2e Numéro Compte rendu du Salon 1fr.25

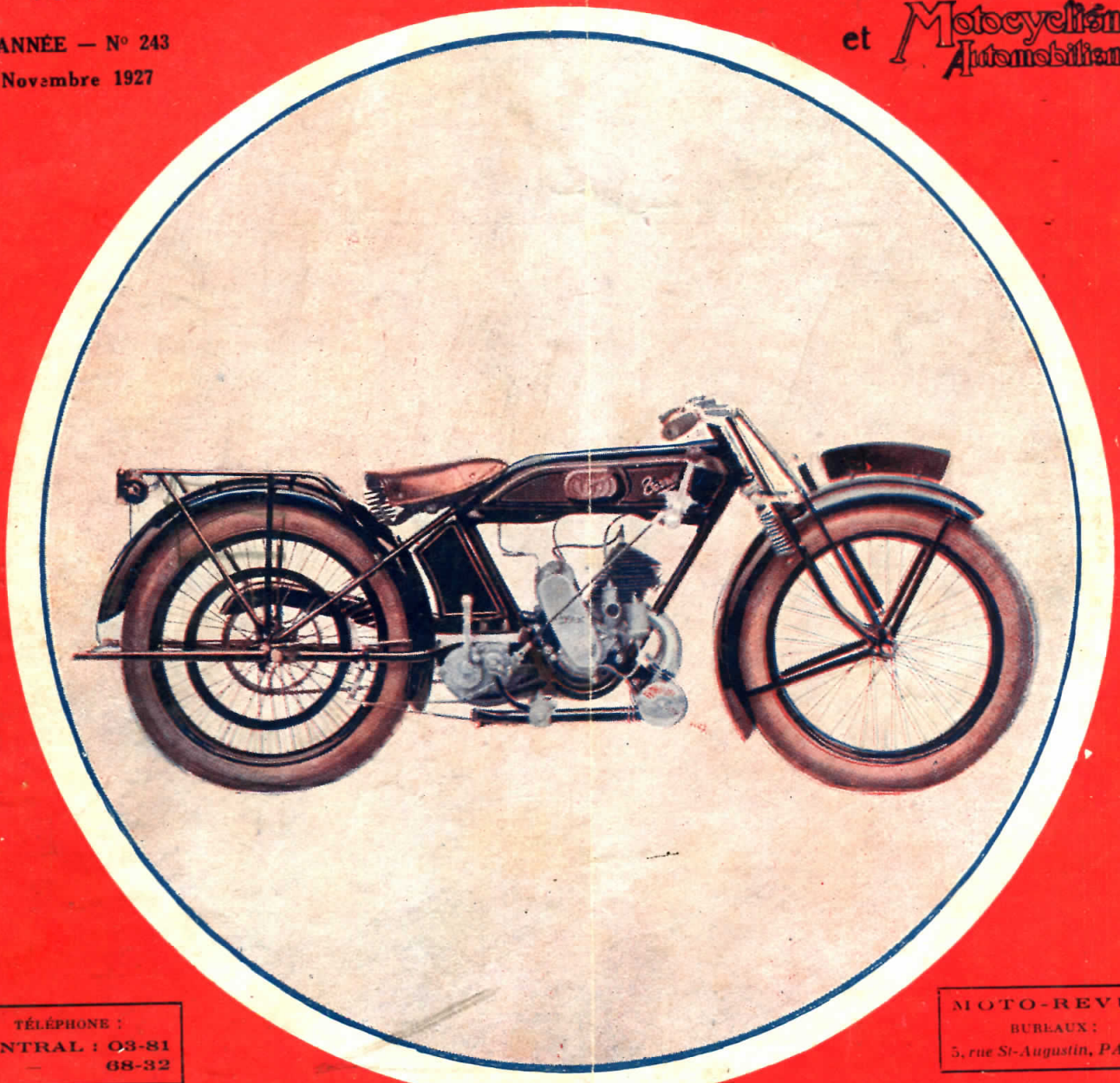
# MOTO REVUE

SPORT ET TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et Motocyclisme Automobilisme

15e ANNÉE — N° 243
5 Novembre 1927



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
68-32

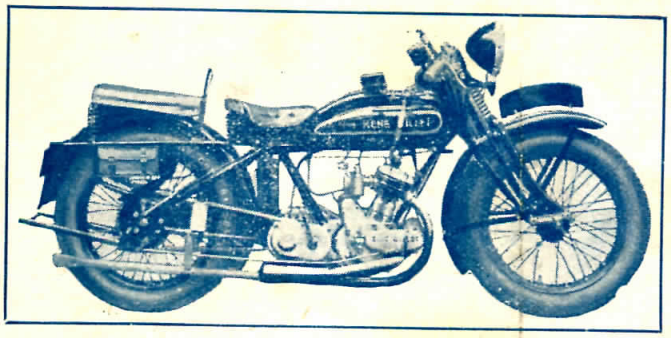
MOTO-REVUE
BUREAUX :
5, rue St-Augustin, PARIS

**LA 2 CV. TERROT-CONFORT**

Dernière création de **TERROT** ; cette nouvelle Moto a obtenu un succès considérable au Salon, tant par son prix (**3.050 fr.**) que par sa ligne séduisante.

# La Nouvelle RENÉ GILLET

**4 CV. - 350 cmc.**

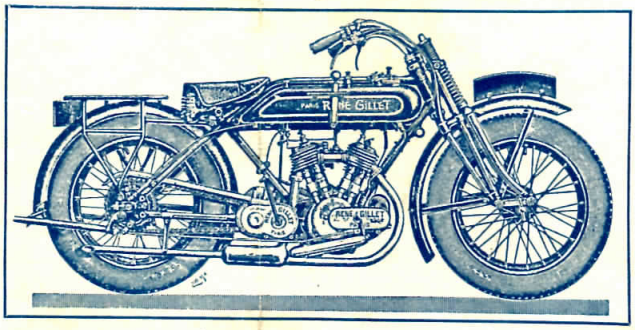


est la machine rêvée pour le long tourisme en solo ou avec tan-sad

# La Moto RENÉ GILLET

**6 CV. - 750 cmc. - Type Armée Française**

est la plus populaire parmi les amateurs de long .. .. tourisme .. ..

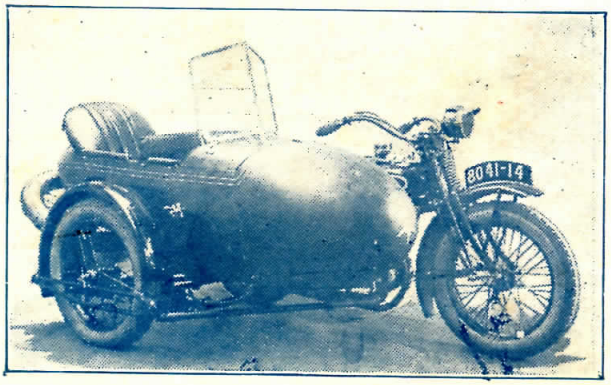


elle est :
.. Économique ..
Puissante - Rapide
.. Stable - Sûre ..

# Le Side-car RENÉ GILLET

**avec le fameux châssis suspendu RENÉ GILLET**

est le complément de la Motocyclette 6 CV., type Armée Française, pour le long tourisme confortable et .. .. .. .. économique .. .. .. ..

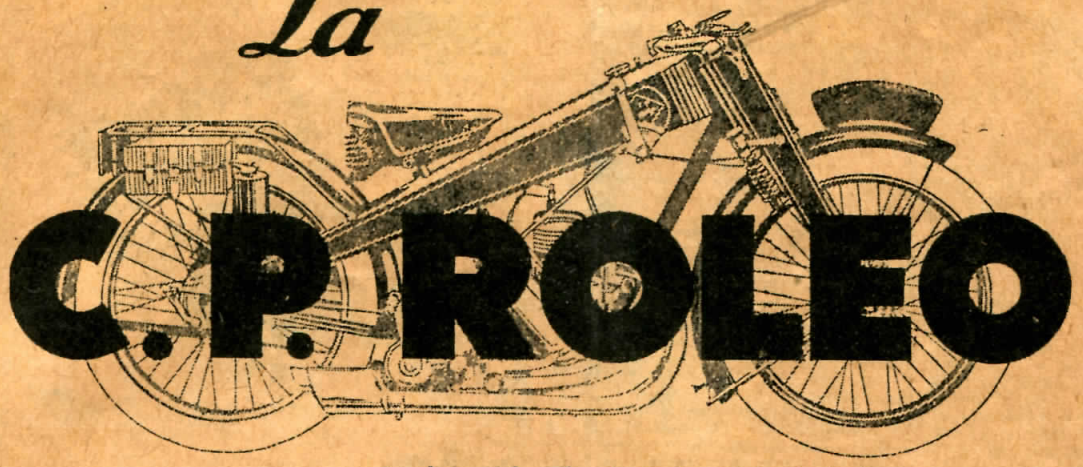


DEMANDEZ LES CATALOGUES SPÉCIAUX AUX ÉTABLISSEMENTS **RENÉ GILLET**

**128, Route d'Orléans, MONTROUGE (Seine)**

*Soyez un homme de progrès... Achetez...*

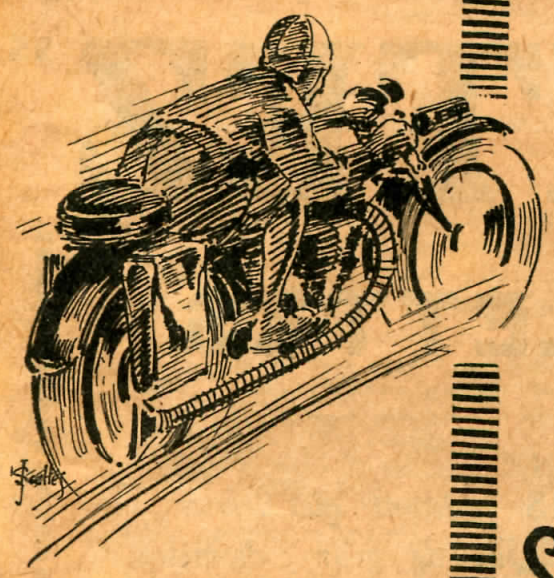
# La C.P. ROLEO



à cadre en tôle emboutie, à triangulation intégrale, et vous ne tarderez pas à être jalousés par vos amis motocyclistes. Ce cadre embouti remplace le tube dans la moto, comme il l'a remplacé autrefois dans le châssis d'automobile.

**Établissements ROLLET & Co**
64, *Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XIe)*

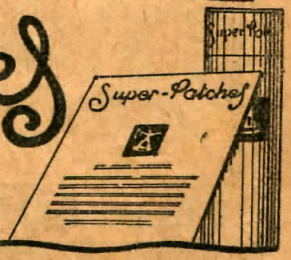
**Demandez Notice No 15 et Catalogue**



## IL Y VA DE VOTRE VIE

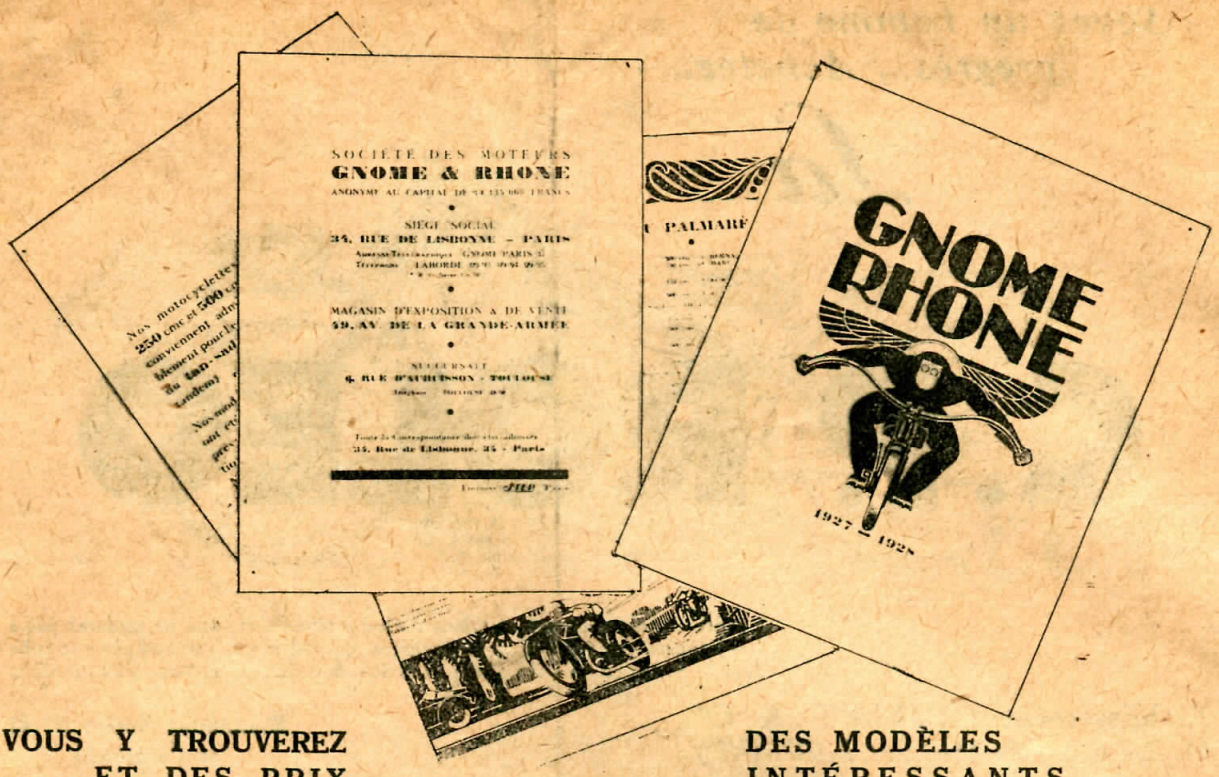
Lorsque vous filez à toute vitesse, il serait dangereux, souvent mortel, qu'un pneu "flanche". Le seul moyen d'avoir toute sécurité est de réparer vos chambres avec des SUPER-PATCHES. Vous les posez en quelques minutes et plus vous roulez, plus elles tiennent, **même quand le pneu chauffe.** Si votre garagiste n'en a pas, envoyez-nous 1 franc et vous recevrez une boîte échantillon pour environ 10 réparations.

**Super Patches**
les pièces qui tiennent
AUTO - MOTO - VÉLO
En vente: Garages et March. d'accessoires.
GROS: 9, r. Ém.-Deschanel, Asnières (Seine).




Les SUPER-PATCHES sont une spécialité de GUTTACOLL, la vieille marque française

DEMANDEZ CE CATALOGUE




VOUS Y TROUVEREZ ET DES PRIX

DES MODÈLES INTÉRESSANTS

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

# "SOUBITEZ"

POUR

## MOTOCYCLETTES

*L'Éclairage le plus puissant par :*

**DYNAMO** *à double débit ;*

**ACCUMULATEURS** *résistant aux chocs ;*

**PROJECTEUR** *de grand diamètre ;*

**TABLEAU** *étanche comprenant :*

*Ampèremètre, Conjoncteur, Fusible.*

**Établ^ts SOUBITEZ Frères,** *188, Rue de la Roquette - PARIS*




Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers




# Économies

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

*Gratis*

**Votre Initiale en Or**

Demandez-nous aujourd'hui notre notice ROBBIALAC, en précisant si vous voulez repeindre une auto, une moto, ou un cycle, et nous vous adresserons en même temps un décalque doré de votre initiale.

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

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

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

Sans aucun engagement de ma part, adressez-moi gratis votre Notice pour réémailler une voiture ainsi que les initiales ——— (écrire lisiblement les lettres désirées).

*Nom*_____

*Adresse*_____




ROBBIALAC B

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

---

# Le Carburateur GURTNER

*EST AUX PLACES D'HONNEUR DANS TOUTES LES GRANDES ÉPREUVES DE 1927*

Records du monde 1926 (125 cmc.), Arpajon. — Six Jours d'Hiver, Janvier 1927 (250 cmc.). — Paris-Nice, Mars 1927 (250, 350, 175 cmc.). — Course de Côte La Turbie, Mars 1927 (125, 250 cmc.). — Course 500 m., Californie-Nice, Mars 1927 (125, 175, 250 cmc.). — Meeting Nice 500 mètres, Mars 1927 (350 cmc.). — Meeting Monaco, Course Côte Mont-Agel (175 cmc. et sidecars). — Corniche Monaco, Course Mont-Agel (250 cmc.). — Metz, Avril. — Tourist Trophy, Avril — Meeting Atlo. Avril (250 et 500 cmc.). — Meeting Angers, Avril (175, 250, 350 cmc.). — Côte Château-Thierry (175 cmc.). — Circuit de l'Aisne, Mai (175 cmc.). — Côte Donzelle, Mai (175 cmc.). — Trois Jours Forez (175, 500 cmc.). — Circuit de l'Ain, Mai (250 cmc.). — Course Coll-Lamothestherage, Juin (175, 250 350 cmc.) — Grand Prix Moto-Club Marseille, Juin (350 cmc.). — Côte de Laffrey-Grenoble, Juin (175 cmc.). — Circuit des Vosges (500 cmc.). — etc... etc... —

# Carburateur GURTNER

*ÉQUIPAIT*

*LES* **80 %**

*DES MOTOS DU SALON*

# Le Carburateur GURTNER

**à PONTARLIER (Doubs)**

*LA MOTO*

# "SAN SOU PAP"

*se classe dans*

## PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

**1ERE**

*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**

SAN SOU PAP

**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 (17e)** PORTE MAILLOT

# SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

LIVRE

**TOUTES LES MARQUES DE MOTOCYCLETTES NEUVES OU EN SERVICE**

payables en

## 14 VERSEMENTS

AVEC

**ZÉRO fr. 0/0 d'intérêts**

NOUS ACHETONS
NOUS ÉCHANGEONS
NOUS RÉPARONS

**TOUTES LES MARQUES**

*Nous montons gratuitement tous nos accessoires*

## Notre Catalogue Illustré 1928

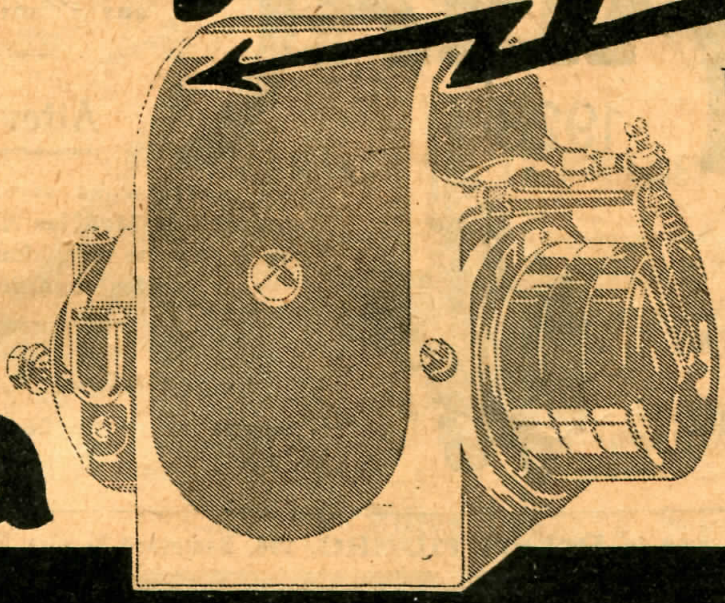
paraîtra en Novembre

**Demandez-nous l'envoi gratuit de notre notice F et la liste des prix des nouveaux modèles détaillés du Salon de l'Automobile, C'EST TRÈS INTÉRESSANT !**

*Notez bien notre adresse :*

## 27, RUE DU CHATEAU-D'EAU, PARIS

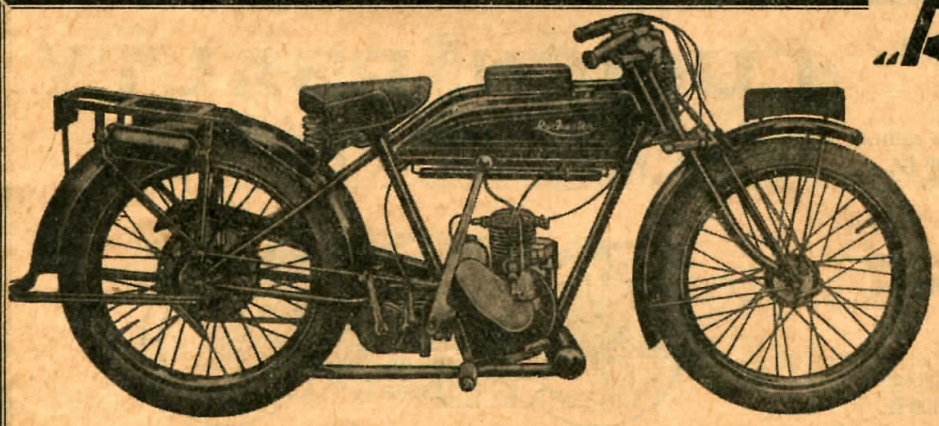
# Magneto France



**Une magnéto donnant une étincelle CHAUDE et PUISSANTE**
**Une magnéto ROBUSTE et ÉTANCHE**
**en un mot**
**Une magnéto dont**
**ON NE S'OCCUPE JAMAIS**

USINES ET BUREAUX
93 route d'Heyrieux LYON

# "Rochester" MOTO



**baisse ses prix et présente de nouveaux types**

## Moteur 175 cmc. DUTEN

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2 vitesses | ch.-courroie | 2.680 fr. | 2.550 fr. |
| 2 — | chaîne-chaîne | 2.780 fr. | 2.650 fr. |
| 3 — | chaîne-chaîne | 3.500 fr. | 3.350 fr. |
| 3 — | ch.-ch. Sport | 3.750 fr. | 3.600 fr. |

## Moteur 250 cmc. LUTETIA

Nouveaux types

3 vitesses :
chaîne-chaîne Tourisme. **3.700 fr.**
chaîne-chaîne Sport.... **4.200 fr.**

*Toujours avec pneus Dunlop, chaîne Renold, boîte Staub.*

**ROCHESTER-MOTOS, 10, Grande-Rue, LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)**

**AVEZ-VOUS VU AU SALON** Salle Z, Stand 151

*LES CARBURATEURS NOUVEAU MODÈLE*

# AMAC

1928

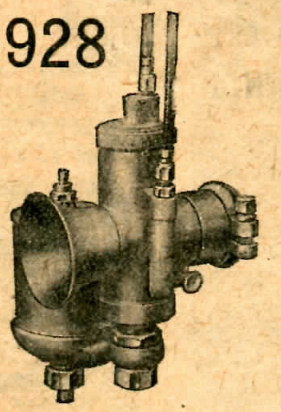
Gicleur noyé

Freinage par Aiguille calibrée

Gicleur de ralenti à réglage perfectionné
Étrangleur
en double cône de Venturi, scientifiquement parfait.

*LE SUMMUM DU PROGRÈS*

**INSTRUMENT SCIENTIFIQUE PARFAIT**



Émulsionneur auxiliaire
Correction d'air sur l'Émulsionneur

**Attention !**

les contrefaçons serviles et bon marché de Modèles AMAC, vieux de 5 ans, ne vous donneront que des ennuis.

*Exigez le mot "AMAC"*
sur le couvercle de la chambre de flotteur

Agents pour la France : Établisseme ts **Robert MUNRO**, 198, Boulevard Pereire, PARIS (XVII^e)
Téléphone : WAGRAM 10-14
Téléphone : ROMUMOTO-PARIS

# LUCIEN PSALTY

*Agent et Représentant des plus célèbres Marques du Monde*

**50, Rue Brunel -- PARIS (17^e)**

**A. J. S. 350 cmc.**

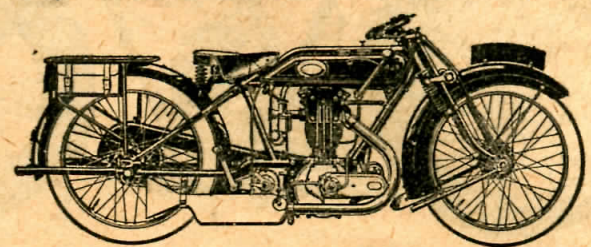
| Latérales : | Culbuteurs : | Arbre à cames : |
|---|---|---|
| 6.800 fr. | 7.500 fr. | 8.500 fr. |

**A. J. S. 500 cmc.**

| Latérales : | Culbuteurs : | Arbre à cames |
|---|---|---|
| 8.200 fr. | 8.500 fr. | 10.000 fr. |

**NORTON 500 cmc.**

| Latérales : | Culbuteurs : | Arbre à cames : |
|---|---|---|
| 8.500 | 9.500 & 12.000 fr. | 13.800 fr. |



**Motocyclistes,** achetez la machine dont vous pouvez être fiers : celles qui TRIOMPHE partout

**SUNBEAM - P.M. PANTHER - L.E.V.I.S. - DUNELT**
**CLÉMENT - GLADIATOR - TERROT - Chater-Lea**
**ROVIN - MONET & GOYON - ROCHESTER, etc...**

*STOCKISTE OFFICIEL DES PIÈCES ET BOITES*

**STURMEY ARCHER,** adoptées par tous les Constructeurs soucieux de satisfaire leur Clientèle

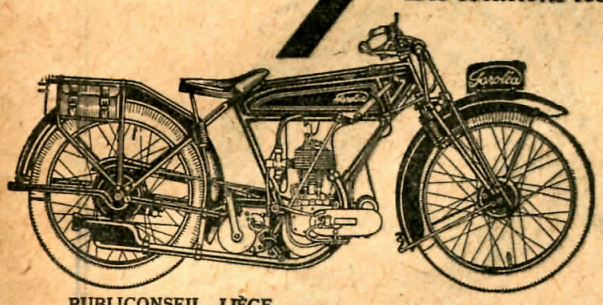
# Saroléa

EST TOUJOURS

**EN AVANCE SUR LE PROGRÈS**

*Les solutions techniques les plus modernes trouvent dans les Motos SAROLÉA leur réalisation hardie mais toujours prudente*

**C'EST CE QUI LEUR VAUT VOTRE CONFIANCE RAISONNÉE**



PUBLICONSEIL, LIÈGE

**Maison SAROLÉA, Sté Ame .. HERSTAL-LEZ-LIÈGE (BELGIQUE)**

# CLINOTO

*Pour laver soi-même...*

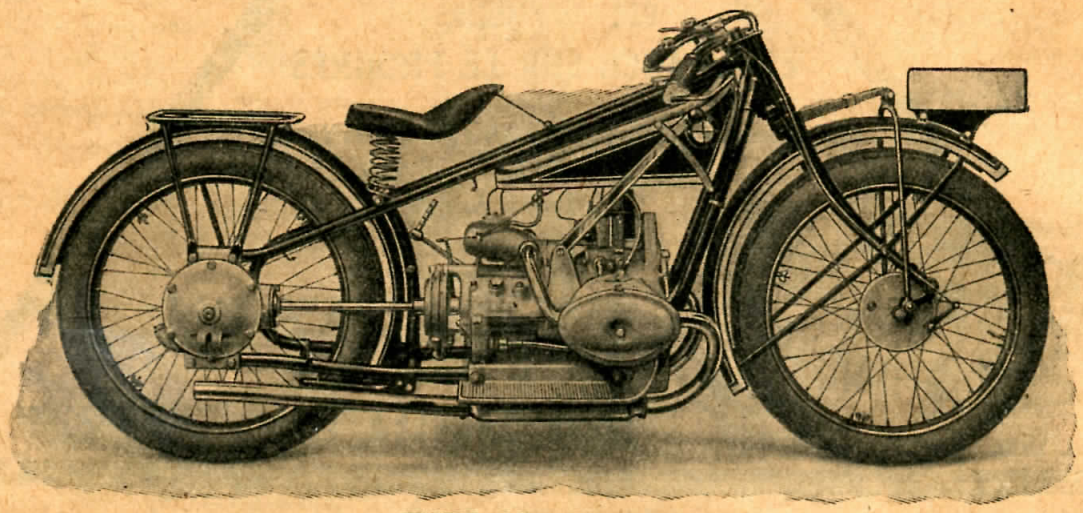
## Sans Eau, son Automobile

SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

**LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS**

# CLINOTO

# BMW



TYPE SPORT R 47

## LA PLUS REMAROUABLE MOTOCYCLETTE DU SALON

GRACE A

SON BLOC MOTEUR 500 CMC. FLATTWIN
SA TRANSMISSION PAR CARDAN
SON GRAISSAGE MÉCANIQUE
SON CADRE DOUBLE BERCEAU

**Agent général pour la France :**
**BASTIDE**
**56, Boulevard de Clichy, Paris**



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

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

RÉDACTION, ADMINISTRATION ET PUBLICITÉ
5, rue Saint-Augustin, 5
PARIS (2e Arrondissem't)
TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81 / CENTRAL 68-32

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

| | UN AN 52 Nos | SIX MOIS 26 Nos |
|---|---|---|
| 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

## Une cause de mauvais ralenti

Quand votre moteur donne un mauvais ralenti, vous êtes amené à soupçonner immédiatement la carburation ou l'allumage : gicleur trop petit, mauvais écartement ou piqûres de vos platinées, collecteur sale. Ou bien vous vous assurez qu'il n'y a pas de rentrées d'air intempestives. Ce sont là, à vrai dire, les causes les plus fréquentes. Mais si votre examen ne vous révèle rien d'anormal, il y a une cause à laquelle il faut songer : c'est l'affaiblissement d'un ressort de soupapes. Sur certains moteurs ces ressorts sont courts et mal protégés de la chaleur. Très souvent, quand on démonte une soupape, on constate que les spires du côté qui porte sur la culasse, sont cuites et se sont affaissées. Avec un très long ressort, il reste assez de spires pour que la forme et l'élasticité restent suffisantes. Mais avec un ressort court, il n'en est plus de même et le ressort se trouve très affaibli. Quant au ressort qui est le plus sujet à l'affaiblissement des spires sous l'influence de la chaleur, c'est, bien entendu, le ressort d'échappement. Il sera donc souvent plus mou que le ressort de soupape d'admission. Que va-t-il en résulter ?

Tant que les gaz sont ouverts d'une quantité suffisante, ils arrivent dans le cylindre sans laisser une bien forte dépression et le fonctionnement est normal. Mais, au ralenti, les gaz sont presque fermés, et les gaz n'arrivent pas à combler le vide au moment de l'aspiration, et le ressort de la soupape d'échappement n'est pas assez fort pour empêcher la soupape d'échappement de se soulever. C'est elle donc qui, sous l'effet de l'aspiration se soulève comme une soupape automatique, et le moteur aspire d'un côté des gaz frais par la soupape d'admission qui est ouverte, mais très peu de gaz frais puisque le boisseau est presque fermé, et de l'autre côté, par la soupape d'échappement des gaz brûlés. Ceux-ci, on le sait, sont des gaz inertes qui diluent les gaz frais et gênent l'inflammation et la combustion du mélange. De plus, par suite de la charge plus faible qui est aspirée, le taux de compression qui est réellement atteint est peu élevé, ce qui gêne encore l'inflammation ; l'étincelle donnée par la bougie n'est pas très vigoureuse non plus puisque la magnéto tourne lentement. Toutes ces conditions contribuent à causer des ratés. Ayez donc toujours des ressorts vigoureux à l'échappement surtout dans le cas des moteurs à soupapes en dessus où ces ressorts sont en général très courts, pour ne pas augmenter la hauteur du moteur. On sait aussi qu'un ressort trop faible permet à la soupape de rebondir sur son siège ce qui finit par cristalliser le métal, qu'il retarde la fermeture de la soupape. Un ressort ne coûte pas cher, il est aisé à remplacer. Il n'y a donc pas d'excuses à le garder quand il présente le moindre signe de fatigue.

## SOMMAIRE

**N° 243.**

**Samedi 5 Novembre 1927**


| | |
|---|---|
| Par-ci, par-là — Quelques échos | 733 |
| La Démonstration de Satory | 734 |
| Liste alphabétique des motocyclettes exposées au Salon *(Suite)* | 735 |
| En parcourant les stands, *(Suite)* | 741 |
| La participation étrangère au Salon | 751 |
| Un Concours d'éclairage en moto | 755 |
| Une Révolution dans l'art du freinage | 757 |
| Une excellente réalisation de l'Industrie française. | 758 |
| Monet-Goyon | 759 |
| Le Courrier de la Semaine | 760 |


## Pourquoi pas la voiturette 500 cmc. ?

Le rendement de plus en plus élevé des moteurs a permis de tirer des charges de plus en plus lourdes avec des moteurs de plus en plus petits, à telle enseigne qu'avec un millier de centimètres cubes on emmène quatre personnes, confortablement installées dans une conduite intérieure, à plus de 80 à l'heure. On peut donc se demander si avec une cylindrée encore beaucoup plus réduite on ne pourrait pas encore atteindre une allure suffisante avec deux personnes à bords. Un moteur de 500 cmc. serait encore capable de réaliser dans ces conditions 60 à l'heure.

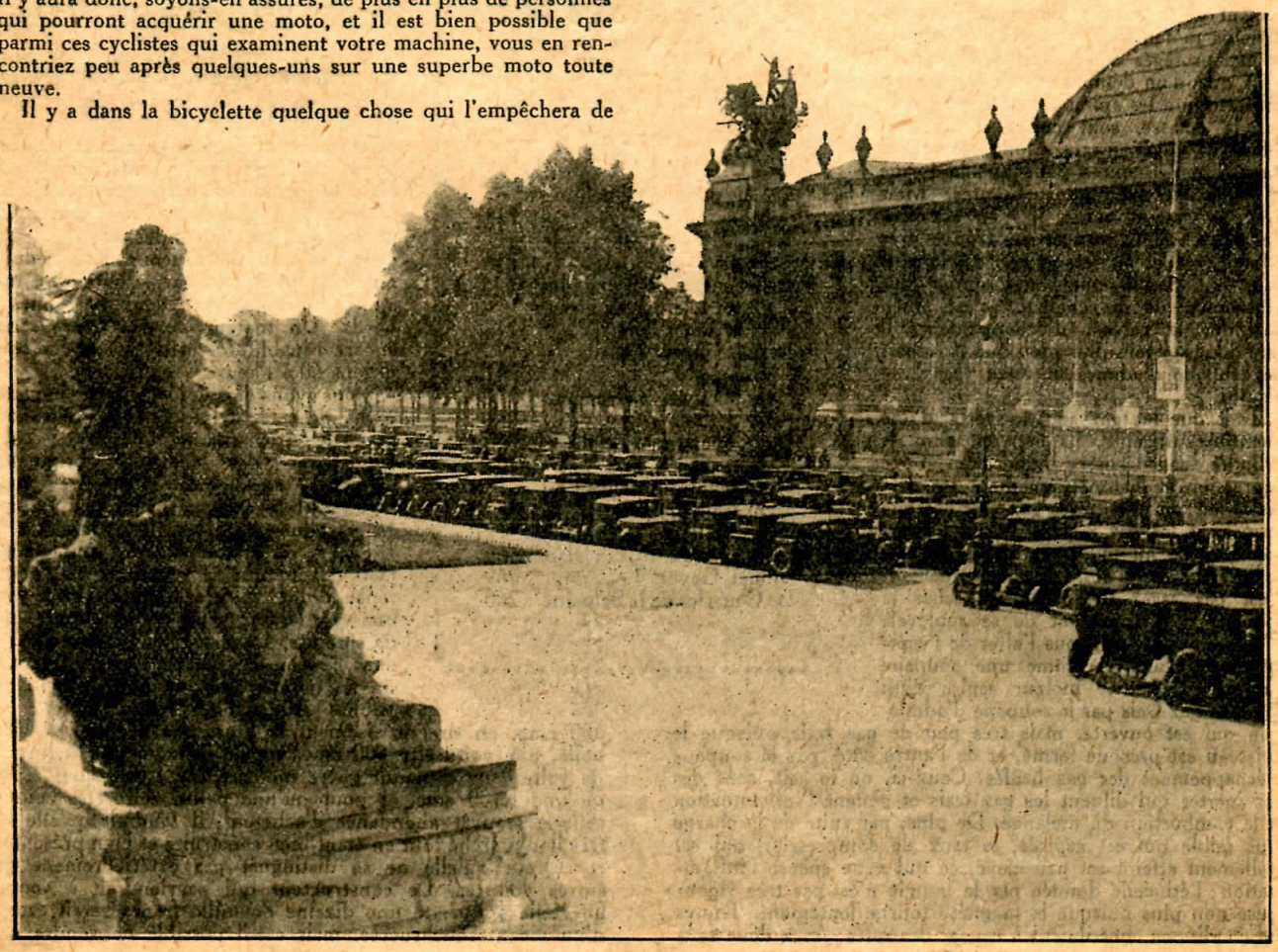
Nous avons déjà des voiturettes à quatre roues de cette cylindrée, mais elles ont pour le gros public un tort : celui d'employer des solutions originales, d'ailleurs excellentes. Peut-être aussi trouve-t-il la carrosserie un peu étroite, car il aime ses aises. Il n'aime pas la vitesse et le 60 lui suffirait amplement, mais il veut que sa voiturette ait l'apparence d'une voiture réduite. Il lui faut une voie large qui lui donne l'impression de stabilité. Le succès de certaine 5 CV, dont la construction n'a pas été poursuivie, montre bien ce que demande le public. Aujourd'hui, d'un moteur de 500 cmc. on tirerait aisément la puissance nécessaire. Mais voilà, une voiturette 500 cmc. conçue comme une réduction de voiture ne coûterait guère moins à construire qu'une 750 ou une 1.100 cmc. et pour qu'une petite voiturette comme celle-là trouvât abondance d'acheteur, il faudrait qu'elle fut très bon marché tout en étant bien construite et bien présentée, et surtout qu'elle ne se distinguât pas extérieurement des autres voitures. Le constructeur qui parviendrait à vendre une telle voiturette une dizaine de mille francs serait assuré d'un gigantesque succès, mais est-il possible de vendre une

telle voiturette à ce prix. Peut-être le deux temps permettrait-il d'y arriver, mais encore faut-il que le public acceptât le deux temps. C'est peut-être tout simplement affaire de persévérance. Il y a déjà quelques 500 cmc. deux temps qui ne souffrent pas du bafouillage au ralenti, et qui consomment très peu. Installez un tel moteur dans un petit châssis bien campé, prenez part aux épreuves de tourisme, faites de la publicité, et peut-être sera-ce l'origine d'un gros succès ?

## La moto remplacera-t-elle la bicyclette ?

Arrêtez-vous : que vous soyez dans une ville ou dans un hameau vous verrez les cyclistes mettre pied à terre et venir examiner votre machine, et vous serez souvent étonné de voir qu'ils s'y connaissent fort bien et qu'ils font des remarques judicieuses. Ils ont donc pris la peine, bien que n'ayant pas eux-mêmes de moto, de s'informer. C'est donc que la moto les intéresse et que s'ils n'en ont pas c'est simplement une question de fonds. Or, la civilisation consiste à mettre à la disposition de tous des commodités de plus en plus nombreuses. Tel objet qui jadis était d'un prix trop élevé et ne pouvait se trouver qu'entre les mains de personnes riches, se trouve actuellement à la portée de tout le monde. Qui eût pu croire, il y a seulement quinze ans, qu'il se trouverait en France près d'un million de personnes qui pussent posséder une voiture automobile. L'abaissement des prix, l'augmentation des salaires ont permis cette diffusion de l'automobile. Et le nombre des gens capables d'acheter une voiture croît chaque année. Il en est de même, et d'une manière plus saisissante encore, pour la motocyclette. Que de jeunes gens qui, avant la guerre, eussent considéré une bicyclette comme le summum de leurs désirs et aujourd'hui rêvent d'une moto. Ils économiseront sou à sou comme jadis et réussiront à la fin par posséder ce dont ils avaient envie. Il y aura donc, soyons-en assurés, de plus en plus de personnes qui pourront acquérir une moto, et il est bien possible que parmi ces cyclistes qui examinent votre machine, vous en rencontriez peu après quelques-uns sur une superbe moto toute neuve.

