

Essai de la 350 cc. Gillet d'Herstal 1^{er}-25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 249

17 Décembre 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

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

LA MOTO DANS L'ARMÉE.

Bien que la magnéto soit dans l'eau, le moteur tourne toujours ! Voyez l'échappement !!

LES 6 JOURS D'HIVER DE MOTO REVUE

se disputeront du 17 au 22 Janvier 1928



(Quelques Participants de 1927)

9. Roudadoux (Piermé 250), Dipl. Médaille d'or. 10. Hubert Stella (250), Dipl. Médaille de vermeil, 11. Carré (F. N. 500), Dipl. Médaille. 12. Clech (Dollar 350), Dipl. Médaille de vermeil. 13. Parizet (Favor 250), Dipl. Médaille d'or. 14. Marc (Gnome et Rhône 500), Dipl. Médaille d'or. 15. Berrenger (B. S. A. 350), Dipl. Médaille d'or, 16. Bernard (Gnome et Rhône 500), Dipl. Médaille d'or

■ LUMIÈRE ■
PARTOUT
ET
■ TOUJOURS ■

LE MEILLEUR ÉCLAIRAGE
pour MOTOCYCLETTES
doit être simple, sûr,
puissant, pratique et
- économique -
MAGLUM est simple,
MAGLUM est sûr,
MAGLUM est puissant,
MAGLUM est pratique,
MAGLUM est économique.
Demandez pourquoi en
écrivant et indiquant
la marque et le type
de votre moto à

L'ÉCLAIRAGE
ÉLECTRIQUE

MAGLUM

MAGNETO LUMIERE L.M.C.
21, Rue de Chartres, 21
NEUILLY-sur-SEINE

Carnot 46-41

■ LUMIÈRE ■
PARTOUT
ET
■ TOUJOURS ■

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes !...

SAISON 1927

Avant de commander votre moto
Souvenez-vous que le ✦ ✦ ✦ ✦

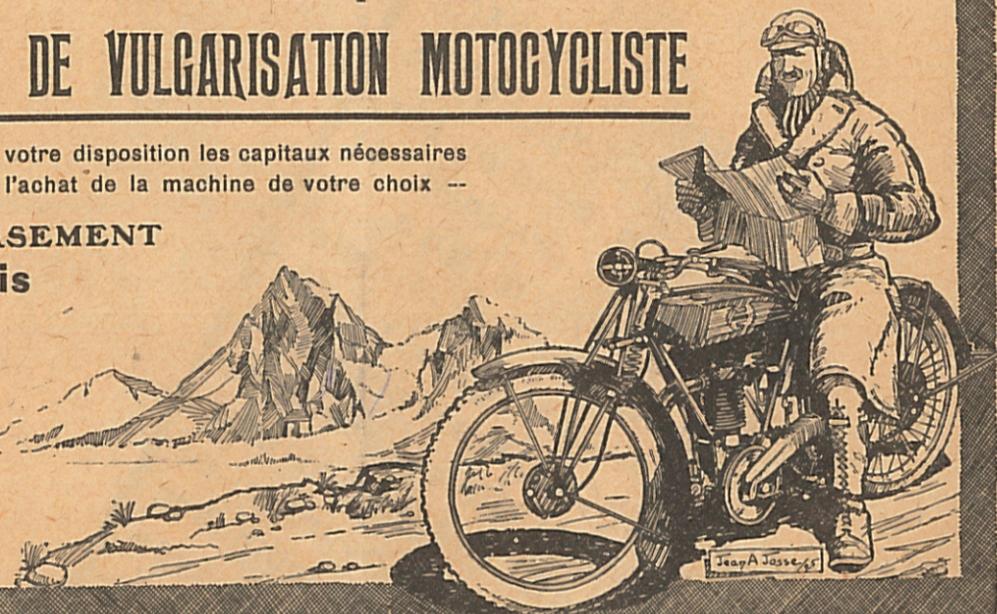
SYNDICAT DE VULGARISATION MOTOCYCLISTE

Met à votre disposition les capitaux nécessaires
-- à l'achat de la machine de votre choix --

**REMBOURSEMENT
12 mois**

Demandez notre
Notice spéciale
MONET-GOYON

S. V. M.
27, Rue de la Boétie
PARIS



P. G. SWEERTS

LES MOTOCYCLETTES

RENÉ GILLET

350 cmc. en solo, ou en 750 cmc.
solo ou avec side-car

**SONT LES MACHINES RÊVÉES
POUR LE LONG TOURISME**

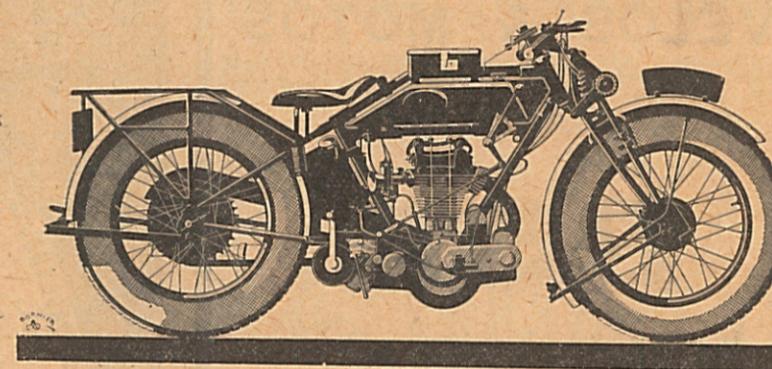
FOURNISSEUR DE L'ARMÉE, DE LA GENDARMERIE, DE L'ARTILLERIE NAVALE,
DES SAPEURS-POMPIERS DE PARIS, DE LA PRÉFECTURE
DE POLICE DE PARIS & DU MINISTÈRE DES COLONIES

DEMANDEZ LES CATALOGUES AUX

Établissements **RENÉ GILLET**, 128, Route d'Orléans, 128
MONTROUGE (Seine)



**GNOME
RHONE**



motocyclettes

SIEGE SOCIAL
54, R. DE LISBONNE
PARIS
M DE VENTE
49, AV. DE LA G. ARMÉE
PARIS
SUCCURSALE
6, RUE D'AUBUSSON
TOULOUSE

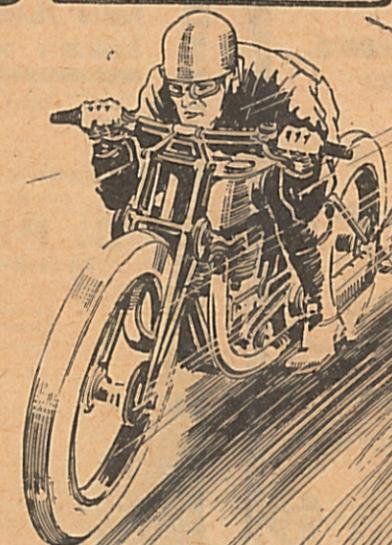
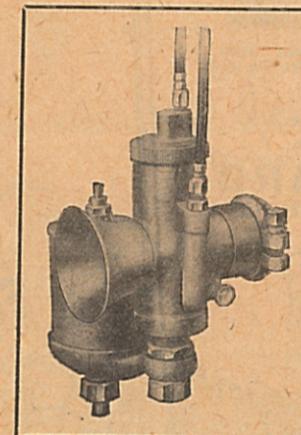
EXIGEZ
sur votre
MOTO

UN

AMAC
Le Carburateur
des Records...

1928

Méfiez-vous
des imitations
bon marché!



Au Salon de Paris 1928
- AMAC -
figurait sur 51,4 % des
Stands de Motocyclettes
(le reste étant divisé
entre 8 carburateurs
concurrents.)

Au Salon de Londres 1928
- AMAC -
figurait sur 70 % des
Stands de Motocyclettes.

Agent général pour la France : **É^s Robert MUNRO**, 198, Bd Péreire, PARIS (Wagram 10-14)



Cette Marque est votre sécurité

- PIÈCES -
DÉTACHÉES

B.S.A

VÉLOS & MOTOS

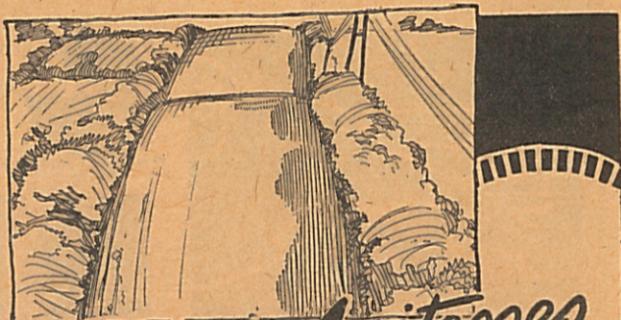
EN STOCK LIVRABLES

- A LETTRE LUE -

B.S.A

10, Rue des Acacias - PARIS

--- GALVANI 65-03 ---



*La boîte 4 vitesses
Picard
supprime les côtes*

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

*Pour votre Moto en
Prise directe*

de 175 à 500 cmc.

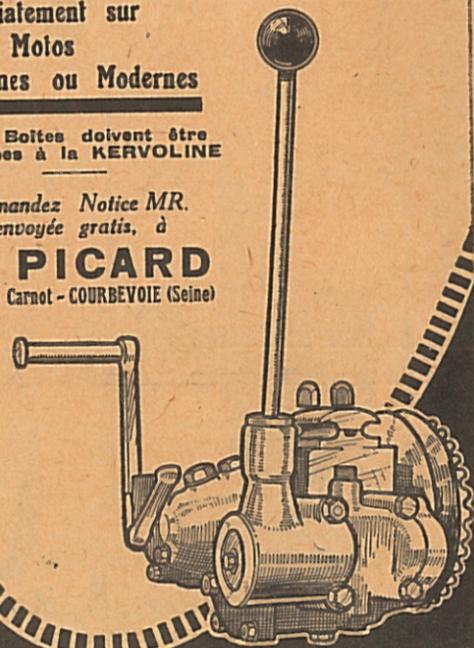
ADOPTER ^{notre} type **2 VITESSES**
qui s'applique

Immédiatement sur
toutes Motos
Anciennes ou Modernes

Nos Boîtes doivent être
graisées à la KERVOLINE

Demandez Notice MR.
envoyée gratis, à

C. PICARD
26, Rue Carnot - COURBEVOIE (Seine)



R. SWEERTS



Gratis

Votre Initials
en Or

Demandez-nous
notre notice
ROBBIALAC, en pré-
sents si vous voulez
acquiescer une auto,
une moto, ou un cycle,
et nous vous adresserons
en même temps un
détail de nos
boîtes.

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

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

POSTEZ CE COUPON AUJOURD'HUI

B. A. ROBBIALAC, 42, rue de Sèvres, BOULOGNE-s-Seine
Sans aucun engagement de ma part, adres-
sez-moi gratis votre Notice pour réemail-
ler une voiture ainsi que les initiales
_____ (écrire lisiblement les let-
tres désirées).
Nom _____
Adresse _____

ROBBIALAC

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

**SAINT-MARTIN
AUTOMOBILES**

LIVRE

TOUTES LES MARQUES DE
MOTOCYCLETTES
NEUVES ^{OU} EN SERVICE

payables en

14 VERSEMENTS
AVEC
ZÉRO fr. 0/0 d'intérêts

NOUS ACHETONS
NOUS ÉCHANGEONS
NOUS RÉPARONS
TOUTES LES MARQUES

*Nous montons gratuitement
tous nos accessoires*

Notre Catalogue Illustré 1928
ne paraîtra qu'en Décembre

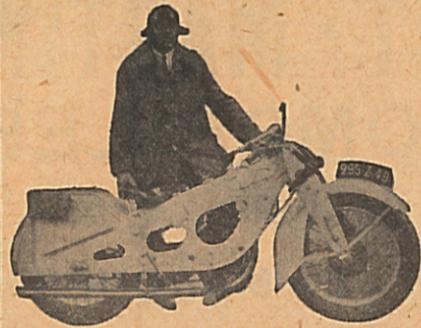
Demandez-nous l'envoi gratuit de notre notice F et la
liste des prix des nouveaux modèles détaillés du Salon
de l'Automobile, C'EST TRÈS INTÉRESSANT!

Notez bien notre adresse :

27, RUE DU CHATEAU-D'EAU, PARIS

Bosch
MAGNÉTOS, BOUGIES, DYNAMOS,
PHARES, CORNETS, PIÈCES
DÉTACHÉES, etc...
se trouvent
97, Boul. Exelmans, PARIS (16^e)
F. PÉAN
Concessionnaire Exklusif (France et Colonies)
Tél. : Anvers 35-15 - Adr. télégr. : Robocher 53-Paris
ATELIER SPÉCIAL
D'ÉQUIPEMENTS ET DE RÉPARATIONS
AGENTS à Lille, Lyon, Bordeaux,
Marseille.

Type 4-45 Super-Sport



NEW-MOTORCYCLE LA RÉVÉLATION DU SALON

Présentation Grand Luxe

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

Types de 250, 350 et 500 cmc.

Georges ROY, 13, Rue du Parc -- ORLÉANS

Toutes nos machines peuvent être livrées payables en 14 versements.

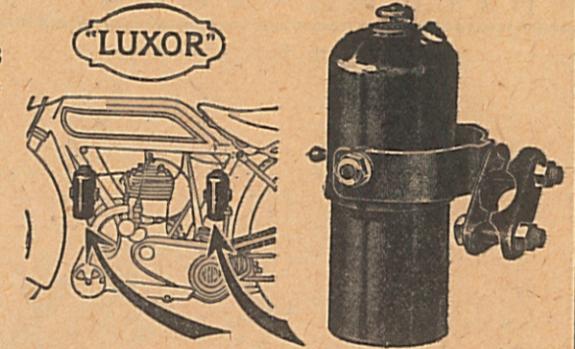
LES GROUPES MOTO

Les plus robustes - Les mieux appréciés - Les plus répandus

Dispositif spécial pour fixation des générateurs
"LUXOR" sur toutes motos munies de fourche
:: :: à parallélogramme ou autre :: ::

Demandez-le à votre fournisseur habituel

Anciens Etablissements DUPONT et TRAISET
TRAISET et C^o, Succ^o, Fabricants - 3, rue Tesson, PARIS (X^e)



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.

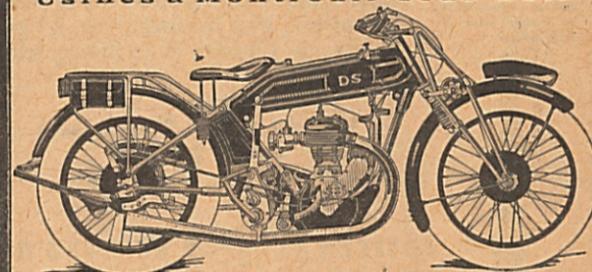
à fourche à parallélogramme avec amortisseurs et les
larges freins à tambour avec mâchoires extensibles sur roues
avant et arrière :

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



LA MOTO QUI DURE

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

La Moto Anglaise
la plus

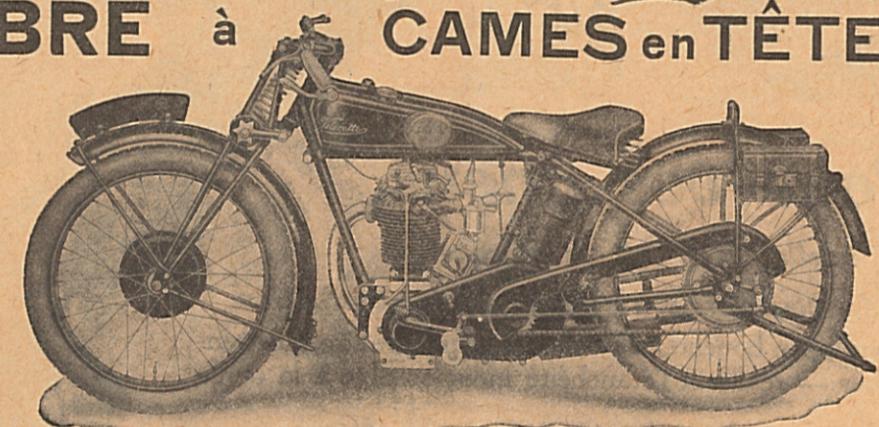
Moderne
Réputée
Rapide

Velocette

ARBRE à CAMES en TÊTE (350^{cc.})

au prix

Incroyable



6.800

Départ
Usine

Plus Douane
et Transport

Vitesse. T. T. Anglais 1926. - 1^{er} BENNET, 107 kil. de moyenne; Palier: 150 kil. à l'heure.
Catégorie T. T. Anglais 1927. - 2^e WILLES 104 kil.
350 cmc. T. T. Anglais 1927. - Amateur: Premier VÉLOCETTE.
GRAND PRIX de FRANCE (U.M.F.) 1927. - 1^{er} Longman, battant le second de 25 minutes et le 3^e de près d'une heure !!!
Compte rendu, - En 350 cmc., la supériorité de LONGMANN fut écrasante (Les Journaux).

AGENT GÉNÉRAL: A. DELAUNÉ, 25, rue Ruhmkorff, PARIS
Pour le Midi de la France: Catalogue, Démonstration, Essais: A. LUNÈS, Rue Saint-Saëns, BÉZIERS

„Rochester” 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)



POUR

SANS RIEN DÉMONTER...

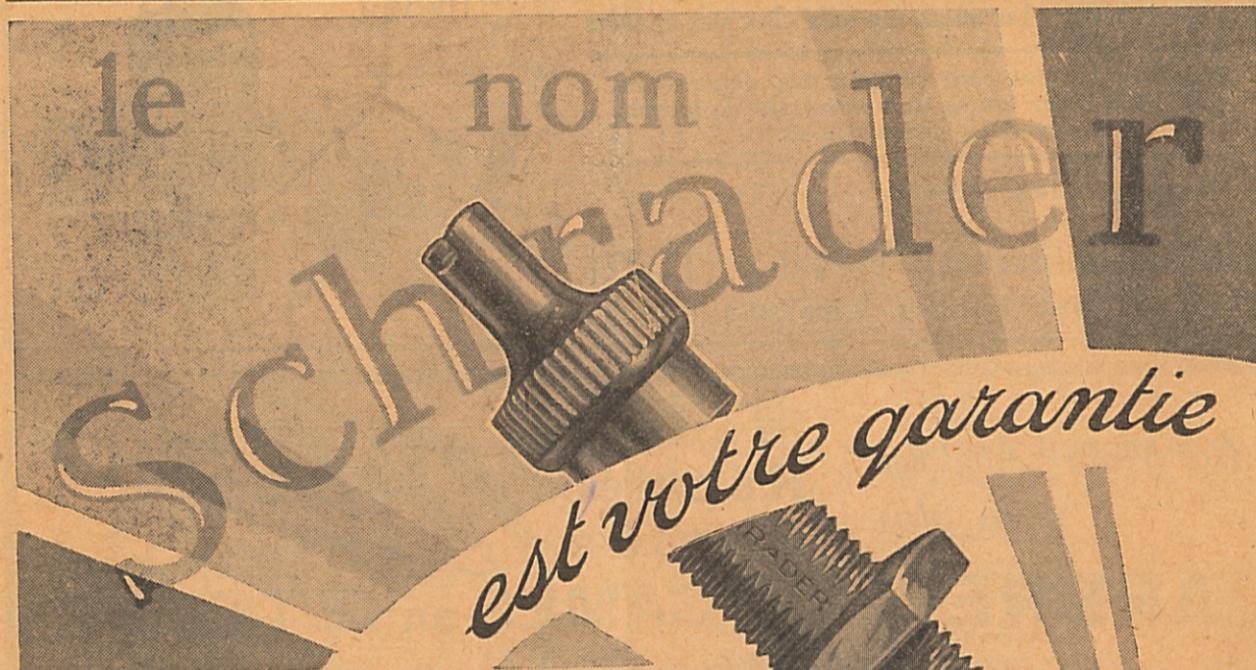
“PROTEX”

AUTO
MOTO
VÉLO

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

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

ASSUREZ - VOUS DU NOM SCHRADER



Pour vos pneus,

quelle qu'en soit la marque,

la valve Schrader vous donnera le maximum de satisfaction.

