

Fourches élastiques

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 232

20 Août 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
68-32

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

LA MOTOCYCLETTE FRANÇAISE A L'ÉTRANGER

Les Équippers d'un Club sportif d'OLOMOUC (Tchécoslovaquie) se préparant à disputer un match de foot-ball à motoeulette.

Les motocyclettes choisies sont uniquement des "TERRÔT" du type bien connu : F. S. (250 cmc., 2 temps, double échappement)

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

L'actualité
Automobile

SUPPLÉMENT
MENSUEL DE

MOTO
REVUE

PARAISANT
LE PREMIER
DE CHAQUE
MOIS

LE NUMÉRO :

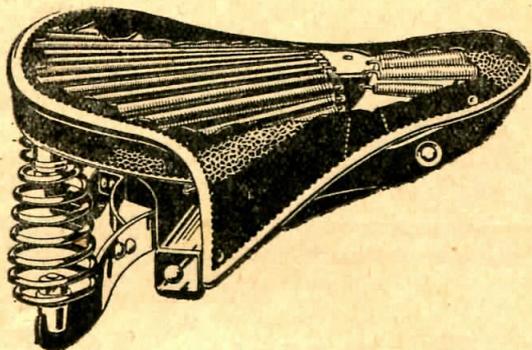
2 Francs

L'ABONNEMENT :

20 Francs

VOIR LES CONDITIONS SPÉCIALES POUR LES ABONNÉS DE "MOTO-REVUE"

ET ENCORE...



- LA SELLE -
TERRY
"TOUT EN RESSORTS"

TRIOMPHE

à **COMMINGES**

avec **SOURDOT**, 1^{er} sur
MONET & GOYON (175 cmc.)

-- ET
AUSSI LE

NOUVEAU GUIDON

GAZDA

"TOUT EN RESSORTS"

qui suppriment les chocs et les vibrations, et sont indispensables pour les longues randonnées.

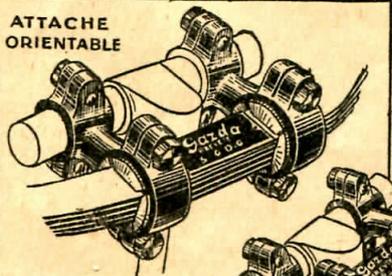
■ ■ ■

Catalogues, Notices
et Tarifs adressés
franco sur demande

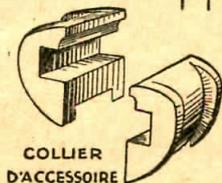
LES ETABLISSEMENTS DELLHEIM

39, Avenue du Roule -:- NEUILLY-sur-SEINE

ATTACHE
ORIENTABLE



COLLIER
D'ACCESSOIRE

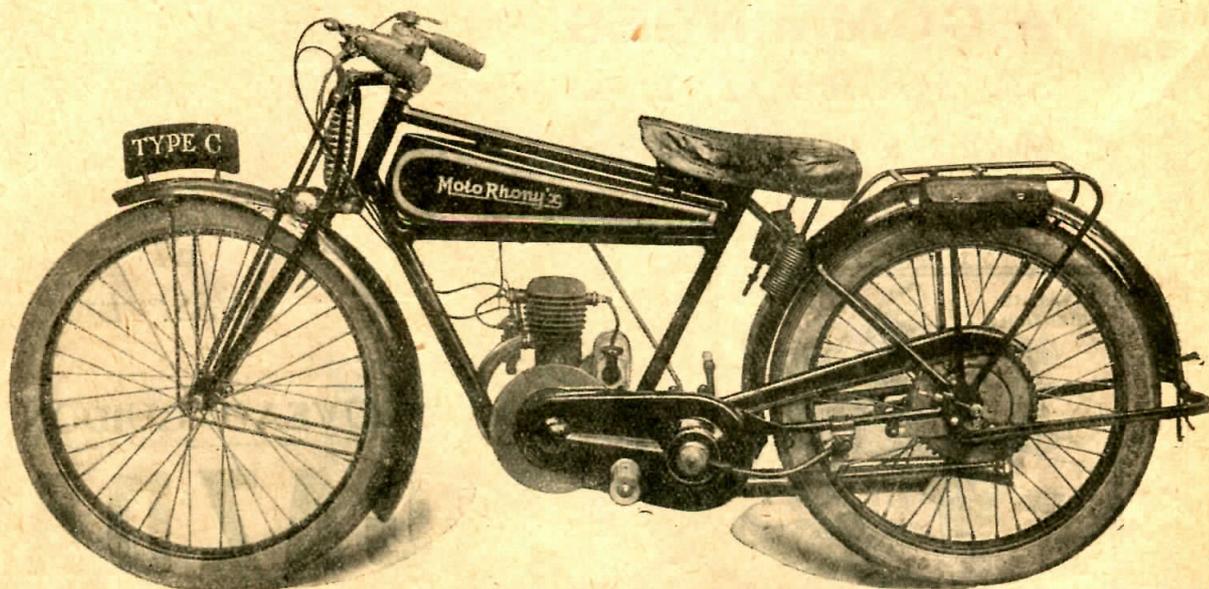


Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Moto

Rhony'x

présente sa nouvelle **2 CV. 1/2 185 CMC.**



Transmission chaîne-chaîne. -- -- -- --
Deux vitesses et trois vitesses. -- -- -- --
Deux freins sur tambours. -- -- -- --
Fourche à parallélogramme avec amortisseurs.
Pneus 650 x 65 -- -- -- --

PRIX :

2 Vitesses. **2.855** Fr.
3 Vitesses. **2.995** Fr.

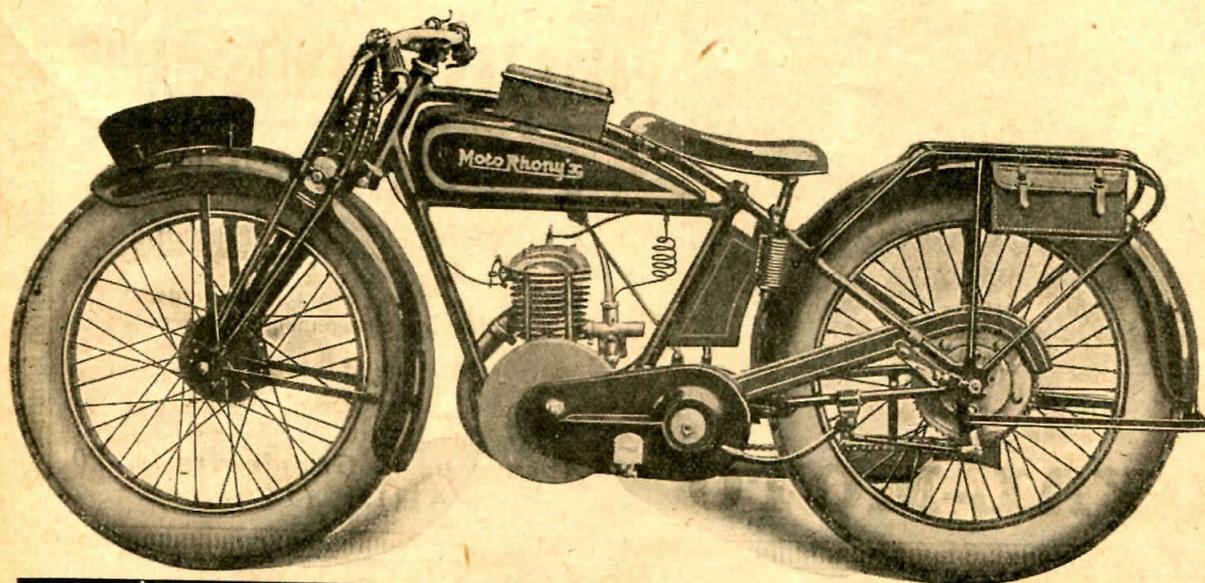
MOTO RHONY'X vous rappelle :

Sa Monovitesse 2 CV. 1/2. **1.845** Fr.
Sa 2 vitesses chaîne-courroie 2 CV.1/2 **2.345** Fr.

Moto

Rhony'x

présente sa nouvelle **3 CV. 250 CMC.**



Transmission chaîne-chaîne. -- -- -- --
Trois vitesses. -- -- -- --
Deux freins sur tambours. -- -- -- --
Fourche à parallélogramme avec amortisseurs.
Pneus 700×80 (700×100 avec supplément) --

PRIX :

3.875 Fr.

— Catalogue et Notice franco —

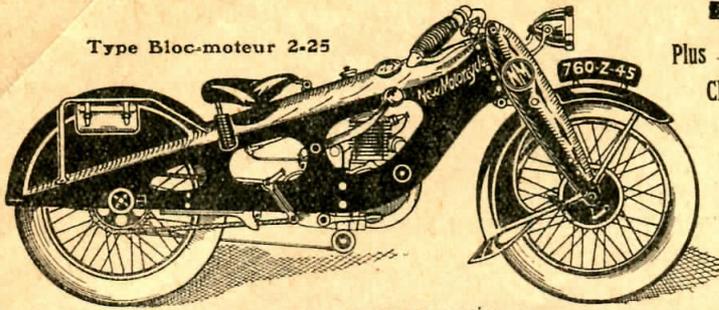
MOTO RHONY'X, 28, Route Nationale - LYON-BRON

1.500 AGENTS EN FRANCE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

MODÈLES 2 et 4 temps, toutes puissances

Type Bloc-moteur 2-25



AGENTS DEMANDÉS

Plus de Cadre - Plus de Tube - Plus de Raccord

UN CHASSIS

Plus d'organes mécaniques exposés à la boue et aux intempéries
CEUX-CI SE TROUVANT A L'INTÉRIEUR DU DIT CHASSIS

la NEW MOTORCYCLE

POSSÈDE CES AVANTAGES
en conservant aussi une très grande
accessibilité à tout son mécanisme.

GEORGE ROY, Constructeur, 13, Rue du Parc, ORLÉANS
R. C. 1.073 Tél. : 32.98

Voici DUBOS, le pilote de la

ROYAL-MOTO



DUBOS sur Royal-Moto

qui fit, avec sa vaillante petite 175 cmc.
sport, une course magnifique dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

provoquant l'admiration de tous
les connaisseurs au long du parcours.

UNE MÉDAILLE DE VERMEIL

pas le moindre ennui mécanique,
pas le moindre changement de pièces

Machine de série

ROYAL-MOTO

70, Avenue de la Grande-Armée, 70
PARIS (17^e)

AMAC
Le Carburateur
- des Records -

a remporté une nouvelle victoire :

GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES

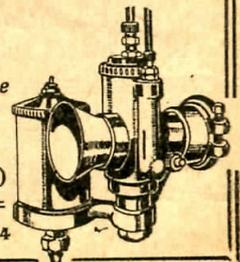
de l'U. M. F.

La plus importante épreuve
Motocycliste de France

Cat. 175 cmc. { 1^{er} Sourdou (Monet-Goyon)
2^e Durand (La France)
3^e Rapeau (Rochester)

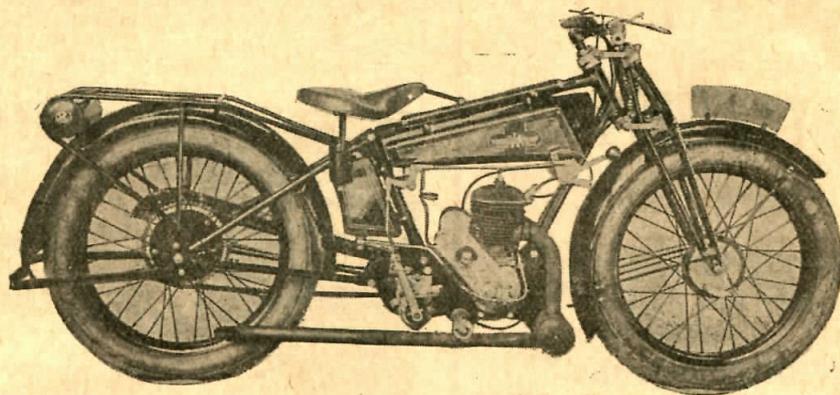
Cat. 350 cmc. { 1^{er} Longman (Vélocette)
2^e Betsch (Magnat-Debon)
3^e Perrotin (Terrot)

Cat. 500 cmc. { 2^e Walker (Sunbeam)
3^e Gaussergues
(Monet-Goyon)



Établissements ROBERT MUNRO, 198, Boulevard Péreire, PARIS - Tél. : WAGRAM 10-14

GNOME & RHONE



LA NOUVELLE 250 ^{cmc.}

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'Aubulsson, Toulouse

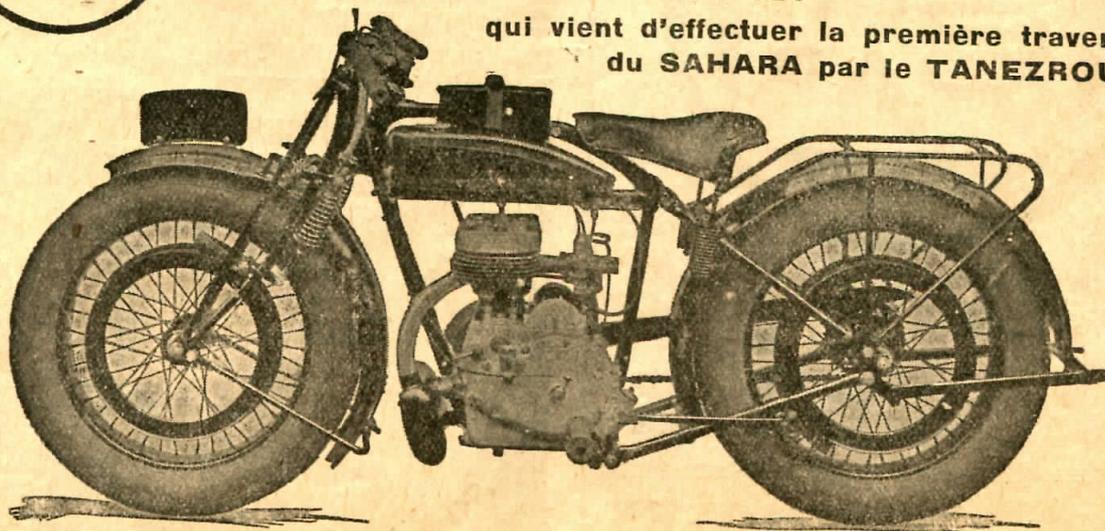


La FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

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



BOL D'OR 1927. — 1^o L'EMPEREUR F.N. 350 cc. battent toutes catégories
et tous les records précédents : 1.698 km,084

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LA MOTO

“SAN SOU PAP”

se classe dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

1^{ERE}

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

LA QUALITÉ DE LA MOTO



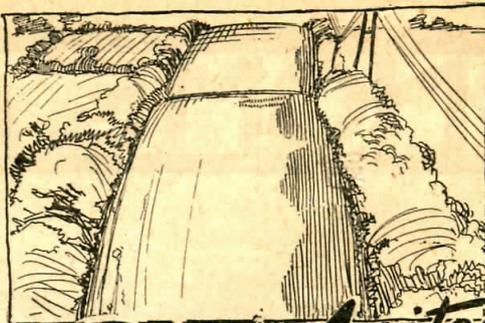
CONFIRME SES SUCCÈS

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

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

MOTEX

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



*La boîte 4 vitesses
C. Picard
supprime les côtes*

VOUS DEVEZ la faire **MONTER** sur votre **MOTO**, sur laquelle elle se **POSERA FACILEMENT** **SANS MODIFIER** le **CADRE**

*Pour votre Moto en
Prise directe*

de 175 à 500 cmc.

ADOPTER *notre* **type 2 VITESSES**
qui s'applique

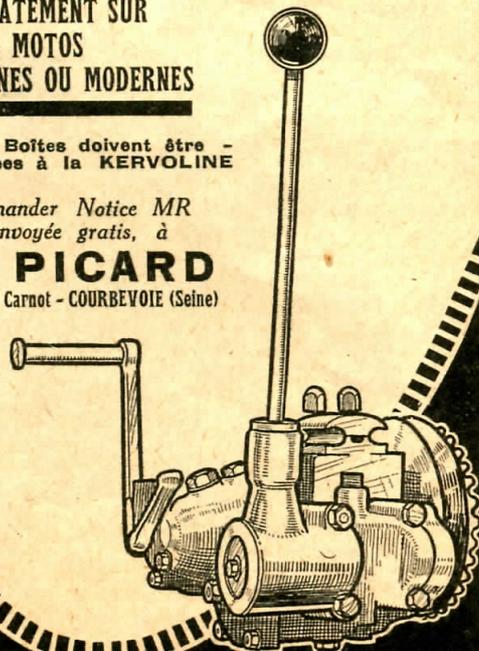
**IMMÉDIATEMENT SUR
TOUTES MOTOS
ANCIENNES OU MODERNES**

- Nos Boîtes doivent être -
graisées à la **KERVOLINE**

Demander Notice MR
envoyée gratis, à

C. PICARD

26, Rue Carnot - COURBEVOIE (Seine)



R. G. SWEERTS

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

RÉDACTION, ADMINISTRATION
 ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE (CENTRAL 03-81
 CENTRAL 68-32)

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
 PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

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

Petits moteurs mais gros pneus

L'état des routes est tel que la vitesse maximum ne compte plus guère et qu'une moto, même peu rapide, fera de meilleures moyennes qu'une autre plus vite qu'elle si elle est capable de tenir une bonne allure sur la mauvaise route. Une voiturette sport, montée sur des 700x80 à haute pression, se verra souvent dépassée sur une route défoncée par des voitures moins vites, mais mieux suspendues et montées sur des pneus ballons. L'emploi de pneus de très forte section est indispensable sur nos motos dont le pneu constitue à l'arrière l'unique suspension. Trop souvent, par économie, les petites motos sont livrées avec des pneus de section insuffisante, mais, de plus en plus, les constructeurs livrent, même dans les petites cylindrées, des motos dites confort, avec des ballons. Et nous ne saurions trop recommander ces modèles. Nous admettons volontiers que, pour des motos très rapides, le pneu à grosse section et à faible pression ne donne pas une aussi bonne tenue de route, et encore son infériorité sous ce rapport n'est-elle pas aussi grande qu'on le dit. Mais, pour des motos dont la vitesse ne dépasse pas le 70 ou le 80, ces pneus n'affectent guère la stabilité de la machine et procurent en revanche un grand confort. La petite moto a besoin de gros pneus et d'une bonne selle. La perte de vitesse n'est guère, en ce qui les concerne, que de deux ou trois kilomètres à l'heure; l'augmentation de consommation est insignifiante et, du moins, on roulera à une allure raisonnable sur les mauvaises routes sans craindre de voir la moto s'effondrer et sans éprouver des chocs qui vous meurtrissent et vous donnent des courbatures. Gros pneus et selle confortable augmentent certainement le prix de la machine de quelques centaines de francs, mais de plus en plus, le public est initié et ne se laisse plus uniquement guider par le prix en apparence avantageux. Il veut maintenant de bonnes machines, dût-il les payer un peu plus cher. On peut remarquer d'ailleurs sur les routes un nombre croissant de machines d'un prix relativement élevé et de cylindrée plus forte, 350 cmc. et plus. La petite machine n'est, malgré tout, pas menacée, mais elle doit être non seulement économique, mais confortable, si on veut qu'elle conserve sa popularité actuelle.

La roulotte remorque

Pour le sidécriste peu pressé et qui dispose d'une machine assez puissante, de 500 cmc. au moins, la remorque offre de gros avantages. Il ne peut être avec elle question que de petites étapes parcourues à petite allure, mais, par contre, on pourra emmener un matériel plus important et jouir d'un plus grand confort. On n'aura pas à l'étape la peine de dresser sa tente, on sera mieux abrité contre les intempéries.

La roulotte doit être aussi légère que possible et, comme elle est de dimensions réduites, on devra veiller de façon toute particulière à l'aération. L'attelage et la suspension devront être très étudiés. Les freins de la moto devront être très énergiques et il serait même désirable que la remorque possédât elle-même des freins. Le toit devrait être garni de matière isolante pour éviter que la chaleur du soleil ne la rende inhabitable. Il faudra un assemblage résistant, sinon elle se disloquera rapidement. Bref, la construction d'une roulotte nécessitera beaucoup d'ingéniosité.

Il faudra être très prudent car, les premiers temps, on risquera de s'accrocher partout et dans les virages on sera mal à l'aise. On roulera à petite allure, 30 ou 35 à l'heure tout au plus, et cela limite les étapes. Il sera raisonnable de ne compter que sur une moyenne de 20 à l'heure et on fera bien de considérer 100 kilomètres comme le maximum d'une étape.

Il n'est guère possible de faire la cuisine dans la roulotte elle-même; elle devra posséder un tendelet qui permettra de faire la cuisine à l'abri. Le matériel de campement sera le même que sous la tente. On évitera les ustensiles fragiles et la vaisselle sera en métal.

Le prix de revient d'une roulotte est beaucoup plus élevé que celui d'une tente, mais elle est aussi plus confortable et permet d'emporter plus de bagages. Encore une fois, elle n'est à conseiller que pour de petites étapes, elle attire plus l'attention des curieux. Son transport se traduit par une dépense kilométrique plus élevée. Elle ne permet pas les voyages qu'on peut faire en campant sous la tente. Mais elle est fort agréable quand on veut explorer en détail une région bien limitée.

SOMMAIRE

N^o 232. — Samedi 20 Août 1927

A nos abonnés.....	485
Par-ci, par-là.....	486
Les fourches élastiques....	487
L'examen de conduite....	490
Le martyr du pneu.....	491
Un exploit : Bernard grimpe le Pic du Midi.	493
Le silence des 2-temps....	495
Nos enquêtes.....	496
Mon petit doigt m'a dit... ..	497
Le sport.....	498
Le 2 ^e Rallye à la mer....	500
Le Courrier de la semaine	501

La fatigue des moteurs

Si vous faites tourner un moteur longuement au banc d'essais, vous constaterez que sa puissance décline peu à peu. Puis, cette perte de puissance cesse et il donne ensuite une puissance régulière, mais inférieure à celle du début. Dans les records, on remarquera également que la moyenne va en s'abaissant au fur et à mesure que la distance augmente. On n'atteindra pas sur cinq kilomètres la même vitesse que sur un seul, et sur dix la même que sur cinq. Cela ne tient pas à ce que le coureur ménage son moteur, mais à ce que la puissance de celui-ci baisse peu à peu.

La cause probable de cette réduction de puissance, c'est tout d'abord l'échauffement. Si bien dessiné que soit un moteur, il est à peu près impossible d'obtenir un refroidissement égal en tous les points et, plus la température augmente et plus les inégalités se font sentir. Il en résulte une distorsion de la culasse, du cylindre et du piston. Les soupapes perdent un peu, piston et cylindres également. De plus, le mélange gazeux s'échauffe, se dilate et une moindre charge est aspirée. Enfin, l'huile perd une partie de ses qualités, elle devient trop fluide pour assurer un bon graissage.

Ce qui est vrai pour les moteurs de course l'est beaucoup moins pour les moteurs de série. Ceux-ci ont une compression moindre et sont moins exposés à chauffer. Leur refroidissement suffit donc amplement et même ils sont plus énergiquement refroidis qu'il n'est nécessaire. Il faut, en effet, compter avec les maladresses, avec un graissage insuffisant, avec une huile de mauvaise qualité. On constate donc souvent qu'un moteur de série ne donne vraiment toute sa puissance que quand il est bien chaud. Il semble alors avoir le diable au corps, il ne connaît plus de côtes et, kilomètre après kilomètre, il tourne sans défaillance, parce que *jamais* il ne dépasse la température critique et que le constructeur a prévu une bonne marge de sécurité.

Sens unique

Le sens unique est à la mode non seulement dans la capitale, mais dans les plus petites villes de province. Il rend certainement de grands services quand la circulation est intense ; mais, dans d'autres cas, il est bien gênant. La traversée de certaines villes inconnues est devenue pour l'automobiliste de passage un véritable cauchemar. On se casse à chaque instant le nez contre les plaques interdisant le passage et, finalement, on ne sait plus du tout où l'on se trouve et on perd tout sens de sa direction. Les municipalités devraient penser aux automobilistes de passage, et les renseigner, avant qu'ils entrent en ville, sur le trajet qu'ils doivent suivre pour la traversée. Il y a généralement une grande artère où la circulation peut être autorisée dans les deux sens, ou bien un boulevard extérieur qui permet de faire le tour de la ville sans y pénétrer. Une signalisation très claire devrait diriger vers cette grande artère ou vers cet itinéraire dévié. Quant à la circulation en ville, elle pourrait être facilitée de diverses manières : A l'entrée des villes, il devrait y avoir de grands plans émaillés aussi clairs que possible, indiquant le nom des rues et, au moyen de flèches, la direction autorisée. Dans les rues, les plaques, au lieu d'être des plaques minuscules, rouillées et en général illisibles, devraient avoir de grandes dimensions très claires. On objecte l'esthétique, mais les plaques de direction sont-elles si jolies ? N'autorise-t-on pas les tramways à trolley, les affiches criardes, etc... ? Les agents de police eux-mêmes devraient être capables d'indiquer clairement leur route aux touristes de passage. On prend trop souvent chez nous des mesures sans se préoccuper de leurs conséquences. Le sens unique est en lui-même une excellente chose et qui réduit beaucoup les chances d'accidents, mais il faut en faciliter l'application par une signalisation aussi claire qu'il est possible.

Les enfants

Il y a un nombre trop considérable d'enfants qui périssent écrasés chaque année et, dans beaucoup de cas, aucun blâme ne peut être adressé au motocycliste ou à l'automobiliste, mais la cause initiale de l'accident est l'incurie des parents. Partant de ce principe que la route est à tout le monde, les parents

laissent jouer leurs enfants sur le bord de la route. Mais le gosse, si sa balle vient à rouler sur la route, court pour la rattrapper et ne fait attention à rien. D'autres gamins se font un jeu de traverser devant la voiture qui arrive. D'autres s'amuse à jeter des pierres. Je surpris l'autre jour un enfant qui s'efforçait de dégager le frein à main d'un camion arrêté dans une rue à pente rapide. Et combien, sans aller si loin, gâtent une carrosserie neuve en écrivant avec leurs doigts sur la poussière.