Il y a dans la bicyclette quelque chose qui l'empêchera de disparaître. Elle est un sport physique. Il y a un plaisir à faire travailler ses muscles, à tendre sa volonté, à se développer par le sport, physiquement et moralement. Mais ces considérations n'intéressent que des sportsmen et ceux-ci, malgré leur nombre en apparence imposant, ne constitue que la minorité des personnes qui roulent à bicyclettes. Pour beaucoup la bicyclette n'est qu'un moyen de transport moins fatigant que la marche à pied, rapide et économique. La bicyclette, en leur permettant de se rendre plus rapidement à leurs occupations, leur procure plus de loisirs, leur donne la possibilité de rester dans leur lit, le matin, un peu plus longtemps. Grâce à elle ils peuvent revenir déjeuner chez eux ; mais si vous leur offriez une machine considérablement plus rapide et presqu'aussi économique et qui par surcroît n'exigerait d'eux aucun effort musculaire, aucune fatigue, croyez bien qu'ils ne garderaient pas longtemps leur bicyclette ou qu'ils la garderaient comme on garde une lampe à pétrole quand on a l'électricité, en prévision des pannes. L'auto ne peut pour beaucoup de personnes pas convenir Elle est trop coûteuse d'achat, d'entretien, d'impôts, et bien souvent on n'a pas chez soi une place où on puisse la garer Il n'y a qu'une machine qui puisse remplacer la bicyclette. c'est la moto et dans bien des cas elle l'a déjà fait. Que de petits patrons, que d'ouvriers vont à leur chantier à moto alors qu'auparavant ils se servaient de bicyclettes. Que de prêtres ont remplacé la bicyclette par la moto ! Et cette tendance s'accentuera de plus en plus. Si la moto ne remplace pas la bicyclette en tant qu'instrument de sport, elle est appelée à prendre sa place comme instrument de transport. Grâce à cette innombrable clientèle il sera possible d'entreprendre une construction en immenses séries et les prix des motos populaires baisseront encore. Mais, de toute manière, nous pouvons espérer qu'un jour la moto aura pris la place de la bicyclette comme moyen de transport économique.



# Par-ci.... Par là.....

### Le Hanocq Dewandre

Le moteur Hanocq Dewandre, construit par Nagant, la marque belge bien connue, est un deux temps à surpresseur. C'est un huit cylindres, mais composé de quatre paires de cylindres dont chacune a une culasse commune. On sait les avantages de ce système qui, en substituant à l'écran du piston bas et peu efficace la paroi du cylindre, permet un mouvement parfaitement régulier des gaz et empêche l'entraînement des gaz frais par les gaz brûlés.

De plus, le remplissage de la chambre d'explosion par des gaz frais est assuré et les conditions d'inflammation du mélange sont encore meilleures que dans un quatre temps. Cette formule de construction est également employée sur le moteur Deguingand, 5 CV qui lui, a deux paires de cylindres. Le surpresseur Hanocq Dewandre est un surpresseur à palettes.

### La Fiat deux temps

Fiat a couru récemment à Monza, avec une voiture 1.500 et a gagné l'épreuve où elle s'alignait (il est vrai que Delage n'y participait pas). Mais cette voiture, pilotée par Bordini, n'était pas la deux temps dont, depuis longtemps, on attend l'apparition en course. Le moteur était un deux cylindres en deux groupes accolés et à vilebrequins reliés par des engrenages. Il est probable que ce sont des questions de bougies qui ont dû empêcher la mise au point définitive du deux temps. Le nouveau racer Fiat est d'ailleurs très bien de ligne.

### Régularité

Que diriez-vous d'une course qui grouperait onze partants et qui n'aurait que deux arrivants, les autres concurrents étant éliminés : sept par des accidents graves et deux par des pannes. C'est pourtant ce qui s'est produit en Amérique, dans une course de canots automobiles. Cinq concurrents ont coulé. Aux vitesses atteintes par ces racers, la rencontre d'une vague un peu haute suffit à provoquer une catastrophe.

### La question du jour

La question qui est le plus souvent posée, actuellement, c'est de savoir ce que sera la nouvelle Ford ? On comptait qu'elle paraîtrait au Salon. Edsel Fort annonce qu'elle commencera à sortir dans quelques semaines, mais combien de semaines ? La curiosité de tous est excitée : n'est-il pas remarquable et tout à l'honneur de l'organisation Ford, que le secret soit aussi bien gardé et qu'il lui soit possible d'entreprendre en énormes séries la production d'un type sur lequel on ne sait à peu près rien !

### Une mise au point énergique !...

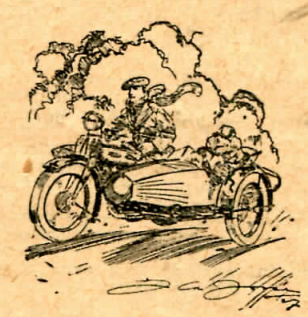
*Les belles performances ne plaisent pas à tout le monde : témoin l'entrefilet paru (paraît-il, car nous lisons rarement ce journal) dans un confrère ; K..., le signataire ayant douté de la valeur de l'exploit, se fait adresser la lettre ouverte ci-dessous :*

Je suis tout à fait surpris de lire sous la rubrique « S. V. D. C. », parue dans une revue (que nous ne nommons pas), un entrefilet me concernant relativement au transport du journal *Paris-Sport* que j'ai effectué pendant le mois d'août.

Comme je n'ai pas l'honneur de vous connaître, je vous prierai de ne pas douter de ma modestie.

Si un battage quelconque a été fait au sujet de ces voyages, c'est que les journaux ou revues ont bien voulu s'en emparer.

J'ai fait des choses beaucoup plus extraordinaires que celle-ci et je suis sûrement passé



où vous n'êtes jamais passé et ne passerez jamais, et, il n'est pas dans mon tempérament de mendier un article au journalisme.

Si toutefois vous tenez à me connaître, je me présenterai à vous à l'heure et au jour qu'il vous conviendra.

Gabriel MARC,
*Pilote aviateur, Chevalier de la Légion d'honneur, Croix de guerre, quatre citations,*
41, rue de Saint-Cloud, Clamart (Seine)

### Et il a raison !...

*Notre confrère* L'Auto, *si bon pour tous, devient quelquefois méchant : lisez cet extrait du 20 octobre :*

*A la Succursale de la Maison du Silence*

L'U. M. F. tient, comme toute fédération, une assemblée générale annuelle. En quelque sport que ce soit, l'exécution de cette formalité ne s'entoure d'aucun mystère et la date de la réunion est annoncée ouvertement. Mais, dans les veines de l'U. M. F. coule le sang de l'A. C. F., et, avec lui, une hérédité fâcheuse : il ne faut pas chercher ailleurs la raison pour laquelle ce groupement omet, d'instinct, de faire savoir, publiquement, à quel moment il tient ses assises de fin d'année.

On aurait pu croire qu'après la secousse qui l'agita l'an dernier, l'U. M. F. avait fait peau neuve ; mais, sans doute, la phobie de la presse contagionne-t-elle toute assemblée, aussi bien intentionnée soit-elle, dont le siège est situé, 8, place de la Concorde. A nouveau, la réunion générale des clubs motocyclistes, tenue avant-hier en la maison du silence, resta secrète jusqu'à l'ultime moment.

Et, sans doute, les responsables de cette attitude mystérieuse qui assimile trop bien l'U. M. F. à l'A. C. F., ont-ils ragé de n'avoir pu aussi noyer de ténèbres le résultat de l'assemblée. Car, comme vous le pensez bien, non seulement la presse n'était pas admise à la réunion, mais encore on se garda bien de rédiger un communiqué pour faire connaître aux journaux, donc au public, ce qui s'était passé. Plaignons l'U. M. F. !

*Et voilà pourquoi* Moto Revue *n'a pas parlé de cette réunion, pas plus que* L'Auto, L'Echo des Sports *et tous les autres.*

### Une alliance

M. André, des Etablissements Harley de Neuilly, a signé au Salon un traité d'alliance avec Gillet Herstal et est désormais concessionnaire de cette marque pour la Seine et les départements limitrophes et dépositaire général des pièces de rechange.

C'est-à-dire qu'avec Géco-Gillet et Harley, M. André possède la gamme la plus étendue de motos réputées : 175 et 250 Géco, 350 et 500 Gillet, 1.000 et 1.200 Harley. Il y a là de quoi contenter tout le monde étant donné le renom de chacune de ses marques, l'amabilité de leur représentant et la compétence mécanique de ses ouvriers.

### Le confort et le bien-être du motocycliste

Toujours à la recherche de tout ce qui peut augmenter le confort du motocycliste, nous avons été appelés à visiter les établissements Acfor, spécialistes des vêtements de cuir.

Fournisseurs de l'Etat et de l'aviation militaire, les Etablissements Acfor n'ont pas comme beaucoup dédaigné le motocycliste. Bien au contraire, ils ont songé à le faire bénéficier de toute l'expérience acquise dans le domaine du vêtement chaud, confortable et pratique.

Depuis le cuir classique jusqu'aux vêtements spéciaux, Acfor a établi toute une gamme de costumes en cuir, de tench coats, de gants, casques, serre-têtes, etc..., dans lesquels les solutions les plus modernes sont apportées tant dans la sélection des tissus ou cuirs que dans le choix des adaptations pratiques et sûres.

Nous reviendrons très prochainement et plus longuement sur leurs manteaux, équipements de course et de tourisme, combinaisons, etc. Un prochain article donnera toute documentation technique concernant cette partie importante de l'équipement motocycliste.

### Un réveillon :

### A Noël, au jour de l'An ?

Qu'en pensent nos abonnés ? Nous soumettons cette suggestion à leur appréciation :

*Peugeot fait un banquet, Motosacoche fait un banquet, pourquoi Moto Revue ne ferait-il pas un banquet ?*

*Moyennant 30 fr. environ par personne, nous pourrions, nous, les abonnés, nous réunir et de cette façon nous mieux connaître.*

*Qu'en dites-vous ?*

F. SIMON.

Oui, qu'en dites-vous ?

### *NOTRE CONCOURS POUR LE M.C.C.F.*

### Allons, dessinez sérieusement

Nous recevons des projets pour l'insigne du M. C. C. F. en vue sans doute de gagner le prix de cent francs affecté au premier de ce concours. Très bien, mais pourquoi s'acharner à nous adresser des dessins ultra-microscopiques, et voire en couleurs. *(Si l'on ne connaît pas l'emploi judicieux des tonalités).* Avez-vous songé aux difficultés pour clicher de tels dessins ? Nous répétons que nous ne pouvons accepter que les dessins sur papier absolument blanc et à l'encre de chine. Il reste, nous le supposons, assez de marge pour tirer un bénéfice sans parler de la publication dans *Moto Revue* des excellents projets.

Reçus à ce jour les dessins de MM. :

1. Savy, Paris.
2. Frainnet, Paris.
3. 
4. Rigault, Paris.
5. Bernardin, Ars.
6. Doré, à Valenciennes.

*(Nous recevons en dernière heure une trentaine de dessins.)*

### Le Polo et le Football en Moto

Et avec l'hiver voici que, de tous côtés, on nous demande avec insistance si nous prévoyons la reprise du foot en moto. Oui, nous étudions cette question assez compliquée cependant, car en France on semble l'ignorer complètement.

Le M. C. Bédarieux, en Hérault, a l'intention de donner quelques exhibitions dans ce sens : nous l'en encourageons fortement.

# La démonstration militaire de Moto-Revue

## *a lieu le 15 novembre 1927 au camp de Satory, à Versailles*



**La 1re démonstration militaire sera le plus gros événement, depuis le début de la motocyclette, de références commerciales et d'utilitarisme.**



Sous le regard attentif des membres de l'Etat-Major, sous les yeux du plus sevère et du plus impartial jury qui ait été constitué, les plus réputés constructeurs et conducteurs prouveront qu'une moto est souple et qu'elle est à même de remplacer avantageusement le cheval dans l'Armée dans beaucoup de cas.

### Le 15 Novembre

C'est donc le 15 novembre, à partir de 13 heures précises, que se dérouleront les épreuves de présentation des possibilités de la motocyclette tant du point de vue pratique pour le tourisme, que pour son adaptation aux exigences militaires en vue du remplacement progressif du cheval dans l'Armée. Nous avons, d'accord avec les membres de l'Etat-Major et des services de la motorisation, et pour leur permettre d'étudier efficacement cette adaptation, choisi cette date en semaine qui correspond d'ailleurs à la première partie de la pleine une de novembre et fait espérer un temps relativement sec et froid. Il est cependant fort possible que le détraquement constaté de la saison d'été infirme notre prévision et que nous ayons le *plaisir* de faire dérouler notre épreuve sous des torrents d'eau, sur un sol détrempé et fuyant : l'épreuve n'en sera que plus précise et nous ne pourrons que nous en montrer satisfaits.

### A Satory...

C'est sur le terrain du champ de manœuvres du 503e chars d'assaut qu'a bien voulu nous accorder M. le Colonel *Rheims*, commandant le 5e régiment du Génie, qu'aura lieu la première démonstration de la moto militaire. Satory se trouve au sud-ouest de Versailles. En venant de Paris, gagner la route de Rambouillet, mais au lieu de prendre la rue de l'Orangerie, continuer tout droit la rue de Satory et la montée qui mène au terrain militaire.

Un immense espace contenant à demeure tous les obstacles opposés au développement des exercices normaux de la cavalerie, de l'infanterie et de l'artillerie, aux évolutions des tanks, permettra aux participants d'exécuter les plus rudes démonstrations de mécanique et de tourisme susceptibles d'intéresser le jury. Pas d'acrobaties surtout : elles seront énergiquement bannies, n'ayant aucun résultat positif dans le but qui nous occupe.

### Chaque constructeur doit avoir à cœur d'y participer

Chaque marque française se doit de participer à la rude épreuve de Satory. Il ne s'agit pas du tout d'une épreuve spectaculaire venant accroître malencontreusement le calendrier déjà trop fourni. Le public, les profanes étant écartés strictement de cette réunion purement technique, aucune place à la fantaisie ne sera accordée.

### Pour y participer

On nous a demandé dans quelles conditions il était possible de participer à ce concours, si lourd de conséquences matérielles. *Aucune.* Certains constructeurs ont craint que, quelques organes de leurs engins n'étant pas de construction essentiellement nationale, leur admission à cette démonstration eût élevé quelques objections. Tout constructeur peut et doit participer à la rude épreuve, à la stricte condition qu'il nous présente *un programme écrit* et détaillé des divers exercices pratiques et utilitaires qu'il compte fournir. Il peut équiper sa machine comme il le désire, changer pour chaque épreuve le conducteur, employer les organes qu'il possède ; la seule condition, c'est qu'il soit français et s'engage à participer à la réunion sur le terrain même et dans les conditions que lui réclamera le jury. Nous rappelons qu'aucune acrobatie ne sera ni exigée, ni tolérée. Donc, toutes nos marques peuvent s'engager avec une ou plusieurs machines, avec un ou plusieurs conducteurs. M. Lacome recevra d'abord chaque délégué de maison et s'entretiendra directement sur l'effort que chacun déclarera. La discrétion sera de rigueur pour permettre à chacun de bénéficier du fruit logique de son travail.

*Amateurs.* — Les nombreux isolés qui nous ont écrit et se sont engagés pour cette démonstration ont été prévenus par lettre, et individuellement, des conditions dans lesquelles nous accepterions leur concours. Pour être admis, chaque participant devra nous donner par écrit le programme détaillé des figures qu'il compte faire ; nous opérerons une première sélection et n'admettrons que par invitation ceux qui auront satisfait à nos exigences. Une démonstration éliminatoire aura lieu le 11 novembre, pour ceux qui nous auront prévenu précédemment. La Commission d'élimination sera composée d'officiers compétents.

### Ce qui sera exigé

Aucun programme obligatoire ; chaque participant aura la faculté de développer ses possibilités, mais il ne pourra exécuter ses exercices que dans certaines conditions précisées par le jury, consistant surtout en démonstrations sur terrain dur, en sol mou ou dérapant, glaiseux ; en montées ou en descentes dans des tranchées, en passage à gué ou en franchissement des fossés. chaque engagé est tenu à se conformer aux exigences du jury pour l'épreuve à laquelle il a donné son concours ?

### Quelles sont les maisons participantes ?

Nous avons déjà l'engagement de plusieurs grosses firmes. Des firmes moins importantes, des nouvelles venues en 175 cmc. sur le marché, tiennent aussi à démontrer le sérieux et la valeur de leur construction au point de vue utilisation dans l'armée et spécialement pour remplir le rôle d'agent de liaison. Nous sommes tenus à discrétion ; on nous excusera de ne pas préciser. Cette première démonstration doit laisser à chacun toutes ses possibilités : plus tard et, d'accord avec l'Etat-Major, un programme fixe sera établi.

*Engagez-vous de suite pour la première démonstration de Satory, à Moto Revue*

**Engagements clos le 7 novembre**

Eliminatoires le 11 (de 9 h. à 16 heures).
Démonstration officielle le 15 à 13 heures.

---

# Le Moto-Club scolaires : M. C. S. ou M. U. C.

Le M. U. C. ! Moto Université Club ? Un peu laid, nous semble-t-il. M. C. S. plus coulant et moins sujet à confusion avec le P. U. C., le P. A. C., etc... Les engagements de province nous arrivent serrés : Paris est moins rapide, et pourtant de tous côtés, verbalement, on est enchanté de la création.

*On nous écrit :*

Je suis abonné depuis deux mois seulement, mais dès le premier jour, j'ai aimé votre Revue et l'attend avec impatience le samedi quand elle m'arrive.

Grâce à elle, distribuée à propos, j'ai pu vaincre pas mal de préjugés chez mes amis et amener des adeptes à la moto et à votre Revue.

Depuis un an je ne suis plus étudiant, mais cependant votre M. C. S. m'intéresserait fort. Peut-on... Pourrait-on en faire partie, quoique ex-étudiant.

Je connais pas mal de mes amis qui sont dans le même cas et qui espèrent que le M. C. S. ou peut-être M. C. U. ne leur fermera pas ses portes.

H. GAUTHIER. Abonné 74.422

### Et puis voici un avis autorisé

Le président provisoire du M. C. S. ne semble pas partisan du M. U. C., il nous en donne sa raison. Y a-t-il mieux ?

Hélas ! de 8 h. 30 à 18 h. 30, je suis « emboité » et je travaille comme un nègre, alors... que voulez-vous le M. C. S. chôme un peu faute de temps à lui consacrer, à faire de la propagande dans les autres boîtes, etc. Enfin, à Bréguet, j'ai posé une petite affiche avec une photo représentant un bolide sur la route des records qui captive l'attention des étudiants sur le M. C. S. Il y a déjà plus d'une dizaine de types de Bréguet qui vont se rallier au M. C. S. dont je vous communiquerai la liste ultérieurement. Malheureusement, la réunion constitutive tarde... tarde beaucoup, on ne peut sa baser sur rien de solide (*La date sera fixée sous peu*).

On me demande beaucoup si *Moto Revue* consentira à faire des remises pour l'achat des motos à nos scolaires. *Oui, oui, oui* ! ! Voilà une question à savoir, Il y aura-t-il une cotisation ? De combien croyez-vous ? (Les scolaires ne sont pas riches ! !) (*Moto Revue déteste les cotisations*).

Bref, je prévois un beau succès pour le printemps, ce sera une véritable éclosion lorsqu'un premier rallye aura été organisé, tous voudront en faire partie. Le feu couve, il faut l'entretenir !

A propos, l'idée du fanion bleu et or n'est pas si mauvaise et sera bonne à étudier de près, on aime à l'heure actuelle les décorations, les insignes, etc... Un beau petit fanion est toujours gentil sur une machine.

Quant à la lettre du dernier numéro, le type qui trouve que M. C. Scolaires n'est pas bien et que M. C. Universitaire est mieux, il n'a pas réfléchi que dans les grandes écoles (qui n'ont jamais été des universités) et les lycées, il y avait des élèves de 20 ans et plus (voyez Louis-le-Grand, Saint-Louis, etc., etc.,) Je n'ai jamais entendu dire que cela étaient des universités ! ! Et les autres écoles de France ? Je trouve que le titre de «Scolaires» englobe mieux les étudiants de toutes sortes. il est évident que « Moto Université Club » fait mieux... mais... d'abord quel est votre avis ?

PH. MAILLARD-BRUNE.

# LA MOTOCYCLETTE AU SALON DE 1927

**Nous donnons ci-dessous la suite de la liste dont la première partie parût dans le dernier numéro.**

**LUCIFER** :: :: :: :: :: ::
MESTRE ET BLATGÉ
46-48, av. de la Gde-Armée
*Paris*

**Type 175 cmc.**, 2 tps, L, M. P., magn. avance fixe. carb. Longuemare, 1 manette:
**N° 20** : Tourisme, 2 vit., ch.-courroie 2 freins sur poulie AR, pneus 650×65.. Prix **3.475**
**N° 20 bis** : Tourisme Confort, 3 vit., ch.-courroie, 2 freins sur poulie AR, pneus de 650×75. . . . . **3.650**

**N° 21** : Grand Tourisme, 3 vit., ch.-ch., 2 freins sur roue AV et AR à tambour, pneus 650×75 . . . . . Prix **4.050**
**Type 250 cmc.** : 4 tps Mag, soup. oppos., magn. France, avance var., carb. Longuemare, 2 manettes, 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tambour, pneus Michelin ballon, cadre double berceau. . . . . Prix **5.450**

**M AGNAT-DEBON** :: ::
69, cours Jean-Jaurès,
*Grenoble*

**Type 2 CV 175 cmc** : Mod. L. M. P., 2 tps, 2 échap., 57×68, magn. avance var., carb. à 2 manettes, 2 vit., ch.-courroie, 2 freins sur poulie AR, pneus 600×50. Prix **2.650**
**Mod. L. M. S. P.** : Comme L. M. P., mais moteur sport et pneus 600×55. . . — **3.000**
**Mod. L. M. C.** : Comme L. M. P., mais transm. ch.-ch., pneus 25×3. . . . . — **3.150**
**Mod. L. M. S. C.** : Comme L. M. C., mais moteur sport. . . . . — **3.150**
**Type 3 CV. 250 cmc** : Mod. F. M., 2 tps, 2 échap., 67×70, magn. avance var., carb. 2 manettes, 2 vit., ch.-courroie, 2 freins sur poulie AR, pneus 600×65. Prix **3.650**
**Mod. F. S. M.** : Comme F. M., sauf moteur sport. . . . . Prix **3.650**
**Mod. A. M. S.** : Comme F. S. M., mais 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tambour, pneus 650×65. . . . . Prix **4.350**
**Mod. A. M. S. C.** : Comme A. M. S., mais pneus à tringles 700×100. . . . — **4.550**
**Type 4 CV. 350 cmc.** : Mod. B. M. S., 4 tps, soup. latér., 70×90, magn. avance var., carb. 2 manettes, 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tambour, pneus 700×80. Prix **5.200**
**Mod. B. M. S. S.** : Comme la B. M. S., sauf 4 tps, mot. Blackburne, culbut., 1 échap. 71×88, . . . . . Prix **6.500**
**Mod. B. M. S. S. 2** : Comme la B. M. S. S., mais mot. 2 échap. type Champion de France . . . . . Prix sur demande
**Type 5 CV 500 cmc.** : Mod. N. M. T. mot. 4 tps Blackburne, soup. latér., 81×97, magn. avance var., carb. 2 manettes, 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tambour, pneus à tringles 700×100, vit. 90 km/h. . . . . Prix **7.100**
**Mod. N. M. S.** : Comme la N. M. T., mais mot. surcomprimé, vit. 110 km/h. . — **7.350**

**MATCHLESS** :: :: :: ::
W. DAVIS
190, boulevard Pereire,
*Paris.*

**250 cmc.**: 4 tps, soup. latér., magn. avance var., carb. à 2 manettes, 3 vit., ch.-ch., freins AV et AR à tambour, pneus 25×3. . . . . Prix **au change**

**MONET-GOYON** :: :: ::
*Mâcon.*

**Types 2 temps** à moteurs Villiers :
**Moto-Vélo** 2 CV, 150 cmc . . . . . Prix **1.850**
**La 2 CV Tourisme**, type Z . . . . . — **2.775**
**La 2 CV Confort**, type Z. C . . . . . — **3.550**
**La 2 CV 1/2** à courroie, type Z. S. 2. . . . . — **3.450**
**La 2 CV 1/2** à courroie, type Z. S. 3 . . . . . — **3.575**
**La 250 cmc. Tourisme** Luxe, type R. L. 3C. . . . . — **3.850**
**La 175 cmc. Supersport**, Championnat de France . . . . . — **3.950**
**La 250 cmc. Superconfort**, type A. . . . . — **4.700**
**La 350 cmc. Superconfort**, type B. . . . . — **4.950**
**Types 4 temps** à moteurs Mag :
**La 350 cmc. Supertourisme**, type N. . . . . Prix **5.400**
**La 350 cmc. Sport**, type M. C. S. 2. . . . . — **5.995**
**La 350 cmc. Supersport**, type G . . . . . — **6.345**
**La 500 cmc. Supertourisme**, type K . . . . . — **6.100**
**La 500 cmc. Supersport**, type H . . . . . — **7.600**

**MICROMOTEUR** :: :: ::
LABINAL
164, av. des Batignolles,
*Saint-Ouen.*

**Type A.** : 3/4 CV, sur guidon de vélo, poids 30 kgs, 46×38, magn. Salmson, transmission p. galet, débrayage et embrayage. . . . . Prix **800**
**Type B.** : 1 CV, sur guidon. Mêmes caractéristiques . . . . . Prix **900**

**MOTOBÉCANE** :: :: ::
16, rue Lesault
*Pantin (Seine).*

**Type M. B. 1.**. . . . . Prix **1.630**
**Type D.**. . . . . — **1.975**
**Type D 1.** : . . . . . — **2.350**
**Type E.** : . . . . . — **3.100**
**Type F 2** (chaine chaine) . . . . . — **3.600**
**Type G.** : . . . . . — **5.200**
**Type H.** : . . . . . — **5.750**

**MOTO-MONTE** :: :: ::
*Saint-Etienne.*

**Modèle A. B.** : 2 CV, 1 cyl. à 2 échap., 2 tps, 175 cmc, alésage 60, course 62, 3 vit., ch.-ch., magn. France à avance fixe, carb. Amac à 1 manette, freins AV et AR à tambour, pneus Hutchinson 650×65 . . . . . Prix **3.750**
**Modèle A. D.** : 1 cyl. à 2 échap., 2 tps, 250 cmc, alésage 69, course 60, 3 vit., ch.-ch., magn. France à avance variable, carb. Longuemare à 1 manette, freins AV et AR à tambour, pneus Hutchinson 650×65 . . . . . Prix **4.150**
**Modèle A. C.** : 1 cyl. à 1 échap., 4 tps, 250 cmc, à culb., alésage 62, course 88, 3 vit., ch.-ch., magn. France à avance variable, carb. Amac à 2 manettes, freins AV et AR à tambour, pneus Hutchinson, 700×80, vitesse 105 km./h. . . . . Prix **5.500**
**Type Bol d'Or** : 1 cyl. à 2 échapp., 4 tps, 250 cmc. à culb., alésage 62, course 88, 3 vit., ch.-ch., magn. France à avance variable, carb. Amac à 2 manettes, freins AV et AR à tambour, pneus Hutchinson, 700×80, vitesse 120 km./h. . . Prix **5.850**

**MOTORHONYX'** :: :: ::
28, route de Grenoble,

**Type A.** : 2 tps, 1 cyl., 58×70, 185 cmc., cour., pneus 650×55, freins AV et AR poulie . . . . . Prix **1.845**
**Type B.** : Mêmes caractéristiques, kick, 2 vit. . . . . Prix **2.345**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Lyon-Bron. | **Type B. : Modèle Dame.** | Prix | **2.445** |
| | **Type C. : 1 cyl., 2 tps, 3 CV, 58×70, 3 vit., kick, ch.-ch., pneus 650×65, 2 freins AR tambour** | Prix | **2.995** |
| | **Avec boîte 2 vitesses** | — | **2.855** |
| | **Type D. : 1 cyl., 2 tps, 67×70, culasse détachable, 3 vit., 2 freins AV et AR à tambour, avec pneus 700×80** | Prix | **3.875** |
| | **Avec pneus 700×100** | — | **4.025** |
| | **350 cmc., mot. Jap, 4 temps.** | Prix | |
| **MOTOCONFORT :: ::** 53, rue de Paris, *Pantin (Seine).* | **Type A** | Prix | **1.680** |
| | **Type A (Dame)** | Prix | **1.750** |
| | **Type A 2** | Prix | **2.025** |
| | **Type A 2 : (Dame).** | Prix | **2.295** |
| | **Type M. C. 2 : (à courroie)** | Prix | **2.350** |
| | **Type M. C. 2 : (à chaîne)** | Prix | **2.600** |
| | **Type M. C. 6** | Prix | **3.100** |
| | **Type M. C. 4** | Prix | **3.600** |
| | **Type M. C. 3** Prix **3.350** | | **3.750** |
| | **Type H** | Prix | **5.200** |
| | **Type K. 2 Sport.** | Prix | **5.900** |
| | **Type K 3 Supersport** | Prix | **6.500** |
| | **Type L. Tourisme.** | Prix | **5.750** |
| **MOTOSACOCHE :: :: ::** 63, rue Trarieux, *Lyon.* — 57, av. de la Gde-Armée, *Paris.* | 1° Modèles avec moteur Mag à soupapes opposées, carb. Amac, 2 manettes, magn. Bosch, avance variable : | | |
| | **Type 209 : 250 cmc., 3 vit., ch.-ch., freins sur 2 roues à tambour, pneus 700×80** | | **6.400** |
| | **Type 309 : 350 cmc. Comme le 209, sauf pneus à tringles de 26×3,5** | Prix | **6.800** |
| | **Type 409 : 500 cmc. Comme le 309** | — | **7.400** |
| | 2° Modèle avec moteur Mag. à culbuteur enfermé, 2 échap., carb. Amac, 2 manettes, magn. Bosch, avance variable. | Prix | **8.500** |
| | **Type 210 : 250 cmc., cadre surbaissé, 3 vit., ch.-ch., freins sur 2 roues à tambour, pneus de 26×3,5 à tringles** | Prix | **7.000** |
| | **Type 310 : 350 cmc. Comme le 210** | — | **7.650** |
| | **Type 410 : 500 cmc. Comme le 310** | — | **8.500** |
| **NEW-MAP :: :: :: :: ::** 122, av. Lacassagne, *Lyon.* | **Type M. T. : 2 CV 1/2, 175 cmc, tourisme, 3 vit., ch.-ch., freins AV et AR à tambour, pneus ballons.** | Prix | **3.700** |
| | **Type M. S. : 2 CV 1/2, 175 cmc., supersport, 2 échap. Mêmes caractéristiques.** | — | **3.950** |
| | **Type 4 temps : 3 CV, 250 cmc., moteur Jap, latérales, amortisseur, frein de direction, pneus 26×3 ou 27×4, 3 vit., ch.-ch., pneus à tambour AV et AR** | Prix | **5.450** |
| | **Type 4 temps : 4 CV, 350 cmc. Mêmes caractéristiques** | — | **5.750** |
| | **Type 4 temps : 5 CV, 500 cmc. Mêmes caractéristiques.** | — | **6.800** |
| | **Type 4 temps : 6 CV, 600 cmc. Mêmes caractéristiques.** | — | **7.000** |
| | **Moteur L. M. P. à culbuteurs enfermés. Même équipement que les Types précédents.** | | |
| | **Type L. S. 2. : 4 tps, 250 cmc, 1 échapp.** | Prix | **5.950** |
| | **Type L. S. 2 : 4 tps, 250 cmc, 2 échap.** | — | **6.450** |
| | **Type L. S. 3 : 4 tps, 350 cmc, 1 échap.** | — | **6.450** |
| | **Type L. S. 3 : 350 cmc, 2 échap** | — | **6.950** |
| | **Type L. S. 5 : 4 tps, 500 cmc, 2 échap.** | — | **7.250** |
| **NEW MOTORCYCLE ::** GEORGE ROY, 13, rue du Parc, *Orléans.* | Châssis unique en tôle emboutie, pour tous les modèles, freins AV et AR à tamb., magn. h. t., carb. semi-aut. 2 manettes, pneus 700×80, moy. à broche, roulem. annulaires. | | |
| | **Type 2-25 : Mot. 2 tps, bloc mot., 270 cmc., échap., ch., 70×70** | Prix | **5.100** |
| | **Type 4-26 Tourisme : Mot. Jap 4 tps, soup. latér., 250 cmc., 3 vit., ch.-ch., 64,5 × 76** | Prix | **5.870** |
| | **Type 4-26 Sport : Mot. Zurcher 4 tps, culb., 1 échapp., 250 cmc., 3 vit., ch.-ch., 65 × 75** | Prix | **6.000** |
| | **Type 2-71 : Mot. Train 2 tps, 2 échapp., 350 cmc., 3 vit., ch.-ch., 76 × 76.** | Prix | **5.800** |
| | **Type 4-45 Touriste : Mot. Zurcher 4 tps, soup. lat., 70×90, 350 cmc., 3 vit., ch.-ch.** | Prix | **6.300** |
| | **Type 4-45 Supersport : Mot. Zurcher 4 tps, culb., 1 échap., 70 × 90, 350 cmc., 3 vit., ch.-ch.** | Prix | **6.700** |
| | **Type 4-95 Supertouriste : Mot. Jap 4 tps, soup. lat., 85,5 × 85, 500 cmc., 3 vit., ch.-ch.** | Prix | **7.550** |
| | **Type 4-100 Supersport : Mot. Jap 4 tps, culb., 1 échap., 500 cmc., 3 vit., ch.-ch.** | Prix | **8.450** |
| **NORTON :: :: :: :: :: ::** LUCIEN PSALTY, 50, rue Brunel, *Paris.* | **A soupapes latérales : 1 cyl., 4 tps, 500 cmc., 79×100, ch., magn. M. L. et Lucas, carb. Binks et Amac, freins AV et AR à tamb., pneus Dunlop** | Prix | **8.500** |
| | **18 culbuteurs : 1 cyl., 4 tps, 500 cmc., 79×100, ch., magn. M. L. et Lucas, carb. Binks, B. B., Amac, freins AV et AR à tamb., pneus Dunlop.** | Prix | **9.500** |
| | **Arbre à cames, 500 cmc. : 1 cyl., 4 tps, 500 cmc., 79×100, kick., ch., magn. M. L., av. variable, carb. Binks ou Amac, frein AV à main à tamb., frein AR à pied à tamb., pneus Dunlop 700 × 80** | Prix | **13.500** |
| **ORÉOL :: :: :: :: :: :: ::** 20, rue du Centenaire, *Puteaux.* | **Type Sport Luxe : 175 cmc., 2 CV 1:2, 1 cyl., 2 tps, ch.-ch., pneus 600 × 65, magn. France.** | Prix | **3.600** |
| **LA PANTHÈRE :: :: ::** Société Manufacturière d'Armes et Cycles de Saint-Etienne, 25, rue de Fontainebleau, *Saint-Etienne (Loire).* | **A. 1 175 cmc. : 2 tps, 1 échap., allum. par volant magn., carb. 1 manette, 2 vit., ch.-cour., 2 freins 1 sur jante AV et 1 sur poulie AR, pneus 600 × 50** | Prix | **2.250** |
| | **A. 4 175 cmc. : 4 tps Zurcher à culb. et 1 échapp. Même description que A. 1** | Prix | **3.000** |
| | **B. 2 250 cmc. : 2 tp 1 échap., magn. av. fixe, carb. 1 manette, 2 vit., ch.-cour., frein AR sur poulie, frein AV à tamb., pneus 650 × 65** | Prix | **3.600** |
| | **B. 4 250 cmc. : 4 tps Zurcher à culb. et 1 échap., magn. av. variable, carb. 1 manette, 3 vit., ch.-ch., freins à tamb. AV et AR, pneus 700 × 100** | Prix | **5.150** |
| | **C. 4 350 cmc. : 4 tps Zurcher, même description que la B. 4, pneus 700 × 100 ou 700 × 85** | | **6.000** |

**P. A. P.** :: :: :: :: :: :: ::
PAUL PERRAND,
1, faubourg Taragnoz,
*Besançon (Doubs).*

Mot. Jap 4 tps, magn. av. variable, carb. Amac 2 manettes, 3 vit., ch.-ch., freins AV et AR à tamb., pneus 36 × 3,2 :
N° 1 : 250 cmc. à soup. latérales. . . . . Prix 5.400
N° 2 : 350 cmc. à soup. latérales. . . . . — 5.600
N° 3 : 250 cmc. à culb. et 1 échap . . . . . Prix
N° 4 : 350 cmc. culb. et 1 échap. . . . . —

**PEUGEOT** :: :: :: :: :: ::
av. de la Grande-Armée,
*Paris.*

1 : Monovitesse 2 tps, 175 cmc. à pédales . . . . . Prix 1.850
2 : La même avec boîte 2 vit. . . . . — 2.350
3 : 175 cmc. 2 tps, type K, bloc mot. 2 vit., ch., pneus 650 × 65. . . . . — 3.550
4 : 350 cmc. 4 tps, bloc mot. 3 vit., ch., pneus 27 × 4 à tringles . . . . . — 5.950
350 cmc. 4 tps, bloc mot. à culb., ch., pneus Dunlop Cord à haute pression. . — 6.200

**PRESTER** :: :: :: :: :: ::
*Troyes.*

**Type 0** : 2 tps, 175 cmc., 2 CV, monovitesse, pédalier amovible, roues 600. . Prix 1.595
**Type 0** *bis* : Comme 0, mais boîte 2 vitesses, ch.-courroie, repose-pieds Sport, pneus 650×50 . . . . . Prix 2.100
**Type 1** *bis* : Comme 0 *bis*, mais transm. par ch.-ch., repose-pieds Wagon, pneus 650×65 . . . . . Prix 2.650
**Type 3** : Comme 1 *bis*, mais 3 vit., émail bleu. . . . . Prix 3.295
**Type 3** *bis* : Comme 3, mais mot. à 2 échap., émail rouge . . . . . Prix 3.525
**Type 3** *ter* : 250 cmc., 1 échap., comme type 3 . . . . . Prix 3.825
**Type 4** : 4 tps, 250 cmc., soup. latér., 3 vit., ch.-ch., freins à tambour, pneus 650×65 . . . . . Prix 5.200
**Type 4** *bis* : 250 cmc. à culb., 1 échap., même description que 4, pneus 26×3,5 Prix 5.900
**Type 5** : 350 cmc. à soup. latér., même descript. que 4, pneus 700×80. . . Prix 5.600
**Type 5** *bis* : 350 cmc. à culb., 1 échapp., comme 5, mais pneus 27×4. . . . Prix 6.300

**PROPULCYCLE** :: :: ::
7, rue Gravel,
*Levallois.*

**175 cmc. Populaire** : Mot. P. M., 4 tps, soup. en chapelle, 2 vit. Staub, courroie ou chaîne, pneus 650×55. . . . . Prix 2.990
**175 cmc. Bol d'Or** : Mot. P. M., 4 tps, équipem. de luxe, 3 vit. Staub, 2 freins sur tambours. pneus, Ballon 700×80 . . . . . Prix 3.990
Carburateurs Amac ou Gurtner.
**250 cmc. Tourisme** : Mot. Zurcher double culb., magn. France variable, 3 vit. Staub, carb. double man., 2 freins sur tamb., amort., pneus. Ballon 700×80. Prix 4.990
**350 cmc. Tourisme** : Mêmes caractér., mais avec mot. Zurcher, culb. 350 cmc. Prix 5.390
**250 cmc. Grand Tourisme** : Mêmes caractér., embrayage à disques multiples, frein AV, frein de dir., guidon spéc., porte-bagages renforcé et extensible . . . . . Prix 5.350
**350 cmc. Grand Tourisme** : Mêmes caractér., mais équipement comme la 250 cmc. Grand Tourisme . . . . . Prix 5.650
**250 cmc. Luxe** : Mêmes caract. que le modèle Grand Tourisme, mais avec freins AV et AR de très grand diamètre, moyeu AR à broche, pneus Confort 700×100, gros carb. 2 man., fini spécial émail ou métallisation de choix. . . . . Prix 5.675
**350 cmc. Luxe** : Comme la 250 cmc. Luxe . . . . . Prix 5.950

**LUCIEN PSALTY** :: ::
50, rue Brunel
*Paris.*

Représente les marques anglaises : *A. J. S.*, *Norton*, *Sunbeam*, *Levis*, *Panther*, **Dunelt**, et françaises : *Terrot et Monet-Goyon.*