Son "intérieur", son bouchon de valve — l'un et l'autre, indépendamment étanches — réalisent l'étanchéité indispensable à la durée des pneus.

La valve Schrader est le résultat de 80 années d'expérience dans la fabrication des valves à tenir l'air ; sa réputation est mondiale: 90 % des automobilistes et des motocyclistes du monde entier l'ont adoptée.

Procurez-vous les articles Schrader chez votre fournisseur habituel.

Téléph. :
WAGRAM 95-45

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

Adr. Télég.:
AIRVALVE-PARIS

Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus Indicateurs de Pression

EXIGEZ LES ARTICLES SCHRADER

VIII

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

—

REDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81
CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	65 fr.	33 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

Tous, sus à l'automobiliste

Peu à peu, la date des élections approche et nos honorables commencent à flatter l'électeur. Certains d'entre eux qui, pendant la législature, ont gardé un prudent silence se réveillent et cherchent à attirer l'attention. Mais que proposer pour plaire à la multitude ? Eh bien, l'éternel sujet cher à nos démagogues: la lutte contre l'automobile. L'automobiliste est en fait, les jugements des tribunaux le prouvent trop bien, hors la loi. Il est l'éternel responsable. L'auto, n'est-ce pas le signe extérieur de la richesse, même si c'est un tacot d'il y a vingt ans et qui vaut à peine le prix d'une bicyclette. L'automobiliste n'est-il pas assuré et ainsi n'est-ce pas une occasion de se montrer généreux au détriment des Compagnies d'assurances qui sont, elles aussi, les bêtes noires des tribunaux. Et voici qu'un projet de loi est déposé à la Chambre, qui consacre la dangereuse thèse de l'article 1.384. Qu'un piéton se jette sous vos roues, qu'une vieille dame éprouve le besoin soudain de se chauffer contre votre radiateur, qu'un gosse s'amuse à traverser la route au moment où vous arrivez juste pour vous embêter que vous vous cassiez la figure contre une charrette non éclairée, qu'un cycliste glisse sous vos roues alors même qu'il tient sa gauche (nous avons, l'autre jour, c'est un comble, croisé deux gendarmes à bicyclette qui tenaient obstinément leur gauche), que tous les accidents possibles et imaginables surviennent, c'est toujours vous qui êtes le coupable. Il faudra bientôt vous arrêter patiemment pour laisser traverser en toute tranquillité les toutous et les poules, et vous devrez descendre pour demander poliment à la vache de vous laisser passer. Car, faire la preuve qu'on n'est pas responsable, n'est pas aisé. En général, vous ne trouverez pas de témoins ou si vous en trouvez, ils sont la plupart du temps hostiles. On a tellement raconté partout que l'automobile coûte cher (et certains automobilistes ont contribué à répandre cette opinion pour satisfaire leur vanité), qu'on vous croit riche. On a tout fait pour persuader les gens que la vitesse est dangereuse et il y a bien des automobilistes qui le croient, de ces gens qui lèvent les bras au ciel quand on parle de 100 à l'heure sur une route parfaitement dégagée, mais qui traversent cette même route à 40 à l'heure sans aucune précaution et prennent régulièrement leurs virages à gauche, Richesse, vitesse,

il faut bien que l'automobiliste paie. Et voilà ce que nous voyons dans un pays qui possède un million d'automobiles et dont l'industrie automobile constitue une des principales ressources. Espérons que les groupes automobiles de la Chambre et du Sénat sauront empêcher de passer ce projet de loi. Si on veut définir la responsabilité de l'automobiliste il faut également déterminer celle du piéton, du cycliste, du charretier, du gardien de troupeaux et charger la police routière de sévir contre tous ceux qui sont en faute, à quelque catégorie qu'ils appartiennent

SOMMAIRE

N^o 249.

Samedi 17 Décembre 1927

Par-ci, par-là, Echos.....	879
Le Concours d'Eclairage ..	880
Grandes ou petites soupapes.....	881
La Côte de Gometz : des photos.....	882
Nos essais : La Gillet-Herstal 350 cmc.	883
La Carburation et ses pannes.....	885
Nos organisations.....	888
Les Six Jours d'Hiver.....	889
La Page des Clubs.....	893

Nous vivons sans cesse

Une moto nous donne l'impression de filer droit comme une flèche, mais c'est là une illusion. En réalité, notre trajectoire est composée d'une série de zig-zag et, en fait, si nous examinons les traces de nos roues sur le sol nous constatons que les empreintes de la roue arrière ne coïncident pas constamment avec celles de la roue avant. En de nombreux points elles se croisent. La ligne décrite est d'autant moins sinueuse et les points d'intersection des deux empreintes sont d'autant plus éloignés que nous allons plus vite. Comment expliquer ce phénomène.

Prenez un débutant à bicyclette. Il sent pencher sa bécane d'un côté ; instinctivement il se penche de l'autre. Le résultat ne se fait pas attendre. Si vous n'êtes pas là pour charitablement le soutenir, il s'effondre et mord la poussière. Au bout de quelques leçons il finit par comprendre que, quand sa machine penche de ce côté, il faut non pas tourner son guidon de l'autre côté, mais du même côté, si paradoxal et si peu naturel que cela puisse sembler au premier abord. Bientôt le voilà lancé, mais il décrit d'inquiétantes queues de poisson parce qu'il exagère

et donne des coups de guidon trop violents. Puis l'amplitude des zig-zag va en diminuant et il apprend à marcher droit, au moins approximativement.

Si on demande à un motocycliste pourquoi sa machine se tient en équilibre, il y a beaucoup de chances pour qu'il vous réponde que cela est dû à l'effet gyroscopique des roues. En réalité cette influence est à peu près négligeable. L'équilibre n'est pas automatique mais assuré par le motocycliste lui-même.

Pourquoi faut-il tourner du côté où la machine s'incline ?

C'est que nous allons faire intervenir une force qui va nous soutenir : c'est la force centrifuge. Cette force est considérable et dans les virages c'est elle qui nous supporte malgré l'inclinaison de la machine. Elle tend à nous expédier vers l'extérieur du virage, et nous inclinons la machine pour lutter contre elle. Cela est tellement instinctif que nous avons l'impression que la machine s'incline spontanément. Quel est celui d'entre nous qui à ses débuts comme sidecariste n'a pas eu une chute en voulant conduire sa moto accouplée à un sidecar comme il conduisait sa moto en solo. Nous avons été ainsi victime d'un accident qui a failli nous priver à tout jamais du plaisir d'écrire dans les colonnes de *Moto Revue*. Il y a pas mal d'années nous avons décidé de faire du sidecar et, confiants dans notre expérience déjà lointaine de la moto-solo, nous nous mîmes en route. Pendant le premier kilomètre, cela allait fort bien, mais à un moment donné, nous dûmes dépasser une charrette et prendre la gauche de la route qui était assez fortement cambrée. Aussi l'ensemble moto-sidecar était incliné. Nous eûmes alors l'impression d'une force irrésistible qui nous entraînait vers la gauche. De la route nous passâmes sur le talus et bientôt un arbre arrêta notre élan. Ni moi, ni ma passagère n'avions heureusement de mal, mais moto et sidecar étaient en piteux état. En réalité, voici ce qui s'était passé. La moto s'inclinant nous avions instinctivement viré vers la gauche pour la redresser et c'était bien notre faute si nous sommes allés essayer la solidité d'un arbre. Ceci est la preuve de l'automatisme des mouvements que nous effectuons pour garder notre équilibre.

Donc aussitôt que notre machine penche d'un côté nous déplaçons notre corps et nous agissons sur le guidon pour la diriger de ce côté. Nous amorçons ainsi un virage et provoquons ainsi l'action de la force centrifuge qui nous pousse de l'autre côté et nous redresse. Peut-être aurons-nous exagéré le mouvement et nous dépassons la position d'équilibre et il nous faut recommencer la même manœuvre en sens inverse. C'est comme si à droite et à gauche de nous il y avait une série de matelas pour nous empêcher de tomber. L'art de conserver son équilibre c'est de doser très exactement le rayon du virage à accomplir pour ramener la moto dans la position verticale. Les débutants amorcent un virage à trop faible rayon et provoquent une force centrifuge trop puissante qui les incline de l'autre côté. De là tous leurs zig-zags.

Il est d'autant plus aisé de décrire une trajectoire se rapprochant de la ligne droite qu'on va plus vite. La raison n'en est pas compliquée. C'est que la force centrifuge croît comme le carré de la vitesse. Elle est quatre fois plus forte à 40 qu'à 20, et seize fois plus forte à 80 à l'heure. Comme d'autre part elle est fonction du rayon du virage, il s'en suit que plus on va vite, plus grand peut être le rayon du virage à amorcer. Le motocycliste exercé d'ailleurs agit avec une très grande rapidité grâce à la promptitude de ses réflexes, et ainsi il n'a à décrire qu'une série de mouvements imperceptibles pour conserver son équilibre. Aux hautes allures une machine devrait être beaucoup plus stable d'autant que l'effet gyroscopique des roues devient lui aussi plus sensible.

Chasse de la direction

Tube de direction et fourche élastique sont inclinés. La raison est qu'on veut que la roue tende à revenir d'elle-même à sa position d'équilibre sous la double influence du poids de la machine et de la résistance de la route au roulement. En effet, si nous prolongeons la fourche par une ligne imaginaire, nous constatons que cette ligne aboutit en avant du point de contact de la roue avec le sol. La distance entre le point d'intersection de la fourche prolongée avec le sol et le point de contact de la roue avec le sol constitue la chasse. En marche la roue est tirée, traînée par la fourche et tend à rester dans le plan de la machine. Elle s'oriente comme les roulettes qu'on met sous les meubles. On pourrait arriver au même résultat avec une fourche verticale mais dont l'extrémité inférieure serait courbée vers l'arrière comme on peut le voir sur quelques bicyclettes employées pour les courses de demi-fond. Mais pour une moto cette solution présenterait de sérieux inconvénients. Tout d'abord une très grande hauteur pour la partie avant du cadre. Ensuite quand la roue rencontrerait un obstacle elle serait violemment chassée vers l'arrière et agissant sur la fourche comme sur un levier elle tendrait à arracher le raccord supérieur du tube de direction, le raccord inférieur servant de point d'appui. On

pourrait s'attendre à des ruptures fréquentes du cadre et de la fourche. Avec la fourche inclinée on peut avoir un cadre suffisamment bas à l'avant et on diminue l'effort d'arrachement.

Si la machine penche que va-t-il se produire ? C'est que la fourche va s'incliner elle aussi mais comme le point de contact de la roue avec le sol est en arrière et qu'elle tend à maintenir la fourche dans la direction primitive, la fourche pivote par rapport au cadre et un virage est amorcé du côté où penche la machine. Mais à ce moment la force centrifuge entre en action. Elle agit sur la fourche et celle-ci tirée en arrière par la roue pivote et se redresse jusqu'à ce que la roue soit ramenée dans le plan du cadre.

Il semblerait donc avantageux d'avoir une chasse aussi grande que possible. Ce n'est en réalité pas le cas. Fourche et roue sont pesantes et possèdent une certaine inertie et quand, sous l'action de la force centrifuge, elles reviennent à leur position d'équilibre, elles ont accumulé une certaine énergie et dépassent cette position tout comme le balancier d'une pendule ne s'arrête pas en bas de sa course quand on l'en a éloigné mais dépasse ce point et décrit un certain nombre d'oscillations avant de revenir à sa position de repos. Une machine dont la chasse serait exagérée décrirait donc d'inquiétants zig-zags, surtout à la suite d'une embardée. C'est une des causes d'une sorte de shimmy constaté il y a quelques années sur des motos rapides. Si les freins de direction sont si efficaces, c'est qu'ils amortissent ces oscillations tout comme les amortisseurs freinent celles des ressorts.

Nous avons vu que la force centrifuge augmente comme le carré de la vitesse et que plus on va vite et plus faible est l'amplitude du mouvement nécessaire pour redresser la machine. On peut en déduire comme conséquence que plus une machine va vite et plus faible doit être la chasse. C'est ce que vérifie l'expérience. Une autre conséquence c'est que la même quantité de chasse ne convient pas pour toutes les vitesses et on constate en effet que certaines machines très stables aux grandes vitesses, sont assez indociles quand on roule lentement. Le frein de direction corrige ce défaut et nous permet d'employer à volonté deux solutions : ou bien nous donnerons une chasse assez grande pour assurer la stabilité aux petites vitesses et nous utiliserons le frein de direction pour limiter les oscillations aux grandes allures, ou bien au contraire nous laisserons une chasse assez petite pour que la stabilité soit suffisante aux grandes vitesses et nous ferons intervenir le frein de direction aux petites vitesses pour éviter le flottement de la direction.

Quelques causes de flottement dans la direction

Un cadre qui manque de rigidité latérale provoque des déplacements du tube de direction et de la fourche et celle-ci, tirée de côté et d'autre fait pivoter la roue d'où des embardées. Si, par malheur, la fréquence de ces oscillations du cadre coïncide avec celles dépendant de la chasse, de la répartition du poids du centre de gravité, d'un équilibre défectueux des roues, etc., la machine devient impossible à conduire. Un cadre rigide latéralement est indispensable à une bonne tenue de route. Et c'est précisément à ce manque de rigidité latérale que le cadre à suspension arrière a presque complètement disparu. Nous avons une machine à suspension arrière qui tenait terriblement mal la route. Du jour où nous avons monté des fourches arrière rigides, nous n'avons jamais eu une machine plus stable.

Une direction qui a des points durs, dus à des billes cassées ou à un mauvais usinage des cuvettes est également très dangereuse. Car dans l'effort que fait le motocycliste pour franchir le point où la direction force, il donne un coup de guidon trop fort et il en résulte une série de dangereuses oscillations. Si la direction est légèrement dure, mais d'une manière constante pour toutes les positions, ce danger n'existe pas puisque l'effort à donner est lui aussi constant. On doit toujours éviter de donner des coups de guidon et c'est par le déplacement du corps qu'on doit arriver à conduire une machine.

La chasse ne doit pas varier ou ses variations doivent être aussi limitées que possible et c'est la condamnation des fourches oscillantes au moins pour les motos rapides.

Le problème d'une direction stable à toutes les allures est insoluble et on ne peut arriver qu'à un compromis. Le frein de direction est heureusement un correctif très efficace et son emploi est à recommander chaudement sur toutes les machines.

Par-ci... Par là....

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Maurice Dumoulin est papa...

... d'un joli petit garçon qui suivra, nous l'espérons, la carrière sportive de son père. *Moto Revue* adresse ses souhaits à la famille de notre fameux « Globe Trotter » que l'on vit avec Sexé dans Paris-Moscou et dans de nombreux Paris-es Pyrénées.

Mariage

Roger Labric, notre excellent confrère vient de voler en justes noces : *Moto Revue* le félicite vivement et adresse ses vœux aux époux.

Nécrologie

Moret, que nous vîmes sur Oriol, dans nombre d'épreuves dont Paris-Nice vient de succomber à une congestion cérébrale.

L'hydrovis existe

Une auto sans roues : des flotteurs le long desquels court une vis sans fin et baptisée « Ville de Montfermeil » voilà le dernier cri. Moteur 30 CV, vitesse 70 à 80 km., pas d'hélice, tirant d'eau 40 cm. le nouveau véhicule ressemble étrangement à la moto aquatique, tant rêvée de nos chercheurs.

Pauvre Djelmo

Il semble que le record de Segrave ne risque pas d'être démolit d'ici longtemps. La Djelmo est loin d'avoir donné les vitesses escomptées et n'a pas dépassé le 240. On ne voit pas par quels miracles de mise au point on pourrait arriver à gratter les 87 kilomètres nécessaires. La plage de Pendine où ont eu lieu les essais, a failli être fatale à Foresti comme elle l'avait été au malheureux Thomas. Fort heureusement, il n'y a eu que des dégâts matériels. L'intérêt de ces performances est, d'ailleurs, tout relatif, et bien dépassé par les exploits réalisés par des voitures de petite cylindrée. Ne dépasse-t-on pas aujourd'hui les deux cents à l'heure avec 1.100 cmc. ?

Une moto-chenille

L'armée anglaise procède actuellement à des essais de moto-chenille. A la roue arrière d'une Triumph P, on a substitué une chenille supportée par deux poulies. Le bâti de cet appareil est articulé sur l'arrière de la moto. Les résultats sont, paraît-il, très encourageants.

Autostrade espagnole

On va incessamment construire en Espagne, une route Irun-Saint-Sébastien-Madrid, d'une largeur minimum de 12 mètres et qui permettra de se rendre de la frontière espagnole à Madrid en 5 heures. Il y aura de chaque côté un chemin pour les cyclistes. Ce sera vraiment une route en or puisque les frais prévus s'élèvent à la bagatelle de 240 millions de pesetas, plus d'un milliard !

Les accidents à Londres

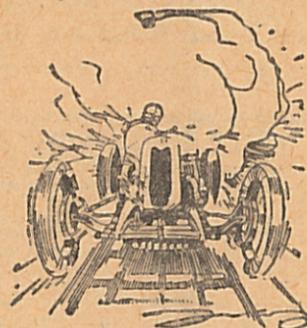
Pour les trois mois de juillet, août et septembre, il y a eu à Londres (accidents mortels).

68 accidents causés par des voitures automobiles privées.

97 accidents causés par des véhicules commerciaux.

8 accidents causés par des véhicules hippomobiles.

