

La Vélocette à arbre à cames en tête 1^{er}-25

MOTO REVUE

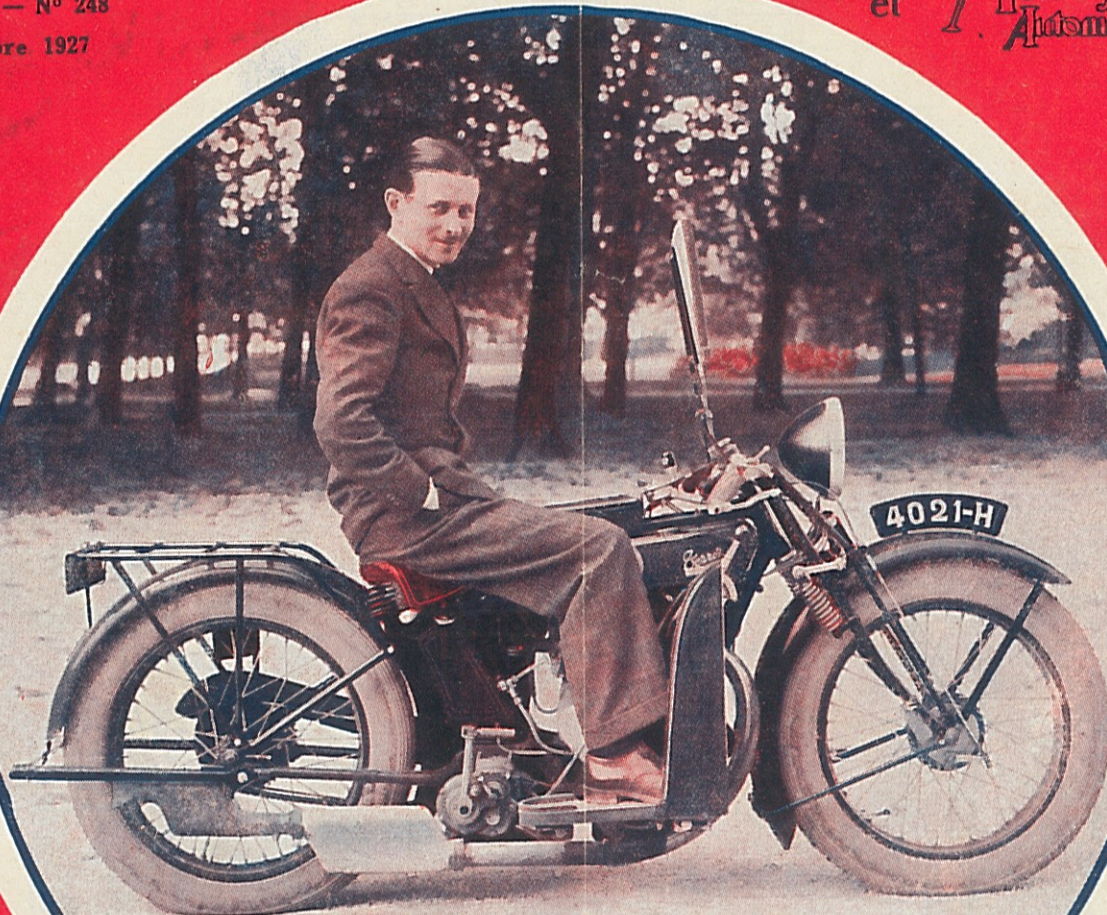
SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 248

10 Décembre 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

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

La nouvelle 350 cmc. **TERROT**, Confort, munie d'éclairage et d'avertisseur électrique, est actuellement une des machines les mieux indiquées pour le tourisme.

Établissements **TERROT**,
2, Rue André-Colomban, DIJON.

LES 6 JOURS D'HIVER DE **MOTO REVUE**

se disputeront du 17 au 22 Janvier 1928



(Quelques Participants de 1927)

1. Andrieux (Royal-Moto 175), Dipl. Médaille d'or. - 2. Bourgoïn et 3. Lezin (Gnome et Rhône, 175), Dipl. Médaille d'or, gagnants de la Coupe des Six-Jours (Groupe bleu). - 4. Chéret (Austral 250), Dipl. Médaille d'or. - 5. Druz (Dollar 250), Dipl. Médaille d'or, gagnant avec Labourdette de la Coupe *Moto Revue*. - 6. Labourdette (Dollar 250), Dipl. Médaille d'or. - 7. Batifort (Claude Delage 250), Dipl. Médaille d'or. - 8. Doyen (Terrot 350), Dipl. Médaille d'or.

GNOME RHÔNE

MOTOS

R. ANSIEAU

SIEGE SOCIAL
34, R. DE LISBONNE
PARIS

M^{me} DEVENTE
49, AV. DE LA 6^e ARMEE
PARIS

SUCCESSALE
6, R. D'AUBUSSON
TOULOUSE

Mentionnez toujours la « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

LA MOTO

"SAN SOU PAP"

se classe dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

1^{ERE}

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

LA QUALITÉ DE LA MOTO



CONFIRME SES SUCCÈS

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

Catalogues illustrés et Conditions de vente en 12 mois, sur demande à **MOTEX** 212, Boulevard Péreire, PARIS (17^e) PORTE MAILLOT

L'actualité Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL DE

MOTO REVUE

VOUS EST NÉCESSAIRE

LE NUMÉRO: 2 FRANCS

SPÉCIMEN FRANCO SUR DEMANDE ::
5, Rue St-Augustin - PARIS (2^e)

MAIS...

Si vous êtes abonné à *MOTO-REVUE* vous pouvez vous abonner à *L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE* pour 12 NUMÉROS au prix spécial de **10 FRANCS** encore maintenu.

Si vous n'êtes pas abonné à *MOTO-REVUE* vous pouvez souscrire un *Abonnement complet* à *MOTO-REVUE* et à son supplément mensuel *L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE* soit 64 NUMÉROS pour le prix spécial de **55 FRANCS**

Pour moindres frais dans l'envoi des fonds, faites porter sur le mandat par l'employé qui l'établit, la mention: Chèques Postaux Paris 29.737, ce qui limite le prix à 0 fr. 40.

Terrot

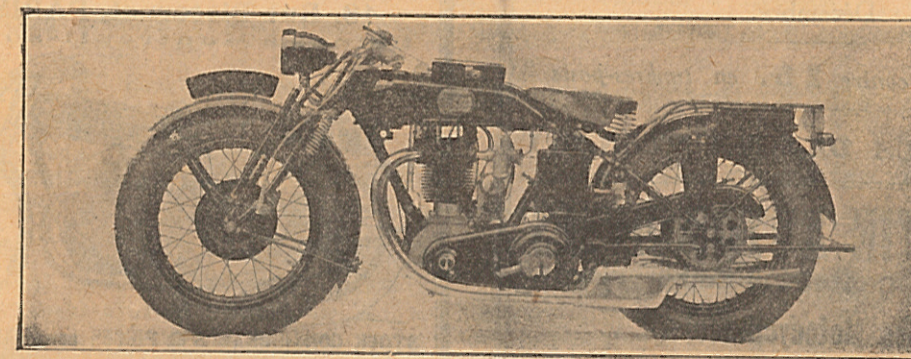


JUSTIFIE SA RÉPUTATION PAR SA QUALITÉ

La gamme incomparable de ses modèles

2 cv. 3 cv. 4 cv. 5 cv.

la précision de sa fabrication et la modicité de ses prix résultant des grosses séries mises en œuvre dans ses deux usines modèles de DIJON, lui assurent *la faveur unanime des connaisseurs et des amateurs de belle mécanique*



Une des dernières nouveautés de TERROT
La 500 c.m.c. Supersport, double échappement, type NSS 2

CONFORTABLE — RAPIDE — SILENCIEUSE

Tous les Modèles 1928 : Confort, Sport et Supersport, de 2 à 5 CV., sont équipés avec la célèbre selle "LYCETT-AERO" gros modèle

ENVOI FRANCO SUR DEMANDE DES CATALOGUES ET NOTICES
Établissements TERROT, 2, Rue André-Colomban - DIJON

Société Anonyme au capital de 9.000.000 de Francs



SI VOUS DÉSIREZ

une construction soignée ;
un équipement moderne ;
une ligne irréprochable ;
une tenue de route remarquable ;
une allure rapide ;
une conduite facile...

CHOISISSEZ UNE MOTOCYCLETTE

LUCIFER

MODÈLES à 2 et 4 TEMPS

En vente chez : **MESTRE & BLATGÉ, CONSTRUCTEURS**
46, Avenue de la Grande-Armée, PARIS — Usines à BRON (Rhône)

Agents, demandez nos conditions spéciales pour vente au COMPTANT et à CRÉDIT - Tarif franco sur demande.

Ceci vous intéresse...

Notre documentation des marques avec
- description et prix pratiqués au -
SALON DE L'AUTOMOBILE, des

MOTOCYCLETTES 1928

Soit 12 pages fort instructives, sont
adressées de suite

GRATUITEMENT

à tout demandeur de notre Catalogue
- illustré 1928, ne paraîtra qu'en -
Décembre.

Envoi franco contre 2 fr. en timbres-poste

RETENEZ-LA DÈS MAINTENANT

ST-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS

La Maison des Motocyclistes.

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 700x85.
2° en type confort avec les pneus ballons de 700x100.

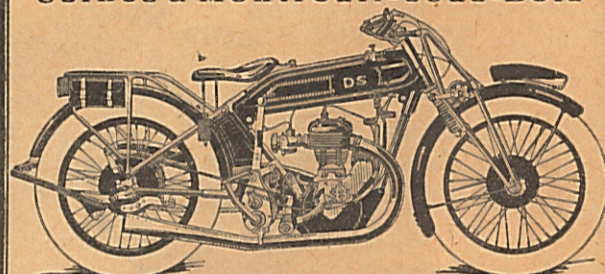
ET SON TYPE RACING

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

Établissements **MALTERRE Frères** (Ing. A. et M.)

13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

Usines à Montreuil-sous-Bois



STOCK CONSIDÉRABLE de PIÈCES pour HARLEY et INDIAN

"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.

Catalogue franco sur demande

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

NEW-MAP

MAISON FONDÉE EN 1898

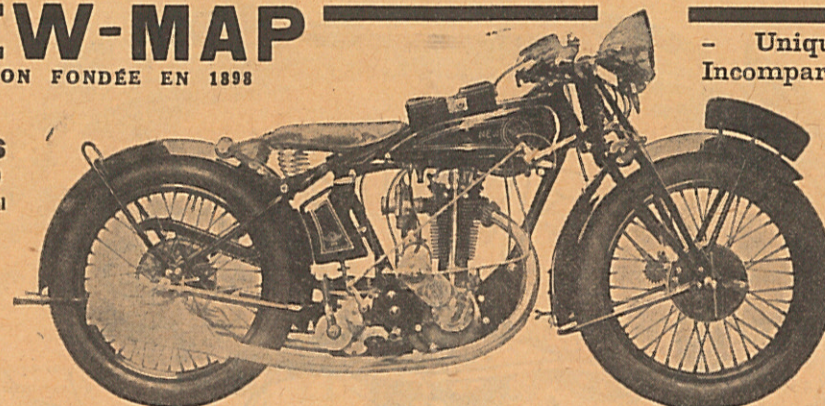
**MOTOS ET
SIDE-CARS**

Types : 175-250-350-500
Tourisme, Sport et Spécial

CATALOGUES ET
RENSEIGNEMENTS :

— 122 —
Avenue Lacassagne

LYON



- Unique en qualité -
Incomparable en élégance

15 Victoires en 1926

**PARIS - NICE
1927**

1^{re} Catégorie ;
250 cmc.
MÉDAILLE D'OR

COUPE DU M. C. de NICE

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

ROYAL-MOTO

REINE DE L'ENDURANCE

a obtenu un magnifique succès au SALON 1927, en présentant
une gamme de superbes Machines

ÉCONOMIQUES, ÉLÉGANTES, SOLIDES, CONFORTABLES

de construction **STRICTEMENT FRANÇAISE**

Sa création récente : la 175 cmc., chaîne-chaîne, 2 vitesses ;
Son célèbre bloc-moteur Massardier, perfectionné, avec son nouveau
débrayage à main ;
Sa 250 cmc., double échappement, 3 vitesses, pneus 700x100.

AGENTS! Assurez-vous l'exclusivité de votre région.

CATALOGUES & RENSEIGNEMENTS :
Bureau Commercial : 70, Av. de la Grande-Armée, PARIS (17^e)
— Téléphone : WAGRAM 80-35 —

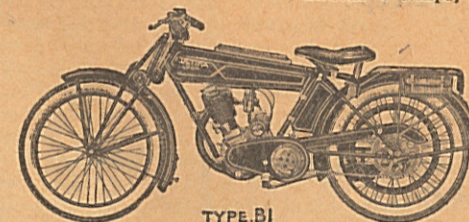
|| Vente à Crédit aux meilleures Conditions

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.



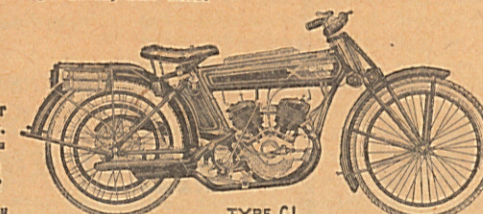
TYPE B1

Avec boîte ULTIMA, 3 vitesses et débrayage kick-starter

**5 MODÈLES
LES MOINS CHÈRS**

Side Car "ULTIMA"
Carrosserie très souple avec moteur
2 cylindres en V, 4 CV., 500 cmc.

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



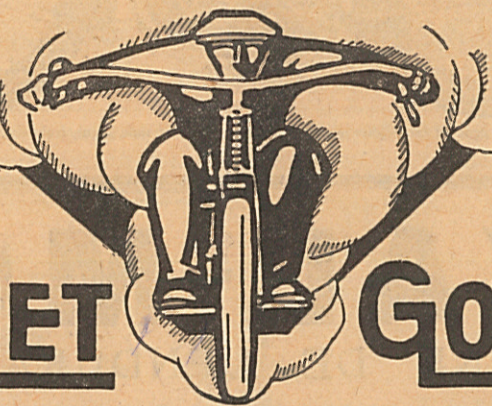
TYPE C1

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LES TRIOMPHES DE



MONNET GOYON

au cours de la saison sportive 1927 se terminent par
5 RETENTISSANTES VICTOIRES

Iers Grand Prix de Motocycle-Club de France

Sourdot, cat. 175 c/m³
Gaussorgues, cat. 350 c/m³
Gaussorgues, cat. 500 c/m³

Coupe de l'Armistice

Debaisieux, cat. 350 c/m³

Championnat du Moto-Club de Marseille

Gaussorgues, cat. 350 c/m³

En 2 temps, comme en 4 temps, la firme mâconnaise ne cesse d'assurer sa mai rise et de justifier journellement la faveur dont elle jouit, depuis plusieurs années, auprès des CONNAISSEURS comme auprès de TOUS LES USAGERS qui veulent posséder un moyen de locomotion de

CONCEPTION ÉTUDIÉE

et de

CONSTRUCTION SOIGNÉE

susceptible de leur rendre les meilleurs services, sans jamais leur occasionner le moindre ennui et réunissant, au maximum, les qualités de :

ROBUSTESSE - CONFORT - SÉCURITÉ

qui caractérisent leur fabrication.

Moteur VILLIERS, 2 temps - M. A. G., 4 temps - Graissés à la Kervoline - Carburateur AMAC.

MONNET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
MACON

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE (CENTRAL 03-81)
(CENTRAL 09-24)

**MOTO
REVUE**

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

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

Le bruit c'est notre pire ennemi

Je passais récemment une soirée de dimanche chez un ami qui habite dans une des grandes avenues de Neuilly et j'essayais de plaider devant lui la cause de la motocyclette. Notez qu'il s'agit d'un homme d'une prodigieuse activité qui pratique constamment l'automobile et que je ne serais nullement étonné de voir passer commande d'un avion pour ses déplacements, bref un homme moderne dans tous les sens du mot. Il ne méconnaissait d'ailleurs nullement certains avantages de la motocyclette, ni son économie, ni sa maniabilité, ni sa sûreté de marche, mais ouvrant la fenêtre il me dit seulement : « Ecoutez ». J'écoutai et ce que j'entendis, ce furent les pétarades effrénées des motos qui rentraient de l'excursion dominicale. Voilà donc un homme dont aucun préjugé ne peut fausser l'opinion et qui condamne la moto uniquement parce qu'elle est bruyante. Que dire de tous ceux qui n'ont pas l'esprit aussi large et qui sont assez disposés à prêter à la moto des défauts imaginaires, sans que nous commettions la faute de donner prise à leurs critiques. Ne nous y trompons donc pas : la majorité du public, celle qu'il faut maintenant gagner à notre cause en veut surtout à la moto des vibrations désagréables qu'elle inflige à leurs tympans. Croyons-nous d'aventure, que le bruit donne l'impression de puissance et de vitesse ; ce n'est guère le cas que pour les gendarmes qui nous colleront des contraventions parce que le bruit de l'échappement leur fera croire que nous marchons à pleins gaz. Nous persuaderons surtout ceux qui nous voient passer que la moto est un outil brutal et dangereux. Nous faisons de la propagande à l'envers et nous nous faisons mal voir. La tâche de rendre silencieux un moteur de moto est sans doute plus difficile que de mettre une sourdine à l'échappement d'une voiture. Un mono a un bruit saccadé et à cause du grand volume des gaz qui sont éjectés d'un seul coup, il faut disposer d'un silencieux de grande capacité difficilement logeable. On a fort heureusement trouvé des silencieux qui permettent au gaz de s'échapper en un courant continu. Pourquoi ne pas adopter d'une manière plus générale de tels silencieux ? Immédiatement on sort la grande objection : le silencieux produit des contrepressions d'où perte de rende-

ment, échauffement anormal, etc... C'est un peu vrai en ce qui concerne les deux temps, et encore ! Nous voyons, en effet, la deux temps qui doit être actuellement la plus rapide, la Flying Squirrel Scott, équipée d'un silencieux très efficace. Quant aux quatre temps, il n'y a aucune excuse valable, car la perte de puissance est infime et se traduit peut-être par une perte d'un ou deux kilomètres à l'heure. Même en admettant cette perte, quelle importance pratique y a-t-il, qu'une machine fasse le 128 au lieu du 130 ? Un automobiliste, sous prétexte de rendement, supprime-t-il sa dynamo qui absorbe une puissance beaucoup plus sensible ? Non. Il nous faut en toute sincérité reconnaître que beaucoup d'entre nous, non seulement ne font rien pour diminuer le bruit de leurs machines, mais prennent plaisir à le rendre plus intense. Rien n'est plus ridicule et plus nuisible à l'intérêt du sport motocycliste. Il y a eu, cette année, quelques concours de silencieux en Angleterre et des résultats très appréciables ont été obtenus. La question mérite une étude scientifique vraiment précise qui montre que le silencieux n'absorbe pas de puissance et qui permette de déterminer quel est le meilleur type d'appareil. La question est surtout importante en ce qui concerne le deux temps, dont le vrombissement est particulièrement désagréable à l'oreille. Mais avant que les autorités officielles ne commencent à sévir *Moto Revue* organise le concours du « silencieux ».

SOMMAIRE

N^o 248

Samedi 10 Décembre 1927

Par-ci, par-là. — Echos...	859
La Stabilité.....	860
Accessoirisez votre engin ..	863
Le Vélocette A. C. T.	864
La Manette d'air.....	866
Chronométrage électrique .	868
Six Jours d'Hiver	871
Deux temps et magnéto ...	872
Les Organisations de Moto Revue	873
Mon Petit doigt.....	874
Le Sport de la semaine...	875

Les grandes luttes industrielles

Il semble que peu à peu l'industrie automobile tende à devenir une branche de ces grandes Sociétés de métallurgie qui construisent de tout, depuis des cuirassés jusqu'aux trottinettes, en passant par les locomotives, les moteurs industriels, les machines-outils, les constructions mécaniques de toute nature. Ces luttes sont à peu près ignorées du grand public, mais elles n'en existent pas moins. Il y a là un mouvement de grande envergure dont on ne peut mesurer les conséquences. Tantôt, ces grosses industries qui absorbent peu à peu l'automobile sont américaines, tantôt françaises, car il n'est pas douteux que les industriels américains cherchent à pénétrer chez nous. Qu'advient-il de ces opérations de grande envergure ? Nous espérons tout d'abord que l'industrie française saura rester indépendante et que nos constructeurs sauront

se grouper dans cette lutte pacifique. De toute manière, il y a toute vraisemblance qu'aux efforts isolés se substitueront des efforts collectifs. Il se peut fort bien que le nombre des marques ne diminue pas, mais ces marques se grouperont en consortiums. Au lieu de la concurrence entre maisons isolées, nous aurons des luttes entre consortiums. De ce groupement résulteront sans doute des avantages, au moins pour les clients. On parle beaucoup en ce moment de normalisation et on a tout à fait raison puisque la normalisation se traduira par d'énormes économies de matière première et de main-d'œuvre et aura sans doute une heureuse répercussion sur le prix des voitures. En groupant les services de recherches et d'études, on pourra disposer de laboratoires puissamment organisés qui pourront aborder de gros problèmes et permettront de réaliser des progrès beaucoup plus rapides. On n'entreprendra la construction d'un nouveau modèle qu'après des essais de grande envergure et on évitera ainsi des loupés dont les clients font les frais. Si les voitures A. B. C. D. sont construites par la même organisation, on pourra sans doute réduire à une demi-douzaine les dimensions d'écrans, les épaisseurs des tôles, etc... Cette unification, même en admettant qu'elle ne diminue pas beaucoup le prix des voitures, diminuera certainement celui des pièces de rechange et des réparations. Le consortium ne sera pas nécessairement la mort du petit constructeur, qui peut fort bien, si la voiture qu'il a conçue est bonne et offre, si l'on peut dire, des possibilités commerciales, entrer dans un consortium. N'avons-nous pas vu, d'ailleurs, l'exemple d'un constructeur de voitures, et d'excellentes voitures, fusionner avec une grande marque de voitures? Avec la concurrence et les prix actuels, il devient difficile de réussir si on est isolé. Nous sommes en France trop individualistes; nous répugnons trop aux plans d'ensemble. Les questions d'organisation industrielles et commerciales prennent une place de plus en plus importante. Nous sommes à l'époque des grandes luttes industrielles et, si nous voulons que notre industrie prospère, il faut unir et non pas disperser nos efforts.

Les Rayons X à l'usage de l'industrie

Les applications des rayons X sont innombrables et la médecine ou la chirurgie sont loin d'être seules à leur être redevables d'innombrables services. L'industrie métallurgique possède également en eux un précieux moyen d'investigation et de contrôle. En fait, les applications sont si nombreuses qu'il serait impossible de les signaler toutes. Il y a d'ailleurs plusieurs années que l'on emploie la radiométallographie. On se représente trop souvent les laboratoires des constructeurs comme des espèces de capharnaïms encombrés de ferrailles et de rossignols. Il est malheureusement assez difficile de rentrer dans le saint des saints, plus peut-être encore à un journaliste qu'à un profane. Et quand on y est admis, c'est avec la promesse de ne rien divulguer. Mais une chose que nous pouvons dire c'est que beaucoup de ces laboratoires feraient envie à plus d'un de nos grands établissements scientifiques.

Il est très utile, par exemple, de vérifier les pièces qui arrivent de la fonderie. Sinon à l'usinage et généralement quand celui-ci est presque achevé, on constate fréquemment des soufflures qui rendent la pièce inutilisable. Comme ce qui coûte cher ce n'est pas le métal lui-même mais l'usinage, cela représente un fâcheux gaspillage dont il faut tenir compte dans l'établissement du prix de revient. Un bref examen radiographique indiquera immédiatement par une tache claire sur l'écran le soufflure. Veut-on vérifier la qualité d'une soudure autogène. Là encore la radiographie viendra à notre aide.

Pour les pièces forgées ou usinées dans la masse la radiographie est tout aussi utile car elle permet en comparant le spectre d'une éprouvette prélevée sur le métal fourni à une éprouvette étalon de savoir si la fourniture est bien conforme au cahier des charges.

Quant aux dangers de brûlures pour les opérateurs ils sont éliminés par l'emploi d'appareils spécialement étudiés pour la radiométallographie. Examen minutieux des matériaux employés et extrême précision de l'usinage sont encore les meilleurs moyens de produire au meilleur compte

Pourquoi ne pas monter à moto

les policiers de la route?