**RADIOR** :: :: :: :: :: :: ::
J. CHAPOLARD, Constr.
avenue de la Gare,
*Bourg-en-Bresse (Ain).*

**Type A. T.** : 2 tps, 175 cmc., mot. Radior-Orligne, 62×57,5, magn. France avance fixe, carb. J. G. à 2 man., 2 vit. Staub, freins AV et AR tamb., pn. 650×55. Prix 3.000
**Type A. T.** : 2 CV, 175 cmc., 4 tps, mot. Radior-Moser, 60×61, magn. France avance fixe, carb. Amac, 2 man., 3 vit. Staub, freins AV et AR à tamb., pneus 650×65 . . . . . Prix 4.300
**Type A T. C. Confort** : 2 CV, 175 cmc. Comme le type A. T., mais pneus de 25×3 à tringles. . . . . Prix 4.450
**Type A. S.** : 2 CV, 175 cmc., comme A. T. mais moteur poussé, magn. avance variable . . . . . Prix 4.400
**Type A. S. C.** : 2 CV, 175 cmc., comme A. S. mais pneus 25×3 à tringles . . Prix 4.550
**Type A. T., 3 CV, 250 cmc.** : Comme la A. T. 2 CV, 175 cmc. mais à moteur Jap, 64,5×76, à soup. latér., magn. avance variable . . . . . Prix 5.000
**Type A. T. C., 3 CV, 250 cmc.** : Comme la A.T. 3 CV, 250 cmc., mais pneus 25×3 à tringles. . . . . Prix 5.150
**Type A.S., 3 CV, 250 cmc.** : Comme la A. T. 3 CV, 250 cmc., mais moteur Jap à culb. et 1 échap. . . . . Prix 6.150
**Type A. S. C., 3 CV, 250 cmc.** : Comme la A. S. 3 CV, 250 cmc., mais pneus 25×3 à tringles . . . . . Prix 6.300
**Type A. T. 4 CV, 350 cmc.** : Moteur Jap à soup. latér., magn. France avance régl., carb. Amac à 2 man., 3 vit., Staub, ch.-ch., freins AV et AR à tambour, pneus 700×80 . . . . . Prix 5.750
**Type A.T.C., 4 CV, 350 cmc.** : Comme la A.T. 4 CV, 350 cmc., mais avec pneus 27×4 à tringles . . . . . Prix 5.950
**Type A.S., 4 CV, 350 cmc.** : Comme la A.T. 4 CV, 350 cmc., mais moteur Jap à culb. et 1 échap. . . . . Prix 6.800
**Type A.S.C., 4 CV, 350 cmc.** : Comme la A.S., 4 CV, 350 cmc., mais avec pneus 27×4 à tringles . . . . . Prix 6.950

**RAVAT** :: :: :: :: :: :: ::
*Saint-Etienne*

**Type B. 2** : 175 cmc., 2 tps, mot. Ravat, 1 échap., magn. avance fixe, carb. à 1 man., 2 vit., ch.-courr., 2 freins sur poulie AR, pneus 650×55. . . . . Prix 2.250
**Type B. F.** : 175 cmc., 2 tps. Comme B. 2, mais carb. à 2 man., 3 vit., ch.-ch., pneus 650×65 . . . . . Prix
**C. S. 6** : 4 tps, culb., 1 cyl. 60×61, 173 cmc., 3 vit., ch.-ch., kick, magn. h. t., carb. automat., freins moyeux, pneus 650×65. . . . . Prix 4.200
**E. SS. 6** : 4 tps, culb., 1 cyl. 250 cmc., 3 vit., ch.-ch. kick, magn. h. t., carb. 2 man., freins AV et AR dans moyeux, pneus 700×80. . . . . Prix 5.200
**F. SS. 6** : 4 tps, culb., 1 cyl. 75×78, 345 cmc., 3 vit., ch.-ch. kick, magn. h. t., carb. automat., freins AV et AR dans moyeux, pneus 26×3,5. . . . . Prix 6.300
**Type 500 cmc.** : 4 tps, mot. Blackburne à soup. latér., magn. M. L. avance var., carb. Amac ou B. B. à 2 man., 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR sur tambour, pneus 27×4,40 à tringles . . . . . Prix 7.200

**ROCHESTER** :: :: :: ::

**175 Standard à courroie :** 1 cyl., 1 échapp., 2 tps Duten à distrib., 175 cmc., 60×60, 2 vit., ch.-courr., magn. Méa, avance fixe, carb. Duten, 1 man., freins AV et AR sur poulie roue AR, pneus Dunlop 650×65. . . . . Prix **2.550**

**175 Standard à chaîne :** 1 cyl., 1 échapp., 2 tps Duten à distrib., 175 cmc., 60×60, 2 vit., ch.-ch., magn. Méa, avance fixe, carb. Duten, 1 man., freins AV et AR sur poulie roue AR, pneus Dunlop 650×65. . . . . Prix **2.650**

**175 Confort :** 1 cyl., 1 échapp., 2 tps Duten à distrib., 175 cmc., 60×60, 3 vit., ch.-ch., magn. Méa, avance fixe, carb. Amac, 2 man., freins AV et AR à tamb., pneus Dunlop, jantes à base creuse 25×3. . . . . Prix **3.350**

**250 Confort :** 1 cyl., 1 échapp., 2 tps Lutétia, 250 cmc., 3 vit., ch.-ch., magn. Méa, avance fixe, carb. Amac, 2 man., freins AV et AR à tamb., pneus Dunlop, jantes à base creuse 25×3. . . . . Prix **3.700**

**ROCHET** :: :: :: :: :: :: :: ::
134, Chaussée de Périgord,
*Amiens.*

**175 cmc. :** 1 cyl., 2 tps., 1 échap., 175 cmc., 60×88, 1 kick-starter, ch.-ch., magn. Méa, avance fixe, carb., 2 man., freins AV et AR à tamb., pneus Hutchinson 650×55, sacoche . . . . . Prix **2.950**

**250 cmc. :** 1 cyl., 4 tps culb., 1 échapp., 250 cmc., 60×88, kick-starter, ch.-ch., magn. Méa, avance variable, carb. Longuemare, 2 man., freins AV et AR à tamb., pneus Hutchinson 700×80, boite outil. . . . . Prix **5.500**

**ROSENGART** :: :: :: ::
21, avenue des
Champs-Elysées,
*Paris.*

**Moteurcycle type C. :** 2 tps, 51×45, magn. avance fixe, carb. autom. L. Rosengart, 2 vit., ch.-ch. Le groupe compl. à monter sur bicyclette. . . . . Prix **1.200**

1° Vélomoteur complet, type Standard. . . . . Prix **1.800**

2° Vélomoteur complet, type Sport. . . . . Prix **1.950**

**ROVIN** :: :: :: :: :: :: :: ::
Etabl. ROVIN,
132, rue de Silly,
*Billancourt* (*Seine*).

**Type C. 5 :** Tour de France, 3 CV à 2 temsp, 175 cmc., mot. Rovin-Jap, 1 échap., 59,5×62, magn. avance fixe, carb. à 2 man., 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tamb., Pneus Dunlop, vit. 75 km/sh. . . . . Prix **3.850**

**Type L. S. 3 :** Tourisme, 500 cmc., mot. Rovin-Jap, 4 tps, soup. latér., 85×85, magn. avance variable, carb. à 2 man., 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tamb., pneus Dunlop 700×100 à tringles, vit. 115 kms]h . . . . . Prix **8.100**

**Type 350 cmc., Sport :** Même description que la L. S. 3, mais moteur "Rovin-Jap" 4 temps, a culbuteurs et a échappement. . . . . **Prix**

**ROYAL-MOTO** :: :: :: ::
12, rue Dupuytren,
*Saint-Etienne.*

**N° 1. 175 cmc. :** 2 tps,' 1l échap., magn. à avance fixe, carb. autom., bloc-mot., chang. de vit. à 2 combin., transm. par courr., 2 freins sur poulie AR, pneus 650×65 . . . . . Prix **2.600**

**N° 2. 175 cmc. :** Comme N° 1, mais transm. par ch., freins AV et AR à tamb. et équipement de luxe. . . . . Prix **3.700**

**N° 3. 175 cmc. :** 2 tps, 1 échap., magn. à av. fixe, carb. autom., 2 vit., ch.-ch. . Prix **2.975**

**N° 4. 250 cmc. :** 2 tps, 2 échapp., magn. à avance fixe, carb. 2 man., 3 vit., ch.-ch., freins à tamb. AV et AR, pneus 27×3,25. . . . . Prix **4.500**

**O. SAMYN** :: :: :: :: ::
1, rue Ambroise-Thomas,
*Argenteuil.*

**175 courroie :** 1 cyl., 1 échap., 2 tps, 175 cmc., 2 vit. bloc-mot., courr., magn. Salmson ou France, avance fixe ou variable, carb. Cozette ou Longuemare, 1 ou 2 man., freins AV et AR sur poulie, pneus Michelin 26×2,5, cadre en double berceau . . . . . Prix **3.400**

**175 chaîne :** 1 cyl., 1 échap., 2 tps, 175 cmc., 2 vit. bloc-mot., ch., magn. Salmson ou France, avance fixe ou var., carb. Cozette ou Longuemare, 1 ou 2 man., freins AV sur poulie, AR à tamb., pneus Michelin 26×2,5, cadre en double berceau. Prix **3.500**

**SAN-SOU-PAP** :: :: :: ::
MOTEX
212, boulevard Pereire,
*Paris* (17e).

**Type P. A. :** 1 cyl., 1 échap., 2 tps, 175 cmc., monovit., courr. directe, mise en marche par pédalier, volant magn., carb. autom., frein AV sur jante, frein AR sur poulie, pneus 650×50 . . . . . Prix **1.995**

**Type B. V. 2. Touriste :** 1 cyl., 1 échap., 2 tps, 175 cmc., 2 vit., ch.-courroie, volant magn., carb. autom., frein AV sur jante, frein AR sur poulie, pneus de 650×5 . . . . . .8. . . . . Prix **2.550**

**Type B. V. 2. Sport :** 1 cyl., 1 échap., 2 tps, 175 cmc., 2 vit., ch.-ch., volant magn., carb. autom., frein AV sur jante, frein AR sur poulie, pneus 600×65. . . . Prix **2.950**

**Type Sport :** 1 cyl., 1 échap., 2 tps, 175 cmc., 3 vit., ch.-ch., volant magn., carb. à 2 man., freins AV et AR à tamb., pneus 600×75. Cette machine est annoncée comme atteignant 90 kms/h., graissage auxiliaire commandé par poignée au guidon. Prix **3.950**

**SAROLÉA** :: :: :: :: :: ::

*Herstal* (*Belgique*).

**Type 25 N., 350 cmc. Supersport :** A culb., 1 échap., 3 vit., ch.-ch., magn. av. variable, carb. à 2 man., freins AV et AR à tamb., pneus 25×3,5. . . . Prix **6.675**

**Type 25 M. 350 cmc. Tourisme :** soup. latér., carb. Amac, 3 vit., freins AV et AR à tamb., pneus 27×4. . . . . Prix **5.900**

**Type 23 T. 500 cmc. Tourisme :** Mêmes caract. que le type 25 M., pneus de 27×4 . . . . . Prix **6.750**

**Type 23 S. 500 cmc. Supersport :** 80,5×97, carb. Amac, pneus Dunlop 27×3,5, 3 vit., ch., freins AV et AR sur tambour. . . . . Prix **7.450**

**SCYLLA** :: :: :: :: :: :: :: ::
50, avenue Marceau,
*Courbevoie* (*Seine*).

**Type I. F. 175 cmc. :** 2 CV, 2 tps, 60×60, mise en marche par pédales, transm. par courr., roues et pneus 650×50. . . . . Prix **1.585**

**Type I. G. 175 cmc. :** 2 CV, mot. 2 tps, 6 ×60, boîte Bridier-Charon 2 vit., avec débray., transm. par ch.-courr., roues et pneus 650×50. . . . . Prix **2.000**

**Type I. J. 175 cmc. :** 2 CV, 2 tps, 60×60, boîte Bridier-Charon 2 vit., av. débray., transm. ch.-.-ch., roues et pneus 600×75. . . . . Prix **2.600**

**Type I. H. 250 cmc. :** 3 CV, 2 tps, 67×70, carb. à 2 man. (air et gaz), boîte Bridier-Charon 3 vit., avec débray., transm. ch.-ch., roues et pneus 600×75, freins sur poulie-jante AR . . . . . Prix **3.200**

**SERRUS** :: :: :: :: :: ::
55, rue de Nancy,
*Epinal.*

**Type 175 cmc. :** 1 cyl., 2 tps, 1 échapp., magn. avance fixe, carb., 1 manette, ch.-ch., 2 vit., kick, freins AR moy., AV sur jante, pneus Hutchinson 850×50. . . Prix **2.800**

**Type 175 cmc. Populaire :** Mêmes caract., mais transm. ch. courroie, frein AR sur poulie, pneus 650×45. . . . . Prix **2.200**

**Type 175 cmc. Sport :** 2 tps, 1 cyl., double échap., magn. avance fixe, carb. 1 manette, 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tambour, pneus 650×65. . . Prix **3.800**

**Type 250 cmc. :** 2 tps, 2 échapp., magn. avance fixe, carb. automat., 3 vit., ch.-ch., freins AV et AR à tambour, pneus 650×65. . . . . Prix **4.100**

**Type 250 cmc. Confort :** Même description que la 250 cmc. précédente, mais pneus de 700×80 . . . . . Prix **4.325**

**SOYER** :: :: :: :: :: :: ::
63, route de la Révolte,
*Levallois*

**Type 175 cmc. Flèche Bleue :** 2 tps, 1 échap., 60×61, 172 cmc., magn. avance fixe, carb., 2 manettes, 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tambour, pneus de 650×65 . . . . . Prix **3.400**
**Type Flèche d'Or :** Mot. Jap, 4 tps, latér., 70×90, 347 cmc., magn. avance var., carb. 2 manettes, 3 vit., ch.-ch., freins AV et AR à tambour, pneus 700×80 ou 27×4 . . . . . Prix **5.500**
Même type Jap, à culbut., 1 échap. Mêmes caractér . . . . . — **6.000**
Même type que le précédent, mais avec moteur à arbre à cames en tête, 1 échap. —

**STAG** :: :: :: :: :: :: :: ::
61, rue de la Plaine,
*Paris.*

**Type C. :** 175 cmc., 2 tps, 2 échap., 64×54, magn. avance fixe, carb., 2 manettes, 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tambour, pneus 650×65. . . . . Prix **3.775**
**Type D :** Mot. Madoz, 2 échap., 250 cmc., 63×80, magn. avance fixe, carb., 2 man., 3 vit. Staub, ch.-ch., pneus 25×3, 2 freins AV et AR à tambour. . . . . Prix **4.350**

**STELLA** :: :: :: :: :: :: ::
1, rue d'Issy,
*Billancourt.*

**Type B. 2 :** 175 cmc., 2 tps, moteur Madoz, carb. 1 manette, magn. avance fixe :
**Populaire :** 1 échap., ch.-courroie, 2 vit., 2 freins sur poulie AR. . . . . Prix **2.300**
Même caractér., mais avec ch.-ch . . . . . — **2.500**
**Touriste :** Mêmes caract., mais 3 vit., freins AV et AR à tambour. . . . . — **3.150**
**Grand Sport :** Mêmes caractér. que la Touriste, mais mot. 2 échappem. . . — **3.350**
**Type C. 7 :** 250 cmc., 2 tps, 2échap. mot. Madoz, carb. 2 manettes, magn. avance fixe, 3 vit., chcon-rroie, 2 freins sur poulie AR. . . . . Prix **3.600**
Même type, mais avec ch.-ch. . . . . — **3.800**
**Type Les Pyrenées :** Comme ci-dessus, ch.-ch., cadre d'un dessin spécial. . — **4.400**
**Type F :** 250 cmc., 4 tps, culbut. enfermés, 1 échap. Même description que le type Les Pyrenées . . . . . Prix **5.400**
Même type, à 2 échappem.. . . . . — **5.700**
**Type G :** Comme type F, mais 350 cmc., 1 échappem. . . . . — **5.700**
Même type, 2 échappem. . . . . — **6.000**

**SYDIA** :: :: :: :: :: :: :: ::
20, rue du Centenaire,
*Puteaux.*

**175 cmc. :** 2 tps, 1 échap, moteur Madoz, magn. à avance fixe, carbur. Longuemare, 1 manette, 3 vit., ch.-ch., freins AV et AR à tambour, pneus 600×65. . . . Prix **3.600**

**TERROT** :: :: :: :: :: :: ::
2, rue André-Colomban,
*Dijon (Côte-d'Or).*

**Type L. P. :** 2 CV Tourisme Standard, mot. 2 tps, 57×68, 2 vit., ch.-courroie, pneus de 600×50 . . . . . Prix **2.550**
**Type L. S. P. :** 2 CV Sport Standard, mot. Terrot 2 tps, 57×68, double échap., carb. double manette type Sporting. magn. à av. réglable, boîte Terrot 2 vit., ch.-courroie, pneus 600×55. . . . . Prix **2.900**
**Type L. C. :** 2 CV Tourisme Confort, mot. 2 tps, 57×68, carb. 2 manettes, 2 vit., ch., pneus ballon 650×75 (25×3). . . . . Prix **3.050**
**Type L. S. C. :** 2 CV Sport Confort. Même modèle que ci-dessus, mais mot. sport 2 échap., carb. spécial, guidon sport . . . . . Prix **3.150**
**Type L. D. C. :** 2 CV Dame Confort. Mêmes caractéristiques que le type L. C., mais cadre ouvert, capot pare-jambes complet et marchepieds wagon combinés Prix **3.300**
**Type F. T. 27 :** 3 CV Tourisme, mot. 2 tps, 67×70, 2 vit., ch.-courroie, pneus de 650×65. . . . . Prix **3.650**
**Type F. S. S. :** 3 CV Sport. Mêmes caractéristiques, mais mot. 2 échap., 3 vit., freins dans moyeux. . . . . Prix **4.350**
**Type F. T. C. :** 3 CV Tourisme Confort, mot. 2 tps, 67×70, 3 vit. ,pneus ballon 700×100, à tringles, freins moyeux . . . . . Prix **4.450**
**Type F. S. C. :** 3 CV Sport Confort. Mêmes caractéristiques que ci-dessus, mais mot. 2 échap . . . . . Prix **4.550**
**Type H. T. C. :** 4 CV Tourisme Confort, mot. 4 tps, 70×90, soup. latér., 3 vit., freins moy., pneus ballon 700×100 à tringles. . . . . Prix **5.400**
**Type H. S. C. :** 4 CV Sport Confort, mot. 4 tps, 70×90 sport soup. latér. Mêmes caracteristiques que le type H. T. C. . . . . Prix **5.400**
**Type H. S. :** 4 CV Sport, même modèle que ci-dessus, mais pneus 700×80 au lieu de 700×100 . . . . . Prix **5.200**
**Type H. S. S. C. :** 4 CV Supersport Confort, mot. 4 tps, 70×90, à culbut. sur galets, 3 vit. T. T. à rapports rapprochés, freins moy., pneus ballon 700×100 à tringles. **6.250**
**Type H. S. S. :** 4 CV Supersport, mach. spéciale pour compétitions, sans porte-bagage, avec pneus 650×65 ou 700×80. . . . . Prix **6.100**
**Type N. T. :** 5 CV Tourisme, mot. 4 tps, 85,5×85, soup. latér., 3 vit. et 4 attaches, freins moy., pneus ballon 700×100 à tringles. . . . . Prix **7.200**
**Type N. S. :** 5 CV Sport. Même modèle que ci-dessus, mais avec repose-pieds caoutch. réglables, guidon T. T. réglable. . . . . Prix **7.200**
**Type N. S. S. :** 5 CV Supersport, mot. 4 tps, 85,5×85, culbut., 3 vit., 4 attaches et rapports T. T., freins moy., pneus ballon 700×100 à tringles . . . . . Prix **8.050**
**Supplément** pour moteur à double échappem. . . . . Prix **300**

**THOMANN** :: :: :: :: ::
88, avenue Félix-Faure,
*Nanterre.*

**N° 1 :** 175 cmc., 2 tps, à 1 échap., 2 vit., ch.-cour., 2 freins sur poulie AR, pneus 650×50 . . . . . Prix **2.400**
**N° 2 :** 175 cmc, 2 tps, à 1 échap., 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR, à tambour, volant magnét., pneus 600×55. . . . . Prix **3.950**
**N° 3 :** 175 cmc., 4 tps Zurcher, à culb. et 1 échap., 3 vit., ch.-ch., 2 freins AV et AR à tambour, pneus 24×2,375. . . . . Prix **3.750**
**N° 4 :** 250 cmc., 4 tps. Même description que le N° 3, mais pneus 700×80. . — **5.500**
**N° 5 :** 350 cmc., 4 tps. Même description que le N° 4, mais pneus de 700×100. — **6.400**

**JEAN THOMANN** :: ::
4, rue Colbert,
*Montreuil-sous-Bois.*

**N° 1 type Populaire :** 175 cmc. à 1 échap., 2 tps, Jean Thomann, 2 vit., ch.-cour., carb. Cozette à 1 manette, magn. à avance fixe, 2 freins sur poulie, pneus 650×55 . . . . . Prix **2.750**
**N° 2 Populaire :** 250 cmc., 2 tps, à 1 échap. Comme N° 1 avec moteur 250 cmc. et pneus 650×65 . . . . . Prix **2.950**
**N° 3 Sport :** 175 cmc. Comme N° 1, mais ch.-ch. et pneus 25×3, freins à tambour AV et AR . . . . . Prix **3.250**
**N° 4 :** Comme N° 3, mais en 250 cmc . . . . . — **3.500**
**N° 5 Supersport :** 175 cmc. Comme N° 3, mais à 3 vitesses. . . . . — **3.650**

**N° 6 :** Comme N° 5, mais en 250 cmc. . . . . Prix **4.150**
**N° 7 Paris-Nice :** 175 cmc., 3 vit. Comme le N° 5, mais équipement spécial tourisme. . . . . Prix **3.700**
**N° 8 Paris-Nice :** 250 cmc. Comme le N° 7 . . . . . Prix **3.950**
**N° 9 Grand Tourisme :** 250 cmc., 2 temps, moteur Train à 2 échap., 3 vit., pneus 25×3, équipée grand tourisme . . . . . Prix **4.650**
**N° 10 :** Comme le N° 9, mais en 350 cmc . . . . . Prix **4.800**
**Type 4 temps :**
**N° 20 Sport :** 250 cmc., moteur L. M. P. à culb. enfermés, 1 échap., 3 vit., carb. Cozette, 2 manettes, magn. à avance variablr, 3 vit., ch.-ch., pneus de 26,×3,5. Prix **6.000**
**N° 21 Sport :** 350 cmc. Mêmes caractér. que la N° 20. . . . . Prix **6.300**
**N° 22 Grand Sport :** 250 cmc. Comme la N° 20, avec 2 échappem. . . . . Prix **7.000**
**N° 23 Grand Sport :** 350 cmc. Comme la N° 21 . . . . . Prix **7.250**

**TRAIN** :: :: :: :: :: :: ::
9, rue Rouget-de-l'Isle,
*Courbevoie.*

**Type M. 4 1.500 :** 2 CV, bloc-moteur Train, 2 tps, à échap., cyl. 123 cmc., 2 vit., magn. avance fixe, carb. à 1 manette, transmission par chaine unique, 2 freins dans le moyeu AR. . . . . Prix **2.790**
**Type M. 3.500 :** 4 CV, Tourisme, 65×74, bloc-moteur Train, 2 tps, 2 échap. magn. avance fixe, carb. à 1 manette, transmission par chaîne unique, 2 freins dans moyeu AR, pneus 650×75 . . . . . Prix **3.950**
**Type M. 3.800** 5 CV, Grand Tourisme, bloc-moteur Train, 2 tps, à 2 échap. Même description que le type M. 3.500 sauf : freins AV et AR tambours et pneus 650×90. . . . . Prix **4.500**

**TRIUMPH** :: :: :: :: :: :: ::
212, boulevard Pereire,
*Paris.*

**Type W. :** 277 cmc., alésage et course 66 ½×80, 3 vit., 2 freins à segments expansifs, pneus Dunlop Cord à tringles 27×2,75. . . . . Prix **6.100**
**Type N.P. :** 494 cmc., alésage et course 84×89, 2 freins à segments extensibles, pneus Dunlop Cord 27×275 . . . . . Prix **7.200**
**Type N.L. (Luxe) :** 494 cmc., alésage et course 84×89. Nouvelle forme de cadre très renforcé, pneus Dunlop Cord à tringles 26×3,25 . . . . . Prix **7.700**
**Type T.T. :** 498 cmc., alésage et course 80×99, 2 soupapes culbuteurs, complètement enfermées, carb. course Amac, 2 freins segments extensibles . . . . Prix **11.200**

**ULTIMA** :: :: :: :: :: :: ::
M. E. BILLION,
Constructeur,
24 et 24 *bis*, rue du Commandant Faurax
*Lyon.*

**Type A. :** Monovitesse à débrayage. Mise en marche à la main, pneus 600×65. Prix **2.875**
**Type B. :** Comme type A, mais 3 vitesses, transmission chaîne, courroie. . . Prix **3.750**
**Type B. 1 :** 3 vitesses, ch.-ch., pneus de 25×3 . . . . . — **3.975**
**Type C. :** 4 temps, 500 cmc., à 2 cyl. en V, soupapes latérales, culasse démontable, carb. Ultima à 2 manettes, magn. avance variable, freins sur poulie roue AR, pneus 25×3, 3 vit. . . . . Prix **4.775**
**Type C. 2 :** Cadre surbaissé, freins à tambours AV et AR, pneus 26×3,25 à tringles. **5.375**
Ces 2 Types sont à chaîne-chaîne.

**ZENITH** :: :: :: :: :: :: ::
DEKTEREFF,
21, rue du Mont-Thabor,
*Paris.*

**1.000 latérales :** à double-cames, 8 CV ½, bicylindre, 4 tps, 998 cmc., ch.-ch., magn. Lucas avec dynamo à avance variable, carb. Binks à 2 man., freins AV et AR à tamb., pneus Dunlop 26×3,25, freins direction amortisseurs . . . Prix **14.100**
**500 latérales :** type Sport, 5 CV, monocyl., 4 tps, 498 cmc., alésage course, ch.-ch., magn. Lucas, av. variable, carbur. Binks à 2 man., freinsAV et AR à tambours, pneus Dunlop, 26×3,25, fourche Mc. Lean, spéciale. . . . . Prix **7.330**

# EN BELGIQUE

(Pour répondre à nos amis Belges qui nous demandent un point de comparaison nous donnons ci après, le prix en francs belges, c'est à-dire achetées à Bruxelles, de toutes les motos Belges actuellement sur le marché.)

### BOVY

| | |
|---|---|
| 150 cc. Villiers Standard | 4.700 |
| 175 cc. Villiers Sport | 5.000 |
| 175 cc. Villiers TT | 5.275 |
| 350 cc. Sport | 5.950 |
| 175 cc. Supersport, arb. à cames en tête, culbut. | 7.800 |
| 250 cc. Supersport, arb. à cames en tête, culbut. | 7.800 |
| 300 cc. JAP Standard, soupapes côte à côte | 6.400 |
| 350 cc. JAP Standard, soupapes côte à côte | 7.100 |
| 350 cc. JAP Sport, soupapes côte à côte | 7.250 |
| 500 cc. JAP Sport, soupapes côte à côte | 8.250 |
| 350 cc. JAP Standard à culbuteurs | 8.025 |
| 350 cc. JAP Sport à culbuteurs | 9.000 |
| 350 cc. JAP T.T. culbuteurs, deux échappements. | 11.900 |
| 500 cc. JAP Standard, culbuteurs | 9.150 |
| 500 cc. JAP Sport culbuteurs | 11.500 |
| 500 cc. JAP T.T. culbuteurs, deux échappements. | 13.200 |

### F. N.

| | |
|---|---|
| 350 cc. Type 1 cyl., M. 70 | 5 500 |
| 500 cc. Standard M. 67 | 7.750 |
| 500 cc. Confort M. 67 | 8.200 |
| Coloniale M. 67 | 8.400 |

### GILLET D'HERSTAL

| | |
|---|---|
| 350 cc. 2 temps, type Touriste, équipem. Standard | 4.600 |
| 350 cc. 2 tps, type Confort, équipem. Standard avec selle Bonhomme et pneus Ballon 27×4. | 5.100 |
| 350 cc. 2 temps, type Sport, équipement Standard. | 5.250 |
| 350 cc. 2 temps, type Tour du Monde, équipement Standard, avec selle Bonhomme et pneus Ballon 26 × 3,5 ou 27 × 4 | 5.600 |
| 500 cc. 4 temps, culbuteurs, type Supersport, équipement Standard | 7.800 |

### LADY

| | |
|---|---|
| 350 cc. Tourisme Confort (Villiers) | 6.325 |
| 350 cc. Sport Spécial (Id.) | 6.630 |
| 250 cc. Tourisme (Id.) | 5.100 |
| 175 cc. Supersport (Id.) | 6.400 |
| 350 cc. Standard Sport SS. Jap | 7.500 |
| 500 cc. Standard Sport SS. Jap | 8.200 |
| 350 cc. Standard Sport O.H.V. Jap | 8.200 |
| 500 cc. Standard Sport O.H.V. | 9.200 |
| 350 cc. Sport O.H.V. | 9.100 |
| 500 cc. Sport O.H.V. | 11.200 |
| 350 cc. Sport T1. O.H.V. | 13.000 |
| 500 cc. Sport T1. O.H.V. | 14.100 |

### LA MONDIALE

| | |
|---|---|
| 350 cc. Type Luxe-Tourisme | 6.500 |
| 350 cc. Type Sport, 2 temps | 7.300 |
| 350 cc. Type Sport, 4 temps, soupapes latérales. | 8.800 |
| 350 cc. Type Grand-Sport, 4 tps, soupa. en tête. | 9.600 |

### READY

| | |
|---|---|
| 3 1/2 HP. Sport | 5.500 |
| 5 HP. Sort, Moteur JAP | 9.200 |
| 3 1/2 HP. Grand-Sport, Moteur BLACKBURNE à culbuteurs | 8.900 |
| 5 HP. Grand Sport | 10.750 |
| 3 1/2 HP. Super-Sport | 11.500 |
| 3 1/2 HP. Super-Sport, Moteur JAP T T. à culbuteurs, double échappement | 12.950 |
| 5 HP. Super-Sport | 14.250 |

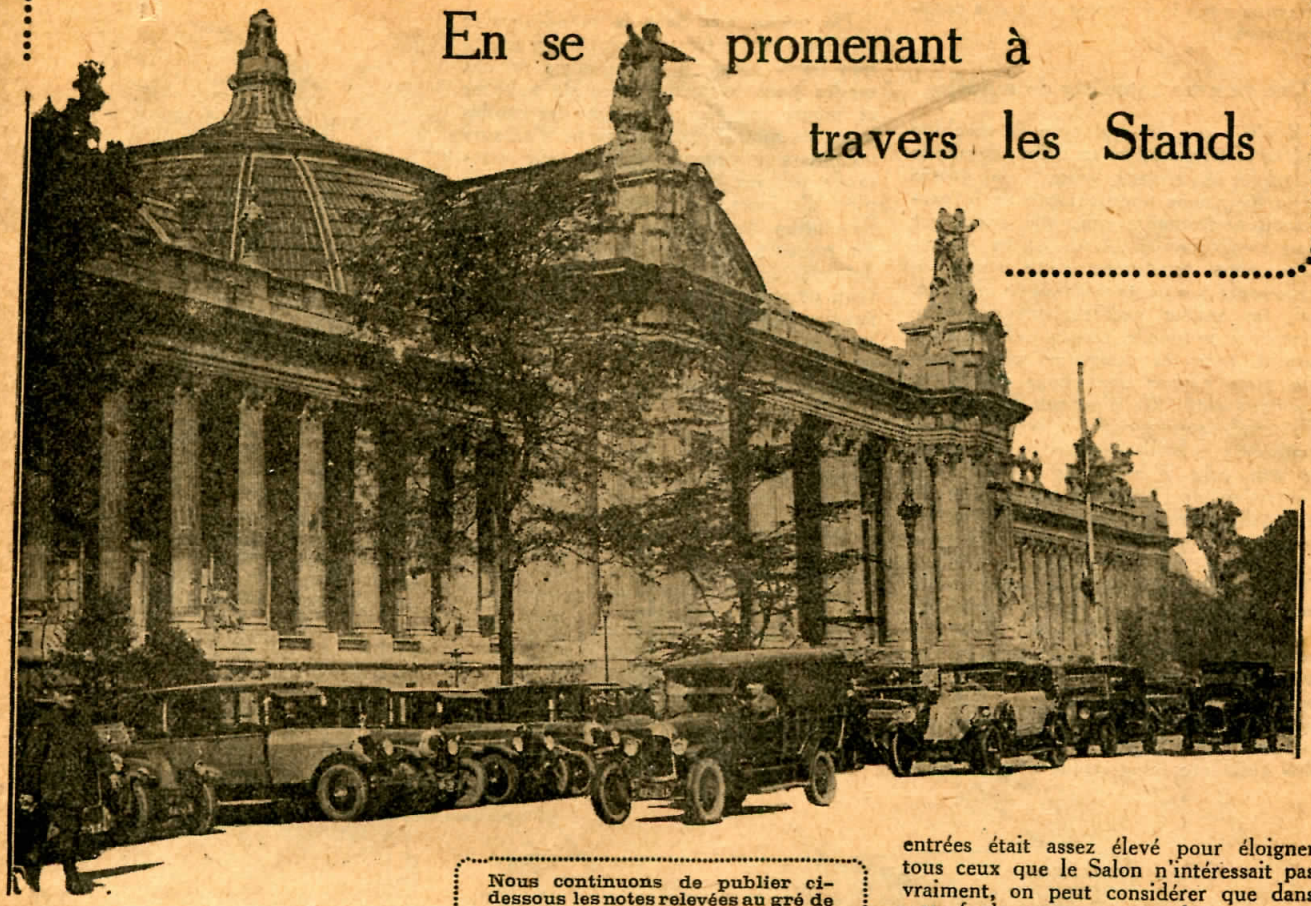
### RUSH

| | |
|---|---|
| 350 cc. Mot. Rush, Mod. semi-Sport | 6.350 |
| 350 cc. Mot. Rush, Mod. Grand-Sport | 7.200 |
| 500 cc. Mot. Rush, Mod. Sport | 6.950 |

### SAROLÉA

| | |
|---|---|
| 350 cc. Touriste, type 25 K | 5.700 |
| 350 cc. Supersport, type25 L | 6.600 |
| 500 cc. Touriste, type 23O | 6.950 |
| 500 cc. Supersport, type 23 P | 7.800 |

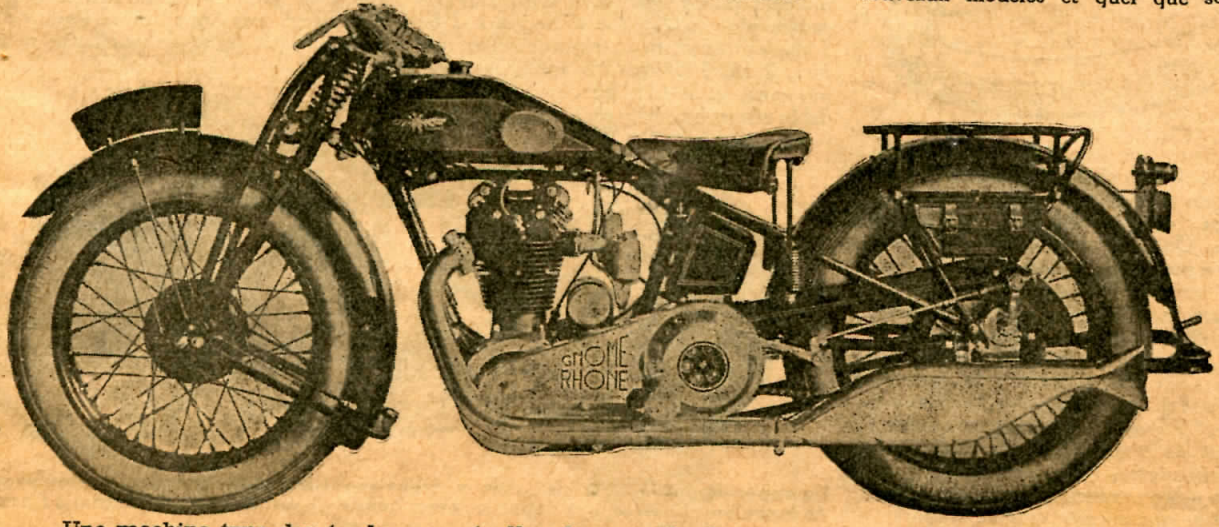
# En se promenant à travers les Stands



**Nous continuons de publier ci-dessous les notes relevées au gré de nos pérégrinations à travers les stands. Nos lecteurs trouveront en parcourant ces lignes de précieux renseignements sur les motocyclettes et accessoires exposés au Salon. Désireux, toutefois, de donner à tous, le maximum de renseignements possibles, tant au point de vue texte, qu'à celui de l'illustration, nous avons publié cette documentation en deux fois ; nos lecteurs trouveront la première partie dans le précédent numéro.**

### Le gros effort français

Les constructeurs rançais ont rourni un gros effort, rendu possible par l'amélioration des conditions économiques. Cet effort a été apprécié par le public. Il était beaucoup plus difficile de circuler dans les galeries réservées aux motos qu'au rez-de-chaussée et comme le prix des entrées était assez élevé pour éloigner tous ceux que le Salon n'intéressait pas vraiment, on peut considérer que dans cette foule, presque toutes les personnes étaient des acheteurs éventuels. Comme, d'autre part, il y a en province beaucoup de fervents de la moto qui n'ont pû faire le déplacement, on peut juger de l'énorme intérêt soulevé maintenant par la motocyclette et de l'immense marché qui s'ouvre à nos constructeurs. Loin de s'endormir sur leurs lauriers et de compter sur la protection des tarifs douaniers, ils ont travaillé ferme à mettre au point de nouveaux modèles et quel que soit le




**Une machine type des tendances actuelles, la nouvelle Gnome et Rhône 500 cmc. super-sport.**

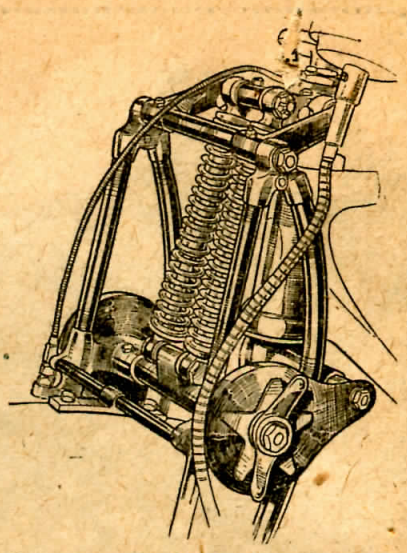
type de moto que nous désirions, nous pouvons nous le procurer chez nos constructeurs.

### Une gamme complète de modèles

Il n'y a pas un seul type de machine qui ne soit représenté au Salon, depuis la bicyclette à moteur jusqu'à la grosse moto (cela sans tenir compte de la participation étrangère qui, elle aussi, est bien remarquable). Alors qu'en Angleterre nous constatons cette année la renaissance des petits moteurs de 175 cmc. qui, les années passées, ont constitué chez nous le type le plus populaire, c'est surtout dans les catégories plus fortes que nous voyons chez nous apparaître des nouveautés. Ce n'est pas dire que le 175 cmc. soit menacé chez nous. Il continuera sa brillante carrière et à cause de son prix réduit, des faibles frais d'entretien, de l'impôt moins élevé et de ses qualités propres de maniabilité et de simplicité, la petite moto restera le type populaire par excellence. Elle est aujourd'hui assez rapide et assez confortable pour satisfaire à tous les besoins de la clientèle la plus nombreuse. Mais, de même qu'il y a des automobilistes qui préfèrent la voiture de sport ou la voiture de luxe à la voiture utilitaire, il y a des motocyclistes enthousiastes et qui paient volontiers un prix plus élevé une machine plus puissante, plus rapide et plus confortable. Cette clientèle trouve maintenant chez nous tout ce qu'il lui faut, y compris des machines extrêmement rapides. On livre maintenant des motos qui atteignent non seulement le 100 mais le 140 ou le 150 et qui permettent aux amateurs de s'aligner en course et de faire bonne figure. Nous comptons, cette année, beaucoup de nouveaux modèles à soupapes en tête à commande par culbuteurs et même quelques arbres à cames en tête. Le fini de ces moteurs est impeccable et les commentaires flatteurs de la presse étrangère, en général assez réservée sur notre production, sont la meilleure preuve de nos progrès sous ce rapport.