Il faut assurément exiger des parents qu'ils surveillent leurs enfants quand ils sont trop petits pour comprendre les dangers auxquels ils s'exposent ; quand les enfants sont plus grands, il faut leur apprendre les éléments du code de la route. Le candidat au permis de conduire sait peut-être son code de la route par cœur, mais il y a en lui de vieilles habitudes qui reviennent sans cesse. Trop de conducteurs agissent comme s'ils étaient seuls sur la route. Ils ne se rendent pas compte qu'ils ont des devoirs vis-à-vis des autres usagers de la route. Si, dès leur enfance, on leur avait appris ces devoirs, ils en auraient pris l'habitude et s'en acquitteraient instinctivement. En Belgique, on apprend aux gosses ce qu'un piéton doit faire, les précautions qu'il faut prendre. A part les accidents dus à la machine, rupture de direction par exemple, les autres n'ont pour cause que des imprudences. Il faut enseigner aux enfants la prudence et les persuader que si chacun se comportait comme il le doit, qu'il soit automobiliste, qu'il conduise des chevaux, ou qu'il aille à pied, il n'y aurait plus d'accidents. On met les gosses en garde contre l'alcool, on les avertit de leurs devoirs, il ne faut pas négliger ceux que leur impose l'usage de la route.

L'Espagne et la Moto

Bien que l'Espagne compte 22 millions d'habitants, elle n'a que dix mille motocyclistes. Cela tient en grande partie aux mauvaises routes qui ne sont guère faites pour encourager l'usage de la moto ni même de l'auto. L'industrie espagnole de la moto n'a pas pris encore une grande extension. On connaît cependant la quatre cylindres Patria, montée d'ailleurs actuellement avec des moteurs Henderson. Pourtant, l'intention des constructeurs de cette machine est de construire eux-mêmes leur moteur. La mécanique espagnole est d'ailleurs d'une haute classe. Nous ne devons pas oublier que l'Hispano-Suiza fut au début construite en Espagne. Elizalde a sorti des voitures de grand luxe remarquables. Les armes espagnoles, surtout les pistolets automatiques, sont excellentes. Nous nous représentons trop l'Espagne comme le pays des castagnettes, du fandango, de la guitare et des courses de taureaux. Il y a une Espagne industrielle très active et qui serait à même de construire d'excellentes motos. Mais, actuellement, la majorité des motos qui roulent en Espagne sont d'origine étrangère. Pendant longtemps la moto américaine de grosse cylindrée domina, mais depuis, elle est concurrencée par la moto anglaise. C'est la 350 cmc. à quatre temps qui est la plus répandue. Le deux temps est beaucoup moins apprécié que le quatre temps.

La moto n'est pas encore considérée comme un instrument de tourisme. Les motocyclistes espagnols sont, avant tout, des sportsmen qui apprécient la moto en tant que sport. L'Espagne possède d'ailleurs des as de premier ordre, et ceux de ses coureurs qui, chaque année, participent au Tourist Trophy de l'île de Man, y font bonne figure. Le motocycliste espagnol tout comme l'automobiliste est plein de fougue et très adroit. A côté des sportsmen, il y a cependant de plus en plus de personnes qui se servent de la moto pour se rendre à leurs affaires ou à leur chantier, mais ils ne font ainsi quotidiennement qu'un petit parcours.

Le jour où les routes espagnoles seront remises en état (mais ce jour paraît lointain) la moto y connaîtra un développement beaucoup plus considérable.



A nos Amis, Abonnés et Lecteurs



Il y a quatre ans *L'Actualité Automobile* naissait. Son avènement était salué avec enthousiasme par tous ceux qui l'attendaient. Et vous en étiez. Elle naissait du débordement de *Moto Revue* dont le cadre trop étroit, chargé de matières, ne suffisait pas et rendait impossible l'information « Automobile » sous toutes ses formes et dans toutes les branches.

Pendant quatre ans *L'Actualité Automobile* a réussi à satisfaire à toutes les obligations qu'elle avait prises et elle aurait continué dans cette voie avec cette régularité qui indique généralement l'ordre et les fonctions sagement établis et scrupuleusement suivis.

Mais voilà que les exigences du progrès viennent modifier légèrement l'ordre des choses. Par suite de l'évolution normale, le motocycliste d'hier est devenu l'automobiliste d'aujourd'hui, et n'entendant pas brûler ce qu'il a adoré il voudrait cependant que ses amours anciennes lui continuent les satisfactions d'autrefois.

Moto-Revue, tant goûtée des motocyclistes ne peut pas charger son programme des questions et des actualités de l'automobile. Cependant, pour que la soif d'information qui les dévore soit apaisée, *L'Actualité Automobile* va se rapprocher d'eux en devenant

L'Actualité Automobile

Supplément mensuel de Moto Revue

Pour paraître le premier de chaque mois (le numéro d'août paraissant avec un léger retard par suite des nécessités d'adaptation). Rien de changé dans notre programme sinon que nos rubriques seront élargies et que le processus indiqué pour *Moto Revue* sera suivi par *L'Actualité Automobile*, l'édition devant se faire en étroite intimité, les deux organes restant néanmoins, nettement distincts l'un de l'autre.

Pour que cette intimité apparaisse et pour favoriser ceux de nos amis qui nous aident en prenant leur part de nos efforts, pour l'amélioration constante de notre revue, nous avons établi des conditions spéciales d'abonnement que nous indiquons plus loin. Nous donnons ici les principales rubriques qui

seront traitées dans *L'Actualité Automobile*, supplément mensuel de *Moto Revue* par des collaborateurs avisés et expérimentés. L'illustration abondante, une technique facile et simple, la clarté dans l'exposé rendront attrayante la lecture de ces rubriques :

- Les Commentaires sur les sujets d'actualité
- Les Essais.
- Les Comptes rendus des visites aux usines.
- Les Documentaires.
- Les Assurances.
- La Jurisprudence.
- La Route.
- Le Sport.
- Les Enquêtes de toutes natures.
- Les Inventions, Nouveautés, etc., etc.

Conditions spéciales d'abonnement aux abonnés de Moto-Revue (anciens et nouveaux)

Actualité automobile seulement Un an (12 numéros)	Abonnements Actualité automobile et Moto Revue combinés		
	1 an 64 N ^{os}	6 mois 32 N ^{os}	3 mois 16 N ^{os}
France-Colonies	20 »	55 »	30 » 18 »
Union postale	26 »	80 »	45 » 26 »
Autres pays	45 »	110 »	60 » 35 »

Envoi gratuit d'un numéro spécimen sur demande

C'est donc **12 numéros** supplémentaires que nous offrons aux abonnés de *Moto-Revue* pour la somme de 10 francs

Ceux des abonnés de *Moto Revue* qui désireraient recevoir *L'Actualité Automobile*, le supplément mensuel de *Moto Revue*, n'auront qu'à nous faire parvenir 10 francs par le moyen à leur convenance pour recevoir aussitôt *L'Actualité*, pendant 12 mois. Nous conseillons, pour éviter les frais, de faire porter sur le mandat-poste, par l'employé qui l'établit, la mention « Chèques Postaux, Paris 29.737 » ce qui réduit les frais à 0 fr. 40.

Les bons conducteurs doivent-ils payer pour les maladroits ?

L'augmentation périodique des tarifs d'assurances n'est pas sans avoir quelque chose d'inquiétant. Les assurances invoquent d'une part l'augmentation de réparations, dans le cas des accidents purement matériels et des dommages-intérêts que condamnent à payer aux victimes les jugements des tribunaux, et, enfin, troisième argument, la multiplication du nombre des accidents.

Ces excuses pour augmenter les primes d'assurance sont-elles fondées? Les tribunaux sont-ils depuis l'an dernier, devenus plus autophobes et plus sévères? Les garagistes ont-ils accru à ce point leurs exigences? Nous ne le croyons pas. Nous le croyons d'autant moins que certaines Compagnies d'assurances ont des prétentions beaucoup moins élevées que d'autres et qu'elles règlent les sinistres avec autant de correction que les autres. Elles n'ont aucun désir de gaspiller les fonds de leurs actionnaires, et si elles consentent des tarifs réduits, c'est que, malgré tout, ces tarifs leur permettent de ne pas manger d'argent. Certes, les Compagnies d'assurance connaissent de désagréables surprises, elles ont de grosses sommes à déboursier, elles acquittent à l'Etat toujours aussi vorace, des taxes très élevées, mais comment alors,

expliquer les grosses différences entre les tarifs de diverses Compagnies.

Le nombre des accidents croît, sans doute, mais cependant moins vite que le nombre des véhicules mis en circulation. Faut-il donc croire que de nombreux conducteurs parmi les nouveaux venus ne sont pas assurés? Nous pensons, au contraire, que les conducteurs non assurés sont de plus en plus rares.

Mais, admettons que ces très fortes augmentations des tarifs soient justifiées et, qu'en particulier, le nombre des sinistres se soit considérablement accru. N'est-il pas anormal de faire payer des primes aussi élevées aux conducteurs sages qu'aux fous? N'y a-t-il pas des gens qui trôlent à chaque instant l'accident? N'y en a-t-il pas d'autres qui, au contraire, évitent toute imprudence, toute maladresse et sont plus exposés à être les victimes de l'imprudence des autres que les auteurs responsables d'accidents? Ils paient les uns et les autres les mêmes primes. L'intérêt des assurances devrait être d'encourager les assurés à faire preuve de la plus grande prudence et de réduire le plus possible les chances d'accidents. L'automobiliste qui, par sa prudence, fait courir moins de risques à son prochain et qui, vraisemblablement,

ne coûtera jamais rien à la Compagnie qui l'assure devrait payer une prime moins forte. Pourquoi sa prime ne serait-elle pas réduite au fur et à mesure que la période écoulée sans accidents irait en s'allongeant.

Les primes doivent être proportionnées aux risques. Si vous assurez votre maison contre l'incendie, vous paierez une prime plus élevée si elle est contigue à celle d'un commerçant qui a dans ses magasins une certaine quantité d'essence. Il y a deux classes de chauffeurs : les uns, sous prétexte qu'ils sont assurés et qu'en cas d'accident, l'assurance paiera, ne font attention à rien ; d'autres, au contraire, sont des gentlemen et ne veulent pas être pour leur prochain une cause de gêne ou de danger. L'assurance n'est pour eux qu'une certitude de réparer le dommage cause si malgré toute leur prudence il survient quelque chose. Il serait juste encore une fois que ces derniers paient une prime moins élevée.

L'auteur de cet article, malheureusement ignoré de nous, fait preuve d'une excellente technique; nous l'en félicitons et demandons à nos lecteurs de le relire attentivement; ils en tireront un énorme profit.

Par-ci... Par-là...

La taxe municipale sur les automobiles à Rouen

Le Conseil Municipal de Rouen vient d'en décider la création : le taux en a été fixé à 15 % de l'impôt d'Etat. L'A. de l'Ouest était intervenu, d'accord avec la Direction des Contributions Indirectes, auprès de la Municipalité rouennaise pour qu'elle modère le taux de la taxe projetée. On doit à cette intervention des édiles rouennais, d'avoir évité le taux maximum, mais vraiment, ils auraient pu descendre jusqu'à 10 % Compensation : en décidant de supprimer l'octroi, la municipalité rouennaise a supprimé les droits sur l'essence des automobiles arrivant en ville.

Paris n'est pas moderne assez pour avoir agi ainsi ; la province a de l'initiative !

Cela nous fait plaisir

Messieurs,

Je suis en possession de votre lettre du 27 courant — Service Renseignements — Références A. M./ML. V. et vous remercie de son contenu.

Je suis heureux de vous dire que vous êtes les premiers à me donner des renseignements précis.

Avec mes remerciements, veuillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

JASPAR, à Liège.

Plusieurs fois par jour, de telles lettres nous parviennent. Le plaisir est double lorsqu'elles nous arrivent de l'étranger.

Le charretier s'est jeté à droite

Commets une faute le conducteur d'une charrette attelée, qui, marchant sur la gauche de la route, se précipite sur la droite pour aller retenir son cheval dont il avait délaissé la conduite en entendant venir derrière lui une automobile. Mais s'il est établi que l'automobile marchait à une allure de 70 km. à l'heure, la responsabilité de l'accident doit être partagée. Dès lors, si la victime est justiciable de la loi du 9 avril 1898, la rente à elle allouée en vertu de cette loi suffit à l'indemniser, mais le calcul de la rente doit être établi sans tenir compte des abattements institués par la loi de 1898 et par suite elle doit s'élever à 710 francs pour un salaire de 5.450 francs et une réduction de capacité de 30 %.

C'est la Cour de Grenoble, en décembre 1925, qui en a ainsi décidé.

Nécrologie

Marcel Wannevelche, que nous avons vu débiter en 1923 dans Paris-Nice sur Cyclette 100 cmc, qui avait enlevé la Coupe de la Turle le lendemain, que nous avons revu chez Rovin avec succès ensuite, vient de disparaître subitement. Sa dernière apparition datait du Bol d'Or, où un éclatement malencontreux le contraignit d'abandonner alors qu'il était en tête des 350 cmc.

Nos sympathies à son frère et à sa famille.

Etes-vous Français...

lisez Charles Faroux

Notre confrère si réputé Ch. Faroux de l'Auto, vient de faire son tour du monde et il nous revient en nous priant de faire pénétrer ces idées aux lecteurs de Moto Revue.

RENONÇONS à la sottise habitude d'admirer bêtement tout ce qui se fait à l'étranger et d'ignorer ou de dénigrer systématiquement tout ce qui se fait chez nous.

SACHONS ET FAISONS SAVOIR que, dans le domaine de l'industrie et des travaux publics,

le monument le plus haut du monde (Tour Eiffel 300 m.) est français
le viaduc métallique le plus grand du monde (plus grande hauteur au-dessus de la vallée et plus grande ouverture) (Viaduc de Garabit, près Saint-Flour) est français



les trains à vapeur les plus rapides du monde (réseau du Nord — Paris-Frontière belge (Aulnoye) à 98 kilomètres à l'heure de moyenne) sont français.
le train électrique le plus rapide du monde (réseau d'Orléans — Paris-Vierzon) est français.
le plus grand pont de ciment armé du monde (Saint-Pierre-du-Vauvray) est français.
les plus grands hangars d'aviation du monde (Orly) sont français.
le plus grand aéro-port du monde (Le Bourget) est français.

Avez-vous lu dans

L'Actualité Automobile

d'Août actuellement en vente dans les kiosques :

La circulation dans les villes. — Perfectionnements et améliorations susceptibles d'être apportés par des amateurs à leurs voitures par Pierre Legand. — La circulation dans l'avenir. — Quelques généralités sur l'éclairage électrique. — Le cyclecar revivra-t-il ? etc...

Actualité Automobile le supplément mensuel de Moto Revue 2 francs.

le plus grand canal souterrain du monde (canal de Rove) est français.
le plus puissant phare du monde (Mont-Valérien — 1 milliard de bougies) est français.
le navire de guerre le plus rapide du monde (Duquesne) est français.
les plus grands alternateurs du monde (usine S. E. F. M. 50.000 kw. — Gennevilliers) sont français.
la plus grande station de T. S. F. du monde (Société Ste-Assise, 17 pylones dont 16 de 250 mètres) est française.
l'avion le plus rapide du monde (record Bonnet) est français.
le plus grand paquebot construit dans le monde depuis la guerre (Ile-de-France 42.000 tonnes) est français.

Et nous ajoutons : Les plus belles motos, les plus coquettes, les plus économiques, les moins chères sont françaises et nous le prouverons sous peu par des chiffres et une étude comparée très complète sur ce sujet.

Rectification

Nous nous excusons auprès de nos lecteurs de la déplorable inversion de lignes qui s'est produite à la composition de notre dernier numéro et nous les renvoyons à la page 485

du présent numéro, où ils trouveront notre information au complet.

Refuges doubles des tramways

Non seulement les automobilistes parisiens, mais aussi ceux de province, qui ont à se rendre à Paris pour leurs affaires et à y circuler se trouvent parfois dans un cruel embarras, ne sachant exactement quels sont leurs droits et leurs devoirs, en raison de fréquents changements des règles de circulation.

Apprendre par cœur les noms des rues à sens unique serait un casse-tête chinois, car la liste est fréquemment remaniée.

De même la traversée de certaines places, aux refuges multiples, laisse souvent hésitant le conducteur et plutôt que de chercher à connaître et à retenir de mémoire la marche à suivre, mieux vaut s'en rapporter — que l'on soit dans son droit ou non — au signal de l'agent de service.

Il est bon néanmoins d'être fixé en certains cas, car l'agent de service ne connaît quelquefois lui-même qu'imparfaitement le règlement.

Lorsqu'on arrive à proximité d'un refuge central, exactement situé dans l'axe de la voie et établissant nettement deux courants de véhicules, il y a lieu de longer toujours le refuge à droite.

Mais si ledit refuge, comme cela se produit en bien des avenues, places et carrefours, ne se trouve pas au milieu, ou s'il s'en trouve deux auprès l'un de l'autre comme aux passages ou arrêts de certains tramways peut-on, en cas d'encombrement à droite, passer à gauche du refuge ?

La question fut posée récemment à M. Guichard, directeur de la police municipale, par M. Massard. Or, voici la réponse officielle :

« S'il en était autrement et si les automobiles de tourisme devaient prendre la file derrière des camions lourdement chargés et qui circulent quelquefois au pas, la circulation sur certaines voies serait complètement embouteillée aux heures d'activité.

« Il est évident qu'il n'y a pas lieu d'admettre cette dérogation lorsque le refuge est au centre de la chaussée, cette disposition laissant à droite une place suffisante pour le passage de plusieurs files. »

Ainsi, vous êtes fixés sur ce point : vous pouvez, autour d'un refuge, s'il n'est pas central, doubler à gauche en cas d'encombrement à droite et si un agent de police vous faisait une observation à cet égard, vous pourriez invoquer en votre faveur la réponse de M. le Directeur de la Police municipale.

Rappelons par la même occasion, et toujours en citant la même source, que le maximum de vitesse fixé pour Paris est 40 km., à l'encontre de tant de localités imposant une allure de tortue, mais qu'il est ordonné seulement d'être prudent et toujours maître de sa voiture.

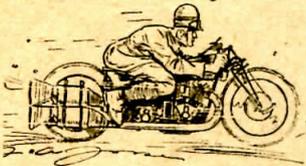
Changement d'adresse

La Société Auto-mo's nous prie d'informer nos lecteurs de sa nouvelle adresse, 20, rue Raspail à Courbevoie, où elle continue la vente de l'Auto-mo's, déclamant expérimenté depuis 5 années à la satisfaction des automobilistes qui l'emploient.

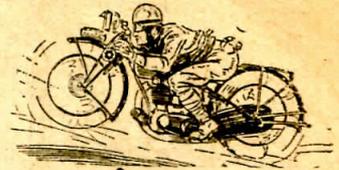
LE CONCOURS

Beaucoup de lecteurs au numéro se sont abonnés dans les conditions requises pour participer à notre Concours. Nous les informons que les N^{os} 195 et 193 de Moto-cyclisme-Automobilisme sont épuisés, mais que nous avons pris note de leurs réclamations à ce sujet. Qu'ils ne nous écrivent pas, leurs droits au Concours restent entiers.

Fourches Elastiques



La fourche a fait l'objet de recherches minutieuses : la théorie précise de l'établissement d'une fourche rationnelle n'est peut-être pas encore complètement acquise, mais les constructeurs sont bien près de cette réalisation tant attendue.



Les recherches concernant le moteur ont primé toutes les autres et la plus grande partie des efforts des ingénieurs se sont concentrés sur lui. Mais l'augmentation même du rendement a obligé à étudier d'autres questions. Quand on a un moteur de 20, 30 et même 40 CV, comme certains moteurs de course actuels, ce n'est pas une petite affaire de trouver un système de cadre qui puisse résister à de tels efforts sans se briser et sans fléchir. D'autre part, les vitesses qu'atteignent beaucoup de machines même de série (une grosse machine anglaise n'est-elle pas garantie pour une vitesse de 160 km. à l'heure) rendent indispensable une bonne tenue de route et aussi de bons freins. Il faut donc que le moteur soit monté sur une machine qui permette d'en tirer le meilleur parti et il ne servirait à rien d'avoir un moteur de grande puissance sur une moto qui ne serait pas sûre au delà d'une allure assez modérée.

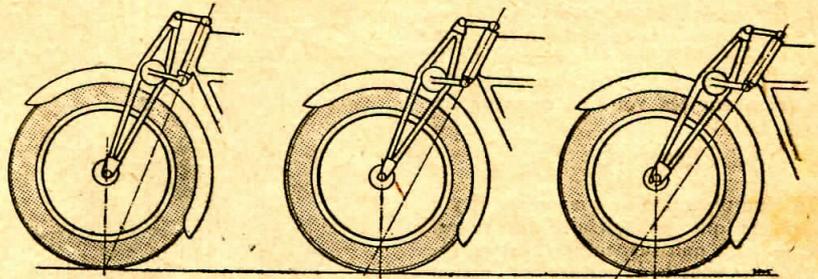
Un des problèmes les plus difficiles à résoudre en ce qui concerne le cadre, c'est celui de la fourche élastique. La fourche élastique est indispensable même sur une machine de course sur laquelle le confort passe au second plan. Une fourche rigide aurait tôt fait de se disloquer et de démolir le cadre. Même avec de très gros pneus, il est impossible de se passer d'une fourche élastique. Pour une machine de tourisme appelée à rouler sur nos routes actuelles on ne peut bien entendu pas concevoir un seul instant une moto sans fourche élastique. Le motocycliste, sans elle, serait dans un bel état, même après cent kilomètres. Il y a, d'ailleurs, plus de vingt ans qu'on s'en est aperçu.

Mais la tâche de la fourche élastique est lourde. Elle doit non seulement résister aux chocs de la route et les absorber, mais encore ne pas s'effondrer sous les efforts de freinage et donner une bonne tenue de route.

Action progressive

Si on voulait que la roue suivît exactement le profil des obstacles sans que le cadre de la machine n'eût à subir aucun déplacement vertical, il faudrait que la fourche élastique pût fléchir d'une telle quantité et avec une telle rapidité, que ces conditions sont pratiquement irréalisables. On se contente donc de demander à la fourche élastique d'atténuer la violence des chocs, de la freiner pour ainsi dire. Elle doit tout d'abord fléchir rapidement, puis résister de plus en plus. Il lui faudrait donc, au début, un ressort très souple qui, ensuite, deviendrait de plus en plus dur

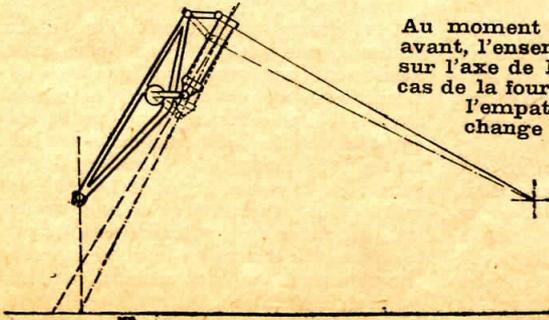
du frottement de leurs lames les unes contre les autres et qui amortissent les oscillations. Car lorsqu'un ressort a fléchi, il a emmagasiné de l'énergie et, au lieu de revenir à sa position d'équilibre, il la dépasse. A un choc, succède donc une série d'oscillations. On peut pour combattre ces oscillations employer d'autres ressorts qui travaillent en sens inverse des premiers et qui servent de compensateurs. On en voit des exemples dans la fourche Harley-Davidson, dans la fourche Scott ou dans la suspension du Morgan ou du Sandford. On peut aussi et c'est la solution la plus employée aujourd'hui, monter des amortisseurs.



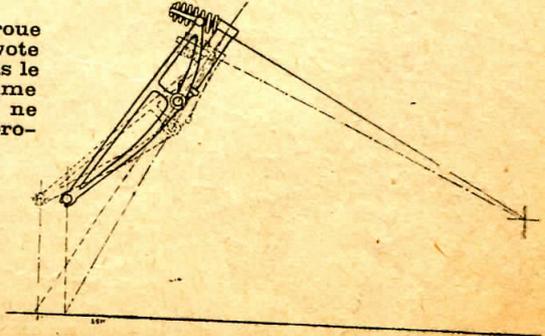
Diverses inclinaisons de la potence de direction par rapport au point de contact du pneu sur le sol.

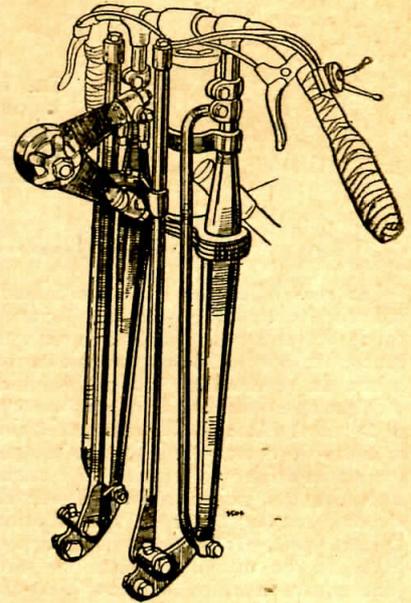
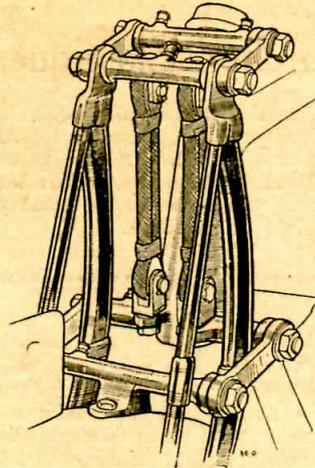
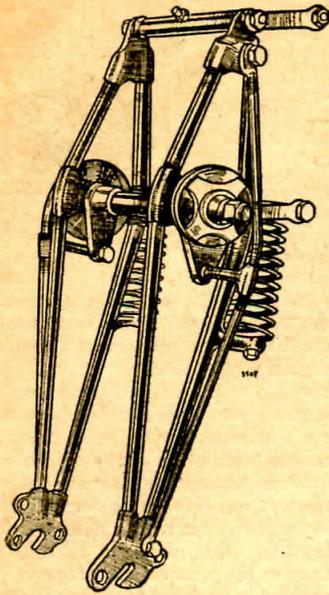
au fur et à mesure qu'elle fléchit davantage. C'est un idéal qui n'est qu'imparfaitement réalisé par les ressorts que ces ressorts soient à boudin ou à lames. Si nous employons un ressort assez faible pour permettre le fléchissement immédiat au moment de la rencontre de l'obstacle, notre fourche talonnera à chaque fois. Si, au contraire, nous employons un ressort assez dur pour empêcher le talonnement, nous aurons une fourche très dure et peu confortable. Les ressorts à lames ont pourtant l'avantage du freinage qui résulte

L'amortisseur idéal ne devrait pas donner un freinage égal pour tout le fléchissement de la fourche élastique. Son action devrait être progressive, être nulle au début et très énergique à la fin, puis quand la fourche revient à sa position initiale, l'action de l'amortisseur devrait être nulle quand elle recommence à descendre et très énergique lorsqu'elle finit sa course descendante. Ce sont là, de toute évidence, des exigences contradictoires. En fait, l'amortisseur à action constante est cependant utile par ce qu'il transforme



Au moment du choc sur la roue avant, l'ensemble de la moto pivote sur l'axe de la roue arrière; dans le cas de la fourche à parallélogramme l'empattement de la moto ne change pas; par contre, le prolongement de l'axe de la potence recule par rapport au point de contact de la roue au sol dans le cas de la fourche oscillante, l'empattement change, et le prolongement de l'axe de la potence recule.





