dévolues par nos techniciens en vue de son rendement toujours plus grand.

Ce que M. Demol semble trop vite laisser de côté, c'est l'extrême simplicité et l'unique robustesse du deux temps.

A mon humble avis, que des constructeurs comme Vélocette, Gillet, D. F. R., Peugeot, Terrot et tant d'autres, en passant par New-Hudson, Cleveland, Gnome-Rhône, Griffon et Magnat-Debon, abandonnent la fabrication du deux temps ou tout au moins la restreignent pour avantager leurs modèles à soupapes en tête, cela n'a rien d'extraordinaire ; les foules sont ainsi : après avoir élevé le deux temps à la hauteur d'un dieu des moteurs, à cause de sa simplicité et de ses qualités évidentes, elles le laissent maintenant tomber par ce que la « 350 Untel est un bolide racé, qu'il a un air méchant et que ses culbuteurs se trémoussent comme au son d'un charleston du diable, en haut d'un cylindre gratte-ciel ». Ah ! les foules ! C'est un bien ou un mal, tout comme la langue d'Esope.

Eh bien, non, dix fois non ! monsieur Demol, le deux temps n'est pas près de disparaître, même dans la conception simpliste qu'il incarne maintenant, la raison, dites-vous ? Il est trop ancré dans nos habitudes, et surtout, soyez-en assuré, il n'est qu'à l'aube de son existence ; toute une vie de perfectionnement, de succès tant commerciaux que sportifs est ouverte devant lui.

Jétez un coup d'œil, cher monsieur, sur un deux temps comme le 175 Aubier et Dunne, par exemple, au fonctionnement si régulier et si sûr, à la conception si nette et si mécanique, vous changerez d'avis avant peu. Voulez-vous savoir ce que les possesseurs de motos deux temps pensent de leur engin ? Je renonce à vous le dire ; j'use et abuse déjà de ces colonnes si hospitalières... Demandez-le simplement au premier que vous rencontrerez sur la route. Vous en serez édifié.

Raymond GILLEN, à Dammartin.

Sur les pneus et le tan-sad

Messieurs,

Bien que tardivement, je tiens à relever aussi les erreurs de la lettre de Maurice, du 15 octobre 1926.

Au point de vue compétence, comme coureur motocycliste et comme marchand de motos et cycles depuis 8 ans, j'en ai un peu

aussi : 1° la surcharge : sur une moto, le passager est généralement supporté un peu par les ressorts du tan-sad qui amortissent légèrement les chocs ; le pilote est bien suspendu sur sa selle et la majorité des motocyclistes dans les cahots se soulèvent légèrement sur les pieds : le choc sur le pneu arrière est ainsi très amorti. En procédant ainsi, il m'est arrivé de rouler avec des pneus très peu gonflés, en cas de force majeure, sans jamais sentir la jante. Nous sommes d'accord malgré cela pour conseiller de gros pneus et de les gonfler suffisamment. Mais je critique davantage la fin de l'article : la est l'hérésie. Dire actuellement que l'on ne doit pas monter deux sur une machine, que c'est dangereux, néfaste à la santé, spécialement à la femme, ah ! non, assez à ce sujet ! Voyez Chazel et sa femme : elle n'est pourtant pas un homme ni un athlète ; ils ont prouvé, dans Paris-Les Pyrénées, que même l'impossible pouvait être réalisé en tan-sad. Je le pratique aussi, et des milliers de camarades qui n'ont pas les moyens d'avoir quatre roues ; et pour la machine, c'est tout de même moins fatigant qu'un sidecar. Un bon 250 avec pneus de 3 peut porter 2 personnes ; les motos américaines n'avaient que cela tant qu'à toutes les sportives qui montent derrière les motos, je n'en connais aucune qui en soit tombée malade. D'autre part, vous devez encourager le motocyclisme ; ne dénigrez pas le meilleur moyen de se promener économiquement avec sa compagne.

Agréez...

G. LAURENT, à Alençon.

Les interdictions de l'U. M. F.

Monsieur,

En juin dernier (1926), je vous adressais à *Tribune Libre* une petite lettre à laquelle je joignais deux articles des journaux de la région : *Le Progrès de la Somme* et le *Journal d'Amiens*, concernant l'interdiction faite par l'U. M. F. aux professionnels de participer à l'épreuve de côte de Doullens.

Je vous demandais alors les raisons de cette interdiction formulée par les dirigeants de l'U. M. F. J'ajoutais même : « Il n'y a aucune raison de ne pas interdire ou supprimer le Circuit de Picardie et la Course de Côte de Polx. »

A quelques mois d'intervalle, mes pronostics timidement énoncés se sont quand même réalisés à mon grand regret.

Ne faisant pas partie de l'A. C. M. P., je n'ai pas à connaître les motifs de la scission récemment opérée par ce Club, mais j'ai le droit de me demander pourquoi l'épreuve du Circuit de Picardie est rayée du calendrier officiel.

Les dirigeants de l'U. M. F. oublient-ils que, quelques mois avant la guerre, les Ballot, Goux, etc., y battaient « dans un fauteuil », les puissants Mercédès ? Qu'un virage en ciment avait été spécialement aménagé sur le Circuit de Picardie ? Les succès de Violet-Durand, etc., pilotant des marques françaises en 1925 ? Et le succès de 1926 ?

On supprime sans autre forme de procès ! Heureusement que nous avons *Moto-Revue* pour retremper l'énergie fuyante des motocyclistes de la région ! Car il faut avouer que nous ne sommes pas choqués en épreuves sportives et en clubs !

Bravo à *Moto Revue* qui nous fit passer son « Groupe Rouge », il y a quelques jours à quelques kilomètres de Péronne !

Abonné 50.817, du Moto-Club de Péronne.

La baisse

Monsieur,

Pour la huitième fois, je vais vous adresser à la fin de ce mois le montant de mon abonnement. Souffrez qu'en même temps j'apporte ma modeste contribution à une de vos enquêtes qui offre pour les motocyclistes un intérêt passionnant et d'actualité : celle de la baisse.

Votre titre lui-même résume par sa forme tout ce que vous ne pouvez pas dire et que je veux exprimer ici, sous mon entière responsabilité, bien entendu.

La baisse existe, existait, veux-je dire, mais on l'étouffe, et de deux manières : sous le poids d'arguments nombreux, mais discutables, et sous la pesée des contrats de publicité.

Le contrat de publicité est, vous le savez mieux que moi, une arme puissante, généralement ignorée, et dont vous subissez, comme toute la presse, la menace redoutable. C'est l'unique raison qui fait qu'aucun de nos périodiques n'ose plus parler de baisse de crainte de se voir couper les vivres ; mais c'est finalement sur le dos du consommateur que portent les coups.

Les nombreux autres arguments produits dans toutes les lettres réponses que vous publiez n'ont qu'une valeur relative et souvent discutable. Témoin celui de la maison M.....e : « Nous avons ramené à 5.375 francs le prix qui était, en novembre, de 5.675 francs. » Oui ! Mais au Salon, le 15 octobre, il était de 5.300 francs seulement. C'est le coup classique de l'étiquette barrée.

Combien j'aime mieux la réponse de T.....t : « Nous ne pensons pas qu'une baisse de prix puisse être envisagée pour le moment », réponse agréablement modifiée hier dans les grands quotidiens par cette nouvelle : « T.....t baisse ses prix » (de 400 francs, s'il vous plaît, et sur les chiffres du Salon !).

Ce que F. et T. ont fait, pourquoi les autres ne le feraient-ils pas ? Aussi, et je m'adresse maintenant à tous les acheteurs éventuels, et je leur dis : Quelqu'impaticiens que vous soyez, sachez compter avec votre bourse et avec votre nombre. Agissez ! Écrivez, par exemple à chacun des fournisseurs que vous avez choisis : « Baissez comme T.....t et F. N. et nous achèterons. Nous comprenons vos raisons et nous les apprécions à leur juste valeur. Faites un effort pour prendre en considération ce bruit de baisse qui circule parmi nous et qui n'est pas, contrairement à vos dires, dénué de fondement. L'exemple vient de haut, qui le prouve. »

Chacun de vous, acheteurs, aura ainsi dépensé quelques timbres ; mais essayez, et je suis sûr que le succès couronnera votre effort commun et persévérant.

Monsieur le Rédacteur, j'arrête ici cette déjà trop longue lettre. J'ignore le sort qu'il vous sera possible de lui réserver et je doute que mon opinion et ma suggestion aient les honneurs de la *Tribune Libre*, mais j'ai voulu essayer d'apporter, en regard des arguments des constructeurs, quelques-uns de ceux des acheteurs probables, dont je suis.

Maurice MAIRE, Insp^r, 7, rue Radiguy, Montrouge.

Réponse. — Les articles que nous avons rédigés sur la baisse ont été provoqués par nous et ne nous ont pas été, comme vous semblez le croire, imposés par les constructeurs. Les critiques que nous avons apportées chaque fois qu'elles le méritaient sur les marques de motos même nous confiant leur publicité devaient vous montrer que nos services rédaction sont absolument indépendants de toute emprise commerciale et ne subissent pas, comme vous le dites, la menace redoutable de la publicité. Nous avons une double tâche à remplir auprès des lecteurs, d'une part, auprès des constructeurs, de l'autre, et notre but étant de servir de trait d'union entre tous, la meilleure manière est de conserver de part et d'autre une intégrité absolue.

N. D. L. R.

Moto volée

Comme abonné de *Moto Revue*, je viens vous prévenir que j'ai été victime d'un vol de deux motos Kochler-Escoffier, dans la nuit du 20 au 21 janvier dernier. J'ai déposé immédiatement une plainte à la police. Aujourd'hui ayant été à la Préfecture (service automobile) j'ai été désagréablement surpris de savoir que ce vol n'avait même pas été signalé à la Préfecture. Veuillez me dire comment je dois m'y prendre afin que les Préfectures soient averties et qu'il ne soit pas délivré de carte grise pour ces motos dont vous donne clairement les numéros :

1° Touriste, moto Kochler-Escoffier, n° de série 6240, numéro du moteur 9.236. Numéro de la boîte de vitesse 1565.

2° Sport, moto Kochler-Escoffier, n° de la machine 10144, celle-ci est munie de fourche, réservoir et guidon, Modèle 1927, d'un compteur O. S., de pare-boue (V et W, n° d'immatriculation 5783 R 7.

V. SEIGNEUR à Arras.

Un peu de tout

Le classique Catalogue des Catalogues 1927 (Guide de l'Acheteur) est paru, 678 pages illustrées.

Il donne les prix et caractéristiques de plus de 1.000 marques françaises et étrangères de : motos, autos tourisme, véhicules industriels, tracteurs agricoles, outillage et tous accessoires.

Il publie, en outre, les caractéristiques et numéros de châssis, tourisme et véhicules industriels antérieurs à 1926 ainsi que le Code de la Route et les renseignements utiles : déclarations, impôts, etc., documentation infiniment précieuse pour tout le commerce automobile.

Il est indispensable à tous : constructeurs, agents, commissionnaires, garagistes, acheteurs directs.

Le Catalogue des Catalogues 1927 est envoyé franco recommandé contre mandat de 16 fr. 25 (étranger, 20 fr.).

Quelques numéros du "Salon" disponibles

Nous disposons de quelques centaines de notre Numéro exceptionnel HORS SERIE du dernier Salon de l'Automobile.

Ce formidable numéro a sa place chez tout motocycliste ; il renferme une nomenclature complète de toutes les machines qui ont figuré au dernier Salon ainsi que de nombreux accessoires.

Nous le céderons à nos abonnés, à 5 francs à nos bureaux (par poste, 6 fr. 50) et 8 francs pour l'union postale, 10 francs pour l'Angleterre, la Suisse, l'Italie et les pays n'ayant pas adhéré à l'accord postal international.

Un record ! ! ..

Dunlop vient de s'attribuer le nouveau record du monde de vitesse, en réalisant 282 kilomètres à l'heure.

Ce record a été établi par Campbell sur « Blusbird » équipée en pneumatiques à tringles sur jante base creuse Dunlop.

L'ancien record appartenait à Parry Thomas qui avait réalisé 277 kilomètres à l'heure, sur pneus Dunlop à tringles sur jante base creuse également.

Enfin, la voiture Sunbeam 1.000 HP qui va tenter de battre le record de vitesse, est également équipée en Dunlop à tringles sur jante base creuse.

Il est difficile de trouver de meilleures références pour ce nouveau « pneumatique de sécurité ».

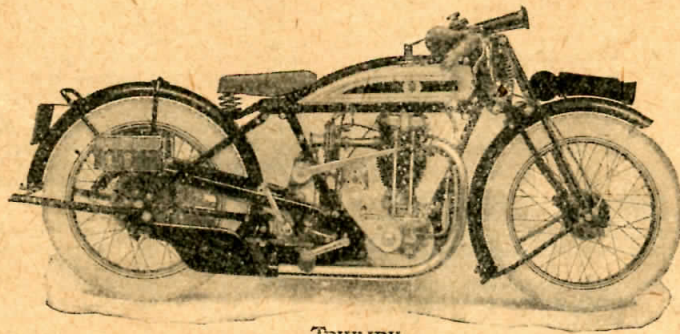
CELUI QUI MONTE **TRIUMPH**

UNE

ACQUIERT DE CE FAIT LA RÉPUTATION
D'UN SPORTSMAN ET D'UN CONNAISSEUR

TOUS MODÈLES
de 3 à 6 HP

SPORT - TOURISME
TRAVAIL



TRIUMPH

4.58 H.P. O.H.V. MODEL "T.T."

TOUS
LES AVANTAGES

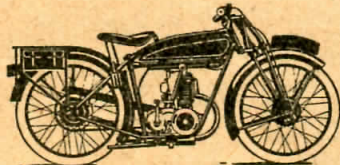
ÉCONOMIE
ROBUSTESSE
CONFORT

Agence de France :
212, Boulevard Péreire
PARIS

Catalogue "MR" franco

*Economisez
votre temps!!*

POUR
VOTRE
TRAVAIL



POUR
VOS
AFFAIRES

la moto 175 cmc

Aiglon

répond à vos besoins

Demandez Catalogues et Renseignements aux :
CYCLES AIGLON · 17 · Rue de la Corvée · COURBEVOIE

MAGASIN DE VENTE

Rue des Acacias · Angle Av. de la Grande-Armée
PARIS

1138

D. S.

500 cmc. Tourisme

COUPE DE L'ARMISTICE

Trois D. S. au départ
Trois D. S. à l'arrivée
:: sans pénalisations ::

SIX JOURS d'HIVER

Coupe Challenge du groupe rouge,
avec SIMON et BODART, seule
équipe au complet sur pompe Gif,
dynamo Lumière, bougie Nerka,
chaîne Brampton, pneus Hutchinson
.. :: huile D. E. B. :: ..

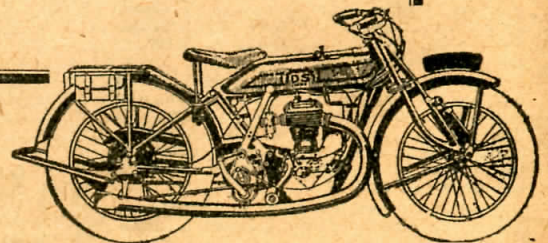
Stock énorme de pièces détachées
pour motos HARLEY et INDIAN

Établts MALTERRE Frères

(Ing. A. et M.)

13, r. Biscornet, PARIS (11^e)
Usines à MONTREUIL-s-BOIS

Catalogue
gratuit
sur demande



R. DARMONT, Constructeur du MORGAN

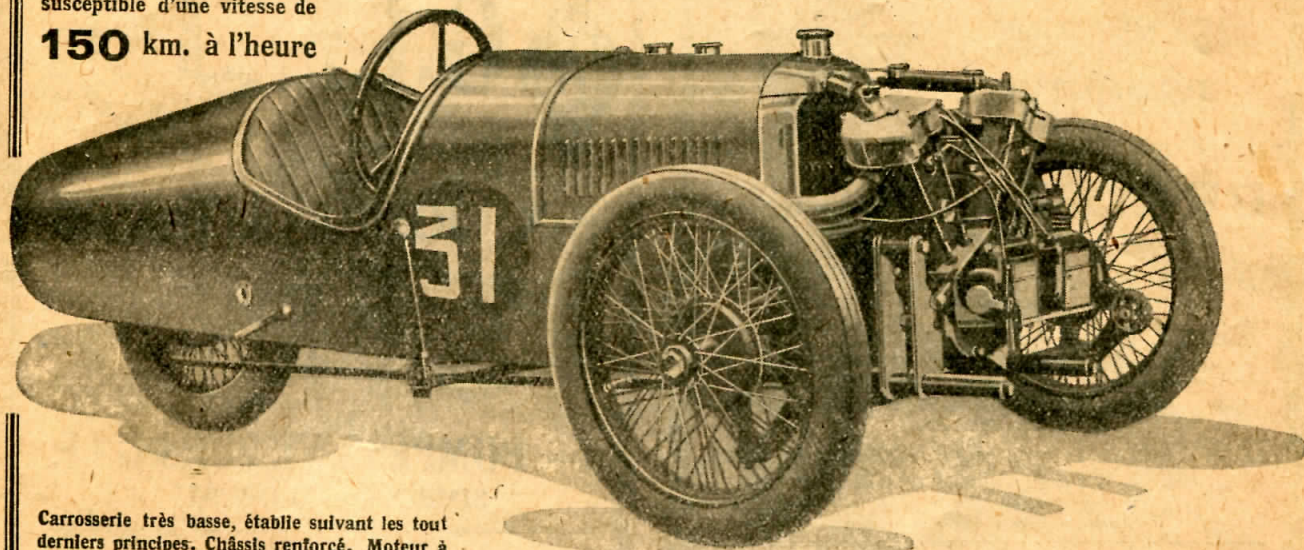
USINE : Rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)
Téléphone : COURBEVOIE 525

VENTE EXCLUSIVE A PARIS
— 178, Rue de Courcelles —

A la demande d'un grand nombre de Sportsmen désireux de participer à des épreuves publiques, nous avons décidé de créer un nouveau modèle

MORGAN Type DARMONT SPÉCIAL

susceptible d'une vitesse de
150 km. à l'heure



Carrosserie très basse, établie suivant les tout derniers principes. Châssis renforcé. Moteur à culbuteurs 1.100 cmc. Deux magnétos à allumages jumelées. Freinage très puissant sur roues avant. Pneus de 27x4 sur jante à base creuse

ses récents Succès...