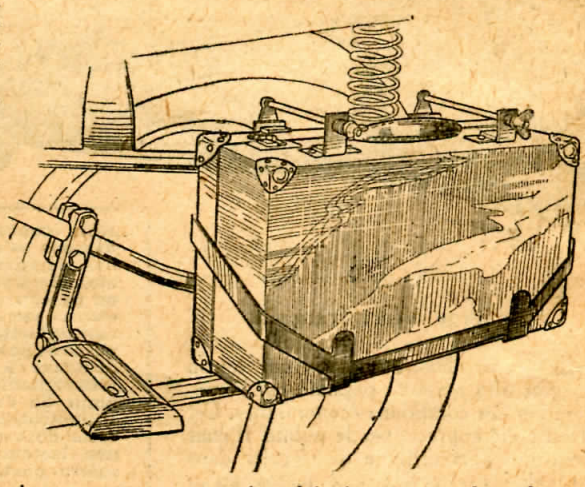
### La mode internationale

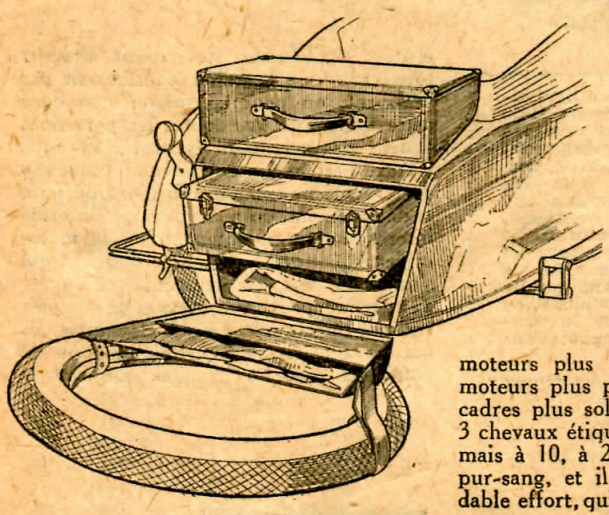
De même que dans le monde entier les cheveux des femmes sont aussi courts que leurs jupes, il y a également des modes pour les carrosseries de voitures et même leurs moteurs, et des modes pour les motos. Reconnaissons d'ailleurs volontiers l'influence exercée sur cette mode par les constructeurs anglais. Ce n'est d'ailleurs pas la fantaisie qui guide l'évolution des modèles. On ne fait pas du nouveau pour le simple plaisir de démoder ce qui précède, on fait du nouveau pour faire mieux. Cette mode n'est jamais inspirée que par une saine logique. La meilleure preuve c'est qu'elle marque les étapes d'une évolution progressive. Sans doute ne se rend-on pas exactement compte du but final et il faudrait être bon clerc pour dire ce que sera la moto de 1950. Nous cherchons sans cesse des moteurs plus puissants par rapport à leur cylindrée et à leur consommation, des moteurs plus durables aussi ; pour ces moteurs plus puissants, il nous faut des cadres plus solides. Ce n'est pas à 2 ou 3 chevaux étiques que nous avons affaire, mais à 10, à 20, parfois à 40 vigoureux pur-sang, et il faut que, sous ce formidable effort, qui suffirait à mettre en train une usine déjà importante, le cadre ne fléchisse pas, que les engrenages ne s'édentent pas, que les chaînes ne se rompent pas. Plus de puissance se tra-

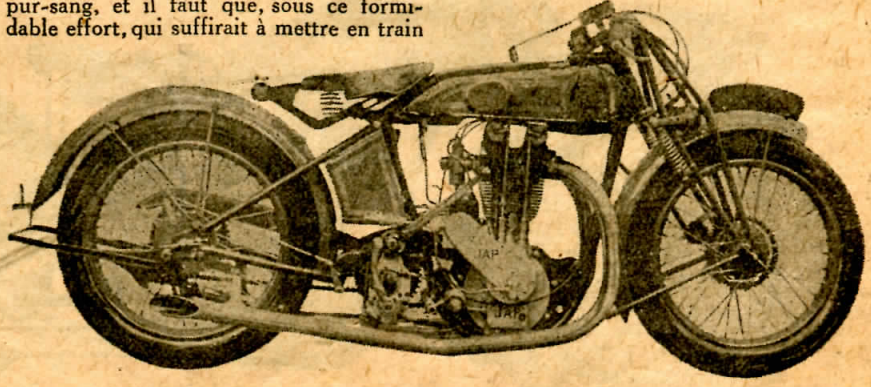


**Les ressorts de la fourche Ravat travaillent en compression, guidés à l'intérieur par deux tubes qui coulissent l'un dans l'autre, supprimant ainsi toute chance de rupture.**

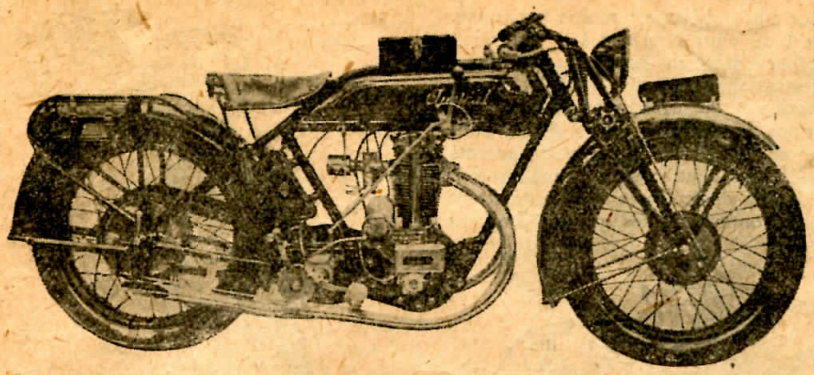
**Cette année, les constructeurs ont travaillé très activement la question du transport des bagages. Témoin cette mallette en tôle d'acier vu sur la nouvelle 350 cmc. René Gillet et le sidecar Bernadet, exposé au Stand Harley-Davidson.**



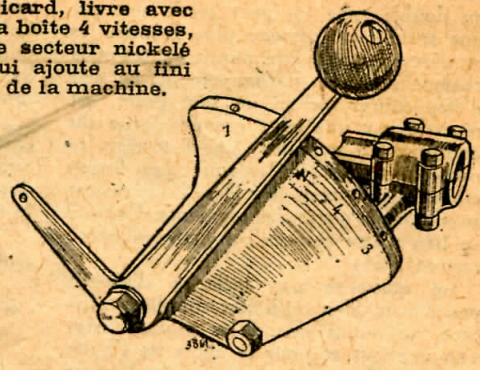




**La super-sport D. S. à culbuteurs, frein avant, frein de direction, amortisseurs de fourche de selle, est capable, nous assure-t-on, de 140 kilomètres à l'heure**

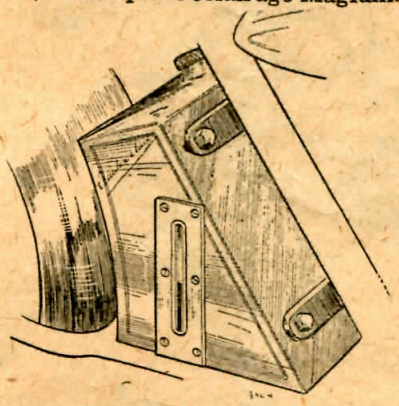


La nouvelle Austral à arbre à cames en tête ; remarquez l'éclairage Maglum.

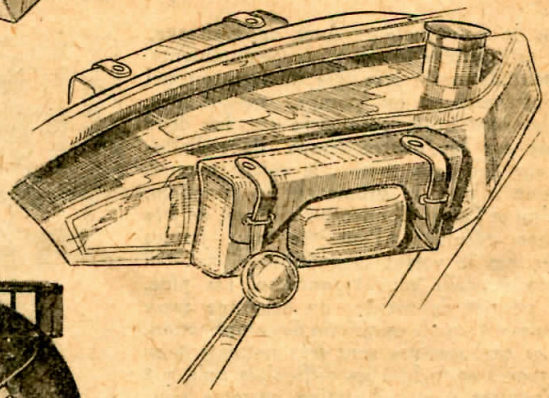


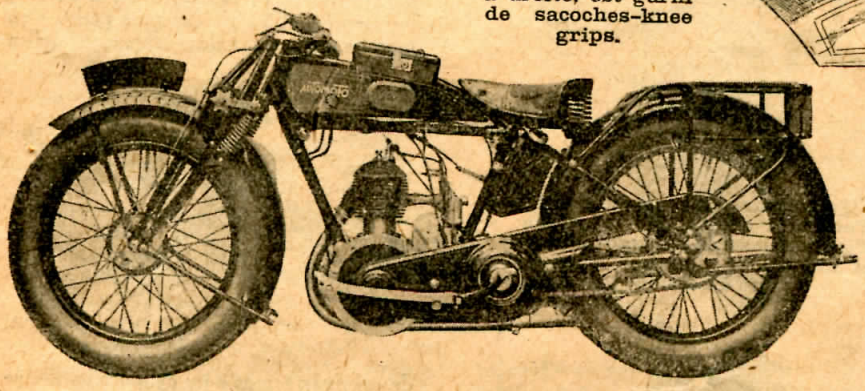
Picard, livre avec sa boîte 4 vitesses, ce secteur nickelé qui ajoute au fini de la machine.

duit par plus de vitesse, et la vitesse exige une machine stable, aisée à conduire, une suspension qui atténue les chocs de la route d'autant plus redoutable que nous allons plus vite, des freins puissants sans être brutaux. Cadres extra rigides, surtout latéralement, abaissement du centre de gravité, position plus basse, gros pneus, selles à fond souple, amortisseurs de fourche, freins de direction, freins à tambour, tout cela est devenu nécessaire et s'est imposé parce que nos moteurs sont plus puissants et nos machines plus rapides. Peut-on même dire que certains accessoires sont là pour satisfaire à la mode. N'est-ce pas une nécessité qu'un épurateur d'air, qu'un épurateur d'huile, pour un moteur qui aspire à pleine gorge la poussière de la route et qui, par sa température élevée de fonctionnement, soumet l'huile à une rude épreuve. Grâce à eux nous doublons ou nous triplons la durée de nos machines.

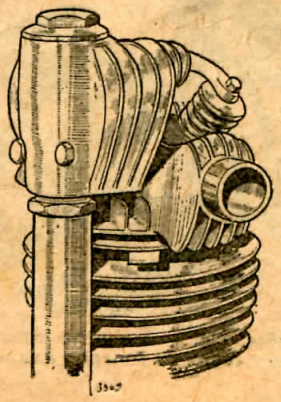


Sur la Claude Delage, le réservoir d'huile porte un niveau visible, tandis que le réservoir d'essence de la Heylette 250 cmc., à droite, est garni de sacoches-knee grips.





La nouvelle Automoto a une bien belle ligne ; à droite, la culasse Chater Lea.



Pouvons-nous également considérer comme superflu l'éclairage électrique si puissant et si sûr grâce auquel les étapes nocturnes qui étaient autrefois, même pour le motocycliste exercé, un véritable cauchemar, sont devenues un jeu d'enfant. La moto ne doit pas seulement fonctionner, être rapide, passer partout, elle doit être pratique. Et elle l'est devenue. Qu'est-ce aujourd'hui qu'une réparation de pneus avec les roues amovibles ? Où est le temps où il fallait démonter les freins, saisir à pleines mains une chaîne gluante de cambouis, tout cela parce qu'un clou a ait traversé une enveloppe ? Quelques tours d'écrou, un pneu qui se démonte sans effort tout en étant indéjantable quand il est en place, une pastille qui fera corps avec la chambre, et en quelques minutes on est reparti sans avoir eu à faire un effort, sans même s'être sali les mains. Tout est étudié pour la commodité du motocycliste. Les machines ont cessé d'être des vaporisateurs à huile, on ne se salit plus à moto.

Les motos dans tous les pays devant répondre aux mêmes besoins, remplir les mêmes conditions, il est naturel qu'elles aient toutes entre elles comme un air de famille. Et s'il y a des motos originales, ce n'est pas pour le seul plaisir d'être originales et d'attirer l'attention, c'est que leurs constructeurs estiment qu'il leur est possible, par des systèmes nouveaux, d'atteindre plus complètement qu'avec les solutions classiques l'idéal auquel doit répondre la moto.

### Les moteurs

Le moteur c'est l'âme d'une machine et on conçoit fort bien toute l'attention dont il a été l'objet. Tous les types sont représentés.

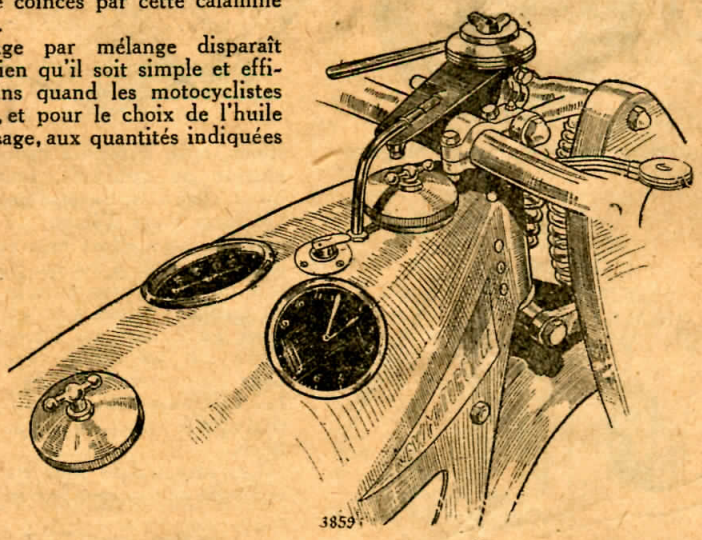
Dans presque toutes les cylindrées nous trouvons des deux et quatre temps. Nous avons, en effet, des deux temps 350 et 500 cmc. à un et deux cylindres. En deux temps, c'est le type à trois lumière qui domine. La culasse est en général détachable, l'échappement se fait le plus souvent par double tube. Grâce

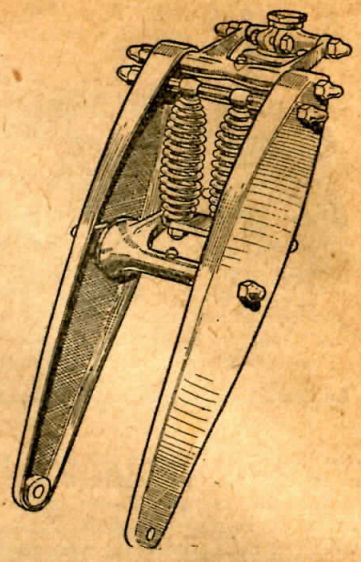
au double tube on peut offrir aux gaz une section de passage plus grande, les lumières peuvent être moins hautes et la chaleur des gaz d'échappement, au lieu d'être concentrée en un seul point, est répartie sur une plus grande partie du pourtour du cylindre. La distorsion se trouve atténuée, la calamine se forme moins rapidement sur les lumières et aussi dans la gorge des segments. Ceux-ci au lieu d'être coincés par cette calamine restent libres.

Le graissage par mélange disparaît peu à peu, bien qu'il soit simple et efficace, au moins quand les motocyclistes s'en tiennent, et pour le choix de l'huile et pour le dosage, aux quantités indiquées par le constructeur. Avec ce graissage, il est difficile d'éviter des suintements. Etant donné le prix très modeste auquel sont vendues les pompes mécaniques, elles sont aussi populaires sur les deux que sur les quatre temps. Pour l'allumage des deux temps, le volant magnétique n'a pas supplanté la magnéto. L'un et l'autre donnent, d'ailleurs, de très bons résultats. Peut-être aux faibles régimes le volant magnétique donne-t-il une étincelle plus vigoureuse. De plus. il permet de réaliser un éclairage assez puissant avec le minimum de complication. Les carburateurs sont très nettement en progrès et malgré les difficultés qu'il y a d'assurer une carburation correcte pour toutes les circonstances on peut dire qu'ils donnent des résultats très satisfaisants. Il est certes bien difficile d'éliminer la marche à quatre temps au ralenti à vide, mais ce phénomène est moins prononcé. Cela est dû pour une part à la réduction de l'espace mort du carter, mais aussi à l'amélioration des carburateurs. La consommation a été également réduite.

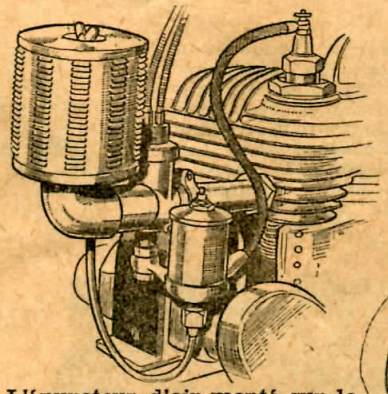
Il nous faudrait plusieurs pages pour énumérer tous les perfectionnements apportés aux deux temps : amélioration des formes de culasses qui permettent le tourbillonnement des gaz et éliminent les phénomènes détonatoires résultant de la division de la chambre d'explosion par l'écran déflecteur, emploi de pistons en alliage léger à faible coefficient de dilatation, etc... Quelques deux temps ont maintenant des distributeurs rotatifs qui permettent l'admission des gaz dans le carter pendant toute la course montante du piston, ce qui évite les pulsations brusques de la colonne des gaz, les condensations et permet l'emploi d'un carburateur et d'un gicleur plus petits, d'où marche plus économique. Signalons qu'un de ces deux temps a un cylindre en alliage léger chemisé d'acier.

Il y a quelques polycylindres à deux temps : des deux cylindres côte à côte qui en divisent la cylindrée permettent d'avoir des cylindres de faible capacité, d'obtenir un équilibrage excellent et le couple d'un quatre cylindres à quatre temps. Sur les cyclecars nous trouvons un flat twin qui a depuis plusieurs années fait ses preuves, et aussi un bicylindre qui utilise comme pompe la partie inférieure des cylindres et le dessous du piston. On sait par ailleurs qu'une voiturette 750 cmc. quatre cylindres deux temps vient de voir le jour. Chaque groupe de deux cylindres a

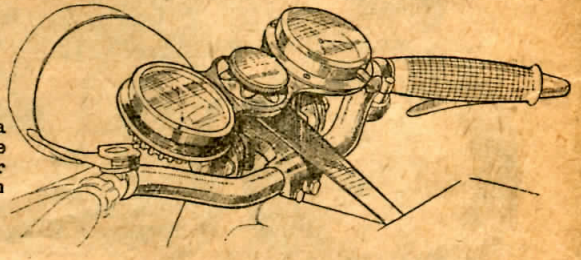


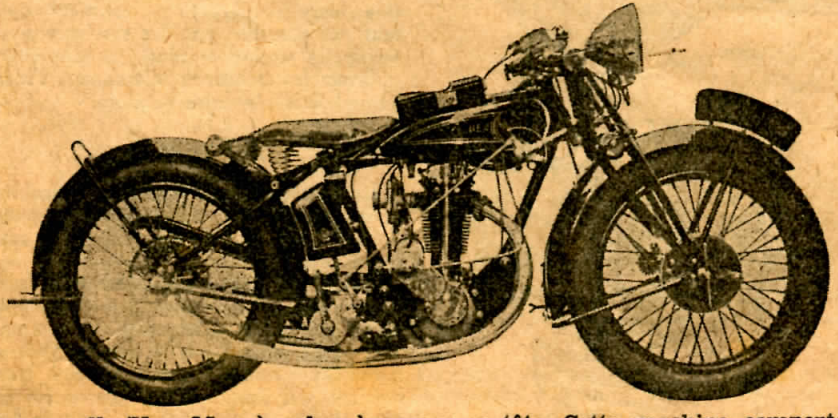



**Une moto originale qui fait de plus en plus d'adeptes, la New-Motorcycle, dont on voit, ci-dessus, la fourche et, à gauche, l'avant de la machine montrant le frein de direction et les montre et compteur noyés dans le cadre.**



**L'épurateur d'air monté sur la Terrot ; à droite, sur la même Terrot, l'ensemble des compteur et montre, montés sur le frein de direction.**





**La nouvelle New-Map à arbre à cames en tête. Cette machine comporte frein sur roue avant, frein de direction, amortisseur de fourche avant.**

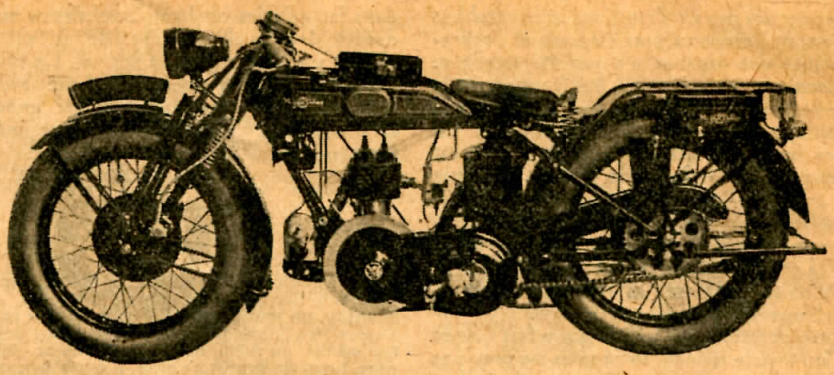
une culasse unique. Une grande marque belge poursuit actuellement son étude d'un huit cylindres deux temps d'un litre de cylindrée, à compresseur. Chez nous il y a un certain nombre de deux temps à compresseur et à balayage en équicourant qui semblent bien au point et ont donné des résultats des plus encourageants, en particulier sur des canots automobiles.

On remarque aussi au Salon l'apparition de nombreuses quatre temps et surtout on constate avec plaisir que des marques qui, jusqu'à présent, achetaient des moteurs à l'étranger, les construisent maintenant chez elles. Nous avons été frappés du soin avec lequel ces moteurs sont en général établis. Et il ne s'agit pas seulement de moteurs spécialement finis pour le Salon. Nous avons vu les moteurs destinés à la clientèle et ils sont usinés avec le même soin jaloux. Nous avons maintenant en France des moteurs qui peuvent rivaliser avec ceux de n'importe quel pays. On nous annonce que les constructeurs français sont décidés à faire un grand effort sportif en 1928. Nous en sommes extrêmement heureux et nous souhaitons bien vivement qu'ils s'alignent en nombre dans les grandes épreuves non seulement françaises, mais étrangères. Nous ne pouvons pas du premier coup triompher, mais, du moins, nous pouvons faire, avec une préparation suffisante, très bonne figure. Cet effort est d'autant plus nécessaire que les autres pays et même l'Allemagne travaillent ferme. La moto est destinée à prendre un énorme développement et c'est le moment de prendre ses positions.

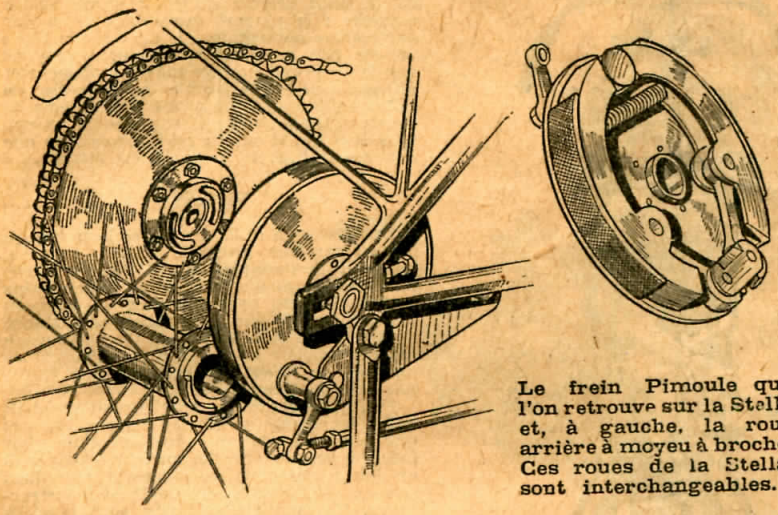
Le monocylindre domine et de loin. Tous les types de distribution, sauf les fourreaux, sont représentés. Les soupapes latérales sont adoptées pour les moteurs de tourisme, les culbuteurs sont réservés aux motos de sport. Ils sont presque toujours enclos, seule solution qui permette un graissage adéquat. Un petit moteur a des tiges de culbuteurs croisées. Pour les culasses hémisphériques et les soupapes inclinées on suit la technique habituelle. Pas mal d'échappements par doubles tubes. Enfin nous avons quelques moteurs à arbre à cames en tête, entraîné soit par chaînes, soit par pignons d'angle. Tous ces systèmes ne sont plus maintenant révolutionnaires, mais simplement modernes. Graissage par pompe mécanique bien entendu.

Si on dressait une statistique, on constaterait sans doute qu'il y a plus de moteurs et de boîtes de vitesses séparés que de blocs moteurs, mais ces derniers sont cependant nombreux et semblent gagner du terrain.

Sans méconnaître qu'on puisse obtenir d'excellents résultats de la boîte séparée, malgré les conditions défavorables où fonctionne la chaîne primaire, nous croyons cependant à la supériorité du bloc moteur. Ceux que nous avons vus au Salon nous ont semblé remarquablement traités, et ceux qu'il nous a été donné d'essayer étaient parfaitement satisfaisants. La seule crainte qu'on pût d'ailleurs avoir c'était le bruit des engrenages. Or, ils sont, en général, très silencieux. Souhaitons donc l'an prochain voir de nouvelles conversions au bloc moteur, ainsi qu'aux quatre vitesses.



**De plus en plus, on retrouve l'éclairage électrique sur nos machines de série. Voici la nouvelle Magnat-Debon.**

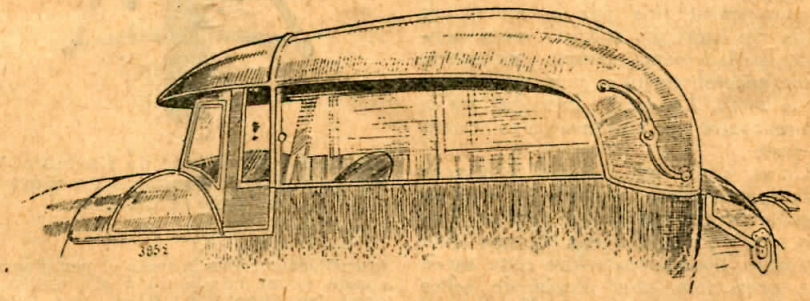


**Le frein Pimoule que l'on retrouve sur la Stella et, à gauche, la roue arrière à moyeu à broche. Ces roues de la Stella, sont interchangeables.**

### Les cadres

Il y en a vraiment pour tous les goûts. Il y a bien encore par-ci par-là quelques cadres qui paraissent bien frêles, mais dans l'ensemble le progrès est très sensible, qu'il s'agisse de cadres traités dans la manière classique ou de cadres à double berceau. Les lignes sont plus ramassées, la position plus basse, le moteur solidement fixé. Les accessoires ne sont plus mesquins. Le tout donne une impression de confort et de stabilité. Le réservoir est court et reporté vers l'avant. Il est généralement à cheval sur le tube supérieur qu'il dissimule. La présentation est en général plus sobre, plus discrète.

Nous avons été heureux de voir que les novateurs qui avaient recouru à la tôle d'acier emboutie ont persévéré et gagné à leur point de vue une bonne clientèle. Ce principe de construction est excellent et on obtient ainsi, et avec un poids assez faible en dépit des apparences, une construction extrêmement robuste. Les modèles 1928 présentent sur leurs pré-



**Un sidecar qui fit l'admiration des visiteurs : la conduite intérieure accouplée à un 750 cmc. au Stand René Gillet.**

décesseurs des améliorations indiscutables; Ils sont beaucoup plus élégants et l'accessibilité des organes n'a pas été négligée. Nous avons également été frappés de la netteté du montage des accessoires. Nous sommes persuadés que maintenant un pas important est fait, que le public est converti et que le cadre en tôle emboutie a gagné la partie. Cela est d'autant plus intéressant qu'il se prête merveilleusement à la construction en grande série.

Le cadre triangulaire en acier en V connaît également un succès justifié.

Nous n'insisterons pas davantage sur cette question des cadres qui a fait l'objet d'un article spécial, mais nous ne pouvons passer sous silence une suspension élastique par demi-cantilevers. Cet exemple en suscitera-t-il d'autres ?

## Les accessoires

Beaucoup de pneus, de très gros pneus et comme nos routes n'ont avec les billards que des rapports très lointains, le gros pneu est le bienvenu. Peut-être donne-t-il à la machine une allure plus massive, mais rappelons-nous l'impression que nous causèrent les premiers pneus ballons de voiture, et maintenant si nous voyons une auto avec des pneus à haute pression, il nous semble qu'elle a des roues de bicyclette. L'œil s'y fera aussi bien pour la moto que pour l'auto. Et quel bienfait constituent ces pneus et pour le motocycliste et pour la machine.

Un certain nombre de motos sont maintenant livrées avec un équipement électrique qui a été prévu quand on a étudié la machine et qu'il n'a pas été rajouté après coup. Des spécialistes de l'équipement électrique, voyant l'énorme développement pris par la moto, ont sortis des appareils spéciaux correspondant parfaitement comme puissance, poids, encombrement et prix, aux besoins de la moto. Le succès immédiat qu'ils ont rencontré leur a prouvé qu'ils avaient vu juste.

Un accessoire qui, à lui seul, peut vous faire apprécier une machine ou vous en dégoûter, c'est la selle. Bien qu'un certain nombre de selles soit d'importation étrangère, nous avons relevé cette année une proportion plus élevée de selles françaises et nous pouvons affirmer, par expérience personnelle, qu'elles sont tout aussi confortables et ce qui ne gâte rien, meilleur marché.

## Conclusion

Nous n'avons étudié, et sommairement, que la construction française, nous réservant, dans un autre article, d'examiner la construction étrangère ou du moins les marques qui la représentaient au Salon.

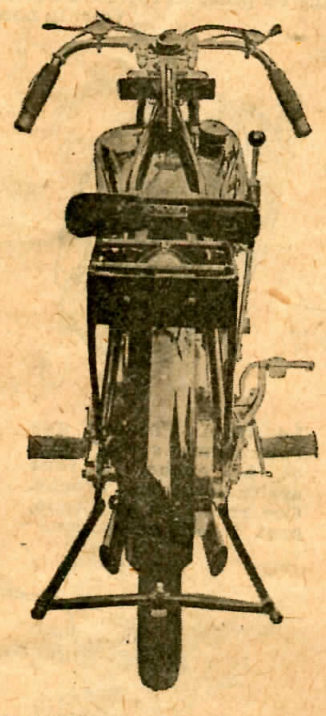
Ce Salon marque de la part de notre industrie un gros progrès. Nous avons actuellement en France plus de 80 constructeurs. C'est la preuve de l'intérêt que soulève la moto, et de la prospérité de l'industrie motocycliste. Regrettons qu'une fois de plus une telle industrie soit un peu traitée en parente pauvre et reléguée dans les galeries du haut. Souhaitons que devant le développement de la moto elle ait un jour son Salon spécial. En tous cas nous sommes persuadés que 1928 sera pour nos constructeurs une année de prospérité. Ce sera pour eux une juste récompense.

H.-P. BORESTROKE.

---

### Radior

Au Circuit de l'Ain, sur celui de Saint-André-de-Corcy, à la course de côte de Planfoy, un peu partout, nous avons vu participer une jeune marque motocycliste dont les succès en vélo ne se comptaient déjà plus. Le cycle subit une crise, il se transforme insensiblement vers la moto et peu d'années encore seront nécessaires à son entière et prochaine disparition. Il est tout naturel que des maisons importantes, telle Radior, aient compris l'intérêt primordial qu'elles avaient à mettre leurs moyens et leur expérience au service de l'industrie motocycliste. Cette nouvelle marque a, de plus, profité des travaux péniblement exécutés et des précisions merveilleuses de nos grandes maisons durant ces dernières années.



**La Junior Sport vue de l'arrière. Un bel exemple de machine de course à un prix abordable.**

Aussi, la série des motos Radior présentées au Salon fut un succès malgré le jeune âge de la marque. Il est à noter que la renommée justifiée de Radior en cycles fut pour beaucoup dans l'affluence de jeunes gens qui se pressaient dans le stand, car tous avaient roulé ou roulaient encore sur des vélos Radior. Trois types étaient présentés à la curiosité des visiteurs, en 175 cmc. tourisme, un 250 Confort et un 350 Sport remarquablement étudié dont la vitesse nous a été certifiée 110 km. à l'heure.

### Cromwell

Le casque Cromwell n'a jamais autant été disséqué de tous les autres accessoires du Salon. On dit que... on a dit... mais, chut ! la discrétion est de rigueur, tout au moins quelque temps encore. Effectivement le casque Cromwell gagnerait à être plus connu, car il nous semble qu'il est d'une valeur extrême : la plupart des chutes en motos ont comme conséquence le choc sur la tête ; or, de par sa construction, nous croyons que le Cromwell protège indiscutablement et efficacement cette partie malheureuse de notre individu. Tout a été prévu pour sa construction soignée ; il est peut-être un peu plus cher que d'autres, mais est-ce bien une dépense inutile. Et puis... il est élégant.

### Viseurs

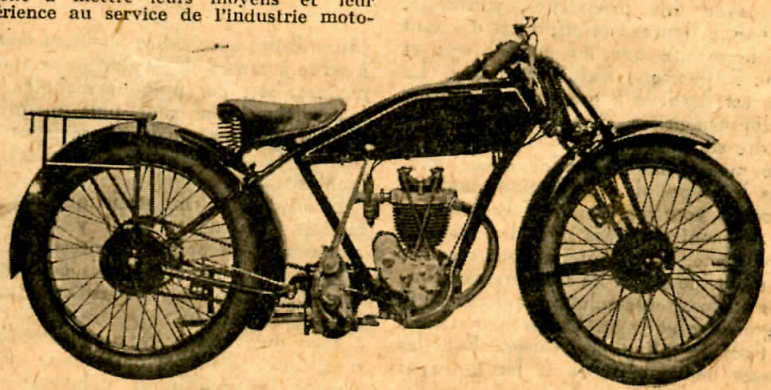
Les viseurs à huile ont laissé longtemps à désirer car leur principal défaut était de ne pouvoir s'adapter sur n'importe quelle machine. Nous avons donc eu une certaine satisfaction de constater que le nouveau viseur présenté par les établissement Munro a évité cette grosse lacune. Quel dommage que cet article n'ait pu figurer dès l'ouverture du Salon : il eût été curieusement étudié par nombre d'amateurs.

Pourquoi tant de constructeurs adoptent-ils enfin les manettes Handy ? Nous croyons que cette évolution provient d'un fait inconnu jusqu'alors ; les anciennes manettes en fonte malléable se piquaient aux dires (erroné d'ailleurs !) de quelques constructeurs. Les manettes Handy sont donc, à dater d'aujourd'hui, livrées au choix en fonte malléable ou en laiton estampé. A notre avis, l'une et l'autre formules nous plaisent, le reproche sur la fonte malléable étant immérité. Le prix est le même dans les deux cas.

### Munro

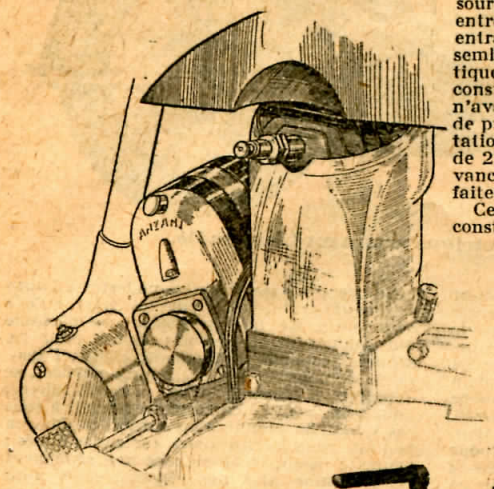
Une particularité d'accessoires du Salon, c'est la tendance très nette de beaucoup de constructeurs à clarifier le guidon.

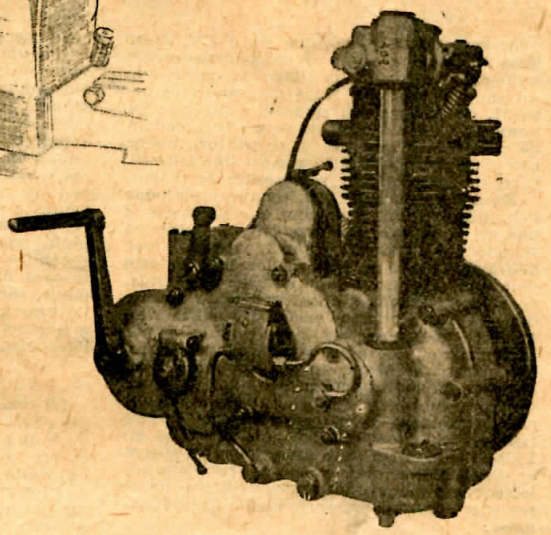
Effectivement, dans les machines un peu fortes, il y a nécessité à multiplier les commandes : confort, aisance de conduite, dédoublements de sécurité, sont autant de raisons impérieuses de cette méthode. René Gillet est partisan de la poignée tournante : l'idée est excellente et semble devoir être



**La Charles Gérald 503 cc. à culbuteurs**

suivie par d'autres. Il existe, en outre, un modèle curieux qui a fait son apparition au Salon dans les derniers jours, remarquable de précision et de démontage rapide ; nous disons les leviers en bout de guidon Munro. Décidément on sent que les dirigeants de la firme connue sont, outre des techniciens avisés, d'excellents pratiquants de la moto à en juger par la finesse et la netteté de leurs nouvelles manettes-leviers en bout.





**Le moteur Bradshaw à refroidissement par huile de la Juéry A droite, le bloc moteur Chaise 350 cc. Sport qui, monté sur une Dollar attira l'attention de nombreux visiteurs au Salon.**

### Maglum

Quel plaisir nous avons eu à constater que presque toutes les machines étaient enfin équipées d'un éclairage sérieux ; nous devons reconnaître que si les constructeurs ont enfin compris que l'éclairage n'était plus un accessoire secondaire, mais devenait partie intégrante de la moto, cela tenait beaucoup aux efforts suivis et remarquables accomplis par la Société L. M. C. N'vons-nous pas vu même quelques constructeurs qui, sortant des routines trop classiques, ont compris dans l'étude du moteur un pignon d'entraînement de la future dynamo d'éclairage.

Maglum : c'est un mot générique maintenant qui devient la vie des motocyclistes à la tombée de la nuit : « embrayer votre maglum ; embrayez votre maglum ! » Aussi, nous n'avons pas été surpris de la foule qui se pressait au stand Maglum. De curieuses démosntrations étaient faites par la Société à tous ceux qui conservaient encore quelques hésitations sur le pratique des appareils L. M. C.

Ce qui cependant retint la faveur des visiteurs fut le nouvel appareil à prix modeste que Maglum présentait pour la première fois ; en outre des appareils d'essais, 38 marques de motos équipaient leurs machines de ce type : Modic ; n'est-ce pas la meilleure preuve que nos constructeurs se sont rendus enfin à nos désirs, aux vœux des usagers et aux sollicitations de plus en plus pressantes des pouvoirs publics.

Pourquoi le Maglum a-t-il reçu la consécration de nos industriels ? Parce que la conception mécanique du Maglum en fait un appareil robuste et non sujet aux détraquements de la route ; la conception électrochimique de l'appareil a été réduite aussi à sa plus simple expression : un induit autour duquel tourne les masses polaires constituées par un rouleau métallique dont le régime est approprié au moteur sur lequel il est destiné, simplicité de tous les organes.

Mais, avons-nous entendu dire, une construction strictement mécanique, tel le maglum, n'entraine-t-elle pas une déperdition de puissance du moteur, très influençable à la bonne marche ? Nous avons, subrepticement, tenté l'expérience au stand : avec une clef, nous nous sommes permis sournoisement de causer un court-circuit entre la masse et le positif : libéré de toute entrave, le moteur eût dû emballer, nous semblait-il ; une très légère sonorite chromatiquement ascendante nous a permis de constater que le moteur continuant à tourner, n'avait pu subir qu'uninfime accroissement de puissance comparable à peine à l'augmentation que procurerait au moteur l'ouverture de 2 millimètres environ de la manette d'avance à l'allumage. Donc, mécanique parfaite, indifférente au régime du moteur.

Cette petite expérience m'a permis de constater aussi le parfait réglage de l'ensemble puisque l'expérience, repétée maintes fois, aucun court-circuit n'a pu occasionner la rupture des fils d'aucune ampoule. Le champ magnétique est également très fort puisque ma clef se tenait figée à l'armature extérieure de l'appareil.

La puissance du Modic-Maglum est énorme. Nous ferons, cet hiver, des essais comparatifs d'éclairage : pour l'instant, l'impression que le Modic a produite au Salon nous laisse croire à une puissance très peu inférieure au Type luxe pour grosses machines. Allons-nous voir nos 175 cmc. équipées presque aussi puissamment que nos super 500 ? Nous n'en serions que très satisfaits.

Cette petite diversion sur le Maglum répondra certainement à quelques demandes que nous recevons quotidiennement à ce sujet. Pour 400 francs, quel est le motocycliste assez entêté qui manquera, à l'approche de l'hiver, une telle installation ?

### Saroléa

Le Salon n'est pas nécessairement une esposition de nouveautés : il y a un évident intérêt à considérer aussi les modifications, les améliorations de détail de construction dont les machines, ayant l'an dernier pris une avance incontestable, n'avaient pour l'instant que peu à envier du point de vue mécanique aux nouveautés de l'année.

