

ESSAI DE LA 350 cmc. PEUGEOT

1<sup>fr.</sup>-25

# MOTO REVUE

SPORT ET  
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

15<sup>e</sup> ANNÉE — N° 228

23 Juillet 1927

et *Motocyclisme*  
*Automobilisme*



TÉLÉPHONE :  
CENTRAL : 03-81  
— 68-32

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

THÉZÉNAS, sur RAVAT 250 cmc., au départ de la course de Planfoy.  
Au cours de cette épreuve, THÉZÉNAS bat le record de la côte, précédemment détenu par CASEYS, sur RAVAT.

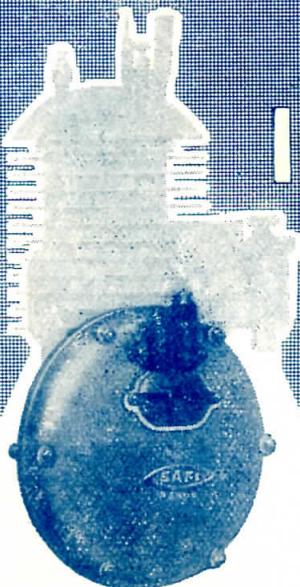
Établissements RAVAT, Saint-Étienne (Loire).

# 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

**Le NOUVEAU TYPE F**

allume à 50 TOURS/M

et donne un éclairage

**VRAIMENT PUISSANT**

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



**14, rue de Bassano. PARIS**

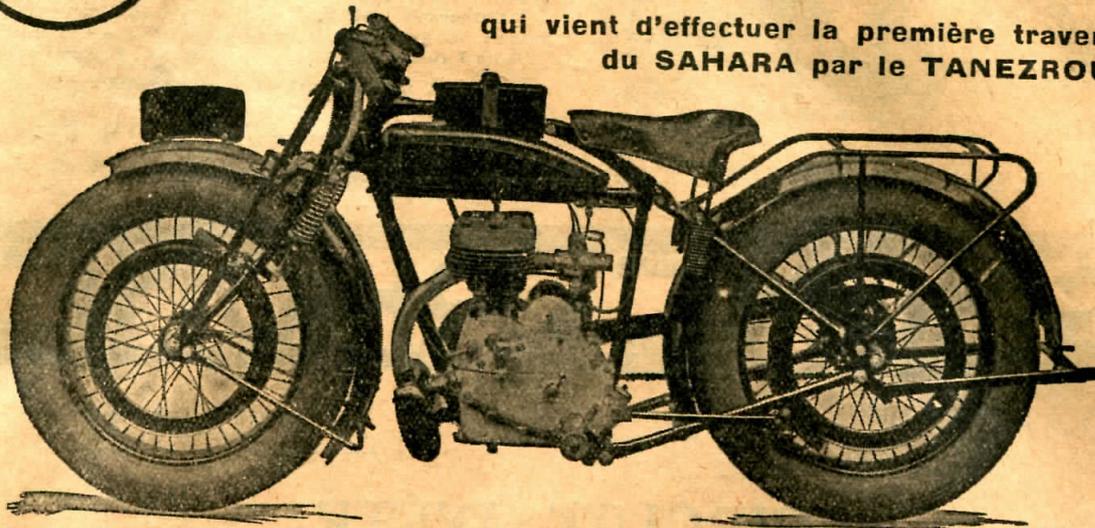


La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

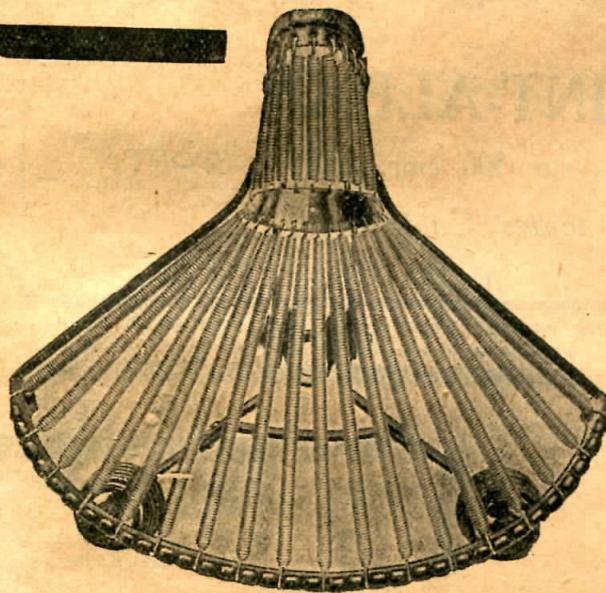
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE — Téléphone : Wagram 94-27

LA MOTO 350 cc. à soupapes latérales M. 70  
à 5.500 fr.

qui vient d'effectuer la première traversée  
du SAHARA par le TANEZROUF



EOL D'OR 1927. — 1<sup>o</sup> L'EMPEREUR F.N. 350 cc. battent toutes catégories  
et tous les records précédents : 1.698 k<sup>m</sup>,084



**RIEN...**

N'ÉTANT PLUS SOUPLE  
QU'UN RESSORT....

**RIEN...**

N'EST PLUS SOUPLE  
QUE LA CÉLÈBRE...

Selle **“TERRY”**

== Tout en Ressorts ==

**SUPRÊME  
CONFORT**

CATALOGUE ILLUSTRÉ  
FRANCO  
SUR DEMANDE

**Établissements DELLHEIM**

39, Avenue du Roule  
NEUILLY - SUR - SEINE  
(Seine)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Pour passer agréablement vos vacances, fixez votre choix sur l'



· IDEAL-MOTO ·

4 CV. à

**3.950** fr.

*Machine confortable spécialement étudiée pour le duo*

Transmission : chaîne-chaîne

Carburateur AMAC

Volant magnétique SAFI

Boîte 3 vitesses STAUB

Fourche à parallélogramme

Pneus Ballon 700 x 100

Freins à tambour

Vitesse : 70 kms. à l'heure

VENDEE A CRÉDIT SANS AUGMENTATION DE PRIX

Établissements A. JACOB Frères

15, Av. Anatole - France, CHOISY - LE - ROI (Tél. 175) — 15, Av. de Fontainebleau, KREMLIN - BICÈTRE (Gob. 58-58)

# GNOME & RHONE

10 JUILLET 1927

## CIRCUIT D'ÉTÉ

Catégorie 500 cmc. : 1<sup>er</sup> LANGLOIS, sur 500 cmc. SUPER-SPORT

*Premier du Classement Général, Coupe de l'U.M.M.*

## COTE DE SAINT-ALBAN

Catégorie 500 cmc. : 1<sup>er</sup> MONROUX, sur 500 cmc. SUPER-SPORT

—:— *Meilleur temps Motos toutes Catégories* —:—

SOCIÉTÉ DES MOTEURS GNOME ET RHONE — SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE, PARIS  
Magasin d'Exposition et de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée, Paris — Succursale : 6, rue d'Aubuisson, Toulouse

# „Rochester“

MOTO

Équipée avec l'impeccable Moteur DUTEN  
:: 2 temps, 175 cmc. à distribution mixte ::

**3** MODÈLES sur  
cadre universel

2 vitesses, chaîne-courroie . . . .	2.550 fr.
2 vitesses, chaîne-chaîne . . . .	2.650 fr.
Sur ballons 25 x 3, base creuse.	2.900 fr.
3 vitesses, chaîne-chaîne . . . .	3.200 fr.
Sur ballons 25 x 3, base creuse.	3.600 fr.

Toutes avec

BOITE STURMEY OU CAMPBELL  
PNEUS DUNLOP, CHAÎNE RENOLD

Catalogue et Notices

SIVE. 10, Grande-Rue, LE PRÉ ST-GERVAIS (Seine)

# ROYAL-MOTO

## TRIOMPHE PARTOUT...

Endurance : **CIRCUIT de la SEINE-INFÉRIEURE** - 26 - JUIN

1<sup>er</sup> ex æquo du classement individuel en 175 cmc. :

**DECLERCO** (AMATEUR)

Vitesse : **COURSE de COTE de SAINT-ALBAN** - 10 - JUILLET

1<sup>er</sup> en catégorie 175 cmc. : **RIZZI** (AMATEUR)

RENSEIGNEMENTS & CATALOGUES  
**ROYAL-MOTO** 70, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE  
PARIS (17<sup>e</sup>)



Vente à crédit  
aux meilleures conditions.

## 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 indérégable ; 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.

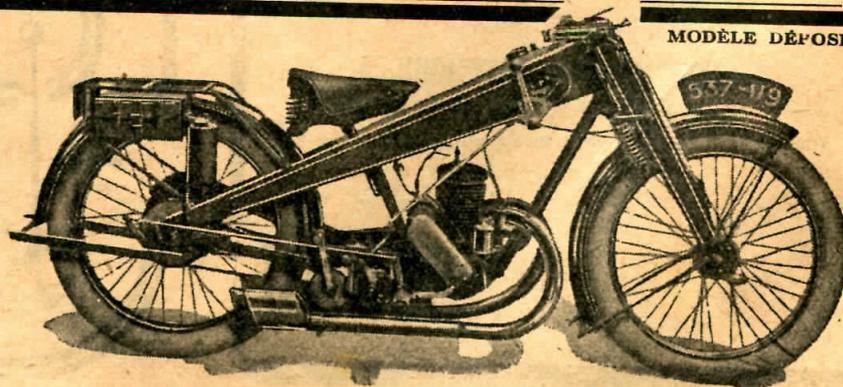
## Motocyclettes C. P. ROLÉO

Catalogue Gratuit  
sur demande

**Rollet & C<sup>ie</sup>**

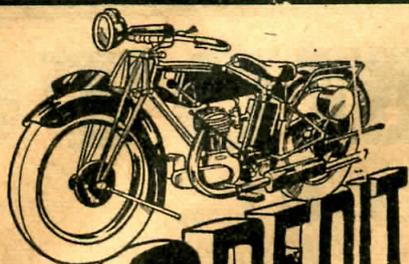
64, Rue de la Folie-Méricourt

PARIS (11<sup>e</sup>) Pub. G. SWEERTS



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

INDIAN



# A CREDIT 14 VERSEMENTS

Agence  
Officielle exclusive  
pour la rive gauche  
Parisienne des Motos

INDIAN Type 1927

**Marcel HENRIET**

174, Rue de Vaugirard, PARIS (15<sup>e</sup>)

- Métro : Pasteur - Tél. Ségur 89-32 -

Agences exclusives ou directes des Grandes Marques

INDIAN

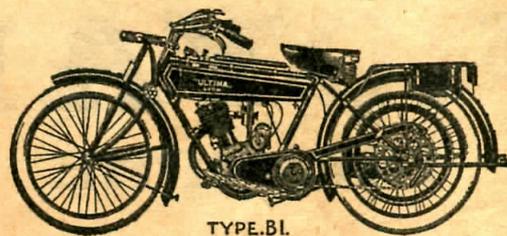
PRINCE { 350 cmc. chapelles  
350 cmc. culbuteurs

SCOUT { 600 cmc. 2 cylindres  
700 cmc. spéciale police américaine

BIG-CHIEF, 1.200 cmc. spéciale pour Side-B-Places

**AVIS TRÈS  
IMPORTANT**

Ne pas confondre nos  
machines avec celles  
révisées de provenance  
des stocks.



TYPE.BI.

## MOTOS "ULTIMA"

FABRICATION FRANÇAISE

MAISON CRÉÉE EN 1908

5 MODÈLES : A - B - B1 - C - C1 — S de-car ULTIMA

Demander le Catalogue 1927

**MOTEURS 4 TEMPS 3 et 4 CV**  
2 cylindres en V 500 cmc.

**E. BILLION, Constructeur**

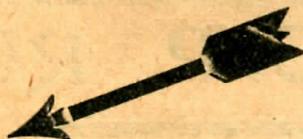
24-24bis, Rue du Commandant-Faurax - LYON

Téléphone : VAUDREY 2-04

Chèque postal N° 154-61 Lyon

**UN NOM,**

**UNE ADRESSE.**



**SAINT-MARTIN AUTOMOBILES**

27, Rue du Château-d'Eau, PARIS (10<sup>e</sup>)

(Catalogue illustré 34 pages, franco contre 2 fr. timbres-poste)

**... CONNU !**

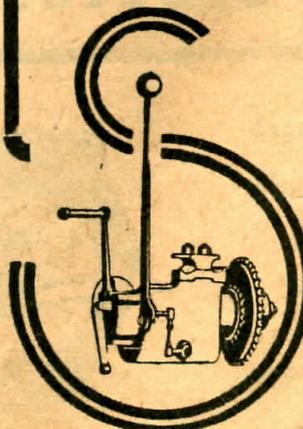
**CÓNSTRUCTEURS...**

Dans votre intérêt, ne montez sur  
vos Motos que des boîtes de vitesses  
fabriquées par des spécialistes et  
- ne fabriquant que de la boîte -

LA BOITE 3 VITESSES

**STAUB**

est de celles-ci et a fait  
- ses preuves -  
Fabriquée dans ses nou-  
veaux ateliers, y compris  
le traitement et la cé-  
- mentation -



Demandez les Condi-  
tions et le Catalogue

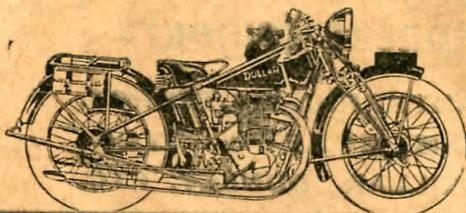
Établ<sup>s</sup> **STAUB**  
23, Rue des Acacias, 23  
- PARIS (XVII<sup>e</sup>) -

Téléphone : GALVANI 12-46

**BONNE MOTOCYCLETTE = BONNES VACANCES**  
**VOTRE CHOIX DOIT DONC S'ARRÊTER**  
 SUR UNE MOTOCYCLETTE

Type : 2 1/2 CV., Sport  
 85 kilomètres à l'heure.

**4.075 fr.**



Type : 3 1/2 CV., Sport  
 95 kilomètres à l'heure.

**4.400 fr.**

**DOLLAR**  
*construite pour vous satisfaire*

Modèles : 1 3/4 — 2 1/2 — 3 1/2 — 4 1/2 CV.  
 MOTEURS 4 TEMPS - CULBUTEURS  
 —: LIVRAISON A CRÉDIT (14 Versements) :—

USINE & BUREAUX : 5 et 7, Avenue de la Liberté, CHARENTON (Seine) — MAGASIN D'EXPOSITION : 160, Rue de la Pompe, PARIS  
 —: 1.200 AGENTS EN FRANCE :—

**LES MOTOS TYPE "CONFORT"**

-:- 175 cmc. et 250 cmc. -:-  
 Moteur L. M. P. à double échappement.  
 Fourche S. A. C. A. - Pneus Ballon "HUTCHINSON"

**AUSTRAL**

triomphent avec **CHÉRET** au  
**1<sup>ER</sup>** de sa Catégorie et battant de 90 kil.  
 les Sidecars de la catégorie supérieure

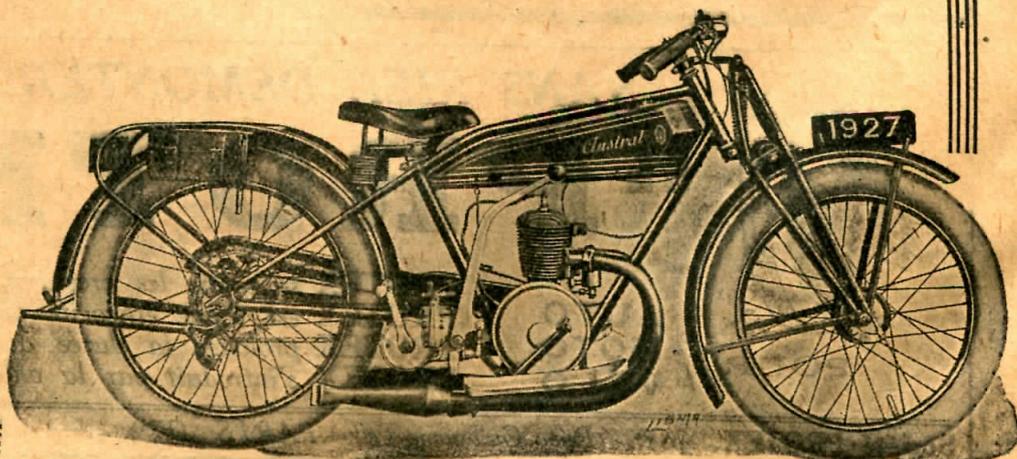
**BOL D'OR 1927**

**Six Jours d'Hiver**

**1<sup>ER</sup>** **CHÉRET** sur 175  
 en 1926  
**1<sup>ER</sup>** **CHÉRET** sur 250  
 en 1927

**AUSTRAL**

7, Rue de la République  
**PUTEAUX** (Seine)  
 - Téléphone : Puteaux 461  
 Vente **AU COMPTANT** et **A CRÉDIT**



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

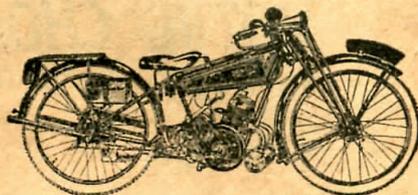
# LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel -- PARIS

Agent et Représentant des plus célèbres Marques du Monde

*Celles qui triomphent toujours !*

A. J. S., NORTON, P. M. PANTHER, LEVIS, TERROT,  
CHATER LEA, SUNBEAM, MONET & GOYON,  
ROVIN, ROCHESTER, DOLLAR, DUNELT, ETC.



TOUJOURS EN STOCK

Conditions spéciales  
pour la Vente au Comptant

# D. S.

500 cmc. Tourisme

## COUPE DE L'ARMISTICE

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

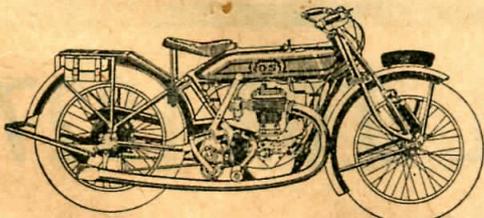
## SIX JOURS d'HIVER

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

Catalogue  
gratuit  
sur demande

Établ<sup>ts</sup> MALTERRE Frères  
(Ing. A. et M.)  
13, r. Biscornet, PARIS (11<sup>e</sup>)  
Usines à MONTREUIL-S-BOIS



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

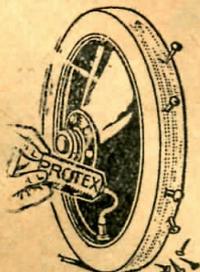
Joindre 1 Fr. et indiquer :  
Cycle, Moto ou Auto.

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

M. R.

PUB. G. SWEETS



POUR

AUTO  
MOTO  
VÉLO

SANS RIEN DÉMONTER...

# "PROTEX"

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

Société PROTEX, 28 bis, Rue Guillaume-Tell, PARIS (17<sup>e</sup>) — Téléphone : Galvani 93-91

# AU BOL D'OR

LA  
M  
O  
T  
O

“ SAN SOU PAP ”



Avec son MOTEUR

-- se classe **2<sup>e</sup>** (Catégorie 175 cmc.) --  
établissant

**LE RECORD DU MONDE**  
des 12 heures

Catalogue illustré  
et Conditions de vente  
en 12 mois  
envoyés gratuitement  
sur demande.

**MOTEX**  
212, BOULEVARD PÉREIRE  
**PARIS** (XVII<sup>e</sup>)  
(PORTE MAILLOT)



**il voit à  
280 mètres  
pour 320 fs**

La puissance des Éclairages Électriques sans accus **RADIOS-MOTO** est telle qu'à 280 mètres des phares la lecture des petits caractères d'un journal est très nette.

Cette puissance permet de rouler par nuit noire, à plus de 100 km à l'heure. (Bol-d'Or 1927: Debaisieux 1<sup>er</sup> et Hommaire second, dans leur catégorie, tous deux sur Monet-Goyon, étaient équipés de **RADIOS-MOTO**).

### *Simplicité, Robustesse*

Fonctionnant sans accus, actionné par le pneu arrière, l'Éclairage **RADIOS-MOTO** est monté en quelques minutes par votre fournisseur sur n'importe quelle machine.

Indérégable, étanche à l'eau et à la poussière, graissé une fois par an, il fonctionne sans panne, ni usure, ni réparation, aussi longtemps que la moto.

### *Notice descriptive gratuite*

Demandez-la : vous y trouverez tous renseignements relatifs à nos équipements pour motos ou vélos et à notre lampe de poche "LUCIFER" à dynamo, fonctionnant sans pile. Vous recevrez aussi la liste de nos agents.

GÉO ARANDEL

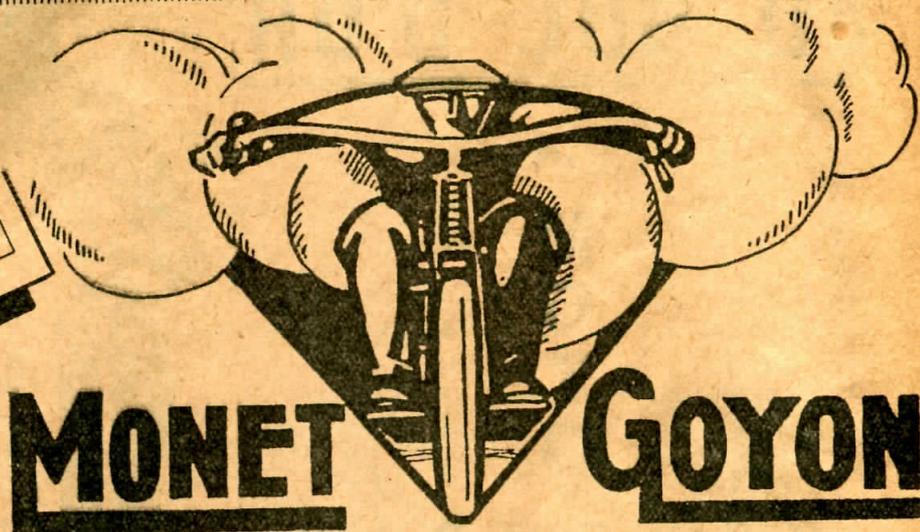
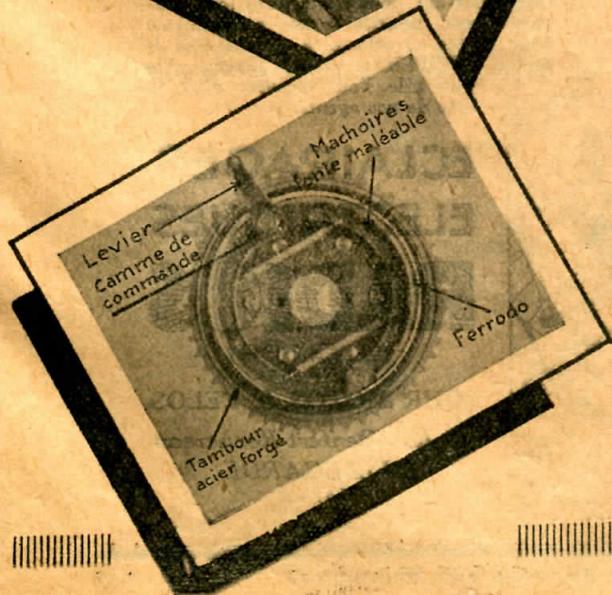
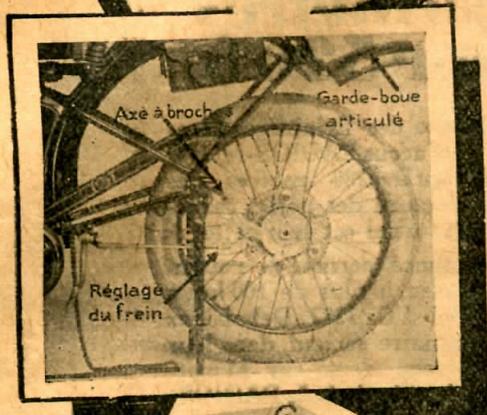
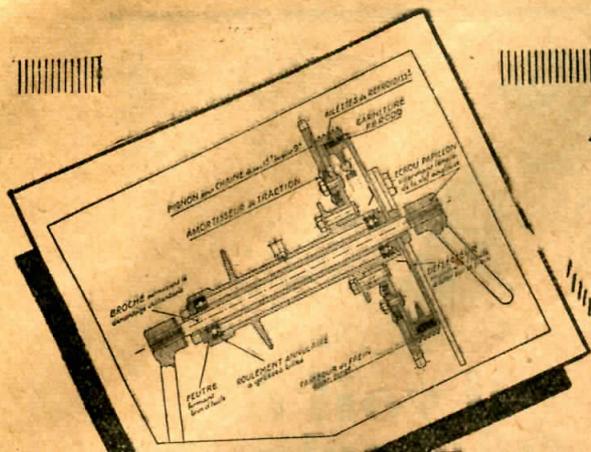


Ce croquis montre l'entraînement de la dynamo par le pneu arrière : une manette à manœuvrer et c'est tout.

**ECLAIRAGES  
ELECTRIQUES**

**RADIOS**  
(LUCIFER)

POUR MOTOS & VÉLOS  
18, Rue Denfert-Rochereau  
**BELLEGARDE**  
(AIN)



Présentent quelques-uns des  
**AVANTAGES DE LEUR CONSTRUCTION**

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

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

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

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

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

**CONFORTABLES**

**RAPIDES**  
et  
**SURES**

**PRATIQUES**

**ROBUSTES**

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

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

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

RÉDACTION, ADMINISTRATION  
 ET PUBLICITÉ  
 5, rue Saint-Augustin, 5  
 PARIS (2<sup>e</sup> Arrondissement)  
 TÉLÉPHONE (CENTRAL 03-81  
 CENTRAL 68-32)

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
 PARAISSANT LE SAMEDI

## ABONNEMENTS

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	SIX MOIS 26 N <sup>os</sup>
France et Colonies	45 fr.	23 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.
Autres Pays	84 fr.	43 fr.

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

### Ancêtres

Dans un garage de province voisinent deux ancêtres. L'une n'a pas loin de trente ans. C'est une de ces vieilles Clément à moteur Buchet à l'avant du cadre. Ce petit moteur, à soupape d'admission automatique et à soupape d'échappement commandée par culbuteur, était remarquable pour son temps et marchait fort bien. Je me rappelle fort bien des promenades faites au bois de Boulogne avec une machine de ce type. Comme le moteur ne donnait guère qu'un cheval, il ne fallait pas être trop exigeant. Le pis c'était la courroie torse qui sautait et venant entre la poulie et le carter du moteur, se coupait. Clément construisait aussi vers la même époque une deux cylindres que nous regardions avec les mêmes yeux qu'un gosse d'aujourd'hui contemple telle Super-sport renommée.

L'autre ancêtre est un peu moins vénérable, c'est une vieille Moto Rêve avec un minuscule bicylindre en V de 2 CV. Elle est encore en état de marche malgré ses vingt ans. Certes ses roulements ont du jeu mais la compression est excellente et elle monte encore fort bien les côtes. Avec quelques réparations ce petit moteur est capable de bons services.

On ferait un bien intéressant musée de la moto avec toutes ces vieilles machines qui dorment leur dernier sommeil au fond des garages. Certains de ces moteurs sont même utilisables. J'ai connu un grand amateur de mécanique qui s'était installé un atelier très remarquable et employait un moteur d'une vieille voiture Benz qui marchait fort bien, et j'ai, il n'y a pas longtemps, vu un bateau dont le moteur était un de Dion provenant d'un tricycle à pétrole.

### Motos Bruyantes

Il arrive de plus en plus fréquemment que les inspecteurs de l'U. N. A. T. (Union Nationale des Associations de Tourisme) qui sont chargés de faire passer les examens pour le permis de conduire signalent le bruit que font les motos des candidats, et il faut avouer que certaines machines sont exagérément bruyantes. Il n'y a rien d'aussi exaspérant qu'un petit moteur qui crépite comme une mitrailleuse et le bruit d'un

deux temps marchant à l'échappement libre est beaucoup plus désagréable que le son creux d'un gros moteur au ralenti.

Assurément il n'est pas aisé d'étouffer sans contre-pression le bruit d'un deux temps et on sait combien la moindre contre-pression influe sur la marche d'un deux temps; mais il faut s'attacher à la solution de ce problème car il se pourrait

fort bien qu'à la suite des plaintes répétées de ses inspecteurs, l'U. N. A. T., qui est fort écoutée en haut lieu, intervienne et que des mesures énergiques soient prises contre le bruit. Il y a bien dans le code de la route un règlement proscrivant en toutes circonstances l'échappement libre, mais jusqu'à présent il n'a pas été suivi de beaucoup d'effet. Mais nous devons faire attention si nous ne voulons pas un jour connaître une police aussi stricte qu'en Angleterre.

Dans certains cas, le motocycliste n'est pas à blâmer et c'est le constructeur qui a livré à son client une moto sans silencieux ou avec un pot d'échappement qu'on dirait découpé dans un tuyau de poêle. Mais il ne manque pas de jeunes gens qui se font un malin plaisir d'enlever le silencieux de leur machine dans l'espoir d'épater les populations. Nous en voyions récemment un qui, sur la promenade d'une plage, ne passa pas moins de douze fois en deux heures sur une moto bonne pour la foire à la ferraille, mais qui faisait un bruit d'enfer et répandait de douces effluves d'huile de ricin. Ce sont des gens comme celui-là qui entretiennent dans le grand public les préjugés contre la moto et qui attireront un jour des ennuis aux motocyclistes raisonnables, car soyez sûr que si les agents de police et les gendarmes reçoivent l'ordre de surveiller particulièrement les machines bruyantes, ils taperont, selon leur coutume, à tort et à travers et séviront aussi bien contre les motos raisonnablement silencieuses que contre

les mitrailleuses à roulettes.

### L'attrait de la gauche

Ce n'est chez eux ni tendance politique ni anglomanie, mais la gauche semble exercer un attrait singulier sur beaucoup d'usagers de la route qu'ils soient à pied, à cheval ou en voiture, qu'ils conduisent une bicyclette, une moto ou une auto,

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 228 — Samedi 23 juillet 1927

Gymkhana (illus.)	397
Par-ci par-là: quelques échos	398
Nos essais : la 350 Peugeot.	399
Un nouveau carburateur	
Amac	402
Quelques formules courantes	402
La suspension arrière est-elle morte à jamais ? par H.-P. Borestroke	403
Nos visites aux constructeurs: Chez Gnome et Rhône	405
Pour que les mutilés puissent conduire	406
La taxe de luxe paralyse nos industries	406
Les maîtres du temps	407
Les 100 milles dans l'heure	409
Les taxes de stationnement	410
Un coup d'œil en Belgique	411
Un peu de jurisprudence	414
Paris-les Pyrénées-Paris	415

qu'ils promènent des bestiaux ou qu'ils rêvent. Sur un trajet de cent kilomètres je n'ai pas rencontré un seul conducteur de charrette qui tint sa droite. Ce n'était pas mauvaise volonté puisqu'au son de mon avertisseur ils couraient bien vite à la tête de leur cheval et prenaient leur droite. Je remarquai enfin que le côté gauche de la route était ombragé alors que le côté droit était au soleil, et vraiment il est bien tentant par une grande chaleur (c'était par hasard en cette saison pourrie une belle et chaude journée), de se protéger soi-même et son cheval de l'ardeur du soleil. Ces braves gens avaient encore sinon une excuse du moins une raison. L'automobiliste qui prend son virage à gauche pour rester et profiter de la cambure de la route commet une faute très grave, mais qui s'explique un peu par une mauvaise disposition de la route. (Nous n'en demeurons pas moins partisans de punitions très graves pour ce délit). Mais combien de charretiers et de cyclistes occupent la gauche de la route uniquement parce qu'ils devraient être à droite. J'ai vu jusqu'à un brave gendarme qui tenait ainsi obstinément sa gauche. Un cycliste, assurément, ne tient pas beaucoup de place mais c'est toujours un cas de conscience que de le dépasser s'il tient sa gauche car s'il venait inopinément à se rabattre sur sa droite pour être en règle et que vous l'accrochiez croyez bien que les tribunaux ne manqueraient pas de vous mettre toute la faute sur le dos et de vous assommer de considérants à faire dresser les chevaux sur la tête. Si tous nous ne dépassions jamais un cycliste ou une voiture hippomobile que lorsqu'ils se sont décidés à prendre leur droite et si surtout les gendarmes dressaient impitoyablement contravention à tous les usagers de la route qui tiennent leur gauche, peut-être qu'à la longue cette dangereuse pratique disparaîtrait. Notre code routier tout entier repose sur la circulation à droite et la violation de cette règle est la plus grave, celle qui doit être le plus énergiquement punie.

