

Essai de la Dollar 350^{cmc} double échappement

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS. SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 216

15 Mars 1937



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03 81
68-32

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

Les Motocyclettes **GNOME & RHONE** sur la route pour leurs essais de réception.

VOTRE MOTO

n'est pas parfaite
si elle ne comporte pas:

l'Éclairage
électrique
d'un projecteur



l'Allumage
sûr et régulier
de votre moteur

Pour l'obtenir,
employez le

VOLANT MAGNÉTIQUE



Breveté S.G.D.G.

France et Étranger

dans **PARIS-NICE**

Les deux Motos **FAVOR** 250 cm³ engagées
terminent la dure épreuve **SANS PÉNALISATION** (1^{ers} ex æquo)
et démontrent **une fois de plus** les hautes qualités
-- -- -- d'endurance et de sécurité du -- -- --

VOLANT SAFI

AGENTS! Exigez le **VOLANT MAGNÉTIQUE** 
de votre constructeur.
Demandez la Notice B à



14, rue de Bassano. PARIS

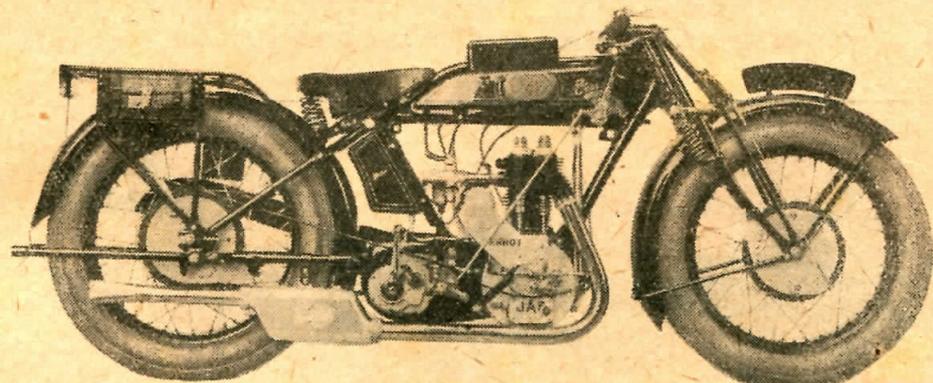
Terrot



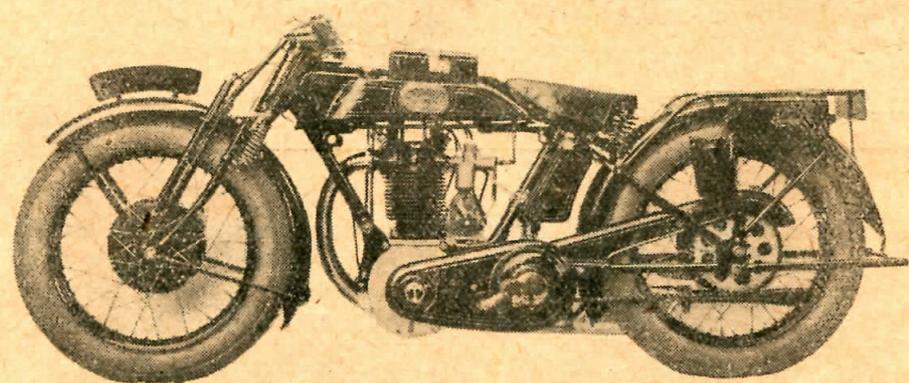
PRÉSENTE SA NOUVELLE 500 cmc.

Victorieuse, en 1926, dans la plupart des épreuves :

**Grand Prix : M. C. MARSEILLE-PLATRIERES-MASSILLAN-GRABELS
ALPILLES-MULHOUSE-LIMONEST-BALLON D'ALSACE
VAL-SUZON-500 m. DIJON-PLANFOY-L'HOPITAL-LAFFREY, etc.**



TYPE NT (Tourisme)	Frs. 6.800
TYPE NS (Sport)	Frs. 6.800



TYPE **N SS** (Supersport) Frs. **7.600**

Envoi franco de
la Notice spéciale

Établissements TERROT - DIJON

CYCLES ET MOTOCYCLETTES

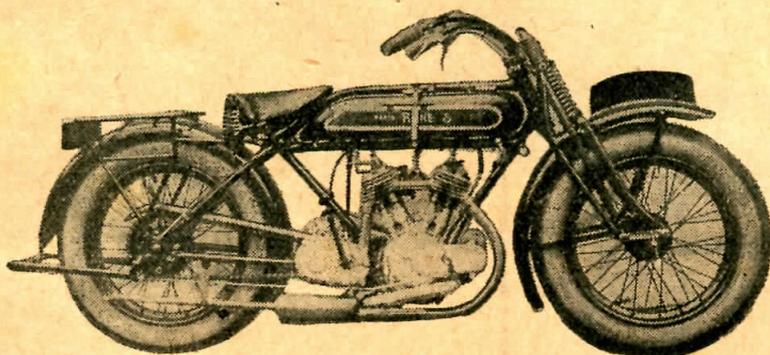
Magasin de vente à PARIS : 30, Avenue de la Grande-Armée

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**

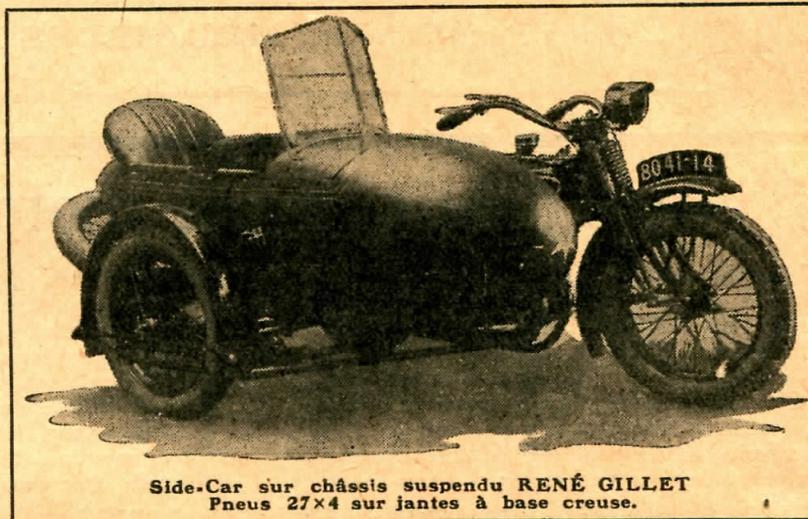
monté sur le fameux châssis suspendu RENÉ GILLET, est la machine rêvée pour le long tourisme; il est

CONFORTABLE

ÉCONOMIQUE

ROBUSTE

STABLE



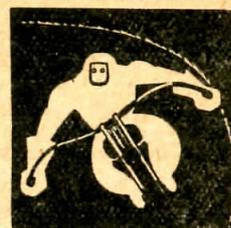
Side-Car sur châssis suspendu RENÉ GILLET
Pneus 27x4 sur jantes à base creuse.

*:: 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)



GNOME RHONE



Société des Moteurs
GNOME & RHONE

Siège Social :
34. Rue de Lisbonne
PARIS

Paris-Nice Motocycliste

Catégorie 175 cmc.

1^{er} ex æquo : **BOURGUIN**

Sans Pénalisation : **MÉDAILLE D'OR**

Catégorie 500 cmc.

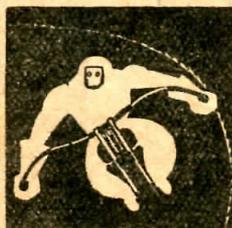
1^{ers} ex æquo

NAAS
BERNARD

Sans Pénalisation : **MÉDAILLES D'OR**

Magasin d'Exposition
et de Vente
49, Avenue de la
Grande-Armée PARIS

SUCCURSALE :
6, Rue d'Aubuisson
TOULOUSE



Si vous désirez une moto de qualité

C'est notre moto **C. P. ROLÉO** qu'il vous faut, car elle est moderne, elle sort des sentiers battus. Ce n'est plus l'ancien cadre en tube : c'est le cadre en longerons de tôle d'acier emboutie dont les éléments triangulés présentent rationnellement une rigidité parfaite, assurent une sécurité maximum, une tenue de route excellente, car le poids des organes (moteurs, magnéto, boîte de vitesse, etc...) est au-dessous

de la ligne de centre des roues. Vous admirerez sa direction indé réglable ; vous aurez confiance en ses deux freins à tambour sur moyeu ; sa boîte à 3 vitesses vous permettra les vitesses les plus élevées et les plus réduites ; son moteur — 2 temps — à 1 cylindre sur les machines 175 cmc. et 250 cmc., à 2 cylindres sur les 350 cmc. et 500 cmc., est un moteur souple, nerveux, puissant qui vous emportera avec docilité dans les régions les plus éloignées.

Motocyclettes C. P. ROLÉO

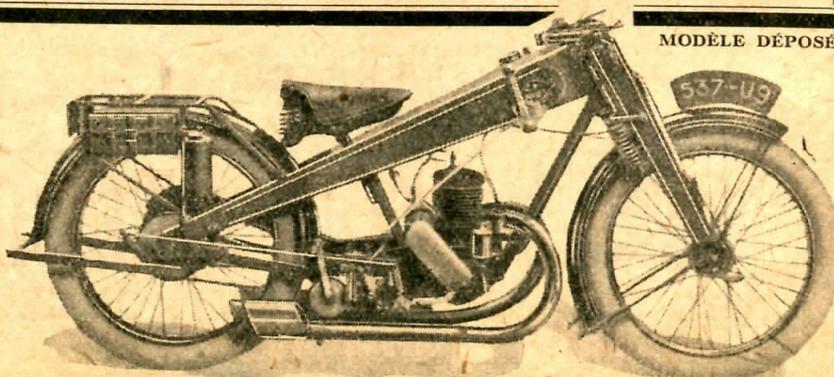
Catalogue Gratuit

sur demande

Rollet & C^{ie}

64, Rue de la Folie-Méricourt

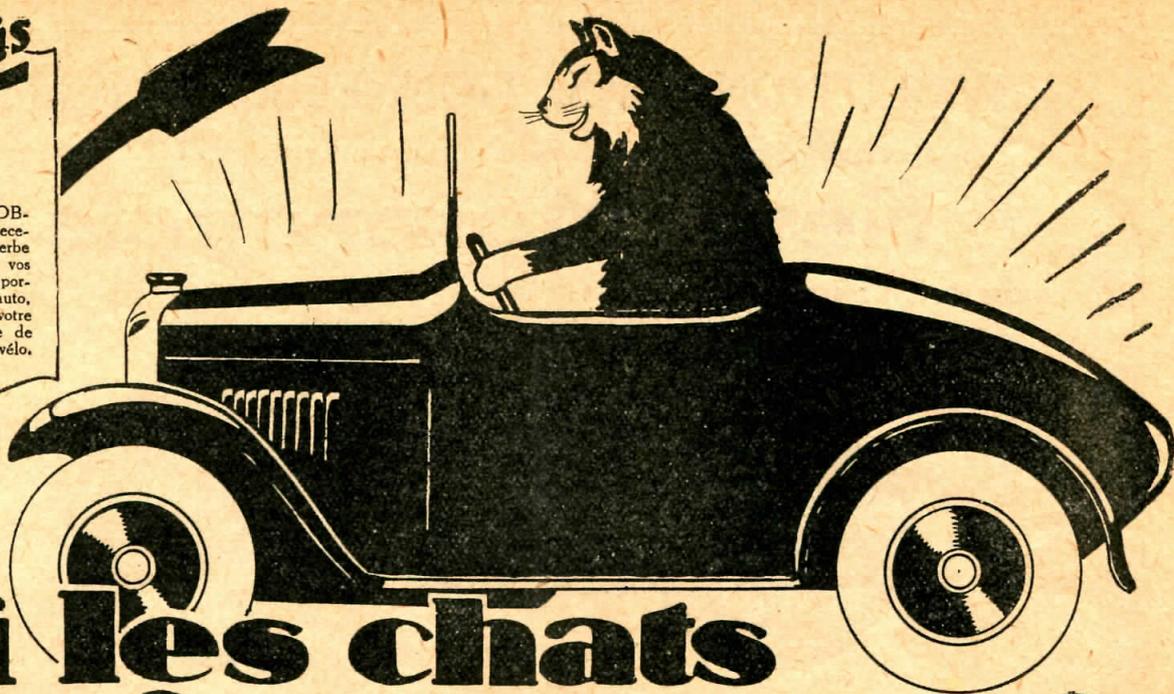
PARIS (11^e) Pub. G. SWEERTS



MODÈLE DÉPOSÉ

Gratis

Vos Initiales
en Or
Avec la Notice ROBBIALAC vous recevrez Gratis un superbe décalque doré de vos initiales pour les portières de votre auto, le réservoir de votre moto, ou le tube de direction de votre vélo.



Si les chats avaient leur permis

S. A. ROBBIALAC
42, Rue de Sèvres
BOULOGNE-s-SEINE

Sans aucun engagement de ma part, veuillez m'adresser gratis la Notice pour réémailler.....
(indiquer ici auto, moto ou vélo) ainsi que l'initiale..... (écrire lisiblement la lettre désirée).

Nom.....

Adresse.....

B

Avez-vous déjà vu un chat?... Comme il est propre se léchant et se lustrant sans cesse!... S'il avait une voiture, il la voudrait impeccable et serait un fervent du ROBBIALAC. Mais les chats n'ont pas d'auto, et ROBBIALAC n'est pas pour les chats. ROBBIALAC ce merveilleux émail à froid coule si facilement sous la brosse et s'unit si bien de lui-même qu'il permet à tout amateur d'obtenir sans peine sur sa voiture, sa moto ou son vélo, des surfaces unies et brillantes, qui résistent, sans se ternir et sans s'écailler, aux intempéries, à l'essence, à l'huile, à la boue, etc.

Envoyez dès maintenant le coupon ci-contre :

(comme imprimé sous enveloppe ouverte timbrée à 15 centimes)

EN VENTE

en Noir, Blanc et toutes nuances
populaires
dans les Grands Magasins,
Bazars, Garages, et chez
les Marchands de Couleurs,
Accessoiristes, etc.

VENTE EN GROS

chez les Commissionnaires

ROBBIALAC

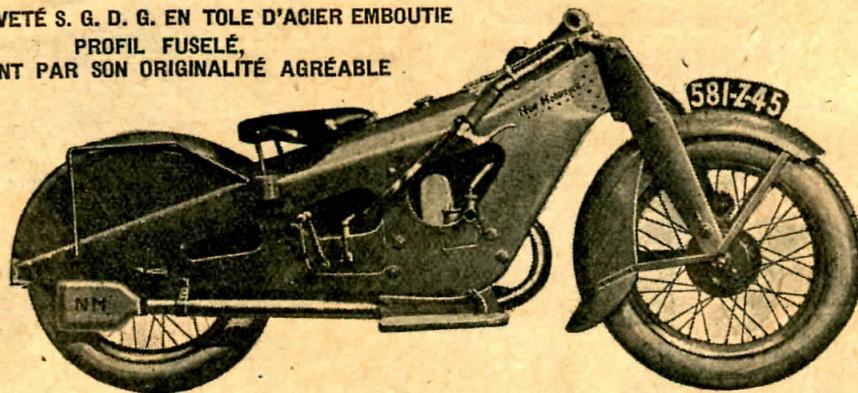
L'ÉMAIL A FROID PARFAIT — FAITES UN ESSAI

REVOLUTION 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

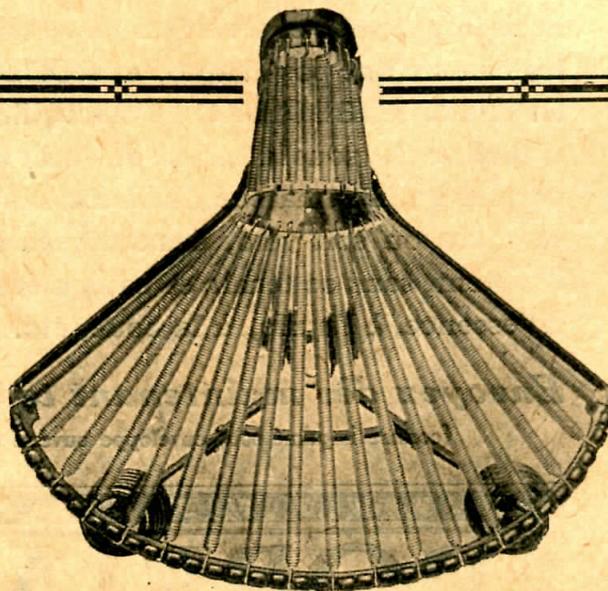


TYPES 2 ET 4 TEMPS. TOUTES PUISSANCES

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

RIEN

*n'étant plus
souple qu'un
RESSORT...*



RIEN

*n'est plus
souple
que la...*

SELLE "TERRY" tout en Ressorts

CATALOGUE ILLUSTRÉ
FRANCO SUR DEMANDE
ADRESSÉE AUX...

ÉTABLISSEMENTS
DELLHEIM - 39 -
Avenue du Roule
NEUILLY (Seine)

POUR VOS LONGUES EXCURSIONS PROTÉGEZ-VOUS CONTRE LA PLUIE ET LA POUSSIÈRE

VOUS TROUVEREZ CHEZ :

SAHNA

90, Bd de Ménilmontant, PARIS (20^e)

le plus grand choix de toutes sortes
:-: de vêtements imperméables :-:
à des prix défiant toute concurrence.

Même Maison :

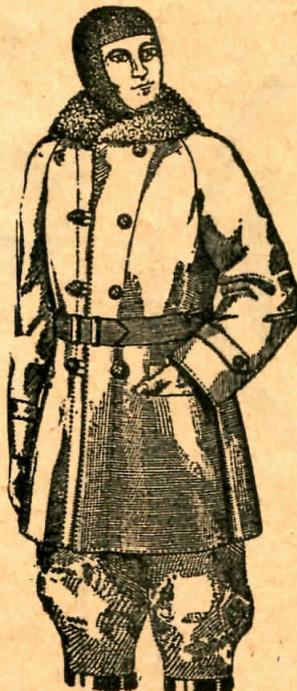
20 et 22, Rue Gambetta, à NANTERRE (Seine)



Combinaisons en tissu imperméable, avec protège-jambes, 135 fr.
Les mêmes, sans protège-jambes, 120 fr.



Protège-jambes en tissu imperméable, 35 fr.



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



Bottes cuissardes, 100 fr.



Trench coat en tissu imperméable, doublé vert écossais, 160 fr.
Casquettes en tissu imperméable, 20 fr.



Gants crispin, 5 doigts, cuir agneau, 35, 40 fr.



Paletots en cuir crocodile, doublés, en pure laine, long. 90, 350 fr.

Les mêmes paletots en tissu ciré noir ou acajou grené, doublés en satin, 200 fr.

Pantalon en tissu imperméable, 55 fr.

Serre-tête en cuir crocodile, comme le vêtement, 35 fr.



Gants en peau charmois, fourrés laine, 20, 25, 30, 35 fr.



Kimonos en tissu imperméable, longueur 90, 125 fr.

Pantalons en tissu imperméable, avec protège-jambes, 75 fr.

Serre-tête en cuir agneau, acajou ou tête de nègre, 40 fr.

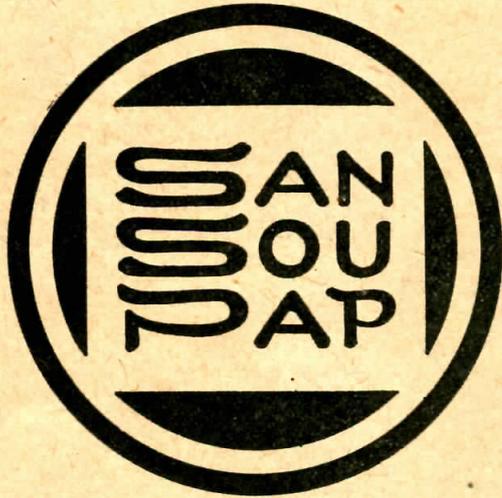
Serre-tête en cuir noir.	27 fr.
Vêtements cirés noirs avec capuchon	22 —
Le même, long. 90 avec ceinture.	75 —
Paletots anglais, en cuir neuf	150 —
Bâches en tissu imperméable ou en ciré noir, largeur 1 m. 50.	25 —
Gants américains, 5 doigts	7 —
Botillons pour lavage.	7 —
Pantalons et Combinaisons en tissu imperméable.	

Demander notre Catalogue M.-R. et rendez-nous visite.

Fr. **1.795** Fr.

EST LE PRIX
DE
LA NOUVELLE

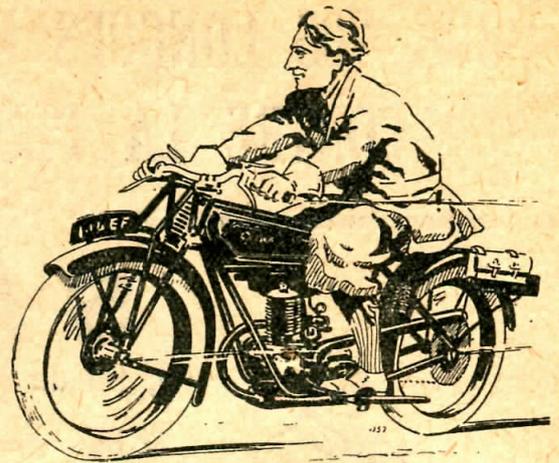
M
O
T
O



Moteur : 175 cmc.

Souple
Silencieuse
Puissante

Agence Générale de Vente : **MOTEX**
212, Boulevard Pereire, 212 -:- PARIS (17^e)
AGENTS ET REPRÉSENTANTS DEMANDÉS



*la
moto 175 cmc*

Peugeot

*par sa régularité de marche,
sa souplesse, son confort,
assurera sans ennuis vos
services journaliers.*

-:- CATALOGUE FRANCO -:-

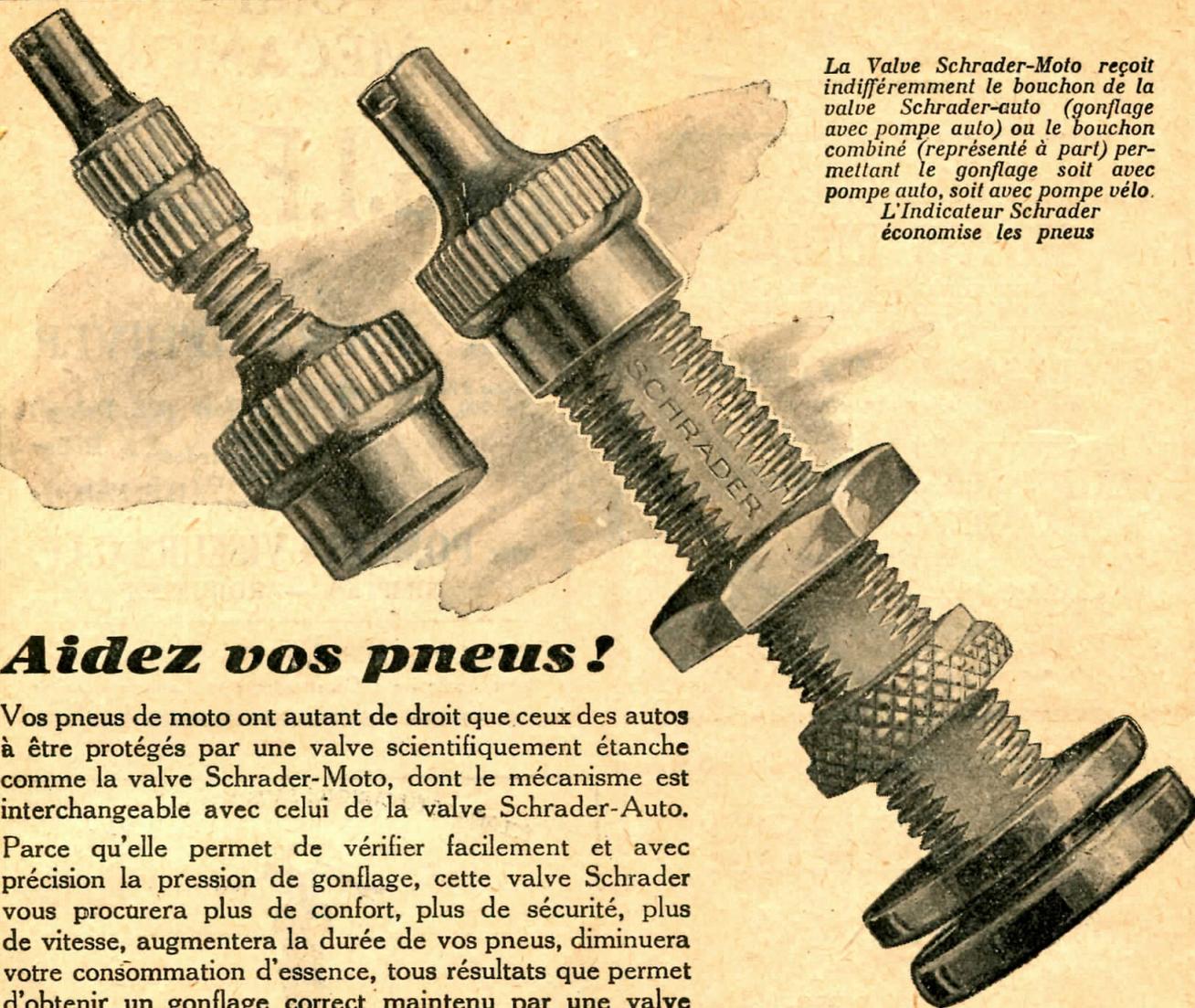
Cycles PEUGEOT, Beaulieu (Doubs)

- Magasin de Vente et d'Exposition -

71, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

-:- AGENTS DANS TOUTES LES VILLES -:-

ASSUREZ - VOUS DU NOM SCHRADER



La Valve Schrader-Moto reçoit indifféremment le bouchon de la valve Schrader-auto (gonflage avec pompe auto) ou le bouchon combiné (représenté à part) permettant le gonflage soit avec pompe auto, soit avec pompe vélo. L'Indicateur Schrader économise les pneus

Aidez vos pneus !

Vos pneus de moto ont autant de droit que ceux des autos à être protégés par une valve scientifiquement étanche comme la valve Schrader-Moto, dont le mécanisme est interchangeable avec celui de la valve Schrader-Auto.

Parce qu'elle permet de vérifier facilement et avec précision la pression de gonflage, cette valve Schrader vous procurera plus de confort, plus de sécurité, plus de vitesse, augmentera la durée de vos pneus, diminuera votre consommation d'essence, tous résultats que permet d'obtenir un gonflage correct maintenu par une valve étanche.

La valve Schrader assure l'étanchéité.

Téléph. :
WAGRAM 95-45

Seuls Concessionnaires pour la France :
A SCHRADER'S SON, INC., of FRANCE
91^{bis}, Avenue des Ternes, Paris (XVII^e)

Adr. Télég. :
AIRVALVE-PARIS

Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus Indicateurs de Pression

EXIGEZ LES ARTICLES SCHRADER

Paul Béalé

100, AVENUE
DES TERNES
PARIS

Commerçant toujours soucieux de donner satisfaction à sa clientèle

PIÈCES DÉTACHÉES pour MOTOS INDIAN

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

RÉALÉSAGE de CYLINDRES

avec fournitures de piston, axes, segments.
Spécialité de soudure autogène, fonte et
aluminium

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE
DE MOTOS
de toutes marques

GRATUITEMENT :

Catalogue illustré 10 des pièces détachées
pour INDIAN avec photos, adressé
sur demande en se recommandant

BON PRIME
pour 25 fr.
KLAXON
d'une valeur de
65 fr.

LES POMPES MÉCANIQUES



G.I.F.

DANS LES

SIX JOURS D'HIVER

Motos 250 cmc.
et 500 cmc.

1^{ers}

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

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

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

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)

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE SANS ACCUMULATEUR



vo^{tre} moto
aura

un éclairage électrique
de qualité

PUISSANT

ROBUSTE

SÛR

PAR

MAGNETO

LA :

LUMIÈRE



SOCHAUX
(DOUBS)

Service commercial : 21 r. de Chartres

tél: Carnot 46.41

NEUILLY S/SEINE

LÉON ULLMANN

R. DARMONT, Constructeur du MORGAN

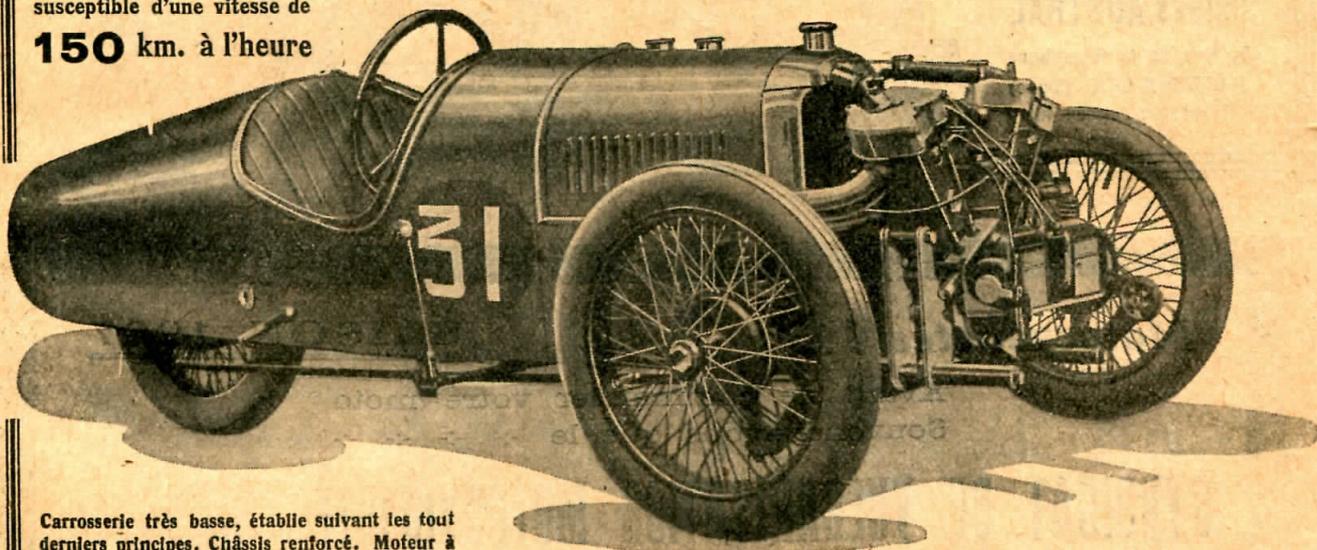
USINE : Rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)
Téléphone : COURBEVOIE 525

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 jumelés. Freinage très puissant sur roues avant. Pneus de 27x4 sur jante à base creuse

ses récents Succès...

Course de Côte des 17 Tournants

catég. 750 cmc.
catég. 1.100 —

Coupe de l'Armistice (180 km)

catég. 1.100 —

Course de Côte de Gometz-le-Châtel

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.

LES NOUVELLES MOTOS
 TYPE "CONFORT", 175 ET 250 CMC.
 Sur Pneus BALLON HUTCHINSON
 DONT TOUT LE MONDE PARLE
 MOTEUR SPORT L.M.P. à double échappement

AUSTRAL

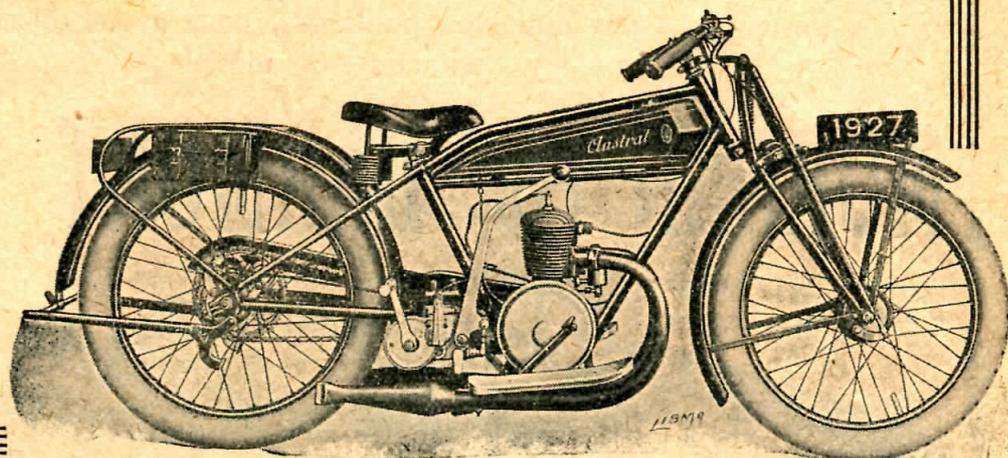
LES SIX JOURS D'HIVER 1927

1^{er} CHÉRET
 ex æquo sur 175 cmc.
 en 1926

1^{er} CHÉRET
 ex æquo sur 250 cmc.
 en 1927

USINES AUSTRAL

7, Rue de la République
 PUTEAUX (Seine)
 - Téléphone : Puteaux 461 -



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

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

LA BOUGIE
NERKA
le nerf du moteur

REMPORTE
da s
PARIS-NICE
Motocycliste
UN ÉCRASANT SUCCÈS

30 coureurs sur **48** classés premiers
ont choisi par expérience
la BOUGIE NERKA, le nerf du moteur

Ce sont : O. GRAFF, sur *Zenhder* ; JANIN, sur *Prester* ; MONTELMAR, sur *Moto-Monte* ; RENSON, sur *Royal-Moto* ; RIGOLET, PETIT-PIERRE, SOURDOT, HOMMAIRE, CABET, sur *Monet-Goyon* ; WALTER, sur *Motosacoche* ; GARROT, QUENETTE, CHABAS, WILLIAM, GAUTHEROT, sur *Terrot* ; DIVORNE, VUILLEMIN, DUMONT, sur *Cendor* ; GAUTHIER, ZIND, RODET, sur *Magnat-Debon* ; RENAUD, sur *C. P. Roléo* ; THEZENAS, sur *Ravat* ; VILADIÉ, sur *Griffon* ; VACHE BERRANGER, LUNÈS, sur *B. S. A.* ; MARCHAND, DAWSON, sur *Saroléa* ; BÈTE MFS, sur *Koelher Escoffier*. Ceci est, il nous semble, une preuve indéniable des excellentes qualités de la **BOUGIE NERKA**.

S. A. NERKA, 9, Rue Bolidor, 9 - PARIS

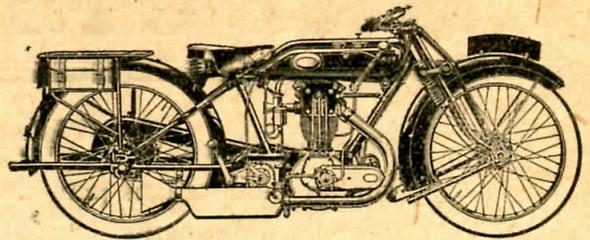
Veuillez m'envoyer gratuitement votre brochure :
"Comment choisir la bougie qui convient à votre moteur"
Nom
Adresse
M.R.

LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel - PARIS

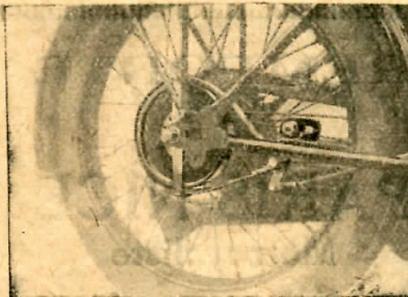
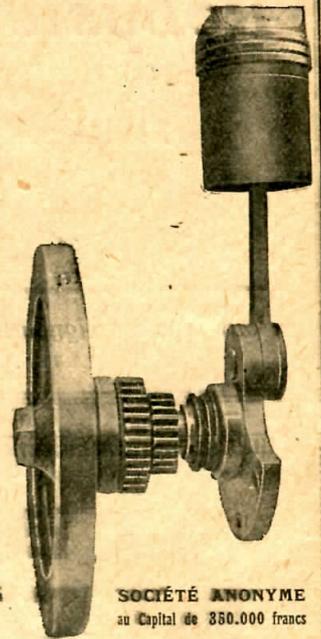
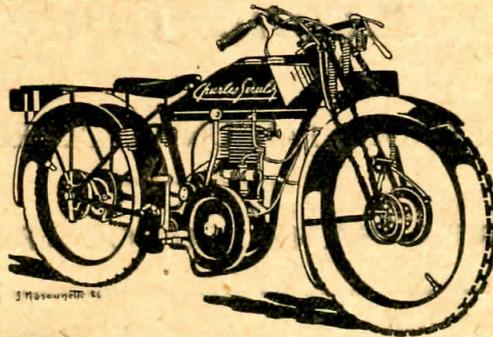
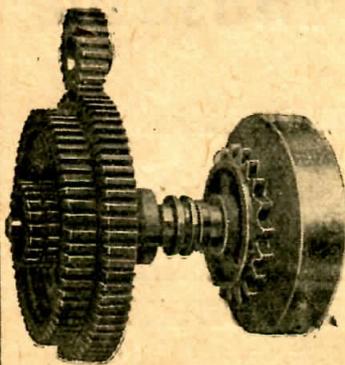
Agent et Représentant des plus célèbres marques
du monde, vous présente ses nouveaux prix :

A.J.S. 350 cmc., dep. **6.800 fr.**
500 cmc., dep. **7.900 fr.**



Modèle H 6, 3 1/2 CV., soupape en tête

VENTE AU COURS DU FRANC



DÉTAILLEZ CES GRAVURES

ET VOUS COMPRENDREZ POURQUOI

LA NOUVELLE

500 cc

Charles Frérot

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.

CONSTRUCTEURS

ADOPTÉZ LES BOITES

STURMEY ARCHER

COUNTERSHAFT GEAR

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

STOCKISTE OFFICIEL **LUCIEN PSALTY**
50, Rue Brunel - PARIS

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau, PARIS (10^e)

TOUTES

les marques de Motocyclettes

■■■■■■■■ NEUVES ■■■■■■■■

en 14 versements

aux prix des catalogues des Constructeurs
avec leur garantie

Le Grand Succès de la Saison

Notre Catalogue, illustré 34 pages, est adressé
franco contre 2 francs en timbres-poste

des milliers de Motocyclistes
ont été livrés par

**SAINT-MARTIN
AUTOMOBILES**

27, Rue du Château-d'Eau, PARIS (10^e)

Voilà nos références

Les Amis de nos Clients sont nos Clients

A NOS ABONNÉS

Nous vous avons annoncé dans notre dernier numéro que nous vous réservions une

AGRÉABLE SURPRISE

Dès aujourd'hui, sans entrer dans tous les détails, nous pouvons vous dire que nous
:: ouvrirons prochainement un ::

GRAND CONCOURS

doté de prix nombreux et intéressants, dont vous trouverez la liste d'autre part, et
:: comprenant notamment, plusieurs ::

MOTOCYCLETTES

:: de différentes marques parmi ::
les meilleures, que vous pourrez obtenir

ABSOLUMENT pour RIEN

en participant à notre grand Concours dont nous donnerons la nature et les règles
:: : : ments ultérieurement : : : :

UNE SEULE CONDITION

:: : : : à remplir : : : :
pour participer à cette intéressante compétition qui peut vous rendre possesseur d'une

BELLE MOTOCYCLETTE

**SOUSCRIRE OU AVOIR SOUSCRIT
à un ABONNEMENT COMBINÉ
: à Moto-Revue et à Motocyclisme - Automobilisme :**

(Voir le Bulletin d'abonnement à la dernière page de ce numéro), ce qui vous assure en outre de
: : : : précieux avantages : : : :

**Vous pouvez souscrire dès maintenant !...
ET VOYEZ LA LONGUE LISTE
: : : : DES PRIX : : : :**

CONSULTEZ le magnifique Palmarès de la jeune

ROYAL-MOTO

LA MARQUE D'AVENIR...

QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS MÉCANIQUES, SA FABRICATION
-- -- -- -- SES PRIX, SES VICTOIRES -- -- -- --

1926

CONCOURS D'ENDURANCE DE L'U. M. F. — CIRCUIT DE L'AIN — BOL D'OR
3 JOURS DU FOREZ — PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

1927

SIX JOURS d'HIVER

(16-23 JANVIER)

ANDRIEU (*le Héros du Tour du Monde en moto*), sur ROYAL-MOTO, GRAND SPORT, 175 cmc., arrive
(1 MÉDAILLE D'OR)

1^{er}
ex æquo

COURSE DE COTE DE PAU

(2 FÉVRIER)

SICARD sur ROYAL-MOTO modèle P., 175 cmc., arrive
(réalisant le meilleur temps des 175 cmc.)