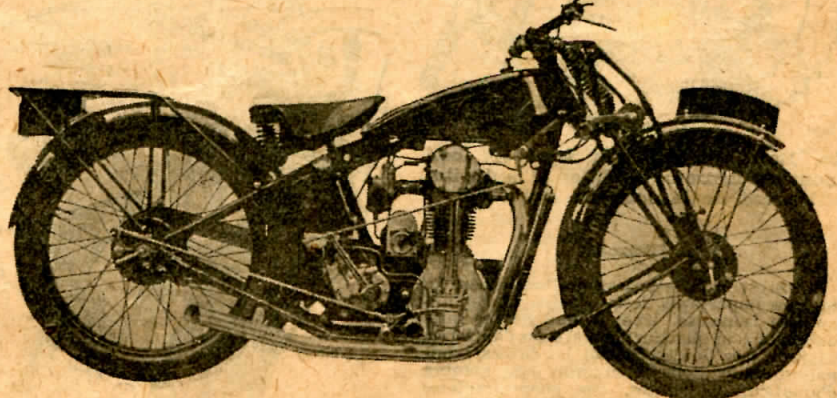
Et c'est ainsi que le Salon 1927 motocycliste est le Salon de l'accessoire adapté à la moto. Parmi les grands constructeurs, Saroléa n'a pas autrement agi.

L'an dernier, nous avions noté aussi bien pour cette firme que pour les autres, la montée, l'ascension brutale de la construction vers un idéal jamais encore atteint : effectivement, la perfection dans l'ensemble mécanique a semblé atteinte à ce moment ; les deux années sans Salon avaient permis cet essor imprévu. Cette année, Saroléa a conservé les grandes lignes de sa construction. Voyez les superbes Saroléa 350 et 500 supersport, tant celles à soupapes en tête (à culbuteurs, puisque le mot plaît), que celles à soupapes latérales : il est difficile de faire mieux.

Voyez aussi la grandeur nouvelle des tambours de freins tant à l'avant qu'à l'arrière : sans doute, beaucoup de maisons ont opéré dans ce sens ; pourquoi ne l'a-t-on pas fait plus tôt ? Simplement parce que ce n'était pas la mode, on ne voyait pas d'un bon œil ces grosses mâchoires de fonte au travers des rayons ; l'œil s'est accoutumé et l'inverse devient de rigueur. Nos constructeurs sont satisfaits, Saroléa le premier. Ses nouveaux freins, farouchement augmentés, amplifient la puissance du freinage sans exiger une idée d'effort plus considérable du pilote.

Saroléa a constaté que nombre de freins de direction ne répondaient guère à la conception que l'on s'en était faite : freins de direction ! ils portaient, hélas ! trop bien leur nom : les uns serraient ridiculement, ratinant effroyablement, et n'annihilant nullement le shimmy, les trépidations de la direction ; les autres freinent tellement la direction qu'ils procurent au conducteur d'effarants arcs de cercles, des S à grande envergure sur la route, toutes sensations horriblement déplaisantes pour l'ensemble des motocyclistes. Saroléa a, dans cette idée, rendu son frein de direction réellement efficace et des plus maniables. Les amortisseurs ont suivi l'évolution du frein de direction : à grand diamètre ils réduisent à néant les fameuses vibrations si désagréables qui résultent des chocs de la route ; les nouvelles selles ! un bon poiut, car elles sont étonnamment basses ; la magnéto a subi un déplacement heureux à tous points de vue.

Excellentes en 1927, les motos Saroléa sont parfaites en 1928. Les amateurs apprécient plus que jamais les qualités merveilleuses sur route des Saroléa, et c'est tant mieux !

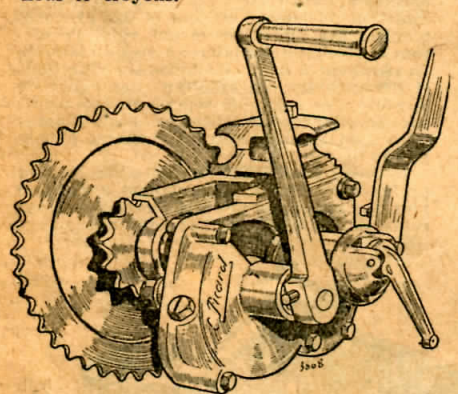


**La nouvelle Soyer à arbres à cames en tête. Cette machine a une ligne vraiment séduisante.**

### Train

Qui de nos jeunes connaît notre histoire d'avant-guerre ? La moto, l'auto et l'aviation ont apparu il n'y a pas bien longtemps et nous n'étions pas encore si jeunes pour nous rappeler ces débuts héroïques et féeriques de cette époque. Qui ne se souvient des premiers essais d'avions à Juvisy, à Issy, des premières manifestations d'alors où Paris envoyait 500.000 spectateurs, réunions sans précédent dans l'histoire du monde et que peut-être nous ne reverrons jamais. La foule pour l'arrivée de Lindbergh pâlit près des masses d'alors. Et pourquoi ? Pour applaudir des noms aimés, disparus, de héros populaires. L'un d'eux cependant est encore présent à notre mémoire qui a deviné l'essor de notre moto : alliant son savoir à une expérience et une hardiesse magnifiques, Train consacra son existence à la production de moteurs bien connus déjà de nos jeunes gens. De tous les côtés, on objurguait la firme à équiper complètement et définitivement une machine absolument complète avec les directives si prisées dans ses moteurs connus. Train s'est enfin décidé et au Salon nous vîmes avec satisfaction trois types de motos strictement utilitaires construites, on le sent, par un ingénieur qui est aussi un pratiquant et connaît les besoins de la clientèle ; des essais permettent, en effet, d'évaluer la dépense complète d'une moto Train 2 CV à 0,15 le kilomètre, amortissement, entretien et parcours compris : rares sont les machines qui peuvent en dire autant. N'avons-nous pas été amenés, l'été dernier à établir pour différentes usines, le barème d'amortissement des motos susceptibles d'être remises à leurs ouvriers et le tarif kilométrique s'élevait à 0,27 pour les moindres. Train a fait trois modèles, entièrement de toutes pièces : la moto populaire à 2 CV, celle dont le coût de revient a été évalué à 0,15 ; une moto 4 CV plus forte, avec bloc-moteur Train de 350 cmc., et d'un prix réellement intéressant. Enfin, pour les amateurs de tourisme à vive allure, Train a équipé en sport ce même modèle 350 cmc. et réalisé un engin des plus remarquables.

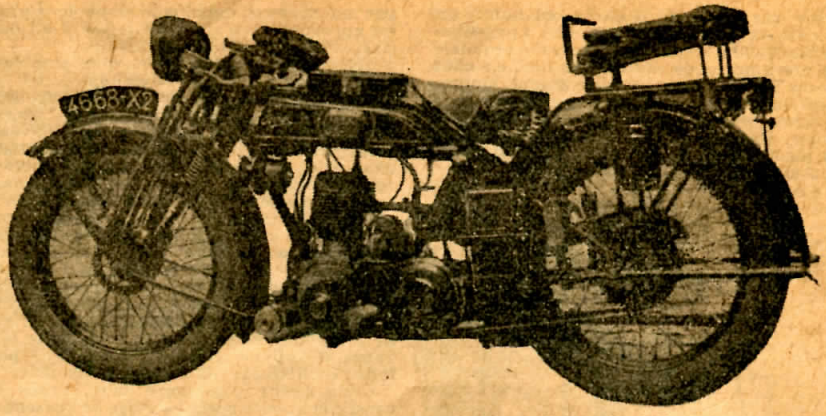
Que ceux qui connaissent la valeur de l'expérience se rendent compte du sérieux que doit comporter une fabrication si bien dirigée. Nous jugeons utile de revenir à fond sur la fabrication Train et nous nous mettons en pourparlers avec la firme en vue de faire sous peu un essai de la machine populaire et de la sport ; plairons-nous à beaucoup, nous le croyons.




**La Boîte Picard qui équipait bon nombre de motos au Salon et, à droite, l'avant de la nouvelle Durandal.**

### Ultima

Lyon est en passe de devenir l'un des centres les plus importants de la construction motocycliste française. Une dizaine de marques ont établi leur quartier général dans l'ancienne capitale des Gaules. Parmi les firmes lyonnaises, l'une d'elles a conquis bon nombre d'amateurs de motos, pas chères, solides et gracieuses : Ultima, dont le nom d'ailleurs est un programme. Nous avons admiré au Salon le superbe sidecar monté sur la 500 cmc,



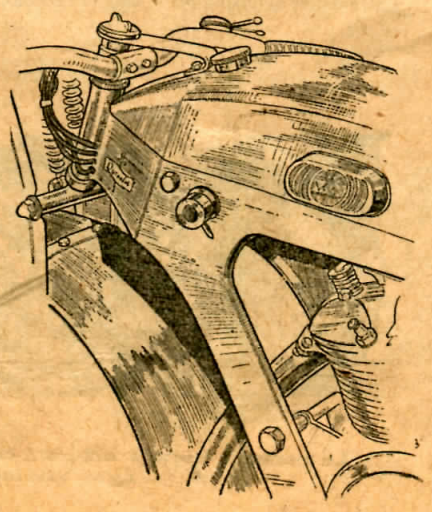

**Un équipement électrique vraiment bien étudié.**

avec moteur bi-cylindrique de 4 CV. dont nous avons donné la photo dans notre dernier numéro. Remarquer combien la carrosserie est souple et légère. Nous manquons réellement, en France, de sidecars pour que les nombreux qui entrevoient pour l'an prochain de grands voyages de tout confort ou le camping, s'arrêtent à l'étude du side Ultima. Cinq modèles étaient représentés au Salon.

En dehors du type 500, remarquable pour l'équilibre de son rendement en side (n'est-ce pas un bicylindre ?), nous croyons utile de signaler le type B. I. à 3 vitesses avec débrayage, dont le prix réellement modeste doit attirer une nombreuse demande. M. Billion, l'heureux constructeur de la série des « Ultima » ne nous en voudra pas de dire que ce modèle est le type populaire par excellence et que nous voudrions voir entre les mains de beaucoup de nos employés, ouvriers ou petits artisans, au lieu et place de types du même prix et dont le rendement n'est certainement pas supérieur, et l'usure très certainement plus rapide. Fondée en 1908, Ultima a un passé assez lourd de succès et d'experience pour que nous engagions nos lecteurs en peine d'un engin utilitaire de se reporter aux modèles de la vieille firme lyonnaise.

### La Monotrace

Monotrace a fait une apparition sensationnelle au Salon : disparue depuis deux ans, pour des motifs où sa valeur et sa construction n'entraient pas en jeu, la Monotrace réapparaît sur le marché, brillamment à en juger par les admirateurs et les acheteurs qui se pressent en ce moment aux bureaux de la ressuscitée. Notre article, dans *Moto Revue*, a, de plus, provoqué un engouement extraordinaire. A quoi tient ce renouveau ? A ce que la Monotrace répond à un besoin. La moto est sortie du domaine purement sportif et tend rapidement à devenir un engin strictement



utilitaire pour les bourses modestes : l'auto devenant prohibitrice par les frais qu'elle occasionne. Ce que la nombreuse clientèle qui souhaitait utiliser nos motos pour les affaires réclamait ardûement, c'était l'assurance de pouvoir, en toutes circonstances, se déplacer en habits de ville, voire de soirée : pour cela, la moto carrossée répondait à tous ces vœux. Sa première apparition choqua un peu nos yeux habitués aux anciennes lignes : la mode passa, la Monotrace non seulement ne chiffonne plus nos regards, mais nous plaît au contraire éperdûement ; pour répondre aux besoins du temps, la Monotrace a même consenti la vente à tempérament, sans intérêt. Monotrace a devant lui l'avenir brillant et le succès : son apparition arrive cette fois au bon moment : nos vœux l'accompagnent avec joie.

### Clément Gladiator

La marque Clément Gladiator est l'une des plus anciennes firmes de motos de France : c'est de plus la plus ancienne des maisons de cycles : nombreux sont les jeunes gens qui ont roulé sur des Clément et qui ont conservé une impression forte de solidité, de durée et de confort. Les succès de la firme en vélo se sont répercutés aussitôt en moto : pour bien des raisons, la maison Gladiator a vécu sur sa renommée, sur son expérience, et sur ses succès : est-ce absolument suffisant : non. *Moto Revue* connaît le sérieux de la fabrication de Clément Gladiator ; depuis 1899, chaque fois qu'une épreuve sévère est épinglée au calendrier, Clément Gladiator s'engage le premier : le Bol d'Or, les Routes Pavées, partout nous voyons les Clément à l'arrivée. Aussi notre attention déjà éveillée pour la vieille firme a soudain bondi d'aise à l'exposition au Salon des 250 et 350 types sport exposés par la marque. Nous nous sommes réjouis, car les « sport » manquaient à la gamme de la maison. Puisque ce sont des types sport, la vitesse a été travaillée comme il se doit : aussi quoi d'étonnant que la 250 veuille se rapprocher du 90 et la 350 du 100. La stabilité doit être remarquable, car le système de cadre en double poutre armée, à mailles triangulaires et en acier profilé (l'avenir, sans doute), affirment la rigidité et la résistance d'une telle conception. L'une et l'autre de ces deux machines sport ont une ligne remarquable, sans le porte-bagage : les deux réservoirs superposés sont élégants : le moteur est un JAP à culbuteurs, ce qui explique la rapidité de ces machines. A côté de ces deux sports, Clément Gladiator a aussi un type à cadre suspendu dit « La Berceuse », pas assez connu à notre avis, pour les amateurs de grand confort : c'est la moto souhaitée par les gens pondérés et aussi ceux qui, très nombreux, conservent encore quelques préventions sur la réalité du confort en moto.

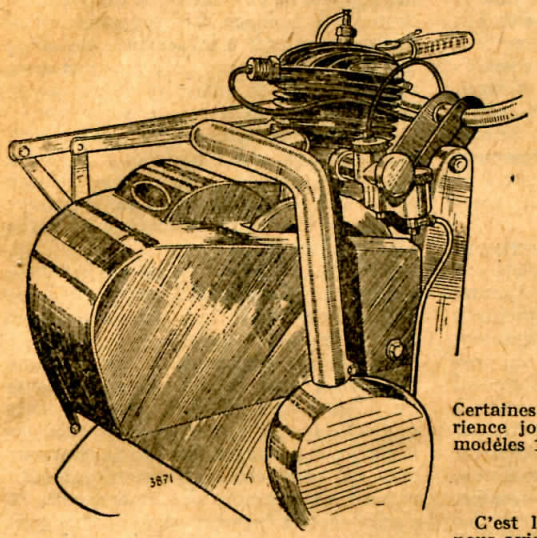
La gamme de Clément Gladiator est ainsi complète : machines de tourisme, de sport et de confort ; il ne manque plus qu'à tous ceux qui roulaient à ce jour sur la « petite reine » d'étudier la construction de la marque du Pré Saint-Gervais : de nombreuses satisfactions les attendent comme cela s'est produit pour nous au Salon.

### Ch. Gérald

Nous disions, dans notre numéro du Salon, qu'enfin le 2 temps en grosses cylindrées était réalisé et dans des conditions appréciables. Pourquoi, sinon parce que la Société Ch. Gerald nous avait présenté une belle 500 à 2 temps, élégamment conçue et heureusement réalisée.

C'est la première fois que la Société Charles Gerald expose au Salon, mais je suis persuadé que la nouvelle Direction sera récompensée pour le gros effort qu'elle vient de fournir en présentant une belle série de machines aussi étudiées.

Aussi je serais enchanté de vous voir nombreux, futurs amateurs de belles machines, pour étudier sérieusement la fabrication Ch. Gerald. Nous avons d'ailleurs obtenu



du Directeur que le meilleur accueil soit fait à tous nos lecteurs. Ne vous gênez donc pas pour compléter votre documentation ; interrogez le fabricant, soyez assurés que toujours une réponse aimable vous sera faite.

Il a paru à beaucoup de motocyclistes et non des moindres que la formule du deux temps devait être réservée aux petites cylindrées. Longtemps, en effet, nous avons refusé de nous adapter à cette formule pour nos grosses machines. Mais l'essai heureux tenté par une marque étrangère en 350 a été non seulement probant, mais enthousiasmant. Un jour prochain le 2 temps, s'équipant sur un moteur de 500 cmc. ferait mordre la poussière à plus d'un pontife à 4 temps.

Un essai timide d'une maison française et parisienne, les Etablissements Gerald permit durant toute l'année écoulée de ruminer les avantages et les inconvénients de la nouvelle formule. Avantages, beaucoup ; inconvénients, je les recherche.

Certes, la maison n'avait pas exposé l'an dernier : les raisons ? je les ignore. Elle compense largement son absence par une riche présentation cette année. Naturellement, toute la gamme de la construction Ch. Gerald nous est présentée plus particulièrement sur la bloc moteur 500 à 2 temps, la première réalisation dans ce sens en France.

L'expérience d'une année confirme les espérances. Le 2 temps à forte cylindrée n'est pas une utopie, mais une réalité. Que peut-on reprocher à cette machine ? l'échauffement et la consommation ! Les essais nombreux faits par le constructeur et confirmés par la clientèle ont prouvé que la 500 cmc., en raison de son faible régime, chauffe moins et ne consomme pas plus que les machines de petite cylindrée. Le prix de ce modèle n'est pas diminué, mais les Etablissements Charles Gerald désirent présenter une machine modèle et fournissent sans supplément les pneus confort 700 × 100 et l'éclairage électrique. Cette question de l'éclairage est d'importance pour que je l'ai signalée.

Les touristes apprécieront la 500 cmc. bloc moteur. Les sportifs n'ont pas été oubliés. La 350 cmc., moteur 4 temps, soupapes en tête, boîte 3 vitesses « Mosss », pneus confort 700 × 100, donnera satisfaction aux amateurs les plus difficiles.

Pour compléter sa gamme de machines de luxe, la Société Charles Gerald présente une 175 cmc. moteur « Aubier-Dune », boîte 3 vitesses à chaîne, freins AV et AR à tambour, pneus 700 × 80. Nombreux sont les futurs acheteurs qui recherchent une machine confortable, robuste et surtout économique. Le nouveau modèle 175 cmc. leur donnera satisfaction, le moteur « Aubier-Dune » a fait ses preuves. Au point de vue économie, il ne faut pas oublier que l'entretien entre pour une grande partie dans le prix de revient kilométrique.

Les succès remportés par les modèles populaires 175 et 250 cmc., obligent la Société Charles Gerald à présenter ces deux modèles.

Certaines améliorations, imposées par l'expérience journalière, ont été prévues sur les modèles 1928.

### O. S. A. Liberty

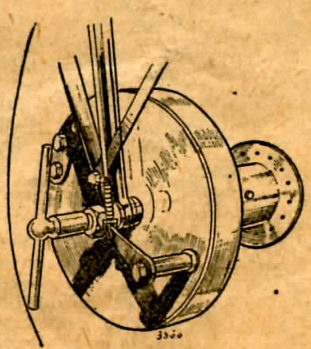
C'est la fameuse moto mystérieuse dont nous avions annoncé l'apparition dans *Moto Revue*. Elle fut particulièrement disséquée par les visiteurs au Salon, car le mystère qui planait depuis quelques semaines sur elle, avait aguiché la curiosité de tous ; mais cette curiosité ne fut pas déçue, la machine de la firme nouvelle est une excellente, nous dirons une parfaite réalisation de la 175 cmc. réclamée par la clientèle.

D'où vient son nom : O. S. A. ? Omer Samyn Argenteuil, du nom du constructeur d'Argenteuil.

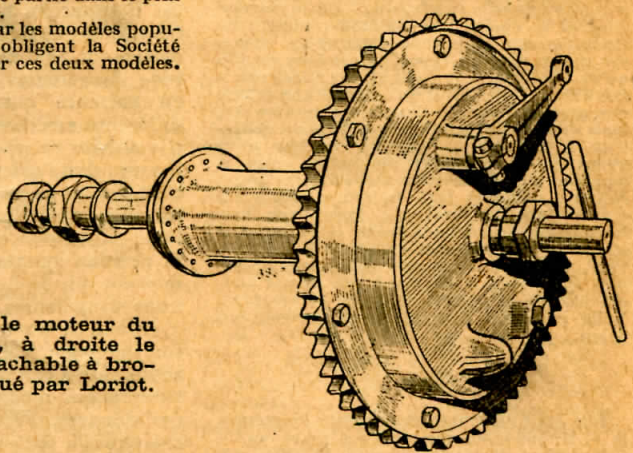
Le bloc-moteur est un monocylindre à 2 temps, du type 3 lumières, dont l'alésage : 64 ⅝ et la course : 54 ⅝ donnent une cylindrée de 175 cmc. La puissance fiscale est de 2 CV, c'est-à-dire 60 fr. d'impôts par an.

La bielle est montée sur roulements à galets et le vilebrequin sur billes.

Le cylindre à ailettes est de grand diamètre et la culasse démontable en aluminium assure un refroidissement énergique et un bon rendement thermique ; sur une 175 cmc., c'est une qualité primordiale pour le rendement.



**Le frein avant et le moyeu à broche New Map**



**A gauche le moteur du Tri-Blotto, à droite le moyeu détachable à broche fabriqué par Loriot.**

Le carburateur est automatique à une manette.

La magnéto à haute tension est d'un type réputé.

Le graissage se fait par mélange huile-essence. Une particularité remarquable réside dans le volant du moteur à l'extérieur, comportant le dispositif d'embrayage à disque unique. La disposition de cet organe assure une grande souplesse d'entraînement ; rares sont les motos de 175 cmc. où la question d'embrayage a été poussée à fond. La transmission primaire est constituée par un train de pignons démultiplicateurs travaillant dans l'huile et le changement de vitesse comprend deux rapports dont un en prise directe. Cette même commande des vitesses par levier est fixée au carter du bloc-moteur.

Nous remarquons aussi la transmission finale par courroie trapézoïdale de 19, particulièrement étudiée en vue d'obtenir, par un grand arc d'enroulement à l'avant et par un entre-axe suffisant, une tension initiale pratiquement nulle et une adhérence parfaite. Nous avons dit assez que plus le rapport tendait à 1 et moins les chances de patinage existaient. O. S. A. fait aussi le même modèle à chaîne avec frein dans tambour.

Les aciers employés pour les parties essentielles telles que : bielle, vilebrequin, pignons, sont exclusivement des aciers nickel-chrome de 1re qualité, les seuls pouvant fournir le maximum de garantie, même dans les conditions les plus défavorables de fonctionnement.

La fourche avant, type à parallélogramme, a toutes les articulations comportant de larges bagues bronze munies du graissage Tecalémit avec amortisseurs d'oscillations.

Le cadre est surbaissé et complètement triangulé. L'élément supérieur et le berceau inférieur à doubles tubes assurent une rigidité parfaite dans tous les plans. Combien de 175 cmc. peuvent en dire autant ?

Le réservoir, suspendu en trois points, est entretoisé spécialement pour éliminer les chances de fuites dues aux effets d'inertie de la masse liquide. La contenance, 13 litres, assure de longs parcours (400 km. environ) sans ravitailler en mélange. Voilà la réalisation enfin désirée !

Le coffre est très spacieux pour l'outillage et les chambres de rechange. Il contient, en outre, une réserve d'huile de plus d'un litre. Quant aux freins, ils sont AV et AR, sur poulies avec une disposition très efficace des patins.

La béquille, disposée au centre de la machine, permet l'enlèvement sur l'une des deux roues au choix et l'enlèvement d'une roue rapidement au choix.

Les roues sont garnies de pneumatiques 26×2 ½ et de gardes-boues renforcés de 125 ⅝ de large, donc très enveloppants.

La selle souple à ressorts assure un confort inégalable.

Les Etablissements O. Samyn méritent l'attention des amateurs de machines modernes.

### Austral

Paris-les Pyrénées-Paris et Austral sont deux noms que nous avons accoutumé à rencontrer ensemble, car c'est une habitude pour la maison Austral d'être vainqueur dans cette épreuve, en catégorie 250 cmc. Les six Jours d'Hiver nous ont révélé un Austral en 175 cmc. non moins brillant que la 250 puisque Chéret se permet chaque année de gagner l'épreuve tantôt sur une cylindrée, tantôt sur une autre. Or ce même Chéret s'octroye aussi au Bol d'Or la catégorie 350 cmc. sidecars. Que signifie une telle régularité dans le succès, sinon que la marque Austral a équipé une gamme complète de machines que nous rencontrâmes au Salon. Ces motos sont du type Confort tant en 175 qu'en 250 cmc., car Austral a préféré sacrifier à l'utilitaire plutôt qu'à épater une galerie qui déjà est blasée d'exploits retentissants, mais dont le but pratique reste encore nébuleux à beaucoup. Austral, comme nous avons pu le constater au Salon, reste la machine simple de prix modeste, de grand confort, solide et tout indiquée pour ceux qui veulent le dimanche faire avec leur famille une promenade saine et la semaine aller à leurs affaires et leur travail. Le type 1927, L. M. P. à double échappement est plus spécialement réservé à nos jeunes gen qui aiment la voiture élégante et pratique. Voilà pourquoi Austral nous a réjoui au Salon.

### F. N

Elle était annoncée depuis déjà longtemps la F. N. 500 cmc. que nous rencontrâmes au Salon. Nous disons la 500 cmc. B, celle tant attendue et dont nous donnons la photographie. Elle attirait tous les regards par sa ligne hardie, son cadre surbaissé, et surtout l'impression de puissance et de solidité qui s'en dégage. Nous l'avions précédemment dénommée une supermachine et ne croyons pas que ce qualificatif ait été exagéré.

Elle diffère d'ailleurs essentiellement de son aînée par son cadre, nouveau style, très surbaissé et remarquable pour la stabilité et l'impression de rampement dans les hautes allures. Avec des freins à larges tambours, la sécurité est absolument complète. Le réservoir aussi a suivi la mode et est à cheval sur le cadre tout en conservant la même contenance. Sur tous autres points la nouvelle F. N. a conservé les caractéristiques de l'ancienne. Nous avons vu également la machine qui fit le fameux raid du Sahara dont nous avons causé en son temps. C'est la M 70, déjà trop connue et qui a une faveur incomparable dans nos milieux. En somme F. N. ne présentait que deux types la F. N. 64 en modèle A ou B, et la Sahara M 70. De la sobriété des types F. N. on a tiré la substance d'une des plus riches machines qu'il soit possible d'établir : rien de surprenant à son succès.

## L'Amortisseur ne peut être efficace s'il n'est pas conçu rationnellement

Le rôle de l'amortisseur est de freiner le retour du ressort lorsque, après un affaissement, il tend à faire rebondir la voiture, en revenant à sa position d'équilibre. L'emploi de ces appareils augmente considérablement la douceur du véhicule, car il supprime toutes les réactions brutales, ainsi que toutes les oscillation secondaires qui souvent prennent une amplitude dangereuse. Diverses théories sont en présence qui ont permis d'établir différents amortisseurs ; mais il ne faut pas oublier ce principe qu'un bon amortisseur doit aider l'action du ressort, c'est-à-dire ne pas le freiner lorsqu'il travaille par fléchissement, le retenir lorsqu'il tend à reprendre brusquement sa position initiale, car c'est surtout à ce moment que le conducteur subit les réactions dangereuses.

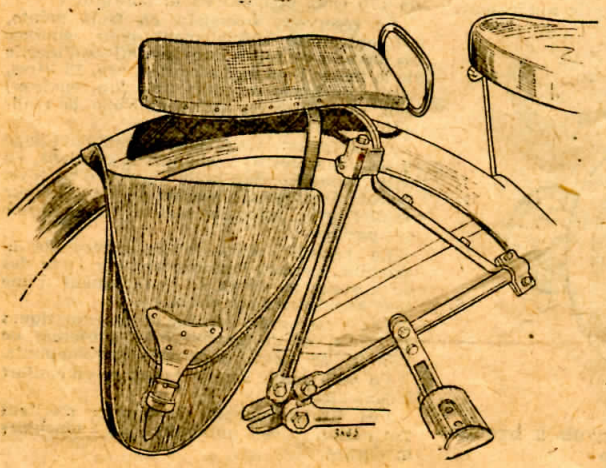
Il faut, de plus, qu'un bon amortisseur soit indéréglable et soit constant dans son action. On a créé différents types d'amortisseurs qui répondent plus ou moins à ces données. Parmi ceux qui semblent avoir résolu toutes les conditions du problème, nous avons remarqué un nouvel appareil qui donne entière satisfaction à tous ces points de vue : l'amortisseur d'Albay. Le principe est entièrement nouveau car il est à centrage automatique, l'axe de ce fait est pratiquement inusable. Le d'Albay est, de plus, monté sur des rotules spéciales qui donnent à l'appareil un silence parfait. De plus, on est arrivé au freinage intégral avec cet appareil rationnel. Nous l'avons vu équipant des Gardahaut, des Françon, des d'Yrsan Rally Margueritte, toutes voitures qui nous avaient frappé par une tenue de route particulièrement franche. Ce n'est d'ailleurs qu'une amélioration de l'amortisseur bien connu, dénommé Houdaille, dont nos lecteurs connaissent bien le fonctionnement.

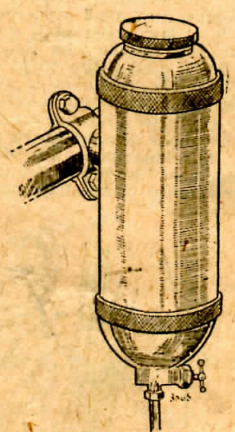
L'affaissement du ressort se produit des soupapes s'ouvrent alors, qui viennent contenir le freinage. Ces soupapes seront d'ailleurs enlevés à la demande du client qui désire le freinage dans les deux sens, certains poids de véhicules ne s'adaptent pas à l'affaissement rapide du ressort.

Au relâchement, les soupapes se ferment, le liquide composé d'huile de ricin, vient faire frein sur le principe du freinage connu de notre canon de 75, par le passage de l'huile à force dans une série de petits canaux à très faible section.

Le rebondissement du ressort est donc pratiquement annihilé. L'usure très lente de l'huile est compensée par un réservoir de réserve automatique.

La façon remarquable du système Houdaille, dont l'amélioration étonnante du d'Alba vient de confirmer le succès que cette conception a rencontré près des usagers ; il est regrettable seulement que tant de conducteurs ignorent volontairement les principes des amortisseurs et s'acharnent à acheter des quelconques appareils sans valeur technique et d'un matériel douteux, lorsque l'article réellement scientifique et d'un prix équivalent existe déjà.





**Parmi les accessoires remarqués au Salon, citons le tan-sad très plat et, pourtant confortable présenté par Skilfo et également le réservoir auxiliaire d'huile destiné à graisser les chaînes.**

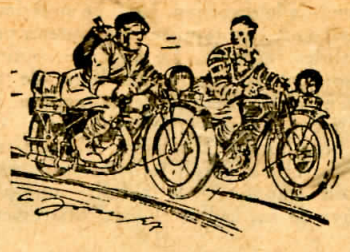
### Triumph

Les Anglais ont esquissé une violente offensive ces dernières années pour se maintenir supérieurs en construction motocycliste à la fabrication étrangère, et nous devons reconnaître que leur succès fut entier. Triumph fut, depuis toujours, l'une des marques qui fit le plus pour la propagation de la moto en France. Ses modèles armée ont à peu près complètement disparu ; par contre, de nouveaux types étaient présentés à la foule qui sut admirer sans réserve leur présentation impeccable. Le type T. T., du Salon, de 500 de cylindrée, avec son nouveau réservoir et sa ligne heureuse, fut très remarqué : nous sommes d'ailleurs très partisans de renfermer les culbuteurs dont le bruit, très désagréable sur beaucoup de machines, annihile l'effort réel fait par beaucoup de motocyclistes pour obtenir un échappement parfait.

### Le M. C. Chablaisien se réveille

Dans notre numéro du 22 octobre, nous avions annoncé la naissance d'un nouveau *double* Moto-Club en Savoie. Très bien : M. Bouvier, professeur à Thonon-les-Bains, a pour lui un atout de valeur : le manque d'activité motocycliste dans la région. Aussi n'avons-nous pas été long à recevoir une protestation de l'ancien M. C. Chablaisien de Thonon, qui avoue qu'effectivement il fut un peu inactif (beaucoup peut-être !) depuis deux ans ; mais qu'il va établir un programme sérieux pour 1928 :

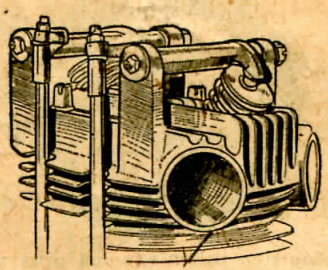
# Les participations étrangères au Salon



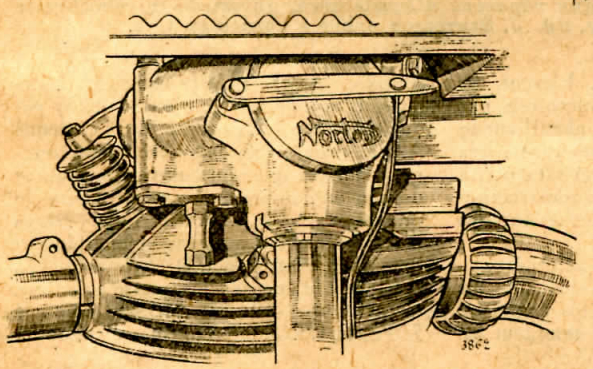
**Alors qu'aucune marque française ne participe au Salon de l'Olympia, les marques anglaises qui participèrent au Salon français furent nombreuses ; il en fut de même pour les machines belges. Nous y vîmes également des exemples de la construction américaine et allemande.**

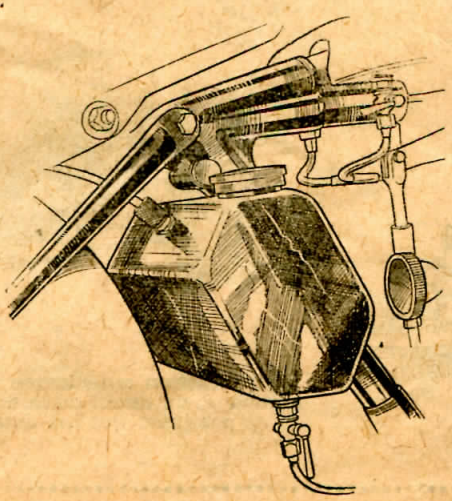
Nous avons, dans un autre article, signalé le bel effort français, mais nous ne devons ni passer sous silence, ni sous-estimer ce qui a été fait à l'étranger. Nous avons eu sous les yeux de splendide exemples des industries anglaise, américaine, belge et allemande, et il y a beaucoup à apprendre à l'examen de ces belles pièces de mécanique. La participation étrangère n'a sans doute pas été aussi nombreuse qu'on aurait pu le souhaiter et nombre de grandes marques n'étaient pas là ; espérons que devant l'énorme succès remporté par le Salon de cette année, les étrangers seront plus nombreux l'an prochain. Qu'il soit difficile, par suite des tarifs douaniers de protection, de vendre beaucoup de machines, cela n'est pas discutable encore que certains modèles d'un prix abordable, même en francs-papiers, puissent se vendre et se vendent effectivement. Et il y a parmi nous des sportsmen qui n'hésiteront pas à acquérir le modèle qui leur plaît quel qu'en soit le prix. Nous ne croyons pas d'ailleurs que les marques qui exposaient aient eu à regretter d'être venues. Il nous faut souhaiter et non redouter la participation étrangère et les constructeurs ne sont pas hommes à la redouter. Ils ont assez de vitalité et d'énergie pour ne pas chercher dans les tarifs douaniers une protection bien illusoire, bien précaire. Si nous avons été légèrement distancés à un moment, ce temps n'est plus : nous avons refait notre retard et nous n'avons pas besoin de copier. Néanmoins de la comparaison avec ce qui se fait ailleurs, nous pouvons tirer des idées nouvelles.

Il est bien difficile, à cause du nombre restreint des exposants étrangers, de distinguer des tendances bien nettes. Une industrie aussi importante que celle de l'Italie, si prospère, si originale n'est même pas représentée et peut-on dire que les quelques machines exposées donnent une idée de la formidable industrie anglaise ? Mais, essayons cependant de nous mettre à la place du visiteur français qui parcourt les stands, et de nous représenter les jugements qu'il peut porter



**La culasse du nouveau moteur J.A.P. 500 cmc. à double échappement. A gauche, la culasse de la 500 cmc. Norton : à remarquer sur ce croquis, pris légèrement de dessus que le logement de l'arbre à cames et des culbuteurs dépasse largement sous les réservoirs où un creux a été prévu à cet effet.**



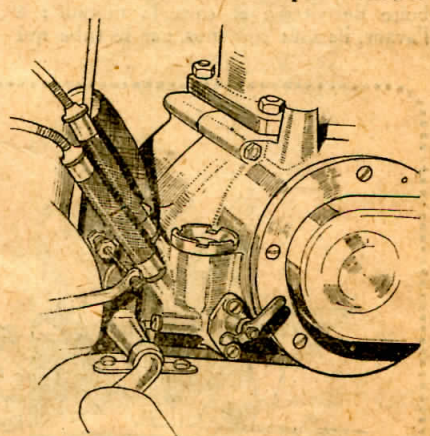



### L'industrie anglaise

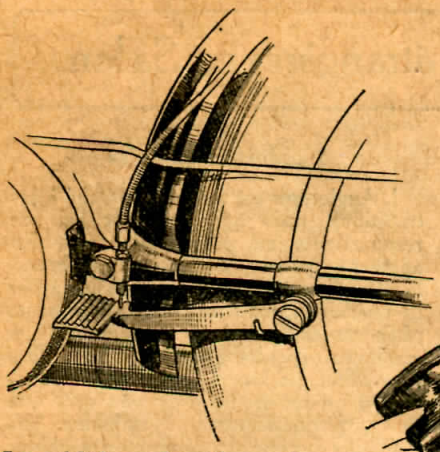
L'Angleterre est un pays attaché à ses traditions, mais qui, en ayant l'air de rester fidèle au passé, sait fort bien adapter ce passé aux nécessités modernes. Ne le voit-on pas par son histoire ? Pas de révolution, mais un progrès sans heurt plein de continuité et de logique. Les machines exposées ont un air de famille avec celles qui les ont précédées et pourtant si on les étudie d'un peu près que de perfectionnements. N'oublions pas d'ailleurs que sur bon nombre de machines françaises et non des moindres, nous trouvons des moteurs anglais. Le nombre en est moindre que précédemment, il diminuera sans doute encore par la suite, mais actuellement il est encore important.

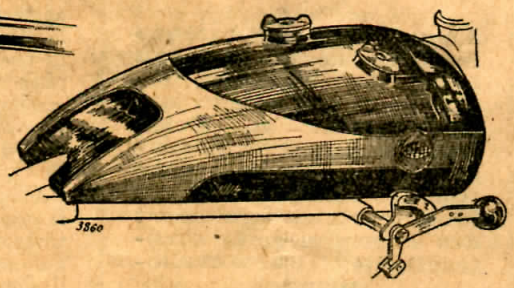
Il y a au Salon huit marques anglaises : A.J.S., Ariel, B.S.A., Douglas, H.R.D., Norton, Triumph et Zénith, en général exposées par leurs agents ; mais cependant presque tous les modèles de ces marques étaient là. On voyait en particulier l'A.J.S. et la Norton à arbres à cames en tête, la Douglas E.W., la 175 B. S. A., les Triumph avec leurs nouveaux réservoirs bleus et noirs, etc...

Au point de vue moteurs, prédominance de monocylindres quatre temps. Douglas représentant les flat-twin et B.S.A., ce qui est un événement, les deux temps. Nous savons par ailleurs que les deux temps de petite cylindrée seront très nombreux à l'Olympia, et l'exemple d'une marque aussi importante que B.S.A. est très significatif. Notons que B.S.A. est, des exposants, anglais seule à avoir un bloc-moteur. Les Anglais restent fidèles au moteur et à la boîte séparés. Ils semblent redouter que les engrenages intermédiaires ne résistent pas à l'effort



**Une des plus vieilles machines anglaises, et encore à l'heure actuelle la plus populaire, la Triumph : ci-dessus la pompe à huile de la 500 cmc, type N.L. et à gauche, le réservoir d'huile au large orifice.**





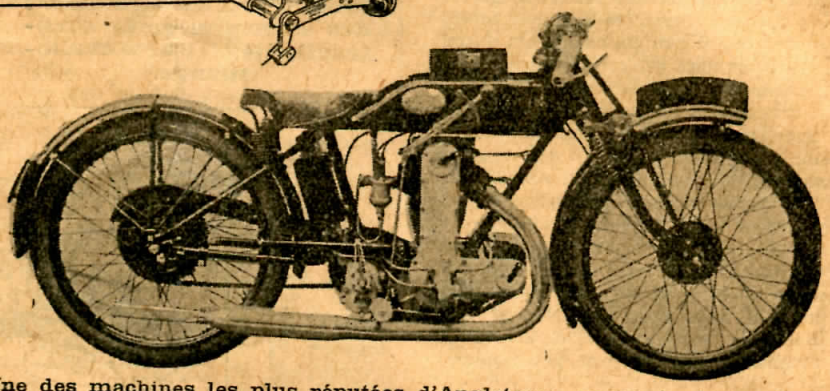
**La pédale qui actionne le graissage secondaire sur la Triumph. A droite, le réservoir de la petite Zénith.**

descend de la direction. Le tube supérieur du cadre est très robuste et maintenu par de solides raccords. Le tube de soutien est souvent supprimé. La ligne de ce tube et celle des fourches arrière se continuent. Une troisième paire de fourches horizontales vient aboutir au tube de selle et reçoit la boîte de vitesse. On est frappé de la solidité un peu massive de ces cadres et particulièrement

peu grêles, mais nous ne devons pas oublier que les routes anglaises sont beaucoup meilleures que les nôtres.