De gauche à droite : Une fourche renforcée latéralement à l'aide de haubans. Au milieu : une suspension de fourche obtenue avec des tirants en caoutchouc. La fourche type Harley de la Temple des records est renforcée latéralement.

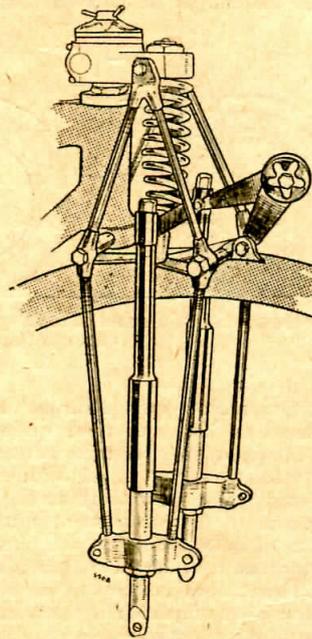
en frottement et en chaleur une partie du choc. Il en absorbe une partie.

Le problème de la suspension est donc un des plus difficiles à résoudre. Et il n'a jamais été que partiellement résolu aussi bien sur les voitures que sur les motos.

Légereté

Dans un dispositif de suspension il y a une partie qui est solidaire des roues. C'est le poids non suspendu. Il est représenté sur un châssis de voiture par l'essieu avant et le pont arrière, sur une moto par les tubes de la fourche et, bien entendu par la roue elle-même. Plus le poids non suspendu est considérable et plus l'inertie est grande. Cela présente un double désavantage. Tout d'abord, lorsqu'un choc se produit, cette inertie est cause que la roue ne s'efface pas immédiatement et il en résulte un choc. Donnez sur un ballon un coup de marteau, à cause de sa légèreté il est immédiatement projeté. Donnez-le au contraire sur une lourde enclume, celle-ci reste immobile et le choc est violent. Si le poids suspendu est grand, la suspension répondra mal. Ensuite, lorsque

mêmes raisons, elle dépasse davantage sa position d'équilibre. Choc plus violent et oscillations de plus grande amplitude sont le résultat d'une augmentation du poids non suspendu. Le pneu est un merveilleux amortisseur de chocs en partie à cause de son faible poids. Il ne serait pas étonnant que la suspension de l'avenir fût logée dans la roue. Le pneu ballon est un pas dans cette voie.



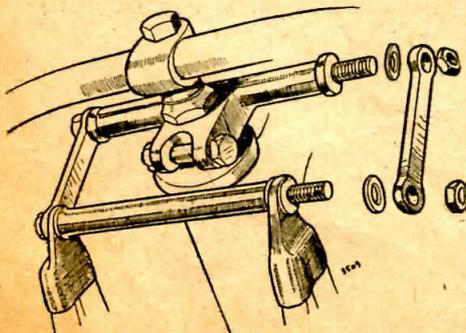
La fourche élastique Scott à tiges coulissantes.

Réalisation mécanique de la fourche

Les fourches doivent résister à 2 sortes d'efforts : longitudinaux et latéraux.

Supposons que la roue AV rencontre un obstacle. Cet obstacle s'oppose à la marche en avant de la machine et la fourche tend à être ramenée en arrière. Si elle ne présentait pas la résistance nécessaire, elle fléchirait en arrière. C'est ce qui se produira d'ailleurs si l'obstacle est assez haut et la vitesse assez grande, quand, par exemple, la moto se trouve lancée contre un mur. Plus l'obstacle est haut et plus ces efforts longitudinaux sont violents. On peut fort bien employer des tubes simples mais il faut qu'ils soient très résistants. Voyez, par exemple, la partie fixe de la fourche Harley. Les fourches à parallélogramme sont en général triangulées.

Les efforts transversaux sont assez faibles quand on roule en solo; mais deviennent importants si on vire avec un sidecar. En course surtout, les motos attelées à des sidecars, ont souvent été équipées de fourches à triangulation latérale. La rigidité latérale de la fourche est indispensable à la bonne tenue de route de la moto, car il est essentiel qu'en ligne droite les deux roues de la machine soient dans le même plan et dans les fourches à parallélogramme il faut des articulations très robustes et sans jeu. Naturellement, une fourche latéralement rigide ne sert à rien si le cadre de la moto ne l'est pas.



Le jeu latéral d'une fourche est supprimé par l'adjonction de rondelles.

cette masse aura été ébranlée, l'énergie qu'elle aura accumulée fera fléchir davantage le ressort. Tirez sur l'eau une périssoire, elle obéira aussitôt; mais si vous cessez la traction, elle s'arrêtera aussitôt. Halez un lourd chaland, il ne répondra pas tout de suite à la traction, mais ensuite il courra longtemps sur son erre. C'est ce qu'on voit dans une course de bateaux à voiles. Si une risée survient, les bateaux les plus légers laissent derrière eux les bateaux plus lourds, mais sitôt que la risée cesse, les bateaux lourds rejoignent. Lorsque la fourche redescend pour les

L'adoption de freins avant, qui ne sont plus la comme des ornements destinés à être en règle avec des règlements comme en Angleterre, mais de freins qui sont capables de donner un arrêt rapide, a obligé à renforcer les fourches. L'effort qui résulte du freinage est double. Il y a tout d'abord un effort longitudinal analogue à celui produit par la rencontre d'un obstacle et, de plus, un effort de torsion qui tend à enrayer la fourche sur elle-même par suite du blocage de la roue.

D'autres difficultés se présentent plus redoutables encore peut-être. Il y a quelques années, il y avait pas mal de motos qui à une certaine allure critique, souffraient d'une sorte de shimmy. Elles

se mettaient soudain à vaciller et décriaient des queues de poisson de plus en plus sinieuses à moins qu'on ne ralentit ou qu'on accélérât. Tout comme le shimmy des voitures, ce phénomène plutôt désagréable se manifestait de préférence sur un sol un peu plutôt que sur mauvaise route. On a donc été amené à étudier l'angle et la chasse à donner à la direction, mais on n'a pas réussi à établir de règles

et, seule, l'expérience et les tâtonnements permettent d'obtenir des résultats satisfaisants. Il est d'ailleurs à peu près impossible d'éliminer complètement ce shimmy, si ce n'est par l'emploi de freins de direction. Ces petits appareils sont indispensables sur toutes les machines tant soit peu rapides.

Il y a encore d'autres points essentiels dans l'établissement d'une fourche élastique. C'est ainsi que là, le fléchissement de la fourche élastique ne doit faire varier que le moins possible l'empattement de la machine.

Il n'est donc pas plus facile de réussir une bonne fourche élastique qu'un bon moteur ou un bon cadre. MELLIER.



Cinq chevaux et demi ou trois chevaux et demi

Oh ! nous avons intéressé prodigieusement une grosse partie de nos lecteurs, possesseurs de la Gillet d'Herstal, si malencontreusement imposée 6 chevaux. Le courrier reçu est significatif : voici la dernière protestation reçue qui résume les autres :

J'ai lu avec intérêt dans votre dernier numéro la protestation que vous élevez contre les exigences du fisc taxant la 350 cmc. Gillet-Herstal à 5 HP ½.

Ayant acheté une de ces machines au début de l'année, je pensais, comme l'indiquait le catalogue, ne payer que pour 3 HP ½, et quelle n'a pas été ma surprise de me voir taxé pour 5 HP ½ d'après les feuilles des Mines. Ceci m'a incité à faire une réclamation à la Maison. Je vous communique sa réponse qui pourra peut-être vous être de quelque utilité dans l'enquête que vous allez entreprendre et qui — je veux l'espérer avec tous les possesseurs de Gillet — aboutira à nous débarrasser de quelques chevaux véritablement bien embêtants.

Marigot, Brest.

Cette réponse, nous ne la donnerons pas : depuis, la question a fait un pas en avant. Nous avons demandé aux Etablissements Gillet, à Herstal de nous fixer sur la contradiction cothéuse sur la puissance de leur superbe engin. Très obligeamment, nous recevons leur réponse ci-après :

La Maison Gillet, d'Herstal

Avec le plus grand plaisir, nous avons pris connaissance, dans votre Numéro du 25 juin, de votre entrefilet, intitulé : « Un cadeau désagréable. » De son côté, M. Noël, notre agent à Paris, nous avait fait parvenir la lettre que, si obligeamment, vous lui aviez adressée.

Dans votre article, vous semblez vous étonner que nous renseignions au catalogue 3 HP ½, alors que les Mines ont taxé notre moto sport pour 5 HP ½. Cette taxation provient d'une erreur contre laquelle nous n'avons cessé de protester. Nous savons, en effet, que les motos 500 cmc. 4 temps, à culbuteurs, sont taxées 4 HP. A toutes les réclamations que nous avons adressées depuis deux ans au Service des Mines, il fut toujours répondu qu'« une nouvelle loi était à l'étude, qu'elle serait prochainement promulguée et que, dans ces conditions, il n'était pas indiqué de reviser notre ancien dossier. » D'après ce qui nous était dit, la nouvelle loi s'appliquerait non seulement aux motos fournies après sa promulgation, mais aussi aux motos qui, précédemment, étaient taxées pour 6 HP. (Hélas ! la nouvelle loi est parue et n'a pas d'effet rétroactif.)

Confiants dans cette promesse, nous n'avons pas insisté pour la révision du premier dossier.

A présent, nous faisons des démarches, pour faire réceptionner par le Service des Mines nos nouveaux modèles 1927 qui, en vertu de la nouvelle loi appliquée depuis le mois d'avril

seront taxées pour 4 HP. (Ceci est fait maintenant : nous l'avons obtenu.)

Dès que nous aurons obtenu le procès-verbal officiel, nous en délivrerons une copie à tous nos clients.

En attendant, nous ne pouvons que conseiller à nos clients de ne pas se servir de notre feuille procès-verbal, mais de présenter eux-mêmes leur moto au Service des Mines. Nos agents, dans les grandes villes, sont d'ailleurs à leur entière disposition pour les aider dans ces formalités. Nous sommes convaincus qu'ainsi ils obtiendront satisfaction.

Etablissements Gillet,
à Herstal-lez-Liége.

Et les Mines

Tout ceci cependant n'a pas autorisé les possesseurs de la Gillet d'Herstal, antérieurement à la loi, à considérer leur machine à 4 CV : ils doivent payer encore ce trimestre sur la base de 6 CV et... peut-être longtemps encore. Nous avons donc demandé une révision au Service des Mines :

Monsieur le Directeur Général,

Moto Revue est saisi de nombreuses requêtes de motocyclistes, possesseurs de Gillet d'Herstal, motocyclettes à moteur 2 temps, d'une cylindrée de 347 cmc. Ce modèle, unique sur le marché, dans le 2 temps de cette cylindrée, motive au sujet de la puissance fiscale des controverses variées.

Nouveau régime

En se basant sur le nouveau régime adopté (par cylindrée), cet engin rentre dans la catégorie des 4 CV, aucune difficulté n'est soulevée dans ce cas, le constructeur et les usagers sont d'accord avec votre Service.

Ancien régime

Mais, sous l'ancien régime de la formule (P - Kn D2 Lw), la question prend plusieurs aspects : Il est dit, en effet, dans le nouveau décret qu'aucune rectification de puissance ne sera faite au sujet des moteurs déjà agréés au Service des Mines, antérieurement à ce décret.

Cependant, nous croyons qu'une exception surgit en ce qui concerne la Gillet d'Herstal, dont le cas est très spécial.

Vous n'êtes pas sans avoir remarqué que cette motocyclette, d'une cylindrée exceptionnelle pour un 2 temps, se trouvait injustement assimilée à des motocyclettes du régime à 4 temps d'une cylindrée double au moins, dans l'application de l'ancienne formule. Cette particularité est d'autant plus frappante qu'effectivement une certaine élasticité a toujours été accordée dans l'évaluation de la puissance fiscale des 2 temps, à tel point qu'il a été admis pendant longtemps que la Gillet d'Herstal n'était affectée que

d'une puissance fiscale de 3 CV ½, ce qui était logique.

Or, cette machine est fabriquée en Belgique où l'estimation fiscale est fixée sur des données différentes de celles de vos services. Conséquence : la notice descriptive belge, affectée à cette machine de 5 CV ½ selon la formule belge, au lieu de 3 ½.

Vous voyez le tort considérable que cette anomalie entraîne et le fardeau relativement lourd imposé illogiquement aux jeunes gens possesseurs de cette machine, car les Contributions indirectes se basant sur la notice belge imposent aux propriétaires de cet engin 2 CV en trop.

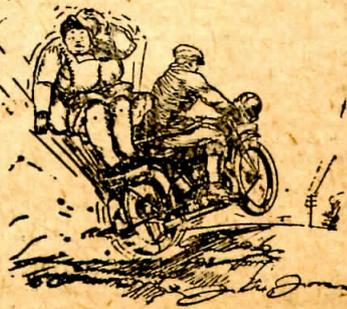
De plus, vos Services ont longtemps attribué la puissance fiscale de 3 CV ½ à cette machine, ainsi qu'en témoignent de nombreuses cartes grises.

Enfin, la nouvelle formule sur la cylindrée se trouve concordante avec nos suggestions en accordant dorénavant la puissance 3 CV ½ à la Gillet d'Herstal. Il serait d'autant plus illogique de laisser à 5 CV ½ les anciennes machines alors que les nouvelles (de même construction) ne seraient que des 3 CV ½.

L'avenant prévoyant qu'il ne serait pas apporté de modification rétroactive pour les machines agréées sous l'ancienne formule, perd exceptionnellement sa raison d'être en ce qui concerne la Gillet d'Herstal. Il semble évident que le législateur (et notre expérience le confirme) a constaté que sa nouvelle formule à la cylindrée répondait aux exigences du progrès actuel, mais sans révolutionner les usages, puisque, à peu de chose près, l'écart est minime dans les résultats acquis, sauf pour la Gillet d'Herstal.

Notre devoir est de vous signaler cette anomalie et de vous demander, après étude, de cette question, de bien vouloir proposer, pour les Gillet d'Herstal ancienne et nouvelle formules, l'unification qui s'impose en toute justice.

Espérons que cette courtoise polémique inclinera les pouvoirs à nous accorder ce qui n'est que justice. Moto Revue continuera sa campagne jusqu'à l'aboutissement favorable.





L'examen du permis de conduire

Que des motocyclistes soient les examinateurs des motocyclistes, et cette épineuse controverse aura fait un grand pas vers une solution plus équitable : n'est-ce pas notre souhait à tous ?



Le courrier sur les difficultés de l'examen ou les formalités oiseuses se fait nombreux en nos bureaux. Nous étudierons à fond la question. Un de nos lecteurs nous écrit :

Comme suite à votre enquête sur les permis de conduire, parue dans votre numéro du 11 juin, voici mon opinion et mes souhaits. Tout d'abord, je trouve absolument ridicule de faire passer un permis de conduire une moto à une personne n'ayant régulièrement pas le droit de se servir de cet engin. (Et c'est aussi notre avis.)

Je ne partage pas non plus l'opinion émise par *Moto Revue* du permis provisoire de 2 mois.

En effet, il ne sera pas écrit sur votre figure que vous n'êtes titulaire que d'un permis provisoire, limitant votre vitesse (Qu'importe, si nous ne causiez aucun ennui de circulation ! Votre raison ne vaut rien). D'ailleurs, simplifions donc les formules et les paperasseries. Tout d'abord, à mon avis, tout titulaire du permis de conduire les autos depuis passés 5 ans, et pouvant fournir un certificat en foi de quoi il a réellement conduit pendant un an sans accident grave (blessures par imprudence ou homicide), devrait l'obtenir sur simple demande au préfet et moyennant un versement uniforme de 50 fr., comme droits d'extension (moto-sidécarré). (Non, mon vieux) car la conduite d'une moto, et à plus forte raison d'un sidécarré, est absolument différente de celle d'une auto et plus sérieuse en général. Le contraire à la rigueur nous plairait.)

Et cet autre expose son avis d'une autre façon, et, ma foi ! sa thèse en vaut une autre :

Les médecins qui réclament, pour arriver à une sorte d'examen médical des candidats à l'auto, n'ont en effet pas tort.

Prenons, si vous le voulez bien, d'abord quelques chiffres.

Nous savons que la construction auto, en temps normal nous approvisionne d'un supplément annuel avoisinant 150.000 voitures, venant en supplément de celles existantes l'année d'avant.

Ces quelque 100.000 (je dis 100.000 car il faut laisser une marge pour les « morts »... châssis s'entend, qui ne roulent plus), ces quelque 100.000 voitures nécessitent chaque année un nombre à peu près égal — sinon supérieur, de candidats à l'examen tant incriminé.

Où, vous voudrez bien me concéder que, si nous avons au total quelque un million d'autos actuellement, ce million ne fait pas encore majorité. Il reste à côté quelque 38 millions d'âmes qui n'en ont pas.

Partant de ce principe, nous pouvons juger actuellement et encore pour un certain temps, que les automobilistes ne sont pas la majorité. Que donc leur droit, leurs licences ne doivent pas s'étendre... au delà de la liberté qui doit exister pour les 38 millions qui ne sont pas automobilistes, car, enfin, la liberté d'autrui cesse où la miennne commence...

Il est sage de préserver les 38 millions de non-automobilistes contre les « errements » des autos.

La sagesse élémentaire, comme elle a toujours existé, commande que les fous, les demi-fous que nous croisons chaque jour, ne deviennent pas des dangers permanents pour chacun de nous.

Il s'en suivra donc que, de même qu'on ne s'inquiète pas autrement de l'avis de l'infléchi, lorsqu'on « enferme » un fou, ou un

demi-fou, étant mis en avant la raison majeure de la sécurité de la société, dans sa majorité du nombre, de même il semble bien qu'on ne doive pas hésiter un instant à accorder un permis de conduire quel qu'il soit, à ceux qui ne sont pas aptes à s'en servir sans être un danger pour autrui.

Donc, l'examen du permis de conduire ne doit pas porter, tant s'en faut, sur le point où on s'obstine à le faire buter.

Peu importe, pour la sécurité générale, que nous sachions très bien démonter une voiture, un carburateur, une magnéto, ou que nous connaissions la théorie des accus, conjoncteurs, etc...

Cela n'a rien à voir avec la question.

Ce qui importe d'abord, c'est de connaître la mentalité du candidat.

Sa mentalité... morale si je puis dire ainsi. Car, enfin, sera digne de conduire, un homme qui comprendra, saura pertinemment que si ces autos sont faites pour aller vite, ils ne sont pas créés pour se faufiler entre deux fils, monter sur un trottoir, pour gagner une seconde ou deux, « gratter » un tacot, ou un camion, escalader des tas, enfoncer des barrières ou des devantures, descendre les côtes à tombeau ouvert... etc...

Voilà la mentalité que les professeurs devraient d'abord inculquer à leurs candidats, et qu'ils pourraient fort bien appuyer d'un témoignage au cours des leçons données, car il leur est fort facile de saisir s'ils ont à faire à un sage, un honnête homme, ou à un jeune demi-fou, qui cherche la virtuose possible...

Donc les candidats devraient passer leurs examens, en apportant une note de leurs professeurs.

Ce point bien établi, ne voyez-vous pas qu'il est parfaitement juste et normal qu'on ne laisse pas des aveugles circuler... j'entends par aveugles, des gens dont la vue — même faible — n'est pas suffisante pour garantir la sécurité d'autrui... De même on ne doit pas laisser conduire un épileptique... cela va de soi et cependant, aujourd'hui, il suffira à tout individu de se présenter chez un professeur, pour 3 ou 4 jours après, oser se montrer... sans que la sécurité publique ait été assurée, par un premier examen.

— Empêcher ces gens de conduire ? mais c'est porter atteinte à leur liberté... C'est vrai ; mais, dans ce cas particulier, la restriction de la liberté individuelle est commandée par l'intérêt général et même l'intérêt du particulier, qui ne se sauverait pas d'une série d'accidents.

De même, nous ne devrions pas laisser aucun permis de conduire aux ivrognes invétérés, à ceux qui ont encouru une contravention pour... avoir été dans les vignes du Seigneur.

De là, il découlerait donc, simplement, que l'examen du candidat devrait, pour être normal, complet, donner un aperçu de sa vision, de son état général, au point de vue épileptiforme, ou tout autre état morbide latent, ou à demi palpable, ce, produit par un certificat médical — engageant le médecin (certificat de complaisance) même. Et comme cela peut toucher au secret professionnel, le certificat ne mentionnerait que la possibilité de conduire telle ou telle catégorie de véhicules — les véhicules étant eux-mêmes classés suivant leur vitesse maximum possible en voitures utilitaires ; vitesse 50 km maximum, voitures de ville ; vitesse 40 km maximum, camionnettes, voitures de livraisons, taxis etc. Le candidat ayant donc produit ce certificat, produisant celui de son professeur, ayant les mêmes respon-

sabilités, pourrait être utilement examiné pour contrôler les assertions produites.

En effet, un homme parfaitement ignorant des questions électriques, mécaniques, un notaire ou un avoué, s'il a la bonne mentalité du chauffeur prudent, sage, courtois vis-à-vis des piétons, qui ne conduira pas à la corne, comme cela se voit journellement chez nous, pourra être un chauffeur de sécurité pour le public. En effet, s'il lui arrive une panne quelconque qu'il ne saura pas réparer... il lui suffira de se garer sur le côté de la chaussée pour laisser passer ses suivants, même en poussant sa voiture à la main et d'attendre le dépanneur. La petite dame du coin qui fera pareillement ne sera pas mieux une gêne pour la circulation et elle pourra, au lieu de « potasser » un Baudry de Saunier... penser à son menu, et son livre de cuisine qui sont son rôle, où personne ne peut la remplacer et où elle est libre d'agir à sa guise, sans risquer une gêne pour personne.

Ces permis de conduire, lui-même, ne devrait pas être « éternel ».

En effet, combien voyons-nous, tous les jours, de modifications dans l'état de chacun de nous ? Tel qui était tempérant il y a 10 ans, est devenu un poivrot de première classe et devient un danger pour tous Tel, qui, ayant eu... autrefois, un coup de pied de Vénus... arrivé à la maturité, devient un candidat à la paralysie générale... due à une transformation lente ou rapide de son cerveau, donc à une inaptitude plus ou moins rapide, plus ou moins importante dans le fait de conduire une voiture.

Devra-t-on retirer le permis de conduire à ces gens ?

Non, mais on peut parfaitement le conditionner à leurs facultés actuelles, en leur interdisant de conduire à une allure qui puisse devenir un gros danger pour le public. Avec leur 20 CV, ils n'auront plus droit, conduisant eux-mêmes, à aller qu'à 30 kilomètres à l'heure, par exemple. Pénalité ; condamnation doublée en cas de contravention, ou toute autre constatation légale.

Ils pourront donc continuer à vaquer à leurs affaires, mais en gens assagis...

La puissance de la voiture ne doit pas être en jeu, seule la vitesse.

On objectera que chaque jour, nous trouvons des exemples d'accidents survenus à faible allure... l'un va en père pénard... mais il se trouve « tamponné » par un fou à grande allure... Il semble bien que, dans pareil cas, la responsabilité doive être proportionnelle à la vitesse... et avec pareille organisation, nous ne verrions guère d'accidents produits par « les vieux », ou les « modérés », ceux qui n'ont pas droit à la grande allure.

Il semble bien alors que l'élimination des chauffards impénitents serait bien avancée, et que cette classification ne rognerait le pain quotidien à aucun, car, si on ne peut pas faire un conducteur de 5 tonnes, on peut toujours conduire une camionnette à 25 kilomètres à l'heure ou un side à pareille vitesse.

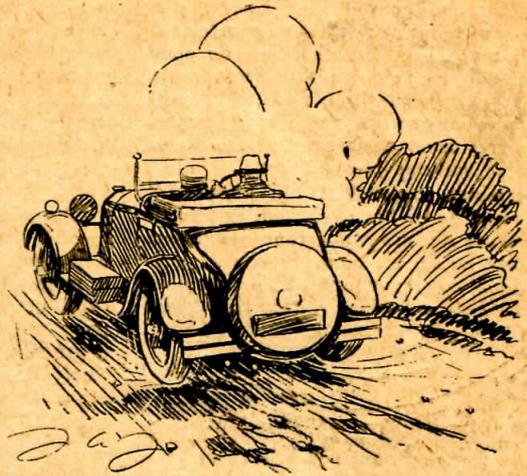
Car, ce que je dis des autos, je le pense pour tous les engins, car, autrement, cela n'aurait aucun bon sens.

CHARPENTIER, à Lyon.

Il y a du bon dans les idées de ce lecteur, nous en retiendrons des arguments pour le moment venu qui n'est pas loin.

Le Martyre d'un pneu

Soigner ses pneus au même titre qu'un piston, qu'un cylindre, que tout autre pièce de sa machine, c'est faire preuve de qualités éminemment sportives

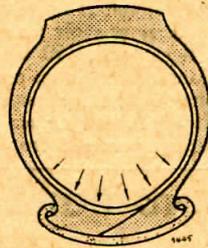


Il est toujours fâcheux de jouer le rôle d'état tampon, et c'est celui qui est dévolu au pneumatique. Et parfois il se venge. Dans une épreuve d'endurance pour machines de série, récemment disputée en Angleterre, il n'y eût pour ainsi dire pas d'ennuis mécaniques et beaucoup de concurrents qui furent éliminés le furent pour des ennuis de pneumatiques. Quand on réfléchit aux efforts de toute nature auxquels doit résister un pneu, on s'étonne qu'il puisse tenir, que la gomme ne quitte pas la carcasse, que celle-ci ne s'évente pas, qu'on ne se déjante pas. Et pourtant les ennuis de pneus sont dans l'ensemble rare. Nous roulons sur toutes sortes de véhicules et nous couvrons une distance annuelle d'au moins 20.000 kilomètres. Sur cette distance, la moyenne des crevaisons est de dix à quinze par an, et elles se produisent presque coup sur coup quand des pneus ont abandonné aux cailloux de la route la plus grande partie de leur gomme. Et nous ne nous servons pas de produits obturants non par scepticisme mais par négligence.