<u>Course de Côte des 17 Tournants</u>	{ catég. 750 cmc.
	catég. 1.100 —
<u>Coupe de l'Armistice (180 km)</u>	catég. 1.100 —
<u>Course de Côte de Gometz-le-Châtel</u>	{ catég. 500 —
	catég. 750 —
	catég. 1.100 —

1^{er}

Des Conditions très avantageuses sont faites aux Sportsmen qui feront l'acquisition de ce Modèle, dans le but de prendre part à des compétitions de vitesse.

MOTO ULTIMA LYON

FABRICATION FRANÇAISE

MAISON CRÉÉE EN 1908

3 MODÈLES A. B. C.

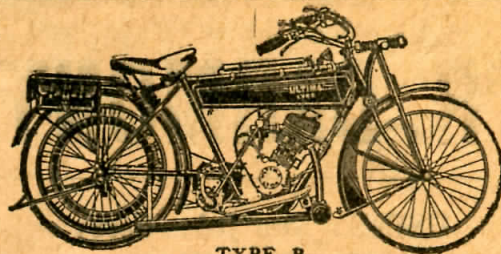
Side-Car ULTIMA

MOTEURS

4 temps

3 & 4 CV

2 Cylindres en V
500 cmc.



TYPE B

E. BILLION, Constructeur

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

Téléphone : VAUDREY 2-04

Chèque postal N° 154-61 Lyon

INVENTEURS

LISEZ

Manuel - Guide

envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Consell

BETTCHER, 39, boulevard Saint-Martin, 39 - Paris

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE

Maison BASSIN

45, Cours de Vincennes - PARIS (30^e) Tél. : DIMOR 12-16

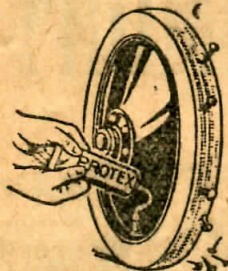
Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON
Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées

PROTEX

Supprime les
Crevaisons

S'introduit en quelques
secondes par la valve

**SANS RIEN
DEMONTER**



PROTEX EST D'UNE
EFFICACITÉ ABSOLUE
ET PROLONGE LA DURÉE DU CAOUTCHOUC

ATTESTATIONS OFFICIELLES DES ARTS ET MÉTIERS
(Extrait des Procès-verbaux n° 44.544 et 44.683)

1° Des trous de 5x7% percés dans un pneu, ont été obturés automatiquement par le PROTEX.

2° Après quinze mois d'immersion dans le PROTEX le caoutchouc n'a subi aucune altération.

Notice et Copies M.R. des Attestations des Arts et Métiers sur demande

Le PROTEX se fait pour Autos, Motos et Vélos

La boîte de 2 tubes, pour Autos et Motos. 30.50
Vélos. 15.25

Agents demandés en France et Étranger

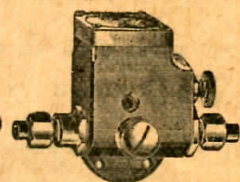
Société PROTEX

28 bis, Rue Guillaume-Tell, PARIS (17^e) - Tél. Galvani 93-91

LES POMPES MÉCANIQUES



G.I.F.



DANS LES

SIX JOURS D'HIVER

Motos 250 cmc.
et 500 cmc.

1^{ers}

Batifort (Cl. Delage)
Druz } Dollar
Labourdette }
Bodart } D.S. Malterre
Simon }

avec **POMPES & VISEURS G.I.F.**
SIMPLES — ROBUSTES

GUILLOT FRÈRES, 35, Rue des Gâtines, Paris
Vente exclusive : Constructeurs et Commissionnaires

Les Groupes Moto
sont les plus robustes et
les mieux faits

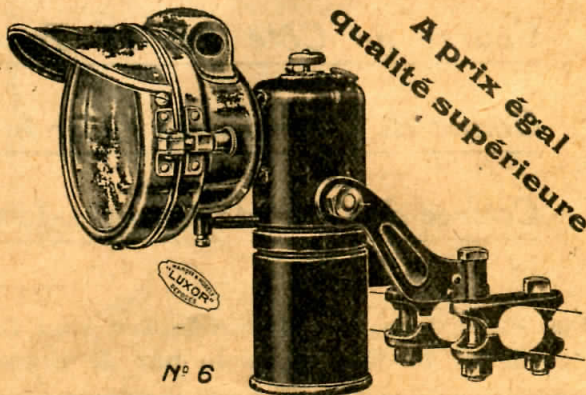
"LUXOR"

Demandez à votre fournisseur habituel
le Groupe spécial pour petite moto
: : : ou bicyclette à moteur : : :
N° 6^B - Réflecteur 110^m/_m - attache de guidon

Complet : 114 francs

Système rattrape-jeu de porte breveté

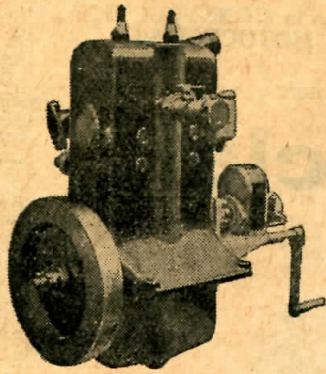
DUPONT & TRAISET - 3, rue Tesson - PARIS (10^e)



N° 6

A prix égal
qualité supérieure

Une **SOLUTION** qui s'**IMPOSE**



Le cyclecar, véhicule simple par excellence, doit logiquement posséder, avant toute chose, un moteur simple et de prix peu élevé, mais réunissant néanmoins les qualités de régularité et souplesse du moteur de :: voiture moyenne. ::

SIMPLE
ROBUSTE
ÉCONOMIQUE
INDÉRÉGLABLE
ESTHÉTIQUE

LE MOTEUR
ACHER
500 cmc. 5-13 cv.

Notice technique sur demande

Établissements
F. ACHER

19, Rue Edmond-Darbois
GENNEVILLIERS (Seine)

Téléphone 65

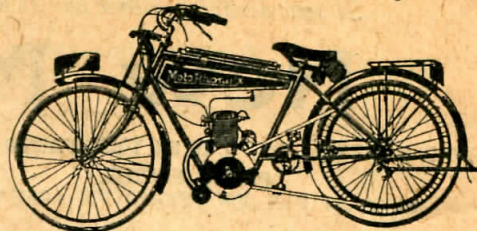
78, Rue de Richelieu
PARIS (2^e) Tél. Gut 01-31

malgré sa simplicité, comporte tous les perfectionnements du cycle à 2 temps : pompes d'alimentation indépendantes du carter, distribution rotative sans soupape, graissage par pompe à huile.

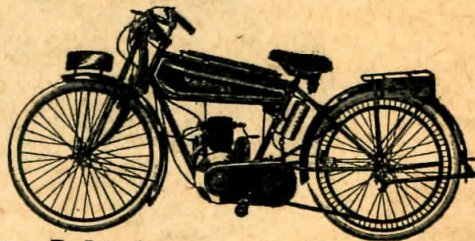
EMBRAYAGE :
à disque unique Ferrod
BLOC-MOTEUR :
3 vitesses, marche AR.

MOTORHONY'X

LE PLUS GRAND SUCCÈS DU SALON 1926
-- -- -- EN MOTOS LÉGÈRES -- -- --
Modèles DAMES et ECLÉSIASTIQUES avec ou sans changement de vitesses



Type A. — Prise directe, avec pédalier amovible permettant sa transformation en moto à changement de vitesse. — Vitesse : 50 à 55 à l'heure.



Type B. Boîte deux vitesses, mise en marche par kick-starter
Débrayage. — Vitesse : de 60 à 65 à l'heure.

MOTEURS 2 TEMPS 3 HP

TOUS RENSEIGNEMENTS :
Établissements de **CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES DU RHONE**
23, Route de Grenoble - BRON-LYON
Téléph. : VAUDREY 34-11 - Adr. tél. : MOTORHONYX-BRON

un enfant

même peut réparer une chambre à air instantanément

SANS DISSOLUTION
SANS ESSENCE
SANS RIEN

Demandez échantillon et joindre 1 Fr.

RUSTINES

PUB. G. SWERTS

MARQUE DÉPOSÉE

CELOR

L'HUILE POUR MOTEURS

TYPE CELOR - LUXE

Une qualité grand luxe au prix d'une huile de marque

La marque de confiance qui livre avec un Bulletin d'analyse garantie

TYPE CELOR-PRIMA

Une qualité de marque au prix d'une huile normale.

HUILERIE CENTRALE

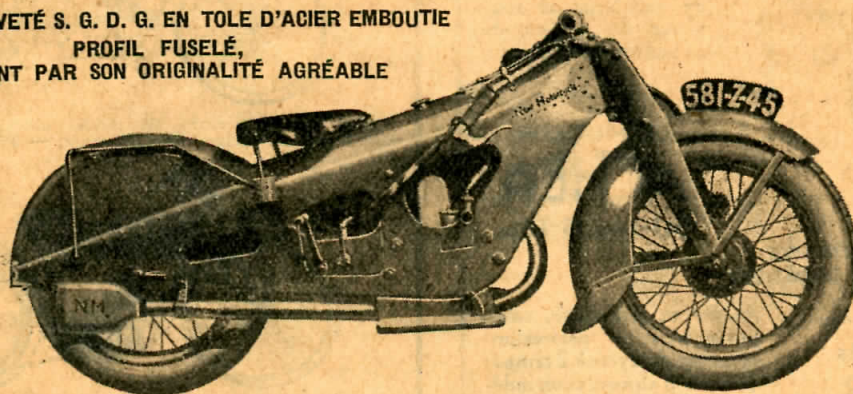
Producteurs-Raffineurs
SAINT-OUEN (Seine)

RÉVOLUTION SENSATIONNELLE dans la CONSTRUCTION -- MOTOCYCLISTE --

Si vous désirez posséder une Machine ultra-moderne, arrêtez votre choix sur une

New Motorcycle

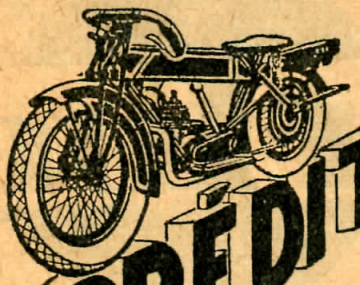
CHASSIS BREVETÉ S. G. D. G. EN TOLE D'ACIER EMBOUTIE
PROFIL FUSELÉ,
IMPOSANT PAR SON ORIGINALITÉ AGRÉABLE



TYPES 2 ET 4 TEMPS, TOUTES PUISSANCES

George ROY, Constructeur, 13, rue du Parc, ORLÉANS (Loiret) R. C. 1073 - Téléph. : 32-98

INCROYABLE!!!



A CREDIT

Une
Moto-
cyclette
de Luxe

AVEC 13 ET 16
MOIS DE CRÉDIT

Directement du Vendeur à l'Ache-
teur sans aucun intermédiaire -
1^{er} Versement : 10 %

Marcel HENRIET

Constructeur du Sidecar "LE FLOTTEUR"
174, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)
Tél. : SÉGUR 89-32

Agence exclusive p^r la Seine, Seine-&-Oise, Seine-&-Marne,
des Motocyclettes MONOTUBE

et, pour la Seine, des Motocyclettes ULTIMA

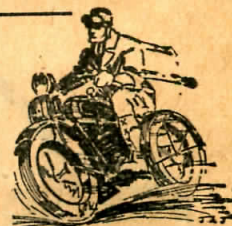
DOLLAR
RENÉ GILLET
GNOME & RHONE
MONET & GOYON
PEUGEOT

MOTOBÉCANE
LE GRIMPEUR
GRIFFON
D. F. R. — D. S.
MOTO CONFORT

Vous lirez...

Le VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

Traité pratique sur
la moto, le sidecar,
par C. LACOME et
H.-P. BORESTROKE



THÉORIE - CONDUITE - ENTRETIEN

Ce qu'on peut demander à une moto-
cyclette — Le moteur à 4 temps —
Le moteur à 2 temps (théorie et fonc-
tionnement, entretien, réglage, mise
au point, etc..., l'allumage, théorie de
la magnéto, pratique, entretien, régle-
ges, les embrayages, les transmissions,
leur entretien, le graissage). Sur la
route, comment apprendre à monter
en moto — Utilité du sidecar, réglage
et montage — Formules pour calculer
la puissance ; la motocyclette d'oc-
casión — Règlements de Police.
Les motos américaines — Conseils
aux Indianistes et Harleistes —
Le vélo-moteur.

--- En vente à ---

MOTO-REVUE

--- PRIX : 8 fr. ---

Franco recommandé contre versement de
9 francs à notre compte de chèques pos-
taux : 29.737.





CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

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

- 1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 % sur 13 %;
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le N° dans lequel elle doit passer;
 - 3° En dessous l'annonce très lisiblement et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés en indiquant, sur chaque feuille, le numéro dans lequel elle doit être insérée.
- Nous le répétons, aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.

Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces : ne nous en rendez pas responsables.

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le N° suivant.

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

????????
POURQUOI
 ????????

A. B. C., 1923, 3 CV 1/2, compteur, éclairage, outillage, bon état, 2.500 fr. Lamoine, Vitry-le-François (Marne).

Superbe : Aiglon 3 CV, sortie avril 26, bloc-moteur, chaîne unique et neuf, gros pneus, réservoir 9 l., prix 2.500 fr. Stutzmann, Mesnil-en-Thelle (Oise).

Aiglon, sept. 1926, bloc-mot., 4 CV, 4 temps, pneus 700x100, nombreux acc., 3.500 km., parf. état neuf, 5.000 fr. comptant. Basset, 3, rue Sevestre, Paris (18°).

Alyon, 3 CV, 2 v., éclair. Magondeaux, p. j., nombr. acc., 1.900 fr., très b. ét. méc. Vis. après 7 h. ou écr. : Rouillac, 36, bd Arago, Paris.

Alyon, 3 CV, supersport, 2 tub. échap., 3 vit., phare AV et AR, comme neuve, 2.800 fr. Vauguet, 25, rue des Artistes, Paris (14°).

Alyon, 1926, 1 CV 1/2 à l'état de neuf, bien équipée, phare, tan-sad, 1.200 fr. S'adresser Félix, 4, rue Marmontel, Paris (15°).

Alyon, 175 cmc, état de neuf, selle Terry, compteur O. S., phare, pare-j., V. W. Auger, 12, rue de la Croix-Faubin, Paris (11°).

Alyon, 4 CV, 270 cmc, mod. 1926, ét. neuf, essai à vol., prix 2.000 fr. Pailloux, Ascoux (Loiret).

Automoto, 2 CV 1/2, 2 vit., mars 1926, état de neuf, 2.100 fr. Jediny, à Pont-Faverger (Marne).

Automoto, 2 cyl. prise directe, 2 CV 3/4, état neuf, 1.200 fr. Jaquet, 84 bis, rue Kléber, Montreuil-sous-Bois (Seine).

A. X. A., 250 cmc, 3 vit., marche parf. à vendre 2.200 fr. Visible t. l. j. Lucazeau, 11, rue Berthollet, Arcueil.

B. C. R. 500 cmc, sport JAP, chaîne-chaîne, freins tambours, avant et arr., 3 vit., Sturmey, Archer, sur pneu 700x100 ayant participé à course récente, vitesse 115 km., prix 5.500 fr. Visible, Dubois, 6 bis, avenue Eugène-Thomas, Bicêtre (Seine).

B. S. A. 5 CV, bon état, bons pneus. Defauney, rue Belle-Place, Coutances (Manche).

B. S. A., 5 CV, 6 CV, gros pneus, éclair. compl., avec acc., prix 4.000 fr. Métivier, 12, rue Ramponneau, Paris (20°). Griffon 2 CV, à pédal, écl. électr., prix 1.500 fr. Métivier, 12, rue Ramponneau, Paris.

B. S. A. 5 CV, 3 vit., transm. chaîne-chaîne, carter, parfait état

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

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

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

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

SACOCHE de CADRE

Spéciale pour motos **Monet & Goyon 2, 3 et 4 HP**, en tôle émaillée noire, larges soufflets cuir, doublée intérieurement, livrée avec agrafes et boulons. **33 »**

R. BOULLAY 6, Rue de Moscou, PARIS
 Agent Général de **MONET & GOYON**

marche, 2.800 fr. J. Gros, 2, rue de Vergennes, Versailles (S.-et-O.).

Blériot, 5 CV, 2 cyl., tan sad, excel. état. à partir de 18 heures. Dansette, 36, rue Danton, Pré-Saint-Gervais (Seine).

Cleveland, 3 CV 1/2, parf. état pneus neufs, tan-sad, 2.200 fr. L. Henry, 50, rue Frédéric-Plomb, Epernay (Marne).