### Motos américaines

Cleveland, Harley-Davidson et Indian exposaient leurs derniers modèles. Les nouvelles Harley sont d'une très belle présentation et les nouveaux modèles ne diffèrent pas d'une manière frappante des précédents qui ont donné toute satisfaction qu'il s'agisse des grosses bicylindres ou des petits monocylindres. Un perfectionnement important doit cependant être signalé ; les nouvelles Harley ont un frein avant de grandes dimensions. A côté de ses deux cylindres Scout et Chief, et de ses monos, Indian expose la quatre



**Une des machines les plus réputées d'Angleterre, gagnante de nombreux Tourist Trophy, l'A. J. Stevens à arbre à cames en tête.**

d'un monocylindre vigoureux. L'exemple de nombreuses machines européennes et américaines montrent cependant qu'il n'y a rien à craindre de ce côté. Un autre bloc-moteur c'est le deux cylindres Villiers, monté sur la Monet et Goyon. Nous voyons donc le bloc-moteur employé en Angleterre avec des moteurs deux temps dont le couple est, surtout avec la deux cylindres, beaucoup plus régulier. Le cadre le plus curieux est celui de la B.S.A. assemblé avec des boulons et qui paraît très solide. Cette petite machine a attiré beaucoup de monde, car elle correspond à un type très populaire chez nous à cause de son prix d'achat modéré et de son entretien économique. Les autres marques anglaises qui construisent des petites deux temps ont manqué de flair en n'exposant pas chez nous.

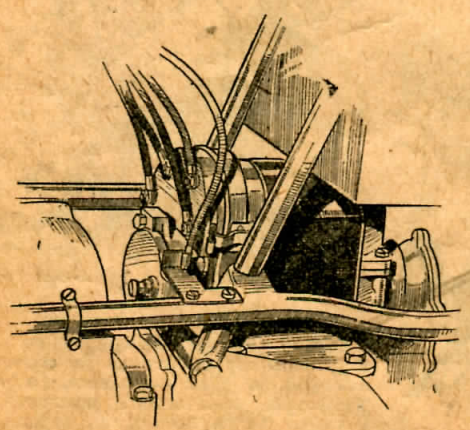
Le cadre qui semble le plus populaire sur les machines anglaises est un compromis entre le double berceau et le cadre classique. Deux tubes partent du moyeu arrière et descendent sous la boîte de vitesse et sous le moteur ; à l'avant, ils sont soutenus par le tube qui

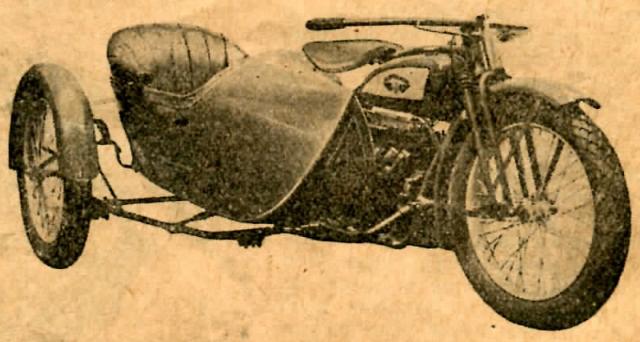
de l'arrière court et trapu. L'avant est haut, impression qui est renforcée par le réservoir, court et large à cheval sur le tube. Des moteurs très hauts sont logés assez en avant dans ces cadres sans qu'on ait recouru à des artifices de construction comme ceux auxquels on avait recours les années précédentes.

Pour nous qui sommes habitués aux pneus de large section montés sur nos machines, les pneus des motos anglaises, à quelques exceptions près, semblent un

cylindres A.C.E. qu'elle construit désormais. L'Indian A.C.E. n'est d'ailleurs pas du tout une pâle copie de l'ancienne A.C.E. mais un modèle absolument nouveau qui est une pure merveille d'où se dégage une impression extraordinaire de puissance et de solidité. Cette grosse machine inspire confiance et bien équilibrée, bien centrée, doit être très maniable.

Cleveland expose trois quatre cylindres, de cylindrée différente, la 600 cmc., la 750 et la 1.000 cmc. De cette manière les

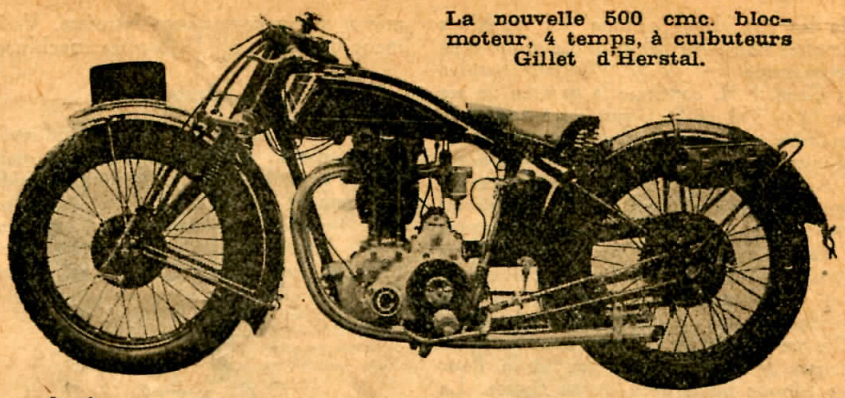




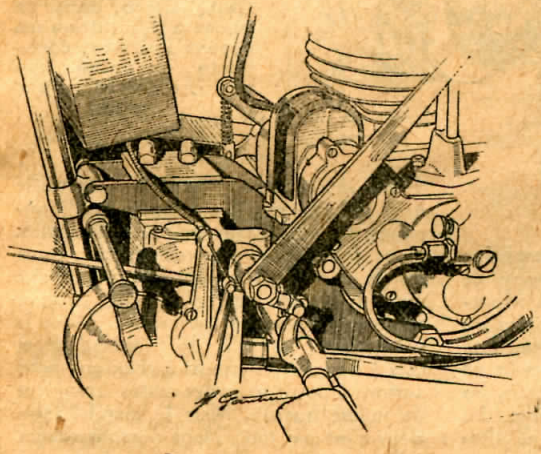
**La production américaine : la nouvelle 4 cylindres Indian et à gauche, un détail de la 600 cmc. Cleveland. La fixation de la magnéto qui est entraînée par l'arbre primaire.**

amateurs de quatre cylindres trouveront exactement la machine qui leur convient.

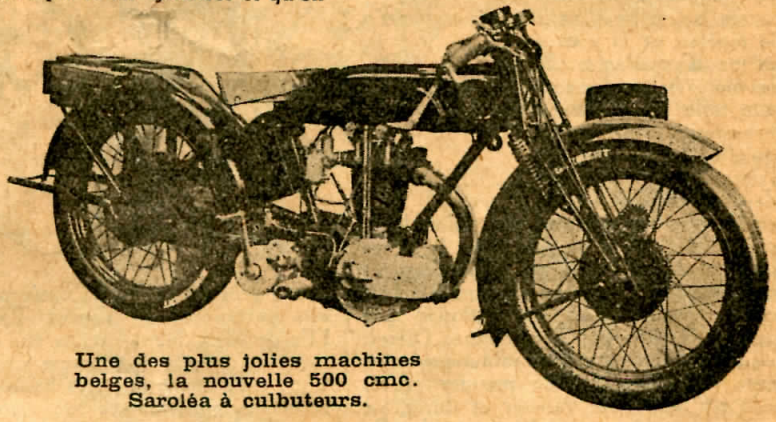
On ne peut qu'être frappé du succès du quatre cylindres en Amérique. Il gagne progressivement du terrain et le fait pour Indian d'entreprendre la construction d'un quatre cylindres alors que ses autres modèles ont beaucoup de succès auprès du public, le fait pour Cleveland de se consacrer entièrement au quatre cylindres sont très significatifs. Quand nous voyons le rôle joué par les Américains dans l'industrie automobile et la part qu'ils ont prise dans le lancement du six cylindres, on peut se demander si, à son tour, l'influence de l'industrie motocycliste américaine ne se fera pas quelque jour sentir en Europe. L'industrie américaine est engagée dans une âpre lutte avec l'industrie anglaise, et malgré une organisation commerciale très supérieure, elle a perdu du terrain. C'est mal connaître les Américains que de croire qu'ils se résignent, ils veulent s'imposer à nouveau et peut-être comptent-ils sur le quatre cylindres pour cela. ils ont construit des monos 350 parce qu'ils constataient à ce moment-là le succès des 350 anglaises. Ils veulent sans doute maintenant, avec le quatre cylindres, déclancher une nouvelle offensive. Et ce qui nous porterait à le croire, c'est le bruit persistant que bientôt en Angleterre des quatre cylindres verraient le jour. La lutte, croyons-nous, s'engagera autour du quatre cylindres, à moins que des types nouveaux de deux temps ne viennent mettre tout le monde d'accord. L'évolution de la moto est loin d'être terminée. Voyez l'exemple des voitures, on croyait être arrivé à un type presque définitif et voici que le quatre cylindres est supplanté par le six cylindres et qu'on entrevoit la généralisation des suspensions par roues indépendantes, les doubles directions et peut-être les roues avant motrices. Il se peut fort bien que dans cinq ans d'ici une moto monocylindrique soit l'exception. Nous ne donnons naturellement pas cette opinion comme une certitude, mais comme une simple possibilité.



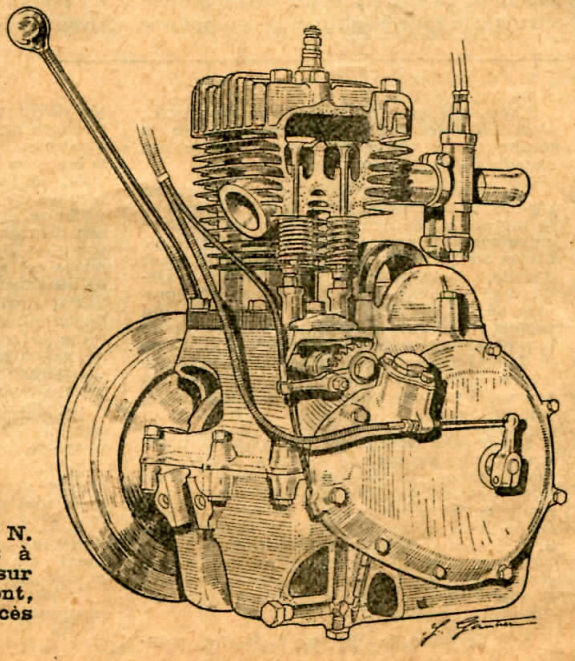
**La nouvelle 500 cmc. bloc-moteur, 4 temps, à culbuteurs Gillet d'Herstal.**



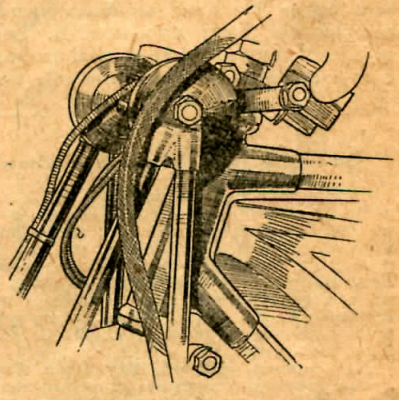
**Le montage de la boîte de vitesses se fait sur les mêmes flasques que celles qui soutiennent le moteur sur la 250 cmc. Géco.**



**Une des plus jolies machines belges, la nouvelle 500 cmc. Saroléa à culbuteurs.**



**Coupe du bloc moteur F. N. une des premières motos à bloc-moteur mises en série sur le marché. Ces machines ont, même en France, un gros succès auprès du public.**



**Le nouveau montage des amortisseurs sur la Saroléa 350 cmc.**

### Les Belges

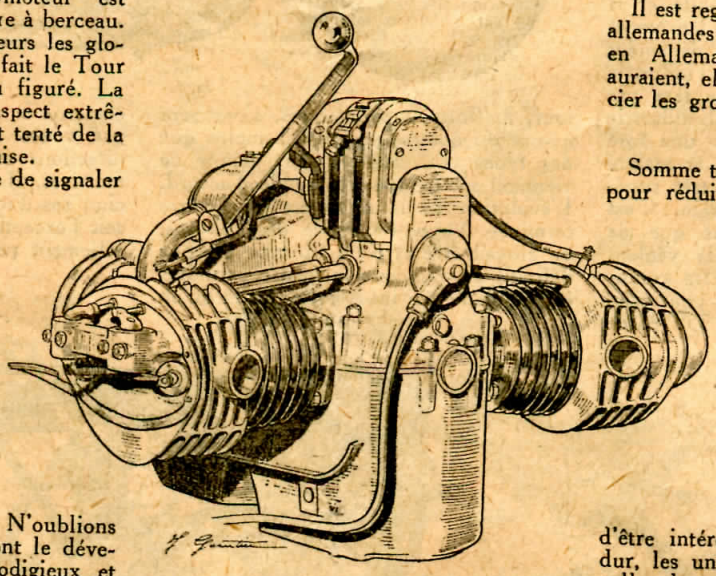
Il nous semble étrange de considérer nos amis belges parmi les étrangers : les motocyclettes belges sont d'ailleurs si nombreuses en France, elles nous sont si familières que nous sommes tentés

de les considérer comme des machines de chez nous. Au Salon, la Belgique était représentée par F.N., Gillet, Saroléa et Geco. F.N. continue la gamme de ses modèles 350 et 500, soit avec soupapes latérales, soit avec culbuteurs, tous avec bloc-moteur et cadre à double berceau. Est-il utile de présenter à nos lecteurs ces superbes machines qui ont été parmi les toutes premières à avoir le cadre à double berceau, le bloc-moteur et les pneus ballons. La Gillet 500 à culbuteurs fait sensation. Son bloc-moteur est solidement assis dans un cadre à berceau. Elle ne supplante pas d'ailleurs les glorieuses deux temps qui ont fait le Tour du Monde au propre et au figuré. La Saroléa est une machine d'aspect extrêmement classique et on serait tenté de la prendre pour une moto anglaise.

C'est un lieu commun que de signaler l'influence des mauvaises routes sur la construction belge. En fait, les routes belges ne sont pas toujours aussi mauvaises qu'on se plaît à le répéter, et il y en a même d'excellentes. Si les motos belges donnent une telle impression de robustesse, impression qu'elles justifient à l'usage, elles le doivent surtout à la conscience des constructeurs. N'oublions pas qu'il s'agit d'un pays dont le développement industriel est prodigieux et qui s'est signalé aussi bien dans la fabrication des pistolets automatiques que dans la construction des énormes Diesel. La moto belge est établie minutieusement avec des matériaux de premier ordre, elle est faite pour résister et durer, ce qui ne l'empêche pas d'être rapide. Ce sont des machines sur lesquelles on peut compter en toutes circonstances. Leur présentation est sobre, en général un émail noir avec des filets d'or, mais cela tient mieux qu'un camouflage futuriste. Vraiment de belles et de bonnes machines.

### L'Allemagne

On ne peut guère juger l'industrie d'une nation sur une machine, mais encore si on jugeait l'industrie allemande uniquement sur la B.M.W. on en aurait une flatteuse opinion. Cette marque paraît décidée à faire un gros effort pour prendre pied à l'étranger. Il est même



**Un bel exemple de la construction allemande. Le bloc-moteur deux cylindres flat-twin B. M. W. Cette moto, dont la photo a paru dans un récent numéro, comporte en outre une transmission par cardan.**

à peu près certain que l'année prochaine elle participera au Tourist Trophy de l'Ile de Man. Nous l'avons vue à Montlhéry où elle a fait bonne impression. C'est assurément une très belle machine et très originale. Avec son flat-twin en travers du cadre, son bloc-moteur, sa transmission par vis, elle possède des caractéristiques bien séduisantes et ultra moderne. Sa fourche avant paraît un peu étrange, la roue étant tirée et non poussée comme dans la plupart des fourches actuelles. Mais quel progrès depuis certaines monstruosités d'après-guerre. C'est la première année que les Allemands sont admis au Salon.

Un détail curieux, le carburateur est fondu avec le carter. La B.M.W. est très appréciée en Allemagne et la Compagnie qui la construit a trois ou quatre ans d'existence, et cette intéressante machine n'est donc pas une nouveauté passagère. Elle est finie en noir et blanc.

Il est regrettable que d'autres marques allemandes n'aient pas exposé car il y a en Allemagne d'autres machines qui auraient, elles aussi, pu nous faire apprécier les gros progrès réalisés.

### Conclusion

Somme toute la participation étrangère pour réduite qu'elle soit, ne laisse pas d'être intéressante. Partout on travaille dur, les uns sur des données traditionnelles, les autres sur des idées originales. Nous ne sommes pas menacés chez nous par la concurrence étrangère parce que nous trouvons sur le marché français tout ce qui nous est nécessaire depuis le vélomoteur jusqu'à la supersport et cela à des prix inférieurs à ceux que nous aurions à payer pour des motos étrangères de même qualité. Mais le marché intérieur n'est pas tout. Nous devrons songer à l'exportation, et là nous trouverons des rivaux redoutables.

---

### Qu'est-ce que c'est que le Maglum

Comme tout bon motocycliste qui se respecte, je croyais que la moto se faisait avec un bel échappement libre, des garde-boue sommaires, un viseur d'huile et un lampion à la nuit tombante. Mais ceci se passait heureusement il y a quelques cinq ans et un bon voyage en Angleterre en 1924 m'a éclairci nettement les idées, encore plus nettement que le maglum L. M. C. dont il me faut parler.

J'ai compris, d'abord, l'avantage d'une pompe automatique, ensuite les inconvénients de garde-boue économiques et pour finir l'agréable audition d'un échappement à son sourd et discret pour en arriver à agencer ma motocyclette personnelle d'usage courant avec deux silencieux et une queue de poisson, ce qui me fait essuyer les regards dédaigneux des rapides bolides type 1923, qui signalent leur présence par un bruit infernal et une vitesse peu en rapport avec les détonations de leurs moteurs.

Il me restait à connaître l'agrément d'un éclairage puissant et à l'abri des pannes.

**Très pratique cet appareil est certainement le meilleur dispositif lumineux actuellement commercialisé à des prix abordables. Ne pas oublier, en effet, que le Bosch avec accu, dynamo, phare, lampe arrière et klaxon, représente quelque 3.000 francs.**

L'appareil est bon, simple et silencieux; c'est un alternateur bien étudié, avec le minimum de pièces en mouvement et un excellent débit électrique.

Légèrement démultiplié par rapport au régime du moteur (pignon de 14 dents pour le moteur et 18 dents sur la dynamo avec entraînement par chaîne vélo). Graissage toutes les 30 heures de marche par réservoir d'huile, consommation insignifiante. Débrayage et embrayage par ergots manœuvrés au moyen d'un taquet rabattable, qui permet de laisser la machine au repos quand la nuit ne nécessite pas d'éclairage et de ne la faire tourner que le minimum. Montage d'interrupteur tel que dès que la dynamo tourne, il y a une lampe allumée, soit phare, soit veilleuse.

Manœuvre ne comportant pas de point mort; cela permet de ne pas laisser, par inadvertance, la dynamo en prise quand on ne s'en sert pas. Dès que le moteur tourne, même à l'extrême ralenti, un coup de kick suffit pour rougir le filament; la lumière se produit pour prendre son maximum à 800 tours minute du moteur. Ensuite pas de survoltage, lumière très blanche et très fixe à n'importe quel régime. Phare : Ampoule 6/8 volts, 32 bougies.

A la livraison, la lanterne A. R. était montée directement de la dynamo à l'ampoule de sorte que le phare ne produisait pas son maximum par suite du débit continu de la lanterne A. R. Comme elle n'est utile qu'en ville, je l'ai montée sur l'interrupteur de façon à ce qu'elle ne fonctionne qu'avec la veilleuse, de telle sorte que le phare produisit son maximum d'éclairage. Il n'est d'ailleurs pas utile d'avoir une lanterne AR. quand le phare est allumé, son reflet vous signalant suffisamment, même depuis l'arrière.

J'ai ainsi installé le phare seul, avec *tout le courant*, et la veilleuse b ainsi que la lanterne AR. sur l'autre borne de l'interrupteur. Je gagne au moins 50 m. de profondeur. L'éclairage permet de rouler à très grande vitesse en toute sécurité.

La Maison Besnard a complété le Maglum par un phare à deux lampes : veilleuse et phare de route.

Je dois ajouter que dynamo et carter de chaîne ne gêne absolument pas le refroidissement du moteur.

L. M. C. a commercialisé un nouvel appareil dynamo-magnéto formant bloc, qui évidemment sera encore plus esthétique que celui actuellement vendu en série !

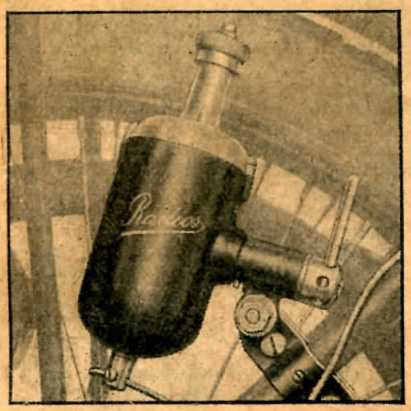
Impartialement, c'est un bon éclairage, pratique, sûr et simple.

FRED S. LIPMAN.

# Un Concours d'éclairage en moto

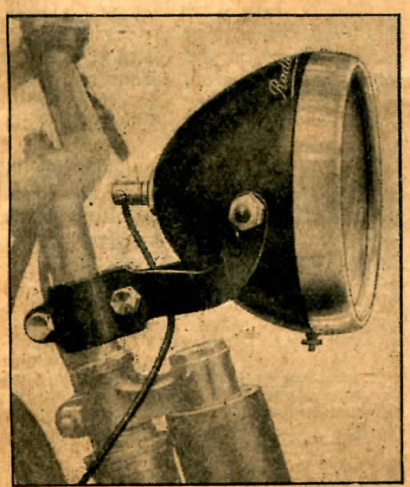
## Conçoit-on une motocyclette sans éclairage?

Hélas ! oui, on le conçoit puisqu'il existe encore, non pas des dizaines, non pas des centaines, mais des milliers de motocyclistes qui roulent la nuit à la faveur d'un lampion, d'une lampe à huile, d'un lumignon à essence, voire d'un appareil acétylène de cycliste ou d'une pile sèche. Que ces imprudents n'oublient pas le conseil suivant : sans doute,



**La dynamo radios vient par un simple rappel frictionner la jante de la machine.**

la tolérance des autorités est bien paternelle, trop faible et c'est sur cette facilité presque criminelle qu'ils comptent. Mais il existe un réglement, un décret qui a force de loi et qui oblige le motocycliste à posséder un éclairage technique : à plus de 20 à l'heure, il est tenu d'avoir un éclairage d'une portée de 100 mètres. Pourquoi vous plaindre lorsque, à la suite d'un accident nocturne, le magistrat vous condamne pour *insuffisance* d'éclairage, pourquoi calomnier votre Société d'assurances qui, en toute justice, ne *doit* pas vous payer les frais de votre sottise, pourquoi accuser votre adversaire ? Dans tout accident nocturne, n'oubliez pas que si l'adversaire est fautif pour faute d'éclairage, vous l'êtes aussi pour insuffisance d'éclairage. Aussi *Moto Revue* a jugé utile d'organiser un concours d'éclairage motocycliste.



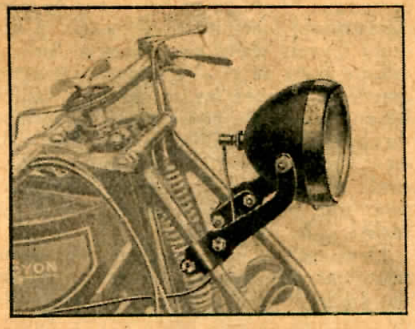
**Voici le montage du radios n° 1, le plus simple et non pas le moins solide.**

On nous a reproché de ne parler que de certains éclairages au détriment d'autres. Ce reproche est injustifié, immérité, méchant. Sans doute, favorisons-nous les éclairages sérieux : avons-nous tort ? Non, n'est-ce pas : les motocyclistes sont tenus de connaître l'appareil qui leur donnera satisfaction, qu'il soit électrique ou acétylène. Bannissons de suite tous les autres systèmes dont l'efficacité est douteuse, donc dangereuse. Nous avons entretenu les lecteurs d'éclairages électriques avec accus ou sans accus de très forte puissance. Nous allons décrire maintenant un éclairage électrique puissant aussi, sûr et d'un prix abordable : que ceux qui, ensuite, jugeront inutile de s'équiper sérieusement nous évitent des réclamations fastidieuses et incompatibles avec notre monde sportif. Evidemment, pendant le jour, la plupart des motocyclistes réalisent des moyennes égales et souvent supérieures à celles que peuvent atteindre la majorité des voitures. Mais, la nuit venue, le motocycliste est handicapé considérablement par la faiblesse de son éclairage, qui ne lui permet pas de rouler vite sans risque d'accident.

Nous connaissons les difficultés très grandes auxquelles ont à faire face les constructeurs.

Il existe des equipements électriques qui dénotent une connaissance très sûre des besoins du motocycliste et qui, depuis de nombreuses années, fonctionne sur des milliers de motocyclettes, pour la plus grande satisfaction de leurs propriétaires.

Les éclairages électriques Radios existent depuis 1910 pour les bicyclettes. Cette



**Très simple, ce montage n° 1 bis convient aux machines légères et aux bourses modestes.**

conception a très justement écarté toutes les solutions qui entrainaient soit à des frais élevés, soit à beaucoup d'entretien, soit à des difficultés de pose, nécessitant l'intervention de l'usine ou d'un mécanicien spécialiste très expérimenté.

Offrir un éclairage électrique puissant, d'un fonctionnement absolument certain, ne demandant aucun entretien et que n'importe quel marchand d'accessoires puisse placer en quelques minutes, quels que soient la marque, le modèle ou la puissance de la moto.

Une longue expérience a permis à Radios de construire un équipement simple et robuste répondant en tous points à ce programme et dont toutes les causes de panne ou de déréglage sont rigoureusement écartées..

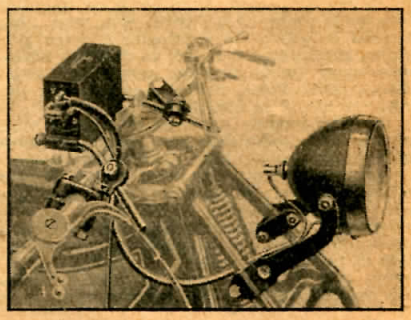
Puissants, ces éclairages électriques donnent une lumière très blanche qui permet, à 200 mètres du phare, la lecture très nette des petits caractères d'un journal.

De nombreux coureurs (Debaisieux, Hommaire, etc.) ont estimé que cette puissance d'éclairement leur permettait largement de rouler à plus de 100 kilomètres à l'heure, dans des épreuves telles que Paris-Nice, le Bol d'Or, etc...

Ils sont absolument indéréglables, étanches à l'eau et à la poussière, ne comportant pas d'accus toujours délicats.

C'est un fait que les coureurs, ayant besoin d'un éclairage sans défaillance, utilisent les éclairages Radios ; n'est-ce pas une garantie de fonctionnement impeccable ?

On ne pouvait faire plus simple : l'induit

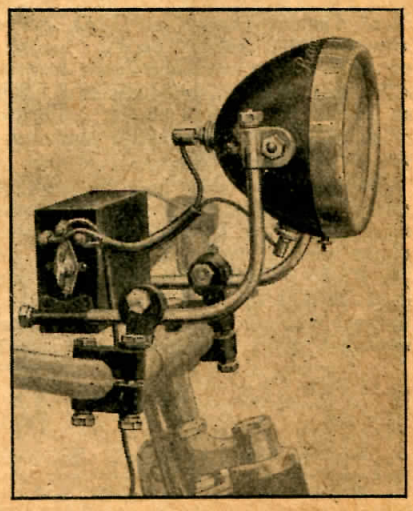


**Votre guidon est trop encombré. Qu'à cela ne tienne, un radios 3 bis permettra l'équipement sur les fourches.**

étant monté sur deux roulements à billes, il n'y a pas possibilité d'échauffement ni d'usure et il suffit de graisser la dynamo une fois *par an*. Ce sont absolument tous les soins que réclament ces équipements.

Pour que les Radios soient applicables en quelques instants, à n'importe quelle machine, il fallait prévoir un entraînement ne comportant aucun rapport mécanique avec les organes moteurs, dont la disposition, l'emplacement, les dimensions varient avec chaque machine.

Après des essais concluants, Radios a adopté le mode d'entraînement utilisé sur ses appareils vélos. La dynamo, qui comporte une poulie à la partie supérieure, est fixée ar une bride d'attache sur un des tubes de a fourche arrière, la poulie étant à la hauteur du pneu.



**Ce phare a 2 ampoules et une veilleuse commandée par une pile sèche dans l'intérieur du coffret. Voyez les brides massives. Le bouton est visible qui commande la veilleuse-code.**

Lorsque l'éclairage est nécessaire, il suffit de déclencher le petit levier que l'on aperçoit au dessus de la bride d'attache, pour que la poulie s'applique contre le pneu, lequel actionne la dynamo par la poulie.

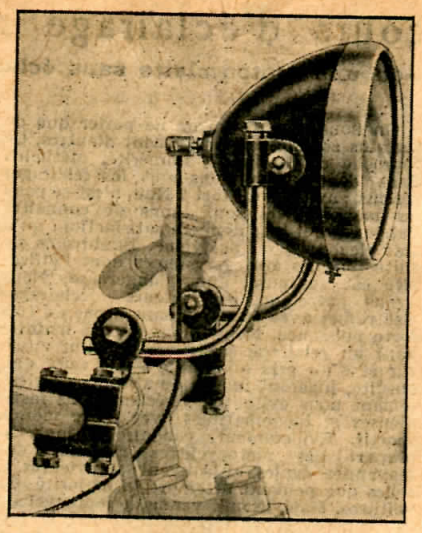
Le courant ainsi produit, de l'ordre de 6 volts 0 ampère 8, est conduit directement au projecteur sur le guidon ou sur la fourche par l'intermédiaire d'un fil souple.

La parabole des projecteurs a été très soigneusement étudiée pour assurer une longue portée au faisceau lumineux. Le réflecteur, finement poli et argenté, assure une projection extrêmement blanche.

On nous objecte que tous ces modes d'éclairage ne fonctionnent que lorsque la machine roule et qu'aucune lumière n'est possible lorsque la moto est à l'arrêt. Non, non... car Radios a prévu un équipement avec pile sèche, produisant à l'arrêt le courant nécessaire pour l'alimentation, soit d'une baladeuse, soit d'une veilleuse-code, pour les croisements et la circulation en ville.

Un seul modèle de dynamo existe, mais plusieurs combinaisons sont possibles, ainsi qu'en témoignent les clichés ci-contre.

Comme dans toute maison sérieuse, Radios a transmis à ses revendeurs des instructions précises pour examiner, avec la plus grande attention, tout appareil qui, par un hasard invraisemblable, ne donnerait pas satisfaction et pour le retourner au besoin à l'usine. Nous croyons donc que les motocyclistes ont tout intérêt à étudier selon leurs moyens



**Le radios n° 2 se fixe sur tous guidons. Sa simplicité en fait son succès.**

les possibilités d'un éclairage sérieux en vue de notre Concours. Nous passerons prochainement en revue les inconvénients des éclairages primitifs et leurs conséquences souvent effroyables.

En vue du Concours d'éclairage fixé en principe au 26 novembre, à 8 h. 30, envoyez de suite adhésion et suggestion à *Moto Revue*.

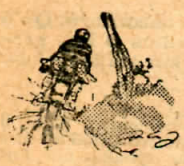
---

**Ne vous plaignez pas de votre essence**

Certain spécialiste d'accessoires pour motocyclettes offre à la clientèle des spécialités que nous signalons avec d'autant plus de plaisir car elles méritent d'être mieux connues.

M. Besse, propose actuellement son fameux filtre Rudux qui se monte instantanément sur moto Indian et Harley, muni du carburateur Schebler; il retient les impuretés contenues dans l'essence ou dans les réservoirs.

Egalement un autre perfectionnement pour Indian qui consiste à faciliter le démontage de la magnéto sans avoir à démonter le couvercle du carter de la distribution évitant ainsi tout décalage.



# Les grandes usines de France



La guerre a fait surgir et développer en France d'importantes usines édifiées dans un but de défense nationale. Sans doute, la spécialisation forcée à laquelle ces usines ont dû être contraintes, n'a pas été une inutilité. Cependant il est à remarquer que les usines qui existaient avant la guerre et que la grande tourmente a accrues dans de notables proportions, ont profité plus largement encore des améliorations qui se sont succédées à cette époque malheureuse.

Parmi ces usines, l'une d'entre elles nous a paru particulièrement intéressante. Nous l'avions connue en 1890, petite usine de 400 mètres carrés ; bientôt, en 1899, la surface s'accroissait jusqu'à 2.000 mètres carrés, pour passer à 7.000 en 1907 et 18.000 à la guerre. A l'heure présente, 26.210 mètres carrés sont occupés par Malicet et Blin.

Mais, qu'est-ce donc que ces grandes usines que beaucoup de motocyclistes semblent ignorer ? Nous la connaissons plutôt sous le nom caractéristique de M. A. B. C'est la plus ancienne usine française de billes et roulements à billes. Lorsque vous possédez des roulements qui sombrent, soyez bien assurés que jamais la marque M. A. B. ne figure sur de telle désastreuse fabrication. Il suffit d'ailleurs d'avoir visité ces usines à Aubervilliers pour se rendre compte de cette assertion. Toutes les machines à tailler les engrenages de grand diamètre sortent de chez Malicet et Blin, de chez M. A. B. en terme de métier. Fonte, bronze, acier coulé, en 1 ou 2 pièces, jusqu'à 7.000 kilos pour une pièce, 1.400 pour 2, tout est réalisé à la M. A. B

Dans notre partie automobile, nous pourrions dire que la plus grande partie des pièces des boîtes de vitesses, appareils de direction, cardan, ponts arrière, engrenages sortent des établissements spécialisés Malicet et Blin.

Mais c'est surtout la fabrication des billes que nous conseillons à nos moto cyclistes d'aller visiter : c'est non seulement intéressant, technique mais vraiment curieux. Pour satisfaire ceux qui ne pourront se déplacer, *Moto Revue*, prochainement, fera une visite comme il se doit à ces établissements. Songez que pour fabriquer ces petites sphères d'acier, la précision est de l'ordre de 0 mm. 002, si vous préférez d'un 2 millième de millimètre !

Allez voir cela et ne maudissez les constructeurs de billes que si vous avez employé d'autres fabrications que la M. A. B.

Une autre curiosité, c'est la confection des rouleaux de roulement en acier fondu trempé à cœur : songez que là la précision est encore plus grande que pour les billes !

Voilà pourquoi nous vous incitons, si vous disposez de quelques instants, d'aller visiter les usines Malicet.

Pour être bien reçus, venez de notre part et demandez à voir, à titre documentaire la fabrication et le contrôle des obus, le bureau des études vraiment captivant.

De là passez à l'atelier d'ajustage, puis au taillage des engrenages, au montage. Et lorsque votre esprit bien pétrit se sera adapté au milieu, reportez votre attention sur la fabrication des billes et des rouleaux, peut-être alors comprendrez-vous votre négligence à ne pas exiger de vso fournisseurs pour vos machines, des billes ou des rouleaux M. A. B.

Et puis, êtes-vous assez déluré et curieux pour disposer d'une après-midi pour faire cette visite intéressante ? Nous en doutons malheureusement, et malgré nos invitations pressantes !

# Mon petit doigt m'a dit...

... que Sun équipe toujours le Jap, mais avec un plus joli cadre et un réservoir de selle.

... Montgomery n'a pas changé, sauf un timi le essai de frein interconnecté et un réservoir à cheval sur le tube supérieur.

... que Coventry Victor lance des deux cylindres à refroidissement à eau.

... que l'Angleterre possède encore un nouveau deux temps de 172 cmc. le A. E. T C.

... que dans le stand où se prélassaient de fougueux 150 à l'heure, ce sont les clients enthousiastes qui faisaient l'article à tour de rôle rivalisant entre eux de zèle et de boniments.

... qu'une certaine maison de motos strictement française et très remarquée au Salon pour la nouvelle forme de son cadre, a sorti de ses cartons un nouveau châssis de sidecar qui fera bientôt sensation.

... que « tout en ressorts » donne un démenti formel à O. H. Camshaft sur l'apparition d'une fourche élastique de sa fabrication.

... que son petit doigt, atteint sans doute de surdité, a confondu fourche élastique avec le fameux « frein de direction » que « tout en ressorts » lance sur le marché, ces jours-ci.

... que le constructeur du véhicule ultra-sport, reconnaissable par la protection toute spéciale du moteur doit être un petit prudent puisque, quoique annonçant le 150 à l'heure sur son catalogue, il se cantonne dans un modeste 140 lorsque ses véhicules se présentent en course.

# Une révolution dans l'art du freinage

Nous savons tous par expérience que le moyeu frein-tambour est de beaucoup supérieur au freinage sur poulie-jante.

Malheureusement ce système (frein-tambour) présentait quelques petits inconvénients qui nécessitaient soit une grande prudence (broutage, blocage), soit un examen fréquent des garnitures (freinage sur deux surfaces relativement faibles, freins à deux segments).

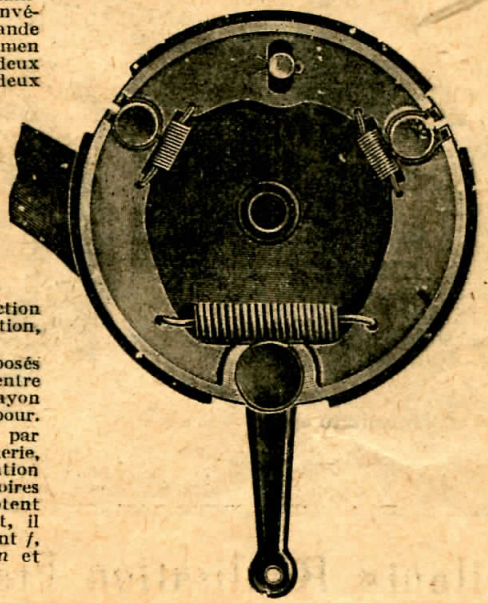
Nous sommes heureux aujourd'hui de faire connaître à nos lecteurs cet événement très important qui est, au moment où l'on ne parle plus que de vitesse, une révolution en matière de sécurité.

Le nouveau servo-frein dont il est question est composé de trois segments mobiles; les points de friction sont donc de trois au lieu de deux. Deux de ces segments agissent comme dans les freins ordinaires sous l'action du conducteur, et le troisième par réaction, à la façon d'un servo-frein.

Au repos, les trois segments sont disposés suivant une circonférence, dont le centre coïncide avec celui du disque *a*, dont le rayon est légèrement inférieur à celui du tambour.

A l'attaque du levier porte-came, par l'intermédiaire de la pédale et de la timonerie, la came pivote autour de l'axe de fixation du levier; dans ce mouvement les mâchoires *g* et *h* s'ouvrent. Ces deux segments pivotent autour des axes *i*; de ce mouvement, il résulte une double poussée sur le segment *f*, qui glisse à l'intérieur de la coulisse *n* et s'éloigne du centre.

Ainsi, les trois segments qui, au repos, se trouvaient sur une même circonférence, se trouvent encore sur un même cercle concentrique au premier, mais de rayon plus grand.



Grâce à leur mobilité et à leur réaction, la surface de frottement est donc pratiquement égale à la surface totale des garnitures, d'où freinage beaucoup plus puissant avec un effort réduit de la part du conducteur.

En effet, si l'on considère le frein en action, on constate qu'il fait appel à une énergie étrangère au pilote, c'est-à-dire qu'il agit véritablement comme un servo-frein, par l'utilisation d'une force d'inertie dont la composante normale diminue d'autant la force initiale à dépenser.

Par ce fonctionnement brièvement expliqué, on constate que du fait du serrage progressif, les broutages sont supprimés, que l'usure des garnitures est beaucoup plus régulière sur toute leur surface et que les règlages ennuyeux et fréquents ne sont pas nécessaires.

Le dit servo-frein peut être adopté sans inconvénient sur n'importe quelle fabrication. Ne craignez donc pas de faire un essai comparatif de ce système avec celui que vous avez adopté jusqu'à ce jour.