#### Le directeur de l'octroi partisan de sa suppression

Avez-vous jamais vu un amiral partisan de supprimer les navires de guerre ou un chef de service reconnaissant loyale-

ment que ce qu'il fait ne sert à rien ? Il faut avoir pour cela de la franchise et du courage. Or, nous pouvons lire dans un des derniers numéros de *L'Auto* que M. Clairgeon, directeur de l'octroi de Paris, était partisan de l'octroi sur l'essence. Il reconnaît volontiers tous les inconvénients du système actuel. Il voudrait qu'on y substituât une taxe sur les essences qui serait d'un sou par bidon. Cette taxe serait payée par tous les automobilistes et motocyclistes français. Les sommes ainsi obtenues seraient réparties entre Paris et les autres villes qui ont encore un droit municipal sur les essences.

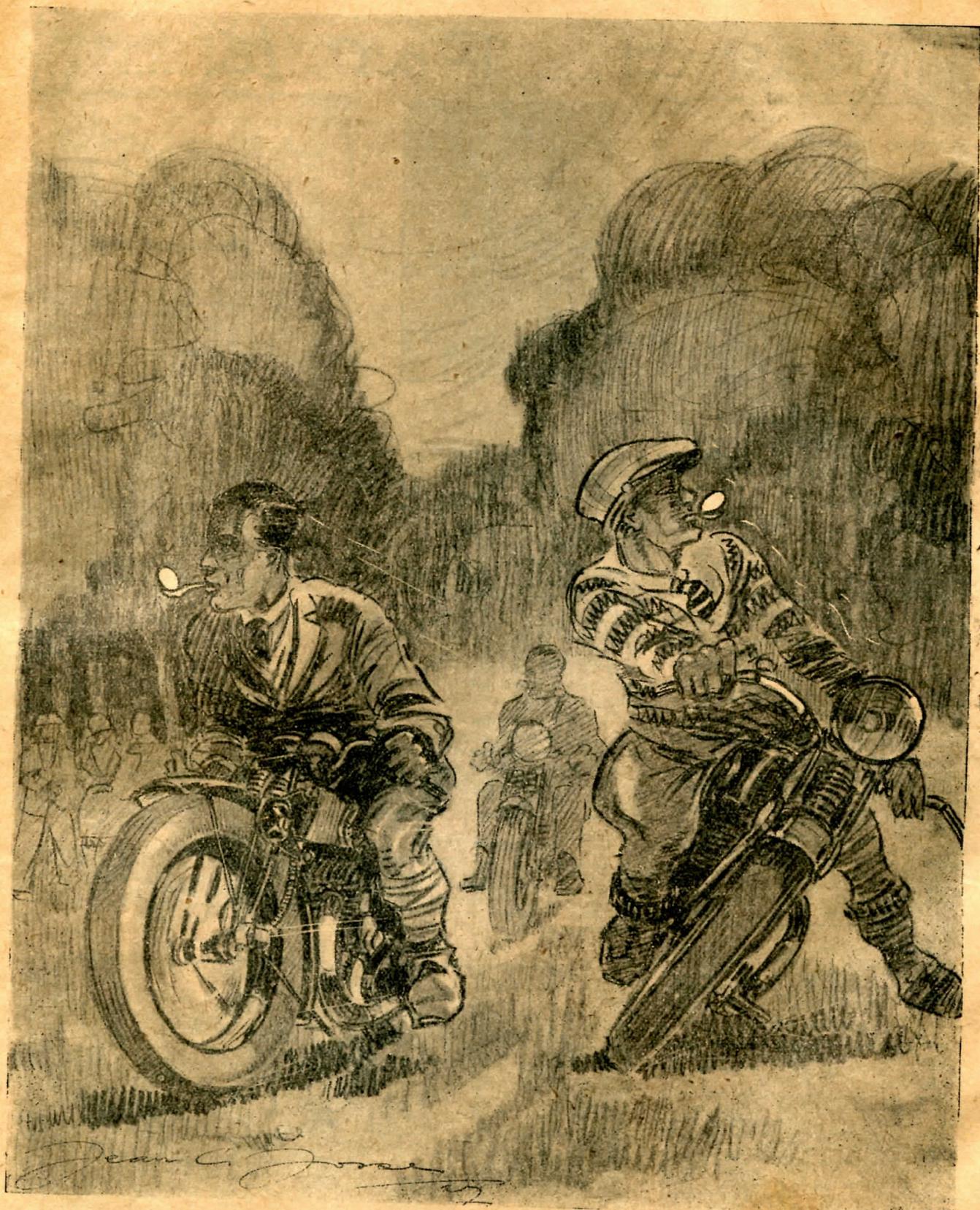
Ce projet sera certainement bien vu des automobilistes parisiens et des habitants des villes qui perçoivent un droit sur l'essence, mais il n'a guère de chances de plaire aux autres. L'essence est si lourdement taxée que tout impôt nouveau, même réduit semblerait excessif. L'Etat qui est toujours affamé et qui renifle l'argent comme un ogre la chair fraîche, ne viendrait-il pas lécher cette écuelle. On trouvera qu'un sou par bidon ce n'est pas assez pour des richards comme les automobilistes et on s'empressera d'augmenter ce chiffre chaque fois qu'il y aura des difficultés budgétaires. Un politicien de génie prendra des airs profonds et au nom des grands principes proposera de porter ce chiffre à dix sous et le Parlement avec un merveilleux courage, acceptera ce projet. Nous serons tondus d'un peu plus près.

De plus est-il juste que les villes qui exploitent les automobilistes soient précisément celles qui avec un tel système en tirent un bénéfice, alors que celles qui n'ont pas de taxe sur l'essence actuellement n'auront rien. Pourtant les automobilistes qui y résident paieront. Il y a même plus. Il y a des municipalités qui ont remplacé les droits d'octroi sur l'essence par une taxe sur les automobiles.

Est-ce que les automobilistes qui y résident et paient ces taxes vont avoir à payer un nouveau droit sur l'essence ? On voit donc qu'un projet de cette nature devra être sérieusement étudié et que sa mise au point soulèvera un certain nombre de difficultés.



Là où la course se gagne et se perd. Quand dans la ligne droite on ne peut pas se défendre contre le concurrent plus rapide, c'est au virage qu'on l'attend... ou qu'on ne l'attend pas..., de bons freins, une accélération foudroyante et du coup d'œil — il n'en faut pas plus pour faire un méchant vireur, ce qui n'empêche qu'on les compte sur les doigts. — Nos lecteurs trouveront, par ailleurs, un article sur la course et ses risques.



Le gymkhana pour motocyclistes, très répandu en Angleterre, l'est relativement peu en France. Moto Revue, à l'affût de tout ce qui touche la motocyclette et devant le succès de son premier essai, va organiser, cette année, un certain nombre de sorties, bien faites pour montrer au profane l'agrément et la maniabilité de la moto.

Composition de J.-A. JOSSE.

# Par-ci.... Par là.....

## Un nouveau moteur de course Miller

Les voitures Miller de course sont toujours des concurrentes de premier plan dans les épreuves américaines de vitesse. Le dernier moteur Miller de 1.500 cmc. a les caractéristiques suivantes : alésage 55 m/m, course 76 m/m, 2, huit cylindres, deux soupapes par cylindre, compresseur. La puissance à 7.000 tours atteint 154 CV. Un méchant moulin.

## De la voiture de course à la voiture de tourisme

L'huile résiste mal à la chaleur et invariablement les voitures de course ont une circulation d'huile avec un radiateur pour son refroidissement. Il est à remarquer qu'une des nouvelles six cylindres, mises sur notre marché, comporte un radiateur d'huile. C'est à un exemple à suivre.

## Moto Revue fait école

**Automoto** à la remorque de *Moto-Revue* ! Nous avons, en effet, inauguré une façon de présenter les nouveautés de l'industrie motocycliste à la fois plaisante, compréhensible, joviale aussi, tout en conservant le sérieux que les efforts de nos constructeurs réclament. Automoto a compris, le premier, que notre manière cachait discrètement un reproche à nos constructeurs motocyclistes de présenter leurs articles sous une forme trop concise, trop réduite, trop peu à la portée de la clientèle : nous avons sous les yeux le catalogue d'*Automoto* : nos félicitations à la grande firme de Saint-Etienne. Elle ouvre brillamment la série des progrès de détails de notre industrie : joli livret violet où chaque type de machine est présenté par une disposition ingénieuse, sur 40 centimètres. Il suffit de déplier pour se trouver en face d'une illustration soignée, superbe. *Moto Revue* sera toujours heureux de signaler tous les progrès de détails de nos constructeurs.

## Une victoire de « Monsieur Standard ! »

Le succès de la campagne menée si activement par l'A. C. de Paris, relativement à l'unification de la hauteur des pare-chocs n'a pas tardé à se manifester.

Toutes les voitures montées aux Etablissements H. Trentelivres et Cie — Pare-chocs J.M. — que ce soit à barres simples ou doubles, ont le pare-chocs fixé à une hauteur invariable de 53 centimètres.

Nous ne pouvons que féliciter vivement ces si expérimentés constructeurs qui ont réussi, grâce à leurs ferrures spéciales, et après de minutieuses recherches à équiper tous le châssis, petits et gros, à une hauteur constante.

Que toutes les autres maisons s'engagent à leur tour sur le chemin résolument tracé par MM. H. Trentelivres et Cie, Pare-choc J. M., 7 boulevard de la Seine à Neuilly-sur-Seine (Pont de Neuilly).

## Un cadeau à Tous

Une question d'actualité pour un motocycliste, c'est le graissage de sa machine. Celui-ci constitue la clé de voûte du bon fonctionnement.

Aussi, nous est-il agréable de signaler la parution du dernier-né des éditions Kervo line : « Le Guide de Graissage général Motocyclistes » qui donne le moyen d'établir solidement cette clé de voûte.

Edité avec soin et abondamment illustré, rédigé par des Ingénieurs spécialistes du moteur à explosion et du graissage, ce guide constitue un véritable manuel d'entretien que tout motocycliste voudra posséder à titre entièrement gracieux, sur demande aux Etablissements Quervel Frères, 25 à 37, rue du Port, à Aubervilliers (Seine), en ayant soin toutefois de se recommander de notre Revue.



## Lunettes et moto

La myopie est assez gênante pour le motocycliste non en elle-même car elle peut être parfaitement corrigée par de bons verres. Avec les nouveaux ménisques à foyer constant, le champ visuel est lui-même très étendu. Mais si on a les yeux sensibles, il est difficile de porter sur les lunettes ou le pince-nez des lunettes protectrices. On peut monter des verres de myope sur certaines lunettes protectrices, mais elles n'ont pas en général une assiette assez solide sur le nez et les verres ne sont pas à la place rigoureuse qu'ils devraient occuper. De grandes lunettes rondes protègent assez bien les yeux contre l'air, mais non contre les poussières. Comme il y a pas mal de myopes qui font de la moto et de l'auto, il est curieux qu'on n'ait pas étudié un type spécial de lunettes protectrices à leur intention.

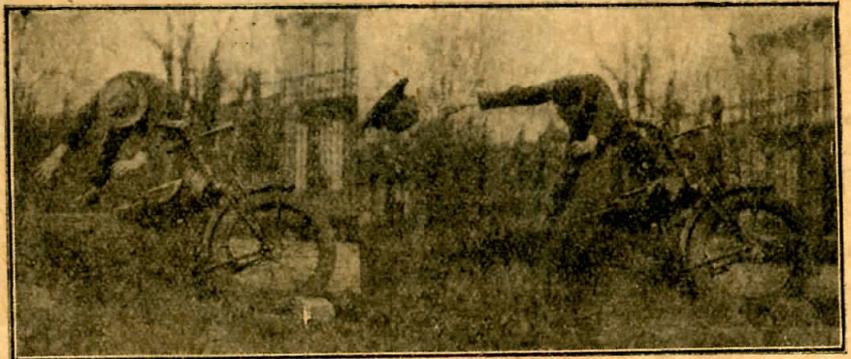
## Echos

L'inventeur de l'intéressante et nouvelle bougie Viterbo dont *Moto Revue* a donné la description dans son numéro du 18 juin (p. 299) demande à entrer en relations avec les industriels ou capitalistes que la question pourrait intéresser.

Ecrire à *Moto Revue*, qui transmettra

## Le Concours Lépine

Chaque année se tient à Paris une exposition vraiment intéressante créée par l'ancien et toujours vif Préfet de Police. Il nous apparaît que décidément cette exposition réservée aux petits inventeurs contient nombre de nouveautés intéressantes notre sport auto



Une bûche en deux épisodes.  
Communiqué par un de nos abonnés, M. Aubert à Bayonne

bile et motocycliste. *Moto Revue* se doit de pénétrer plus avant dans ce pré-Salon et l'un de nos collaborateurs ira visiter tous ceux des exposants dont les inventions ont une affinité avec notre programme afin de les encourager dans leur activité et leurs espoirs.

## Suspension de Selle

D'un lecteur :

L'usage de la moto se répandant de plus en plus, au point qu'elle devient l'engin de locomotion mécanique populaire, j'ai cherché à la rendre utilisable pour les tempéraments les plus délicats, et notamment aux cardiaques, afin que les trépidations et non pas seulement les secousses actuelles de cet engin soient totalement éliminées.

Etant personnellement intéressé à obtenir ce résultat, j'ai résolu pratiquement cette amélioration, adaptable à toute moto.

L'appareil est construit et mis en service courant par un cardiaque, et n'est pas une invention théorique discutable, car elle a pour base le principe du levier et du point d'appui, le premier formé par deux lames de ressorts fixées sur l'avant du tube supérieur de la moto, ou à tout autre point équivalent, le point d'appui étant amovible sur le même tube, et l'extrémité arrière du levier-lames de ressort portant la selle.

Ce dispositif ainsi présenté, explique immédiatement l'action de cette invention brevetée S. G. D. G., et assure tout homme du métier de son efficacité absolue car :

L'extrémité avant des lames étant fixée à bloc sur le tube supérieur, il suffit de porter le point d'appui, plus ou moins en avant ou en arrière de la position indiquée par le cliché ci-contre, pour obtenir une plus ou moins grande sensibilité dans la flexion des lames et partant de là, une immobilité facultative, et réelle de la selle et de ce qu'elle porte : faculté qui peut fournir l'annulation totale de toute trépidation.

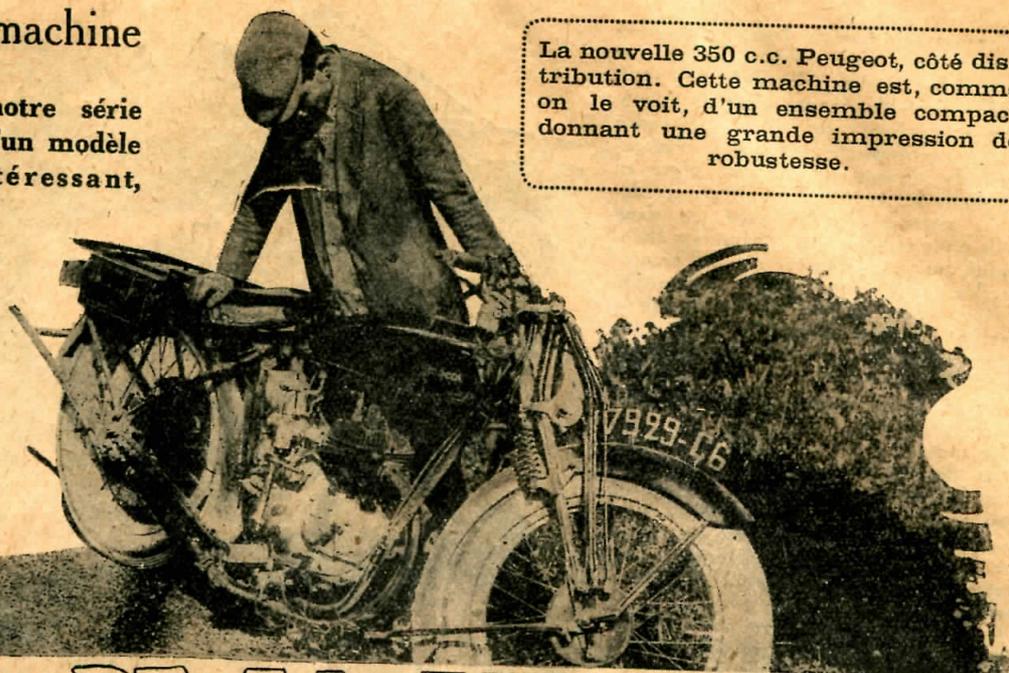
La position normale de la selle, même au cas de rupture des lames, est assurée, soit par une tige coulissant dans le tube de celle-ci, tige qui sert de liaison entre la selle et les lames-ressort au moyen d'un bouchon approprié, soit par un étrier assujéti au tube supérieur de la moto, ou de tout autre élément équivalent.

En cas de faiblesse du tube supérieur une bride, passant sous le tube inférieur, tient lieu de renforcement de l'attache des lames sur le premier, comme la chose est usitée pour la fixation des essieux aux ressorts de voitures.

## Nos essais de machine

Nous continuons notre série d'essais par celui d'un modèle particulièrement intéressant, puisque réunissant plusieurs solutions préconisées par Moto-Revue.

La nouvelle 350 c.c. Peugeot, côté distribution. Cette machine est, comme on le voit, d'un ensemble compact donnant une grande impression de robustesse.



# ESSAI DE LA 350 PEUGEOT

### Brève description de la 350 Peugeot à soupapes latérales

**Moteur.** — Peugeot, alésage 72, course 85, cylindrée 347, régime normal 2.800.

**Magnéto.** — S. E. V.

**Carburateur.** — Zénith.

**Boîte de Vitesses.** — Peugeot, formant bloc avec le moteur.

3 vitesses : 1<sup>o</sup> vitesse 12, 3 à 1  
2<sup>o</sup> — 7,15 à 1  
3<sup>o</sup> — 4,93 à 1

**Graissage.** — Par pompe Peugeot, avec renvoi d'huile au réservoir.

**Cadre.** — Double berceau, brasé.

**Pneus.** — 700×100 Dunlop, sur jantes à base creuse.

**Selle.** — { 1<sup>o</sup> en 3 points.  
2<sup>o</sup> Terry.

**Réservoirs.** — Séparés : essence 13 litres, huile 3 litres, placé sous la selle.

**Accessoires.** — 2 pieds supports, porte-bagage, 2 sacoches et outillage, guidon ajustable, graissage Técalémit.

dans lesquelles se complait à travailler cette Marque : n'oublions pas que Peugeot fabrique de toutes pièces des cycles, motocyclettes, voitures de toutes dimensions, canots automobiles et outillage.

L'on ne peut se rendre compte de l'importance de ces usines qu'en voyant, le long du Doubs, s'échelonner des bâtiments qui contiennent des centaines, des milliers d'ouvriers, travaillent à chacune de ces particularités Peugeot.

Après un déjeuner réconfortant, nous passons notre après-midi à parcourir brièvement l'usine « Motocyclettes et Cycles ». Nous insistons sur le mot « brièvement », car les kilomètres parcourus dans ces usines peuvent donner une

impression de l'importance du travail qui s'y fait.

N'étant pas venu pour faire une visite technique, je ne ferai que passer sur celle-ci, qui m'a permis quand même d'apprécier un outillage moderne pour fabriquer une motocyclette moderne.

Nous sommes obligés de noter que bientôt apparaîtra, pour la première fois en France, le travail de la motocyclette sur chaîne, car l'aménagement de cette nouvelle méthode est en cours d'exécution. Je noterai aussi la salle d'outillage, comprenant des machines Brown et Sharp, ainsi qu'une machine américaine dernier cri à taillage rapide, d'importation toute récente.

Nous mentionnerons aussi l'important service des essais, qui apprécie et juge toutes les fabrications motocyclistes et soumet à des épreuves sévères tous les modèles présents et futurs Peugeot. Nous examinons avec curiosité une machine spéciale à casser les fourches ainsi qu'une autre à briser les cadres.

Etant obligé, par discrétion professionnelle, de nous taire sur les nouveaux modèles Peugeot, nous pouvons seulement dire que tout ce qui doit être fait est soumis à des essais excessivement sévères. Les nouvelles machines subissent, durant une période déterminée de plus de quinze jours, des essais quotidiens de 2 à 300 kilomètres.

Enfin, nous passons à l'examen de la 350 bloc moteur Peugeot soupapes latérales.

Après une rectification qui permet d'abaisser la selle, nous prenons la ma-

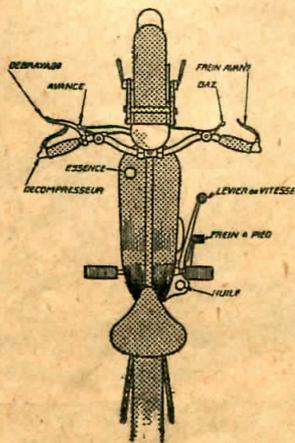


Schéma montrant les différentes commandes de la 350 Peugeot

### Essai de la 350 Peugeot

LA voiture qui nous a amenés à Beaulieu, siège des Usines Peugeot (fabrication motocyclettes) nous fait passer par des routes aussi mauvaises qu'industrielles. Les villages d'Audincourt, Valentigney, Beaulieu, pourraient s'appeler aussi bien Peugeot-Ville que par leur nom propre. Tout y révèle le travail fait par et pour Peugeot.

L'importance formidable des usines nous rappelle les quantités d'industries

chine pour faire la série d'essais qui durera environ deux jours. Pneus ballon sur jantes à base creuse, selle Terry (encore !) guidon ajustable, repose-pieds de même, bloc moteur logé assez bas dans un cadre berceau excessivement robuste, changement de vitesses avec secteur placé au bas du levier type voiture, larges garde-boue, porte-bagage résistant et deux pieds pour effectuer les réparations théoriques, puisque la moto m'a été recommandée comme une machine anti-panne. Je dois avouer au premier abord que la machine est une motocyclette de tourisme : elle n'est pas spécialement rapide, c'est-à-dire elle est à l'abri des ennuis mécaniques. Huile, essence et c'est tout, pas de réglage, rien !

Le moteur est un moteur de ralenti. Nous devons avouer que rarement il nous fut donné d'apprécier un ralenti aussi parfait, aussi bien le moteur à vide qu'en prise. Le démarrage est bon pour une machine à soupapes latérales. Les vitesses passent bien, surtout en rétrogradant.

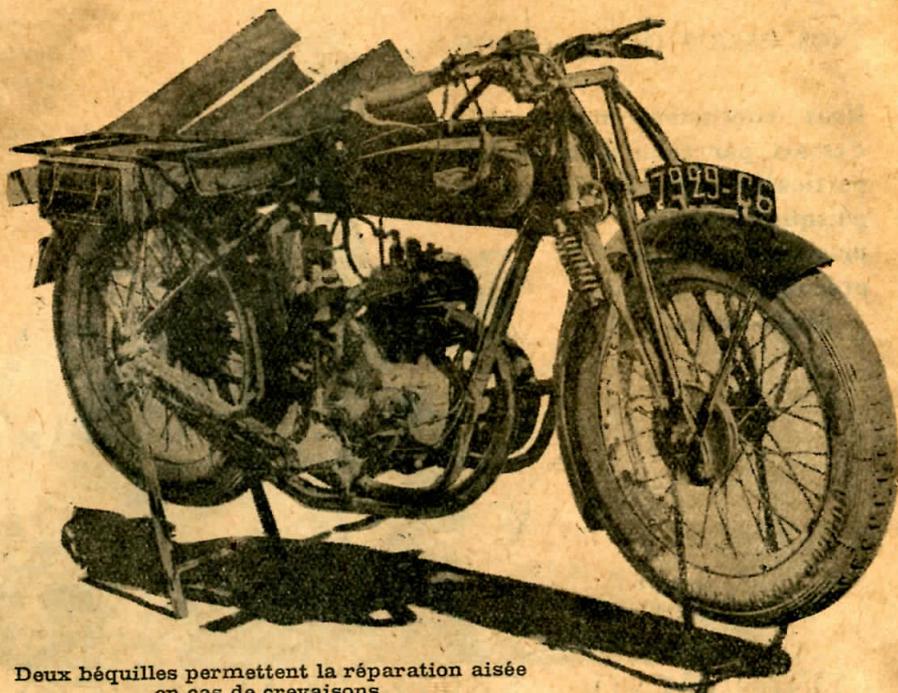
En somme, à première vue, bonne machine pour un service routier.

Il nous a été donné de faire, le jour suivant, une très jolie promenade par un soleil aussi resplendissant que chaud.

Partant de l'usine, nous suivons les rives du Doubs, en nous dirigeant vers Mathay : route droite et silicatée, qui nous permet de faire des essais de vitesse, ralenti, reprise, freinage, braquage, comme nous pourrions nous en rendre compte tout à l'heure.

Ensuite, longue période de mauvaise route qui nous amène à Pont-de-Roide, puis dans la direction de Saint-Hippolyte. Une halte de deux heures nous permet d'apprécier le Doubs qui passe en dessous du restaurant où nous déjeûnions, et quelques belles truites qui s'y promènent agréablement au frais.

Puis, départ et ascension du Lomont, route excessivement pittoresque, qui per-



Deux béquilles permettent la réparation aisée en cas de crevaisons.

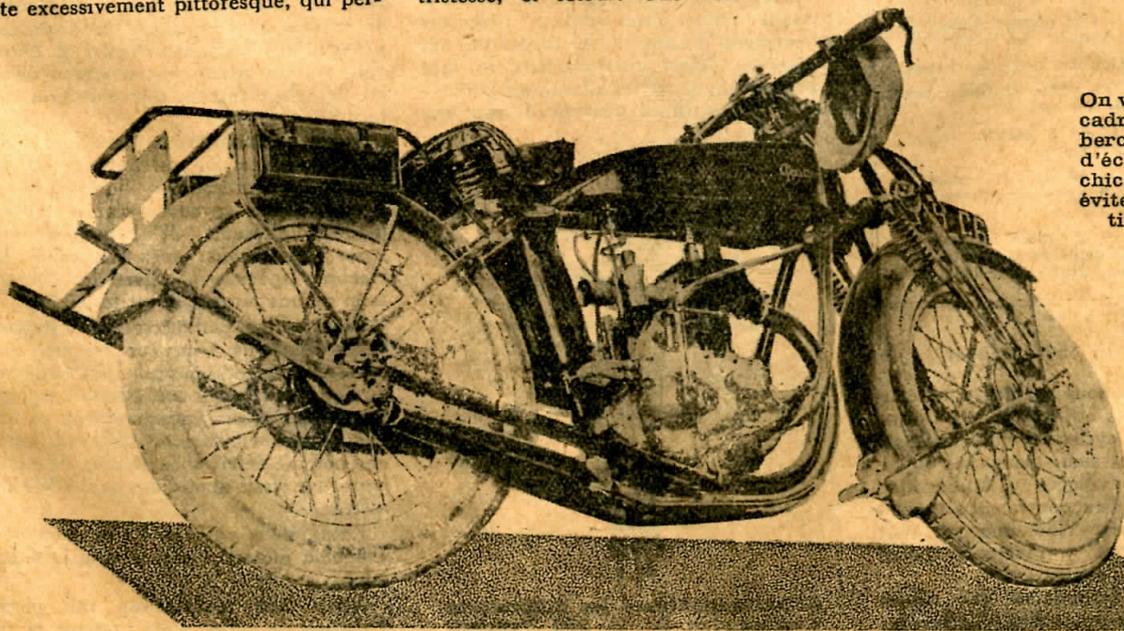
met d'apprécier les qualités de grimpeuse de cette machine. Il est évident que les moteurs à courbe assez plate sont intéressants pour la montagne, la puissance aux bas régimes étant proportionnellement aussi forte qu'au régime maximum, ce qui permet au moteur de ralentir sans perdre sa puissance et n'oblige pas à passer en première ou en seconde.

Cette montée à 11 % en général, avec des portions à 13, 14 et 15 %, est effectuée en troisième dans les lignes droites, en seconde dans les tournants.

Petite visite amicale en haut du Lomont, au fort du même nom, grille, caserne, tristesse, et retour. Une descente sur

l'autre versant, moteur arrêté, nous permet de juger de la tenue de route de la machine. Cette descente est une route entièrement pleine de pierres ; chaque coup de frein un peu brutal nous donnerait une tendance à dérapier, mais les pneus ballon aidant, jamais la machine n'est en danger, même aux plus grandes vitesses. Les plus grandes vitesses, c'est-à-dire 50 ou 55 au maximum, car sans moteur, un prudent conducteur ne doit jamais descendre une côte plus vite qu'il ne l'aurait montée.

Freinage très bon, les tambours étant à peine tièdes à l'arrêt après la descente. Ensuite, nous empruntons une jolie



On voit bien ici le cadre en double berceau, et le pot d'échappement à chicane finale pour éviter les projections d'huile.

route au point de vue pittoresque et effrayante au point de vue du sol, sur laquelle nous poussons la machine à 70. Il faut avouer que, dans certains trous, elle aurait une légère tendance à se « balader », c'est-à-dire donner la même impression que l'on a lorsqu'on roule doucement sur une machine avec l'amortisseur de direction serré, la machine étant assez difficile à redresser. La suspension en elle-même est excellente, les pneus ballon amortissent beaucoup les chocs et la fourche travaille suffisamment et sans exagération.

Aux tournants pris à très grande allure, c'est-à-dire au maximum pour le moteur et pour la machine, il serait très légèrement difficile de la redresser, inconvénient dû sans doute aux pneus ballon, bien que ceux-ci ne dérapent pas dans le sable et la poussière amassée par trois jours de chaleur.

#### Différents essais

Freinage, les deux freins agissants :

A 30 à l'heure la machine s'arrête en 8 mètres.

A 55 à l'heure la machine s'arrête en 16 mètres.

A 72 à l'heure la machine s'arrête en 25 mètres.

Le frein arrière agissant seul, l'arrêt à 25 à l'heure s'effectue en 9 mètres. Essai intéressant : la machine entièrement braquée entre deux lignes distantes de 2 m. 90, peut effectuer un tour complet sur elle-même ce qui prouve que dans un chemin assez étroit, il est inutile de se livrer à des marches A. R., marches A. V. compliquées.