Nous voyons avec stupéfaction que la police de la route, dont la création ne semble plus devoir tarder vont être pourvus de voitures. Ces voitures seront, paraît-il, fournies gratuitement par des constructeurs et c'est là sans doute en leur faveur un argument qui compte à première vue. Mais il semble que cela n'aille pas sans quelques inconvénients. Ce ne seront certainement pas des voitures de sport, mais selon toute vraisemblance de petites conduites intérieures confortables et assez peu rapides. Que feront nos policiers s'ils ont à donner la chasse à des voitures rapides conduites par quelqu'un sachant vraiment manier le volant? Ils seront un peu dans les mêmes conditions qu'un joueur maladroit au milieu d'autres plus agiles. De plus, l'entretien d'une voiture, quand il s'agit de kilométrages aussi élevés que ceux que devront parcourir ces policiers de la route est assez onéreux. Et il est singulier de penser qu'on n'a pas songé pour cet emploi à la motocyclette. L'armée a reconnu maintenant la valeur de la moto pour l'accomplissement des tâches les plus pénibles. Pourquoi la police des routes n'écarterait-elle à s'en servir? Sans doute les dirigeants de l'U. N. A. T. ne l'apprécient-ils pas parce qu'ils la connaissent mal.

En Amérique, où la popularité de la moto est très inférieure à celle de la voiture automobile, et où il semblerait par conséquent que les corps de police routière fussent considérés comme naturel l'emploi de voitures, qui fait la police des routes? Exclusivement des motocyclistes montés sur de puissantes machines extrêmement rapides et capables de gratter à peu près toutes les voitures. Il est bien évident que la police est bien plus aisée à faire avec une moto atteignant le 120 ou le 130 qu'avec une voiture qui ne peut dépasser un honnête 80. Assurément le rôle de la police routière n'est pas de limiter la vitesse, mais d'obliger tous les usagers de la route à observer les règlements relatifs aux virages, aux croisements, aux dépassements, etc., mais il ne faut pas non plus un délinquant puisse semer la police, que l'écraseur puisse s'échapper ou que les voleurs de voitures puissent faire la nique à leurs poursuivants. La police ne peut être assurée efficacement que par des véhicules très rapides. Il faut également des machines très maniables, capables de se faufiler partout: c'est ainsi que les policiers à moto sont si précieux pour la police urbaine. Les qualités de cette nature ne seront pas moins utiles pour la police non plus seulement de la rue, mais de la route.

Reste une question: l'économie. Nous ne savons pas, bien entendu, si nos constructeurs motocyclistes seraient disposés à faire don de machines et nous nous demandons si cela est désirable. Il faut, en effet, que la police routière dispose de machines qui répondent exactement au service qu'on attend d'elles et choisisse non pas la machine qu'on lui donne gratuitement, mais celle qu'un concours aura pu désigner comme possédant au plus haut point les qualités requises. Et ce n'est qu'en payant et en achetant librement que l'on peut choisir.

Mais c'est surtout sur les frais d'entretien que de grosses économies seraient réalisées. Il n'y a aucune comparaison possible entre les frais d'entretien d'une moto, même la plus grosse, avec ceux d'une voiture, même la plus petite.

Tout donc semble désigner la moto comme le véhicule automobile convenant à la police de la route. Vitesse considérable permettant de rattraper n'importe quel chauffard, maniabilité, extrême économie d'entretien. L'adoption générale de la moto par la police américaine et l'efficacité des services rendus à Paris par les agents motocyclistes sont la preuve que nos affirmations reposent sur des réalités. La police routière ne sera assurée dans les meilleures conditions que par l'emploi d'agents ou si on veut leur donner un titre plus ronflant, d'inspecteurs motocyclistes.



Par-ci... Par-là....

Polo et football à moto

Au Salon de l'Automobile, nous avons eu la visite de nombreux motocyclistes qui nous demandent d'organiser des épreuves de polo ou football à moto. Nous avons, il y a 5 ou 6 mois, tenté d'organiser quelque chose dans ce sens: l'empressement général ne le fut guère! Est-ce à dire que cette formule n'emballe pas? Nous pensons le contraire et serions, de notre côté, heureux de tenter différentes réunions dans ce sens. Il nous faut, d'une part, l'adhésion de nombreux motocyclistes, d'autre part, le concours de constructeurs. Nous ouvrons un référendum dans ce sens. Mieux, que pensez-vous d'épreuves régionales de polo à moto pendant la saison d'hiver, avec élimination et finale, à Paris à la fin de l'hiver? Envoyez-nous vos idées, vos suggestions et votre engagement. Nous sommes prêts à seconder les Moto-Clubs dans ce sens; qu'ils nous écrivent le plus tôt possible.

Binks-Ghost

On a dit beaucoup de choses ces temps derniers, et cependant nous avons constaté que notre vieux compère, le carburateur Binks se portait toujours à merveille et n'avait nullement l'intention de céder le pas à tous les grincieux acharnés à sa ruine. Mieux, le carburateur Binks que nous avons vu au Salon, le 1928, a été amélioré et par qui...? Par le super-champion Le Vack. Mais voilà, les grincieux ont dû se taire, car leurs éclats ne pouvaient atteindre la renommée du Binks et leurs aigreurs étaient étouffées par un ennemi implacable et associé du carburateur Binks, le fameux silencieux Ghost, l'étouffeur officiel de tous les bruits désagréables des machines anglaises. Le Ghost est un des rares silencieux que nous avons rencontrés au Salon et dont l'efficacité soit réelle: il est vrai qu'il a été fabriqué dans un pays où le silence est une règle routière primordiale; rien de surprenant que nos amis Anglais aient atteint à la perfection dans ce sens.

L'affreux et authentique coquin!

Oui, le fait est arrivé: un abonné nous montre l'exploit d'huissier qu'il a dû adresser à un « mécanicien (?) » auquel il avait confié pour réparation sa moto: une Monet, 500 cmc. à culbuteurs.

Le bricoleur en question n'a pu réparer sa machine, trop compliquée objecte-t-il, mais a eu soin d'exiger le paiement de son temps.

Or, en remontant les tiges de culbuteurs, il s'aperçoit avec stupéfaction que le premier culbuteur était trop long. Consciencieusement, il scie 2 centimètres à cette tige et la remonte. Mais l'autre tige à son tour se trouve trop petite: loyalement, il soude à l'autogène le bout du premier culbuteur sur le second et... hue, cocotte!

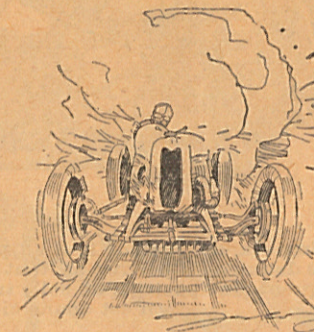
L'histoire est authentique et s'est passée dans l'Orme!

Précisons les 500 Gnome et Rhône en 1928

Pour pouvoir répondre à de très nombreuses demandes de nos lecteurs, nous avons demandé à la Société Gnome et Rhône de nous indiquer très exactement les types de motos 500 cmc. qu'elle livrerait réellement pendant la saison 1927-1928.

Voici sa réponse:

- Le type C à courroie est supprimé du catalogue mais continue à être livré sur demande spéciale.
- Le type D Sport, modèle standard, bien connu, reste le fond de la fabrication, comme machine de grand tourisme.
- Le nouveau modèle D 3 à cadre surbaissé sortira en cours du printemps. Etant donné



« qu'il s'agit d'un type « luxe », son prix sera « plus élevé que celui de la D. »
« Enfin, la nouvelle supersport D 4 à « cadre surbaissé sera livrable vers le mois « de février ».

Mon petit doigt s'est fait pincer

O. H. Camshaft est sur des braises, on l'attaque de tous les côtés, il se défend vaillamment, mais enfin, il y a des surprises, témoins ces deux « coups de main » de gens cotés.

Oh, oui! ils sont très forts!

O. H. Camshaft, se fait knock-out par un de nos abonnés qui nous envoie ce poulet, en vue de gagner une bougie Camshaft: « Mon petit doigt m'a dit: que les Anglais sont véritablement des gens très forts, puisque avec 25 % d'alun + 50 % d'x... + 5 % d'y... ils font 100 % d'un mélange extincteur très actif. Il est vrai qu'ils n'emploient pas le système métrique et qu'ils font peut-être la part du feu. »

CHL FAVARD,
Ingénieur, Hémin-Litard (Pas-de-Calais).

La révolution et la moto

A Lisbonne, le 7 février 1927. Une sourde inquiétude règne dans la ville, aux nouvelles venues du Nord, où la révolution fait rage.

A 11 h. 1/2 un souffle de panique fait soudain fuir les employés de leurs bureaux, les ouvriers de leurs usines, baisser avec fracas les devantures: les fusiliers marins se révoltent contre le gouvernement dictatorial accompagnés d'une nombreuse populace, armés de mitrailleuses et de pièces légères, occupent les points stratégiques de la « Ville aux 7 collines ». Le téléphone ne répond plus, les derniers taxis disparaissent en un clin d'œil, les tram-ways regagnent péniblement leurs dépôts, surchargés de grappes humaines affolées.

Quittant mon bureau fermé, je vais chercher une personne dans les mêmes conditions que moi et qui jadis a déclaré que « son état de santé » lui interdisait le tan-sad! Et maintenant? Ma motocyclette est là, une Motoconfort 308 cmc., prête à partir. Toutes les craintes disparaissent, elle grimpe derrière moi et en route. D'un train d'enfer, par des rues défoncées, nous évitons les positions des rebelles et en 8 minutes les faubourgs paisibles sont atteints. Le tan-sad a fait maintenant un adepte de plus.

Messieurs les humoristes, ne dites pas avant d'y avoir goûté:

« Fontaine, je ne boirai pas de ton eau. »
65/7 DANIEL DELIGANT,
Lisbonne-norte (Portugal).

Foresti se retourne

A 301 à l'heure, Foresti s'est retourné en essayant, par trois fois, de battre le fameux record de Segrave qui est actuellement de 327 kilomètres. La Djelmo de 450 CV fut

impuissante, malgré plusieurs essais réguliers, à répliquer: elle est d'ailleurs réduite en miettes et Foresti s'en tire indemne: Moto Revue avait raison, il y a un mois, dans ses prévisions.

Le Discol en motocyclette

La question des hauts rendements, l'augmentation de la puissance à tirer d'un moteur à dimensions déterminées fait l'objet du souci constant de nos constructeurs. Cependant nombre d'usagers ont un point d'honneur à rechercher l'augmentation du taux de compression par des moyens simples et sans inconvénients. Les recherches dans cette voie sont limitées par le prix élevé pour être utilisé pour le tourisme car le bidon revient à 75 fr. environ: mais pour la compétition, n'est-ce pas le carburant rêvé!

En Angleterre, tous les coureurs, toutes les marques, sans aucune exception, emploient le Discol. A. J. S. et le carburateur Binks, les moteurs Blackburne, Jap, les carburateurs Amac, Norton, Sarola, Sunbeam, Brown et Barlow sont parmi les industriels qui ont adopté le Discol. La question intéressante-t-elle nos lecteurs: nous serons heureux de nous étendre sur son utilisation pratique.

Des « bonnes sœurs » conduisent

Chaque jour, au coin du boulevard Raspail et de la rue de Rennes, nous voyons, avec un curieux plaisir une camionnette, parfaitement équipée, en règle à tous points de vue, et roulant toujours à une allure raisonnable. Au volant, une sœur d'un ordre hospitalier semble très à l'aise. A l'intérieur, d'autres sœurs vont aux provisions pour les malades et les indigents: et le spectacle n'est que curieux et pas le moins du monde anormal. Heureux effet de notre propagande intense. Ceci nous rappelle d'ailleurs que, dans le Midi, il existe un collège ecclésiastique où plusieurs professeurs motocyclistes fervents, apprennent à conduire à leurs élèves: n'avons-nous pas été éduqués personnellement par ces modernes éducateurs? L'université officielle comprendra-t-elle que la conduite d'une auto devient nécessaire au même titre, croyons-nous, que la zoologie, la paléontologie ou les dissertations sur le Discours de la méthode?

Pas de moto-pompe: est-ce bien?

Samedi, dans la nuit, à Saint-Ouen-l'Aumône, un hangar a pris feu. 200.000 fr. de dégâts. Quant aux pompiers, ils sont arrivés comme les carabiniers d'Offenbach. Il y aurait eu une pompe-motocycliste modèle Satory, bien des dégâts eussent été évités: mais un appareil moderne coûte 10.000 fr.!

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Nécrologie

Nos confrères Victor, directeur de L'Echo des Sports, et Emile Breyer, ont eu la douleur de perdre leur mère, Mme Veuve Breyer. Ardente sportive à l'époque héroïque du cycle et de la moto, Mme Breyer a droit au souvenir ému des lecteurs de Moto Revue qui n'ont pas oublié l'impulsion qu'elle donna avec M. Breyer père, à l'ancien vélodrome Buffalo. Nos sympathies à nos deux confrères.

Naissance

M. P. Lair, de la maison Alcyon, est l'heureux papa d'une petite Michèle. Nos compliments.

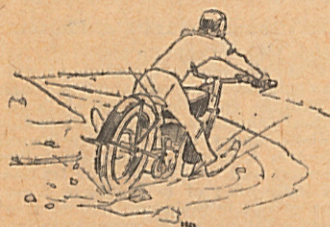
M. Henry Decoin

Notre excellent confrère, M. Decoin quitte la rédaction en chef des « Sports » mais assumera l'édition de chaque samedi. Regrettons vivement que les préoccupations littéraires du gai publiciste ne lui permettent plus l'effort réel qu'il dépensait quotidiennement aux « Sports ».

Stabilité

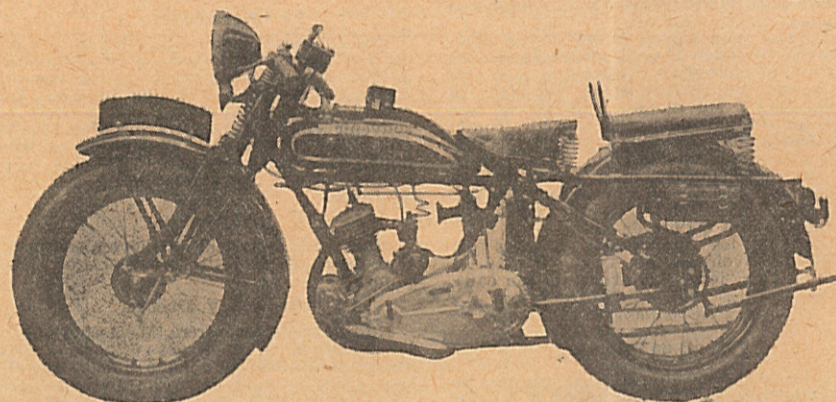
Avoir une machine stable est une condition primordiale de bonne conduite.

Il y a actuellement deux types de routes, au moins de routes nationales : l'un, c'est une succession de nids de poule (on pourrait, à cause de leurs dimensions, les baptiser nids d'autruche) ; l'autre, c'est une surface lisse comme une chevelure passée au cosmétique ou comme le crâne d'un académicien. Pour ne pas voltiger de-ci, de-là, sur l'un et ne pas glisser comme un apprenti-patineur sur l'autre, il faut une machine qui tienne la route, conserve sa ligne en dépit de tous les chocs et reste pour ainsi dire collée à la route. Bel idéal en vérité, mais que toutes les machines ne réalisent pas. Les uns décrivent d'inquiétants zigzags et tracent de délicates arabesques ; les autres vous donnent, dans les virages, l'impression d'une échelle branlante. Les vitesses atteintes couramment aujourd'hui et qui

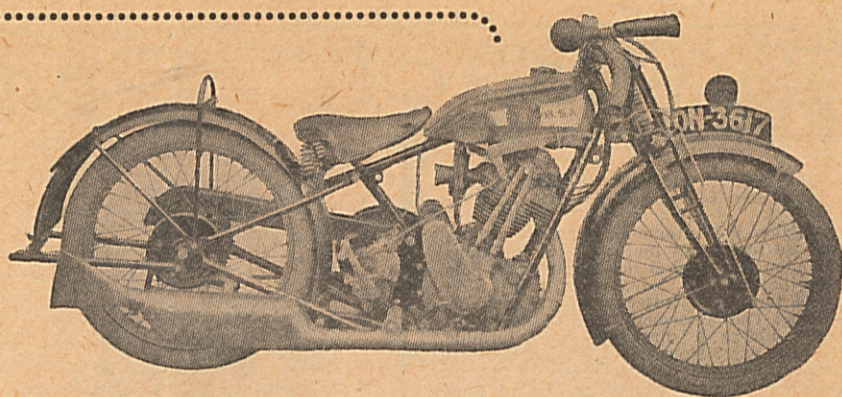


... les autres vous donnent, dans les virages, l'impression d'une échelle branlante...

sont telles que la plus humble moto 1925 est capable de gratter la machine de course de 1914, rendent plus que jamais nécessaire une parfaite tenue de route. Pour les voitures, le problème à la mode c'est celui du shimmy, mais il ne faudrait pas croire que cette danse ultra-moderne soit ignorée des motos. On en a bien, sur beaucoup de machines, triomphé avec des amortisseurs ou des freins de direction, mais il en est qui sont incasables. A vrai dire, les constructeurs n'ont guère



Et la nouvelle 350 René Gillet avec son moteur incliné vers l'avant



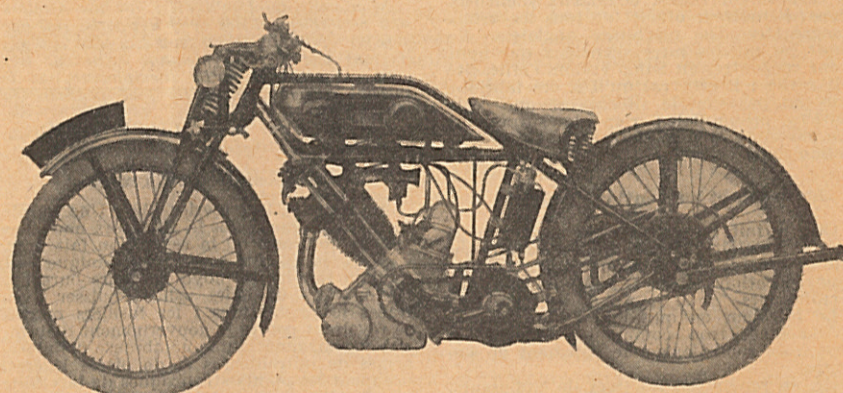
L'inclinaison du moteur tout en permettant une bonne répartition du poids sur les deux roues permet surtout l'adoption d'un cadre très surbaissé et, par conséquent, une position de selle très basse et plus en avant. L'exemple nous en est donné ci-dessus par la B. S. A.

d'excuse, car on peut fort bien établir une machine qui tienne bien la route puisqu'on sait les conditions qu'elle doit remplir pour cela.

Répartition du poids

On a remarqué que les machines où le poids est réparti aussi exactement que possible sur les deux roues, sont plus stables. *A priori*, il semblerait donc qu'on dut incliner le moteur à la manière de P. M. Terrot, Magnat-Debon, etc... En réalité, au moins en ce qui concerne la stabilité, le

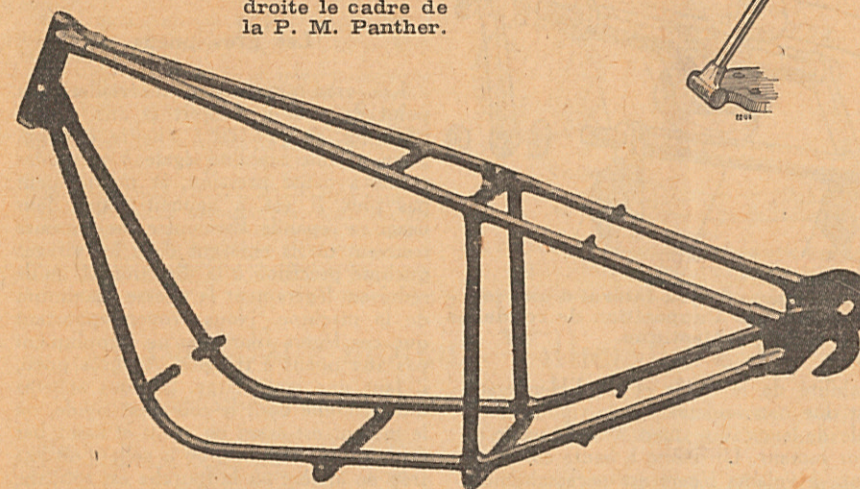
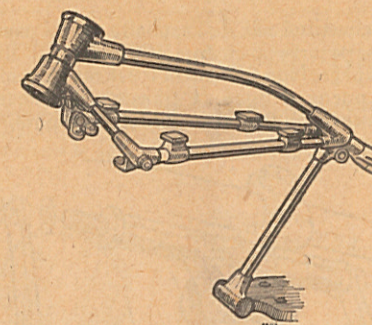
gain qui résulte de cette disposition n'est pas considérable. Le cylindre et la culasse ne représentent qu'une partie assez petite du poids total du moteur. Ce qui pèse surtout, ce sont les volants qui, sur un mono 500 cmc. atteignent 15 et 20 kilos. On peut donc avoir une aussi bonne répartition du poids avec un moteur vertical. Dans le cas de la P. M., dont les derniers modèles tiennent remarquablement bien la route, ce résultat est obtenu aussi bien par la poutre extrêmement rigide que constituent les quatre colonnettes qui fixent le moteur au cadre.



La P. M. Panther avec sa curieuse fixation du moteur à la place du tube avant du cadre.

Il ne faut pas oublier non plus qu'une motocyclette n'est pas destinée à rouler toute seule, et qu'elle doit transporter son conducteur. Par rapport à une machine qui, dans les cas extrêmes, ne pèse guère plus de 180 ou 200 kilos, le poids d'un cavalier de 70 ou 80 kilos, peut influencer de manière proportionnellement très grande sur la répartition des poids, et c'est un facteur dont il faut tenir compte. On peut remarquer que sur les derniers types de machine de sport, la selle est beaucoup plus en avant que sur les machines d'il y a quelques années. La position inclinée que donnent les guidons actuels reporte en avant une partie du poids du corps, et contribue ainsi à une meilleure répartition. Le poids d'un passager sur le porte-

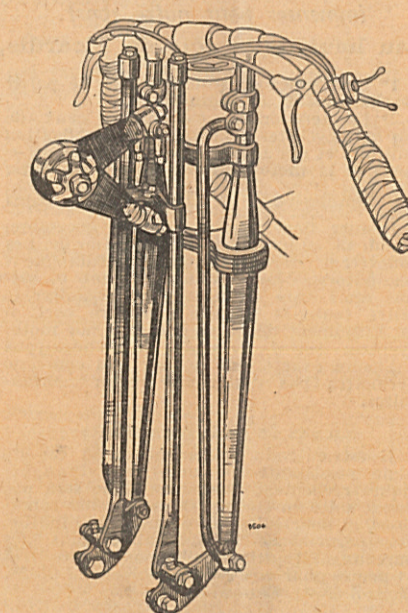
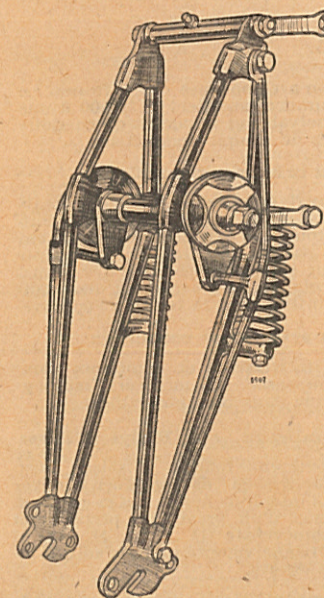
Les cadres simples et ouverts ont vécu, les cadres en berceau d'une rigidité latérale plus grande sont à l'ordre du jour. On voit ci-dessous le cadre de la nouvelle marque : MAITRE. A droite le cadre de la P. M. Panther.



bagage a naturellement un effet contraire, et si ce mode de transport ne présente aucun inconvénient pour des allures modérées, il faut recommander de ne pas dépasser une certaine vitesse. Le passager doit être assis aussi en avant, aussi près que possible du conducteur. Les mêmes remarques, à un moindre degré, s'appliquent aux bagages. Si vous avez une moto capable de rouler à 130 ou à 140 à l'heure, et que vous ayez l'intention de rouler à une telle allure, laissez vos bagages à la maison.