Clément, 5 CV, Mag. revisée 2 vit., B. S. A. prix ou échange contre app. photo., bonne marque 2° radiateur à essence neuf, val. 225 fr. à vendre 90 fr., 3° 1 tambour de société 60 fr., le tout réel occ. besoin argent. Brunel, 5, rue Ormesson, Paris.

Cyclo moto Peugeot, dame 1 CV 1/2, état de neuf, sous gar. roulé 100 km., accessoires, valeur 1.980 fr. 1.300 fr. A. Faizant, face gare Colombes (Seine).

D. F. R., 350 cmc, 4 CV boîte Picard, 4 vit., carb. Amac. selle Terry, écl. Magondeau, 150 l. pneus 770 x 80, sortie août 25, roulé 600 km. abs. neuve, à vendre 4.300 fr. visible, tous les jours de 7 h. à 19 h. chez M. Knab, 8, rue du Chalet, métro Belleville.

Dollar, 250 cmc, culb. 3 vit. pneus ballons, phare Luxor, tan-sad, montre et compteur O. S., rétroviseur, presque neuve, ayant roulé 1.500 km., encore sous garantie, 5.000 fr. Buraif, ingénieur 10, avenue Wilson, Gien (Loiret).

Dollar, 175 cmc, à culb., 3 vit., chaîne-chaîne, à vendre 2.600 fr., bon état. Ecrire Rinn, 23, rue de Frignicourt, à Vitry-le-François (Marne).

Dollar, 2 CV 1/2, 4 t., culbuteurs, phare tan-sad, 2.800 fr. Visible tous les jours, M. Laporte, 5, rue Damesme, Paris (13°).

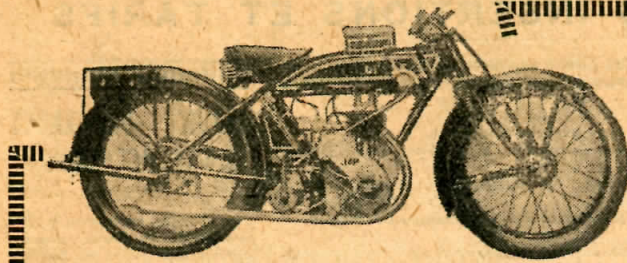
D. S. Malterre, comme neuve, Amac, Terry, compteur tan-sad, 4.600 fr. Visible samedi soir et dim. matin, curieux s'abstenir, 67, bd Soult, Paris (12°).

Douglas, 23/4, parf. état de marche, pièces de rech. outillage, selle Terry, à vendre 1.100 fr. Deguemp, 11, rue de Lorraine, à Boulogne-sur-Mer.

Douglas, 2 CV 3/4, 2 vit., tr. bon ét., tr. bon pneu, rémaillé à neuf, gros phare, jolie machine, prix 1.400 fr. Lengrand Milheu, place Clavonx, à Fourmies (Nord).

E. N., 350 cmc, modèle M. 60. L'Etevenard, 120, rue de Vesle, Reims (Marne).

????????
POURQUOI
 ????????



LES MOTOCYCLETTES DÉ-DÉ

175 cmc. 2 temps monovitesse - 175 ou 250 cmc. 2 temps. 2 ou 3 vitesses, chaîne-courroie ou chaîne-chaîne - Tourisme et Sport 250 cmc. 4 temps, soupapes latérales. Tourisme et Sport 350 cmc. 4 temps, soupapes latérales. Luxe 350 cmc. 4 temps, culbuteurs. Super-Sport, vous donneront la plus entière satisfaction.

Catalogues aux Étab. DÉ-DÉ, 50, Av. Marceau, Courbevoie (Seine)

P. SABLE 19, Cité du Retiro
PARIS (8^e)
CYCLES - MOTOS :
Peugeot, Alcyon, Monet et Goyon
Réparations, Montage de Roues

F. N. M. 60, 350 cmc, culbuteurs, roulé 600 km., abs. neuve, à céder rapidement, 5.500 fr. J. Poudensan, 16, rue Jenny-proux, Bordeaux (Gironde).

Suis vendeur F. N. M., 60, peu roulé, état neuf, tan-sad, compteur O. S., essai toute distance, 5.000 fr. Gaudard, 9, rue des Rosiers, Alfortville (Seine).

F. N. M. 60, confort, mars 26, roulée, 3.000 km., éclairage puissant, tan-sad, calle-pieds, sacoches, porte-bidons. Visible en semaine jusqu'à 6 heures du soir. Maury, 118, rue d'Avron, Paris (20^e).

F. N., 2 3/4 Cardan, 2 vit., magn. Bosch, tr. b. ét., prix intéressant. Morin, 33 bd Bessières.

F. N. M. 60, pneus confort, écl. électr. compt., tan-sad, machine neuve 5.000 fr. Bataille, 209, rue de Bercy, Paris.

F. N., très peu roulée, équipée complètement pour deux, nombreux accessoires. Pouillet, 9, rue de la Cour-des-Nous, Paris (20^e).

F. N., 3 CV, 2 vit., kick, à cardan, bon état, 850 fr. H. Lindray, Corderie, à Lannion.

F. N. Standard, 1925, M. 60, Ecire Perrotte, 20, rue Censier.

Gillet Herstal, sport, août 26, écl. élec., access., roulé 2.000 km., comme neuf, 4.600 fr. Marcon, 4, square Alboni. Tél. Passy 99-85.

Gillet Herstal, toute équipée, pour la route, chambre et chaîne de rech., outill. complet, très sérieux, affaire, 4.000 fr. S'adresser à Lamouret, 29, rue de Brévannes, Créteil (Seine).

Gnome et Rhône, 3 CV 1/2, 250 cmc., c. neuve, tan-sad, Magond., phare, kn-grip., sacoc., assur., 3.500 fr. Soret, 111, faub. St-Honoré, Paris (8^e).

Gnome et Rhône, 175 cmc. bloc moteur, modèle 1926, peu roulé, excellent état de marche. Prix 2.000 fr. Ecire Wimille, 24, avenue de la Grande-Armée, Paris (17^e).

Gnome et Rhône, 5 CV 25, et impecc., équip. gr. tour., essai sur 100 km. 4.300 fr. R. Marchais, Germignac (Charente-Inf.).

MOTO-ECOLE

la plus ancienne école enseignant la moto et garantissant le permis de conduire (30 francs). formalités comprises

apprend gratuitement la façon de reconnaître tous les vices de construction d'une machine neuve et d'occasion

donne les leçons de conduite et de mécanique sur INDIAN. HARLEY. B.S.A. et toutes autres marques....

MOTO-ECOLE

Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger Expertise des véhicules 15 fr.

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

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

MOTO-ECOLE

SOUDURES

aux meilleures conditions par un
SPÉCIALISTE
Toute soudure de cadres, carters, cylindres, etc..
CORYN, 49, Rue Ramponeau, Paris-20^e

Gnome et Rhône 500 cmc. 4 CV, bon état, 3.000 fr. samedi après-midi, dim. matin. Cavalan, 13, avenue Reille, Paris (14^e).

Gnome et Rhône, sport 500 cmc. 5 CV, 1926 roulé 3.000 km., éclair. électr., compt., tan-sad, bonne marche, visible tous les jours, 54, rue Saint-Blaise, Paris (20^e). S'adresser concierge prix 5.200 fr.

Gnome et Rhône 4 CV, side exc., état à vendre pressé, besoin d'argent. R. L. Lallemand, 40, villa Chaptal. Levallois.

Gnome et Rhône sport 500 cmc. parf. état. 3.000 fr. S'adresser René Picquart, avenue Garibaldi, Verdun-sur-Meuse.

Griffon 1 CV 1/2 remise à neuf, 1.050 fr. Eherler, 16, rue Rasse-lins, Paris, le soir.

A vendre 2.700 fr. moto Griffon 4 CV, 2 temps, 3 vit., écrire Belet, 7, rue Lavieville, Paris.

Cause départ régiment, vend Le Gimpeur 250 cmc., 26, dern., mod., état neuf, roulé 800 km., valeur 3.250 fr. prix 2.000 fr. S'adresser tous les jours 83, rue Jean-Jaurès, Puteaux (Seine), Lucien Pasquier.

Gimpeur 175 cmc. 2 CV, 1926, 2 vit. kic, déb. parf. état. 1.800 fr. Ecire pour rendez-vous. Lebas, 62, rue Ch.-Fourier, Vitry (S.).

Grimpeur, 3 CV, 2 vit. phare, tan-sad, 1 pneu rech., parf. état, 1.800 fr. Ecire P. Mur, 20, rue du Midi, Neuilly-Sur-Seine.

Moto H. L. 1 CV 1/2, 2 vit., débr., mod. 1925, exc. état, 1.200 fr. Boisbourdain, 20, rue Lesueur, Paris.

Harley, 12 CV, dern. mod. 1924, toute équipée, garantie état neuf, 2 carr. avec p., br., dont 1 bi-places, 1 tan-sad, pneu neuf à l'arrière, 2 usagés de rech. et divers acc., prix 7.000 fr. visible le dimanche matin. Marchands s'abstenir. Menard, 114, rue de Montreuil, Paris (11^e).



Le GARAGE LAUGIER

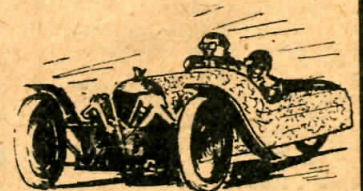
vous rappelle qu'il s'occupe depuis 3 ans du Cyclecar

MORGAN

et qu'il a étudié toutes les transformations susceptibles de donner à cet excellent véhicule le confort d'une bonne voiture

MORGAN D'OCCASION - ÉCHANGES CONTRE MOTOS

PARIS Tél. : WAGRAM 38-27



GARREAU MÉCANICIEN
SPÉCIALISTE
289, rue de Vaugirard, Paris
Répare Révoise Met au point
Toutes Marques de Motos
Meilleurs prix Soudure autogène
L'APRÈS-MIDI

Harley occ. très bon état, nomb. acces., pneu neuf, prix à débattre. Heschlourg, 85, boul. Haussmann (8°).

Liquidation Harley neuves grand luxe, avec éclair. électr., dynamo disjoncteur, montées avec sidecar grand sport, garanti six mois bas prix. Moto-Ecole, 3, rue Dagorno (13°).

Henderson, 4 cyl., pneus conf., éclair. électr., 1 phare, 2 projecteurs, dynamo, klaxon, tan-sad, dern. mod., état neuf, plus belle machine de Paris, à vendre de confiance avec ou sans side, bi-place, Gillet-Henderson, Moto 8.000 fr. side 2.000 fr. écrire G. H. 71, avenue Kléber, Paris.

Kœlher-Escoffier, 4 CV, culbuteurs sortie juillet 26, t. neuve, R. 1.000 km., compteur, prix 4.500 fr. ou échange contre 250 ou 350 cmc., récent. Macc, 43, bd de la Vilette, Paris (10°).

La Française-Diamant, 250 cmc, 4 CV entier, revis., guidon sport, générateur, tan-sad, 3.000 fr. écrire A. Guerrier, Café-Restaurant « La Rotonde » Orléans (Loiret).

La Française-Diamant, 250 cmc., comme neuve, 2.950 fr. écrire Maurin, 12, rue Mazagan, Paris (10°).

Moto moteur Werner, 3 CV, 350 cmc., carburateur Cozette, magnéto, refroid. à air graissage automatique, transmission par chaîne et courroie 3 changement de vit., à main par levier embr. par kick starter prix 1.000 fr. Guyomarch, rue de la Belle-Île à Chelles (Seine-et-Marne).

Magnat-Debon, 2 CV 1, 2, 4 temps, remise comp. à neuf, prise directe, 800 fr. Loiseau, 16, rue Saint-Sabin.

Moto 350 cmc., 4 temps, 3 v. débr., kick, 2.000 fr. cyclotraceur 240, magnéto 60. Cantara, 36, passage Dhier (17°). Soir dép. 6 heures.

Moto 2 CV, 4 temps, bon état, 500 fr. très pressé. Devoisme, 8, rue Jean-Méan.

1600 fr. moto 4 CV, 2 temps, boîte Pickard, parf. état, méc. écl. électr., nomb. acces. tan-sad, Zemruski, 83, rue de Saint-Germain, Chatou (Seine-et-Oise).

Moto 2 CV, 2 vit., bloc. mot., train état neuf, 1.800 fr. R. Salle-franche-Rauzan, (Gironde).

Moto 2 CV très bon état, marche parfaite, débrayage. Prix très intéressant, pressé R. Jarry 99, rue de l'Avenir, Les Lilas (Seine).

Moto 350 cmc., 2 temps, 4 vit. état neuf, pneus 700 x 80 essai à vol., prix 2.800 fr. Ecrire R. Pescay, 61, rue du Point-du-Jour, Boulogne-sur-Seine.

2200 fr. moto tan-sad, 3 CV, sport moteur D. F. R. essai à volonté, G. Raymond, coiffeur 2, rue Pinel, Paris (13°).

Moto légère monov. 175 cmc. abs. état neuf, 1.200 fr. Raffoy, 11, avenue Ed.-Vaillant, Pantin, Tél. 111.

LIQUIDATION
BOUGIES embryées p^r 8 et 12 CV neufs
1 mandrin magnétique - mandrin ord.
1 pointe percuse - meule, etc.
PRENDRAIS EN COMPTE MOTO SIDE
Urg. écrire: STANDARD, 85, rue Rousselet

PROCHAINEMENT VA S'OUVRIR DANS PARIS

LA

FOIRE AUX MOTOS

LA PLUS FORMIDABLE
EXPOSITION DE MOTOS
DE TOUTES MARQUES

à vendre ou
à échanger

Organisée par la MOTO-ÉCOLE dans le but de favoriser le développement du sport motocycliste et permettre aux bourses, même les plus modestes, de se procurer une Moto au meilleur compte.

Les propriétaires de motos (Paris et Province) qui désirent vendre rapidement leurs machines sans aucun dérangement ni déplacement sont priés d'en faire, dès à présent, la demande à M. l'Administrateur de

MOTO-ÉCOLE Services des Ventes et Transactions

3, Rue Dagorno - PARIS

Téléphone : Diderot 41-88

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO OU EN SIDE CAR

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance

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

AGENCE

TERROT · MONET & GOYON · RAVAT · MONOTRACE

VELOCETTE · RADIOR · F.N. · INDIAN

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUTS LES JOURS

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

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian
PARIS (12°)

— Face métro Nation —

VÊTEMENTS EN CUIR

Les plus souples. Les meilleurs
Les mieux coupés
Tartif franco

CHAILLOU, Fabricant-Spécialiste
34, Place du Marché-St-Honoré
PARIS-1^{er}

Motocycle Monet-Goyon, (Cyclarette) 3 roues, 2 avant. 1 arr. motrice, 3 CV, 2 vitesses, pneus avant neufs, bon état, 1.800 fr. J. Prevost, Les Rigeyes (Aube).

Motobécane, état neuf, 1.220 fr., Laudrain, 24, rue Catulienne, Saint-Denis (Seine).

Motobécane, état neuf, sport, mai 26, tan-sad, pneu recharge, acces., affaire confiance, prix 1.150 fr. Sarlin, 10, boul. du Raincy, Livry-Garçon (Seine).

Motobécane, état neuf, sous la garantie à vendre s'adresser, 12, rue d'Orléans, Paris. ainsi que 3 bicyclettes.

Motobécane, mai 26, 2 vit. kick et débr. acces., essais à volonté, 1.400 fr. Genty, 56, rue Anatole-France, Alfortville (S.).

?????????
POURQUOI
?????????

Motobécane, parfait état avec repose-pieds, pare-j., porte-bag., 1.000 fr. Bouchet, 38, avenue du Moulin, La Varenne-St-Hilaire (Seine).

Motocofort, cause double emploi, roulé 350 km., essai 10 h. à 14 h., sauf jeudi, samedi, de 10 h. à 17 h., affaire de confiance. Mandain, 10, rue Fays, St-Mandé (Seine).

Moteurcycle, avec bicyclette de dame accouplée, très bon état, prix avantageux. D' Collet, 72 bis, rue d'Amsterdam (9°).

Motosacoches, 500 cmc., M. A. G. 2 cyl., état de neuf, compte O. S., éclairage, amortisseur tan-sad, et autres acces., affaire de confiance. Ecr. René Labram, 78, boul. Malesherbes. Tél. Galvani 03.54 (X). Prix 5.000 fr.

Motosolo, 3 CV, 2 vit., compt., phare, acces., 1.500 fr. Dubois, 34, rue Montcaim (18°). Soir 7 1/2.

Mone-Goyon, 4 CV, 4 t., gros pneus, phare Mag., compteur O. S., chaînes de rech., sortie juin 1926, 3.000 km. Prix 5.300. Jannopoulo, 6, rue Edouard-Vaillant, Levallois.

Monet-Goyon, 3 CV, mod. 26, état neuf, pneu 700 x 80, 3 vit., prix 2.800. Ecrire Michel, 14, rue Emile-Zola, Choisy-le-Roi.

Monet, 4 CV, sport, état neuf écl., outill., acc., compt., tan-sad Leturque, 16, allée Marguerite, Malakoff (Seine).