Sur la demande de *Moto Revue* les établissements Perrin, de l'usine de Lardy, à Boen, se feront un plaisir de donner tous renseignements complémentaires aux constructeurs et commissionnaires qui jugeraient ces quelques lignes insuffisantes. Ils leur proposent même d'équiper quelques-uns de leurs moyeux actuels, certains d'avance que devant les résultats obtenus ils n'hésiteront pas à devenir leur client.

# Un service d'occasions intéressantes

Il arrive couramment que des possesseurs d'une moto, après avoir goûté aux joies d'une 175 ou d'une 250, regrettent à juste titre de n'avoir pas acquis d'emblée une machine plus forte. Nous avons interrogé différents constructeurs à ce sujet. L'un d'eux, Gnome et Rhône, nous signale qu'effectivement nombreux sont les possesseurs d'un engin qui sont ravis de leur machine, mais qui sont heureux de prendre une cylindrée supérieure à celle précédemment acquise. Et dans le but d'aider d'une part ces clients et d'autre part permettre à de moins fortunés de participer aux bienfaits de la moto, nous avons obtenu que la maison Gnome et Rhône reprendrait en compte, à ses clients qui désirent acheter une moto plus forte, leur ancienne machine. Cette machine serait remise en état complet par l'usine même et cédée ensuite aux moins fortunés à des conditions réellement encourageantes.

Nous espérons que notre appel sera entendu par d'autres constructeurs, car la meilleure propagande découle d'une telle pratique : ne voit-on pas nombre d'ouvriers, d'employés de bourses modestes que la moto attire invinciblement. Leurs moyens ne leur permirent que l'achat d'une « occasion ». Hélas ! neuf fois sur dix cette « occasion » est un affreux loup qui a tôt fait d'éloigner de notre sport d'excellents sujets qu'un achat plus « consciencieux » eût attiré définitivement.

L'initiative de Gnome et Rhône sera accueillie, nous n'en doutons pas, avec joie dans bien des milieux et sera suivie. D'ailleurs, *Moto Revue* encouragera fortement, d'où qu'elle vienne, toute suggestion identique, car nombreux sont les constructeurs ou mécaniciens qui ont une probité professionnelle de haute valeur et qui voudront profiter de la sérieuse référence que nous leur offrons.

# Le silence est l'aristocratie de la moto

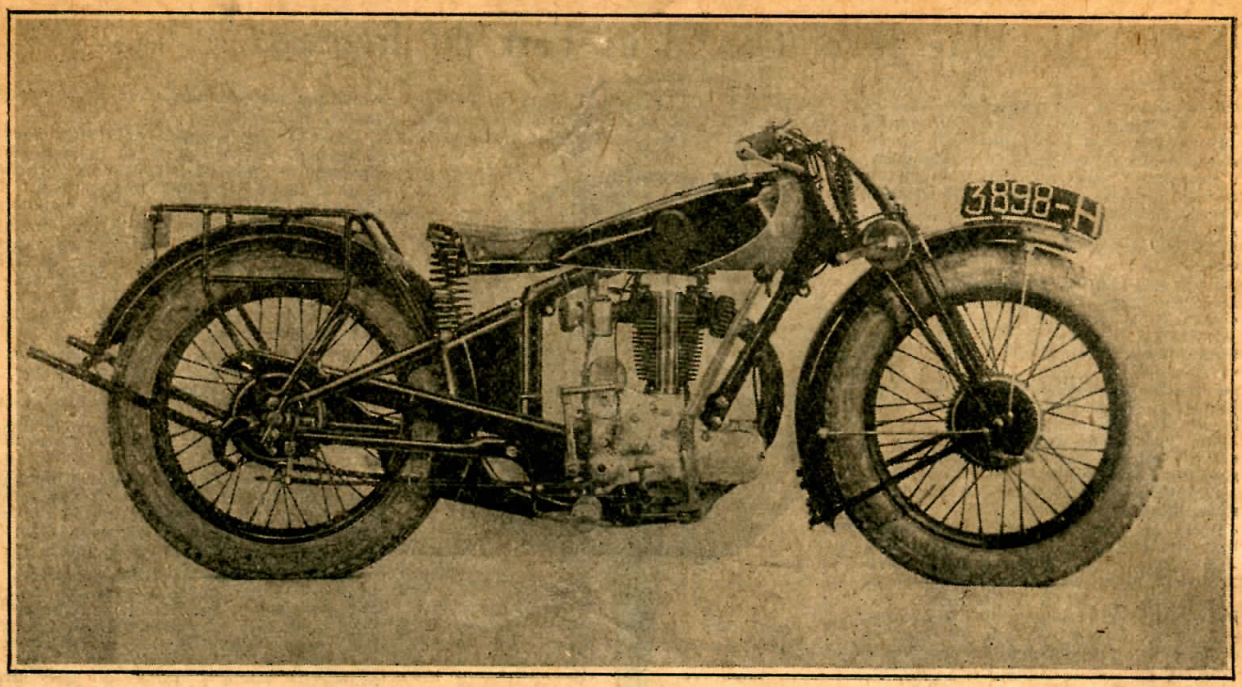
Qui a dit cette phrase ? Oh ! certainement pas un de ces échappés qui sillonnent nos routes, au grand fracas de leur 2 temps, décapité de leur tuyau d'échappement, mais plutôt un poétique promeneur qui a nom Tristan Bernard, amant de l'auto silencieuse et noble. Oui, le silence est de l'aristocratie : l'aristocratie est une harmonie douce, souple, fille de la beauté, harmonie du geste, harmonie du bruit qui fait la poésie dans toutes les parties de la nature. Qui dit harmonie suppose un accord parfait, voire un accord dissonnant dont la résolution normale provoque un repos, un calme bienfaisant. Même l'accord de sensible, l'accord irritant de 9e en musique, produit par sa résolution parfaite un bien-être apaisant et incomparable. Peut-on comparer les flots grinçaillants, broutants, irréguliers, aboyants, grognottants d'un échappement libre de moto de série aux harmonies profondes d'un violoncelle. Le rapport serait risiblement grotesque. Et c'est pourtant ce que, chaque jour, nous constatons sur nos routes, dans les plus calmes de nos rues.

L'échappement libre de nos motos actuelles de série ressemble à ces jazz nègres de l'après-guerre, constitués d'hétéroclites instruments où le tambour du marmot se mêle au flutiau exaspéré du fou de nos asiles. La guerre a détraqué nos nerfs : nos fibres en pelote se tordent, se détordent selon un rythme exaspéré inharmonique, irritant, fiévreux, qui nous entraîne, nous pousse vers le suicide de nos facultés, de nos activités, de notre vie. Et nombreux sont les jeunes gens dont les harmonies naturelles, juvéniles, cette beauté plastique qui, de tous temps, a fait leur charme, leur attrait, nombreux sont-ils qui ont perdu la mesure de leur personnalité. Le dancing qui les trémousse prosaïquement, les modes qui les déforment ou cachent leur hideur, la moto ahurissante, tout leur semble naturel, harmonique, poétique.

Hélas ! leur déviation trop profonde a besoin d'un coup de fouet. Et voilà pourquoi *Moto Revue* lutte, lutte contre leur maladive manie du bruit qui disloque notre tranquillité, qui fait un mal atroce à notre moto, qui irrite le malade dans son lit, exaspère la population contre nous.

Ils nous disent : donnez-nous un moyen mécanique, pratique de supprimer ce bruit atroce : nos constructeurs nous livrent nos motos bruyantes, forcez-les à nous les remettre silencieuses. Et les constructeurs de nous répondre que ce sont les clients les premiers coupables qui exigent du bruit, de la nervosité, de la fausse vigueur.

*Moto Revue* reçoit journellement les vœux de la population qui demande l'atténuation de cet horrible bruit ; les pouvoirs hésitent à sévir, car l'excès de zèle produirait des conséquences lamentables. Aidez-nous, un peu de bonne volonté. Il existe dans le commerce de remarquables silencieux adaptables aux motos actuelles. Nous avons essayé un modèle dénommé Evé qui nous a surpris : mécanisme simple, ingénieux, il respecte le Code de la Route ; il ne freine pas inutilement le moteur par un système de chicanes judicieusement étudié. Silencieux, il l'est jusqu'à la limite auditive permise. Impeccable de fabrication, élégant dans son nickel, à pédale ou manette au choix, il vous donne la possibilité, lorsque vous êtes seul sur la grande route, bien seul, de vous gaver d'effluves inharmoniques, irritantes, atroces, autant que vous le désirez. Peut-on mieux concilier les intérêts de tous. Voilà pourquoi nous voudrions vous voir tous quipés du silencieux Evé.



# Une Excellente Réalisation Française

**La P. 105 à culbuteurs**

C'est d'une 350 cmc. qu'il s'agit. Le bloc moteur 350 cmc. Peugeot à culbuteurs est la plus belle réalisation française de l'année 1927 dans cette conception. Beaucoup de lecteurs, étant trop insouciants, ne nous ont demandé le numéro spécial du Salon que trop tard, d'ailleurs réservé ensuite aux seuls abonnés.

Les adversaires du bloc-moteur sont nombreux, les amis de cette conception ne le sont pas moins : nous croyons que l'avenir sera au bloc-moteur ; nous savons qu'en proclamant une telle thèse, nous allons rencontrer de vives protestations : nous n'avons pas la prétention d'émettre un article de foi ; mais nous devons avouer que c'est vers cette voie que se dirige insensiblement et sûrement la motocyclette. Diverses réalisations dans les petites cylindrées ont donné quelques résultats réellement consolants : sans doute, les partisans du bloc-moteur ont dû eux-mêmes reconnaître qu'il y avait encore à faire dans ce sens en petites machines. Dans les grosses cylindrées, par contre, nous rencontrons différentes marques où le succès du bloc-moteur a assuré immédiatement le succès même de la maison.

Et comme un coup de tonnerre, nous apprenions l'an dernier que la marque nationale Peugeot était acquise à cette solution. Cette année même, Peugeot confirmant matériellement le succès de sa première réalisation du bloc-moteur, nous présente sa nouvelle machine 350, la P. 105, à soupapes en tête commandées par culbuteurs et dont l'engouement semble devoir être particulièrement grand.

La première chose qui nous frappe dans le bloc-moteur Peugeot c'est l'abaissement du centre de gravité.

Cet abaissement du centre de gravité par l'adoption du bloc-moteur, entraîne inévitablement une rationnelle répartition du poids général sur les deux roues, la roue avant plus alourdie, n'est plus sollicitée par les inégalités de la route et par la suppression conséquente du fatigant et quelquefois dangereux rebondissement de la direction.

Une autre particularité de l'adoption du bloc, c'est l'adoption qui a été enfin possible sur la Peugeot de ce que nous pourrions déjà dénommer le graissage central. La transmission en entier est noyée dans un bain d'huile. Le carter forme un véritable réservoir d'huile : plus besoin de réservoir d'huile auxiliaire comme dans la totalité des motos classiques. Cette suppression radicale entraîne inévitablement la disparition complète des canalisations d'huile qui font si souvent notre désespoir sur la route ; soudures arrachées, fuites malpropres, engorgements des billes-soupapes, grippages consécutifs, bref tout le tableau effrayant du calage intempestif, par faute de graissage et cela sans que les qualités du conducteur puissent être mises en doute.

Le bloc-moteur entraîne encore d'autres améliorations importantes dans le détail. Par sa constitution même, toute la tringlerie de commande des vitesses se trouve automatiquement supprimée. Certainement, il ne faut pas attacher une importance extrême à cette remarque, car les ruptures ou la déviation des tringlettes est un fait extrêmement rare en dehors d'un accident.

Ils n'ont pu ainsi lire la superbe description de ce bloc et de ses avantages que nous avions donnée alors. Excellente réalisation, avions-nous dit. En effet, le bloc moteur provoque une protection effective des organes qui, dans l'autre conception, se trouve à la merci des intempéries : la chaîne plus particulièrement, la pompe, et surtout l'embrayage.

Puisque nous sommes sur l'embrayage, c'est d'actualité de signaler encore un des gros avantages du bloc-moteur sur toutes les autres conceptions : nous disons que l'embrayage tout en étant à disques multiples, a l'avantage de travailler noyé dans l'huile. La souplesse des reprises doit nécessairement être d'une qualité particulière et l'usure des disques pratiquement inconnue.

Enfin, c'est l'incontestable alignement de toute la transmission et du parfait parallélisme de tous ces organes qui ne peut être influencé par aucune déformation du cadre.

Toutes ces considérations que la vue de la Peugeot P. 150 à bloc moteur et à culbuteurs nous a conduits à faire peuvent être généralisées pour tous les blocs moteurs. Ces avantages ont tous été condensés dans le modèle récent de la nationale construction.

L'alésage de 72, la course de 85 nous donnent une cylindrée de 348 cmc. pour une puissance officielle de 4 CV.

Le moteur est le bloc que nous venons de décrire, à 3 vitesses et à soupapes en tête commandées par culbuteurs et tringles sur carter. L'embrayage fonctionne dans l'huile par disques en acier.

Le graissage, avons-nous dit, par pompe est toujours en charge et du même coup lubrifie le moteur, la distribution, la boîte de vitesses et l'embrayage. Le réservoir d'huile se trouve ainsi dans le carter moteur.

La puissance effective à 4.000 tm. frise les 10 CV. Quant à la vitesse, elle atteint facilement le 100 à l'heure.

Le cadre est tout en acier, d'une robustesse à toute épreuve ; la fourche tout en acier est à parallélogramme, la suspension est obtenue par deux ressorts de traction, les biellettes forment amortisseurs.

Les réservoirs sont d'une contenance de 11 litres. La selle suspendue en trois points est du type classique, de même que les repose-pieds en caoutchouc.

Peugeot a prévu des freins à tambour et mâchoires extensibles se réglant à la main sans outils : frein avant, à main ; frein arrière, au pied, par pédale.

Les moyeux brevetés sont facilement démontables, sans dérégler les freins ni la transmission. Ces moyeux permettent l'interchangeabilité des roues.

Les garde-boue, très larges, avec bavolets à l'avant, brisent efficacement toute projection importune du limon de la route.

L'éclairage électrique Marchal est absolument complet.

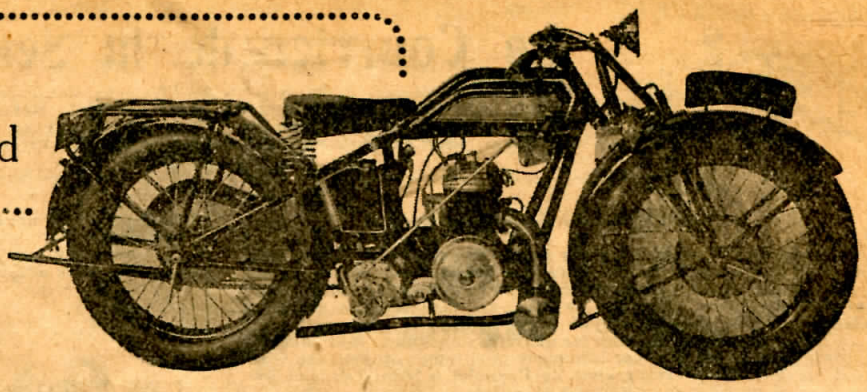
Nous attirons l'attention sur les moyeux, car la réparation d'une crevaison en moins de 20 minutes est une chose très normale, car le démontage et le remontage d'une roue demandent à peine une minute. Ce système assure également l'alignement automatique et instantané de la transmission, ne modifiant pas la tension de la chaîne. Enfin, ce qui est énorme, l'interchangeabilité des roues AV et AR est assurée ; nous dirons mieux, en cas de sidecar, une roue de rechange est un avantage non dédaignable.

Peugeot possède, en dehors de ce racer qui va faire loi sur notre sport motocycliste une série de modèles parfaitement étudiés :

Les modèles 101 et 102, de 2 CV, l'un monovitesse, l'autre à deux vitesses, pour les bourses modestes ; le modèle 103, de 2 CV ½, à embrayage à cône et à chaîne, pour les travailleurs.

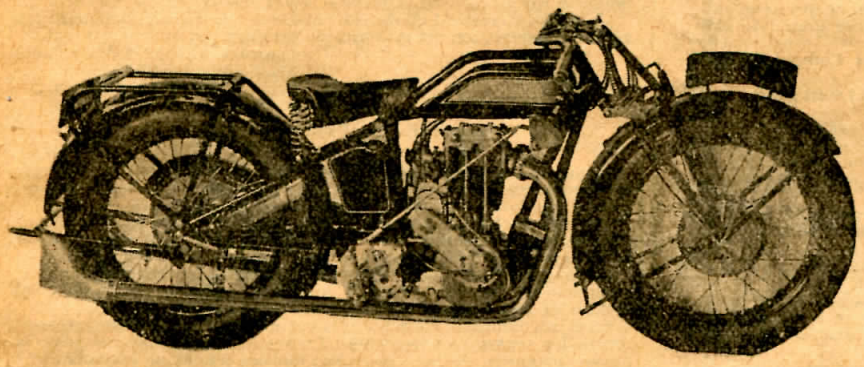
Le modèle 104, qui est identique au modèle 105 que nous venons de décrire ; ce modèle est celui à soupapes latérales qui se rencontre actuellement sur toutes les routes.

# Monet et Goyon était en retard



La nouvelle 250 cc. Monet-Goyon

Oui, notre grande firme française de Mâcon, Monet et Goyon a été en retard, pas sur sa fabrication, loin de là, mais notre célèbre maison a omis de nous adresser le temps voulu les photographies des jolis modèles dont nous avons donné la description dans notre numéro spécial du Salon. C'était bien regrettable et Monet et Goyon l'a si bien compris qu'immédiatement nous avons reçu ces photos tant désirées. Nos lecteurs verront que notre appréciation n'était pas ampoulée et hyperbolique.



La 500 cc. Mag à culbuteurs

Nous donnons, d'une part, la photo des 250 et 350, types A et B. Ces machines sont montées du nouveau moteur à grand rendement et à culasse d'aluminium rapportée. Le piston est, comme de juste d'aluminium allongé ; inutile d'insister sur l'équilibrage parfait obtenu par l'emploi du double volant. Plus de mélange non plus pour le graissage, grâce au nouvel appareil automatique, lequel est réglable comme dans le modèle T., par un compte-gouttes avec viseur.

La vitesse de la 350, équipée luxe, atteint nous assure-t-on le 115 en palier. Dans ce cas, nous pouvons affirmer qu'il est possible de grimper la majorité des côtes en prise directe.

D'autre part, nous donnons la photographie des 350 et 500, moteurs M. A. G à 4 temps des types G et H.

Machines très vites à culbuteurs, elles ont déjà conquis la faveur de tous les vrais amateurs.

Cependant, il y a une particularité que nous ne saurions trop signaler et c'est pour laquelle nous avons voulu publier les deux photos dans ce numéro : remarquez le nouveau cadre surbaissé. La ligne non seulement est jolie, mais elle joint à l'élégance un penchant très vif pour la mode et ce qui ne gâte rien, c'est la constatation de la stabilité et de l'équilibre absolument parfaits résultant du centre de gravité se trouvant en dessous de la ligne générale de la machine. Le cadre est, de plus, excessivement rigide ; les raccords sont en acier forgé, de même que le pont-support de la boîte arrière.

Tous les autres détails sont à l'avenant, c'est-à-dire merveilleux. La série des Monet et Goyon, au Salon, a fait fureur parmi les amateurs de belle et bonne mécanique : et c'est justice.

# La huitième course du Schwabenberg

Bien peu de nations savent donner du format, de l'éclat à leurs fêtes comme les Hongrois, peut-être faut-il attribuer à leur penchant pour la musique l'impétuosité entraînante démontrée par eux à l'occasion. Cette année aussi, la course du Schwabenberg a prouvé leur talent spécial pour faire d'un événement sportif une vraie fête nationale, bien que le temps leur fut peu propice. Sans exagération aucune, on peut estimer à 60.000 le nombre des spectateurs alignés le long d'un cours d'environ 5 kilomètres, suivant le passage des concurrents avec un intérêt enthousiasme dont le Hongrois seul est capable.

Il y avait quelque inquiétude quant à la possibilité d'accidents, car on savait que les concurrents ne céderaient pas un pouce de terrain, et l'on prévoyait une lutte acharnée. En effet, elle a été obstinée ; le fait qu'il ne s'est agit que de différences en centièmes de seconde le démontre clairement.

Le grand intérêt porté au concours dès le training, y avait amené bien des personnages éminents ; ainsi, le ministre de l'Intérieur, Bela Icilkovsty, y assista malgré des pluies torrentielles; en compagnie du docteur Szeluar, secrétaire général, il suivait le training avec l'intérêt d'un connaisseur.

Le cours du Schwabenberg est riche en traîtrises de tout genre ; le plus grand maître-chauffeur ne pourrait le suivre avec insouciance. Commençant avec une voie droite des plus inoffensives, il tourne brusquement à droite, puis à gauche — courbes perfides précédées d'un pont aux ânes tout à fait charmant. Deux montées presque rectangulaires et vous voilà devant une nouvelle série de courbes en dehors ; ici, bien des chauffeurs n'ayant pas connaissance du terrain, vont dégringoler dans le fossé. La courbe à droite de la Diana-utca jouit d'une notoriété funeste depuis les courses du Schwabenberg précédentes ; elle est suivie d'autres courbes aussi brusques que plates sur une carrière exiguë courant le long du chemin de fer à crémaillière jusqu'au viaduc, sous lequel on doit s'engager après une nouvelle courbe presque impossible à embrasser d'un coup d'œil. La dernière partie du parcours amène encore une vilaine courbe à gauche qui, heureusement, est protégée par un éboulement de terrain, de sorte que le chauffeur peut sans difficulté s'en tenir à la bande intérieure. En course même très rapide, les véhicules ne sont pas entraînés au dehors.

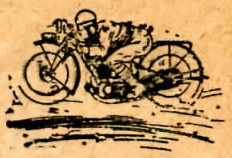
La classe des machines jusqu'à 500 cmc. a été inaugurée par Ladislaus Balasz sur Sunbeam, de mouvement si leste et si sûr. Il a obtenu un temps de parcours représentant un nouveau record pour motocycles 3 h. 51' 08, qui fut reçu avec acclamations effrenées.

Tout intéressants qu'étaient les concours de voitures sportives et routières, la pièce de résistance du programme était représentée par son dernier numéro : la course des classes jusqu'à cinq litres.

Ici, les champions de premier ordre se rencontraient. Le comte Ulrich Kinsky sur Steyer ; Walter Delmar sur Steyr et Fritz von Isoluay sur Graef et Stift. Bien que le comte Kinsky était d'avance nommé comme favori pour ce concours, la confiance en lui placée de le voir remporter le grand prix ambulant du Schwabenberg une troisième fois — cette confiance s'était encore accrue après la publication du résultat obtenu par Delmar (4 h. 07' 26) — car on était persuadé que le vainqueur du concours arriverait aussi à un record de vélocité pour automobiles, c'est-à-dire qu'il resterait sensiblement en dessous du quart de minute. Le dernier record obtenu par Kinsky (3 h. 43' 36) justifiait des espérances de ce genre. Le mauvais temps qui déjà avait porté préjudice aux courses précédentes, rendait improbable, il est vrai, la perspective de voir ce record encore surpassé à cette occasion. En effet, le comte Kinsky fut incapable même de l'atteindre, mais il fit le parcours en style de champion accompli, surpassant tous les autres concurrents, en un temps de 3 h. 55' 66'



# Le Courrier de la Semaine



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

### La Compagnie du Gaz est innocente

Je viens par la présente essayer de rectifier une petite erreur qui est malheureusement née de l'idée que presque tout le monde a.

Dans votre article intitulé « Respectez les routes » je trouve tout naturel votre colère et la colère de tous les motocyclistes ou automobilistes, puisque moi-même j'ai journellement à m'en plaindre.

Je ne fais pas de la moto pour me distraire simplement le dimanche, je roule tous les jours et par n'importe quel temps on peut me voir avec ma 350 cmc. Terroi grenat, de Bagnolet à Saint-Denis et les environs, Gonesse-Roissy-Bourget et autres.

J'ai d'ailleurs fait depuis le milieu de juin 4.500 km. autour de Paris; je crois que je peux causer un peu des routes, ce qui ne m'empêche pas de redescendre à Saint-Denis après dîner quand je suis appelé à une réunion du Moto Club Dyonisien.

Voici donc l'erreur relevée. Vous attaquez les Compagnies du gaz ou autres, elles ne sont pas coupables.

Je m'explique, les travaux qu'elles entreprennent sont nécessaires à tous bien entendu.

Dès que ces travaux sont terminés il est établi un relevé des réfections à faire pour remettre en état la route qui a été abîmée et suivant la nature de cette route c'est la commune ou les ponts et chaussées qui encaissent l'argent que coûtent ces réparations, mais bien souvent elles n'ont pas été exécutées.

Vous le voyez, ce n'est pas les Compagnies qui sont fautives puisqu'elles paient pour que le travail soit fait, mais ce sont ceux que vous ne pensiez pas !

C'est donc aux communes ou aux Ponts et Chaussées que nous devons adresser tous nos reproches.

Ces renseignements sont sûrs, croyez-moi; je suis bien placé pour le savoir, m'occupant précisément de travaux pour la Société du Gaz, je ne la défends pas parce qu'elle m'emploie, mais simplement parce que c'est justice.

Certaines communes exécutent de suite les réparations. Je ne puis vous citer laquelle, mais vendredi une grande traversée d'avenue était en cours de réfection et le branchement de gaz avait été exécuté mercredi, que les autres en fassent autant.

COLLETTE MARIUS,
Abonné 71.410, 11, rue Franklin, Bagnolet.

### La paix, mes amis ! on s'occupe de vous

Je lis dans un de vos derniers numéros, la lettre de M. Maillard Brune, au sujet de la moto dans la région de Dinard.

Je vais rarement à Dinard, mais, à Saint-Malo qui n'en est séparé que par la Rance, il y a un nombre respectable de motos.

Evidemment, les petites cylindrées sont la majorité, de là à dire que « les motocyclistes » sont inexistants, il y a de la marge...

Les 250 et 350 cmc. sont nombreuses, et les vrais sportifs aussi...

Je ne connais pas de Moto Club à Dinard, mais le Moto Club de La Côte d'Emeraude (que veut sans doute désigner votre correspondant) existe; son Siège social est à Saint-Malo, les parties et réunions que nous avons fait pendant la saison, ont été annoncées la plupart du temps dans les journaux locaux. Pourquoi M. Maillard Brune, n'a-t-il pas enfourché sa Gnome pour venir se joindre à nous ; il aurait été le bienvenu. D'autre part, j'ignore si on connaît *Moto Revue* à Dinard, en tous cas, elle a de nombreux lecteurs à Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé.

L'idée d'une Paris-Brest et retour en une étape est excellente, mais il faudrait organiser aussi quelques courses de côtes et gymkana dans la région.

ALAIN DE BERJERAC,
La Plussinais, Saint-Jonan-des-Guériés (Ille-et-Vilaine).
Abonné 75146.

### Il y en a des milliers, hélas !

Je vous signale un point dangereux dans l'avenue de Versailles, à Paris, après le viaduc d'Auteuil, vers Saint-Cloud.

Des travaux ont été exécutés il y a une huitaine de jours et la réfection de la chaussée a été on ne peut plus défectueuse. .

Hier soir, j'ai failli assister à l'agonie de mes ressorts (5 HP Citroën) qu'en serait-il advenu pour l'un de nos frères motocyclistes.

Le présent exposé à toutes fins utiles, les pouvoirs publiques se moquant trop des usagers de la route.

VAUDESSALE.

### Effectivement, notre trousse était incomplète

Dans notre article du n° 239 « Où loger nos outils » vous énumérez quelques pièces de rechange dont il est bon de se munir.

Vous auriez dû ajouter : Un ressort de rappel du marteau de rupture de magnéto. Un ressort cassé vous laisse bien sur la route, il n'y a pas pour cette panne de moyen de fortune et peu d'espoir de trouver un ressort de longueur au premier garage venu.

Cette panne m'est arrivée un jour, ce fut pour remplacer le ressort l'affaire de 10 minutes, mais en pleine brousse et sans ressort de rechange c'était la panne et la belle.

Pour une petite lame d'acier de 1 fr. 50, ç'aurait été vraiment rageant. Avis aux amateurs.

Robert SAUMON,
*Saint-Léger du Bourg Denis.*

### Que fait Maglum ?

Pour les fêtes de la Légion Américaine 3.000 lampes place de la Concorde, c'est très bien, mais en laisser une sur le refuge des tramways se dirigeant vers Alfo-ville serait mieux.

Je crois intéressant de signaler le fait à *Moto Revue* qui tient à la bonne conservation du matériel de ses abonnés.

ALBRIEUX, abonné à *Moto Revue*
21, boulevard Gallieni,
A Issy-les-Moulineaux.

### Horribile est ! horribile est !

Tous mes sincères compliments pour la présentation de votre numéro spécial du Salon : il est chic, moderne et très intéressant, le prix aussi du reste, surtout pour un abonné.

Pour vous changer un peu de la correspondance insipide que nous vous adressons quelquefois je me permets de vous narrer la petite interview que j'ai eue avec un de mes amis :

Rencontré l'autre jour, mon ami l'abbé Essa, fervent motocycliste, comme c'est un homme assez intelligent, j'en profitais pour lui demander son impression sur la moto :

C'est un triomphe m'a-t-il dit, cette déesse sillonne maintenant toutes les routes de notre chère France ; les constructeurs sont de braves magnats, de bons garçons; que les jeunes ne craignent pas de donner leur monnaie et Gaillon les verra à sa côte.

— Que pensez-vous de notre doyen ?

— Jamais je ne pourrai renier Gillet, il a bien mérité de la partie.

Quand nous nous quittâmes, il eut un geste poétique et, levant la tête il me dit :

Le ciel aux oiseaux
et la terre aux motos.

Pierre SIMON,
à Pantin.

*Ne continuez pas, mon cher, sinon vous serez de colère escofié !*

### Vous protestez, c'est votre droit

Votre n° 240 contient, à propos de l'accumulteur Almeida, une citation du journal *La Croix* du 20 juillet.

L'invention du père Almeida est une révolution, et en réalité il en va autrement : théoriquement comme pratiquement les résultats annoncés sont plus que trop beaux.

Cette invention par des articles tendancieux de certains journaux d'opinion fait trop de bruit.

Il serait, à mon avis, heureux que vous renseigniez vos lecteurs en citant les articles parus à ce sujet dans la *Revue générale de l'Electricité* (numéros des 3 et 10 septembre 1927).

Si l'article du 10 a une allure un peu trop technique pour les non spécialistes, l'article du 3 mettrait bien au point cette affaire.

Espérons vous avoir rendu service ainsi qu'à vos lecteurs en vous indiquant cette documentation je vous prie d'agréer, mon cher *Moto Revue*, mes amicales salutations.

J. SCH., à Paris.

### Nous sommes en pourparlers à ce sujet

Je vais aussi vous adresser une petite demande toute personnelle mais le résultat pourrait servir à tous. Je fais tous les soirs le trajet Bourget-Pantin-Bagnolet, or, sur la route de Flandre je croise, chaque soir des voitures qui malgré tous les signaux les y invitant ne veulent pas éteindre leurs phares, et hier encore j'ai frisé le trottoir ne voyant absolument rien, aveuglé que j'étais par ces feux.

La préfecture ne pourrait-elle pas déléguer un ou deux bons motocyclistes de temps à autre pour faire un peu respecter les règles du Code ? Voyez le résultat avec l'accident du Pont d'Epinay et de ce cycliste tué par une auto dont le chauffeur était aveuglé par les feux d'une autre voiture ! Moi-même j'allume mon phare car par moment il y a une voiture de maraîcher ou autre que l'on ne distingue pas bien mais je remets de suite en veilleuse si j'en vois d'autres arriver en sens inverse. Que tous fassent pareil et tout ira mieux.

COLLETTE M.
*vice-président du M. C. Dyonisien.*
(Section Bagnolet).

*Ne savez-vous pas que c'est une gloire pour certains cafouilleux d'épater la galerie de leurs phares criminels ?*

NÉTOS
AMOS
RREURS
Marques

Pièces Détachées
pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17e) Téléph. { Wagram 61-00 / Carnot 53-57

RÉPARATIONS
en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

INDIAN
Reconstruites à neuf, modifiées en 6 CV. 2 cylindres et en 5 CV. mono-cylindres. Cadre triangulé surbaissé. Pneus confort. Comptant ou Crédit.
-:- PRIX LES PLUS INTÉRESSANTS -:-
INDIAN des stocks, 9 CV. avec side. . . . . 1.500 fr.
POINARD, 3, Rue Larochelle, 3 — PARIS (14e)

TRANSFORMATIONS MOTOS
Toutes marques, pour pneus confort
Fourche spéciale pr Triumph, av parall. arr. ch. chaîne
Transformation cadre Indian en arrière rigide
Garde-boue 140, 160 m/m. Gr. choix pièces en occasions
Agence directe Motoconfort Comptant et crédit
L. Bouchez, 7, b, Victor-Hugo, St-Ouen (Mairie)

LE TECALEMIT
LE FILTRE A AIR est indispensable aux moteurs de MOTOS car il en triple la durée, de moins en ¼ d'heure
LE GRAISSAGE HAUTE PRESSION se place en 5 Minutes sur toutes machines
FILTRE A AIR B.O. prêt à poser environ 140f
1 POMPE, 6 GRAISSEURS prêts à poser..... 21f
1 boîte LUBRIFIANT suffisante pour 1 an... 5f.95
Chez notre agent habituel ou contre remb. 5f. NOTICE SUR DEMANDE
18, Rue Brunel, Paris-17e

MOTOS PAP
250 cmc., 350 cmc. Moteur "JAP" La machine de grand luxe au meilleur prix. Magnéto France, chaîne Brampton, boîte 3 vitesses Bridier-Charon, ballon Dunlop, moyeux Aya, selle Terry, graissage Kervoline,
CRÉDITS sur 8-10 ou 12 MOIS
USINES : 1, Faubourg Tarragnoz, BESANÇON

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE
41, av. des Ternes et 28, rue des Acacias PARIS (17e) Galvani 77-64
500 Paletots de cuirs américains, doublure laine, soldés à 150 francs
Équipements, bottes cuissards, etc.
Envoi du Catalogue illustré 16 pages texte contre 2 fr. en timbres remboursables à la commande. - 5% de remise aux lecteurs.



émail grenat, tan-sad, Radios Code, c. neuve, 4.900 fr. A Badel, Challes, Bourg (Ain).

**Moto** 2 CV, 2 vit., rev., pn. nf., 1.200 fr. Beleurgey, Libar-Sauleiu (Côte-d'Or).

**Garage Théo Ouverture**, 55, rue des Epinettes (17e). Ouvert jusqu'à minuit. Moto solo, 25 fr. Voiturettes 2 pl., 55 fr. Side-car : 45 fr. Voiturettes 4 pl. : 65 fr. Toute voiture ou moto laissée au garage est assurée pendant son séjour contre le vol et l'incendie.

**Moto Sic**, 2 CV, état neuf, 850 fr. Scherding, 29, av. du Bois, Aulnay-sous-Bois (Seine-et-Oise).

Motos neuves rouges **Jean Thomann**, 250 cmc., type sport pneus ballon, prix avantageux en baisse, s'adresser à M. Véron, 76, rue Marius-Aufan, Levallois-Perret (Seine).

**Motoconfort** 4 CV ½, neuve, coffre, montre, tan-sad, etc., 2.500 fr., cause maladie. Thauzan, 11, rue du Barrage, Alfortville (Seine).

**Motoconfort** 2 CV ½, 1927, sous garantie, peu roulé, parf. ét., 2 vit., tan-sad, sacoche, par.-j., écl. électr., toute équipée, au plus offrant, 40 *bis*, rue Botzaris. Comb. 06-53. Urgent, double emploi.

**Monet-Goyon** 350 cmc., 4 CV, écl. électr., bonne occas., 2.800 fr. Corbeille, 7, rue du Calvaire, Thiais (Seine). le matin de 10 à 11 heures.

**Monet-Goyon** 2 CV, 2 vit., éclair. électr., par.-j., rétroviseur, trompe, cause double emploi, parf. état, 1,985 fr. Jourdain, 30, avenue de la République, Montrouge (Seine).

**Monet-Goyon**, 175 cmc., sport, 3 vit., excellent état, accessoires 2.600. J. Pardailhe, 7, rue de l'Alboni, Paris (16e). Auteuil : 55-96.

**Monet-Goyon**, 4 CV, mot. Villiers, pneus conf., access. Laurent, 3, rue Bénard, Paris.

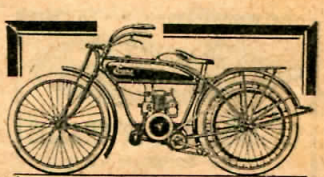
**Monet-Goyon**, neuve à vendre 2 CV, 2.800 fr., à enlever de suite avec compteur, glace, rétroviseur, chaîne de rechange, 1 chambre à air Michelin, neuve de rechange, et une ayant servi, etc. Brossus, 4, rue Herman-la-Chapelle, Paris (18e).

**Monet-Goyon** 350 cmc., culbuteur roulé, 2.000 km., type 1926, nombreux accessoires, phare, soupapes, pompe, réservoirs huile, etc. Truchet, 16, avenue Gallieni, Nanterre, (Seine).

**Monet - Goyon**, 350 cmc., supersport, état neuf, prix intéressant. Crevot, 19, rue Visconti, Paris (6e).

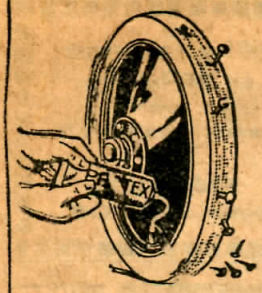
**Monotrace**, moteur pousse carrosserie, émail neuve, porte-bag., montre, compt. Jeager, éclairage, carb. Solex, access., outillage, impôts payés, écrire pr rend.-vous M. Bertrand, 1, rue Théophile-Gauthier, Neuilly-sur-Seine.



L'EVANS française
Moteur 175 cmc DUTEN
La moins chère du monde entier
Monovitesse à réducteur 1.550 fr.
Monovitesse à débrayage et kick starter 1775 fr.
2 vitesses, boîte Staub 1.950 fr.
GEO-DUPUY, 31, Rue Poussin, PARIS (XVIe)

-MOTOS-
NEUVES
ROUGES
Jean Thomann
TYPE SPORT 250 cmc.
PNEUS BALLONS
PRIX EN BAISSE
Très avantageux
S'adresser à M. VÉRON, 76, Rue Marius-Anfan, LEVALLOIS-PERRET (Seine)



## SANS RIEN DÉMONTER...

# "PROTEX"

POUR AUTO MOTO VÉLO

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

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

---

**GRATUITEMENT** J'apprends à conduire sur motos
**GASTON — MOTO**
19, R. François-Miron, PARIS (4e)
*A des occasions merveilleuses*
Reprend toutes motos en compte
NEUF - OCCASION - VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

---

**Motobécane** parfait état, pneus nfs, roulé 800 km., 1.000 fr., cause achat cyclecar, visible tous les jours de 16 à 20 heures. S'adresser M. Epin, 31, avenue des Platanes, Joinville-le-Pont (Seine).

**Terrot** 500 cmc., culbuteurs Jap, confort, compt. tan-sad, sacoches de caval., garantie usine, bas prix, urgent. Remy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

**Motobécane**, roulée 500 km., 950 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

**Motobécane** 1927, type MB2, 2 vit., éclairage acétyl., rétroviseur, guidon sport, bonne selle, comme neuve, 1.500 fr. Jean Piollet, Ternant, par Orcines (Puy-de-Dôme).