Rigidité du cadre

Un cadre qui fouette et qui ne maintient pas strictement les roues dans le même plan est dangereux aux grandes vitesses. Le cadre est soumis à des efforts de torsion qui sont dus pour une bonne partie à la transmission. Actuellement, celui qui est le plus satisfaisant sous ce rapport, c'est le cadre parfaitement triangulé. Le cadre en berceau est également très satisfaisant. Nous signalions également la poutre, singulièrement résistante, que

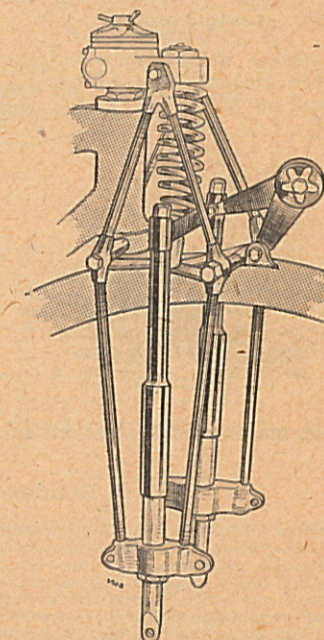


Deux types de fourches renforcées latéralement : à gauche une fourche Webbs, à droite la fourche du type Harley, de la grosse machine des records de Temple.

constituent le moteur et les quatre colonnettes sur la P. M. On améliore notablement le cadre classique en adjoignant à l'arrière des haubans ou une fourche qui vont de l'axe de la roue arrière au bas des plaquettes de fixation du moteur. La rigidité latérale, tout est là. La rigidité verticale n'entre pas en jeu pour la stabilité et si les suspensions arrière donnent une impression de flottement, ce n'est pas parce qu'elles fléchissent verticalement, mais parce qu'elles jouent latéralement. Lorsque vous achetez une machine de sport, faites donc la plus grande attention au cadre.

Les fourches élastiques

Rien ne sert d'avoir le meilleur des cadres si la fourche élastique ne vaut rien. Une fourche élastique dont les tubes trop faibles fléchissent, dont les leviers ont du jeu, ne permet pas d'avoir une machine stable. Les fourches élastiques oscillantes sont confortables, simples, solides, mais en principe, en faisant varier



La fourche coulissante Scott.

à chaque instant l'empattement, elles affectent légèrement la direction. Cela n'est pas grave tant qu'on ne dépasse pas le 60 ou le 70. Au delà, la fourche coulissante, ou la fourche à parallélogrammes ou bien à levier (comme les fourches américaines) sont préférables. Personnellement, nous aurions un faible pour ces fourches coulissantes qui donnent beaucoup de précision à la direction. Avec les fourches à parallélogramme, il faut que les leviers n'aient aucun jeu, et l'on doit s'assurer que les articulations peuvent être aisément graissées. On ne doit jamais négliger ce point. Combien nous avons vu de fois des fourches avec un jeu de plusieurs millimètres. L'usage du sidecar avec un cadre trop léger ou une

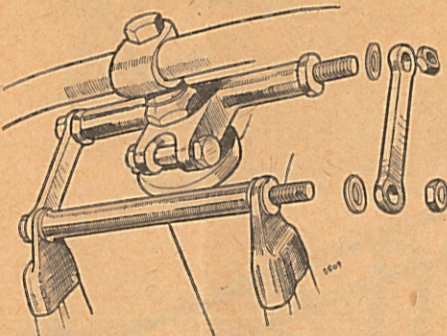
fourche trop faible n'est pas à recommander. Sans être aussi considérable qu'on le croirait au premier abord, la fatigue imposée par la remorque d'un side-car existe cependant, et sans aller jusqu'à la rupture, peut fausser cadre et fourche s'ils sont insuffisamment résistants. Immédiatement après la guerre, au moment où il était si difficile de trouver des machines, nous avons été amenés à atteler un sidecar sur une 350 de 1912. Cela marchait tant bien que mal (plutôt mal dans les côtes), mais un jour, nous voulûmes nous servir de la moto en solo. Il fallait faire des prodiges d'équilibre pour ne pas aller visiter les décors, et goûter l'herbe molle du fossé. Le cadre n'était plus d'aplomb et les roues ne se trouvaient plus dans le même plan.

Dans le sidecar Tourist Trophy, les fourches sont, sur la plupart des machines, haubannées latéralement. Malgré cela, on peut constater qu'à la fin de la course elles ne sont plus parfaitement d'aplomb. Il est vrai que les efforts auxquels elles doivent résister, sont fantastiques.

Couple moteur

Un moteur dont la marche saccadée produit à chaque effort un glissement du pneu sur le sol, surtout si celui-ci

est constitué par de l'asphalte ou du pavé gras, amorce à chaque effort moteur un dérapage. Non seulement il use rapidement les pneus, fatigue la transmission, mais encore il affecte la stabilité. L'admirable



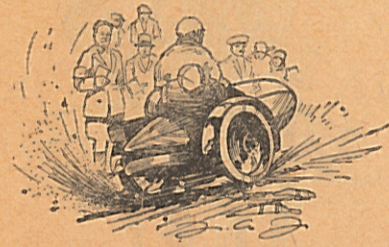
Le rattrapage du jeu latéral d'une fourche se fait par l'apposition de rondelles élastiques.

stabilité de la Scott et de l'Henderson est due non seulement à la rigidité latérale de leur cadre, mais à la douceur de leur moteur. Un mono à haute compression, à volants légers est nécessairement brutal. Lorsqu'on a une machine de sport, l'hiver, réduire la compression en

plaçant un joint épais entre le carter et le cylindre. La transmission à courroie par sa souplesse atténue les à-coup du moteur, mais une transmission par chaînes, pourvue de bons amortisseurs est aussi satisfaisante. Surtout si vous voulez éviter les dérapages, ne roulez pas avec des chaînes lâches.

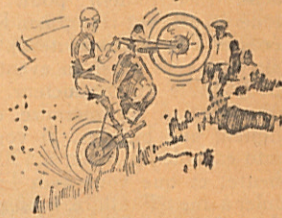
Les gros pneus

Les gros pneus sont merveilleux au point de vue de confort et aux allures normales, jusqu'à 80 à l'heure environ, donnent une stabilité égale à ceux des pneus à haute pression, et ne dérapent pas plus. Il est à souhaiter que leur usage se répande. Par contre, les coureurs trouvent qu'ils enlèvent dans les virages quelque précision à la direction et qu'ils réduisent légèrement la vitesse maximum de la machine. Nous croyons pourtant que ces légers reproches ne s'appliquent pas aux pneus à triangles. Au gros pneu, il faut une jante large. Si vous achetez une machine dont le cadre est rigide, où le moteur est assez en avant et assez bas et de couple régulier, où la selle n'est pas trop en arrière où la fourche est robuste, vous pouvez, sans hésiter, monter des pneus à grosse section.



Le Rallye Militaire de Moto Revue

a lieu le Dimanche 18 Décembre



Tous les motocyclistes libres ont le devoir de participer à cette réunion, de laquelle pourra découler des répercussions immenses pour notre sport.

Rendez-vous au haut de la côte de Picardie, à midi 45.

Le rallye militaire a lieu le 18 décembre. La Démonstration militaire de Satory que Moto Revue a organisée, a eu une répercussion formidable : la presse entière s'en est emparée, a commenté l'épreuve avec faveur ; quelques critiques de détails, pas un reproche fondé : un succès magnifique. Moto Revue doit poursuivre son effort. Cependant il était difficile de prouver notre supériorité, en l'épreuve sous bois non comprise dans le programme. Et comme Moto Revue se doit de prouver que le cavalier ne peut lutter en ce genre d'exercices avec nos motocyclistes exercés, le grand Rallye militaire du 18 décembre comportera des concours d'estafettes sous bois. Vitesse, passages, difficiles, la moto-cyclette prouvera qu'elle peut égaler, dans les exercices difficiles, l'adresse de nos meilleurs cavaliers. Mieux, cette démonstration étant faite par nos amateurs sur leur machine personnelle sans préparation aucune, n'en aura que plus de portée pratique.

Des officiers critiqueront notre Rallye

Afin de poursuivre notre effort de préparation militaire, il a été décidé que le Rallye du 18 sera effectué en la présence d'un certain nombre d'officiers de l'armée active qui viendront se rendre compte des possibilités de nos jeunes gens amateurs.

En conséquence, nous avons décidé de diviser en deux catégories les ralliements de cette épreuve :

1° Les jeunes gens susceptibles de partir prochainement au régiment ;
2° La territoriale, c'est-à-dire ceux de nos motocyclistes déjà libérés de l'obligation militaire et qui auront à cœur de prouver que la moto s'adapte à tous les âges.

Le rendez-vous a lieu l'après-midi

Il aura lieu, le dimanche 18 décembre, à midi 45, au haut de la côte de Picardie. Les concurrents seront dirigés immédiatement sur Satory. Nous avons jugé que la saison était trop avancée pour organiser le rallye toute la journée ; d'autre part, il est infiniment désirable que tous nos motocyclistes soient présents au rendez-vous à l'heure exacte, car le jour très court ne permettra pas d'attendre aucun retardataires.

En cas de pluie persistante

Il est entendu également qu'en cas de pluie persistante et conditions atmosphériques réellement douteuses, il ne sera pas donné suite au Rallye. Dans de telles conditions, et pour éviter un dérangement inutile, une permanence serait établie dans nos bureaux où il suffira de téléphoner entre 10 et 11 heures pour être renseigné : Central 08-24, Central 03-81, Central 68-32.

Engagez-vous de suite à Moto Revue

Ne seront admis à la sortie du 18 que les motocyclistes sidecaristes qui auront envoyé

leur adhésion accompagnée des 5 francs. La police d'assurances aux tiers à 100.000 à une Compagnie solvable et le permis de conduire seront exigés de chaque conducteur.

Les principaux exercices

Aussitôt arrivé, à Satory, les concurrents seront invités à se plier strictement, dans l'intérêt de tous, aux exercices qui leur seront demandés : pas d'acrobaties, pas de crainte à avoir pour les machines. Des développements en colonne, des sous-bois, des défiliés, etc... constitueront la base de l'épreuve.

Les prix seront nombreux

Des prix intéressants et nombreux viendront récompenser les meilleurs motocyclistes, comme dans tous nos ralliements.

Venez nombreux au Rallye d'Hiver

Venez nombreux malgré la saison dure et froide, car il s'agit de continuer à développer dans l'intérêt de nos jeunes la question de la création d'un brevet de préparation militaire motocycliste (B. P. M. M.) et il faut que la bonne volonté de tous soit à la base de nos efforts.

En dernière heure...

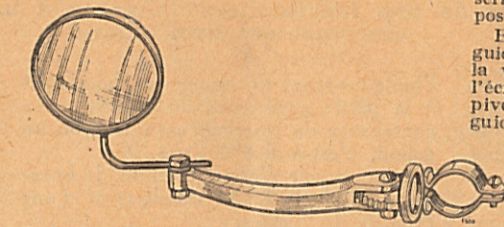
L'Auto, L'Echo des Sports, L'Intransigeant, La Liberté, Les Sports, donneront tous détails de dernière heure.

Accessoirisez votre machine

Quelle tristesse de songer qu'il y a tant de motos qui sont si mal équipées. Chaque jour, nous arrivons les échos d'accidents imputables à l'équipement de la machine. Parmi les accessoires utiles et dont le nom devrait être utilisé, nous citerons le rétroviseur déjà obligatoire sur certaines catégories de véhicules.

Mais beaucoup de jeunes motocyclistes jugent cet article inutile, parce que... trop cher sans doute !

Ce sont des enfants et nous devons les gourmander et les gronder. Un rétroviseur est aussi nécessaire qu'un frein de direction, qu'un silencieux, qu'un compteur de vitesse. Aussi dans le but de les convertir et leur procurer, malgré eux, une sécurité de plus, nous les avisons qu'ils peuvent faire l'essai à très bon compte d'un rétroviseur. Il existe, en effet, sur le marché, un petit appareil, pas cher, certainement pas comparable avec les superbes Cicca à rotule. Mais puisque c'est la question du prix qui les arrête, ils trouveront dans



Le mirovélo. Remarquer le système à rochet qui permet de le replier à l'arrêt.

le Mirovélo toute satisfaction. Bon marché, il n'a pas la prétention d'être le fin de fins des rétroviseurs. Mais simple et pratique, il donnera le goût et la sécurité aux milliers de

motocyclistes qui ont reculé devant une dépense pourtant bien nécessaire.

Le « Mirovélo » s'adapte instantanément sur tout guidon, quelle que soit sa forme.

Pour le monter, accrocher les 1/2 colliers dans l'emprunt circulaire au support, puis serrer au tourne-vis, lorsqu'on lui a donné la position indiquée sur la gravure. Ensuite, le bras étant un prolongement du guidon, régler l'inclinaison au miroir suivant la vue du cycliste, et fixer par serrage ce l'érou situé sous le bout du bras. Ce dernier pivote et peut rabattre vers le centre du guidon pour supprimer l'encastrement à l'arrêt, ou se fixe automatiquement grâce à un système spécial, sur un point quelconque du rayonnement.

Pourquoi hésiter à acheter ce petit ustensile ? De grâce, faites-nous le plaisir d'être équipé sérieusement : votre plaisir et votre sécurité en dépendent.

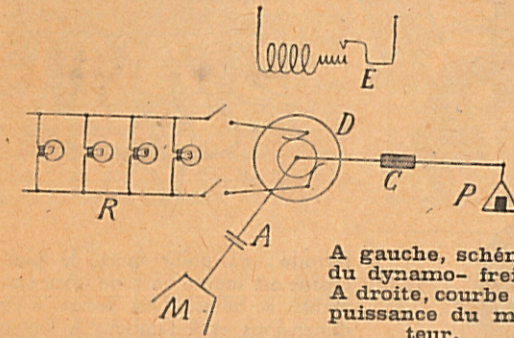
Essai d'un moteur Villiers 2 CV, par le dynamo-frein

1. — Spécification du moteur

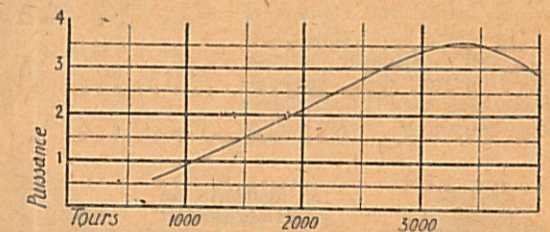
Moteur 2 temps ; Alésage 55 mm ; Course 62 mm ; cylindrée 147 cmc. ; piston fonte ; pied de bielle monté sur palier bronze ; graissage Petroil ; avance fixe ; poids : 12 kg. 500 environ ; puis-

sance 2 CV ; puissance maximum 3 CV 5.

2. — Détail succinct des opérations. L'essai a pour but de mesurer la puissance en CV de ce moteur en fonction de sa vitesse de rotation. Pour cela, on réalise le montage ci-contre ; dans ce dernier :



A gauche, schéma du dynamo-frein. A droite, courbe de puissance du moteur.



3. — Les résultats de cette expérience sont résumés ci-dessous.

Vitesse (N). — 1.000 ; 1.500 ; 2.000 ; 2.500 ; 3.000 ; 3.500 ; 4.000.
Puissance en CV (P.). — 1 ; 1.5 ; 2 ; 2.75 ; 3.4 ; 3.5 ; 2.85.

pas variation de « flux » le stator tend à prendre la même vitesse que le rotor. Mais le stator est muni d'un levier gradué, sur lequel peut se déplacer un curseur et à son extrémité un plateau peut recevoir des poids. A l'aide du curseur et de certains poids, on peut rendre le stator immobile ce qui nous donnera la valeur du couple. Connaissant le couple on en déduit la puissance aux différentes vitesses.

Ces valeurs nous permettent de tracer la courbe suivante :

Les possesseurs d'un 14 Villiers ne seront donc plus stupéfaits de l'extrême facilité avec laquelle ils monteront les plus fortes rampes, puisqu'ils possèdent, en réalité, un moteur d'une puissance de 3,5 CV.

Alla ROBERT.
Ing. E.S.M.E. et I.E.G.

Profitez de l'hiver pour reviser votre machine

La plupart de nos motocyclistes attendent les premiers beaux jours pour effectuer les réparations, les révisions ou les modifications résultant des efforts ou du travail imposé à leur en, la saison écoulée. Et c'est un gros tort de leur part ! Il ne faut pas qu'ils oublient qu'en hiver ils ont de remarquables loisirs qui leur permettront de reporter à fond toute leur attention sur leurs projets et dans d'excellentes conditions de réalisation. D'autres préfèrent ne pas encombrer des soucis du décalaminage, du rodage, de réajustage, du rafistolage et confient leur moto à des mécaniciens probes et consciencieux. Malheureusement, ils se précipitent tous à la même époque, quelques jours avant

Pâques, chez leur mécanicien qui, n'ayant que deux bras et un personnel réduit pendant la période d'hiver, ne peut arriver à contenir tous ces jeunes étourneaux.

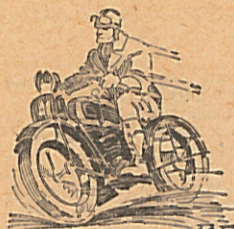
Profitez de vos loisirs actuels pour confier votre machine au spécialiste. Vous y trouverez un gros et réel avantage ; nous sommes allés interviewer M. Habert qui dirige le Moto Hall de l'avenue des Termes, son avis est formel. Que les motocyclistes viennent lui porter actuellement leurs engins : ils bénéficieront, par suite de la période moins chargée, de travaux à prix beaucoup moins élevés que les tarifs normaux de la période d'été et l'économie est grande ! De plus, ils n'auront qu'à se louer du travail précis qui

pourra leur être exécuté : ce n'est que normal, l'ouvrier n'étant pas gêné par la multitude de clients qui prétendent avoir des droits à être toujours servis de suite.

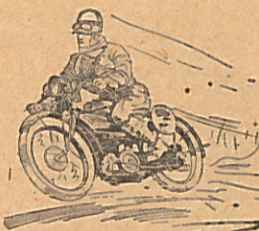
Enfin, ils seront prêts dès les premiers beaux jours soit à reprendre la route, soit à faire l'échange de leur machine remise en état à peu de frais contre un modèle dernier cri.

M. Habert est agent de Sarcléa, Soyer, Autocmoto, San Sou Pap, Motoconfort et ses spécialistes connaissent à fond à peu près toutes les autres marques : son stock de pièces détachées et d'accessoires est complet.

La Vélocette à arbre à cames en tête



Une des plus jolies 350 cmc. du marché anglais douée d'une très grande vitesse mais présentant néanmoins des garanties de durée et de bon fonctionnement grâce à un graissage extrêmement bien étudié.



Parmi les modèles de machines anglaises exposées au Salon, l'une de celles qui attirent irrésistiblement les regards des visiteurs fut la machine exposée par l'agent parisien, la Vélocette à arbre à cames en tête.

C'est une des meilleures réalisations dans la construction actuelle anglaise que nous devons de faire connaître à nos lecteurs. Ce qui frappe surtout, c'est le soin apporté dans le détail de la machine.

La Vélocette est une 350 cmc., dont le type a été divisé en 3 modèles pour l'usage courant, celui de tourisme le modèle T, et pour le sport le modèle K. S., un modèle rapide de supersport complète la série avec le K. S. S.

La ligne générale de la Vélocette est du type classique courant avec cadre se profilant vers le moyeu arrière: elle a de très grands rapports de présentation avec les machines connues en France. telles Terrot, Monet et Gnome. L'alésage du cylindre est de 74 contre une course de 81: ce qui donne une contenance exacte de 348 cmc. La compression atteint 6 à 1. Une particularité curieuse, que nous retrouvons dans certaines marques françaises, est la circulation d'huile. Ainsi qu'on le verra par le

l'huile revenant du moteur et aboutissant à la partie supérieure du réservoir. La contenance du réservoir est d'environ un gallon, c'est-à-dire 4 litres 1/2.

Le réservoir d'essence, muni de kneegrips est de la forme classique et d'une capacité de 9 litres.

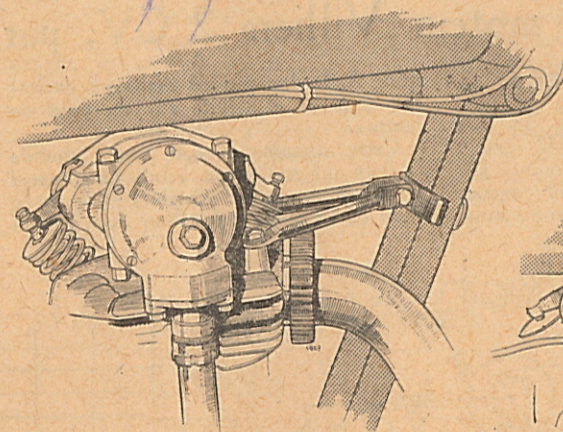
La boîte des vitesses, à trois combinaisons et point mort est du type Vélocette: les rapports des vitesses sont différents

selon que l'on envisage le type sport ou le type tourisme:

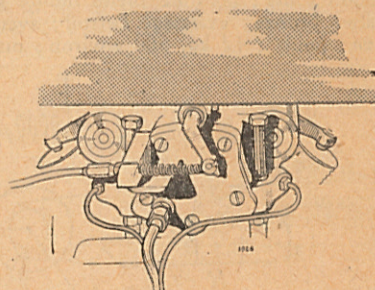
Sport: pignons à 23 dents, rapports: 13,3 x 7,5 x 5,25.

Tourisme: pignons à 21 dents, rapports: 14,5 x 8,4 x 5,8. ce qui permet d'atteindre en certains cas une vitesse supérieure à 100 à l'heure. Le levier des vitesses est du type à double verrouillage.

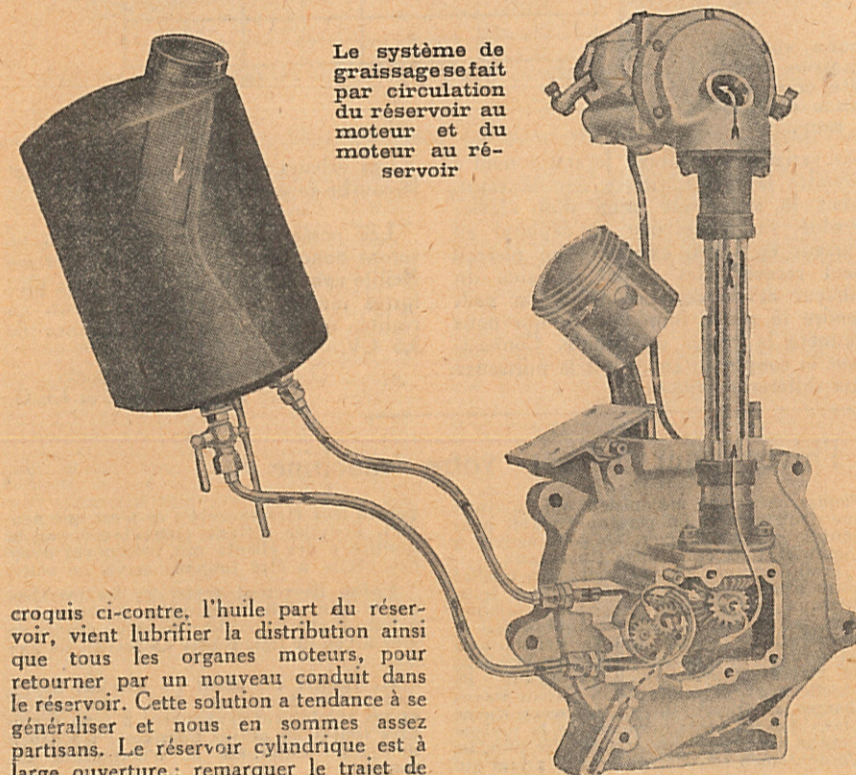
L'embrayage est à 7 disques garnis de



La culasse de la Vélocette est reliée au cadre par deux bielletes pour empêcher le moteur de vibrer. Cidessous la commande du compresseur.



Le système de graissage se fait par circulation du réservoir au moteur et du moteur au réservoir



croquis ci-contre, l'huile part du réservoir, vient lubrifier la distribution ainsi que tous les organes moteurs, pour retourner par un nouveau conduit dans le réservoir. Cette solution a tendance à se généraliser et nous en sommes assez partisans. Le réservoir cylindrique est à large ouverture: remarquer le trajet de

ferrodo; au point mort, le pignon de chaîne est monté en roue libre sur roulements à billes. Des freins à grandes dimensions et à tambour à l'avant et à l'arrière.

La magnéto est une M. L.