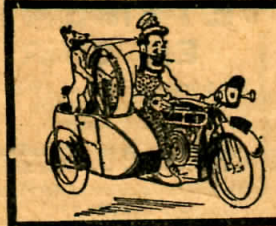
344 J.A.P. TERROT
double échappement

135 au tour à Monthéry garanti

réglé par M. Stewart

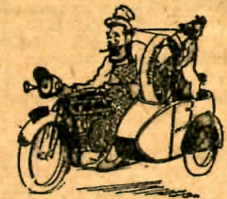
Gagnante nombreuses épreuves

Tous renseignements à
FRED S. LIPMAN
81, Boulevard St-Michel
Téléph. : Gobelins 33-54



PNEU MOTO HUTCHINSON

J'ACHÈTE motos et cyclecars
toutes forces
PARIS-AUTOS, 104, Avenue de Villiers, PARIS



POUR
B.S.A
TRIUMPH
DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S^t PAUL PARIS

Monet-Goyon, 3 CV, 2 t., bonne occ., tan-sad, freins, tambours, 2 roues, éclair., access., chambre rechange, etc. Brunet, coul., 36, rue Saussure, Paris.

4 CV Monet-Goyon, état neuf, modèle 1925, acc. 3.500, Allard, 46, rue de la Pompe.

Monet-Goyon, 4 CV, Mag, mai 1926, état méc. parf., 5.000 km. env., pet. éclair., 4.600 fr. Samedi apr.-midi. Mas, 66, rue Anselme, St-Ouen (Seine).

Monet-Goyon, 175 cmc., 3 ch., type cham, vitesse selle Terry, éclair. électr., boîte 3 vit., ét. de neuf, r. 400 km. Prix 2.900 fr. M. Hachille, 26, rue Bergère. Jeudi, dimanche, 9 h. à 11 h. 7, Paris.

Monet-Goyon, 350 cmc., type M. C. S. 1926, supersport moteur Mag, culbuteurs, roulée 1.000 km., sous garantie usine, vitesse 115 k. à l'heure, pneus 710 x 85, éclairage puissant, compteur tan-sad, repose-pieds, affaire de confiance, ess. Remy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

Monet-Goyon, 4 CV, état neuf, 4 roues, capote, pare-brise, d. mod. Courjan, Barbonne-Payel (Marne).

Monet-Goyon, 3 CV, 3 vit., ét. neuf, tan-sad, nombr. acc., 2.600. Escaillass, 24, pl. d'Armes, Valenciennes (Nord).

Monet-Goyon, 175 cmc., octobre 1925, éclair. électr. et acétyl., 1.000 km., selle Terry, état neuf, 3.000 fr. Lathulière, em., Beaujeu (Rhône).

Monet, type M. C. S., 7 sept. 26 doubles culb., 5.300, conf.; Monet, type Z. S. C., gr. prix, 3 vit., 2.700; Cleveland et Thomann-Ballot, c. neuves, 2.600; Umina, sport, 3 vit., 2.400; Sum.cam, 3.300. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Monet-Goyon, 1926, 4 CV, avec ou sans side, ét. neuf. Amiaud, 3, rue Vignerons, Vincennes (Seine).

Norton, 500 cmc., culbuteurs, très vite, essais, 6.250 fr. Pas sérieux s'abstenir. Randeynes, 4 et 5, rue d'Assas, Paris.

New-Hudson, 2 t., 2 CV ½, tan-sad, p.-j., repose-p-wagon, prix 2.100 fr. Ecrire Bulot, 52, rue Lamarck, Paris (18^e).

Peugeot 3 CV, Paris-Nice 1926, pneus ballons, équip. de route, neuve. Ecrire Naprous Daniel, 1, rue St-Ferdinand, Paris.

Peugeot 4 CV, roulé 2.000 km., parf. ét. méc., bons pneus, vend. cause achat commerce, tous essais, 2.600 fr. Concierge, 77, rue des Pyrénées (dans l'impasse), Paris (20^e).

Peugeot 2 ½ 1925, parfait ét., vis., samedi et dim. M. L., 45, rue de Latran, Paris.

Peugeot 3 CV ½, 2 vit., kick, parf. ét. général, essai à vol., vente de confiance. G. Bruon, 69, rue de la Fure, Le Mans (Sarthe).

Peugeot 175 cmc., 1926, 2 vit., transm., chine, pneus 650 x 65,

Société Française d'avances **AVANCES**
- sur toutes Motos - **ACHAT**
- Voiturettes modernes - **ARGENT DE SUITE**

LARGEOT-BARRÉ
4, Grande-Rue. 4 SAINT-MAURICE - Téléphone : 59
Tram. Bastille 13-81 ; descendre : Pont de Charenton

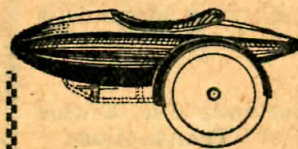
Cylindrées :

M. L. 26.
175 cmc.
S. 2. E.
175 cmc.
M M 2. E.
250 cmc.

MOUSSARD-MADOZ
Mécaniciens - Constructeurs

52, Rue St-Germain - NANTERRE

Les spécialistes du moteur
de Motocyclette



LE COUPE-VENT

(Forme rationnelle du Cigare)

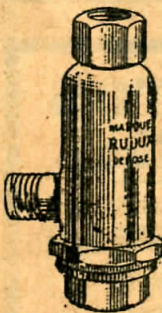
TOUS TYPES de SIDE-CARS
Tôle - Bois - Aluminium
Châssis - Capotes - Pare-brise

Carosserie mono et bi-place
Prix défiant toute concurrence

Catalogues contre 0 fr. 50

DENOT

16, Rue de Paris, 16 - IVRY (Seine)
à 150 mètres de la Porte d'Ivry



INDIAN MOTOS
SIDE-CARS

Pièces détachées pour INDIAN

DEMANDER NOTRE TARIF

FILTRE SPÉCIAL
pour HARLEY et INDIAN

Se pose instantanément, sans soudure

INDIAMOTO. 1, Rue Faraday - PARIS-17^e

Reste ouvert ! Dimanche, matin de 9 à 12 heures
téléphone CARNOT 50-79

UN GRAND VIN FRANÇAIS AUTHENTIQUE
MUSCAT DE FRONTIGNAN

DE LA SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE DE VENTE
DES VINS MUSCATS NATURELS DE FRONTIGNAN
(HÉRAULT)

Se trouve dans toutes bonnes Maisons d'Alimentation

AU GARAGE RENOUVIER

4, rue Charles-Renouvier, PARIS, 20^e
Tél. Roquette 44-98
Les Spécialistes vous vendront toutes
motos modernes : des MONOTRACE,
des MORGAN spéciaux, des AMILCAR
LOCATION de MOTOS et ORGAN

phare acétyl., très peu roulé, état de neuf, 2.600 fr. Cause achat mot. plus forte. Chassery, Betten-court, par Airaines (Somme).

Peugeot 3 CV, 1926, avec acces. 2.000 fr. R. Henon, 1, rue Jouffroy, Paris.

Peugeot 3 CV, 175 cmc., 2 t., 2 vit., transm., chaîne, débr., pneus 650 x 65, carte grise, 2.500, L. Charpentier, 82, boul. Diderot, Paris (12^e).

René Gillet, 6 CV, 1926, neuve, équipée gd tourisme, pn. ball., tan-sad, Terry, compt., etc. Valeur 7.700, à v. 6.500 fr. Essais à volonté. Lombard, 57, rue de Biche, Courbevoie (Seine).

Royal Enfield, 4 CV., 2 cyl., à culbuteurs, 2 vit., ch., chaîne, était montée avec side, 1 pneu neuf AR, bon état général, 2.400. Clairambault, 8, rue Fontaine-des-Elus, Blois (Loir-et-Cher).

Rovin Jap, 1926, 2 t., 3 CV, 3 vit., Sturmey, éclairage électr., pare-jambes, tan-sad, 2.600 fr. René Bouze, Haras du Breuil-Chevreuse (Seine-et-Oise).

Rovin, 1925, état marche parf., prix 1.200 fr. Landais, 92, rue des Ruisseau, Meudon-s.-Oise.

Rovin Jap, 175 cmc., 3 CV, boîte Sturmey, éclair. électr., 2 freins sur moyeux, état neuf, à vendre 2.500. Prix à débattre. Aourousseau, 19, passage Elysées-Beaux-Arts, Paris (18^e).

Stella, 3 CV, 3 vit., parf. ét., phare, knee-grips, pare-jambes, réserve d'huile, 2.300. Pressé cause départ, essais. Lieut. Fontane, 3^e aviation, Châteauroux.

Soyer-Benjamin, 175 cmc., 3 vit. moto neuve, dern. mod., abs. garantie, à enlever, 2.500 fr. M^{er} pour rend.-vous. Armand, 35, rue Malar (7^e).

Soyer, 250 cmc., c., sport, access., t. sad., éclair. acét., électr., peint. neuve, pneus orig., t. b. ét., 3 ch. air, neuvs, 2 courr., vend 2.500 net. Lanceuseur, 53, rue de Clichy, Paris. Gut. 57.85.

Moto supersport Terrot 175, double échappement, comme neuve, soldée à 2.500 fr. 2 grosses motos, unique pour amateurs, 1.300 cmc. Henderson électrique, pneus ballons, sidecar biplace, machine splendide, 1.000 fr. British Anzani, course, garantie 160 à l'heure, machine abs. neuve, écrire ou voir : Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Soyer, 250 cmc., 2 ts., 3 vit., peint. neuve, acc. éclair., électr., acét., manque kick, vend 2.500, à déb. Lanceuseur, 53, rue de Clichy, Paris. Gut. 57.85, 7 h. soir, sam., dim.

Sunbeam, 492 T. T., 77 x 105, Longstroke, garantie técal, pneu neuf, 700 x 90, 2 carter, ch., bain d'huile, outill. complet, pièces de rech., soup., etc., amort., ségn.,

Halte-là!!!

AVANT D'ACHETER, venez faire un essai
- - - - de la NOUVELLE 350 SPORT

A.X.A.

4 temps - à culbuteurs - 3 vitesses - Chaîne-Chaîne
95 à l'heure - 2 litres d'essence aux 100 kilomètres

Modèle A. S. 3, deux temps, 250 cmc., 3 vitesses

Magasin d'Exposition et de Vente : **ROUGES, 21, Av. de Fontainebleau (Porte-d'Italie), KREMLIN-BICÊTRE**

E. ALLAIN, Constructeur, 9, Rue de l'Ane-Vert, LE KREMLIN-BICÊTRE (Seine)

selle Brooks, 2 ch. de rech., poign. tournantes. Prix avantageux. M. Biner, 105, rue Gide, Levallois-Perret (Seine).

Sunbeam, 500 cmc., 4 CV, 4 t., état parf. de neuf, 3.500 fr., cause achat cyclecar, visible t. les jours, 5 heures. Clement, 23, rue Pilleaud, Ivry-Port (Seine).

Terrot, F. S., confort, 1926, Magn. Bosch, état neuf, 4.300 fr. Morin, 4, rue Gromard, Dreux. Dimanche matin.

Terrot, 3 CV, 2 t., état de neuf, 2.800 fr. Varinot, 5, avenue du Président-Wilson (16^e).

Terrot, 2 CV, c. neuve, 1.550 fr. H. Foy, St-Brice, par Provins.

Terrot, 3 CV, sport, 2 t., très peu roulée, révisée comme neuve, boîte de vit., Burmann 3 vit., groupe Magondeaux, indicateur de vitesse, éclairage de secours tan-sad, pneu neuf, 2.500 fr. Priaux, 38, rue des Petits-Champs. Téléph. Gutenberg 69.18.

Terro, 2 CV, 175, 2 vit., 1926, à l'état de neuf, 2.200 fr. Quellet, 199, rue Lecourbe, Paris (15^e).

Terro, 3 CV, fin 25, comme neuve, phare acét., compt. G. O. t. sad., ch. rech., assurance 4 CV, prix 2.800. Essai à volonté. Dimanche 2 h. M. Voisin, 120, Gr-Rue, Nogent-sur-Marne (Seine).

A vendre 350 Terrot, double échapp., Jap, de course, en parfait ét., reprendrai en compte moto à reviser. Coulon, 31, rue St-Didier, Paris.

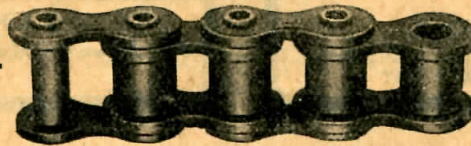
Terrot Jap, 250 cmc., modèle octobre 1926, absolument neuve, selle Terry, guidon sport, amortisseurs, roues blindées aluminium, affaire de confiance, valeur 5.500, céder à 4.900 fr. S'adresser Chevauchet, Emile, Romenay (Saône-et-Loire).

Terrot, 2 CV, 175 cmc., parf. ét., 2 ch. et 1 courr. de rech., 2.100 fr. 32, rue Victor-Hugo, Colombes (Seine).

Terrot, 2 CV, 1925, état de neuf, 1.000 km. Vis. Maréchal, 139, boul. Diderot, Paris.

Terrot JAP 350, juillet 26, très peu roulé, abs. comm. nve, prix 4.500 fr. Terrot 2 CV, août 26, roulé 1.000 km, prix 2.400 fr. Terrot 3 CV, mars 26, 3 vit., chaîne-chaîne, pneus ballons, fourche, amortisseurs type F. T. C. Evans, en ordre de marche, prix 800 fr. F. Kilbourg, 26, rue d'Orfeuil, Dreux (E.-et-L.).

Terrot, Zedel, bon état, 800 fr. Visible de 6 h. soir et dimanche. Lainé, 19, rue Frémicourt (15^e).



CHAINE RENOLD

Pour Motocyclettes et Cyclecars

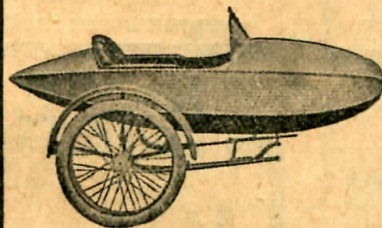
RÉPUTATION MONDIALE

RENOLD CHAINS LTD

3, Rue Arsène-Houssaye - PARIS (8^e)

Tél. : ÉLYSÉES 83-07

Télegr. : RENOLCHAIN-PARIS



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES

CHASSIS-CAPOTES - PARE-BRISE -

FERNAND RICHARD

139, Avenue d'Italie, PARIS (13^e)

Téléphone Gobelins 25-00

Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

Urgent, une belle occasion, cause achat voit. moto 2 CV, très bon état 1.100 fr. à prendre de suite. Raymond, 99, rue de l'Ave nir. Les Lilas (Seine).

Terrot, 2 t., 3 CV, juillet 1926, état neuf, phare Luxor-Bessy, Ministère des Finances, Corridor Midi, 2^e étage, Bureau 22.

Terrot, type H. S. S. C., 1926, 4 CV, N° d'ordre dans la série du type 35.463, occ. garantie 6 mois, comme neuve, de tout vite de construction mécan., aux ler. mes du catalogue du constructeur avec compteur et montre avec

? ? ? ? ? ? ? ? ?
POURQUOI
? ? ? ? ? ? ? ? ?

éclairage Magondeaux, avec freins sur la direction et chambre à air de rech. Visible tous les jours. Prix 6.000 fr. Enguehard, Raymond, 234, rue Étienne-Marcel, Bagnolet (Seine).

Terrot sur r., dép., fac. 14.42 cent pays prox. cire Vaujours canv., garage cycle moto. Pr. 30 fr. le m. Sarlin, 10, boul. du Raincy, Livry (Seine).

Terrot sport, 4 C, 4 t., fin 1924, roulé environ 6.000 km, excell. ét., pneus neufs, 3.300 fr. Toumieux, Royère (Creuse).

Terrot, 3 CV, sport, pneus ballons, avec phare, bouteille et pare-l., roulé 1.000 km, 3.900 fr. Visible Garage, 142, boul. Diderot, Paris.

Terrot F. S., livrée 5 août 1926, t. b. ét., roulé 2.000, éclair. Luxor, 4.600 fr., carb. Zénith, 36 D. E. F., 2.500 fr. Montaignac, Evaux (Creuse).

Terrot, moteur JAP, 350, état de neuf, compteur, éclairage, accessoires et pièces de rechange, roulé 4.000 km, 5.000 fr. André Faval, Noisiel (S.-et-M.).

Terrot 2 CV, juillet 26, tr. bon état, 2.000 fr., avec facilités. Ts l. soirs, 20 h. Courbatien, 10, rue du Jourdain (20^e).

Thomann, 2 CV 1/2, 3 vit., sup.-sport, vit., 75 km, roulé 6 mois, marche parf. 2.500 fr. Hurtaut, 12, rue St-Jean, Chartres (E.-et-L.).

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

La Voici...



La SELLE Tandem LEDA
à Parallélogramme

SOUPL**E** **R**ÉGL**A**BL**E**
TABL**E** **R**OB**U**ST**E**

Brevetée S. G. D. G. France et Étranger
SELLES à Parallélogramme Vélos et Motos

BOUGIES LEDA

...Celles qui, avec 14 ans d'expérience, ont suivi l'évolution des moteurs modernes...
157, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

LORRIOT & C^{ie}

FOURNISSENT AUX
Constructeurs, Commissionnaires, Agents

DES CARCASSES ET CADRÉS
pour Cycles et Motos

des CYCLES et MOTOS complets
A LEUR MARQUE

EN QUALITÉ IRRÉPROCHABLE

LORRIOT & C^{ie}
57, Avenue Marceau, 57 - COURBEVOIE
Téléphone : 953

FILTREZ...
VOTRE ESSENCE !

Plus d'ennuis de carburateur avec **"L'ENTOMOS"**



permettant le mélange de l'huile à l'essence (sans pour cela réduire le débit de filtrage). MM. les possesseurs de motos ont intérêt à se servir du type M.