Assurément vous pouvez vous attendre à avoir des ennuis de pneus si vous vous aventurez avec des enveloppes râpées jusqu'à la toile ou de fausse dimension, et des chambres à air rapiécées comme les godillots d'un miséreux. Partiriez-vous avec un moteur dont tous les organes danseraient le charleston ? ou avec un cadre tout de guingois. Pourquoi ne pas attacher à l'état des pneus une aussi grande importance. Les pneus ont fait d'énormes progrès, mais pour en tirer tout l'usage et tout le confort qu'ils peuvent donner, il faut leur donner quelques soins.

Au temps du pneu à toiles, il n'y avait qu'un conseil qu'on répétait à satiété : « Gonflez à bloc ». C'est que ces vieux pneus, maintenant relégués chez les mar-

chands de vieux caoutchoucs s'échauffaient dangereusement s'ils n'étaient pas très gonflés et les diverses couches de toile et de gomme se désagrégeaient. Indépendamment des faibles sections employées à ce moment, a pression élevée de gonflage, la rigidité de la carcasse empêchaient ces pneus de fléchir assez pour être confortables. Actuellement l'emploi de cordes pour la carcasse a rendu celle-ci beaucoup plus souple. Elle est capable de fléchissements beaucoup plus accusés et sans le pneu corde, le pneu ballon n'aurait jamais pu être réalisé. Toutefois il importe que ces fléchissements ne dépassent pas une certaine



La pression de l'air contenu dans la chambre applique les talons du pneu contre la jante.

valeur. Si vous prenez un ressort et le pliez, il y a un moment où malgré toute sa flexibilité il casse. Il y a un point au-delà duquel les câbles de la carcasse du pneu lâchent. Le point correct de gonflage sera celui auquel les pneus seront assez gonflés pour ne pas atteindre un fléchissement dangereux et assez peu gonflés pour nous donner un degré élevé de confort.

Il y a dans un pneu trois éléments : 1° l'enveloppe qui doit être assez forte pour la charge qu'elle doit supporter, posséder une bande de roulement qui puisse résister longtemps à l'usure. Il serait même désirable que cette bande fut si durable que sa vie fut aussi longue que celle de la carcasse.

Mais nous en sommes loin : 2° une chambre à air qui ne soit pas poreuse et qui ne se désagrége pas. Il arrive rarement de tomber sur des chambres à air de mauvaise qualité, mais cependant l'autre jour nous trouvions sur un cyclecar qui n'avait

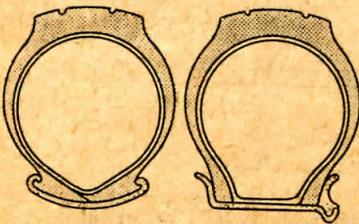
pas roulé pendant l'hiver mais dont le châssis avait été calé pour que les pneus ne touchassent pas le sol, quatre chambres à air littéralement en charpie ; 3° un troisième élément, l'élément essentiel, mais le meilleur marché, l'air. La pression à laquelle il est gonflé a la plus grande influence sur la durée d'un pneu.

Combien de motocyclistes et même d'automobilistes gonflent leurs pneus au juger. Certains n'ont pas encore renoncé à l'habitude d'essayer la pression de leurs pneus en leur allongeant un grand coup de pied comme si leurs orteils étaient des aiguilles de manomètres. D'autres balancent latéralement leur voiture et s'imaginent, eux aussi, avoir une idée suffisamment exacte du gonflement de leurs pneumatiques.

Ce ne sont là que des procédés grossiers qui ne permettent de se rendre compte de rien du tout. Aussi obtiendrait-on les résultats les plus effarants si on mesurait la pression des pneus de 50 autos et motos prises au hasard. Les unes roulent presque à plat et se plaignent que leur carcasse se rompt sur les côtés. Les autres ont de véritables blocs en guise de pneus et s'étonnent d'être secoués et de ce que leurs sculptures se râpent à vue d'œil.

Un indicateur ou contrôleur de pression est un petit instrument indispensable. Le manomètre qui est monté sur les pompes à bon marché est beaucoup trop imprécis, il ne donne d'ailleurs que la pression qui existe dans le tuyau de la pompe, non celle de la chambre à air, et il est au surplus, difficile de lire ses indications, tandis que l'aiguille ou l'index du contrôleur de pression s'immobilise et permet la lecture certaine.

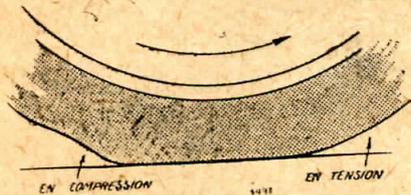
Les efforts auxquels doit résister le pneu sont de diverses nature. Il y a tout d'abord le poids qui presse sur lui et tend à l'écraser, il y a la pression de l'air qu'il contient et qui est assez forte pour le faire éclater si la carcasse n'est pas assez solide. Ces deux forces sont les seules à jouer quand la machine est immobile, mais sitôt qu'elle se déplace, le pneu va avoir à transmettre l'effort de traction. Il n'es



Deux pneus de même dimensions dont l'un est à talon et l'autre à tringle, le pneu à tringle est forcément le plus souple en raison du plus grand volume d'air qu'il contient.

en contact avec le sol que par une petite surface, et si l'effort est trop grand ou trop brusque pour l'adhérence, il y a patinage et le pneu se râpe littéralement sur la route. C'est du glissement du pneu sur le sol et non tant du poids supporté que résulte l'usure d'un pneu. Il se produit souvent que des machines puissantes et légères usent beaucoup plus de pneus que des voitures plus lourdes.

Certaines suspensions qui permettent aux roues de quitter le sol sont également une cause d'usure car la roue quand elle retombe au sol n'a plus une vitesse périphérique correspondant au déplacement de la machine. Sur les voitures il est rare



La jante entraînant le pneu qui s'accroche au sol, le fait travailler à la traction à l'arrière et à compression à l'avant.

que les deux roues AR quittent le sol en même temps. Quand il y a un différentiel, celle des deux roues qui quitte le sol ralentit et même part en sens inverse.

On voit quel à-coup cela représente quand elle touche le sol. Aussi avec les voitures très légères on constate une usure moins forte des pneus si le pont arrière n'a pas de différentiel. En effet, dans ce cas, la roue qui quitte le sol continue à tourner à la même vitesse que l'autre, et cela compense l'usure qui résulte des virages.

Le pneu prend son point d'appui sur la jante. Il travaille en traction dans le sens de la marche, en compression de l'autre côté, et tend naturellement à glisser le long de la jante. Avec le talon cela est évité par la pression qui appuie le talon sur le crochet de la jante et le fait adhérer à celle-ci. Mais si la pression n'est pas assez forte ou si le talon porte mal dans le crochet, le pneu glisse et la valve est arrachée. Avec les pneus à tringles, celles-ci ne sont pas comme les talons, douées d'une certaine souplesse et dès l'instant que les tringles portent sur les côtés de la jante, l'effort de traction se trouve réparti sur toute leur circonférence. Les pneus à tringles ont un autre avantage encore, c'est de rendre le déjantage à peu près impossible. La souplesse du talon d'ailleurs indispensable à son montage, lui permet de sauter par-dessus la jante aussitôt qu'il est dégagé de son crochet et en cas d'éclatement, c'est généralement ce qui se produit. Le pneu à tringle lui ne peut passer par dessus la jante. Dans un virage pris trop vite, l'effort latéral exercé sur la roue tend à arracher le pneu, et pour peu que le pneu à talon soit d'une fausse dimension et que les talons portent mal, ou encore que le gonflement soit insuffisant, le déjantage se produit. Beaucoup

d'accidents d'automobiles sont attribués à des éclatements mais sont dus en fait à ce que des pneus à talons sont sortis de leur jante. C'est seulement alors que la chambre n'étant plus maintenue à éclaté. Avec les pneus à tringles cela ne peut se produire puisque la tringle rigide est plus petite que le rebord de la jante. Le pneu à tringle peut donc être sans risque de déjantage gonflé à une moindre pression que le pneu à talons.

Plus gros est le pneu, plus lente est l'usure. Le gros pneu n'a pas besoin d'être gonflé aussi dur et rebondit moins, il reste donc en contact avec le sol et évite ces glissements et ce râpage du pneu au sol. De plus pour un même degré de souplesse il fléchit *proportionnellement* moins qu'un pneu de faible section et ses câbles courent moins de risque de se rompre.

De plus la surface d'un gros pneu en contact avec le sol est plus grande et ainsi les efforts de traction portent sur une plus grande surface et l'adhérence est meilleure. Plus le cube d'air est grand plus le pneu est souple. A section égale le pneu à tringle permet d'avoir un plus grand contenu d'air.

Le pneu a sur la suspension proprement dite un énorme avantage : c'est de pouvoir être gonflé à une pression correspondant à la charge supportée. Gonfler exagérément n'est pas, nous l'avons vu, préférable à gonfler trop peu.

Nous nous rappelons un jour être parti sur un tricyclecar et avoir parcouru, assez rondement il est vrai, 150 kilomètres, et nous pouvions constater qu'un pneu que nous venions de faire monter avait perdu la moitié de l'épaisseur de ses sculptures. Il était tout simplement trop gonflé, et

avait rebondi pendant tout le trajet, malgré des amortisseurs. Lorsqu'il fut ramené à la pression normale, il s'usa très lentement et dura plus de six mille kilomètres. D'autre part nous avons vu les inconvénients d'un gonflage insuffisant ! mauvaise tenue de route, écrasement exagéré du pneu et dislocation de la carcasse, etc... Fort heureusement, chaque fabricant de pneus a un petit guide qui donne toutes les indications de gonflage en proportion de la charge supportée par le pneu. Cette question de la pression est de plus grande importance encore pour les pneus ballons que pour les pneus à haute pression. Beaucoup de chauffeurs roulent avec des ballons vraiment trop flasques.

Il est excellent de peser la voiture en faisant passer successivement les deux essieux sur la bascule. On peut le faire avec plus de facilité encore pour une moto. Ne pas oublier le poids des passagers et les bagages. Il est facile ensuite de se référer au tableau des pressions et de gonfler correctement.

On crève rarement et c'est tant mieux pour nous, mais tant pis pour la roue de rechange qui reste à cuire au soleil et se dessèche. Ayons, de temps à autre, le courage de la substituer à une des roues en service, car le caoutchouc a besoin de travailler pour être souple.

Quand des pneus ne servent pas, il faut les frotter d'un chiffon légèrement imprégné d'essence de thérébentine et de mine de plomb, les envelopper de journaux et les garder dans un endroit frais et sec. Les enveloppes de moleskine sont tout à fait recommandables pour les roues de rechange. Conservez également les chambres à air dans des sacs imperméables ou dans des boîtes métalliques.

GRAND CONCOURS DE "MOTO-REVUE"

100.000 FR. DE PRIX
10 MOTOCYCLETTES



N° 17

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.

DIX-SEPTIÈME QUESTION

Quelle est la marque de cet accessoire ?

Marque :

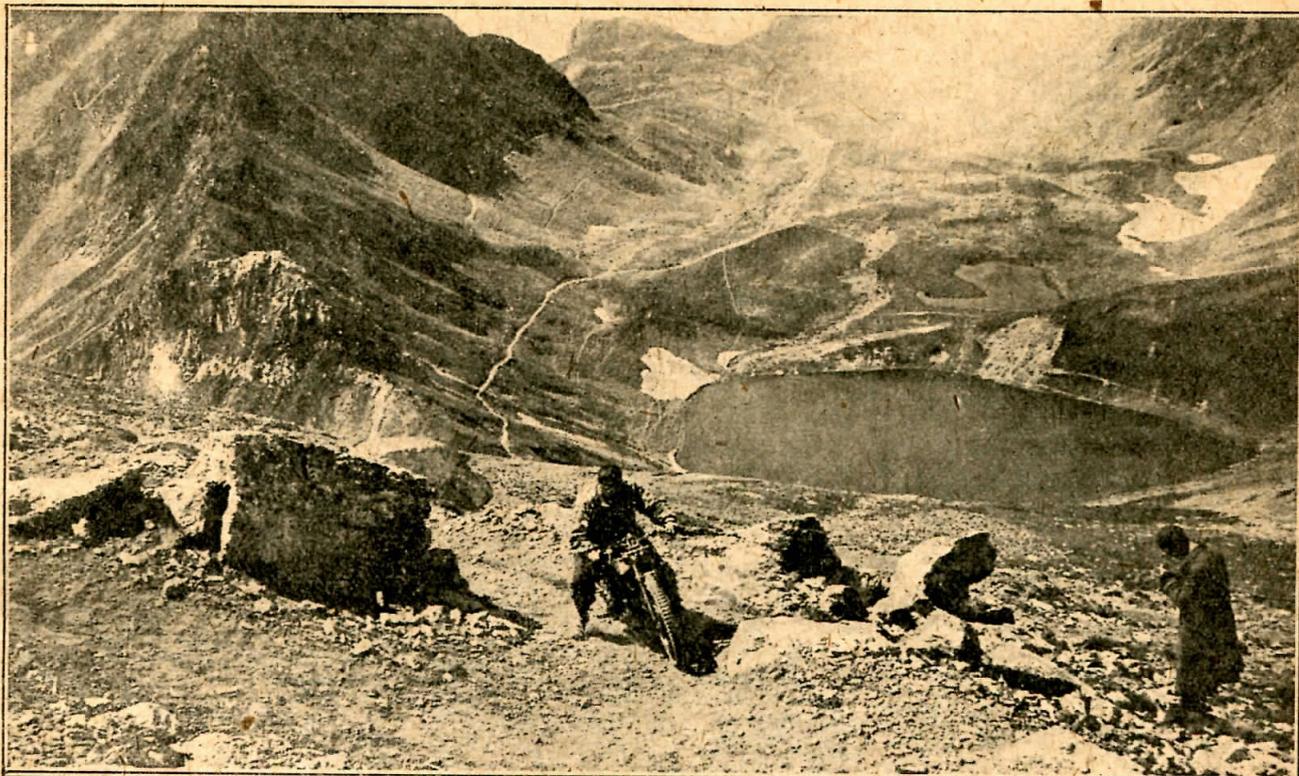
Nom du participant :

Signature :

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

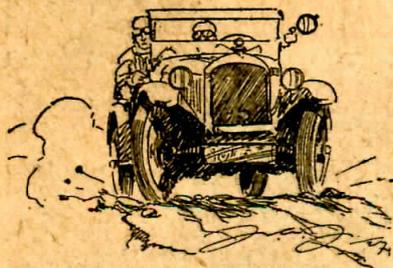
- | | | | |
|---|------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| 1 ^{re} - M. R. 15 avril. | 6 ^e - M. C. A. 25 mai. | 11 ^e - M. R. 9 juillet. | 16 ^e - M. R. 13 Août. |
| 2 ^e - M. C. A. 25 avril. | 7 ^e - M. R. 4 juin. | 12 ^e - M. R. 16 juillet. | |
| 3 ^e - M. R. 1 ^{er} mai. | 8 ^e - M. R. 18 juin. | 13 ^e - M. R. 23 juillet. | |
| 4 ^e - M. C. A. 10 mai. | 9 ^e - M. R. 25 juin. | 14 ^e - M. R. 30 juillet. | |
| 5 ^e - M. R. 15 mai. | 10 ^e - M. R. 2 juillet. | 15 ^e - M. R. 6 Août. | |

Le Pic du Midi est gravi

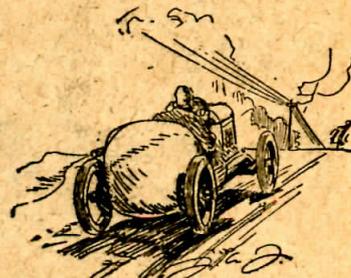


A l'assaut du Pic du Midi : en haut, un virage difficile. Dans le lointain, le chemin muletier que Bernard a suivi et qui surplombe à pic, le lac d'Oncey, où périt plus d'un touriste imprudent. — En bas : un autre passage difficile ; un virage à 400,0 à 300 mètres du Pic,

Le Pic du Midi à Moto



Bernard sur la même machine à culbuteurs avec laquelle il fit Paris - Les Pyrénées réussit, seul et sans aide étrangère, l'exploit des 2.860 mètres du Pic du Midi.



Je viens d'assister à un exploit que d'aucuns qui connaissent le parcours qualifient d'extraordinaire et ils auront raison : Un motocycliste vient de se rendre à l'Observatoire du Pic du Midi à motocyclette. Certes au point de vue pratique il n'y a aucune conclusion immédiate à en tirer, mais à la réflexion l'on ne peut mieux faire que de rapprocher de cet exploit — dans certaines proportions assurément — la traversée de l'Atlantique qui se fera couramment dans quelques années, tout comme dans peu de temps également on montera facilement à l'Observatoire en moto et en voiture et pour ce faire depuis cette année, les travaux sont commencés par M. Thévenot, pour la construction d'une route qui joindra le haut du col du Tourmalet jusqu'à l'Hôtelierie; de là, jusqu'à l'Observatoire, sera créé un funiculaire dit-on, mais des gens qui semblent bien informés, affirment qu'une route serait bien préférable et je suis tout à fait de leur avis. Dès lors, on pourrait refaire d'une façon pratique l'exploit de ce motocycliste tout comme on monte en autocar très facilement du reste les 5 kilomètres d'une belle route de l'Observatoire du Puy-de-Dôme avec pente régulière de 12 à 14 %. Mais au fait revenons à l'exploit de notre motocycliste.

Avant le départ

Me trouvant chez Arnative à Luchon pendant la semaine du Comminges, Bernard vint m'annoncer discrètement qu'il désirait grimper à moto le Pic du Midi, de tout autre je me serais amusé de cette nouvelle invraisemblable, je ne le pouvais pas de Bernard; il allait certainement tenter l'essai. Je pris donc rendez-vous pour le 12 à midi en haut du Pic, à l'Observatoire. Un peu sceptique toutefois sur ce départ à date fixe, je me rendis à Pau le lundi 8 et le lendemain mardi 9 avant de partir pour faire un essai sur l'Aubisque le Tourmalet et l'Aspin, je passais chez M. Rougerie l'agent de la marque qui m'annonça que la moto de Bernard n'était pas encore arrivée mais qu'il l'attendait pour monter au Pic du Midi — ce qu'il m'annonçait avec une pointe de doute. Je laissais mon adresse pour qu'un télégramme me soit transmis pour la date du départ et le 11, à 2 heures, je reçus un télégramme de Bernard m'annonçant que le départ était irrévocablement maintenu pour le 12. Un coup de démarreur et j'arrive à l'Observatoire de Bagnères de Bigorre; il faisait un temps de chien et je désirais connaître le temps en haut du Pic. « Coupé depuis ce matin par l'orage » me répondit le correspondant du Pic. Il paraissait impossible à Bernard de tenter l'ascension. Néanmoins je traversais le col du Tourmalet dans le brouillard le plus épais et j'atteignis Barèges à 5 heures. Je recherchais aussitôt Bernard et peu de temps après je rencontrai Mme Bernard. Celle-ci m'annonça que son mari était parti à Pau et qu'il devait courir la côte du col d'Aubisque le lendemain. Bernard avait caché sa tentative, car il n'y avait aucune course. Je téléphonai aussitôt à Pau et j'eus la chance de toucher Bernard

qui me confirma son départ; pendant ce temps Mme Bernard, se doutant de quelque chose, était arrivée au bureau de poste et avait été mise au courant. Je la rassurai de mon mieux lui affirmant que c'était fort facile de grimper le pic, chose difficile à croire car elle connaissait, de la veille, la difficulté montée de l'observatoire.

Certain maintenant du départ de Bernard je me mis en quête de deux mulets et d'un guide et à 10 heures du soir par un brouillard épais et une pluie fine je commençais la montée du Pic. Le brouillard ne nous quitta qu'à 2.000 mètres d'altitude et à 2 heures du matin la caravane atteignit l'hôtelierie. Des lits de camp nous permirent de nous reposer quelques instants; je dis reposer, mais je devrais dire batailler, car ce ne fut qu'une série d'attaques en rangs pressés d'un régiment de puces et... de bien d'autres bestioles aussi... il est à souhaiter que l'intrépide entrepreneur Thévenot dote les touristes de cette région d'une hôtellerie plus confortable quand sa belle route sera terminée.

À 4 heures et demie du matin départ pour le pic; si jusqu'à l'hôtelierie le chemin muletier est médiocre — pour les piétons — il devient tout à fait dur et pénible à partir de ce point et on s'élève en effet, de 500 mètres sur une distance kilométrique inférieure à 4 kilomètres.

Arrivée au pic, froid intense bourrasques de vent violent, ciel pur, pleine lune, puis lever du soleil ravissant sur une mer de nuages de laquelle émergent quelques pics ressemblant à des îlots perdus au milieu d'un océan de coton. Puis longue-vue marine en mains, j'attendis Bernard. Le personnel de l'observatoire se lève, météorologistes et astronomes; conversation avec M. Dastugue, météorologiste qui est déjà au courant de la tentative de Bernard, une indiscretion commise à l'Observatoire de Bagnères a été téléphonée. Le doute quant à la réussite est tout à fait certain et ces Messieurs, y compris le directeur de l'Observatoire et notre guide même, qui connaît à fond les sentiers muletiers ne se cachent pas pour me déclarer l'impossibilité de la réussite et qu'il vaut mieux descendre. Heureusement que je ne suis pas de leur avis et que malgré le froid le plus vif je tiens bon à la lunette, décidé à attendre jusqu'à midi, l'heure du rendez-vous avec Bernard.

L'arrivée de Bernard

Parti de Pau vers 7 h. 30, par Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Sainte-Marie de Campan, le col du Tourmalet, Bernard parvenait sur le versant de Barèges, aux cabanes de Toue (1.964 mètres) vers 9 heures et abordait aussitôt le sentier muletier. Quelques minutes après, les échos de son échappement se répétaient dans les montagnes et le distinguons vite. En haut du pic tout le monde fut alerté et on assista lunettes et longues-vues en mains, à la montée foudroyante de Bernard et de sa moto à plein gaz, jusqu'à l'hôtelierie.

Aussitôt un grand drapeau français, rapi-

dement raccommodé, fut hissé au haut d'un mât improvisé.

De l'hôtelierie, Bernard nous fit signe qu'il allait déjeuner. Halte de 30 minutes environ et l'ascension recommença. Elle fut fort rapide de l'hôtelierie au lieu dit *les laquettes* et à 1 longue vue je vis Bernard changer rapidement d'un disque d'embrayage puis se coucher sur l'herbe. Croyant à une indisposition, le directeur de l'Observatoire envoya aussitôt son cuisinier porter du thé et ce fut un nouveau spectacle de voir courir sur la pente à pic, ce montagnard intrépide qui mit ainsi 7 minutes ou, par les lacets on met 1 heure pour monter; Bernard repartit aussitôt, photographié aux virages les plus intéressants par tous les météorologistes et astronomes en permanence à l'Observatoire. La montée des lacets du chemin muletier se fit sans à coup, mais non sans émotion pour tous les spectateurs. Ceux qui connaissent le parcours frémiront en pensant à cet exploit : que l'on s'imagine une série de lacets atteignant 35 % en moyenne et à certains virages, 40 %.

Bernard fut, à son arrivée au pic (2.860 mètres) chaudement félicité par le sympathique directeur M. Dauzère. Mme Dauzère improvisa rapidement un déjeuner des plus réussis tout de conserves, des hors-d'œuvre au dessert, mais fort succulent, le pain même avait été cuit au four du Pic. Rien ne manquait jusqu'au champagne trappé; on but au magnifique exploit de Bernard et de la Gnome et Rhône.

Assistèrent à ce déjeuner, M. Dauzère, Directeur et Madame, MM. Taule et Dastugue, météorologistes à l'Observatoire, M. Paloche, le distingué astronome de l'Observatoire de Toulouse, M. Link de l'Université de Brno (Tchéco-Slovaquie), M. Sureau gardien-guide, Mme Lacomme et le signataire.

Pendant ce temps une vingtaine d'aigles et de vautours dérangés dans leur repaire, tel des avions planaient dans le ciel.

Et Bernard, re-fit, à pied cette fois, et par le même chemin muletier, les 18 kilomètres qui séparent le haut de l'Observatoire du Pic du Midi de Barèges ou la population lui fit une discrète ovation.

Je laissais Bernard à ses admirateurs et m'en fus tomber dans un guet-apens installé par la gendarmerie sur la délicieuse route d'Argezès-Gazost, ville ne rêvant que du touriste automobile qu'elle étrangle tant que ça peut, et à laquelle préside un maire (docteur) qui tient à faire observer son 15 à l'heure avec le bienveillant concours de ses lieutenants. M. Meillon conseiller général et administrateur du Touring-Club de France, M. Gaurichon, conseiller d'arrondissement et chef contrôleur du Tour de France, de Paris-les Pyrénées-Paris et qui l'an dernier se fit encore le porte-parole de ces Messieurs les gendarmes pour nous demander une petite récompense laissée à notre initiative; ce fut un tout petit point noir dans une admirable journée et dont l'exploit de Bernard portera ses fruits.

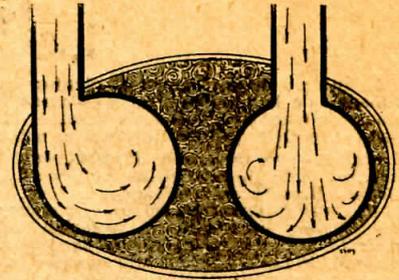
C. LACOMME.

Le silence et le deux temps

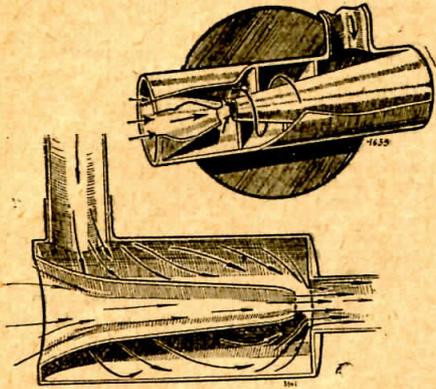
La plupart des deux temps sont très bruyants, et cela tient à ce qu'il est difficile de les rendre silencieux sans créer une contrepression dont l'effet nuisible est beaucoup plus sensible sur un deux temps que sur un quatre temps. Si

les gaz d'échappement sont freinés, il en résulte une perte de puissance considérable, mais il n'est pas impossible d'obtenir un silence suffisant sans créer de contrepression.