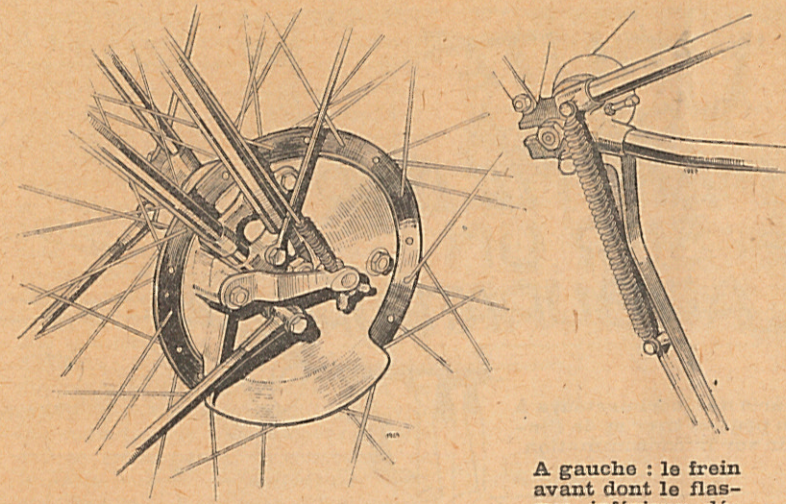
Une particularité du moteur réside dans la patte de fixation de la culasse au cadre: toute cause de trépidation possible est absolument anéantie par ce système.

Le décompresseur avec ressort puissant est simple et efficace.

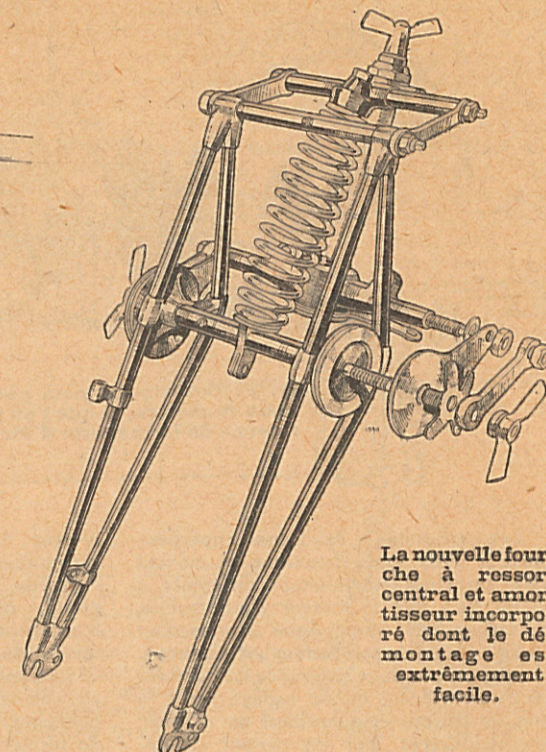
Ainsi qu'on le verra par le croquis, Vélocette a prévu une gouttière à la partie inférieure du tambour qui élimine toutes les possibilités de stagnation de l'eau qui voudrait s'introduire à l'intérieur du frein.

La béquille arrière ne comporte pas d'attache sur le garde-boue: un gros ressort à boudin relève la béquille au moment du départ. Un point mort dans la position de repos de la machine évite l'inconvénient connu du rappel intempestif de la béquille sur les tibias du conducteur.

La direction des machines actuellement à Paris a subi quelques heureuses modifications d'origine: M. Delaunay a compris une combinaison d'amortisseur combinés avec écrous-papillon d'une efficacité réelle.



A gauche: le frein avant dont le flasque inférieur déborde sur le tambour pour éviter les infiltrations d'eau ou de boue entre les machoires. Cidessous, la béquille arrière ne possède pas d'accrochage au garde-boue elle est simplement maintenue par un ressort.



La nouvelle fourche à ressort central et amortisseur incorporé dont le démontage est extrêmement facile.

Le guidon est du type orientable. De même les repose-pieds sont conçus pour se déplacer en 8 positions différentes assurant un parfait confort, quelle que soit l'anatomie du conducteur.

La selle est une Lycett-Aéro-Elastique: c'est dire que la façon est soignée. Les pneus sont d'un type léger, du 27x2,75 car il s'agit d'une machine vite pour une 350 cmc. Les fourches larges permettent cependant l'adoption d'une section beaucoup plus forte, d'autant que la hauteur du carter au sol est de près de 12 cm. Les règlements anglais sont stricts: en France, une campagne se dessine dans le même sens: la Vélocette est livrée munie d'un silencieux des plus imposants: elle glisse sans bruit sur la route.

A la demande, pour la compétition, Vélocette peut être munie d'un piston spécial qui élève sensiblement la compression: dans ce cas, il est normal d'atteindre un taux de 7 1/2 à 1 par l'emploi de Benzol-Discol. Dans ce cas, nous conseillons le carburateur Amac 1928 à

aiguille de freinage et la magnéto M. L. de course.

En somme, la Vélocette actuelle est un engin digne de figurer dans les mains de connaisseurs et nous les invitons à aller l'étudier chez l'agent de Paris, où elle est en exposition. M. A.

La liste des motos de 1927

Les variations de prix, le manque de temps pour certains constructeurs, ont occasionné, dans notre liste des motos exposées au Salon, bien des vides et quelques inexactitudes. La faute n'en est d'ailleurs nullement à nos services et nous rappelons aux constructeurs et agents que, s'ils veulent que *Moto Revue* s'intéresse à leur construction, il leur suffit de nous tenir au courant des variations, des progrès réalisés. *Toutes informations sont les bienvenues*; qu'ils se rendent cependant compte que nous devons éviter la délicate question de publicité et que leurs correspondances peuvent être sujettes à coupures: il est très difficile, dans une partie telle que la motocyclette, de ne pas friser certaines allégations qui font que les non-prévenus parmi nos lecteurs ont tendance à crier à l'impartialité; mais lorsqu'il s'agit d'information d'intérêt général qu'ils soient assurés de tout notre concours; certains profitent largement de nos offres et ils ont raison; d'autres se retranchent, et ils ont tort.

Cleveland: nouveaux prix modifiant ceux donnés:

600 cmc.	7.500	au lieu de	7.500
750 cmc.	11.800	—	12.500
1.000 cmc.	12.500	—	13.200

Notons que la 250 bien connue a cessé d'être construite. Valpic reste néanmoins avec un assortiment complet de pièces détachées.

La Française Diamant: type 31 est à 3.525 fr. et non 3.390; type 32 est à 3.595 fr. et non 3.580; type 33 est à 3.540 fr. et non 3.640; type 34 est à 3.675 fr. et non 3.820; type 35 est à 4.070 fr. et non 4.220; type 36

est à 4.210 fr. et non 4.400; type 39 est à 6.065 fr.; type 400 est à 6.220 fr.; type 41 est à 6.530 francs.

Ranat: type B 2 est à 2.550 fr. au lieu de 2.250; type B 8 ne figurait pas à la liste.

Lapize: type 131 est à 3.525 fr. et non 3.390; type 132 est à 3.595 fr. et non 3.580; type 133 est à 3.540 fr. et non 3.640; type 134 est à 3.675 fr. et non 3.820; type 135 est à 3.750 fr. et non 4.220; type 136 est à 4.210 fr. et non 4.400.

Charles Gérard. — A été omis dans notre liste du premier compte rendu. Nous réparaons l'oubli: 74, rue du Commerce, Paris:

Type E, 175 cmc. Luze, moteur 2 temps, Aubier-Dunne 51x85, volant magnétique, 3 vitesses, kik, ch.-ch., silencieux à chicane, pneus 700x80, freins tambours AV et AR, vitesse 85 km., prix 3.450 fr. et 4.800 francs.

Type F, 250 cmc. Tourisme; 2 temps, 65x75, magnéto, 3 vitesses, chaîne et courroie, pneus 650x65, 2 freins poulie jante, 5 à 75 km., prix 3.300 francs.

Type R, 350 cmc. grand sport: 4 temps, 72x85, culbuteur, magnéto, carburateur 2 manettes, graisseur-pompe, 3 vitesses, ch.-ch., silencieux, pneus 700x80 renforcés, 95 km., poids 95 kg., prix 5.800 francs.

Type H, 500 cmc. grand tourisme: bloc-moteur 2 temps, 78x99, 2 vitesses, kik, chaîne, amortisseur, rouleau et couvre-chaîne, 2 freins tambours 175 mm., Maglum, pneus 700x100, prix 5.800 francs.

Junior Sport: 74, rue du Commerce, Paris (omis dans notre liste du Salon).

Type spécial: moteur Duton, 2 temps, 175 cmc., 60x60, carburateur Amac 1928, graissage pompe, 3 vitesses, débrayage avec amortisseur, ch.-ch., Kenold, silencieux, cadre double en berceau, pneus 300x60, réservoir 12 litres essence, vitesse 100 km.

Motocar F. R. — 74, rue du Commerce, Paris (15^e).

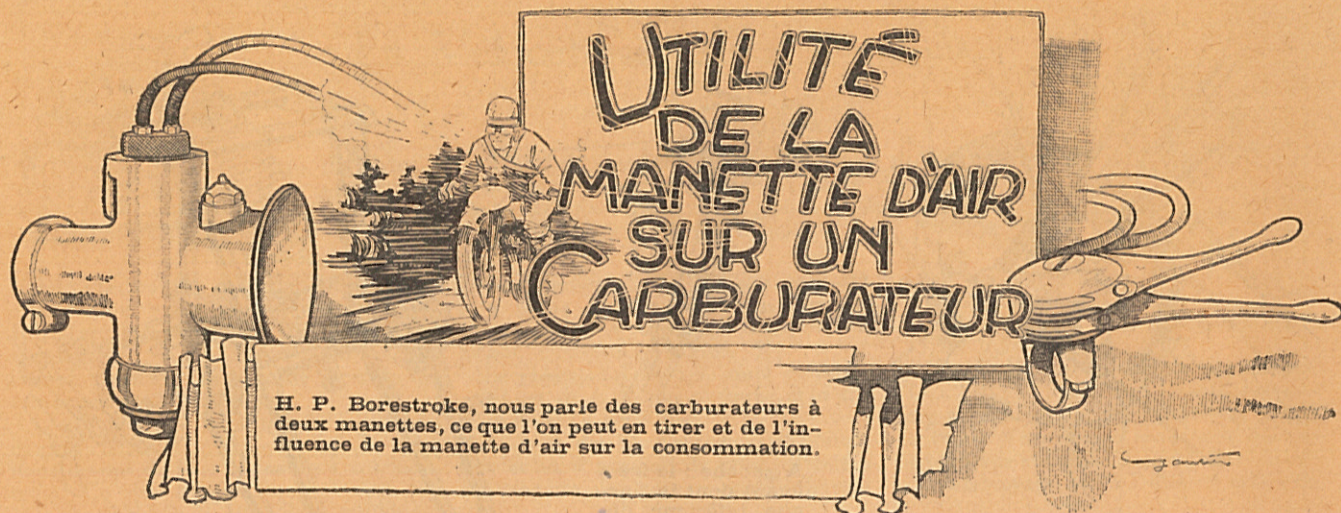
Type 1928: 3 roues, construction spéciale, prix 7.250 francs.

Le bon vin réjouit le cœur de l'homme

a dit un vieux proverbe tiré, d'ailleurs, d'un de nos meilleurs auteurs latins. Le vin en moto, mais jamais nous ne l'avons déconseillé, car nous-mêmes nous estimons qu'un vin bon, de choix, tel que celui que nous recevons de M. E. Castan, à Rochelle, Alès (Gard) n'a jamais fait que du bien à notre santé motocycliste. Et voilà pourquoi nous avons demandé à cet excellent petit producteur de continuer à livrer de son excellent vin à nos lecteurs et abonnés. Pour en profiter, il leur faut, toutefois, joindre à leur demande de conditions la mention qu'ils appartiennent à *Moto Revue*.

Carters émaillés

Un constructeur de voitures recouvre d'un émail à la cellulose l'intérieur des carters de ses moteurs. Il évite ainsi que les grains de sable qui se sont incrustés dans l'aluminium lors du sablage ne tombent dans l'huile de graissage.



Les carburateurs modernes appartiennent à deux types fonctionnant suivant des principes nettement différents : Alors que, sur le moteur d'automobile, le carburateur automatique à prise d'air indépendante du conducteur est classique, il n'en est pas de même sur le carburateur de motocyclette, où le réglage est à la fois qualificatif et quantitatif par la main du conducteur. Sur un moteur d'automobile, quel que soit le principe d'automatisme employé, c'est la dépression du moteur qui règle les proportions d'air et d'essence.

Le carburateur de moto est semi-automatique

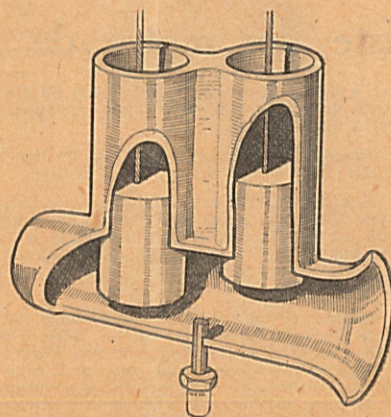
Le carburateur de moto, l'expérience en a reconnu l'utilité, est dit semi-automatique, c'est-à-dire que le conducteur peut, en marche, faire varier les proportions du mélange gazeux, proportionner la valeur de la dépression et l'ouverture de l'entrée d'air aux besoins du moteur. Un boisseau est interposé entre la prise d'air et le gicleur, permettant de régler la dépression, et la vitesse de passage de l'air au droit du gicleur par variation de la section : c'est, en principe, un diffuseur à section variable; plus un régulateur de dépression sera énergique sur le gicleur et plus riche sera le mélange pour un calibre de gicleur dérivé. L'ouverture du boisseau des gaz permet au moteur d'aspirer à pleine admission, alors que l'ouverture très faible de l'arrivée d'air force l'air à circuler à une vitesse considérable; l'essence est aspirée d'autant plus énergiquement, et le mélange est d'autant plus riche exagérément, qu'il manque d'air pour le brûler.

Effet du boisseau d'air sur la dépression

Le problème de l'établissement d'un carburateur automatique consiste à calculer les sections de passage de façon à assurer pour l'ouverture des deux boisseaux d'air et de gaz, et pour un

moteur tournant à toute vitesse, une carburation correcte et une combustion complète des gaz. Les gaz ouverts en grand, on ferme progressivement le boisseau d'air, ce qui a pour effet, en raison du rétrécissement de la section de passage, que la vitesse de l'air est accrue au voisinage du gicleur et la proportion d'essence, par rapport à l'air, augmente de façon très rapide.

Si, au contraire, avec l'air ouvert totalement, on ouvre progressivement le boisseau des gaz, on augmentera la vitesse de ceux-ci, l'air n'est plus gêné, plus freiné, par la résistance offerte par le boisseau d'air atténué de plus en plus la dépression du gicleur, et la proportion de carburant va en diminuant par rapport au volume d'air aspiré.



Le principe des boisseaux de réglage d'un carburateur à deux manettes.

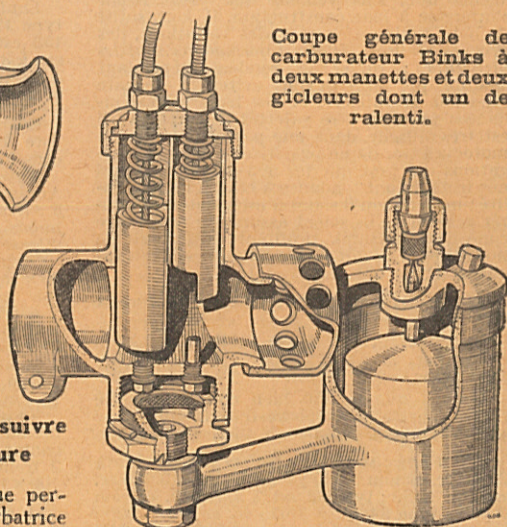
Le réglage d'air permet de suivre les variations de température

Le carburateur semi-automatique permet de corriger l'influence perturbatrice

des variations de température, et de l'état hygrométrique de gaz, la température chaude et ensoleillée réclamera plus d'air et d'essence, et l'inverse se produira si la température s'abaisse ou que le temps devient pluvieux ou brumeux.

Manœuvrer judicieusement le boisseau d'air

Le boisseau d'air qui sert à corriger les différences de température, les inégalités de carburation, demande à être manié rationnellement et non au petit bonheur. Trop de conducteurs ignorent l'importance du réglage d'air, ils ne comprennent bien que l'ouverture d'air fermée au départ, et ouverture progressivement en marche suivant l'échauffement du moteur, mais là se borne leur savoir, trop souvent la manette d'air est aguichée de façon trop maladroite et on peut dire du réglage d'air ce que disait Esope de la langue : « que c'est la chose la meilleure et la pire »; le tout est de s'en servir, c'est là ce que malheureusement l'on ignore, car pour com-



Coupe générale de carburateur Binks à deux manettes et deux gicleurs dont un de ralenti.

prendre l'importance de ce réglage d'air, il faut d'abord comprendre comment fonctionne un carburateur et un moteur.

Cela explique les consommations fantastiques relevées sur certaines machines pourtant de tempéramment très sobre. Cela nous remet en mémoire une petite aventure très typique : un motocycliste se plaignait que sa moto, une petite 173 cmc. pas bien méchante, consommait 9 litres aux 100 kilomètres, après lui avoir démontré que cette consommation était anormale, nous fimes près de 3 litres de mélange, soit 10 % d'huile, une consommation réelle de 3 l. 150 d'essence : nous tenons de la bouche du motocycliste même la solution de cette consommation anormale : après avoir fait constater que nous n'avions apporté aucune modification, le possesseur de la moto suivant en automobile, nous apprimes qu'il marchait continuellement à prise d'air fermée, ce qui amplifie considérablement la consommation du moteur se faisant presque exclusivement sur l'essence.

On peut dire que sur 100 motocyclistes, il en est 70 (et nous sommes généreux, car 90 serait peut-être plus exact) qui ne savent pas se servir de leurs manettes et cela explique, en grande partie, le discredit jeté sur certains moteurs accusés d'une intempérance, injustifiée d'ailleurs, que de moteurs ont été ainsi carbonisés, car leur possesseurs les conduisaient avec inexpérience.

Si motocycliste savait... Si vendeur pouvait...

Si les motocyclistes savaient..., mais hélas, pourvu que la machine roule suffisamment vite, on s'en contente : quel bon parti et quelle longue durée ils pourraient tirer de leur machine ; dans leur ignorance, ils brûlent la chandelle par les deux bouts.

Les nombreux constructeurs ont monté, sur leurs machines, des carburateurs automatiques (ils le sont plus souvent de nom qu'en réalité) à une seule manette

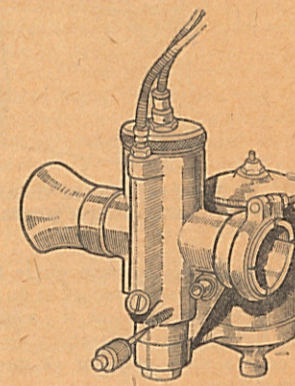
sachant que la plupart des clients manœuvre cette manette à tort et à travers : un tel carburateur, agréable pour les profanes, est plutôt désagréable pour l'expert à qui il semble manquer, quelque chose car il ne peut obtenir la quintessence de son moteur si un carburateur est changé en quelques minutes, c'est plutôt au vendeur qu'au constructeur qu'appartient de choisir le carburateur en fonctions des acheteurs, mais bien souvent vendeur et autre, sont logés à la même enseigne et n'en savent pas plus l'un que l'autre. Attention à votre manette d'air, votre marche s'en ressentira et *et nunc erudimini.*

Un essai de carburateur sur longues distances sera prochainement donné à nos lecteurs.



Le carburateur Amac du type T. T. : le croquis de gauche montre la coupe des boisseaux d'air et de gaz.

Le nouvel appareil 1928 est semblable extérieurement, mais comporte une aiguille de freinage.



GRAND CONCOURS "MOTO-REVUE"

ET C'EST TERMINÉ!...

Notre Concours est terminé avec la 30^e question. C'est donc dès aujourd'hui que nos Abonnés pourront nous adresser les sept questionnaires qui ont paru dans les derniers numéros de *Moto Revue*. Il suffira de remplir *correctement* les cases, puis de joindre, par ordre, tous les questionnaires dans une même enveloppe portant l'adresse : *Moto Revue*, 5, rue Saint-Augustin, Paris (2^e), et avoir soin de porter *indispensablement* sur le coin gauche de l'enveloppe : **Concours M. R.** Il est inutile de joindre les questions isolées qui ont paru dans *Moto Revue* et *Motocyclisme*, les sept questionnaires de récapitulation nous suffiront ; toutefois, seuls seront classés ceux qui seront abonnés pour un an, soit du début de notre Concours, ou bien au mois de décembre 1927 au plus tard. Nous recevrons toutes les enveloppes jusqu'au 31 décembre ; les lettres qui nous parviendront le 1^{er} ou le 2 janvier devront porter le cachet de la poste du 31 décembre 1927. Il est donc facile encore de prendre part à notre grand Concours si richement doté de cent mille francs de prix.

Rappelons aussi qu'il y aura lieu de donner la marque et

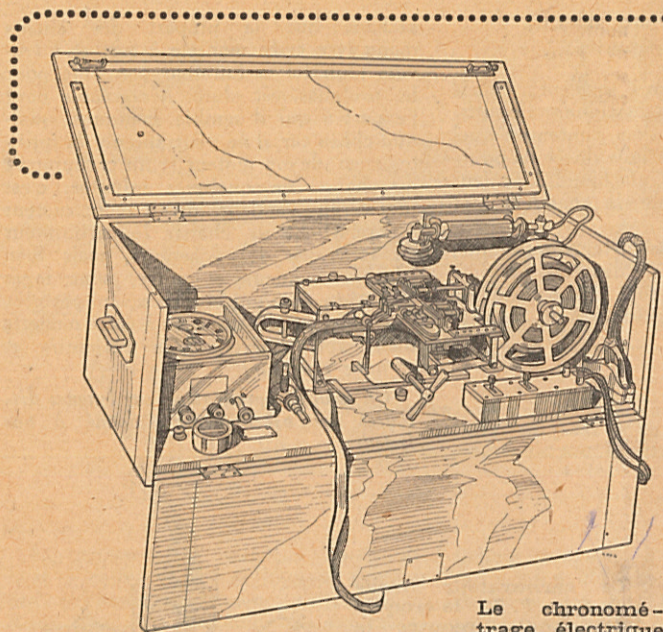
la cylindrée exacte pour les motocyclettes ; ne pas tenir compte des décimales. Toute erreur comptera pour une faute, et seules les réponses sans aucune faute, comme nous l'avons dit précédemment, auront droit à l'attribution des motos, les réponses avec une faute et plus seront décalées pour l'attribution des accessoires ; en cas d'ex æquo, nous publierons quelques questions supplémentaires qui devront être trouvées exclusivement par ceux qui auront envoyé toutes leurs réponses justes.

Ne pas mettre d'autre correspondance dans ces enveloppes, exclusivement les sept pages de questionnaires, car votre enveloppe restera cachetée jusqu'au moment du dépouillement qui se fera aussitôt la clôture, dès les premiers jours de janvier.

Le dépouillement sera fait avec la plus grande correction et la plus grande honnêteté sportives qui caractérisent toutes les manifestations de *Moto Revue*.

Important : Attention à l'affranchissement de votre enveloppe, les sept questionnaires enfermés dans votre enveloppe d'envoi pèsent environ 25 grammes ; il faut donc affranchir à 75 centimes pour la France et les Colonies, et à 1 fr. 75 pour l'Étranger.

Envoyer les réponses avant le 31 Décembre



Le chronométrage électrique Holden; tout le mécanisme est contenu dans une boîte, ce qui permet un transport très facile.

Le chronométrage électrique

Un examen sévère des chronométreurs officiels peut être efficacement fait à l'heure actuelle. Pourquoi ne les opposerait-on pas, à l'épreuve, à un chronomètre électrique, jusqu'à ce que l'on puisse remplacer économiquement le matériel humain par le matériel mécanique?

plus simples, plus robustes, plus sûrs et avant tout meilleur marché. Un appareil de genre sera souvent transporté en auto ou expédié par chemin de fer, il sera souvent loué par un grand club à un club moins important. Il sera donc appelé à subir d'assez rudes traitements et à être manœuvré par des mains inexpertes. Si, au contraire, il doit subir de fréquents réglages, s'il est cher, si une équipe d'électriciens spécialistes est nécessaire à son emploi, ses applications seront bien plus restreintes. Pour fixer les idées, nous allons rapidement décrire deux appareils très employés et qui donnent d'excellents résultats. L'un est le Holden, adopté par le Royal Automobile Club de Grande-Bretagne; l'autre, le Loebner, est allemand.