En vente dans les Garages et Maisons d'Accessoires

TARIF

	Fer-blanc	Cuivre
Type M pour motos (diamètre 80 %)	19.80	26.40
Type T pour voitures (diamètre 120 %)	30.80	46.20
Type G pour garages (diamètre 180 %)	41.80	63.80
Type D pour appareil distributeur (dia 180m%).	50.60	—

LE PROPUL-CYCLE

Spécialiste du 4 TEMPS
Pompe automatique

7, Rue Gravel
Levallois Tél. 743



175, soupapes en chapelle
250 et 350, culbuteurs, moteurs Anzani
250 et 350, arbre à cames en tête
3 vitesses, fourches à amortisseurs
Selle Terry, 2 béquilles

PROPRES ÉCONOMIQUES RAPIDES ROBUSTES SILENCIEUSES

NOS PRIX DÉFIENT TOUTE COMPARAISON
REPRÉSENTANTS ET AGENTS DEMANDÉS Notice M. R. sur demande

LES Accessoires POUR



Support Bougie simple
6.50



Support Bougie double
11.50

MOTOS SKILFO

se trouvent dans tous les magasins

AGENTS, CONSTRUCTEURS, COMMISSIONNAIRES,
demandez Catalogue et Conditions
aux Établissements



Boîte à Chambre à air
22 fr.



Dérive-chaîne
10 fr.

P. MOREAU
9, Av. Nationale
CHARLEVILLE

Moteurs Amovibles

Micromoteur
pour cycles

Microrameur
pour canots

Demandez les
Notices franco

170, Avenue des Batignolles
SAINT-OUEN (Seine)

SCHEBLER

pour 1.000 et 1.200 cmc.
en Stock

DEMANDEZ LA BROCHURE

" Les Schebler Moto " 7 fr.
Envoi franco contre.. . . . 8.25
Étranger 10 fr.
Compte Chèque Postal 542.97

Le Meilleur au Monde CARBURATEUR

CACHEMAILLE 13 RUE GUERSANT PARIS 17

Triumph Ricardo, à culbuteurs, 115 à l'heure, dernier modèle, éclairage électrique Lucas, équipement complet, moto de luxe presque neuve, à enlever 6.500 fr. Le matin avant 11 h. 125, rue de Javel, Paris.

Triumph Armée, 4 CV, état mécan. parf., pneus comme neufs, compteur, tan-sad, prix 2.700 fr. E. Munier, 41, rue de Nabecor, Nancy (M.-et-M.).

Triumph, 5 CV, tan-sad, peu roulé, état neuf, tout équipée, pièces de rechange, 3.500 fr. Ecrire Bellart, 16, avenue Marceau, Courbevoie (Seine).

B. S. A., 250 cmc., tan-sad, compt. O. S., ph. Luxor, lant. arr. bout. Péhu, chambr. rech., outill., comme neuve, aff. de confiance, 3.500 fr. Vis. t. l. j., sauf dim. Louis Charnot, 18, rue de Reuilly, Paris (12^e).

????????
POURQUOI
????????

Monet-Goyon, 2 CV, sport, éclair. électr., amort., nombreux access., état neuf. Ecr. pour rendez-vous Welfor, 32, rue Fontaine-au-Roi (11^e).

Soyer, 250 cmc., ent. revisée, phare acéty, bout. Péhu, Kneegrips, selle Terry, boîte chambre rechange, pneus chaînes, courroie neufs, cause achat F. N. 3.200 fr. Cavillier, 8, rue Tarbè (17^e).

Rovin, 3 HP, complet, neuve, nombr. access., occas. de toute confiance, à partir 2.900 fr. Borie, 33, route Stratégique, Ivry-sur-Seine.

Ch. Gérald, 2 CV, tr. b. ét., P. D. G. sport, repose-pieds, im., assur. payés, 950 fr., c. achat m. plus forte. Ralle, 17, rue des Ecoles, Sceaux (Seine).

Harvill sport, 3 CV, 3 vit., JAP, bon état, 2.100 comptant. Reprendrait Rovin ou Motobécane. Carré, 8, square Delambre (14^e).

Soyer-Diamant, 250 cmc., roulé 3.000 km., éclair. Magond., fourche, amortisseurs, 2.500 fr. Geneix, 69, rue des Archives, Paris (3^e).

AVIS IMPORTANT

Nous prions instamment nos Abonnés dont l'abonnement expire avec le

PROCHAIN NUMÉRO

de nous faire parvenir leur réabonnement par prochain courrier pour n'avoir pas à souffrir d'interruption dans la réception du Journal

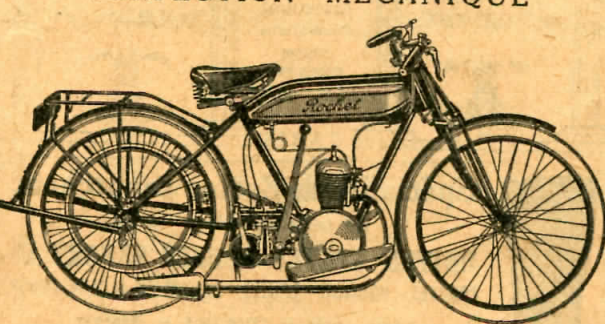
L'ABONNEMENT COMBINÉ

à Moto-Revue et à Motocyclisme-Automobilisme, soit **48** numéros, ne coûte que **36** francs (soit **0.75** le numéro)

En faisant porter la mention "Chèques Postaux Paris 29737", par l'employé des Postes qui établira un mandat postal ordinaire, les frais sont réduits à 0 fr. 40

Une nouvelle venue LA ROCHET

175 cmc. Volant magnétique. 3 vitesses
PERFECTION MÉCANIQUE



S'adresser pour Agence, Catalogue, Conditions :
11, Boulevard Péreire - PARIS

Salmson, sport 1925, ressorts entiers L. Harford, éclair. élect.: état de neuf, gar., 8.500 fr. Ecrire : David, 15, rue Molitor, Paris (16^e).

Indian, remis à neuf, carburat. Zénith, compteur, panier torpille, tan-sad, nombr. acces., 2.900 fr. Dieudonné, 86, rue des Haies, Paris (20^e).

Peugeot, 1 CV 1/2, dernier modèle, débrayage état neuf, parfait, 400 km., 1.000 fr. Lapierre, à Mailly-le-Château (Yonne).

Alcyon, sport, 3 CV 1/2, 2 tps, 2 vit., superbe tan-sad, pas roulé, 500 fr., aff. except., 2.900 fr. Née, boucher, Autreville (Aisne).

Terrot, 3 CV sport, 3 vitesses, ch.-ch., freins internes, modèle 25, roulé 2.500 km., parfait état méc. et aspect, chambre rech., assur. payée, affaire confiance, 3.200 fr. Juge, 3, rue Geoffroy-Tery, Bourges (Cher).

N. S. U., moto allemande, 500 cmc., 2 cyl., 4 CV, 710 x 90, boîte B. S. A., 3 vit., kick, débr. magn. Bosch, marche garantie, 2.000 fr. Delmotte, 14, rue Demarquay, Paris (2^e).

A. M. S. 350 à culbuteurs, tr. bon état, carburat. binks, magn. Luca, modèle spécial TT, 3.700 fr. P. Lehembre, 25, rue St-Honoré Versailles (Seine-et-Oise).

Peugeot, 3 CV 1/2, parfait état, 2.900 fr. A débattre, écrire pour rend.-vous : Calmels, 12, rue Pasteur, à Maisons-Laffite (S.-et-O.).

A. B. C., 1923, 3 CV 1/2, compt. éclair., outill., bon état, 2.500 fr. Lamoine, Vitry-le-François (Mar.).

Cyclotracteur, excell. état, 700 fr. Ecrire : Liehault, 25, rue Montbrun, Paris.

J. Thomann, août 1926 d'origine, 3 CV, 3 vit., sport, c. nve, échange. Doridant, 40, rue des Envierges, Paris.

Labor, 2 CV, 1924, 2 vit., débr., kick, b. Albion, ch.-ch., bon état, 1.550 fr.; magnétodynamo pour éclairage électr., moto, 175 fr. Doridant, 40, rue des Envierges, Paris.

Cleveland, 4 CV, fin 25, excell. état, gr. pn., écl. électr., kneegrips, compt. O.S., tan-sad Terry, rep.-pieds. Lemit, 49, rue Linois, Paris (15^e).

Motobécane, août 1926, parf. état, 1.000 km., porte-bagages, silencieux, access., 1.050 fr. Kellerer, 91, rue Cherche-Midi (6^e). Tél. : Fleurus 33-87.

FOURCHES :: CYLINDRES :: FREIN KIBLOK :: GUIDONS

TOUT POUR HARLEY

EXPÉDITION PROVINCE et TOUS PAYS

CACHEMAILLE - BAISSÉ 10 % - 13, Rue Guersant (17^e) - Téléphone : Wagram 36-36

TOUS TRAVAUX :: REVISION TOTALE ET PARTIELLE

SELLE MESSINGER

CARB. SCHEBLER

????? ? ? ?
POURQUOI
 ? ? ? ? ? ? ? ?

Triumph, 5 CV, type H, état mécanique garanti, essais à vol. le samedi tantôt et le dimanche, 2.700 fr. Rousseau, 51, rue Gaston-Lauriau, Montreuil-sous-Bois (Seine).

SIDECARS

B. S. A., 5 CV, chaîne, courr., cycl., soup. et ressorts, bouchons, etc., etc., neufs, carb. Zénith, magn., nilmél. zagond., 250 l. et phare, bons pneus, side mono bois. 2.600 fr. Faizant, face gare, Colombes (Seine).

B. S. A., 5 CV, side, cap., pare-br., état méc. parf., pneus comme neufs, access., belle occ., 3.400 fr. S'adresser : 34, avenue de l'Espérance, Blanc-Mesnil (Seine-et-Oise).

Clément-Gladiator sc., sp., 5 CV, Mag., 2 vit., déb., parf. ét., 3 pn. neufs, essais, 2.000 fr. Bachelet, 10, rue Sevène, Oissel (Seine-Inférieure).

F. N., 4 cyl., 1926, pn. 715 x 115 caisse L.V., parf. état, tous acces. et équip., grand tourisme. Fuzka, 8, boul. du Château, Chennevières-sur-Marne (S.-et-O.). Le dimanche matin ou écrire pour rend.-vous.

Side F. N. biplace, 4 cyl., 750 cmc., caridan état neuf, écl. électr., access., 5.500 fr. Paul Roux, Andrezieux (Loire), T.P.R.

Gnome et Rhône parf. état, 4.500 fr. Clinet, 40, rue Fazillau, Levallois, visible le dimanche 6 mars, de 10 h. à midi.

Gnome et Rhône avec pare-brise, état neuf. Norais, 58, rue Galliéni, Boulogne.

Griffon bi-place, 5 CV, Anzani, 4 temps, selle et tan-sad Terry, carr. bateau, entier, cuir rouge, capote, pare-brise. A. Cardin, 387, rue des Pyrénées. A vendre : 4.500 francs.

Harley, 2 pl., excell. occ. Jousse, avenue Sylvestre, Sevran (Seine-et-Oise).

Harley-Davidson, side « La Perle », 9 CV, capote, pare-brise, compteur O.S., phare, parf. état mécan., cause achat moto-solo, 2.900 fr. Tous les soirs à 7 h. 30, le samedi soir et dimanche matin. Autissier, 13, rue Buzelin (18°).

Harley side bi-place, tr. bon état, 3.300 fr.; sides et châssis Lévy, B.S.A., depuis 350 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Harley, bi-place roues et pneus neufs, chambres et pneus rech., éclair. Mag., révisée, 4.000 fr. Magnien, 2, rue de Lagny, Montreuil-sous-Bois.

Indian, 3 boules, prêt à prendre la route, excell. march., pneus nfs, 1 roue arr. complète, 1 magnéto, 2 pneus, 1 chamb. nve, 1 carbur.,

N'ATTENDEZ PAS LES BEAUX JOURS

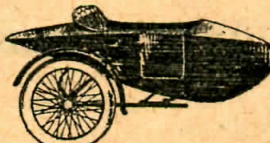
pour faire effectuer la **REVISION** de votre voiturette

DALEM & GRANDCHAMP

ont l'outillage, l'expérience et la probité qui vous assureront la plus entière satisfaction

DALEM & GRANDCHAMP (Spécialistes Peugeot)

35, Rue Delescluze, 35 - LE KREMLIN-BICÈTRE (Seine)



CARROSSERIE
 Pour **SIDECAR**
 Bois - Toile - Aluminium
 12 MODÈLES DE SÉRIE ET LUXE

Mono-biplaces et Carrosseries légères — Capotes — Pare-Brise — Châssis

Ernest RICHARD, Constructeur - 184, Av. de Choisy - PARIS
 Catalogue contre timbre pour affranchir - Tél. GOBELINS 62-82

MOTOBÉCANE et MOTORHONYX Les motos populaires — réputées —

sont vendues avec **LONG CRÉDIT** sans majoration

CRÉDIT CYCLISTE 71-73, av. des Ternes : : **PARIS** : : - Expositions permanentes -

AUX DOCKS DU PNEU
 vous trouverez en toutes marques et toutes dimensions PNEUS ET CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto à des Prix très avantageux

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS & RÉGOMMAGES

Maison VAYSSE
 387, Rue de Vaugirard - PARIS (15°) - Téléphone : Ségur 27-78

HABERT - MOTO-HALL 78 AV. DES TERNES

SOYER SAROLÉA COVENTRY EAGLE	COMPTANT CRÉDIT Accessoires Réparations Pièces détachées Galv. 09-45	MOTOBÉCANE MOTOCONFORT Neuf et Occasion
--	---	---

PARIS



Spécialité de Bottes caoutchouc
 de tous Modèles de la
UNITED STATES RUBBER EXPORT C°
 COURTES - HANCHES - LACÉES - PANTALONS de CAOUTCHOUC

Pneus neufs - Occasions - Rénovés
PRIX AVANTAGEUX
M. C. MONNIOT
 107, r. de Courcelles, PARIS (17°) - Wagram 07-29

outill. complet, cause maladie prix à débattre. Dechaumel, à Baillet, près de Montsoult (S.-et-O.).

Harley, side, pare-br., pare-ja., compt., tan-sad, Mag., 4 pneus rech., ch. neuf, parf. état méc., 3.500 fr. net, cause achat voit. Ecrire pr rend.-vs : Bernard, 7, quai Industrie, Juvisy.

Indian, 9 CV, bi-pl., état nf, ent. reviss., 2.900 fr. Pr. essai s'adresser : Foulon, 162, avenue Daumesnil.

Indian, side parf. état, bien équipée, bas prix. Bataille, 209, rue de Bercy, Paris.

Orial, 6 CV, mot. Mag., 4 vit., roues interch., écl. Mag., pare-br., klaxon, trompe, rétrov., porte-bag., pneus, chaînes, état neuf, prix intéress. Bourgogne, 44, rue Ducoëdic, Paris (14°).

Peuple, état neuf, complet avec attaches pouvant s'adapter sur 250 cmc. à 350 cmc. roue 650 x 75, chambre à air et pneu Hutchinson neuf, écrire à M. Anon, 14, rue Rouvet, 14, Paris (19°). Visible tous les jours, dimanche excepté ou Et. Rambeaud, quai du canal Saint-Denis à Auberwilliers (Seine).

Peuple, touriste, pour Terrot, 3 CV, ou moto 600 x 65 parf.état, prix 800 fr. Ecrire Bonnet, 26, rue Cambronne, Paris (15°).

Sidecar complet 750 fr. Pezler, 96, rue du Ruisseau, Paris.

Triumph, avec side, 5 CV, très bon état marche, 3.000 fr. Moto Rovin, 3 CV, 3 vit., ayant fait 2.000 km., entier, neuf, 3.000 fr. un tendem très bon état marche 500 fr. Verriez, 13, rue St-Aubin, Vitry-sur-Seine.

Moto sidecar Orial, 6 CV, remise à neuf, roues interchangeables, carrosserie neuve 3.500 fr. Harley 9 CV, side de course, éclairage Magondeaux, pneus neufs 2.900 fr. Harley, side 9 CV, éclairage Magondeaux, compteur, pare-brise bon état, 3.400 fr. G. Valagny, 44, quai des Célestins, Paris (4°).

Harley, side bi-place, état de neuf, Benazech, 49, avenue Alsace-Lorraine, Brevannes (Seine-et-Oise).

Harley 9 CV, side Ceel., bi-place bon état, prix raisonnable. Gobaut, 45, rue de Pantin, Pré-Saint-Gervais (Seine).

B. S. A. side 5 CV, boîte 3 vit., carb. spécial, tan-sad, pneu neuf, 80, essai volonté, cause auto prix 2.500 fr. Collombert, 15, rue Humblot (15°).

CYCLECARS

Bedelia, révisé, 1.800 fr. chaîne, courroies neuves, 6 CV, carb. Amac. Gobillot, 50, rue de Longvic, Dijon (Côte-d'Or).

Amilcar sport, 2 pl., état neuf, équip. électr., compteur-montre, ballons, amort. téca, gaines res. Ferré, Monrichard (Loir-et-Cher).

Camionnette 200 kg., 5 CV, 4 cyl., 5 roues, éclair. électr. 5.000 fr. Girardi, 96, rue de l'Ermitage, Montreuil - sous - Bois (Seine).