49 accidents causés par des motos.



supersport cotée, nous assassinaîmes plus de 5 bougies aux 200 kilomètres ; les marques succédaient aux marques, quand nous eûmes l'idée de prendre au fond de notre sacoche une Unus un peu délaissée sans raison par nous. Et le miracle s'est produit : plus de pannes, plus de ratés, même aux grandes vitesses, un départ très facile même lorsque la machine est restée des heures au froid. L'Unus a acquis nos sympathies et c'est normal ; n'était-ce pas un témoignage de fabrication excellente ?

L'Amérique supprime les limites de vitesse

Plusieurs Etats américains, et en particulier celui de Michigan, abolissent les limites de vitesse et comme il n'y a pas en Amérique de permis de conduire, c'est le régime de la liberté complète. On se rend compte que ce qui est dangereux ce n'est pas la vitesse, mais les infractions aux règlements routiers.

Négligence, négligence !!!

Pourquoi, après avoir pendant des mois, laissé sa machine en garage, sans entretien, sans soin, abandonnée dans l'état où elle se trouvait lors de sa dernière sortie, le motocycliste attend-il pour la faire vérifier avant de s'en servir à nouveau, la veille du jour où il a projeté une promenade ? Mystère !! Et cependant quels avantages il aurait de profiter de cette période d'inutilisation de sa machine pour faire faire une révision qui serait d'autant moins onéreuse et d'autant plus soignée qu'elle serait faite pendant une époque où la fièvre ne règne pas dans les ateliers spécialisés aux réparations de motos. Afin de forcer ces motocyclistes à avoir du bon-sens et du sens pratique malgré eux, M. Habert, directeur du Moto-Hall, avenue des Ternes, nous prie d'informer les-dits motocyclistes qu'il pourra durant cette période d'hiver, faire toutes révisions avec tout le soin désirable et à des conditions inconnues en pleine saison. Ajoutons que M. Habert est agent des marques Saroléa, Soyer, Automoto, Motoconfort, etc... et qu'il est également en mesure de faire toute transaction comptant ou crédit, reprise et échange de motos ; son souci de bien faire est tel qu'on peut certifier à l'heure actuelle que tous ses clients sont devenus ses amis.

Le banquet Moto Revue

Du train où nous arrivent les adhésions de principe, nous avons bonne idée sur le banquet de *Moto Revue* ; mais que les retardataires se pressent et nous envoie de suite leur nom afin de nous permettre de tabler sur un chiffre approximatif qui nous aidera dans le calcul du prix à établir et qui sera non prohibitif, malgré quelques craintes de certains.

La date ? Elle est subordonnée à bien des causes. Noël ? n'en parlons plus ; trop fête de famille pour dissocier nos éléments. Le Nouvel An ? Date très précisée par nombre de gens pour remplir des « devoirs » sociaux bien encombrants et nous ne voudrions pas les contrarier. Le 7 janvier ? excellent de principe, mais d'autres organisations de notre sport, pour les motifs ci-dessus, avaient pris date et nous ont demandé de retarder ; soyez tous aimables. Ensuite ? Nous avons les « 6 Jours d'Hiver » qui nous accaparent. Et certains lecteurs verraient avec joie l'arrivée des Six Jours et notre réunion : qu'en pensent-ils ?

Parmi les adhésions reçues, des constructeurs ont promis d'être des nôtres ; des coureurs connus ont aussi décidé d'être parmi nous ; belle occasion de les approcher pour nos jeunes.

23 accidents causés par des autobus.
11 accidents causés par des bicyclettes.
3 accidents causés par des taxis.
9 accidents causés par des tramways.

Ce qui est remarquable c'est le petit nombre d'accidents causés par des taxis.

Cela est tout à l'honneur de leurs conducteurs. Le nombre des accidents de motos peut paraître trop élevé par rapport à celui des voitures automobiles, mais en Angleterre, il y a plus de motos qu'en France proportionnellement au nombre des voitures. Les motocyclistes anglais, au surplus, sont assez imprudents et cherchent trop à se faufiler parmi les voitures.

Moto Revue n'a pas dix adresses

Un certain nombre de lecteurs nous adressent leur correspondance à notre imprimerie rue du Poteau, en prenant l'adresse sur la couverture de *Moto Revue*. Leur erreur est extrême car ces lettres subissent un retard ; elles reviennent inévitablement à notre administration, 5, rue Saint-Augustin ; les maladroits qui croient ainsi agir plus vite sont les premiers lésés.

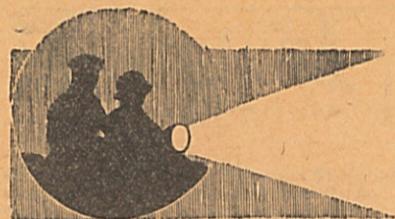
Le pare-boue obligatoire

Le pare-boue est obligatoire, on le sait, sur les poids lourds circulant dans le département de la Seine, à partir du 1^{er} décembre 1927. Cette mesure suffira-t-elle à transformer Paris en paradis des piétons ? Espérons-le ; quoi qu'il en soit, elle n'a pas été accueillie sans de vives résistances par les propriétaires de poids lourds qui redoutent avec raison, la complexité, l'encombrement et le prix de certains pare-boue invraisemblables et peu pratiques que l'on présente depuis des années à d'innombrables concours.

La Société Dunlop, en présence d'une nécessité inéluctable, se devait d'offrir à sa clientèle un modèle de pare-boue de tout premier ordre, d'un montage facile, d'une efficacité absolue et d'un prix de revient très bas ; elle s'est donc assurée l'exploitation et le perfectionnement du meilleur pare-boue actuellement connu : simple lame circulaire de caoutchouc en forme de gouttière qui se monte sur le rebord de la jante avec une extrême facilité et se confond avec le bandage de la façon la plus esthétique et la plus sûre.

La bougie est un instrument bizarre

Vous montez une excellente (ou soi-disant) bougie sur votre belle machine neuve ; en quelques myriamètres, la bougie si chère est morte, bien morte. On en remet une autre de même excellente marque, aux dires des amis ; quelques hectomètres, et la catastrophe recommence. Aussi nous allons, dans un très prochain numéro, donner une étude serrée sur les bougies. Ces incidents nous rappellent une aventure plaisante qui nous arriva récemment : ayant pris livraison d'une



Le premier Concours d'Eclairage pour Motocyclettes et Sidecars aura lieu le Lundi 9 Janvier, de 20 h. à minuit



Article premier. — Moto Revue organise, à la date du 9 janvier 1928 à partir de 20 h., un concours de dispositifs d'éclairage pour motocyclettes et sidecars. Ce concours aura lieu dans une allée du Bois de Boulogne, dont l'emplacement précis sera donné en temps utile aux concurrents.

Ce concours est ouvert à tous les constructeurs de phares ou d'appareils d'éclairage.

Tout concurrent déclare, lors de son engagement, avoir pris connaissance du présent règlement, et s'engage à se soumettre à ses prescriptions.

Tous les équipements présentés au concours devront être montés sur des motocyclettes ou des side-cars et être conformes au Code de la Route.

Art. 2. — Les dispositifs d'éclairage présentés au concours seront répartis entre les trois classes suivantes :

1°) Eclairage électrique comportant une génératrice et des accumulateurs.

2°) Eclairage électrique sans accumulateurs.

3°) Dispositifs d'éclairage n'employant pas d'appareils électriques.

Dans chacune des classes trois catégories suivant le poids des équipements.

1^{re} catégorie. — Equipement dont le poids est inférieure à 7 kg. 500.

2^e catégorie. — Equipement dont le poids est compris entre 7 kg. 500 et 15 kg.

3^e catégorie. — Equipement dont le poids est compris entre 15 kg. et 25 kg.

Aucun équipement dont le poids excédera 25 kg. ne sera admis.

On entend par équipement d'éclairage, tous les organes ou accessoires dont le concours est nécessaire pour assurer l'allumage des lampes des phares et lanternes de position, et entretenir l'éclairage.

Par exemple, pour les équipements électriques, l'équipement comporte :

La génératrice de courant,

La batterie d'accumulateurs s'il y a lieu.

Le joncteur-disjoncteur.

Les appareils de commande.

Le ou les phares,

La lanterne de position.

Les dispositifs de la classe C, comportant emploi de gaz comprimés devront, satisfaire à la condition suivante : après 30 minutes de fonctionnement du phare, la pression au départ de la bouteille devra être au moins les 9/10^e de la pression avant allumage.

Pour les éclairages où la génératrice fait bloc avec la magnéto d'allumage, il sera déduit le poids d'une magnéto correspondante comme dimensions.

Art. 3. — Les concurrents présenteront, avant le concours, en un lieu et une heure qui leur seront directement indiqués, les véhicules équipés avec les dispositifs qu'ils comptent présenter au concours. Ces dispositifs, démontés par les soins des concurrents, seront pesés devant les commissaires. Ceux-ci utiliseront tous procédés d'identification, utiles pour que les mêmes équipements composés des mêmes organes soient présentés aux épreuves du concours.

Art. 4. — Les épreuves auxquelles devront participer les concurrents sont les suivantes :

1° Epreuve de résistance.

2° Epreuve d'éclairage de route.

3° Epreuve d'éclairage non éblouissant.

4° Régularité.

5° Eclairage à l'arrêt.

Art. 5. — Epreuve de résistance. — Tous les dispositifs des classes A et C devront présenter une résistance suffisante pour pouvoir supporter sans détérioration la chute, sur le côté, des motocyclettes sur lesquelles ils sont montés.

Afin de vérifier ces qualités de résistance,

toutes les motocyclettes équipées avec des dispositifs entrant dans les classes A et C subiront l'épreuve suivante : elles seront couchées successivement sur le côté droit et le gauche et dans chacune des deux positions pendant un espace de cinq minutes.

L'épreuve de résistance aura lieu avant les autres épreuves d'éclairage. Indépendamment de la répercussion que pourrait avoir l'épreuve de résistance sur les autres épreuves, il sera tenu compte, par un examen des machines, des chutes ou fuites de liquide ou des dérangements qui auront pu se produire pendant que la machine sera couchée.

Il sera attribué pour cette épreuve un nombre de points maximum 10.

Après l'épreuve de résistance, on examinera la facilité de manœuvre des appareils de commande en particulier pour le passage de l'éclairage de route à l'éclairage Code et inversement. Le résultat de l'examen interviendra dans l'attribution des cinq points attribués à l'épreuve de résistance (classes A et C) et de l'épreuve de régularité (classe B).

Art. 6. — Eclairage de route. — On mesurera la puissance de l'éclairage sur la route de la façon suivante : la machine étant immobile phares allumés, on mesurera au moyen d'une jauge Bigourdan ou d'un luxmètre, l'éclairage produit à une distance déterminée, ou la distance à laquelle on obtient un éclairage donné. Il sera attribué à cette épreuve un maximum de 20 points.

On mesurera également la largeur du faisceau à une distance de 50 mètres en avant de la machine. La largeur du faisceau sera déterminée en déplaçant de part et d'autre de l'axe optique du phare, un luxmètre ou une jauge Bigourdan.

La différence d'éclairage entre le centre du faisceau et le point qui sera considéré comme sa limite, ne devra pas correspondre à une différence de lectures de plus de quatre numéros sur la jauge Bigourdan.

La largeur du faisceau devra être au minimum de 5 mètres à une distance de 25 m.

Il sera attribué un maximum de 10 points aux concurrents dont les appareils satisfont à cette condition.

Le nombre de points sera diminué à raison de 2 points par mètre en moins de la largeur du faisceau.

Pendant l'épreuve de l'éclairage de route, il ne sera pas touché aux appareils d'éclairage.

Art. 7. — Epreuve pratique. — L'épreuve pratique d'éclairage aura lieu dans les conditions suivantes : chaque concurrent se mettra en selle, la moto étant immobile. On disposera devant lui, perpendiculairement à l'axe de la route, un panneau de dimension analogue à la face latérale d'une borne kilométrique. Sur ce panneau sera peint en noir sur blanc, un nom de localité, suivi d'un nombre indicateur de kilomètres. Le panneau sera avancé progressivement et sans arrêt vers le concurrent ; celui-ci devra s'efforcer de lire le nom de la localité et le nombre de kilomètres. Dès qu'il croira avoir lu l'inscription du panneau, il l'énoncera à haute voix au jury et le porteur du panneau s'arrêtera immédiatement. On mesurera la distance à laquelle la lecture a eu lieu, et cette distance servira à l'attribution de la note réservée à l'épreuve.

Toute erreur dans la lecture, en particulier dans la lecture du nombre inscrit sur le panneau, annulera l'épreuve qui sera recommencée avec un panneau différent.

La note maximum affectée à cette épreuve sera de 10 points.

Art. 8. — Epreuve de croisement. — L'épreuve de croisement comportera l'essai suivant :

Les membres du jury se placeront sur le

bord de la route à la droite de celle-ci, en regardant devant eux. Les concurrents défilent en sens inverse avec le dispositif d'éclairage non éblouissant en action.

Le véhicule partira d'une distance de 100 mètres environ des membres du jury, et continuera sa route jusqu'à leur hauteur. Le jury appréciera l'éblouissement produit par le dispositif d'éclairage.

Il sera attribué un maximum de 10 points pour cette épreuve.

Art. 9. — Eclairage à l'arrêt. — Le dispositif permettant d'obtenir un feu de position (lanterne) fera l'objet d'un examen spécial du jury : celui-ci appréciera l'efficacité du dispositif, en faisant défiler les concurrents devant une voiture arrêtée pourvue de ses phares allumés.

On procédera de la même façon à l'examen de l'efficacité des appareils à surface réfléchissante prévus par le code de la route, à défaut de lanterne arrière visible.

Un nombre de points maximum de 5 sanctionnera cette épreuve.

Art. 10. — Epreuve de régularité. — Seuls les dispositifs de la classe B (équipement électrique sans accumulateurs), seront soumis à cette épreuve ; au cours de l'épreuve on appréciera les variations de l'éclairage fourni par la phare, suivant que le moteur tourne au ralenti ou tourne à sa vitesse du régime. Un maximum de 5 points sera attribué.

Art. 11. — Pour toutes les épreuves qui précèdent (sauf l'épreuve de résistance pour laquelle tous les moteurs seront arrêtés, les véhicules munis des dispositifs des classes A et C seront présentés moteur arrêté. Les véhicules de la classe B seront présentés moteur tournant.

Art. 12. — Le classement des concurrents aura lieu dans chaque catégorie. Le concurrent ayant dans chaque catégorie totalisé le plus grand nombre de points sera déclaré premier.

Il n'y aura pas de classement général.

Art. 13. — Assurances. — Moto Revue a contracté au profit de tous les concurrents une assurance qui les couvrira contre les accidents de toute nature pouvant être causés à des tiers pendant l'épreuve, et comportait une garantie de tous recours, esuq'à concurrence d'un minimum de 200.000 francs par accident sans que le montant de la police limite toutefois la responsabilité du constructeur.

Les organisateurs déclinent toute responsabilité de quelque nature que ce soit :

La police d'assurances contractée au profit des concurrents spécifie que la Société d'assurances renonce à tout recours qu'elle pourrait exercer éventuellement contre Moto Revue et toutes personnes dont les organisateurs sont responsables.

Le montant des primes se rapportant à ces assurances est compris dans les droits d'engagements indiqués plus loin.

Art. 14. — Engagements. — Les droits d'engagement comprenant la prime d'assurance, sont fixes à 200 fr. pour l'ensemble de toutes les épreuves, et par véhicule et par système.

Art. 15. — Les engagements sont reçus à Moto Revue, rue Saint-Augustin, à dater du 10 décembre 1927.

La liste d'engagement à droits simples sera close le 31 décembre 1927 et la liste d'engagements à droits doubles le 5 janvier 1928.

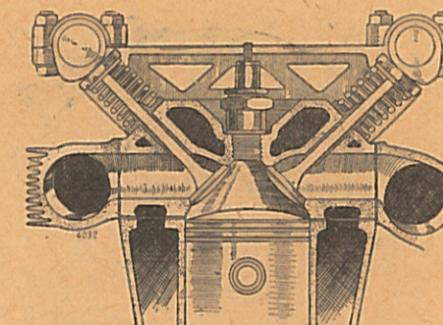
Le jury a toute qualité pour prendre des décisions et trancher les cas non prévus dans le présent règlement.

Le Commissaire général de l'épreuve est M. Henri Petit.

Les Membres du Jury sont : MM. Marc Chauvierre, Anfray Lucien...

Grandes ou petites soupapes

La dimension des soupapes est l'une des questions les plus controversées : grandes et petites ont leurs partisans.



Une distribution par double arbre à cames permet d'employer des soupapes inclinées de plus grand diamètre.

Il faut un diamètre et une levée raisonnables

Une soupape de diamètre trop réduit ou de levée insuffisante, lamine les gaz et ne permet pas un remplissage de la cylindrée.

Il est certain que si l'on voulait remplir intégralement le cylindre de gaz à la pression atmosphérique, il faudrait non seulement adopter des tuyauteries et des soupapes de dimensions inusitées, mais aussi avoir une vitesse de piston réduite. Les gaz qui remplissent le cylindre sont sous une certaine dépression et la section des tuyauteries est déterminée par le calcul de la vitesse moyenne des gaz qui y circulent.

De nombreuses expériences ont été faites : cylindres de gros alésage et sou-

en plus, et il n'arrive pas à vaincre l'effort considérable de l'aspiration.

Un moteur qui tourne à 1.800 tours par minute, n'a guère qu'un sixième de seconde pour effectuer l'une des quatre courses de son cycle et 1.800 tours est une allure lente pour les moteurs modernes. Donc, il s'agit d'aspirer une cylindrée aussi complète que possible. A ce régime de rotation, correspond une vitesse des gaz de 216 kilomètres à l'heure, la vitesse des bolides sur l'autodrome de Montlhéry.

Dès que la vitesse des gaz d'admission au passage des soupapes et dans les tuyauteries atteint une quarantaine de mètres par seconde (144 kilomètres à

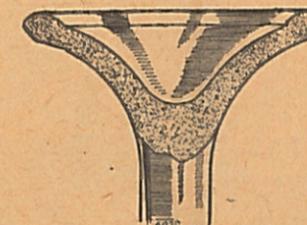
Un technicien très réputé de l'automobile a dit, jadis, que la puissance d'un moteur dépendait moins de l'alésage de son cylindre, ou de la course de son piston que du diamètre et de la levée de ses soupapes.

Et, sans nier cependant l'influence de l'alésage et de la course sur la force développée par le moteur, il faut bien avouer que l'influence des pertes d'entrée et de sortie des gaz est encore plus considérable.