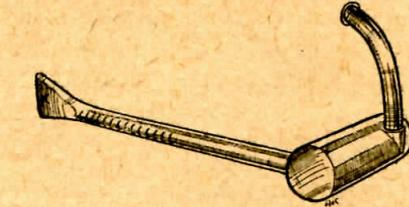
Au lieu, par exemple, de laisser tous les



À gauche, une bonne arrivée des gaz dans le silencieux; à droite, lorsque l'arrivée se trouve directement au-dessus, il se produit un choc à la partie inférieure



Au-dessus : le Silencieux Romino est construit de telle sorte qu'il produit une dépression aspirant les gaz d'échappement. Ci-dessus, coupe montrant une disposition d'échappement à aspiration, les gaz brûlés sont refroidis et aspirés par l'air arrivant par l'entonnoir placé dans le sens de la marche



Comment disposer les traits de scie à la sortie du tuyau d'échappement.

gaz sortir par un tube unique, on peut avoir deux tubes partant du silencieux. Il faut diviser les gaz le plus possible de telle sorte que peu de gaz sortent à chaque orifice, et c'est pourquoi on obtient des résultats très appréciables en pratiquant une série de fentes ou de trous le long de la tubulure d'échappement. A l'extrémité du tube, on montera une queue de poisson dont la fente, tout en ayant une section de passage égale à celle du tube, transformera la colonne gazeuse en une nappe dont

l'écoulement sera beaucoup moins bruyant. Traits de scie ou trous doivent être périodiquement nettoyés.

La paille de fer dans le silencieux n'est pas sans inconvénient. Peu à peu les gaz la pressent vers la sortie et elle forme, en peu de temps, un vrai bouchon d'autant plus qu'elle est encrassée par la calamine. Par contre, un rouleau de grillage métallique fera merveille sans créer de contrepression. Mais il faut naturellement qu'il y ait un pot d'échappement. Un tube bien nickelé et gracieusement incurvé est joli à l'œil, mais ne constitue pas un silencieux bien qu'on puisse atténuer le bruit par des traits de scie ou des trous et une queue de poisson.

Un peu de sérieux, jeunes gens

L'ancienneté d'une machine n'est pas une preuve de son mauvais rendement. Nous avons eu personnellement un engin qui, après 44.000 kilomètres, s'offre le luxe de battre des motos de même série aussi bien en vitesse qu'en rendement et en côte, et de battre largement. Mais ayant fréquemment la visite de lecteurs venant nous trouver, pour différents renseignements pour des motocyclettes provenant des stocks de l'Armée dont l'état est bien souvent lamentable, nous croyons qu'il est de notre devoir de mettre en garde les acheteurs contre certains vendeurs peu scrupuleux qui n'hésitent pas à livrer, *soi-disant garanties*, des motocyclettes plus ou moins remontées avec des pièces de contre-façon. Ces machines au bout de quelque temps donnent de tels déboires que le client n'a plus qu'un souci, se défaire de sa motocyclette et, par conséquent, trouver un autre acheteur (une poire !) qui, évidemment, fera la même constatation. Cette opération se répétant plusieurs fois, a pour résultat de discréditer non seulement la marque, mais porter tort au sport motocycliste en général.

Il est évident que toutes les motocyclettes provenant des stocks de l'Armée et, par conséquent, sorties des usines depuis près de 10 ans, ne peuvent avoir conservé un état mécanique parfait, d'autant plus qu'elles ont passé entre les mains de nombreux propriétaires et débutants, souvent après avoir assuré un dur travail à l'Armée. On peut cependant voir journellement circuler, sur les routes, ces motos-sidecars transportant couramment 4 personnes et il arrive fréquemment que, malgré leur âge et leur chargement, elles dépassent des voitures dont la capote abrite souvent un « méchant moulin ». Ne voit-on pas non plus quelquefois ces mêmes modèles à la porte des agents de différentes marques de motocyclettes et servant pour le dépannage, leçons de conduite s'offrant bien souvent le luxe de traîner derrière une énorme remorque.

Ces différents tableaux devraient être

pour ces marques une référence et chaque propriétaire de ces machines ou acheteur éventuel devrait se rendre compte du fonctionnement et établir une comparaison avec certaines voitures sorties depuis moitié moins de temps de chez leur constructeur.

Toutefois, il faut convenir, dans ces conditions, que ces machines ont droit à des révisions *sérieuses* et que celles-ci effectuées, on peut attendre encore une durée et un rendement égal de cette même motocyclette, d'autant plus que, lors de ces révisions, il est bon d'en profiter pour apporter certains perfectionnements appliqués sur les nouveaux modèles, entre autres : transformation de la fourche avant rendue beaucoup plus souple grâce à des ressorts amortisseurs, montage de pneus ballon, transformation du châssis de sidecar, etc...

Quant à la consommation, malgré les dires de certains détracteurs intéressés et incompétents, nous rappelons qu'une motocyclette 1.000 cmc. avec carrosserie monoplace, ne doit pas consommer plus de 6 litres aux 100 kilomètres et nous pouvons, à ce sujet, en fournir les preuves tant par des clients que par un essai. Nous savons très bien que certains possesseurs d'Harley-Davidson sont de bonne foi, quand ils disent avoir consommé 9 ou 10 litres aux 100 kilomètres, mais nous leur rappelons que ceci est dû à un mauvais état de leur moteur ou de leur carburateur. Nous estimons que la consommation de 6 litres aux 100 kilomètres, pour une machine aussi souple et aussi rapide, est loin d'être exagérée, d'autant plus qu'elle procure sur la route toutes les satisfactions que l'on peut avoir avec une voiture automobile de bonne puissance, particulièrement lorsqu'il s'agit de pays montagneux où les bonnes reprises et la grande maniabilité sont nécessaires. De plus, l'excédent de puissance du moteur permet de ne lui demander son maximum de rendement que très rarement, ce qui en explique la longue durée.

En ce qui concerne l'ensemble général de

la machine, il est incontestable que toutes les pièces ont été étudiées en rapport avec la grande vitesse prévue et que le coefficient de sécurité est très élevé.

Des agents généraux vendent des motocyclettes reconstruites avec châssis de sidecar, carrosserie monoplace, au prix de 7.350 fr. Ces machines sont *garanties* suivant les conditions générales de vente comme des motocyclettes neuves. Et nous estimons que le prix indiqué ci-dessus représente la valeur d'une motocyclette de l'Armée. Ne faut pas oublier que, plus le prix d'achat sera bas, plus il sera nécessaire de consentir à faire des frais d'autant plus élevés pour une révision. Faute de quoi l'on connaîtra les promenades émaillées de pannes, quelquefois même les retours par chemin de fer. Le total des frais, en fin de saison, sera beaucoup plus élevé que le prix d'achat d'une motocyclette en bon état.

Trop souvent l'acheteur se laisse séduire par les accessoires plus ou moins nombreux qui encombrant la motocyclette.

Et la dame... ne regarde que la ligne de la carrosserie, sa couleur, la disposition des bibelots intérieurs qui ne représentent qu'une valeur infime.

Souvenez-vous que le prix d'une carrosserie varie de 400 à 2.000 francs et que celle-ci peut se démonter en quelques minutes.

Moto Revue est toujours à la disposition de ses lecteurs pour leur fournir tous renseignements utiles, soit sur les transformations à apporter à leur machine, soit pour leur donner des conseils sur l'état des motocyclettes qu'ils voudraient nous faire expertiser avant de s'en rendre acquéreur.

De plus, nous pouvons indiquer, par retour du courrier, l'adresse des *Agents Officiels*, qui sont susceptibles de fournir tous les renseignements concernant les motocyclettes. N'oubliez pas que le meilleur accueil sera toujours réservé dans les usines à tous ceux de nos abonnés qui se présenteront avec un mot de notre part.

Nos bonnes Hostelleries

Le tableau de nos bonnes et plantureuses auberges de la « douce France » s'agrandit. Nous espérons le donner très détaillé d'ici peu : voici déjà quelques lettres à ce sujet :

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt, dans le numéro du 16 juillet, l'article concernant les Bonnes Hostelleries, je déplore avec vous que la liste n'en soit pas plus longue. Il y a encore des hôteliers consciencieux, quoiqu'on dise, mais il faut les découvrir et ce n'est pas toujours chose facile. L'idée que vous avez eu de les faire connaître est excellente et rendra service à bien des motocyclistes. Si chacun prenait la peine de vous les signaler, la liste que vous avez ébauchée s'allongerait sensiblement, et éviterait bien des déceptions, hélas ! aux nombreux touristes, sans compter la facilité que ces renseignements donnerait pour les sorties dominicales ou autres. Quel soulagement de pouvoir partir avec une ou plusieurs adresses en poche, sérieux bouclier contre les coups de fusil.

Pour ma part, j'ai à vous signaler, à Fontainebleau, l'Hôtel de la Ville-de-Melun, 238, rue Grande, qui donne le menu type indiqué, plus un plat de viande pour 11 fr. 50, le petit déjeuner à 2 francs, chambre 15 francs, garage moto gratuit, tout complet 25 francs, poste d'essence.

Comme restaurant « Au Petit Moret », 10, rue du Parc, repas à 9 francs, comprenant un plat de viande en plus de l'entrée.

D'autre part, j'ai fait un voyage au mois de septembre dernier dans le Dauphiné, j'ai noté particulièrement à Grenoble un petit restaurant « Maison Alemany », 35, Cours Berriat, qui nous servait copieusement et bon, des repas à la carte dont la note variait, d'après votre menu plus un plat de viande, et suivant les plats, pour deux personnes de 10 à 12 francs, je dis bien pour deux personnes, c'est un record de bon marché, je crois, je n'ai jamais retrouvé semblable, même dans les plus petits pays.

De nombreux motocyclistes nous signalent, en outre, un restaurant épatant à Verneuil-sur-Oise, dont le nom est délicieusement appétissant : Au lapin Friant : allons-y donc un de ces jours, pour nous délecter et faire part de notre satisfaction aux motocyclistes qui aiment la bonne chère pas chère.

Celui-ci nous dit :

Abonné à votre intéressante Revue, j'approuve pleinement votre excellente idée concernant l'indication des bons hôtels, afin de permettre dans la mesure du possible d'éviter les « coups de fusil » si nombreux depuis la guerre.

Cette solidarité entre tous les usagers de la route ne peut être que très utile, et je serais heureux de pouvoir m'y associer.

L'année dernière j'entrepris un voyage de 2.500 kilomètres en France et en Corse, au cours duquel j'eus l'occasion de voir de nombreux hôtels, bien divers.

Cette année, toujours sur ma fidèle « Motobécane », humble machine peut-être, mais qui me donne toute confiance après 17.000 kilomètres de marche parfaite, j'entreprends un voyage de 2.300 kilomètres environ, via :

Rochefort, Oléron, Bordeaux, Toulouse, Perpignan, Avignon, Carpentras, Hyères, Nice, Bastia, La Corse, Ajaccio, Marseille, La Bourgoane, Paris.

J'y pars demain, et, comme d'ordinaire, je voyage en touriste et sans prétention de battre des records avec mon petit engin.

Je pense donc vous faire connaître non seulement les bonnes adresses, mais aussi à l'occasion celles dont je pourrai être franchement mécontent.

Heureux, si je puis vous être utile.

Jean MANGINI.
31, avenue Henri-Martin.
Paris (16^e).

Nos Garages Motos

Nos demandes de garages pour motos nous obligeront à établir d'ici peu un tableau plus complet des Maisons ayant accepté de garer honnêtement nos machines. Donnons, dès à présent, les nouveaux venus :

Garages	Contenance	Prix mensuel			Accessoires et réparations	Téléphone	Divers
		Petite moto	Grosse moto	Sidecar			
Nîmes-Motos, à Nîmes (Gard).....	30 motos	25	30	50	Oui	8-27	Spécialiste motos Spécialiste de Harley. Ouvert jour et nuit.
Harley Davidson Réparations 32, rue Pierret, Neuilly (Seine).....	50 motos sidecars	—	—	Harley 40 Autres marques 60	Oui	Neuilly 5-21	
Fauvel, 5, boulevard Soult, Paris ...	50 motos	12	12	—	Oui	—	

Un grand pas. — La préparation motocycliste militaire

M. le Général Camon, absolument acquis à notre campagne pour la motorisation de l'armée nous communique l'arrêté du 28 juillet qui est un grand pas pour le succès de notre idée.

Le Général de division Maurice, Membre du Conseil Supérieur de la Guerre, Inspecteur général de l'Artillerie prend le titre et exerce les fonctions d'Inspecteur général du Service de la motorisation dans l'armée, à partir du 1^{er} août 1927.

L'Inspecteur général du Service de la Motorisation dans l'Armée a pour mission d'étudier toutes mesures susceptibles de développer et d'intensifier la substitution progressive de la traction hippomobile à la traction automobile dans les états-majors, les services et les corps de troupes et de centraliser toutes les études déjà en cours relatives au développement de la motorisation dans l'Armée.

Et comme toute idée lancée entraîne dans son sillage d'autres idées parallèles ayant un rapport étroit avec la première, nous avons le plaisir d'annoncer, qu'après études suivies, le Touring Club de France avec lequel Moto Revue entretient des relations très suivies, adjoint à son Comité Automobile un Sous Comité Motocycliste, avec lequel Moto Revue sera dorénavant en liaison intime

Nous extrayons, à ce sujet de la Revue Militaire française, l'organe officiel de l'Etat Major une suggestion qui fera son chemin.

Cross-Country de motocyclettes

Tandis qu'en France les courses de motocyclettes sont exclusivement des courses de vitesse, en Angleterre on organise pour les motos des cross-country (courses à travers tous terrains, talus, fossés, marais). Du point de vue militaire ces courses sont du plus haut intérêt car elles renseignent sur ce qu'on pourrait demander à la moto en temps de guerre.

Elles peuvent montrer, en particulier, si la motocyclette est susceptible d'être utilisée, en raison de sa vitesse et de sa faculté de passer à peu près partout, soit comme engin de reconnaissance, soit pour exécuter des raids. Au contact de l'ennemi, en effet, si la motocyclette pouvait être montée par deux hommes dont l'un muni d'un fusil mitrailleur, le mitrailleur mettrait pied à terre derrière un couvert, le conducteur restant sur place ou se retirant un peu en arrière. Ce dernier se tiendrait prêt à venir reprendre son camarade pour avancer ou reculer. Dans les mêmes circonstances, des bicyclistes ne pourraient s'éloigner de leurs machines avec le même sentiment de sécurité.

On dispose d'ailleurs dès maintenant de toute une gamme de motos, depuis la moto légère

de 50 à 60 kilos, qui peut être portée pour traverser un mauvais passage, et la moto de 100 à 200 kilos.

En France, jusqu'ici l'utilisation militaire des motocyclettes n'est prévue que pour des agents de transmission. Il semble intéressant de rechercher si une machine pouvant faire tant de kilomètres à l'heure et dont le nombre atteint 200.000 en France, 360.000 en Allemagne, 1 million 200.000 en Angleterre, ne peut pas prétendre à plus.

Il est vraisemblable que l'Allemagne ne laissera pas inutilisées ses 360.000 machines. Il y aurait danger à nous laisser devancer pour l'emploi d'un matériel paraissant susceptible de rendre de très grands services.

Ce n'est que par une série d'expériences qu'on pourra déterminer les types de machines correspondant aux différentes missions.

Dans ce but, dès maintenant, l'organisation des cross-country serait à réaliser à l'exemple de l'Angleterre.

Ces cross-countries, en plus des résultats relatifs au matériel, prépareraient le recrutement de motocyclistes confirmés susceptibles d'être utilisés à la mobilisation.

Ultimeurement, en tenant compte des résultats obtenus, on pourrait envisager la création d'unités motocyclistes.

Général CAMON.

Mon petit doigt me dit...

... qu'une machine jusqu'ici horriblement chère, dont le nom anglais, horriblement français, exprime une idée de « vélocité » a fait un saut en arrière de 1.500 fr.

... que l'on pourra d'ici quelques jours se procurer, à Paris même, cette jolie mécanique pour le prix de 8.000 fr.

... que pour une machine à arbre à cames en tête dont un modèle de série dépasse le 135 effectif, ce n'est vraiment pas cher.

... et que O. M. Camshaft est bien indiscret de divulguer les surprises du prochain Salon.

... qu'au Comminges, il y ait de grands exploits et des constations agréables.

... que Rolland, sur Terrot J. A. P. double échappement déjeant à plus de 145 à l'heure

... que Porter montait une New-Gérard qui fit du 137, équipée naturellement d'un Blackburne.

... qu'on vit une Monet et Goyon à moteur M. A. G. 350 cmc. tenir du 155 en circuit.

... que, pour convaincre les butés, Wood équipa sa Norton à arbre à cames en tête de pneus $\frac{1}{2}$ ballons et qu'il fit néanmoins du... 170 environ.

... que la Lévis 2 temps ne marchait qu'à 105, mais que Davison se permettait à chaque virage des accélérations prodigieuses.

... que la Terrot de Perrotin frisait le 145, grâce à son Chater Lea.

... que les Français avaient de tristes freins et qu'ils ont à apprendre de leurs camarades anglais.

... que la Vélocette à arbre à cames en tête confirme la valeur de la machine actuellement à Paris puisqu'elle atteint le 145.

... que Crabtree avait une machine personnelle équipée d'un Jap qui lui permit le 125.

... que les Anglais qui prirent part à l'épreuve réemballèrent immédiatement leurs engins et partirent par le bateau pour courir le Grand Prix de l'Ulster sans avoir à revoir leur mécanique.

... qu'un certain agent parisien d'une certaine marque provinciale est un charmant homme dans l'intimité, mais moins charmant pour sa nombreuse clientèle.

... que cette même clientèle, obsédée par ses fins de non-recevoir, ne trouve aucune difficulté pour traverser l'avenue, malgré les troubles de la circulation.

... qu'ainsi, il fait le bonheur de ses concurrents d'en-face depuis le début de la saison.

... que les motos destinées au Grand Concours de Moto Revue font l'admiration et l'envie d'un grand nombre de non-abonnés.

... que ce Grand Concours touche à sa fin, qui coïncide avec un grand événement annuel dans notre monde sportif.

... que le profane qui fait ses réflexions est un ignorant lorsqu'il déclare que Maglum donne 28 bougies, alors qu'il est patent que c'est 38 au minimum.

... que ce profane ignore parfaitement un délicieux petit appareil, frère d'un plus grand bien coté déjà, et qui va illuminer, pendant notre prochain Salon la majorité des deux-temps de notre construction.

... que ce minuscule atteindra 22 bougies et coûtera exactement moitié moins que son grand frère.

... que les constructeurs de motos sont bien rétifs en s'obstinant à ne pas prévoir dans leurs dessins un pignon d'entraînement par le moteur de la dynamo d'éclairage.

... qu'en ce faisant, ils faciliteraient aux clients une diminution d'environ 250 fr. sur le prix des Maglum ou autres entités du même goût.

Le Sport de la Semaine

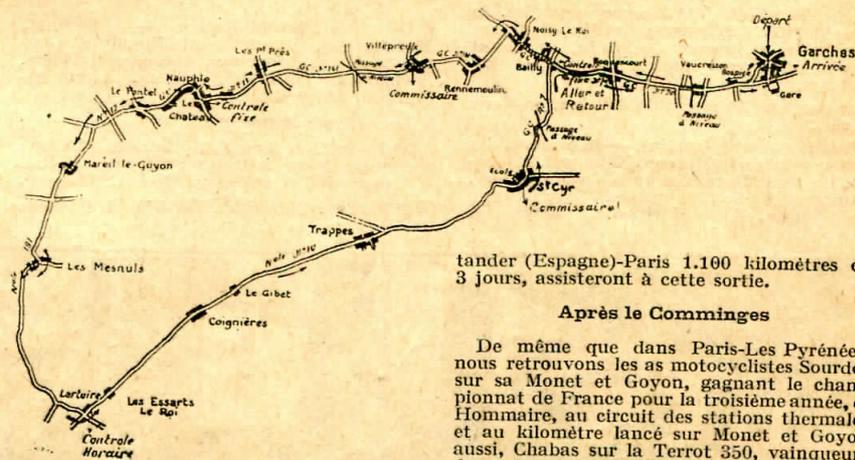
Réflexion d'un profane

Dans cette course Paris-les Pyrénées, il y a un fait que je suis heureux d'avoir constaté : un amateur, le plus jeune de tous pour ne pas nommer Maillard-Brune, eût la riche idée de monter tous les câbles de commandes de sa machine en double. Fait anodin, mais qui prouve le soin attentif apporté par le potache qui mit ainsi toutes les chances de son côté : rude leçon pour certains professionnels négligents.

Ceux qui se pressaient sur les parcours, aux étapes, aux contrôles admiraient les deux voitures officielles qui firent elles aussi, une véritable course au même titre que les coureurs. On oublie trop souvent le rendement exceptionnel exigé des voitures qui sont chargées de suivre une course quelle qu'elle soit : sans doute, elles ne sont pas tenues à observer les règlements minutieux de l'épreuve, mais ce qui est infiniment appréciable, c'est qu'elles font une démonstration unique de rendement touristique. Les voitures capables d'un tel effort sont très rares, car les organisateurs hésitent à se servir d'engins non éprouvés pour un pareil service. C'est ce qui explique la fabrication particulièrement robuste des voitures Corre La Licorne qui s'aventurent toujours, avec succès, dans les épreuves d'endurance et... de vitesse, car il ne faut pas oublier que souvent les organisateurs doivent remonter à pleins gaz les coureurs. Et lorsque des châssis tels ceux de La Licorne permettent de faire un Paris-les Pyrénées sans connaître un ennui pour repartir immédiatement au Comminges et rentrer à Paris, toujours aussi brillamment, nous croyons qu'une telle démonstration que nous avons plaisir à signaler est la meilleure garantie d'une fabrication exceptionnellement sérieuse. — M. A.

Un raid d'amateur

Le Moto-Club Dyonisien, toujours plus actif sous l'impulsion de son Président M. Lassi-mont et Williams le « Pyrénéen » de Terrot, vient de contrôler la performance d'un de ses membres qui partit de Saint-Denis à 0 h. 45, arriva à Santander (Espagne) contrôlé par le Racing Club de Santander à 20 h. 30 soit 1.023 kilomètres à l'allure de 51 k.-h. environ, sur une 350 de série mise au point par William. Nos félicitations.



Le parcours du prochain rallye régularité du M. C. de Saint-Cloud, le 28 août.

Le Moto-Club Dyonisien se remue

Après sa fête du 31 juillet qui a remporté un succès inespéré, le M. C. D. a dans sa réunion du 2 août dernier, offert un beau prix d'honneur à son fondateur, William, coureur de Paris-les Pyrénées-Paris et des prix de valeur aux vainqueurs d'une course à l'œuf, faite dans une de ses sorties à Verneuil (Oise).

Une nouvelle sortie aura lieu le dimanche 21 courant, à Ermenonville (Oise), désert de sable ; il y aura pique-nique sur l'herbe et une surprise est réservée aux membres qui y prendront part.

Le départ à 7 heures du matin, 27, rue du Chemin de fer, à Saint-Denis.

Des voitures automobiles seront à la disposition des familles qui ne pourront s'y rendre en motos.

Le coureur William et le camarade Perez Germain, qui vient d'accomplir Paris-San-

tander (Espagne)-Paris 1.100 kilomètres en 3 jours, assisteront à cette sortie.

Après le Comminges

De même que dans Paris-Les Pyrénées, nous retrouvons les as motocyclistes Sourdout sur sa Monet et Goyon, gagnant le championnat de France pour la troisième année, et Hommaire, au circuit des stations thermales et au kilomètre lancé sur Monet et Goyon aussi, Chabas sur la Terrot 350, vainqueurs de ces épreuves selon leur excellent habitude. Mais selon les bons principes, tous ces coureurs ont jugé utile d'accumuler leurs chances en graissant avec l'huile qui s'impose par ses qualités, la Kervoline.

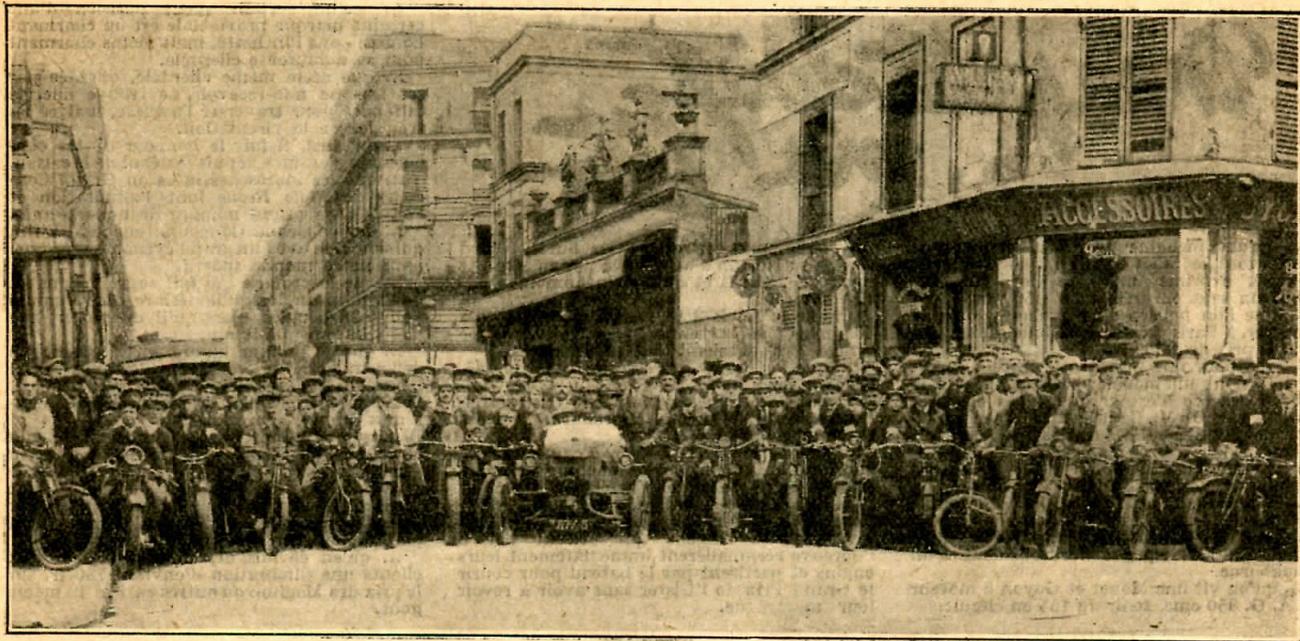
D'ailleurs, selon le bon conseil du profane, tous les vainqueurs s'étaient équipés d'une solution de Protex ; alors, pourquoi n'auraient-ils pas réussi ?