NOUS VOUS OFFRONS UNE Gnome & Rhone

ABSOLUMENT NEUVE, à prendre à l'Usine, avec une REMISE TRÈS IMPORTANTE SUR LES PRIX ACTUELS

CETTE OFFRE NE S'ADRESSE QU'À NOS ABONNÉS ET LECTEURS

Demander tous renseignements à **MOTO REVUE**, 5, Rue Saint-Augustin, 5 - PARIS (2°)

Cyclecar G. N., parf. état, 5 roues, 10 pn., écl. Magondeau, técal., 3.300 fr. ou éch. moto 4 t., même valeur. Ecr. Costilevsky, 119, rue de Meaux, Paris.

G. N. Salmson, 7 CV, parfait état, 5 roues, capote, Magondeau, assurance, 3.800 fr. Ecr. Guillaumbert, 56, boul. Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

Morgan, 7 CV, 26, état neuf, vendue à crédit p. particulier, 6.000 fr., 1/2 compt. Ecr. Baudiot, 131 bis, boul. Jean-Jaurès, Billancourt (Seine).

Morgan à eau, carross. spéc. sport, éclair. mag., volant souple, compt. vit., capote, pare-brise, parf. état de marche, prix intér. Vis. le dimanche, Lecourtillier, 18, rue du Chemin-de-Fer, Suresnes (Seine).

Morgan, grand sport à eau, dir. renf., compteur-montre, P. B., 5, rue Elisa-Lemonnier, Paris.

Morgan transformée cond. int., sport avec fx rad. et capote avant. 7.800 fr. Renseignements compl. et photos sur dem. Ecr. Brunel, 22 bis rue Martin-Élieu-Dieu, Amiens (Somme).

Morgan, Mag. à eau, parf. état, capote, pare-brise, Magond. 500 l., compteur. 4.000 fr. Vis. ts l. jours, 140, rue des Gros-Grès, Colombes (Seine).

Morgan, air, 1925, bon état, Magondeau. 4.150 fr. Fayolle, 7, rue du Collège, Péronne (Somme).

Morgan, M. A. G., eau, bon état, phares, compt., accessoires, essai. 3.600 fr. Sur rendez-vous. Bourac, 24, rue de la Voûte, Paris (12^e).

?????????
POURQUOI
?????????

Quadril. Peugeot, 172, 2 et 3 places, écl. électr., dyn., batt., parf. ét. méc., 5 roues, 4 pneus neufs, corne, pare-brise, capote, peinture neuve, gd volant, impôts payés, tous essais, 6.300 fr. Fonton, 18, rue des Pyrénées, Tramways, Paris (20^e).

Quadrillette Peugeot, mod. 161, révisée, marche parf., écl. Mag., 4.200 fr. Marchand, 77, av. des Champs-Élysées, Le Perreux, ou sur rendez-vous 24 heures à l'avance. Téléphone 186.

Salmson, cond. int., 7 CV, 2-3 pl., type AL 22, écl. dém., mont., compt., b. ét. 8.500 fr. Gueuble, avenue de la Charité, Varzy (Nièvre).

Morgan, luxe, état neuf, roulé 5.000 km, type sport, à eau, pneus neufs 710x98, tous essais, nombreux acc., prix 6.200 fr. Inberdis, à Paradis-Izieux (Loire).

Particulier vend Salmson AL 3 sport, 7 CV, état parfait, 7.000 fr. Raymond Picard, 5, Gde-Rue, St-Leu-la-Forêt (S.-et-O.).

Amilcar, sport, 2 pl., état de neuf, équip. électr., compteur, montre ballons, amort. Técal., gaines, ress. R. Ferre, Montrichard (Loir-et-Cher).

Cyclecar, moteur Harley, bon état mécanique, freins sur 4 roues, 3.500 fr. net; Gardahaut, avec 6 CV Chapuis bon état, 6.000 fr. ou échange avec soulte contre Triumph solo ou autre de 5 CV, suivant état. Mauresson, 7 bis, rue du Perche, Paris (3^e).

Morgan, touristes, sport, supersport, modèles améliorés et transformés, avec pneus 715x115, freins avant et directions démultipliés, éclairage électrique Marchal, depuis 3.500 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).



Quelle qu'en soit la marque...

nous réparerons vos
MAGNÉTOS et DYNAMOS
en 24 heures, avec garantie de 6 mois

Nous avons en stock...

plus de 5.000 MAGNÉTOS et DYNAMOS de toutes marques, en neuf et d'occasion, ainsi que

Toutes les PIÈCES DE RECHANGE
pour MAGNÉTOS et DYNAMOS de toutes marques

Spécialité de MAGNÉTOS et DYNAMOS pour
Motocyclettes et Cyclecars

DEMANDEZ NOTRE NOTICE "R"

contenant quelques conseils d'entretien utiles et notre Notice concernant notre nouvel ÉQUIPEMENT pour l'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE des Motos et Cyclecars par DYNAMO et BATTERIE d'accumulateurs

Éts A. de SARELLO

Agence exclusive en France
de l'AMERICAN BOSCH MAGNETO CORPORATION
90, Avenue des Ternes - PARIS-17^e

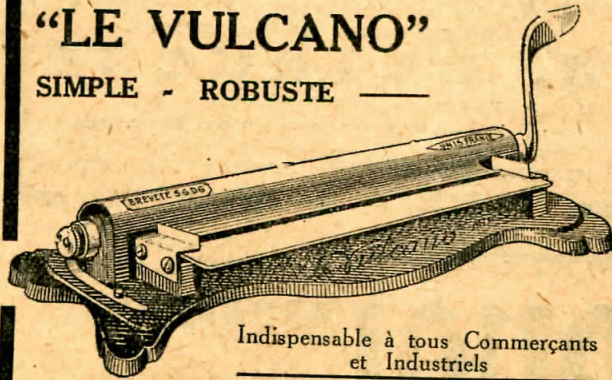
Téléphone : Wagram 01-00
Carnot 53-57

Ad. Télégr. : Desarello-Paris
R. C. : Seine 227389

APPAREIL OUVRE-COURRIER

"LE VULCANO"

SIMPLE - ROBUSTE



Indispensable à tous Commerçants et Industriels

Société Industrielle "LA VULCANO"

(Rayon M. R.)

Téléph. : VAUGIRARD 17-23

15, Rue d'Alleray, 15 — PARIS (15^e)

F.N. les célèbres Motos
350 et 500 cmc.
à culbuteurs
350 cc. à soupapes latérales
sont en vente aux
MEILLEURES CONDITIONS
au
GRAND GARAGE
DU POINT DU JOUR
147, Boulevard Murat - PARIS

VOITURES

Alba, 9 CV, torpédo 4 pl., bon état, 8.500 fr., cause départ. S'adresser à Batard, route de Richelieu, à Loudun (Vienne).

Amilcar, gd sport, 3 pl., 710x90. Ecrire pr rend.-vous : Maximin Lambert, Montesson (Seine-et-Oise).

Ariès 25, 5 CV, tréfle, conf., écl., dém., 16.000 km., peint nye, mécan., revue usine Ariès, 8.200. L. Rouaud, 11 bis, rue Malleville, Enghien (Seine-et-Oise).

Austin, 8 CV, torpédo 4 pl., révisée, très bon état, 7.500 fr. Beuren, 45, rue Jean-Jaurès, Vanves (Seine).

Benjamin, type A.O., 5 CV, 2 pl., moteur mis au point par spécialiste, parfait état, 1 an de service, essai à volonté sur toutes distances, prix très intéressant ou échange contre motos avec soulte si besoin.

4.000 Benjamin, 4 cyl., 5 CV, démarrage, éclair., 6 roues bon état général. Bianchi, 49, rue de la Fédération, Paris (15^e).

Bignan, mot. Ballot, 9 CV, 1924, torp., fr. AV, équip. électr., 10.000 fr.; Cadillac 1920, torp. luxe, état parf., 9.000 fr. à déb. Chris, 143, avenue Emile-Zola, Paris. A 11 heures. Tél. 47-48.

Bignan-Salmson, 7 CV, mont. compt., amort., éclair. électr., parfait état, 8.000 fr. Monville, sous-préfet., Aubusson (Creuse).

Cause non emploi, excellente camionnette 2 cyl., bâchée, 8 CV, nombr. access., échang. contre cyclecar ou voiturette, même accidentée ou à réviser, vélo élastique, vialle, roulé 1 semaine, 500 fr., plusieurs vélos homme, dame révisés, bas prix. Accepte en paiement tous accessoires vélo, auto. Roussel, garage, Glos-la-Ferrière (Orne). Tél. : 3.

Citroën, 5 CV, modèle 1925, très peu roulé. S'adresser : M. Genet, 65, rue de Passy, Paris.

Citroën, 5 CV, bas prix, torp. 2 places, magnéto confort, peint rouge. Ecrire pour rend.-vous : M. Mothés, 165, rue de Charenton, Paris (12^e).

A liquidier, 1 Citroën, 8 CV, 10.000 fr.; 1 moto 3 CV, 2 vit., 1.850 fr.; 2 motos Clément, 800 fr. chacune. R. Robert, à Boisredon (Charente-Inférieure).

Citroën, 5 CV, excel. état, comme neuve, acc., pn. comme neufs, écl., démarr., amort., à vendre 7.000 fr. Urgent. Aragon, 41, rue Dautancourt, Paris (17^e).

Fiat, type M2, 16 CV, 1922, torp., 6 pl., strap., face route, transformable en camionnette, parf. état de marche, 5.008 fr. S'adresser : M. Grimaud, 5, rue St-Augustin, Paris (2^e), près la Bourse.

Particulier vend ou échange Ford grand sport, 3 pl., surbaissée, état neuf, belle ligne, ailes Amilcar compteur, montre, volant spécial pont Montier, pneus très bon état, 95 à l'heure, prix très étés. à débattre ou contre soitre. sport, parfait état, Morgan eau ou autre. Ecrire ou visible samedi

SANS FRAIS

nous faisons vendre rapidement
et au maximum tous cyclecars
ou voitures d'occasion.

Les présenter au H.I.I. de la Voiturette
99, Avenue d'Orléans Paris. Tél. Gob. 50-41

après-midi, dimanche matin. Ho-
rion, 83, rue Chauveau, Neuilly-
sur-Seine. Urgent.

Voiturette Geps, 6 CV, prêt à
prendre la route, carrosserie sport
3 pl., 1.800 fr. Ecrire à M. Trouve,
9, rue Victor-Hugo, Romilly-sur-
Seine (Aube).

Humber type de luxe sport,
4 tps, 350 cmc., machine angl. de
premier ordre, fini, email noir
filet or, état de neuf, pneus arr.
700x80 neufs, avant 650x65,
vit. 98 km., cons., 3 b., quelques
pièces de rech. d'origine, montre,
compteur, phare, etc., 6.000 fr.
ou 5.400 fr. sans les accessoires.
Ecrire : Neal, 7, rue Cardinal-
Mercier, Paris (9^e).

Camionnette Lorraine Dié-
trich, révision récente, carrosserie
neuve, 7.000 fr. Carty, 51, boul.
Richard-Lenoir, Paris (11^e).

Mathis, 6 CV, torp. 3 pl.,
équipée tour., très bon ét., 5 pn.,
conf., amor. Houd., écl. code,
nombr. access., 6.500 fr. Ecrire :
pr rend.-vous, Vedy, 28, rue Den-
fert-Rochereau, Paris.

Peugeot 172 renf., fourgon
tolé 200 kgs, parf. état, à enlever
5.600 fr. Royer, à Chaumontel,
par Luzarches (Seine-et-Oise).

Quadrilette 172, ecl. électr.,
gaines, compteur excellent état.
Visible, Martinet, 7, rue Jules-
Valles, St-Ouen. Marcadet 34-80.

1 Voiture Renault, 6 CV,
8.500 fr.; 1 moto course Janin,
spécial, montre avec moteur
Blackburne, 4.500 fr.; 1 Morgan
moteur M.A.G., 3.500 fr.; 1 moto
Prestor, 2 vitesses, 3 CV, 2.500 fr.;
1 moteur Industriel National,
1.200 fr. Pour réponse, écrire avec
timbre, Roche, 3, boul. de Lor-
raine, Clichy (Seine).

Renault, 6 CV, torp. 4 pl., bien
équip., parf. état méc. Vend au
plus offrant, par part aff. de conf.
Goret, 42, rue de Trébois, Leval-
lois (Seine).

Renault, 2 cylindres, type
populaire, 7 CV, torpédo, 4 pl.
Guird, 42, boul. Jean-Jaurès,
Clichy (Seine).

Part. vend Renault 11 CV,
Solex, pare-br., arr. Eyquem,
15.000 km. Visible dimanche 9 h.
à 11 h. Jondrier, 12, rue Broca,
Paris.

Sara, 7 CV, 1925, torp. 4 pl.,
carros. souple, freins AV, compt.
montre, compte-tours Nivex, parf.
état méc., éclair., démarr. électr.,
affaire except., vendue cause
départ, 9.500 fr. Urgent. Dagorno,
36, rue Laugier.

Sara, sport luxe, cuir, 7 CV,
3 pl., 4 vit., freins AV, access.,
5.000 km., 100 km.-heure, toute
confiance, essais, photo, reprise
5 CV, 2-4 pl. Thouroude, 23, rue
Barrière, Elbeuf (Seine-Infér.).

Sima-Violet, 5 CV, tr. bon ét.,
3.700 fr. Ch. Fernique, 31, rue de
Fleurus, Paris. Métro : St-Placide.
Nord-Sud : Rennes.

PIÈCES DÉTACHÉES
pour MOTOS

INDIAN & HARLEY

Pneumatiques 28x3 - Carrosseries de Side-Car

Revision de Moteurs et Boîtes de vitesses

Réalésage de Cylindres avec fournitures
de Pistons, Axes et Segments

-- Pour la Province, expédition immédiate. --

Catalogues et Devis de Travaux sur demande

Éts FILLIAT & SUREAU

22, Victor-Hugo, 22

LEVALLOIS (près Porte d'Asnières) - Téléphone : Levallois 627

MOTO 4 CYLINDRES, LÉGÈRE

CLEVELAND

4 temps, 600 cmc. de cylindrée, soupapes laté-
rales, pneus ballons américains...

Catalogue et feuille de références francs

Pièces détachées d'origine pour CLEVELAND tous modèles

Éts VALPIC, 23, Av. Trudaine - PARIS

Agents exclusifs pour la France de la CLEVELAND

MOTOS-ITALIE

Maison Pierre ROUGES, 21, Avenue de Fontainebleau, BICÈTRE

vous présente, après la baisse et aux meilleurs prix

ROCHESTER

AXA

Réparations

MARC

SAN-SOU-PAP

Accessoires

COMPTANT - Et toutes autres marques - CRÉDIT

MOTOCYCLISTES !!

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

adressez-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin Tél. : NORD 84-67

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, TERROT, PEUGEOT,

MONET et GOYON, SOYER, F.N., RENÉ GILLET, GNOME et RHONE

VENTE * ÉCHANGE COMPTANT * CRÉDIT

Pièces détachées toutes motos
Stock A. B. C.

-- RÉPARATIONS

TESDOU, 63, rue Ducaudé, PARIS (14^e)
Cyclotracteur prêt à poser. 490 fr.
Cyclecar de Marçay, c., p.-b. 4.500 fr.
Indian side, bon état... 3.200 fr.
Moto Française, depuis... 450 fr.
Pneus motos * Hesdin *, bas prix
Magnéto d'occas. 80 f., neuves 100 f.

Réelle occasion. Sigma, 6 CV,
tr. bon état mécanique, 3.500 fr.
M. L. Ladame, ateliers Rody, 1,
rue de Châteaudun, Asnières.

Torpédo Renault, 6 HP, 3 P.
tréfle, 24, montre, compt., pneus,
peint. neuve, très bon ét., 9.800 fr.
Ou échangerais contre moto,
500 cmc., modèle 26, état neuf.
Dautreppe, 18, Villa Marguerite,
Issy (Seine).

Camionnette Benjamin 6 HP,
parf. état, éclair. et démar. élec.,
7.500 fr., ou échangerais contre
camionnette plus forte. Osmont,
Cités Jardins, Suresnes.

Citroën, 10 CV, B. 2., juin 24,
parf. état mécan., conduite intér.
luxe, 13.000 fr. Bernard, 22, rue
Eugène-Flachat, Paris.

Sénéchal, 7 CV, grand sport,
3 pl., démar., compt. montre,
amortisseurs, phare de côté, feu
de pos., pn. nfs, sortie juin 26,
n° du châssis 7.075., état mécan.
par. de Lafosse, 3, rue Castex,
Paris (4^e). Tél. : Arch. 46-63.
Prendrait au besoin mot. moderne,
3 à 5 CV, en compte, pressé.

Talbot, 7 CV, torpédo, 14.000.
L. Boffes, 8, boul. de Clichy.
Paris. Tél. : Marcadet 20-93.

Bugatti-Bordino, état neuf,
2 pl., ecl. électr., frein AV, cap-
pare-brise. Berge, à Barbazan
(Haute-Garonne).

Chapuis-Dornier, torp., 6 CV,
4 cyl., 3 vit et AR, 4 ressorts ent.,
différentiel, équip. électr. Ducel-
lier, pare-br., capote, montre,
compteur, 5 roues, 2 ballons nfs,
access. de rechange, 6.800 fr.
Havet 82, boul. Port-Royal.

Renault, 6 CV, conduite intér.,
3 pl., roulé 4.500 km., parfaite-
ment entretenue, cause 3 enfants,
16.500 fr. P. Perret, 144 avenue
Daumesnil, Paris (12^e).

ECHANGES

Echange moteur Indian, mag.
et carb. contre poste F. S. F. bonne
marque. Poletti, 9, rue Magenta,
Dijon (Côte-d'Or).