1^{er}
de sa catégorie

PARIS-NICE COURSE SPLENDIDE

(4-9 MARS)

des 2 ROYAL-MOTO GRAND SPORT, 175 cmc., qui prirent le départ, pilotées
par **ANDRIEU & RENSON** qui se classent
(1 MÉDAILLE D'OR, 1 MÉDAILLE DE VERMEIL)

1^{ers}
ex æquo

CE SONT DES PREUVES ...

AGENTS ! ... Sachez reconnaître où est VOTRE INTÉRÊT, et réservez-vous l'AGENCE EXCLUSIVE de la vente des modèles de ROYAL-MOTO

Renseignements et Catalogues

Eug. ROGOUCHIN

Représentant général

41, Avenue de la Grande-Armée, 41

PARIS (16^e)



Modèle P. Kick, débrayage, 175 cmc., 2 200
Modèle P., 2 vitesses, 175 cmc..... 2.400
Bloc moteur Massardier, 175 cmc., à courroie, 2 vitesses..... 3.300
Bloc moteur Massardier, 175 cmc., à chaîne, g^d sport, mod. PARIS-NICE. 3.600

XVI Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs — N° 216. 15-3-27

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

REVUE

SPORT ET
TOURISME

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

Vélocycleurs, Motocyclettes, Cyclecars, Voiturettes

PARAISANT 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.

M. GRIMAUD, O.I.G.
et
Camille LACOME
Directeurs-Fondateurs

SOMMAIRE

N° 216 15 Mars 1927

Editorial	117
La Chronique de la Quinzaine Réflexions sur les actualités par Calamine.....	118
Par-ci par-là. Quelques échos ..	119
Le feu et l'automobile	120
Nos essais : La 350 cmc. double échappement Dollar	121
Au musée de la locomotion	122
Différents types de 2 temps ...	123
Les nouveaux freins René Gillet	127
Carburateurs automatiques et semi-automatiques, par H. P. Borestroke.....	128
Par-ci par-là (suite)	130
Paris-Nice (le classement).....	130
La résistance de l'air	131
Si nous parlions des autodromes	133
Mon petit doigt m'a dit.....	134
Un peu de sport.....	135
Le 2 ^e Rallye de Moto Revue....	135
Le courrier de la Quinzaine....	138

La Moto de Travail

Toutes les gares de banlieue présentent le matin le même encombrement. Des voyageurs arrivent précipitamment de tous les côtés, ils sont tout essouffés des cent, cinq cents ou mille mètres qu'ils viennent de parcourir aussi vite que leurs jambes le leur permettaient. Arrivés à Paris, c'est la ruée, vers le métro et les autobus.

Il en est qui rentrent à midi, avalent précipitamment leur repas et reprennent, toujours en courant le chemin de la gare. Le soir après une journée de fatigue, ils s'entassent dans les compartiments bondés. On ne peut rêver une existence plus fiévreuse et plus malsaine.

En Amérique, tous ces gens auraient leur auto, non pas certes une Packard ou une Cadillac, mais une Ford ou une Chevrolet. En France, la plus populaire des autos est encore trop chère pour la majorité de gens, même de ceux qu'on considère comme pourvus d'une bonne situation. Il est difficile de consacrer 20.000 fr. à l'achat d'une voiture quand on gagne 12 ou 15.000 fr. par an. Tous les plus beaux raisonnements du monde n'y feront rien. On aura beau nous démontrer qu'une voiture est en proportion beaucoup meilleur marché qu'en 1914, ce n'est pas cela qui garnit le portefeuille et permet de l'acheter. En Amérique, les voitures populaires sont meilleur marché que chez nous et les salaires sont plus élevés. La guerre nous a appauvris, elle a enrichi l'Amérique. La situation est donc complètement différente. Ajoutons à cela aussi le bon marché de l'essence, les facilités de garage, etc..

Mais la moto ne peut-elle nous permettre d'arriver au même but : assurer à chacun un véhicule qui lui permette de se rendre plus facilement à son travail, de réduire ce temps à la fois improductif et désagréablement employé. Prix d'achat accessible à tous, facilité de garage et d'entretien, ne possède-t-elle pas toutes les qualités du véhicule utilitaire et économique ? On objecte toujours que la moto est sale, peu sûre, peu stable, et toutes ces vieilles légendes toujours vivaces comme le sont les préjugés. Mais, comment se fait-il qu'en Angleterre précisément, d'innombrables travailleurs ou employés se servent de la moto pour se rendre à leurs occupations. Les motos modernes sont d'une marche extrêmement sûre, elles sont stables et propres. Il y a des vêtements qui protègent efficacement de la pluie la plus violente, des accessoires comme les protège-jambes qui garantissent de la boue.

Certes la moto est encore perfectible et nous connaissons quelque jour la moto au mécanisme absolument enclos. Mais dès à présent, elle est capable d'assurer un service régulier par mauvais temps et de permettre d'éviter les trains bondés et les allées et venues si fatigantes entre la maison et la gare. Ce n'est pas un mince avantage que de pouvoir, l'hiver, se lever une heure plus tard.

L'accident
Le casque survenu à El-
protecteur dridge, sur
obligatoire l'autodrome
 de Linas-

Monthéry, montre, une fois de plus, combien il est urgent d'imposer le port du casque. Il est certain que si l'excellent coureur anglais l'eût porté, il en aurait été quitte pour une forte commotion. Assurément, le port du casque n'a rien de très plaisant. Il est lourd, il est chaud. La mentonnière frotte désagréablement la gorge et, par le frottement, peut écorcher la peau. Pour ce dernier inconvénient, on l'atténue en interposant de l'ouate. Un type de casque très pratique, c'est celui constitué par une calotte d'acier, doublée intérieurement d'une couche épaisse de caoutchouc mousse.

On ne peut que louer l'U. M. F. de rendre obligatoire le port du casque. Si adroit qu'on soit, on peut fort bien ramasser une bûche. Et dans la plupart des cas, le casque a sauvé la vie de ceux qui le portaient.

Sous prétexte qu'une voiture ayant quatre roues a une stabilité propre à l'arrêt, on oublie qu'en marche cette stabilité est affectée par des forces multiples et les chances d'accident sont peut-être plus grandes, à vitesse égale, pour une voiture que pour une moto.

On objecte il est vrai, qu'en cas de chute, le motocycliste est généralement jeté en avant la tête la première, ce qui justifie le port du casque, mais que le pilote d'une automobile n'est qu'assez rarement précipité hors de la voiture. Le plus gros danger pour lui c'est d'avoir la poitrine défoncée par le volant ou d'être écrasé sous la voiture quand celle-ci capote. Sur certaines voitures, ces deux risques ont été réduits en employant un énorme volant sans rayons et une carrosserie si haute qu'elle protège le coureur en cas de capotage. Mais il n'en reste pas moins certain que dans des cas nombreux, le conducteur est projeté hors de la voiture. C'est alors, en règle générale, la tête qui porte, et un casque a une incontestable utilité.

Chronométrage L'A. C. F. semble enfin se rendre compte que les clubs ne sont pas tous millionnaires et que les frais de chronométrage sont beaucoup trop élevés. Ce n'est pas que les chronomètres officiels soient trop payés et il n'est que juste qu'on leur rembourse leurs frais de déplacement. Mais pourquoi, si on veut organiser une épreuve à Nice, à Toulouse ou à Bayonne, faire venir un, ou plutôt deux chronomètres de Paris? Ne pourrait-on avoir dans chaque grand centre, un chronomètre officiel. L'U. V. F. en a bien, je crois. La plupart des épreuves ont lieu le dimanche. Le chronomètre pourrait donc fort bien exercer une autre profession et se contenter d'une indemnité moins importante. Et il est bien probable qu'on trouverait des sportsman enthousiastes pour exercer gratuitement ces fonctions. Les chronomètres sont, malheureusement, des instruments coûteux, mais pourraient être acquis par les clubs. L'A. C. F. vient d'autoriser les clubs à avoir leurs chronomètres, reconnus par lui après examen, mais ces chronomètres ne peuvent opérer que dans les épreuves

La Chronique de la Quinzaine

Quelques réflexions
 sur les choses du jour par
CALAMINE.

nels locaux qui se font uniquement inscrire comme professionnels, parce qu'agents d'une marque, ils désirent faire ensuite de la publicité. Comment dans de telles circonstances, prendre des sanctions?

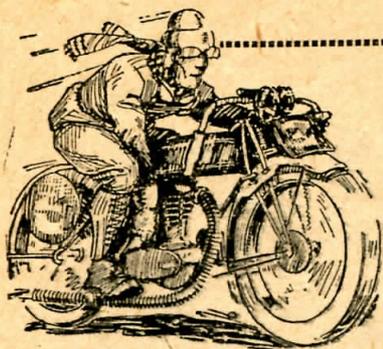
Le problème du chronométrage ne sera résolu que par l'emploi d'appareils électriques peu coûteux, et surtout peu délicats loués aux clubs à un tarif aussi modéré que possible.

**Retrait
des permis
de conduire**

Dans chaque département, fonctionne maintenant, une commission consultative pour le retrait des permis de conduire. Elle comprend, entre autres membres des représentants des associations de tourisme. Elle est consultative en ce sens, que ce n'est pas elle qui a le droit de retirer le permis de conduire, ce droit ne pouvant appartenir qu'au préfet qui l'a accordé, mais en fait le préfet se conforme aux avis de cette commission. En principe, il n'y a rien à dire contre cette institution puisque le but est d'éloigner de la route les chauffards, les ivrognes, les fous, tous ceux qui sont dangereux aussi bien pour leurs confrères automobilistes, que pour les autres usagers de la route. Le retrait du permis peut être, soit temporaire, soit définitif selon la gravité du cas. Pourtant on peut redouter des abus ou tout au moins, un excès de sévérité. On signale un peu partout des cas où ces commissions ont pris des sanctions trop dures. Le pis est, qu'en pratique, la décision de cette commission est irrévocable et que le préfet, dont le rôle est de servir d'arbitre et de juger en dernier ressort, se contente d'être l'agent exécutif de la Commission.

La Commission elle-même se base sur les jugements rendus sur les tribunaux. Or, l'autophobie des tribunaux est bien connue et les arrêts ne sont pas toujours très équitables. L'automobiliste est donc exposé non seulement, à être condamné trop durement par les tribunaux, mais encore à être l'objet d'une nouvelle sanction, qui dépassera la gravité de la faute.

La contravention au comptant va encore aggraver la situation. Le nombre des contraventions va augmenter considérablement, et on aura beaucoup plus de chances de récidiver. La récidive expose au retrait du permis. On voit d'ici les conséquences. La contravention au comptant doit être combattue avec la dernière énergie. Nos associations devraient se décider à agir avec un peu d'énergie.



Par-ci... Par-là...

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

A l'U. M. F.

La course à l'Information

Il paraît que l'Amicale des Clubs motocyclistes et l'Union Motocycliste de France, ce dernier étant le pouvoir sportif régissant le sport motocycliste en France se seraient réunis et auraient constitué leur bureau pour 1927.

Nous n'en avons pas été autrement informés que par des notes parues dans certains journaux et nous regrettons une fois de plus que l'Union Motocycliste de France n'ait pas crû devoir nous en transmettre un communiqué ? Nous sommes bien placés pour ajouter que même les clubs non représentés — et ils sont bien plus nombreux encore que ceux qui ont voix au chapitre — n'ont pas non plus été informés de la constitution du bureau.

Et s'il n'y avait que cette anomalie dans notre pouvoir sportif ?...

The best in the world

Nous construisons les plus belles voitures du monde, déclare un authentique comte anglais qui consent à prêter sa noble plume à un journal automobile anglais. Certes, quand une industrie produit des Rolls Royce, des Lanchester, des Sunbeam, des Bentley, des Daimler et autres marques de cet ordre, on peut être fier. Mais n'y a-t-il pas en France, en Italie, en Belgique, en Allemagne, en Amérique des marques de luxe qui peuvent rivaliser avec les meilleures marques anglaises, et qui, la plupart du temps, surtout pour les voitures continentales, coûtent bien moins cher.

La suspension par roues indépendantes

Les études de suspension qu'on fait actuellement sur les grosses voitures de luxe auront une influence sur les voitures légères. Une suspension par roues indépendantes n'est pas nécessairement plus coûteuse qu'une suspension classique.

Quel est le revêtement idéal ?

Un conseiller municipal, M. Roeland, a fait faire des expériences pour savoir en combien de mètres une voiture pouvait s'arrêter sur divers terrains. Les chiffres obtenus ont été les suivants :

Pavé de grès sec 5 m. 20 ; lavé 6 m. 43 ; gras 7 m. 81.

Pavé de bois sec 5 m. 68 ; lavé 13 m. 78 ; gras 14 m. 04.

Asphalte sec 5 m. 25 ; lavé 14 m. 67 ; gras 20 m. 18.

Ces chiffres seraient intéressants si l'on savait à quelle vitesse roulait la voiture. Elle était, paraît-il, lancée à pleine vitesse, mais il est peu probable, d'après les distances d'arrêt, que cette vitesse fût élevée.

Une croix

Notre confrère, Maurice Chérié, vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur. Directeur du *Moteur* et *Chouffeur français*, qu'il fonda il y a quinze ans, secrétaire général du Syndicat de la presse maritime, il a puissamment aidé dans la presse à la vulgarisation du moteur dans tous les domaines. C'est une croix méritée.

La moto de l'avenir ?

Le scooter a, en Angleterre, conservé encore des partisans. Le tort semble d'avoir voulu l'équiper de trop petits moteurs. Mais certains scooters étaient déjà pratiques, surtout ceux pour lesquels on avait employé des roues d'un diamètre suffisant et un moteur assez puissant. L'un des plus remarquables fut l'Unibus où tout le mécanisme était enclos et où la transmission se faisait par cardan. Il serait bien téméraire d'affirmer que le scooter soit mort à jamais. Peut-être même le motorcycle futur sera-t-il une combinaison du scooter et de la moto.

Le XXI^e Salon de l'Automobile (6-16 octobre au Grand Palais)

Les industriels qui désirent s'inscrire sont informés que les engagements seront irrévocablement clos le 31 mars, à 18 heures, et qu'ils doivent être régulièrement inscrits avant cette date à l'une des Chambres Syndicales organisatrices ou à l'une des Chambres qui leur seront indiquées par la Fédération Nationale de l'Automobile, du Cycle, de l'Aéronautique et des Transports, 59, avenue Hoche, Paris.

Les inscriptions pour le Salon se feront au Comité du Salon, 51, rue Pergolèse.

Avez-vous lu dans MOTOCYCLISME AUTOMOBILISME

Actuellement en vente dans les kiosques :

Un peu moins de monotonie dans les épreuves. — La protection du motocycliste contre la boue. — La moto duo.

Toujours plus vite. — Comment j'ai fait un jour de prison pour excès de vitesse, par Toussaint. — Réservoir d'huile séparé ou carter réservoir ? — Voitures d'avant-garde.

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

Une question d'assurance

Une question qui vient à l'ordre du jour. Les contrats d'assurances contre les accidents aux tiers couvrent-ils les accidents que peuvent causer les participants à des rallies ou concours ? Non, pas tous les contrats. Les grosses compagnies demandent de grosses sommes et perdent souvent de ce fait des clients. D'autres compagnies tolèrent, et enfin d'autres plus raisonnables et moins gloutonnes, les acceptent sans surprime : c'est le cas des différentes compagnies avec lesquelles nous traitons pour les assurances de nos abonnés. Il convient de rassurer tous nos abonnés qui sont assurés par notre intermédiaire ; ils peuvent en toute quiétude participer à tous nos rallies et à d'autres également auxquels nous apportons notre concours. Si leur police ne porte pas « qu'ils sont couverts » nous avons par devers nous les avenants nécessaires où il est dit notamment :

« Sont toutefois couverts par la présente police les sinistres pouvant survenir au cours

des rallies, concours ou sorties amicales, organisées par la *Moto Revue* ou avec nos concours »...

Donc, plus de doute à ce sujet. Que ceux qui n'ont pas nos assurances prennent leurs précautions.

L'Assureur-Conseil.

Une nouvelle 4 cylindres ?

Indian aurait acheté les usines où se construisait la célèbre moto Ace à quatre cylindres. Allons-nous avoir une Indian 4 cylindres ?

Mésaventure !

Les deux globe trotters de B. S. A., Cathrick et Cartley furent pris en Serbie pour des espions hongrois, traînés devant les autorités militaires et civiles, durent passer la nuit au violon. On leur refusa l'autorisation de téléphoner au consul Anglais et il fallut toute l'activité du Motor Club de Belgrade, pour qu'on les relâchât. Tout cela pour avoir photographié un vieux pont que les Serbes considèrent comme un point stratégique.

On sait, d'autre part, qu'on avait annoncé la disparition du Capitaine Mallius. Il a fort heureusement été retrouvé.

Une manière comme une autre

Lors d'une épreuve sur glace sait-on quel fut le truc d'un concurrent pour avoir assez d'adhérence ? Il enfonça des clous dans ses pneus. Pauvres pneus, ils en voient de toutes les couleurs !

La vente des voitures françaises en Amérique

On parle d'un arrangement conclu par Stutz pour représenter en Amérique une de nos plus célèbres voitures de sport.

Erratum

Par suite d'une ligne sautée à la composition, l'annonce du garage Laugier est passée sans adresse. Nos lecteurs assidus, connaissant bien cette maison l'ont immédiatement située au 36, rue Laugier, (17^e). Cet avis ne s'adresse donc qu'à ceux de nos amis récemment venus à nous, qui noteront soigneusement cette adresse.

Un nouveau club

Le Moto Club de Chambéry vient de se constituer et tendra à vulgariser la pratique de la moto dans une région qui était jusqu'à maintenant fort désertée.

Dès le 3 avril, le jeune Moto-Club organisera une course de côte de 2 kilomètres.

L'avenir est aux aviateurs

Jeunes gens du 2^e contingent de la classe 1927, jeunes gens du 1^{er} contingent de la classe 1928 (Nés entre le 1^{er} mai 1907 et le 30 avril 1908). Faites votre service militaire comme mécaniciens aviateurs. (Personnel navigant ou non navigant).

Une nouvelle carrière vous sera ouverte à votre libération.

Inscrivez-vous aux cours gratuits de l'École d'Arts et Métiers, 21, rue Pinel (mêtro Italie) les dimanches 6 et 13 mars entre 9 heures et 11 heures.

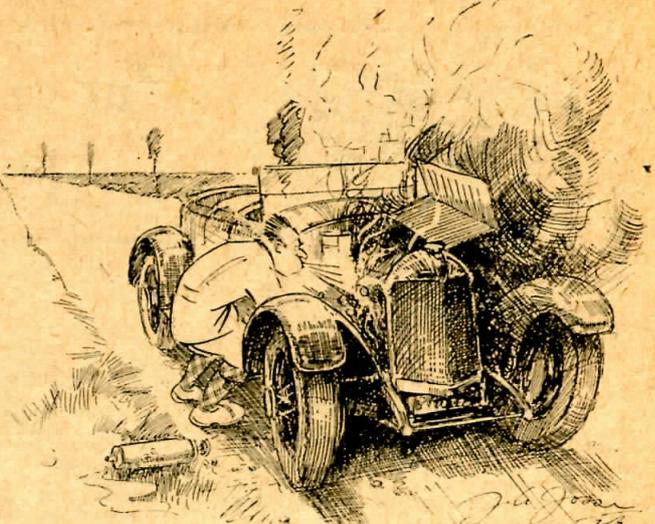
LE FEU ET L'AUTOMOBILE

Les cas d'incendie des motos ou des autos sont rares malgré la liquide si inflammable que constitue l'essence. Mais il reste possible et nous devons prendre toutes nos précautions pour l'éviter. Un extincteur ne tient pas beaucoup de place et dure indéfiniment. Une police d'incendie est également à recommander, remarquons qu'en cas d'incendie les compagnies d'assurance vous remboursent seulement la valeur du véhicule au moment du sinistre bien que vous payez les primes d'après la valeur de ce même véhicule au moment où vous avez contracté l'assurance. Que la compagnie d'assurances ne vous indemnise que de la valeur présente de la voiture, cela s'explique ; il n'y a pas que d'honnêtes gens et ce serait un moyen trop commode de se débarrasser d'une vieille voiture que d'y mettre le feu, certain qu'on serait de pouvoir s'en offrir une neuve. Mais, par contre, il serait juste que les primes à verser décroissent en même temps que baisse la valeur de la voiture. Même assuré, on éprouve donc une perte car on remplace généralement par un véhicule neuf celui qui a brûlé. Indépendamment de la somme qu'on doit soi-même ajouter à celle remboursée par l'assurance, il en résulte souvent une perte de temps sérieuse avant la livraison de la nouvelle machine. Ayez donc un extincteur qui vous évitera les incendies en cours d'usage. Il reste, bien entendu, toujours la possibilité d'incendies au garage pour des causes qui ne tiennent pas à la voiture, courts circuits ou autres. La sécurité du garage doit être très étudiée, et en particulier on évitera de conserver des quantités importantes d'essence. Personnellement, nous n'avons jamais plus d'un ou deux bidons et pas dans le garage, mais dans une sorte de niche en briques le long d'un mur de jardin et bien à l'ombre. On ne prend jamais en ce qui concerne l'incendie, de trop grandes précautions.

Incendie en marche

Si l'n'y a pas de fuites d'essence et pas de suintements, la cause la plus fréquente d'incendies c'est un retour de flammes. Ces retours de flammes n'ont pas, en général, et c'est heureux, des conséquences aussi graves et la plupart du temps n'ont pas de suites. Si le moteur est de faible cylindrée, le petit volume de gaz ne dégage pas assez de chaleur pour enflammer l'essence des canalisations. Plus la cylin-

Ce qu'il ne faut jamais faire : souffler sur le foyer d'incendie pour éteindre le feu



dée est forte et plus les chances d'incendie deviennent grandes. Avec les énormes cylindrées des moteurs d'avions (jusqu'à 65 litres !!!) un retour de flamme devient très dangereux et c'est ce qui explique la fréquence des incendies d'avions. Il est vraiment inconséquent de ne pas monter sur les avions certains systèmes d'extincteurs qui ont fait leurs preuves. Les réservoirs d'avion ont généralement des panneaux de déchirure qui permettent de vider l'essence instantanément.

Quelles sont les causes du retour de flamme ? La plus fréquente c'est un appauvrissement du mélange gazeux qui fait, pour ainsi dire long feu et brûle encore lorsque s'ouvre la soupape d'admission. Le feu se communique alors aux gaz frais. Lorsque le mélange a été exact, les gaz sont brûlés à ce moment et malgré leur haute température, risquent beaucoup moins d'enflammer les gaz frais, car ils sont composés surtout de gaz inertes, azote, anhydride carbonique, et de vapeur d'eau. Toute cause qui ralentit la combustion des gaz peut provoquer des retours de flammes. C'est le cas d'un retard exagéré de l'allumage. Mais il ne faudrait pas trop compter sur l'impossibilité pour les gaz brûlés de communiquer le feu aux gaz frais. La température élevée peut déterminer des angles vifs qui deviennent incandescents. Dans des moteurs à haut régime où les temps d'échappement et d'admission se chevauchent largement, les refoulements de gaz brûlés dans les tubulures d'admission sont beaucoup plus à craindre quand le moteur tourne lentement et que les pulsations des colonnes gazeuses sont plus sensibles.

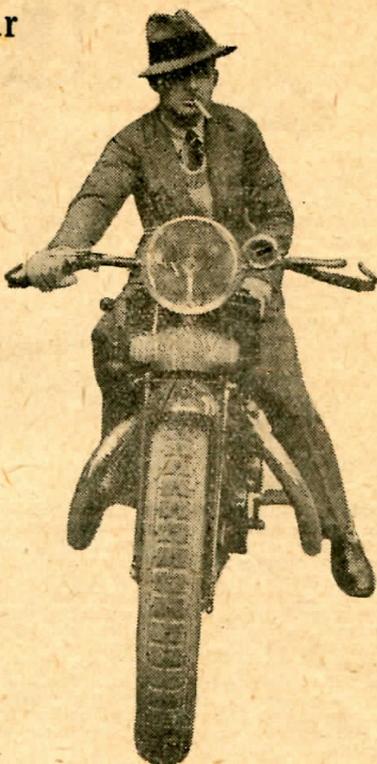
Si votre carburateur vient à prendre feu, qu'allez vous faire ? Si vous le pouvez, c'est de fermer le pointeau ou le robinet d'essence du réservoir et en même temps d'emballer le moteur. Si cette manœuvre est faite à temps, elle évitera l'incendie ;

mais, naturellement, l'essence s'enflamme presque subitement et il faut agir au premier symptôme. Toute chaleur anormale, toute odeur de vernis brûlé, doit, illico, vous donner l'éveil. Si vous n'avez pu intervenir à temps et si vous avez arrêté le moteur, commencez toujours par fermer l'essence. Si le feu se communique au réservoir, vous ne pouvez rien faire d'autre que de vous sauver, car une explosion se produira quelques secondes après. Si le feu est limité au carburateur, étouffez-le avec des chiffons, une casquette ou des vêtements. On peut arriver à éteindre le feu avec du sable ou de la cendre, à condition qu'on en ait en grande quantité. Mais le nettoyage sera fastidieux. Le vrai remède c'est l'extincteur qui devrait se trouver sur toute voiture et toute moto. Mais encore faut-il que l'extincteur fonctionne. Gardez-vous bien d'acheter des rossignols, assurez-vous souvent du fonctionnement de l'appareil. Un extincteur peut même vous rendre chez vous les plus grands services. Mais, encore une fois, n'achetez qu'un appareil sérieux et dont vous soyez sûr de pouvoir remplacer le produit extincteur. Le principe de la plupart des extincteurs, c'est de projeter sur le foyer d'incendie un liquide ou un solide qui émettent au contact de la flamme une couche de gaz inertes ou de mousse. L'air ne peut venir en contact de la matière combustible et le feu s'éteint.

Un feu dû à un retour de flamme est, en principe, beaucoup moins grave que celui qui résulte de suintements et de l'inflammation de l'essence par contact avec la tubulure d'échappement par exemple. La prudence la plus élémentaire vous invite à ne jamais vous mettre en route avec des fuites d'essence. Pour les incendies dus aux retours de flamme, soyez bien sûr qu'avec un extincteur, employé avec sang-froid, vous vous en tirerez presque à coup sûr.

La 350 Dollar échappement

double à culbuteurs



Cadre : Berceau soudé à l'autogène et construit par la Maison.
Moteur : A culbuteurs, double échappements, deux soupapes, course 81, alésage 74, cylindrée 348 cm.³.
Carburateur : Amac type Sporting.
Magnéto : France à avance variable.
Boîte : Staub 3 vitesses. Rapport : 1° 0,546 de la troisième ; 2° 0,739 de la troisième ; 3° prise directe.
Pneus : Dunlop 700 x 100 à jantes à basses creuses.
Guidon : Orientable.
Selle : Terry.
Bougie : Nerka
Réservoir séparé : Contenance totale en essence : 12 litres ; en huile : 2 l. 5.
 2 sacs outils, porte-bagages et deux béquilles.
Eclairage Marchal avec dynamo, accumulateurs, phare et tableau de réglage.

Essai de la nouvelle 350 « Dollar »

En arrivant à l'usine « Dollar » de Charenton, la première chose en vue est la machine qui est destinée à subir l'essai sur route. Cette 350, dernière production de la maison « Dollar » est équipée d'un nouveau moteur à culbuteurs, double échappements. Ce moteur est fixé dans un cadre berceau de ligne harmonieuse, qui est le premier cadre de ce genre, construit en France. C'est un berceau très bas, qui, après avoir passé sous la boîte de vitesses, remonte jusqu'au moyeu arrière, ressemblant à celui qui est construit chez F. N. Il a l'avantage, tout en gardant une position de selle très près du sol,

La 350 Dollar vue de l'avant, à remarquer la dimension généreuse du phare et les deux tuyaux d'échappement de large section.

de ne pas risquer de toucher la terre dans des tournants pris assez vite et à un angle très aigu. La triangulation du cadre, très en faveur à la Maison « Dollar » a été gardée, et une ligne nette et franche part depuis le guidon jusqu'au centre de la roue arrière.

Cette machine, comme nous le verrons par la suite, est équipée de tout l'éclairage électrique de la Maison Marchal, c'est-à-dire une dynamo, située à l'avant du moteur, une boîte d'accus « Dinnin », fixée sur le porte-bagages arrière, un tableau disposé sur le cadre comprenant un voltmètre et un interrupteur, le tout complété d'un phare de grosse dimension, placé sur la fourche avant.

Après un léger appel d'essence au carburateur, Amac, pour ne pas changer, la machine procure un vigoureux retour, ce qui lui confère à l'abord un peu d'avance à l'allumage. Tout le retard ayant été mis, le retour persistant quand même légèrement, la machine part et fait entendre un bruit sonore et trop fort à mon gré, car elle n'est pas pourvue de silencieux réglementaires.

Les tuyaux d'échappement très imposants, faits sur demande, aident encore plus au bruit, qui amènera un peu plus tard les passants et qui, évidemment en série n'existe pas, grâce à l'apport de silencieux efficaces.

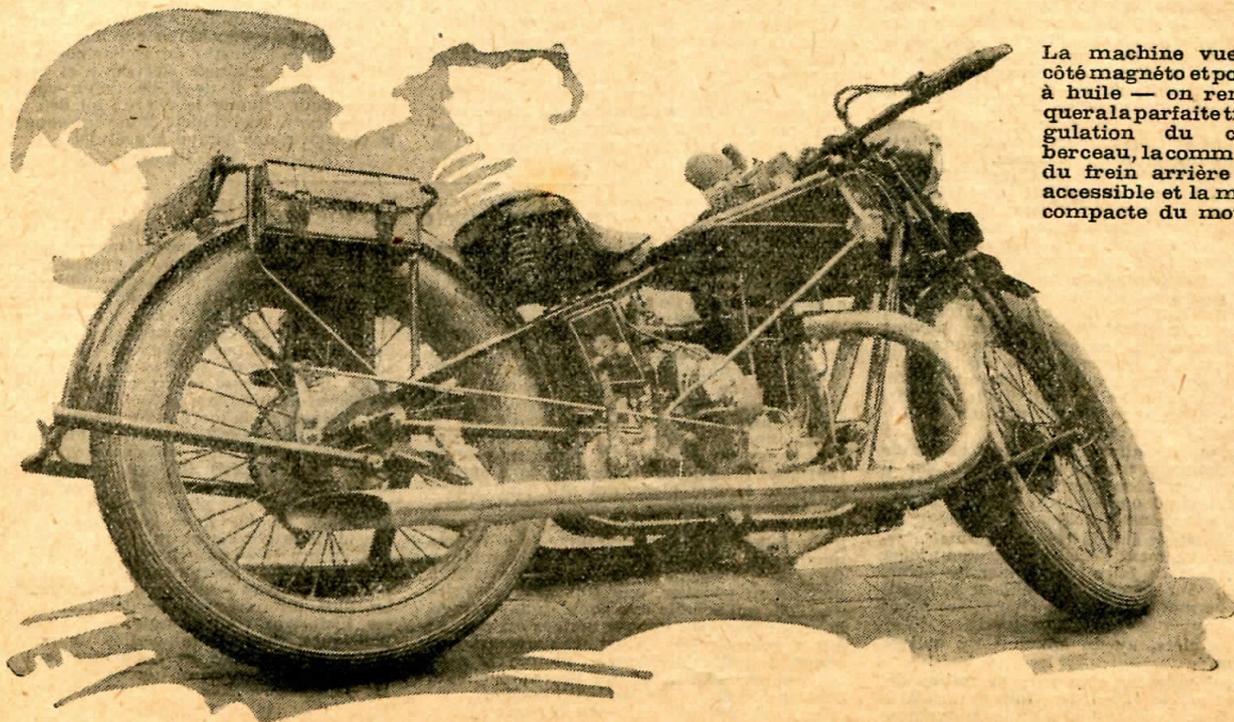
Il m'est plaisant de remarquer que la triangulation du cadre permet une position très anglaise et une selle vraiment basse, les repose-pieds réglables permettent de mettre très en arrière la jambe et donnent cette allure sportive que réclament maintenant les possesseurs de motocyclettes rapides.

Nous partons de l'usine et nous nous dirigeons vers la forêt de Sénart.

La première pas assez démultipliée à mon gré, oblige à emballer très légèrement le moteur.

La deuxième permet un ralenti excellent

La machine vue du côté magnéto et pompe à huile — on remarquera la parfaite triangulation du cadre berceau, la commande du frein arrière très accessible et la masse compacte du moteur.



et avec des rapports gents T. T. monte quand même aux alentours de 80.

Après avoir dépassé Charenton, nous roulons tout de suite en troisième avec peu d'avance.

A noter que la poignée qui est fixée au bout du guidon et qui sert généralement de decompresseur sur les autres machines, sert de débrayage tandis que le decompresseur dont on se sert uniquement pour le départ est fixé à la place du débrayage. Ceci permet d'avoir à portée de la main ce même débrayage et en ville rend plus commode la conduite de la machine.

Les pneus ballons Dunlop, évidemment à jantes basses creuses, sont comme tous les pneus ballons de Dunlop très agréables et d'une suspension parfaite.

Une ligne droite nous permet de pousser un peu la machine et nous donne la vitesse que nous évaluons à 100 km.-heure.

Maintenant, passons à la période des essais de freinage, d'accélération et de ralenti.

La qualité principale qui m'a surpris, a été le freinage absolument extraordinaire de la machine. A 50 à l'heure, la moto s'arrête en 10 mètres en donnant une ligne absolument droite et sans aucun à-coup; à 75 à l'heure, l'arrêt s'effectue en 25 mètres, résultat appréciable comme on peut en juger.

Un essai de ralenti sans cliquetis du moteur, ni aide du débrayage et du frein donne :

En 3^e vitesse : 18 à l'heure ;

En 2^e vitesse : 11 à l'heure ;

En 1^{re} vitesse : 6 à l'heure.

Un essai de vitesse pour la machine équipée de pneus ballons et au poids respectable de 162 kilos, donne dans un sens 104 et dans l'autre 102.

Nous nous apercevons notamment qu'à l'allure maximum de la machine un léger flottement se perçoit dans la roue avant et dû sans doute aux pneus ballons. Nous supposons qu'un frein de direction efficace supprimerait cet inconvénient.

La pompe Pilgrims à débit visible, située sur le côté droit du moteur, fermée et ne débitant aucune goutte d'huile, nous marchons une dizaine de kilomètres avec une légère fumée, prouvant que le carter contient une assez grande quantité d'huile. Point besoin d'huile ricinée spéciale, mais, une demi-fluide quelconque moins onéreuse, graisse fortement le moteur.

Comme on peut s'en rendre compte sur la photographie ce dernier est d'un aspect net et assez imposant pour un 350, tous ses roulements étant montés sur galets et l'axe des culbuteurs sur roulement à billes. La tuyauterie d'huile n'est pas très importante, ce qui est intéressant car les vibrations peuvent couper les tuyaux trop longs.

Le réservoir d'essence épousant la triangulation du cadre est en deux parties, avec deux sorties d'essence se joignant et n'en formant qu'une seule pour aller au carburateur. Les 12 litres sont amplement suffisants pour faire une grande randonnée.

La consommation de la machine sur 150 km a donné 7 litres 3, ce qui fait pour 100 kilomètres un peu plus de 4 litres $\frac{1}{2}$.

En huile, le réservoir qui contient largement plus de deux litres a été simplement diminué de quelques 300 grammes.

Maintenant parlons un peu de cet éclairage électrique qui est un des premiers sérieux établis sur une motocyclette française.

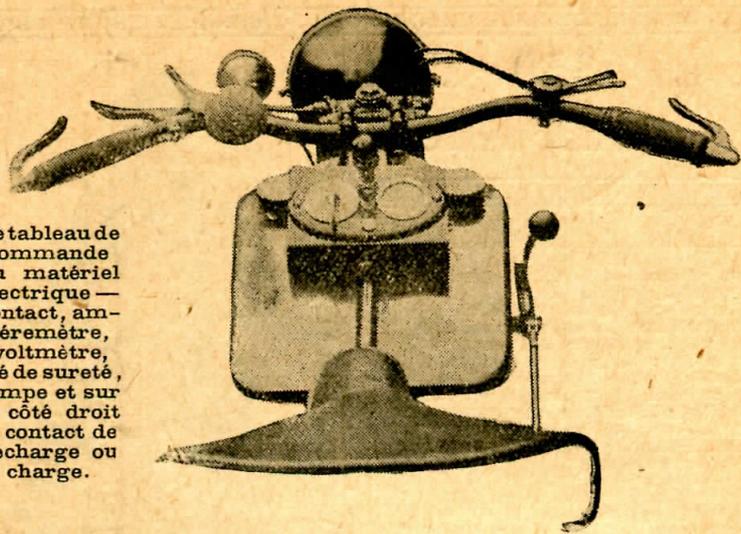
Le phare contient deux lampes pouvant donner d'après la manette de commande du tableau, soit un éclairage de ville, soit un éclairage de route, soit un éclairage code. Par nuit assez noire on voit à plus de 500 mètres et l'éclairage permet une bonne visibilité de 200 mètres.

En ville, l'éclairage ainsi que la lampe arrière donnent entière satisfaction, car il n'est pas besoin de voir à une très grande distance, quand on est protégé efficacement par les réverbères de la ville lumière.

Une clé située sur un tableau permet d'arrêter complètement l'éclairage et d'empêcher les indiscrets de faire fonctionner les divers appareils. Sur le côté du tableau un petit bouton permet d'arrêter la charge des accus si leur ampérage est trop fort.

Côté lumière, aucun ennui. Côté moteur non plus.

Le seul reproche que nous pourrions lui attribuer est le très léger bruit que fait la distribution. Mais un bon rodage de quelques



Le tableau de commande du matériel électrique — contact, ampèremètre, voltmètre, clé de sûreté, lampe et sur le côté droit le contact de décharge ou charge.

centaines de kilomètres supprimerait celui-ci. La fourche avant, excellente comme toutes les fourches équipées de pneus ballons, ne nous a donné aucun ennui non plus.

Il est à noter que la machine n'encrasse jamais (et malgré une fumée assez abondante pendant le kilomètre effectué comme épreuve de vitesse, la bougie, une Nerka n'a donné aucun lieu de mécontentement.

Après ces diverses constatations mécaniques faites, en examinant la machine, nous prenons le chemin du retour et nous arrêtons un moment pour faire un essai d'accélération. Un 100 mètres départ arrêté nous donne un honnête 46 k. 350 à l'heure.

Nous revenons parmi les routes mal pavées de Charenton et une petite ligne droite nous permet de marcher nettement à plus de 80 à l'heure sans aucun effort pour se maintenir en selle ou tenir le guidon, la machine étant parfaitement stable.

Dans tous ces essais, nous avons été surpris de voir à quel point le cadre berceau pouvait donner une excellente tenue de route à la machine et permettait de virer d'une façon très convenable sans aucun dérapage et sans aucun à-coup au guidon.

Passons maintenant à la série des défauts et des reproches que nous sommes en devoir de lui attribuer avant de lui tresser quelques couronnes.

Le decompresseur est un petit peu dur, facilement réglable m'a-t-on dit. Je ne parlerai pas du silence puisque la machine ne comportait pas de silencieux. J'ai déjà dit la nécessité d'un frein de direction qui sera

bientôt de série, et l'avance à l'allumage un peu exagérée.

Ayant fini avec ces reproches pas très graves d'ailleurs, il nous faut dire l'excellente impression que nous a donné cette machine. Facilité de conduite, excellente position, bonne suspension et un moteur qui permettant une vitesse assez grande, autorise des reprises franches et un bon résultat, quand on a la sagesse de ne pas le pousser à son extrême limite pour arriver à faire cliqueter le moteur. Il est évident qu'il n'a jamais été recommandé à des possesseurs de machines à culbuteurs et à double échappements de se promener en prise directe à 5 à l'heure, le moteur n'ayant pas été construit pour cela.

Si la machine m'appartenait je ferais une petite solidification. Je marcherais au mélange 25 % benzol et 75 % essence, qui permettrait de garder cette avance légèrement exagérée, mais qui donne par contre une vitesse un peu supérieure à la machine ordinaire, sans risque d'auto-allumage.

Il est à noter avant de terminer que le moteur ne chauffe absolument pas et malgré les vigoureux coups de seconde ou de première, les tuyaux d'échappement ont l'impeccable nickle' qu'ils avaient au départ.