La semaine de Comminges a consacré la forte réputation des Selles Terry et du Guidon Gazda qui équipaient la 175 cmc. Monet et Goyon de Sourdout qui s'est classé premier dans sa catégorie.

Devant les nombreuses demandes sur la valeur du guidon flexible, dit Gazda, nous ferons d'ici peu, un essai loyal et nous tiendrons nos lecteurs au courant des résultats.

Les Routes pavées

Pour la troisième année, l'Automobile Club du Nord de la France organise avec le concours du Petit Parisien, le concours des Véhicules Industriels et Commerciaux ; il s'agit d'un concours de Poids lourds dont le retentissement est énorme, épreuve qui l'an dernier remporta un gros succès et qui cette année doit remporter un véritable triomphe.



La rallye-ballon et gymkhana du Moto Club Dyonisien fut un succès pour le jeune club et Moto Revue qui patronnait la réunion.

Circuit d'Auvergne

Le Moto-Club d'Auvergne organise, le 28 août 1927 (règlements de l'U. M. F.) et avec l'aide du journal *Le Matin*, un circuit de régularité pour motos, sidecars et tri-cyclears.

Le parcours total est de 472 km. en deux boucles.

Première boucle (matin). — Clermont, La Baraque, Col de la Moreno, Nebouzat, Rochefort, Le Mont Dore, Col de la Croix-Morand, Chambon, Issoire, Lempdès, Sauxillanges, Vic-le-Comte, Les Martres de Veyre, à

1 km. 200 prendre à droite, route Nationale n° 9, Clermont-Ferrand, Place Gaillard.

Deuxième boucle (soir). — Clermont, Montferrand, Riom, Saint-Hippolyte, Châteauneuf, Les Barraques, Aigueperse, Thiers, Escoutoux, Courpière, Billom, Clermont-Ferrand, place Gaillard.

Les vitesses imposées sont :

Motos : 175 cmc., 36 km. à l'heure ; 250 cmc., 38 km. à l'heure ; 350 cmc., 42 km. à l'heure ; 500 et au-dessus, 45 km. à l'heure.

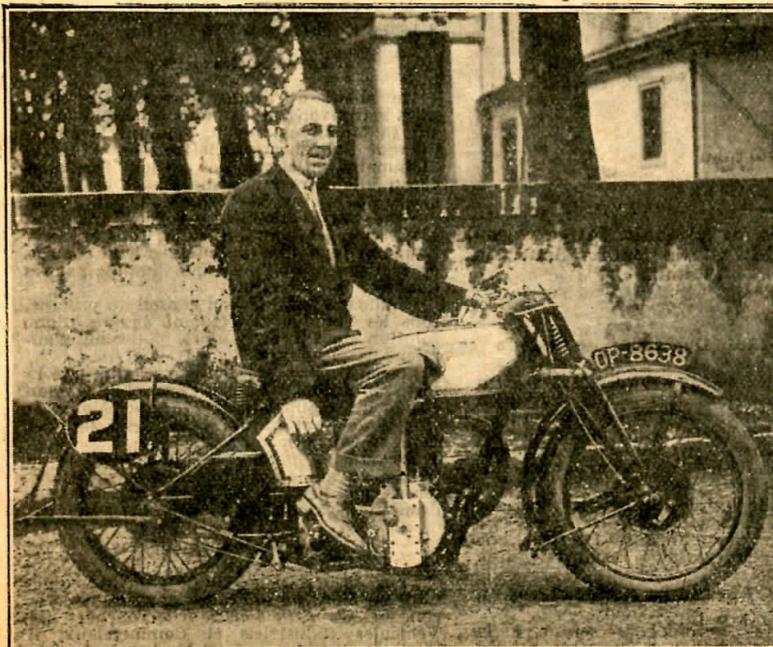
Sidecars : 350 cmc., 36 km. à l'heure ;

600 cmc., 42 km. à l'heure ; 1.000 cmc. 45 km. à l'heure.

Tri-cyclears : 1.100 cmc., 45 km. à l'heure.

400 kilomètres de plus... c'est appréciable

Le télégramme de notre correspondant de Tunis, qui relatait l'exploit de Sachetti et de Fontguyon fut mal interprété par le télégraphiste et nous vaut une rectification que nous nous empressons d'insérer. Déjà les 365 kilomètres dans le sable était un joli exploit : 400 kilomètres de plus sont mieux : un héroïque exploit, dont nous ne pouvons qu'être émerveillés :



Les deux vainqueurs du Grand Prix de l'U. M. F. sur Norton. A droite et le sourire aux lèvres, Lucien Psalty, agent de la Norton en France.

Le 2 août 1927.
Monsieur le Directeur des Etablissements
Terrot, à Dijon.

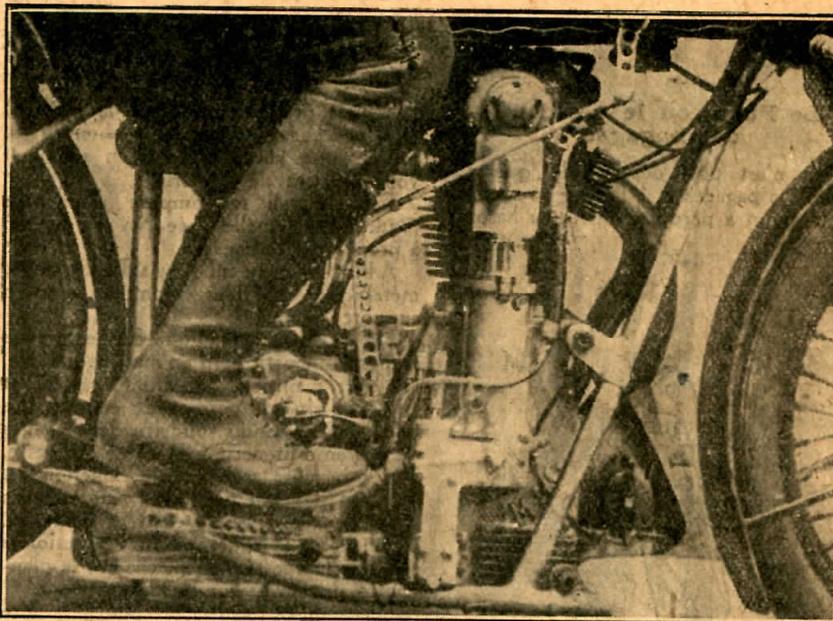
Monsieur le Directeur,
Nous avons vu l'annonce que vous aviez
fait paraître sur Moto Revue, concernant le
raid « Tunis-Tripoli » et avons remarqué
qu'une erreur involontaire sur le nombre de
kilomètres parcourus, a annulé l'importance
du raid. En effet, au lieu de 765 kilomètres dont
200 de sable, parcourus en une seule étape,
l'annonce n'indiquait que 365 kilomètres ;
est-il possible de faire rectifier ?

VVE MOUTIN et BŒUF,
Cycles Terrot, 57, av. Jules-Ferry, Tunis.

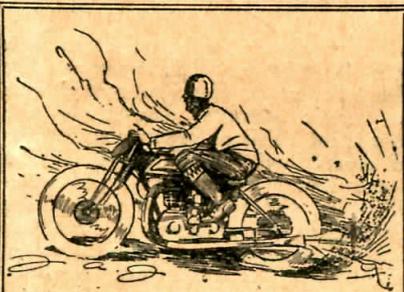
**L'aventure m'a paru
tellement incroyable...**

... que j'ai voulu m'en assurer de visu et
sans m'annoncer. Ce soir donc, je me suis
attablé à « La Lorraine » près des Ternes,
autour d'un bock bien mousseux et j'ai
attendu.

18 h. 35 : un ronron de moteur ; Marc,
l'aviateur connu qui fit un si beau début
au T. T. sur Rovin, et qui nous tint en haleine
24 heures au Bol d'Or, Marc, sur la même
machine de série, une Gnome culbuteurs,
traverse, posément, sans hâte, le carrefour.
45 kilos de journaux, sans hâte, le carrefour.
45 kilos de journaux, soit plus de 1.500 numé-
ros, sont amarrés sur un gigantesque porte-
bagages ! Le voilà qui disparaît à l'horizon.
Je finis mon bock, soucieux et inquiet.



**Au Comminges : Le détail du moteur de la Monet et Goyon qui fut
très remarquée dans l'épreuve de l'U. M. F.**



Calendrier Sportif

Août

- 24. — Grand Prix de la Baule.
Journée des Records à La Baule
(A. C. O.).
- 25. — Semaine de La Baule (A.C.O.)
- 28. — Côte des Montets (M. C.
Lyon).
- Régularité (M. C. Auvergne).
- Côte de Korktraecker (A. C. Nor-
vège).
- Côte de Leitmeritz (A.C.Tchéco-Slov.)
- Côte de Chamonix (A. C. Mont-
Blanc).
- Côte du Ferrier (A. C. Nice).
- Rallye régularité (S. Club Clodoal-
dien et Moto Revue).



... Minuit et demi : je suis revenu à la même
brasserie. Minuit 45 vient de retentir et là-
bas, au fond de l'avenue, un phare, un Maglum
bien connu, perce les demi-ténèbres. Je
bondis. Un coup de sifflet. Marc s'est arrêté,
il m'a reconnu. « Alors, mon vieux, est-ce
bien vrai ? » interrogeai-je. Et Marc, homme
de marque sur machine de marque me raconte
son histoire :

Tous les jours, depuis le 1^{er} août, Marc
part, sur sa machine personnelle, avec un
stock de journaux du soir ; 2 h. 50 plus tard,
il les distribue à Deauville-Trouville, puis
sans déboucler revient à Paris qu'il regagne
vers minuit et demi. 400 kilomètres chaque
soir ! Voilà quinze jours que cet exploit se
renouvelle : encore quinze jours pendant
lesquels Marc prouvera que la moto peut
être utilisée pour des buts largement pratiques.

« Et le plus drôle de l'histoire, conclut notre
as, c'est que personne à Deauville ne peut
croire à un tel voyage : les journaux de Paris
distribués à Deauville à la même heure qu'à
Paris ! Du sortilège ! »

La moto bat le train, bat l'aviation, de ce
point de vue utilitaire ; et Marc m'assure qu'il
ne ressent aucune fatigue de ce labeur quod-
tidien. J'ose le croire, car sa mine est superbe.

Mécréants qui doutez du fait, allez chaque
soir de ce mois d'août constater l'exploit
comme je l'ai fait, et vous serez convaincus.

Après, il sera trop tard. Marc se permettra
un repos bien gagné, son contrat finit le 31.

L'INDISCRET.

Un bon chronographe devient nécessaire

Beaucoup de motocyclistes parlent un peu
à l'aveuglette de leur vitesse, des moyennes
superbes qu'ils réalisent. Ce qu'ils oublient
souvent, c'est qu'involontairement ou quel-
quefois avec une certaine complaisance, leurs
appareils de bord n'ont pas subi le réglage
rigoureux nécessaire ! Dans nos rallyes, dans
les concours, dans la compétition, leurs per-
formances réelles subissent de terribles
assauts : la détermination de leurs moyennes
horaires, le contrôle de leur vitesse les plon-
gent dans le doute et l'erreur.

Comment, même avec un magnifique
compteur de vitesse, obtenir la rigoureuse
précision que leur esprit inquiet réclame per-
pétuellement. C'est à notre avis, par l'adjon-
ction à leur bagage d'un chronographe, de
l'instrument qui est connu sous le nom du

préférence celui qui est établi par le répu-
horloger de Besançon H. SARDA.

Nous avons voulu nous rendre compte
des possibilités de cet instrument dans notre
partie motocycliste. Le résultat est surpre-
nant, car dès l'abord, nous constatons que
cette montre, en plus de ses fonctions de
compteur, possède un mouvement chrono-
métrique réglé à 5 secondes par jour, c'est-à-
dire à 1/17280^e de précision. Ce qui, pourtant
pouvait attirer nos critiques, c'est que les
chronographes se trouvent à des prix inabon-
dables, l'objet passe par trop de mains avant
d'arriver dans celles de l'usager qui dépense
souvent 500 fr. pour l'achat de cet instrument.
Dans cet ordre d'idées, nous avons étudié les
différents genres présentés par la maison
SARDA. Le 1^{er} prix est de 298 fr. avec boîte
nickel ou acier. Ce prix est un peu plus
élevé avec boîte fantaisie ou en métal pré-
cieux. De plus, le service technique a prévu
2 cas d'utilisation au choix de l'acheteur :
chronographe-tachymètre ou chronographe-
compteur.

Dans le premier cas, le motocycliste passe
devant une borne kilométrique, il appuie sur
le poussoir ; 2^e borne, deuxième pression ;
immédiatement, le voilà fixé sur sa vitesse,
sa moyenne, etc.

Dans le deuxième cas, il a à sa disposition
un chronographe de starter pour toutes
épreuves, départ arrêté, lancé, passage devant
tribunes, etc... Ces 2 instruments sont ven-
dus indistinctement 298 fr., prix le plus
avantageux que puisse trouver en ce moment
l'usager sur le marché français.

Bien entendu, il s'agit d'un prix de pro-
pagande apprécié dans les milieux sportifs
qui considère justement SARDA comme le
véritable spécialiste du chronographe.

Nous avons profité de notre curiosité pour
visiter l'organisation de la maison Sarda, et
notre surprise a été extrême de constater
la variété des articles d'horlogerie, surtout
en montres pour sports dont elle a un assorti-
ment complet.

Tout motocycliste se doit de connaître et
de vulgariser le chronographe Sarda : c'est
si facile en se reportant à la page XII de ce
numéro

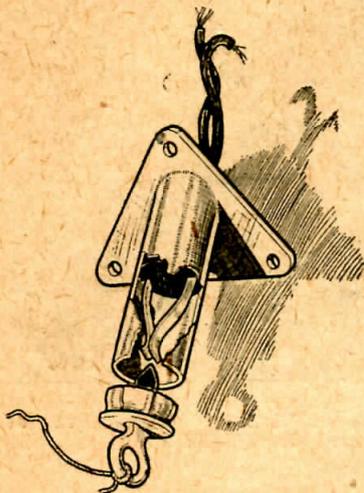
Qui a raison ?

Pour les équipements électriques de voi-
tures, nous mettons à la masse la borne négative
de la batterie, les Américains mettent
à la masse la borne positive. Qui a raison ?

Deux Nouveautés intéressantes

Le Fulax ou le gardien des bagages

Rien n'est plus désagréable que de perdre ses bagages et à l'étape de s'apercevoir qu'on a perdu sa malle au hasard



Le Fulax

des routes. Si seulement on s'était aperçu à temps de la chute ! Mais dans les chaos, dans le bruit on ne s'est aperçu de rien. Mais voici un nouveau petit appareil aussi petit, aussi discret qu'il est utile. Son inventeur l'a baptisé le Fulax (un

helléniste préférerait Phylax, le gardien) et si vos bagages viennent à choir sur la route, votre klaxon entrera en action et vous avertira de la perte.

Cet appareil se compose d'un tube muni d'une semelle fixée à la carrosserie, à proximité des bagages.

A l'intérieur du tube il y a deux lamelles métalliques flexibles montées sur un support isolant.

Un bouchon métallique ferme le tube et porte un petit coin en matière isolante. Ce coin maintient les lames écartées et empêche ainsi le passage du courant. Le bouchon est rendu solide de bagages au moyen d'un cordon et d'une chaînette. Si les bagages tombent, le bouchon est entraîné, le coin cesse de maintenir les lamelles métalliques écartées celles-ci, touchent et le courant passe et actionne soit une lampe témoin placée sur la planchette de bord, soit le klaxon.

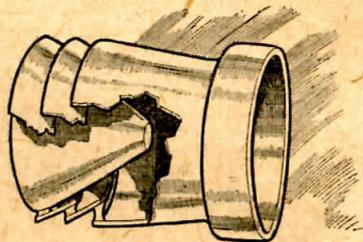
Un modèle simplifié pourrait être fixé à l'extrémité d'un fil conducteur souple.

Ce petit appareil est breveté et a été inventé par M. Maurice Dietschy, 293 bis, avenue Jean-Jaurès à Lyon.

Calotte d'échappement pour moteurs à explosions

Le problème de rendre l'échappement silencieux sans créer de contrepression et même, si possible, en assistant la sortie des gaz brûlés en provoquant une dépression, est un de ceux qui passionnent le

plus les chercheurs. Un de nos abonnés M. Paul Godin a inventé une calotte d'échappement qui doit avoir un effet éjecteur. Elle est constituée par une série de cônes concentriques dont la base est tournée vers l'arrière. Les gaz d'échappement en s'échappant dans l'espace annulaire qui sépare les cônes créent en arrière d'eux une dépression qui aspire



L'échappement Godin.

la colonne des gaz brûlés qui est en route dans la tubulure d'échappement. De plus à l'avant du silencieux sont prévues un certain nombre d'ouvertures qui permettent à l'air de pénétrer et de créer un courant qui refroidit les gaz brûlés et contribue à les chasser vers les cônes diffuseurs. Cet appareil se prête à une construction économique. Il peut être construit dans toutes les dimensions et doit donner des résultats intéressants. Une demande de brevet est actuellement déposée.

Le 2^e Rallye Camping à la Mer

Un succès ! 114 participants, dont des enfants de 5 ans, ont couché sous la tente et... ont redemandé un nouveau rallye, que nous proposons pour le 28 courant



A l'heure où nous mettons sous presse, les heureux participants à notre 2^e Rallye sont en route pour le retour à Paris.

Nous regrettons vivement de n'avoir pu satisfaire les trop nombreux abonnés qui ont voulu faire partie de notre rallye. Le nombre de tentes était forcément limité et ceux qui eurent la bonne idée de s'engager dès l'annonce purent en profiter. Quant au bataillon serré de retardataires qui ont envahi nos bureaux le jeudi et surtout le vendredi 12 août, nous n'avons pu que les consoler, ne pouvant, devant un tel succès, faire mieux que nous avons fait. Nous engageons vivement ceux qui sont conquis, c'est-à-dire tous, à ce mode de randonnée économique, ultra-gaie et hygiénique, de se munir de tout ce qui est nécessaire pour ces rallyes en se procurant un matériel bien à eux ; ils permettront à tous les retardataires de notre dernier camping de profiter des tentes qui seront disponibles la prochaine fois.

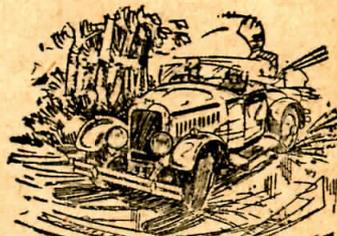
Le départ eut lieu en deux fractions : l'une le matin, l'autre l'après-midi.

Le départ

A 8 heures précises, M. Adam donnait le signal du départ et les 60 premiers partants s'envolaient vers Amiens, sous la conduite de M. Wattiaux. A midi tout le groupe déjeunait, puis repartait vers Abbeville, et Cayeux. De nombreux maladroits étaient semés en route, n'ayant pas su mettre leur machine au point et se faisaient rattraper par le 2^e groupe partis dans l'après-midi.

A 1 h. 1/2, le 2^e groupe recevait l'offensive des photographes de l'*Intransigeant* et filait immédiatement à vive allure à la suite des premiers campeurs. La pluie, le vent, le soleil, les crevaisons et la gaité, rien n'a manqué au cortège. A 11 heures du soir, le balai ramenait au campement les nombreux retardataires, grâce aux bons soins de l'éclairage Maglum qui avait installé un poste d'éclairage sur la moto directrice.

Pendant trois jours, les éléments se déchaînaient contre le campement des 114 participants, sans qu'aucunement la joie de tous en fût altérée. Il était difficile dans ces conditions d'exécuter le programme établi. Cependant, quelques épreuves eurent lieu et contribuèrent à la gaité générale :



Les Epreuves

Course à pied 100 m. (dans le sable) : Dames : Mme Fouilloux : 13' 2/5.

Hommes : M. Choynet : 13' 3/5 ; M. Martin : 13' 2/5 ; M. Berrenger : 13' 1/5.

Course 100 m. moto contre coureur (dans le sable) : Moto vainqueur de Berrenger par 4 longueurs.

Course 100 m. moto contre dame : Moto vainqueur de Mme Fouilloux par 10 longueurs.

Course à reculons 100 m. : Dames : Mme Fouilloux : 21'.

Hommes : M. Choynet : 26'.

Course à la brouette : 1^{ers} M. et Mme Boura.

2^{es} M. Berrenger et Mme Louet.

Course moto vitesse (sable) : 1.000 m. et 2 virages : M. Le Loarn (Terrot).

Nous reviendrons sur les péripéties du retour dans notre prochain numéro et sur la réception enthousiaste de M. le Maire d'Ault et de la population. Les participants ne sont pas encore tous rentrés à l'heure de la mise sous presse.

Le Courrier de la Semaine

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

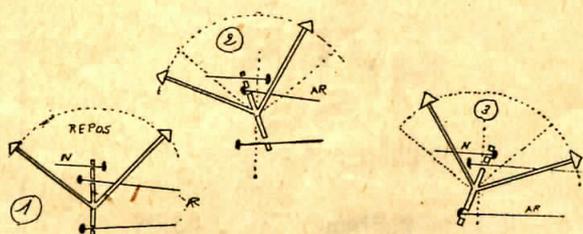


Vous trouverez ci-dessous une commande de conjugaison des freins avant et arrière de motocyclette, facile à faire par un amateur.

Comme vous vous en rendez compte, cette pédale commande séparément les deux freins avant et arrière ou simplement le frein arrière. Les croquis ci-dessous vous montreront mieux qu'un long discours la manœuvre à exécuter.

Espérant que cette disposition pourra servir à mes amis motocyclistes, je vous prie de vouloir bien agréer, Monsieur, mes bien pressées salutations.

R. GILLEN.



1. Repos. - 2. Freinage arrière seul. - 3. Freinage double.

Ces damnés passages à niveaux

Montant une machine « Vélocette » 4 HP, pesant quatre-vingt-dix kilos et ayant un guidon de 75 cm., je me suis vu refuser le passage à une de ces barrières, à 10 h. 30 du matin et ayant pu arriver, en fin de compte, à passer ma machine par les portillons — sous le regard amusé de la garde-barrière; je serais très désireux d'être fixé sur mes droits en semblable circonstance.

JACQUEMIN, à Toul.

Vos droits sont simples. Le garde-barrière est un préposé qui est appointé par les Compagnies pour se mettre à la disposition du public. Son rôle est d'ouvrir la barrière chaque fois que la nécessité le commande, et cela dans des conditions prévues à la police des chemins de fer. La jurisprudence a depuis longtemps fixé les détails de ses devoirs. Il est admis par les Compagnies qu'une attente de dix minutes doit être un maximum usuel. Par contre, peu importe que vous ayez un camion, une moto ou même une patinette de bébé; si vous avez de la difficulté de passer par le portillon, le garde-barrière vous doit l'ouverture de la barrière. Un registre est d'ailleurs déposé chez lui pour recevoir vos doléances et il ne peut s'opposer à vous le confier.

Le M R en lapidé bleu et rouge va bientôt sortir

Je m'étonne que chez les motocyclistes il existe un esprit aussi mauvais que chez les automobilistes. Je possède une machine modeste, quoique très suffisante pour mes besoins. Combien de fois sur la route, alors que je fais mon petit 30 à 35 de moyenne que je trouve excellent, des motocyclistes me dépassent avec un air dédaigneux, un geste presque insultant, etc., etc. Il ne me viendrait pas à l'idée d'en faire autant à une petite moto. Au contraire, bien souvent j'ai vu de pauvres « collègues » arrêtés sur le bord de la route, en panne, eh bien! jamais je ne suis passé sans ralentir un peu et offrir mes services. Jamais, Monsieur, lorsque j'ai été arrêté soit pour crevaisson ou autre chose, jamais aucun motocycliste n'a même ralenti. (Ceci nous étonne car nous nous sommes toujours arrêté pour tout motocycliste en panne. Ne vous êtes-vous donc jamais personnellement trouvé sur notre chemin?) C'est une chose que je ne comprends pas. Et à ce sujet, je voudrais vous demander s'il ne vous est jamais venu à l'idée de créer, tout comme l'Auto avait essayé de le faire, un fanion, un insigne pour que les abonnés de Moto Revue (avez-vous lu le n° 226, page 355?) puissent se reconnaître? Essayez donc un referendum...

— Votre idée n'est pas neuve et est à l'étude car elle correspondra à tout un programme que nous élaborons actuellement. Un peu de patience et vous serez content.

Un Cyclecar populaire

Fidèle lecteur et nouvel abonné à *Moto Revue*, j'ai suivi avec intérêt les discussions et idées émises par vous et mes collègues lecteurs, sur la question du cyclecar populaire. M'étant intéressé à la question, je vais me permettre de vous donner mon idée sur ce sujet :

Cyclecar 3 roues type Morgan. — Comme organe moteur, je prendrais l'excellent bloc-moteur transmission Sima-Violet, modifié pour la circonstance : suspension par roues indépendantes; freinage intégral ou simple sur roue arrière; centre de gravité très bas; voie et empatement de dimensions suffisantes pour que la voiture n'ait pas l'air d'une sauterelle ou d'une araignée, grand défaut de certains petits véhicules fort bien compris mécaniquement; carrosserie 2 places, élégante sans être luxueuse. A mon avis, un petit trois roues, conçu dans ce sens-là, connaîtrait la faveur du public; d'autre part, les constructeurs négligent un peu trop la question esthétique, point très remarqué par la clientèle. Que M. Violet attaque cette petite question, et qu'il nous donne un trois roues monté avec son fameux petit 500 cmc., et bien suspendu, et nous aurons le vrai véhicule léger, élégant, populaire.

Je serais heureux de connaître votre opinion sur mon petit projet et aussi celle de mes amis lecteurs qui s'intéressent à la question; si vous jugez assez intéressante mon idée, je vous permets son insertion en Tribune libre.

A. JOUVE

Notre confusion... extrême!

Notre joie... intense!

Le 4 mai 1927.

M. le Directeur de *Moto Revue*.

Monsieur,

J'ai l'avantage de vous accuser réception de votre honorée du 30 avril et vous remercie bien sincèrement d'avoir solutionné une affaire aussi délicate de la meilleure façon.