Comme nous l'avons dit tout à l'heure, la 350 Peugeot est une machine excellente quant au ralenti; nous pouvons en juger par ceux-ci-dessous, qui sont d'ailleurs rares pour une motocyclette monocylindrique :

En 1 <sup>re</sup> sans à-coups	4 kms. à l'heure.
En 2 <sup>e</sup>	7 — —
En 3 <sup>e</sup>	10 — —

Nous nous sommes amusés à faire 2 kilomètres au ralenti en 3<sup>e</sup>, et ensuite une assez brusque accélération qui n'a pas étouffé le moteur et qui a donné un départ assez rapide pour une machine à soupapes latérales.

Il ne faut pas oublier qu'un moteur 350 de ce principe, ne peut enlever un cavalier de 60 kilos et une machine en pesant 125, à de très grandes allures, à le reprise en troisième.

En pleine vitesse sur 2 kilomètres elle donne 79 dans un sens, 82 dans l'autre, en somme un bon 80 au chronographe et un petit 90 au compteur, pour les sympathiques amateurs de belle moyenne.

Le départ à l'aide d'un kick-starter s'effectue, la machine chaude au premier coup, et le matin à froid une fois au bout du deuxième, l'autre fois au bout du troisième.

Carburateur à une seule manette : simplicité pour le débutant, commodité pour le motocycliste averti. A droite : frein à main, manette des gaz; à gauche : décompresseur, avance, débrayage.

Insistons sur la solidité et la robustesse du cadre qui ne peut casser; le seul reproche qu'on pourrait lui faire, est son poids légèrement excessif.

Pour terminer, il nous reste à dire que cette machine est agréable à conduire, elle ne nécessite pas d'efforts techniques extraordinaires. Il est inutile d'ajouter que l'on achète la moto avec une bougie et qu'on ne la change jamais. La consommation est de 3 litres aux 100 kilomètres et de 3 lit. 250 dans la région montagneuse

parmi laquelle nous avons fait la promenade de la deuxième journée, ainsi que les essais.

Nous pouvons dire, sans nous tromper de beaucoup, que le réservoir d'huile de 3 litres représente 2.000 kilomètres de route, puisque dans tous nos essais nous n'avons consommé que 175 centilitres d'huile.

Beau temps, bonne machine, beau voyage.

Remercions M. Grirardez qui nous a reçu au nom de la Maison Peugeot, ainsi que M. Fleck, compétent ingénieur doublé d'un parfait gentleman.

FRED S. LIPMAN

## Le Rallye Camping de Moto Revue



(Photo Lebègue à Ault)

Le premier groupe vient d'arriver à Ault-Onival. La pluie et la route n'ont guère atténué la bonne humeur des campingmen. Au fond, le décor magnifique du paysage et des falaises. Les fins nageurs ne sont pas aussi nombreux que nous l'espérions : cependant l'élément féminin est appréciable. Il fallut toutefois une certaine dose d'énergie pour braver la rigueur exceptionnelle de la température.

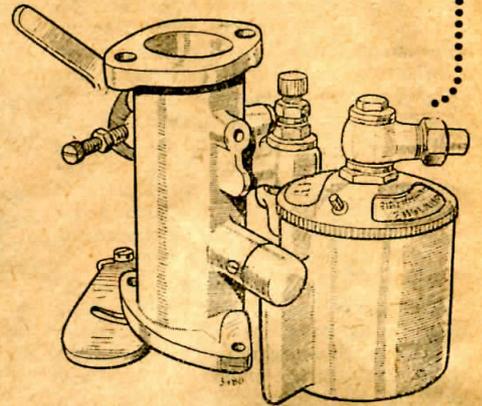
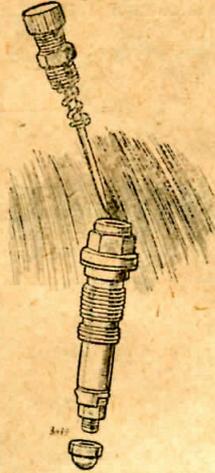
## Un nouveau carburateur Amac

Les carburateurs Amac de motocyclette sont universellement connus et leur palmarès en course en dit long sur leur valeur. Il est donc intéressant de signaler que cette marque vient d'étudier un carburateur de voiture où elle s'est efforcé de conserver les qualités du carburateur Amac de moto, c'est-à-dire le rendement et la simplicité.

Ce carburateur possède, bien entendu, une cuve à niveau constant. L'arrivée se fait à la partie supérieure. La cuve à niveau constant et le corps de carburation sont réunis par le puits du gicleur de ralenti.

Le gicleur principal est entouré d'un petit diffuseur et l'émulsion ainsi obtenue débouche dans le diffuseur principal. L'air qui arrive autour du gicleur est pris à l'entrée du carburateur et non directement à l'extérieur. Les deux fentes de cette prise d'air se trouvent à l'endroit du gicleur et, par conséquent, ces ouvertures tendent à affaiblir la succion exercée sur le gicleur. Plus la vitesse de l'air sera grande et moins, proportionnellement,

Vue extérieure du nouveau carburateur Amac et au-dessous son aiguille.



d'air partira par les fentes. On aura donc dans le diffuseur principal une quantité d'air de plus en plus grande au fur et à mesure que le moteur tournera plus vite. Et ainsi par ces modifications du dosage d'air, on arrive à rendre ce carburateur automatique.

Le puits du gicleur de ralenti est en communication avec l'atmosphère. L'air qui rentre se mélange avec l'essence qui jaillit du petit gicleur et le tout débouche en aval du papillon des gaz.

Ce nouveau carburateur est donc un proche parent, pour ne pas dire un frère, du carburateur Amac de moto

## Quelques formules courantes

Nous recevons de fréquentes demandes, relatives à quelques calculs très simples, auxquels un motocycliste a très souvent l'occasion de recourir.

Tout d'abord le calcul de la cylindrée. Pour cela on multiplie la surface du piston par la course, de la manière suivante. Prendre la moitié de l'alésage, en centimètres et la multiplier par elle-même, puis multiplier le produit ainsi obtenu par 3,1416. On a ainsi la surface du piston en centimètres carrés. On multiplie ce nouveau produit par la course, toujours en centimètres et on a la cylindrée. Supposons un moteur de 60 mm. d'alésage et de 100 mm. de course. La moitié de l'alésage est  $3. \text{ } 3 \times 3 = 9. \text{ } 9$  multiplié par 3,1416 = 28,2744. Multiplions 28,2744, représentant la surface du piston, par 10, course du piston en centimètres, et nous trouverons que la cylindrée est de 282 centimètres cubes. Si le moteur a plusieurs cylindres, il n'y a à nouveau qu'à multiplier ce chiffre par le nombre des cylindres.

Le taux de compression d'un moteur est obtenu en ajoutant à la cylindrée le volume de la chambre d'explosion, constituée par le piston à son point mort haut et le fond de la culasse. On divise le total par le volume de la chambre d'explosion. Supposons un moteur d'une cylindrée de 350 centimètres cubes, dont la chambre d'explosion mesure 80 cmc. Ajoutons 350 et 80 = 430. Divisons 430 par 80 = 5,38. C'est ce chiffre qui représente le taux de compression géométrique du moteur.

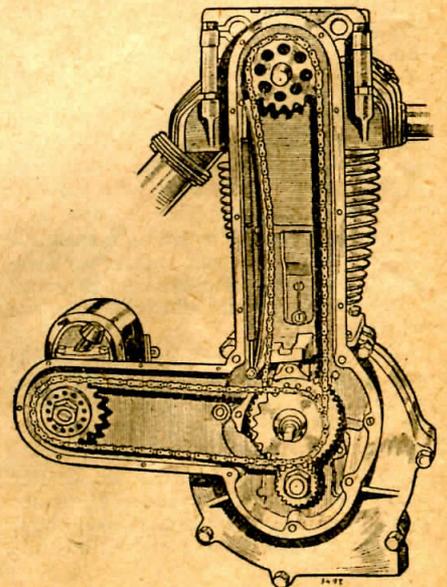
Un autre problème, c'est la démultiplication. Sachant qu'un moteur tourne à un certain nombre de tours minute, on demande quelle multiplication il faut prendre pour que la machine se déplace à une allure déterminée. Supposons qu'ayant un moteur dont le régime est de 3.500 tours à la minute, monté sur une moto avec des roues de 65, on veuille atteindre une vitesse de 80 à l'heure. Quel devra être la démultiplication entre le moteur et la roue arrière. Tout d'abord, cherchons

combien de mètres nous devons parcourir à la minute pour faire du quatre vingts à l'heure.

Il nous suffit de diviser 80.000 par 60 = 1.333 mètres. Pour couvrir ces 1.333 mètres, combien notre roue devra-t-elle faire de tours. Le développement d'une roue s'obtient en multipliant son diamètre par 3,1416, donc :  $6,5 \times 3,1416 = 2 \text{ m. } 04$ . Pour couvrir 1.333 m. elle devra faire 1.333 divisé par 2,04 = 653 tours environ. Comme le moteur tourne à 3.500 tours, la démultiplication devra être de 3.500 divisé par 653 = 5,3 environ. C'est-à-dire que si la poulie du moteur a 7 centimètres de diamètre, la poulie de la roue devra mesurer  $7 \times 5,3 = 37$  centimètres. Avec des pignons de chaînes nous compterons le nombre des dents. Si le petit pignon, dans le cas d'une transmission directe (en principe à peu près impossible à réaliser) avait 15 dents, le grand pignon devrait avoir  $15 \times 5,3 = 79$  dents. Avec une boîte de vitesse la démultiplication se fait en deux fois. Si le pignon du moteur a 15 dents et le pignon de chaîne primaire de la boîte de

vitesse 35 dents, nous aurons une première démultiplication de 2,3. Nous n'aurons donc plus besoin pour la transmission finale que d'une démultiplication de 5,3 divisé par 2,3 = 2,3 encore. Supposons que le pignon de la boîte de vitesse ait 20 dents, celui de la roue arrière devra avoir  $20 \times 2,3 = 46$  dents.

Nous avons récemment eu l'occasion de parler du nouveau moteur A.J.S. à arbre à cames en tête. Voici ci-contre le croquis du système de tension adopté pour la chaîne commandant l'arbre à cames. Ces machines firent dans le Tourist Trophy anglais une cause intéressante.



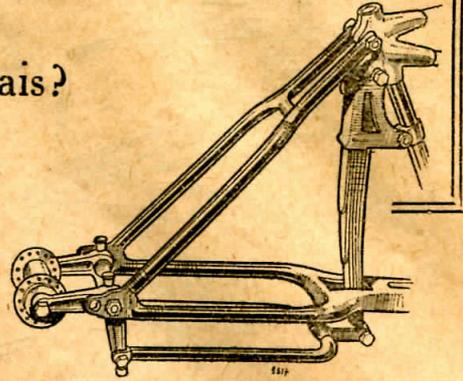
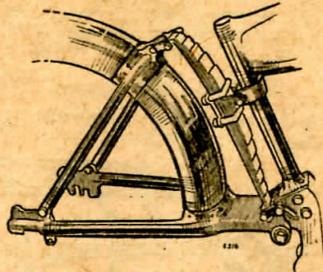
## La suspension arrière est-elle morte à jamais ?

par H.-P. Borestroke.

Après la guerre, on ne rêvait que moteurs d'avion et suspensions de voiture. Rendement mirobolant et confort extrême ; tels semblaient être les buts à atteindre. Le monocylindre semblait condamné et le flat twin devait lui succéder. Et pourtant des flat twin, qui apparurent à ce moment, combien ont survécu. Même des motos aussi étudiées aussi réduisantes que l'A. B. C., n'ont pas rencontré un vraiment gros succès. Que d'autres encore dans le même cas, Janoir, Blériot, Lutèce (avec leurs 2 cylindres côte à côte), etc. Le fait est que depuis, les constructeurs sont revenus pour la plupart au monocylindre et que le flat twin n'est plus représenté, aussi bien à l'étranger qu'en France, que par un petit nombre de marques. Personnellement nous le regrettons. C'est un moteur qui ne souffre pas la médiocrité, qui soulève des difficultés de graissage et d'alimentation, mais dont les meilleurs types sont d'une conduite bien agréable.

La suspension arrière n'a pas eu plus de succès. Un de ses champions, Indian est venu au cadre rigide. D'autres, comme Clyno, ont laissé la moto pour la voiture. D'autres comme Matchless construisent encore quelques cadres à suspension arrière, mais sur commande, et emploient pour la plus grande partie de leur production, des cadres rigides. On est le temps où chaque courrier nous apportait chaque jour quelques nouveaux dessins de suspension arrière.

Le cadre à suspension arrière est-il vraiment mort, ou est-ce simplement une léthargie momentanée. Peut-être n'est-il pas sans intérêt de ce qui s'est passé pour les voitures. La question de la suspension fut d'abord très étudiée et on essaya de multiples combinaisons de ressorts. Puis vinrent les pneus ballons qui en isolant plus complètement les voitures de la route permirent de se contenter des systèmes les plus simples. La suspension par quatre ressorts entiers, la plus simple après les semi cantilevers, parut l'emporter. On atteignait ainsi par la combinaison de cette suspension et des pneus ballons un degré suffisant de confort, et une bonne tenue de route, à part certaines allures critiques où apparaissait le shimmy. Mais, somme toute, la solution était suffisante. Parmi ceux qui avaient le plus soigneusement étudié les suspensions, il y eut cependant un homme qui persévéra, Sizaire, il démontra que pour obtenir le maximum de confort et la meilleure tenue de route à toutes les allures, il fallait que les roues fussent suspendues de manière indépendante les unes des autres. Et voici que son exemple est suivi et que les suspen-



A gauche la suspension arrière par cantilever de la Beardmore ; à droite celle de la Stanger, le flottement latéral n'existe pour ainsi dire pas, l'articulation étant près du moyeu.

sions par roues indépendantes font leur apparition en grand nombre, et semblent être appelées à supplanter celles qui emploient des roues montées sur des essieux rigides.

Pour la moto l'emploi des pneus de forte section et des selles à grand confort a écarté la nécessité d'une suspension arrière, d'autant que les ressorts de celle-ci doivent être assez durs. Mais cependant la suspension arrière, si elle n'est plus indispensable, ne laisse pas d'être très désirable. Elle est d'une étude délicate et augmente le prix de revient, ce qui est grave aujourd'hui, en une période de simplification et d'économie. Mais laissons faire le temps et il est très possible que les motos sans suspension arrière arrivent à devenir l'exception.

On objecte l'exemple de la bicyclette qui est dépourvue de suspension arrière et de carter de chaîne, bien qu'elle ait un nombre respectable d'années d'existence. Mais n'ou-

blions pas que la bicyclette doit être vendue au plus bas prix possible, que tout doit être fait pour l'alléger. Le cycliste ne repose guère sur sa selle, mais s'appuie sur les pédales et ainsi est isolé en grande partie des choses de la route. Il faut renoncer à cette perpétuelle assimilation de la bicyclette et de la moto. C'est un peu comme si on comparait une automobile à une voiture hippomobile sous prétexte que toutes deux ont quatre roues. On n'a que trop longtemps fait des motos où l'influence de la construction cycliste se fait sentir. La moto, si faible que soit sa cylindrée, ne doit plus être conçue comme une bicyclette à moteur.

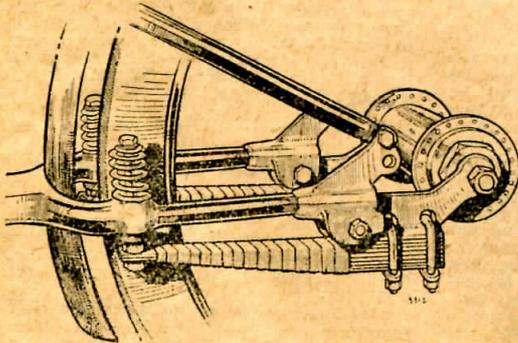
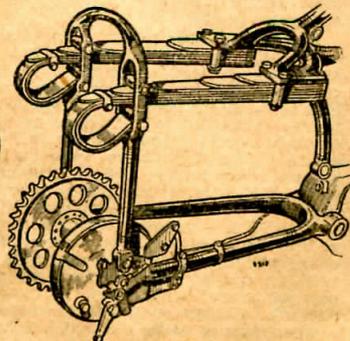
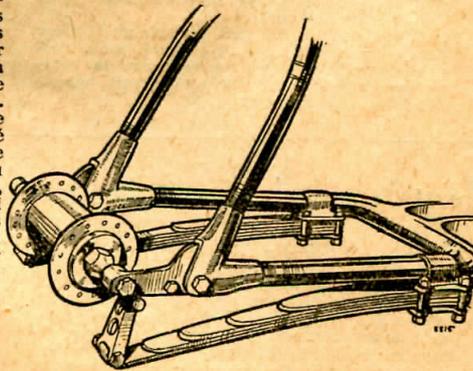
### Difficultés de la suspension arrière

Que la suspension arrière soit d'une réalisation difficile c'est ce qu'il ne faut pas contester et beaucoup des suspensions arrière mises sur le marché étaient loin d'être satisfaisantes. Alors que l'un des rôles essentiels d'une suspension est de maintenir la roue en contact permanent avec le sol, beaucoup d'entre elles accentuaient le rebondissement et au lieu d'économiser les pneus, en accélèrent l'usure. Et le cas n'était pas rare de propriétaires transformant leur arrière suspendu en arrière rigide. La suspension d'un véhicule léger est toujours beaucoup plus difficile à réaliser que celle d'un véhicule lourd.

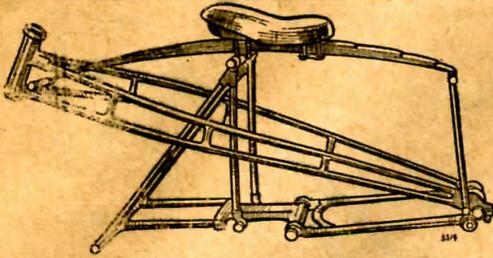
La première et plus importante difficulté c'est d'avoir une grande souplesse verticale allée à une rigidité latérale parfaite. Le principal point à observer quand on construit un cadre c'est la rigidité latérale. C'est pourquoi le cadre à double berceau qui est latéralement le plus rigide est si populaire surtout sur les machines rapides.

Si nous articulons la fourche arrière autour d'un pivot, celui-ci est nécessairement très court et maintient mal la fourche. Un jeu insignifiant au pivot se traduit à l'extrémité de la fourche par un jeu important. Aussi n'est-il pas étonnant que la plupart des suspensions arrière donnent surtout quand un effort latéral est exercé sur le cadre, dans un virage par exemple, une sensation très désagréable de flottement. Bradshaw, lorsqu'il a conçu l'A. B. C. a essayé, et en particulier réussit à corriger ce flottement en employant un cadre à double berceau extrêmement large qui en écartant les articulations de la fourche, permettait de la maintenir beaucoup mieux, de lui donner une meilleure assise. Et pourtant la plupart des sportsmen qui employaient des A. B. C. en course substituaient à l'arrière suspendu un arrière rigide.

Sur le Powerplus Indian, une fourche verticale très rigide venait s'articuler sur les extrémités de la fourche arrière. Elle était elle-même maintenue par deux grands ressorts à lames. Le ressort à lames, à cause de sa largeur, offre une bonne rigidité latérale et c'est pourquoi nous le trouvons sur le plus grand nombre de suspensions arrière. Les



En haut la suspension Coulson par deux demi-ressorts. A gauche la Victory de l'Indian Powerplus.



Un curieux cadre celui de la McKechnie, l'ensemble du réservoir et du bloc moteur est suspendu par un grand ressort allant de l'avant à l'arrière.

deux ressorts de la Powerplus étaient fixés sur une pièce massive qui les maintenait solidement.

Sur la Précision il y avait un ressort unique à lames monté contre le tube de selle. La fourche arrière supérieure était articulée à l'extrémité de ce ressort.

D'autres constructeurs préféraient conserver les deux triangles arrière rigides, et employer une troisième fourche oscillante à l'extrémité de ce triangle. Un exemple nous en a été donné par la P. V. Dans ce cadre l'avant de la fourche oscillante se terminait par un piston logé dans le tube de selle et pris par deux ressorts à boudin qui limitaient ses déplacements.

Sur la Coulson B. à l'extrémité des fourches rigides se trouvaient deux leviers articulés en leur milieu et portant la roue. Deux ressorts à lames placés sous la fourche maintenaient les leviers. Le P. V. et le Coulson ont disparu en même temps que la courroie.

Quelques constructeurs ont construit des cadres où les fourches arrière sont supprimées et la roue portée à l'extrémité de deux ressorts à lames. Nous n'avons jamais eu l'occasion d'essayer ces machines, mais nous craignons que la roue soit insuffisamment maintenue.

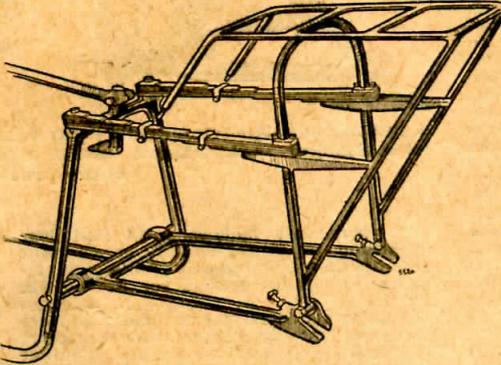
On peut également essayer de donner à l'ensemble une bonne rigidité latérale par d'autres moyens. Sur la Terrot d'avant guerre et sur l'N. S. U. la fourche supérieure arrière était reliée au raccord de selle par un gros ressort à boudin sur une machine italienne, la Garabello, ce sont deux ressorts à spirale

enfermés dans des boîtiers qui maintiennent cette fourche arrière.

Sur les cyclecars à trois roues (à roue arrière motrice) on emploie en général une fourche horizontale articulée à l'arrière de la boîte du couple conique. Ici les résultats sont satisfaisants par ce que le pivot est très long et aussi que les roues avant bien maintenues dans leur plan soit par des coulisseries (Morgan et Sandford), soit par un quadrilatère formé par les ressorts transversaux (d'Yrsan) donnent au véhicule une solide assise.

#### La tension de la chaîne

Même si on peut obtenir une rigidité latérale suffisante, on se heurte à une autre difficulté



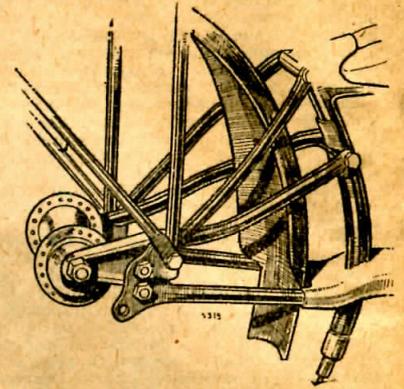
si on emploie une transmission par chaînes. C'est que pour éviter des variations dans la tension de la chaîne, il faudrait que le pivot d'articulation de la fourche et l'axe du pignon de chaîne fussent au même point, ce qui n'est pas d'une réalisation facile. Avec la suspension Coulson ou P. V., cela est irréalisable et les variations de tension sont trop grandes pour que l'on puisse utiliser une chaîne. Avec la fourche arrière pivotant à l'arrière de la boîte de vitesse, la tension varie beaucoup moins, mais cependant cela n'est théoriquement pas satisfaisant. Sur la Garabello, la transmission se fait par cardan et il suffit d'une coulisse sur l'arbre de transmission pour éviter toute difficulté.

On pourrait, il est vrai, prévoir un tendeur de chaîne rappelé par un ressort, mais c'est une complication et un tendeur de cette nature doit être très bien construit, monté sur billes et coûtera cher.

Le problème de la suspension arrière, présente donc de très sérieuses difficultés. En admettant même que l'on trouvât le système parfait, est-il sûr que ses avantages justifient l'augmentation de prix et de poids. Sans doute pas pour le cavalier, car nous ne croyons pas que la suspension puisse augmenter beaucoup le confort obtenu au moyen des pneus ballons et des selles nouvelles. Mais la machine elle-même et tous les organes fragiles, se trouvent mieux protégés des chocs. Une bonne suspension arrière nous donnerait plus de confort et prolongerait la vie de la machine. Il est donc très vraisemblable que quelque jour la suspension arrière referra son apparition et améliorera encore des machines déjà excellentes.

#### Ci-contre la suspension arrière de l'A B C.

Dans le montage ci-dessous les ressorts sont enfermés dans le tube de selle qui possède une rainure permettant de laisser passer le levier.



## La Gillet d'Herstal se fâche? Un cadeau désagréable...

Sous ce titre, dans notre numéro du 25 juin nous attirions l'attention des possesseurs de Gillet d'Herstal sur la différence constatée de leur puissance fiscale officielle, cataloguée et réelle : les protestataires arrivent nombreux.

M. Hugé, à Plombières, nous écrit : *Étant lecteur de Moto Revue, j'ai vu dans le numéro du 25 juin une réclamation faite par quelques motocyclistes relative à l'impôt de la Gillet d'Herstal. Moi-même, étant possesseur d'une 347 cmc., je ne devrais, en réalité, payer que pour 3 CV ½. Or, les contributions me réclament une taxe pour 5 CV ½.*

*Ayant fait, mais vainement, une réclamation aux Établissements Gillet pour corriger cette erreur, je viens joindre mon nom aux possesseurs d'une Gillet en vous priant de bien vouloir faire le nécessaire à ce sujet.*

#### ...pour les anciens possesseurs

car il n'existe administrativement qu'un moyen de rectifier. La loi du 1<sup>er</sup> janvier 1913 prévoyait, en effet, que la formule de puissance officielle P = Kn D<sup>3</sup> L<sup>2</sup>, est obligatoirement applicable pour les moteurs à 4 temps : quant aux moteurs 2 temps, les ingénieurs des Mines continueront comme par le passé, à apprécier la puissance imposable d'après les éléments dont ils disposent... donc assez élastiquement.

#### Alors... que faire?

En cas de désaccord pour des moteurs déjà déclarés et reçus sous l'empire des anciennes règles pour une puissance différente de celle que leur attribue la nouvelle formule, le service des Mines (et c'est votre cas), n'a pas à prendre d'initiative pour provoquer la modification des notices descriptives déjà acceptées par lui.

Mais, l'Administration ne peut se refuser à rectifier les puissances inscrites sur les anciennes notices descriptives, quand les constructeurs (ou les propriétaires isolés) en font la demande. Seule la vitesse de rotation tours-seconde (ω) de la formule ne peut être changée. Or, la nouvelle formule adoptée ces temps derniers (Moto Revue du 2 juillet) est un aveu implicite de rectification des Gillet d'Herstal. Il reste à chaque propriétaire le droit de demander aux Mines une modification ; par contre, les Mines se trouvent en droit de se refuser à examiner ces requêtes, en se retranchant sur l'avenant de la nouvelle loi qui déclare qu'il ne sera pas tenu compte de modification pour les moteurs déjà déclarés. Chacun pourrait ainsi rester sur ses positions et ce ne serait pas à l'avantage des possesseurs de Gillet d'Herstal.

Moto Revue va donc demander, au nom de tous les anciens possesseurs de Gillet d'Herstal, au service des Mines, d'étudier et de

résoudre cette question. Lisez Moto Revue à venir.

#### Quand aux nouveaux possesseurs...

Pas à s'inquiéter. La nouvelle formule, leur accorde, en tant que 350 de cylindrée, une puissance de 4 CV au lieu de 6 CV. Quant ils iront chercher leur carte grise, ils n'auront qu'à demander en conséquence, rectification de la puissance inscrite sur la feuille d'immatriculation 5 CV 1/2. Et droit sera fait à leur requête.

#### En voulez-vous de ses nouvelles ?

Que devient Sexé ? nous demandent plusieurs lecteurs. Sexé reste toujours l'ardent propagandiste de la motocyclette, il remercie vivement ses admirateurs... Mais où donc est-il ? La-bas, à Bucarest. Sa dernière carte nous dit :

*J'ai le plaisir de constater combien populaire est devenue la moto en Tcheco, en Slovaquie, en Hongrie, en Roumanie. Quelle différence depuis 1924 ! ! ! Et il y a ici des concours d'endurance aussi stricts que nos épreuves, des courses de côtes dans les Karpathes etc., etc., — Robert Sexé.*

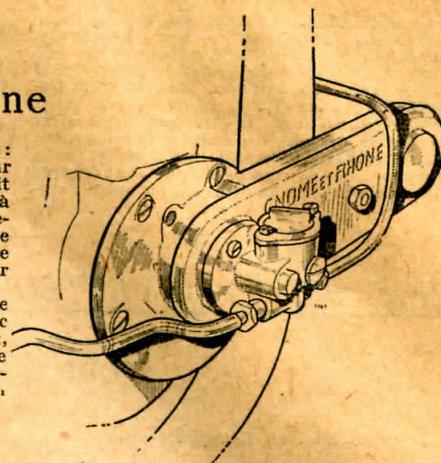
## Nos Visites aux Constructeurs

## Chez Gnome et Rhône

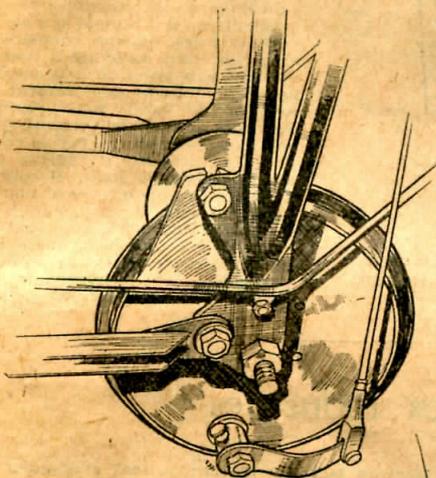
Notre premier article sur notre visite à René Gillet nous a apporté l'approbation générale des lecteurs qui ont lu avec plaisir ces colonnes consacrées exclusivement aux progrès successifs apportés par chaque constructeur dans la fabrication de ses machines. Le reproche immérité, si souvent fois répété dans notre correspondance journalière, que nos constructeurs ne s'intéressent qu'à leurs futurs clients, qu'ils laissent choir leurs clients réels, ne cherchent nullement à améliorer sur les types en cours le confort ou la technique modernes, que la question accessoires ne les intéresse pas, qu'en un mot, ils sont des « requins » ne cherchant qu'à avaler le portefeuille de la clientèle : ce reproche, dis-je, tombera à la lecture de cette rubrique suggestive. Le client suivra avec plaisir la marche ascendante du « plus grand confort » vers laquelle tend impitoyablement notre bon sens français. Quant aux constructeurs, ils auront enfin la satisfaction extrême de savoir leurs efforts suivis et connus, leurs sacrifices non stériles. Et Moto Revue a le plaisir immense d'avoir rendu à la cause motocycliste un service des plus signalés. Régulière

Cette « culbuteurs » doit être une surprise : car un client nancéen qui se trouvait là par hasard, m'a avoué discrètement qu'il venait de faire 2.500 kilomètres sans avoir eu à toucher aux tiges ni à les régler : effectivement, je pus constater le fait : hasard ? je ne le crois pas, car il y a trop longtemps que la maison étudie cette question pour n'avoir pas réussi à la résoudre.