Il nous reste à souhaiter que bientôt toutes les machines à l'instar de Dollar comportent cet agréable éclairage électrique et qu'à la nuit tombante il ne faille qu'un coup de pouce pour allumer le phare ; au lieu de se battre contre les briquets et le vent pour faire le réglage d'une lampe à acétylène.

FRED S. LIPMAN.

Un Musée de la locomotion

Au Musée de South Kensington, à Londres, il y a une section réservée aux moyens de locomotion sur route et on y trouve un bon nombre de motos de tous les âges. Le moteur de plusieurs d'entre elles, est sectionné et on peut ainsi se rendre compte des détails de leur mécanisme. On y voit d'étranges machines, comme la quatre cylindres Holden, construite en 1897. Ces quatre cylindres, d'un alésage de 50 mm. d'alésage, étaient horizontaux et déposés de part et d'autre de la machine. Les deux pistons avaient un axe commun qui passait dans une fente pratiquée dans les cylindres. Cet axe entraînait une longue bielle qui attaquait directement la roue arrière de 50 cm. de diamètre. Ce moteur était à quatre temps. La soupape d'admission était automatique. Le régime maximum était de 420 tours à la minute. On y voit aussi la 2 CV Werner de 1901 à moteur au pédalier, une Robrusion et Price de 1903, qui semble une copie de la Werner, la vieille Humber, dont le moteur est disposé à la manière de la P. M. (si nos souvenirs sont exacts le prince de Monaco, motocycliste de la première heure, eût une de ces machines, une Morton et une Rudge Multi de 1911.

La seule machine moderne est une Rover,

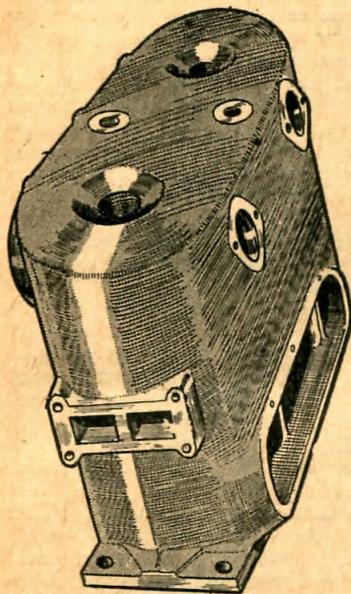
de 1925. On y remarque également, quelques moteurs Triumph 1912, Triumph-Ricardo 1921, Motosacoche 1912, un Villiers, un Scott 1919, un Barr et Stroud, un Précision, un Douglas d'avant-guerre. Une voiturette Bollée y figure également, ainsi qu'un tri de Dion. On ne peut donc dire que ce Musée soit complet, mais sous sa forme embryonnaire, il est encore mieux monté que notre conservatoire des Arts et Métiers.

Un Musée de la moto et de la voiture serait du plus haut intérêt, et l'exposition de 1900 et celle de Grenoble ont montré que ces salons rétrospectifs intéressaient vivement le public. Malheureusement, on est arrêté par le manque de place. Mais à défaut des véritables machines, ne pourrait-on exposer des modèles réduits ou même si cela présentait encore trop de difficultés, n'y aurait-il pas moyen de collectionner des reproductions photographiques ou graphiques des machines les plus intéressantes. La locomotion aura ses historiens tout comme les événements politiques. Serait-il impossible de ramasser dès à présent tous les documents qui leur permettraient d'écrire une histoire exacte et détaillée.

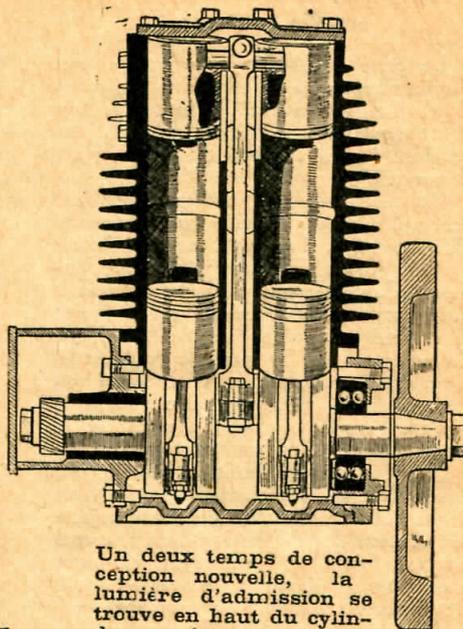
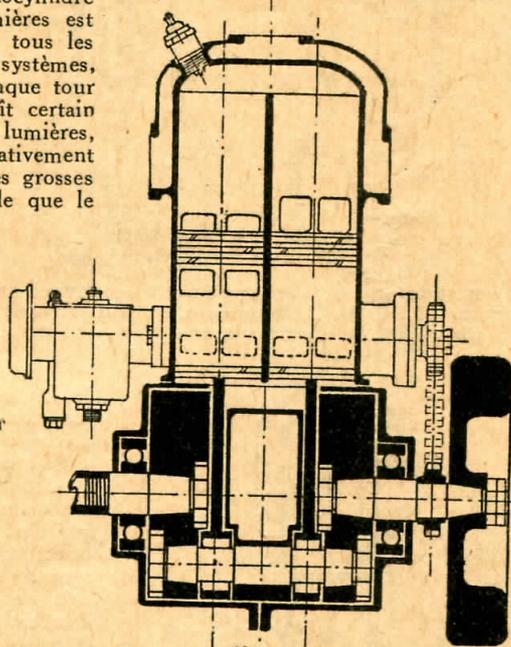
Différents types de deux temps

ACTUELLEMENT le monocylindre deux temps à trois lumières est si répandu qu'on oublie tous les autres moteurs qui, par d'autres systèmes, produisent une explosion à chaque tour par cylindre. Pourtant, il paraît certain que le deux temps à trois lumières, excellent pour des cylindrées relativement faibles, convient moins à des grosses cylindrées. Il est donc probable que le

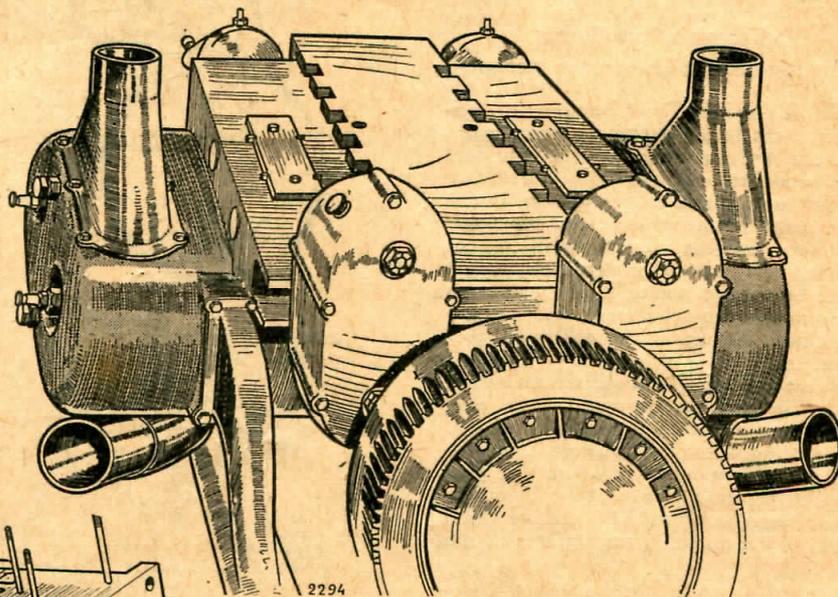
Un des premiers deux temps à culasse commune : le Violet-Sicam.



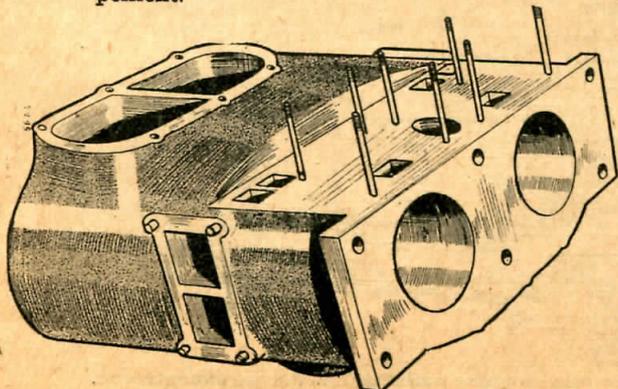
Le cylindre démonté, du nouveau moteur Violet de 1.500 cm³, permettant de voir les lumières d'admission et d'échappement.



Un deux temps de conception nouvelle, la lumière d'admission se trouve en haut du cylindre, un piston commandé par un excentrique, l'obture au moment voulu. Le piston normal est donc de même forme qu'un piston de quatre temps.



Ci-dessus une vue d'ensemble du moteur Violet 1.500 cm³. A gauche, une autre vue du cylindre montrant les lumières de transversement.



moteur d'auto à deux temps, au moins le moteur de tourisme pour lequel on doit tenir un compte étroit de la consommation, ne sera pas un deux temps à trois lumières. Il sera sans doute plus cher, plus compliqué, mais consommera moins d'essence. Il est bien possible d'ailleurs que parmi ces moteurs il y ait d'assez simples pour être appliqués à la moto et, en fait nous trouvons déjà dans la construction motocycliste des deux temps qui ne sont pas des trois lumières.

La précompression dans le carter est-elle suffisante?

Le carter-pompe ne remplit qu'assez imparfaitement ses fonctions à cause 1^o de l'espace mort; 2^o du temps très court (quelques millièmes de seconde) pendant lequel l'orifice d'admission est démasqué.

On sait combien d'efforts ont été accomplis pour réduire au minimum l'espace mort. Tambours en aluminium montés sur le vilebrequin, bossages au-dessus du carter qui occupent l'intérieur du piston quand celui-ci est au point mort inférieur, réduction de la largeur du maneton par l'emploi de roulements à galets, emploi d'un vilebrequin en porte à faux, tout cela a contribué à réduire l'espace mort et à accroître le fonctionnement du carter-pompe.

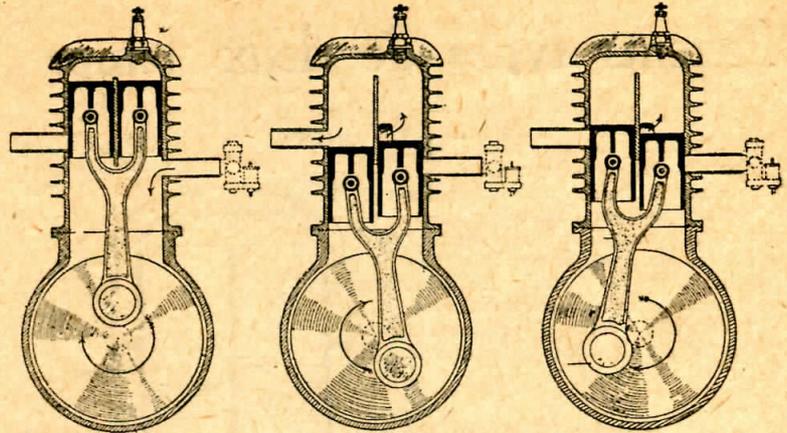
Quant au temps réduit de l'admission, il semble que la meilleure solution soit de substituer au piston un autre organe distributeur. La dépression dans le carter est trop faible pour employer utilement une soupape d'admission automatique. On pourrait recourir à une soupape commandée, mais on a toute la complication d'une distribution. C'est pourquoi on préfère un distributeur rotatif qui fonctionne dans d'excellentes conditions, qui est indé réglable, qu'il est facile de commander par un train d'engrenages, qui n'absorbe qu'une puissance extrêmement faible.

Comment améliorer le rendement du carter pompe

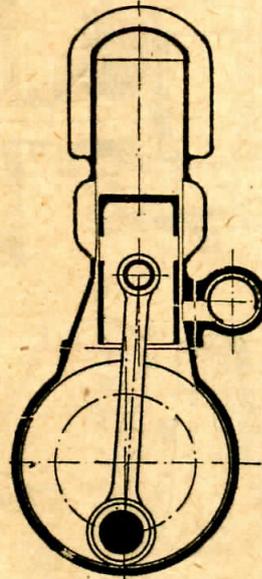
Est-il possible d'y arriver sans complication, car la simplicité du deux temps est une rare vertu et à laquelle il ne faut pas renoncer sans raison valable.

Sur un moteur allemand on trouve à la partie inférieure du carter un piston de large diamètre qui se meut en sens inverse du piston moteur et accroît ainsi la succion lorsqu'il descend et la compression quand il remonte. L'ennui c'est qu'il faut ici un embiellage supplémentaire.

Il est plus simple d'utiliser un piston à double diamètre, le diamètre le plus grand se trouvant à la partie inférieure. De cette manière ce piston aura un déplacement plus grand et pompera une plus grande quantité de gaz et les refoulera plus énergiquement. On veillera, bien entendu, à ce qu'il ne donne qu'une charge



Le moteur Puch : l'échappement est ouvert avant l'admission et refermé avant la fin de l'admission, ce qui permet un remplissage parfait de la cylindrée en évitant une perte de gaz frais par l'échappement.



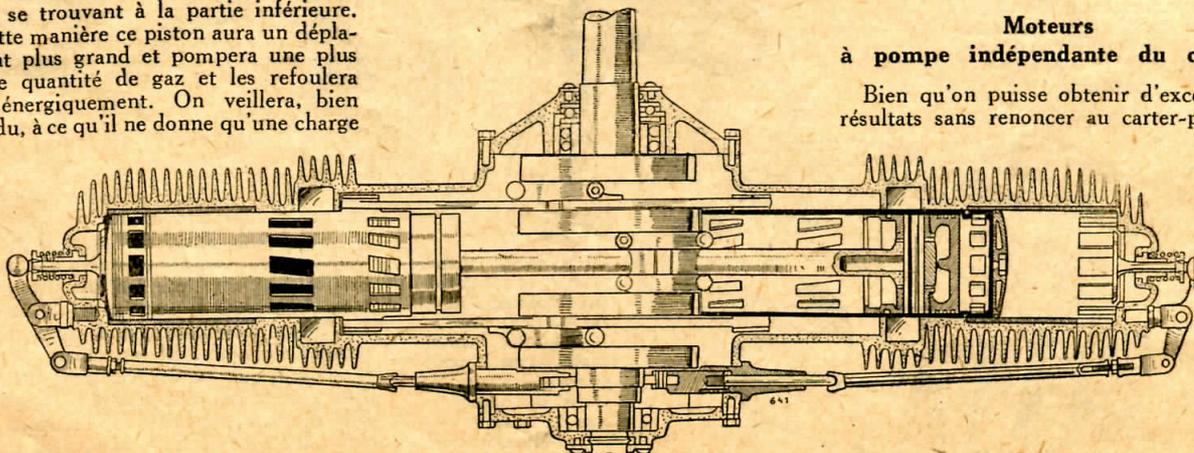
Coupe transversale du moteur Sicam Violet que l'on a vu à la page précédente.

suffisante pour remplir le cylindre, sans un excès qui s'échapperait avec les gaz d'échappement. Le Dunelt est un moteur anglais de ce type qui a pris une place importante sur le marché, malgré la consommation assez élevée des premiers modèles. Les nouveaux sont d'une sobriété très satisfaisante. On pourrait redouter que le poids du piston annulaire crée des difficultés d'équilibrage, mais il ne semble pas que ce soit, en pratique, le cas. Le déplacement du piston annulaire est de 750 cmc. environ pour une cylindrée motrice de 500 cmc. Même au ralenti à vide la marche en deux temps est parfaite.

Dans l'excellent moteur du Sima-Violet qui est un des plus économiques des moteurs à deux temps (un peu plus de 300 gr. d'essence par cheval-heure), on a recouru au moteur à deux cylindres opposés. Le carter nécessaire pour loger l'embiellage et le vilebrequin d'un deux cylindres de 500 cmc. est beaucoup plus réduit que celui qui conviendrait à un mono de cette même cylindrée, on diminue donc l'espace nuisible. Du même coup ce moteur est parfaitement équilibré. Il ne donne il est vrai qu'une explosion simultanée dans les deux cylindres à chaque tour.

Moteurs à pompe indépendante du carter

Bien qu'on puisse obtenir d'excellents résultats sans renoncer au carter-pompe



Le moteur Goubeaut dont la distribution se fait par une chemise commandée par un excentrique.

un bon nombre d'inventeurs ont essayé de s'en passer. La présence d'essence dans le carter risque en effet d'altérer les qualités de l'huile de graissage. Bien que la pratique ait démontré que ce danger n'était pas bien sérieux et que la longévité d'un deux temps bien conçu montre qu'il n'y a pas lieu de s'en préoccuper il faut reconnaître les avantages théoriques de la pompe indépendante.

Elle ne date pas d'hier puisque le deux temps Lepape qui remonte à Paris-Bordeaux comportait deux cylindres en V, l'un moteur, l'autre pompe. Et nous croyons que certains constructeurs d'automobiles ont aux essais des moteurs à deux temps de ce type.

Il semble que la solution la plus simple serait d'utiliser la partie inférieure du piston en obturant l'ouverture du carter sous le cylindre. On est alors amené à employer non plus une bielle mais une tige rigide qui traverse la cloison du carter à travers un joint étanche. L'inconvénient c'est qu'on a un moteur très haut, impossible à loger sur une motocyclette. On a bien essayé pour éviter cela d'employer un coulisseau pour transformer le mouvement alternatif en mouvement circulaire, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants. Sur un moteur marin, la bielle traverse une pastille à rotule qui met en mouvement un tiroir horizontal qui sert à la distribution.

Le moteur Benjamin à deux temps emploie la tige rigide; l'aspiration se fait sous le piston par l'intermédiaire d'une soupape automatique. Ce moteur est remarquablement robuste. Le type Duplex est à deux cylindres et donne le couple d'un quatre cylindres. Le Triplex est à trois cylindres et a le couple d'un six cylindres à quatre temps.

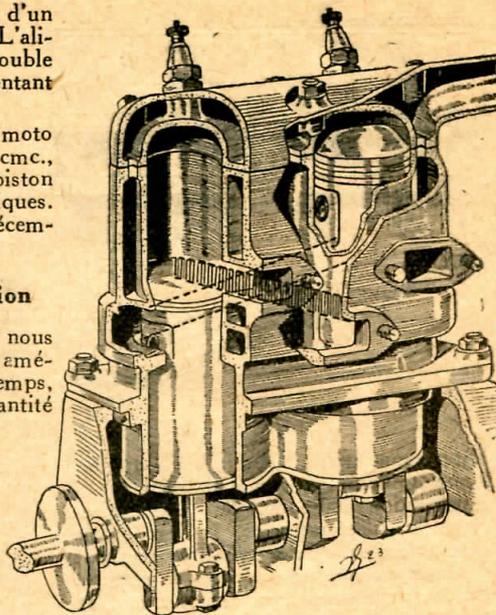
Le moteur Chedru est un deux cylindres de 60 x 100, avec manetons

à 180°. Il a donc lui aussi le couple d'un quatre cylindres à quatre temps. L'alimentation se fait par une pompe à double effet, chacune des deux faces alimentant un cylindre.

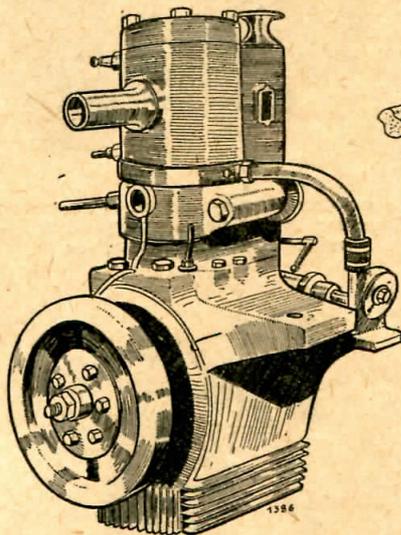
Dans le Wardill un moteur de moto anglais d'une cylindrée de 347 cmc., la pompe est constituée par un piston annulaire commandé par excentriques. La construction vient d'en être récemment reprise.

Amélioration de la distribution

Les différents systèmes que nous venons d'examiner sommairement améliorent l'alimentation du deux temps, ils lui permettent de recevoir une quantité



Un curieux moteur bi-cylindre deux temps avec double piston pompe.

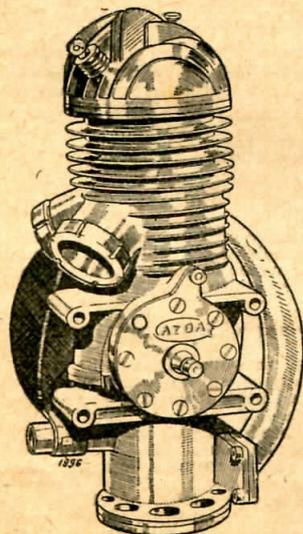


Le moteur à double effet Leroy, réalisé sous la forme d'un monocylindrique d'essai

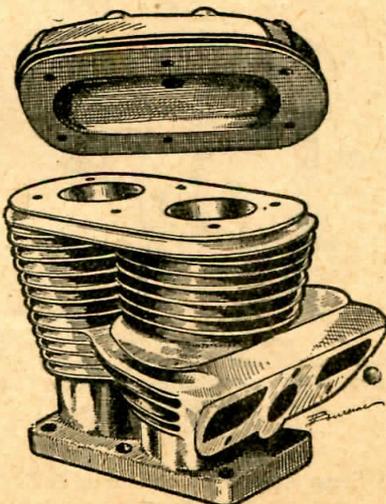
suffisante de mélange; cela n'empêche pas qu'il en résulte d'autres avantages et en particulier une meilleure chasse des gaz brûlés. Mais l'emploi des gaz dans le cylindre lui-même n'est pas entièrement satisfaisant surtout si l'on a affaire à de fortes cylindrées. La circulation des gaz n'est plus réglée par l'écran déflecteur avec autant de netteté et de précision que l'on voudrait. Et il y a même plus: le même écran ne convient pas pour tous les régimes d'un même moteur. L'écran le mieux étudié ne peut pas ne pas produire des remous, il ne peut empêcher qu'une partie des gaz frais ne file par la tangente et n'emboîte le pas aux gaz brûlés. Cela n'est pas grave pour un moteur de petite cylindrée, mais si l'on doit manier une masse de gaz importante il n'en va plus de même. On s'est donc efforcé de trouver un moyen plus certain, plus précis de faire circuler les gaz.

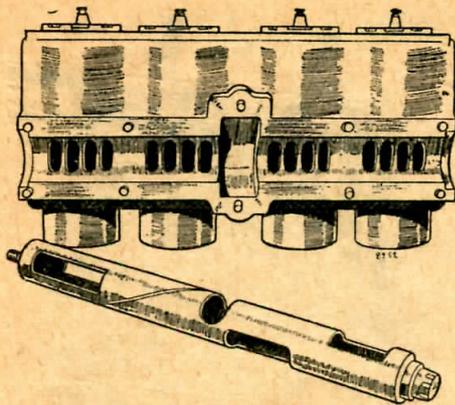
On est arrivé en remplaçant l'écran mobile du piston par un écrou fixe. On a accolé deux cylindres dans lesquels se meuvent à l'unisson deux pistons, mais la chambre d'explosion reste commune. Les gaz qu'ils viennent du carter ou d'une pompe spéciale entrent à la base d'un cylindre, qu'ils remplissent en chassant devant eux les gaz brûlés, ceux-ci s'échappent par la base de l'autre cylindre. On a ainsi une marche parfaitement régulière des gaz, un courant égal et continu, et on a donné à ce balayage le nom de balayage en écuicourant.

Ces deux cylindres à culasse unique se rencontrent en assez grands nombres. Nos lecteurs se rappellent sans doute le Violet monté sur le cyclecar Major et qui remporta de nombreuses victoires. Le moteur Garelli de 350 cmc. où les

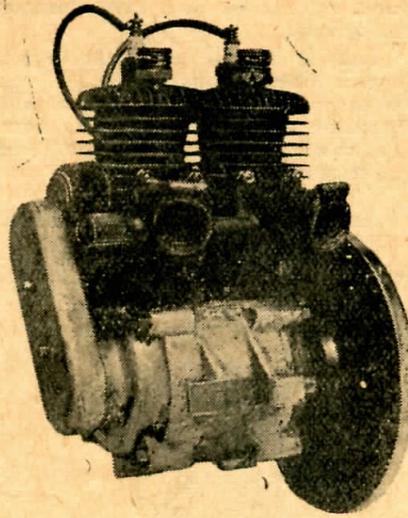


A gauche, le moteur Azda à piston comprimant les gaz dans le carter. A droite: un exemple de deux temps à culasse commune; le Cornery à cylindres inclinés dans des sens différents





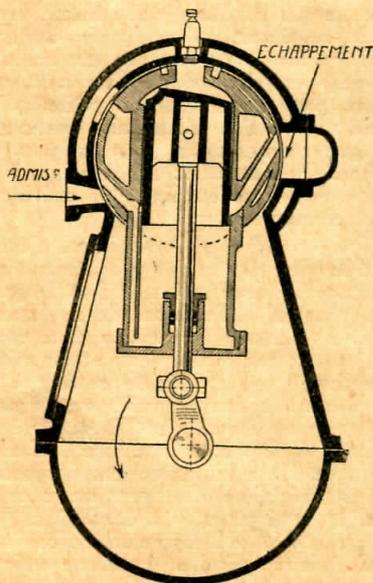
Le nouveau deux temps Duesenberg à distributeur rotatif.



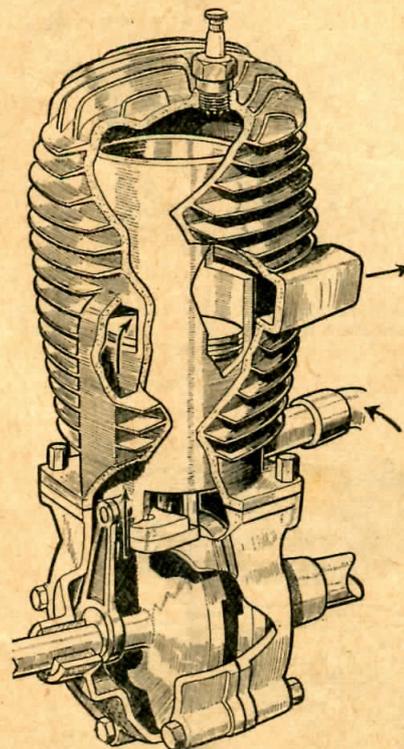
Le moteur deux cylindres côte à côte : Harrisard qui équipe un grand nombre de machines actuelles.

pistons sont attelés sur une bielle unique, figure toujours au premier plan de la construction italienne. Sur une voiture anglaise utilitaire, la Trojan, le moteur est un quatre cylindres composé de deux groupes de cylindres de ce type. En Autriche nous trouvons le Puch, en Angleterre le Comery.

Si nous plaçons les deux cylindres bout à bout et que nous opposons les deux pistons l'un à l'autre, en les faisant mouvoir en sens contraire comme sur l'ancien moteur Gobron Brillé (celui-ci était à quatre temps), nous pouvons encore faire arriver les gaz à un bout et les faire ressortir à l'autre. Nous réaliserons encore un balayage en équilibre. Ce moteur n'est pas si haut qu'on pourrait le craindre, la course de chaque piston n'étant que la moitié de la course totale. On peut d'ailleurs l'employer comme un flat twin. Il y a nécessairement un embellage un peu compliqué, mais les pistons n'ont qu'une



Un curieux moteur deux temps : Le cylindre est animé du même mouvement que la bielle.

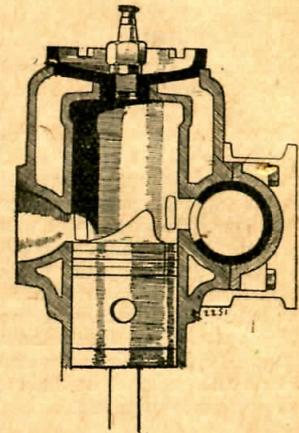


Le nouveau deux temps à chemise animée d'un mouvement alternatif Le « Cooper ».

faible vitesse linéaire, on obtient un équilibre excellent et on peut tourner très vite. M. Laguesse, ingénieur de la marque Gillet d'Herstal, a conçu un remarquable deux temps de ce type.

Deux temps à injection d'essence

Quand nous nous servons d'un mélange gazeux pour expulser les résidus de la combustion nous devons nous montrer parcimonieux, et nous ne pouvons pas faire un balayage assez énergique. Si nous employons de l'air pur nous pourrions au contraire ne pas y regarder et envoyer assez d'air et sous une pression suffisante pour opérer un balayage parfait. Pour cela il est nécessaire de renoncer au carburateur pour alimenter le moteur et l'essence ne serait introduite qu'à la fin du temps de compression. Si les moteurs industriels des types Diesel



Coupe montrant le fonctionnement du moteur Duesenberg à distributeur rotatif.

et semi-Diesel sont de plus en plus des deux temps, c'est qu'ils peuvent opérer la chasse des gaz brûlés au moyen d'air pur. Mais on peut fort bien construire des moteurs à injection où l'allumage se fasse non par une élévation de la température de l'air, non par une boule chaude, mais par une étincelle électrique. Pour permettre le mélange assez rapide de l'air et de l'essence, on pourrait l'envoyer sous forme d'émulsion. Il n'y a là aucun obstacle insurmontable, et de l'avis de spécialistes du deux temps, ce pourrait fort bien être le moteur de l'avenir.

Du choix

Une grande marque américaine Cadillac, offre à sa clientèle le choix entre cinquante type de carrosserie, Pour chacune dix combinaisons de peinture sont présentées.

Des spécialistes pour l'armée

Un peu partout en France, les clubs automobiles organisent des cours pour préparer les jeunes gens à l'examen pour le certificat d'aptitude à l'emploi d'automobiliste militaire, et bénévolement des membres de ces clubs font les cours. Mais il est regrettable que souvent, au moment de l'affectation des jeunes gens qui ont satisfait aux épreuves du certificat l'armée ne tienne aucun compte de ce certificat. Il est vraiment curieux qu'elle réclame à cor et à cri des spécialistes et qu'en ayant ainsi à sa disposition, elle ne veuille pas en tirer parti. Les vieilles méthodes et le vieil esprit militaire ont la vie dure.

Les freins sur la René Gillet

Le frein à tambour sur roue avant et le frein sur la roue arrière, commandés par une seule poignée au guidon

NOS lecteurs seront heureux d'apprendre que M. René Gillet, qui, de tout temps, a cherché à améliorer sa fabrication en suivant les lois du progrès vient de réaliser un ensemble de freins qui peut être monté sur des motocyclettes et qui assure la complète sécurité des conducteurs.

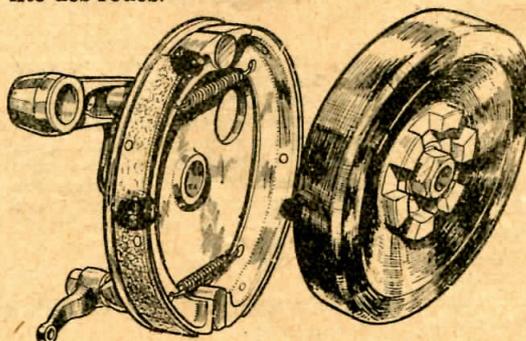
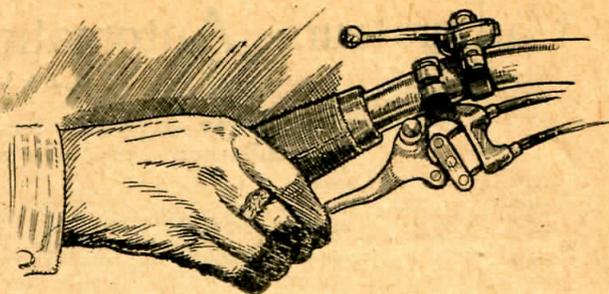
L'ensemble de ces freins comprend un frein à main sur roue avant et un frein à main et au pied sur roue arrière.

En outre, pour éviter de graves inconvénients qui d'ailleurs pourraient donner naissance à de graves dangers, M. René Gillet a réalisé une manœuvre très simple, de ces trois freins. Un levier à main double actionne à l'aide d'un câble Bowden et d'un télescope le frein sur roue avant et le frein à main sur roue arrière. L'action de ce levier à commande double se faisant en même temps sur la roue avant et la roue arrière supprime radicalement les inconvénients dont nous parlons plus haut.

Si l'action des deux freins à main avait été indépendante on se trouvait en présence d'une manœuvre double toujours compliquée et gênante pour le conducteur risque de blocage sur la seule roue avant d'où capotage et risque de blocage sur la seule roue arrière d'où chasse et dérapage sans parler de l'usure anormale du perne arrière par suite de son glissement après un blocage trop brutal.

Le frein sur roue avant des René Gillet consiste en un frein du même principe que le frein sur roue arrière existant déjà sur les René Gillet, mais de dimensions réduites. A l'intérieur une paire de mâchoires de frein garnie

A droite, on voit le fonctionnement très simple de la poignée qui commande les deux freins et, en dessous, le tambour démonté. On voit sur ce dernier le clabot d'entraînement qui permet l'interchangeabilité des roues.



de ferrodo. Ce tambour de frein est fixé à la biellette de fourche gauche et s'adapte par les clabots sur les clabots du moyeu de la roue avant.

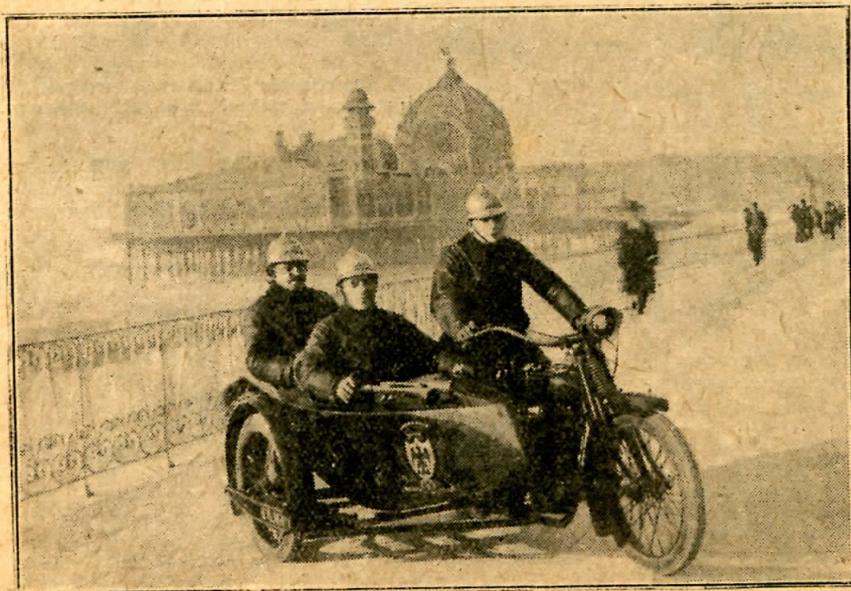
Le principe du levier à main à commande double pour les freins et que d'ailleurs M. Gillet a fait breveter consiste donc à réunir sur un même organe mobile l'attache des deux transmissions agissant sur les freins à main, de soumettre cet organe mobile à l'action d'une seule poignée et enfin d'agencer cet organe comme un palonnier de frein de

voiture, c'est-à-dire articulations pour les attaches des transmissions et double articulation pour la liaison avec la poignée par une véritable bielle, de cette façon, une seule manœuvre est nécessaire et si l'un des freins a tendance à bloquer, l'effort de traction se reporte sur l'autre, il y a équilibre dans les tractions et le freinage, tout en étant simultané, resteprogressif et équilibré sur les deux roues.

Le frein au pied est toujours actionné par la pédale de frein.

L'avantage pour les possesseurs des René Gillet avec pneus 700x100 ou 715x115 c'est-à-dire avec des cadres pour pneus de ces dimensions pourront s'ils le désirent dans l'avenir faire monter un frein sur roue avant sur leur machinac.

Par ce court résumé d'une nouveauté très intéressante que vient de créer M. René Gillet nos lecteurs pourront se rendre compte que la doyenne des marques françaises est une machine donnant toute sécurité sans nuire aux autres qualités qu'elle possède déjà et qui sont universellement connues.



Les sidecars René Gillet, type armée Française, qui viennent d'être adoptés par les pompiers de Nice

A l'instar de...

Les nouveaux droits sur la réception des automobiles pour le service des mines

La délivrance des procès-verbaux de réception des véhicules automobiles est, en vertu de l'article 31 de la loi du 19 décembre 1926, soumise à l'acquittement d'un droit de 100 francs pour les motocyclettes.

Le droit ci-dessus est dû : soit qu'il s'agisse de la réception d'un type ou d'un véhicule nouveau ; soit que le véhicule bien qu'antérieurement reçu, ait subi de modifications entraînant une nouvelle réception ; soit que l'acheteur d'un véhicule usagé, ne pouvant présenter la carte grise de l'ancien propriétaire ni obtenir du constructeur un duplicata du procès-verbal de réception du type, demande une réception à titre isolé.

La demande doit être adressée sur papier timbré à M. l'ingénieur en Chef des Mines et être accompagnée d'une notice descriptive en double exemplaires, du récépissé du versement du droit de 100 ou de 50 francs prévu par l'article 31 de la loi du 19 décembre 1926 et de deux timbres à 0 fr. 50 pour frais postaux.

L'Automobile-Club de l'Ouest se tient, d'ailleurs, à la disposition des intéressés pour tous autres renseignements dont ils auraient besoin.

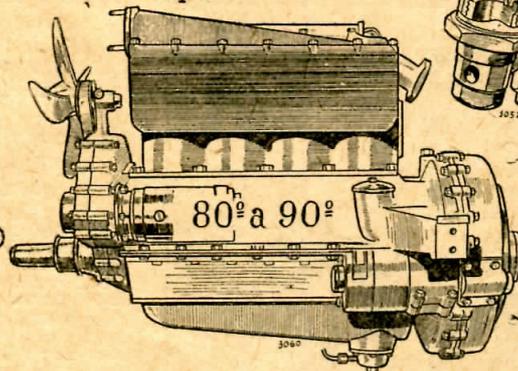
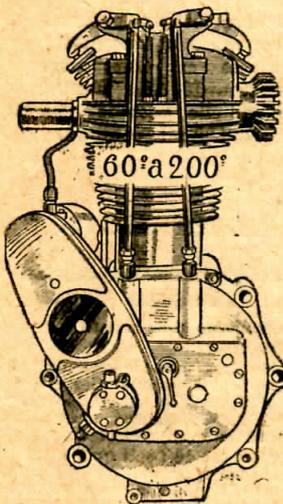
Carburateurs Automatiques ou Semi-automatiques

par H. P. Borestroke

Les avantages respectifs des deux grands types de carburateurs actuellement employés sur les motos et sur les voitures

ALORS que le carburateur automatique règne en maître sur les automobiles, le carburateur à deux manettes est certainement le plus populaire auprès des constructeurs de motos et des motocyclistes eux-mêmes. On peut, il est vrai, considérer la plupart des économiseurs qu'un certain nombre d'automobilistes montent sur leurs moteurs comme des prises d'air supplémentaires qui transforment en fait le carburateur automatique en carburateur semi-automatique et comme ces économiseurs permettent de réaliser une légère économie, on peut en déduire que le carburateur automatique n'est, malgré toutes les recherches dont il a été l'objet, absolument parfait. Ne voyons-nous pas d'ailleurs sur certains carburateurs automatiques un appareil de réglage supplémentaire qui permet d'obtenir un mélange riche pour le départ et un mélange pauvre pour la marche normale. Nous voyons par là combien il est difficile de réaliser un appareil de carburation où l'automatisme n'est pas en partie, due à un léger, très léger excès d'essence. Pourtant, même sans économiseur, même sans dispositif additionnel de réglage, les carburateurs de voiture permettent d'atteindre des consommations très raisonnables, et proportionnellement inférieures à celles de beaucoup de motos.

Les écarts extrêmes des températures de fonctionnement entre le moteur à refroidissement par air (et celui à refroidissement par eau) nuisent beaucoup à l'adoption pour le premier du carburateur automatique



L'automatisme absolu de la carburation est plus approchée pour les voitures que pour la moto, mais elle n'est encore qu'approchée.

Pourquoi le carburateur automatique est-il plus aisé à réaliser sur les voitures ?

Il est relativement aisé de réaliser une bonne carburation pour un moteur tournant à un régime donné et une température donnée. L'automatisme devient de plus en plus difficile à obtenir au fur et à mesure que les variations de régime et de température deviennent plus considérables.