Je suis heureux de constater que vous avez fait preuve d'impartialité et que vous ne négligez pas les intérêts des motocyclistes pour celui des maisons qui pourtant sont pour vous d'importants clients.

C'est une remarque tout à votre avantage et que je ne manquera pas de signaler à mes camarades motocyclistes...

R. GUINET,

22, rue du Vieil-Abreuvoir,
Saint-Germain-en-Laye.

Depuis le remaniement de nos services, l'extension de *Moto Revue*, nous recevons, de loin en loin, des lettres anonymes de... rancunes de notre succès, mais des milliers dans le goût de celle ci-dessus. Merci à tous, aux anonymes pour leur aveu de défaite et aux amis pour leur franchise!

Ça dérape de plus en plus...

Nous avons pincé pas mal de lecteurs par la question du dérapage : les uns rient, es autres crient. Peut-être de tous les avis qui se heurtent pourrions-nous tirer une conclusion rationnelle et pratique. Jusqu'à présent, c'est la glissade; le terrain sur lequel nous venons de poser notre polémique semble bien dérapant. Voyez cette nouvelle théorie :

Répandant à la communication de M. Fauret sur le dérapage, je ne partage pas sa manière de voir et suis au contraire absolument de votre avis.

En effet, le premier résultat d'un dérapage étant de vous projeter du côté opposé à ce dérapage, il importe, avant tout, de se redresser soi-même; or, personne n'ignore que lorsqu'un débutant à bicyclette penche à gauche, il essaie instinctivement de braquer sa roue directrice à droite, ce qui a pour effet de le faire tomber tout à fait. C'est justement ce qu'il adviendrait du motocycliste qui, dérapant à gauche, essaierait de se pencher du même côté; donc, en cas de dérapage à gauche, le seul moyen rationnel de se redresser est d'accentuer l'inclinaison déjà amorcée à droite par le dérapage tout en braquant la direction à droite également, ce qui aura pour effet de redresser la machine et le cavalier.

Du reste, il serait impossible au motocycliste projeté déjà à droite par un dérapage à gauche de se pencher à gauche sans se redresser préalablement par un braquage à droite.

J'espère m'être ainsi fait suffisamment comprendre en vous donnant très modestement le résultat de mes observations.

Paul FRUTIEAUX,
2, rue Sagebien, Le Mans.

Si...

...vous n'avez pas
encore lu

L'actualité
Automobile

ne manquez pas de re-
tenir dès maintenant le
Numéro d'Août chez
votre libraire.

Si...

...vous lisez

L'actualité
Automobile

et que vous ne soyez
pas abonné, comblez
cette lacune et deman-
dez-nous les conditions
spéciales d'abonnement
réservées aux Abonnés
de **Moto-Revue**.

L'actualité
Automobile

REVUE MENSUELLE
PARAISANT LE 1^{er}

5, Rue St-Augustin -- PARIS (2^e)

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

SAINT-MARTIN
- AUTOMOBILES -

est le

PLUS GROS VENDEUR
de Motocyclettes Neuves

14
VER
SE
MENTS

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

D.S.

500 cmc. Tourisme

qui ne prend part qu'aux Concours
d'Endurance et de Régularité
confirme ses succès de la Coupe de
l'Armistice et des Six Jours d'Hiver
dans

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

Une D.S. au départ, **Petit** (amateur)
Une D.S. à l'arrivée (sans pénalisation)

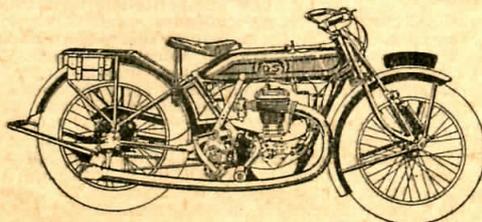
Stock énorme de Pièces détachées
pour Motos Harley et Indian

Établ^{ts} **MALTERRE Frères**

(Ing. A. et M.)

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

Catalogue
gratuit
sur demande



CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

A. B. C. parfait état de marche, entièrement équipée, cause achat voiturette. Puech, 101, rue de Sévres (6^e).

A. J. S. 350 cmc., spéciale course, réservoir 16 l., garantie le 140, peu roulée. Thiel, 4, Luisenstrasse, Saarbrücken (Sarre).

Alcyon 1926, supersport, 175 cmc., chaîne-chaîne, 3 CV, 3 vitesses, double échappement, très bon état, cause santé, 2.200 fr. Guérin, Saint-Leu (Seine-et-Oise).

Réelle occ., Alcyon, 3 CV, écl., équipée. Bohn, 5, rue Viala (15^e). Métro Duplex.

Alcyon 3 CV, sport, encore garantie, 2.600 fr. Hospital, 56, bd de Grenelle (15^e).

Alcyonnette 1 CV 1/2 avec débray., béquill., pte-bagage, état de neuf, 750 fr.; 1 cad. moto compl., sel., garde-boue, réservoir, fourch. élast., 100 fr.; 1 carb. 2-3 CV, 2 manettes, 1 p. roues 650x45, 55 fr.; 1 vélo à boy., 225 fr.; 1 à pneus, 200 fr., état parfait. L. Perrey, 28, rue des Lilas, Neuilly-sur-Marne.

B. S. A., bon état, 1.900 fr. Lanham, 13, passage du Moulinet, Paris.

Cleveland 4 cylindres abs. com. neuve, avec side, 6.500 fr.; solo 5.500 fr. à profiter, visible garage, 7, rue des Morillons (15^e).

3 CV, 2 vitesses Cozette, 950 fr. 33 bis, av. de la Défense, Puteaux (Seine).

D. F. R. 350 cmc., 1926, comme neuve, cause auto. Cruz, 14, rue des Minimes (3^e).

D. F. R. 175 cmc., 3 CV, 2 vit., état neuf, 2.000 fr. Martin, 30, avenue de la République, Arcueil (Seine).

D. F. R. 3 CV, 2 vit., graissage pompe mécanique, p.-jambes,

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

1^o Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 % sur 13 %;
2^o Ecrire sur la largeur en haut la rubrique et le N° dans lequel elle doit passer;
3^o 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 éparés en indiquant sur chaque feuille, le numéro dans lequel elle doit être insérée.

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

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

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le N° suivant. Tout Abonné à Moto Revue a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au delà du prix de l'abonnement.

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

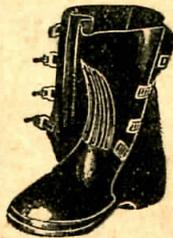
Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNE - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

TOUT POUR LA MOTO AU PALAIS DES SOLDES



PETITES BOTTES américaines d'origine. La paire... 25 »

Équipements imperméables, Bottes, Leggings, Gants, Trench coat, Cirés, Bâches motos, etc.

5 % sur présentation de cette annonce.

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

tan-sad, impôts payés année, de confiance, 1.900 fr.; boîte 2 vit. bon état, 125 fr. Darquet, 36, rue de l'Alma, Asnières (Seine).

Delage 2 vitesses, 4 temps, parfait état, 1.100 fr. L'Hospital, charron, Soustons (Landes).

Dollar 175, s. sport, culb., parfait état, amort., phare, tan-sad, pneus et chaînes de rech., 3.000 fr. ou à échang. contre 350 culb., même état. Dupuy, 49, avenue de Ceinture, Créteil. Visible à Paris sur rend.-vous.

Evans 1 CV 1/2, bon état marche, avance réglage, 580 fr. Guibert, 16, rue Bernard-Palissy, Paris (6^e).

Favor 175, 3 vit., selle Terry, sortie avril 27, 2.500 fr. Ecire: Pujos, 34, rue Geoffroy-Lasnier Paris (4^e).

F. N. M. 60, parfait état, 4.900 fr. ou à échanger contre voiturette. Hachin, 283, rue Lecourbe, Paris (15^e).

F. N. M. 67, conf., b. équip. Dominé, 20, rue Montéra (12^e).

F. N. 3 CV, culbuteurs et cardan, éclairage Magondeaux, compteur O. S., parfait état. Langlois, greffier de paix, Morée (Loir-et-Cher).

F. N. M. 60, conf., culbut. état de neuf, écl. électr. Bosch, compt. O. S., par-j., v. w., sacoche cavalerie, rétroviseur, sel. Terry, Técalémit., outill. comp., pneus neufs, 1 pneu rechange, 2 ch. à air, 5.850 fr. Vis. t. l. j., Perrier, 102, avenue Philippe-Auguste, Paris.

F. N. M. 60, sous garantie d'usine, à vendre. Verhens, 101, fg St-Nicolas, Meaux (S.-et-M.).

France moto 3 CV, moteur Jap, très peu roulé, 2.000 fr. Hospitalier, 10, rue Danton, Pré-St-Gervais (Seine). Tous les jours, sauf dimanche après-midi

MOTOCYCLETTE NEW-MAP · SIDECAR ·

MAISON FONDÉE EN 1898

Unique en qualité

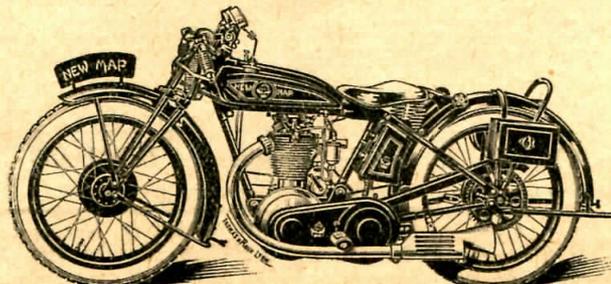
Types : 175-250-350-500

Tourisme, Sport et Spécial

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS :

122, Avenue Lacassagne

LYON



350 cmc., culbuteurs enfermés (Modèle déposé), double échappement Type spécial compétition vitesse : 125 kilométr.

Incomparable en élégance

15 Victoires en 1926

PARIS-NICE 1927

1^{re} catégorie : 250 cmc. MÉDAILLE D'OR

COUPE DU M. C. DE NICE

HARLEY-DAVIDSON

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

HARLETTE-GECO

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

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

HARLEY-DAVIDSON

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

LIVRAISON RAPIDE

SEULE AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

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

Francon, châssis 500 cmc.,
parf. état, 2 baquets osier,
5 roues, rapide, 2.900 fr., 112,
avenue de Paris, Vincennes (Seine).
Ch. Gerald, 2 CV ½, 2 vit.,
tous accessoires, éclair., ch. à air,
chaînes de rech., en ordre de
marche, 1.200 fr. M. Collomb, 24,
rue Pierre-Curie, Paris (5^e).

Gnome et Rhône, 500 cmc.,
touriste, bon état, peu roulée,
compt. O.S., tan-sad, impôts et
assurances payés. Ecrire pour
rendez-vous : Bouet, 13, rue
Duban, Paris (16^e). Urgent.

Gnome et Rhône, 250 cmc.,
fin 26, peu roulé, très bon tan-
sad, rétro-viseur, 2.800 fr., cause
santé. Guérin, 57, boul. Pasteur,
La Courneuve (Seine).

Gnome et Rhône, 3 CV ½,
250 cmc., tout équipé, pneus neufs
sortie 1926, 3.200 fr., 7, rue des
Patriarches, Paris (5^e).

Gnome et Rhône 500 cmc.,
entièrement remise à neuf, vérita-
ble affaire intéressante, 3.250 fr.
Renaudat, 16, rue des Changes,
Vierzon (Cher).

Le Grimpeur 250 cmc., 1926,
t.-sad, roulé 1.000 km., état neuf,
tous les jours, après 19 heures et
dimanche matin, 2.500 fr. Gari-
not, 14, avenue Carnot, Cachan
(Seine).

Griffon 2 CV ½, état parfait,
révisé, 2.400 fr. Léonard, 9, rue
Eugène-Varlin.

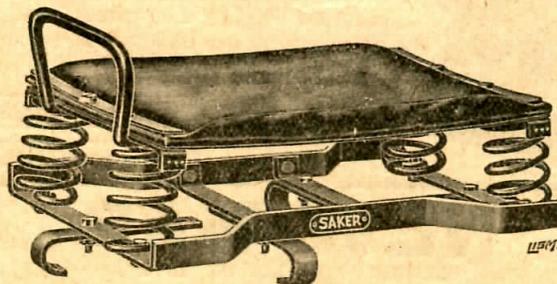

CARROSSERIES ET CHASSIS
pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
Fare-boue, Repose-pieds,
Sacoche, Lanternes, etc., etc.
Ernest RICHARD
Constructeur
184, Avenue de Choisy, 184
PARIS & Tel. Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adressez-vous au Spécialiste
J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 116, Pg Saint-Martin - Tél. 1 8682 81-87
Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARTFORD,
TERROT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER F.N.,
RENÉ GILLET, GNOME et RHÔNE
VENTE & ÉCHANGE
Motos défectueuses toutes marques
Stock 1, 2, 3
COMPTANT & CRÉDIT
RÉPARATIONS


Pour le développement
de la Moto Légère
BAISSE sans concurrence
Luxe Dame... .. 1.100 fr.
Luxe Homme... .. 1.150 fr.
Grand Tourisme .. 1.500 fr.
LA CYCLETTE, 120, Rue Gravel - LEVALLOIS

MOTOS -:- AUTOS
-:- GARAGE -:-
Réparations toutes Marques - Garage gratuit pour Machines à vendre
L. GÉRARD, 19, Rue des Gravilliers, Paris-3^e

SIEGE TANDEM SAKER N° 10



SOUPLESE INCOMPARABLE — MONTÉ SUR
TROIS LAMES DE RESSORT — HAUTEUR 8 ½

Catalogue franco

SAKER, 33, Rue de Corneilles — LEVALLOIS

ATTENTION !
Grand choix de pièces détachées pour motos
Garde-Boue et Fourches p^r Contort, Guid. sup. sp.
Réservoir Moteurs Bolt. 2 et 3 vit. etc.
Mot. Sid. Peugeot, Triumph, B.S.A. dep. 2.200
Achat Mot. Incomp. ou accid. et de pièces div.
BOUCHEZ 7, Bd Vict.-Hugo (St-OUEN Mairie)

Griffon 350, pr. direct, imp.
payé, urg., 800 fr. Dant, 4, rue
Richbourg, Antony (Seine).

Harley-Davidson, agence gé-
nérale 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).

Indian 7-9 CV, en bon état de
marche, bas prix. M. Verbanck,
Thiant (Nord).

Leclair train, 3 CV, compt.,
écl., 2.000 fr. F. Lalaison, 5, rue
Saïda, Paris (15^e).

Monet-Goyon 350 cmc., 2 tps,
très bon état, 4.000 fr. Bouillot
Louis, aviation, Romilly-sur-
Seine (Aube).

Monotracer, tous essais, 17-
19 h., bes. arg., 4, rue Poulthier
(4^e).

New-Imperial avec ou sans
side, 8-10 CV, Jap, imposée 6,
révisée, pneus neufs, 2 bouteilles
Péhu, phare Lucas, compteur
O. S. Gratacap, 139, av. de
St-Ouen, Paris (17^e).

Peugeot bl. moteur 350, 4
tps, sortie usine juillet 1927,
tan-sad, 5.100 fr. Visible, 16 bis,
rue Albert-Légrand, Arcueil.

Peugeot type A.P., 3 CV ½,
modèle 1923 excell. état, 2.500
fr. Alcyon, sport double échapp.,
2 temps, 3 CV, exc. état, 2.500 fr.
Ecrire : Martel, Cont. Indrestre,
Salon (Bouches-du-Rhône).

Peugeot moto 4 CV, 2 vitess.,
tr. b. ét. marche, repose-pieds,
prise sidecar, 2 débrayages, gr.
et petit pneus neufs, guidon sport
neuf, magnéto France b. attelée,
entier. révisée, 2.090 fr., cause
départ. Alcyon moto 1 CV ½,
débr. pneus et ch. air neufs,
bon état marche taxe 1927,
890 fr., cause départ. M. Chio-
delli chez Lourdez, à Ponthierry
(Seine-et-Marne).

Peugeot bloc., 4 tps, 350 cmc.,
5 mois garantie, cause dissenti-
ment, à céder 5.100 fr., visible à
partir lundi. Jambon, 118, rue
Paris, Vanves (Seine).

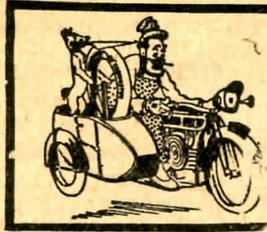
Propulcycle 2 CV, 2 vit.,
pns neufs, m. marche parfaite,
1.000 fr. Griffon 2 3/4 m. parf.,
courroie poulie, gicleurs belles,
bagues, pistons, guidon neufs,
900 fr. A. Poirier, château de
Champoulet, Bléneau (Yonne).

René Gillet 750, type G.,
tan-sad, rep.-pieds, k., gripp.,
compt. O.S., rét., vis., écl. Luxor,
tr. klaxon, selle Terry, 2 sac.

MOTO

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

AUTO



PNEU MOTO HUTCHINSON



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

caval., 2 sac. ord., acc. et out. div., état méc. parfait, tte conf. Rosier, 65 bis, boul. de la Briche, Epinay-sur-Seine (Seine).

René Gillet à peine roulée, sortie juin 27 pneus 715x115, très bien équipée, à vendre ou éch. contre moins forte avec différence de prix. F. Lalaison, 5, rue de Saïda, Paris (15^e).

René Gillet moto 6 CV, garantie comme neuve, pn, conf., tan-sad, él. Magond, compt. kil., Fr. av. carb. Amac Adr. : Salin, 12, cité Griset, Paris (11^e). Tél. : Roquette 60-61.

Soyet 250 cmc., c. nve, peu roulé, cause auto, 14, rue des Minimes, Paris (3^e).

Soyet 250 cmc. parf. ét., essais à vol. t. l. jours, 1.950 fr. Eluard, 2, rue Sergent-Bobillot, Créteil (Seine).

Stella comme neuve, 3 CV, tan-sad, repose-pieds, éclairage électrique, réservoir à huile supplémentaire, très bas prix. Rousset, 50, rue Rouelle, Paris.

Terrot 350 cmc., culbut., tan-sad, parf. état, 4.000 fr. Goujon, 150, bd Voltaire, Paris.

Terrot Jap, 350 cmc., 4 tps, comme neuve, le moteur sera démonté devant l'acquéreur. Prix 4.400 fr. Valeur 5.800 fr. Vauquefin, 7, impasse Saint-Amand, Champigny (Seine).

Terrot 3 CV, pneus ballons avec phare bout. et par-j., roulé 1.000 km. visible 159, avenue de Choisy, Paris (13^e).

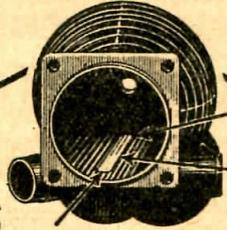
Terrot 500 cmc., Jap super sport, absol. neuve, sortie usine fin juin donc sous garantie jusqu'à la fin de l'année, éclair. élect. Maglum, phare Marchal, montre et compt. O. S. avec totalisateur journalier, à céder avec 1.000 fr. de perte, cause achat voiture. Pomarel, café Montélimar. Tél. : 0-81. Peut céder aussi side-car également neuf, imitation cuir grenat pour 1.500 fr., a coûté 2.125 fr.

1 moto Jean Thomann 2 CV 1/2, éclair., tan-sad, 1 bon état Moto-bécane 860, état de marche. Hospital, 56, bd de Grenelle, Paris.

Thomann 250 cmc., 3 CV, sport, 2 tps, 2 vit., frein moyeu, av. var coffre sur réserv., grippe-

PROFITEZ...

de la baisse sur les MOTOS
MOTOS NEUVES et d'OCCASION
à par/tr de **500** Fr.
VENTE - ACHAT - ECHANGE
GASTON, 19, rue François-Miron, PARIS 4



CYLINDRES RAYÉS

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

Téléphone **BARIMAR** Télégramme :
LEVALLOIS 14-52 **BARIMAR** BARIMAR - CLICHY

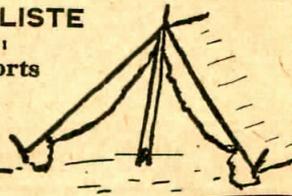
48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ. Schneide. Asnières

LA MAISON SPÉCIALISTE

des activités de plein air :

Camping, Tourisme, Sports
(Matériel extra-léger)



L'ARC TENDU

6, Rue Saulnier, PARIS (9^e)

CATALOGUE FRANCO
SUR DEMANDE

VÉRITABLES OCCASIONS

- INDIAN** 6 CV., revisée à neuf, émaillée et nickelée, pneus confort 710x90, carrosserie sport, capote.... **3.000 fr**
- INDIAN** 6 CV., reconstruite à neuf, émail, nickel neuf, pneus confort 710x90, réservoir transformé en solo. **3.500 fr.**
- INDIAN** 9 CV., état parfait, side biplace sport..... **1.500 fr**
Accessoires à enlever à..... **3.500 fr.**

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR INDIAN et HARLEY

Réparations. — Mise au point
POINARD, 3, Rue Laroche, 14^e — LITTRÉ 25-25

genoux, tan-sad, par.-jamb., boîte à chamb., pneux état neuf, 2.100 fr., nombreux acc. pressé Pinet, 28, rue des Sapins, Maisons-Alfort (Seine), tous les soirs apr. 20 h. et dimanche mat.

Triumph Ricardo 4 soupapes, très vite, état parfait, tous accessoires et outillage d'origine selle Terry, compteur Jaeger, etc., rendez-vous. Gauthier, 16, rue Mont-Valérien, Puteaux (Seine).

Triumph 5 CV, type H., très bon état pneus neufs, tan-sad, compteur, 2.800 fr. Eeses, impasse St-Denis, 3, (2^e), après 8 h. soir.

F. N. M. 60 confort, com. neuve, écl. élect., compt., sac., acc. Hulot, 13, rue du Château, Neuilly.

Gnôme et Rhône 5 CV sport, type D. ch.-ch. Renold, 3 vitesses, graissage mécanique et main, coffres outils, très bon état, 3.400 fr. L. Carlin, place d'Armes, Longwy - Haut (Meurthe - et - Moselle).

Terrot 1926, 2 tps, sport, 3 CV, pn. 700x100, par.-j., tan-sad, etc. peu roulé, 3.900 fr. Angles, 6 Fg-St-Denis, Paris (10^e).

Rovin Jap, sport, 3 CV, 3 vit., tan-sad, b. état, écl. élect., 2.500 fr. Guinet, 22, rue Viell-Abreuvoir, St-Germain-en-Laye.

Monet Goyon 2 CV, compt., 600 km., réelle occ. Brun, 17, rue Jeu-de-Paume, Veynes (Hautes-Alpes).

D. F. R. moto 350 cmc., tan-sad, éclair. Mag, carbur. Amac, compteur O.S., gros pneus essai à vol. Visible, 90, avenue de la République, Bagnolet (Seine).

4.250 fr. D. F. R. 4 pl., 8-10 CV torpédo impôt 5 CV, route de rechange, 6 pneus, capote, phare. Essai à vol. état, tr. b. état, revisé. Pressé, 4.250 fr. Raymond G., coiffeur, 2, rue Pinel, Paris (13^e).

F. N. 350 culbuteurs confort entièrement équipée. Ciallot, 7, rue Egalité, Malakoff (Seine).

Terrot L. mai 1926, c. neuve, 2 vit., peu roulé, 2.300 fr. Nolin, P. T. T., Rouen (Seine-Inférieure).

Favor 175, 2 vit., nve, urg. Moreau, 12, imp. Gaudelet (11^e), apr. 19 h.

Moto dame, ou ecclésiastique neuve, cause incompatibilité, 1.500 fr., renseign. sur demande.

PARIS-MOTOS

TOUTES LES MOTOS
79, Avenue des Ternes, PARIS

TOUT
POUR

HARLEY

Grande Baisse

NOUVEAU TARIF ROSE, AOUT 1927

— PENDANT 2 mois seulement, réalisation d'un gros stock de pièces. —

Remises 10 à 20% suivant
quantité

CACHEMAILLE

13, Rue Guersant — PARIS (17^e)

— WAGRAM 36-36 —

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces Détachées
pour tous Modèles

A. DE SARELLO

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

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

**FILTREZ...
VOTRE ESSENCE !**

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



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

Myot, préfecture, Mâcon (Saône-et-Loire).

Monotrace, état de neuf, avec compteur, nombreux accessoires, éclairage Magond., cause achat voiture. Durand, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

F. N. 500 cmc., sortie usine avril 1927, à enlever de suite, 6.000 fr. Daux, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

350 cmc., Jap. Burman, com. neuve, exceptionnel comme état général. Germain, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Cause cession commerce moto, je céderai avec 500 fr. rabais sur le tarif de l'usine, une Gnome et Rhône 500 cmc., touriste, pneus 28x3, 3 vit., dernier modèle, sous emballage, et plusieurs occasions, 13, quai des Mines, Valenciennes (Nord).

F. N., type M 60, confort, éclairage, tan-sad, pneus ballons. Thomas, 3, rue Berzelius, Paris (17^e), le soir après 7 h. 1/2.

F. N. type M 60, modèle 1926, pneus ballons. Henry Auvray, 105, rue du Bois, Cléchy (Seine).

SIDECARS

B. S. A. 5 CV, side bateau, 3 pn. neufs, 650x65, 2 ch. rech., très bon état mécan., nomb. access., occas. sérieuse, prix à débattre. Ecrire : Cottin, 112, rue du Bac (7^e), pour essais et conditions.

Gnome et Rhône sidecar 5 CV, 500 cmc., grand sport, ch.-ch., état neuf, éclair. Magondeaux, freins de direction, amortisseur Afa, pneu et chambre de rech., pare-brise, pare-j., tan-sad, etc., peu roulé, 5.500 fr. à débat., cause double emploi. Jean, 30, rue de Paris, tabac, à Cléchy (Seine).

Indian 3 b., side bi-pl., b. état marche, prix intéressant. Fraudin, 74, av. Ed.-Vaillant, Pantin (Seine).

Indian spéciale sport, 90 à l'h. avec side, état absol. parfait. Vis. dimanche matin ou sur rend.-v. Paisant, 18, rue Lantiez Paris (17^e).

Indian side 7 CV, b. état, carb. Solex, éclair. Mag., 3 b., ess. à volonté, 3.200 fr. Lecomte, rue Haute, 18, Essey-les-Nancy (Meurthe-et-Moselle).

Indian side, pare-br., magn. mot. et boîte rev., pneus neufs, 2.400 fr. Laux, 35, avenue Parmentier, Paris (11^e).

Indian 7-9 CV, side bi-place, L. V., capote spéciale, pare-brise, éclairage Mag., affaire de confiance. S'adresser : Garage, 56, rue Crozatier, Paris (12^e).