Le chronographe électrique Holden

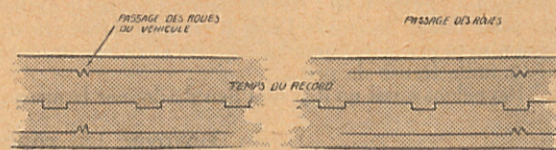
Si nous ouvrons la caisse qui renferme l'appareil, nous apercevons tout d'abord un chronomètre qui est d'ailleurs vérifié souvent (en Angleterre, par le National Physical Laboratory). A côté, se trouve un mécanisme d'horlogerie qui déroule une bande de papier. Ce mécanisme rappelle celui des postes de télégraphe. Le mouvement de la bande de papier est uniforme. Ce mécanisme comporte de plus trois plumes.

Deux plumes décrivent de chaque côté de la bande de papier deux lignes droites, la troisième décrit une ligne crénelée, chaque créneau correspondant à une demi-seconde. On met le mécanisme en route. On a d'autre part disposé en travers de la route, au départ et à l'arrivée deux bandes pneumatiques renfermant chacune deux lames de cuivre. Celles-ci sont normalement écartées; mais quand les roues du véhicule passent sur la bande, elles établissent le contact et le courant par l'intermédiaire d'électro-aimants et de leviers déplace les deux plumes latérales qui décrivent un crochet et enregistrent ainsi sur la bande le passage du véhicule. On a ainsi l'indication du passage du véhicule. A l'arrivée, la même chose se produit. On a donc d'une part les lignes crénelées indiquant le temps et d'autre part, deux crochets au départ et à l'arrivée indiquant le passage des roues aux deux points.

Il est très important que le déplacement de la bande de papier soit uniforme et le mécanisme comporte un volant régulateur. Il faut mettre le mouvement d'horlogerie en marche un peu avant le départ du véhicule de manière à ce que le petit volant régulateur ait atteint son régime.

La bande de papier défile assez rapidement pour que l'intervalle entre les demi-secondes soit suffisant et qu'on puisse le subdiviser d'une manière assez précise.

Les plumes latérales qui tracent les lignes droites peuvent osciller horizontalement, mais elles sont maintenues en place par un aimant permanent. Quand passe le courant, déclenché par le passage des roues du véhicule, un électro-aimant neutralise l'effet de l'aimant permanent et, sous l'effort d'un petit



Un exemple du fonctionnement des bandes de chronométrage de l'appareil Holden.

Au temps déjà lointain où le 60 et même le 100 constituaient des allures de record et où, de plus, par suite de l'incertitude de la mise au point, il y avait entre les divers concurrents d'une épreuve des différences de temps très élevées, on pouvait encore s'accommoder de moyens de chronométrage assez rudimentaires.

Plus la vitesse est réduite, et plus grande est l'approximation qu'on peut tolérer. Mais aux vitesses actuelles un cinquième de seconde représente par lui-même le temps nécessaire pour franchir une distance appréciable (une dizaine de mètres à 180 à l'heure, par exemple). Et à cela il faut ajouter les erreurs dues au chronométrage, à un moment d'inattention de sa part, à sa nervosité, à une courte hésitation. On exige des chronomètres d'une admirable précision, mais on néglige l'incertitude que représente ce qu'on pourrait appeler l'élément humain du chronométrage.

Il faudrait pour un peu faire subir un examen médical au chronométrage pour apprécier la rapidité de ses réflexes. Un chronomètre n'est pas un outil dangereux à manier, mais une erreur de chronométrage si minime soit-elle est possible. Aujourd'hui, non seulement les vitesses atteintes sont considérables et nombreux sont les instruments capables d'atteindre le 200 à l'heure (sans parler du 500 à l'heure, dépassé récemment en avion), mais encore on constate que dans les courses actuelles les concurrents sont extrêmement près les uns des autres et que dans le cas de courses sur de petites distances, le temps qui les sépare est parfois inférieur à un cinquième de seconde. Qu'on songe que sur un kilomètre parcouru à 180 à l'heure, ce qui aujourd'hui n'a plus rien d'exceptionnel, un cinquième de seconde représente dix mètres. Naturellement la précision absolue du chronométrage est d'autant plus importante que la distance est plus courte, un cinquième de seconde d'écart sur un kilomètre représentant un pourcentage d'erreur beaucoup plus accusé que sur 50 ou 100 kilomètres, mais on a vu sur 400 kilomètres des voitures terminer la course à moins d'une longueur d'écart. L'élément humain est peu à peu éliminé de l'industrie. La machine remplace l'homme et travaille avec une précision beaucoup plus grande. Le chronométrage électrique peut seul nous donner l'exactitude qui est indispensable pour la mesure du temps dans nos épreuves actuelles. Il y a déjà plusieurs appareils de chronométrage électrique parfaitement satisfaisants et la mésaventure naguère survenue à Arpaion ne doit pas jeter le discrédit sur ces excellents appareils. Il est à souhaiter, et d'heureux efforts ont été faits dans ce sens, que les appareils de chronométrage électriques deviennent

ressort, le levier qui porte la plume oscille légèrement et décrit un crochet. Sitôt que le contact est coupé, l'aimant permanent rappelle le levier et la plume revient à sa position de repos.

Comme cela se reproduit au passage des roues arrière, il y a deux crochets à chaque passage. La seconde plume latérale indique aussi le passage, ceci afin qu'en plaçant une règle sur les deux crochets tracés sur la bande (les deux premiers), on trouve sur la ligne centrale le point exact du passage.

Les leviers portant les plumes sont très légers et grâce à l'aimant permanent le retour est plus rapide que si l'on employait un ressort. C'est pourquoi, malgré le temps infime qui s'écoule entre le passage des roues avant et arrière, les plumes ont le temps de revenir à leur position de repos et d'inscrire le passage successif des roues avant et arrière.

La plume centrale est actionnée à intervalles réguliers d'une demi-seconde par un électro-aimant mis en action par un interrupteur solidaire du mouvement d'horlogerie.

Quand le véhicule a effectué le parcours on prend la bande et on la place entre deux règles métalliques graduées qui donnent les subdivisions des demi-secondes. Avec une équerre on détermine exactement le point où la plume a commencé à quitter la ligne droite. On a préalablement vérifié avec les règles que la bande s'est bien déroulée à la vitesse voulue et que les divisions correspondant aux demi-secondes sont bien exactes. Pour déterminer le temps avec plus de précision, on examine la bande avec une loupe. L'exactitude est de l'ordre du centième de seconde.

L'appareil comporte également un poste téléphonique. Pour ne pas faire tourner le mécanisme à pleine allure entre deux chronométrages, on peut le freiner au moyen d'un aimant permanent qu'on avance de telle manière que le bandeau du volant se déplace dans le champ magnétique.

En Amérique, on se sert d'un appareil différent: au lieu de bandes pneumatiques, le véhicule passe sur un fil d'acier tendu à cinq centimètres du sol et qui actionne un commutateur. Même dispositif à l'arrivée. L'appareil enregistreur est mis en marche non par un mécanisme d'horlogerie, mais par un petit moteur électrique et c'est un enregistreur à cadran qui indique les temps. La vitesse du moteur est réglée automatiquement par un chronomètre. La bande, dont la vitesse est également réglée par le chronomètre, passe au-dessus du cadran de l'enregistreur. Celui-ci imprime sur la bande les heures de passage.

L'appareil enregistreur Loebner

Cet appareil dont on a beaucoup parlé ces derniers temps, a le mérite d'un prix raisonnable. Il se fait en différents modèles dont la précision va de un dixième à un millième de seconde.

L'appareil comporte: 1° un chronomètre de haute précision qui comporte un dispositif spécial d'arrêt et de mise en marche à toute minute pleine.

2° Un appareil imprimant les temps de passage, ainsi que les arrivées et les départs. Il imprime les minutes et les secondes. Les bandes de papier ont 35 m/m de largeur. La bande peut défiler à 3 ou 5 centimètres à la seconde, et alors on peut chrono-

nométrer au cinq ou au dixième de seconde, ou bien à 10 cm, par seconde, et le chronométrage se fait au 50 ou au 100^e de seconde. C'est un moteur électrique muni d'un régulateur très sensible qui fait défiler la bande.

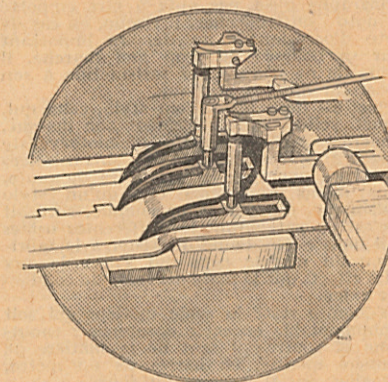
3° Deux manipulateurs, un pour l'arrivée l'autre pour le départ ou bien un dispositif automatique qui peut être actionné à distance par une planche, une poire, un tube pneumatique.

4° Une batterie d'accumulateurs de 12 volts pour l'appareil enregistreur. L'appareil enregistreur imprime sur la bande les temps du chronomètre; comme on dispose de deux manipulateurs indépendants, on peut noter en même temps l'arrivée d'un concurrent et le départ d'un autre. Sur la bande, l'heure figure à gauche, à droite se trouvent les indications Z (arrivée) et S (départ) suivies du numéro des concurrents, et en présence de l'heure de départ ou de celle d'arrivée.

Si la course dure assez longtemps, on peut arrêter la bande et économiser ainsi le papier, cette bande en effet ne mesure pas le temps comme dans les appareils précédents, puisque c'est le chronomètre qui est chargé de ce soin. La bande ne sert qu'à enregistrer les temps, à donner en somme une sorte de ticket, comme celui que nous recevons quand nous nous pesons sur une balance automatique. Nous pouvons donc, sans inconvénient, arrêter la bande pour ne la remettre en mouvement que dans la dernière seconde de la course, avant l'arrivée du premier concurrent, et la laisser défiler si les autres concurrents suivent de près, ou bien l'arrêter à nouveau si ces autres concurrents sont loin, pour ne remettre l'enregistreur en action qu'une ou deux secondes avant que ces concurrents ne franchissent la ligne d'arrivée. On voit combien l'emploi de cet appareil est simple. Son exactitude dépend uniquement du chronomètre et il suffit de vérifier celui-ci de temps à autre, tout comme les autres chronomètres.

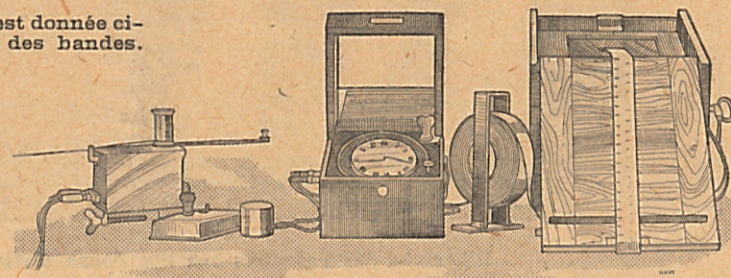
Dans le cas d'une course en circuit, quand l'arrivée et le départ ne coïncident pas, l'installation est placée à l'arrivée. Au départ se trouve le dispositif envoyant les signaux de passages qui est relié par un fil avec la montre principale, qui elle est placée à l'arrivée (la terre sert de conducteur de retour). L'appareil enregistreur est relié à sa batterie, à la montre et au manipulateur (ou au contact d'arrivée). La montre principale et l'enregistreur sont mis à zéro. Une seconde avant le premier départ, on met l'enregistreur en route. Au moment où le premier concurrent franchit la ligne de départ, le chronomètre au départ actionne le manipulateur, ou bien le concurrent passant sur la bande pneumatique ou sur le système de commande, établit automatiquement le courant et l'appareil imprime l'heure de départ. Si le parcours dure plus de cinq secondes, on peut arrêter le dérouleur pendant quatre secondes et ne le remettre en marche qu'une seconde avant l'arrivée. Lorsque le concurrent franchit la ligne d'arrivée, on actionne le manipulateur d'arrivée, ou bien le concurrent passe sur un système automatique établissant le contact et l'heure d'arrivée est notée.

Dans une course de côte ou kilomètre lancé, l'arrivée et le départ sont reliés par deux fils téléphoniques qui servent à la commande automatique de l'appareil. Il n'y a nul besoin d'une



Les plumes de l'appareil Holden marquant la bande de papier qui se déroule en dessous.

A droite, l'appareil Loebner dont la description est donnée ci-dessus. A gauche un exemple d'impression des bandes.



batterie d'accumulateurs (sauf, bien entendu, celle de l'enregistreur). Dès qu'une voiture touche la ligne de départ, le contact est établi et l'appareil fonctionne.

Cet appareil est donc un progrès très sérieux dans la réalisation d'un appareil de chronométrage d'un maniement simple, d'un transport facile et d'un prix abordable. Il permet d'assurer aux concurrents un chronométrage exact de leurs temps et il simplifie considérablement la tâche des organisateurs d'épreuves; son prix est tel que plusieurs clubs pourraient se réunir pour en faire l'acquisition sans pour cela grever beau-

coup leur budget. Peut-être même pourrait-il être loué à un tarif assez réduit, car le club propriétaire pourrait en faire la location à des Sociétés sportives (courses à pieds, course à bicyclette, etc), et le prix d'achat serait rapidement amorti. Ainsi on pourrait réduire les frais si élevés que représentent les indemnités élevées que l'on voit payer aux chronométrateurs officiels. L'appareil serait bien entendu soumis à des vérifications périodiques, mais qui, étant donné sa grande solidité, ne seraient pas très fréquentes

J. MELLIER.

Un Accessoire utile et trop souvent inconnu

Moto Revue, dans son dernier référendum sur les sujets que nos lecteurs désiraient voir traiter, a trouvé dans son courrier des idées vraiment neuves, telles que la photo en moto, les objets d'usage courant à adopter, etc.... Il nous a semblé, dès l'abord, que notre cadre ne se soumettrait que difficilement aux exigences de ce sujet, mais l'insistance de nos lecteurs nous autorise à aborder ces sujets extra-programme, si l'on peut dire. Nous avons récemment entretenu nos lecteurs des pipes ou fume-cigarettes dont la fabrication n'offre aucun danger en moto, puis la question fort controversée de l'habillement motocycliste nous a amenés à étudier l'équipement spécial dit Acfor dont l'intérêt fut tel que nous avons dû réclamer à l'une des plus exquises « premières » de notre « Paris-Éléphant » un article documenté sur la mode des dames en moto, qui paraîtra dans le numéro spécial de No 1. Nous avons cependant voulu dès maintenant étudier l'une des faces du problème posé par nos lecteurs. Le stylographe apte à tous les usages pour le motocycliste: Certes, le sujet est coriace, car il ne rentre pas dans le programme que nous élargissons journellement; mais il devient patent que cet article fait partie du bagage social de tout individu et le motocycliste qui ne possède pas son stylo, au même titre que l'on emporte son mouchoir ou son tabac, est devenu un oiseau rare et peu estimé: combien d'adresses d'hôtels, garages ou restaurants à signaler, combien de desiderata nous ont été communiqués parce que le motocycliste, charmé ou dépité, a pu transcrire sans effort, grâce à son inséparable stylo, ses impressions qu'il a communiquées à *Moto Revue*. Notre succès

dépend, en partie, avouons-le, du stylo de nos lecteurs! Mais tout appareil dénommé stylographe n'est pas apte à être emporté en moto: ou trop cher, il risque, en cas de perte d'occasionner un déboire important pour sa bourse; ou trop bon marché, il risque de ne pas donner satisfaction à son possesseur dans la pratique.

Quel est donc le meilleur stylo, celui qui, coquet, solide, et relativement bon marché, donnera le meilleur résultat au motocycliste obligé à s'accommoder de circonstances imprévues pour établir ses notes de route. Nous avons longtemps cru qu'un stylo quelconque, d'une marque connue, suffisait et c'est en parcourant les différentes usines qu'il nous a été donné d'assister à la fabrication du modèle type qui s'accorde aux rudes efforts que la main nerveuse du conducteur exige.

L'ébonite reste la seule matière qui soit recommandable en cette occurrence: caoutchouc et soufre; il faut de la matière de première qualité, en barres de un mètre, lesquelles seront passées au four.

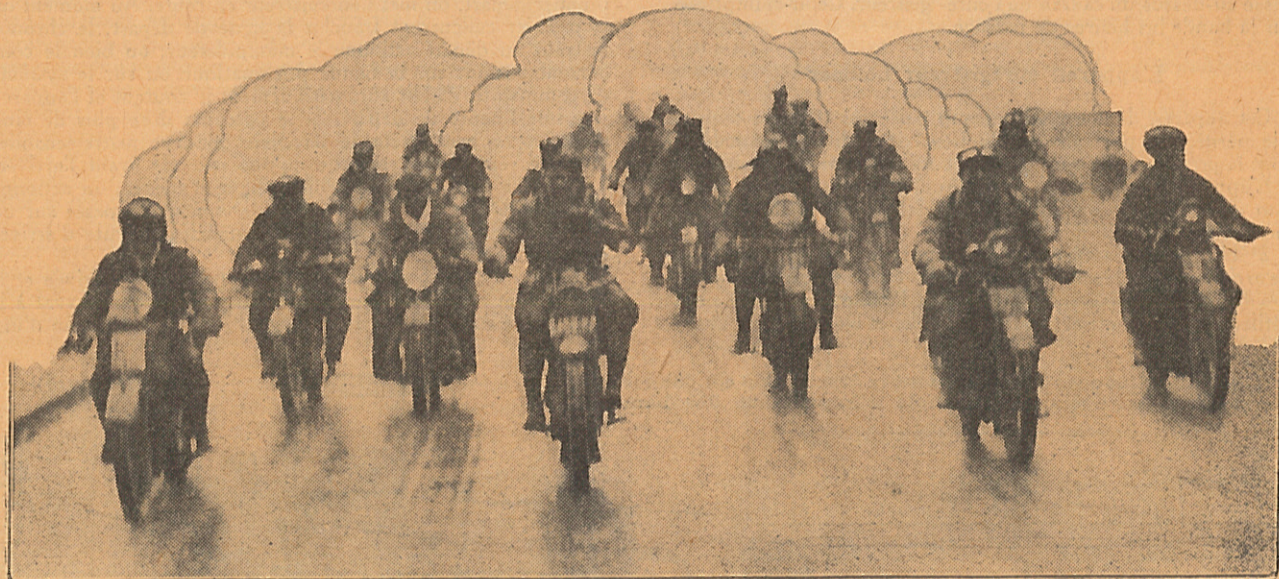
Le type sur lequel nous avons concentré notre attention, est le type Gold Starry qui subit, pour arriver à nos existences, 75 opérations diverses: l'une des plus importantes et souvent renouvelée en cours d'usinage doit être l'épreuve du tampon ou de la bague qui permettra l'interchangeabilité absolue des pièces qu'en cours de route le motocycliste est susceptible de perdre ou détériorer. Comme le prix doit être abordable, il faut que l'usure des tours soit minime pour obtenir une qualité d'appareils appréciable, c'est ce qui explique l'usinage au diamant, car l'acier est rongé par l'ébonite.

La plume est certainement la partie la plus fragile du stylo, celle qui subit les à coups les plus directs de main énergique ou des contacts imprévus. L'or irridié reste la matière employée dans le Gold Starry, mais il faut que le montage de la plume soit parfait. Malgré la pression relativement brutale qu'en cours de route nous ferons subir à l'appareil, en écrivant sur n'importe quel socle occasionnel, nous croyons qu'un Gold Starry peut fournir au minimum une durée normale de temps égale à la vie d'une moto.

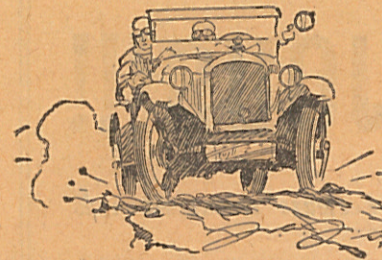
Choisir sa plume est aussi un art. Nous conseillons, pour le motocycliste, une plume pas trop fine, car il risquera de l'ébrécher par l'accrochage sur le papier.

Mais ce qui fait que nous avons étudié le type dit Gold Starry, c'est que, pour le motocycliste, il y a une qualité primordiale qu'il recherche dans son stylo: l'étanchéité du porte-plume. Ouvrir son portefeuille et recevoir les éclaboussures d'encre reste encore tolérable à son bureau, mais diminue les charmes de son usage en moto. Certes, beaucoup d'autres types peuvent faire un usage excellent pour le motocycliste; cependant il est agréable de constater qu'une maison a résolu un type de tourisme, pas cher et pratique. Il serait intéressant que ceux des motocyclistes que l'approche du Nouvel An va entraîner vers la dépense d'un stylo, étudie le type Gold Starry: tous renseignements seront d'ailleurs gracieusement fournis de la part de *Moto Revue* à ceux qui enverront leur désir à Gold Starry, 63, faubourg Poissonnière, Paris.

A. M.



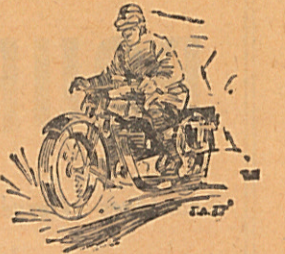
L'arrivée des rescapés des Six Jours d'Hiver 1927 à la porte Maillot.



Les 6 jours d'hiver

du 17 au 22 Janvier 1928.

Organisés sous les règlements généraux de l'A. C. F. et de l'U. M. F. et sous le contrôle sportif de l'A. C. I. F. et de l'A. M. C. F.



Ce qu'ils seront

NOUS avons vu dans notre numéro de samedi dernier, que nos 6 jours d'hiver 1928 seront la réédition des 6 jours d'hiver 1927. Et pourquoi diable! en changer quelque chose puisque cette formule est tout à fait au point et qu'elle a donné satisfaction complète et entière l'an dernier.

Il est bon de dire, toutefois, que le tronçon de route R. N. 2 de Villers-Cotterets à Paris est tout à fait impraticable, même pour des chars d'assaut, donc nous ferons le coude sur Senlis.

Les catégories

Notre concours se disputera en étoile autour de Paris, sur une distance d'environ 1.686 à 2.016 kilomètres, selon les groupes.

Pour les distances à couvrir, les concurrents seront répartis en deux groupes: **Groupe Bleu**: motos 175 cmc., 250 cmc.; sidecars 350 cmc.; cyclecars 350 et 500 cmc. et voitures 4 roues jusqu'à 500 cmc.

Groupe Rouge: motos 350, 500, 750 et 1.000 cmc.; sidecars 600 et 1.000 cmc.; cyclecars 750 et 1.100 cmc. et toutes les catégories de voitures jusqu'à 3 litres.

Les étapes

Mardi 17 janvier

Groupe Bleu: Paris-Gournay-Rouen-Pontoise (254 km. environ).

Groupe Rouge: Paris-Pontoise-Beauvais-Gournay-Rouen-Pontoise-Paris (272 km.).

Mercredi 18 janvier

Groupe Bleu: Paris-Amiens-Compiègne-Paris (279 km. environ).

Groupe Rouge: Paris-Amiens-Saint-Quentin-Compiègne-Paris (342 km. env.).

Jeudi 19 janvier

Groupe Bleu: Paris-Reims-Soissons-Paris (314 km. environ).

Groupe Rouge: Paris-Reims-Laon-Soissons-Paris (334 km. environ).

Vendredi 20 janvier

Groupe Bleu: Paris-Chartres-La-Ferté-Bernard et retour (328 km.).

Groupe Rouge: Paris-Chartres-Le Mans et retour (416 km. environ).

Samedi 21 janvier

Groupe Bleu: Paris-Chartres-Orléans-Rambouillet-Paris (299 km.).

Groupe Rouge: Paris-Châteaudun-Orléans-Rambouillet-Paris (320 km.).

Dimanche 22 janvier

Groupe Bleu: Paris-Evreux-Nonancourt-Versailles-Paris (212 km.).

Groupe Rouge: Paris-Evreux-Nonancourt-Mortagne-Dreux-Versailles-Paris (332 km. environ).

Les moyennes

Les vitesses horaires seront: **Motos**. — 175 cmc.: 32 km.; 250 cmc.: 35 km.; 350 cmc.: 38 km.; 500 cmc.: 42 km.; 750 et 1.000 cmc.: 45 km.