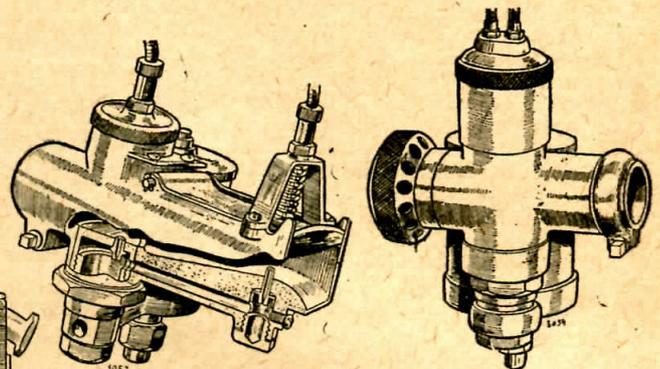
Le moteur à eau travaille entre des températures assez rap-

prochées. On peut estimer que dans des conditions normales la température varie entre 80 et 90 degrés. La tubulure d'admission est noyée dans le bloc des cylindres et est ainsi réchauffée. Si l'on se place au point de vue de l'économie, la température peu élevée des moteurs à refroidissement par eau n'est pas un avantage. Mais du moins, cette température à peu près constante, est très avantageuse pour l'automatisme de la carburation.

Les variations de température d'un cylindre à ailettes sont beaucoup plus grandes. Marche-t-on à allure modérée, presque sans gaz et la température est peut-être moins élevée encore que celle d'un moteur à refroidissement par eau. Marchez vous à pleins gaz en côte et la température va devenir voisine de 200°. Vous aurez donc des écarts de plus de 100 degrés et cela rend l'établissement d'un carburateur rigoureusement automatique très difficile, sinon impossible.

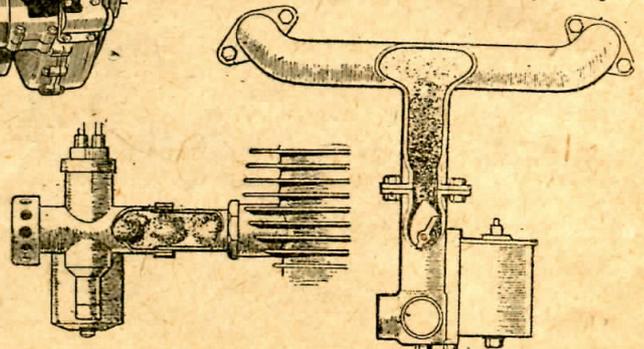
D'une manière générale, les régimes des moteurs de voiture varient moins que ceux des moteurs de motos. Ces derniers tournent d'abord plus vite. Des ré-

LE carburateur automatique est employé exclusivement sur les automobiles ; par contre, sur les motocyclettes, c'est le semi-automatique qui est adopté, à quelques exceptions près. Il y a donc deux poids et deux mesures pour des moteurs qui, à première vue, semblent identiques ? C'est ce que notre collaborateur, H.-P. Borestroke nous explique dans les lignes qui suivent.



A gauche le Binks de course dit « piège à rats ». A droite l'Amac.

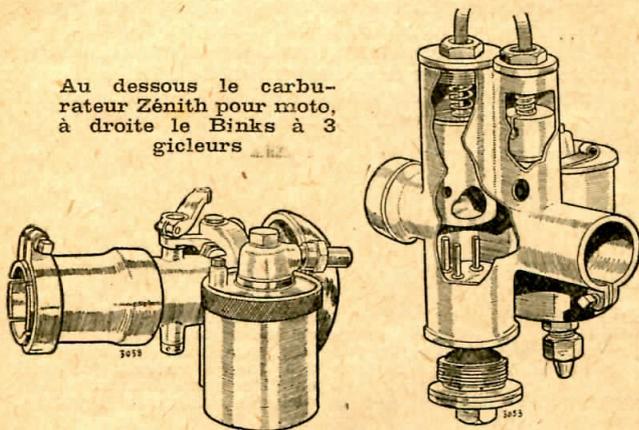
gimes de 3.500 t. et plus, sont fréquents alors qu'ils sont exceptionnels dans les moteurs de voitures. Ceux-ci, à cause de la fréquence plus



Sur une monocylindre les gaz arrivent sous forme de pulsations espacées, au contraire, le polycylindre permet un flux de gaz continu, ce qui est préférable pour le carburateur automatique

grande des temps d'échappement (deux par tour dans le cas d'un quatre cylindres de voiture, au lieu d'un tour, les deux tours pour un monocylindre), donnent l'impression de tourner plus vite, mais il n'en est rien. Les régimes de moteurs d'automobile normaux, même de petite cylindrée, ne dépassent guère 2.500 t. Il en résulte que la série des régimes entre lesquels il faut maintenir l'automatisme, est moins étendue dans le cas d'un moteur de voiture que dans celui d'un moteur de moto et le problème s'en trouve rend plus facile. De plus, une moto ne se conduit pas comme une voiture et sur la plupart des motos, les variations d'allure en marche normale sont obtenues exclusivement à l'aide de la manette des gaz, sans manœuvrer

Au dessous le carburateur Zénith pour moto, à droite le Binks à 3 gicleurs



le changement de vitesse. L'automobile nécessite au contraire des changements de vitesse plus fréquents, parce que le rapport de poids à puissance est moins avantageux. On doit se tenir plus près du régime optimum, et éviter les grands écarts de régimes. Là encore, l'étendue de ce qu'on pourrait appeler la zone d'automatisme n'a pas besoin d'être aussi grande. Un carburateur automatique qui est capable d'assurer une carburation correcte pour l'étendue des régimes atteints pratiquement par un moteur d'auto, pourra ne pas convenir aux régimes extrêmes utilisés sur un moteur de moto.

Une influence qu'il ne faut pas non plus négliger, c'est la marche plus irrégulière des gaz dans la tubulure d'une mono. Les gaz sont aspirés pendant une course puis il y a arrêt pendant les trois autres. A peine la colonne de gaz a-t-elle été mise en branle par l'aspiration du moteur, que la soupape se ferme. La colonne gazeuse est violemment arrêtée. L'essence se condense sur les parois. Elle sera au prochain temps d'admission aspirée et modifiera la carburation d'autant qu'elle sera à l'état liquide. Ce freinage brusque de la colonne des gaz est très sensible aux régimes peu élevés sur les moteurs dont le temps d'admission se prolonge d'une quantité sensible sur le temps de compression. Quand le régime monte, le courant devient plus continu et les pulsations diminuent de violence, mais du même coup le rapport air-essence doit varier, puisque les condensations sont moins importantes.

Avec un moteur à quatre cylindres, l'aspiration est continue. Il est vrai qu'il se produit des changements de direction du flux gazeux, mais on peut considérer que dans l'ensemble de la tubulure il règne une dépression constante qui permet un débit du carburateur. Les tubulures noyées dans le bloc des cylindres permettent de monter directement le carburateur sur le côté du moteur et de donner à celui-ci un aspect très net. De plus ces tubulures sont réchauffées, ce qui évite les condensations. Par contre, il n'est guère facile de les usiner intérieurement ce qui aux régimes élevés gêne l'écoulement des gaz, et on ne peut guère leur donner une forme qui élimine les perturbations provenant de l'aspiration successive des gaz en divers points de la tubulure. Les pulsations dans un moteur de voiture, sont atténuées parce qu'au moment où les gaz s'arrêtent contre la soupape d'un cylindre, ils commencent à être aspirés par un autre. Le débit ininterrompu du gicleur, la continuité du mouvement des gaz, le réchauffage de la tubulure contribuent à supprimer les condensations et, c'est en fait, une des

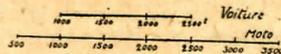
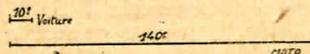
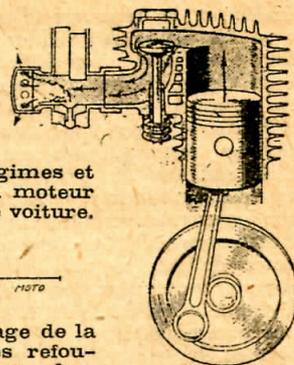


Schéma des écarts de régimes et de température entre un moteur de moto et un moteur de voiture.



A droite, un mauvais calage de la distribution provoque des refoulements très nuisibles au bon fonctionnement du carburateur.



raisons qui expliquent l'économie légèrement plus grande d'un moteur de voiture.

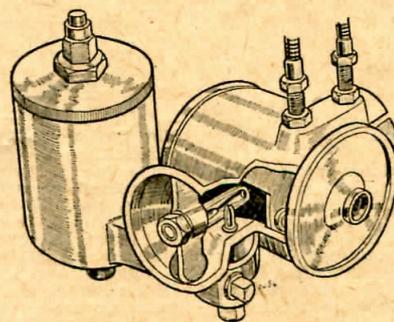
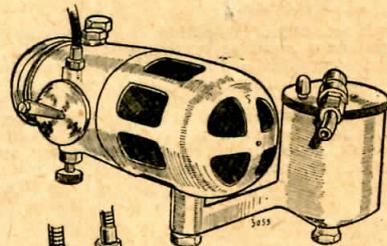
Nous n'avons considéré que les quatre temps. On sait combien est plus délicate encore la carburation d'un deux temps. Cela tient surtout à la carburation extrêmement riche qui est nécessaire à ces moteurs pour partir à froid, mais qui ne peut être conservée quand ces moteurs ont atteint leur température normale, sous peine de provoquer le fonctionnement à quatre temps, indépendamment d'une consommation exagérée.

Une influence qu'il ne faut pas négliger, c'est celle du vide produit par l'échappement. Ici encore les quatre cylindres a l'avantage à cause de la continuité des temps d'échappement qui égalisent la dépression.

Carburateurs de motos et carburateurs de voitures

Il est facile de se rendre compte qu'un même carburateur ne peut convenir à un monocylindre de moto et à un quatre cylindres de voiture. Les variations des débits d'air et d'essence

A droite : un curieux carburateur ('Ekon'), à une seule manette.



A gauche : coupe partielle du carburateur Senspray qui peut être employé comme carburateur automatique, semi-automatique ou à deux manettes

nécessaires pour maintenir une composition constante du mélange à toutes les allures, sont moins grandes et plus régulières dans le cas du second. Ainsi un carburateur de voiture monté sur une moto, ne conviendrait pas. Il faut pour la moto, un carburateur beaucoup plus souple si l'on peut dire, capable de s'adapter à des conditions beaucoup plus diverses. On peut cependant arriver à l'automatisme. On le peut, soit au prix d'un très léger excès d'essence aux hauts régimes. On le peut aussi en agissant à la fois sur le débit du gicleur (au moyen d'aiguilles par exemple) et sur le débit d'air (diffuseur variable). On a

également la ressource d'employer des gicleurs multiples avec des diffuseurs de différents diamètres, ce qui revient au fond à utiliser une série de carburateurs dont chacun convient à un régime donné.... Mais on n'obtiendra de bons résultats de ces instruments, qu'après des réglages assez laborieux.

Personnellement nous restons très attachés au carburateur semi-automatique. Nous sommes persuadés qu'avec une prise d'air additionnelle, un motocycliste obtiendra, s'il sait s'en servir, des résultats supérieurs à ceux que lui donnera un appareil rigoureusement automatique. Certes il ne doit pas s'attendre à économiser 30 % d'essence et à augmenter de 20 % la puissance de son moteur. Mais il pourra vraisemblablement compter sur un départ un peu plus facile, sur une consommation légèrement réduite (peut-être 5 à 10 %), et surtout sur une meilleure tenue de son moteur en côte. En fait la manipulation de la manette d'air ne présente pas grande difficulté. Fermée au départ, légèrement fermée au ralenti et en côte, presque complètement ouverte en palier. Il y a loin de là à ces

vieux carburateurs non automatiques avec les manettes desquels il fallait véritablement jongler.

Le diffuseur variable, qui agit d'ailleurs non seulement sur le débit d'air, mais sur celui d'essence, permet d'obtenir un mélange correct dans des conditions très différentes. Le levier d'air permet les quelques retouches nécessaires. Le diffuseur variable nous donne automatiquement le réglage approché, la manette d'air nous permet d'arriver au maximum de précision. La conduite d'une machine pourvue d'un carburateur à manette d'air ne présente pas de difficulté particulière, mais elle est beaucoup plus intéressante que celle d'une moto à carburateur entièrement automatique. Une combinaison de commandes particulièrement agréable consiste en une poignée tournante pour les gaz et une manette pour l'air.

En somme le carburateur semi-automatique à manette de correction d'air est celui qui convient le mieux aux moteurs monocylindriques et particulièrement aux deux temps. Et sa popularité est parfaitement justifiée.

Par ci, par là... (suite)

Un toboggan monstre !..

Une glissade de 5.000 kilomètres de longueur, ce serait fantastique ? Or, c'est ce qu'ont effectué les balais sur le collecteur de la dynamo de votre voiture, pendant que vous parcouriez 10.000 kilomètres !

Un pareil travail mérite un peu d'attention de votre part, les balais peuvent être usés, le collecteur encrassé et tout l'appareil couvert de poussières, de graisses et d'oxydation. En réalité, tout ce qui est électrique sur votre voiture a besoin d'être surveillé. C'est un travail minutieux qui demande une certaine expérience.

Quelle qu'en soit la marque, confiez périodiquement votre équipement électrique à l'examen de techniciens expérimentés et honnêtes. Vous vous en trouverez bien, ne serait ce que les Etablissements de Sarello.

Une lettre

Messieurs,

Nous avons le plaisir de vous informer que nous sommes entièrement satisfaits de votre produit « Protex » avec lequel nous garnissons les chambres à air de nos machines de course.

Il nous est arrivé dernièrement de ramasser à la roue arrière le morceau de fer que nous vous remettons en même temps que cette lettre et nous avons pu constater avec

satisfaction, qu'une fois le morceau de fer retiré le trou s'était bouché automatiquement.

Nous avons par la suite continué de rouler sans nous occuper de cet incident.

Votre produit est à recommander à tous ceux qui veulent être tranquilles du côté des crevaisons.

Nous vous prions de bien vouloir agréer Messieurs, nos meilleures salutations.

Société des cycles « La Française » marque
Diamant.

Un guidon à ressorts

Au cours de nos déplacements, nous avons appris que le promoteur de la selle « toute en ressorts », va étendre son action efficace sur le guidon de même tout en ressorts, le « Gazda » dans ses Etablissements de Neuilly.

Encombrement

Depuis que la nouvelle 500 cmc. Monet, Moteur Mag, double échappement et que la nouvelle F. N. 350 cmc. à soupapes latérales sont exposées aux vitrines de Prévost, avenue de la Grande-Armée, les curieux et les amateurs encombrant le trottoir devant ce magasin et restent des instants longs le nez collé aux vitres, comme les enfants au nouvel an, devant les vitrines de jouets.

50.000 garages

Il y a en Amérique près de 50.000 garages et on estime que chaque garage représente en moyenne une valeur d'un million de francs. On voit donc les capitaux énormes que représentent rien que les garages. Que serait-ce si on y ajoutait les usines des constructeurs et aussi la valeur des voitures en circulation.

Bougie Nerka le nerf du moteur

Les nouvelles bougies Nerka qui ont vu le jour à l'occasion du Salon se sont révélées immédiatement comme étant les meilleures et l'ont prouvé dès les premières courses :

A Falicon, 13 victoires et meilleur temps de la journée avec Hommaire.

A Marseille, 11 victoires.

A l'Estérel-Plage, 9 victoires, meilleur temps des motos avec Boetsch, record du tour avec Chiron sur Bugatti ; meilleur temps toutes catégories avec Proal sur Bugatti ;

Aux 6 jours d'hiver, Coupe *Moto Revue* avec Druz et Labourdette sur Dollar ; Coupe challenge motos des 6 jours avec Simon et Bordard sur D. S.

Coupe challenge voitures avec Robert et Bailly sur Scap.

Paris-Nice

Un Record.

Un record ! 22 constructeurs engagés dans Paris-Nice avaient adopté principalement pour l'épreuve de nuit l'éclairage *Maglum* de la *Magneto-Lumière L. M. C.* Les 40 as qui s'en sont servis ont été enthousiasmés de la puissance de l'éclairage *Maglum*, qui leur a permis de se jouer des difficultés d'une épreuve de nuit particulièrement pénible. Et ceci constitue la meilleure des références pour l'intéressante firme de Neuilly.

Paris-Nice

Au moment de mettre sous presse, nous recevons le classement de cette épreuve. Nous donnerons un compte rendu complet illustré dans notre prochain numéro.

Le Classement

Motos 125 cmc. — 1. O. Graff (Zenhdler), sans pénalisation, médaille d'or.

Motos 175 cmc. — 1. ex æquo : Bourguin (Gnome et Rhône), Dupont (Harlette), Janin (Prester), Montelmar (Moto-Monte), Marceau (Jean Thomann), Ranson (Royal

Moto), Rigollet (Monet-Goyon), Petitpierre (Monet-Goyon), tous sans pénalisation, médaille d'or ; 9. Robert (Jean Thomann), 2 pts, médaille de vermeil ; 10. Audoly (Harlette), 6 pts, médaille de vermeil ; 11. Andrieu (Royal Moto), 19 pts, médaille de vermeil ; 12. Faure (Moto Monte), 54 pts, médaille d'argent ; 13. Bornot (Prester), 64 pts.

Motos 250 cmc. — 1. ex æquo : Ollter (Motosacoche, pn. Hutchinson), Garrot (Terrot), Quenette (Terrot), Doyen (Terrot), Chabas (Terrot), Barthélemy (Favor), Pariset (Favor), Divorne (Condor, pn. Hutchinson), Vuillemin (Condor, pn. Hutchinson), Martin (New-Map), Sourdot (Monet-Goyon), Hommaire (Monet-Goyon, pn. Hutchinson), Flottweg (Prester), Noël (Benjamin, pn. Hutchinson), Blanchon (Benjamin, pn. Hutchinson), tous sans pénalisation, médaille d'or ; 16. Roudadoux (Piermé), 3 pts, médaille de vermeil ; 17. ex æquo : Lascombes (Dollar), Batifort (Delage), Henrion (La Française), 20. Vary (La Française).

Motos 350 cmc. — 1. ex æquo : Gauthier (Magnat-Debon), Zind (Magnat-Debon), Rodet (Magnat-Debon), Perrotin (Terrot), Roland (Terrot), William (Terrot), Dagorno

(Durandal), Renaud (Roleo, pn. Hutchinson), Tezenas (Ravat, pn. Hutchinson), Vache (B. S. A.), Lovinfosse (F. N.), Villardié (Griffon), Dumont (Condor), Bignon (Soyer), tous sans pénalisation, médaille d'or ; 15. Clech (Dollar), 8 pts ; 16. Bremet (B. C. R.), 20 pts, médaille de vermeil.

Motos 500 cmc. — 1. ex æquo : Franconi (Motosacoche, pn. Hutchinson), Naas (Gnome et Rhône, pn. Hutchinson), Bernard (Gnome et Rhône), Marchand (Saroléa, pn. Dunlop), Dawson (Saroléa), Berrenger (B. S. A.), i Lunes (B. S. A.), tous sans pénalisation, médaille d'or ; 8. ex æquo : Carre (F. N.), Sauvet (Gnome et Rhône), Pinney (Triumph), 3 pts ; 11. Paucod (Motosacoche), 7 pts, médaille de vermeil ; 12. Gaussergues (Monet-Goyon), 65 pts, médaille d'argent.

Motos 750 cmc. — 1. Bétemps (Köhler), sans pénalisation, médaille d'or ; 2. X... (F. N.), 7 pts, médaille de vermeil.

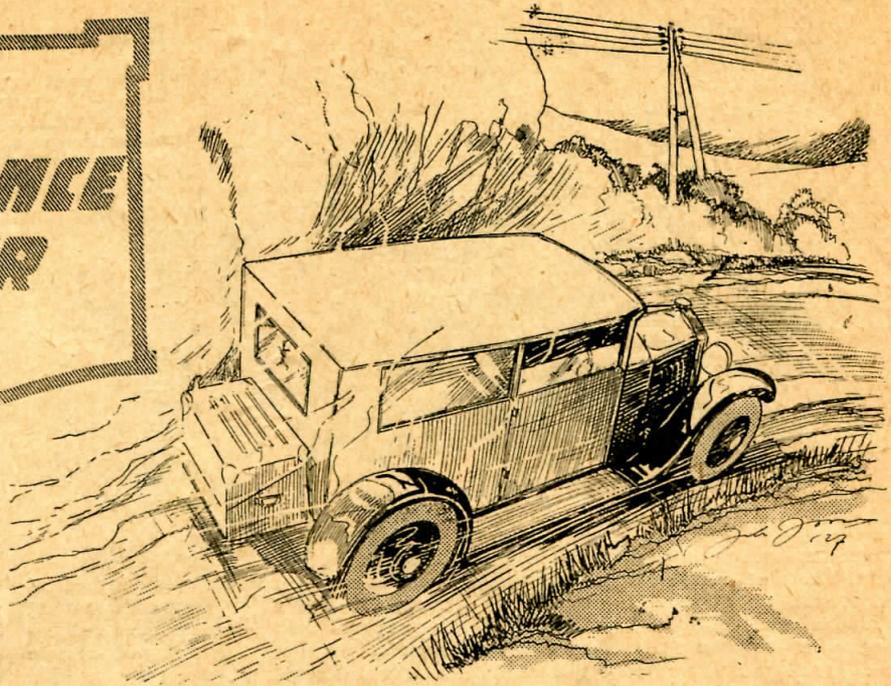
Sidecars 350 cmc. — 1. ex æquo : Gautherot (Terrot), Gabet (Peuple Monet-Goyon, pn. Hutchinson), tous sans pénalisation, médaille d'or.

Sidecars 600 cmc. — 1. Delaunay (Saroléa) 35 pts, médaille de vermeil.

LA RESISTANCE DE L'AIR

par
H. P. BORESTROKE

La plus grande partie de l'essence que nous transformons en force motrice est employée à vaincre la résistance de l'air. Et, pourtant le profilage des lignes de la carrosserie est loin d'être parfait. Combien de conduites intérieures sont de véritables caisses cubiques, qu'on dirait imaginées à plaisir pour augmenter la résistance de l'air. Nous parlons d'économie, et de l'essence que nous versons dans notre réservoir un quart seul est transformé en force motrice, et les deux tiers et plus de ce quart ne servent à leur tout qu'à vaincre la puissance de l'air. On répète trop que la question de la résistance de l'air ne devient vraiment importante que pour des vitesses très élevées, mais combien de voitures atteignent aujourd'hui des vitesses de 80 ou 90 km. à l'heure ? Le nombre en est considérable. Nous avons tendance à aller de plus en plus vite. Il fut un temps où le 25 et à plus forte raison le 30 à l'heure paraissaient des vitesses insensées, mais quand les pouvoirs publics fixèrent à 30 à l'heure la vitesse maximum, ils la considéraient comme le maximum qu'il était raisonnable d'adopter et ils n'avaient aucun désir de brimer l'automobile. C'est un peu comme s'ils autorisaient aujourd'hui des allures trois ou quatre fois plus élevées. Le cent à l'heure sur certaines routes est une allure normale, pour un véhicule stable



Combien de conduites intérieures sont de véritables caisses cubiques qu'on dirait imaginées à plaisir pour augmenter la résistance de l'air.

et muni de bons freins. Si nous avons jamais des autoroutes, des vitesses plus élevées pourront être atteintes et on effectuera des moyennes dont nous n'avons actuellement aucune idée. De plus en plus, il y aura un intérêt de premier ordre à réduire la résistance de l'air. La voiture idéale passerait sans provoquer le moindre remous. On ne peut certes, supprimer la résistance de l'air. Il y aura toujours des frottements de l'air contre les parois de la carrosserie, mais cela n'est rien comparé au gaspillage actuel. Dans nos carrosseries actuelles nous cherchons surtout le confort et la ligne. Nous cherchons de plus en plus, même pour le tourisme, à obtenir de bonnes formes de pénétration.

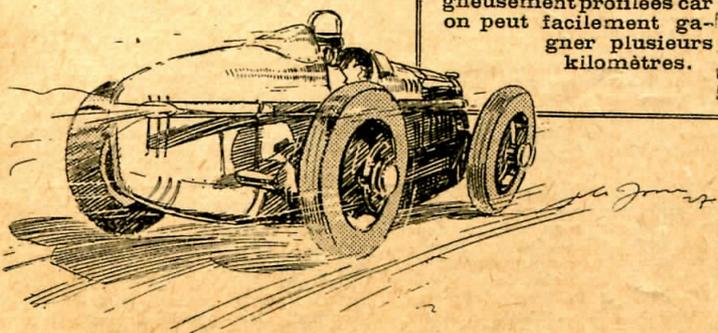
Ce n'est pas d'hier qu'on s'est aperçu de l'intérêt qu'il y a à profiler un corps

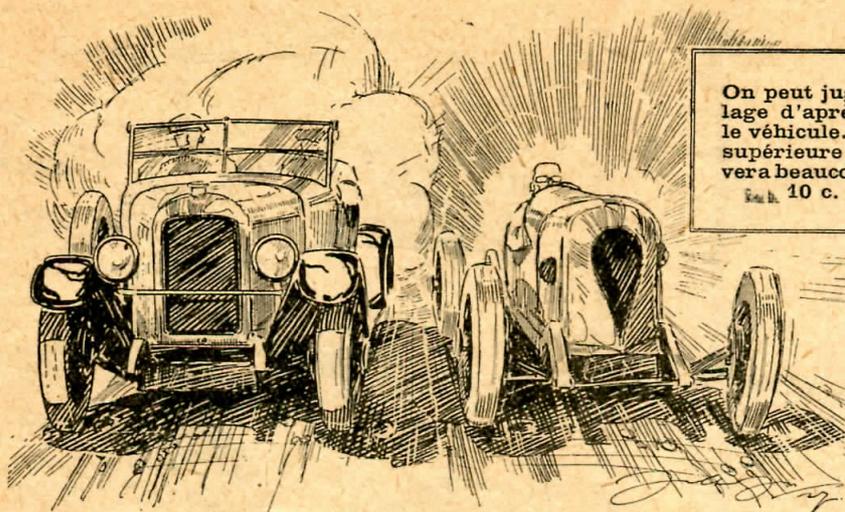
qui se déplace dans un milieu quelconque. Les premières expériences ont porté sur les bateaux. Dès le XVIII^e siècle on avait constaté que la forme ovoïde avec le plus gros bout en avant était celle qui offrait le moins de résistance à l'avancement et que les formes de l'arrière avaient plus d'importance que celles de l'avant. On en vint à placer le maître couple des navires plus en avant. Certaines coques de voiliers modernes sont des merveilles de profilage. C'est le cas particulièrement de nos modernes bulb keels. Actuellement on essaie les modèles à petite échelle dans de petits bassins d'expérience où on envoie de l'eau à une vitesse donnée. On étudie les perturbations du courant d'eau sous l'influence du corps qui y est plongé.

En ce qui concerne la résistance de l'air on a bien longtemps commis l'erreur, de croire qu'en plaçant à l'avant du solide une sorte de coin pour fendre l'air on réduirait la résistance à l'avancement. Balles de fusil, obus sont donc pourvus d'ogives. Mais la photographie a révélé qu'ils provoquent en arrière d'eux une violente dépression qui les freine. S'ils n'accumulaient pas par suite de leur masse, une énorme quantité d'énergie, ils n'iraient pas bien loin. Il y a là encore une grande perte de rendement. Naturellement le problème est loin d'être simple, mais si on pouvait tirer des projectiles ovoïdes, qui ne se renverseraient pas et décriraient une trajectoire constante, il est certain que la portée des armes modernes se trouverait considérablement accrue.

Il y a bien longtemps aussi qu'on n'a voulu améliorer les formes de pénétration

Les voitures de course, modernes sont très soigneusement profilées car on peut facilement gagner plusieurs kilomètres.





On peut juger de l'efficacité d'un profilage d'après la poussière remuée par le véhicule. Pour une vitesse deux fois supérieure, une voiture de course soulèvera beaucoup moins de poussière qu'une 10 c. v. carrossée en torpédo.

des locomotives en les équipant de coupe vent. On s'est bientôt aperçu que cela ne servait pas à grand chose et on y a renoncé. Les accordéons qui relient les wagons et diminuent les remous entre ceux-ci ont un effet beaucoup plus sensible. Sur les automobiles nous trouvons dès le début des efforts intéressants pour profiler les carrosseries. Au hasard de nos souvenirs, nous pouvons citer la « Jamais contente » de Zenatzy, espèce de cigare en aluminium à roues minuscules, à accumulateurs électriques qui fut la première à dépasser sur un kilomètre le cent à l'heure. On sait que Jenatzy eut ensuite une brillante carrière de conducteur, gagna la Coupe Gordon-Bennett et de nombreuses autres courses sur des Mercedes, fabriqua des pneus et finit par se tuer dans un accident de chasse.

« L'œuf de Pâques », voiture à vapeur de Serpollet, est un autre exemple intéressant de voiture profilée. Elle atteignit le 120 à l'heure. Mais ces essais restaient isolés et ce n'est pas dans la plupart des voitures du temps, nautiques comme des cathédrales, larges pansues, qu'il faut chercher des tentatives de profilage.

C'est à vrai dire l'aviation, et nous ne saurions trop lui en être reconnaissants, qui a donné à la question de la résistance de l'air, l'importance qu'elle mérite. On a été très rapidement amené à créer pour les avions des tunnels aérodynamiques qui ont permis de déterminer expérimentalement les meilleures formes de pénétration. Un tunnel aérodynamique se compose d'un ventilateur d'une sorte de cloisonnement destiné à diriger les filets d'air et d'une chambre où on place les objets à étudier. Comme on connaît la vitesse du courant d'air, il est très facile de déterminer quelle est la résistance qu'oppose l'objet. On a constaté que, pour des solides de même forme, la résistance est proportionnelle à leur section. C'est dire que les essais aérodynamiques effectués sur un modèle réduit sont valables sur un appareil aux dimen-

sions véritables. On peut donc effectuer tous les essais préalables avec des modèles réduits. Le tunnel aérodynamique est un appareil qui, s'il coûte cher de premier établissement, permet par la suite de grosses économies, et il a joué un rôle énorme dans le perfectionnement des avions. Les fuselages d'avion, sont des merveilles de profilage. Que de constatations intéressantes ont pu être faites. On s'est aperçu, par exemple, que pour une section déterminée ce n'était pas le même profil qui convenait pour toutes les vitesses du courant d'air.

Les voitures de course et de sport ont des carrosseries profilées et quelques constructeurs n'ont pas hésité, surtout pour leurs voitures de course, à faire des essais au tunnel. Certains même, Voisin, Bugatti, Mathis, Chenard et Walcker, n'ont pas hésité à adopter des formes de carrosseries absolument nouvelles, sortes de carapaces qui enfermaient jusqu'aux roues.

L'aspect est assez étrange, mais les résultats ont été très remarquables. Des expériences ont montré qu'un même châssis carrossé d'un torpédo ordinaire ne dépassait pas le 90, qu'avec une carrosserie fuselée il atteignait le 110. Si la carrosserie est fuselée on peut obtenir

avec un moteur six cylindres de 70×110 les mêmes résultats qu'avec un six cylindres 85×110 et une carrosserie non fuselée. L'économie d'essence est très sensible. Au-delà de 100 à l'heure, le fuselage prend une importance énorme et telle conduite intérieure à arrière plat qui atteint péniblement le 100 serait de 20 à 30 km. à l'heure plus vite, si elle était profilée.

On ne prête également pas assez d'attention au-dessous de la voiture. Tout le dessous du mécanisme doit être protégé par une carapace, et c'est ce qu'on ne manque pas de faire sur les voitures de course. Le culte de la voiture basse ne doit pas être exagéré. Il faut qu'il y ait sous la voiture un espace suffisant pour que l'air circule librement, sinon l'air bourré, laminé entre le dessous de la voiture et la route freinera celle-ci.

Que de surfaces planes et dirigées perpendiculairement à la route s'opposent à l'avancement d'une voiture. Plaques de police, radiateur, phare, parebrise, etc... Les garde-boue offrent eux aussi une grande résistance dès que l'on roule un peu vite.

Beaucoup d'automobilistes ont l'impression que c'est le poids qui limite leur vitesse même en palier, mais c'est une erreur. Le poids n'intervient vraiment qu'en côte. En palier, c'est la résistance de l'air qui s'oppose le plus à l'avancement.

Au moment où nous cherchons à employer des moteurs de plus en plus petits et à réduire de plus en plus la consommation d'essence, nous ne pouvons que souhaiter des carrosseries mieux profilées puisqu'elle nous permettront de tirer de la puissance de notre moteur et de l'essence que nous consommerons un meilleur parti.

Une opinion autorisée

Ce qu'écrivit le champion Sexe à son retour du gigantesque raid motocycliste autour du monde.

« Nos deux motocyclettes « Gillet » qui du 13 juin au 5 décembre ont, par leurs propres moyens, parcouru 21.500 kilomètres à travers l'Europe, l'Asie, l'Amérique, que, réalisant de Paris à Paris, le « Tour du Monde » étaient équipées de selles « Terry ».

« Depuis les deux voyages précédents, Paris-Constantinople-Paris, en 1924, et Paris-Moscou-Le Caucase en 1925, où je les avais employées, il m'était évident qu'elles seules pourraient rendre supportables les chocs sur les pistes mal frayées d'Asie : routes de rondins de la forêt sibérienne, ballast de la voie ferrée, mottes de terre, fossés, sillons, racines d'arbres à travers

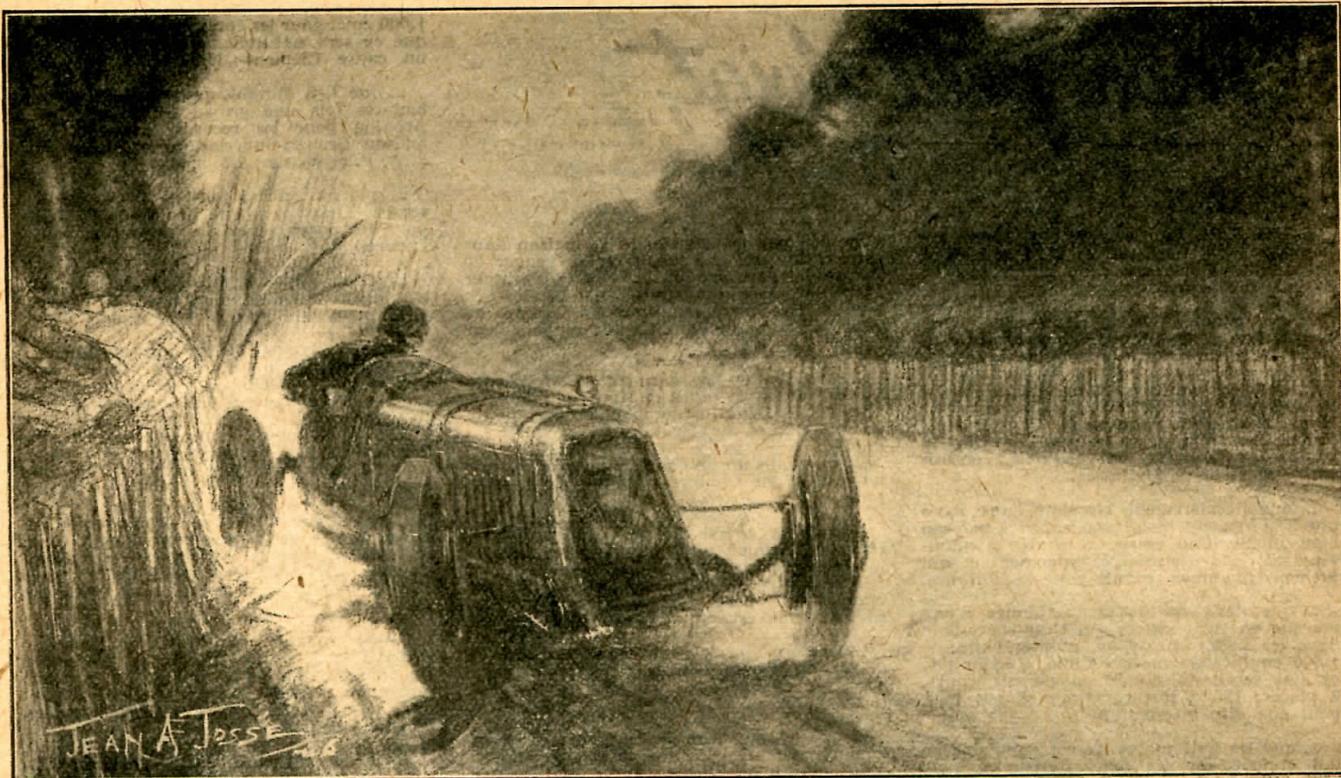
champs, trous cachés par les herbes de la steppe.

« Mais les selles « Terry » n'ont pas été seulement confortables : elles ont résisté, sans aucune rupture, au travail si dur que nous leur avons imposé et leur endurance extraordinaire sous ces conditions de route a surpris Andrieu et moi qui, depuis longtemps, en sommes les usagers quotidiens. »

(Signé) Robert SEXE et H. ANDRIEU

Au concurrent de Segrave

Qu'est devenue la voiture de course du prince Djealeddine. On a annoncé naguère son départ pour l'Amérique et puis plus rien. Avec ses deux moteurs, ses quatre roues motrices, son profilage parfait, elle devrait pourtant être capable de faire figure honorable dans la lutte contre les records.



Si nous parlions des Autodromes

LA liste déjà si longue des accidents mortels du sport automobile s'est allongée il y a quelque temps à Boulogne au cours de l'épreuve inaugurale du meeting.

Le coureur anglais Howey, à la sortie d'un virage, a capoté sur le bas côté de la route et s'est tué dans l'accident.

Et, chose encore plus navrante, c'est que cinq spectateurs ont été blessés dans l'accident, plusieurs mortellement.

Des spectateurs venus là, ainsi qu'il était normal, et dont la sécurité n'a pas été sauvegardée.

Quinze jours plus tard, Grand Prix d'Italie à l'autodrome de Monza. Aucun accident !

Même si, par malheur, un coureur s'était blessé, aucun spectateur n'aurait été atteint.

Que conclure de cela ?

Une fois de plus, la considération de ces deux événements nous conduit à la condamnation des courses de vitesse sur routes, condamnation qu'une suite d'accidents rend nécessaire à bref délai.

Il est impossible en effet que, dans ces épreuves, on réunisse les éléments de sécurité indispensables pour le public convié à venir assister aux manifestations sportives.

Dans les courses organisées sur les autodromes, au contraire, on réduit les risques au minimum.

Certes, il est infiniment douloureux d'enregistrer la perte d'un soldat du sport, la mort tragique d'un coureur qui tombe au champ d'honneur, en pleine lutte sportive. Mais enfin, c'est la part de risque qui revient à chacun d'eux lorsqu'il prend le départ. C'est le métier qui veut ça.

Mais, pour les spectateurs, il ne doit pas en être ainsi. Des organisateurs créent des épreuves, obtiennent la concession exclusive de quelques routes nationales et départementales et convient, d'une part, les hommes-holides à s'exciter sur la piste ainsi innovée et, d'autre part, les spectateurs à venir contempler ces ébats. Il est bien évident que pour cette seconde catégorie, l'ombre même d'un risque à courir n'a pas à être envisagée.

Or, les voitures actuelles vont terriblement vite. Si les véhi-

cules ont progressé, les terrains d'épreuves ne sont plus adaptés aux circonstances.

Et pourtant, nous avons la chance, en France, de posséder deux autodromes.

Si nous n'en avions pas, il faudrait en créer.

Deux, c'est peu assurément ! mais ils existent ! Des hommes dévoués, des sportifs convaincus les ont créés après mille difficultés. Mais maintenant qu'ils existent, ces autodromes vivent, ne servent guère, meurent d'inanition.

Qu'attend-on nous donc pour les faire vivre ?

L'autodrome, mais c'est le terrain d'épreuve par excellence ; c'est le champ de course merveilleux où les coureurs ne risqueront pas de tuer des spectateurs.

Qui ne se souvient pourtant du « four » lamentable du Grand Prix de l'A. C. F. de 1925 à l'autodrome de Linas-Monthéry ?

Qui a oublié le demi-succès du Grand Prix de cette année à l'autodrome de Miramas ?

Pourquoi ? Pourquoi ?

Manque d'organisation, erreurs de règlement, peu d'intérêt spectaculaire !...

Pendant ce temps, les courses sur routes ont un succès étonnant, mais qui se traduit ordinairement par plusieurs accidents, souvent mortels.