Ce qui me fait bondir de joie, c'est de constater que cette machine est livrée avec frein de direction, pneus ballons ou confort, amortisseurs, knee-grips jusqu'à un contrôle de graissage..., sans un centime de supplément. Allons ! c'est un signe heureux du sérieux de la maison.



Le graissage mécanique par pompe Best est doublé de l'ancien graissage semi-automatique par pompe à main. Plus crainte de grip-page.



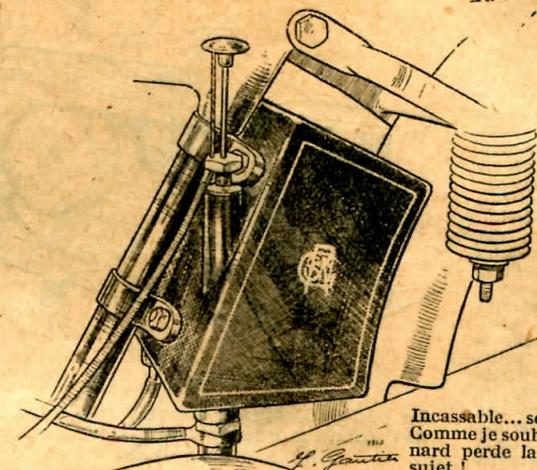
Remarquez la disposition de la tige de frein avant. Un graisseur a même été prévu pour l'axe du levier.

rement, une maison passe dans notre crible. Quelques mots, de larges coups de crayon, quelques vérités lumineuses broseront leurs efforts (ou leurs ... oublis) et surtout le souci réel que chaque maison montre à contenter notre si difficile clientèle. Aujourd'hui Gnome, prochainement D. S., puis nous étudierons un cyclecar, etc...

M. A.

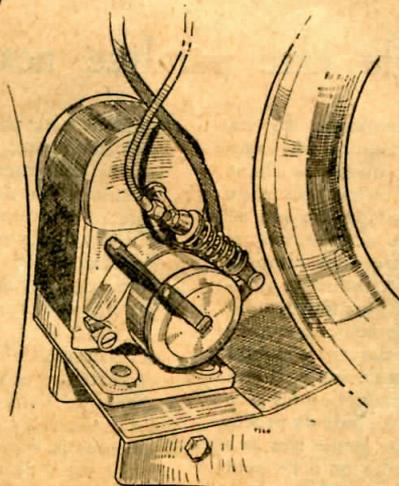
En coup de vent, je pénètre dans le magasin de vente aux motifs pharaoniques. Un sourire : on m'a reconnu, on m'a laissé grignoter les différents types exposés, tout à loisir ; je me suis repu du fameux 500 au réservoir rouge.

Là, la culbuteurs aux lignes avancées ; je constate, avec surprise et un peu de tristesse, que les Allemands seront nos maîtres, si nous n'y prenons garde. La tendance classique du cadre horizontal fait place au cadre plus oblique, rampant et... coquet : la « culbuteurs » Gnome est à l'avant du progrès, sa forme, sa ligne heurtent nos yeux embués du passé : le brouillard se dissipe ; cette ligne, je la reconnais je l'ai vu partout, elle se dessine hardiment chez nos confrères anglais ; c'est la ligne sûre et pratique, vers laquelle tend la motocyclette actuelle. Nous hésitons cependant en France : Gnome s'est lancé éprouvement dans cette voie : sera-t-il suivi ? Je l'espère pour l'honneur et la prospérité de notre industrie.



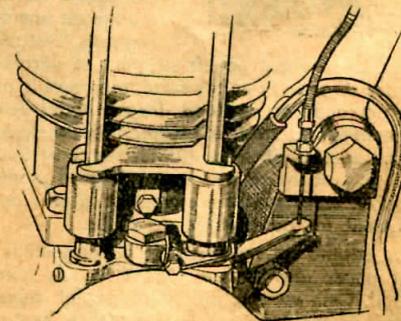
Incassable... serait-ce vrai ? quelle révolution ! Comme je souhaiterais ne pas savoir que Bernard perde la gageure qu'il a engagée à ce sujet !

Ici, la soupapes latérales qui sillonne les routes de l'Europe. Un bon point aux usines Gnome. J'ose croire que mes constatations ultérieures dans les autres maisons seront aussi copieuses, aussi réjouissantes. Que de progrès depuis 1924, date de naissance de la 500 latérales. Ici le réservoir en émail-pégamoïd est du plus heureux effet : l'innovation sera suivie, je l'espère ; nous ne verrons plus de ces réservoirs à la peinture délavée, gluante de vieillesse. J'applaudis de grand cœur à l'émail pégamoïd. Enfin, je constate que les roulements sont annulaires ! Un progrès énorme. Le double graissage automatique et semi-automatique indépendant ! La selle à 3 points est toujours en honneur : pourquoi ? oh ! surprise : elle



Le ressort de rappel à lames de magnéto a été heureusement remplacé par un classique ressort à boudin : plus de crainte d'avance à l'allumage en fonction continue, plus de cliquetis désagréable.

Autre progrès : Bernard qui a si souvent conduit cette machine à la victoire me montre une soupape de l'engin qu'il avait au T. T. à Montlhéry : « Mon cher..., incassable !! Nous avons enfin la formule ! » Effectivement, j'ai devant les yeux une soupape torquée en double S, passée à toutes les torsions, contorsions, distorsions possibles. J'en ai pris une photo pour mes lecteurs.



Les guides de soupapes sont larges et solides : plus de dérèglages intertemporels ; une indiscretion nous permet de dire qu'un jour prochain Gnome et Rhône adoptera, sur ses motos, les culbuteurs doubles, réglables automatiquement, tels qu'ils existent déjà sur les Jupiter d'aviation de la même maison.

est capitonnée et dernier confort. Le frein avant est à tambour; adieu au frein-jante, inesthétique et inutile! Le frein arrière est commandé par un levier « inversement supérieur » et énergique. L'ancien frein travaillait à la « pression », mauvaise technique; le nouveau est donc à la « traction » d'où effort et développement de freinage intenses. Et puis j'oubliais: adieu à la mâchoire en fonte, cassante. Les nouveaux modèles sont équipés de mâchoires en bronze dont le profil, spé-

cialement dessiné permet l'adaptation complète, sur tout l'ensemble, des mâchoires avec le tambour. Enfin, la maison est conquise aux pneus-ballons: je les dégonfle, la jante repose sur le sol: 7 centimètres d'écart entre le moteur et le sol, et pourtant le cadre est resté aussi bas. Jusqu'à l'avance à l'allumage dont le ressort de rappel a fait l'objet d'une étude attentive. Et mille autres détails aussi instructifs, tel le graissage Téalémit des culbuteurs, la boîte à outils avec serrure, etc. Tout

cela est fort beau, mais de combien la note de l'acheteur se trouvera majorée par de telles modifications: pas un liard; la maison n'a pas jugé nécessaire de majorer son confort.

Voici une nouvelle visite: elle est suggestive: que me réserve la prochaine chez D. S. Malterre. Nous vous le dirons. L'essentiel, c'est d'affrander nos constructeurs par une concurrence féroce, tout à notre intérêt et notre bien-être... et à l'avantage incontesté des maisons sérieuses. M. A.

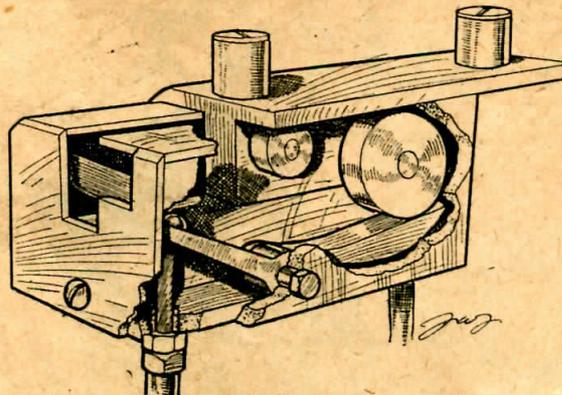
## NOS PETITS INVENTEURS

### Pour que les Mutilés puissent conduire

#### La Pédale Lesigne

LA simplification des commandes de la voiture automobile est à souhaiter pour de multiples raisons. Elle contribuera à éviter des accidents et aussi permettra aux mutilés qui, plus que tous les autres ont besoin d'un moyen de transport, de conduire une voiture. La pédale Lesigne permet de grouper le débrayage, l'embrayage, l'accélérateur, le frein (si celui-ci est un servo-frein).

La pédale Lesigne agit non par pression du pied comme les pédales ordinaires. Mais par déplacement horizontal. Elle est extrêmement simple et robuste. On voit, d'après le croquis ci-contre qu'elle se compose d'une glissière sur laquelle le pied est maintenu par deux petits tampons en caoutchouc. Cette glissière porte de chaque côté un galet. Ces galets agissent sur deux leviers qui tournent comme des culbuteurs de soupape. Ces deux leviers exercent sous la pression des



La pédale Lesigne. On voit très bien l'action des galets sur les petits leviers commandant les câbles.

galets une traction sur des câbles l'autre revient à sa position de repos. On peut avec cet appareil réaliser plusieurs combinaisons. Un des leviers pourra commander le débrayage et le frein, l'autre l'embrayage et l'accélération. On peut également en conservant les pédales habituelles adapter la pédale Lesigne à la commande de l'éclairage et des signaux.

Cet appareil si simple qui ne comporte que des organes robustes peut s'adapter sans difficulté à toutes les voitures existantes. Il a le mérite de ne pas produire de déplacement involontaire du pied sous l'influence des chocs de la route. On ne risque pas non plus d'accrocher avec le côté du pied l'accélérateur en même temps que la pédale de frein. Il contribue à rendre la conduite plus simple et aussi plus sûre. Un novice apprendra beaucoup plus vite à conduire, et le conducteur exercé lui-même se sentira plus maître de sa voiture. Elle sera particulièrement bienvenue des mutilés privés de l'usage d'une jambe.

## La taxe de luxe paralyse nos Industries



LA presse à Phynances du roi Ubu est aujourd'hui une presse hydraulique à haut rendement. Que d'entreprises et de sociétés ne donnent pas un sou de dividende à leurs actionnaires et paient par contre des impôts énormes à l'Etat. L'industrie automobile est une des plus lourdement frappées. Naturellement, ces impôts

auxquels le constructeur ne peut se dérober doivent s'ajouter au prix de revient et par suite, majorent le prix de vente. Il faut être persuadé qu'en dépit des méthodes de production les plus modernes, et de toutes les économies réalisées à l'aide de procédés commerciaux bien étudiés, le constructeur gagne très peu sur une voiture ou une moto. Il perd même dès qu'il ne peut sortir en assez grandes séries. Et la taxe de luxe réduit singulièrement les possibilités de vente.

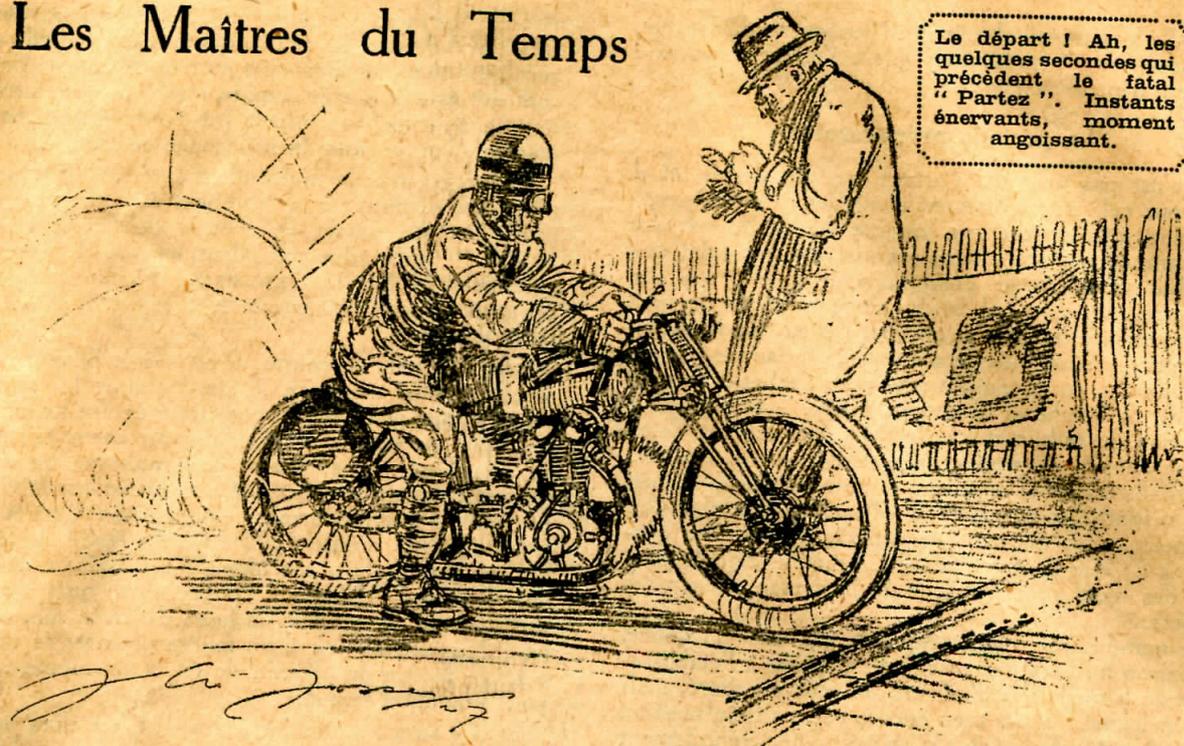
On entend souvent tenir le raisonnement suivant: Celui qui peut payer une voiture 20.000 fr., la paiera tout aussi bien 22.400. Cela est très joli sur le papier, mais ne correspond pas le moins du monde à la réalité. Surtout aujourd'hui où la vie est si chère, où on est accablé d'impôts énormes, il n'y a plus guère moyen d'avoir un budget laissant une marge importante pour les imprévus. On dit limite, si dans le budget on prévoit pour ses affaires et même pour son plaisir une voiture ou une moto, on sait fort bien la somme qu'on peut y consacrer et qu'avec la meilleure volonté du monde il est absolument impossible de dépasser. Une différence de 1.000 fr. peut parfaitement empêcher l'achat d'une voiture. Les constructeurs s'en

rendent bien compte eux qui travaillent tant à abaisser leurs prix de vente, et qui ne prélèvent comme bénéfice qu'une somme extrêmement réduite. Dans le cas de la construction en grande série, un bénéfice supplémentaire de 1.000 fr. par châssis, assurerait au constructeur une prospérité extraordinaire. S'il sortait dix mille voitures annuellement, cela lui permettrait de réaliser 10 millions de plus. S'il renonce à de pareilles sommes, c'est que s'il majorait de 1.000 fr. son prix de vente, le public achèterait beaucoup moins.

Le cas est le même pour les motos et pis encore. Beaucoup d'acheteurs de motos, sont des personnes de condition modeste et certaines économisent franc à franc le prix d'achat de leur machine. Nous avons connu des motocyclistes auxquels il avait fallu plusieurs années de véritables privations pour arriver à amasser la somme nécessaire. Et sur cette somme si péniblement mise de côté, l'Etat prélève ses 12 % de taxe de luxe. Belle taxe de luxe, en vérité.

Pourquoi, auto et moto sont-elles toujours la tête de Turc du législateur français? On ne veut pas comprendre que sans elles, notre pays ne peut vivre, qu'elles répandent partout prospérité et bien-être. Nous sommes loin d'avoir pour les Américains une admiration fanatique, mais il faut, cependant, reconnaître qu'ils ont, du moins, la sagesse de ne pas considérer les véhicules automobiles comme des instruments de luxe. L'automobile, il ne faut pas se lasser de le répéter, est un moyen d'augmenter le rendement industriel de chaque homme. Il est très exact de dire qu'un homme avec une voiture en vaut dix sans voiture. L'auto n'est plus un luxe, mais une nécessité absolue de la vie moderne; au même titre que les moteurs, les machines-outils, les chemins de fer, les centrales électriques, etc.

## Les Maîtres du Temps

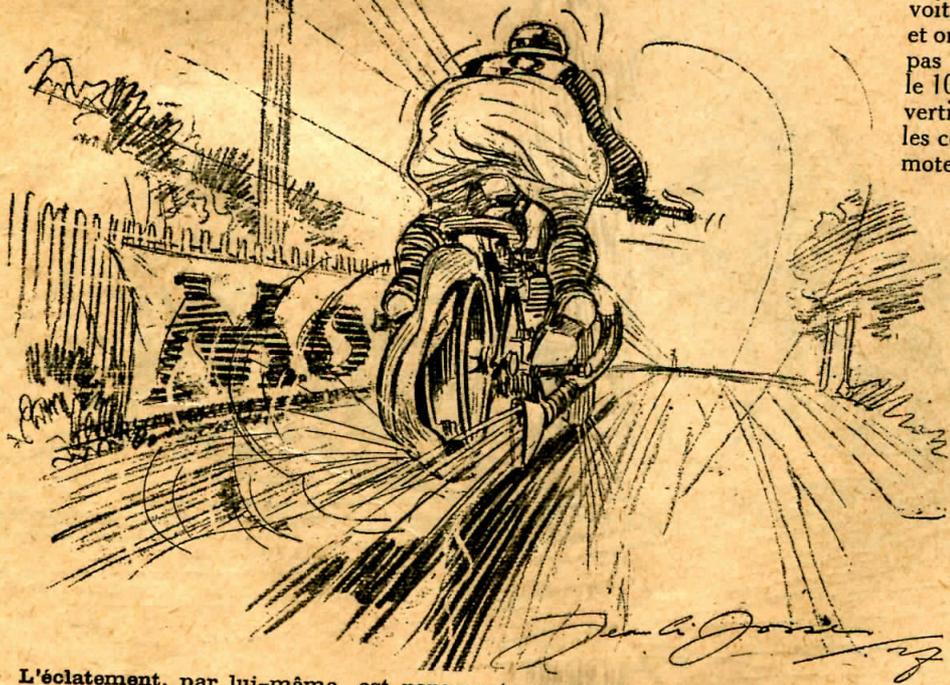


Le départ ! Ah, les quelques secondes qui précèdent le fatal "Partez". Instants énervants, moment angoissant.

**L**E vieux père Temps, avec sa longue barbe blanche, sa faux, son tablier et son costume plus que léger est la grande victime du progrès. L'éternel piéton est à chaque instant culbuté par les bolides modernes. Où est l'âge préhistorique auquel le quarante à l'heure apparaissait comme prodigieux et où nous admirions comme des héros les hommes assez hardis pour risquer leur vie à de pareilles allures. Maintenant, nous apprenons sans trop d'étonnement qu'une moto atteint le deux cents ou couvre plus de 160 kilomètres dans une heure. Avec leur moteur de 1.100 cmc., les cyclecars il y a quelques années atteignaient péniblement le 100. Aujourd'hui, mués en

voiturettes ils vont deux fois plus vite et on entend dire : « Ma voiture n'est pas très vite ; j'atteins péniblement le 100 ! » Nous sommes tous saisis du vertige de la vitesse, et nous envions les coureurs qui dans le fracas de leurs moteurs passent comme des ombres

diaboliques. Nous voudrions nous aussi connaître la sensation des vitesses vertigineuses, la gloire du triomphe, la popularité et peut-être aussi les gains de nos as. Nous nous représentons leur vie comme un perpétuel enchantement, nous croyons qu'elle est tissée d'or et de gloire. Comme nous goûterions ces applaudissements qui les saluent, combien nous aimerions chevaucher une de ces merveilles de mécanique sur lesquelles ont pâli tant d'ingénieurs, auxquelles a collaboré l'élite des usines. Mais nous ne voyons que le beau côté de la Médaille.



L'éclatement, par lui-même, est rarement grave pour un professionnel, mais l'énervement, les manettes brisées qui résultent de la chute, ont bien souvent privé un homme de la première place !

Nous n'avons aucune idée, quand nous voyons un coureur s'aligner devant le chronomé-

treur, du long travail obscur que le coureur a dû fournir, et nous ne nous représentons guère l'effort et la volonté qu'il faut dépenser en course.

### La période préparatoire

Ce n'est pas une petite affaire que de percer, et il faut pour cela non seulement avoir des qualités exceptionnelles, mais encore une certaine chance. Songez que toute grande marque a dans ses metteurs au point une véritable pépinière de champions et qu'elle n'a que l'embarras du choix. Il faudra donc posséder de bien exceptionnelles qualités si on veut percer. Ce n'est pas une mince affaire que de s'imposer. Il faudra par un labeur assidu, en dépensant gros pour l'achat et la mise au point de machines de course, arriver à se signaler à l'attention du public et à celle des constructeurs. Si on s'aligne dans des épreuves importantes, on se heurtera aux grands cracks et on n'aura aucune chance de succès. Si on dispute des épreuves de village, on sera peut-être victorieux, mais que peut-on espérer de victoires obscures ? Et que de désespoirs ! Ce moteur figolé pendant des mois s'avise le jour de la course d'avoir des caprices.

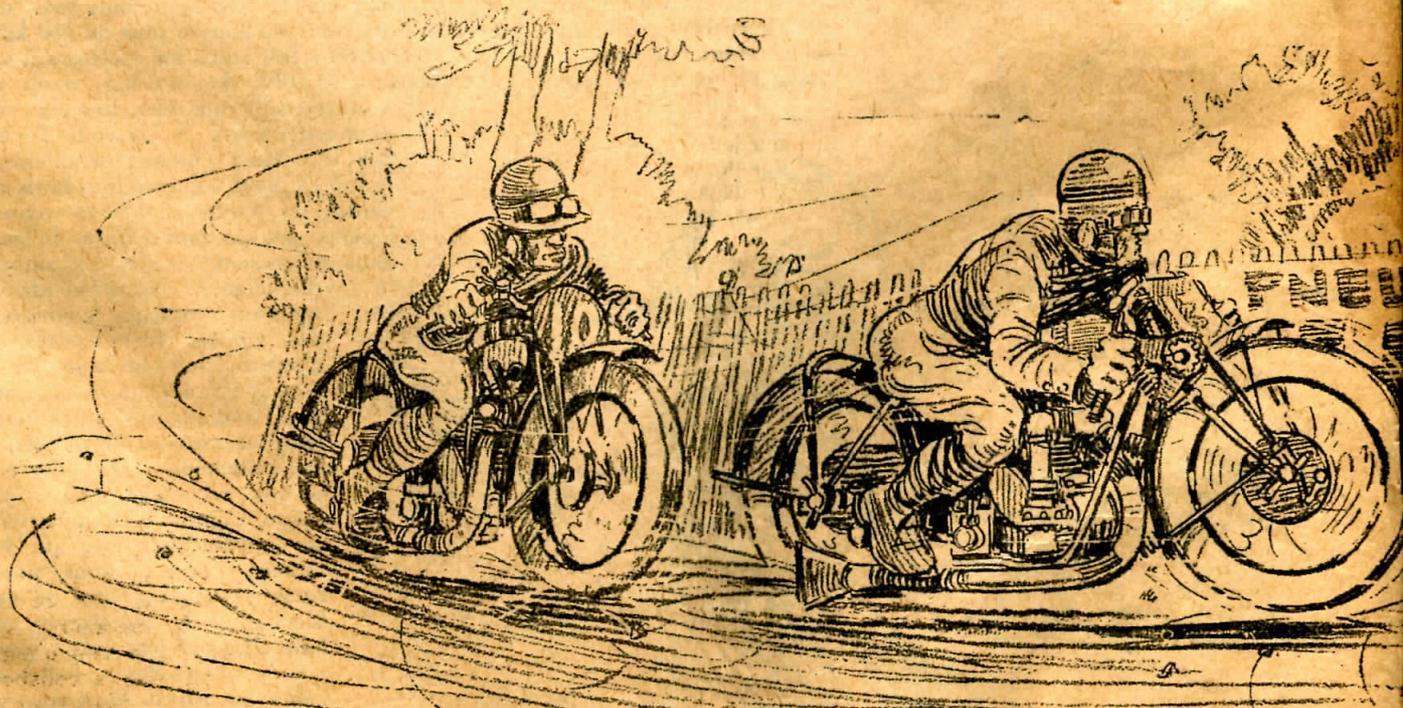
Le grand coureur lui-même n'a pas une vie douce. Sa maison lui livre une machine de course à l'établissement de laquelle il a d'ailleurs souvent collaboré, mais cette machine n'a pas reçu encore cette ultime mise au point qui est indispensable si on veut défendre utilement sa chance. On rogne, on allège, on modifie, on monte et on remonte des dizaines de fois. On travaille jour et nuit pour être prêt à temps. Au banc, le moteur donne les résultats attendus, mais aux essais sur route voilà les ennuis de toute sorte qui surviennent. Les soupapes

lâchent, les pistons fondent, les bielles cassent. On rectifie à grand peine les points douteux et il semble qu'on soit prêt; mais on arrive au jour de la course, on part confiant mais la panne stupide, imprévue vous attend et tout le fruit de vos efforts est perdu. Si la machine marche bien, on aura la malchance de tomber.

Et songez, avec la multitude d'épreuves qu'un champion doit disputer, à ce que peut être sa vie. Que de nuits il devra passer en chemin de fer pour arriver fourbu. Il lui faudra cependant, au lieu de se reposer, procéder à la dernière mise au point, chercher la multiplication qui convient exactement, régler sa carburation, faire des essais.

Enfin le voilà en course. Il est sur la ligne de départ étouffant sous ses cuirs, le lourd casque lui serrant le crâne. A côté de lui le chronomètre égrène les dernières secondes. Sa volonté est tendue pour partir exactement au signal et ne pas perdre le cinquième de seconde qui peut dans une course de côte lui coûter la victoire. En route la moindre erreur de jugement et c'est la chute. Il ne doit pas oublier qu'il a y telle bosse ou tel trou qui déséquilibrera sa machine s'il a le malheur de passer dessus et qui l'obligera à couper. Avec quel soupir de soulagement il franchira la ligne d'arrivée sain et sauf. Et après ces fatigues, il lui faudra préparer sa machine pour la mettre au chemin de fer et lui-même repartir pour une autre région.

Et il y aura les grandes courses ! C'est alors pendant des centaines de kilomètres qu'il faudra lutter, affronter tous les risques, mais en sachant rester maître de soi, ménager sa machine pour pouvoir l'amener au but, savoir exactement à quel point il faut freiner, comment il faut prendre tel virage, à quel moment un ravitaille-



*Jean de Joux*

La poursuite ! On sort du virage à la queue-leu-leu, c'est la ligne droite, et à 800 mètres

ment sera nécessaire. Il écoutera anxieux le bruit de son moteur, guettant toute irrégularité. Il a mal aux poignets et aux reins, il est écouré par la fatigue, par les relents d'huile de ricin, il a la gorge sèche à force d'avaler de la poussière. A un moment son attention s'est lassée, il a abordé trop vite un virage, il est déporté et c'est la chute inévitable; Tout étourdi, il se relève à grand peine. Fébrilement, il répare tant bien que mal les dommages et tout meurtri le voilà reparti. Tel circuit qu'un bon motocycliste, monté sur une machine de série très rapide, mettra une demi-heure à parcourir en marchant à toute allure, sera couvert par notre as en un quart d'heure. Le goudron ou le chlorure lui brûlent les yeux malgré ses lunettes. Il va dépasser un concurrent moins

rapide, les voici tous les deux arrivant en même temps dans un virage, ils se frôlent. Enfin il a passé sain et sauf. Et cela dure des heures. Il sent la fatigue le gagner, il perd peu à peu la notion exacte des choses. Le dernier passage devant le ravitaillement. Il touche au but, à la victoire, mais peut-être dans les derniers kilomètres la panne qui l'avait jusque-là épargné s'abattra sur lui.

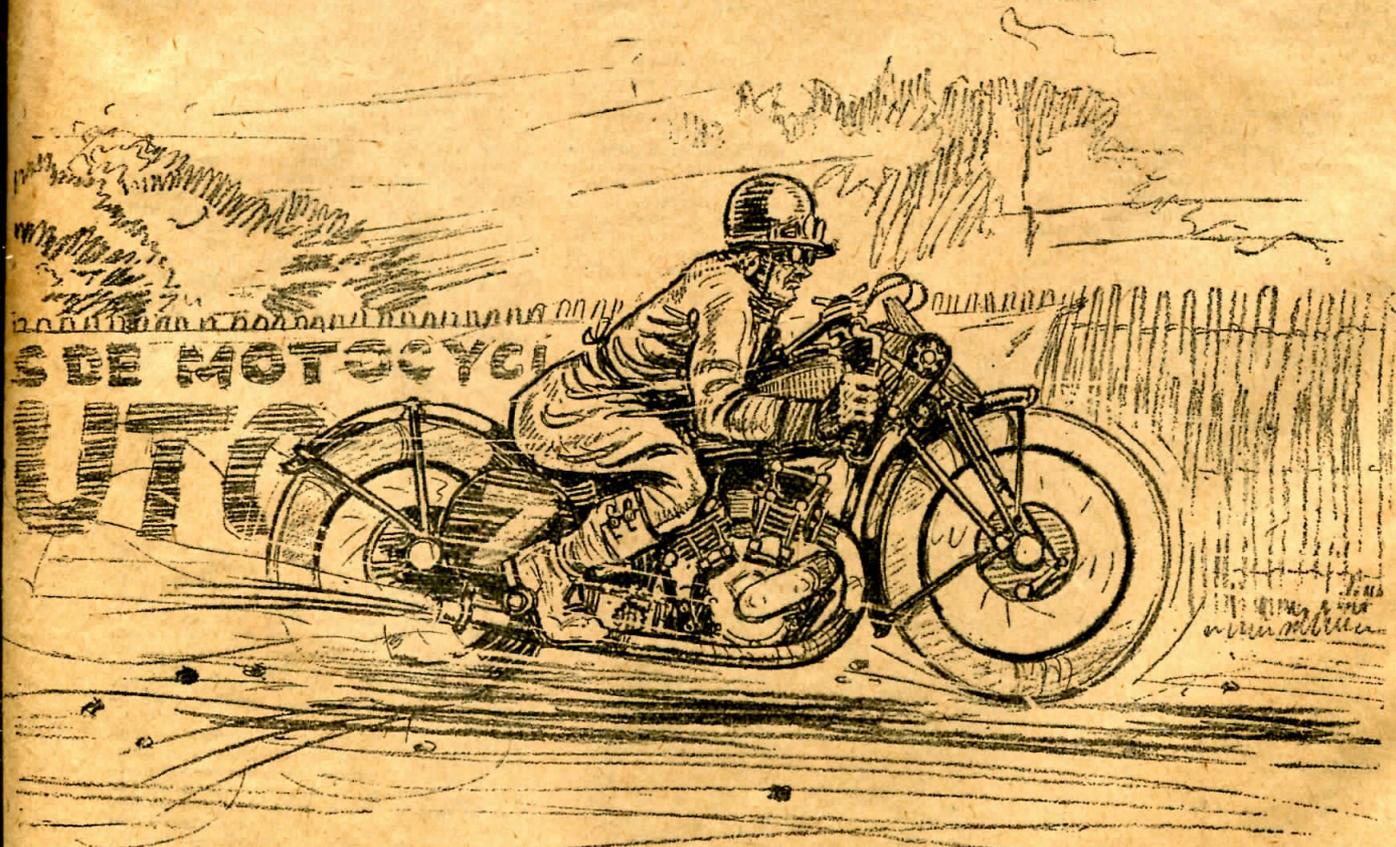
Non, la vie d'un coureur motocycliste nécessite une volonté de fer, une énergie infrangible. Elle est une lutte incessante, lutte contre une matière inerte dont il faut tirer de plus en plus de puissance, lutte contre les embûches de la route, lutte contre la fatigue qui vous étreint, lutte contre la douleur, lutte contre la mort.