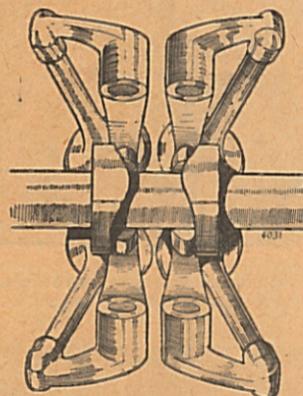
Supposons, par exemple, un moteur d'un alésage donné : nous ne pourrions quadrupler de puissance en doublant l'alésage, si l'on n'accroît pas dans les mêmes proportions les dimensions de ses soupapes.

Les soupapes microscopiques des anciens moteurs

Les moteurs d'autrefois comportaient des soupapes de dimensions très faibles, ridiculement faibles, lorsqu'on les compare à celles des moteurs strictement de série, non poussées d'aujourd'hui...



Coupe d'une soupape légère en tulipe.



La distribution de la Chater-Lea comporte quatre soupapes commandées très simplement par deux plateaux.

Comme par les poumons humains, le moteur doit pouvoir aspirer librement l'air qui doit l'alimenter ; la respiration d'un moteur est importante, car il s'assimile une quantité importante d'air. Le piston, en produisant une dépression dans le carburateur, doit amener avec une très grande rapidité le gaz nécessaire à l'explosion, si les tuyauteries sont trop étroites ou les soupapes de diamètre trop faible, il se produit une résistance énorme ; dès que le moteur a obtenu une vitesse moyenne, la résistance augmente de plus

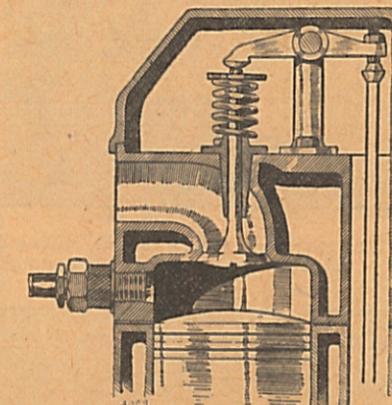
l'heure), le remplissage des cylindres, quelle que soit leur capacité, commence à devenir incomplet. Tant que l'on ne dépasse pas 50 mètres par seconde, soit 180 kilomètres à l'heure et pourvu que la soupape d'admission soit fermée seulement plusieurs degrés après le point mort, la cylindrée aspirée, bien qu'incomplète, a encore une valeur pratiquement admissible.

Donc, pour le cas cité plus haut, nous ne quadruplerions pas la puissance en doublant l'alésage sans accroître le diamètre des soupapes.

Pour un même nombre de tours du moteur, la vitesse des gaz serait quadruplée, elle passerait de 50 mètres par seconde (180 km.-heure) à 200 mètres par seconde (720 km.-heure). A supposer qu'on obtienne cette vitesse d'aspiration, que se passerait-il ? le cylindre ne se remplirait pas, on ne pourrait alors réaliser aucune compression ; c'est à peine si le moteur pourrait tourner à vide.

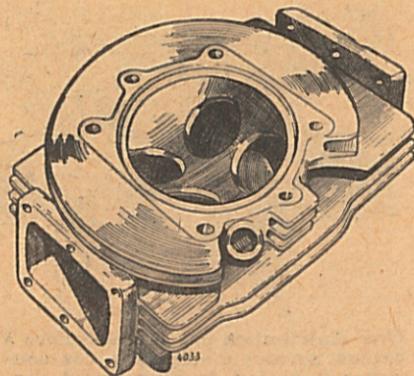
Ce cas est évidemment anormal, fortement exagéré, mais chiffres ramenés à une expression plus conforme à la réalité, il est véritable.

Entre des vitesses de 50 mètres par seconde et 200 mètres par seconde, y a place pour des vitesses intermédiaires c'est ce qui se passe d'ailleurs dans la pratique



Au contraire, la nécessité d'avoir deux soupapes parallèles côte à côte, ne leur permet qu'un diamètre réduit.

papes de petit diamètre ; celles-ci conviennent à la rigueur pour une marche normale ; si la charge vient à être réduite, le moteur accélérera, la vitesse des gaz au passage des soupapes dépassera sa valeur normale, le rendement diminuera, de même que la puissance ; l'allure du moteur trouvera bien vite une limite. Mais si, au contraire, la charge vient à augmenter, le nombre de tours du moteur va aller decrescendo, de même que la



Une culasse de forme hémisphérique se prête parfaitement bien à recevoir 4 soupapes du plus grand diamètre

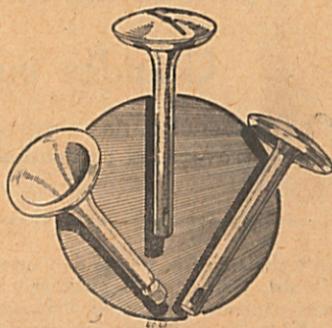
vitesse des gaz, les cylindrées se feront plus complètes, les explosions seront plus nourries, plus vigoureuses.

Ce système de soupapes à faible

diamètre a l'inconvénient d'avoir une compression trop faible aux hauts régimes : puisque le moteur s'alimente mal et que les cylindrées ne sont pas complètes et que la compression est au contraire trop exagérée lorsque le moteur ralentit.

On n'a pas peur, sur les moteurs modernes, d'employer des soupapes de grand diamètre, à forte levée et même souvent on va plus loin où emploie des soupapes multiples : on ne craint pas non plus de faire suivre la soupape d'orifices de grand diamètre, surtout en ce qui concerne l'échappement qui est quelquefois flanqué d'une double tuyauterie.

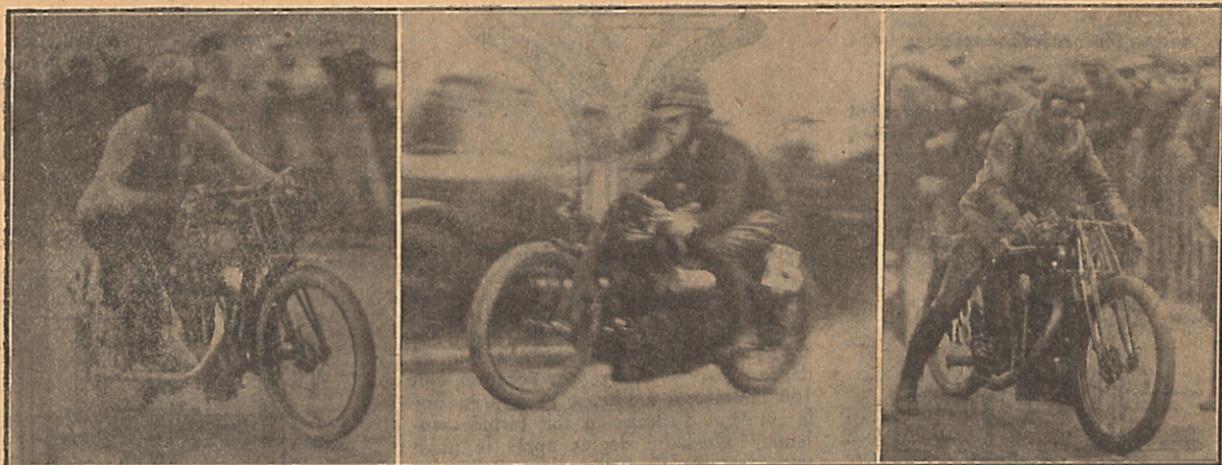
La section offerte aux gaz par l'ouverture des soupapes doit être telle qu'elle permette l'écoulement des gaz avec une vitesse de 50 mètres par seconde au minimum. La surface intérieure de la tête de la soupape doit être telle qu'elle ne produise aucun rétrécissement de la veine gazeuse, la surface supérieure doit être d'une forme plate, incurvée, conique, même sur les moteurs poussés, autres



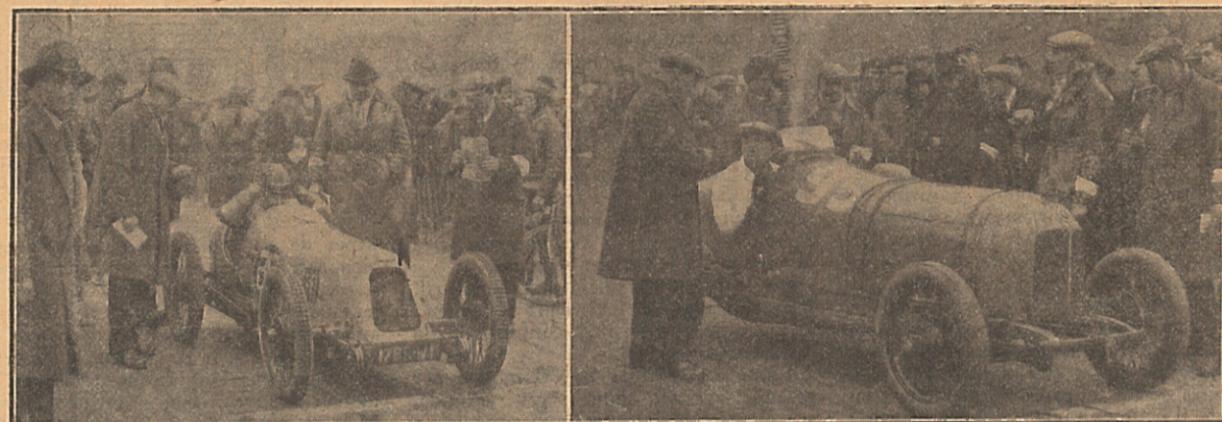
Types de soupapes classiques employés sur les moteurs de motos.

que les moteurs de course « gonflés à bloc », on peut se dispenser d'avoir recours aux soupapes de forme spéciale : à la tête en forme de « tulipe » ou « volubilis » ; celles-ci facilitent le passage des gaz. Bien étudiées petites ou grandes soupapes se défendent bien et ont chacune leurs partisans.

COURSE DE CÔTE DE GOMETZ-LE-CHATEL



Gaussorgues, grand favori, enlève brillamment les catégories 350 et 500 cmc. ; Naas, sur sa machine spéciale, fait le meilleur temps des motos à plus de 111 km. ; Coulon, sur 250 Terrot monta à plus de 89 à l'heure.



De Rovin, dans son bolide, fit une exhibition merveilleuse, confirmant les prévisions de Moto Revue, tandis que M. Doré, emmena une fois de plus La Licorne au triomphal succès.

Nos essais de machines

Essai de la 350 cmc.
Gillet-Herstal (3 CV. 1/2)

CARACTERISTIQUES

Bloc-Moteur : monocyl., 2 temps, admission par distributeur rotatif.

Alésage 79,5, course 70, cylindrée ; 483 cmc.

Graissage : mélange.

Magnéto à avance variable.

Carburateur à deux manettes.

Boîte de vitesse : 2 vitesses, par pédale.

L'embrayage : disques (Raydo et acier).

Kick-starter.

Silencieux.

Fou de avant : ressorts abrités, rattrapage du jeu latéral.

Freins : à tambour AV et AR.

Transmission : par chaîne 5/8" x 1/4" ; amortisseur de chocs transmission dans moyeu.

Réservoir : 8 litres de mélange.

Pneus : talons 26 x 3".

Repose-pieds : caoutchouc, réglables.

Selle : tous ressorts, articulée au cadre.

Garde-boue : très larges, avec bavet.

Poids : 110 kilos environ.

Fini : émail noir, filets or.

Consommation : 3 1/2 lit. 100 kil.

Prix : 4.100 fr. ; 4.500 fr. ; 4.900 fr.

Quand j'appris que j'étais appelé à faire un essai de la 350 cmc. Gillet-Herstal, sur la machine même avec laquelle Andrieu avait



Notre collaborateur Maxend s'entretient amicalement avec Andrieu, le globe-trotter bien connu qui fit le tour du monde avec Robert Sexé.

effectué le Tour du monde, j'en conçus une certaine angoisse.

Après ce qu'avaient déjà fait les Gillet-Herstal pour prouver leurs aptitudes à ce qu'on pourrait appeler le super-tourisme : Paris-Constantinople-Paris, Paris-Moscou-Paris, Tour du Monde, raid africain du Lieutenant Fabry, je me demandais, non sans quelque crainte où devrait s'arrêter mon propre essai, pour être plus concluant encore que tout ce qui précède et je me vis, en imagination, tournant sans cesse, roulant sans fin, moderne Juif-errant, et ne rentrant au logis que couvert d'ans, pour y trouver des arrière-petits-enfants, en âge d'être eux-mêmes motocyclistes.

Cette idée me tenailla plusieurs jours durant et j'étais prêt, pour couper à cet essai, à me faire délivrer un brevet d'inaptitude touristique lorsque je trouvai le moyen de tourner la difficulté en modifiant le but de l'essai ; à quoi bon, en effet, vouloir démontrer une

chose évidente par elle-même ; mieux valait chercher dans un autre domaine et j'en conclus qu'un essai de consommation viendrait heureusement compléter les probantes démonstrations d'aptitudes aux grands raids accomplis antérieurement par des personnalités assez diverses pour être à l'abri de tout soupçon...

Un essai de consommation, en outre, s'il était concluant accrotrait singulièrement le nombre des qualités imputables à la Gillet-Herstal, à laquelle le seul reproche qu'on pouvait faire, en raison d'une campagne stupide menée par des détracteurs du 2 temps, était justement d'être un deux-temps. Heureusement, cette campagne, menée il y a quelque temps par des chroniqueurs plus acharnés à produire qu'à instruire, n'a pas abouti et le 2 temps s'est défendu tout seul. J'ai, du reste, entendu dire, par un de ces détracteurs de parti-pris, que certains moteurs à deux temps, tel le Gillet-Herstal, n'étaient pas à proprement parler, des deux-temps... parce qu'ils avaient un distributeur ; c'était donc mettre du même coup le Gillet hors de cause et lui concéder qu'il ne supportait pas le lourd poids des défauts attribués à ses confrères de même cycle.

À la vérité, il y a de mauvais deux-temps. Mais il est aussi de non moins mauvais quatre temps et sur cet équitable partage, revenons à notre essai.

Quoique, à juste titre, Andrieu soit très fier, et encore plus, amoureux de sa moto, M. André, l'accueillant agent de la Gillet pour la région parisienne, le persuada sans difficulté de me confier sa « Tour du Monde », la vraie, et je fus à mon tour très fier de la confiance qu'en cette occasion me témoigna notre international Pingouin.

Je partis donc de la rue Pierret de Neuilly sans autre apprentissage qu'un coup d'œil aux différentes manettes et fus heureux de constater, dès les premiers cents mètres, que je me sentais tout à fait en confiance et tout à fait « chez moi » sur une machine que je chevauchais pour la première fois.

Evidemment, je tâtonnais quelque peu les premières fois pour trouver, soit sous mon talon droit, soit sous le gauche, le basculeur du changement de vitesses ; mais quand j'y fus habitué, je trouvai ce genre de commande très agréable, augmentant grandement la maniabilité en ville, et avantagent, nettement au moment du passage d'une vitesse à une autre. Quelques essais de d'ne serpentine me firent comprendre pourquoi



La machine qui a servi à l'essai et la machine type tour du monde

Andrieu semblait se jouer de trous, des bosses, des flaques d'eau et des tranchées sur le plateau de Satorv lors de notre démonstration militaire. La position de selle est bonne. Le poids du corps ne surecharge pas les bras et ne brise pas les poignets, et devrais-je en diminuer la valeur des coureurs de cette marque, je dirai qu'on a, sur cette machine, l'impression de pouvoir rouler des temps infinis sans effort et par suite sans crispation ni fatigue.

J'avais remarqué précédemment au passage de certains Gillet, une certaine tendance à faire du 4 temps au ralenti, je m'en étais ouvert avant mon départ à Andrieu et j'apprenais de lui que la marche en 1 temps aux basses allures était toujours imputable à un excès de graissage d'abord, ensuite à une méconnaissance de l'usage de la manette d'air; je me rendis compte à l'usage qu'il avait raison et qu'on obtenait avec un emploi judicieux des manettes, du 2 temps à très basse allure. Pour le graissage la proportion d'huile incorporée à l'essence (directement du réservoir d'huile dans celui d'essence par le moyen de la pompe à main, donc sans manipulation salissante), doit être au maximum de 8 %, soit sur les nouveaux modèles, 8 coups de pompe pour 5 litres de carburant.

Et cependant que je continuais de rouler,

Quelques échos

C'est le moment de nettoyer votre magnéto

Pendant l'hiver, il y a des périodes où nous serions satisfaits que nos motocyclistes vérifient certains organes de leur machine que la période d'été leur laisse négliger trop rarement.

Combien nombreux sont les motocyclistes

je faisais cette réflexion que la Gillet-Herstal devait être bien proche de l'idéal pour celui qui, par excès d'occupation ou par excès de négligence, désire une moto ne nécessitant aucun entretien, aucun soin de réglage et capable cependant de répondre au premier appel de kick et d'obéir à son pilote dans les meilleures conditions, de confort, de sûreté et de maniabilité, de propreté, à travers villes et campagnes, monts et plaines et cela à une vitesse commerciale largement supérieure au désir de la majorité des usagers de la route.

Je ne veux pas, malgré mon désir, persévérer plus avant dans l'étage de compléments, ni dire trop haut, mon propre enthousiasme, crainte d'être taxé de partialité et je vais arriver aux constatations, but de mon essai.

J'avais effectué le parcours Paris-Rambouillet et retour avec un léger détour par la Défense et le Mont-Valérien de façon à couvrir exactement 100 km.

On avait mis 10 litres de mélange au départ, il en restait un poil de plus que 6 litres 5 au retour, soit une consommation légèrement inférieure à 3 litres 1/2 de mélange aux 100 km. et ceci avec un conducteur n'ayant pas la connaissance parfaite de sa machine.

On parle souvent de la consommation

dont l'allumage défectueux se traduit par des pétarades intempestives, des retours désastreux au départ, des arrêts imprévus par temps de pluie! Combien dont la fibre du rupteur est gonflée et le mouvement du ressort se trouve paralysé! Certaines vis platines (ou de tungstène, ce qui est plus logique et plus réel) sont usées ou simplement encrassées. Un graissage général de l'organe s'impose. Mais voilà... on attend; on attend, quoi? la consommation complète de la magnéto: au lieu de payer cinq fois rien d'entretien, on préfère payer cinq fois la valeur de cet entre-

ten et tout d'un bloc. Cela rappelle ces motocyclistes nombreux qui remettent toujours à demain le paiement de l'impôt jusqu'au jour où l'agent impitoyable leur fait payer ce même impôt, agrémenté d'une amende souvent double.