---



## CARROSSERIES ET CHASSIS

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

---

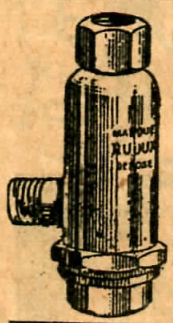
## AUX DOCKS DU PNEU

*vous trouverez en toutes marques et toutes dimensions* PNEUS & CHAMBRES
pour Vélo, Moto et Auto à des *Prix très avantageux*
Soldes et Occasions — RÉPARATIONS
— PRIX EN BAISSE —

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 600×55 | 1er choix. | 145 fr. ; | 2e choix. | 150 fr. ; | Solde. | 70 fr. |
| 650×65 | — | 160 fr. ; | — | 120 fr. ; | — | 85 fr. |
| 700×80 | — | 185 fr. ; | — | 140 fr. ; | — | 105 fr. |
| 27×4 | — | 210 fr. ; | — | 160 fr. | DEMANDER | |
| 26×3 1/2 | — | 190 fr. ; | — | 145 fr. | - TARIF - | |
| 25×3 | — | 170 fr. ; | — | 130 fr. | | |

**Maison VAYSSE**
*387, Rue de Vaugirard, PARIS (15e) - Téléphone : Ségur 27-78*

---



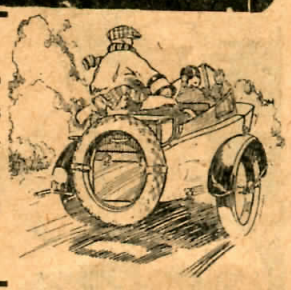
## INDIAN MOTOS SIDE-CARS

Pièces détachées pour INDIAN
DEMANDER NOTRE TARIF
**FILTRE SPÉCIAL**
pour HARLEY et INDIAN
*Se pose instantanément, sans soudure*
INDIAMOTO. 1, Rue Faraday - PARIS-17e
Reste ouvert le Dimanche, matin de 9 à 12 heures
Téléphone CARNOT 50-79

---

## SIDE C. F.

Carrosserie spéciale avec mallettes
*Breveté S.G.D.G. - Modèle déposé*
**R. Bernardet**
5, Rue des Bruyères, 5
BOURG-LA-REINE (Seine)



---

**EN RÉCLAME**
Sièges arrière tout en ressorts avec dossier et poignée ..... 90 fr.
Repose pieds pliants ..... 22 fr.
Remise aux Agents. — L. BOUCHEZ, 7, Bd. Victor-Hugo, St-OUEN (Mairie)

---

**Neracar**, très bon état, 3.250 francs, écrire pour rendez-vous, à R. Odinet, 193, rue de Tolbiac, Paris (17e).

**Orial** 750 cmc., 2 cyl., 4 vit., roues inter., 3.600 fr., gar. parf. état. Aubry, à Gace (Orne).

**Peugeot** 3 CV, bloc-mot., type 1927, sous garant. usine, 2.700 fr. Marion, 12, avenue de Vaugirard-Nouveau, Paris (15e).

**Peugeot** 250 cmc., 2 t., 2 vit., kick, comme neuve, 2.700. Morin 4, cité Hermel, (18e)., sam. après-midi et ts. les soirs de 7 à 8 h., sauf dimanche.

**Peugeot** 3 CV, 2 cyl., p. d. M. C. J. (Paris-Nice), t. éq., t. bon état. Brenot, 27, boul. Henri-IV, Paris.

**Propulcycle** 175 cmc., ch.-Ch., état parf., gar. access. cause maladie., 2.000 francs. **Harley** side bateau, méc. gar., émail bleu roi, filets, abs. neuf., outil.,

---



## CADRES

pour vélos moteurs et motos 175 cmc
Tous modèles sur dessin ou spécifications.
Fourches élastiques.
Ets M. VIROLET Ing. Const. A. & M. MOULINS-s-ALLIER
Tél. 420
R. Com. 3706
MARVI MARQUE DÉPOSÉE

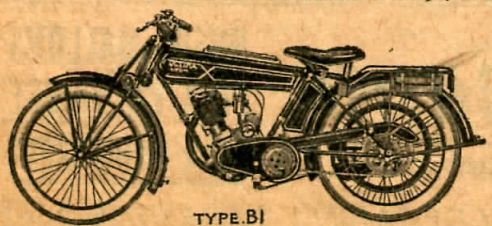
---

FABRICATION FRANÇAISE
Maison créée en 1908

# MOTO "ULTIMA" LYON

LA MOINS CHÈRE

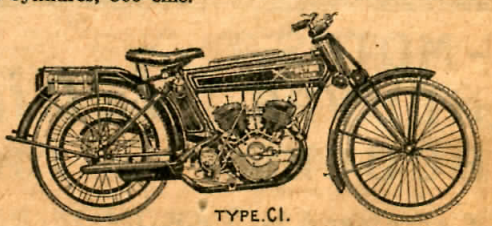
ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS
Moteur 4 temps, 3 CV., 330 cmc. — 4 CV., 2 cylindres, 500 cmc.



TYPE B1
*Avec boîte ULTIMA, 3 vitesses et débrayage kick-starter*

**5 MODÈLES**
LES MOINS CHERS
Side Car "ULTIMA"
Carrosserie très souple avec moteur 2 cylindres en V, 4 CV., 500 cmc.

Demandez le Catalogue
E. BILLION, Constr
24-24 bis, r. du Commandant-Faurax - LYON

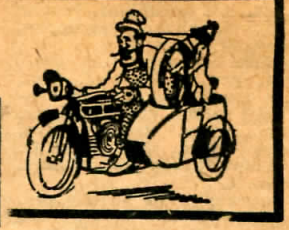


TYPE C1.
*Avec boîte ULTIMA, 3 vitesses, kick-starter chaîne-chaîne.*

Registre du Commerce : Lyon A 6.171 - Terminus tramway N° 4 - Téléphone : VAUDREY 2-04 - Chèque postal N° 154-61 LYON



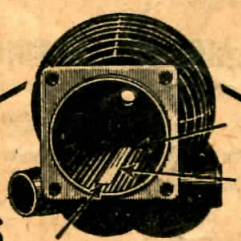
PNEU MOTO
HUTCHINSON



AUTOMO'S LE PREMIER DÉCALAMINANT
donne
Régularité, Souplesse, Puissance
En vente chez les Accessoiristes et Garagistes
Téléphone : 794
AUTOMO'S — 20, Rue Raspail, COURBEVOIE (Seine)

SCHEBLER
Le Meilleur des Monde
CARBURATEUR
13, Rue Guersant - PARIS (17e)



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 LEVALLOIS 14-62
BARIMAR
Télégramme : BARIMAR-CLICHY
48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)
Publ. Schneider, Asnières

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adressez-vous au Spécialiste
J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - Tél. : NORD 81-07
Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, TERROT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER F.N., RENÉ GILLET, GNOME et RHONE
VENTE ✕ ÉCHANGE
Pièces détachées toutes motos Stock A. B. C.
COMPTANT ✕ CRÉDIT
=:= RÉPARATIONS

MOTOS—AUTOS
GARAGE
Réparations toutes Marques
Garage gratuit pour machines à vendre
L. GÉRARD, 19, rue des Gravilliers, Paris (3e)


éclair., compt. 4.000 fr. ou éch. 350 ou 500, aff. conf. René, 78, avenue des Ternes.

**René Gillet** 6 CV, pn. 700×80 état n.f., absol., 4.200. Peugeot 4 CV, occ. 2.600. **Terrot** 3 CV, occ., 2.650. **Thomann**, 3 CV, 3 vit, 2.800. **Monet-Goyon** 175, 2 vit., 1.600. **Terrot** 4 CV, moteur Jap, état nf., 4.100 fr. **Gnome et Rhône**, 500, équipée, comp., éclair., 4.800. G. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris.

**Rovin** (départ service milit.), 3 CV, 3 vit., ch., ph. Colin, selle Terry, 2.800 fr. à débattre. Schebeko, 38, rue de Berri. Elysée 13-11.

**Saroléa** 500 cmc., culbuteurs, 5.700 fr. Gillet-Herstal tour du monde, 350 cmc., 3.700 fr. Van Assche, 58, rue Rochechouart, Paris (9e).

**Terrot** 350 cmc. 1927, neuve, équipement complet, à enlever bas prix, cause départ régiment. Bonfils, 75, avenue Ledru-Rollin.

**350 cmc. Jap Terrot**, boîte Burmann, gros pneus, 3.800 fr. **Dollar** 250 cmc., Straight side, 3.000 fr. **Alcyon**, bloc-moteur 2 temps, 2.000 fr. Durandal 2 cylindres. Harissard 2 tps, 4 vit., pneus ballons et freins tambours, modèle Salon 1926, 3.200 fr. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris. Roq. 07-67.

**Terrot** 350 cmc., sport, excel. état, roulé 4.000 km., à vendre 3.600 fr., cause santé. S'adresser 11 *bis*, avenue Madrid, Neuilly (Seine).

**Terrot** moto Jap 1927, 350 cmc. très bon état, access., pneus ballon. Resal, 18, rue de l'Université, Paris.

**J. Thomann** supersport, 175 cmc., 3 vit., état de neuf, tan-sad, 2.500 fr. Vis. t. l. j. après-midi. Grolimund, 212, boul. Villette, Paris (19e).

**Thomann**, 175 cmc., 2 vit., bon état, 1.300 fr. S'adresser Vetter, cycles, Le Raincy (Seine-et-Oise).

**Triumph 5 CV** (besoin argent urgent), access., 2.800 fr. Greco, 19, rue Albouy, Paris. De 7 à 8 h. samedi apr.-midi et dimanch

**Triumph** 5 CV, très bon état, 2.500 fr. Superbe châssis side-car Harley carrosserie grand sport, pneu neuf, 600×90 Michelin, 550 fr. Ecrire Ch. Mauchain, 41, avenue de la Reine, Boulogne-sur-Seine.

**Triumph** anc., mod. boîte 3 vit., av. side Rover, 2.200 fr. 16, route de la Plaine. Le Vésinet (Seine).

**Ultima** 3 CV, prise direct., débrayage, marche garantie, prix 800 fr. Combe, Pont-Faverger.

**Dollar** 175 sport, compt., acces. 3.000 fr., cause départ. Goix, 33, avenue de Saxe, Paris.

**Peugeot** moto 1925, 2 tps, en parf. état méc., force 4 CV, vendue cause départ, urgent. Vigne, 36, rue Laugier, Paris (17e).

**Terrot** 350 cmc., touriste, confort, sous garantie compteur, éclairage Maglum, Marchal, pare-jambes, comme neuve, 5.000 fr. Maréchal, villa Emilie, avenue Petit-Juas. Cannes (A.-Marit.).

**Automoto** 1 CV ½, débrayage carb. Longuemare, porte-bagages, sacoches, bon état, très peu roulé, prix 1.000 fr. comptant. Rech, 4, rue Escudrer, Boulogne (Seine). Dimanche matin.

**Robart** moto moteur Villiers, 250 cmc., boîte de vitesse Albion, état mécanique garanti, très bas prix. Dagorno, 36, rue Laugier, Paris.

**A vendre** cause départ 1 moto Alcyon 1 CV ½, tr. b. état, 900 fr., moteur Motosacoche 2 CV, occ., moto et pièces N. S. U., boîte vitesses Harley, bout. acétyl. 125 l. et 250 l., magnétos Bosch G. A., 1 et 2cyl., pièces Ford, 50 0/0 sur le tarif. Breteau, Grande-Rue, Vass (Sarthe).

**Cause fin saison** Sumbeam course et tourisme, Francisquet, 12, rue Ptes-Teurier, Paris.

**Gnome-et-Rhone** 500 cmc., tr. beau side, capote, pare-brise, tan-sad, compt., éclair. acét., 4.500 fr. 100, rue du Fort, à Malakoff (Seine).

**La Française** 2 HP ½, 4 tps, prise directe, à enlever, 7.600 fr. Le Yaouanq Guillaume, 19, rue Viala, Paris (15e).


FABRIQUE DE CARROSSERIES
*Tous modèles pour toutes motos* *Garantie gratuite* *Crédit*
INDIAN : 2 700 - HARLEY : 3.300 - B.S.A. : 2.700
Ces machines sont neuves ou état de neuf garanties 6 mois
Prise en paiement de bons, titres et motos — Crédit : 18 mois
Établ^t FOULON Bureaux et Magasins 162, Avenue Daumesnil Tél. : Diderot 37-18
Ouvert même le Dimanche Ateliers Avenue Michel-Bizot et Charenton —

AGENCE PARISIENNE
*TERROT* — *MOTOSACOCHE* — *DOLLAR*
G. LEFEBVRE - 110, rue Damrémont - PARIS (18e)
Comptant Téléph. : MARCADET 35-64 Crédit

CLEVELAND
PIÈCES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES
4 cylindres légères 600 cmc. cylindrée..... 7.500 francs — 750 cmc cylindrée..... 11.000 francs
AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

**Sandford**, boîte 3 vit. et march. AR parf. état mécanique, vendue cause double emploi. Dagorno, 36, rue Laugier, Paris (17e).

**Sarolea** 500 supersport 1927, confort, peu roulé, parf. état, vendue cause achat voiture, tan-sad Terry spécial, compt. Jaeger, 11 access. divers, 1 chambre neuve, graissage suppl., prix 6.800 fr. Plainchamp, 23, rue Perdonnet. Nord 69-92.

**Motobécane** état neuf, phare, compteur, 950 fr. Sauvat, route de Sachay à Antony (Seine).

**F. N.** M. 60 confort, noire, 1926, nombreux accessoires 5.600 fr. Baroche, 1, rue de Créteil, Alfort (Seine).

**Motosacoche** 250 cmc., parf. état, tan-sad, mag., 3.000 fr. à débattre Écr. pr rend.-vous. Gauthier, 14, rue de l'Annonciade, Lyon, 10.

**Jean Thomann**, 175 cmc., avec tan-sad, s. parf. état mécanique, état neuf. Vigne, 36, rue Laugier, Paris.

**Pour cause** départ service, moto Rovin, 3 CV, 3 vit., état neuf, compt., par.-j., gr. Magond., nombr. acces., valeur 4.600 fr. à céder à 3.300 fr. Marty H., 1, rue Cayrade, Décazeville.

### SIDECARS

**Sidecar** Douglas 4 HP, 2 cyl., 3 vit., excel. état de marche, ou échangerais contre petite moto 2 HP. Visible samedi après-midi et dimanche toute la journée. M. Boucher, 9, rue Pierre-Curie, à Chaville-Velezy (S.-et-O.).

**Pour cause de départ** forcé, Harley side grand luxe, bon état, access., prix à débattre. S'adress. à la concierge.

**Indian side** 3 boules, 9 CV, marche parf., 2 pneus neufs, porte-bag., T. P., pièces rech., 4 ch., 2.500 fr., à l'essai. Ach. Auto-Timbre rép. Reytier, Le Pizou (Dordogne).

**Sidecar Indian**, parf. état, roue arr. démont. (système Kidet), éclair. magond., compt. kilom. Didion, 8, avenue de la République Bagnolet (Seine).

**Indian Side** bon état, accept. tte offre raison. S'adres. Richet, 3, rue des Martyrs, Paris.

**Indian Side** 3 boules, bon état, écl. Magond., 1.800 fr. M. Nibeaudeau, 20, rue Anatole-France, à La Courneuve (Seine). Tram. 72, St. Prévoyants.

**Particulier** vend side alum. gd 5 port. Monet-Goyon, 3 HP ½, double écl., compt., ph., pare-brise, etc. Assur. payée 9 mois à enlever compt., pressé, 3.800 fr. M. Pierre Simon, 16, rue Delizy, à Pantin (Seine).

**Peugeot** 350 cmc., bloc mot. 3 vit., pn. Ballon 700 × 100, avec side Pev. Ple tôle, type fam. 1927, peu roulé, garantie ensemble ou séparé. Ecrire Saint-Espès, Castelnau-sur-Gupie (Lot-et-Garonne).

**Cause achat voiture** Peugeot 6 CV, àvec side, pare-brise, tout absol. neuf, marche parf., compt. électr., pneus nfs, 5 p., 2 ch., 1 courroi rech., out., 4.000 fr. M. Lavaux, rue Le Sueur, Limoges (Haute-Vienne).

5.600 sidecars et motos **René Gillet**, châssis carr., pneus neufs O. S., écl. accéto-code, pièces de rech., machine parf. état. Debeurré, 55, av. Bugeaud, Paris.

### CYCLECARS

**Benjamin**, 5 CV, 4 cyl., 1923, écl. électr., cond. int., 2 places, bon état, 3.500 fr. Jean Ch., La Mailleraye-sur-Seine (S.-I.).

**Cyclecar**, capote, écl. électr., pare-br., 5 roues, pn. neufs, compt., mot., ét. marche, urgent, bas prix. L. Mitte, 18, place Voltaire, Paris.

**Superbe** cyclecar 6 CV, carros., aluminium, pointe arr., capote, écl. électr., compt., etc..., 4.800 fr. Cyclecar 7 CV, 3.000 fr. Albrieux 21, boul. Gallieni, à Issy-les-Moulineaux (Seine). Tél. : 124. Métro : Porte de Versailles.

**2 cyclecars** sport, très jolie ligne, à enlever, 2.500 fr. Urgent, 198, rue de Bécon, Courbevoie (Seine).

**D. F. R.** 250 cmc., très bon état mais nécessitant petite revision, à enlever pour 1.100 fr. 7, rue Jacques-Cœur, Paris (4e).

**A enlever de suite** cycl. Eclair 6 CV, 2-3 pl., mot. Anzani, 2 cyl., 4 tps, transm. cardan, 1.200 fr. Cloquet, 185, route Nationale, Viroflay (Seine).

**Lafitte** luxe, 3 places, éclairage électrique, pneus ballon, parfait état, à vendre bas prix. De Tracy, 45, rue Boissière. Kléber 08-91.

**2 Monotrace** occasion, état de neuf, livrés sous garantie mécanique, 5.500 fr. pièce ; 10 Morgan mod. dern. sport et supersport, depuis 4.000 fr. Garage Renouvier. 4, rue Charles-Renouvier, Paris, Tél. : Roq. 07-67.

**Morgan** touriste 24 luxe, mot. 8 CV, eau, rev., capot., pare-br., capote, pn. 700 × 90, roue AR à br., écl. Mag., chaînes neuves, out., 2 ch. rech., excel. état, à céder 4.500 fr., cause achat voit. Dax, La Rochefoucauld (Charente).

**Morgan** eau, supersport 25, équipement complet, vis. garage Salavert, 1, boul. Héloïse, Argenteuil, 20 minutes de St-Lazare.

**Morgan** à eau, parf. état, mot. M.A.G., capote, pare-br., écl. électr., phare, roue de secours. Polibair, 24, rue Lambrechts, Courbevoie (Seine).

**Morgan** eau 1926, tr. bon état, peu roulé, écl. Magond., compt, et montre O.S., tabl. de bord, chaîne et pneu de rechange, etc., 7.000 fr. sans ses access. 6.000 fr. Ludwig, 27, rue de l'Horticulture, Mulhouse (Haut-Rhin).

**5 Morgan** sport et supersport à eau et à air avec gros pneus et éclairage, état mécanique garanti, prix de 3.000 à 5.000 fr. ; un lot de moto depuis 1.500 fr., Peugeot, Thomann, etc., tous ces véhicules sont garantis sur facture par le spécialiste. P. Dagorno 36, rue Laugier, Paris (17e).

**Amilcar** sp. Bordino, dern. mod., parf. état, bas prix. Jean, 1, rue Castéja, Billancourt (Seine).

**Sima-Violet** course, 100 à l'h., ayant remporté épreuves, 2 carb., 2 pneus neufs, sortant revis., 4.000 fr. Hamre, rédacteur au *Journal*, rue Richelieu.

**Amilcar** sport, 2 places, écl. électr., pneu ballon, 27 × 4,40, access., parf. état méc., urgent. Dagorno, 36, rue Laugier, Paris (17e).

### VOITURES

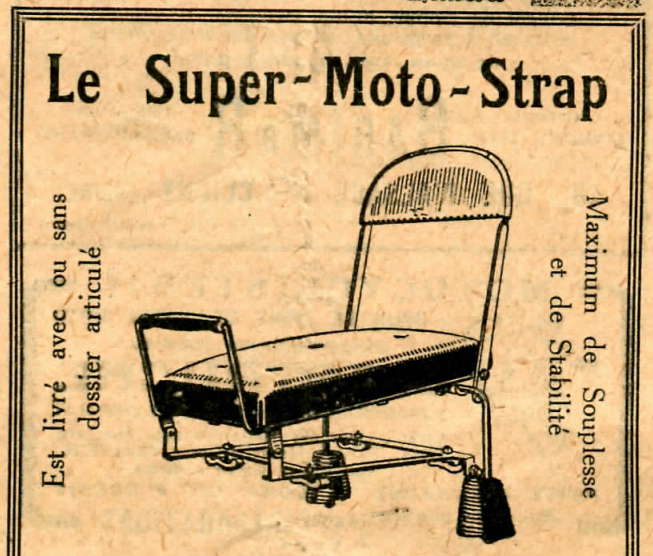
**Amilcar** 6 CV 1925, 2 pl., déclarées, très vite, multiplication spéciale, caross. bateau, coussins cuir, très bon état, consommation 6 litres, revision récente, 5 pneus neufs, éclairage électrique remis à neuf, disjoncteur neuf, rétroviseurs, montre, compteur, stop-fire, essieu avant matricé. Ecrire Etienne Hamon, fonctionnaire, 13, rue Jean-Beausire, Paris (4e).

**Amilcar** 6 CV sport Bordino, très beau, parf. état méc., access., 6.800 fr. Ruffin, à Brunoy. Tél. 38.

**Châssis** sport, 4 cyl., 10 CV, impôt 4 CV, parf. état méc., magn. Bosch, à enlev., 3.700 fr.







cause démén. Dimanche, 5, rue Félix - Pécaut, Fontenay - aux - Roses (face gare).

**Chapuis - Dornier**, voiturette 4 cylindres, bloc-moteur, parfait état mécanique, 4.000 fr. ; Amilcar sport sur pneus base creuse, 8.000 fr. ; B. N. C. sport Chapuis-Dornier, à culbuteurs, éclairage et démarrage électriques, 7.500 fr. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris. Roq. 07-67.

**Cabriolet Citroën** B 2, très bon état, 9-10 CV, 2-3 pl., écl. et démar. électriques, pneus confort, prix intéressant. S'adresser à M. Huas, 4, rue Pétrel, Paris (15e).

**Citroën** 5 CV, dernier modèle, 3 places trèfle, éclairage et démarrage électriques, confort, amortisseurs, 2 klaxons, tous accessoires, 9.800 fr. Visible samedi après-midi. Loutil, 22, boulevard Beaumarchais, Paris.

**Citroën** 5 CV 1926, cabriolet 2-3 places, garn. drap., freins 4 roues, superculasse Ricardo av. auto. 4 Hart. Téca., équipement unique, parfait état, 12.000 fr. M. Ehrmann, 97, rue de Paris, Clamart (Seine).

**Citroën** B 2 occasion, torpédo 4 pl., pneus conf., écl., démar. électriques, bon état mécanique, prix à débattre. S'adresser à M. Petitbois, 10, rue Oberkampf, Paris.

**Citroën** cabriolet 5 CV, excel. état, tous access. res. Prix très avantageux. M. Boyer, 124, rte de Saint-Leu, Montmorency (S.-et-O.) Gare d'Enghien.

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

**Fiat** 10 CV 1923, torp. 4 pl., très avantag. M. Rigollet. Tél. : Elysée 01-77.

**Mathis** 7 HP, 4 pl., pneus conf., écl., démar. électr., peint, capote neuve, prix 6.000 fr. 20, bd Saint-Jacques. M. Maurice Colage, 6, rue Montfaucon, Paris.

**Voiturette** sport 3 pl., Peugeot spéciale, 6 roues garnies, écl. électr., 100 km. à l'heure, prix 8.500 fr. M. T. Simon, 170 *bis*, avenue de Paris, à Vincennes (Seine).

**Renault** 6 CV, 3 places trèfle, confort, exc. état, essais, compteur, montre, dém. et élc. électr., télégéauge thermo, amort., ess.-glace, extincteur, confiance, 11.000 fr. M. F. Bernard, 60, rue de la Justice, Paris.

**Vraie occassion**, 5.500 fr., Sigma torp. remis à neuf, 6 CV, H. équip. compl., comme neuve, écrire Costilavsty, 119, rue de Meaux, Paris.

**Voiture** 8 CV, mot. Ballot, ent. rev. essai sur tout parcours, pour 1/2 taxe, pneus compl. neufs, peint. état neuf, carros., poj. nette, éclair. Mag. Pirens Klase, phare Blenot, capote neuve, prix 5.500 fr. M. André Cheval, rue de Bitche, Sauvic, près le Havre (Seine-Inférieure).

**7 CV.**, 24, parf. état, neuve et caros. 4 pl. transformable, nomb. acces. Echangerais contre plus petite voiture ou cyclecar sport 2 pl., bon état. Foulan, 18, rue des Pyrénées (dépôt tramways), Paris.

**Cause Garage**, vend voiturette Zèbre, 4 cylindres, 5 CV., bon état de marche, 3.500 fr., ou échangerai contre moto 250 ou 350 cmc., 4 temps, 92, rue du Fort, Malakoff (Seine).

**Mathis**, 7 HP, éclair., démar., conf., mont., compt., peinture et mécanique impeccable, 7.800, reprend en compte moto moderne. Druck, 26, r. Nicolai, Paris (12e).





**D. S. MALTERRE**

**Victorieuse dans la Coupe de l'Armistice, les Six Jours d'Hiver et Paris-Les Pyrénées-Paris**

*VOUS OFFRE*

**SON TYPE 500 CMC.**

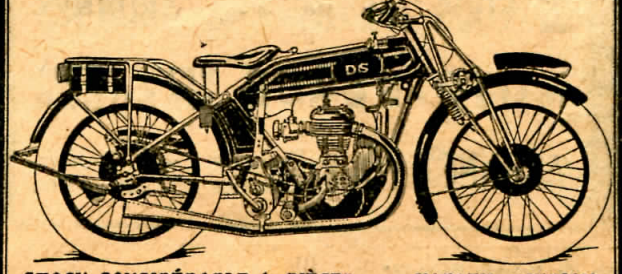
**à fourche à parallélogramme avec amortisseurs et les larges freins à tambour avec mâchoires extensibles sur roues avant et arrière :**

**1° avec pneus normaux de 700 × 85.**
**2° en type confort avec les pneus ballons de 700 × 100.**

**ET SON TYPE RACING**

**avec moteur à culbuteurs à double échappement (150 kilomètres à l'heure)**

**Établissements MALTERRE Frères (Ing. A. et M.)**
**18, Rue Biscornet, PARIS (XIIe)**
**Usines à Montreuil-sous-Bois**




**STOCK CONSIDÉRABLE de PIÈCES pour HARLEY et INDIAN**


## ECHANGES

**Echange** side Gnome et Rhône 500 cmc., parf. état, équipé pour route, montre, compt. O. S., capote, Magond., tan-sad, etc., contre voiturette ou cyclecar. L. Vannier, 79, avenue Moulin-de-Saquet, Vitry-sur-Seine.

**A vendre** ou échanger contre Terrot ou Magnat-Debon, 350 confort, Triumph Ricardo, éclair. électr. Lucas, avec ou sans sidecar. Bessières, 26, rue de la Concorde, Toulouse (Haute-Garonne).

**Echange** moto Gnome et Rhône 4 CV, 1923, 3 vit., chaîne, courroie, revisée usine, émail nickel neuf, pn. 700 × 80 et poste de T. S. F. de marque, sous garantie super-hétérodine, 7 l., compl. av. cadres, contre auto 5 CV, Peugeot ou Citro. Guerlot, Ribecourt (Oise).

**A vendre** ou échanger Monotrace, très peu roulé, écl. électr., radios moteur plomb de l'usine, outillage courant, contre cyclecar à eau, bon état. Raimbaut, Marcel, apiculteur, Ribeauville (Haut-Rhin).

**A échanger** Comparallèle 160 cmc., E. P., 20 cmc., HP., perçeuse, à colonne cap., 30 mm., contre Amilcar-Salmson. Roger Didier, Herimoncourt (Doubs).

**Echange** ma Triumph 500 cmc., culb., 4 soup. en tête, 2 échap., éclair. Mag., contre F. N., M. 70. Sabre, 142, boul. de la Villette, Paris.

**Terrot Jap**, sport, 350 cmc., modèle G., parfait état, 2 vit., pneus 700 × 85, chaîne et cour. rechange neuves, repose-pieds pour tan-sad, chambre et acces. à vendre, fr. 3.800 ou échanger contre voiturette bon état. R. Domet, Beaumont-sur-Sarthe.

## ON DESIRE ACHETER

**Renault** 6 CV, conduite intérieure 4 places souple avec tous accessoires. Faire offre à M. Boyer, 124, route de Saint-Leu, Montmorency (Gare d'Enghien) (Seine-et-Oise).

**Suis acheteur** pour Harley-Dadvison phare origine, lanterne arrière et side et bout. Magondeaux. Ecrire avec prix J. Delandre Hirschbach-Sulzbach (Sarre).

**Suis acheteur** monotrace même accidentée Amilcar 4 CV et 5 CV Citroën accidentée ou à reviser. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris Roq. 07-67.

**Suis preneur** immédiat toute moto Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg.

**Je cherche** roue arrière complète à broche pour Morgan 1924. Bon prix. M. Louis, 28, rue Chevreuil, Lyon (7e).

**Deux jantes** Michelin, 2 chambres conforts 715 × 115. Prix et état. P. Mauge, Poudrerie, Angoulême (Charente).

**Suis acheteur** un phono et disques bon état. Vends 2 pneus neufs 28 × 3, les 2 pour 150 fr. M. Marie, 9, avenue de Villemomble, Neully-sur-Marne (Seine-et-Oise).

**Suis acheteur** cyclecar en bon état mécanique préférence Morgan à eau. Ecrire ou se présenter le matin. M. René Dhonmée, Brasserie Victoria, 10, rue Saint-Martin, Paris (4e).

## DIVERS

**Eclair.** sidecar Mag 250 l., 2 ph., chalum. Acéto dét., réducteur, complet ou séparé. Cognet, 25, rue Michelet, Saint-Etienne (Loire).

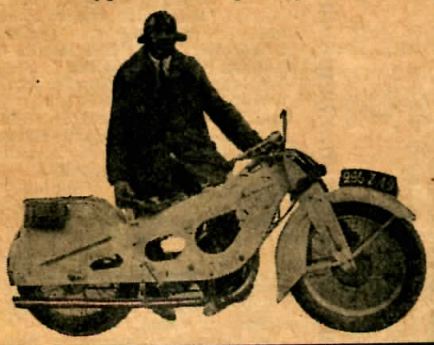
**Appareil** cinéma de Salon le poste complet pour passer les films prof. avec moteur march

# NEW-MOTORCYCLE

## LA RÉVÉLATION DU SALON

*Présentation Grand Luxe*

Type 4-45 Super-Sport



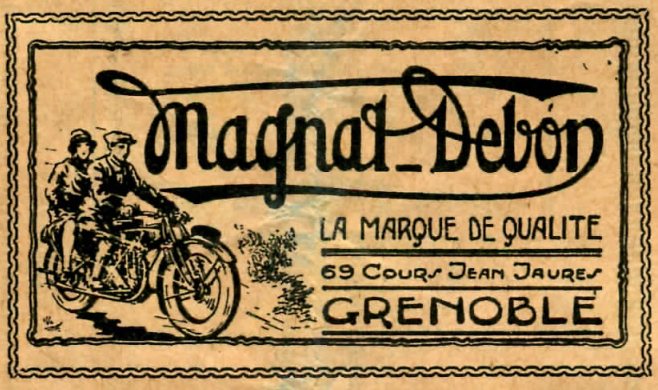
La machine du GENTLEMAN qui désire circuler en costume de ville.
Celle du SPORTSMAN qui envisage les folles vitesses avec le maximum de confort.

***Types de 250, 350 et 500 cmc.***

**Georges ROY, 13, Rue du Parc -- ORLÉANS**

*Toutes nos machines peuvent être livrées payables en 14 versements.*

**AUX MEILLEURES CONDITIONS**
**Motos ROCHESTER**
- Toutes occasions en Motos, -
- Cycles et Machines à coudre -
**HOSPITAL, 56, Bd de Grenelle, PARIS (15e)**




**M. MICHOLLIN**
**8, Rue de Paris, Asnières**
Réparations, Transformations de toutes Motos
**AGENCE TERROT**
*Comptant* *Crédit*


au courant secteur, enrouleuses automat. table, lanterne lampe, etc., 700 fr. Ch. Mouillard, 7, rue de l'Avenir Asnières (Seine).

**59, rue des Rosiers**, Saint-Ouen (Seine). Ex-voyageur, auto-moto ayant pris en carnet le plus grand nombre de machines dans le courant de l'annee, preuves en mains demande représentation similaire (Possède une voiture).

**Capitaux** pour échéances. Ecrire Boite postale n° 5, Saint-Ouen (Seine).

**1 bloc-moteur** Rubin course 1.100 cmc., type D.S. état neuf, 1 radiateur 5 CV, contenance 10 litres, 1 essieu AV 6 CV pour ressorts entière, 2 ressorts AV 2 ressorts AR voiturette ; 1 direction à droite complète vis et secteur ; 1 turbo compresseur Cozette n° 9 état neuf ; 1 lot de phares et lanternes électr. 12 v., 4 roues Rudge Moyeu 42 c., jantes base creuse de 19,3 pour pneus de 27 × 4 à vendre par lots ou en bloc. Pequignot, 161, quai d'Asnières, 4 villa Henriette Asnières. Tél. : 830 Asnières.

**Magondeaux** 500, 1 phare lant. arr., 1 guidon, 1 jeu lames arr., 1 belle caisse side Indian, le tout bas prix. Ploquin, 15, rue Bernard-Palissy, Puteaux (Seine).

**Eclairage** acét., phare 110 m/m nick, av. support et bouteille Péhu 250 l., le tout parf. etat 200 fr. Debelley, Beaune (Haute-Vienne).

**Phare** acéto avec chalumeau, état neuf, bouteille 250 litres, colliers détendeur réducteur code. L. Castilan, 59, rue de Charonne, Paris.

**T. S. F.** poste automatique 4 l., int. abs. neuf. un seul réglage, plus de 20 Européens en HP. Après 20 h. Lambert, 10, rue Jean-Dolfus, Paris.

**Démarreur** C. A. V. neuf, 12 volts, 150 fr. Cadres Harley-Indian, Triumph, acc., cylindres Indian, carter côté distribution occ. bas prix. Delburg, 49 boulevard Latour-Mauborug, Paris.

**Phare** acéto., 16 m/m excell. état, Magondeaux, 250 l. colliers canalisations 320 fr. Concierge, 14, rue Beaugrenelle, Paris.

**100 fr.** compteur kil. National, pour voitures, journalier et totalisateur indiqué pour 9 CV.





**SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS**

**MOTO-REVUE** PEUT VOUS MANQUER

**ABONNEZ-VOUS** France et Colonies { 26 Nos : 23 fr. / 52 Nos : 45 fr.


Panthard. Ecrire, Guy Hervochon, 194, rue de la Convention. Tél. : Laborde 19-06 de 9 à 12 et 14 à 17 heures.

**Pardessus** cuir -état neuf à vendre au plus offrant. Bergeron, 29, rue Lantiez (17e).

**Châssis** side Harley à vend., écr. : Emery, 7, place Verdun, Enghien (Seine).

**Occasions**, demandez listes. Carlin, Motos, Longwy - Haut (Meurthe-et-Moselle).

**Vendrai** moteur 175 cmc., neuf, boite 2 vit., carburateur Zénith ou échangerai contre side-car léger. Gerin René, Belleville (Rhône).

**Magond** 1.200 l., 2 ph. route, 2 lant. ville, 1 lant. arr., le tout cuivre nick. état neuf, 400 fr. Ecrire L. Boisbourdain, 20, rue Lesueur, Paris.

**Réparations** motos et voiturettes. Garage pour cyclecars, 50 fr. Cora, 44, rue Fessart, Paris.

**1 boite** 2 vit. Albion, sans déb., nve, 120 fr., 1 carb. Cozette nf, 30 fr., 1 guid. nf 10 fr., 2 roues nves av. pn. nfs 650 × 60, 80 fr., 1 selle 15 fr. Concierge, 18, rue Dutot, Paris.

**A vendre** 1 paire belles sacoches profondes genre cavalerie tout cuir, 60 fr., 1 générateur acétylène 2 CV ½ à 30 fr. Tous les jours sauf dimanche. Dubost, 157, rue de Bécon. Courbevoie (Seine).

**A vendre** 50 fr. Steigboy pour 1.100 à 1.500 cmc., roue Rudge 710 × 90 neuve 120 fr., ou échang. contre volant souple bien nick., man. gaz, petite dynamo. Peuvergne, St-Germain-Laval (Loire).

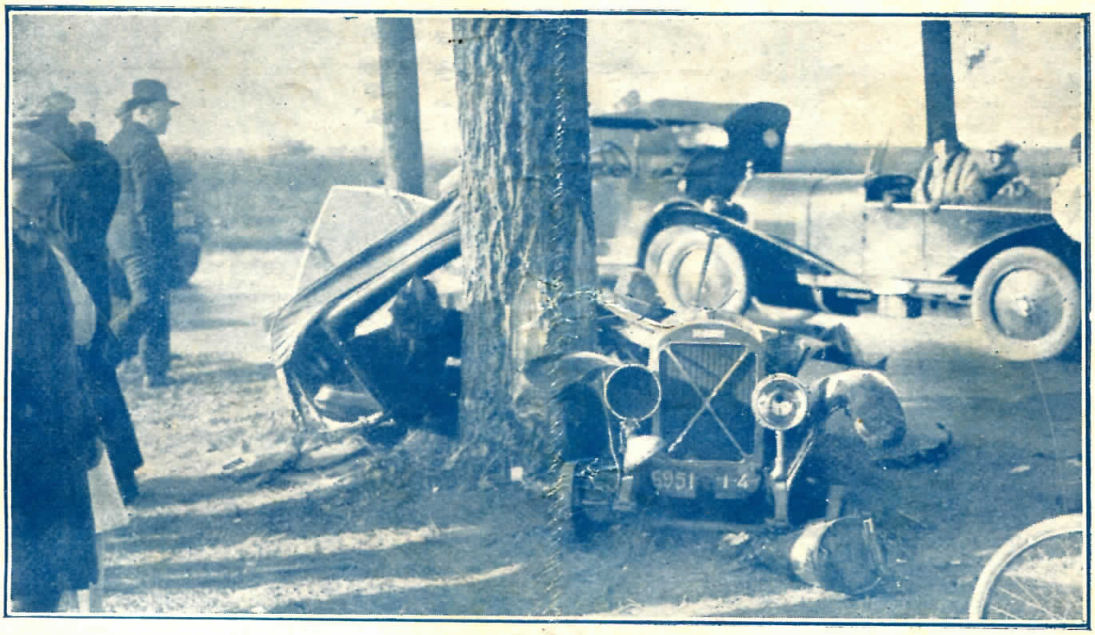
**2 jeux chaines Reynold** neuves pour Terrot 350 cmc., bas prix. R. Baron, 24, rue d'Athènes, Paris (9e).

**Saroléa**, 500 cmc. état neuf, pn. ballons, équip. complet. 6.000 cause ach. voit. Garnier, 73, av. Gambetta (Seine).


PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS


Imp. spéciale de *Moto-Revue*, 30, rue du Poteau, Paris-18e — *Le Gérant :* C. LACOMBE.
**Adresser toute la correspondance : 5, Rue Saint-Augustin, 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*

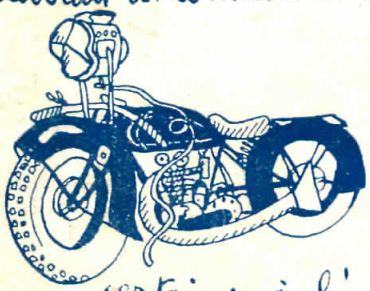
# l'éclairage de la moto à travers les âges



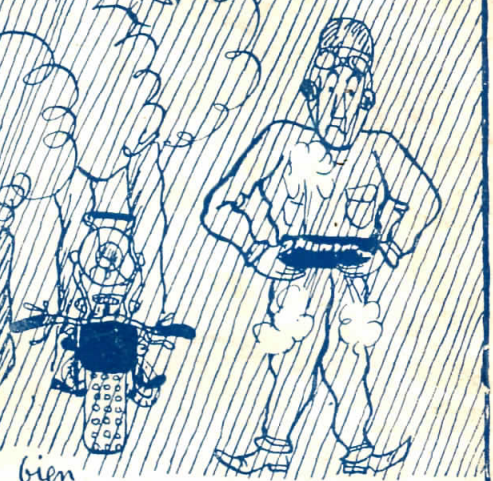


probablement pour suivre la tradition, beaucoup de motocyclistes employaient le lampion...

l'homme des cavernes s'éclairait avec une torche...







certains à l'odorat peu sensible faisaient usage du générateur à acétylène...

ou bien de l'acétylène dissous à suites multiples...




quelques uns avaient bien essayé des éclairages plus ou moins sûrs exigeant des conditions atmosphériques favorables...

d'autres passaient leur temps à entretenir leurs accumulateurs...



mais tous aujourd'hui ont leur

MAGLUM

pour rouler la nuit vite et en toute sécurité



L'ECLAIRAGE ELECTRIQUE MAGLUM de la magnéto-lumière LMC 21, rue de CHARTRES à NEUILLY s/s

Imp. Spéciale de *Moto Revue*, 30, rue du Poteau, Paris (18e)

*Le Gérant :* C. LACOME.

**Adresser toute la correspondance : 5, rue Saint-Augustin, Paris.**