Indian moto side-car, état neuf, 2.500 fr. Pelbe, 235, Grande-Rue, Garches (Seine-et-Oise).

Indian sidecar, cause départ, bon état, 3 boules, phare Magond.,

3.000 fr., visib. le soir après 7 h. Moulet, 23, rue de Palikao, Paris (20^e).

Indian, 3.000 fr. Ecr. Ray. Granier, La Guepie (Tarn-et-Garonne).

Peuple sidecar sport, rotin pour moto 3 CV à 4 CV, roue de 650x65, visible le soir à 6 heures. Lorcet André, 6, rue de Pouy, Paris (13^e).

René Gillet 1925, parfait état, pneu 700x80, carb. Solex, selle spéciale, châss. suspendu, carrosserie L. V., pare-brise, roue de secours, compl., éclairage avec phare, outillage complet, rech. 2 chaînes et carburateur Zénith, 6.000 fr. Visible et essais tous les jours de 18 h. à 19 h. Villard, chez Labre, rue du Marché, 35, Puteaux (Seine).

Side léger, tôle, tr. bon état, pour 3 CV, 400 fr. Memin, Armes, Rennes (Ille-et-Vilaine).

Triumph, side, access., état neuf, prix int., 108, bd Belgique, Le Vésinet, desc. Pecq.

Axa sport, 4 CV, 3 vit., débrayage multiples, 2 freins tambours, ch.-ch., avec side, démontable, état neuf, 3.800 fr., aff. sérieuse. Daudigny, 35, avenue Reine, Boulogne (Seine).

Moto side A. B. C., culbuteur, bon état de marche, 2.800 fr. Voir tous les jours, sauf dimanche. Jambu, 41, bd de la Villette, Paris (10^e).

Indian side, très bon état, outillage, phare él., 1.800 fr. Hospitalier, 10, rue Danton, Pré-St-Gervais (Seine), tous les jours, sauf dimanche après-midi.

Indian ét. nf, compr., guid. Harl., t.-sad, or., pha. Blér., 20 cm., Mang. avéto chal., 40.000 b., dét. et Mag., 250 l., side gr. sp., réel bi-pl., cap., p.-br., pn et ch. rech., nomb. acc., 4.800 fr. Dupuis, 75, av. de Paris, Chalon-s.-Saône (S.-et-Loire).

1 moto side-car Indian, 9 CV, modernisée et à l'état de neuf, commandes par manettes, 2 freins au pied, équipée spécialement pour le tourisme, gros pneus de 660x90 grande carrosserie side bateau, bi-place, avec coffre à outils, chambres de rechange, éclairage Magondeaux, rétro-viseur, essai à volonté, prix 4.500 fr. S'adresser Pétrault, armurier, (St-Maixent (Deux-Sèvres)).

Harley side, 7/9 CV, très bon état, 2 freins, tan-sad, Magondeaux, gros phare nick., nomb. access., dont vêtement, 2 pn. t. neuf., prix 4.000 fr. Ecrire M. Rattier, 44, rue de Vanves, 9, villa de la Gare, Clamart (Seine).

Harley side-car Ciel, revue en grand, peinture et nickelage refait, bons pneus neufs, dont 1 neuf ferré, essais, 2.500 fr. Liard, Chaize-le-Vicomte, Vendée.

Harley side, bi-place, révisée,

DÉSIREZ-VOUS :
VENDRE : :
ACHETER :
ÉCHANGER

Les Petites Annonces de MOTO-REVUE

vous fournissent le moyen
le plus

ÉCONOMIQUE
: : et le plus SUR

**SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS
MOTO-REVUE PEUT VOUS
MANQUER**

ABONNEZ-VOUS France et { 26 N^{os} : 23 fr.
Colonies { 52 N^{os} : 45 fr.

CLEVELAND

4 cylindres légères 600 cmc. cylindrée..... 7.500 francs — 750 cmc. cylindrée..... 11.000 francs
AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

**PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES**

compteur, double emploi, Benzec, 49, avenue Alsace-Lorraine, Limeil-Brevannes (Seine-et-Oise).

A vendre beau side seul pour moto 4 à 5 CV, état neuf, bas prix. Sapeaux, 19^e étm, 105^e C¹e, Fontainebleau.

D. F. R. 4 CV, sport, culbut., 3 vit., s. Terry, avec side, canot, contreplaqué, pn. 700x80, nomb. access., peu roulé, essai volonté. S'adresser Duranceau, 194, boul. St-Denis, Courbevoie, prix à débattre.

Indian série K, side bateau sport, très belle machine, marche parfaite, essais sur toute distance, 3.600 fr. Primault, Raymond, Courceay (Indre-et-Loire).

CYCLECARS

Cyclecar type sport, 4.500 fr. Bedella, 2.200 fr.; Harley, 3.200 fr.; Automoto nve, 1.250 fr.; Cyclotracteurs complet de ttes pièces nves, 450 fr. Tesdou, 63, rue Ducoudré, Paris (14^e).

Part, v. Cyclecar 4 CV, état neuf, 4.000 km., c. d. empl., prix tr. bas. Madeleine Studio, 9, pl. de la Madeleine ou le dim. de 9 à 12. M. Simon, 82, rue Championnet.

Foire aux Motos : un lot de cycle et voitur., à vendre départ, 241, avenue Daumesnil, Paris.

2 Quadrilettes éclair. Magond. et électr., type 172, 5.500 et 6.600 fr. Letessier, cycles, Provins (Seine-et-Marne).

Morgan sporting à eau, 8 CV, très bon état général, cap., par-br., roue arr., dém., direct, démultipliée, double échap., pn 710x90, écl., Mag., compt. O. S., 5.000 fr. Biau, du 15 août au 15 sept., 5, rue de Paris, à Sézanne (Marne), à partir du 15 sept., Ecole du Service de Santé-Milit., Lyon (Rhône).

Morgan sport, 9 CV, eau, tr. bon état, técal., compt., écl. Mag., imp. payé, 5.500 fr. Guinet, 22, rue Vieil-Abreuveoir, St-Germain-en-Laye.

Morgan Mag., eau, parfait état, essai volonté, 3.800 fr. Chavard, photo., Woincourt (Somme).

Morgan à air, mai 26, équip., tour. très vite, état nf, roulé 3.500 km., pn. bal. 700x100, compt., phare, porte-bag., chaîne Renold, capote, marche parfaite, essais, à enlever de suite, 5.200 fr. Drouilly, 46, rue de Clichy, Paris (9^e), N.-S. Trinité.

Salmson sport, 7 CV, 3 pl., carr. sple, tte beauté; à vendre d'urgence. Chauvet, 47, rue Thiers, Boulogne (Seine). Tél. : 386.

Sénéchal cyclecar ou Hinstin, 6 CV, 5.000 fr.; essai à volonté. Gellinet, 161, route de la Révolte, Levallois (Seine)

Urgent cause départ, Salmson sport, 3 pl., 1926, éclair., démarr., 6 roues, compt., etc., très bon état, 7.500 fr. Cabriolet 2 places, éclair. électr., pneus neufs, bon état, 5.000 fr. Byc. peugeot, 2 pl., 5 CV, 4 cyl., 2.000 fr. Haegelin, 9, rue Legrand, Malakoff (Seine).

A v., urg., cause dép., G. N. et Morgan sept. 26. Ecrire Duplan, rue Villejuif, Arcueil.

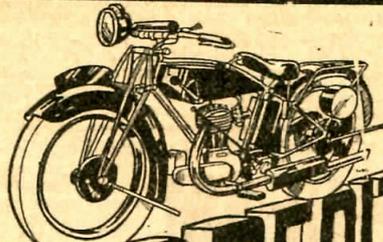
Morgan sport, air 1925, 4.600 f. impôts et assurances payés 1 an, parfait état mécanique, pneu 710x90, capote; visible samedi après-midi, dimanche matin, soir 8 h. 1/2, 12, rue des Gatines, Paris (20^e).

Santax cyclecar, cause départ, bon état de marche, 3.500 fr., voir le dimanche matin. Jambu, garage de Cycles, place de la Gare, Aulnay-sous-Bois (S.-et-Oise).

VOITURES

A vendre à tous p rix une Aloyonnette très bon état, 1 poste T. S. F., 5 lampes, rien que e

INDIAN



A CREDIT
14 VERSEMENTS

INDIAN Type 1927
Marcel HENRIET

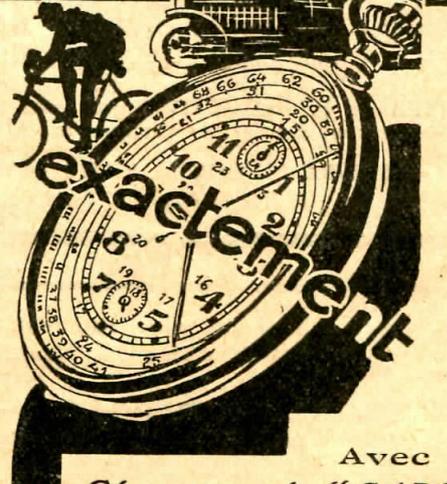
174, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)
-- Métro : Pasteur -- Tél. Ségur 89-32 --

Agences exclusives ou directes des Grandes Marques

I N D I A N	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 revisées de provenance des stocks.



exactement

Avec le
Chronographe "SARDA"

(cadran au 1/5^e compteur ou tachymètre) vous mesurerez votre vitesse exactement. Ce Chronographe, fabriqué en série est mis en vente à titre de vulgarisation au prix de fabrication : 298 fr.

C'est une superbe pièce chronométrique, à réglage de précision, mouvement à ancre extra soigné 15 rubis (boîte nickel ou acier) qui vous est garanti sur facture. Adressez votre commande ou demandez le Catalogue n° 27-11 (contenant tous les genres de montres) à la

FABRIQUE d'HORLOGERIE
H. SARDA
BESANÇON

1088

poste et 7 lampes. Ecrire : Ch. Folio Auffay (Seine-Inférieure).

Amilcar 6 CV, n° 9.378, pneus et access. neufs, klaxon doux, sous-outillages, roulée, 12.800 fr. Galland, 42, av. de l'Hôtel-de-Ville, Juvisy-sur-Orge (Seine-et-Oise).

Amilcar grand sport, démarrage, freins avant, 6 roues, klaxon, ville et route, volant souple, parfait état, essais sur 100 km., 13.000 fr. Douheret, combustibles, Chalons-sur-Saône.

Camionnette cond. Inter., 12 CV, 4 cyl., paye taxe 6 CV, marg. De Dion, parf. ét. marche, 3.000 fr. S'adress. : M. Bénard, 31, allée Chavanne, Clichy-sur-Seine (Seine-et-Oise) aux Limites du Raincy.

Citroën 5 CV, cabriolet 2 places, 10.600 fr., pneu confort, roulé 9.000 km., état mécan. parfait, tous les jours de 8 h. à 18 h., dim. excepté. Bonhert, 186, bd de la Villette, Paris (19^e).

Fiat type M2, 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, près la Bourse, Paris (2^e).

Quadrilette Peugeot, type 172 dern. sorties, com. neuve, écl. et dém. électr., amort., pneus ballon, transformée en cond. int., access. S'adresser : 21, rue, Jean-Leclair, Paris.

Peugeot 5 CV, 4 places, état de neuf absolu, 9.800 fr. Menindes, 16, rue Ferdinand-Duval, Paris.

Peugeot 4 CV, 2 tps, 2 vit., graiss. sous pression, absol. neuve, roulé 400 km., valeur 5.000 fr., laissé 3.000 fr. Gilbert, 53, rue St-André-des-Arts, de 8 h. 30 à 7 h.

Superbe occasion, Renault torp. 15 CV, fin 1926, 8 places, éclairage, démarr. électr., 6 roues, 6 pneus, peu roulée, échappement libre, à volonté, valeur 48.000 fr., prix 25.000 fr. à débattre. Pierre, 52, avenue Daumesnil, Paris.

Renault 6 CV, cond. int., 3 pl., 1925, freins AV, parfait état, 9.000 fr. Mazzoni, 67, rue du Dôme, à Billancourt (Seine).

Voiturette Le Zèbre torpédo sport, 5 CV 1/2, taxé, impôt payé, bon état de marche, à enlever, 2.000 fr. Chorin, garage, 11, rue Charles-Friedel, Paris.

Amilcar sport bord, dern. mod. impecc., peint, nve, occas. rare. St-Pol, 1, rue Casteja, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Cabriolet 5 CV, Peugeot luxe, état neuf, 6.000 km., bien équipé, Marchal, Flic, etc., 10.500 fr. Ecrire : Barmoncel, 12, rue des Pommerets, Sévres (Seine - et-Oise).

Renault 6 CV, torp. 4 pl., 4 portes, fin 26, montre, compt. enjoli, j., porte malle, rétro, etc., abs. c. nve, 12.800 fr. M. Boulois, 1, rue du Platre. Sur rendez-vous

Kevah moteur Chapuis-Dornier, éclairage électrique, 5 roues sur pneus ballon, 5.000. G. A. R. moteur Chapuis-Dornier, 4.500 fr. Majola état de neuf, arbre à c., 5 roues 710x90, parfait état, 4.500 fr. Morgan G. N. Salmson Sandford depuis 2.000. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. : 07-67.

ON DÉSIRE ACHETER

Achète comptant à particulier Harley ou Indian side état neuf, bas prix, mauvais état s'abstenir. Serge Descamps, Gamaches (Somme).

Je suis acheteur de éclairage électrique ou carbure, complet, d'occasion pour moto, faire offre.

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

A. Lessuisse, 301, rue de Lourches, Denain (Nord).
 Ach. carrosserie Amilcar 2 pl., Tonnerre, 9, rue Eugène-Gibez, Paris. Vaug. : 15-87.

ECHANGES

A échanger Griffon, 2 3/4 2 cyl., remis à neuf, m. parfaite, échanger contre moto, 3 à 5 CV pr tan-sad et paye différence ou contre cyclecar b. prix, timbre pr réponse. A. Poirier, château Champoulot, Bléneau (Yonne).

A vendre ou à échanger poste T. S. F., 1.500 fr. marque Grillée, haut - parleur Brunet, complèt. neuf, ou contre moto de 175 ou 250 cmc., soulte si nécessaire suivant l'état. Degousse Louis, 8, rue de Wignies, Fourmies (Nord).

Vend ou éch. F. N. 4 cyl. 1925, sid. gr. lx nf, pour camionnette 5 ou 6 CV, Devoucoux, 14, rue Perronet, Neuilly-sur-Seine.

Indian standart 7 CV, side bi-pl., pare-brise, écl. Mag., outillage état neuf, 4.000 fr., échangez contre Triumph p. Terrot, 500 cmc., ou simil. ou cyclecar 3 places, même état. Ecr. : Gentil Gaston, 3, rue de la Gare, Onnaing (Nord).

Echange Scott Squirrel contre Morgan ou 5 Citroën, récent, b. état. Gabillard, Armes, Chatellerault.

Ech. ou vendz ens. ou sép. Terrot sup. sport conf., rouge et 6 CV Renault torp. commercial contre torp. c. plus fort ou c. intér. souple, rapide. A. Dupont-teil, Douzillac (Dordogne).

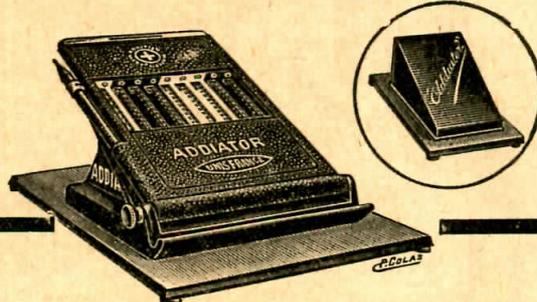
Cleveland parf. état contre bateau avec ou sans moteur. Laville, 326, rue Paul-Bert, Lyon (Rhône).

DIVERS

Bicyclette Alcyon, moteur motrix, état de neuf, 800 fr. Hospitalier, 10, rue Danton, Pré-St-Gervais (Seine), tous les jours sauf dimanche après-midi.
 Moteur F. N. 4 cyl., 4 CV, à eau, carb. et magn., 650 fr., petit

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 mo.s
 Prise en paiement de bons, titres et motos — Crédit : 13 mois
 Étab^l **FOULON** Bureaux et Magasins : 162, Avenue Daumesnil Tél. : Diderot 37-13
 Ouvert même le Dimanche Ateliers : Avenue Michel-Bizo et Charenton

AGENCE DIRECTE
SUNBEAM Toutes pièces détachées en stock — Motos neuves et d'occasion
MARLIN, 136. r. Tocqueville PARIS (17^e)
 Tél. : Carnot 55-59



Une merveilleuse...

Machine à calculer

Voici la photo d'une machine à additionner, de bureau, faisant automatiquement l'addition et la soustraction, vendue sur socle de bureau.
 Prix Fr. **245** »

Cette machine enfermée dans un beau portefeuille cuir pour la poche Fr. **195** »

Petits modèles avec socle Fr. **65** »

— sans pupitre Fr. **60** »

PROFITEZ de la RÉDUCTION que vous fera notre Revue pour écouler ces quelques machines.

SERVICE COMMERCIAL "MOTO REVUE"
 5, Rue St-Augustin, Paris

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

radiateur, 75 fr. : boîte 4 vit. Picard neuve, 657 fr. ou ferais échange contre moteur de course 350 à 500 cmc. ou 4 cyl. à air de 3 à 5 CV. Madoni, 68, bd de l'Hôpital, Paris.

Avertisseur Amplor grand modèle deux tons, ville et route, émaillé noir, avec « cerclé » nicklé, 1^{er} offre au-dessus 350 fr. Josse, Moto Revue, 5, rue St-Augustin, Paris.

Compteur O. S. neuf, prix baissé. Laborerie, 82, bd Port-Royal (5^e).

Pneus neufs dép. 45 fr.; magnéto, mono neuves, 100 fr., d'occas. 65 fr., motos dép. 550 fr. Tesdout, 63, rue Ducouédic (14^e).

Mach. à écrire Oliver 10 c. neuve. Vis. dim. matin ou sur rend.-vous. Paisant, 18, rue Lantiez, Paris (17^e).

Phare moto cica 120 m/m, très bon état, valeur 190 fr., laissé à 110 fr. Pompe à eau à bras au 1/4 de tour, diam. du tuyau 20 m/m, genre Japy, valeur 100 fr., laissé à 50 fr. Radiateur à gaz émaillé vert, valeur 110 fr., 55 fr. Tub extra fort très bon état, diam. 0 m. 90, 50 fr. Creully, St-Brice-sous-Forêt (Seine-et-Oise).

Fourche élast. moteur magnéto mono neuves 70 fr.; selles, carbur., boît., tan-sad, repose-pieds, courroies, etc., etc. S'adresser sur place n° 19, passage Doudeauville, Paris (18^e) ou le dimanche à St-Ouen, marché aux Pucés à 50 mètres de la porte des Poissonniers. Exposition permanente sur les forts.

50 fusils nfs, garantis, cédés à pr. d'occas. Mémin, armes, Rennes (Ille-et-Vilaine).

Pneu Englebert 735 x 125, neuf defraichi. Prix intéressant. Alexandre à Moto Revue, 5, rue Saint-Augustin.

PETITES ANNONCES ENCADRÉS
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

L'actualité
Automobile
 Supplément mensuel
 de
MOTO REVUE

sera lue avec satisfaction par tous les Lecteurs de **MOTO-REVUE** dont elle complète le programme

LE NUMÉRO : 2 fr. — ABONNEMENT : 20 fr.
 Le prix de l'Abonnement est entièrement remboursé par 6 lignes de petites annonces

— Conditions spéciales aux Abonnés de **MOTO-REVUE** —
L'ABONNEMENT à 12 Numéros : 10 frs.

ABONNEZ-VOUS A MOTO-REVUE HEBDOMADAIRE

GRAND PRIX SUISSE

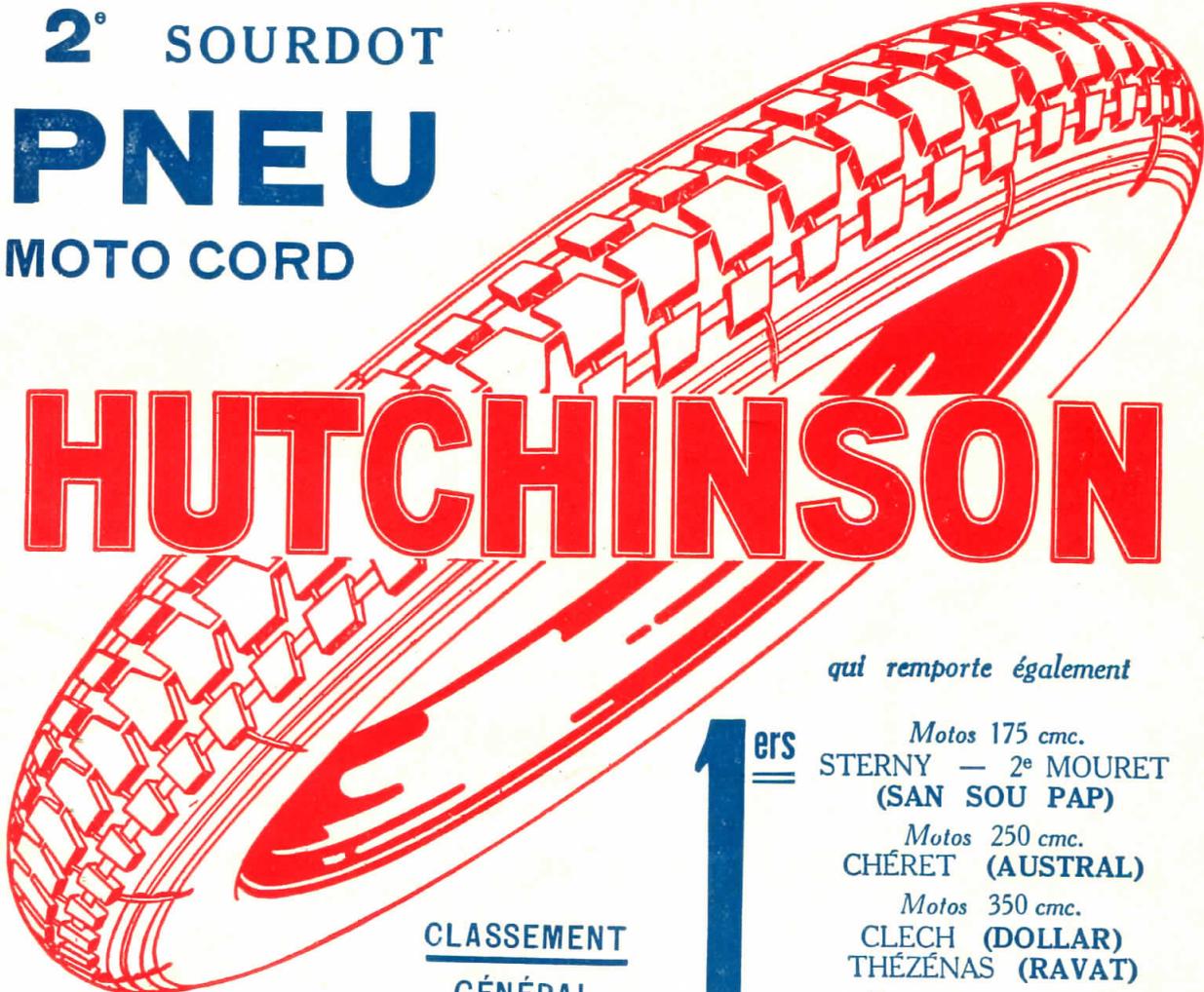
1^{er} *Sidecars 350 cmc.*
HOMMAIRE
Motos 175 cmc.
HOMMAIRE
2^e **SOURDOT**

sur **MOTOS**

MONET & GOYON

PNEU

MOTO CORD



HUTCHINSON

qui remporte également

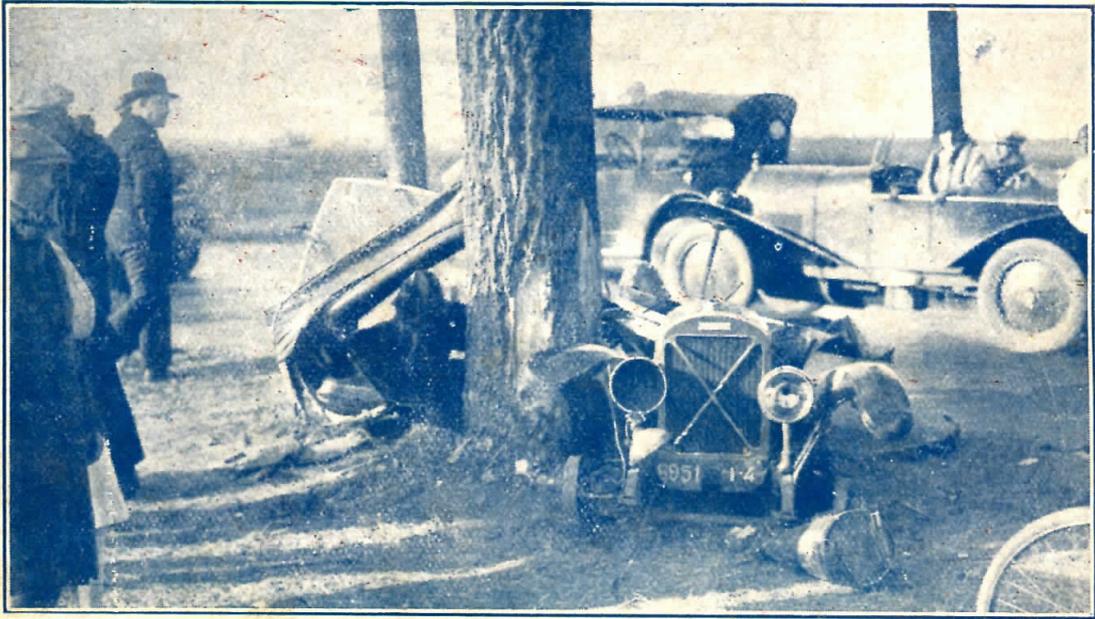
1^{ers}
Motos 175 cmc.
STERNY — 2^e MOURET
(SAN SOU PAP)
Motos 250 cmc.
CHÉRET (AUSTRAL)
Motos 350 cmc.
CLECH (DOLLAR)
THÉZÉNAS (RAVAT)
Tricyclecars 350 cmc.
CHRIST (VILLARD)

CLASSEMENT
GÉNÉRAL

1^{er} STERNY sur **SAN SOU PAP**
DANS

PARIS-PYRÉNÉES-PARIS

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