Allons, soignez votre magnéto, c'est si simple de la démonter, de la porter non chez un quelconque, mais chez un spécialiste tel Sarello, 90, avenue des Ternes, Paris, qui dans les 24 heures et pour un prix dérisoire (parce qu'il est outillé) vous la remet en état.

effrénée du 2 temps; celle-ci ne me semble pas excessive, d'autant que dans les frais généraux occasionnés par l'emploi d'une moto il ne faut pas envisager que le seul facteur essence, mais bien aussi ceux occasionnés par l'entretien général. Le deux temps a donc cet avantage de compter presque pour zéro les frais généraux d'entretien puisqu'il ne saurait être question pour lui de remplacement de soupapes, de ressorts, etc..., de fraisage de sièges; il ne nécessite qu'un décalaminage, que l'on peut aisément faire soi-même, environ tous les 3.000 km.; la machine que j'ai essayée a effectué à ce jour 35.000 km. et a été décalaminée 8 fois.

Le prix d'achat doit également entrer en jeu, voyez-en tête de cet article celui de cette machine, parmi les caractéristiques.

Je n'ai pas l'intention de rouvrir la polémique relative aux 2 et 4 temps, quoique j'aie tendance à défendre ce premier trop souvent injustement attaqué, mais je veux affirmer que pour la plupart des motocyclistes qui ne sont pas uniquement attirés par la plus grande vitesse, ou par l'art des réglages fréquents, la Gillet-Herstal peut être synonyme de: constante satisfaction.

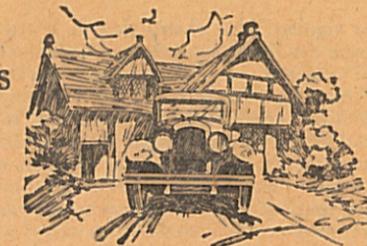
MAXEND.



Une vue générale du Salon de Bruxelles au Palais du Cinquantenaire: un article de notre collaborateur G. Detaille paraîtra dans le prochain numéro.

La carburation et ses pannes

Nos études sur le carburateur nous valent un nombre important de demandes auxquelles nous répondons par cet article.



Les pannes de carburation sont rares. Quand elles sont totales, elles proviennent ou de l'épuisement de l'essence du réservoir, ou bien d'un gicleur bouché, rarement d'une obstruction du tuyau d'essence. Elles sont les plus faciles à repérer, mais la fâcheuse, la stupide panne d'essence peut nous immobiliser de longues heures loin de tout pays en attendant qu'un bon samaritain vienne à passer. Il est quelquefois dangereux de tabler sur une consommation d'essence normale. Un vent debout, des routes détrempées, des traversées de villes peuvent faire varier énormément la consommation. Il nous est arrivé de commettre des erreurs de ce genre, mais nous devons être en bon termes avec Saint-Christophe puisque cette année encore nous sommes restés en panne devant une pompe à essence, et qu'une autre fois de braves scouts sont allés nous chercher au village voisin un bidon d'essence. Le remède, c'est d'emporter un petit bidon d'essence, mais les cordonniers ne sont-ils pas les plus mal chaussés, et on finit par avoir dans sa machine une telle confiance qu'on néglige des précautions élémentaires.

Beaucoup plus délicates à découvrir sont les causes de certaines irrégularités de fonctionnement qu'on pourrait appeler des demi-pannes et que l'on hésite souvent à attribuer à la carburation, à l'allumage, ou à la distribution. Il peut être en effet difficile de distinguer les ratés d'allumage des ratés de carburation. Un gicleur partiellement obstrué, des gouttes d'eau dans l'essence, une porcelaine de bougie fêlée, une bougie encrassée, d'autres causes encore ont les mêmes effets et il est souvent impossible de s'y reconnaître. L'œil du mécanicien exercé permettra à celui-ci de remarquer à certains symptômes la cause des ratés, mais le novice hésite. Il peut cependant, de la manière suivante, voir si la carburation est

en cause. Il arrêtera le moteur et noiera le carburateur. S'il peut mettre le moteur en route, c'est la carburation qui est en faute. Les pannes de carburation ont deux causes (indépendamment bien entendu de l'arrêt complet dû soit à l'épuisement de l'essence, soit à des obstructions): l'appauvrissement du mélange, ou au contraire son enrichissement excessif.

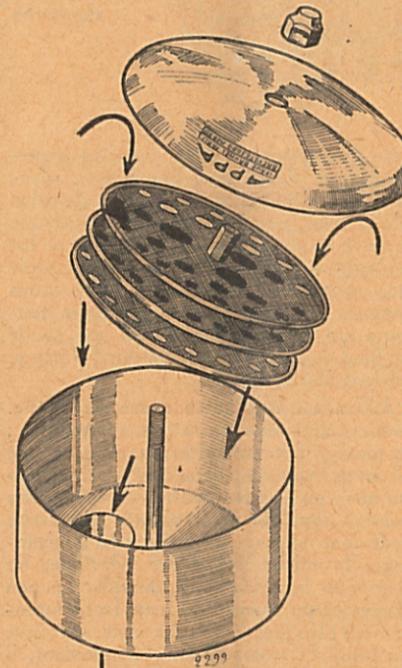
Appauvrissement du mélange

Plusieurs symptômes indiquent que l'essence arrive mal et que son débit, étant insuffisant par rapport à celui de

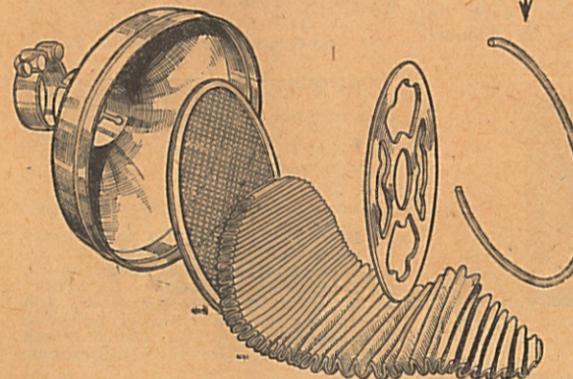
l'air, le dosage du mélange est déficient. Avec un mélange appauvri, il devient impossible de donner de l'air et d'ouvrir les gaz. Il vient un moment où l'on a des refoulements au carburateur. Le moteur éternue. L'appauvrissement du mélange peut venir de diverses causes. Il peut y avoir ce qu'on pourrait appeler des causes permanentes. Par exemple, un carburateur bien réglé pour les températures chaudes de l'été, pourra se trouver déréglé l'hiver. L'essence est moins fluide et jaillit plus difficilement à travers le gicleur. D'autre part, l'air froid est plus dense et un poids plus grand d'air entrera dans la composition du mélange; nous aurons donc l'hiver, surtout par temps très froid et avant que le moteur ait atteint sa température normale de fonctionnement, un mélange pauvre. Il y aura lieu, dans ce cas, de prendre un gicleur plus fort.

D'autres causes sont purement accidentelles. Il y a deux pannes que nous devons signaler, parce qu'elles sont assez décevantes: l'une, c'est l'obstruction du trou d'air du réservoir d'essence. L'air ne pouvant rentrer dans le réservoir, l'essence en s'écoulant fait le vide derrière elle et, à un moment donné, la pression intérieure est si faible que la gravité n'est plus suffisante pour faire descendre l'essence qui doit, à la sortie de la tuyauterie, vaincre pour s'écouler la pression atmosphérique. Notre système d'alimentation d'essence fonctionne alors comme une pipette qui retient le liquide quand nous bouchons une extrémité. Une autre panne c'est l'obstruction du petit filtre de carburateur dont on oublie trop souvent la présence et qui, à en juger par la quantité de saletés qu'on peut y trouver accumulées, est loin d'être inutile et nous épargne bien des pannes de gicleur. Et il est assez curieux de remarquer que cette obstruction se manifeste presque d'un seul coup alors que des mois se sont écoulés pour constituer la petite pastille qui le bouche. Nous avons été, cette année, victime de cette panne. Le moteur de notre cyclecar donnait parfaitement, lorsqu'il commençait à ne plus prendre que le tiers des gaz et pas du tout d'air. Nous soupçonnions une fêlure du collecteur d'admission ou un joint peu étanche, mais il n'y avait rien de tel. L'essence arrivait très bien par le tuyau, le pointeau fonctionnait librement, les gicleurs n'étaient pas bouchés.

C'est alors qu'en démontant le carburateur, nous trouvâmes comme une pastille de feutre sur le filtre. C'étaient des saletés agglutinées et il suffit de l'enlever pour que le moteur reprit toute



Un carburateur n'est plus complet, de nos jours, sans un épurateur d'air et un filtre à essence, ce dernier étant le seul remède efficace contre la première des pannes de carburateur - le gicleur bouché -; quant au filtre dont voici deux modèles, l'APPA et le FILTRAIR, c'est la vie du moteur qu'on rallonge.



sa vigueur. Une obstruction de la tuyauterie est facile à constater en démontant le raccord et en ouvrant le robinet d'essence. Un gicleur est, en général bouché complètement; mais la saleté qui l'obstrue peut ne pas rester constamment à l'orifice et ne le boucher qu'à certains moments, particulièrement quand on veut accélérer. La succion plus vigoureuse à ce moment-là attire cette saleté à l'orifice. Si on cesse de donner des gaz, la succion est moins énergique et la saleté retombe. On aura donc soit un arrêt complet, surtout quand on accélère, ou bien quelques ratés, puis une marche normale, enfin à nouveau quelques ratés.

Parfois, avec les carburateurs à gicleur de ralenti, le moteur part au ralenti mais cale sitôt qu'on veut donner des gaz. La panne est due dans ce cas à un gicleur principal bouché. Par contre, si un moteur marchait bien avec les gaz mais bafouille au ralenti, c'est l'indication que le gicleur de ralenti est bouché.

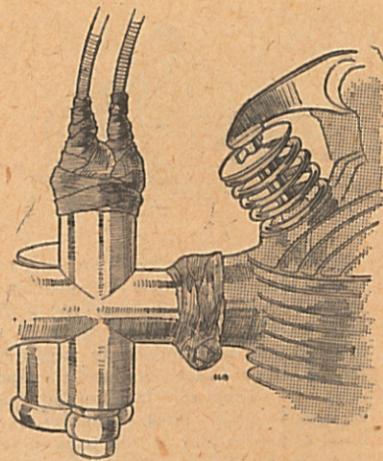
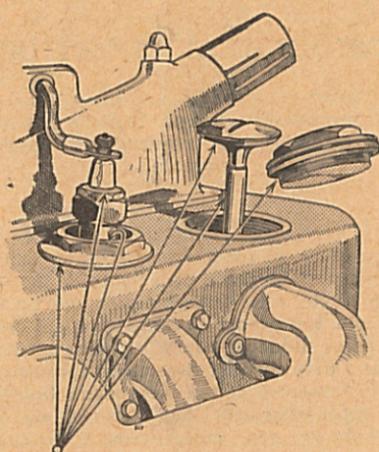
On constate parfois qu'après quelques minutes d'arrêt, le moteur repart sans mal; on fait quelques mètres, puis il s'arrête. C'est l'indice d'une obstruction partielle qui a permis à l'essence d'arriver pendant l'arrêt; mais quand l'essence de la cuve à niveau constant est vide, c'est à nouveau la panne.

Quand on a des ratés, on est parfois tenté d'appuyer sur le poussoir de la cuve à niveau constant, et l'on espère que le gicleur se débouchera tout seul, mais c'est là une très dangereuse pratique et par faute de laquelle plus d'une machine a pris feu.

La panne d'essence est rarement soudaine, mais elle s'annonce la plupart du temps par des ratés. L'essence ballottée dans le réservoir, tantôt arrive au tuyau d'essence, tantôt en est écartée. En marchant doucement, à allure réduite, on peut encore faire quelques centaines de mètres et se rapprocher d'un dépôt d'essence. Mais combien il est plus simple d'avoir dans un des petits bidons de secours vendus à cet effet, un ou deux litres d'essence.

La panne d'essence peut provenir d'un raccord desserré ou d'une tuyauterie fêlée. Et, à ce propos, signalons que surtout avec les voitures, on peut perdre son huile sans s'en douter pour une raison analogue. Le manomètre de pression continue à marcher, mais une quantité d'huile coule sur la route et on ne s'aperçoit de rien jusqu'au moment où la pompe se désamorçe. Un de nos amis a ainsi, sur un trajet de 100 kilomètres, consommé la bagatelle de 3 litres de Castrol R., soit plus de 50 francs d'huile, et il venait de vidanger! Mais revenons à notre sujet.

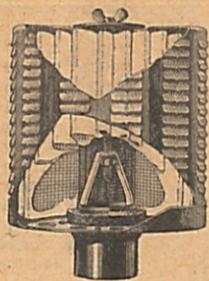
Tout suitelement d'essence est dangereux. Nous avons beau nous lamenter sur la mauvaise qualité de l'essence qui nous est livrée, elle est encore très facilement inflammable et nous courrons grand risque de mettre le feu à notre machine. Il est donc bon de vérifier de temps à autre l'état de nos tuyauteries. Si une tuyauterie se rompt sur la route, on peut, si la rupture s'est produite loin des raccords, faire une jonction avec un bout de



C'est du côté des fuites d'air qu'il faut rechercher les départs difficiles et les mauvais ralentis. Le croquis de gauche montre où il faut rechercher ces fuites, tandis qu'au-dessus, nous voyons un moyen — empirique — d'y obvier. Ci-contre, les fuites les plus ordinaires et sur lesquelles l'attention du motocycliste n'est pas assez reportée, par insouciance le plus souvent.

tube de caoutchouc. On peut ainsi gagner un garage. Il est donc bon d'avoir, dans sa sacoche, quelques centimètres de tube. Mais, hélas, pour notre part, quand une rupture de ce genre est survenue, ce fut toujours au ras du raccord. Après avoir été attrapé quelques fois, nous nous sommes fait une règle d'emporter toujours un raccord sur lequel est soudé un bout de tube. Une réparation de fortune devient alors possible.

L'eau est une autre cause de panne. Nous connaissons tous les symptômes; le moteur fait entendre des ratés et cale si nous voulons démarrer. S'il n'y a qu'une ou deux gouttes d'eau, elles passent rapidement et bientôt la marche redevient normale, mais s'il y en a davantage, le mieux est d'être héroïque, de démonter le carburateur, de vider un peu d'essence du réservoir. L'eau, fort heureusement plus lourde que l'essence, se trouve au fond du réservoir et, généralement, il suffit de vider un verre d'essence pour en être débarrassé. Le remède, c'est de filtrer l'essence sur une peau de chamois



Encore un filtre à air, le Tocalémit.

quand on fait le plein, ou à la rigueur dans un vieux chapeau de feutre.

Une autre cause d'appauvrissement du mélange, ce sont des rentrées d'air impestives.

Un moteur où une quantité d'air notable peut pénétrer entre le carburateur et le moteur est très difficile à mettre en marche et a un ralenti défectueux. Il est relativement aisé d'avoir un joint étanche entre le carburateur et le moteur; mais des infiltrations par les guides des soupapes d'admission sont à peu près inévitables et ne deviennent gênantes que lorsque l'usure des guides est devenue exagérée.

On peut, avec un capuchon de valve et une rondelle de feutre, confectionner un petit appareil qui empêche les rentrées d'air. Le capuchon est percé d'un trou pour le passage de la tige de soupape et est découpé pour former quatre languettes qui sont saisies sous le ressort.

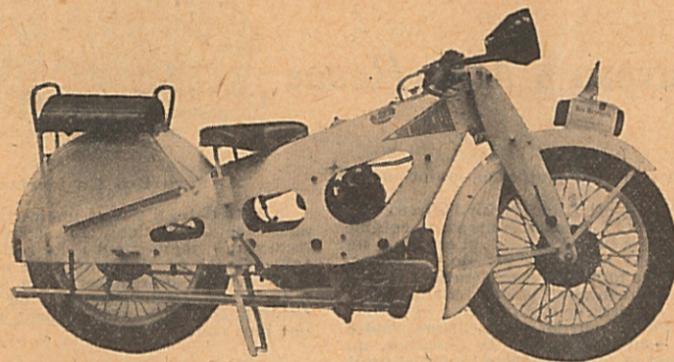
Des fuites peuvent également se produire autour des pistons de gaz et d'air ou à l'axe du papillon. P. H. BORESTROE.

Le Grand Prix de l'A. C. F.

On confirme l'annulation du Grand Prix de l'A. C. F. de 1928: les enthousiasmes des constructeurs français sont très refroidis et la participation étrangère très éventuelle ont contraint les organisateurs à cette regrettable suppression.

N'oubliez pas que le porteplume réservoir GOLD STARRY ne vous causera jamais aucun ennui. Demandez à GOLD STARRY, 63, faubourg Poissonnière, son catalogue très complet en vous recommandant de Moto Revue pour être servi immédiatement.

Quelques réflexions d'un Anglais de Londres



Un mot sur le Salon de la Moto à Londres arriverait avec un léger retard; en suivant les réflexions de M. Lipman, il serait de trop. Toutefois, un aperçu des tendances dans le monde motocycliste en Angleterre pourrait contenir un peu d'intérêt.

Les motos admirées à l'Olympia sont rentrées au bercail; gardées avec jalousie par les constructeurs, elles tardent à faire leur apparition sur la route. On ne voit que, ça et là une nouvelle Matchless avec son réservoir en noir et blanc. La plus marquée des tendances modernes est la position très basse de la selle. Les poussoirs sont souvent enfermés, les culbuteurs protégés sinon entièrement cloîtrés, eux aussi. Le fini irréprochable de tous les modèles est frappant.

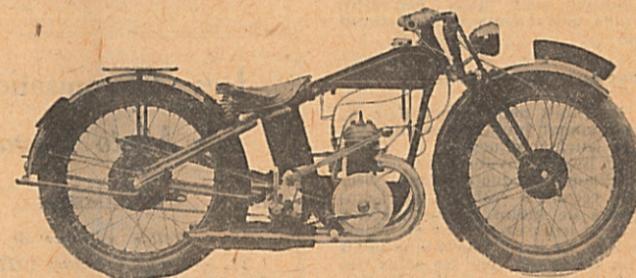
Une immense déception à l'Olympia. L'absence des grandes marques françaises. Les Belges, les Américains, voire même les Allemands étaient représentés par les Gillet-Herstal, les F. N., les Indian, les Cleveland, la D. G. W., etc. Il est pourtant bizarre que la France, qui construit les meilleures automobiles du monde, et qui s'est déjà fait une place importante dans le monde motocycliste, n'ait pas pu

collaborer à cette exposition. Le détenteur du record du monde de vitesse pure vient de se payer un Renault. Cette constatation a-t-elle besoin de commentaire? N'est-ce pas la preuve qu'il existe tout de même en France de la bonne mécanique? Et pourtant les constructeurs de motos français se sont tenus cois. Ce n'est pas de cette façon que les bonnes motos en s'abstenant de faire leur apparition au plus grand Salon de la moto du monde. La New-Motorcycle (pourquoi en Anglais?) (voir ci-dessus) et la Dollar (n'ajoutons pas pourquoi en Américain?), deux motos qui n'auraient pas eu de rivale dans leur

catégorie au Salon de Londres. La réunion en un seul modèle, qu'effectue Dollar, d'un moteur a-c-t à double échappement dans un cadre triangulé à double berceau n'existe encore pas en Angleterre.