Alors ?

Alors, il faut utiliser nos autodromes, en créer de nouveaux... Ils peuvent et pourront faire face à toutes les exigences sportives : vitesse pure, route ou piste.

Qu'attend-on pour se décider ?

Que la liste tragique s'allonge ?

Nous sommes vraiment peu pratiques, nous restons toujours les mêmes : des idées, beaucoup ; des réalisations, peu.

Il faudrait ajouter à l'idéalisme français un peu de réalisme anglo-saxon, non pour devenir des « businessmen », mais des réalisateurs.

L'automobile ne peut qu'y gagner.

DES JONCHERETS.
(Cycles et Automobiles industriels.)

Mon petit doigt m'a dit...

... que P.-M. Panther vient de sortir une nouvelle 500, toujours le moteur incliné, les culbuteurs enfermés, mais munie de deux tuyaux d'échappement.

... que, ajouté à Ariel, Blackburne, New Impérial et Mag-Monet-Goyon, ce serait le signe de la suprématie du double tube.

... qu'il se confirmerait ce qui a été dit ici, soit que E. H. P. courra les 24 heures du Mans avec deux voitures de 1.100 cmc., toutes deux munies du nouveau 6 cylindres « Cime », soupapes en chapelle, châssis surbaissé et boîte 4 vitesses.

... que dernièrement circulait dans Paris une 350 Peugeot bloc moteur, cadre berceau mais munie d'un nouveau moulin à culbuteurs et deux sorties d'échappement et qui fut achetée séance tenante pour 4.500 francs.

... que deux agents sympathiques d'une marque en trois lettres qui s'est spécialisée dans les petits cabriolets, monteraient une 1.500 équipée du moteur Cime, 6 cylindres, et qui serait fabriquée en châssis court, 2 places, 125 à l'heure et en châssis long pour conduite intérieure.

... que les huit motos Terrot et le sidecar qui étaient engagés dans Paris-Nice sont venus l'avant-veille du départ, de Dijon à Paris par la route, ce qui prouve que ce sont de pures machines de tourisme.

... que ces mêmes machines sont toutes équipées de pneus ballons et de l'éclairage L. M. C. dynamo et accus.

... que Perrotin a abandonné son métier de voyageur et devient chef du service des courses à la marque de Dijon avec, comme première monte, Rolland, sans oublier Durand, toujours le grand spécialiste de la 250.

... que, sur un espace de 50 mètres, en remontant l'avenue de la Grande-Arnée, on peut noter la progression des cylindrées, d'abord une 250 sport d'une marque bleu-ciel, ensuite une 350 d'une marque noir et or dont c'est la dernière production et, pour finir, la 500 super grand sport d'une marque quelquefois rouge, quelque fois bleu foncé.

... que ces trois machines sont à culbuteurs, tendance générale de la production motocycliste malgré l'offensive de la marque nationale d'outre qu'évraîn dans le domaine de la soupape en chapelle en 350 cmc.

... qu'une maison bien française qui vient de lancer une 500 à culbuteur pour remplacer sa soupape latérale tant de fois victorieuse en tourisme s'engagerait avec deux montés dans le prochain grand prix et que la machine fera 150 à l'heure.

... que la même maison comme pour son excellente fabrication et la grandeur de ses pilotes a exporté l'année dernière plus de 2.000 machines, en Allemagne, en Autriche, en Tchéquo-Slovaquie et aux colonies françaises.

... que, pour les grands prix de cette année, la catégorie 250 verra s'aligner Andreino, qui pilote de Terrot avec sa nouvelle machine, et un pilote de moindre valeur qui vient de recevoir un moteur en provenance directe de la maison J. A. P. et que l'on appréciera la modestie de ce dernier.

... que, dans les annonces de *Moto Revue*, l'on pouvait lire qu'une machine d'occasion était garantie 140 à l'heure, vitesse rarement

effectuée par les pilotes de la maison dans cette cylindrée. ... que, pour se venger de l'entrefilet paru sur lui, le fils du décorateur vient de passer commande d'une Chater-Lea à la maison mère pour que les lecteurs de *Mon petit doigt m'a dit...* lui rendent leur estime.

... que Chater-Lea garantit 128 à l'heure sa 350 arbre à came en tête marchant à l'essence et 142 la même machine avec haut compression et du discol...

... que dans un prochain numéro paraîtrait un essai d'une Gnome et Rhône 500 à culbuteurs.

... qu'à la course de côte du garage de Banville, réunion ultra mondaine, à part le joli succès de Rovin avec son monocar, Richard, sur sa 500 Peugeot, voulut rentrer dans deux spectateurs avec sa machine car ceux-ci lui criaient : « Bravo Gaussoorgues ! »

... que ce dernier, charmant garçon et pilote audacieux viendra égayer de son accent méridional la course de côte d'Argenteuil.

... que le signataire de ces lignes, gardant l'anonymat, tel le triste Oursin, en a été d'un somptueux dîner pour un malheureux petit écho de trois lignes.

... que Boucheron, qui participa la saison dernière à de nombreuses courses sera au départ de toutes les grandes épreuves au guidon de la plus rapide double tuyau 350 qui soit aux mains d'un amateur en France.

... que le même pourrait bien abandonner ses intentions pures, pour passer professionnel, comme le précédent propriétaire de sa nouvelle machine, lassé des mascarades des amateurs, les plus impatients à toucher leurs primes.

... que Robert Sénéchal est le plus extraordinaire vireux qui soit si l'on juge sa montée de Banville, à l'encontre de l'appréciation d'un critique d'aviation qui s'empare de la rubrique automobile dans un journal sportif.

... que quelques possesseurs de 175, 250 et 350 formulent le désir de voir l'autodrome de Monthéry créer quelques courses scratch et handicap à leur intention, comme le fait Brooklands en lieu et place des éternelles compétitions de 500 et 1.000 cmc.

... que le public préférera certainement voir 40 machines de toutes les cylindrées défilier sur l'anneau de ciment que de regarder défilier d'identiques bicylindres de grosse capacité.

... que Lescot au volant d'une 8 cylindres Bugatti à compresseur a effectué quelques tours à plus de 208 à l'heure à Linas.

... que vient de faire son apparition en Angleterre un nouveau moteur d'étude, 2 temps (deux pistons, deux volants extérieurs reliés chacun à la boîte de vitesse par une chaîne, un carburateur, deux lumières d'admission, une lumière d'échappement), qui a donné pour une cylindrée de 436 cmc. à 7.000 tours par minute, 20 CV 5 et 145 à l'heure.

... que bientôt en France sévira la maladie du silence pour motocyclette, mal qui s'étend en Grande-Bretagne.

... que, en plus de son 350 et du 750, le colonel Stewart vient de se monter une

1.000 cmc. pour les épreuves de l'autodrome ; que ce sera naturellement une J. A. P. et un cadre Clément-Gladiator.

... que J.-S. Wright, qui pilota à la victoire maintes fois une grosse Zénith et vint à Arpajon pour les records, passerait à la maison Brough-Supérieur, mais encore pour J. A. P. et viendra à Monthéry.

... que son ancien collègue O.-M. Baldwin sera à Linas avec une Zénith de 996 cmc. pour les épreuves et des tentatives contre l'heure.

... qu'un pilote adroit dont la spécialité est le 350 viendra aussi avec sa nouvelle 1.000 cmc. qui s'avère très rapide.

... que Claude Delage préparerait un « vélomoteur » ou « moto-populaire » à prise directe mais à kick-starter et chaîne-chaîne, moteur à 2 temps qui fera sensation.

... que la même maison monterait des 250 et 350 J. A. P. sur ses cadres de série et qu'il s'encastrent du reste fort bien sans retouches.

... que René Gillet ne demanderait pas mieux que de participer aux grandes épreuves de tourisme, mais qu'il n'y a aucune catégorie sidecars 750 cmc., cependant qu'il y a la catégorie tricars 750 cmc., ce qui est plutôt bizarre.

... que bientôt paraîtrait un nouveau cyclecar à 3 roues, moteur 2 cylindres, 700 cmc., B. C. 2 temps, calés à 180 %, changement de vitesses, soit par friction, soit par boîte, au choix, roues interchangeables, freinage intégral.

... que bientôt également on parlerait d'un nouveau cyclecar (encore ?) d'une cylindrée d'environ 600 cmc., 4 cylindres, 4 temps, roues avant motrices et directrices.

... que le fabricant d'un tan-sad bien connu prépare un nouveau type de siège pour passager, en forme de selle, assise en composition élastique, longs ressorts de suspension.

Encore une conquête féminine

Certaine marque d'automobiles de luxe a créé, pour ses clients éventuels, deux catalogues distincts ; celui de Monsieur et celui de Madame. Le premier traite de l'anatomie de la voiture, le second de son habillement, de son confort, de sa ligne et de son élégance. Puisque, désormais, Madame conduit, elle a le droit de critique ; de là à réer il n'y a qu'un pas et ce pas vient d'être franchi puisque nous avons désormais une nouvelle carrosserie de conception entièrement féminine.

Basée sur des principes nouveaux, d'une simplicité remarquable, cette carrosserie souple et élastique, saura convenir à tous les genres de voitures. Nous donnerons dans un prochain numéro les principales caractéristiques de cette carrosserie.

La coupe Florio

On sait que la coupe Florio se disputera cette année en France sur un circuit breton (Saint-Brieuc, Yffignac, La Croix-Gibat). C'est à l'esprit sportif de Peugeot que nous devons cette épreuve. Peugeot a, en effet, remis en compétition la coupe qu'il avait définitivement gagnée. Le règlement de la coupe Florio ne limite pas les dimensions des voitures. Il est donc probable que de nombreuses marques participeront à cette course. La date fixée est le 17 juillet. Le circuit sans être aussi dur que celui de Sicile, l'est suffisamment pour mettre en valeur ce qu'on pourrait appeler les qualités routières des voitures. Ce ne sera pas sans doute pas la plus rapide qui gagnera mais celle qui tiendra le mieux la route, sera la plus maitable dans les virages, accélérera le mieux et aura les meilleurs freins. Une telle formule est donc fort utile pour le développement de la voiture de tourisme.

Un peu de sport

Quatrième circuit de l'Aisne premier mai

Le quatrième circuit de l'Aisne, se disputera le dimanche 1^{er} mai, sur le circuit habituel. Les règlements sont actuellement à l'U. M. F. et l'A. C. F. pour approbation et paraîtront d'ici quelques jours.

Les classes de véhicules admises sont les suivantes :

Motocyclettes, sidecars, tricycles, voitures de sport et voitures de course, toutes cylindrées.

La course de Côte du Mont-Chaume

Cette intéressante épreuve, organisée par le Motocycle-Club, jeune société spécialiste de la moto et du sidecar, a remporté un beau succès.

Le meilleur temps de la journée a été fait par Jackie, déjà vainqueur à Châteauneuf-de-Contes.

Les fonctions officielles étaient remplies par MM. Pilotta et Boitard. Orengo donnait les départs avec sa compétence et son autorité coutumières.

Le classement

Motos. — 175 cmc. — 1, Giaume (Labor) (record établi).

250 cmc. — 1, Annibal (New-Map) (record); 2, Briard (New-Map); 3, Orensa (New-Map).

350 cmc. — 1, Jackie (F. N.), (record), meilleur temps de la journée; 2, Terzi (F. N.); 3, Annibaa (New-Map); Tago (F. N.); 5, César (New-Map); 6, Jujube (F. N.); 7, Georges (F. N.); 8, Mamy (B. S. A.); 9, José (F. N.); 10, Raybaud (F. N.), (touriste); 11, Graverol (B. S. A.).

500 cmc. — 1, Fon (Kœhler), 2, Nino (Gnome-Rhône) (meilleur temps des touristes); 3, Assam (Triumph, (touriste); 4, Besse (A. B. C.) (touriste); 5, Orensa (Kœhler), Sidecars. — 350 cmc. — Nick (B. S. A.) (record établi).

600 cmc. — 1, Nick (Saroléa), (record), meilleur temps des sidecars; 2, A. Roach (B. S. A.) (touriste); 3, Gattières (B. S. A.) (touriste).

Sorties et vallées

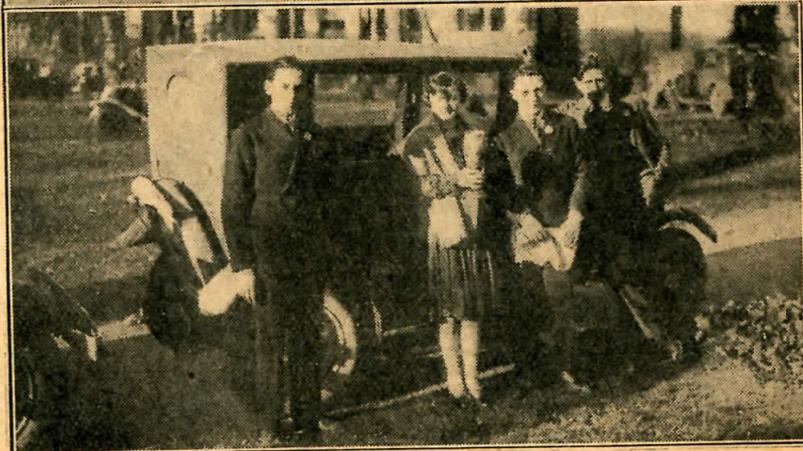
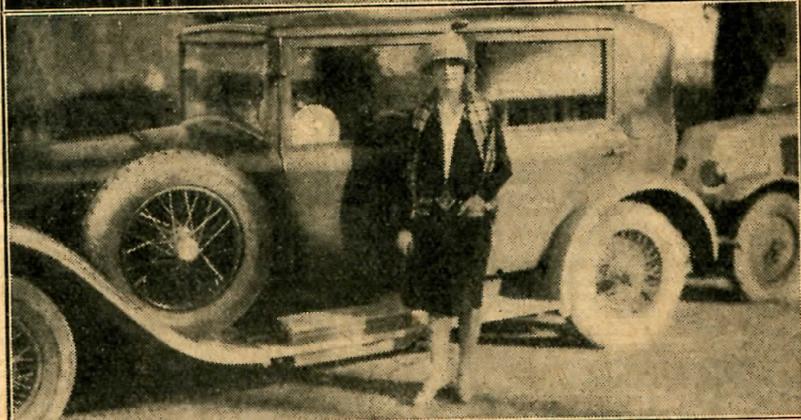
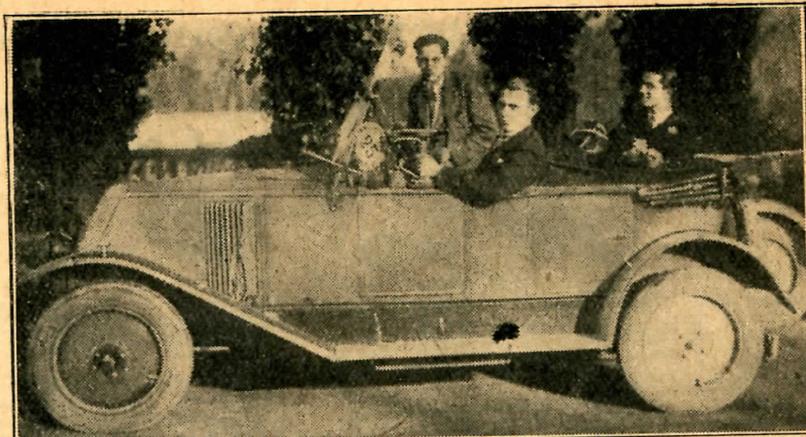
Les sorties et rallies reviennent à la mode et il faut s'en réjouir car ils contribuent puissamment à la diffusion de la motocyclette en démontrant aux masses non encore convaincues, l'agrément, la sécurité et l'économie du tourisme à moto. Après toutes les sorties entreprises par quelques-unes de nos principales marques, après le formidable succès de notre premier rallye, Milland, l'un des doyens de Motosacoche, et agent à Neuilly de cette marque organise à son tour une sortie pour tous les propriétaires de Motosacoche, d'Oréal ou de motos équipées de moteurs Mag. Cette promenade aura lieu le 3 av. sur le parcours Paris-Mantes.

Le Rallye des Etudiants

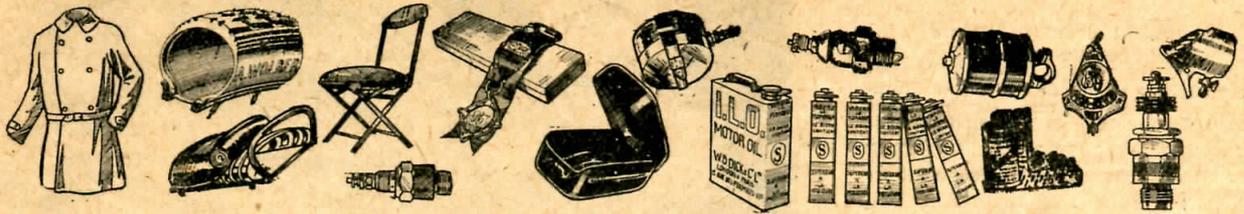
Le Rallye des Etudiants, organisé pour la 2^e fois a remporté un fort beau succès tout à l'honneur de l'*Echo des Sports* et de ses promoteurs : MM. Marcel Teyssière, Henry Dudon, Maurice Henry, Louvat et Pestour qui furent d'excellents commissaires.

Nos photographies représentent les heureux gagnants par rang dans le classement : M. Duplan (Droit), M. Antoine Menier (Droit) Mlle Odette Hénon (Ecole du Louvre) et M. Cibié (Saint-Louis), qui se classèrent sans pénalisation, ainsi que M. Bouillier (Polytechnique).

Un « confortable » déjeuner organisé au Royal-Conti à l'Isle-Adam suivi des discours d'usage en pareil cas, par M. Breyer, directeur de l'*Echo* et son collègue Henry Dudon, suivis de la distribution des forts beaux prix et d'une partie de « dancing » clôtura cette agréable journée que tous unanimement demandèrent à renouveler le plus tôt possible. « Tous les dimanches » ajouta M. Breyer.



De forts beaux prix pour notre rallye-cocarde du 27 Mars



Nous rappelons que seul le *manteau raglan en cuir*, doublé mousse offert par *M. Chaillou*, le spécialiste de cet article, 34, place du Marché-St-Honoré, Paris, sera remis en compétition parmi les concurrents classés de notre rallye du 20 février.

Le *Bow-Spring* ou siège à ressorts offert par *M. Boulay*, 6, rue de Moscou, spécialiste de ce siège perfectionné, sera attribué à l'issue du rallye du 27.

De même, nous avons reçu des Etablissements *Wolber* un bon d'une paire de *jantes indéformables avec leurs enveloppes à tringles et leurs chambres à air*; c'est la jante *Wolber* brevetée *S. G. D. G.* fabriquée par *Rigida*; avec cette jante quoiqu'il arrive, virage, crevasion, etc., l'enveloppe reste en place; la jante *Wolber* brevetée à double gorge obtu-

rale permet l'emploi de tout autre pneumatique à tringles: il est incontestable que cette jante est la jante de l'avenir sur toutes les motos rapides.

La maison *Bérard frères*, 20, rue d'Armenonville, Neuilly, nous a adressé un bon pour un *strop-auto*, siège pliant fort confortable et très stable, qui peut se placer comme siège de secours sur tout véhicule et dans n'importe quelle position. A l'arrêt ce siège confortable peut servir en dehors de la voiture, pour la pêche par exemple.

Hutchinson, la maison du pneu, pour ne pas en perdre l'habitude a offert une superbe *général-breloque* pour montre et poche de gilet.

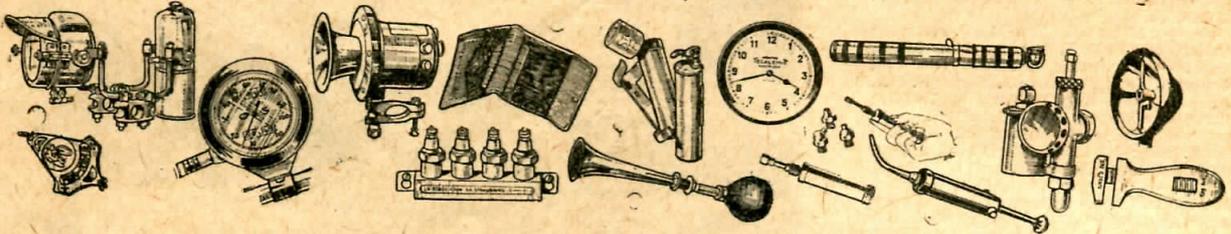
De leur côté les Etablissements *Repuseau* ont adressé une *mascoffe*, bouchon de radia-

teur et des boîtes métalliques pour emmener des chambres à air voiture de rechange sans les abîmer.

La Société des huiles *W-B. Dick et Cie*, de la rue des Fermiers, 12, ont fait un don royal d'une quantité de bidon de 2 litres de la fameuse huile à moteur *Ilo B. B.* qui est tant employée maintenant ainsi que de bidons d'huile *Racing* qui sert en course de vitesse.

La Société de *bougies Nerke*, créatrice de la bougie, nerf du moteur, a fait parvenir un lot de jeux complets de ses fameuses bougies qui viennent de remporter un beau succès à nos Six-Jours d'Hiver.

M. Rustin, la providence des motocyclistes et automobilistes « crevés », nous a prié d'offrir quelques nécessaires « autos » pour que les réparations leur paraissent plus faciles.



Et le beau prix: c'est le groupe-phare *Luxor* n° 4 nickelé offert par *MM. Dupont et Traizel*, les constructeurs de ces magnifiques groupes, 3, rue Tesson, à Paris. Rappelons à ce sujet que les groupes *Luxor* sont actuellement les groupes les moins coûteux et les plus répanus.

Le *compteur O. S.*, moto des ateliers *O. Seignol*, sera attribué à un des meilleurs montants une moto ou un sidecar et qui aura totalisé le meilleur classement dans nos rallies du 20 février et du 27 mars.

La Société des avertisseurs *Klaxon*, 31, rue Daru, la vraie, celle au capital de 2 millions, car il y a des imitateurs, nous a envoyé un bon pour un de ses merveilleux *Klaxons* électriques pour motos le « *Klaxet* » et qui fera le bonheur d'un motocycliste ou d'un cycle-cariste; cet appareil est vendu 156 francs. Les avertisseurs « *Klaxon* » adoptés depuis plus de 15 ans par les automobilistes soucieux de leur sécurité se recommandent chaque fois qu'un avertisseur puissant, robuste et soigné est recherché.

La maison *des bougies Colin*, de Strasbourg,

nous a adressé un support porte-bougie nettoyeur avec ses 4 bougies spéciales *Colin* essayées électriquement sous 20 kilos de pression; la bougie *Colin* est employée toujours avec succès sur les moteurs surcomprimés.

Un de nos abonnés *M. Fièvre Noël* nous a adressé spontanément 6 *portefeuilles cuir* du plus bel effet et sans que nous puissions, à notre tour lui donner une compensation, voilà un beau geste.

La Société des extincteurs *Stop-Fire*, nous a remis un lot important d'*extincteurs bijoux* qui feront bien plaisir et qui seront peut-être fort utiles aux heureux bénéficiaires en leur évitant une catastrophe.

La Société *Cicca* de son côté nous a adressé deux bons pour deux ravissants *cornets*, marque *Cicca* moto ainsi que deux *Cyclones* qui, on se le rappelle, sont des appareils de la grosseur d'une pompe à pneus, mais qui sont chargés d'air sous pression pour gonfler les pneus; à l'heure actuelle tous les coureurs d'épreuves de régularité en sont pourvus.

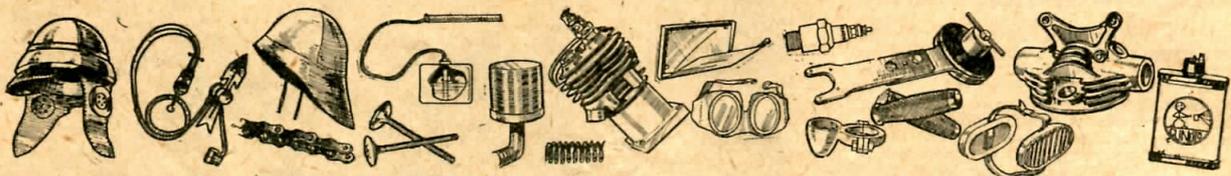
La Société *Técalémil* a offert une ravissante *montre électrique* pour voiture, une nouveauté

des plus intéressantes du dernier Salon. C'est une montre que l'on ne remonte jamais dès qu'elle est fixée sur la planche de bord et reliée par un fil à la batterie. Elle a également offert une série d'équipements de graisseurs *Técalémil* pour motos avec leurs pompes.

Cozette, le spécialiste du carburateur parfaitement étudié offre un carburateur moto; il aura son petit succès sans nul doute car c'est un des carburateurs les plus en vogue actuellement.

La Société des phares *Marchal*, elle aussi, offre un phare moto grand modèle comme ceux qui équipaient les motos *Gnome* et *Rhône* et *Dollar* aux Six Jours d'Hiver et qui remportèrent les meilleures places dans l'étape de nuit grâce à l'éclairage intensif dont ils purent ainsi disposer.

La maison *Roller*, 64, rue de la Folie-Méricourt, qui représente la clef *King Dig* pour la France nous en a envoyé une série de trois n° 1, pour être remises aux meilleurs de notre rallye, c'est la clef la plus universellement connue.



La maison *Prunier*, le Palais des Soldes de l'avenue des Ternes, nous fait connaître qu'elle tient 50 casques protecteurs de coureur à notre disposition pour être remis aux gagnants des rallies; elle ajoute également 100 chapeaux huilés de pêcheurs, pour préserver les motocyclistes qui devront rentrer par la pluie (!) et quelques lunettes.

La maison *Bérard frères*, de Neuilly, donne 1 *Signofill* de voiture, l'appareil signalisateur de direction obligatoire sur les voitures depuis

l'arrêté récent du Préfet de Police et à choisir entre tous, c'est bien le moins onéreux à l'entretien.

M. Roller ajoute un *Télevel Rolfo* qui est une jauge d'essence fort exacte et très pratique: la lecture sur le tablier est aisée.

Técalémil donne encore un filtre à air dont le succès va grandissant et dont l'usage semble se généraliser.

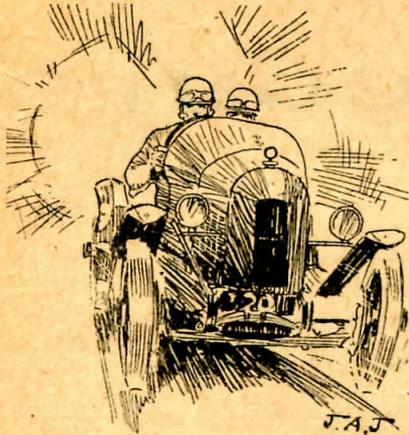
Les *moteurs Duten* nous ont envoyé 12 plaques d'identité dites *Le Goussel*, fort pratiques

du reste et permettant de ne pas égarer le bulletin d'essence que l'on ne retrouve jamais quand on doit passer l'octroi.

La maison de motos *René Gillet* tient encore cette fois — et toujours du reste — à favoriser les possesseurs de motos de leurs marques en accordant 6 prix dans chaque rallye remboursables par des réparations ou accessoires et pièces détachées à prendre à l'usine de Montrouge.

(Suite page 137).

Nos Organisations



Le parcours

Notre deuxième rallye, dit Rallye Cocarde, se disputera dans la matinée du dimanche 27 dans la forêt de Rambouillet. Il aura lieu avec le concours de notre grand confrère *L'Auto*; d'après nos prévisions, il y a de grandes chances pour que ce rallye soit un formidable succès. La formule par elle-même est à la portée de tout le monde et le pilote d'une moto ou d'un véhicule très ancien et d'une marche capricieuse peut se classer premier aussi bien que le possesseur d'un « double échappement » à beaux tubes nickelés.

Ajoutons que notre rallye n'est pas — et ne sera pas — une course de vitesse car des commissaires opéreront entre contrôles et élimineront ceux qui déployeront une ardeur trop vive et manqueront de la prudence avec laquelle nous tenons à ce que se disputent nos rallyes amicaux.

La formule

Partant d'un point de départ commun, Le Perray, le concurrent aura à rechercher, parmi les divers contrôles installés dans la forêt, le contrôle Bleu, puis le contrôle Blanc, puis le contrôle Rouge. S'il commence par le contrôle Rouge, il lui faudra rechercher le Bleu, puis le Blanc, et revenir au Rouge. S'il arrive au Blanc, il lui faudra trouver le contrôle Bleu, puis il reviendra au Blanc et ensuite il lui faudra trouver le Rouge. Ce n'est pas aussi facile que l'on pourrait le croire et nous ne voyons pas non plus quelle entente il pourrait y avoir entre 3 ou 4 concurrents qui perdraient un temps précieux à s'attendre pour se tuyauter, tandis que les plus « chanceux » tomberont sur le contrôle Bleu, puis Blanc, puis Rouge. Le premier qui rapportera la carte qui lui aura été remise au départ avec les trois tampons tricolores sera déclaré vainqueur.

La carte d'état-major avec l'emplacement des contrôles, a paru dans *Motocyclisme-Automobilisme* du 10 mars.

Un classement par groupe

On ne peut décemment faire concourir ensemble, dans ce genre de rallye, les motos et les voitures. C'est pourquoi il y aura plusieurs classements ainsi déterminés :

Groupe 1 : les motos jusqu'à 250 cmc.

Groupe 2 : les motos avec passagers ou passagères en tan-sad.

Groupe 3 : toutes les autres motos au-dessus de 250 cmc.

Groupe 4 : sidecars toutes catégories.

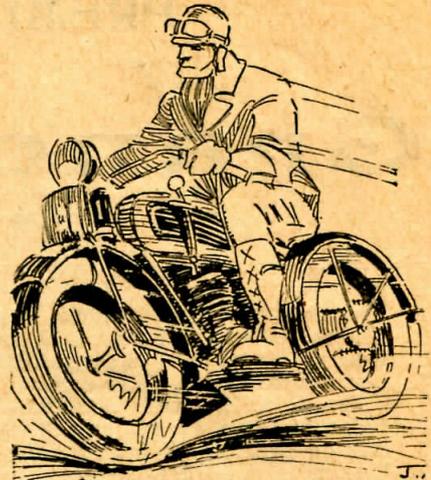
Groupe 5 : tricars, cyclecars et voitures jusqu'à 1.100 cmc.

Groupe 6 : toutes les autres voitures. Par conséquent, les participants de ce II^e Rallye auront tous les mêmes chances d'améliorer leur place dans le classement des divers prix qui comptent avec le classement du 20 février. La place étant comptée

Notre II^e Rallye sera un RALLYE-COCARDE

à la formule très amusante
et auquel pourront participer
avec chances de succès tous
.. nos aimables lecteurs ..

Il y aura de plus beaux prix
et d'une valeur importante



pour le nombre de points correspondants et totalisée avec les autres places obtenues précédemment.

D'autre part, ils pourront ainsi se rapprocher davantage de la tête du classement, par groupe.

Pas de fraude...

Aucune fraude du côté contrôle, car chaque concurrent sera porteur d'une carte individuelle et personnelle, tandis qu'avec des jetons il peut s'en produire.

Et aucune indiscrétion...

Les commissaires eux-mêmes ne pourront par avance connaître les couleurs des contrôles et commettre des indiscrétions car ils ne sauront même pas *eux-mêmes* la couleur du cachet de leur contrôle. Les cachets bleus, blancs, rouges seront sous plus cachetés et tirés au sort par les commissaires. Chacun des commissaires rejoindra le poste qui lui aura été assigné. Ce n'est qu'à l'arrivée des deux premiers participants à chacun des postes de contrôle que les scellés du cachet seront rompus. Par conséquent, pas d'indiscrétion possible jusqu'au moment où le concours sera déjà virtuellement commencé...

Pour augmenter la difficulté

En raison, précisément, de ce tirage au sort des cachets, pour éviter un rallye par trop facile, et aussi pour éviter l'embouteillage inévitable, il sera créé deux ou trois contrôles « pour rire » ; les commissaires de ces postes n'en sauront rien eux non plus, évidemment, et prendront, au même moment que les trois bons contrôles un tampon qui portera « Contrôle O » et ils n'ouvriront leur paquet cacheté et ressemblant aux bons contrôles qu'à l'arrivée des deux premiers participants.

Tant pis pour les participants malchanceux ; ils en seront quittes pour déployer ensuite des ruses d'Indiens pour arriver aux contrôles Bleu, Blanc, Rouge et ramener la cocarde tricolore.

L'arrivée

Le classement se fera par groupes comme indiqué plus haut et par ordre d'arrivées. L'arrivée se fera à l'entrée de Rambouillet, peut-être même en face le château, sur la grande place de l'Hôtel-de-Ville.

Le déjeuner

Notre ami M. Dadon, commissaire central de Rambouillet, ce qui ne l'empêche pas d'être un fanatique de la moto et un sportif accompli, nous a recensé le nombre de couverts et les prix des déjeuners selon les établissements, les prix variant de 10 à 13 francs. Nous ne nous occuperons que de ceux qui désireront s'assurer de leur déjeuner, fort improbable pour ceux qui n'auront pas eu cette sage précaution, surtout si nos partici-

pants sont encore plus nombreux qu'au dernier rallye de Dreux.

Dès maintenant, donc, envoyez-nous votre engagement avec la somme de 6 francs, qui servira à prévoir le déjeuner ; cette somme viendra en déduction (dans ce cas, en vous engageant, ajoutez autant de fois 6 francs que vous désirerez retenir de déjeuners).

Les départs

Par ailleurs, nous avons indiqué que les départs se feront du Perray, quelques kilomètres avant Rambouillet.

Les groupes partiront de 5 en 10 minutes en commençant par le groupe I et à partir de 9 heures. Au départ, un concurrent en retard sur son groupe sera considéré comme parti avec son groupe.

Les disques

Les participants ayant déjà un numéro attribué, voudront bien le faire reproduire sur des disques conformes aux nôtres. Nous pourrions les fournir sur carton, au prix de 1 franc pièce. Nous les demander assez tôt.

De beaux prix

Encore de plus beaux prix que pour notre rallye du 20 février, et ce n'est pas peu dire. Ils dépassent en valeur ce que vous pouvez imaginer.

(Suite de la page 136.)

De leur côté les motos Terrot, de Dijon, offrent quatre belles montres de guidon à remettre aux quatre meilleurs de leurs clients : Terrot toujours attentive pour ceux qui lui font confiance.

Les éditions Victor Attinger ont mis à notre disposition, 100 exemplaires des Pochettes Routières Départementales.

M. Chollet de la Brugie nous renouvelle son geste du 20 février en offrant un nouveau lot important de bougies Sport et Supersport.

La maison Blondel La Rougery nous confirme un don de 10 cartes Campbell qui, en raison de leur lisibilité, sont employées par tous les automobilistes.

La Société des accumulateurs Monoplaque, 77, boulevard Marceau, à Colombes, nous a envoyé un bon pour une batterie d'accumulateurs type Monoplaque 3 AN 1 n° 3.270, qui a été créée pour les motos genre « Indian », batteries généralement employées sur les motos modernes à équipement électrique.

Et sans compter les prix qu'entre temps que nous recevons de généreux donateurs. Voilà de quoi récompenser nos plus attentifs participants à notre rallye du 27.

Hâtez-vous de vous inscrire.

PREMIÈRE LISTE DES PRIX

DOTANT NOTRE

Grand Concours

(voir les renseignements préliminaires à la page XV de ce numéro)

1. Une moto 175 cmc. Griffon , des Etablissements GRIFFON	valeur	4.180 fr.
2. Une moto Tour de France 175 cmc., Rovin , des Etablissements ROVIN	—	3.850 »
3. Une moto type B, 3 vitesses, Ultima , des Etablissements BILLION	—	3.750 »
4. Une Royal-Moto , bloc-moteur, pneus ballons, selle Terry , transmission par chaîne, des Etablissements ROYAL-MOTO	—	3.600 »
5. Une moto touriste, 175 cmc, 2 vitesses, Alcyon , des Etablissements ALCYON	—	3.400 »
6. Bon de crédit de 3.000 francs, des Etablissements René GILLET	—	3.000 »
7. Une moto, modèle universel, 175 cmc., 2 vitesses, Stella , des Etablissements STELLA ..	—	2.550 »
8. Une moto touriste, 175 cmcl, monovitesse, Kervan , des Etablissements KERVAN	—	2,200 »
9. Une moto type A, monovitesse, Moto-Rhonyx , des Etablissements de Constructions Mécaniques du Rhône	—	1.775 »

	Valeur		Valeur
10. Une boîte 3 vitesses Moss , type S M. 3 S., des Ets MUNRO	1.200 fr.	35. Une selle tandem moto, avec garniture cuir, avec poignée, des Ets LEDANOIS	180 »
11. Un paletot cuir acajou, long. 1 ^m 10, doublé agneau, des Ets SAHNA	850 »	36. Une selle tandem moto, avec garniture cuir, avec poignée, des Ets LEDANOIS	180 »
12. Un paletot cuir acajou, long. 1 ^m 10, doublé agneau, des Ets SAHNA	850 »	37. Une selle tandem moto, avec garniture cuir, avec poignée, des Ets LEDANOIS	180 »
13. Un appareil Maglum , L. M. C., type C.R.M., posé, des Ets MAGNETO-LUMIÈRE ...	850 »	38. Une selle Terry moto légère 175 cmc., modèle Baby, siège 29×29, des Ets DELLHEIM ..	175 »
14. Un appareil Maglum , L. M. C., type C.R.M. posé, des Ets MAGNETO-LUMIÈRE ..	850 »	39. Un siège arrière, V et W, N° 9, avec dossier, des Ets VEUILLOTTE et WILLEMMAIN ..	132 »
15. Une boîte Picard , 4 vitesses, des Ets PICARD ..	750 »	40. Un paletot kimono, long. 0 ^m 90, tissu imperméable, vert écossais ou réséda, des Ets SAHNA	125 »
16. Une boîte Picard n° 2, des Ets PICARD ..	600 »	41. Un paletot kimono, long. 0 ^m 90, tissu imperméable, vert écossais ou réséda, des Ets SAHNA	125 »
17. Une boîte Picard n° 1, des Ets PICARD ..	470 »	42. Un paletot kimono, long. 0 ^m 90, tissu imperméable, vert écossais ou réséda, des Ets SAHNA	125 »
18. Une magnéto 2 B 1, Magnéto-France , des Ets MAGNETO-FRANCE	435 »	43. Un paletot kimono, long. 0 ^m 90, tissu imperméable, vert écossais ou réséda, des Ets SAHNA	125 »
19. Une garniture Protex pour voiture, des Ets PROTEX	300 »	44. Un paletot kimono, long. 0 ^m 90, tissu imperméable, vert écossais ou réséda, des Ets SAHNA	125 »
20. Un carburateur Amac , type 15 TT, complet avec manettes et transmission, des Ets MUNRO	290 »	45. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
21. Un carburateur Amac , type 15 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	290 »	46. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
22. Une fourche, nouveau modèle, pour pneus ballons, des Ets MUNRO	290 »	47. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
23. Un carburateur Amac , type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	275 »	48. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
24. Un carburateur Amac , type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	275 »	49. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
25. Un carburateur Amac , type 25 TT, complet avec manettes et transmissions, des Ets MUNRO	275 »	50. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
26. Une selle Terry tandem, avec poignée, siège 33×33, des Ets DELLHEIM	253 »	51. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
27. Une selle Leckie pour sidecar, des Etabliss. MUNRO	250 »	52. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
28. Une selle Terry moto 200 à 500 cmc., siège 33×33, des Ets DELLHEIM	234 »	53. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
29. Un trench coat, tissu imperméable, vert écossais, des Ets SAHNA	225 »	54. Une canadienne, tissu imperméable, doublé drap laine, col fourrure, des Ets SAHNA ..	125 »
30. Un trench coat, tissu imperméable, vert écossais, des Ets SAHNA	225 »	55. Un Autofume (allume-cigares électr.), des Ets POYET et Cie	125 »
31. Un trench coat, tissu imperméable, vert écossais, des Ets SAHNA	225 »	56. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA	120 »
32. Un phare N° B, avec lampes et supports, des Ets R. COLIN	198 »	57. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA	120 »
33. Un phare N° B, avec lampes et supports, des Ets R. COLIN	198 »	58. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA	120 »
34. Une selle tandem moto, avec garniture cuir, avec poignée, des Ets LEDANOIS	180 »		

	Valeur		Valeur
59. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA.....	120 »	109. Une paire gants cuir agneau, avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50 »
60. Une combinaison, tissu imperméable, belle qualité, des Ets SAHNA.....	120 »	110. Un rétroviseur, des Ets PLAZOLLES.....	50 »
61. Un siège type confort, N° 200, des Etabl. MOREAU.....	95 »	111. Une sacoche cuir, des Ets MOREAU.....	48 »
62. Un siège type confort, N° 200, des Etabl. MOREAU.....	95 »	112. Une sacoche cuir, des Ets MOREAU.....	48 »
63. Un siège type confort, N° 200, des Etabl. MOREAU.....	95 »	113. Une paire grips-genoux, des Ets MOREAU.....	40 »
64. Un tan-sad, des Ets PLAZOLLES.....	85 »	114. Une paire grips-genoux, des Ets MOREAU.....	40 »
65. Un frein de direction, des Ets MOREAU.....	75 »	115. Une paire grips-genoux, des Ets MOREAU.....	40 »
66. Un frein de direction, des Ets MOREAU.....	75 »	116. Une paire grips-genoux, des Ets MOREAU.....	40 »
67. Un frein de direction, des Ets MOREAU.....	75 »	117. Un serre-tête cuir agneau, acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40 »
68. Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75 »	118. Un serre-tête cuir agneau, acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40 »
69. Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75 »	119. Un serre-tête cuir agneau, acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40 »
70. Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75 »	120. Un serre-tête cuir agneau, acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40 »
71. Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75 »	121. Un serre-tête cuir agneau, acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40 »
72. Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75 »	122. Un serre-tête cuir agneau, acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40 »
73. Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75 »	123. Un serre-tête cuir agneau, acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40 »
74. Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75 »	124. Un serre-tête cuir agneau, acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40 »
75. Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75 »	125. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40 »
76. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75 »	126. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40 »
77. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75 »	127. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40 »
78. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75 »	128. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40 »
79. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75 »	129. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40 »
79. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75 »	130. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40 »
80. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75 »	131. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40 »
81. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75 »	132. Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40 »
82. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75 »	133. Deux bougies S.C.I., des « BOUGIES NET ».....	38 »
83. Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75 »	134. Deux bougies S.C.I., des « BOUGIES NET ».....	38 »
84. Une paire pare-boue sport, N° 5, des Ets VEUILLOTTE et WILLEMAIN.....	65 »	135. Deux bougies S.C.I., des « BOUGIES NET ».....	38 »
85. Une pompe à huile Romu, des Ets MUNRO.....	60 »	136. Deux bougies S.C.I., des « BOUGIES NET ».....	38 »
86. Une pompe à huile Romu, des Ets MUNRO.....	60 »	137. Deux bougies S.C.I., des « BOUGIES NET ».....	38 »
87. Un graisseur de chaîne, des Ets MOREAU.....	58 »	138. Deux bougies S.C.I., des « BOUGIES NET ».....	38 »
88. Un graisseur de chaîne, des Ets MOREAU.....	58 »	139. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35 »
89. Un graisseur de chaîne, des Ets MOREAU.....	58 »	140. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35 »
90. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets LEDANOIS.....	55 »	141. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35 »
91. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets LEDANOIS.....	55 »	142. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35 »
92. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets LEDANOIS.....	55 »	143. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35 »
93. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets DELANOIS.....	55 »	144. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35 »
94. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets DELANOIS.....	55 »	145. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35 »
95. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets DELANOIS.....	55 »	146. Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35 »
96. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets LEDANOIS.....	55 »	147. Un serre-tête, cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »
97. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets LEDANOIS.....	55 »	148. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »
98. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets LEDANOIS.....	55 »	149. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »
99. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets LEDANOIS.....	55 »	150. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »
100. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets LEDANOIS.....	55 »	151. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »
101. Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés, des Ets LEDANOIS.....	55 »	152. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »
102. Une paire gants cuir agneau, avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50 »	153. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »
103. Une paire gants cuir agneau, avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50 »	154. Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35 »
104. Une paire gants cuir agneau, avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50 »	155. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
105. Une paire gants cuir agneau, avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50 »	156. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
106. Une paire gants cuir agneau, avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50 »	157. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
107. Une paire gants cuir agneau, avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50 »	158. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
108. Une paire gants cuir agneau, avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50 »	159. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
		160. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
		161. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
		162. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
		163. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
		164. Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35 »
		165. Un repose-pieds pliant, N° 202 bis, des Ets MOREAU.....	32 »
		166. Un repose-pieds pliant, N° 202 bis, des Ets MOREAU.....	32 »
		167. Un repose-pieds pliant, N° 202 bis, des Ets MOREAU.....	32 »
		168. Une paire repose-pieds pliants, V et W, N° 51, des Ets VEUILLOTTE et WILLEMAIN.....	32 »
		169. Un repose-pieds pliant, N° 202, des Ets MOREAU.....	28 »
		170. Un repose-pieds pliant, N° 202, des Ets MOREAU.....	28 »

(Voir page XVIII la suite de cette liste).