## Les 100 milles dans l'heure

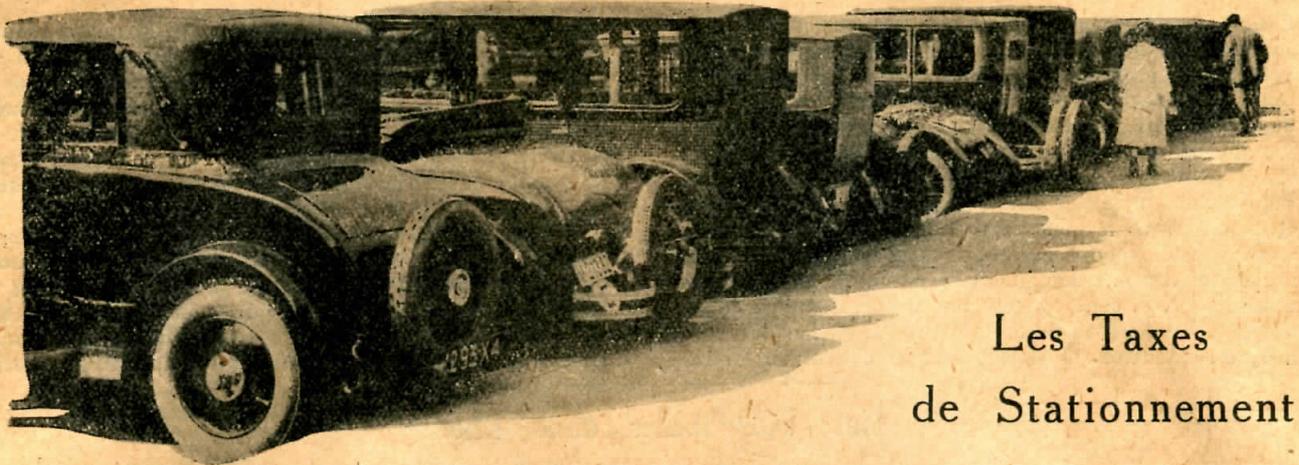
La performance réalisée il y a quelques jours à Montlhéry par Denly a soulevé en Angleterre le plus vif enthousiasme parce qu'à son tour une moto de 500 cmc. a dépassé le chiffre fatidique des cent milles dans l'heure. Temple a tout réussi l'exploit sur une 1.000 cmc. Voici qu'avec une 500 cmc. Denly le réalise à son tour. Et il est bien possible qu'avant peu la 350 franchisse le cap. Il y a de cela 18 ans, le record n'était que de 48,22 milles. En 1911, il passa à 65 milles. En 1912, Stanley qui était l'as des metteurs au point de cette époque et était surnommé le sorcier, atteignit 67,44 milles et ce record resta debout pendant 8 ans. En 1920, Emerson sur une A. B. C. de 398 cmc. le porta à 70,44 milles. La même année, Horsman parcourt 72,48 milles. A la fin de 1921, Halford, sur Triumph, atteint 76,74 milles. En 1922, Emerson démolit le record et fait 78,91 milles. A la fin de 1923, le recordman actuel, Denly

dépasse les 85 milles, mais Horsman fait 86,52 milles. A la fin de 1924, Montlhéry voit Richard, sur la deux cylindres Peugeot, battre le record (88,45 milles). A la fin de 1925, il s'en faut de peu que Dixon, sur Douglas, atteigne les 90 milles. En 1926, nous sommes à 94,15 milles par Horsman sur Triumph et enfin nous arrivons aux deux tentatives de Denly à Montlhéry. Au cours de la première, le 23 juin, il parcourait 95,02 milles et 5 jours plus tard, le cap des 100 milles était franchi (exactement 100,57 milles). Le record de Temple sur 1.000 est de 101,98 milles. On voit combien la 500 talonne la 1.000.

Il est de plus remarquable que la Norton dont s'est servi Denly ne présente rien de sensationnel et qu'extérieurement au moins, elle est un modèle de l'an dernier avec l'ancien cadre, et un moteur à culbuteurs.



es tribunes. Alors on se met en limande et on tire sur les ficelles. Le voilà, le vrai duel.



## Les Taxes de Stationnement

La taxe de stationnement n'est pas digne de la France. L'automobiliste paie déjà suffisamment d'impôts pour qu'il ait le droit de s'arrêter là où l'appellent ses affaires sans avoir encore à payer.

L'ADMINISTRATION des communes n'est trop souvent que l'image de celle de l'Etat. Leurs budgets sont aussi mal équilibrés. On parle d'économies mais on engage sans cesse des dépenses nouvelles et il faut sans cesse combler le déficit. L'Etat, comme pour se faire pardonner par les communes ses propres prodigalités, leur permet de pressurer le pauvre contribuable. Et il fait bon voir comme tous manient avec énergie la « presse à phynances » ; écraser, aplatir, réduire en pulpe le malheureux citoyen, semble être le comble du civisme. Ne vaudrait-il pas mieux gérer avec un peu plus d'ordre et de bon sens cet argent qui représente tant de travail et tant de sacrifices ?

L'automobiliste et le motocycliste sont, bien entendu, parmi les premières victimes. Non seulement ils doivent acquitter à l'état un lourd droit de circulation, des taxes sur les voitures, l'essence, etc..., mais encore les communes arrivent à la rescousse, majorant tous ces droits, et en inventant d'autres. C'est une véritable curée. Ces droits que leur accorde l'Etat, les communes en usent et en abusent. On en revient à de vieux usages du moyen âge, à de véritables péages. On parle de supprimer l'octroi de Paris, mais que dire de ceux de province. Dans un nombre

croissant de villes il y a une taxe de stationnement. Certaines ne la prélèvent que les jours de marché et se contentent d'une aumône de dix ou vingt sous, mais d'autres vont plus fort et n'hésitent pas à vous extorquer trois francs et même cent sous, et il y a de simples bourgs qui sont dans ce cas. Si vous avez l'imprudence de vous y arrêter pour prendre un bock vous voyez bientôt apparaître quelque bonhomme à casquette avec son carnet à souche. Il y a même plus, certaines municipalités mettent en adjudication le droit de stationnement. Ce sont donc des entrepreneurs qui ont le droit de vous faire les poches. On trafique de nous comme d'esclaves et l'argent que nous versons ne sert plus qu'à enrichir des particuliers.

Ce droit de stationnement est purement odieux. Et l'on s'étonne après cela que les étrangers ne viennent plus en France et que les Français eux-mêmes renoncent à faire du tourisme. Tout le monde se ligue pour les en empêcher. C'est trop souvent le coup de fusil sur toute la ligne. Il faut entendre certains hôteliers, certains garagistes parler de leurs clients. Ils ne cherchent qu'une chose : les tondre jusqu'au cuir. Malheureusement, ces exploitateurs qui sont la minorité font un tort énorme aux bonnes maisons ; on n'ose

pas risquer l'aventure. La taxe de stationnement, et si on veut l'appliquer, la contravention au comptant feront le reste. On aura purement et simplement tué le tourisme en France, tout comme par des impôts exagérés on aura arrêté le commerce, paralysé l'industrie, découragé tout le monde.

D'autre part, nous recevons d'un de nos abonnés, M. Lacombe, la lettre ci-dessous :

Abonné de *Moto Revue*, je viens, par ces quelques lignes, vous faire part de l'aventure qui m'arrive, afin que, si vous le jugez utile, vous fassiez connaître la commune autophobe de Laigneville (Oise).

Le samedi 16 avril, ces messieurs, représentants du maire sans doute, flanqués du garde-champêtre et d'un soi-disant chronométrateur, attendent dans un coin le passage des motocyclistes et automobilistes, et, sous la menace de contravention, les obligent à verser la somme de cinq et dix francs.

Naturellement, et afin de n'être pas embêté, davantage, j'ai payé, non sans protester, ainsi que des automobilistes qui venaient derrière moi et qui avaient subi le même sort. Ma vitesse était exactement de 30 km à l'heure à mon compteur.

J'ai regretté vraiment d'être limité par le temps, car si j'avais été en promenade, je serais retourné sur mes pas à l'entrée du village pour signaler le procédé à tous nos collègues.

Je vous envoie le reçu de la somme versée, et croyez bien que ce n'est pas un don, comme le reçu l'indique. Dites-nous, dans *Moto Revue*, si cette façon de procéder est Lien légale.

Lacombe Emile, 84, route de Châtillon, Malakoff (Seine).

Ca pique... ça mord !

Tant mieux ! Notre enquête sur les bons coins où l'on mange bien, produit son effet. Des hôteliers se gaussent, heureux de la réclame méritée de *Moto Revue*. D'autres hurlent fort, car ils sont tombés sur un grincheux qui n'a pas été satisfait et qui menace de nous adresser sa réclamation.

*Moto Revue* sait apprécier les efforts de chacun et ne contrariera pas les bonnes volontés qu'elles viennent d'un côté ou de l'autre.

Témoin cette lettre d'un hôtelier de Château-Thierry, l'hôtel de la Girafe, où nous avons apprécié maintes fois les menus plantureux, exquis et de prix abordables. N'est-ce pas là que se retrouve la meilleure société sportive ? Alors, la lettre de notre lecteur est mal fondée : s'il a de l'entérite ou quelque autre bobo, qu'il emporte des pâtes d'Italie, du lait ou autre chose, mais qu'il ne jette pas le discrédit sur d'honorables et d'appréciables maisons.



Voici le reçu (?) dont parle notre correspondant et délivré par la Commune de Laigneville. Le libellé vaut son pesant d'or !

## Un Coup d'œil en Belgique

Liège-Bordeaux-Liège

2.000 kilomètres en une étape

Pour la septième fois, Moto Union, de Liège a fait disputer sa fameuse et retentissante épreuve de grand fond : Liège-Bordeaux-Liège, soit 2.000 kilomètres en une étape.

Cette épique et formidable randonnée s'était toujours jouée contre la montre ; mais, cette année, les pouvoirs sportifs, qui avaient craint quelques exagérations, se prononcèrent pour une formule de régularité, à la moyenne de 45 kilomètres à l'heure pour toutes les catégories.

On croyait cette réglementation excessive. Elle ne l'a été nullement, car Giltay, le tenace et endurant pilote de la supersport Saroléa, est revenu triomphalement sans avoir encouru la moindre pénalisation. Le non moins vaillant Vroonen, qui étreignait la nouvelle Gillet 500, 4 temps, sauf une panne d'éclairage (court-circuit provoqué par des câbles pincés) serait aussi rentré avec le maximum de points.

Un tel critérium (et le terme n'est nullement exagéré) exerce une impression énorme sur le gros public et constitue la meilleure propagande pour la moto.

Il aurait fallu voir l'effervescence et l'enthousiasme délirant à Liège.

Il est vrai qu'il s'agissait d'une lutte à outrance entre ses vaillants champions.

Comme d'habitude, le départ de cette course prodigieuse a été une attraction à grand spectacle. Le vendredi soir, à onze heures, les concurrents casqués, coturés et pittoresquement harnachés, étaient au poste.

Tout à coup, cent moteurs unirent leurs voix dans un crépitement de mitrailleuses ; car tous les fervents motocyclistes de la région liégeoise avaient tenu à escorter les « as » jusqu'au départ officiel.

Les trompettes du Touring Club sonnèrent joyeusement le ralliement et douze gaillards résolus prirent la tête d'un cortège monstre.

A ce moment, le coup d'œil était impressionnant. Des éclairs de magnésium lançaient des éclats éblouissants et les projecteurs promenaient leurs feux sur une foule invraisemblable.

\*\*

La course fut rendue très dure par la pluie et les pilotes souffrirent beaucoup de l'état épouvantable de certains tronçons de route.

Lempereur, le récent vainqueur du Bol d'Or français et le leader de la F. N. 500, succomba au retour non loin de la frontière, après avoir jusque-là conduit la course. Sa machine lui refusant subitement tout service, il crut à une panne grave, chercha en vain, s'énerva, alors qu'il s'agissait tout simplement de la rupture du câble des gaz. Il perdit toute confiance et tout espoir et resta anéanti. C'est le cas de dire que le moral et la victoire tiennent parfois à un fil... qui fut d'acier cette fois.

Derrière lui, Giltay (Saroléa) et Vroonen (Gillet 500) roulèrent sans défaillance et rentrèrent ensemble.

## Le Classement

- 1<sup>er</sup> Giltay, sur Saroléa 500, 2.000 points, 0 faute, à 45 km de moyenne.
- 2<sup>e</sup> Vroonen, sur Gillet 500, 4 temps, 1.940 points.
- 3<sup>e</sup> Nadin-Plainevaux, sur F. N. 500 sidecar, 1.152 points.
- 4<sup>e</sup> Chaudier-Thys, sur F. N. 500, sidecar.
- 5<sup>e</sup> Collon-Charpentier, sur Triumph 500, sidecar.
- 6<sup>e</sup> D'Affnay, sr F. N. 350.
- 7<sup>e</sup> Lempereur, sur F. N. 500.
- 8<sup>e</sup> Le Bussy, sur Brondort 250.

Partis le vendredi à minuit, Giltay et Vroonen sont rentrés ensemble dimanche à 18 h. 10'.



René Vroonen, qui se classa 2<sup>e</sup> dans Liège-Bordeaux-Liège.



J. Giltay, le vainqueur de Liège-Bordeaux-Liège, à 45 kilomètres de moyenne.

## Ce qu'ils ont eu

L'importance de l'épreuve vaut que nous nous attardions un peu auprès de chaque concurrent.

Joseph Giltay, très connu en Belgique et spécialiste des épreuves d'endurance.

Vainqueur notamment de Liège-Nice-Liège, Liège-Annecy-Genève-Liège et d'une quantité de grandes épreuves de régularité, il partait grand favori, d'autant plus qu'il s'était déjà classé 3<sup>e</sup> il y a deux ans, à 10 minutes du premier. Nous connaissons son feu sacré, son audace et son adresse.

Sa course fut sans histoire.

A la sortie de Dinant (Belgique, à 75 km. de l'arrivée) le vainqueur creva un pneu. Vroonen l'aidera à réparer et l'attendit alors qu'il pouvait venir cueillir le plus gros succès à l'arrivée.

Ce geste d'amitié vraiment sportif méritait d'être souligné, et Giltay affirma que ce fut le meilleur souvenir de sa course.

Vroonen, pilote adroit, vireur excellent, pilotait une nouvelle Gillet 4 temps. Fut victime d'une panne d'éclairage (câbles coincés), la première nuit, et fut pénalisé au contrôle d'Orléans. Dans la suite, il rattrapa Giltay et effectua la course avec lui.

L'homme et la machine se sont comportés vaillamment.

Nadin-Plainevaux. — Equipe magnifique, rompue à toutes les finesses du sidecar. Leur course fut sans aucun raccroc. Ajoutons que Nadin est un des plus vieux pilotes belges. Il participait pour la sixième fois à la grande épreuve.

Chaudier-Thys. — Resta en tête des sidecaristes jusqu'à Orléans où, à la sortie du contrôle, il n'eut d'autre ressource que de monter sur un trottoir pour éviter un piéton distrahit. Résultat : la roue du side brisée et le châssis faussé. En terminant dans ces conditions, Chaudier et Thys ont accompli un exploit des plus méritoires.

Collon-Charpentier. — Course impeccable jusqu'à Angoulême au retour, où la chaîne de magnéto se brisa. Ce petit accident aurait été facilement réparé si la chaîne libérée ne s'était pas enroulée autour de l'arbre à cames de l'admission, déterminant des troubles très graves que, seules, la compétence et l'habileté technique des deux équipiers parvinrent à remettre en ordre.

D'Affnay avait choisi le derby de la route pour sa première course ; aussi, l'inévitable se produisit : il fut victime de son manque d'entraînement et d'expérience.

Lempereur tint splendidement la tête jusqu'à Fumay (frontière). En panne, il chercha de nombreuses heures après la cause qu'il croyait grave ; puis succomba à la fatigue. Il s'agissait tout simplement de la rupture du câble des gaz.

Lebussy a fait preuve de la plus belle énergie sur une petite Brondort 250, réalisant un exploit absolument remarquable, que l'on a, du reste, apprécié à sa juste valeur

\*\*

## Tôt ou tard, ils seront pendus !...

Il existe à Ayevalle, une des localités les plus souriantes et les plus pittoresques de ce délicieux val de l'Ambliève, un club très prospère, dirigé par des motocyclistes de vieille souche : le père Grégoire et le dictateur Roland.

Ces deux fameux compères ont mis sur pied une épreuve complète avec no stop, kilomètre vitesse départs lancés et arrêtés, souplesse en côte, etc., qu'ils ont baptisé de la dénomination très adéquate de Circuit des Crêtes.

Mais, voilà que nos deux bonshommes avaient conspiré pour lancer les naïfs concurrents dans des chemins rocailleux atteignant un pourcentage déraisonnable et poussant la cruauté d'imposer leur escalade en no stop.

Non contents encore, ils avaient commandé la pluie pour achever leur œuvre sinistre. Ainsi, par leur férocité, les crêtes jolies devinrent de véritables calvaires.

Le père Grégoire et le dictateur Roland

out en la joie de pénaliser toutes les innocentes victimes de leur perfidie.

Aussi, tôt ou tard, ils seront pendus...  
Finalement, le classement s'établit quand même:

#### Seniors

1<sup>er</sup> Grégoire, sur Saroléa; 2<sup>e</sup> Breslau, sur A. J. S.; 3<sup>e</sup> Jeunejean, sur F. N.; 4<sup>e</sup> Dalem, sur F. N.

#### Juniors

1<sup>er</sup> Baron, sur Saroléa; 2<sup>e</sup> Mariette, sur F. N.; 3<sup>e</sup> Piette, sur F. N.; 4<sup>e</sup> Baufort, sur F. N.; 5<sup>e</sup> Masson, sur Brondoft.

#### Les courses sur prairie

Ces épreuves, faciles à organiser, obtiennent un gros succès dans la région de Visé.

Ainsi, la jeunesse de Warsage avait prévu

une de ces démonstrations à l'occasion de la fête. Ce fut la principale attraction de la journée. Le gazon humide et glissant fut cause de plusieurs cabrioles fantastiques; mais, chaque fois, les victimes se relevèrent et continuèrent plus rageusement comme si la pelle avait eu l'effet d'un dooping puissant et irrésistible.

#### Classemens

1<sup>er</sup> Kicken, Pierre, sur Gillet (après avoir fait preuve d'une audace folle); 2<sup>e</sup> Michel, sur F. N.; 3<sup>e</sup> Jean Hufkens, sur Saroléa.

#### Chez les Copères...

Il ne s'agit nullement d'une race sauvage et inconnue, mais bien de ces braves et aimables sportsmen dinantais.

Les Copères, donc, ont fait disputer leur nouvelle épreuve Dinant-Luxembourg-Dinant

en remplacement du classique Dinant-Reims et retour.

Cette course de grande envergure était remarquablement organisée grâce au dévouement du lieutenant Dethèse et de son précieux collaborateur M. Louvigny. L'épreuve se disputait en régularité avec divers concours intercalés.

Le départ fut donné à une quarantaine de concurrents. Il y eut une dizaine d'abandons.

Le kilomètre lancé en côte chronométré par MM. Yvon Dubois et Courtois, revint à Trébor, sur Speed Jap 350, avec 105 km. 253; Cognesse fit 100 km. sur Triumph T. T., et Fondu, sur Mondiale, dépassa la moyenne de 93 km.

..

Cette semaine, toutes les forces sont concentrées sur le retentissant Grand Prix de Belgique, avec le concours de tous les « as » anglais.

Georges DETAILLE.

## Le Rallye - Camping à la Mer

Un succès! Pour un début dans ce genre de randonnée, *Moto Revue* obtint le maximum de résultats. Le départ eut lieu jeudi 14 juillet, à 9 heures du matin, à la porte de La Chapelle, sous les yeux amusés de la population. Aucun désordre, une bonne volonté manifeste de tous, qui permit aux organisateurs une grande facilité dans leur tâche. Et tous les concurrents, au nombre de 84, filèrent sur Saint-Omer-en-Chaussée, lieu du déjeuner. Les inscrits étaient fort nombreux, mais le temps affreux des jours précédents fit hésiter la majeure partie des motocyclistes, en quoi ils eurent tort. Le nouveau départ donné de Saint-Omer, les concurrents filèrent sur Aumale. La route jusqu'alors excellente devint dure pour beaucoup; les chemins étaient ravinés par les orages de la veille; la pluie vint à son tour gêner les concurrents. Néanmoins à Eu, au carrefour, tous les concurrents arrivèrent avant l'heure limite fixée: à 6 heures, le camp était dressé sur les hautes falaises qui dominent Ault et Onival, les popotes se constituèrent et la gâtée reprit de plus belle. Jusque fort dans la nuit, ce fut un brouhaha joyeux. La ville entière d'Ault-Onival vint admirer le camping de *Moto Revue*, constitué grâce à l'actif directeur de l'Arc Tendu (Eclaireurs de France) dont le secours fut des plus appréciables pour nous: il fallut établir un service d'ordre pour canaliser la curiosité normande.

Malheureusement, la pluie ne cessa pas de contrarier nos raliemans: par contre, leur gâtée fut toujours aussi grande: quelques épreuves entretinrent l'intérêt et le bon entraînement de tous. Un défilé général au travers d'Ault-Onival, une excursion sur Cayeux et diverses sorties complétèrent le programme. Le bain de mer traditionnel ne put avoir lieu que le troisième jour, le même, le vent et la pluie ne cessant pas. Le soleil eut le matin plaisir de nous faire son apparition le dernier jour. Mais il fut déçu, car de nombreux raliemans, les grosses cylindrées, se vengèrent et ne partirent qu'à la nuit tombante des falaises crayeuses.

Et dans la nuit, sous le projecteur puissant de son phare, notre secrétaire fit le « balai ». Accompagné des sept plus ardents de la bande, ce fut la chevauchée de retour vers la capitale, où ils arrivèrent au petit jour. Le retour se fit par Neuchâtel, Gisors, Pontoise: retour rendu pénible par une portion de route très sablonneuse.

*Moto Revue* remercie vivement M. Mariage, notaire à Ault et président du Syndicat d'Initiative, de l'accueil vraiment amical qu'il fit à notre groupement en mettant à notre entière disposition un terrain de camping idéal.

#### Classement des épreuves sur la plage

Course à 4 pattes. — 1. Muller 2. G. Ducarne; 3. Vincens; 4. Lapaire.

Course à la brouette. — 1. M. et Mme Menand; 2. M. et Mme Muller.

Course à reculons (femmes). — 1. Mme Fouilloux (méaille); 2. Mme Preteau (méaille); 3. Mme Evrard; 4. Mme Balland; 5. Mme Lapaire.

Nage. — M. M... (méaille).

Courses diverses, 1<sup>re</sup> série. — 1. G. Ducarne; 2. Durier; 3. Lapaire; 4. Le Loarn.

2<sup>e</sup> Série. — 1. Mme Maupoil (méaille).

3<sup>e</sup> Série. — 1. Mme Perron (méaille).

4<sup>e</sup> Série. — 1. M. Jungbluth.

La mise sous presse ne nous permet pas de nous étendre davantage: nous reviendront sur cette organisation.

Dès ce jour, nous organisons un nouveau rallye pour les trois jours des fêtes de l'Assomption (13-14-15 Août). Pour faciliter notre tâche, nous invitons ceux qui seront libres à cette époque de nous informer de leur désir de participer à cette promenade (*Rallye-Assomption, Moto Revue*).

#### Mes impressions

Tel avait renforcé le bas de sa tente par de superbes mottes de gazon, tel autre avait fait avec de la paille un divan fort confortable.

De cet endroit, nous pouvions voir Ault, Onival et Cayeux et quand le temps était clair c'était une vue splendide.

Que fut notre premier camp? D'abord, la preuve que malgré la pluie des deux premiers jours, on pouvait camper fort agréablement puis la preuve que, grâce au camping de *Moto Revue*, désormais nous pourrions aller un peu partout, en famille nous reposer du samedi au lundi, sans le souci de vider notre bourse.

Le matin, réveil en bonne humeur, toilette bain de mer; approvisionnement à la ville, déjeuner et ensuite une envolée formidable de motos, de sides, vers le lieu d'excursions. Le premier jour, bains et balade à Onival, course à pied, farces, bonne humeur. M. Adam, se dépensant à entraîner tout le monde. Le second jour, visite à Brighton: la plage ensablée, du sable, du sable, à perte de vue. Savez-vous comment on lit les indicateurs des routes à Brighton? Vous seriez venus avec nous, vous auriez vu un poteau indicateur enfoncé laissant juste voir à hauteur des genoux la plaque indiquant une route qui se trouvait à deux mètres sous nos pieds!! dans le sable.

Nous avons eu des champions de course à pied, de nage, etc..., et, puisque je reviens aux campeurs eux-mêmes, moi, un profane, je les félicite de leur camaraderie et de leur entraide sur la route à l'aller et au retour.

Un résultat de notre première sortie? Le 15 août, à la demande générale, nous organiserons un autre camping.

Les défauts que nous avons remarqués et toute une série d'enseignements sur notre organisation ultérieure seront notre conclusion.

*Le Manque de matériel.* En effet, nous n'avons pas emporté chacun ce qu'il fallait; notre ingéniosité a suppléé à notre inexpérience, mais dans le prochain article, nous mettrons cette question au point.

Le camping est une chose très possible, très faisable et fort agréable! Voyez le sourire de ceux qui vinrent avec nous et interrogez vos amis qui firent notre premier Rallye.

Ferons-nous notre prochain Camping au bois de sapin de Brighton au 15 août? Combien de temps durera-t-il, comment l'organiserons-t-on?

Nous en causerons dans le prochain numéro. Vive le camping!

H.-M. WATTIAUX.

#### Gare au dérapage...

Je viens de lire votre article « Le Dérapage à moto ». Et nous ne sommes pas d'accord sur un point que je qualifierai d'essentiel. La roue arrière dérapant à gauche, il faut, dites-vous, se pencher à droite. Ce n'est pas mon avis, et voici pourquoi:

Si vous vous penchez à droite, c'est comme si vous amorciez un virage à droite; la force centrifuge va vous chasser à gauche, ce qui amplifie le dérapage. Tandis que si vous vous penchez à gauche, vous amorcez un virage à gauche; la force centrifuge ramènera votre roue, qui chasse à gauche, vers la droite. Ceci est le résultat de réflexions mises en pratique. Je circule même l'hiver par temps de neige, et me suis entraîné au dérapage en donnant des coups de frein brutaux en tournant, etc., je ne suis jamais tombé ainsi. Il est vrai que ma D. S. Malterre semble avoir horreur du dérapage et qu'elle se redresse presque automatiquement.

Autre point: vous dites qu'« alors les knee-grips sont d'un secours précieux. J'estime, au contraire, que c'est le moment ou jamais de les laisser tranquilles et de s'appuyer uniquement sur les repose-pieds qui sont bien en dessous de la ligne des moyeux. Un mot sur le tan-sad. Pourquoi le met-on le plus en arrière possible de la machine? Sur ma D. S. je transporte un camarade juste derrière ma selle, sur les branches inclinées du porte-bagages, position très basse donnant un ballast nul et qui permet au transporté d'avoir des repose-pieds plus bas que les miens.

Dans l'espoir que vous voudrez bien soumettre à la controverse ces quelques idées.

L. FAVARD, Abonné 62.862.

Notre abonné a amorcé un superbe dérapage de notre technique: a-t-il eu tort, a-t-il eu raison? Que chacun nous dise son impression ça devient très intéressant.

# Mon petit doigt m'a dit....

... que nombre de lecteurs, dans l'espoir d'une bougie Camshaft, nous adressent de spirituels poulets, mais... qu'ils ne peuvent obtenir l'insertion de leurs ironies qu'autant qu'ils nous spécifient les marques et personnages victimes de leur verve.

... que *Moto Revue* se chargera de toute suppression de noms pouvant occasionner de trop vertes répliques à leurs auteurs.

... que le gagnant de la bougie O.H. Camshaft est M. Marcel Ehrmann, 97, rue de Paris, Clamart.

... qu'un concurrent du Grand Prix des Petites motos aurait pu gagner sa catégorie, sur l'engin d'un camarade, s'il n'avait eu, avant le départ, un long, un mystérieux entretien avec son patron actuel.

... que le signataire de l'éditorial du 1<sup>er</sup> mai devait être bien préoccupé par la vie chère lorsqu'il écrivit, au sujet d'une 250 cmc., qu'autrefois ce n'était qu'un quart de litre... Et maintenant donc ?

... que Segrave, détenteur du record du monde de vitesse à près de 328 à l'heure songerait sérieusement à faire une nouvelle tentative ayant sous les yeux l'annonce ci-dessous (*Moto Revue*, Salon p. 174).

« Amateurs, avant de passer commande de votre voiture, essayez la 7 CV, Chaigneau Spéciale, vitesse formidable 400 kilomètres à l'heure, etc... »

... que le constructeur d'une 10 CV aurait dit : « Il m'a toujours manqué 19 sous pour faire un franc » (*sic*).

... que plusieurs banques françaises et étrangères (ces dernières sous le contrôle des premières) se sont réunies pour lui offrir un crédit à peu près illimité. Une banque française : la Banque L...re y entre pour 200 millions.

... que ce constructeur entrevoit déjà les 600 voitures par jour.

... qu'il s'écoule un peu moins d'une semaine entre le moment où un wagon décharge sa marchandise à l'usine et le moment où elle en ressort sous forme d'une voiture terminée.

... qu'il pense qu'en améliorant les ateliers de montage, il peut abaisser de 3 à 4.000 fr. le prix de revient de ses voitures.

... qu'un conseil d'administration serait constitué pour contenir l'ardeur de ce constructeur trop fougueux.

... que ce constructeur, au milieu de ses préoccupations financières, reste cependant un philanthrope car il se préoccupe d'établir, dans ses usines, le « sur-salaire familial ».

... que le chiffre d'affaire de cette maison est supérieur à celui de la Compagnie des chemins de fer du Nord (plus de 2 milliards).

... qu'une marque anglaise connue construirait une vaste usine française, à capitaux français, à personnel français, pour nous offrir ce fameux carburateur à deux manettes, à un prix désormais français.

... que Richard reprendrait à son propre compte toutes les machines de course Peugeot et courrait dans les courses de côte et circuits.

... que ceci serait la conséquence du départ précipité et voulu de l'ingénieur qui présidait aux destinées du service des courses.

... qu'une maison abandonnerait les courses dans une cylindrée moyenne et peu intéressante.

... qu'une certaine maison, dont le nom et la situation même, symbolisent la richesse mais que d'aucuns prétendent chargée d'un lourd passif, procède actuellement à la construction d'une nouvelle usine dont le coût dépasserait 2 millions. Quelle puissance inattendue, et quel programme de fabrication doit y être entrepris pour la Saison prochaine...

... qu'un membre actif d'une organisation parisienne fait sa promenade dominicale au Bois, content à qui veut l'entendre, qu'une certaine Société d'assurances n'est pas intéressante... que c'est la raison de la diminution du nombre d'assurés dans sa propre maison.