Espérons qu'en 1928 les constructeurs français s'évertueront à faire disparaître l'impression qu'ont les Anglais des motos françaises: un petit deux-temps très bruyant monté dans un cadre de vélo, transmission par courroie, position très haute, pas de débrayage, et une marche par saccades.

Toutes ces réflexions sont dictées beaucoup à la suite de quelques articles plus ou moins polis sur la moto française, parus dernièrement dans un journal anglais, mais aussi un peu parce que leur



auteur est passablement de mauvaise humeur, s'étant fait « pincer » dans les rues de Londres pour avoir fait du bruit en seconde. Arrêté, il mit son moteur en marche, et prouva au policeman aux oreilles délicates que son silencieux est, au contraire, très efficace. Assentiment pensif du policeman, et procès pour... éclairage insuffisant des plaques matricules.

Aller faire de la moto et vous sentir parfaitement en règle à Londres, les deux choses sont incompatibles!

Bernard COULTER.



Le Grand Concours est terminé

Mais... De nombreux lecteurs hésitent à nous adresser leur enveloppe et nous réclamons d'urgence quelques explications de dernière heure: nous croyons devoir mettre sous les yeux de tous l'une des lettres les plus caractéristiques sur ce sujet, et qui condense certainement l'ensemble des demandes de tous: nous allons donc, en même temps publier la demande de notre correspondant et notre réponse à chacune de ses objections: On nous écrit donc: Nous lisons:

« Toute erreur comptera pour une faute et, seules les réponses sans aucune faute 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-aequo, nous publierons quelques questions supplémentaires qui devront être trouvées exclusivement par ceux qui auront envoyé toutes leurs réponses justes. »

Donc, et si nous comprenons bien ces deux phrases, nous pouvons nous dire ceci: s'il n'y a, par exemple, que 8 réponses entièrement justes, que deviendront les 8 autres motos?

(Les 8 autres motos, si — ce que nous ne

croyons heureusement pas — elles n'ont pas été attribuées selon les conditions requises, seront affectées à un autre concours qui va suivre immédiatement le concours actuel et qui aura, d'ailleurs, cette particularité d'être beaucoup plus facile. Notre but, en effet, est de propager la moto; donc, plus nous donnerons de machines et plus nous serons enchantés; mais la correction veut que les conditions soient strictement exécutées et que les « malchanceux » de ce concours aient leur repêchage prochainement.)

On ne voit pas l'utilité de votre seconde phrase, ou tout au moins des mots « en cas », la nécessité de fournir les 30 réponses exactes pour avoir droit à une moto devant forcément créer des ex-aequo.

(Un peu subtil, mon cher; nous sommes à Paris et non à Byzance... Et puis, quelle difficulté avez-vous dénichée là?)

Peut-être y a-t-il dans ces instructions quelque chose qui nous échappe ou comme je l'ai entendu murmurer en termes moins choisis « une échappatoire pour vous ».

(Non! la clarté seule est notre guide, et seuls

des esprits tourmentés et torturés peuvent nous supposer plus complexes: aucune chicanerie ne se cache dans les questions posées en bon et clair français.)

1° Le concours devant se terminer le 31 décembre, dernier délai, mettre sous scellés toutes les enveloppes reçues, intactes, ainsi que celles qui vous parviendraient les 2, 3 et 4 janvier 1928.

(El nous ne procédons pas autrement mon ami, mais vos dates sont un peu brusquées; avez-vous songé que nous avons des centaines d'abonnés à l'étranger et aux colonies, abonnés français loin de nous, mais qui ont droit à notre sympathie... et nous devons les attendre?)

2° Publier dans votre numéro du 6 janvier les solutions justes.

(Oui, mais pas le 6, cela est impossible, nous avons-vous dit plus haut.)

3° Procéder à la levée des scellés et au dépouillement dans la semaine qui suivra, publiquement et en présence d'un huissier.

(Quelle nécessité d'immobiliser des huissiers, etc... Chaque lecteur a sa réponse bien à lui; il lui sera loisible de contrôler ses solutions avec la solution-type par huissier: ça fait bien dans le tableau, ça ne sert à rien, mais le français aime tant le « cocarde ».)

Pour ce qui me concerne personnellement, moi vieux abonné, n'ayant point espoir d'être vers la tête du classement...

Et pourquoi pas? Vieil abonné, vous avez pourtant de rudes chances de découvrir toutes les questions?



NOS ORGANISATIONS

Du nouveau à Moto Revue

Un concours de randonnées

La L. N. M. n'est pas encore lancée que beaucoup de suggestions nous parviennent, dont certaines ont déjà retenu notre attention. Parmi celles vraiment intéressantes, notons celle de M. le Général Camon à laquelle nous applaudissons :

Moto Revue pourrait organiser...

Oui, dès la saison prochaine, et lorsque nos nouveaux locaux vont nous permettre de respirer plus profondément, Moto Revue organisera un

Concours d'excursions

Que tous les Clubs nous aident dans ce sens et nous donnent immédiatement leurs suggestions et leurs critiques. Constituer un livret individuel pour chaque motocycliste. Chaque conducteur ferait viser une autorité reconnue (Moto-Club, employeurs, agents de motos, garages, etc...) le kilométrage de leurs excursions et trajets pendant la saison. Ce livret touristique serait adressé en fin de saison, par les soins des Clubs, à Moto Revue en vue de l'attribution des prix du concours organisé dans ce but. Qu'en pensez-vous ?

Le concours d'usure de moteurs

Oui, ce concours plaît si nous nous en reportons aux correspondances qui nous arrivent. La date ? nous réclame-t-on partout. Pour fin février, avous-nous dit ; la question est assez délicate à résoudre ; ce n'est pas en un jour que l'on établit des règlements sérieux à une épreuve nouvelle qui aura un retentissement considérable. Nous recevons, dès ce jour, les adhésions ; les petits constructeurs qui, si souvent nous écrivent pour que nous causions de leurs moteurs, ont une excellente référence à se créer par cette épreuve ; le temps ne leur fait pas défaut, qu'ils s'y préparent dès maintenant.

La L. N. M.

Patience, jusqu'en janvier ! à ce moment, la L. N. M. partira selon notre promesse. Nous avons déjà établi le panonceau, l'insigne, le fanion que tous les membres (déjà plusieurs milliers, malgré notre défense !) auront à cœur de posséder. Hôtels avec panonceaux ; garages avec panonceaux ; motos, sides, autos avec insigne ; quelle joie pour le motocycliste isolé, pour le campingman, pour l'automobiliste débarquant à l'improviste, les uns de ne pas sembler des parents pauvres, les autres de n'être pas assimilé à un Dollermen et de trouver le gîte Moto Revue, le repas Moto Revue, la réparation Moto Revue, l'accueil Moto Revue, aimable et jamais mitraillant.

Votre proposition...

... est reçue avec joie, M. Lejeune, de Compiègne. Excusez-nous d'attendre janvier pour vous remercier et signaler votre offre à nos lecteurs.

LE CONCOURS DE SILENCIEUX

Le silence est l'aristocratie de la moto Son urgence se fait sentir

Aussitôt annoncé, notre concours de silencieux fait l'objet de toutes les conversations motocyclistes : est-ce un bien ?

est-ce un mal ? ou plutôt, ne craint-on pas que...

Eh bien ! non ! Il faut saisir l'affreux mal par sa racine et l'extirper. Nous avons entamé une campagne contre le bruit, et cela dans un but que nous n'hésitons pas de proclamer. En dehors de toutes les considérations opportunes, sentimentales et matérielles déjà exposées, il existe, en ce moment, à la Préfecture de Police, où de nos meilleurs motocyclistes sont d'ailleurs à la direction, un courant net et marqué contre l'infernale bruit

Les Organisations de Moto Revue

DÉCEMBRE

- 18 — Rallye militaire de Satory.
- 31. — Grand Concours 1927 (envoi des réponses).

JANVIER

- 1 — Fondation de la L. N. M.
- 9. — Concours d'éclairage.
- 12. — Banquet Moto Revue.
- 17 au 22 — Six Jours d'Hiver.

FÉVRIER

- Concours de silencieux.
- Concours de tentes du M.C.C.F.
- Rallye-Radio.



de tant de motos. Des sanctions extrêmement sévères, sûres, atroces peut-être, sont en voie d'élaboration dans les services de la préfecture. Nous avons désiré parer le coup et, d'accord avec les pouvoirs, nous voulons prouver que tout le vain bruit des nombreux motards n'est basé sur aucun raisonnement admissible. Le concours du silencieux auquel tous les motocyclistes pourront participer est suivi très attentivement par nos dirigeants : des résultats découleront des conséquences rapides d'un point de vue routier. Va-t-on en vouloir à Moto Revue d'avoir prévenu le tonnerre et la foudre et de s'être interposé, alors qu'il en est encore temps : non, certes ; aussi nous attachons une importance extrême à toutes les considérations techniques et pratiques de ce concours : à chacun de nous aider.



Il aura lieu fin février...

A cette date, il y aura une certaine marge dans nos occupations. Les adhésions sont reçues dès maintenant ; le règlement est actuellement en élaboration. Il nous paraît assez curieux d'organiser cette épreuve en salle fermée, tel le vélodrome ou autre ; les résultats constatés officiellement n'en seront que plus convaincants.

D'ailleurs, les protestations se font plus ardentes

Nous extrayons de notre confrère Excelsior cet entrefilet assez suggestif et annonciateur : on se fâche un peu partout. Le rôle de Moto Revue est net : il faut agir.

Encore une protestation de lecteurs contre l'indulgence systématique de la police parisienne à l'égard des « bruiteurs » nocturnes conscients et organisés. Existe-t-il, oui ou non, un règlement interdisant l'échappement libre des motocyclistes ? Si oui, pourquoi les possesseurs de ces instruments fracassants ont-ils le droit de troubler le sommeil de tout un quartier en essayant de faire croire aux Parisiens réveillés en sursaut que leur immeuble est cerné par un assaillant disposant d'une cinquantaine de mitrailleuses ?

Comme le fait remarquer un de nos correspondants, « ces machines sont généralement montées par des jeunes gens, à qui elles procurent d'autant plus de plaisir qu'elles font plus de tapage » ! Qu'il s'agisse de l'agaçant bruit de crécelle des « petites » deux-temps, ou du majestueux fracas d'artillerie des moteurs plus corsés, le supplice est également intolérable.

Il est des quartiers où les apprentis motocyclistes profitent du calme nocturne pour faire leur éducation dans les rues désertes. Il en est d'autres où les travailleurs se rendant à une usine lointaine de banlieue sont obligés d'enfourcher à 4 heures du matin leur pétaradante monture. Ils le font, naturellement, avec une secrète rancune contre les paresseux qui ont la prétention de dormir encore pendant plusieurs heures. Et ils ne le leur enoient pas dire !

Un autre de nos abonnés nous affirme que les agents à qui l'on signale ces fantaisies tonitrueuses répondent que « cela ne les regarde pas ». L'envoi aux commissaires des numéros de motos ayant supprimé leur pot d'échappement demeure également inefficace.

Nos correspondants nous prient de demander sur ce point l'avis éclairé de M. Chiappe : voilà qui est fait.

Le M. C. C. F.

Le Concours de l'insigne est clos

Les derniers dessins nous sont parvenus ; leur chiffre se monte à 151 ; nous allons, dès cette semaine, procéder aux éliminations des projets conçus avec beaucoup d'amour de la moto certes, mais qui doivent nous offrir des difficultés tant du point de vue artistique que de réalisation.

Les projets réservés, et nous croyons qu'ils sont nombreux, seront annoncés dans notre prochain numéro ; ensuite, les meilleurs dessins seront publiés. Ensuite...

Le Concours de tentes est commencé

Et nous avons déjà reçu des adhésions. Ne nous écrit-on pas déjà :

Il m'est agréable d'apporter ma contribution et mon expérience du camping que je pratique depuis 1905 sur bicyclette à moteur, avec un lit pliant (ma chère !).

M. Partridge a des idées bien nettes sur la tente et les accessoires de camping ; pratiquant, fabricant, motocycliste aussi, amateur de canoë, voilà bien des titres à participer à notre concours. Attendons ses concurrents.

NOS ORGANISATIONS

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.



Les Règlements pour les Motocyclettes et les Voitures

MOTOS

Article premier. — Moto Revue organise pour la cinquième fois une épreuve de tourisme par invitation (Manifestation sportive réservée, n° 20 des règlements sportifs de la F. I. C. M.), sous le nom des « Six Jours d'Hiver » de Moto Revue, qui sera courue sous les règlements de l'U. M. F., le règlement général de la F. C. I. M., et sous le contrôle sportif de l'A. M. C. F.

Art. 2. — Cette épreuve se disputera en étoile autour de Paris, du 17 au 22 janvier 1928, 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. ; cyclocars 350 et 500 cmc. Groupe rouge. — Motos 350, 500, 750, et 1.000 cmc. ; sidecars 600 et 1.000 cmc. ; cyclocars 750 et 1.100 cmc.

Les étapes seront les suivantes : Mardi 17 janvier Groupe bleu. — Paris-Gournay-Rouen-Pontoise-Paris (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. environ).

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. environ). Groupe rouge. — Paris-Chartres Le Mans et retour (416 km. environ).

Samedi 21 janvier Groupe bleu. — Paris-Chartres-Orléans-Rambouillet-Paris (299 km. environ). Groupe rouge. — Paris-Châteaudun-Orléans-Rambouillet-Paris (320 km. environ).

Dimanche 22 janvier Groupe bleu. — Paris-Evreux-Nonancourt-Versailles-Paris (212 km. environ). Groupe rouge. — Paris-Evreux-Nonancourt-Mortagne-Dreux-Versailles-Paris (332 km. environ).

Art. 3. — Les Commissaires sportifs seront : MM. Mauve, Goupy, Bœll, Laomé.

Art. 4. — L'épreuve est ouverte sur invitation aux constructeurs et aux propriétaires de machines.

Art. 5. — Toutes les catégories reconnues par l'U. M. F. pourront participer à cette épreuve et les véhicules devront être équipés conformément aux règlements de l'U. M. F.

Art. 6. — Les engagements devront être adressés au Siège du Comité d'organisation des Six Jours d'Hiver : bureaux de Moto Revue, 5, rue Saint-Angusta, Paris. Ils ont été fixés à 100 fr. par véhicule pour les constructeurs, à 50 fr. par véhicule pour les propriétaires non constructeurs. Ils ne seront pas remboursables et seront acceptés du 1^{er} au 31 décembre, à 18 heures. Du 1^{er} au 10 janvier, ils seront à droits doubles.

Pesage — Vérification — Poinçonnage

Art. 8. — Il sera procédé, avant l'épreuve, au pesage et au poinçonnage des véhicules, dans un local dont les intéressés auront connaissance par lettre personnelle.

Art. 9. — Le poinçonnage ou plombage portera sur les pièces suivantes : cadre, fourche, changement de vitesse, cylindres, Carter du moteur, châssis du sidecar ou cyclocar.

Art. 10. — Tout véhicule qui, à l'arrivée ou à un moment quelconque, n'aurait plus la totalité de ses pièces poinçonnées ou plombées, sera exclu de l'épreuve.

Art. 11. — Les concurrents déclareront par écrit et sous leur responsabilité, au moment du pesage, la cylindrée exacte de leur moteur.

Art. 12. — Les roues de rechange sont admises sans limitation. Le ravitaillement en roues ne pourra se faire qu'aux contrôles horaires.

Art. 13. — Tout participant devra produire, au moment du pesage :

- 1° Le permis de conduire (carte rose), ou le certificat international de route.
- 2° Le reçu piqué de déclaration (carte grise ou W) du véhicule.
- 3° Le licence de conducteur obligatoire pour tout participant.
- 4° La licence de concurrent obligatoire pour tout constructeur lorsque ce sera lui qui engagera.

Pour les concurrents étrangers n'ayant pas de carte rose ni grise, le certificat international de route leur tiendra lieu de permis de conduire.

5° Les polices d'assurance contractées aux termes des articles 14 et 15 du présent règlement.

Assurances

Art. 14. — Tout concurrent est tenu de contracter, pendant toute la durée de l'épreuve :

1° Une assurance personnelle contre tous les accidents de toute nature qu'il pourrait causer à des tiers, pendant la durée de cette épreuve.

Cette assurance devra être prise auprès d'une Compagnie ou Société connue et réputée pour sa solvabilité.

Son montant devra assurer le concurrent pour 200.000 fr. (deux cent mille francs) au minimum par accident, sans que le montant de la police limite la responsabilité du concurrent.

2° Une assurance contre l'incendie, tant au point de vue de tout recours pour les véhicules consignés dans les parcs fermés aux points d'étapes, établie dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Toutes ces polices d'assurances devront expressément stipuler que les Compagnies ou Sociétés assureuses renoncent à tout recours, qu'elles pourraient exercer en cas d'accidents ou sinistres contre les organisateurs de l'épreuve, de même qu'elles s'engagent à n'exercer aucun recours ni à rechercher la responsabilité des maîtres, villes, départements ou l'état français.

Art. 15. — Un double de cette police devra être remis au pesage entre les mains du commissaire ainsi que les pièces stipulées à l'article 13.

Le départ pourra être refusé à tout concurrent qui n'aurait pas satisfait à cette obligation. Les organisateurs ont souscrit une police spéciale à la Compagnie La Nationale et pourront en faire bénéficier les concurrents qui le désireront au moment du pesage.

Art. 16. — Les organisateurs déclinent toute responsabilité pour tous les accidents, sinistres de quelque nature qu'ils soient,

pouvant être occasionnés pendant toute la durée de l'épreuve, par les participants à l'épreuve qui en sont responsables et qui en acceptent cette responsabilité entière et complète du fait de leur engagement.

Organisation générale de l'épreuve

Art. 17. — Les vitesses horaires des véhicules 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. ; Cyclocars 350 cmc., 32 km. ; 500 cmc., 35 km. ; 750 cmc., 38 km. ; 1.100 cmc., 42 km.

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

Art. 18. — 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).

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

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

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

Art. 19. — Les organisateurs feront usage de pendelettes enregistreuses pour contrôler les moyennes.

Art. 20. — Les contrôles horaires fermeront pour chaque concurrent une heure après l'heure marquée sur son carnet de route.

Art. 21. — Il sera attribué à chaque concurrent, au départ de l'épreuve, un bagage de 1.000 points. Tout concurrent qui sera en retard sur l'horaire officiel se verra enlever un point par minute de retard.