Echangerais magnéto lumière
L.M.C. et un compte tout Tél.
contre une boîte 3 vitesses pour
moto. Ecrire pr rend.-vous à :
M. Frère, 4, rue de la Verrière,
Bas-Meudon (Seine-et-Oise).

Echangerais side-car Indian,
parfait état mécan., éclair. Mag.,
pneus 760x90 nfs, carb. Solex,
compteur, montre et nombreux
access., contre moto 250 cmc.,
minimum, Soyer de préférence,
126, rue des Champarons, à
Colombes (Seine).

Dallia, moteur Ruby, mécan.
et pneus nfs, à vendre ou échange.
contre moteur F.N. ou Terrot sur
confort. S'adresser : Poujol, 18,
rue de Villiers, Levallois (Seine)

POURQUOI

n'avez-vous pas encore souscrit votre

ABONNEMENT COMBINE à

MOTO-REVUE et à
MOTOCYCLISME-AUTOMOBILISME

Voyez les conditions avantageuses dans

--- ce numéro. ---

?

Vend ou échange Soriano gd sport, 8 CV, contre 350 F.N., Terrot, Jap ou Norton récente. Henri Touzard, 126, avenue de Choisy, Paris (13^e).

Je désire échanger F.N., 7 CV, side L.V. biplace, capote, pare-brise, contre voiture en bon état, 3 ou 4 places; je puis payer soule de 3 à 4.000 fr. en 10 traites mensuelles, faire offre à: André Dufresne, 81, avenue Raspail, Gentilly (Seine). Références.

Echange excellent poste T.S.F. 4 lampes, ou vend 2.000 fr., contre moto. M. Saint-Yves, St-Hellier, par Bellemcombre (Seine-Infér.).

Vendrais ou de préférence échang. « Favor » touriste 3 CV, 3 vit., comme neuve contre voiturette 5 ou 6 CV, parfait état marche, garantie prix raisonnable Doussot, Dieuville (Aube).

Magnat-Debon, 350 cmc., culb., boîte vit., débr., kick, bon état marche, vend 1.600 fr. ou éch. contre moto 500 ou 600 cmc., 3 vit., bon état, soule suiv. bes. Robinet, 30, rue Pasteur, Orléans (Loiret).

Echange violon de marque, comp. avec cert. contre haut-parl. mach. à coud., état de nf pr cordonnier, 250 fr. Lotz, 21, avenue Gambetta, Sartrouville (S.-et-O.).

Echangerais F.N. side bipl. et soule de 3.000 fr. payable en 12 traites mens. contre voiture 6 ou 7 HP, 3 ou 4 pl., références. A. Dufresne, 81, avenue Raspail, Gentilly (Seine).

Echange moteur Indian, Mag. et carb. contre poste T. S. F. marque. Poletti, 3, rue Magenta Dijon (Côte-d'Or).

Echangerais magnéto Lum. L.M.C. et un compte-tour Tél. contre une boîte 3 vit. pour moto. Ecrire pour rend.-vous à M. Frère, 4, rue de la Verrière, Bas-Meudon.

Dalila, moteur Ruby, mec. et pneus nfs, à vendre ou échang. contre moteur F.N. ou Terrot sur confort. S'adresser: Poujol, 18, rue de Villiers, Levallois.

Vend ou échange Soriano gd sport, 8 CV, contre 350 F.N., Terrot, Jap ou Norton récente. Henri Touzard, 126, avenue de Choisy, Paris (13^e).

Je désire échanger sidecar F.N., 7 CV, side L.V. bipl., cap., pare-br. contre voiture en bon état, 3 ou 4 pl. Je puis payer soule de 3 à 4.000 fr. en 10 traites mensuelles, faire offre à André Dufresne, 81, avenue Raspail, Gentilly (Seine).

Echange excellent poste T.S.F. 4 lampes, ou vend 2.000 fr. contre moto. M. Saint-Yves, St-Hellier, par Bellemcombre (Seine-Infér.).

Vendrais ou de préférence échang. « Favor » touriste 3 CV, 3 vit., comme nve contre voiturette 5 ou 6 CV, parfait état marche garantie prix raisonnable. Doussot, Dieuville (Aube).

Magnat-Debon, 350 cmc., culbut., boîte vit., débr., kick, bon état marche, vend 1.600 fr. ou échang. contre moto 500 ou 600 cmc., 3 vit., bon état, soule suivant besoin. Robinet, rue Pasteur, 30, Orléans (Loiret).

Echangerais violon de marque comp. avec cert. contre haut-parl., mach. à coud., état de nf pour cordonnier, 250 fr. Lotz, 21, avenue Gambetta, Sartrouville (S.-et-O.).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur voiturette ou châssis, sport, offre descrip., prix Bouvas. Puget-Théniers (Alpes-Maritimes).

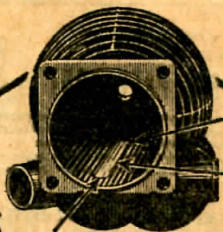
Suis acheteur de pneus 28 x 3 et 760 x 90 et pièces Indian et Harley. Francis, 3, rue Dagorno, Paris (12^e).

CARROSSERIES pour SIDECARS

Mono et bi-places - Capotes - Pare-brise - Châssis
 -- Catalogue envoyé gratuitement -- **CRÉDIT** --
INDIAN 2.700 - HARLEY 3.300 - TRIUMPH 2.800
B. S. A. 2.700 - ROVER 2.800 - MATCHLESS - 3.300

Toutes ces machines sont neuves ou état neuf et garanties 6 mois
 Prise en paiement de bons : Autos et Motos - **CRÉDIT** (13 mois)

Établ^{ts} FOULON Bureaux et magasins : 162, Avenue Daumesnil
 Ouvert Dimanche Diderot 41-59. Ateliers : Avenue Michel-Bizot



CYLINDRES RAYÉS

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

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

48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ. Schneider, Asnières



7, Rue Lafouge

Gobelins 62-03

CREDIT MOTO AGENCY COMPTANT
 24, Boulevard de Charonne - Tél.: Diderot 18-36 - Métro : Avron
 pour proctera en NEUF ou d'OCCASION a machine à votre goût.
 Agence : Gdne et Rhône, Sayer, R. Gillet, Motobéane, Monet et Guyon, Terrot, F.N. Moto-Confort
VENTE - ACHAT - ECHANGE - REPARATIONS
ÉCOLE DE MOTOS

AGENCE PARISIENNE
TERROT « MOTOSACOCHE » DOLLAR
G. LEFEBVRE - 110, rue Darnémont - PARIS (18^e)
 Comptant Téléphone : MARCADET 35-64 Crédit

CHRONOGRAPHE AURAL
 le maître des sports
 Garanti dix ans Prix: Or...1500
 Argent...425
 Acier...325
 Catalogue franco sur demande
AURICOSTE HORLOGER de la MARINE de l'ÉTAT
 10, Rue La Boétie, PARIS

Achèterais René-Gillet, avec side, mod. 1926-1927. L. Utz, rue de Vaugirard, Paris (15^e).

J'achète toutes voitures modernes accidentées de 5 à 10 CV. Ecrire : Gannat, 17, rue Parmentier, Paris (10^e).

Achèterais occ. mot. Alcyon, 4 t., 60 x 80, 2 CV x. Ecrire : G. Carre, Cellerouin (Charente).

Achèterais Neracar récente, en bon état. L. Roffie, 8 boul. de Clichy. Tél. : Marc, 20-93.

Suis acheteur Neracar, même accidentée, bas prix. L. Gautier, 4, rue Guill-Bertrand, Paris (11^e).

On désire acheter Sandford, d'Yrsan, Amilcar, Salmson, sport ou simil. feral dépl. dès lettre reçue, dét. et prix à R. Marchais, Germignac (Charente-Inférieure).

Achèterais châssis, cyclecar, même mauvais état. R. Robert, Boisredon (Charente Inférieure).

Moteur 4 cyl., 5 CV, com. ou éch., c. moteur Indian, comp. parf. ét. Ainses, 2 boul. Antoine-Gauthier, Bordeaux (Gironde).

Achète moto 3 ou 4 CV, récente même accidentée. Baron, 48, rue Molière, Ivry-sur-Seine.

Suis acheteur Motosacoche ou autre 250 cmc., mod. réc., détail et dern. prix. Philippart, 17, rue des Marais, Darnétal (S.-Inf.).

Suis acheteur panier sidecars, pour moto légère, faire offre. Girardot, 7, rue de l'Industrie, Pantin (Seine).

Suis acheteur châssis Harley, carrossé ou non, vend éclair. élec. Harley. Renouvel, 59, rue des Rosiers, Saint-Ouen (Seine).

Suis acheteur Neracar. Ecr. : L. Polyn, 28, boul. de Reuilly, Paris (12^e).

Suis acheteur side 1 place, pour 4 CV, faire offre avec description à Petitfour, Longwy-Haut.

Suis acheteur moto 250 à 350 cmc., 4 t., gros pneus, bon état, à vendre vélo dame léger, état neuf, roulé 100 km. Ecrire : Robert, 176, rue d'Aguesseau, Billancourt (Seine).

Désire acheter moto occas., état neuf, 3 à 4 CV, pour tourisme, modèle 1926, préf. Terrot. Faire offres à M. Tural, 18, rue Gérot, Auxerre (Yonne).

Suis acheteur au comptant cyclecar ou voiturette 3 pl., pas antérieur à 1926, bon état, gar. par vendeur. Tél. : Trudaine 62-72 ou écrire : Maillard, 95, rue Javel, Paris (15^e).

Achèterais Terrot, ou similaire 3 CV, sport, confort. Galiacy, avis « Ancre », Brest (Finistère).

Suis acheteur sidecar seul, complet pour Indian, châssis surbaissé si possible avec toutes ses attaches. Faire offre à Primault Raimond, à Courcay (Indre-et-Loire).

On désire acheter moto 350 ou 500 cmc., 4 t., pas antérieur 1925. Ecrire : A. Pettier, 18 ter, rue du Marché, Neuilly-sur-Seine.

Salmson ou similaire torp., 2 pl., 1926, écr. prix et dét. Tonnerre, 9, rue Eug.-Gibez, Paris (15^e). Tél. : Vaug. 15 87.

Suis acheteur moto 4 temps, sport c.nf., préf. accidentée ou à réviser bas prix. Ecrire : Maurice, 198, rue de Bécon, Courbevoie (Seine).

Suis acheteur d'une fourche élastique, genre fourche de motobéane, pour un vélo-moteur. Faire offre à Beaubie, Cancon (Lot-et-Garonne).

Achèterai sidecar léger, 1 pl., sport ou modèle récent, confort, montage à gauche pour moto 500 cmc, aussi klaxon, rétroviseur et accessoires. Félix, 42, rue Colbert, Amiens (Somme).

Je cherche Gnome et Rhône F. N. etc., 4 CV, mod. récent, prix intéressant. R. Cruz, 14, rue des Minimes, Paris (3°).

Suis acheteur moteur 4 cyl., 3 à 8 CV, commande par chaîne, boîte 4 vitesses, ch.-ch. et pièces B. B. Peugeot, suivantes: 2 fusées avant gauche et droite ou essieu complet, 1 direction, 2 roues arrière et 1 arbre de pont AR, le plus long, vendis vélo fillette état de neuf, 200 francs ou échange contre outillage ou pièce ci-dessus Madoni, 68, boul. de l'Hôpital, Paris.

Tous cyclecars et voiturettes modernes, même accidentées, toutes motos 250 à 500 cmc. chaîne-chaîne. Pierre, 4, rue Charles-les-Renouvrier, Paris (10°).

Je cherche occasion intéressante voiturette ou cyclecar 3 places, facultés de paiement. A. Pierre, 105, rue de Charenton.

DIVERS

Garage pour moto, depuis 15 fr. par mois. Moto Ecole, 3, rue Dagorno. Tél.: Diderot 41-88.

Au plus offrant 3 enveloppes et 4 chambres Michelin 28x3, une carrosserie de side, pare-br., le tout état nf. 45, av. Gambetta, Montrouge. Tél.: 115.

Pièces B.S.A., Triumph, Rover, Sunbeam, boîtes, cadres, roues, guidons, motos complètes sport. Petitjor, 5, rue de la Gare-de-Reuilly, Paris (12°).

Tracteur Case 10-18 cornières, parfait état, 7.500 fr. Ecrire: Dufresne, cultiv., Nesle (Somme).

Atelier spécial de réparations de magnétos et dynamos pour voitures et industrie, travaux garantis au plus bas prix, vente et achats. Gastecel, 84, rue d'Aguesseau, Boulogne-sur-Seine.

Fabrique de ressorts pour sièges, coussins, banquettes, etc. E. Lecoq, 37, rue de Charonne, Paris (11°).

Moteur Ultima, 3 CV, état nf, cadre et fourche élast., guidon, roues, selles, etc., diverses pièces B.S.A., magnéto 4 cyl. neuve, compteurs O.S., roue AV et roue AR 650, à liquider bas prix, ensemble ou séparément; voiturette neuve 5 CV Peugeot, échangeables contre 7 CV ou 6 CV. Janod, Châtillon-sur-Chalaronne (Ain).

Cadre moto moderne avec béc. porte-bag., garde-boue, rés. 7 lit.,

GARANTIE 6 MOIS

SUR TOUTES REVISIONS
DANS LE PLUS BREF DÉLAI

MOTOS ET AUTOS
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

GARAGE aux plus BAS PRIX

à 5 minutes Porte et Métro Vincennes

GARAGE DE LA VOUTE : 55, Rue de la Voûte — PARIS-12°

Si vous circulez, en vélo, en vélomo-tou, motocyclette, sidecar, cyclecar, et même avec une voiturette de 12 CV.

Soyez aussi Prudent QUE PRÉVOYANT

En adhérant dès aujourd'hui aux assurances individuelles dont «MOTO REVUE» fait bénéficier tous ses abonnés, et à des TAUX INCROYABLES. C'est ainsi que pour une PRIME ANNUELLE des plus réduites, vous aurez une assurance vous garantissant contre les accidents corporels et les dégâts matériels que vous pourriez causer ou subir jusqu'à une somme de

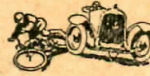
100.000 - 200.000 francs

par sinistre.

Nous avons aussi, à des conditions exceptionnelles, des Assurances INDIVIDUELLES, LES, VOL, INCENDIE et enfin la D. A. S.

Or, indiquez dans la nomenclature des assurances à **MOTO-REVUE**

5, Rue Saint-Augustin, 5 — PARIS



Si vous aimez le cyclecar et la voiture légère...

... pour vous initier...

... pour vous perfectionner...

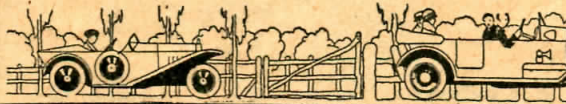
MANUEL PRATIQUE

... vous devez lire le

Le Cyclecar
la Voiturette Légère

Prix : 10 francs
FRANCO RECOMMANDÉ POUR 11 fr 15

Édité par **MOTO REVUE**
5, Rue Saint-Augustin Paris



PETITES ANNONCES ENCADRÉS
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

jamais servi, 200 fr. Boisbou-drain, 20, rue Lesueur, Paris.

Petit groupe électrogène 1/6 CV essence 16 volts, 4 amp., état de marche, 650 fr. Keul, 145, boul. Chanzy, Montreuil (Seine).

Aquarium, cont. 40 lit. env., 100 fr. Ecrire: M. Gelinet, 46, rue de Lourmel (15°) ou téléph. Galvani 91-08.

Employé très au courant approvisionnement pièces détachées motos. Delachenal, 5, avenue de la Liberté, Charenton (Seine).

A vendre agrandisseur Noxa, état neuf, complet, n° 9, valeur 900 fr., au plus offrant. Gobert, 59, rue de la Chine, Paris.

A vendre maisons bois. Abad, rue de la Justice, 56, Paris (20°).

Céderais carburateur neuf Renault, 6 CV, 1926, 90 fr. L. Lambert, à Marles-en-Brie (S.-et-M.).

Huile auto, qualité extra, marque «Pearloll», bidon 20 lit., 142 fr., expédition contre mandat. Raymond Delacroix, Lamothe-en-Blaisy (Haute-Marne).

Fourche neuve pour F. N., 350 cmc., standard 1925. Balvay-Chau, Sarlabot, Dives-sur-Mer (Calvados).

A vendre 2 Michelin cablé 700x80 usagés, mais encore bon, 75 fr. les deux. Wehrle, 9, rue Saint-Paul, Paris (4°).

A vendre 1 phare électrique «Colin», tout neuf, 200 fr.; excell. éclair. pour moto 2 tps, 1 phare neuf acétylène «Luxor», 90 fr., derniers prix. Ecrire pour rend.-vous: Chambenoir, 9, rue Duvié, Paris.

Châssis de sidecar Indian complet, à vendre au plus offrant. Noël Roger, 14, route Charles-X, Nanterre (Seine).

Châssis Zèbre, 5 CV, entier. revis., avec éclair. Péhu, 500 lit., 3.000 fr. à débattre. Visible samedi après-midi et dimanche matin. 3, rue Masséna, Rueil (Seine-et-Oise).

Soyer, carburateur à vendre, piston complet, bas prix. Ecrire:

BULLETIN D'ABONNEMENT

A DÉCOUPER OU A RECOPIER POUR NE PAS DÉTÉRIORER VOTRE COLLECTION

Veillez m'abonner pour un An à partir du numéro.....

ci-joint un mandat-poste de 20 fr.
montant de mon abonnement.

Nom.....

Prénoms.....

Profession.....

Adresse.....

le.....