... que ce défaitiste serait heureux de faire avaler sa bourde aux lecteurs de *Moto Revue* qui, par hasard, préfèrent s'assurer en masse par nos services. Notre bonheur lui fait mal au cœur

... que, parmi ses complaisants auditeurs, il se trouve précisément chaque fois, un certain personnage de *Moto Revue* qui semble avoir plaisir à l'entendre se débiter lui-même.

... qu'une nouvelle marque française apparaîtra bientôt sous le nom sans doute de Matador : 2 cadres, tourisme monté en Bradshaw à refroidissement par huile ; sport, avec le Blackburne cher au constructeur et au concessionnaire de cette marque.

... qu'au Grand Prix de l'U.M.F. un des rares deux temps sera la 250 Levis, piloté par Davison.

... qu'il ne faut pas oublier que Denly qui battit tant de records à des moyennes fantastiques sur sa Norton n'est que le constructeur, car le metteur au point est R. N. Spring.

... que la lutte s'annonce ardente pour le Salon, entre une marque de Billancourt qui lance sa 9 CV 6 cylindres, la voiture qui grimpe, qui fait une 6 cylindres 7 CV et notre national Tour Eiffeliste avec sa 8 chevaux-six.

... que le mécanicien du prestigieux Chiron n'est autre que l'ancien spécialiste du double échappement, de Parisot l'agent de Nice.

... que le correspondant lâchement anonyme qui écrit des inepties dénuées d'esprit, à notre « essayeur national », fera bientôt sortir O. H. Camshaft de son anonymat s'il n'a pas le courage de donner son nom, surtout pour prendre la responsabilité de ses actes.

... qu'une maison à nom en deux morceaux comme ses cadres en tôle emboutie, en essaiera la solidité au circuit des routes pavées.

... que notre marque très nationale qu'il fait un gros effort depuis quelques temps a, aux essais, en ce moment, un ravissant cadre extra-bas, genre Chater-Lea avec un moteur à culbuteurs 350 et 250 avec toute la distribution en tête enfermée dans un carter.

... que Ramus qui pilota d'une façon splendide son A. J. S. à Chanteloup et s'est attribué la coupe de l'A. C. I. F. devant notre essayeur national, abandonne le sport motocycliste pour acquérir un Sandford après son prochain mariage.

... que la marque à moteur d'aviation a obtenu, mais en essais de laboratoire, des résultats très intéressants avec une nouvelle machine à soupape latérale et double pompe, culasse détachable et... 133 à l'heure.

... que le Leroy-Violet qui fait nettement 130, accuse 6 litres aux 100 kilomètres et, avec un réglage, à la dépense frisera 148 en monoplace.

... que Ratier a à l'étude en ce moment un nouveau 750 à principe très nouveau et à compresseur qui devra faire aussi vite que les rois incontestés du 750, les 4 cylindres Austin.

... que Le Vack va s'attaquer incessamment aux records que vient de lui reprendre Denly sur sa Norton 500 cmc.

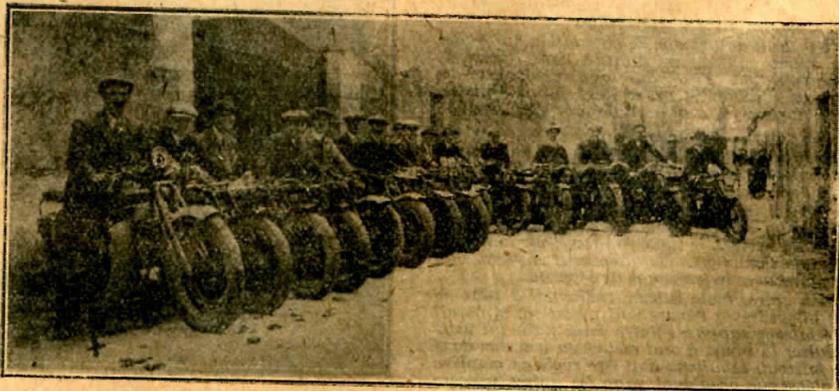
... que dans un prochain numéro de *Moto Revue*, paraîtra un essai de l'Harlette Géco

**La valeur n'attend pas le nombre des années !**

Un jeune nous écrit son enthousiasme : J'ai fait hier un excellent voyage, avec ma machine « New Motorcycle » de Vincennes à Larçay (Indre-et-Loire).

Ce n'est vraiment pas une moto que j'ai achetée, mais une voiture. On se croirait dans un fauteuil, et pas une tache d'huile après mon pantalon. Enfin je suis enchanté et je suis persuadé que vous allez avoir bientôt un succès retentissant. Je vous le souhaite de tout mon cœur.

J. MATTENDI, abonné 66.979.



Une des dernières sorties d'un club actif, le M. C. Nantes, sous l'impulsion du capitaine de route M. Chevreau.

## Un peu de Jurisprudence

Il est intéressant de placer sous les yeux des lecteurs une décision de justice de paix du canton de Chalus, en date du 10 février 1927, qui contient des attendus dont la justesse et le bien fondé ne leur échapperont pas. Il s'agissait de définir ce qu'il faut entendre par « demeurer maître de sa vitesse » :

Attendu, dit le juge, que le Code de la Route n'indique pas dans une formule précise ce qu'il faut entendre par rester maître de sa vitesse, qu'il se borne à émettre un principe sans venir en aide à l'interpréteur pour son appréciation, que, quelle que soit la généralité des termes qu'il emploie, il ne suffira pas cependant qu'un accident se produise pour en déduire a priori que celui qui a concouru à l'événement dont il résulte soit en faute, qu'une simple déduction est un élément trop fragile de preuve ;

Attendu que l'obligation qui est faite au conducteur d'une auto de rester maître de sa vitesse ne doit pas être comprise dans un sens trop étroit ; que l'article 31 édicte des règles de jurisprudence plutôt que des règles mathématiques de vitesse des autos, abandonnant ainsi au pouvoir judiciaire un large champ d'appréciation ;

Qu'être maître de sa vitesse veut dire pouvoir en toutes circonstances immobiliser son véhicule, ce qui serait exiger l'impossible ; qu'il faut au contraire concéder au conducteur d'automobile que, quelle que soit son allure, même modérée, quelques instants lui sont nécessaires pour atteindre et actionner les organes d'arrêt, pendant lequel temps, si court soit-il, sa voiture franchira un certain espace sans qu'il puisse l'empêcher ; que ces nécessités de temps et d'espace, auxquelles il convient d'ajouter l'effet de la vitesse acquise, constituent une loi physique, avec laquelle les rigueurs d'un décret se mettraient vainement en contradiction.

Il est probable que ce bon juge est lui-même un fervent du volant... et qu'il a ainsi quelques raisons de savoir que, contrairement à l'opinion trop répandue, « l'auto n'a pas toujours tort ». Et il faut souhaiter aussi qu'un avancement rapide lui ouvre prochainement les portes... de la Cour de Cassation.

Communiqué par M. F. MORAND,  
Licencié en Droit, Assureur-Conseil

### Précisons nos droits et nos obligations.

Les modifications au Code de la Route ont amené le Préfet de Police à préciser certains points de circulation que chacun voudra bien méditer :

Art. 13. — Tout conducteur de véhicules et d'animaux abordant une bifurcation ou une croisée de chemins ou rues doit d'abord annoncer son approche ; puis, après avoir vérifié que la voie est libre, marcher à une allure modérée en serrant sur sa droite.

Quelles que soient la longueur et la largeur des voies qui se croisent, les conducteurs doivent ralentir suffisamment pour être prêts à s'arrêter sur-le-champ afin de céder le passage au véhicule qui vient à leur droite.

Un droit de priorité de circulation sur toutes les autres voitures est accordé, dans l'ordre de l'énumération ci-après, aux véhicules du service d'incendie se rendant à un sinistre, aux tramways, aux ambulances municipales.

Art. 64. — Par application de l'article 42, les voitures automobiles doivent être munies dès la chute du jour de deux feux blancs à l'avant, et, à l'arrière, d'un feu rouge placé à gauche.

Elles doivent également être pourvues à l'arrière d'un dispositif lumineux rendant visible, pendant la nuit, le numéro inscrit sur la plaque d'immatriculation. Ce dispositif pourra être combiné avec le feu rouge de sécurité.

En outre, toute voiture marchant à plus de 20 kilomètres à l'heure doit porter un appareil d'éclairage supplémentaire assez puissant pour éclairer la route, à cent mètres en avant et dont le faisceau lumineux doit être réglé de manière à n'être pas aveuglant pour les autres usagers de la route.

L'emploi de ces appareils est interdit à la traversée des agglomérations du ressort de la Préfecture de Police, dans les voies pourvues d'un éclairage public normal.

Par dérogation aux prescriptions du présent article, les automobiles, à l'exception des véhicules avec remorque, qui stationnent sur la voie publique, dans les conditions prévues à l'article 24, peuvent être signalés par une seule lanterne donnant vers l'avant un feu blanc et vers l'arrière un feu rouge, et placés de manière à couvrir le véhicule du côté où s'effectue la circulation. L'emplacement, les caractéristiques de l'appareil et la puissance de l'éclairage doivent être tels que l'automobile soit efficacement signalé au conducteur de tout véhicule s'approchant dans un sens ou dans l'autre.

Art. 65. — Les conducteurs de voitures à moteur mécanique prennent toutes dispositions utiles pour diminuer le bruit produit par leur voiture. Le moteur doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux. L'échappement libre est interdit.

Les conducteurs ne doivent jamais quitter leur véhicule sans avoir arrêté le moteur.

Les réparations en cours de route et la mise au point bruyantes doivent, sauf impossibilité reconnue, être opérées à cent mètres au moins de toute habitation.

Art. 175. — Les cycles à moteur mécanique doivent présenter les conditions de constructions suivantes :

1° Peser au plus 30 kilogrammes, moteur compris ;

2° Ne pas dépasser, en palier, une vitesse maxima de 30 kilomètres à l'heure

3° Demeurer susceptibles d'être actionnées par les pieds au moyen de pédales.

Indépendamment de la plaque prescrite par l'article 41 indiquant le nom et le domicile du propriétaire, les bicyclettes à moteur auxiliaire doivent porter, d'une manière apparente, sur une plaque métallique invariablement fixée au moteur, le nom du constructeur du moteur, l'indication du type du véhicule, le numéro

d'ordre dans la série du type et les initiales B. M. A., le tout authentifié par une ou plusieurs marques de poinçon apposées par le constructeur.

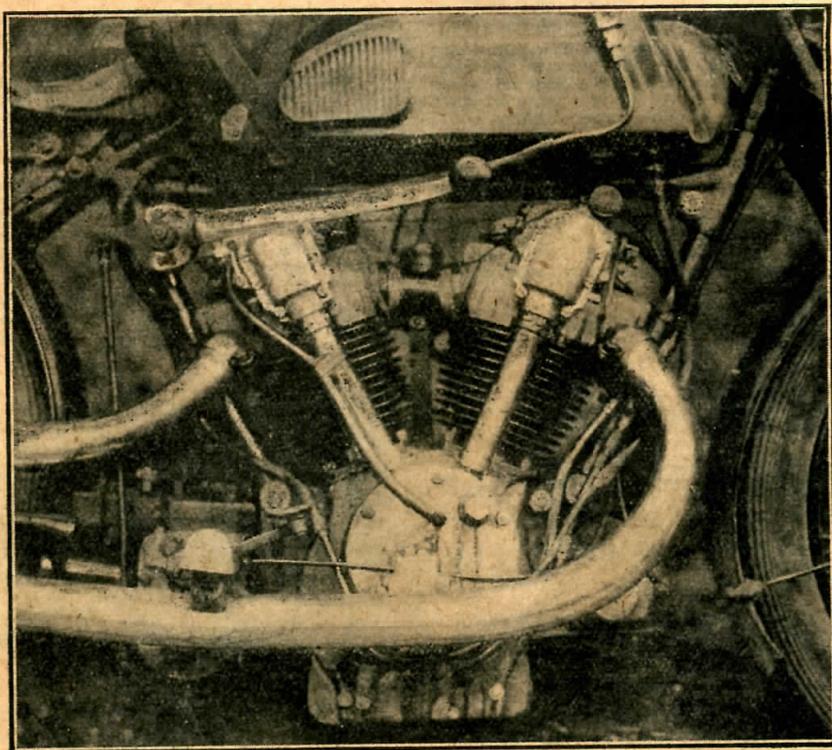
### Ne partez pas en troisième... trop vite

Quand il n'est pas contesté que le motocycliste, auteur d'un accident, s'est arrêté, après cet accident, pour reprendre presque aussitôt après sa route, la question de savoir si le délit de fuite est suffisamment établi se ramène à celle de savoir si son arrêt a été d'une durée suffisante pour permettre d'établir son identité.

Si l'inculpé est connu dans la localité où se produit l'accident, et lorsqu'au moment de reprendre sa route, il a pu constater qu'il a été vu et reconnu, on ne peut dire qu'il a tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il a pu encourir : le délit de fuite ne peut être retenu contre lui.

Il a été jugé que le délit de fuite existe quand le conducteur, qui a su qu'il a occasionné un accident ne s'est pas arrêté un temps suffisant pour permettre d'établir les responsabilités (Nancy, 11 novembre 1909, D. P. 1910 5. 48). Spécialement, le conducteur d'une moto qui, après avoir, en pleine nuit, renversé un passant, s'est arrêté pendant une ou deux minutes seulement et a mis tout en œuvre pour échapper à la justice, commet le délit de fuite.

Mais aucune disposition de la loi du 17 juillet 1908 qui réprime le délit de fuite n'a imposé au conducteur d'un véhicule, en cas d'accident, de s'arrêter indéfiniment ni d'attendre l'arrivée des autorités ou de toutes autres personnes en vue d'une constatation de son identité ou de celle de son véhicule, ni même de provoquer pareille constatation (Bordeaux, 7 mai 1909).



Le moteur 1.000 c.c. Kohler-Escoffier, arbre à cames en tête et deux échappements. Remarquer, la double pompe Pilgrim, le graissage de l'arbre à cames en dessus, et le débrayage au pied.

## PARIS - les PYRÉNÉES - PARIS

du Samedi 16 au Dimanche 24 Juillet 1927

Organisée par MOTO REVUE (7<sup>e</sup> année)

Avec le concours du journal LE PETIT PARISIEN sous les règlements généraux de l'A. C. F. et de l'U. M. F. et sous le contrôle sportif de l'A. C. I. F. et de l'A. M. C. F.

La 1<sup>re</sup> étape

Au moment où nous mettons sous presse, les concurrents de Paris-les Pyrénées s'engagent dans les derniers cols pyrénéens et vont gagner ce soir Perpignan. Partis de Paris samedi après-midi, place de la Concorde, les motocyclistes remontent l'avenue de la Grande-Armée sous les applaudissements d'une foule énorme et gagnent Ville-d'Avray où a lieu le départ réel en deux groupes : le bleu (petites cylindrées) et le rouge (grosses cylindrées). Immédiatement, c'est une course de vitesse qui s'annonce : les nombreux amateurs qui ne possèdent pas le règlement de fond sont très surpris, dès le contrôle de Châteaudun, de se voir contraints de maîtriser leur ardeur et d'attendre, ainsi que le règlement l'exige, l'heure de passage marquée sur leur carnet. Avant le départ, plusieurs forfaits regrettables avaient été signalés : Bessac, tamponné par un taxi, dut se résigner, la mort dans l'âme, à n'être qu'un spectateur. Menant ne se jugea pas fin prêt. A Châteaudun nous ne vîmes pas Fournier, Bussières non plus ne rejoignit point, son boisseau de carburateur l'ayant mis en difficulté à l'entrée de Versailles. C'est déjà en pleine nuit que les concurrents arrivèrent à Tours ; cependant une foule énorme attendait les concurrents : félicitons M. Laury, secrétaire de l'A. C. O. qui dirigea le service d'ordre de manière parfaite. Là encore, quelques concurrents durent patienter et attendre l'heure effective de leur départ. Puis la route devient atroce qui causa quelques chutes sans gravité. Au contrôle de Poitiers, nous ne voyons ni Bordes, ni Poggi dans les délais. Une chute élimine un peu avant Angoulême Gossein. Et par une claire matinée, devant une foule innombrable, les concurrents arrivent à Bordeaux. Cette première étape a vu l'élimination dans le groupe bleu de 3 coureurs : Fournier, Poggi, Bordes, soit 12 concurrents encore en course. Dans le groupe rouge, il manque Gossein et Bussières ; il reste 31 coureurs rouges à Bordeaux. Dans les pénalisés, nous trouvons Guiscoli (retard au contrôle d'Angoulême), 40 points au lieu de 50 ; Chasiles sur moto 750 (retards à Angoulême et Bordeaux), ne gagne que 30 points. Tous les autres concurrents arrivés à Bordeaux ont gagné 50 points. Il est vrai que cette épreuve de nuit a été hautement facilitée par l'éclairage électrique Maglum L.M.C. comme aux 6 jours d'hiver, le Circuit de Provence, Paris-Nice et le Bol d'Or ; la presque totalité des grandes marques en est équipée. Indiscutablement, la course de Paris-les Pyrénées-Paris, consacre la supériorité de l'éclairage Maglum.

Citons au hasard les marques équipées en éclairage Maglum : Automoto, Aubier-Dunne, Austral, B. C. R., Gnome et Rhône, Griffon, Harley-Davidson, Jean Thomann, La Cycllette, Norton, Ravat, San Sou Pap, Terrot, Propul-Cycle.

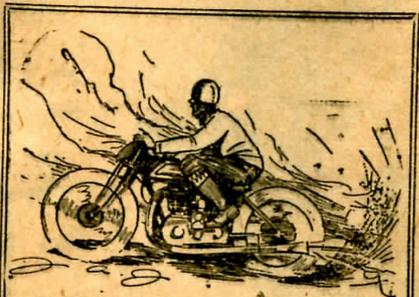
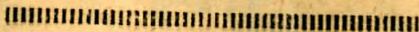
A l'arrivée à Bordeaux, une nuée de sportifs et motocyclistes fit un accueil enthousiaste aux coureurs. Le contrôle était tenu par M. Sarthou et ses collègues du Moto-Club de Bordeaux, MM. Falke, Quinsac et René Labbé.

Sur la place des Quinconces, une exposition des véhicules, en parc fermé, attira toute la journée la curiosité des Bordelais qui se pressèrent plus nombreux qu'on ne l'aurait cru autour de ce salon ambulante ; une particularité de cette exposition fut l'affluence des agents de la région qui vinrent étudier les machines présentes et prirent, sur place, des commandes nombreuses. Le soir, tous les véhicules furent escortés par les voitures officielles au garage Bacquerysse, rue Saint-Sernin, splendidement installé et y passèrent la nuit.

La 2<sup>e</sup> étape

Les 43 concurrents qualifiés s'alignent pour l'étape Bordeaux-Bayonne-Pau.

Les départs de la deuxième étape furent donnés par M. Sarthou, président du M.C.B., et M. Lacombe, directeur de la course,



## Calendrier Sportif

## Juillet

31. — Semaine du Comminges  
(Grand Prix de l'U. M. F.)

Du 16 au 24

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS  
(Moto Revue).

Arrivée le 24 à la Porte Maillot à 16 h.

## Août

7. — Clôture de la Semaine du Comminges. (Grand Prix des Motos, de l'U. M. F.)

7. — Côte du Val-Suzon (A. C. et M. C. Bourgogne).

9. — Côte d'Aubisque (A. C. Sud-Ouest).

11. — Meeting de Vitesse aux Sables (A. C. Ouest).

Du 13 au 15

## RALLYE MOTO REVUE

15. — Grand Meeting des Sables (A. C. des Deux-Sèvres).

24. — Grand Prix de La Baule.



aux quarante-trois rescapés qui restaient qualifiés.

Bien que cette étape ne présentât pas de grosses difficultés, sauf toutefois les 40 kilomètres de pavés de Bordeaux à Belin, il y eut cependant quelques surprises. Vroonen

en fit la triste expérience : alors qu'il roulait sur ces bas-côtés à plus de 50 à l'heure, il heurta avec son marchepied une des nombreuses petites bornes ; il répara courageusement ; il arriva cependant à Labouheyre dans les délais. Gimel, après une chute également, perdit 10 points dans ce même pays et 10 points à Bayonne, à la suite d'une crevaison, ainsi que Dardy, par suite d'un éclatement. Broust, qui était passé à Bayonne en temps voulu, ne rejoignit pas le contrôle de Pau dans les délais. Tous les autres concurrents obtinrent les 30 points.

La réception à Pau fut, comme à l'habitude, fort courtoise. Les concurrents furent conduits en caravane dans les préaux de l'école de la ville. Là, un vin d'honneur avait été préparé par l'accueillant Automobile-Club Basco-Béarnais et le vice-président de l'A.C. Basco-Béarnais, M. Durand, assisté des membres de l'A.C.B.B.

TOUS LES PARISIENS LIBRES  
LE 24 JUILLET

Rendez-vous pour les cyclistes, motocyclistes et cyclearistes à Versailles, place du Château, ou en côte de Picardie, à 14 heures.

Pour les piétons, à la Porte Maillot, vers 15 heures, pour

Applaudir et escorter les  
PARIS - LES PYRÉNÉES

## Reparlons de la côte de Lafrey

Une ligne supprimée à l'impression, a maladroïtement interverti le classement des side-cars de l'épreuve. Rectifions ainsi le classement :

Side-car 350. — 1<sup>er</sup> Amort sur New-Map en 5' 41".

Side-car 600. — 1<sup>er</sup> Eymard sur Saroléa en 6' 13" 4/5.

Car il nous est agréable de signaler la performance de New-Map, cette jolie nouvelle venue dont l'effet fut considérable au Bol d'Or. Oh ! le vilain correcteur qui avait supprimé cette information ! New-Map est une machine française fabriquée à Lyon, aux établissements Martin, 122, avenue Lacassagne ; ce que beaucoup de lecteurs semblaient ignorer.

Oh, le vilain ! l'horrible personnage !!

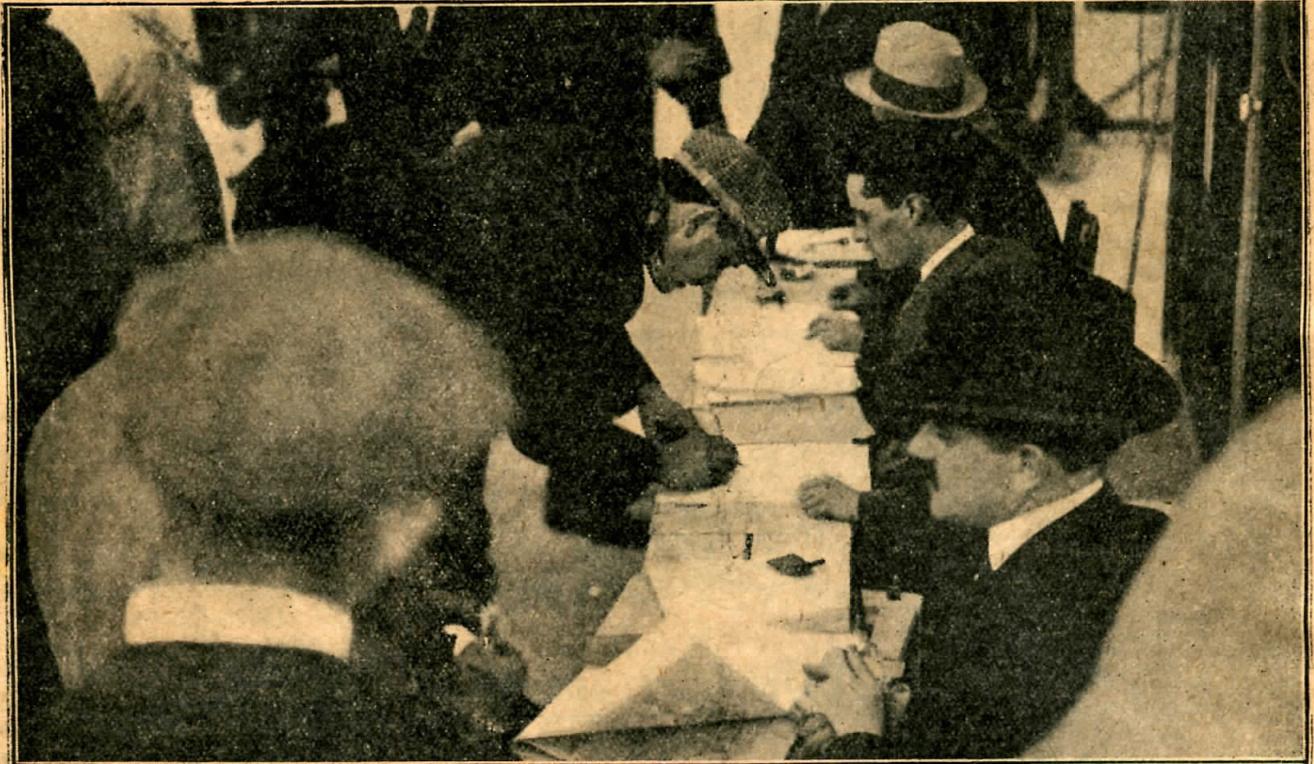
Quel qualificatif convient-il d'appliquer au tenancier du Bar de la pelouse de X..... qui, voyant ses provisions s'épuiser, a fait payer dimanche à cinq sportifs trois francs le verre de vin blanc ordinaire ?

Et quelles sanctions les organisateurs mis au courant, peuvent-ils prendre pour mettre fin à de tels abus ?

Gilliot-Jouan-Augier-Asselier et X...., 32 rue Th.-Gauthier, Paris.

J'ai cherché dans le Larousse universel, je n'ai trouvé aucun qualificatif assez fort pour caractériser un tel phénomène Monstrum horrendum, informe ingens... ! et la suite. Quant aux sanctions, elles sont uniques et les organisateurs avisés n'auront pas à se tracasser pour les trouver.

## Paris - Les Pyrénées - Paris



Le départ de Paris - Les Pyrénées : Signature d'un concurrent. — C'est l'heure, préparez-vous !

ers

# GRAND PRIX MOTOCYCLISTE SUISSE

Catégorie Motos 175 cmc. } 1<sup>er</sup> HOMMAIRE sur MONET & GOYON Moy. hor. 83 kil. 823  
 2<sup>e</sup> SOURDOT sur MONET & GOYON

Catégorie Sidecars 350 cmc. } HOMMAIRE sur MONET & GOYON Moy. hor. 83 kil. 283

## ET D'AUTRES VICTOIRES

### COURSE DE COTE DE LIMONEST

Catégorie : Motos 500 et 350 cmc. . . . . ROLLAND sur TERROT

Catégorie : Motos 250 cmc. . . . . LIPMAN sur TERROT

Catégorie : Sidecars 350 cmc. . . . . HOMMAIRE sur MONET & GOYON

### COURSE DE COTE DE LAFFREY

Catégorie : Motos 1.000 cmc. . . . . EDDOURA sur KOHLER-ESCOFFIER  
*(Meilleur temps de la journée, toutes catégories. - Record de l'épreuve).*

Catégorie : Motos 500 et 350 cmc. . . . . ROLLAND sur TERROT

Catégorie : Motos 175 cmc. . . . . DURAND sur TERROT

### COURSE DE COTE DE CHANTELOUP

Catégorie : Motos 250 cmc. . . . . F. LIPMAN sur TERROT

### MEETING DE L'A. C. O. DE NANTES

Catégorie : Motos 350 et 250 cmc. . . . . COULON sur TERROT

### TOUL-NANCY

Catégorie : Motos 350 cmc. . . . . KICKEN sur GILLET d'HERSTAL  
*(Meilleur temps toutes catégories de Motos).*

2<sup>e</sup> PERROTIN sur TERROT - 3<sup>e</sup> HOMMAIRE sur MONET & GOYON

Catégorie : Motos 175 cmc. HOMMAIRE sur MONET & GOYON

### LIÈGE-BORDEAUX-LIÈGE

Catégorie : Motos 500 cmc. . . . . GILTAY sur SAROLÉA

2<sup>e</sup> VROONEN sur GILLET d'HERSTAL

### COURSE DE COTE DE St-ALBAN

Catégorie : Motos 750 cmc.  
 SABATIER sur KOHLER-ESCOFFIER

### MEETING DE DIEPPE

Cat. : Motos 350 et 250 cc. COULON s. TERROT

tous ces vainqueurs graissaient à la



# KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Établ. QUERVEL Frères, Société Anonyme exclusivement française au capital de 7 millions de francs M. R. 43  
 Puybelle-Publicité 25 à 37, rue du Port -- AUBERVILLIERS (Seine)

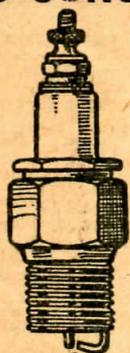


Un siège type confort n° 200, des Ets MOREAU.....	95	Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40
Un siège type confort n° 200, des Ets MOREAU.....	95	Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40
Un siège type confort n° 200, des Ets MOREAU.....	95	Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40
Une selle tandem n° 1 bis, Saker, des Ets SAKER.....	92	Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40
Une grande montre pour motocyclette, avec cadran lumineux, des Ets SAUGNAC.....	83	Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Deux bougies S.C.I., des BOUGIES NET.....	38
Un tand-sad, des Ets PLAZOLLES	85	Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Deux bougies S.C.I., des BOUGIES NET.....	38
Un sac touriste n° 16 Saker, des Ets SAKER.....	80	Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Deux bougies S.C.I., des BOUGIES NET.....	38
Une grande montre pour motocyclette, des Ets R. SAUGNAC.	80	Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Deux bougies S.C.I., des BOUGIES NET.....	38
Un frein de direction, des Ets MOREAU.....	75	Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Deux bougies S.C.I., des BOUGIES NET.....	38
Un frein de direction, des Ets MOREAU.....	75	Une petite montre de guidon pour vélo-moteur, des Ets SAUGNAC.....	55	Deux bougies S.C.I., des BOUGIES NET.....	38
Un frein de direction, des Ets MOREAU.....	75	Une petite montre de guidon pour vélo-moteur, des Ets SAUGNAC.....	55	Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET.....	38
Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75	Une pipe L.M.B.....	55	Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET.....	38
Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75	Une pipe L.M.B.....	50	Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET.....	38
Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75	Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50	Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET.....	38
Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75	Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50	Un projecteur Luna n° 2, des Ets JOUVET.....	38
Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75	Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50	Un fétiche RZ Eléphant Gaspar, des Ets ROSAZ.....	36
Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75	Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50	Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35
Un ciré noir, long. 1 mètre, des Ets SAHNA.....	75	Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50	Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35
Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75	Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50	Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35
Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75	Une paire gants cuir agneau avec manchettes fourrées, des Ets SAHNA.....	50	Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35
Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75	Un rétroviseur, des Ets PLAZOLLES.....	50	Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35
Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75	Une sacoche cuir, des Ets MOREAU.....	50	Un protège-jambes, tissu imperméable, des Ets SAHNA.....	35
Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75	Une sacoche cuir, des Ets MOREAU.....	48	Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35
Un pantalon avec protège-jambes, des Ets SAHNA.....	75	Une sacoche cuir, des Ets MOREAU.....	48	Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35
Une selle tandem Saker n. 10, des Ets SAKER.....	72	Une paire protège-jambes Saker n° 60 (plat), des Ets SAKER.....	48	Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35
Une paire pare-boue sport, n. 5, des Ets VEUILLOTTE-WILLEMMAIN.....	65	Un stylomine argent, des Ets ZUBER.....	45	Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35
Une pompe Luber, des Ets JOUVET.....	65	Un stylomine argent, des Ets ZUBER.....	45	Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35
Une pompe Luber, des Ets JOUVET.....	65	Un projecteur Luna n° 1, des Ets JOUVET.....	45	Un serre-tête cuir crocodile, des Ets SAHNA.....	35
Une pompe Luber, des Ets JOUVET.....	65	Un projecteur Luna n° 1, des Ets JOUVET.....	45	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Une grande montre applique, cadran lumineux, des Ets SAUGNAC.....	63	Un projecteur Luna n° 1, des Ets JOUVET.....	45	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Une pompe à huile Romu, des Ets MUNRO.....	60	Une paire grips-genoux, des Ets MOREAU.....	40	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Une pompe à huile Romu, des Ets MUNRO.....	60	Une paire grips-genoux des Ets MOREAU.....	40	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Une grande montre applique, des Ets SAUGNAC.....	60	Une paire grips-genoux des Ets MOREAU.....	40	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Une paire de protège-jambes coupevent n° 50 Saker, des Ets SAKER.....	58	Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Un graisseur de chaîne, des Ets MOREAU.....	58	Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Un graisseur de chaîne des Ets MOREAU.....	58	Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Un graisseur de chaîne, des Ets MOREAU.....	58	Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40	Une paire gants crispin, des Ets SAHNA.....	35
Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40	Une paire repose-pieds pliants n° 20 bis, des Ets MOREAU.....	32
Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre, des Ets SAHNA.....	40	Une paire repose-pieds pliants n° 202 bis, des Ets MOREAU.....	32
Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40	Une paire repose-pieds pliants n° 202 bis, des Ets MOREAU.....	32
Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40	Une paire repose-pieds pliants V. et W. n° 51, des Ets VEUILLOTTE et WILLEMAIN.....	32
Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40	Une paire repose-pieds doubles n° 28, des Ets SAKER.....	32
Deux bougies type 17 A.V., pour moteurs surcomprimés Léda, des Ets LEDANOIS.....	55	Une combinaison réséda, des Ets SAHNA.....	40	Un fétiche RZ Sphinx n° 2, des Ets ROSAZ.....	32