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 ennemis des chaînes

J'ai acheté, au début de l'année dernière, une motocyclette Monet et Goyon 4 CV 4 temps, qui m'a donné entière satisfaction. J'ai pu faire avec, pendant mes vacances, plusieurs milliers de kilomètres, avec un *bagage* et de nombreux bagages, sans la moindre défaillance du moteur auquel je n'ai, d'ailleurs, jamais eu à toucher.

Le point faible de ma machine se trouve dans les chaînes ; j'ai remarqué que la tension est inégale, aussi bien pour la machine primaire que pour la chaîne secondaire ; en effet, en faisant tourner celles-ci à la main, je constate qu'elles sont trop tendues dans une position et trop lâches dans une autre.

Il en résulte qu'il m'est absolument impossible de leur donner une tension normale car, si je les tends fortement, elles risquent de se rompre ; si je les laisse du jeu, elles risquent de sauter ; c'est ce qui s'est, d'ailleurs, produit à plusieurs reprises avec, chaque fois, un résultat désastreux : chaîne primaire coincée derrière l'embrayage, rupture de la chaîne secondaire en plusieurs endroits, etc... Un de ces jours, je vais avoir une roue entièrement bloquée, si la chaîne ne saute pas, ce qui peut causer un accident très grave.

J'ai recherché la cause de cet état de choses : cela ne provient pas d'une usure anormale des chaînes car j'ai essayé des chaînes neuves, sans aucun résultat ; j'en conclus qu'il peut y avoir un léger défaut de centrage des axes des pignons d'entraînement des chaînes. (Les dents des pignons ne sont pas usées et les axes ne peuvent pas être faussés puisqu'ils sont en acier cimenté).

Un lecteur pourrait-il m'indiquer le moyen de remédier facilement à ce défaut ?

M. MAQUIN,
42, boulevard Pasteur, Paris (15^e)

Constat refusé

En ma qualité d'Abonné-Assuré de *Moto Revue*, je crois intéressant de vous signaler un cas bizarre, tout au moins pour moi, si, toutefois, il n'y a pas de précédent.

Ma petite histoire à trait à un accident arrivé dernièrement dans la commune de Laigneville (Oise). Un attelage (voiture d'un marchand de beurre) est tamponné par une camionnette, dont le conducteur a été aveuglé par les phares d'une limousine.

Comme toujours, ces attelages ont un éclairage plutôt médiocre (falot, quelque fois une bougie).

Bref, l'accident s'est produit, sans gravité, d'ailleurs. L'accidenté discute avec le conducteur, lequel admet son tort. Ils se mettent d'accord pour aller quérir le garde, lequel habite cent mètres plus loin. Voilà où l'histoire se corse.

Le représentant de l'Autorité Publique refuse de sortir de chez lui, sous prétexte qu'il est 6 heures et demi et qu'il doit rester au coin du feu à partir de 6 heures.

Rassemblement, discussions, etc. Finalement on va chercher deux conseillers, lesquels somment le garde de sortir de sa niche... pardon, maison. Il s'est contenté de prendre nom et adresse des personnes intéressées... et voilà.

Le cas peut intéresser quantité de motocyclistes et automobilistes. Que faire lorsqu'un garde se refuse de venir faire le constat ? Est-ce que deux conseillers ont pouvoir pour le remplacer ? Aller déranger Monsieur le Maire ? Pourquoi pas ?

BOLLIGER,
à Laigneville (Oise).

Une anomalie du fisc

Monsieur,

Permettez-moi de vous signaler une nouvelle... bizarrerie du fisc. Le possesseur d'un groupe moteur d'une force de 1 CV monté sur une bicyclette ordinaire, le tout pesant moins de 30 kilos, et faisant moins de 30 km à l'heure, doit prendre chaque année une plaque de « bicyclette à moteur », coût, l'an dernier, 24 francs, cette année, 72 francs (trois fois plus). Pourquoi ? Les contributions en matières de bicyclettes, motos et autos ont été augmentées de 50 % seulement !

Mais, ce qui semble plus incompréhensible encore, c'est que si cet engin de 1 CV était plus lourd et ne comportait pas de pédales (d'après ce qui m'a été répondu aux Contributions directes de Versailles), il ne paierait que 7 fr. 50 par trimestre, soit 30 francs par an.

S'il avait le double de force, 2 CV, et était alors une vraie motocyclette plus confortable et plus rapide, il paierait (même avec des pédales) 30 francs par cheval, soit 60 francs.

Quelle chose anormale : 60 francs pour 2 CV, 72 francs pour 1 CV ! Je ne puis, en ce qui me concerne, que constater cette anomalie en vous priant de bien vouloir la signaler à qui de droit. Veuillez agréer...

M. DUSSOUIL, à Versailles.

Hélas ! il en est ainsi, en France, pour beaucoup de choses administratives, et il semble difficile de le faire comprendre à des fonctionnaires qui vous répondent en appliquant les lois de l'inertie.

N. D. L. R.

Hôtels recommandés

Le printemps n'est pas loin et la saison des grandes randonnées approche.

La saison des coups de fusil approche également.

Moto Revue peut et doit aider ses lecteurs et abonnés et voici comment :

Ouvrir une rubrique spéciale : *Hôtels et auberges recommandés pour leur bonne table et leurs prix modiques*. Prier nos lecteurs de nous signaler ces maisons d'abord dans les environs de Paris, rayon de ... kilomètres. Prévenir que les renseignements fournis ne seront imprimés dans *Moto-Revue* qu'après vérification (ceci pour éviter que des hôteliers ne se fassent de la réclame à bon marché dans vos colonnes ou que des empoisonneurs se qualifient de restaurateurs de 1^{re} classe.

Le motocycliste n'a pas les mêmes moyens de se sustenter que l'homme à l'Hispano. « Il nous faut donc » des prix fixes abordables aux bourses plates. Mettons un *maximum* de 12 francs, vin en sus. En somme, faire en petit ce que Michelin fait en grand pour son Guide. Vous trouverez parmi vos abonnés suffisamment d'hommes de bonne volonté pour fournir des adresses et vérifier les renseignements donnés par les aubergistes et hôteliers.

Tout abonné de la *Moto* pourrait jouir d'une faveur spéciale dans ces établissements (réductions de 10 %, par exemple, sur les prix fixes).

La bonne volonté de vos abonnés vous est acquise ; alors, n'attendez pas, allez de l'avant.

Une remarque pour finir : Vous ne ferez pas double emploi avec le Guide X... : 1^o parce que celui-ci est très cher, trop difficile à trimpler et surtout indique des hôtels pour clients riches, c'est-à-dire les automobilistes ; 2^o si on mange bien dans une auberge à 6 francs par tête, vous ne trouverez pas son adresse dans le Guide X... Alors, voyez *Moto-Revue*.

Je m'inscris en tête de la liste des agents bénévoles pour renseignements.

G. de BERTREN, rue Théophile-Gautier,
Neuilly-sur-Seine.

De l'outillage S. V. P.

Bien que n'étant encore que novice dans l'art de motocyclisme, j'ai remarqué depuis huit mois, date de mon entrée dans le monde pétaradant, bien des choses que je viens vous soumettre.

Je croyais que l'organisation d'épreuves d'endurance et courses devaient consister surtout en améliorations et recherches utiles aux machines engagées. Malheureusement, ce noble but est loin d'être rempli, et j'ai beau regarder les nouvelles super-sport et autres hyper-confort de cette année, je ne vois pas les petits détails, sans doute œuvre du coureur, dont devaient bénéficier les clients, qui attireraient mon attention aux épreuves de l'an dernier.

Ne devrait-on pas livrer à l'heure actuelle une moto autrement que les pattes de la fourche arrière comme ont les vélos depuis cinq ans, et le carburateur avec son filtre ? Croyez-vous qu'une motocyclette de 6.500 francs devrait sortir d'un magasin sans son nécessaire de clefs s'adaptant sur tous ses écrous.

Evidemment, à l'achat, pour un débutant, un joli fanion placé dans la trousse, entre la burette et les démonte-pneus, c'est flatteur ; mais à l'usage, c'est nettement insuffisant.

Je veux bien que pour l'éclairage on laisse le client choisir à sa guise, mais, que diable donnez au moins l'outillage indispensable ! Veuillez recevoir.....

Albert PRETOT, abonné 48.278.

Le déclavetage du volant

Nombreux sont les motocyclistes qui, soit par inattention, soit par négligence qualifiée, ont quelques ennuis avec leur volant extérieur : déclavetage, volage, etc.

Lorsque j'étais encore un motocycliste novice, j'ai éprouvé pareils ennuis.

Ma machine à bloc-moteur possédait un volant extérieur ; l'écrout de blocage desserré avait amené un jeu axial produisant des vibrations et surtout un jeu latéral important ; ces jeux, sans cesse amplifiés par la marche en quatre temps. Le logement de clavette agrandi avait distendu le métal et diminué sa résistance. Le premier ennui m'apparut sous la forme d'un simill-grippage.

En démontant mon moulin, je m'aperçus que la turbine-arrêteur d'huile faisant corps avec la partie intérieure du volant était grippée dans le logement *ad hoc* pratiqué dans le carter en aluminium. Sans en chercher la cause, muni d'un grattoir, je... grattais, et ce, sans la sourire ! Mon moteur remonté, un coup de kick et regrippage.

Du coup irrité, je redémonte mon moteur et je m'aperçois que le logement de clavette s'était complètement ouvert.

À l'achat l'un volant (36 francs), montage, rodage des cônes, blocage à fond du dit écrou et connection en tôle d'acier très résistante d'une « table de mer » à 3 branches avec, au centre, le logement très exact de l'écrou. Cette pièce était équilibrée « au poil » ; elle formait frein d'écrou et était fixée par ses trois extrémités sur le voile du volant par de petits boulons équilibrés eux aussi.

J'ai fait 5.750 km avec cette réparation avant de monter un écrou genre « Kiblock » qui, justifiant sa dénomination, n'a pas lâché.
« Volant souple », (n° 58015).

Conseils aux sides-carists

Ayant l'intention d'adapter sur ma moto 500 cmc un side-car, j'ai tenté de recevoir l'avis de quelques amis, motocyclistes comme moi. Or, il en résulte pour moi le plus grand embarras, car ces avis n'ont rien de particulièrement encourageants : l'un prétend qu'avec le tan-sad, l'on court beaucoup moins dans des dangers qu'avec le side, lequel se retourne, paraît-il, très facilement au moindre coup de frein un peu brusque ; quant aux virages, c'est, prétendent-ils, le plus casse-cou de tous les véhicules, etc., etc...

Je lisais dans un des précédents *Moto Revue* votre article sur ce mode de locomotion, où vous vous étonniez que le side-car ne connaît pas la vogue à laquelle il peut prétendre ; je suis persuadé que beaucoup de gens sont, comme moi, retenus de l'adopter par cette appréhension causée par les avis plus ou moins sensés des conseillers inexpérimentés, je veux le croire.

C'est pourquoi je prends la liberté de venir vous demander de bien vouloir consacrer quelques lignes dans un prochain numéro de *Moto Revue*, afin de donner quelques conseils utiles aux futurs adeptes du side-car.

Naillo, Jules, 38, av. de la Paix, Blanc-Mesnil (S.-et-O.)

Courses d'amateurs

Quand on lit les journaux spéciaux anglais on s'aperçoit que la participation des amateurs aux compétitions sportives est d'une importance considérable.

Pourquoi n'en est-il pas de même en France ? Ne pourrions-nous pas réunir des champs de plusieurs centaines de concurrents ? Pourquoi ne fait-on pas de véritables épreuves sportives où les amateurs auraient tous leurs chances, car l'on ne peut espérer voir de nombreux sportifs s'aligner souvent dans des épreuves fastidieuses de régularité ou dans des courses où, seules, auraient une chance des machines spéciales ? Il faut créer des courses de côtes à flanc de coteaux où il sera matériellement impossible d'atteindre le sommet. Il faut créer des courses de vitesse handicap sur courtes distances et spécialement réservées aux purs amateurs. Pourquoi n'essaierait-on pas une nouvelle formule de handicap que m'a suggéré les courses de chevaux. Au lieu de donner des rendements métriques, pénalisons les concurrents par le poids en faisant porter aux machines des charges de plomb comme on le fait pour les chevaux ?

Ainsi on arrivera à compenser les différences de puissance des moteurs et à faire partir ensemble sur la même ligne avec la même chance théorique un possesseur de A. J. S. et un possesseur de Peugeot. On obtiendra ainsi des lots nombreux qui fourniront une épreuve très spectaculaire et très disputée.

Et surtout des distances courtes, que les amateurs puissent pousser à fond sans crainte pour leurs moteurs (10 à 20 km). Et à quand le « Club des purs amateurs sportifs et désintéressés » ? Que pense *Moto Revue* de ces suggestions, qu'en pensent ses lecteurs, et d'où viendra l'encouragement ?

Jean-Pierre ZAMBAUX, bd Marbeau (16*).

La nouvelle 4 cylindres Cleveland

Je vous suis obligé de la description de la nouvelle 4 cylindres Cleveland, et partage votre avis, que c'est bien une des plus jolies moto jamais produites.

Permettez-moi de rectifier votre opinion au sujet du prix. Arrivant à vendre à la clientèle Française la 4 cylindres Cleveland, au prix de 7.500 fr. le modèle 600 cmc, et 9.900 le modèle 750 cmc., il est évident que je vends ces machines très bon marché et à un prix qui permet à tous de se rendre acquéreurs d'une de ces splendides machines. Il y a pour arriver à cela, tant de la part de l'usine que de la mienne, de gros sacrifices dont la clientèle profite. La Cleveland est donc, non seulement, la machine hors ligne, la machine des connaisseurs, mais encore une machine très bon marché.

L'absence de frein avant signalée, n'est une critique sérieuse qu'en Angleterre où la routine des freins de bicyclette a fait loi, mais pas en France, non plus qu'en Amérique. Une seule chose compte : le freinage avec ses deux freins substantiels et indépendants sur la roue arrière, et sur un tambour spécial, la Cleveland est certes, la machine qui donne le meilleur freinage et dans les meilleures conditions de sécurité. En ceci, comme en tout, l'ingénieur américain ne tient compte que du résultat à obtenir et non des errements du passé.

Cette petite rectification dans votre rubrique « On nous écrit » complètera heureusement votre description.

Avec remerciements, bien amicalement.

Etablissements Valpic.

Sur le moteur d'Ambroso

Messieurs,

En qualité de vieil abonné de *Moto Revue*, je me permets de vous soumettre quelques objections au sujet du curieux moteur d'Ambroso dont la description a paru dans *Moto Revue*, du 15 janvier.

Tout d'abord rien n'est moins sûr au sujet de cette soi-disant invention, puisque un moteur de ce genre a déjà fonctionné, c'est

le moteur Rhône d'aviation construit vers 1912. Ce moteur, un rotatif à 7 cylindres en étoile, possédait, comme le bi-cylindres de M. d'Amfrosio, une soupape d'échappement commandée par un culbuteur et une soupape d'admission automatique placée au centre du piston.

Par contre, je ne pense pas que la soupape d'admission s'échauffe exagérément. Bien qu'elle soit située sur une des parties les plus chaudes du moteur, elle doit être sérieusement refroidie à chaque aspiration par les gaz d'admission, et de plus, elle est comme la face interne du piston, constamment léchée par ces gaz frais.

Avec toutes mes excuses pour vous avoir pris quelques instants, je vous prie d'agréer, etc.

M. A. Fabre, pilote-aviateur, 3° Escadrille, 37° Régiment d'Aviation, à Bou-Denib (Maroc).

A propos de moyennes

Monsieur,

Comme suite à votre article du numéro 210 et à celui du 15 janvier 1927 signé un Suisse : pour confirmer les dires de M. Xavier de Roux, je puis vous faire savoir que j'ai accompli le même trajet dans le même temps, sur une 175 cmc. Peugeot, en avril 1926 et que je n'étais nullement fatigué à l'arrivée. Ce mois-ci, ayant acheté une 350 cmc. même marque le 9, j'ai couvert du 9 au 22 : 1.768 kilomètres (dans ces dates sont compris 3 jours sans sorties et 3 jours de petites randonnées pour roder le moteur). Tous les soirs après des radonnées de 300 kilomètres et plus, je suis allé, non pas danser le Charleston, mais au théâtre. Il est vrai que je n'ai pas revêtu « smoking, pelisse et vernis », mais est-ce le plus difficile de l'affaire ? Si (puisque je suis aussi marseillais que M. Xavier de Roux), le Suisse ne me croit pas, je lui offre pour avril, daté de mon retour du Dahomey, une place sur le tan-sad pour contrôler mes dires.

Recevez, etc.

**Liste des Prix
du Concours de " Moto-Revue " (suite)**

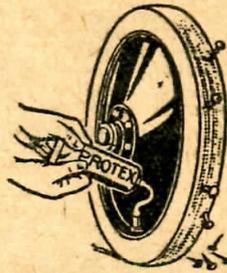
171. Un repose-pieds pliant, N° 202, des Ets MOREAU	28 »
172. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
173. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
174. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
175. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
176. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
177. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
178. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
179. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
180. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
181. Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA....	27 »
182. Un bidon de secours, des Ets PLAZOLLES.	26 »
183. Une pompe pour moto, des Ets PLAZOLLES	22.50
184. Une boîte à chambre à air, des Ets MOREAU.	22 »
185. Une boîte à chambre à air, des Ets MOREAU.	22 »
186. Une boîte à chambre à air, des Ets MOREAU.	22 »
187. Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO	18 »
188. Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO	18 »
189. Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO	18 »
190. Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO	18 »
191. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
192. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
193. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
194. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
195. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
196. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
197. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
198. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
199. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
200. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
201. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
202. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50
203. Un équipement Rustin, grand modèle, des Ets RUSTIN	12.50

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 5 x 7% 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

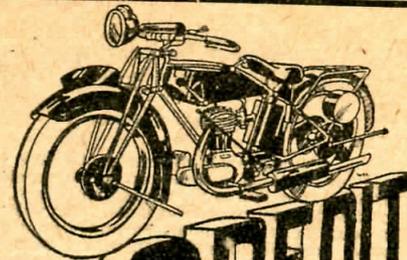
La boîte de 2 tubes, pour Autos et Motos. 30.50
Vélos. 15.25

Agents demandés en France et Étranger

Société PROTEX

28 bis, Rue Guillaume-Tell, PARIS (17°) - Tél. Galvani 98-91

HARLEY DAVIDSON



14 A CREDIT VERSEMENTS

Une Motocyclette de Luxe

avec 13 et 16 MOIS DE CRÉDIT

Directement du vendeur à l'acheteur sans aucun intermédiaire

1er Versement : 10 %

Marcel HENRIET

Constructeur du Sidecar "LE FLOTTEUR"
174, Rue de Vaugirard, PARIS (15°)
Tél : SEGUR 89-32

Agence exclusive pour la Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne des Motocyclettes MONOTUBE et pour la Seine, des Motocyclettes ULTIMA

DOLLAR
RENÉ GILLET
GNOME & RHONE
MONNET & GOYON
PEUGEOT

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

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

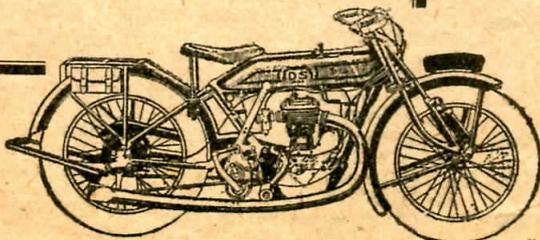
Coupe Challenge du groupe rouge, avec SIMON et BODART, seule équipe au complet sur pompe Gif, dynamo Lumière, bougie Nerka, chaîne Brampton, pneus Hutchinson :: :: huile D. E. B. :: ::

Stock énorme de pièces détachées pour motos HARLEY et INDIAN

Établ^{ts} MALTERRE Frères

(Ing. A. et M.)
13, r. Biscornet, PARIS (11°)
Usines à MONTREUIL-S-BOIS

Catalogue gratuit sur demande



Le Palais des Soldes

41, Avenue des Ternes PARIS
28, Rue des Acacias

MET EN

Réclame



500 Paletots de

500 TRENCH COATS

Cuirs Anglais à

au prix de :

185 fr.

225 fr.

Spécialités de Stocks Anglais et Américains

Bottes américaines 25 et 95 f.
Bottes de cuirs 49 et 69 fr.
Gants de cuirs américains, dep. 18 fr.
Combinaisons 29 fr. - Casques moto 20 fr.

Envoi contre mandat seulement - Prix par quantités

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 vous en rendez pas responsables.

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

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

TARIF

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

MOTOS

A. B. C., sport culb., révisée, état neuf, à enlever bas prix, cause départ régiment ass., impôts payés, 198, rue de Bécon, Courbevoie, gare d'Asnières.

Alcyon, 3 CV, 1925, bon état, 2 vit., phare av., bout., acétyl., selle Terry à vendre, cause mariage, 1.900 fr., vis. t. l. j., avant 8 h. 1/2 et après 18 h. et dim. matin. — Beasse, 5, rue Crussol, Paris (11°).

Alcyon, sport, 4 tps, J. A. P., pn. 700x100, état nf., 4.250. Vis. samedi apr.-midi et dim. mat. — Hôtel, 146, av. d'Argenteuil, à Asnières (Seine).

Alcyon, 3 CV, 4 t., prise directe 1923, état de marche garanti, à enlever 800, cause double emploi. — Fricot, Le Bourgneuf-la-Forêt (Mayenne).

Altyclette, 2 CV, belle ligne, moteur D. K. W., débray., très b. état, caus ach. voit., 1.100 fr. à débattre l'pressé. Vis. t. les j. — R. Jarry, 99, rue de l'Avenir, LES Lilas.

Automoto, 2 CV 1/2, 175 cmc., et neuf, cause voit., 2.000 fr. — Boulanger, 11, boul. République, Melun (Seine-et-Marne).

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

Automoto, 1 CV 1/2, état de neuf, bien équipée, 1.300 fr. — Charles Poignart, 15 bis, rue Faidherbe, Iwuy (Nord).

B. C. R., 500 cc., Jap, chaîne, ch., nombr. acc., conf. 700x100 roulé 200 km., juill. 26, de confiance, tout essai désiré. Prix à débattre. — Rouhaud, 38, avenue Herbillon, St-Mandé (Seine).

Amateur vend Benjamin, 1926, 2 CV, 2 vit., débray., kick., carb. Zenith, état neuf, 1.600. Rudge, 500 cmc., chang. vitesse, débray., pneus 700x80, bon état, 2.000. Visible samedi et dimanche, 4, rue Avenir, Nanterre (Seine).

B. S. A., 5 CV, armée état neuf, phare, guidon sport, etc., 2.000 fr. — Leroux, 52, fg. Montmartre, Paris.

B. S. A., 5 CV, avec side, parf. état, méc., piston Alpax, pneus ent. neufs, 3.200 fr. — Fernand Bodin, maréchal, à Champeaux, par Champdeniers (Deux-Sèvres).

Bianchi, 4 CV, 4 t., cyl. 500 cmc., carb. Amac, bloc-mot., 3 vit., compt. O. S., ecl. Mag, sort. de révision, 2.200 fr. — Othon, 5, rue Roger, Clamart (Seine). Visible le dimanche.

Blauseurette, 2 CV, 2 vit., débray. kick, parfait état, accessoires, vis. t. soirs, 1.650 fr. — Perrier, 18, avenue de la Frillière, Paris.

Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)

Téléphone : Levallois 10-41

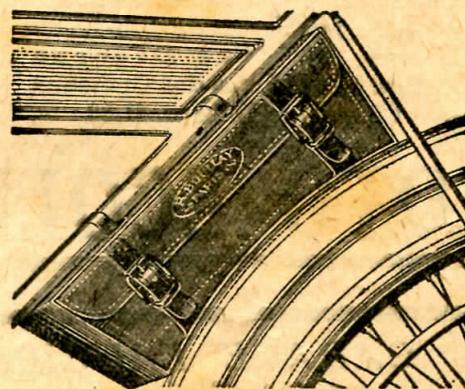
**:: PIECES POUR ::
TRIUMPH. - B. S. A.
DOUGLAS. - P. & M.**

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927
La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

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

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

Cleveland, peu roulé, ph., genr., ch. rech., outill., etc., à enlever, 1.800. — 1, av. Alliance, ch. de Courses, Enghien, Nicolas.

Cleveland, roul. 7.000 km., à vend. 2.000 fr. ou échange, contre moto tr. vite. — Boileau, instituteur, Thieux (Oise).

Cyclette, modèle 25, 2 CV, roulé 500 km., garantie absolument comme neuve, 1.000 fr. — Fosse, 46, rue Sedaine, Paris (11°), le soir après 7 heures, samedi après-midi et dimanche.

La Cyclette, type sport, neuve, n'ayant jamais roulé bas prix jusque 25 % de remise sur prix de vente. Moto Revue, 5, rue St-Augustin. (Central 68-32).

Cyclotraceur, bloc-moteur, 1 CV à vend. ou échange, contre vélo hom. ou dame. — Mering, 59, avenue Gambetta, à Gargan-Livry (Seine-et-Oise). T. P. R.

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

Moto D. F. R., 4 CV, ent. rév., s. Terry, tan-sad, ecl., aff. t. conf., 2.400. G. Pouit, 35, rue Pascal (13°), samedi ap.-midi ou dim.

D. F. R., 4 CV, 2 t., 3 vit., 700x80 Amac, ét. neuf, 3.200. Vis. dim. ou l'apr.-midi, sur rendez-vous. A. Ruben, 1, rue Augereau, Paris (7°).

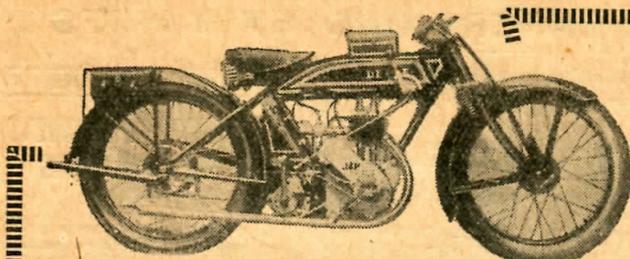
D. F. R., 250 cent. révisée janv. 1927, mag., sel souple « Browni », amort., pneus neufs, par-jamb., cause auto, 2.800. Robert, 177, rue Lafayette, Paris.

Moto D. F. R., puissance 3 CV, graissage sous pression, carburateur Amac, 4 vitess., selle Terry, tan-sad, 2 chambres rechange, courroies, etc., prix intéressant, intermédiaire s'abstenir ou échange, contre quadrilette Peugeot, type 172 contre quadrilette Peugeot, type 172 avec soultre. S'adresser ou écrire M. Cerey, 39, rue de la Jonquière, Paris (17°).

D. F. R., 3 CV, 1926, peu roulé, parf. ét. graissage, s. pression, prix 1.850 fr., de 14 h. à 16 h. Aubry, 55, rue Gambetta, Malakoff (S.).

D. S. Malterre, 5 CV, av. side, comme neuve, dble emploi, pr. 4.800. Sonnier, 102, avenue Victor-Hugo, Choisy-le-Roi (Seine).

D. S. Malterre, neuve, pas roulée, phare Péhu, t.-sad, 4.600 fr. Bureau, 138, rue Croix-Nivert, Paris.



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

Dollar, 175 cmc, 1926, roulé 200 kms, 3.400 fr. Wenher, 14, Bellevue, Sartrouville (S.-et-O.).

Moto Dollar 1926, 3 CV ½, 175 cylindree, soupapes à culbuteurs, 4 temps, ayant roulé 1.000 km., prix 3.000. Valeur 5.000. Ecrire ou voir M. Mattendi, 44, rue de Fontenay, Vincennes (Seine).

Dollar, 2 CV ½, grand sport, absolument neuve d'usine, 3.900, Bullet, 41, rue Roquette. Roq. 41-88.

Dollar, sortie mai 1926, 3 vitesses, 175 cmc, 2 CV, 2.300 fr., B. S. A. chaîne-ch., 5 CV, 2.200 fr. L. Carlin, place d'Armes, Longwy Haut (M.-et-M.).

Dollar, 175 cc., 4 t., tan-sad, compt., éclair., très peu roulé, prix 2.800 fr. P. Claret, 3, allée Sevigné, Clichy-s.-Bois (S.-et-O.).

Dollar, 1926, 2 CV ½, culbuteurs, écl. électr., encore sous garantie, 3.800 fr. Mignotte, 119, route de Flandre, Le Bourget (Seine).

Moto Excelsior anglaise, 2 CV ½, deux temps, deux vitesses, selle Terry, état neuf, prix 2.200 fr. A voir 18, rue de Paris, Joinville-le-Pont (Seine).

Favor, 2 CV, moto, très peu roulé, état neuf, 1.700 fr., écr. pour détails, Cloose, rue Cerisiers, Thorigny-Lagny (S.-et-M.).

F. N. Standard, 1925, M. 60, tan-sad, Brooks, bon état, 5.000 fr. Ecrire Perrotte, 20, rue Censier.

F. N. 4 CV, bleu horizon, 26, grand sport, équipé grand luxe, confort Michelin, avec pare-clois, compt. et montre O. S. 2 phares électriques, 4 sacoches, le tout neuf, pas roulé à vendre au plus offrant, ou échangerai contre voiture sport, s'adresser M. Sorbier, 21, rue Rollin, Paris (5^e).

F. N. 500, 6.800 fr., écrire Hubler, 53, rue de la Saussière, Boulogne-sur-Seine.

F. N. M. 60, confort 350 cmc., août 1926, 2.000 kil., parf. ét., tan-sad, vendue 5.200 fr., cause achat voiture, Plainchamp, 23, rue Perdonnet (10^e). Téléphone : Nord 69-92.

F. N. M. 50, 4 cylindres, éclairage électrique Bosch, amortis-

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

SOUDEURES

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

seurs Hartford, très peu roulé, état parfait de marche, 7.000 fr. Dessort, 35, rue Lafayette, Toulouse (Haute-Garonne).

F. N. type 50, av. ou sans sid., 4.800 cmc., neuve. Boucon, 67, rue Jean-Jacques-Rousseau, Issy-les-Moulineaux (Seine).

F. N. 350 cmc., M. 60, confort, déc. 25, éclair., électr., dyna, accu, phare (veilleur), Dijon, amp., lanternes, klax., compt., rétro-glace, 5.800 fr. Andrieu, 76, rue Saint-Blaise, Paris.

F. N. M. 60, 26 confort, à vendre 6.000 fr., avec accessoire tan-sad, Lesueur, 30, rue Corbeau, Paris (10^e).

F. N. M. 50, 750 cmc., 4 cyl. culb., pneus Conf. 715 x 115, éclair., compt., montre O. S., avec side bi-place L. V., capote, pare-brise, juin 26, ensemble superbe occ., unique et de confiance, cause santé. 10.000 fr. Louis Florin, villa des Roses, rue Faldherbe, Mouvoux (Nord).

Gérald, 2 CV 12, 2 t., piston Alpax, véritable, 2 vit., pneus état de neuf, chambre à air recharge, siège arrière, 2 sacoches. Fromont, 27, rue du Vivier, Aubervilliers (Seine).

Ch. Gérald, 2 CV, parfait état de marche, 1.200 fr. Berthe, 139, rue de Vaugirard, Paris (15^e).

Gillet d'Herstal, 350 cmc., sport, juillet 1926, parfait état, essai à volonté, prix 3.500 fr. M. Albert Mulot, 182, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine.

Gillet d'Herstal, sport très bon état, compt. O. S., tan-sad, écl. Péhu, 2 ch. rech., access. 4.000 fr. Achard, 41, rue de la Recette, Créteil (Seine).

Gillet d'Herstal, sport 350 cmc., état neuf, tan-sad, compt., phare Péhu, Terry, pn. neufs, frein direction, knee-grips, carb. amac., magn. Bosch, cause chang. situation, 4.500 fr. Rémy (André), boulanger, Saint-Dizier (Haute-Marne).

Gnome et Rhône, 500 cmc., grand sport, montre compteur, tan-sad, 5.200 fr. Chamols, 74, av. de la République, Aubervilliers (Seine).

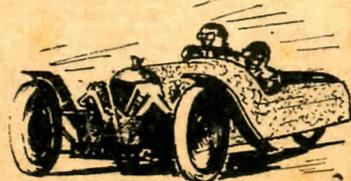


Le GARAGE LAUGIER

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
36, Rue Laugier, PARIS - Tél.: WAGRAM 38-27



Gnome et Rhône, 500 cmc., grand sport, montre compteur, éclairage tan-sad, 5.500 fr.

Dollar 2 CV, culbuteur, bon état, 2.000 fr. Madre, 4 bis, rue des Ecoles, Aubervilliers (Seine).

Gnome et Rhône 500 cmc., mod. 26, type D. grand sport, selle Terry, très peu roulé. Félix Col, à Meys, Rhône.

Gnome et Rhône touriste, avec side de luxe, ensemble ou séparément, parfait état de neuf, acc. par-j., pièces rechange. Joubert, 16, rue Cuvier (5°).

Gnome et Rhône 3 CV 1/2 1925, roulé 3.800 km., graiss. sép., écl. électr., compt. O. S., boîte et ch. de rech., 2.900 fr. Rousseau, av. Madeleine, Gagny. Tél. : Wagr. 12-56.

G. N. Salmson, 6 CV, parfait état, roue de secours, capote, éclair. acétyl. 3.200 fr. Chaliier, 131, avenue de Bry, Le Perreux (Seine). Téléphone : 16.

Gnome et Rhône 500 cmc., tourisme, parfait état, avec sidec. bateau, type grand luxe, neuve, peinture noire, filet or, capitonnée rouge, prix 4.800 fr., visible, 50, avenue de Rueil, à Nanterre, soir 7 heures, essai à volonté.

Gnome et Rhône, 1926, 4 CV, champion 500 cmc., s. phare, bout., état neuf, réduction 35 %, sur catalogue actuel, soit 4.200 fr. Hirsch, 8 bis, rue Laurent-Pichat, Paris (16°).

Gnome et Rhône, type C, 500 cmc., carr., grand sport, comme neuf, phare compt. O. S., tan-sad pneu rech., etc..., nombreux acc., prix 4.900 fr., cause achat voiture. Mallet, 12, passage Pecquai.

Gnome et Rhône 3 CV 1/2, mod. 1926, état neuf, tan-sad, nombr. acc., visible sur rend., v. Arbaumont, 13, rue de Paris, Le Pecq (Seine-et-Oise).

Gnome et Rhône 500 cmc., tr. b. état, pneus neufs, etc... 3.000 fr. Dimanche ou écr. Landart, 21, rue Champs-Philippe, à La Garenne-Colombes.

Griffon 1 CV 1/2, comme neuve, sacoches, outillage, éclairage élect., carte grise, ou échange avec soulte contre moto 250 cmc., Plage, 208 bis, rue Lafayette, Paris (10°).

Griffon 1 CV 1/2, remise à neuf, 1.050 fr. Eherler, 16, rue Rasselins, Paris (le soir).

Griffon, mot. Anzani, 4 t., 500 cmc., mod. 1926, 3 vit., écl. tan-sad, compt. bon état, 4.000 fr. Ligney, 20, rue Anatole-France, Le Bourget (Seine).

Griffon, 350 cmc., 4 CV, abs. neuve, prix intér., s'adresser tous les jours, garage, 1, rue Jacques-Kablé ou M. Ramillon, 11, rue Aubervilliers, le soir, à partir de 8 heures, sortie août 1926.

Griffon, luxe 1927, 4 CV, pneus 27x4, compteur, tan-sad, Magondeau avec phare, outillage, état neuf, cause achat voit. E. Denis, 167, avenue Jean-Jaurès, Paris (19°).