Sidecars. — 350 cmc.: 32 km.; 600 cmc.: 38 km.; 1.000 cmc.: 42 km.

Cyclecars. — 350 cmc.: 32 km.; 500 cmc.: 35 km.; 750 cmc.: 38 km.; 1.100 cmc.: 42 km.

Voitures. — 350 cmc.: 32 km.; 500 cmc.: 35 km.; 750 cmc.: 38 km.; 1.100 cmc.: 42 km.; 1.500 cmc., 2 litres, 3 litres: 45 km.

C'est sur cette base que seront calculées les heures de passage aux différents contrôles.

Chaque concurrent devra maintenir sa moyenne entre les contrôles horaires. Les autres contrôles n'étant que des contrôles de pointage.

Seront contrôles horaires:

Mardi 17: Bezons (départ), Rouen, Bezons (retour).

Mercredi 18: Pierrefitte (départ), Compiègne, Le Bourget (retour).

Jeudi 19: Livry (départ), Soissons, Le Bourget (retour).

Mercredi 20: Versailles (départ), La Ferté-Bernard, Versailles (retour).

Samedi 21: Versailles (départ), Orléans, Versailles (retour).

Dimanche 22: Saint-Germain (départ), Dreux, Versailles (retour).

Classement

Dans chaque catégorie, le classement sera établi suivant le nombre des points que le concurrent aura perdus sur les 1.000 qui lui auront été remis au départ. Le concurrent qui aura conservé le plus de points sera déclaré « premier ». Viendront à la suite et par ordre, les concurrents ayant perdu le moins de points.

Prix

Chaque concurrent, qui aura effectué le parcours total sans perdre de points, recevra un Diplôme de Grande Médaille d'Or. Un Diplôme de Médaille de Vermeil sera attribué au concurrent qui aura perdu 25 points maximum, un Diplôme de Médaille d'Argent à celui qui aura perdu

50 points maximum, un Diplôme Commémoratif sera remis à tout concurrent qui aura terminé dans les délais.

Dispositions diverses

Les concurrents étant censés être dans les conditions habituelles du tourisme, aucune réclamation concernant les erreurs d'itinéraires ne pourra être admise.

Les commissaires sportifs se réservent le droit d'autoriser ou non un concurrent à se faire remplacer au départ d'une demi-étape. Le remplaçant devra satisfaire aux articles 13, 14 et 15 (licences et assurances).

Les concurrents devront strictement se conformer aux règlements administratifs concernant la police de roulage sur les voies publiques et dans les agglomérations. La plus grande prudence leur est recommandée dans la traversée des agglomérations, les organisateurs déclinant toute responsabilité, les participants étant considérés comme des touristes isolés. Une contravention pour excès de vitesse est susceptible de faire exclure le concurrent de l'épreuve.

Le concurrent s'engage à n'effectuer aucun recours contre les organisateurs par suite d'accidents, de quelque nature qu'ils soient, ou non-observation des règlements de police, de voirie ou du Code de la Route.

Les Commissaires sportifs

LA LIGUE NATIONALE MOTOCYCLISTE

LA LIGUE NATIONALE MOTORISTE

Ainsi que nous l'avons antérieurement annoncé nous n'accepterons pas avant janvier les adhésions à la L. N. M. malgré les premiers milliers d'adhésions reçues et dont nous ne tenons aucun compte. Il s'agit d'un organisme formidable et auquel nous devons apporter un soin extrême: laissez-nous lui donner la consistance définitive avant de vous enrôler.

NOUVEAUX BREVETS

G. Boite. — Dispositif amortisseur pour bicyclettes, motocyclettes et similaires.

Société Anonyme Cintra. — Potence de guidon pour cycles et son procédé de fabrication.

P. Le Seigneur. — Cadre pour bicyclette et véhicules analogues.

J. M. Dalibert. — Serrage par cônes de la tige de selle.

H. Landelle. — Ecrou papillon indesserrable pour moyeu.

Argaud. — Perfectionnements aux pédales.

Office de M. H. Boetche fils, 21, rue Cambon.

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

- 1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques ;
- 2° Réduction sur le prix d'ou bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;
- 3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces ;
- 4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions » ;
- 5° Bénéfice des Assurances à Primes réduites de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;
- 6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;
- 7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;
- 8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;
- 9° Participation à nos Concours richement dotés ;
- 10° — à nos Rallyes divers ;
- 11° — à nos Sorties collectives ;
- 12° — à nos Causeries et Conférences ;
- 13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

Et une foule d'autres...
Et tous ceux que nous recherchons...
Et nos projets sont nombreux...
Et nombreux sont ceux à la veille d'aboutir...

Voyez ci-contre les conditions d'abonnement à règlement fractionné s'étendant sur 12 mois.

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

Aucune difficulté ne saurait nous arrêter lorsqu'il s'agit de la satisfaction de nos abonnés et lecteurs.

Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés UN NUMÉRO PAR SEMAINE et, en OUTRE, UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL (*Moto Revue* et *L'Actualité Automobile*) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous ingénions à trouver constamment le neuf et l'inédit, l'actuel et le rétrospectif, nous engageons des frais d'autant plus élevés que nous vous donnons davantage, sans pour cela élever d'un sou le prix de vente de notre numéro.

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûte actuellement, pour la France et les Colonies, 55 francs (prix de faveur maintenu jusqu'au 31 janvier 1928).

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ comportant QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (55 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autre frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

Ces conditions spéciales ne peuvent être consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Étranger.

Les lecteurs dans ces conditions, profiteront de tous les avantages dont jouissent les abonnés.

Pour profiter de ces facilités, il suffit de nous adresser le bulletin d'abonnement ci-dessous après l'avoir rempli, daté et signé.

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

Veillez m'inscrire à un abonnement complet de 64 Numéros (52 Numéros hebdomadaires de *Moto-Revue* et 12 Suppléments mensuels, *L'Actualité Automobile*) au prix de 60 francs, que je paierai en quatre versements trimestriels de 15 francs chacun. Le montant du premier versement est joint au présent bulletin de souscription. Les 3 derniers encaissements seront faits par vos soins à mon domicile sans autres frais.

Date _____ Signature : _____

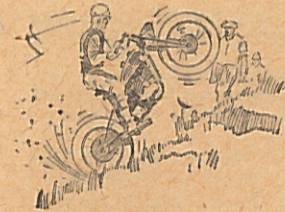
Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

Remplir et détacher le présent Bulletin et nous l'adresser, à MOTO-REVUE, Service D, 5, Rue Saint-Augustin, PARIS (2^e)

LES ORGANISATIONS DE MOTO REVUE



Le Moto Camping Club de France M. C. C. F.



Le Concours pour l'insigne est clos 150 dessins, plus intéressants les uns que les autres, nous sont parvenus.

Ainsi que nous l'avons annoncé, la réception des projets d'insignes pour le Moto-Camping Club de France est close depuis le 1^{er} décembre. Nous avons reçu encore quelques projets :

61. Dosch, Beauvais ; 62. Levasseur, Fontenay ; 63 (1) Béguin, Paris ; 63 (2) Béguin, Paris ; 63 (3) Béguin, Paris ; 63 (4) Béguin, Paris ; 63 (5) Béguin, Paris. 64. Bauer, Epernay ; 65. Boulanger, Romainville ; 66. Pouchat, Rochelle ; 67. Zogl, Paris ; 68. Greciano, Paris ; 69. Bardet, Dijon ; 70 (1) Meaux, Lille ; 70 (2) Meaux, Lille ; 71. Boussard, Paris ; 72 (1), Lallemand, Levallois ; 72 (2), Lallemand, Levallois ; 73. Blasin, Paris ; 74 (1), Nicolle, Paris ; 74 (2), Nicolle, Paris ; 74 (3), Nicolle, Paris ; 74 (4), Nicolle, Paris ; 74 (5), Nicolle, Paris.

75. M. Puechbroussou, Paris ; 76. Bernot, Asnières ; 77 (1) Avrial, Rabat ; 77 (2) Avrial, Rabat ; 78. Jeanblanc, Noyers ; 79. Durandal, Dijon ; 80. Lambot, Criquetot ; 81 (1) Jacquier, Saint-Germain ; 81 (2) Jacquier, Saint-Germain ; 82. Bonneville, Bois-Colombes (10 envois à ce nom) ; 83. Lesquerre, Bordeaux ; 84. Bourcier, Angers ; 85 (1) Faiseau, Avon ; 85 (2) Faiseau, Avon ; 86. Levrard, Paris ; 87. Prangé, Paris ; 88 (1) Hureau, Ermont ; 88 (2) Hureau, Ermont ; 89. Planze, Paris ; 90. Oublon, Boulogne ; 91. Cornat, Paris ; 92. Laborde, Marseille ; 93. Renel, Paris ; 94 (1) Dommanget, Paris ; 94 (2) Dommanget, Paris ; 95 (1) Tassel, Rennes ; 95 (2), Tassel, Rennes. 96. Dutein, Loughon ; 97. Esquerré, Bordeaux. 98. Guélorget, Asnières.

Ce qui porte à 150 le nombre de dessins reçus en vue de l'attribution du prix de cent francs. Parmi eux, de véritables réalisations artistiques nous ont été adressées : le jury sera fort embarrassé.

La mise sous presse ne nous a pas permis de clore définitivement la réception des envois, car quelques correspondances de province, ou colonies mises à la poste avant le 1^{er} décembre, peuvent encore nous parvenir.

Nous donnerons dans un prochain numéro les conditions d'appréciation des dessins et leur répartition avant la désignation des gagnants.

ET MAINTENANT LA PAROLE EST AU JURY

L'organisation du M. C. C. F. est commencée

Un Comité des Fêtes vient d'être constitué afin de nous permettre de nous retrouver et de nous comprendre à l'occasion du banquet *Moto Revue* que nous organisons en janvier.

Les inscriptions continuent

M. Prétot Albert, Paris.
M. Stenac Georges, Paris.
M. Stenac André, Paris.
M. Simo, Paris.
Mme Simo, Paris.
M. Prangé, Paris.
M. Plan e, Paris.
M. Durand, Paris.
M. Condin, Bordeaux.

Le concours des tentes est commencé

Les fabricants d'articles de camping et autres sont autorisés à nous adresser en vue d'un concours pour fixer le modèle de tente *Moto Revue* officiel qui sera adopté dès la saison prochaine pour les Campings du M. C. F., la modèle de tous les types susceptibles de retenir notre attention.

Que voulons-nous ?
Une tente simple et coquette en deux réalisations : modèle 2 personnes et modèle 4 personnes. Un matériau solide, serré, ne laissant aucune pénétration à l'humidité.

Un prix en rapport avec la clientèle. Prévoir aussi une toile de sol imperméable.

Et comme grosse condition, sur laquelle d'ailleurs se reportera toute notre attention, l'embaras réduit au minimum : il faut prévoir une façon de pliage du matériel comportant un encombrement réduit avec courroies faisant corps si possible avec la toile de sol qui peut servir de coffre. Les piquets de tente doivent être également légers, solides et comporter des agrafes qui permettent et de les accrocher ensemble et sur la machine tout à la fois. Les combinaisons sont nombreuses à ce sujet.

Le ou les modèles primés...

Moto Revue adoptera le type répondant le mieux aux conditions ci-dessus et établira également un service de vente à température facilitant à tous l'achat d'un matériel propre, solide et pratique et coquet tout à la fois.

Les fabricants peuvent également nous adresser leurs différentes suggestions au sujet du matériel de campement ou de toilette.

Un concours de durée de moteurs aura lieu vers la fin de février

Aussitôt après notre concours d'éclairage, nous mettrons sur pied le nouveau concours d'usure de moteurs, concours qui a fait bondir d'aise nos motocyclistes, a eu également la faveur de nos grands constructeurs, mais a eu le don d'irriter certains cafouilleux qui ne pourront prouver la qualité de leur fabrication annoncée à grand renfort dans une multitude de magazines.

Le Concours d'usure

Les engagements commencent à nous arriver pour le concours d'usure. Les lettres qui nous félicitent de notre initiative sont nombreuses ; par contre, certains constructeurs se timent. Eh ! quoi, cela leur répugnerait. Ce n'est certainement pas les frais relativement modestes du moteur à sacrifier qui les font hésiter, mais la féroce apparition d'un jury qui s'appelle le public. Aussi, bravo pour Duten qui sans hésiter, a voulu, là encore, avoir le numéro 1 et s'est engagé immédiatement sans réserve.

On n'a pas peur, dans cette maison : nous traitera-t-on encore de partialité, parce que nous avons, tout le cours de la saison, vanté les mérites d'un des rares moteurs français qui tient vaillamment le coup partout et toujours. Et puis, ce concours n'est pas destiné seulement aux maisons françaises : nous aurons plaisir à voir au ban de la critique les réputés moteurs étrangers, qui équipent un certain nombre de marques françaises ; qui vaincra dans ce tournoi ? nous ne le savons pas, le vainqueur sera le meilleur ; et quoique cette réponse fasse sourire, elle est la seule logique.

Concours de durée

Certes, nous appelons cette épreuve concours d'usure, mais nous pourrions aussi la dénommer : concours de durée. En Angleterre, une épreuve de ce genre a été organisée tout récemment ; son succès fut immense, on ne voyait pas la fin du concours : les moteurs tournaient inlassablement, sans donner de signes de faiblesse. Il fallut près d'un mois, jour pour jour, pour vaincre. Inutile de dire quel retentissement pour les vainqueurs d'un tel tournoi.

Où et quand usera-t-on les moteurs ?

On usera très probablement au ban d'essai, dans une salle spéciale ; nous sommes en pourparlers, à ce sujet, pour l'organiser dans les environs de la Porte Maillot, afin que chacun puisse venir constater de visu le fonctionnement des moteurs engagés. Nous en recauserons ultérieurement.

Mais l'idée sur vélodrome n'est pas pour cela abandonnée, puisqu'elle a réuni un certain nombre de partisans ; la durée particulièrement longue de l'épreuve est la seule difficulté en l'occurrence, car il est assez difficile de disposer, en cette saison de football et rugby, d'un lieu absolument libre.

UN CONCOURS DE SILENCE

Un Concours bien attendu

Et *Moto Revue* ayant promis d'intensifier son activité, annonce dès aujourd'hui son prochain concours de silencieux. Oui, de silencieux, car cette question est

à l'ordre du jour ; nous avons l'approbation précise des pouvoirs qui vont, d'ailleurs, s'intéresser tout particulièrement à cette originale et première épreuve. Inutile d'insister sur les modalités d'un tel concours : songez que ce sera, du point de vue « auriculaire », une épreuve curieusement suivie. Du côté technique, il y aura beaucoup plus de difficultés qu'il n'en paraît, de prime abord.

Comme résultats, nous pouvons d'ores et déjà annoncer que la Préfecture de Police donnera une attention très particulière à cette manifestation dont elle veut en tirer la substance et concrétiser d'une façon efficace la question si aiguë du silence en moto.

LE CONCOURS D'ECLAIRAGE

Le Concours d'éclairage aura lieu en janvier

Nos excellents confrères Henri Petit et Marc Chauvière, de *L'Auto* qui sont nos techniciens dans l'organisation de notre concours, mettent en ce moment la dernière main au règlement du concours d'éclairage. A peine annoncée, cette épreuve a eu le don de stimuler l'ardeur de nos fabricants qui, tous ont accepté de grand cœur d'affronter les critiques de notre public si difficile. Nous espérons donc satisfaire avant quelques jours et nos fabricants d'appareils d'éclairage, et d'accessoires d'une part, et nos motocyclistes d'autre part.

Tous détails seront donnés dans le prochain numéro.

Mon petit doigt m'a dit...

... que les agents de motos de Paris viennent de se syndiquer pour pouvoir, en rangs serrés, lutter contre les organisations de vente à crédit, qui prennent de jour en jour plus d'extension.

... que ceci viserait particulièrement un certain magasin dont l'ancien directeur est disparu avant de voir son hôtel de l'avenue se transformer en arcades.

... que l'année prochaine, la marque belge Rush, qui est sortie victorieuse de la lutte Rush-Ready, lancera quelques machines en France aussi bien au point de vue commercial qu'au point de vue sportif.

... que Franconi a quitté Motosacoche et va monter des machines allemandes « Standard » dans les compétitions l'année prochaine.

... que d'ailleurs, coïncidence bizarre, cette marque équipe des moteurs MAG et que Franconi aura des machines très rapides.

... que ceci laisse supposer que Franconi ne s'entendrait pas à merveille avec Marchant.

... que ce dernier a, pour l'année prochaine, un moteur 350 cmc. à culbuteurs plus rapide que l'arbre à came, un 500 cmc. capable de 185 à l'heure et dans le plus grand secret un 250 cmc. qui peut faire 160 sur les 5 kilomètres lancés.

... que ceci représente 15 kilomètres de plus que le record actuel.

... que Graham Walker, ancien pilote de Sunbeam, pilotera avec Longman et Ahtys des Rudge-Withworth l'année prochaine.

... que, contrairement à ce qui a été dit, Frank Longman, le gagnant de l'UMF 350 cmc., a piloté déjà l'année dernière des R. W.

... que Crabtree, qui pilota et gagna sur une machine de sa fabrication les Grands Prix de Belgique et de France, montera l'année prochaine une Excelsior JAP excessivement rapide.

... que Bertsch, le hardi vireur de Magnat-Débon, champion de France en 350 cmc. a pris l'Agence Magnat pour Nice, tout en continuant à courir et à être inspecteur des bougies Nerka.

... que le premier pilote Français à l'heure actuelle (Benoist étant hors concours), le recordman de toutes les côtes, aura l'année prochaine une voiture spéciale à 2 moteurs, 8 cylindres qui dépassera le 260 à l'heure.

... que New-Motorcycle lancera avant un mois une nouvelle machine bloc-moteur de 500 cmc. de cylindrée très confortable.

... que paraîtra prochainement dans *Moto Revue* un essai de cet engin.

... que Debaisieux, l'excellente révélation du Bol d'Or, aura cette année une 350 cmc. Monet-Goyon extra rapide.

... que Richard rentrerait ou ne rentrerait pas chez Motosacoche comme on l'a dit. Genève est si loin de Marseille et il ne peut pas s'habituer à parler suisse.

... que paraîtra dans ces colonnes les essais d'une 175 cmc. d'une fameuse marque de Maçon et ceux d'une 175 cmc. d'une fameuse marque de Dijon.

... que le réputé fabricant de selles belges Bonhomme s'installerait en France pour suivre l'exemple de Gillet.

... que contrairement à ce que l'on a dit la marque de pneu détenant le record du monde de vitesse continuera à s'intéresser aux courses l'année prochaine.

... que la nouvelle Ford serait faite en deux exemplaires de moteur, forte cylindrée pour l'Amérique, faible pour le continent.

... que Marchal étudie pour les motos ne pouvant recevoir sa dynamo séparée une magnéto-dynamo.

... que Maglum LMC a résolu le même problème.

... que Ducellier fait et construit un bloc magnéto-dynamo se branchant sur le même arbre.

... que O. H. Camshaft remercie M. Jean pour ses aimables indications.

... que, pour s'assurer une clientèle complète, Amac va fabriquer les siens en France dans les usines de la Macérieuse, anciennes usines Clément Bayard.

... que ces carburateurs seront fabriqués sous la direction et le contrôle des techniciens anglais.

... que, comme l'a annoncé O. H. C., Dunlop lancera bientôt en France sa selle caoutchouc Drilastic.

... que Hutchinson lancerait bientôt une selle qui est le maximum du luxe et du confortable... elle aussi.

... que tous les Morgan anglais sont équipés avec des Jap soupapes latérales, refroidissement par air, culbuteurs refroidissement par eau.

... que Jap fabrique un AZA en 250, 350, 300 et 500 cmc. en quatre temps.

... que Freddy Dixon rentrerait officiellement chez Jap en remplacement de Le Vaek et s'attaquerait à pas mal de records dont le kilomètre en 500 cmc., record envié détenu par F. N.

... que les Anglais sont particulièrement vexés de voir qu'ils ne détiennent plus la plus grande vitesse obtenue avec un monocylindrique « in the world ».

... que l'on travaille sur deux 8 cylindres à Billancourt, dans deux usines différentes, un 1.100 cmc. dans l'une et un 9 litres dans l'autre.

... que J.-P. Zambeaux, qui fit des coupes de l'Armistice et autres championnats, nous annonce son entente avec une 305 cmc. arbre à came en tête Matchless pour l'année prochaine. Bonne chance !

... que le Grand Prix de Grande Bretagne se courrait peut-être dans l'Isle de Man, lieu du T. T.

O. H. CAMSHAFT.



La course de côte de Gometz-le-Châtel a lieu demain 11 décembre

Une sortie *Moto Revue* est organisé en direction de la côte célèbre et de la course classique

Le rendez-vous Moto-Revue

Rendez-vous à Buffalo, sur la route Paris-Orléans, sur le terre-plein face aux établissements René Gillet, à 8 h. 30 du matin. Nous recevons jusqu'à samedi, les noms de ceux qui voudront participer à cette sortie purement amicale.

La course aura lieu par temps favorable

L'A. M. C. F. et l'A. C. I. F. organisateurs de l'épreuve ont décidé de faire courir les différentes phases de la classique course par beau temps : en conséquence, on décalera, selon les caprices du ciel, les épreuves entre

9 heures et 3 heures de l'après-midi de façon à ce que toute garantie et toutes les chances soient entières pour chaque concurrent.

En cas de mauvais temps

Quel que soit le temps, *Moto Revue* délèguera un collaborateur à Buffalo de telle façon que si le temps exécrable venait contrarier les projets des organisateurs, aucun des motocyclistes qui se seraient dérangés n'ait à se plaindre de son déplacement. Le déjeuner du midi sera dégusté en groupe, en un restaurant choisi par avance.

Pour nous faciliter la tâche, envoyez-nous votre adhésion de principe, afin de savoir sur combien de déjeuners nous sommes en mesure de compter. Quoi qu'il ne s'agisse pas d'un rallye organisé, venez nombreux à la course de côte de Gometz.

Le rendez-vous

Dans notre prochain numéro, nous donnerons toutes indications à ce sujet. Lire aussi en dernière heure *L'Auto*, *L'Echo des Sports*, *L'Intransigeant*, *La Liberté*, *Les Sports*.

Le Sport de la Semaine

La côte du Mont Igueldo

2.500 de route, avec une différence d'altitude de 450 mètres est une épreuve rare en France, mais classique en Espagne, surtout si l'on y ajoute 13 virages à pourcentage frisant le 20 %. C'est ce qui explique la popularité de la course. Battant son propre record de 1922, Vincent Naurer sur Harley-Davidson est le grand vainqueur de cette journée classique du Guipuzcoa.

Bicyclettes. — Iturri, 6' 42" (record).
Motos 175. — Fragnaud, 3' 25" (Monet et Goyon).

250. — Arrisco (B. S. A.), 6' 2/5".
350. — Laca (A. I. S.), 3' 5' 3/5".
500. — Martinez (Scott), 3' 2' 3/5".
750. — Ljunberg (Husquana), 3' 7" 4/5".
1.200. — Landa (Harley-Davidson), 2' 30" 4/5".
Sidecars 1.200. — Naurer (Scott 500), 2' 44" 2/5".
Cyclecars 1.100 tourisme. — Lafitte (Amilcar), 3".
1.500 tourisme. — Olasagasti (Bugatti), 3' 13".
Le M.-C. de Guizpucoa se classe 1^{er} avec Arrisco.

De Rovin sur son joujou...

... bat des records internationaux. Son joujou du Bol d'Or, de Gaillon et de Gometz-le-Châtel s'est approprié, le 4 décembre, 4 records enviables. Il s'agit du petit bolide 500 dont, seul, *Moto Revue* avait prévu l'effarante arrivée en avril dernier. Les 5 kilomètres, les 5 miles, les 10 kilomètres et les 10 miles n'ont seulement été arrachés au coureur anglais Hawkes qui les possédait depuis le 12 septembre, mais améliorés de près de 19 kilomètres.

Voulez-vous une moto propre et inusable ?

Vous désirez un graissage automatique sur votre moto, rien de plus facile : vous pouvez, sans modifications importantes, y adapter une pompe Pilgrim, celle que nous avions vue au Salon 1927. Elle est d'une telle simplicité que vous n'avez rien à redouter : deux pièces en mouvement seulement ! Un ingénieur vireur est disposé sur la pompe ; le réglage comporte une gamme variée, au point qu'elle a séduit nombre de constructeurs qui l'ont adoptée, Monet et Goyon... Et puis, entre nous, vous rougissez d'en être encore à la pompe à main ou à l'affreux mélange dénommé pétrole ?