Signature :

LISEZ BIEN ATTENTIVEMENT CECI :

Joseph, rue des Ambassadeurs, Herblay (Seine-et-Oise).

Vend accordéon chromatique italien, 48 basses, 43 touches, comme neuf, coûté 900 fr., cédé à 500 fr. Brun, facteur, La-Garde-Adhémar (Drôme).

Phare et générateur acétylène, groupe Autochoche, valeur 150 fr. neuf, à vendre 75 fr. Fontaine, 12, rue de Verdun, à Asnières (Seine).

Pour Morgan, touriste, radiateur, 200 fr.; réservoir cuivre, 75 fr.; pare-brise, 100 fr.; une capote et sa housse, 75 fr.; capot et pointe, 50 fr.; très bon état. Czarnecki, 67, Grande-Rue, à Champigny (Seine).

A vendre outillage de mécanicien, un jeu de 32 alésoirs « Mors » de 3 $\frac{1}{2}$ à 20 $\frac{1}{2}$, 3 compas d'épais. à vis autour, 1 filière américaine de 3 $\frac{1}{2}$ à 11 $\frac{1}{2}$ avec 30 tarauds, 1 filière Japy de 4 $\frac{1}{2}$ à 8 $\frac{1}{2}$, le tout absol. neuf. Ernest Hasler, 22, rue de Cannes, Le Cannet (Alpes-Maritimes).

Occasion 2 fourches pour roue de 650 x 60, 1 réservoir de 5 lit. essence et 2 huiles. Pergand, 3, rue du Com.-Rolland, Le Bourget (Seine).

Bicyclette-moteur, 60 km.-h., prête à prendre la route, prix intéressant. Concierge, 9, rue Hermel, Paris (18^e).

Bougie marque Joly, breveté S.G.D.G., au détail, 3 fr. 50, prix intéressant, suivant quantité. Geninasco Emile, 145, avenue d'Italie, Paris (13^e).

Moteur à air chaud, vertical, force 1,30, parfait état, 200 fr. Bouchet, 38, avenue du Moulin, La Varenne-St-Hilaire (Seine).

Cause décès, vendrais poste T.S.F. C. 119 complet, 4 l., HP, accus, fonctionnement garanti, 1.500 fr. Sollignac, à Roquefort (Aveyron).

A vendre moteur 1 CV $\frac{1}{2}$, carbur., magn., 250 fr.; pyréne avec support, 60 fr.; soufflet forge cuir avec tuyère, 50 fr.; compte-tour Hasler, 300 fr.; ampèremètre 20 amples, 25 fr.; 1 économ. « France » neuf, 45 fr. Jaloustre, rue Perreyon, Clamart (Seine).

1 moteur Industr., 8 CV, carb., magn., 700 fr. Jaloustre, Dalles-sur-Mer (Charente-Inf.).

1 carburateur Longuemarre, dernier modèle, neuf, 2 manettes, 3 CV, 100 fr. Foy, à St-Brice-Provins.

Carburateur Amac, sport, 2 man., pour Morgan, bon état,

POUR vous renseigner mieux
vous tenir au courant

POUR resserrer nos relations
votre satisfaction pure

MOTO REVUE

Toujours soucieuse de
satisfaire ses lecteurs
tout en ménageant leur
propre intérêt...

Met dès maintenant à
leur disposition un

ABONNEMENT -- COMBINÉ --

(48 NUMÉROS)

A TARIF RÉDUIT

A

125 fr. Robelin, 10, rue Chanzy, Paris (11^e). Tél. : Diderot 24-98.

Machine à coudre « Singer » état neuf, marche parfaite, gar., cédée 2/3 valeur actuelle, double emploi. Doussot, Dieuville (Aube).

Particulier cherche tandem mixte, de construction moderne et en assez bon état. Ecrite de suite : Perrin, 9, rue Montbrun, Paris (14^e).

1 phare acétyl., très puiss., verre anti-écl., disp. code, bout. Magond. 250 lit., le tout complet avec racc. neuf, 175 fr.; rideaux côté pour Citroën, disp. spécial, 60 fr. Jean, 30, rue de Metz, à Maisons-Alfort (Seine).

Recherche moteur moto, 1 cyl., 4 tps avec magnéto et carburat. renseignements détaillés et prix à : R. Dassonville, 172, rue Kuhlmann, au Marais-de-Lomme (Nord).

A vendre 1 marchepieds Terrot, 2 CV, en alum.; 1 vélo course Labor, tr. bon ét., monté ar., moy. 3 vit., B.S.A. comme au guidon, monté boyau Dunlop 1^{er} pas., 2 boyaux rech. même marque, 2 roul. à billes dont un à double rang, billes B.C.R. 52 x 27 x 18 et un simple rang de billes M.A.B. 42 x 15 x 9, roul. à neufs, garant. jamais servi; 1 clarinette Thibouville 13 clefs, sans bec; 1 film, titre « Villes d'Espagne », 150 mètres. Prix et renseignements à Chichery D., 7, rue Lafayette, La-Roche-s-Yon (Vendée).

T. S. F., essayez en louant, sans engagement, 50 fr. par mois, nos postes, 4 lampes, tous postes en haut-parleur sur antenne intérieure. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Magnéto Dixie, 2 cyl., gar., à vendre d'occ.; vélo Automoto de course entier, neuf, provenant de prix de course, à vendre 600 fr.; 2 pneus 650 x 50, état de neuf, à vendre 120 fr. avec chambre; poste T.S.F., 4 l. intérieur, tous concerts, 800 fr. Paul Diziani, 38, rue de Vivier, Aubervilliers (Seine).

Compteur O.S. pour roue AR, 150 km.-heure, 200 fr. de Brejercac, St-Jouan-des-Guerets (Ile-et-V.).

Cède groupe automobile Sicam, monté sur bonne bicyclette, à bas prix, très bon état. Goudeau, 6, rue de la Providence, Paris.

Suis acheteur carburateur 28 $\frac{1}{2}$ pour moteur 500 cmc., mono. F. Perrot, à Miribel (Ain).

Moteur B.S.A., 5 CV, Zenith-Bosch 950 fr.; meule émeri,

MOTO REVUE

paraissant le 1^{er} et le 15

au lieu de **60** francs

SOIT QUATRE NUMÉROS PAR MOIS

:: POUR : TRENTE-SIX FRANCS ::

Motocyclisme Automobilisme

paraissant le 10 et le 25

au lieu de **60** francs

POUR BÉNÉFICIER DE CES CONDITIONS AVANTAGEUSES ET DE CELLES QUI VOUS SONT ÉNUMÉRÉES PAR AILLEURS DANS CE NUMÉRO
REMPLISSEZ (OU RECOPIEZ) LE BULLETIN D'ABONNEMENT A LA DERNIÈRE PAGE EN Y JOIGNANT UN MANDAT.

Un simple Mandat-Poste ordinaire ne coûte que 0.40 si l'on a soin de faire inscrire sur le mandat par l'employé des Postes la mention : Chèques-Postaux Paris 29-737

? ATTENTION ??

? NE COMMANDEZ votre FN qu'à un SPÉCIALISTE ?

Le GARAGE SULLY, 5, Rue Agrippa-d'Aubigné (4^e)

est l'AGENT DIRECT de la Succursale FN; vous y trouverez un SPÉCIALISTE TRÈS AVERTI qui non seulement vous réglera et mettra au point votre FN, mais vous la procurera aux meilleures conditions possibles.

? RIEN QUE LA FN ?

350 cmc. latérales - 350 et 500 cmc. culbuteurs, disponibles de suite

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

300 %, 25 fr.; bobine allumage, 10 fr.; moteur 2 cyl. V. 1.100 cmc., état neuf, 900 fr.; moteur monté avec cyl. avion, 300 fr. Affranchir pour réponse. Lejeune Paul, Vierzon-Forges (Cher).

Bells moto légère, 2 CV, bon état à enlever de suite à 1.100 fr., vis. tous les jours. 99, rue de l'Avenir, Les Lilas.

Réservoirs à essence et à huile, sagoches tous modèles et sur mesures. Cabaret, 7, rue Piat, Paris (20^e).

Plusieurs postes de T.S.F., à 3 et 4 lampes, parfait état, à vendre prix très intéressants. Lucien René, 28 ter, rue Sorbier, Paris (20^e). Se présenter le soir à partir de 7 heures.

Vends pour Morgan, capote pare-brise, noirs série, excell. ét., 220 fr. Ecrire: Brunel, 22 bis, rue Martin-Bleu-Dieu, Amiens (Som.).

Phare électr. Colin, neuf, gar. usine pour 175 ou 250 cmc., cause double emploi. A vendre 170 fr. Le Brun, horloger, Yvetot (Seine-Inférieure).

Bicyclette dame Automoto, luxe, mod. 1926, roulé 108 km., équip. anglais, acc., porte bag., alumin., cause ach. moto. Vis. le soir à 19 h. Dufort, 210, rue de Rivoli, Paris (1^{er}).

Je cherche petite remise pour une ou deux motos ou petit cabinet de débarras pour deux grandes malles, quartier St-Michel. Charrier, 22, rue de Savoie, Paris (6^e).

Cyclo-tracteur avec ou sans véo Ecrire: Liebault, 25, rue Montbrun, Paris (14^e).

POUR
L'HIVER



Les pare-boue et protège-mains Vet W.
Demander le tarif des repose-pieds, sièges AR, protège-chambres, grips-genoux, rétro-viseurs,
0 fr. 25 en timbres.

Pour le détail, s'adresser chez les Agents et Commissionnaires. Etabliss^{ts} VEUILLOTTE & WILLEMAIN
17, Rue Riquet - PARIS

LA BOUGIE NET



SPÉCIALE POUR MOTEURS
qui ENCRASSENT ou qui FONT
AUTO - ALLUMAGE .
Vente en Gros : 18 rue Molitor - Paris .

VINCENNES-MOTOS

Léon CABET, 43, Av. de Paris - VINCENNES

Agent des Marques : MONET & GOYON - B.S.A. - TERROT
DOLLAR - PEUGEOT - MOTOBÉCANÉ
D.F.R. - LE GRIMPEUR - AUTOMOTO
Jean THOMANN, etc..

Grand choix en magasin — Livraison rapide
VENTE A CRÉDIT
PIÈCES DÉTACHÉES DES MACHINES CI-DESSUS
RÉPARATIONS ACCESSOIRES
Leçons gratuites à tout Acheteur

SOLDES ET OCCASIONS
TOUT CE QUI CONCERNE LA MOTO
Boîtes 2 et 3 vit. dep. 250 fr.; Guidons
gr. sport, 38 fr. Sidegloria - flotteur
cap. p. brise 750 fr. Magnétos let? cyl.
PIÈCES pour B.S.A., TRIUMPH, HARLEY, INDIAN
216, Rue de la Chapelle, St-OUEN

Si vous n'êtes pas
encore abonné à
MOTO REVUE
Faites le sans retard

L'abonnement mixte à
MOTO REVUE
et à

Motocyclisme
Automobilisme

(48 fascicules)

ne coûte que 36 francs

BULLETIN D'ABONNEMENT COMBINÉ (48 NUMÉROS)

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

Veillez m'abonner à 48 numéros combinés (24 Moto-Revue et 24 Motocyclisme Automobilisme) à partir du numéro en date du

Ci-joint la somme de

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

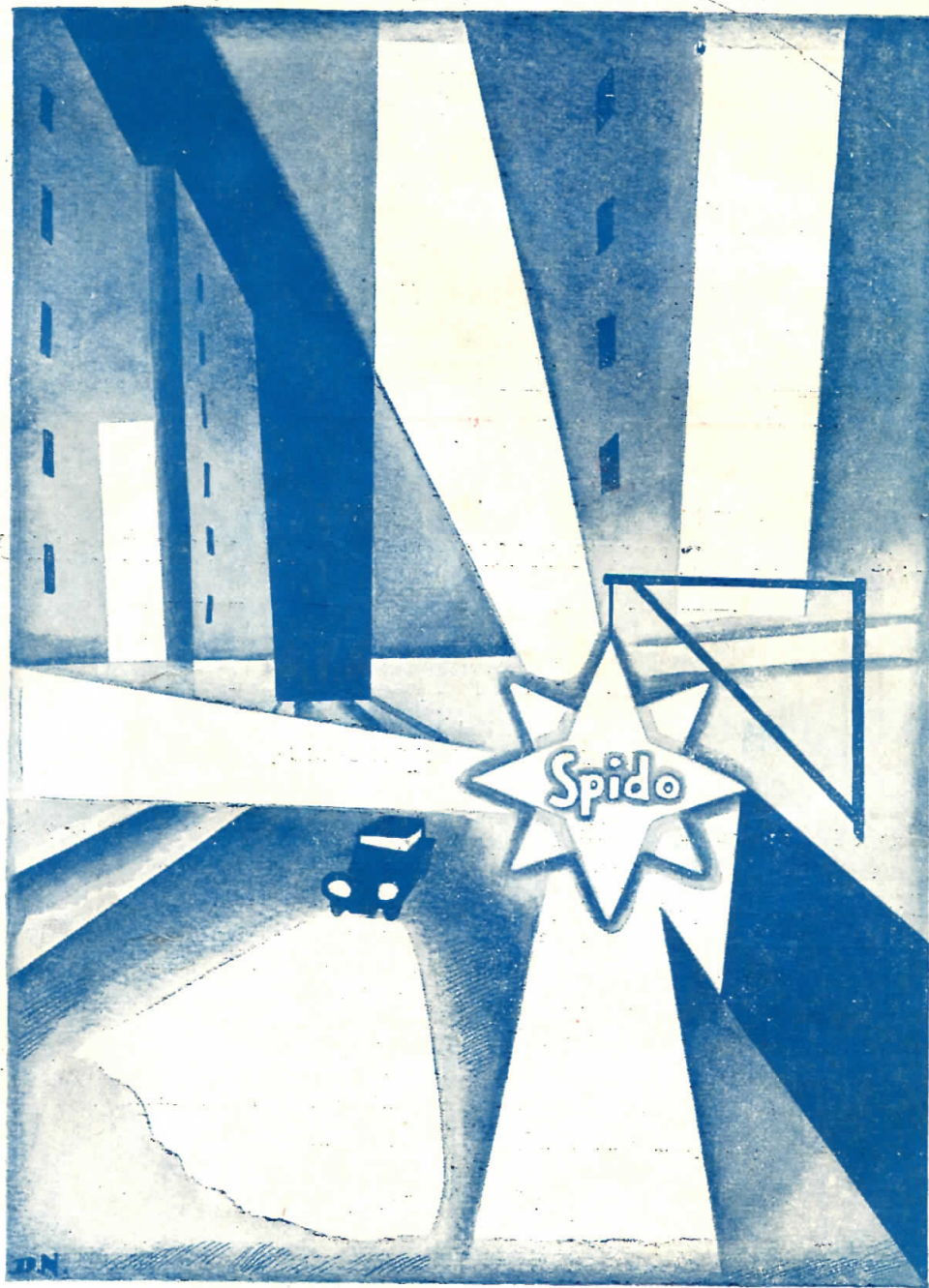
36 fr., FRANCE ET COLONIES

56 fr., UNION POSTALE

76 fr., AUTRES PAYS

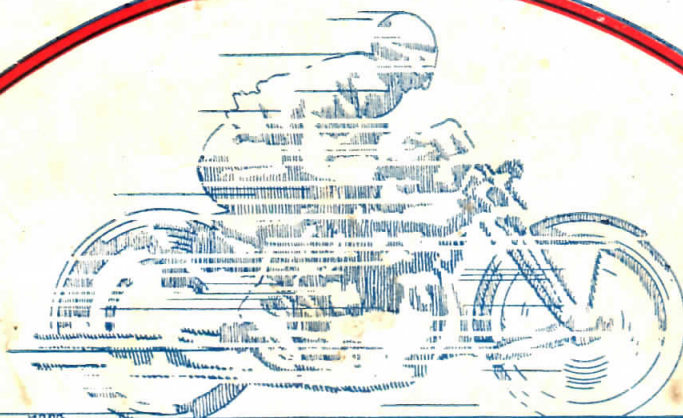
(Signature)

Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0.40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des Postes, la mention CHEQUES POSTAUX PARIS 297.37



la nouvelle
"marche à l'étoile"
de l'automobiliste

SPIDOLÉINE, LE LUBRIFIANT DE SÉCURITÉ.



Les Nouveaux Carburateurs ZENITH pour motocyclettes

Ont été spécialement étudiés pour l'alimentation des moteurs de motocyclettes à 2 ou 4 temps jusqu'à 1.000 centimètres cubes de cylindrée.

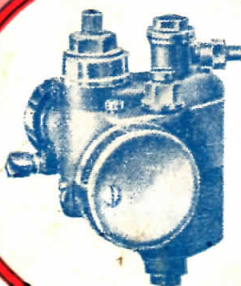
Ces carburateurs sont d'une simplicité absolue. Ils ne comportent qu'une seule manette de commande. Les pièces de réglage sont au nombre de 2 : un diffuseur et un gicleur. Un poussoir de noyage assure une mise en route immédiate. Une prise d'air, réglable à la main, permet la mise au point parfaite de la marche au ralenti.

Enfin, ces carburateurs sont garnis d'un filtre d'arrivée d'essence et d'une crépine pour filtrer l'air d'aspiration, ce qui empêche le gicleur d'être obstrué, soit par les impuretés contenues dans l'air, soit par celles contenues dans l'essence.

Ils se font en 3 grandeurs : 15, 20 et 25 m/m.

LYON.

51, chemin Feuillat



PARIS

15, rue du Debarcadère,