Une paire repose-pieds caoutchoutés n° 25, des Ets SAKER.....	31 »	Un bouchon de réservoir R.G.Gif, des Ets GUILLOT Frères.....	22 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un bouchon de réservoir R.G.Gif, des Ets GUILLOT Frères.....	22 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un bouchon de réservoir R.G.Gif, des Ets GUILLOT Frères.....	22 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un fétiche RZ Escargot, des Ets ROSAZ.....	21,50	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un fétiche RZ Poupon, des Ets ROSAZ.....	21 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Un fétiche RZ Poupon, des Ets ROSAZ.....	21 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Deux bougies Elite pour auto, des BOUGIES ELITE.....	30,40	Une pipe L.M.B.....	20 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une pipe L.M.B.....	30 »	Une pipe L.M.B.....	20 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une pipe L.M.B.....	30 »	Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Un fétiche RZ Hirondelle, des Ets ROSAZ.....	30 »	Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une paire grips-genoux Saker, n° 70, des Ets SAKER.....	29,50	Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une paire grips-genoux Saker, n° 75, des Ets SAKER.....	29,50	Une pompe à graisse Romu, des Ets MUNRO.....	18 »	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50
Une sacoche Saker 19 x 10 x 10, n° 80, des Ets SAKER.....	29,50	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Une sacoche Saker 21 x 10 x 10, n° 80, des Ets SAKER.....	29,50	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Une paire rep.-pieds pliants n° 202, des Ets MOREAU.....	28 »	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Une paire rep.-pieds pliants n° 202, des Ets MOREAU.....	28 »	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un fétiche RZ Papillon 2 des Ets ROSAZ.....	28 »	Deux bougies Elite pour moto, des BOUGIES ELITE.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ tête de coq, des Ets ROSAZ.....	17,90	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ Poupon des Ets ROSAZ.....	17,50	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ Petit coq, des Ets ROSAZ.....	16,50	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Une paire repose-pieds Saker (fixes) n° des Ets SAKER.....	16,50	Un stylomine modèle standard, des Ets ZUBER.....	12,50
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ Grenouille sauteuse, des Ets ROSAZ.....	15,50	Un porte-bougie double n° 18, des Ets SAKER.....	12 »
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un équipement vélo-moto Técalémit, des Ets TECALEMIT.....	15 »	Une trousse Saker n° 90, des Ets SAKER.....	12 »
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un équipement vélo-moto Técalémit, des Ets TECALEMIT.....	15 »	Un nettoyeur des BOUGIES ELITE.....	8,40
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un équipement vélo-moto Técalémit des Ets TECALEMIT.....	15 »	Un nettoyeur des BOUGIES ELITE.....	8,40
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un fétiche RZ Grenouille, des Ets ROSAZ.....	14 »	Un porte-bougie simple n° 17, des Ets SAKER.....	7 »
Un serre-tête cuir noir, des Ets SAHNA.....	27 »	Un équipement Rustin, grand modèle des Ets RUSTIN.....	12,50	Un pyrène des Ets PHILLIPS et PAIN.....	
Un fétiche RZ Papillon 3, des Ets ROSAZ.....	26,75	Un équipement Rustin grand modèle, des Ets RUSTIN.....	12,50	Un pyrène Ets PHILIPS et PAIN.....	
Un fétiche RZ Amour, des Ets ROSAZ.....	26,50				
Un fétiche RZ Tortue, des Ets ROSAZ.....	26,50				
Un fétiche RZ Sphinx n 3, des Ets ROSAZ.....	26 »				
Un bidon de secours des Ets PLAZOLLES.....	26 »				
Une paire repose-pieds Saker (articulés) n° 20, des Ets SAKER.....	26 »				
Un fétiche RZ Dromadaire, des Ets ROSAZ.....	25 »				
Un fétiche RZ Autruche, des Ets ROSAZ.....	25 »				
Un fétiche RZ Eléphant, des Ets ROSAZ.....	25 »				
Un fétiche RZ tête égyptienne, des Ets ROSAZ.....	25 »				
Un fétiche RZ tête de mort, des Ets ROSAZ.....	24 »				
Un fétiche RZ Jean qui rit, des Ets ROSAZ.....	24 »				
Un fétiche RZ Jean qui pleure, des Ets ROSAZ.....	24 »				
Un fétiche RZ tête de coq, des Ets ROSAZ.....	24 »				
Un fétiche RZ Poisson, des Ets ROSAZ.....	23,50				
Un fétiche RZ Papillon, des Ets ROSAZ.....	23,50				
Un fétiche RZ Sphinx, des Ets ROSAZ.....	23,50				
Un fétiche RZ Cochon, des Ets ROSAZ.....	23,50				
Une pompe pour moto, des Ets PLAZOLLES.....	22,50				
Une boîte à chambre à air des Ets MOREAU.....	22 »				
Une boîte à chambre à air des Ets MOREAU.....	22 »				
Une boîte à chambre à air des Ets MOREAU.....	22 »				
Un bouchon de réservoir R.G.Gif, des Ets GUILLOT Frères.....	22 »				

**GRAND CONCOURS DE "MOTO-REVUE"**

**100.000 FR. DE PRIX  
10 MOTOCYCLETTES**



**N° 13**

Tous les abonnés d'un an à "MOTO-REVUE" peuvent participer à notre Grand Concours. Conserver les diverses coupures qui paraîtront dans nos numéros successifs : tous les renseignements paraîtront dans notre rubrique du Grand Concours.

Attendez et ne nous écrivez pas à ce sujet

**TREIZIÈME QUESTION**

Quelle est la marque de cet accessoire ?

Marque : .....

Nom du participant : .....

Signature : .....

Les questions déjà parues dans MOTO-REVUE et MOTOCYCLISME-AUTOMOBILISME

- |  |                                  |                                |                                    |
|--|----------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| 1 <sup>er</sup> - M. R. 15 avril           | 4 <sup>e</sup> - M. C.-A. 10 mai | 7 <sup>e</sup> - M. R. 4 juin  | 10 <sup>e</sup> - M. R. 2 juillet  |
| 2 <sup>e</sup> - M. C. A. 25 avril         | 5 <sup>e</sup> - M. R. 15 mai    | 8 <sup>e</sup> - M. R. 18 juin | 11 <sup>e</sup> - M. R. 9 juillet  |
| 3 <sup>e</sup> - M. R. 1 <sup>er</sup> mai | 6 <sup>e</sup> - M. C. A. 25 mai | 9 <sup>e</sup> - M. R. 25 juin | 12 <sup>e</sup> - M. R. 16 juillet |

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

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

1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 % sur 13 %;  
2° Ecrire sur la largeur en haut la rubrique et le N° dans lequel elle doit passer ;  
3° En dessous, l'annonce très lisiblement et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés en indiquant sur chaque feuille, le numéro dans lequel elle doit être insérée.

Nous le répétons, aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.

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

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant sa 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 bénéficiaire 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

**Maison F. TOUTIN**

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

Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNE - PRIX MODÉRÉS

**PNEUS 1<sup>re</sup> MARQUE, PRIX de SOLDE**

**ÉCOLE DE MOTOS**

EN SOLO OU EN SIDE CAR

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

**Maison de Confiance**

Fondée en 1884

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

**AGENCE**

TERROT · MONET & GOYON · RAVAT · MONOTRACE

VELOCETTE · RADIOR - F.N.

RENÉ GILLET - DOLLAR - PEUGEOT

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS

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

**G. AUGOYAT** 8, Avenue Dorian  
PARIS (12<sup>e</sup>)  
- Face Métro Nation -

MOTOS -- AUTOS

-- GARAGE --

Réparations toutes Marques - Garage gratuit pour Machines à vendre

L. GÉRARD, 19, Rue des Gravilliers, Paris-3<sup>e</sup>

A. B. C., cause départ régitent, entier, révisée, impôt payé, 5 CV, 4 vit., divers acc., prix à débattre. Emile Berche, 2, rue Laroche, Paris (14<sup>e</sup>).

Alcyon 3 CV, bloc ballot, transmission chaîne, soldée 2.500 francs. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

B. S. A., ch.-ch., 5 CV, Triumph Sunbeam et mot. dep. 600 et 900 fr., avec boit. vit.; repr. en compt. toutes mach. et pièces détach., réparations toutes marq. Angel, 126, rue Aubervilliers, Paris.

D. F. R. 3 CV, graiss. par pompe Best, selle Terry grand modèle, 2 vit., pneus 650 x 60, outillage, roulé 500 km. environ, état neuf, cause départ; prix 2.250 fr. Visible chez Moreau, 202, rue de Paris, à Villeneuve-Saint-Georges (Seine-et-Oise).

Dollar 350 spécial, doubl. échapp., 130 km-heure, mai 1927, neuve, à profiter, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

D. S. 500, neuve, 1927, à débattre; Automoto 1 1/2 CV, 900 fr. Boulin, 39, rue Chardin, Suresnes (Seine).

Douglas 3 CV, parf. état. Roger, 22 bis, rue Spontini, Paris (16<sup>e</sup>).

F. N. 500 sport, 1926, écl. électr., compt., ret. vi., ch. d. rev., ét. neuf, prix 5.800 fr. 8, rue de la Harpe, Paris (5<sup>e</sup>).

F. N., M. 60, ph. Luxor, 2 becs Péhu 250 l., tan-sad Brooks, rep. p., pas., 2 ch. air, chaîne, sacoches, sp., p., bid., 4.500 fr., pressé, 10, rue Michel-Ange, Paris (16<sup>e</sup>).

F. N., M. 60, 350 cmc., éclair., tan-sad, selle, rétroviseur, par.-j., 5.300 fr. 43, rue Voltaire, Citée Cachan.

F. N. 285, cardan, bon état, prix avant. Déparis, 21, rue des Glatignies, Bavay (Nord).

F. N. 350, peu roulé, occasion unique, tan-sad, cause mariage. Maurice Boury, à Coutures (Maine-et-Loire).

Gnome et Rhône 3 CV, sport 1926, neuve, tan-sad, occ., 2.500 francs. Bernard, 22, rue Vital, Paris (16<sup>e</sup>).

Gnome et Rhône, 3.500 fr., 500 cmc., compteur, phare, tan-sad et de nombr. acc., assur. et contrib. payés. Visible après 17 h. 30, 61, rue des Renouillers, Saint-Denis (Carrefour Pléyel).

Gnome et Rhône 500 cmc., touriste neuve, soldée 3.500 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

Gnome et Rhône 500 cmc., tan-sad, compt. O. S. Mag.,

3.200 fr. Cerurier (postier), Bureau Poste, Paris 29.

Gillet Herstal, 27, confort, type tour du monde, abs. com. neuve, fait 1.500 km., équipée, pour 4.500 fr. Bordeaux, 63, rue de la Station, à Franconville (Seine-et-Oise), gare Nord, tous l. j., de 18 à 21 h. et dimanche toute la journée. Aff. de confiance.

Gillet Herstal 350 cmc., rev., compt. O. S. rech., 2.500 fr. Vis. ap. 19 h. Rabeux, 83, rue Truffaut.

Griffon 5 CV, 2 vit., 4 t., embr., email., pn. neufs, 1.400 fr.; Griffon 2 CV 3/4, 4 t., email. neuf, tout marche parfait., prix 500 fr. Veillard A., Auteuil, par Thoiry (Seine-et-Oise).

Harley-Davidson, agence générale française, vous offre de superbes occasions en modèles récents, solo ou sidecar, 350, 1.000 ou 1.200, essais gratuits. 32 et 34, rue Pierret, Neuilly (Seine).

5.500 Harley 350, neuve, nombreux access., vendue cause départ. Delorme, 10, rue Henri-Martin, Paris.

Harley-Davidson bon état de marche, access., pneus état de rech., bas prix, cause achat voiture. Marionnet, 8, rue Casses, Saint-Ouen (Seine).

Indian 7-9 trois boules, 4 pl., 2 par.-br., capote, révisée à neuf, éclair. Mag., phare et lant., prix à débatt., essai à volonté, chez Guyonnet, 10, rue Anatole-France, Chaville (Seine-et-Oise).

Motos La Mascotte, 1 CV 1/2 occ., entier, révisée, garantie usine, prix très intéress., toutes pièces rechange, moteurs P. S. 4, rue du Pré-Saint-Gervais, Pantin

Levis de Birmingham 3 CV, 2 vit., boîte Sturmey, peu roulé, 2.500 fr. Chazal, 19, boul. Hausmann, Paris (9<sup>e</sup>). Tél.: Richelieu 95-04.

Magnat-Debon, 1926, 4 tps, roulée 1.500 km., nombr. acc., aff. except., cause double emploi. Dupernay, 8, rue du Tunnel, Lyon; le soir.

Magnat-Debon 1 CV 1/2, état neuf, débray., à vendre, 1.500 fr. ou échange plus fort moyen. différ. Bœuf, 128, Citée La Chiers, Herserange (Meurthe-et-Moselle).

Motosacoche 500 cmc., sport, 100 km., compt. O. S., écl. Radios, selle Terry, pneus neufs, 28 x 3, 3.500 fr. Curnier, 45, rue du Parc-Chevillon, Sèvres (Seine-et-Oise); sauf dimanches.

700 fr., Motosacoche 2 CV, prise dir., tr. b. ét. Le Goff, 12, rue Garnier, Marseille (B.-du-R.).

Motobécane sport, parf. état méc., occas. except., à enlever d'urg., 900 fr.; vis. tous les

# HARLEY-DAVIDSON

N'ayez plus d'ennuis avec les pièces de CONTREFAÇON, es pièces d'origine sont en FORTE BAISSE.  
Adressez-nous vos demandes de Prix. - Réparations soignées et rapides.

## HARLETTE-GECO

175 cmc. - 250 cmc., 2 et 4 temps

## HARLEY-DAVIDSON

350, 1.000 et 1.200 cmc. (type magnéto, type électrique)

LIVRAISON RAPIDE

32-34, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

SEULE AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

### VÉRITABLES OCCASIONS

MOTOS PEUGEOT, TRIUMPH, ROVER  
1 et 2 cyl. avec BOÎTES 3 vit. déb. et kick  
Gr. choix de SIDECARS, de BOÎTES 2 et 3 vit.  
Fourches elast. Réservoirs Guidons sport etc...  
Reprend toutes Motos même incomplètes  
L. BOUCHEZ - 7, Bd Victor-Hugo, St-Ouen (Mairie)

ap. 6 h., 5, rue Merlin-de-Thionville, à Suresnes (Seine). Tél. : 250.

Motobécane 2 vit., mars 1927, peu roulé prix 1.600 fr. Dupuy, 2, allée d'Issy, Ile Saint-Germain, Issy, après 17 heures.

Motobécane parf. état, soldée à 900 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Motobécane 175 cmc., 1925, 2 CV, 2 tps, 55 km., avec tan-sad, phare Luxor, très bon état, 1.250 fr., cause de service militaire; tous les jours. R. Veschambes, 58, rue Blomet, Paris, (15<sup>e</sup>).

Motobécane 2 CV, parf. état, pneus neufs, payés fin d'année 1927, 900 fr. Parmireuse, 83, rue Charles-Laffitte, Neuilly (Seine).

Motobécane 2 CV 1/2, 2 vit., mod. 1927, boîte Albion, corne, sacoches, tan-sad, abs. neuve, prix 1.600 fr. Martineau, 207, av. Daumesnil, Paris (12<sup>e</sup>).

Motobécane parf. état, 2 CV, révisée 1.000 fr. Edmond, 59, av. Ledru-Rollin, Le Perreux (Seine).

Moto anglaise, W. G. 2 CV 1/2, parf. ét., compt. kilo, tan-sad, à dossier, éclair. Magondeau, prix : 1.500 fr. Pierre Buchot, 6, rue Lejemptel, Vincennes. Descendre au Fort.

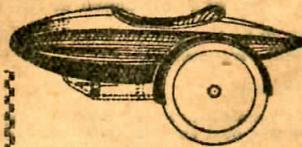
Liquidation fermeture 25 courant, motos mod., occ. Delburg, 49, Bd Latour-Maubourg.

Moto 2 CV 1/2, 2 vitesses, moteur Soyer, boîte Picard, graiss. par pompe, méc. Lamphug, carburateur Amac, marche parf. 1.100 fr. Simon, 48, rue Emile-Zola, Ville-neuve-Saint-Georges (S.-et-O.).

Moto 2 CV, 2 t., débray. 2 vit., bon état, prix à débat. Vis. le soir apr. 6 h. chez M. Moreau, 12, rue du Moulin, Fresne (Seine).

Moto 4 CV, 4 tps, culbuteurs marque Monet et Goyon, modèle 1926 pour le prix de 3.800 fr., parf. état, pneus et chaîne neuve, visible tous les jours à la Croix-Rouge, Péronne.

Monet-Goyon R. C. 4, roulée 1.500 km., à céder cause santé. Bonnin, 21, rue Victor-Hugo, Puteaux (Seine).



Cataigues contre 0fr. 50

**DENOT** 16, Rue de Paris, 16 - IVRY (Seine)  
DUCHESSNE, Successeur à 150 mètres de la Porte d'Ivry

### LE COUPE-VENT

(Forma rationnelle du Cigare)

TOUS TYPES de SIDE-CARS  
Tôle - Bois - Aluminium  
Châssis - Capots - Pare-brise

Carosserie mono et bi-place  
Prix défiant toute concurrence

### MOTOCYCLISTES !!

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

adressez-vous au Spécialiste

## J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 110, Fy Saint-Martin - Tél. : 1022 91-97

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, THOROT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER F.N., KENÉ GILLET, GROMÉ et RMONS

VENTE à ÉCHANGE COMPTANT & CRÉDIT  
Rég. Motos 1927-1928  
Rue L. L. L. RÉPARATIONS

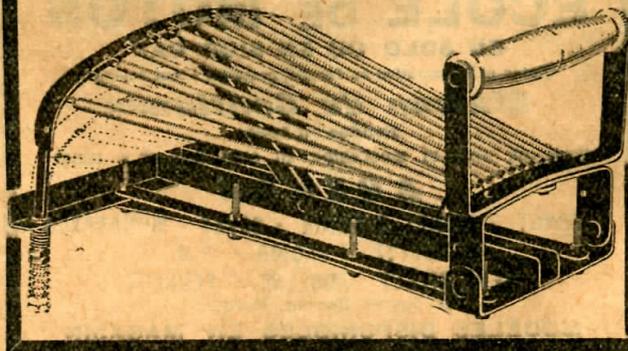
### Révolution dans la Selle Tandem

Exigez le Siège **MÉCANO** Amortisseur

Prix 160 fr. (contre mandat à la commande)

Adressez Commandes à M. CABRESPINES

45, Rue de Tourtille - PARIS (20<sup>e</sup>)



### NAVILLE et ses Fils

3, Rue Sarrette Paris (14<sup>e</sup>)

Montage rayons et jantes de tous profils  
Rayonnage DE ROUES  
Transformations pour Motocyclettes et Voitures  
Expéditions en Province

2 Motos, 1 Monet-Goyon, 2 CV, 2 vit., 1 Grimpeur 2 CV, 2 vit., état de neuf. Thévenet, 147, bd Ney, Paris.

Motosacoche 100 cmc., machine spéciale très vite, prix 5.000 fr. Milland, 61, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine (Seine).

Neracar splend. dern. mod. 2 tps, nomb. access., compt. vit. pns 80, tan-sad. Ketterer, 91, rue du Cherche-Midi. Fleurus 33-87.

New-Imperial 250 cmc., 3 CV, 4 tps, à culbut., type T. T. anglais, 100 km.-h., sortie mai 1927, abs. neuve, roulée 800 km., b. aff. 4.900 fr. Maréchal, 12, pass. Léon (18<sup>e</sup>). De 18 à 19 h.

Norman av. G. D. 175 cmc., 4 tps, culb. type, T. T. 100 km.-h., abs. c. nve, 4.000 fr. à déb., pressé, cause dép. étranger. Ecr. pour rend.-vous. Hunziker, 18, pass. Montretout, St-Cloud (S.-et-Oise).

Orial 300 cmc., moteur M.A.G. Longuemarre Stur-Arch. ch.-ch., freins ferrodo, nomb. acc., tan-sad, compt. montre O. S., rétrov., etc., renseignements sur demande, 3.000 fr. Marcel Marié, Vron (Somme).

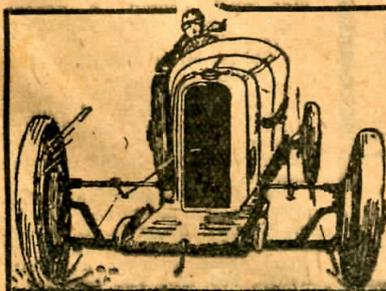
Peugeot, 175, bloc-mot., fin 1925, b. état, peu roulé, 2.300 fr. Leborgne, 8, rue Ecoles, Mantes (S.-et-O.).

Peugeot 1 CV 1/2, tr. b. ét. 850 fr. le soir à partir 6 h. 1/4, a Doroland 18, rue Barbès, Levallois (Seine).

Peugeot 3 CV 1/2, ent. révisée, courr., pneus neufs, génér. Luxor, pour 1.300 fr. Vis. t. l. j. à partir de 17 h. Erb, R. 51, rue Belgique, Meudon-Val-Fleury, Grains, électr. Gare Invalides.

Ravat sport, Moser, 175, culbut., 3 vit., ch.-ch., bons pneus, 3 chan., freins tambour AV et AR, selle Terry, compt., graiss. méca., machine bon état, ayant peu roulé, 4.000 fr. ou éch. contre voit. 5 CV Peugeot ou Mathis, R. Abbât rue Denis-Papin, Vierzon-Ville (Cher).

Rovin, 3 CV, chaîne-ch., frein sur roue avant, dernier modèle, machine neuve non déclarée, ayant fait l'étalage, à vendre avec garantie de six mois, prix défiant



## HALL DE LA VOITURETTE

Tél. : Gobelins 50.41

99, AVENUE D'ORLÉANS, 99

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS EN VOITURETTES ET CYCLECARS

VENTE-ACHAT OCCASIONS A PARTIR DE 3.500 fr.

: : : GARAGE GRATUIT pour Voiturettes et Cyclecars à vendre : : :

EXPOSITION PERMANENTE - 40 Voitures exposées

toute concurrence. Paris-Motos, 79, avenue des Ternes, Paris, Wagram 75-04.

**Sarolea Supersport**, 500 cmc, culbuteurs état de neuf, bas prix, de confiance, cause achat voiture. Favre, 3, rue Montmorency, à St-Brice-sous-Forêt (S.-et-Oise) ou Paris sur rend.-vous.

**Sarolea neuve**, 500, culb. access. Visible samedi, dimanche, 6, bd Gambetta, Sannois.

**Sarolea 500**, compt. O. S., tan-sad, comme neuve, essai jeune dist., 3.800 fr. Losse, rue Jean-Jaurès, Beuvages (Nord).

**Sandford** grd sport, 1.100 cmc. 1926, éclairage et démarrage électrique, nombr. acc. parf. ét., prix intéressant. Sandford, 72, av. des Ternes, Paris.

**Sandford**, 1.100 gd sport, 2 pl. tout aluminium, état méc. parf. 8.500 fr. Ecrire Marquet, 14, rue de Bagneux, Paris.

**Smart** 2 vit., 2 CV, 2 tps, débray. par.-j., 1.250 fr. Vis. sam. 2 h., dim. mat. Rota, 159, avenue Italie.

**Soyer Benjamin**, 4 CV, d. mod., roulée 500 km., solée 2.800 fr., écl. électr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

**Soyer** 250 cmc., parf. ét. essais à vol. t. l. j., 1.950 fr. Indian side, état neuf, Eluard, 2, rue Sergent-Bobillot, Créteil (Seine).

**Sumbeam**, 500 cmc., état neuf, solée 3.300 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

**Supplexa** sport 350, J. A. P., boîte Vurman, graiss. méc. O. S. 70) x 80, éclair. tan-sad, parf. (tat, cause voit., 3.700 fr. samedi 12 à 18 h., dimanche matin. Theury, 33, rue du Borrégo, Paris (20°).

**Terrot** 350 cmc., moteur J.A.P. à culb. type course, boîte Burman, carburateur Amac, 4.700 fr. Fèvre, avenue des Ternes, 79, Paris.

**Terrot** 350, confort, tan-sad, neuve, jamais roulé, prix au-dessous du catalogue, réelle occ. Remy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

**Terrot** 4 CV, J. A. P. supersport culb., compt. journalier, phare, bouteille chambr. bougies, débray. de rech., Invulner, tan-sad, sa-coches, épurateur, a roulé 900 km. a coûté 8.400 fr. sans garantie N° 32.315 du 10 mars, 5.900 fr. D'Ahetze, 12, arcades Ch.-Elysées, visible, 43, rue Paris, Vincennes (Seine).

**Terrot** 350, bal., march. 1927, tan-sad Terry, rétro, Magond., 500 km., 5.300 fr. Grimp. 250, dernières perfect., prix à débattre, 5 heures soir et rendez-vous. Bussi, 77, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux (Seine).

**Terrot** 3 CV, 2 tps, 250 cmc., conf. 1926, état neuf, unik, dans son genre, prix à débattre. Tél. : Nord 09-03-08-92. Orneli, rue Belliard, 137.

**Terrot** 3 CV, F. G. T., peu roulé, 3.500 fr. Villaret, 5, rue J.-Richard, Champigny (Seine).

**Terrot** 4 CV, H. S., 700 x 80, pas roulé, 4.800 fr. Jacquot, 59, avenue Ledru-Rollin, Le Perreux (Seine).

**Jean Thomann**, 175 cmc., 2 vités., débray. et kick, tan-sad, repose-pieds, pneus neufs, le tout parfait état, essai à volonté, 2.200 fr. E. Quesnel, Longueville (S.-L.). J. Thomann, supersport, 3 vit., 175 cmc., s. Terry, tan-sad, amortiss., c. neuve, 2.500 fr. Wehrly, 140, rue Saint-Maur.

**Triumph** 5 CV, avec side, à vendre prix avantage, pressé. S'adresser : 122, rue de Paris, Montreuil-sur-Seine.

**Motobécane** 175 cmc., 1925, 2 CV, 2 tps, 55 km., avec tan-sad, phare Luxor, très bon état, 1.250 fr.; cause de service mili-

*Le complément d'un moteur...  
une boîte  
C. Picard*

Se monte très  
**FACILEMENT SUR  
TOUTES LES MOTOS**  
— et —  
ANCIENNES  
— et —  
MODE RNES

Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot  
COURBEVOIE  
(Seine)



**TOUT USAGER  
DE L'AUTOMOBILE  
A INTÉRÊT A SE PROCURER  
L'AUTOCATALOGUE**

(FORMULE NOUVELLE)

donne les caractéristiques et prix de tous châssis anciens et nouveaux, tous les fabricants d'accessoires et tous les spécialistes de l'automobile

donne des précisions sur les dispositions administratives et fiscales, sur la circulation, plans de Paris, sorties, sens uniques

comprend 500 pages, reliure toile, tirage 2 couleurs, levolume: France 40 frs, Etranger 52 frs, fco s/dem. 4, rue de Castellane, Paris-8° - Tél. Cent. 67-24

**FILTREZ...**

**VOTRE ESSENCE !**

Plus d'ennuis de carburateur avec **"L'ENTOMOS"**

permettant le mélange de l'huile à l'essence (sans pour cela réduire le débit de filtrage). MM. les possesseurs de motos ont intérêt à se servir du type M.

En vente dans les Garages et Maisons d'Accessoires

Type M pour motos (diamètre 80%)  
Type T pour voitures (diamètre 120%)  
Type G pour garages (diamètre 180%)  
Type D pour appareil distributeur (diamètre 180%)

Se font en fer-blanc et en cuivre



taire. Tous les jours. R. Ves-chambes, 58, rue Blomet, Paris (15°).

**Cause** cession commerce, cède Gnome et Rhône 500 cmc., touriste 1927, sous emballage, 500 fr. dessous tarif, plusieurs occasions à liquider : lots courroies Dunlop, en 26 mm. de large, 15 fr. les 2 longueurs de 1 m. 40. Muny, 13, quai des Mines, Valenciennes (Nord).

**Cleveland**, écl. électr., sortant révision, à vendre 2.000 fr. E. Bequin, 7, avenue Gallieni, Gentilly (Seine).

**Gnome et Rhône** 250 cmc., 1926, parfait état méc., compt. Jäger, tan-sad, pare-jambe, éclairage acétyl., access., payés accidents et vol, 3.500 fr. Fabre, 15, rue Marguerite, Clamart, Seine.

**SIDECARS**

**B. S. A.** 4 CV, carburateur Zénith, émail et nickel neufs, état de marche parfait, side bateau, pare-brise, accessoires, prix, 2.800 fr. Lafargue, à Rauzan (Gironde).

**A vendre** 3.400 fr., Harley side bi-place, révisé à neuf, nombreux access. ou échangeai contre moto solo 250 cmc., bon état. M. Mollaret, 137, avenue du D-Durand, Arcueil (Seine).