La perte d'un carnet de route ou feuille de pointage individuel entraînera une perte de 5 points.

Les organisateurs se réservent le droit d'arrêter les concurrents à un contrôle horaire, pendant un certain laps de temps, et d'en neutraliser le temps.

Départs

Art. 22. — Les départs sont donnés d'après les horaires des carnets de route ; néanmoins les horaires pourront être modifiés même en cours de route, selon les circonstances et les moyennes pourront être abaissées, si les conditions atmosphériques le rendent indispensable, mais les concurrents auront été prévenus avant le départ de la demi-étape.

Art. 23. — Tout concurrent se présentant en retard sera considéré comme parti à son heure officielle inscrite sur le carnet.

Contrôle de route

Art. 24. — Pour permettre le contrôle en cours de route, les véhicules devront être munis de trois numéros disposés à gauche, à droite et sur l'avant du véhicule.

Art. 25. — Les véhicules devront se mouvoir par les moyens de leur équipage sur tout le parcours. Il est interdit, sous peine d'exclusion de l'épreuve, de se faire aider par une tierce personne. Les réparations ne peuvent être faites que par les moyens du bord.

Art. 26. — Tout concurrent se trompant de route devra revenir au point d'où il s'est

écarté de l'itinéraire et faire sa déclaration au premier contrôle.

Art. 27. — Tout concurrent exclu de l'épreuve devra effacer les numéros de ses disques immédiatement.

Arrivée aux fins d'étapes

Art. 28. — A partir du dernier contrôle horaire qui, généralement se fera à la limite des départements de la Seine et de la Seine-et-Oise, les concurrents seront conduits au parc fermé par groupes encadrés avec neutralisation. Entre l'heure d'arrivée portée sur le carnet de route pour le dernier contrôle horaire (avant la rentrée dans le département de la Seine) et le moment où sera formé le groupe encadré devant rejoindre le parc fermé, les concurrents ne devront plus toucher à leurs machines. Au parc fermé les concurrents devront rentrer leurs machines aussitôt.

Tout concurrent rentrant au parc fermé en retard sur son groupe sera pénalisé d'un point par minute de retard, sauf en cas de neutralisation supplémentaire par suite d'incidents constatés par les commissaires convoyeurs.

Parcs

Art. 29. — L'accès du parc fermé ne sera autorisé qu'aux officiels et aux concurrents, ainsi qu'à leurs passagers.

Toutefois, en raison de l'obligation pour les commissaires de conduire les concurrents au point de départ, le concurrent qui le matin, au départ, aura un pneu crevé, sera autorisé à faire cette réparation, mais son départ, au premier contrôle horaire à la limite de la Seine sera différé d'autant de minutes qu'il aura mis à réparer sans que son horaire soit modifié.

Pour chaque concurrent, l'ouverture du parc aura lieu le matin cinq minutes avant l'heure de son départ.

Classement

Art. 30. — Dans chaque catégorie, le classement sera établi suivant le nombre des points que le concurrent aura perdus. 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

Art. 31. — 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.

Une médaille sera remise à tout concurrent terminant avec 1.000 points.

Réclamations

Art. 32. — Toute réclamation devra être formulée par écrit une demi-heure au plus tard après la fin de l'étape à laquelle elle a trait et être remise à un des commissaires sportifs avec une somme de 100 fr. par réclamation.

Si la réclamation est justifiée, cette somme sera remboursée à son titulaire. Au cas contraire, elle sera affectée à des prix spéciaux.

Dispositions diverses

Art. 33. — Si, pour des raisons majeures, il y avait impossibilité ou difficultés de faire disputer cette épreuve sur certains parcours indiqués, les commissaires sportifs se réservent le droit d'apporter aux itinéraires tous les changements qu'ils jugeraient nécessaires. Les concurrents étant censés être dans les conditions habituelles du tourisme, aucune réclamation concernant les erreurs d'itinéraires ne pourra être admise.

Art. 34. — 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 ; le départ autorisé du remplaçant implique pour celui-ci l'acceptation du présent règlement dans toutes ses dispositions ainsi que des obligations et engagements pris par celui qu'il remplace.

Art. 35. — Si, le 31 décembre, le nombre total des engagés était inférieur à 30, le Comité organisateur pourrait ne pas faire disputer l'épreuve 1928, les droits d'engagement seraient alors remboursés sans indemnité.

Art. 36. — 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 déclinent toute responsabilité, les participants étant considérés comme des touristes isolés d'une convention pour excès de vitesse étant susceptible de faire exclure le concurrent de l'épreuve.

Art. 37. — Les commissaires de l'épreuve pourront faire usage de drapeaux, le bleu indiquant le ralentissement et le jaune l'arrêt absolu.

Art. 38. — Tout concurrent inscrit s'engage à observer pendant toute la durée de l'épreuve toutes observations qui lui seraient faites par les officiels, sous peine d'être exclu de l'épreuve par décision des commissaires sportifs. Du fait de son inscription, il reconnaît avoir pris connaissance du présent règlement et s'engage à s'y conformer strictement.

Il s'engage enfin 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.

Art. 39. — Les organisateurs se réservent le droit d'apporter, le cas échéant, au présent règlement, les modifications qu'ils jugeraient nécessaires, sous réserve d'approbation de l'U. M. F.

Pour les commissaires sportifs :
C. LACOME.

VOITURES

Sous les règlements généraux de l'A. I. C. A. R. et sous les règlements sportifs de l'A. C. F. et sous le contrôle sportif de l'Automobile Club de l'Île-de-France.

Article premier. — Moto Revue organise pour la quatrième année son épreuve de tourisme par invitation, manifestation sportive réservée, n° 20 des règlements sportifs de l'A. I. C. A. R. sous le nom des Six Jours d'Hiver de Moto Revue, qui sera courue sous les règlements généraux sportifs de l'A. I. C. A. R. et de l'A. C. F. et sous le contrôle sportif de l'A. C. I. F.

Art. 2. — Cette épreuve se disputera autour de Paris du 17 au 22 janvier 1928 sur une distance d'environ 1.686 à 2.015 kilomètres, selon les groupes.

Le Groupe bleu comprendra les catégories et classes jusqu'à 500 cmc.

Le Groupe rouge les catégories et classes jusqu'à 3.000 cmc.

Les étapes : voir règlements motos

Art. 3. — Les commissaires sportifs seront : MM. Anfray, Michel, Boëll, Goupy, Mauve et Lacombe.

Art. 4. — L'épreuve est ouverte sur invitation aux constructeurs et aux propriétaires.

Art. 5. — Peuvent y participer les véhicules rentrant dans les catégories et classes des véhicules admis suivant l'annexe C. du règlement général sportif de l'A. I. C. A. R. jusqu'à 3 litres.

Art. 6, 7 et 8. — (Voir règlements motos).
Art. 9. — Le poinçonnage ou plombage portera sur les pièces suivantes : châssis, changement de vitesses, cylindres, carter du moteur.

Art. 10 et 11. — (Voir règlements motos).
Art. 12. — Les roues de rechange sont admises sans limitation, le ravitaillement en roues ne pourra se faire qu'aux 1/2 étapes.

Art. 13. — Tout participant devra produire au moment du pesage :

1° Le permis de conduire (carte rose) ou le certificat international de route.

2° Le récépissé de déclaration (carte grise) du véhicule.

3° La licence de conducteur obligatoire pour tout participant.

4° La licence de concurrent obligatoire pour tout signataire d'un engagement, elle sera fournie par le constructeur lorsque ce sera lui qui engagera ou par le propriétaire lorsque c'est ce dernier qui s'engagera.

Pour les concurrents étrangers n'ayant pas les cartes rose et grise, leur certificat international de route leur tiendra lieu de permis de conduite.

5° Les polices d'assurances contractées aux termes des articles 14 et 15 du présent règlement.

Assurances

Art. 14 et 15. — (Voir règlements motos).

Organisation générale de l'épreuve

Art. 17. — Les vitesses moyennes horaires des véhicules seront de :

Groupe bleu. — 32 km. pour les voitures de 350 cmc. ; 35 km. pour les voitures de 500 cmc.

Groupe rouge. — 38 km. pour les voitures 750 cmc. ; 42 km. pour les voitures de 1.100 cmc. et 45 km. pour les voitures de 1.500 et 3 litres.

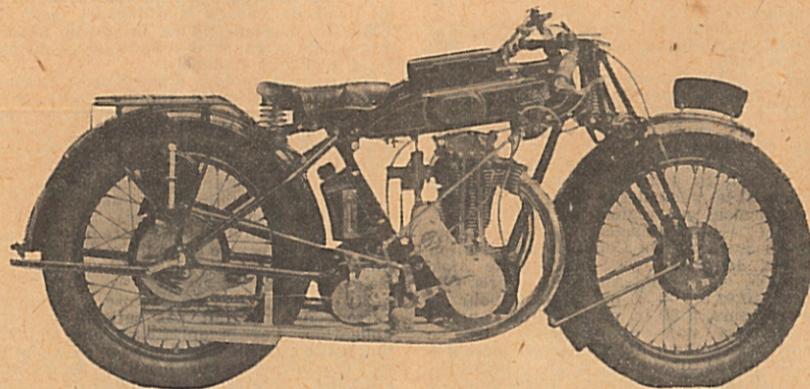
Art. 18, 19, 20 et 21. — (Voir règlements motos).

Départs

Art. 22 à 38. — (Voir règlements motos).

Art. 39. — Le Comité d'Organisation se réserve le droit d'apporter, le cas échéant, au présent règlement les modifications qu'il jugerait nécessaires, sous réserve d'approbation par l'A. C. F.

Pour les Commissaires sportifs
C. LACOME.



La Claude Delage 500 double échappement dont nous avons entretenu nos lecteurs précédemment.

Mélange trop riche



Voici quelques-uns des symptômes qui accompagnent une carburation trop riche. C'est tout d'abord une extrême difficulté et parfois même une impossibilité de mettre en marche à chaud un moteur dont le départ à froid est, par contre, très facile. Cela se constate souvent sur des deux

temps où à cause des condensations à froid, il faut donner beaucoup d'essence pour que les proportions du mélange restent correctes. En marche, le moteur émet une fumée noire, floconneuse, sa bougie se couvre de suie. Il tire mal et on peut donner tout l'air, même dans des circonstances où on devrait réduire la quantité d'air. A vide le moteur galope. Enfin il chauffe de manière anormale. Il faut naturellement pour que ces symptômes se manifestent que l'enrichissement du mélange soit vraiment excessif ; un léger excès d'essence se reconnaît dans la pratique à ce que le moteur ne marche bien qu'avec l'air ouvert en grand. Il faut choisir un gicleur tel que le moteur n'accepte que les trois quarts de l'air additionnel. De même qu'il y a, en général lieu de prendre l'hiver un gicleur plus fort, de même l'été on montera un gicleur un peu plus petit.

Un enrichissement excessif du mélange tient généralement à la cuve à niveau constant. Le flotteur peut être percé. En le démontant et en le secouant on entend très bien le bruit de l'essence à l'intérieur (bruit qu'il ne faut d'ailleurs pas confondre avec celui de grains de soudure qui pourraient se trouver dans le flotteur). Le trou est en général microscopique. On le découvre en plongeant le flotteur dans de l'eau chaude. Ne procédez pas à cet essai avec de l'eau bouillante, au-dessus d'un foyer. Les vapeurs d'essence pourraient, en effet, prendre feu facilement. Les bulles vous indiquent l'emplacement de la fuite. A moins que vous n'avez un matériel de soudeur, la réparation est impossible sur la route, mais vous pourrez la faire exécuter rapidement dans un garage. Vous agrandirez le trou, et vous en percerez un autre. Vous pourrez alors vider l'essence (de même que pour gober un œuf, il faut un trou par

lequel vous puissiez aspirer le contenu de l'œuf, pendant que l'air rentre par un autre trou). Vous boucherez les deux trous avec de la soudure à l'étain. Si on voulait tout prévoir, il faudrait emporter un flotteur de rechange, mais un flotteur est fait de cuivre très mince et très fragile. Il faudrait donc l'emporter dans une petite boîte en bois ou en métal et l'envelopper dans de la ouate. Mais c'est une panne encore assez rare. La raison de l'enrichissement du mélange c'est que dans ce cas, le flotteur trop lesté enfonce de trop dans l'essence de la cuve et ferme le pointeau trop tard, alors que le niveau correct est dépassé.

Un pointeau faussé qui repose mal sur son siège est une autre cause possible. Avec certains carburateurs, il arrive aussi que le poussoir qui est rappelé par un tout petit ressort ne remonte pas et maintienne le flotteur baissé. On s'en apercevra d'ailleurs par le petit jet d'essence qui jaillit par le trou d'air de la cuve. Autre cause possible également, c'est que le petit ressort en épingle à cheveu qui vient s'appuyer sur le flotteur, sorte de sa gorge et laisse glisser le pointeau. On n'emploie plus guère aujourd'hui le pointeau commandé par de petites bascules, mais si on avait un carburateur de ce type, et qu'il eut pas mal de service, l'usure des axes de bascule pourrait provoquer une élévation du niveau de l'essence.

Chaque fois donc qu'un carburateur, qui était bien-réglé, donne l'indication que le mélange est devenu sensiblement trop riche, examinez tout d'abord la cuve à niveau constant.

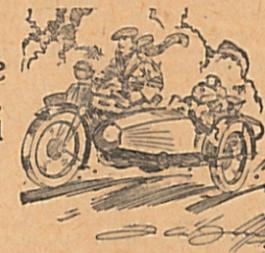
Bulles d'air

Lorsqu'on fait décrire au tube d'essence des spirales (ceci pour rendre ce tube moins cassant) ces spirales doivent être horizontales. Si elles étaient verticales on aurait fréquemment des bulles d'air qui interrompent la circulation pourraient causer des ratés et même l'arrêt du moteur. Il faut également éviter que le tube passe trop près du moteur car s'il était porté à une température un peu élevée, il se produirait une vaporisation partielle et l'essence du tube entre partiellement en ébullition et forme des bulles qui causent des ratés.



Le Rallye militaire de Moto-Revue a lieu le 18 Décembre après-midi

(Rendez-vous, 12 h. 45, côte de Picardie)



L'exactitude au rendez-vous, en haut de la côte de Picardie, à midi 45, est réclamée de tous les motocyclistes et sidecaristes participants à l'épreuve. Ils seront conduits immédiatement au terrain d'exercices : une discipline parfaite sera exigée dans la traversée de Versailles.

Les adhésions sont reçues jusqu'au 17

Les adhésions, accompagnées des 5 fr. remboursables aux partants, seront reçues

jusqu'au 17 à 16 heures 30, à nos bureaux. Il est exigé le permis de conduire et l'assurance aux tiers à 100.000 fr. minimum, de chaque conducteur.

En dernière heure...

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

En cas de mauvais temps persistant

Si cependant le temps par trop mauvais laissait un doute dans l'esprit des participants, une permanence téléphonique leur permettra de se renseigner, le dimanche matin, de 10 heures à 11 heures. Téléphoner à Central 03-81, Central 08-24 ou Central 68-32. Soyez brefs, on ne vous répondra que par oui ou non, à la question : La rallye Moto Revue a-t-il lieu ?

ON DEMANDE EXCELLENT - DESSINATEUR DE PERSPECTIVE POUR MOTO-REVUE doit avoir de parfaites notions sur le moteur et les divers organes constituant la Moto et l'Auto. Ecrire avec références en envoyant un dessin de perspective, fait d'après nature. Discretion assurée.



Une sortie Moto Revue réussie

Enfin le beau temps a permis de réaliser « la fameuse » course de côte : ce fut une clôture triomphale de la saison 1927. Un public excessivement nombreux. Dès le matin, les *Moto Revue* que, en toute sincérité, nous n'attendions pas si nombreux en cette saison, sont arrivés au rendez-vous à 8 h. 30, le premier groupe sous la direction du trop rapide Dardy, sur sa Morgan, avalaient les pavés qui conduisent à Gometz par Palaiseau. Les 2 autres groupes, qu'une annonce de dernière heure de la presse avaient convoqués, suivaient la même route sinueuse. Ce fut vraiment curieux, le bataillon multicolore et serré des innombrables motos échelonnées le long de la route qui servait de garage. A midi, un repas vraiment « plantureux » nous fut servi « chez la Mère Michel » à mi-côte de la piste : ce qui permit à beaucoup, malgré l'exiguïté des salles pour un tel contingent, d'assister à la course, en véritables loges. Le soir, la course finie, les dorénavant traditionnelles chevauchées de retour : les uns passant par la Chalouette (d'estivale mémoire !) les autres venant se faire offrir un apéritif d'honneur au M. C. Versailles qui recut les motos avec tout son « chic » coutumier. Après un nouveau repas plantureux, le retour vers Paris au pinceau de phares puissants : un bon point à nos motocyclistes comprennent enfin la nécessité d'un bon éclairage.

La course fut superbe

Toute la matinée, les coureurs purent faire de sérieux essais, grâce à l'organisation vraiment remarquable de Mauve et à la discipline de tous. Aussi, aucune excuse n'est valable pour les concurrents qui échouèrent l'après-midi. Route merveilleuse : Naas, sur une machine bien connue, fut un « as » comme toujours et fit en moto le meilleur temps qui fut égalé en voiture par Goutte : l'un et l'autre le montèrent : 10 % fameux à plus de 111 km. Un autre concurrent a droit à de bien vives félicitations : c'est Gausorgues, qui sur Monet-Goyon fut vainqueur en 350 et 500 cmc. La J. Thomann conduite par Robert, et Coulon sur Terrot (huile Kervoline) tant en moto qu'en side 350 cmc., Delaba e sur Rovin, furent les autres vainqueurs. En voiture, signalons la performance de Michel Doré, le grand champion de la Licorne.

Motos 100 cmc. — 1. Fabre (Santos), 1'10" 1/5 (moyenne 51 km. 280); 2. Ledoux-Lebard (La Cyclette).

Motos 125 cmc. — 1. Goyer (La Cyclette), 1' 15" 2/5 (moyenne 47 km. 740).

Motos 175 cmc. — 1. Robert (Jean Thomann), 46" 4/5 (moyenne 76 km. 920); 2. Rapeau (Le Cyclette), 1'05" 1/5; 3. Tulakhtin (Halette-Geco).