Le Salon de Bruxelles

Un de nos collaborateurs est actuellement à Bruxelles et nous serons heureux d'offrir prochainement à nos lecteurs un article sur le Salon belge qui s'est ouvert le 3 décembre,

en un succès grandiose, 50 % des exposants représentent l'industrie française sur les 876 maisons qui y figurent.

L'huile paie

L'octroi n'est pas encore mort ! signalons donc que l'huile paie des droits lesquels sont les mêmes que pour l'essence. Donc, déclarez non pas seulement l'essence que vous avez

(5 litres par exemple) mais l'huile aussi (un ou deux litres peut-être) : votre bulletin portera donc le total de vos deux réserves : huile plus essence.

L'A. S. T. crée une section motocyclette

L'A. S. Transports, bien connue des sportifs, a tout ce qui est susceptible d'être pratiqué comme sections sportives : ses succès en rugby, football, course à pied, cyclisme et autres sont innombrables. Une section motocycliste est à l'étude, 60 motocyclistes ont retenu déjà l'attention du comité chargé de l'organisation de la nouvelle section. *Moto Revue* encouragera le nouvel organisme.

Saint-Denis s'agit...

Le M. C. de Saint-Denis, tint une réunion de son Comité et des principaux membres, le 29 novembre en vue de discuter les avantages de l'affiliation à l'U. M. F. Discussion excessivement serrée et courtoise pendant deux heures avec le délégué de la Fédération. Saint-Denis est bien actif pour amihiller son active indépendance pendant... 3 ans ! L'accord est loin !

Le M. C. Dyonisien serait heureux des concours d'universitaires, étudiants, docteurs ou ingénieurs pouvant lui faire des conférences de toute nature en rapport avec les goûts des motocyclistes : nombreux seront ceux qui répondront à cet appel.

L'Auto-Moto-Sports Niçois aussi

Dans son numéro du 26 novembre, notre confrère fait chorus avec un grand nombre d'autres organes et d'autres Clubs et remue à nouveau cette question de l'affiliation à l'U. M. F. : un vent de dissidence souffle un peu partout.

Le M. C. de Versailles est nonchalant

Moto Revue avait délégué son secrétaire à la troisième épreuve de la Coupe d'Hiver du M. C. Versailles. Mais un bal, la nuit précédente, arrêta l'ardeur des organisateurs eux-mêmes et c'est bien dommage car les concurrents se sentent un peu isolés. Deux seulement réussirent le concours d'estafettes dont le trejet consistait de Versailles à porter un pli à la gare de Fleury-Meudon et ensuite à Saint-Nom. Faudra-t-il que le M. C. Dyonisien vienne remuer nos motocyclistes versaillais.

Le M. C. Malakoff pour Vanves, Clamart et Malakoff

Le nouveau M. C. Malakoff tiendra sa réunion constitutive le 22 décembre, à 21 heures, dans son nouveau local, 107, route

Calendrier Sportif

DECEMBRE

3 au 14. — Salon de Bruxelles.
11. — Côte de Gometz-le-Châtel (Sortie *Moto-Revue*).

JANVIER

17 au 22. — Les Six Jours d'Hiver (*Moto Revue*).

Calendrier des Clubs

DECEMBRE

16. — Assemblée M. C. Marseille.
18. — Rallye militaire *Moto Revue*.

JANVIER

Le M. C. C. Scolaire.
Le M. C. C. France.
Concours d'éclairage moto.
Banquet *Moto Revue*.



de Montrouge, Malakoff. Le Moto Club Dyonisien toujours actif a délégué son bureau pour prêter son concours à l'Organisation du nouveau club, l'établissement d'un calendrier en corrélation avec les autres Clubs de la région parisienne. *Moto-Revue* sera heureux de patronner le M. C. Malakoff dans toutes ses initiatives.

Un nouveau M. C. Syrien

Un de nos ardents, motocycliste et aviateur, membre de la C. S. du Berry, « part pour la Syrie » où il va fonder un Motoclub. *Moto Revue* accorde son patronage au nouveau groupement et recevra avec joie tous les documents photographiques de l'activité du nouveau Club.

Gennevilliers aussi...

Gennevilliers où se trouvent de multiples usines de motocyclettes, automobiles et accessoires, réclame un club. Nous applaudissons au projet soumis par l'agent Dubuisson qui aura grand intérêt à se mettre en contact avec son actif voisin le M. C. Dyonisien.

Dans la Loire également...

A Belmont, un nouveau Club vient d'être fondé qui, dès sa naissance a pris un essor rapide. Pas très nombreux, certes, mais bien actif et c'est beaucoup.

Il n'y aura pas de sidecars dans le Tourist Trophy

La Commission Sportive de l'A. C. V. a consulté les constructeurs anglais pour savoir s'ils étaient partisans d'épingler une épreuve de sidecars au programme du T. T. 1928. L'avis des constructeurs a été défavorable. Ils trouvent que le nombre des catégories est plus que suffisant et diminue la portée commerciale d'une victoire et que les exhibitions acrobatiques des passagers ne sont pas faites pour amener le public à considérer le

sidecar comme un véhicule sûr. Il n'y aura pas non plus de catégorie 175 cmc. Ceci nous semble plus regrettable étant donné l'extrême popularité de motos de cette cylindrée à 2 ou 4 temps.

A Melun, on en parle...

A Melun, on veut fonder encore un Club : il y a sans doute beaucoup de motos dans la région et l'activité des possesseurs déborde, que le Club régional ne suffise plus.

L'A. C. O. voudrait qu'on pense à nous

L'A. C. Ouest, toujours plus actif, réunit le 1^{er} décembre une assemblée générale à la Bourse de Commerce du Mans. Bon travail y fut fait sur le projet de régénération de notre réseau routier. L'Etat encaisse 2 milliards 251.942.000 francs de notre industrie automobile ; il n'en décaisse que 668 millions 497.000 francs : excédent sur lequel nous avons, il nous semble, quelques droits : 1.583.445.000 francs !

Une référence assez caractérisée

Monsieur Grandchamp,
Le Kremlin-Bicêtre.

Je suis heureux de pouvoir vous exprimer toute mon entière satisfaction de la révision complète de ma quadrilette Peugeot 172 BC, effectuée par vos soins, en février dernier.

Après le kilométrage convenable pour le rodage — 500 environ — j'ai pu enregistrer les résultats suivants :

Vitesse maximum en palier : 85 km.-heure (avec pneus 715x115 et pare-brise en position normale).

Côtes : Saint-Cloud : 50 km. (en seconde) ; Suresnes : de bas en haut : 55 km. (en troisième) ; Le Pecq : 45 km. (en troisième), 50 en seconde.

Enfin la consommation est de 5 litres 1/4 sur route aux 100 km. Huile, insignifiant : un demi-litre pour mille kilomètres.

Vous pourrez user de la présente lettre

comme bon vous semblera à titre de référence.

SCANZIO, Ingénieur,
Paris (18^e).

Le Banquet de Moto Revue

Il aura lieu en janvier, mais pas le jour de l'An, parce que de nombreuses difficultés surgissent et beaucoup de motocyclistes nous signalent qu'ils seraient au désespoir de ne pouvoir y participer étant retenus ce jour-là en famille. Le 7 janvier nous semblait en outre tout désigné : cependant, la coïncidence d'autres réunions motocyclistes à Paris nous fait hésiter : bien qu'aucune décision ne soit encore prise, nous demandons à tous nos amis de nous envoyer leur adhésion de principe qui nous permettra d'établir des bases consistantes à notre projet. Envoyez toutes suggestions. Peut-être passerons-nous en entier, grâce à l'obligeance des maisons participantes, le film de la démonstration de Satory du 15 novembre pendant le banquet, sur la demande de nombreux lecteurs. Envoyez votre adhésion de suite.

Les pannes ne sont pas toujours facile à identifier

Nous roulions l'autre jour dans une voiturette, et, par instant, le moteur bafouillait et donnait l'impression qu'il y avait de l'eau dans l'essence, ce qui arrive fréquemment l'hiver, par suite des condensations dans le réservoir. Nettoyage du carburateur. Le moteur repartait et donnait bien pendant un kilomètre. Puis les ratés recommençaient. Nous nous aperçûmes alors que deux bougies étaient filées et donnaient par intermittences. Mais comment se faisait-il qu'un nettoyage du carburateur remédiait momentanément à la panne. Sans doute qu'en se refroidissant l'isolant fêlé se rétractait et que les bords de la fêlure se rejoignaient. Mais dès que le moteur repartait, l'isolant se dilatait et la fissure s'élargissait, il y avait à nouveau court-circuit.

UNE PREUVE DE RÉSISTANCE

5.000 kilomètres, en moins de onze jours par Gimié, le héros de la traversée du Sahara

Nous avons interviewé le hardi compagnon du lieutenant Bruneteau et de Weerens, sur ce qu'il pensait de ses randonnées à travers la France, comparée à la traversée du Sahara. Précisément, Gimié venait de faire son petit Tour de France et son impression est celle d'un homme « mouillé » par l'affreux temps de notre saison d'été après avoir connu les chaleurs torrides du Sahara.

Il est très intéressant, nous dit-il, de connaître Oran, Colomb-Béchar, l'extrême sud-oranais, le Tanzezouft, les bords du Niger et même Dakar sans aller si loin, je pensais qu'en France il y avait aussi de jolies villes et des sites magnifiques et je résolus d'en visiter quelques-uns pendant mes vacances. Je me devais d'employer ma moto comme moyen de locomotion. Le mois d'août ! du beau temps ! je vais, pour me reposer des pistes ensablées et des sentiers de chèvres parcourus en Afrique avec mon ami le lieutenant Bruneteau et notre compagnon Weerens, faire un petit voyage circulaire sur nos belles routes.

Et le 16 août au matin, en route ! J'eus tôt fait de reconnaître qu'il ne faisait plus soleil au mois d'août et que certaines pistes africaines n'avaient rien à envier à quelques-unes de nos « belles » routes ! J'avais choisi l'itinéraire suivant : Paris-Le Havre-Cherbourg-Saint-Malo - Angers - Nantes - Fontenay - Bordeaux - Bayonne - Tarbes - Toulouse - Béziers - Marseille - Lyon - Saint-Etienne - Lyon - Grenoble - Chambéry - Genève - Mulhouse - Strasbourg - Nancy - Metz - Longwy - Lille - Dunkerque - Amiens - Paris. Le 18, au soir, après avoir constamment roulé sous la pluie, je me trouvais à Bordeaux. Mon voyage était complètement raté au point de vue touristique : tout en suivant l'itinéraire

tracé, je décidais de rallier la capitale le plus rapidement possible. 7.000 kilomètres dans le bled, sous une température moyenne de 50°, sans le moindre ennui mécanique, on a confiance en sa machine : ma fidèle « FN M70 » était capable de fournir des étapes journalières de plus de 500 km. Je profitais de deux belles journées ensoleillées pour passer d'abord une demi-journée à Aix-les-Thermes où villégiaturaient mes parents, un jour à Marseille où réside ma famille. A Lyon des amis me retinrent également toute une après-midi.

A part un beau vol plané que j'effectuai, d'ailleurs sans mal, tamponnant un gros chien près de Marseille, voyage sans histoire : tous les matins, départ à 6 heures, déjeuner vers 13 heures et généralement vers 10 ou 20 heures ; quand mon compteur avait dépassé le nombre 550, je pouvais jusqu'à la ville la plus proche, prenais un bain, dinai de fort bon appétit et après une promenade digestive, je rentrais me coucher.

L'étape pénible fut Genève-Strasbourg : un véritable déluge m'assaillit au col de la Faucille ; parti de Paris sans veston, avec seulement une combinaison imperméable ? j'étais littéralement gelé en arrivant à Morez où je fus obligé d'acheter des vêtements chauds ! Le dimanche 28-8, je partis de Mézières le matin, arrivais à Dunkerque à 14 heures, déjeunais, repartais à 16 heures et à 21 heures j'arrivais à la porte de la Chapelle. J'avais effectué cette dernière étape à la moyenne horaire de 60 km. pendant ces 10 jours, et mon totalisateur, vierge au départ, indiquait 5.600 km. au retour. L'étape la plus longue fut la dernière : Mézières, Maubeuge, Valenciennes, Lille Dunkerque, Amiens et Paris, soit 588 km.

Vous augmenterez vos moyennes avec

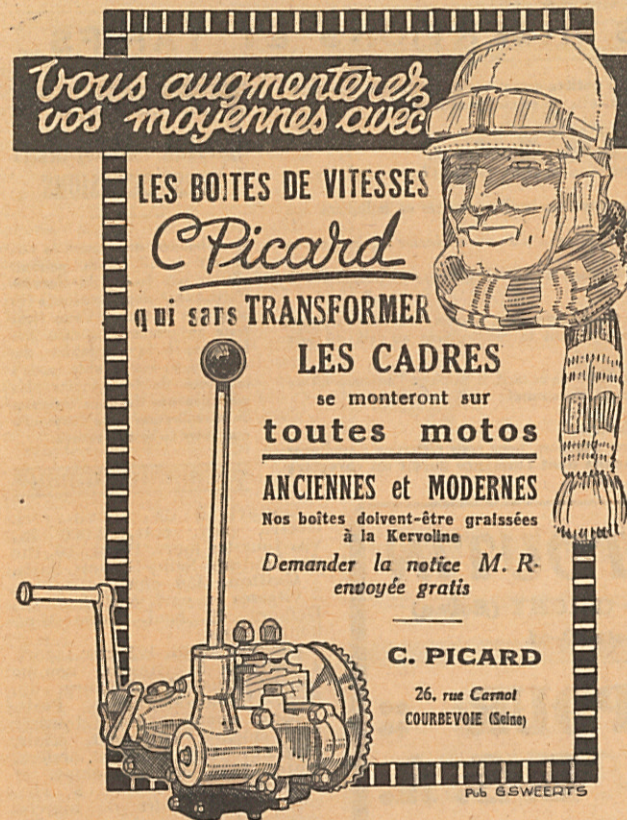
LES BOITES DE VITESSES
Picard
qui se TRANSFORME

LES CADRES
se monteront sur
toutes motos

ANCIENNES et MODERNES
Nos boîtes doivent être graissées à la Kervoline
Demander la notice M. R. envoyée gratis

C. PICARD
26, rue Carnot
COURBEVOIE (Seine)

Pub. G.SWEERTS



Pour les Étrennes

OFFREZ A vos AMIS

Gold Starry
Le Stylo qui marche

Fabrication française
Sé A. Le Paris-Plume GOLD STARRY
63 rue du Faub. Poissonnière - Paris (9^e)



Paul Béalé
100, AVENUE DES TERNES
PARIS

... est heureux de présenter aux nombreux lecteurs de *MOTO-REVUE* les derniers modèles de la vieille marque tant réputée.

KOEHLER-ESCOFFIER

TYPE SPORT, 500 cmc., ARBRE A CAMES EN TÊTE, DOUBLE ÉCHAPPEMENT, TYPE "RECORD 1928" LA 1.000 cmc., ARBRE A CAMES EN TÊTE, SES "TOURISTE" ET "SPORT", 2 cylindres 500 cmc.

CATALOGUE SUR DEMANDE
NOMBREUSES OCCASIONS TOUTES MARQUES

PRISE EN DÉPÔT (sans frais)
DE TOUTES MACHINES A VENDRE
DURANDAL 350 cmc.
CATALOGUE SUR DEMANDE

PIÈCES DÉTACHÉES. POUR MOTOS INDIAN
GRATUITEMENT :

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

BON PRIME
LIVRE À PÉRIODE 20 fr.
au lieu de 35 fr.
TAN-SAD 80 fr.
au lieu de 130 fr.



Chez SAHNA
102, Avenue Simon-Bolivar - PARIS
Métro : Bolivar ou Combat
(Téléphone : NORD 65-20)

Vous trouverez le plus grand choix de Canadiennes fourrées, depuis 59 fr.

Demandez nouveau Tarif.

CANADIENNES, tissu imperméable, doublées laine, col fourrure.
Prix . . . 125 fr.

GANTS AMÉRICAINS, depuis . . . 7 fr.

PALETOT CUIR, depuis . . . 150 fr.

PROTÈGE-JAMBES imperméables, depuis . . . 35 fr.



CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

Aleyon 3 CV, 2 vitesses, sortie fin 1926, peu roulé, prix à débattre; achète voiture 5 ou 6 CV si reprise moto. Francis, 28 bis, rue Guersant (17°).

Aleyon 3 CV, 175 cmc., super-sport, double échappement, 3 vitesses, Sturmey, Archer, selle Terry, réservoir huile auxiliaire; état neuf, équipée entièrement, éclairage tan-sad, 2.600 fr. Paumier, 183, rue de la Garenne, à Courbevoie (Seine).

Automoto 2 CV 1/2 état de neuf, 2 vitesses, marche garantie, prix 1.600 fr. Combe, Pont-Faverger (Marne).

B. S. A. 350 cmc., dernier mod., tan-sad, compt. O. S. phare ét., 3.900 fr., urgent, visible tous les jours après 3 h. E. Deisol, 11, rue Lecointre Sévres (Seine-et-Oise).

Dollar 350 cmc., spécial course doubl. tube, 130 km., Binks-Burman hors série unique, mach. neuve, 8, rue Pont-Louis-Philippe, Paris.

Dollar 1926, 175 cmc., culb., grand sport, pneus ballon, pare-boue, tan-sad, très peu roulé état absolument neuf, prix : 2.800 fr. Ecrire : Girodon, 129, boul. Raspail, Paris.

F. N. M. 70, compt., montre, tan-sad, 2 coffres, Lelièvre, 69, av. Batignolles, Saint-Ouen (Seine).

F. N. M. 60, comme neuve, confort, 715 x 115, chamb. rech., épurateur air, tan-sad avec dossier, grande sac, pare-jambes (W. V.), rétrovis., bon prix, le soir après 7 heures, samedi après-midi, ou dimanche ou écrire. S'adresser au tabac Lamouret Marcel, 29, chemin de Brévanne, Créteil (Seine). Prendre tram. : 13 (desc. terminus).

Gnome et Rhône, 500 cmc. grand sport, équip. électr. Maglum, peu roulée, 5.500 fr. Bouchy, 35, rue La Condamine (17°).

Gnome et Rhône grand sport, 5 CV, 1926, état neuf, tous accés., 4.300 fr. Ecrire : Gregory, 6, boul. des Capucines, Paris.

Profitez de l'hiver pour FAIRE REVISER vos Motos chez Plazolles 16, Rue Cassiol (Mét. Oberkampf) Spécialiste de la mise au point

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

1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 71 % sur 13 % ;
2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le N° dans lequel elle doit passer ;
3° En dessous l'annonce très lisiblement et de préférence en caractère imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.

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

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

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

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

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

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

TARIF

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

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

Maison F. TOUTIN

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

Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

AVIS
de "DOLLAR"

Les Établissements DOLLAR préviennent leur estimable Clientèle que M. MAURER, 160, Rue de la Pompe, à Paris, n'est plus leur Agent

Les divers nouveaux Modèles DOLLAR sont exposés à Paris, chez :

M. DETRUCHE, 119, Faub. Saint-Martin.
M. LIAUDOIS, 18, Avenue Félix-Faure.
M. MARCHE, 194 bis, Rue de Paris, NOISY-le-SEC
M. PREVOST, 26, Aven. de la Grande-Armée.
M. ROUSSET, 282, Avenue Daumesnil.

Et chez de nombreux Agents de la Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise. Demander leur adresse aux Établissements DOLLAR (Avenue de la Liberté, à CHARENTON).

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

Godart, 3 CV, 2 vit., écl. électr., parf. état, 2.000 fr., vis. tous les jours. Barat, 10, rue des Coutures-Saint-Gervais, Paris.

Griffon, 350 cmc., 4 temps, 3 vitesses en parf. état, 2.500 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Labor Aleyon 175 cmc., sport, 2 échpts, 3 vitesses, comme neuve, 2.200 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Moto spéciale grand touriste 500 cmc., à culbuteur, éclair. Maglum, peint avant et arrière, jante basse creuse, compt. et montre, boîte Staub, 3 vit., complète en ordre de marche prix à débattre, machine garantie. S'adresser ou écrire M. Begnez, 127, rue de la République, Puteaux (Seine).

Motobécane état parf., moteur refait usine, 950 fr., carburateur Renault, 6 CV, à 2 gicleurs neufs 50 fr., du Minehy, Asserac (Loire-Inférieure).

Motocyclette sport : Le Grimpeur : très bon état, avec accessoires, compteur, s'adresser, 22, rue Léon (18°).

Motosolo 3 CV 1/4, type grand sport très bon état, à vendre prix très avantageux, cause départ; écrire Fraichard, 35, rue Berbisiez, Dijon (Côtes-d'Or).

Monet-Goyon 250 cmc., 3 CV, 3 vit., mot. Villiers, carb. Amac, Terry, tan-sad, parf. état, 2.800 fr. Chaperon, 15, rue d'Avron, Paris (20°).

Monet-Goyon, RC 4, nombreux accés., roulé 1.500 km., comme neuve, 4.000 fr. D. Colot, 72 bis, rue d'Amsterdam (9°).

Monet-Goyon sortie juin 1927, comme neuve, 4 CV éclair. Mag., pneu ballon, roulé 2.000 km., affaire très sérieuse, 5.300 fr. pressé. Bourl, 329 bis, rue de Nanterre, Colombes (Seine).

Monet-Goyon 350 cmc., Villiers 1927, roulé 1.000 km., boîte 4 vitesses, éclair. électr., tan-sad, cause santé, de confiance, essais volontés, 3.800 fr. Garage Hurlin, 200, route Révolte, Levallois (Seine).

J. GRANDCHAMP-3 35, Rue Doloscluze - KREMLIN-BICETRE Spécialiste de la 5 CV. Peugeot et toutes Voiturettes. Remise à neuf. Transformations à des conditions sans égales avec garantie de 6 mois

Triumph 500 cmc., (payé 4 CV), ég. tour., tous accés., état neuf garanti, cause achat voiture, essai, 3.800 fr. à débattre, vis. t. l. j. Pacaud, 99, rue Legendre, Paris (17°).

Terrot Jap 350, culb., modèle 1927, pneus ballons, éclair. AV-AR, tan-sad, comme neuve,

Monet-Goyon, 175 cmc., confort, accés., mte 1927, assurance, impôts payés, sous garantie, essais volontés, 3.300 fr. Ecrire Jubert, 56, rue de la Barre, Lille (Nord).

Occasion à saisir, je vends cause achat auto en bloc ou séparément, moto Vélocette anglaise, 4 CV, 3 vitesses, ch.-ch., chambre, pneus, chaîne rechange, outillage, avec sidecar monoplace, capote, pare-brise, tablier, etc. le tout en très bon état. Rigault, 11, rue Monthony, Paris (9°). Tél. : Provence : 02-18.

Particulier vend 5.900 fr. c. d. emploi, New-Map, 350 cmc., culb., 2 éch. Burmann sous garantie, ballons, accessoires, confiance absolue et facilité à sérieux et amateur belle machine. Paquier, moniteur, Avord (Cher).

Norton O. H. V. 500 cmc., culb., état neuve, pas 100 km., sortie usine août 1927, à vendre très pressé. Heyer Robert, 2 boul. de Grenelle, Paris (15°). Métro : Grenelle.

Peugeot 175 cmc., fin 1926, bon état, com. O. S., nomb. acc., vis. tous les jours de 7 à 17 h., sauf samedi et dim. 1.500 fr. Grivel, 34, rue Carnot, Suresnes (Seine).

René Gillet 6 CV, ballons 700 x 100 avec side-car bi-place Wannod, pare-brise, compt., éclair., en parf. état mec., à vendre 6.900 fr. ou à échanger M. G. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris.

2 René Gillet avec side mono et bi-places parf. état à enlever de suite. Dollar, parf. état, 2 pneus, 175 cmc., 4 temps, culbuteurs. Plazolles, 16, rue Crussol, Paris (11°).

Rovin sport luxe, 3 CV, Jap., 3 vit., ch.-ch., tan-sad, état neuf, 2.650 fr. assurance payée. Marin, 78, Grande-Rue, Pré-Saint-Gervais (Seine).

Terrot 500 cmc., Jap., culb., conf., compt., tan-sad, 2 sac. caval. et autr. acc., garantie usine, occas., unique. Remy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

Terrot 250 cmc., 2 vit., mars 27, état neuf, à courroie, 2.700 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Terrot 350 cmc., 4 temps, mod. 27, pneu 27 x 4, accés., écl. électr., garantie parf. état 7, rue Jacques-Cœur, Paris.