Très belle moto **Griffon**, sport 350 cmc., comme neuve, compt., phares, Magond, phares code route, tan-sad, nombreux acc., essais de 2 heures à 6 heures. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

Griffon sport 1926, 350 cmc., double échapp., ch.-ch., 3 vit., selle Terry, acc. roulée 900 km., état neuf., 4.000 fr., visible t. l. j., 50, rue d'Anjou, Bobigny (Seine).

Grimpeur, 3 CV, mod. 1926, revisée, b. prix, cause maladie. Monnet, 77, rue des Poilus, Antony (Seine).

Grimpeur, affaire intéressante. 3 CV, boîte 3 vit., Staub comme neuve, roulé 800 km., vendu cause maladie 2/3 prix achat soit 2.700 fr. Voir tous les jours, 12, rue de Beaume, Paris (7°).

PROCHAINEMENT VA S'OUVRIER 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 —



Sur votre Machine à
Prise Directe

Montez nos BOITES
à 2 Vitesses

Pour votre MOTO de
Sport et de Tourisme

en solo, duo et side-car
Adoptez notre boîte à 4 VITESSES

Établissements C. PICARD
26, rue Carnot, COURBEVOIE
Demandez la notice M. R. envoyée gratuitement

SPÉCIALISTE DE LA TRIUMPH

MINOT

ex-metteur au point de la Mais. Triumph

Toutes réparations, vente, achat
échanges, motos contre voitures
16, rue Guillaume-Tell, PARIS - Wag. 02-83

Groupe moteur Cyclotta, en
caisse neuf, pour s'adapter à un
cadre vélo et le transformer en
bicyclette à moteur, le groupe
encore dans sa caisse d'origine
750 fr. Moto Revue, 5, rue Saint-
Augustin.

Grimpeur 1926, 250 cmc.,
3 vit., repose-pieds, sport et
wagon, éclair. Luxor, tan-sad, le
tout état de neuf. Fouache, 132,
rue Damrémont, Paris. Le soir
après 6 heures.

Grimpeur 175 cmc., 2 CV,
1926, kick débr., parf. état,
1.800 fr. Ecrire pr rendez-vous :
Lebas, 62, rue Ch.-Fourier, Vitry
(Seine).

Liquidation Harley neuves,
grand luxe, avec éclair. élect.,
dynamo disjoncteur montées avec
sidecar grand sport, garanti 6 mois
bas prix. Moto-Ecole, 3, rue
Dagorno, Paris (12s).

Harley occasion, très bon état,
nombr. access., pn. nfs, prix à
débatre. Heschbourg, 85, boule-
vard Haussmann (8°).

Harley-Davidson course, carb.
Zénith, spécial 145 km., 4.000 fr.,
ouéch. contre cyclecar 3 ou 4 roues
Rouzaire, 67, rue Letort, Paris
(18°) ou Nord 01-46 et 85-85.

Harlette 175 cmc., 3 CV, 3 vit.,
état neuf, à enlever de suite,
équip. compl., bonne occ., 2.000 fr.
S'adresser ou écrire à M. Romon,
3, rue de la Louisiane (18°).

? ? ? ? ?
POURQUOI
? ? ? ? ?

Jean Thomann 2 CV 1/2
175 cmc., 2 vit., parf. état, 2.400 fr.
Samedi et dimanche matin, M. Vi-
lain, 18, impasse St-Amand-Cham-
pigny (Seine).

Koëller-Escoffier 4 CV, sport,
état de neuf, bien équipée, 4.800 fr.
ou échang. contre voit. de 5 à
7 CV. Ecr. Marche, av. des
Marronniers, Ris-Orangis (Seine-
et Oise). Koeller-Escoffier sport,
roulé 3.000 km., bien équipée.

La Française, parf. état, 3 CV,
2 vit., pare-jambes, etc., à vendre
ou échang. contre tri à moteur,
avec boîte de vit. et grande caisse.
Schumacher, 9, rue Carnot, Sur-
resnes (Seine).

La Française-Diamant, 4 CV,
1926, neuve, roulé 500 km., tan-
sad à dossier, 3.200 fr. Magnier,
133, rue de Belleville.

Magnat-Debon 3 CV, 250 cmc.
roulé 1.200 km., état neuf. M. Ca-
pet, 7 bis, rue Montpensier.

Magnat-Debon tour., 250 cmc.
2 t., état, bien équipée, cause
achat moto sport, 2.600 fr. Rama-
get, 9, rue de Sully, Paris.

Magnat-Debon 4 CV, moteur
M. A. G., 350 cmc., parf. état.
Pierre Dethers, St-Germain-lès-
Corbeil (Seine-et-Oise).

Monet-Goyon 2 CV, 2.200 fr.,
peu roulé, nombr. accessoires.
Beaufils, 14, rue du Maine,
Asnières. Matin 9 à 12 heures.

Monet-Goyon 4 CV, gros pn.,
phare mag., compt. O. S., chaînes
de rech., sortie juin 1926, 3.000 km
5.300 fr. Jannopoulos, 6, rue
Ed.-Vaillant, Levallois (Seine).

Monet-Goyon 3 CV 1/2, modèle
1926, roulé 2.000 km., double
échapp., pneus 700 x 80, compt.

MOTO

L'Agence Parisienne du Cyclecar 5 CV Th. Lafitte à 7.500 fr. (succès du Salon 1926), et des motos **Terrot, Peugeot, F. N., Gnome et Rhone, Motobécane, Motoconfort, Monet & Goyon, etc...**, possède en magasin tous les modèles et livre de suite au comptant et à crédit. Ecole gratuite de moto. Grand choix de cyclecars et voitures d'occasion
B. GODARD, 116, Boul. de Grenelle (Séjour 61-76). M^{on} de confiance fondée en 1906

AUTO

Pour tout ce qui est

HARLEY-DAVIDSON
MONET & GOYON

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
:: EXPÉDITIONS ::
:: RÉPARATIONS — ACCESSOIRES ::
Agence Parisienne
Maison Becker, 183, Bd Péreire - PARIS

éclair. électr., 2 chambres de rech., état méc. garanti. Bourri, 329 bis, rue de Nanterre, Colombes (Seine).

Monet-Goyon 2 CV, 2 vit., parf. état de marche, 1.500 fr. Chaîne, 324, rue Lecourbe (15^e).

1 Monet-Goyon, mag., supersport, abs. comme neuve, 5.300 fr. 2 Monet-Goyon, type R. C. 3 dont 1 neuve soldée 3.500 fr., l'autre occ. p. ét. 2.800 fr. 1 Sumbeam, 500 cmc., sup. occ., 3.300 fr. 1 Soyer sport, c. neuve, 4 CV, 2.900 fr. 1 Thomann bloc Ballot, tr. bon état, 2.600 fr. 1 Ultima sport, 2.400 fr. 1 Terrot, 175, 2 échapp., p. état, 2.200 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Monet-Goyon 2 CV, fin 25, pn. nf., selle Terry, tan-sad, 2.200 fr., bonne occ., cause achat cycl. Guette, 9, villa du Centre, Saint-Ouen (Seine).

Monet-Goyon 2 CV, bon état, impôt payé 6 mois, 1.800 fr., réelle occ. Bisson, 32, rue Daubenton (5^e). Samedi après-midi et dimanche.

Monet-Goyon 4 CV, tourisme, mot. Villiers, 350 cmc., chaîne-courroie, écl. électr., 3 vit., tan-sad, compt. O. S., rétro-viseur, pare-jambes, outils, selle Terry, pn. 700 x 80, parf. état, 2.300 fr. Dimanche ou rendez-vous, Masquelin, 55, rue Doudeauville (8^e).

Monet-Goyon tte neuve, 2 CV, confort, pas roulé, 3.200 fr. Ecrire Godard, 6, place Denfert-Rochereau, Paris (14^e).

Monet-Goyon 2 CV, sport, fin 1925, selle Terry, pneus neufs, compt. O. S. Katz, 46, rue des Petites-Ecuries, Paris, 9 à 5 heures

Monet-Goyon 2 temps, 4 CV, état neuf, 3.000 fr. Monet-Goyon 2 temps, 4 CV, bon état, 2.750 fr. Moto 3 CV, tr. bon état, 1.450 fr. Verry, Plechatel (Ille-et-Vilaine).

Monet-Goyon 3 CV, 2 temps, 250 cmc., 3 vit., kick embr., éclair. électr., pneu neufs, 2.500 fr. Douglas 2 3/4, 350 cmc., 2 vit., parf. état, 2.600 fr. Germain, 29, rue des Morillons, Sartrouville (Seine-et-Oise).

Monet-Goyon supersport, 3 CV toute équipée, 2.800 fr. Jolibois, 19, rue François-Miron, Paris.

Monet-Goyon, beau side, genre anglais, 4 CV, R. C. 4, sorti juillet 1926, neuve, 500 km., chaîne-chaîne, freins sur moyeux, éclair. électr., valeur 7.600 fr., prix 4.950 fr., pneus confort. Goussu, T. S. F., 46, rue de Rome, Paris.

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 A 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 TOUS LES JOURS

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

G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian
PARIS (12^e)
— Face métro Nation —

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 pénibles

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)

VÊTEMENTS EN CUIR

Les plus souples. Les meilleurs
Les mieux coupés
Tarif franco

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

Moteurcycle Rosengart, neuf, cause départ, 500 fr. Diffrot, 9, rue Faidherbe, Saint-Mandé (Seine).

Moto 2 CV, 4 temps, 2 vit., état méc. parf., photo, 1.500 fr. Baret, Saint-Blaise, Moyenmoutier (Vosges).

Motobécane, occas. provenant d'échanges, prix 700 fr. parfait état de marche et encore sous garantie. — Motos, 7, rue Jacques-Cœur, Paris.

Moto 4 temps, bloc-moteur, chaîne, 2 vit., débr. kick, gros pneus, tenue de route parfaite, 2 CV 3/4, magnéto Bosch, en parf. état de marche, 2.600 fr. Robert Latreya, à Leugny (Yonne).

2.200 fr., moto 3 CV, sport, tan-sad, 3 vit., mot. D. F. R., essai à vol. G. Raymond, coiffeur, 2, rue Pinel (13^e).

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

Cause double emploi, moto 3 CV, prise directe, 4 tps, repose-pieds, bon état de marche, magn. Bosch, carb. Zenith neuf, 1.150 fr. Bonneton, 62, rue Pelleport (20^e). Voir au garage.

Motobécane août 1926, parf. état, 1.000 km., porte-bag., silencieuse, access., 1.050 fr. Ketterer, 91, rue Cherche-Midi (6^e). Tél. : Pleurus 33-87.

Motobécane, très bon état de marche, pneu, courroie neufs, 1.250 fr. Boulard, 115, route d'Orléans, Grand-Montrouge.

Motobécane, mai 1926, excel. marche, peint à neuf, éclair. acét., porte-bag., 2 gr. sacoch., tromp., outill., repose-pieds, bonne occ., 1.000 fr. Ecrire : Rigaud, 33, bd Murat, Paris, ou tél. : Richel 93-76, heures bureau pour visiter et essai.

Motobécane 1926, c. neuve, roulé 250 km., 1.150 fr. Chris, 143, avenue Emile-Zola, Paris. De 10 h. à 11 h.

Motoconfort 5 CV, état neuf, équipée, phare Luxor, rétroviseur, trompe, 2.900 fr., cause santé. Ecrire : H. de la Chapelle, 16, rue de Chaillot (16^e).

Motosolo 3 CV, 2 vit., compt., phare, access., 1.500 fr. Duboil, 34, rue Montcalm (18^e). 7 h. 1/2 soir.

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.)

Halte-là !!!

AVANT D'ACHETER A.X.A.

venez faire un essai du
NOUVEAU MODELE A S. 3, deux temps, chaîne-chaîne, double freins à tambour
250 cmc., 3 VITESSES, vendu 3.500 francs

Cette machine étant entièrement construite dans nos ateliers, nous pouvons faire bénéficier notre clientèle de ce prix incroyablement bas
MODÈLE SPORT : 350 cmc. - 4 temps, culbuteurs, 3 vitesses, chaîne-chaîne, 95 kil. à l'heure, 2 l. aux 100 kil.
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)

F. S. Mascotte, type spécial • Bol d'Or • excellent état, ayant coûté 5.000 fr de mise au point pour Bol d'Or, bonne vitesse, à enlever bas prix. visible Lacorne, 5, rue Sinat-Augustin. Paris. (Central 03-81).

Motosacoche 250 cmc., moteur Mag., juillet 1926, roulée 2.000 km. état nf, cause départ, 3.700 fr. Chapsal, 1, rue de l'Asile, Asnières (Seine).

Ner-a-car, ét. denf, éclair. élec., pn. ballon à l'arr., 2.650 fr.; Monet-Goyon 2 CV, 1926, éclair. électr., selle Terry, parfait état, 2.450 fr.; Mascotte sport, bon ét., carb. Amac, peinture neuve, 950 fr., ou échangerait ces trois motos contre 1 moto Sunbeam, 491 T.T. longstroke ou A.J.S. à culb., ou P.M., ou Magnat, mot. Balekburne en parfait état. Leclair H., garage, Lannion (Côtes-du-Nord).

New-Hudson, 2 tps, 2 CV ½, tan-sad, repose-pieds wagon. Prix 2.100. Ecrire : Buler, 52, rue Lamarck (18°).

Peugeot 4 CV, tr. bon état. 2.500 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard, de 2 h. à 5 h.

Peugeot 3 CV, 175 cmc., 2 tps, 2 vit., transm., chaîne, débr., pneus 650x65, carte grise, 2.500. L. Charpentier, 82, bd Diderot, Paris (12°).

B. B. Peugeot, 1914, tr. bon ét. Visible tous les jours. Kerfanto, 6, rue Cartier-Bresson, Pantin.

Particulier vend Peugeot 9 CV torpédo 4 pl., état nf, éclair., démar. électr., Baste, 16, rue Faidherbe, Vitry-Port (Seine).

Peugeot 174 cmc., neuve, à vendre 3.475 fr. Ecrire : Jacquot, 96, rue Miromesnil (8°).

Peugeot 9 C.V écl., démar., électr., carross. sport, 4 pl., peu roulé, état abs. neuf, 13.500 fr. Trotard M., à Gasny (Eure).

Plélon et Moore mod. R.A.F., 4 CV, 4 tps, 2 vit., ch.-ch., parf. état, 2.100 fr. Sur rend.-vous : Loize, 7, rue Michelet (6°).

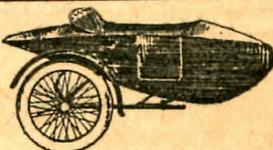
Propulycycle 2 CV, 175 cmc., 4 tps, 2 vit., éclair. AV et AR, amortiss., selle J.M., 2 sacoch. cuir, chamb., pièces rech., très b. état, 1.250 fr. cause Citroën. Planes, 111, rue Marcadet, Paris. feuillet 8. — Moto Revue.

R. C., 3 CV, 2 tps, boîte Picard, carb. Longuemarre, 2 m., 2 échapp., état nf, peu roulé. Visible le soir après 7 h. ou dim. matin, 2.300 fr. Rondiau, 34, rue la Tranquille, Drancy (Seine).

René Gillet 6 CV, juin 1926, état de neuf, pneus 715x11, motos, strap., éclair., 5.800 fr. Bourguenolle, Aubevoye, près Gaillon (Eure).

René Gillet 3 CV ½, 2 cyl., 2 débry., pressé, 1.500 fr. 59, rue Corvisart (13°).

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 VAYSSÉ
 387, Rue de Vaugirard - PARIS (15°) - Téléphone : Ségur 27-78



CARROSSERIE
 Pour SIDECAR
 Bois - Tôle - 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 -



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

se trouvent

97, Boul. Exelmans, PARIS (16°)

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.

Rover 6 CV, parf. état, compl. éclair., compt., etc. Visible de suite. Ecrire ou se présenter pour essai : Bouffetier, 23, rue Sablonville, Neuilly (Seine).

Rudge, 2 vit., moteur Cyclette, état de marche, 750 fr. Bouricault, Lisigny (Vienne).

St-Georges, 2 CV, parf. état, monovit., 950 fr. Roy, 42, rue Als-Lorraine, Choisy (Seine).

Sarolea 500 sup.-sport, équip., course spéciale, Amac., T.T., course Kne grips, g. dance, Hartford, Terry, etc., état méc. parf., garanti, disponible fin avril, 6.000 fr. Eugène Remy fils, La Bresse (Vosges).

Sarolea 500 cmc., culb., parf. état, 120 km., machine pour amateur. Dodard, 21, Grande-Rue Enghien. Samedi après-midi ou écrire pour rend.-vous.

Sic à vendre excel., ét. neuf, demander tous renseignements av. timbre pour rép. R. Camus, 7, av. République, Nanterre (Seine).

Cause départ, Soyer, 250 cmc., 3 CV, peu roulé, tr. bon ét., très pressé. M. Robert, 121 bis, rue Haxo (19°).

A vendre moto Sunbeam, 4 CV, 3 vit., parf. ét., 2.500 fr., ou échang. avec souleite contre moto sidecar 6 CV, 8 CV, état parf. Veluet, Chenerailles (Creuse).

Moto Soyer 3 CV, sortie avril 1926, 1.800 km., Vis. t. les j., à partir 19 h. 15 et samedi ap.-m. Cruchon, 142, rue Courcelles.

Terrot Jap, 350 cmc., culb., selle Terry, frein direction, pneus ballon, équip. complet, neuve, 5.500 fr. Bernard, café Gioux, 10, av. Victoria, Paris (4°).

Terrot Jap b. Burman, tan-s., nomb. acces., roulé 5.000 km., 3.500 fr. O. Prigent, 132, rue Croix-Nivert (15°), ap. 17 heures.

Terrot 4 CV, sport, confort, garant. comme nve, moteur Jap, 700 fr. d'access. Prix 5.500 fr. Ecrire Saby, Maringues (P.-de-D.).

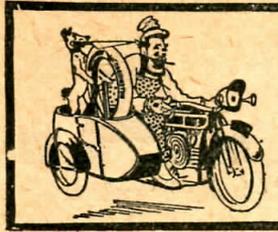
Terrot 3 CV, 2 tps, touriste, selle Terry, pare-j., nombr. acc., état absolu de neuf, sortie usine fin 1926, 3.300 fr. L. Bauce, 95, rue des Trois-Cailloux, Amiens (Somme).

Terrot 3 CV, 2 tps, selle Terry, fourche parallèle, c. neuve, 3.200. Badou, 34, rue Amiral-Mouchez (14°). Autobus AR.

Terrot 3 CV, équip. comp., tan-sad, essai à vol., 2.800 fr. Bonin, 11, passage Montgallet, Paris (12°).

Terrot 3 CV, comme neuve, 2.500 fr. Gaston, 19, rue François-Miron, Paris (4°).

Terrot 250 cmc., tr. b. ét., équipée, visible toute la journée. Boutique, 20, rue Vandrezanne (13°).



PNEU MOTO HUTCHINSON

INQUIÉTEZ-VOUS DE SAVOIR SI
VOUS ÊTES BIEN ASSURÉ
et consultez nos Services : 5, r. St-Augustin



**POUR
B.S.A
TRIUMPH**
DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S' PAUL PARIS

Terrot, 3 CV, 250 cmc., ay. roulé 8.000 km, toute équipée, prix 2.500 fr., ou échange contre F. N. 350 cmc., Terrot, Monet et Goyon, pneus confort ou Morgan, paierais différence. J. Duquesne, 21, rue Pasteur, St-Ouen (Seine).

Terrot, 3 CV, sport, 1926, roulé 1.000 km, état neuf. Castanie, 36, quai de la Loire, Paris (19°).

Terrot JAP, 350 cmc., 100 km. à l'heure, boîte Burman, compt. OS, tan-sad, Magond., 4.000 ou échange contre Morgan bon état. S'adresser Henri Coton, au Terrain d'Aviation, Service Navigation Aérienne, Orly.

Terrot, 3 CV, neuve, roul. 700 km. Joannes Bertrand, 25, rue Bechetoille, Annonay.

Terrot 1920, 4 t., complète, 900 fr. Ferrand, Sennevoy-le-Haut (Yonne).

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

Terrot, 1926, 3 CV, 250 cmc., comme neuve, ent. équipée, sup. occ. Thiry, 5, pass. Delessert (10°).

Terrot, 350 cmc., super-moteur JAP, à culb., poussée vi. 110 km, graiss. suppl., sortie oct. 26. Vendrai aussi tout side sport, ne vendrai que si amateur sérieux se présente. Faudon Charles, Blace (Rhône).

Terrot, 350, superconfort, 1926, Terrot 350, sport 1925, cause achat 500. Girault, pharmacie Saint-Louis, Marseille.

Terrot, 2 CV, c. neuve, 2 vit., tan-sad, 2.200 fr. M. Devieu, 15, rue des Lombards, Paris (4°).

Jean Thomann, 1.700 fr., à vendre ou à échanger contre moto, sur pneus ballon. A. Wartmann, 22, rue du Donjon, Vincennes.

2.800 fr. moto Triumph, 5 CV, sidecar 3 vitesses Kik, échangé, pneus chambre neuf, ou échanger contre voiturette 4 à 6 CV ou side plus fort. Bras, 4, rue de la Gare, Levallois.

Établissements PLAZOLLES

Maison fondée en 1897

16, Rue Crussol (XI^e) Métro : OBERKAMPF

MOTOS TOUTES MARQUES

RENÉ GILLET - TERROT - ALCYON - F.N.

Comptant MONET & GOYON - D.F.R., etc... Crédit

ACCESSOIRES MOTOS ET AUTOS

Cylindrées :

M. L. 26.

175 cmc.

S. 2. E.

175 cmc.

M. M. 2. E.

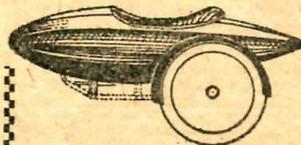
250 cmc.

MOUSSARD-MADOZ

Mécaniciens - Constructeurs

52, Rue St-Germain - NANTERRE

Les spécialistes du moteur
de Motocyclette



LE COUPE-VENT

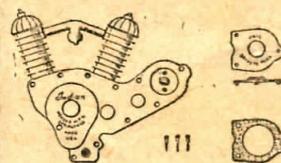
(Forme rationnelle du Cigare)

TOUTS TYPES de SIDE-CARS
Tôle — Bois — Aluminium
Châssis — Capotes — Pare-brise

Carrosserie mono et bi-place
Prix défiant toute concurrence

DENOT 16, Rue de Paris, 16 — IVRY (Seine)
à 150 mètres de la Porte d'Ivry

DEMANDEZ NOTRE TARIF PIÈCES DÉTACHÉES pour MOTOS



INDIAN

NOTICE de nos exclusivités pour
démontage instantané de la magnéto
et du Filtre pour SCHEBLER.

1, Rue Faraday, 1
INDIAMOTO PARIS (17°)

Reste ouvert le Dimanche matin, de 9 à 12 h. — Téléph. : Carnot 50-79

AU GARAGE RENOUIVIER

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 d'ORGAN

Triumph, type P, comme neuve, 5 CV, chaîne-chaîne, 2.000 km, 5.300 fr. Marcel Legardez, 2, rue de Vicq, Onnaing (Nord).

Triumph, 5 CV, 3 vit., compt. amort., tan-sad, frein de direct., chamb. air rech., outill. Sam. après-midi. 3.200 fr. Sert, 9, rue Eugène-Eichemberger, Puteaux.

Triumph, 5 CV, bon état de marche (cause double emploi). Visible tous les jours ou écrire. Prix 2.000. Louis Renon, 19, av. de la Paix, Châtillon (Seine).

Vélo moteur 1 CV, 4 temps, culbuteur, 550 fr. 15 bis, rue des Prairies (20°). Le soir.

Cleveland, 3 CV, parf. état nomb. access., bas prix. Meunier, 21, rue Champ-de-l'Alouette (13°).

Terrot Sport, JAP 350, parf. ét., tan-sad, équipée grand tourisme, prix 4.000. R. Simon, 21, rue Alphonse-Daudet, Paris (14°).

Sarolea, 350 cmc., soupapes latérales, comme neuve, 3.800 fr. Simon, 74, quai Carnot, St-Cloud.

Motobécane, boîte 2 vit., tan- sad, rep-pieds, état neuf. T. I. j. apr. 7 h. d. s. le dim. et sam. apr. midi. Bernot, 24, rue de Plaisance (14°).

Gnome et Rhône, 3 CV 1/2, 250 cmc., c. neuve, tan-sad Magond., phare Kn.grip, sacoch. assur., 3.500 fr. Soret, 11, Fg-St-Honoré, Paris (8°).

A. B. C., 5 CV, compteur, éclairage Otéroche, tan-sad, pneu et ch. rechange, prêt à prendre la route, 2.700 fr. T. les soirs après 6 h. Delhaye, 23, rue de la Clé, Paris (5°).

Cleveland, 270 cmc., 4 CV, 2 vit., débrayage, comme neuve, garantie en parf. état, équipée p. tandem, access., 2.800 fr. Ecrire Julien, 44, rue Olivier-de-Serres, ou téléph. Passy 84-62 ou 73-45, de 11 h. à 12 h. et 17 h. à 18 h.

Motos belges et anglaises toutes marques, prix 75 % meilleurs en qualité et endurance, 40 % bénéfice du change, motos Le Mondial, Chater Lea, Norton, A. J. S., Rudge. Ecrire Vuylsterke, mécanicien spécialiste motos, à Mouscron (Belgique).

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 Voute — PARIS-12^e

VINCENNES-MOTOS

Léon CABET, 43, Av. de Paris - VINCENNES

Agent des Marques : MONET & GOYON - B.S.A. - TERROT
DOLLAR - PEUGEOT - MOTOBÉCANE
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

TESDOU, 63, rue Ducaoué, 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
 Magnétos d'occas. 80 f., neuves 100 f.

Motosacoche, 500 cmc., M. A. G., 2 cyl., état de neuf, compteur O. S., éclair., amortisseur, tan-sad et autres access. Aff. de confiance. Ecrire René Labram, 178, boul. Malesherbes Tél. Galvani 03-54. Prix 5.000 fr.

Monet-Goyon, moto 2 CV, 2 temps, ayant très peu roulé. 2.000 fr. Coindre et Sonnois, 91, rue Cardinet. Wag. 37-48.

Belle moto, 2 CV, tr. bon ét., laisse p. caus. achat voit. à 1.100 fr. à débattre. Vis. t. l. j., Raymond, 99, rue de l'Avenir, Les Lilas (Seine).

SIDECARS

B. S. A., très bien équipé, parf. état de marche, éclairage Magondeaux, 3.800 fr. Fillâtre, 2, impasse Crozatier, Paris (12^e).

B. S. A., side, acc. et outill., ét. neuf, prix intéressant. M. Zouens, 5, rue Théodore-Hamond, Paris (12^e).

5.500, moto side, F. N., 4 cyl., 750 cmc., cardan, état neuf, écl. électr., access. T. P. R. Paul Roux, Andrezieux (Loire).

Sidecar Griffon, 5 CV, très bon ét. mécanique, pneu ballon, éclair. Magondeaux, nombreux acc. Ecr. Lang, 22, rue Pascal, Villemombre (Seine).

Sabot forme canot, côté gauche en contre-plaqué, capote pare-brise, 800 fr., 2 coffres à outils. Ecrire Lang, 22, rue Pascal, Villemombre (Seine).

Harley, side, 9 CV, crème, très bon état, éclairage Mag., miroir rétrov., compteur, chambres et chaînes neuves, access. divers, 4.800 fr. V. le samedi et dimanche. Poinsignon, 11, rue Louis-Maurice, La Varenne (Seine).

Harley-Davidson, sidecar, bon état de marche, prix 3.700 fr. S'adresser Scierie, 9, route de Saint-Leu, à Montagny (Seine-et-Oise), près gare Epinay, Villa Letaneuse.

Harley-Davidson, sidecar bi-place Cél. parfait ét. mécan., éclairage avant et arrière et lanterne de side, compteur, montre, pneus neufs, amortisseurs. S'adresser, 21, rue Louis-Blanc, La Garenne-Colombes (Seine).

Harley, 9 CV, side Garnier, capot. par-br., peint. n., ch. n., compt., 3 ch. à air de rech., freins Kiblok, fourche Cél inc., cadre neuf, assurance 100.000 fr. payée. Ess. à vol., de 13 h. à 14 h. ou dim. matin, 4.500 fr. Buffet, 83 bis, rue de Courcelles, Paris (17^e).

Sidecar Harley, 12 CV, électr., modèle 23, capote, par-br., tr. b. ét., Gnome et Rhône grand-sport, 500 cmc., neuf absolu, prix très intéressant. Becker, 183, bd Péreire, Paris.

Indian, 9 CV, neuve, side bi-pl., roulé 500 km, capote pare-br., compteur, phare code acéto, par j. pneu et ch. rech. Visible, essai samedi après-midi, dimanche matin. Raffiot, 32, rue Casterès, Clichy (Seine).

Indian, side luxe, écl., compt. rech., occ. rare, 3.600. Choulas, 25, avenue Bagatelle, Le Perreux (Seine).

Indian side, 1.200 fr. Terrot, 2 CV, 750 fr., bon état. P. Le-comte, 18, rue Haute, Essey-les-Nancy (Meurthe-et-Moselle).



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
 Moto-cyclettes 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 Ad. Télégr. : Desarello-Paris
 Carnot 53-57 R. C. : Seine 227389

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

Indian, après guerre, side neuf, compt., écl. acétyl., 3.500 fr. Pisseloup, 99, rue Chemin-Vert, Paris.

Indian, occ. à sais., cause dép., side bi-pl., par-br., écl. Mag., révis., pneus et peint. neufs, 3.000 fr. S'adress. Garage Crozatier, 56, rue Crozatier, Paris (12^e).

Indian, 9 CV, bi-pl., état neuf, ent. revis., 2.900 fr. P. essai, s'adr. M. Foulon, 162, avenue Daumesnil Paris.

Janoir, side, 7 CV, 2 cyl., 3 vitesses, Kick-starter, éclair. Mag., le tout en parfait ét. de marche, nom. pièces de rech., carte grise. S'adr. tous les jours à M. Bonnard, 128, rue Mouffertard, Paris (5^e).

Motosacoche, 5 CV, tr. b. ét. mécan., capote, par-br., roue de rech., éclair. Mag., avant-arrière, côté side à vendre, 5.700 fr., ou échange contre Morgan. Just. Luzuy, 15, chemin des Saints, Besançon (Doubs).

Orial, sidecar, 6 CV, mot., Mag., 4 vit., roues interch., écl. Mag., par-br., klaxon, trompe, rétrov., port. bag., tans., pneus, chaînes état neuf, prix intér., Bourgogne, 44, rue Ducaoué, Paris (14^e).

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

Peugeot side, 5 CV, 2 cyl., 2 vit., Mag., carb. Claudel, phare, divers acc., 1.200 fr., échangerais contre cyclecar, voiturette. Peuchey, 15, villa du Progrès, route d'Aubervilliers, Saint-Denis (Seine).

Peugeot, 6 CV, 2 cyl., entier. revis., avec side-car, tr. bon ét., éclairage, acc., prix : 4.000 fr. Visible du lundi au samedi midi. E. Cartier, 37, rue Galande, Paris (5^e).

Plusieurs châssis en caisse, bon état, b. prix. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

René Gillet, sidecar L. V., pn. 700 x 100, comp. O. S., écl., Péhu, selle Terry, parf. ét., 5.800 fr., pressé; 1 paire pare-boue W., 40 fr. Cognet, 25, rue Michelet, Saint-Etienne (Loire).

René Gillet 1925, com. neuve, side, bipl. L. V., a fait 3.800 km., par-br., compt. O. S., roue de secours, écl. Péhu, cache-soup., ch. rech., affaire sérieuse. Théo, 9, rue Jean-Daudin, Paris (15^e).

René Gillet side monopl. L. V., écl. Mag., compt. O. S., excell. ét., outill., 5.000 fr. Ecrire ou se présenter matinée pour rendez-vous. E. Wetley, 2, rue Nicolas-Roret (13^e).

René Gillet, 24 sid. L. V., Magondeau, 5.300 fr. Tyssandier, rue Ct-Baroche, Le Bourget (Seine)

René Gillet, solo, parf. ét., éclair. Mag., repose-pieds, tan-sad, selle Terry, 4.800 fr. Debeurre, 55, av. Bugeaud, Paris (16^e).

LORRIOT & Cie

FOURNISSENT AUX
 Constructeurs, Commissionnaires, Agents

DES CARCASSES ET CADRES
 pour Cycles et Motos

des **CYCLES et MOTOS** complets
 A LEUR MARQUE
 EN QUALITÉ IRRÉPROCHABLE

LORRIOT & Cie
 57, Avenue Marceau, 57 - COURBEVOIE
 Téléphone : 953

MOTO ULTIMA LYON FABRICATION FRANÇAISE
MAISON CRÉÉE EN 1908

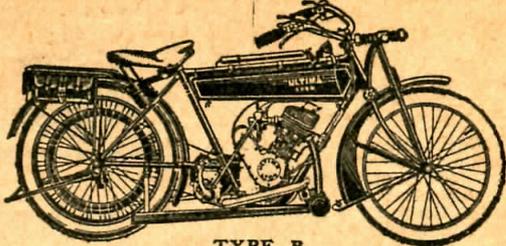
3 MODÈLES A.B.C. Side-Car ULTIMA

E. BILLION, Constructeur

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

Téléphone : VAUDREY 2-04 Chèque postal N° 154-61 Lyon

MOTEURS
4 temps
3 & 4 CV
2 Cylindres en V
500 cmc.



TYPE B

CHARTIER, 8, rue Tarbé
PARIS (XVII^e)

Vend et Répare **Toutes** Motos et Voiturettes
aux meilleurs Prix et Conditions
GARAGE MOTOS

Terrot, 350, sport, J. A. P., avec side aluminium, entier, équipé, modèle 1926, parf. ét., cause double emploi. Minne, 4, rue Manganot ou 6, rue de la République, Saint-Mandé (Seine).

Terrot Peuple, 3 CV, 2 t., 1925, tr. b. ét., 3.500 fr. Broute, rue de Chollet, Evrecquemont (Seine-et-Oise).

Indian, side forme bateau, bon ét. marche, 2.250 fr.; Alcyonnette, 2 CV, comme neuve, 950 fr., tous les soirs et le dimanche matin. Emile, 24, avenue du Pont-de-Flandre, Paris.

B. S. A., entièrement revisée, carb. neuf., gar. tr. bon ét., le side avec amort., ch. à air de rech., 2 pneus neufs, cour. de rech., vendu à cause de maladie, 2.700 fr. Voir après 6 heures ou le samedi après midi. M. Galtier, 100, rue de Charonne, Paris (11^e).

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

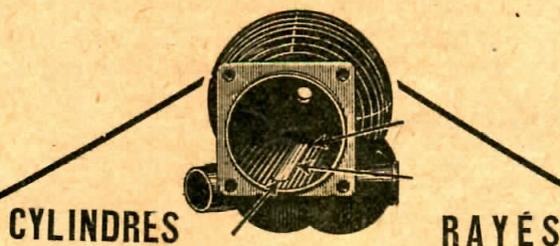
Particulier, cause double emp. vend sidecar Oriol, 6 CV, mot. Mag. 750, carb. Amac, roue de rech., porte-bag., coffre outils, prête à prendre route, prix à débatt., 4.500 fr. Ecrire à S... 02, rue Saint-Antoine, Paris.

Peuple touriste, pour Terrot, 3 CV, ou moto 600 x 65, parf. état, prix : 800 fr. Ecrire Bonnet, 26, rue Cambronne, Paris (15^e).

Gnome et Rhône, 500 cmc, avec side, carr., très bon état, bout. acétyl., phare Louxor, pneus neufs, essais à vol. Marcel, 54, boul. Rouget-de-l'Isle, Montreuil (Seine).

CYCLECARS

Bignan, 7 CV, moteur Salmson A. L., parf. état, prix : 5.500 fr. R. Grand, 156, Grande-Rue, Ullins (Rhône).



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.

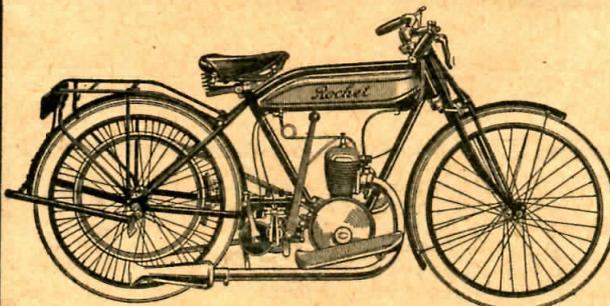
Téléphone : LEVALLOIS 14-62 **BARIMAR** Télégrammes : BARIMAR - CLICHY

48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ. Schneider, Asnières

Une nouvelle venue LA ROCHET

175 cmc. Volant magnétique. 3 vitesses
PERFECTION MÉCANIQUE



S'adresser pour Agence, Catalogue, Conditions :
11, Boulevard Péreire - PARIS

MAGASIN MOTOS, beau local, quartier Ternes, à céder. Pour tous renseignements, s'adresser Pub. Sweerts, 36 ter, rue la Tour-d'Auvergne, Paris. Tél. : Trudaine 78-82.

Petit cyclecar, 6 CV, 4 roues, mot. à eau arrière, formant grand coffre, pour personne ou marchandises, et mécan. parf., 3.250 fr., facilités. Chris, 143, av. Emile-Zola, Paris. Tél. : Ségur 47-48.

Cyclecar, 5 CV, mot. Ruby, carross. bateau, 2 pl., décal., parbr., capote, 5 roues, prix : 3.600 fr. Jean, 27, rue Godillot, Saint-Ouen (Seine).

A vendre de suite, occasion cyclecar Eclair, Senechal, exc. état, 4.000 fr. A Marel, professeur, route de Condé, Crezancy (Aisne). Cyclecar G. N., parf. ét., 5 roues, 10 pn., écl. Magond., técal., 3.300 fr. ou éch. moto 4 t., m. valeur. Ecrire : Costilevsky, 119, rue de Meaux, Paris.

Cyclecar Monet 1926, 2 pl., exc. ét., 4.500 fr. ou éch. avec Indian ou Harley side, préf. bip. ou cycl. G. N. Barrès, impasse Pré-Caudry, Lyon (Rhône).

Monet-Goyon, 4 CV, modèle 1926, roulé 7 mois, 3.500 km., 4.500 fr. ou à éch. contre moto de 4 à 5 CV. Vénus, 40, rue Geiler, Strasbourg (Bas-Rhin).

Morgan, luxe, état neuf, roulé 5.000 km., type sport à eau, pn. neufs 710 x 90, tous essais, nomb. acc., 6.200 fr. Imberdis, à Paradis-Izieux (Loire).

Morgan à air 1925, bon état, Mag., 4.150 fr. Fayette, 7, rue du Collège, Péronne (Somme).

Morgan sport, eau, n° 41.008, compt. O. S. Boyce, am. Hartford, técal., roue AR, broche, phare, etc. parf. état, 4.600 fr. Souillard photog., Péronne.

Morgan mot. Mag., à eau, roue AR, à broches, chaînes Coventry, en état de marche. Kayler, 124, rue des Champaroux, Colombes (Seine).

Morgan, chemisé 6 CV, équip., 7.500 fr. 56, rue Stephenson, Paris (18^e).

Morgan supersport à eau, aluminium, mod. 1924, direct., démultipliée, roue AR, démont., amortis., carb. Zénith, técal., Magondeaux, pneus 710 x 90, capote amov., mach., rapide, peu

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'A NOS ABONNÉS ET LECTEURS

Demander tous renseignements à "MOTO REVUE", 5, Rue Saint-Augustin, 5 — PARIS (2^e)

SCHEBLER

Le Meilleur au Monde CARBURATEUR

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

CACHEMAILLE - RUE GUERSANT PARIS 7

roulé, 5.000 fr. Vincent, intendant milit., caserne Saint-Denis, matin avant-midi.

Morgan, à eau, état neuf, et garanti, vendu de confiance par particulier, visible tous les jours, tous essais, prix à débattre. Ecrire : Ruotte, Butte-de-la-Poste, Jouy-en-Josas (S.-et-O.).

Morgan grand sport dir. ou eau, moteur Jap., carrosserie Sandford, aluminium, roue rechange, pneus neufs, phare, lant. acét., pompe, outill., parf. état, cause maladie, 5.200 fr. Vandebosch, 5 bis, place Voltaire, prendre rendez-vous. Tél. : Roq. 32-70.

Noël sport, mot. Ruby, 1.100 cmc., sp., culb., montre, compt., capote, amort., réelle occ., 6.000 francs. Abry, 16, av. Richerand, Paris (10^e). Tél. : Nord 66-37.