**Harley** side, parf. état, capot., p-brise, 2.900 fr.; tous les jours. S'adresser : M. Francisque, marchand de charbons, 11, rue Buzelin, Paris (18°).

**Harley** sidecar bi-place, parfait état, capote, pare-brise, Magondeaux, compteur, prix très avantageux. R. Fuchs, 131, rue de la Roquette, Paris.

**Harley** sidecar, sport, alum., état neuf, peint nickel, pompe, outils, trompe, klaxon, rétrov., éclair. Mag., compt., par.-j., tous essais. Voir : Fontan, 18, rue des Pyrénées, Tramways, Paris (20°).

**Harley** sidecar bi-place, révisé à neuf par la maison Harley, écl. électr. et Mag., chaîne, pneu et ch. à air de rech., acc. divers, à enlever de suite, prix à débattre. 27, boul. Edgar-Quinet, Paris (14°)

**Indian** 9 CV, side bi-pl., peu roulée. Chavenon, Villenaux (Aube).

**Indian** side, bon état, carb. Zénith, gr. coffre AR, klaxons, écl. Mag., 2 chaînes rech. et pièces diverses, outill., bache imperm., côtés cuir roue AV, garde-boue AR, articulé, 3.200 fr. M. Baudon, Lafarge-Viviers (Ardèche).

**Indian** à vend., side bi-pl. L. V., bon état, occas., prix à déb., 21, rue Doudeauville, Paris.

**Indian** side bi-place, type sport, abs. neuf, moteur révisé 1927, garanti n'ayant roulé que 350 km., pneus neufs, compt. O. S. mont. O. S., phare acét., pare-brise, etc. Paulin, 146, rue Gambetta, Suresnes (Seine).

**Indian** side, 3 boules, parf. état, outillage, chambres et pneu rechange, bonne occas., prix : 2.600 fr. C. Delavault, Sanxay (Vienne).

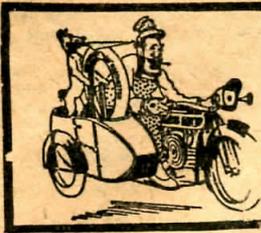
**Monet-Goyon** 2 CV, parf. état, prix : 1.600 fr. S'adr. : 18, rue Mansart, Marly-le-Roi (Seine-et-Oise), M le Guennec.

**Rover** side, 5 CV, J.A.P., parf. état, prix : 2.600 fr. S'adresser 18, rue Mansart, Marly-le-Roi, M le Guennec.

**Rover** sidecar, 4 CV, parf. état, 3.000 fr.; vélomoteur 2 CV, moteur neuf, 600 fr. Marcel, 32, rue du Surmelin, Paris (20°).

**Triumph** sidecar, avec carrosserie parfait état, bas prix. Joubert, 16, rue Cuvier, Paris (5°).

**Sima Violet** cycl., coquet tt équipé, prêt pr vacances, 3.800 fr., ét. méc. et pneus neufs. Essai



# PNEU MOTO HUTCHINSON



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

Fourg, 12, rue Carnot, Viroflay (Gare Chaville, Vél.).

**Unique Harley-Davidson** side, éclair., klak. électr., compteur fourche 26 técal., ampér., 1.000 fr., pièces rech., le tout état neuf, 2.900 fr. H. Gensous, Brebières, (P.-de-C.).

**Ind. an side bi-pl.**, neuf, chaînes neuves, parf. ét. de marche, prix 3.000 fr. S'adresser Billod, 36, rue Stephenson, Paris (18<sup>e</sup>), le soir après 7 heures.

**Harley-Davidson 9 HP**, side bi-pl. crème, révisée, moteur, chaîne, pignons neufs, filtre spécial, grands pneus, chambres état neuf. Ecl. mag. g. phare, accessoires, capote neuve. Le dimanche de 13 à 14 h. L. T., 18, rue Paccard, Levallois-Perret.

**CYCLECARS**

**Cyclecar 6 CV**, 2 cyl., eau, 2 tps, 3 vit., M. AR, à remonter 4 pneus neufs, 6 CV, rech., prix : 1.500 fr.; 1 magnéto Bosch neuve, pour 2 CV 1/2 à 3 CV, avance variable, 150 fr. P. Riger, 42, rue Borghèse, Neuilly-sur-Seine (Seine).

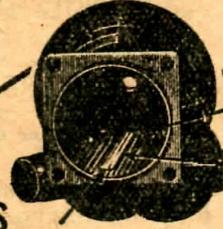
**Superbe occasion**, cyclecar, état neuf, 9 CV, 3 pl., 4 roues, écl. électr., double allum., pare-brise, capote, 4.200 fr. Maurice Garnier, 11, rue François-I<sup>er</sup>, Vanves (Seine).

**A vendre 3.000 fr.** cyclecar de Marçay, bon état mécanique, ou échange contre bonne moto récente. S'adresser chez M. Bertrand, 100, route de Gonesse à Saint-Denis (Seine).

**De Marçay**, parf. état, 3 pl., tréfle, prix int., visible tous les jours, sauf dimanche. Buely, 12, rue Nélaton, Paris (15<sup>e</sup>).

**E. H. P.**, moteur Ruby, écl. Magondeaux, excellent état, 5 roues sur 710 x 90 à enlever, à 3.800 fr. **E. H. P.** moteur S. C. A. P., sport, 5 roues sur 700 x 80, en parfait état mécanique, impeccable, 3.600 fr. **Quadrilette 172**, équipement électrique complet moteur révisé à neuf, 4.800 fr. **Marguerite** moteur Chapuis 900 cmc., état de neuf, 5 roues, éclairage Magondeaux, 4.500 fr. **10 Morgan** modernes, depuis 4.000 fr. **20 cyclecars** et voitures 4 cylindres, depuis 3.500 fr. **4 Sandford**, depuis 7.500 fr. Reprise en compte de toutes motos modernes. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).

**Monet-Goyon**, état mécanique parfait, 2.200 fr. Motos Carlton, Chabreloche (Puy-de-Dôme).



## CYLINDRES RAYÉS

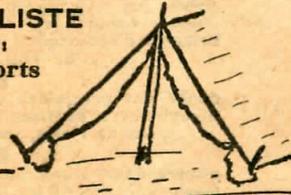
Barimar répare par un procédé spécial breveté, les cylindres rayés, sans réalésage, sans changement de pistons ni de segments. Il garantit ce travail à perpétuité. Envoyez-lui vos cylindres de motos rayés.

Téléphone : **LEVALLOIS 14-62** **BARIMAR** Télégrammes : **BARIMAR-CLICHY**  
**48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)**

Publ. Schneider, Amstres

## LA MAISON SPÉCIALISTE

des activités de plein air :  
**Camping, Tourisme, Sports**  
(Matériel extra-léger)

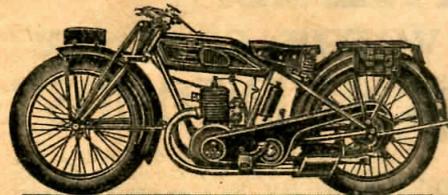


## L'ARC TENDU

6, Rue Saulnier, PARIS (9<sup>e</sup>)

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

## Moto "ARBINET Aîné" 4 CV, 3 Vit.



PNEUS BALLON avec FOURCHE Amortisseurs

Catalogue franco

ARBINET Aîné 72, rue Berbisey — DIJON —

## 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

**Morgan sport** eau, moteur Darmont, car. Amac, révisé par Darmont mai 1927, march. parf., roue AR, à broche, capote, éclair., pneu rech., Técalemit, outillage, 4.500 fr. Mayor, 28, rue Barre, Gentilly (Seine).

**Morgan supersport**, éclairage électrique par dynamo accu., état et pneus neufs, 7.200 fr. Villemur, 184, rue de Belleville, Paris.

**Morgan air**, mai 26, touriste, roulé 2.000 km., très vite, état neuf, à enlever avant le 30 avec nombr. acc., 5.950 fr. Drouilly, 46, rue Clichy, Paris.

**Quadrilette** Peugeot, mod. 172 der. sorties, com. neuve, avec tout access., 7.000 fr.; essais à volonté, vis. le soir, à partir de 18 h. 30. Julian, 3, rue Lantiez, Paris (17<sup>e</sup>).

**Salmson**, sport eau Bordino, parfait état, éclair. Mag., à vendre 6.000 fr. Roger, 53, av. de la République, Paris (11<sup>e</sup>).

**VOITURES**

**Amilcar 6 CV**, sport Bordino, 6 CV Renault, cond. int. prix int. L'Homme Pierre, 66, avenue Faidherbe, Asnières (Seine).

**G. A. R.** ex-coureur, je vends mon grand sport spécial, surbaissé, type Bol d'Or, état neuf, sorti août dernier, moteur Chapuis-Dornier 1.100 cmc., spécial, 4 vitesses, 5 roues, éclair. électr., compt. Malvert, freins avant, etc., 13.800 fr. Visible ou écrire pour rendez-vous : Lafont, route des Suisses, La Celle-St-Cloud (Seine-et-Oise).

**Lorraine 6 cyl.**, 15 CV, type B, 3.6., torpédo, à v., cause dble emploi. Metz, 4, av. Opéra. Louv. : 34-69.

**5 CV Mathis** gre cabr., pns conf., écl. dém. parf. état, 6.000 fr. Cayet, 33, rue du Château, Paris.

**Mathis 6 CV**, mot. rev. groupe cyl. neuf, 5.000 ou échange contre moto 500 cmc., sur confort, faire offres : J. Faulhaber, 22, rue du Bois, Nanterre (Seine).

**Paigre-Jewett 6 cylindres**, ré-

## TOUT POUR HARLEY

— Tous Travaux —

— Revision totale et partielle —  
Expéditions en Province et pour tous Pays

## SCHEBLER CARBURATEUR

Le meilleur du monde

Pour 1.000 et 1.200 cmc., en stock  
Demandez la brochure :

"Les Schebler Moto", 7 »  
Envoi franco contre . . . . . 8.25  
Etranger . . . . . 10 »

**SELLES MESSINGER**

**CACHEMAILLE**, 13, rue Guersant, PARIS (17<sup>e</sup>). — Tél. Wagram 36-36 - Compte chèq. post. Paris 542-97

**MAGNÉTOS  
DYNAMOS  
DÉMARREURS**

Toutes Marques

.....  
**Pièces Détachées  
pour tous Modèles**

visée, coach 2 places, état marche parfait, prix très intéressant. Ecrire pour fixer rendez-vous, Jean Hamm, 55, rue des Saints-Pères, Paris.

**Camionnette Panhard**, 1.500 km., bâchée, en bon état mécanique, Torpéd. sport 3 pl., moteur, éclairage, démarrage en parf. état, 65, rue du Théâtre (15°).

**Peugeot 172 B. C. cond. int.**, conf., démarrage, éclair. électr., 8.500 fr. Matheret, rue de la Folie, Vernouillet (S.-et-Oise).

**Cabriolet 5 CV, Peugeot, Luxe**, état neuf, 6.000 km., bien équipé, Marchal, téléjauge, etc., 10.500 fr. Ecrire Barmoncel, 12, rue des Pommerets, Sèvres (S.-et-Oise).

Très jolie quadrilette Peugeot, parfait état, à enlever pour cause maladie, visible tous les soirs de 19 heures à 20 heures, samedi après-midi et dimanche matin. M. Van Morisse, 68, Grande-Rue, Pré-St-Gervais (Seine).

**A vendre Peugeot, 5 CV, 2 pl.**, cause départ, à enlever de suite. Marquet, 30, bd Alouette, St-Mandé (Seine).

**Superbe occasion Renault 15 CV**, 4 vit. carross. sport, éclair. démarr. électr., valeur 48.000 fr., à céder d'urgence pour 26.000 fr., roulé quatre mois seulement. Ecrire Pierre, 52, avenue Daumesnil, Paris (12°).

**Sénéchal supersport**, 2-3 places absol. c. neuve, essais ttes dist. Cauvy, 2, rue Marie-Rose, Paris.

**Fiat type M. 2, 16 CV, 1922**, torp. 6 pl., strap. face route, transf. en camionnette, parf. état de marche, prix 5.000 fr. S'adresser M. Grimaud, 5, rue Saint-Augustin, Paris (2°).

**Ford bon état, éclair. demi-taxe**, à vendre 2.500 ou échange contre 5 CV ou 6 CV. Lemasson, 19, place St-Pierre, Paris.

**ECHANGES**

**Echangerai** contre moto légère, poste T. S. F. 4 lampes, luxueux, enfermé dans un coffret blanc marbré, garanti Barcelonne, Londres, Berlin au haut-parleur sur antenne. Ecrire Chinsky, 20, rue Rieusesec, Viroflay (S.-et-O.).

**Echangerai Motoconfort**, sortie avril contre Morgan, même mauvais état. A. Jam, La Solorette, par St-Soupplets (S.-et-M.).

**Lot bois d'avions p. petites constr. hangars**, à vendre 4.000 fr. ou échange contre moto 4 tps, récente, 4 CV. Meneu P., 23, route Pte Châtillon, Clamart (Seine).

**Superhétérodyn** 7 lampes, gd luxe, val. 5.500 fr. vendrais 3.500 fr. complet, fonct. parfait, ou échange contre sidecar Indian 7 CV, très bon état. Bernard, 40, rue du Ruisseau, Paris (18°).

**Monet 4 CV, 4 t., juin 26**, 3.000 km. ou side R. Gillet 25, contre 350 ou 500 culb., pas ant. 26, Phalippon, La Talandière (Loire).

**ON DESIRE ACHETER**

Monotrace Morgan voiturette 1.100 ou 750 course, faire offre détaillée avec prix à Pierre

**A. DE SARELLO**

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Téléph. Wagram 01-00 Carnot 53-57

**AGENCE DIRECTE**

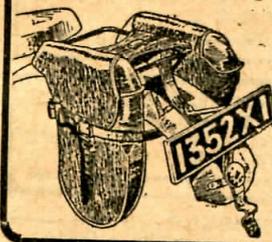
**SUNBEAM**

Toutes pièces détachées en stock — Motos neuves et d'occasion  
**MARLIN, 136, r. Tocqueville PARIS (17°)**

Téi. : Carnot 55-59

**TOUT pour la MOTO**

AU PALAIS DES SOLEDES



**SACOCES** profondes, tout cuir, Moto ..... 59 »

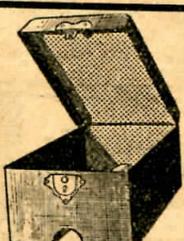
Équipements imperméables, Bottes, Leggings, Gants, Trench coat, Cirés, Bonneterie, etc.

5% sur présentation de cette annonce

41, Av. des Ternes et 28, Rue des Acacias, Paris

**Les Coffres métalliques C. M.**

sont Les Mieux Construits Les Plus Éléphants Les Meilleur Marché



**J. PLIVARD, Constructeur**

200, Route de la Révolte, LEVALLOIS (Porte d'Asnières)

Téléphone : Wagram 86-58

Tous Modèles de Série et de Luxe sur Commande

**CHARENTON - AUTOMOTOS**

Téléphone : 59 SAINT-MAURICE

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

Agence directe : RENAULT CITROËN, PEUGEOT, TERROT, ALCYON, DOLLAR SUPERBES OCCASIONS :

Austral : 800 rs ; Rovin : 1.400 frs ; Alcyon : 1.850 frs ; Dollar : 2.250 frs ; Gnome et Rhône : 4.250 frs.

Vente au Comptant et à Crédit 6 et 12 mois

**LARGEOT-BARRÉ, 4, Grande-Rue, St-Maurice**

**MOTOCYCLISTES! ornez vos motos Fétiches R.Z.**

avec les ILS PORTENT BONHEUR



Les réclamer chez tous les Marchands de Motos et d'accessoires.

ROSAZ, 57, Boulevard de la Villette

**VERITABLES OCCASIONS**

**HARLEY : 7-9 CV, état parf., peint. n°e, compteur, phare, écl. Magondeau, side bi-place L. V. 3.000 fr.**

**INDIAN : Le plus grand choix en 6 et 9 CV. avec side mono ou biplace, pneus confort, excellent état de marche, à partir de. . . . 1.500 fr.**

Gros stock de pièces pour Indian - Demander Catalogue illustré M. R.

**POINARD, 3, Rue Laroche, PARIS (14°) - Litré 25-25**

**RÉPARATIONS en 24 heures**

avec Garantie de 6 Mois

.....  
**SPÉCIALITÉ pour MOTOS**

4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°). Tél. : Roq. 07-67.

Suis acheteur petite moto au comptant. — Fringant, Parisot, Maxey-sur-Vaise (Meuse).

Suis acheteur châssis Harley Dubocq, 97, chemin de Stains, Saint-Denis (Seine).

Achèterais moto 2 à 3 CV, confort, Monet-Goyon de préférence. P. Coudreuse, La Charité sur-Loir (Sarthe).

Demande pneus 650 x 80 tringle, 650 x 55 nouveau Michelin talon, neufs ou état, opt. dynamo éclair. ou magn. m. sans rupture, bas prix. Bertrand, Bonnes (Charente).

Acheteur comptant moto 350 cmc., récente, confort, bonne occasion. Gilotin, 10, rue du Terrage, Paris (10°).

Suis acheteur voiturette de 5 à 10 CV, même à reviser, très pressé. Latrassé, 63, boul. J.-Jaurès, Clichy (Seine).

Cherche Citroën cabriolet 1926, b. état, écrire : Montaubrin, 92 bis, rue Vercingétorix, Paris.

**DIVERS**

A vendre compteur-enregistreur O. S. neuf, 200 fr. Phare groupe Luxor neuf, 130 fr. Vélo homme bon état, 180 fr. Voir ou écrire : Junger, 2 bis, allée des Maisonnettes, Gagny (S.-et-O.).

Accus, voiture 6 CV, 60 amp., excel. état. Bourguine, 10, rue des Lisses, Chartres.

Pièces dét., occ., B. S. A., Triumph, Sunbeam, cardes fourche, réservoir, side-car. R. Gillet, cadres, fourche magnétos Bosh, carb., etc. Angel, 126, rue Auber-villiers, Paris.

Particulier loue remise pour moto. Delassus, 43, boul. de la Vilette (10°). Visible soir 6 heures.

2 pneus neufs, Dunlop neuf, 650 x 65, 100 fr. pl. 2 chamb 650 x 60, 10 fr. pl. 1 b. Péhu, 120, 100 fr. 17, rue Pasteur, Pavillon 4, Bécon-les-Bruyères.

Un moteur Reading standard mot., com Cilaydie camp. de read. stan à vendre, le tout b. état. Busnel, 12, avenue de Plaisance, au Parc-Saint-Maur.

O. S. 180 fr. enuf en boîte pour roue de 700. Jeunehomme, 90, rue des Boulets, de 17 h. 1/2 à 18 h. 1/2.

Carross. cond. int. Fiat 501, lég. accid., 2 portes intérieur, garni drap, 600 fr. Guinet, 22, rue Vieil-Abreuvoir, Saint-Germain-en-Laye.

Tan-sad neuf, marg. Moto Strap, à enlever, occ. sup. Pougneaud, 67, rue Reuilly (12°). Soir après 7 heures.

Photo app. Inagée, 6,5 x 9 ancant. doct. steable F. 5,4, obt. koilos 1/300°; 6 châss. f. pack. sac cuir, 375 fr. Le Goff, 12, rue Garnier, Marseille (B.-du-Rh.).

Phare Luxor nickelé complet avec bouteille Péhu 250 lit. et détendeur neuf, carburateur Cozette pour 500 cmc. neuf. Joubert, 16, rue Cuvier (5°).

A louer une place pour moto ou sidecar dans une remise quartier

**FILTRE À AIR**  
est indispensable aux moteurs de MOTOS  
Triple durée, se monte en 1/4 d'heure



**LE GRAISSAGE HAUTE PRESSION**  
se place en 5 minutes sur toutes machines



FILTRE À AIR B.O. prêt à poser, neuves 140<sup>fr</sup>  
1 POMPE à GRAISSER prêts à poser 21<sup>fr</sup>  
1 boîlle LUBRIFIANT suffisante pour 1 an... 3,95

Chez votre agent habituel ou contre-remboursement sur commande

**18, Rue Brunel, Paris-17<sup>e</sup>**

**LES MEILLEURES CONDITIONS**  
pour MOTOSACOCHE  
toutes cylindrées, sont faites par  
21, rue de Lourmel  
**MORET, PARIS (15<sup>e</sup>)**

Nation. S'adr. : Vincent, 3, rue Dagorno. Tél. : Diderot 41-88.

Occasion neuve à vendre un tricycle pour enfant de 6 à 9 ans, prix très bas. Graindorge, 11, rue Dorian (12<sup>e</sup>).

Plus de pannes de carburateurs avec l'écrout Thirard qui se monte instantanément sur votre Solex ou Zenith et vous permet de démonter tous les organes en 2 secondes. Il est adressé franco contre 18 fr. Clément, 74, rue de Dunkerque, Paris.

Cuves ciment armé, contenance 1.000 litres, au plus offrant, 45, avenue Gambetta. Téléphone : 115 Montrouge.

Tan-sad neuf à saisir, 50 fr. Robert Fusibet, 5, rue Bernier, Joinville-le-Pont.

Phare Colin, modèle A, neuf, 150 fr., carross. de side-car, grand luxe, tout aluminium, prix très

**ANDRÉ CHALMEL**  
présente les meilleurs  
**ACCESSOIRES**  
pour l'équipement de la  
**MOTOCYCLETTE**  
Sélectionnés dans un Catalogue illustré  
adressé sur demande.

**14 Rue Torricelli PARIS (XVII<sup>e</sup>)**

**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**  
**Maison VAYSSE**  
387, Rue de Vaugrard - PARIS (15<sup>e</sup>) - Téléphone : Ségur 27-78

Cyclotract. compl. ttes. p. n. 490 fr.  
Magnét. m. nves. 100 fr.; d'occas. 85 fr.; 2-4 et 6 cyl. bas prix. cad. motos compl. roues, pneus, ch. à air, f. élastique. : 550 fr. Selles, 45 fr. Tan-sad 65 fr. repose, pieds 25 fr.

**TESDOU, 63, Rue Duconôdic (14<sup>e</sup>)**

chez **PLAZOLLES**  
**16, RUE CRUSSOL**  
RENÉ GILLET - TERROT - GILLET d'HERSTAL  
ALCYON - ROLÉO - LE GRIMPLUR. etc.  
à des cond. except. au comptant, à crédit.

**FABRIQUE DE CARROSSERIES**  
Tous modèles pour toutes motos - Catalogue gratuit - Crédit

**INDIAN : 2.700 - HARLEY : 3.300 - B.S.A. : 2.700**  
Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois  
Prise en paiement de bons, titres et mo os - Crédit : 13 mois

Étab<sup>l</sup> **FOULON** Bureaux et Magasins : 162, Avenue Daumesnil Tél. : Dide. et 37-13  
Ouvert même le Dimanche Ateliers : Avenue Michel-Bizot et Charenton

**SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS**  
**MOTO-REVUE PEUT VOUS MANQUER**  
**ABONNEZ-VOUS** France et Colonies } 26 N<sup>os</sup> : 23 fr. }  
Colonies } 52 N<sup>os</sup> : 45 fr. }



**CARROSSERIES ET CHASSIS**  
pour SIDE CARS  
12 modèles en mono et bi-places  
Bois - Tôle - Aluminium  
Capotes, Pare-brise. Tan-Sad  
Pare-boue, Repose-pieds,  
Sacoques, Lanternes, etc., etc.  
**Ernest RICHARD**  
Constructeur  
184, Avenue de Choisy, 184  
PARIS M. Tel. Gobelins 62-82  
Catalogue contre 0 fr. 50



**ACCESSOIRES**  
pour Motos  
33, Rue de Cormelle, 33  
**LEVALLOIS-PERRET**  
- GROS -

réduit. Roy, 13, rue du Parc, Orléans (Loiret).

1 moteur 500 cmc. sport de première marque n'ayant jamais tourné, complet avec carburateur et magnéto, 1.000 fr., nombreux accessoires de motos et voitures, phares acéto à pastille, cédés à vil prix, chaînes Morgan, Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).

Tandem mixte, ch. vit. B.S.A., 500 fr. Flahault, 25, av. Michelet, La Varenne (Seine).

Phare Luxor nickelé et bouteille Péhu 250 litres avec détenteur, carburateur Cozette pour 4 temps 500 m/m, le tout neuf. Joubert, 16, rue Cuvier.

**CLEVELAND** AGENTS EXCLUSIFS :  
Etablissements VALPIC, 23, Av. Tr. daine, PARIS (8<sup>e</sup>)  
4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée .., .., .. 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée .., .., .. 11.000 fr.  
PIÈCES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES

**ABONNEZ-VOUS A MOTO-REVUE HEBDOMADAIRE**

**BULLETIN D'ABONNEMENT** à nous retourner après l'avoir rempli et découpé (ou recopié)

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

Ci-joint la somme de (2) .....

Nom .....

Prénoms .....

Profession .....

Adresse .....

(Signature) .....

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

(1) 52, 26 ou 13 numéros.  
(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 et vous êtes porteur sur ce mandat par l'employé des Postes, la mention : CHÈQUES POSTAUX 29.737 - PARIS (2<sup>e</sup>)

# R. DARMONT

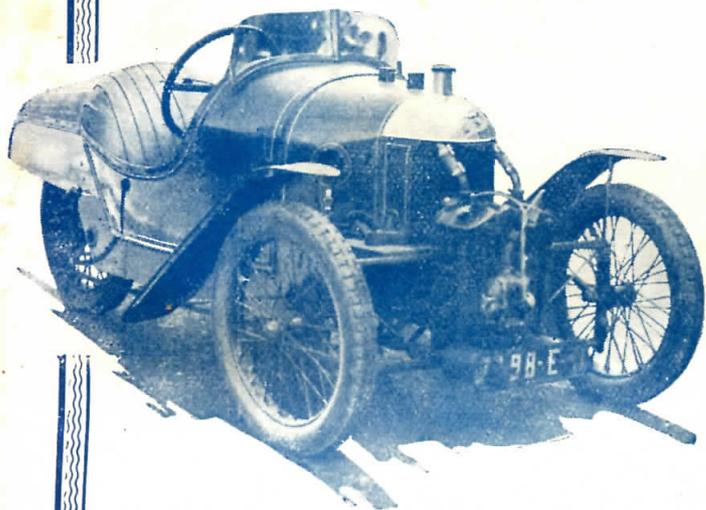
Constructeur du **MORGAN**

USINES : Rue Jules-Ferry, à COURBEVOIE (Seine)

MAGASIN D'EXPOSITION :  
178, rue de Courcelles - PARIS

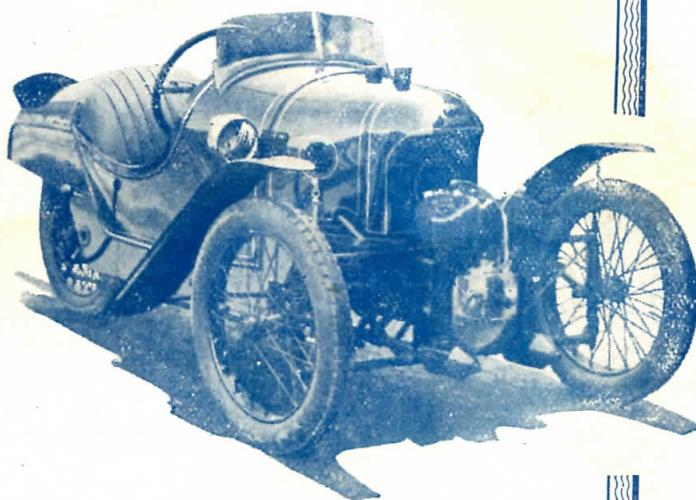
TÉLÉPHONE :  
COURBEVOIE 525

## NOUVEAUX PRIX



*Sport à refroidissement par eau*  
moteur 1.100 cmc.  
avec pare-brise et avertisseur

Prix : **7.500 Frs.**

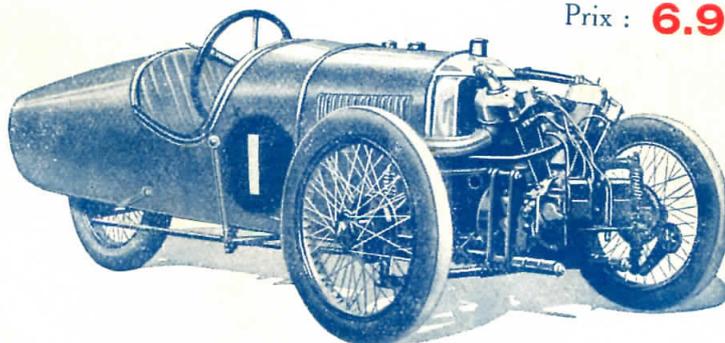


*Sport à refroidissement par air*  
moteur 1.100 cmc.  
avec pare-brise, éclairage et avertisseur

Prix : **7.500 Frs.**

sans les accessoires ci-dessus indiqués

Prix : **6.950 Frs.**

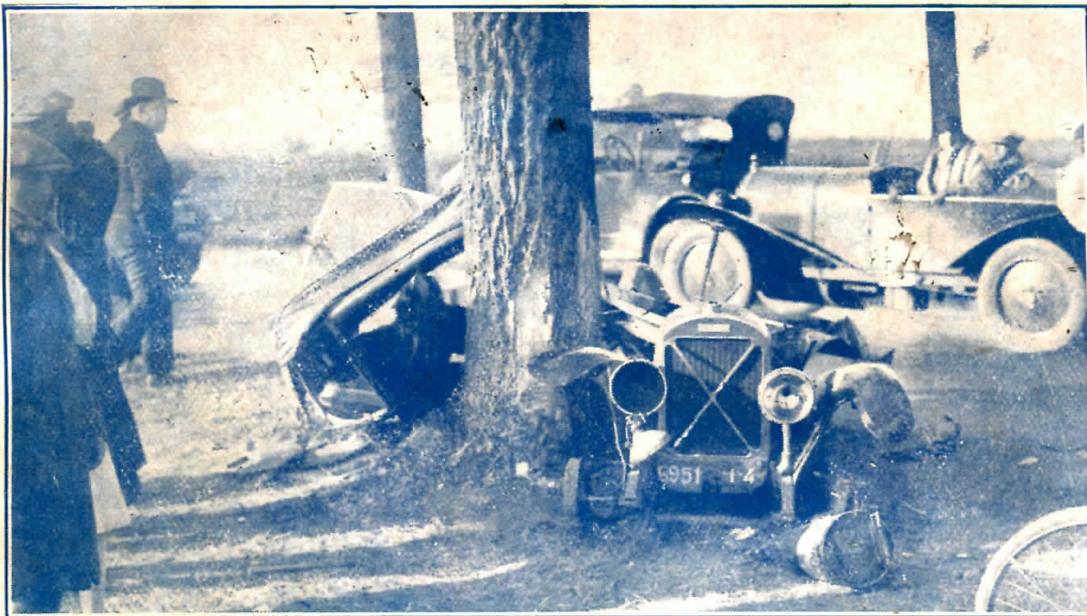


Type **"DARMONT-SPECIAL"**

moteur à culbuteurs - deux magnétos  
pneus de 100 sur jante à base creuse - freins avant.  
Nouvelle puissance fiscale 6 CV

Prix : **13.500 Frs.**

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



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

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

**MOTO-REVUE**

SERVICE DES ASSURANCES