Terrot 3 CV, grand tourisme; de 12 à 15 heures. Castillon, 64, rue Romainville (19°).

Monet-Goyon 2 CV, à vendre d'urgence, 1.800 fr. S'adresser à M. Moriceau, 16, rue Neuve-de-Villiers, Levallois-Perret.

La Française Diamant 4 CV, à vendre d'urgence, 2.500 fr., cause de départ. S'adresser au Concierge, 11, rue des Nestes, Paris.

Terrot 2 CV, éclair. électr. radios, comme neuve, 1.900 fr. Lucien Dulieu, 101, rue Damrémont, Paris (18°).

Terrot 4 CV, sport, Jap, 350 cmc., comme neuve, 4.200 fr. Concierge, 47, rue de Babylone, Paris (7°), de 2 h. à 7 h.

Terrot 3 CV, mai 1927, roulé 1.000 km., prix intér. Bray, Holbach, Saint-Avoid (Moselle).

Thomann 250 cmc., 4 t., 2 vit., tan-sad, parf. état, 2.000 fr. Duraug, 40, rue Saint-Paul, Paris (6°).

Triumph 500 cmc., (payé 4 CV), ég. tour., tous accés., état neuf garanti, cause achat voiture, essai, 3.800 fr. à débattre, vis. t. l. j. Pacaud, 99, rue Legendre, Paris (17°).

Terrot Jap 350, culb., modèle 1927, pneus ballons, éclair. AV-AR, tan-sad, comme neuve,

PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

TRIUMPH



PROFITEZ DE LA MAUVAISE SAISON POUR FAIRE REVISER VOTRE MOTO, CELA NE VOUS COUTERA RIEN DE NOUS CONSULTER ET VOTRE MOTO VIVRA QUELQUES ANNÉES DE PLUS.

AGENCE DE FRANCE, 212, Bd Péreire, PARIS (17°)

SI LA LUMIÈRE
SE VEND AU MÈTRE

l'alternateur blindé DUTEN
pour Motocyclettes

- est le meilleur marché. -

300 mèt. de vraie clarté
pour 375 francs

:: :: pose comprise :: ::

DUTEN 56, Rue des Arts, 56
LEVALLOIS-PERRET

PROPUL-CYCLE

vous offre de

2.990 Frs à 5.950 Frs

la machine qui convient, dont :

... Une 250 cmc.

MOTEUR ZÜRCHER-CULBUTEURS-PNEUS BALLONS-SELLE TERRY, à

4.990 Frs

MOTOCYCLETTES PROPUL-CYCLE
7, Rue Gravel - LEVALLOIS (Seine)

5.300 fr. Conclerge, 3, rue des Petits-Hôtels, Gare du Nord.

Terrot 2 CV, monovitesse, débrayage, bon état, 825 fr., cause plus forte, bonne occasion à profiter. Bonningue, Postes, à Gormelles-en-Vexin (S.-et-O.).

Norton 500 cmc., culb., état absol. parf. Prix : 6.700 fr. Adresse : Pouillard, 18, rue de l'Orphéon, Lille (Nord).

Terrot 3 CV, 2 vit., 2 t., parf. état, 2.200 fr. Jean Laurans, Domaine de Ratevoule, Saint-Ahere (Dordogne).

Motobécane 2 CV, 3 vit., staub, 1.200 fr. P. Poïrot, 3, Place Gambetta.

Sarolea 500 cmc., soup. latérale, pneus ballons 26 x 3,50, phare, bouteille, équipée tourisme, 5.000 fr., essais sur toute distance, dimanche seulement. Paul Bou-tiller, 49, rue Brancion, Paris (15°).

Particulier, acheteur d'une moto F. N. M. 60, ball., même à reviser, prix intér. Ecrire : Mouzard, 5, rue Arago, Puteaux (Seine).

Motosacoché 250 cmc., 1927, état de neuf, 3.400 fr. Destival, 49, boul. Magenta (10°).

Monet-Goyon 350 cmc., R. C. 4 C, pneus confort, tan-sad, bien équipée, état neuf, échange ou vend contre cyclocar ou voiturette même accidentée, prendre rendez-vous. De Froberville, 53, rue Armand-Brunet, Vierzon (Cher).

Sic 3 CV, parf. état, éclair. Auteroche, équipée, prix intér. Ecrire : Vidal, 7, rue Barbette, Paris.

Terrot 350, pneus ballons, neuve, 4.500 fr. Terrot 350, culb. neuve, 5.250 fr. Terrot 350, roulée 3.000 km., tan-sad, éclair. électr., compt., 4.200 fr. 10 motos de première marque à des prix d'hiver défiant toute concurrence. Pierre, 3, rue Ch.-Renouvier, Rog. 07-67.

F. N. M. 50, 4 cyl., éclair. électr., état neuf, pneus neufs, 6.500 fr. Presle, 30, rue Planchat (20°), après 3 heures.

Terrot 4 CV, conf. comme neuve, 4.500 fr. Druck, 26, rue Nicolai.

SIDE CARS

Indian avec side, bon état de marche, prix à débattre. Ecrire : Martineau, 207, avenue Daumesnil, Paris (12°).



CARROSSERIES ET CHASSIS

pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoques, Lanternes, etc., etc.

Ernest RICHARD

Constructeur
184, Avenue de Chobly, 184
PARIS et Tél. Chobly 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

HALL DE LA VOITURETTE, 99, Av. d'Orléans, PARIS (14°) - Téléphone Gobelins 60-41
LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS EN VOITURETTES et CYCLEGARS A VENDRE
EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

BERTRAND Frères
9, Rue du Parc
LES LILAS (Seine)
Fabrique de **GARDE-BOUE**
de
Gros galbe pour confort
Fournissent immédiatement par
unité ou par série.

Sidecar Motosacoche 8 CV, 2 cyl., 3 vit., excel. état, éclair. électr., 12 v., klaxon, phare, veill. feu position, tan-sad, capote, pare-brise, porte-bag., roue secours garnie, 2.000 fr., acces., à enlever, 4.800 fr. Guillet, 39, rue Tupin, Oullins (Rhône).
René Gillet side mono F. N., parf. état mécan., mont., rétro., p.-i., phare, trompe klaxon, 3.800 fr. Ecrire : Max, 10, rue Liège (8°).
Indian 3 boules avec éclair., sidecar pour 2 places, 2.500 fr. ou échange pour moins forte. photo sur demande. M. Lazard, 8, rue Saint-Paul (4°).

CYCLECARS

Monotracer sport, vendue par amateur, marche garantie, parcouru 1.700 km., carross. tôle neuve, porte-bag., montre, compteur Jäger, éclair., carb. Solex, outill., 7.200 fr. Voir garage, 205, av. de Neuilly, Neuilly-sur-Seine.
Morgan mot. Mag. à eau, éclair. Magondeau, état neuf, 3.200 fr. Nise, 162, avenue Daumesnil, Paris.
Morgan, refroidis. eau, 3 pneus neufs, nombreux acces., état mécanique garanti, 3.500 fr. Sicard, 23, rue Lespy, Pau (Basses-Pyrénées).
Cyclecar Peugeot, type 172, janvier 1926, abs. gar. neuf, 4.800 fr. Moto W. J. (anglaise) gar. neuve, 2 CV 1/2, 1.800 fr. Cond. int. Weymann, 6 pl. face route, chass. Chenard et Walcker 16 CV, Marchal-Grebel, 6 roues, pneus neufs, pare-chocs, Margib, batterie dynamo suppl., magnéto neuve de rech., suiv. kap neuve, malle de voyage, housse, cour. neuf, coût : 120.000 fr.-50.000 fr. le tout, cause départ colonies. Ecrire pour tous rens. et convoc. à M. Bion, 81, avenue de Ségur, Paris (15°).
Salmson 7 CV spéc., 2 pl., ent. rev., éclair. dém., cap. pneus neufs, ass. 1 an, garée à Toulon. Occ. très intér. Ecrire : Timinsky, 18 bis, rue Bellefond, Paris (9°).
Morgan air 1927, très bon état, 2.000 km., queue ronde, capote, Magondeau, acces., 6.500 fr., cause départ aux colonies. Médecin major Donon, 11, rue Catulienne, Saint-Denis (Seine).
G. A. R. supersport, freins AV., 8.500 fr. G. A. R. torpédo, 2 pl., état de neuf, 5.000 fr. Sandford 1927, surbaissé, 15.500 fr. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Roq. 07-67.

Monotracer état de neuf, à enlever, 5.500 fr. Gilbert, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris.

VOITURES

Amilcar gr. sport, bordino, vente ou éch. cont. cabriolet. Max Lambert, Montesson (Seine-et-Oise).
Amilcar gr. sport, 3 pl., 7 CV, fin 27, compl., montre, écl., dém. électr., huile s. pression, volant souple, 120 à l'heure, roulé

Ne jetez pas vos vieilles bougies!

Nous pouvons, pour un prix insignifiant, les remettre à neuf par notre procédé hydro-chimique. Nos bougies régénérées ont le même aspect et donnent le même rendement qu'une bougie neuve. Elles sont livrées avec un certificat de garantie. Bougies régénérées de toutes marques en stock. AGENTS DEMANDÉS

LA BOUCHE RÉGÉNÉRÉE
60 bis, Rue Marcadet
PARIS (18°)

DEMANDEZ LE CATALOGUE : TARIF D

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISSE
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13° T.: Gob. 25-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

12.000 km., essais à volonté, prix 15.000 fr. Pouthiers, cordonnier, 29 bis, avenue de la Station, Neuilly-Plaisance (Seine-et-Oise).
4.000 fr., Benjamin 5 CV, 4 cyl., 2 pl., écl., dém. électr., parf. ét., imp. pay. Ecrire : Ulmann, 46, avenue Charles-Floquet, Paris.
8.500 fr., Citroën 5 CV, 3 pl., trèfle 1925, en très bon état. Voir : M. Laurier, directeur Ateliers Boussaingault, 55, boul. du Parc, Neuilly-sur-Seine.
Camionnette Citroën, 8 CV, très bon état, prix 7.500 fr. Lucien, 1, quai de Grenelle, l'après-midi.
Clément-Bayard, 6 CV, 1920, 4 cyl., écl. électr., torp. 2 pl., c. neuf, à enl., reprends moto. Ecr. : Royer, à Chaumontel (Seine-et-Oise).
Janvier, 2 litre, sport, écl. der., 6 roues garnies, prix intér. Dion, 60, rue Championnet Paris, (18°).
Mathis 6 CV, écl., dém., torp. tr. b. état, 5.500 fr. Ecr. : Mereau, 5, boul. Serrurier, Paris (19°).
4.950 fr., 6 CV, Francon 3 pl., sport lux., écl., démarr., parf. état, garant. fact., acces. Ducreux, 48, rue du Général-Brunet. Tél. : Trud. 42-51.
Peugeot, grand sport, 5 CV, fin 1925, 172 R., 3 pl., com. neufs 5 roues conf., écl., dém., klax. électr., capote fermant compl., bien équipée, gris, técal., couvre radiat., amort. Houdaille, montre, compt., 2 cof. à outill., 9.000 fr. à déb. Berruyer E. M. 5° D. C. Meaux.
2.600 fr. val. 3.500 fr. voit. Zèbre 5 CV, 2 pl., excell. état, pn. neufs, éclair. Mag., cap., acc. Ecrire : Costy, 88, av. J.-Jaurès, Paris.
Voiture sport, moteur Chapuis-Dornie, 4.000 fr. Druck, 26, rue Nicolai.

ECHANGES

Echange 2 litres R. P. 1926, p. B. 14, Pajot, 30, rue Paris, Epinay (Seine).
Poste T. S. F., super, grand luxe, compl., av. cadre, haut-parl. Bordon, G. M., contre moto 3 à 5 CV. Paul, 1, rue de Courcelles, Paris (8°).
Cède ou échange contre Sandford mon Salmson, 7 CV, 2 pl. Tonerre, 9, rue Eug.-Gibez, Paris.
Echangerais Amilcar grand sport, torp. course, 2 pl., 1927, contre cabriol. ou cond. intér. en voit., vite 10 CV maxim. Ecr. pour rend.-vous, à M. Laurier, 2, rue Louis-Blanc, Courbevoie (Seine).
Désire échanger ou achat voit. cycl. ou fourgon. 5 CV, contre moto conf. 4 CV 1/2, side-car léger, excel. état, avec ou sans soule. Thenin, 1, rue Made moiselle, Paris (15°).

LE "MIROVELO"

L'appareil le plus efficace pour la protection du MOTOCYCLISTE.

Prix : 16 francs

Éts BELVERGE et WETZEL
24, Rue Montrosier, NEUILLY-s/-SEINE

En vous recommandant de MOTO REVUE vous aurez satisfaction immédiate.

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. Joindra le piston

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

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS
Toutes Marques
Pièces Détachées pour tous Modèles

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

A échanger superbe cabriolet 5 CV Citroën, peinture blanche, contre grand sport, 26-27. L. Baron, 183, bd de la Gare, Paris (13°).

ON DESIRE ACHETER
Suis preneur compt. toute moto ou cyclecar. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

DIVERS

5 roues compl. Michelin, 700 x 85, 100 fr. l'une, cause conf. G. Glomeau, Saint-Julien, Evaux (Creuse).
Remorque p. moto, caross. Peuple, pouv. transf. en sidecar. Stauffer, 7, rue Georget, Tours (Indre-et-Loire).
Grosse magnéto neuve, 4 cyl., havalette type 194 W. L., à solder. Atelier Ampère, 31 bis, rue Naubecour, Lyon (Rhône).
Batterie Dinin, Citroën 6 CV, 60 A. H., à neuf, 350 emc., 1 autre bon état, 175 emc. ; 1 magnéto Bosch, Carter, distribution Harley, avec couvercle, pompe, 120 et 100 emc. ; beau phono, meuble rodigué 600 emc., superhétérodyne, 6 lampes, complet, H.-P., piles et accus neufs, 3.000 fr. Cluzel, Bourbon-Lancy (Saône-et-Loire).
A vendre collection coquillages moderne et fossiles, prix avantageux. Morin, 78, Grande-Rue, 78, Pré-Saint-Gervais (Seine).
Carrosserie side Indian, monoplace, porte-bagages, très bon état, 100 fr. ; pneu neuf réchappé, 710 x 90, 500 fr. S'adresser : Grondard, 14, rue Eglise, Antony (Seine).
Mach. à coudre Singer bureau, val. 1.800 fr., parf. ét., laissé pour 700 fr. ; vélo d'enfant, jouet en bois et fer, de 3 à 7 ans, 60 fr., vis. le soir. Charrier, 17, rue de Savoie, Paris (6°).
Cadre moto moderne 175 emc. ou 250 avec rés. 7 ill., port.-bag., gard.-boue, bag., gard.-b., bég., jamais servi, 200 fr. Boisbourdain, 20, rue Lesueur, Paris.

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adresses-vous au Spécialiste
J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 118, Fg Saint-Martin - T. : BOB 81-87
Agent des marques : HANLEY-DAVIDSON, HANLEY, THEROT, PEUGEOT, MONET et GUYON, SOYON, F.N., René GILLET, Gnom et Rhomus

VENTE & ECHANGE COMPTANT & CRÉDIT
Pièces d'usages toutes motos
Stock L. L. L.
-:- RÉPARATIONS

ACCESSOIRES SAKER
pour MOTOCYCLETTES
33, Rue Anatole-France
LEVALLOIS-PERRET
Téléphone : 16-06 - Gros.

STOCKS de PIÈCES D'OCCASIONS
Fourches élastiques et Carburateurs tous modèles
Beite 2 et 3 vit., Cadres Réservé** su balis. 30 fr.
Car.-Boue 140, 160, 200, 250, 300, 350, 400, 450, 500, 550, 600, 650, 700, 750, 800, 850, 900, 950, 1000, 1100, 1200, 1300, 1400, 1500, 1600, 1700, 1800, 1900, 2000, 2100, 2200, 2300, 2400, 2500, 2600, 2700, 2800, 2900, 3000, 3100, 3200, 3300, 3400, 3500, 3600, 3700, 3800, 3900, 4000, 4100, 4200, 4300, 4400, 4500, 4600, 4700, 4800, 4900, 5000, 5100, 5200, 5300, 5400, 5500, 5600, 5700, 5800, 5900, 6000, 6100, 6200, 6300, 6400, 6500, 6600, 6700, 6800, 6900, 7000, 7100, 7200, 7300, 7400, 7500, 7600, 7700, 7800, 7900, 8000, 8100, 8200, 8300, 8400, 8500, 8600, 8700, 8800, 8900, 9000, 9100, 9200, 9300, 9400, 9500, 9600, 9700, 9800, 9900, 10000.
car. Agence directe Moto confort Comptant, Crédit
1, Boucher, 7, Bd Victor-Hugo, St-Ouen (Seine)

CLEVELAND PIÈCES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES
4 cylindres, légères, 600 emc. cylindrée... 7.500 fr. — 750 emc. cylindrée... 11.800 fr. — 1.000 emc. 12.500 fr.
AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Téléph. : Wagram 01-88
Carnot 63-57

PILCES POUR B.S.A TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES
DALBIAC, 1, RUE DES JARDINS S. PAUL PARIS SOLDES

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE
41 Avenue des Ternes et 28, Rue des Acacias, PARIS
5000 paires de GANTS AMÉRICAINS mousquetaires, doublé laine : 20 fr.
Ganterie, Bonneterie, Bottes, Équipements complets. Sacoche : 59 fr.
1.000 paires de gants 5 doigts américains : 20 fr.

Envoi du Catalogue illustré 16 pages texte contre 2 fr. en timbres-poste, remboursables à la commande et donnant droit à 5 % de remise.

INCROYABLE A CRÉDIT en 14 VERSEMENTS
chez **MARCEL HENRIET**
174, Rue de Vaugirard, PARIS (15°) — Téléphone : SÉCUR 89-32
Agence officielle exclusive pour la rive gauche Parisienne des MOTOS INDIAN, type 1927
AGENCE EXCLUSIVE OU DIRECTE DES GRANDES MARQUES

"INDIANISTES"
Réduisez vos dépenses d'un tiers
A TITRE DE PROPAGANDE
les 2 cylindres chemisés avec pistons axes et segments..... 370 fr.
Demandez notre Catalogue illustré des pièces p' INDIAN et de nos innovations et accessoires
POINARD 3, Rue Laroche (14°) — LITRE 25-25

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adresses-vous au Spécialiste
J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 118, Fg Saint-Martin - T. : BOB 81-87
Agent des marques : HANLEY-DAVIDSON, HANLEY, THEROT, PEUGEOT, MONET et GUYON, SOYON, F.N., René GILLET, Gnom et Rhomus

VENTE & ECHANGE COMPTANT & CRÉDIT
Pièces d'usages toutes motos
Stock L. L. L.
-:- RÉPARATIONS

ACCESSOIRES SAKER
pour MOTOCYCLETTES
33, Rue Anatole-France
LEVALLOIS-PERRET
Téléphone : 16-06 - Gros.

RÉPARATIONS on 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois
SPECIALITÉ
POUR MOTOS

INDIAN. 2.700 fr. - B.S.A. 2.700 fr.
État neuf - Garantie 6 mois - Crédit
Fabrique de Carrosseries
Tous types - Catalogue gratuit
Et les motos de 1 à 9 CV. FOULON, 162, av. Daumesnil

A vendre brevet d'un access. pour automobiles, indis., intér. ingénieux et nouveau, prix intér., échantil. et tous détails envoyés sur demande. Ecrire : Box, 648 Sells offices, Fleet Street, Londres (Angleterre).
Pour cyclecar, mot. 5 CV, boîte 3 vit., marc. AR, châssis Pont, etc., à vendre. R. Bouche, 10 rue Bellevue, Paris (19°). Tél. : Nord 94-97.

Gonfleur diabolie, neuf, 250 fr., vulcanisateur Vulcans, état neuf, 100 fr. ; strapontin Peny, neuf, 200 fr. ; projecteur Delta, cond. int., 150 fr. ; klaxon North-Easter, 12 volts, neuf, 180 fr., 2 crics « La Chevette », 40 fr l'un. D. Landes, Olonzac (Hérault).
1 moteur Jap, soupapes latérales 1.000 emc., pour cyclecar ou moto, carburateur magnéto, à enlever, 800 fr. ; 1 poste de T. S. F. complet avec ses acces., 600 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris.

Transport par B. 14, camionnette neuve, 2 fr. le kilomètre. L. Baron, 183, bd de la Gare, Paris (13°).
Part. vend. Cyclecar, capote, éclair. électr., pare-br., 5 roues, pn. neufs, comp. mont. et marche, urgent, bas prix. L. Mitte, 18, pl. d'Italie, Paris.

Qui... pourra
indiquer à MOTO-REVUE un garage privé, remise ou cour couverte, pouvant abriter 4 voitures ?
à Courbevoie, Neuilly ou Levallois. Merci !...

Le GRAND GARAGE RENOUVIER
2 et 4, r. Charles-Renouvier PARIS (XX°) - Tél. : Roquette 07-67
est le spécialiste le plus compétent en cyclecars. Consultez-le pour tout achat ou vente, reprise en compte de toute moto moderne
MORGAN - AMILCAR MONOTRACE - DURANDAL TERROT



SANS RIEN DÉMONTER...
“PROTEX”

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

POUR } AUTO
 } MOTO
 } VÉLO

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

AUX DOCKS DU PNEU
 vous trouverez en toutes marques en toutes dimensions PNEUS
 et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto à des Prix très
 avantageux.
 Soldes et Occasions - RÉPARATIONS
 NOUVELLE BAISSÉ, demandez tarif
Maison VAYSSE
 387, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e) - Téléphone : Ségur 27-7

VINS DU MIDI
 SPÉCIALITÉ VINS ROUGES, ROSÉS et BLANCS
 de TABLE et de COMPTOIR
E. CASTAN
 ROCHEBELLE-ALÈS (Gard)
 PRIX COURANT sur DEMANDE, ACCEPTE REPRÉSENTANTS

LISEZ...
L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE
 SUPPLÉMENT MENSUEL DE “MOTO-REVUE”

Les Motos demandées la Saison prochaine seront...
 LES NOUVEAUX MODÈLES
SOYER & C^{ie}
 MODELES 175 cmc. - Deux temps.
 350 cmc. - Quatre temps Moteur J.A.P.
 350 cmc. - Type Supersport, arbre à cames en tête.

AGENTS, demandez nos Conditions

Établ^s SOYER & C^{ie}, 63, Route de la Révolte - LEVALLOIS (Seine)

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

Veuillez m'abonner à (1), numéros de Moto-Revue, à partir du Numéro en date du _____
 Ci-joint la somme de (2) _____

Nom _____
 Prénoms _____
 Profession _____
 Adresse _____ (Signature)

	Un an 62 numéros	Six mois 26 numéros	Trois mois 13 numéros
France et Colonies.	45 »	23 »	12 »
Union Postale....	66 »	34 »	18 »
Autres Pays.....	84 »	43 »	22 »

1) 52, 26 ou 13 Numéros.
 2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des Postes, la mention : CHÈQUES POSTAUX 29.737 - PARIS (2^e).

*Voulez-vous obtenir -
 satisfaction -:- -:-
 par retour du courrier ?*

Avez-vous besoin - -
 d'un catalogue - - -
 d'un prix - - - -
 d'un renseignement -
 de n'importe quoi...

Collez sur la lettre même
 un des timbres - - -
 ci - contre - - - -

et par un prodigieux talisman
 magnétique particulier à la
Main de Fathma...
 vous aurez satisfaction... car
 vous serez de suite consi-
 déré comme un des amis de
 la grande famille de
MOTO-REVUE,
 auxquels on ne peut refu-
 - ser aucune gentillesse. -

**N'ESQUISSEZ AUCUN SOURIRE - - -
 MAIS ESSAYEZ, C'EST PEU COUTEUR**



POUR
LES

175 cmc.

250 cmc.

375 cmc.

500 cmc.

TERROT

IL EXISTE LE TYPE
MODIC (175 et 250) ET
-- LE TYPE LUXE --
(350 et 500), DE L'ÉCLAI-
RAGE ÉLECTRIQUE
MAGLUM L'ÉCLAI-
RAGE LE PLUS SIMPLE,
LE PLUS SUR, LE PLUS
PUISSANT, LE PLUS
PRATIQUE ET LE PLUS
-- ÉCONOMIQUE --

COMMANDEZ DIRECTEMENT
à **TERROT**
ou
à ses **Agents**