Quadrillette Peugeot, type 172, 6.800 fr. Aubery, notaire à Montaigne (Allier).

E. H. P. tordédo 2 pl., partie mécanique révisée entièrement, garantie de marche excellente, en confiance. Moto-Revue, 5, rue St-Augustin, Paris.

Quadrillette Peugeot, type 172, ét. de nf, montre, compt., R. Bosq, 5, rue de la Montagne-Ste-Geneviève, Paris (5^e).

Salmson sport, luxe, avec garantie c. neuf susp. spéc., tous access., 5 pn., 8.000 fr. 28, rue du Châlet, Asnières (Seine).

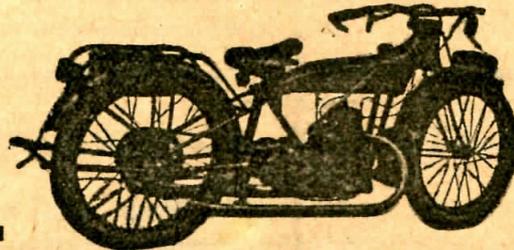
Salmson G.N. rouge, comme neuf, éclair. Técalac., 3.700 fr. Sam. et dim. matin. Guiomard, 11, rue d'Alembert, Asnières.

Salmson sport, 1925, ressorts entiers, L. Hartford, éclair. élec., état neuf garanti, 8.500 fr. Ecrire David, 15, rue Molitor, Paris (16^e).

Sicam 5 CV, 2 pl., parf. état mécan., très bons pneus, cap., pare-br., éclair. Mag., 2.200 fr.; photo, vélo à moteur auxil., Sicam 1 1/2 état neuf, fourche et selle élast., 550 fr. (photo), prends en compte vélo dame. Berthet, à Treilles, par Gondreville (Loiret).

Sima-Violet, sport très vite, moteur spécial, 2 carburat., équip. électr., compl., volant souple, etc., 5 roues sur ballons à tringles, état neuf, tous essais, cause dép., 7.500 fr. Jean Gaiot, 320, avenue de Laon, Reims.

Sima-Violet 5 CV, 1926, mod. sport, entier. équipé pour grand tourisme. état de neuf, à fait 5.500 km., 5.800 fr. Simonis, 3, rue des Poitevins (6^e).



Motocyclettes LÉON ROUX

14, Chemin des Cailloux - LYON (Point du Jour)
Ateliers de construction à St-BEAUZIRE (P.-de-D.)

La Machine de GRAND TOURISME

Moteur à 2 temps TRAIN — Boîte 4 vitesses Picard

PRIX { 250 cmc., Selle HG, Pneus 700x80. 4.880 fr.
 { 350 cmc., Selle HG, Pneus 700x80 4.680 fr.

Suppléments pour confort 700x100. 300 fr.
— pour selle Terry..... 60 fr.

Agents pour régions disponibles sont demandés

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

5.000 f., voiturette 6 CV, bon ét., 5 roues, gar. bons pn., éclair., élec., pare-br., cap., 2 pl. 1/2, 90, rue de Charonne, Paris.

Cyclecar Kevah, carr. sport, 3 vit. et AR, cardan, pont à diff. voie 1-10, embr., compt., access., pn. 700x80, bon état, sans moteur, 3.000 fr. At. 19, r. Ed.-Darbois, Gennevilliers.

VOITURES

Amilcar 6 CV, sport, 2 pl. 1/2, état mécan. parf., très vite, peint. neuve, 6 roues, à vendre ou échange contre Amilcar sous press., 3 pl. bod. Moreau, 55, rue Jullie (14^e).

Amilcar 6 CV, torpédo tourist. très vite, éclair. électr., état neuf, 9.600 fr. Codreaun, rue St-Honoré, 105. Tél. : Central 48-25. Métro : Louvre.

Amilcar 7 CV, grand sport, bordino, C.G.S., parfait état, éclair., démarr. électr., 120 à l'h., bon prix. A Penuisique, rue de Périgueux, Soyaux (Charente).

Amilcar sous pression, grand sport, dernier mod., tout équip. Trenque, 26, rue Florian (20^e).

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

Amilcar 6 CV, cond. intér., 2-3 pl., parf. état, repr. en compt. moto réc. 3 à 5 CV. Ecrire : Darnault, 24, rue Sablonville, Neuilly-sur-Seine.

Bignan-Salmson 7 CV, mont., compt., amort., éclair. électr., parf. état, 8.000 fr. Monville, sous-préfet., Aubusson (Creuse).

Buhot 6 CV, bloc-mot., 4 cyl., 4 tps, torp. 2 pl., 5 roues, bonne occ., 4.300 fr. Desmono, 13, av. du Succès, La Varenne-St-Hilaire (Seine).

Voiturette Butterfly, 2 pl., abs. neuve, roulée 200 km., mot. Train, ref. à eau, boîte 3 vit. et marche AR, cardan pont AR, frein AV et AR, roue rech., garn. 5 pn. Michelin, 2 ph. Magond., lanterne AR, pare-br., capote, rétroviseur, outill., échangeerais contre Gnome et Rhône gd sport, nve, bien équip., écrire : Angers, 1, av. Laumière, Paris (19^e).

FOURCHES :: CYLINDRES :: FREIN KIBLOK :: GUIDONS

SELLE MESSINGER

TOUT POUR HARLEY

EXPÉDITION PROVINCE et TOUS PAYS

CARB. SCHEBLER

CACHEMAILLE - BAISSE 10 % - 13, Rue Guersant (17^e) - Téléphone : Wagram 36-36

TOUS TRAVAUX :: REVISION TOTALE ET PARTIELLE

SANS FRAIS

nous faisons vendre rapidement
et au maximum tous cyclecars
ou voitures d'occasion.
Les présenter au Hill de la Voiturette
99, Avenue d'Orléans Paris. Tél. Gob. 50-41

Citroën 10 CV, torp. 2 pl.,
juillet 25, peu roulé. Boulenger,
4, rue Vert-Bois, Paris. Arch.
30-77.

Citroën 5 CV, torp. 2 pl.,
compt., mont. Téalém., marche
parf., 7.000 fr. Sellier, 102, rue du
Palais, Melun (Seine-et-Marne).

Vend cabriolet 5 CV, Citroën,
parf. ét., de conf., reprend en
compte motos, sidecar 4 à 5 CV.
Ecrire : M. Mary, 11, rue Fontaine,
Paris.

Citroën 5 CV, 3 pl., trèfle, peu
roulé, comme nve, 12.000 fr.
Vaucherot, 111, bd Voltaire, Paris.

Citroën 5 CV, torpédo 2 pl.,
peu roulé, parf. ét. général, 5 b.
pneus, magn., suspens. Lemoine à
l'arr., gaines cuir aux 4 ress.,
Téalém., compt., rétrov., prix
à débattre. E. Follain, 10, rue de
Paris, Chevreuse (Seine-et-Oise).

Cabriolet Citroën 5 CV, dern.
mod., état neuf, 15.000 fr. 167,
rue de Flandre, Le Bourget
(Seine).

Fiat type M2, 16 CV, 1922,
torp. 6 pl., strap. face route,
transform. en camionnette, parf.
ét. de marche, 5 000 fr. S'adr. :
M. Grimaud, 5, rue St-Augustin,
Paris (2°). (Près la Bourse).

Chenard-Walcker, 9 CV, 1924,
torpédo 4 pl., série parfait état.
tous acces., écl. et dém. électr.,
excellente affaire à enlever d. s.
Ecrire Josse à Moto-Revue.

Conduite intér. Francon 6 CV,
éclairage électr., 5 roues, tr. bon
état. Chamois, 74, av. de la
République, Aubervilliers (Seine).

Jolies Mathis 6 CV, carross.
très sport, 2 pl., décalées, 3° dans
le grand coffre, 4 amortiss., 6 r.,
klaxon et éclair. électr., le tout
en parf. état. Charlot, 28, rue
Etienne-Dolet, Alfortville (Seine).

Quadrilette type 172, écl.
électr., gaines, amort., bon état.
M. Martinet, 7, rue Jules-Vallés,
St-Ouen (Seine). Tél. : Marcadet
34-80.

Renault 6 CV, 1924, torp. luxe,
2 pl. et spid., tr. bon ét., 11 000 fr.
Dubois, 13, rue Antoine-Chantin,
Paris. Tél. : Vaug. 15-66.

Renault 6 CV, 1925, torp. 4 pl.,
freins AV, état méc. parf., 12.500.
S'adr. : 29, rue de Paris, à Sannois
(Seine-et-Oise).

Sénéchal supersport 1926, sp.,
carross. torpille impeccable, à volant.
2 ou 3 p., conduite à droite, freins
sur 4 roues, démar. et éclair.,
accus 12 volts, état mécan. parf.,
peu roulé, essai sur ttes distances
à plus de 100 en palier ou chrono-
mètre. Ecrire : R. Cauvy, 7 bis,
rue du Loing, Paris. Tél. : Gob.
67-37.

Voiturette Sigma 2-3 pl., 6 CV,
écl. électr., mot. entier. révisé,
7 pneus, 8 ch., phar.; cap., pare-
br., nomb. acces., 6.000 fr.
Potelet André, 11, rue d'Alembert,
Issy-les-Moulineaux (Seine).

Torpédo 10 CV, 4 pl., impôt
8 CV, vendu par partic., peu

PIÈCES DÉTACHÉES

pour MOTOS

INDIAN & HARLEY

Pneumatiques 28 x 3 - 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

N'ATTENDEZ PAS LES BEAUX JOURSpour faire REVISION de votre
effectuer la voiturette**DALEM & GRANDCHAMP**o t 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)

LARGEOT-BARRÉ4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE - Tél. 59
Tramw. 81 Bastille (descendre Pont-Charenton)**AGENCE DIRECTE DES MOTOS**

TERROT - DOLLAR - ALCYON - THOMANN, ETC...

TOUTES VOITURETTES, CYCLECARS ET MOTOS

d'occasion avec 6 et 12 mois de crédit

MOTOCYCLISTES !!

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

adresses-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - Tél. : NORD 81-07

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE,
TERROT, PEUGEOT, MONET et COYON, SOYER F.N.,
RENÉ GILLET, GNOME et RHONE

VENTE & ÉCHANGE

Pièces détachées toutes motos
Stock A. B. C

COMPTANT & CRÉDIT

-:- RÉPARATIONS

roulé, état méc. parf., 3.500 fr
Vis. dim. ou rend.-vous, 5, rue
Félix-Pécaut, Fontenay-aux-Roses
(Seine).

Voiture 2 pl., mot. Ballot,
6 CV, magn. Bosch, excel. état,
nomb. acces., amort. Téal.,
cyl. secours, pneu et chamb.
rech., assurance, déf. auto août 27
Ecrire p. rend.-vs : M. Petit, 38,
rue du Rocher, Paris.

Jolie voituret. mot. S.C.A.P.,
6 CV, carross. forme bateau, écl.
électr., parf. état de marche,
4.500 fr. Villa Belle-Vue, rue aux
Moines, Conflans-Ste-Honorine
(Seine-et-Oise).

Voiturette remorque pour moto
ou vélo, 60 fr. M. Trotard, à
Gasny (Eure).

Salmson, 3 pl., sport, 7 CV,
comme nve, prix intéress. Lejarre,
144, rue Vieux-Pont-de-Sèvres,
Billancourt (Seine).

Amilcar sport Bordino, état
neuf, absolu, bas prix. Tanssig, 8,
rue de la Martinique, Paris (18°).
Le dimanche matin ou rend.-vs.

Voiturette Bignan Salmson
sport 3 pl., état parf., écl. électr.,
6 pneus, 7 ch., nomb. acces.,
95 à l'h. Ecr. pr rend.-vs : Marc,
22, rue Lepic, Paris.

B. N. C. sport 7 CV, 4 cyl.,
Chapuis-Dornier, 3 pl., trèfle,
entièrement révisée, peinture nve,
écl., démar., 8 pneus, 5 ch.,
outil., acces., prix intéressant.
Bérard, 62, rue Vasco-de-Gama.

Voiture grand tourisme-sport
moteur Bignan 1.500 cmc., châssis
Malicet et Blus, construction La
Perle, 3 places, 6 roues garnies
pneus Hurtford, compteur vitesse
et kilométr., compte-tours, nomb.
breux accessoires, magnéto et d.
allumage, 100 à l'heure, visible
sur rendez-vous. Lacombe, à Moto-
Revue, 5, rue St-Augustin, Paris.
(Central 03-81).

ON DÉSIRE ACHETER

Suis acheteur canot léger
pêche ou promenade, bonne occ.
Gillet, rue Notre-Dame-de-Naza-
rth, 60, Paris.

Acheteur accu, 6 volts, poids
10 kil. environ et lanternes essence
pour cond. inf. Pruvost, libraire,
Lillers (Pas-de-Calais).

On désire acheter, motos
F. N. 350 cmc., d'occ. M. 60, même
à réviser. Ecrire Ragot, Brisset,
147, boul. Murat, Paris (13°).

Achèterai 2 tan-sad « Bow-
Spring » ou similaires. Guittény,
Paimbœuf (Loire-Inférieure).

Cherche moteur 4 cylindres à
can. de 5 à 6 CV, Ecrire Renard,
57, boul. de Grenelle, Paris (15°).

Achèterai cy. Jap 500 cmc.
cube ou échangerai contre pièces
de moto de même valeur, side et
carrosserie et deux pneus 650 x 65
bas prix. Cosson, 69, Grande-Rue
à Sèvres (Seine-et-Oise).

Acheteur moto 3 à 5 CV.
Gaston, 19, rue François-Miron,
Paris (4°).

J'achète comptant 3.500 fr.
5-6 CV, ch. ch., 4 t., à particulier.
Debailly, 35, rue Berzélius (17°).
Téléph. Trudaine 08-58.

J'achète moto tourisme récente
350 cmc., selle genre bonhomme

n'avez-vous pas encore souscrit votre

ABONNEMENT COMBINÉ à

MOTO-REVUE et à

MOTOCYCLISME-AUTOMOBILISME

Voyez les conditions avantageuses dans

----- ce numéro. -----

POURQUOI**?**

A CRÉDIT COMME AU COMPTANT

500 MOTOS et Cyclecars neufs et d'occasion

Votre INTÉRÊT est de voir
le GRAND STOCK de

1^{re} Marques, garantis, depuis 1.000 fr.

Vendues par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS

Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles

jusqu'à 4.300 fr. et serre-tête p. 57. Grandadam à Huttenheim (Bas-Rhin).

Suis acheteur Morgan, sport eau, bon état, Mathis Compagnie « Siècle » 64, rue Taillout, Trudaine 25-92.

Acheterai René Gillet avec Side mod. 1926-27 L. Utz, 192, rue de Vaugirard, Paris (15^e).

Suis preneur immédiat toute moto. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

On désire acheter 5-6 CV, bonne marque, si vétil., occ. Ecrire détails et prix. Lucien 15 bis, rue des Prairies (20^e).

Suis acheteur Harley 350 cmc., A. J. S., F. N., Norton, ou autres 500 cmc., culb. Ecrire Collet, 9, rue Convention, Paris (15^e).

Suis acheteur voiturette ou châssis sport, offre descrip., prix. Bouvas, Puget-Théniers (Alpes-Maritimes).

Désire acheter moto occ., ét. de neuf, 3 à 4 CV, pour tourisme, modèle 26, préférence Terrot, faire offres à M. Tural, 18, rue Géro, Auxerre (Yonne).

Moteur 4 cyl., 5 CV, comp. ou cél., c. moteur Indian comp., parf. ét. Ainses, 2, boul. Ant.-Gauthier, Bordeaux (Gironde).

Suis acheteur de pneus 28 x 3 et 750 x 90 et pièces Indian et Harley. Francis, 3, rue Dagorno, Paris (12^e).

Acheterais occ., boîte 2 vit., débr., kick et 1 paire marche-pieds wagon. Billault, Bellecourt, Nogent-sur-Vernisson (Loiret).

Achète side léger pour 350 cmc., châssis seul ou carross. mauvais état. Masson, 14, rue de l'Imprimerie, Vichy (Allier).

Suis acheteur Bugatti 1.500 cc. excell. état, 3 pl. Marcel Doudet, Coutainville (Manche).

Achète Sandford récent. Tonnerre, 9, rue Eugène-Gibez (20^e).

Achète essieu AV de cyclecar, préf. surbaissé, si poss. susp. de roues indép., Memin, 17, rue Monnaie, Rennes (Ille-et-Vilaine).

Achat très cher de voiture ou en mauvais état, de 5 à 10 CV. Ecrire : Gannat, 17, rue Parmentier, Paris (10^e).

Recherche pour Sunbeam, 4 CV, type armée, 1 cyl. et pist. M. Rodrygue, Xivry-Circourt (Meurthe-et-Moselle).

Achète moto side 5 à 6 CV, mod. récent. Liénard, 3, rue du Département, Paris.

Achète moto 2 à 3 CV, 4 tps. Dollar, Motosacoche ou similaire, mod. récent. Buhner, 129, route de Flins, Les Mureaux (S.-et-O.).

Achète A.B.C., 5 CV, accident. ou usagée, bas prix, faire offre à M. François, 9, villa Benoit-Malon, rue du Pont-des-Champs, Troyes (Aube).

ECHANGES

Vends ou échange moto 5 CV, 3 vit., état neuf contre 3 CV, ou tour mécanique. Artaud, à Saint-Anthème (Puy-de-Dôme).

G. N. Salmson bon état 7 CV, capote, assur. payée, Magond., roue sec., compl., mont., vendrai 3.000 fr.; reprendrai moto en compte. Visible 19 h. Robin, 20, rue Royale, Paris (8^e).

Vente ou échange pour moto 5 CV, Peugeot B.P. 4 CV. Villisseck, 23, avenue Secrétan, Paris.

Aiglon 3 CV, 175 cmc., 2 tps, 2 vit., chaîne block-not, parf. ét., roulé 2.000 km., à vendre 2.500 fr.

RÉEMAILLAGE A FROID RÉSERVOIRS DE MOTOS

TOUTES MARQUES

Travail soigné et garanti

Maison C. BOTTONE

6, Rue des Courteliers MOULINS (Allier)

AGENCE PARISIENNE

ORIAL - MOTOSACOCHE - MONET-GOYON

MORET, Champion de France, Orial 1923

— 21, Rue Lourmel (15^e) —



LA BOUGIE NET

SPÉCIALE POUR MOTEURS
qui ENCRASSENT ou qui FONT
AUTO - ALLUMAGE

Vente en Gros 18 rue Molitor - Paris.

? MOTOCYCLISTES rappelez-vous ? Le garage Sully est Agent direct de la Succursale F.N.

? RIEN QUE LA F.N. ?

aux meilleures conditions possible 350 cmc. latérales 350 et 500 cmc. culbuteurs

DISPONIBLES DE SUITE : 5, Rue Agrippa-d'Aubigné PARIS (4^e)



POUR L'HIVER



Les pare-boue et protège-mains VetW.

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 & WILLEMANN 17, Rue Riquet - PARIS

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

L'allume-cigare
s'impose sur toutes
les bonnes voitures

AUTOFUME

ou échange contre 4 CV, 2 tps, avec soule. Ecrire : Bourret Ch., à La Bastide (Lozère).

Poste T.S.F., 4 lamp., comp. avec casque, h. p., nf inst., c. moto 350 cmc. Gnome préf. av. soule. Masson, 163, rue Sèvres Paris (15^e).

Side Peuple, carross. tôle, roue de 65 cm., pour moto légère, à vendre ou à échanger contre side plus fort avec roue de 60 cm. Cognard, 154, bd Haussmann.

Camionnette Lion Peugeot, 6 CV, bas prix, carte grise, état marche, ou échange contre moto même à réviser, moteur de Dion, 2 cyl., avec magnéto et carburat. Cyclette, bon état, 400 fr. Gossart, route de Chauvigny, Poitiers (Vienne).

Echangeurais joli side Indian, bi-pl., ét. neuf, nombr. access., équipé pour route, pour moto 3 à 5 CV, avec ou sans soule, selon ét. Ecrire Vannier, 79, aven. Moulin-Saquet, Vitry-sur-Seine. Visible samedi midi et dimanche matin.

Triumph Ricardo, 500 cmc., vitesse 100 à 125, tr. b. ét., contre voiturette ou Morgan-Gateau, 2, rue Provence, Paris.

A vendre ou échanger contre n'importe quoi 1 moteur mono de 500 cmc., à eau, culbuteur aluminium, carb. Zénith, magn., 1 radiateur Citroën, 1 pompe à eau, 2 réservoirs à essence et huile avec pompe, en cuivre, en très bon état. Vincent Paul, 136, rue Emile-Zola, Sotteville-les-Rouen (S.-Inf.).

Ech. camionnette Renault, 4 cyl., 500 k., contre cyclecar voiturette ou grosse moto récente. Ecrire Duchamps, 151, rue d'Alsia, Paris.

Vend ou échange D. F. R., 350 cmc., graissage automatique, contre Indian side 3 boules. Bertrand, 11, rue Fondary, Paris.

Echangeurais une Motosacoche, 2 CV, en b. ét. de marche, carte grise, contre deux bicyclettes, 76, rue l'Assomption, Paris (16^e).

Vend ou échange avec soule si nécess., excel. mach. à écrire M. A. P. bi-col., tabul., contre moto 3 CV environ, débray., même peu récente, mais parfait ét. mec. Ecrire à R. Boislaiville, 13, Chaussée Muette, Paris.

Echange 5 CV Citroën, 6 pneus, révisée, compteur, moto éclair., démarr., contre moto 310 ou 500 cmc., modèle 1926 avec soule F. N., Gnome et Rhône, Motosacoche ou autre grande marque. Sentenac, 25, rue Taupin, Toulouse (Hte-Gar.).

Echange avec soule 1 moto Clément, 2 3/4 cadr., surbaiss., parfait état mécan. et pneus, 2,1 tabl. redres. neuf, 4 à 6 lamp., compt. poids 3 k. 250, valeur 350 fr., mot. et garant. du constr., contre moto 4 à 5 CV, Legrand, rue de Paris, 222, à Clamart (Seine).

Canot automobile, 5 mètres, moteur fixe 4 CV, 2 cyl., magnéto marche avant et arrière, 14 km à l'heure, réservoir, coffres, bel aménagement, à échanger contre moto de marque, modèle récent, avec tan-sad. Ecrire Hauteclair, 5, rue Descartes, Paris (5^e).

Divers

Moteur M. A. G., comme neuf, 1.100 cmc., magnéto, carburateur, prix 1.500 fr. Poullard, 18, rue de l'Orphéon, Lille (Nord).

Vélo De Dion, 3 vitesses, B. S. A., frein angl., porte-bagage, état neuf, électricien Théâtre Empire, 13, av. des Ternes, Paris.

Cherche remise pour sidecar 9^e arr., ou environs. Deangellis, 2, rue de Provence, Paris.

A louer pavillon meublé à Draveil (S.-et-O.), 4 p., eau, gaz, électr., jardin, saison ou à l'année, 500 fr. par mois. Deangellis, 2, rue de Provence, Paris.

Moto, 4 t., 2 CV 1/2, boîte Albion, 2 vit., tr. bon ét., 1.000 fr. 4 t., Clément, 3 CV, à remonter, 250 fr. B. E. Peugeot, 3 vit., Mar. entièrement révisée, pneu neuf, 3.400 fr., ou reprendrai en compte B. S. A., Triumph ou Harley. Un chang. vit. complet pour bloc-moteur, train 125 cmc., 250 fr. Ecrire pour fixer rend.-vous avec timbre à R. Bernard, 2, rue Hebert, Courbevoie (Seine).

Véritable occ., bloc superhodybe radio LL, état neuf, 300 fr., valeur actuelle 500 fr. R. Jorret, 24, rue des Archers, Amiens (Somme).

A vendre moteur M. A. G. pour cyclocar ou embarcation 2 cyl. à eau, 1.100 cmc. Meyer, 7, rue Antrieux, Reims (Marne).

A vendre état neuf, 1 dynamo 12 volts, 300 fr. 1 phare acétylène de secours pivotant B. R. C., 120 fr. 1 phare avec chalumeau. 1 appareil, mise en veilleuse, 1 déteu-leur, 1 boîte Magon teau 250 l. Saumon, St-Léger-du-Bourg-Denis, (Seine-Inférieure).

Lampe à souder cuivre Max Sievert Stokolm, état neuf, 65 fr. 7 lames ressort nickelées de fourche Grimpeur, 35 fr., ou échange contre utilité moto. Dutreix, rue Ste-Claire, Diman (C.-du-N.).

A vendre selle Brown, tan-sad Terry et pare-jambes à l'état de neuf. Fraisse, 59, avenue Victor-Hugo (16^e), de 6 à 8 h.

150 roulements billes ou occasion, toutes formes et dimensions, bon prix, cotes sur demand. Jaquet, 59, Grande-Rue-Basse, à Jutz (Moselle).

Cadre complet moteur neuf, 175. Lepeltier, 5, Cote St-Sébastien, Nantes (L.-Inf.).

450 fr., side complet, pneu p. moto 4 CV, écrire Gehin, Vignory (Hte-Marne). Voir Mme Gehin, Dommartin-les-Remiremont (V.).

Tan-sad, repose-pieds neuf, 90 fr. E. Prange, 95, boul. Saint-Michel, Paris.

2 caisses side, forme bateau, une bois 100 fr., et l'autre tôle 250 fr. Le tout à l'état de neuf. Pressé. R. Masson, 223, rue Lafayette, Paris (8^e).

Amateurs B. S. A., je dispose de quelques pièces détachées pour type armée, détail par lettre. Bicyclette très bon état, à vendre 200 fr. Holzer, 27, rue de Bièvre, Paris (5^e).

Liquide bas prix : lanterne moto acétyl., carb. Zénith de 22 mm., magnéto Bosch 4 cyl ZU 4, démarr. Ducellier 12 v., dynamo, id., moteur électr. 1 CV, 110 v. continu. 15 bis, rue des Prairies (20^e), le soir.

A vendre cause besoin argent paletot cuir moto doublé laine neuf, taille moyenne, valeur 500 fr. laissé 350 fr. Mulette, 93, boul. St-Germain, Paris (6^e).

Poste T. S. F., 4 lampes, complet avec ht-parl., nf absolu, px à débattre. T. les soirs. Masson, 163, rue de Sèvres.

Vend très beau violon 300 fr. ou échange contre haut-parleur ou hammerles. Bouricault-Lesigny (Vienne).

Petit tour américain genre Balton 0,70 CP 0.12 HP vis mère, pignons mandrins outillage renvoi, changement de marche par bal-ladeur, retour rapide crémaillère, parfait état comme neuf, pour

RUSTINES

Pour réparer instantanément vos chambres à air, employez les

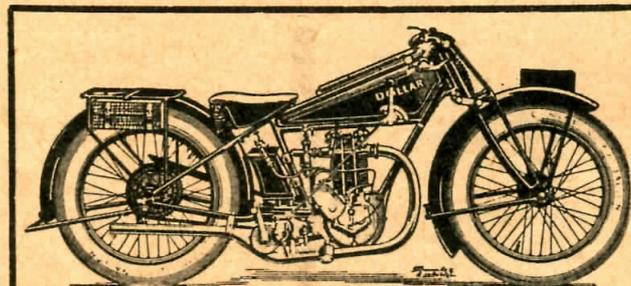
RUSTINES
pouvant se poser
SANS DISSOLUTION
SANS ESSENCE
SANS RIEN

L. RUSTIN
16 bis, Rue du Bois, 16 bis
CLICHY (Seine)

BON POUR UN ÉCHANTILLON
Joindre 1 Fr. et Indiquer :
Cycle, Moto ou Auto.

Nom
Adresse

PUB G. SWEERTS



Modèle 3 1/2 CV - Grand-Sport Confor.

DOLLAR

La Motocyclette qu'il vous faut
a fait ses preuves

Moteur 4 temps - Soupapes à culbuteurs

Quatre records du monde lui sont acquis

Modèles SPORT et TOURISME
Types 13/4 CV, 21/2 CV, 31/2 CV, 41/2 CV

VENTE A CRÉDIT

Usine et Bureaux : 5-7, Avenue de la Liberté
CHARENTON (Seine)

Succursale de Paris - 160, Rue de la Pompe - XV^e

mécanicien de précision, électricien, etc., 1/3 de sa valeur, 2.000. A. J., 30, rue St-Lazare, Paris (9^e).

Klakson Nick, 6 volts, 100 fr., fétiche 50 fr., flasques pour Morgan, 50 fr. A. Vasset, 31, rue Camille-Groult, Vitry-sur-Seine.

Tan-sad Terry, 100 fr., éclair. électr., radios 200 fr., absol. neufs, Bullet, 41, rue Roquette. Tél. : Roq. 41-88.

Pièces B. S. A., Triumph Rover Sunbeam, boîtes, cadre, roues, guidons, motos complètes sport. Petitjon, 5, rue de la Gare-de-Reuilly, Paris (12^e).

Garage pour moto depuis 15 fr. par mois. Moto-Ecole, 3, rue Dagorno (12^e). Diderot 41-88.

A louer une place pour moto ou sidecar dans une remise quartier Nation. S'adr. Vincent, 3, rue Dagorno. Tél. : Diderot 41 88.

Atelier spécial de réparations de magnétos et dynamos pour voitures et industrie, travaux garantis au plus bas prix, vente et achats. Gartecel, 84, rue d'Aguesseau, Boulogne-sur-Seine.

Changement de vitesse complet façon Gnome et Rhône, à culb., se montant sur toute Gnome 4 CV, 60 fr. L. Deglas, Glaçon (Nord).

1 châssis Brasier, moteur à reviser seulement, bas prix, Lorin, à Orphin (S.-et-O.).

Mono Zèbre 4 CV, complet, bosc bon état, réservoir 10 litres tout cuivre 65 fr. B. V. Harley, bon état, 365 fr., pompe Dubrule, 75 fr. Piston 75 mm., complet, 2 pistons 85 mm. Puisseux, St-Vincent-Bragny (S.-et-L.).

Cherche près place Voltaire local pour garer sidecar. Cice, 81, rue du Chemin-Vert, Paris (11^e).

Vends veste cuir noir, neuve, 200 patins à roul., extens. Williams, 35, Boyard, 106, boul. Bertheaux, Carrières-sur-Seine (Seine-et-Oise).

Châssis sid pour Harley, complet, bas prix, 59, rue des Panoiaux (20^e).

Accessoires d'occasion, pompes, técalémit, selles neuves pour motos, et vélos, moteurs d'occasion, pneus pour autos et motos, chambres à air, ttes dimensions, roulements à billes, d'occasion, pyrènes, boîtes 2 vitesses, neufs, magnétos et cylindres, carburateurs Amac et divers, guidons, etc. S'adresser à M. Léon Voet, 19, passage Doudeauville, Paris (18^e), après 5 h. du soir. Achat de vieux pneus et chambres air d'autos.

Phono gramophone neuf, acaj., val. actuelle 1.200 fr., le laisserais pour 800 fr. Mlle D. Gautier, institutrice à La Haye-Descartes (Indre-et-Loire).

N'org n-Spo t eau et air, éclair. magond, tout équipés depuis 5.500 fr. 6 et 12 mois de crédit L. B. 4 Gde-Rue, St-Maurice. Tél. 59. Pont Charenton.

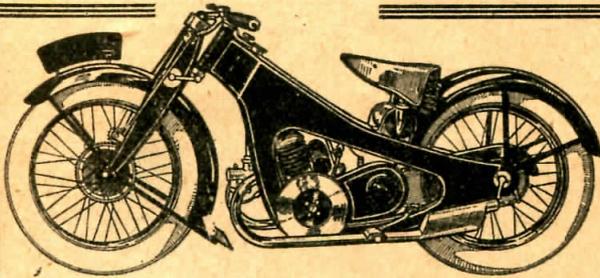
Pignan Spor, Salmon, A. L. 6283. Eclairage démarrage 5 roues prêt prendre route, 6800. Ferry, 25, rue du Port, Aubervilliers. N° 01-46.

Selle Terry tan-sad (gr. mod.), comme neuve, 150 fr. Garnier, 73, Av. Gambetta, Courbevoie.

PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

GRAND CONCOURS DE MOTO-REVUE
100.000 FRANCS DE PRIX
:- 10 MOTOCYCLETTES :-

Voir la première liste importante des Prix dans ce numéro



“Durandal”

**TRIOMPHE DANS
 PARIS - NICE**

1^{er} Ex Œquo : M. DAGORNO
 sans pénalisation (Médaille d'Or)

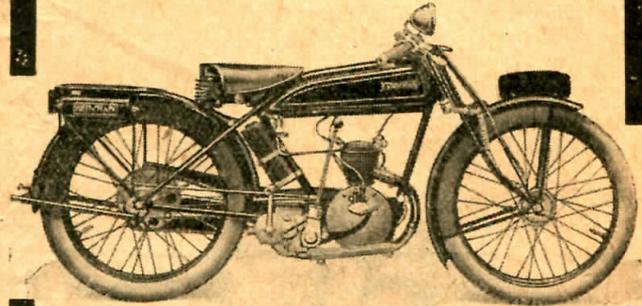
... SUR MACHINE ...
 STRICTEMENT DE SÉRIE

CATALOGUE SUR
 DEMANDE



Établissements ULEÉRICI
 Rue de Reims - DIJON

KERVVRAN



Les plus jolies Machines
 par leur ligne et leur fini

Les meilleures par une fabrication
 individuelle soignée et une mise au
 point poussée.

Se font à 1-2-3 et 4 vitesses,
 — courroie et chaîne.

COMPTANT

CRÉDIT

KERVVRAN, Bannalec (Finistère)

CHENNEVIÈRE, 7, Rue Fermat, PARIS

Montage -- **ROUES** à Rayons
 Rayonnage -- à Rayons
 TRANSFORMATION
 LANTES, MOYEURS, RAYONS, ETC
 TOUTES PIÈCES INDIEN

**ABONNEMENT
 COMBINÉ**

(48 NUMÉROS)

A TARIF RÉDUIT

SOIT QUATRE NUMÉROS PAR MOIS
pour : TRENTE-SIX francs

**MOTO
 REVUE**

paraissant le 1^{er} et le 15
 au lieu de 60 francs

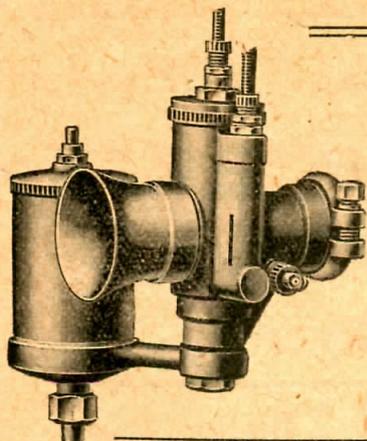
Pour bénéficier de ces conditions avantageuses et de celles qui vous sont énumérées par ailleurs dans ce numéro,
 remplissez (ou recopiez) le bulletin d'abonnement à la dernière page en y joignant un mandat
 ou simple Mandat-Poste ordinaire ne coûte qu'0 40 si l'on a soin de faire inscrire sur le mandat par l'employé des Postes la mention : Chèques-Postaux Paris 297-87

SOLDES ET OCCASIONS

TOUT CE QUI CONCERNE LA MOTO
 Boîtes 2 et 3 vit. dep. 250 fr. ; Guidons
 gr. port. 38 fr. Sidegloria flotteur
 cap p. brise 750 fr. Magnétos let 7 cyl
 PIÈCES pour B.S.A., TRIUMPH, HARLEY, INDIAN
 215, Rue de la Chapelle, St-OUEN

**Motocyclisme
 Automobiles**

paraissant le 10 et le 25
 au lieu de 60 francs



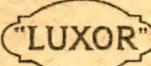
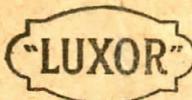
AMAC

Le Carburateur des records
trionphe dans
PARIS-NICE

Départ : Sur 93 partants, 63 avec AMAC (les 30 autres avec 7 marques de carburateurs)
Arrivée Sur 50 non pénalisés, 38 avec AMAC (les 12 autres avec 5 marques de carburateurs)
Méfiez-vous des contrefaçons. Exigez le nom AMAC sur le couvercle du carburateur

Sté des Anc. Établ^{ts} Robert MUNRO, 198, Boulevard Pereire - PARIS (17^e)

LES GROUPES MOTO SONT LES PLUS ROBUSTES - ET LES MIEUX FAITS -

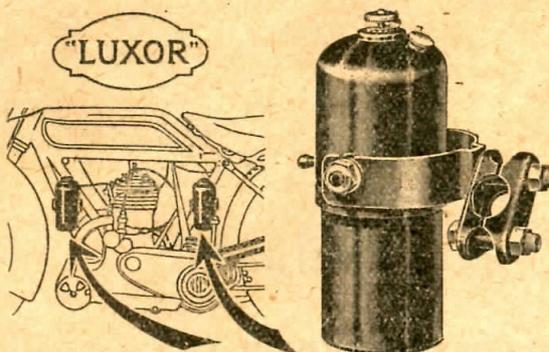


Dispositif spécial pour fixation des générateurs
"LUXOR" sur toutes motos munies de fourche
:: :: à parallélogramme ou autre :: ::

Demandez-le à votre fournisseur habituel

DUPONT & TRAISET, Fabricants

:: :: 3, Rue Tesson, 3 - PARIS (X^e) :: ::



CLEVELAND

4 cylindres, légère, munie de deux freins et porte-bagages

Nous prenons commande, dès maintenant, pour le premier arrivage, livrable Mars, aux prix de :

600 cmc. Frs. 7.500
750 cmc. Frs. 9.900

Établissements **VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS (9^e)**

AGENTS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE ET LES COLONIES

Pièces détachées d'origine pour CLEVELAND tous Modèles

BULLETIN D'ABONNEMENT COMBINE (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 Automobileisme) à partir du numéro en date du Ci-joint la somme de

Nom

Prénoms

Profession

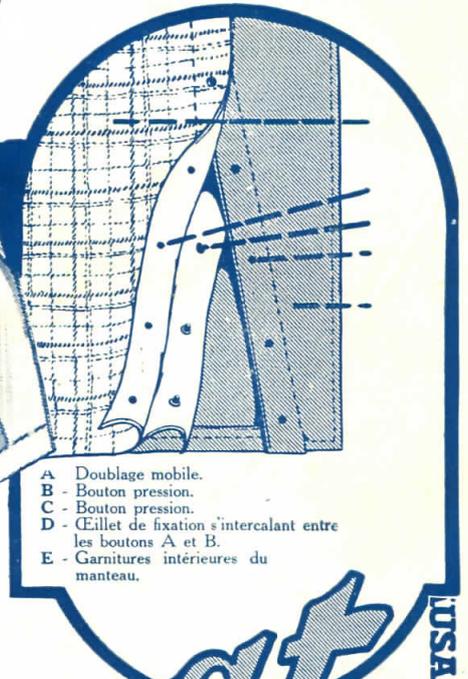
Adresse

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 **CHÈQUES POSTAUX PARIS 297.37**

**Vous nettoierez
avec facilité
votre Stormcoat**



- A - Doublage mobile.
- B - Bouton pression.
- C - Bouton pression.
- D - Céillet de fixation s'intercalant entre les boutons A et B.
- E - Garnitures intérieures du manteau.

Le Trenchcoat, vêtement idéal très apprécié de la clientèle sportive, comportant 3 épaisseurs de tissu (twill, guttage et doublage) ne permet du fait de ces 3 tissus réunis de ne porter ce vêtement qu'en hiver ou par temps de pluie, la fixité de son doublage en rendant d'autre part son nettoyage difficile sans détériorer le guttage intermédiaire.

le nouveau modèle

Stormcoat

à doublure
détachable (brevetée S. G. D. G.)

vous supprimera tous ces inconvénients.

Vous utiliserez aussi bien votre manteau comme pare-poussière que comme imperméable ; son nettoyage en sera rendu facile du fait de la mobilité de son doublage, et du produit spécial pour son nettoyage, que nous livrons gracieusement avec tous ces manteaux de notre fabrication.

Sur demande, envoi franco de la notice spéciale et échantillons. Pour tous renseignements et vente en gros exclusivement, s'adresser à la Société Anonyme du Loden Français, 9, Place des Petits-Pères, Paris (2^e).

MANTEAUSALF MANTEAUSALF

MANTEAUSALF MANTEAUSALF MANTEAUSALF MANTEAUSALF MANTEAUSALF

MANTEAUSALF MANTEAUSALF MANTEAUSALF MANTEAUSALF MANTEAUSALF

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.)