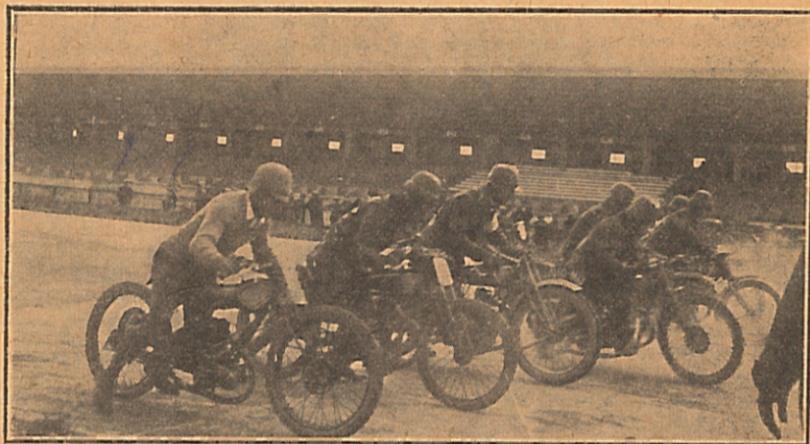
Motos 250 cmc. — 1. Coulon (Terrot, pneu Dunlop, huile Kervoline), 40" 2/5 (moyenne 89 km. 110); 2. Brouet (B. C. R.), 45" 2/5; 3. Laurent (Motosacoche), 45" 3/5; 4. Charon (ind.), 49" 4/5.

La Course de côte de Gometz-le-Chatel a eu lieu dimanche 11 décembre



Motos 350 cmc. — 1. Gausorgues (Monet-Goyon), 34" (moyenne 105 km. 880); 2. Coulon (Terrot), 36"; 3. Chéret (Austral); 39"; 4. Gaugain (ind.) 43" 1/5; 5. Savoye

2. Goutte 33" 4/5; 3. J. Seujack (B. N. C. 43" 4/5; 4. d'Havrincourt; 45" 5. Vanhoo (G. A. R.), 46" 2/5; 5. Mlle Barbey. **Voitures 1.500 cmc.** — 1. Michel Dor



Le départ du Grand Prix du M. C. de Marseille.

(Ind.), 44"; 6. Dubusson (ind.), 47"; 7. Pruniot (Saroléa), 52".

Motos 500 cmc. — 1. Gausorgues (Monet-Goyon), 33" 2/5 (moyenne 107 km. 780); 2. Pieval (ind.), 38" 3/5; 3. Garreau (ind.), 38" 4/5.

Motos 750 cmc. — 1. Borgatti (Motosacoche) 39" (moyenne 92 km. 300).

Motos 1.000 cmc. — 1. Naas (Naas), 32" 2/5 (moyenne 111 km. 110), meilleur temps; 2. Chambaut (ind.), 43" 3/5.

Sidecars 350 cmc. — 1. Coulon (Terrot, pneu Dunlop, huile Kervoline), 46" (moy. 78 km. 260).

Sidecars 600 cmc. — 1. Delahaye (Rovin), 47" 3/5 (moyenne 75 km. 630).

Cyclcars 500 cmc. — 1. Morzell (Darmont-Morgan), 47" (moy. 76 km. 590).

Cyclcars 1.100 cmc. — 1. Dhome (Darmont-Morgan), 37" 1/5 (moyenne 96 km. 770); 2. Remond (Darmont-Morgan); 3. Husson (ind.).

Voitures 1.100 cmc. sport. — 1. Dugat (Derby), 41" 1/5 (moyenne 87 km. 380); 2. Van Parv's (Amilcar); 3. ex. aequo : Gondoin (Cabon Spécial) et Lipmann; 5. Mme Derancourt.

Voitures 1.500 cmc. sport. — 1. Grégoire (Tracta), 48" (moyenne 75 km.).

Voitures 500 cmc. course. — 1. de Rovin (Rovin), 42" (moy. 85 km. 710).

Voitures 750 cmc. course. — 1. Vinatier (Grazide), 46" 3/5 (moyenne 77 km. 250).

Voitures 1.100 cmc. course. — 1. Goutte (Salmson), 32" 2/5 (moyenne 111 km. 110);

(Corre La Licorne, pneu Dunlop), 34, 1/5" (moyenne 105 km. 60); 2. d'Abetze (Bugatti) 1' 2 3. Graf (Graf).

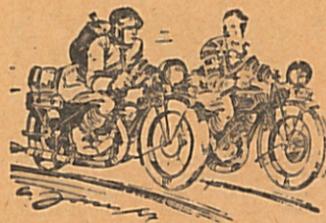
Coupe des Dames de l'A. C. I. F. — Prix d'Abetze. — 1. Mme Jennky (Bugatti) 37" 1/5, (moyenne 96 km. 770); 2. Mme Versigny; 3. Mlle Barbey; 4. Mme Derancourt.

A qui doit-on de l'argent ?

En revenant de Gaillon, un participant de notre sortie perdit son portefeuille : chose normale par les mauvais équipements de beaucoup. Mais ce qui est aussi très motocycliste, c'est l'amabilité de deux ralleme (Moto Revue, s'entend) qui avancèrent son repas au « naufragé » et ne donnèrent pas leurs noms. Depuis, le numéro des 2 tansadistes a échappé au res-aié qui nous demande l'identité de ses bienfaiteurs. Ecrire à *Moto Revue* (Aulfrère).

Les 25.000 kilomètres seront-ils battus

Une ronde effrénée a lieu à Monlhéry en vue d'anéantir tous les records jusqu'à 25.000 kilomètres : c'est le fameux Bruce et sa compagne sur une voiture spéciale qui tentent l'exploit. A l'heure où nous mettons sous presse, et jusqu'à demain dimanche, si rien ne cloche, les 25.000 kilomètres, seront effectués.



La Page des Clubs



L'activité des Clubs est inespérée : notre poussée a été entendue et *Moto Revue* continuant son effort, va dès ce numéro, accorder cette page à nos jeunes Clubs pour toutes leurs communications : que chaque secrétaire de Club nous adresse son calendrier, ses communiqués, ses projets ; nous tiendrons compte de tous les vœux. De nombreux Clubs nous réclament instamment de les fixer sur les conditions très délicates dans lesquelles ils se trouvent par suite des organisations de rallies, de sorties, gymkhanas ou d'épreuves : nous leur rappelés que *Moto Revue* met au point, pour janvier, un barème d'assurances collectives pour les organisateurs de réunions motocyclistes. Chaque organisateur doit se prémunir de cette façon, avant chaque épreuve :

1° Tous les participants doivent exciper de leur permis de conduire.
2° Tous les participants doivent être assurés à une quelconque Compagnie solvable d'une assurance aux tiers d'au minimum de 100.000 francs.
3° Les organisateurs doivent contracter une contre-assurance

collective pour le rallye ou pour toute la saison. *Moto Revue*, dans ce but, enverra dès le mois de janvier, à chaque Club qui en fera la demande le barème de cette contre-assurance collective : nos tarifs sont, par la multiplicité même de nos adhérents, très modérés, c'est logique mais... il faut que les Clubs nous fixent auparavant sur :

1° Le genre de sorties qu'ils envisagent.
2° Le nombre approximatif de personnes à chacune de ces sorties (100, 200, 500, etc.).
3° La date de ces épreuves.

Nous rappelons que ces tarifs varieront également s'il s'agit d'une épreuve isolée, ou d'un groupe d'épreuves, ou d'une saison entière.

Nous ne saurions trop recommander aux dirigeants de Clubs d'aliéner complètement leur responsabilité en se contre-assurant.

Que les Clubs nous écrivent dès ce jour : en janvier toutes explications leur seront fournies.

La Coupe d'Hiver du M. C. Versailles

La 4^e et dernière épreuve de la Coupe d'hiver organisée par le M. C. de Versailles, aura lieu demain, 18 décembre, par une course de côte et 500 mètres arrêtés. Départ à 8 h., 1, rue Georges-Clémenceau, Versailles.

Le M. C. Seine se réunit

Le M. C. Seine vient de se réunir en assemblée générale le 13 décembre : Le M. T. Club a, à cette occasion, fusionné avec l'active organisation.

Le M. C. Nice organise un concours

Mais n'a pas encore fixé de date à cette épreuve. Mais l'idée trotte dans l'air et les organisateurs ont prévu un concours d'estafettes basé sur les derniers concours de Satory : *Moto Revue* encouragera nos méridionaux dans cette voie utilitaire.

Le M. C. Lyon est flatté

Les Grands Prix de cet ardent groupement sont classés, cette fois, épreuve internationale, *Moto Revue* est heureux de signaler le fait, car cinq épreuves françaises seulement sont regues à ce titre.

L'A. M. Dijonnaise est solide maintenant

50 motos, le 3 novembre, défilaient dans les rues de Dijon en ordre de route : l'A. M. D. se rendait, sous les yeux de la population amusée, à son banquet annuel. Cent invités participaient à la réunion sous la présidence du charmant M. Gérard, maire. M. Vurpillot, directeur de Terrot, se devait d'être aux côtés de nos amis. *Moto Revue* était représenté par notre « essayeur national » Lipman. Nous vîmes aussi le constructeur des motos Arbinet. Des toasts... c'était de tradition : et Lipman fut, comme toujours, éblouissant comme il se doit au représentant de *Moto Revue*. Des chansons, un bal vinrent prouver la vitale amitié de tous : et... nous avons songé que peu nombreux, hélas ! étaient les clubs aussi activement fraternels !

LE M. C. SCOLAIRES

Enfin, les voilà !

Comme cela a été dit à déclencher ! Nos potaches, nos anciens potaches, tous ont été longs à répondre à notre appel. Pourquoi ? Insouciance, avions-nous dit ? Hélas ! nous a-t-on répondu, les études du premier trimestre sont assez pénibles et serrées ; c'est sur cette période que nos maîtres basent toute notre année scolaire ; c'est, de plus, la période creuse du motocyclisme ; laissez-nous

atteindre Noël, et nous accourrons nombreux ! Mais, pourquoi les adhésions de principe se faisaient-elles si pénibles ? Mystère ! Enfin nous y voilà : nous recevons enfin les fameuses adhésions qui vont, dans nos nouveaux locaux (locaux du M. C. Scolaires aussi !) nous permettre de constituer officiellement le nouveau groupement. Allons vite, les retardataires : aucun engagement ne vous est réclamé, votre adhésion de principe seulement.

club : c'est très beau. Nous publierons le calendrier du Club sitôt qu'il sera arrêté : *Moto Revue* s'intéressera à l'activité du nouveau groupement.

Le M. C. Antony va naître aussi...

C'est le mardi 20 décembre que le Moto-Club nouveau d'Antony (Seine) a l'intention de naître. Nous invitons chaleureusement tous nos amis de la région d'Antony, Palaiseau, Wissous, etc., à se rendre nombreux à la réunion constitutive qui aura lieu à cette date, 21, avenue d'Orléans, Antony. Les dames seront accueillies avec empressement.

Le M. C. Dyonisien de plus en plus vivace

Le 1^{er} décembre, grand branle-bas à Saint-Denis. Réunion extraordinaire : on a parlé ferme de la constitution d'une fédération... active. Oh ! Oh ! ça remue, là-bas !

M. Chevrier a fait une conférence délicate sur le tourisme arabe, romain, byzantin et... parisien ! Un banquet, le 10 décembre, a permis à plus de 100 membres de se retrouver en une pétillante réunion à laquelle *Moto Revue* avait délégué un de ses collaborateurs.

Encore vous... l'anonyme !

Le débat sur la motorisation nous vaut un courrier enthousiaste, dans lequel surgissent quelques protestations cavalières auxquelles nous accordons toute attention lorsqu'elles sont signées. Mais lorsque l'on signe « bravement » : un groupe d'officiers supérieurs brevetés d'E. M., on pousse la bravoure militaire jusqu'à signer ou bien l'on reconnaît, avec nous, que le factum envoyé est d'origine frauduleuse. Et c'est dommage, car si l'ensemble péchait avec la conclusion, il y avait, par contre, des idées à retenir : mais c'est... anonyme et bon pour le panier.

Un photo-club est-il possible ?

Plusieurs lecteurs, suivant notre referendum sur les sujets à traiter, ont semblé s'intéresser très chaudement à la question photographique en moto. Oui, leurs vœux nous ont intéressés et nous serions prêts à constituer un Photo-Club qui, nous le croyons, aurait un succès très vif et qui nous permettrait par concours et relations de documenter richement *Moto Revue* ou l'*Actualité Automobile*. Ne serait-ce pas, en outre, un agrément supplémentaire dans tous nos rallies, etc. Si nos lecteurs répondent en masse à notre idée, nous serons heureux d'étudier cette question et de traiter dans *Moto Revue* la photographie motocycliste : le concours d'un as de la photo, M. Hervagault, nous est déjà assuré qui pourra donner à tous les « tayaux » utiles pour « croquer » des motos en vitesse, etc....

Le M. C. Bergeracois vit enfin...

Moto Revue annonce la naissance officielle du M. C. Bergeracois, qui est en même temps une section du M. C. de Bordeaux. Dès le début, 40 membres se sont inscrits à ce

A partir du 1^{er} Janvier 1928, les bureaux de *MOTO REVUE* sont installés
51, rue Vivienne, Paris II^e
à 20 mètres du Boulevard Montmartre.

La Crise moderne du Graissage



Le vieux graissage à huile perdue

Les premiers moteurs d'automobile avaient un système de graissage par compte-goutte. L'huile était conduite en quantité strictement dosée aux paliers et cylindres et éliminée après usage. Ce mode de graissage fut excellent parce que c'était toujours de l'huile fraîche et pure qui était employée, mais il a dû bientôt être abandonné parce que les moteurs, tournant de plus en plus vite, il devenait nécessaire de les lubrifier de plus en plus, abondamment, et le graissage par compte-goutte ou en « circuit-ouvert » aurait conduit à une consommation d'huile inadmissible.

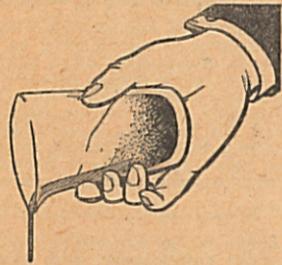
Le graissage à huile récupérée

On a été amené alors à recueillir l'huile qui s'échappait des paliers et des cylindres dans le carter et à la réutiliser aussi longtemps que possible. On a ainsi créé le système de graissage dit à circulation ou en « circuit fermé », qui est celui adopté sur toutes les voitures modernes.

Les inconvénients

De très grosses difficultés se sont immédiatement présentées. L'huile, en effet, était soumise à un dur régime auquel tout d'abord elle a été incapable de résister.

1° Chauffée fortement par le contact et le rayonnement du moteur, elle était brassée en présence d'impuretés diverses et d'air par la pompe de circulation ou les cuillers et s'oxydait très vite en formant des dépôts



Une bonne huile ne donne que peu ou point de dépôt.

qui collaient les segments et obstruaient les canaux de graissage arrêtant la lubrification ;

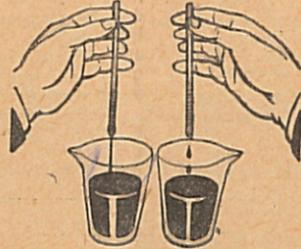
2° L'huile, projetée sur les surfaces très chaudes des fonds de piston et des cylindres, se décomposait partiellement en émettant des vapeurs qui, se condensant dans le carter sous forme de produits analogues à du pétrole, diluaient le reste de l'huile contenue dans le carter. A cette dilution vient s'en ajouter une autre provoquée par le carburant qui n'est jamais bien parfaitement vaporisé et brûlé. Les parties lourdes non brûlées passent alors de la chambre d'explosion dans le carter, se dissolvant dans l'huile et abaissant sa viscosité ;

3° L'élévation de température du lubrifiant dans le carter s'ajoute à la cause précédente pour faire perdre à l'huile sa viscosité. Lorsque celle-ci est tombée au-dessous d'une certaine limite, le pouvoir lubrifiant devient trop faible ; de là une usure anormale des cylindres et paliers et des pannes fréquentes.

L'automobiliste qui voyait son huile devenir, au bout de quelques centaines de kilomètres, noire comme de l'encre, fluide comme de l'eau, était contraint à de perpétuelles vidanges aussi coûteuses que désagréables.

Remèdes empiriques Leurs inconvénients

Naturellement, on s'est attaché à apporter des remèdes à cette situation en modifiant la composition des huiles autrefois employées. Pour remédier à la fluidification de l'huile, un procédé simpliste avait été adopté par la presque totalité des fabricants de lubrifiants. Il consistait à élever alors fortement la viscosité initiale en espérant que, même



Neuve ou usagée, l'huile bonne s'écoule toujours identique.

après fluidification, l'huile aurait encore assez de viscosité pour remplir son rôle. C'était un remède presque pire que le mal.

Ces huiles très visqueuses ne convenaient pas à toutes les voitures et les automobilistes devaient aller chercher dans de touffus tableaux de graissage, un type spécialement établi pour leur marque. Ce type convenait à peu près en été, mais aux premiers froids il fallait en adopter un autre, car l'huile d'été se congelait dans le carter. De plus, la résistance de l'huile à l'oxydation et à la fluidification par le craking était encore bien faible, car il était reconnu qu'au bout de 1.000 ou 1.500 kilomètres, l'huile devenait impropre au graissage et devait être vidangée.

L'huile scientifique moderne

Une maison, André Fils, fut la première en 1878 à introduire en France l'huile minérale ; elle se devait d'être la première aussi à créer une huile répondant entièrement à toutes les exigences du moteur moderne. Il nous semble intéressant de montrer la genèse d'une pareille découverte, à laquelle nous devons la célèbre huile Spidoléine. Le premier travail fut d'examiner attentivement un nombre considérable d'huiles usagées.

Viscosité

Dès les débuts, les ingénieurs constatèrent qu'en ce qui concernait les fuites d'essence dans le carter, l'essence incorporée à l'huile ne dépassait jamais un certain taux. L'essence introduite en excès s'évaporait, en effet, pendant la marche sous l'influence de la température et la dilution demeurait à peu près constante. Les huiles devenaient, d'ailleurs, impropres au graissage avant que cette dilution limite (correspondant à une viscosité constante) fût atteinte.

Cette étude a permis de fabriquer des types d'huiles qui se trouvent initialement dans la même situation vis-à-vis de l'incorporation d'éléments légers que les huiles usagées à l'état de dilution limite, que nous venons de considérer.

On avait donc réussi à fabriquer des huiles dont la viscosité demeurait invariable à l'usage, malgré l'addition continue de produits très fluides dus à la condensation.

Ces mélanges établis avec des huiles soigneusement sélectionnées présentant la plus grande résistance possible au craking, ont permis l'emploi d'huiles relativement fluides convenant bien au graissage des paliers à grande vitesse. D'autre part, leur onctuosité

et leur adhérence au métal étant très grandes, elles sont aptes à assurer la bonne lubrification des cylindres. N'étant que peu visqueuses, elles peuvent brûler complètement lorsqu'elles passent partiellement dans la chambre d'explosion, sans laisser de grands résidus.

Un premier résultat primordial était donc atteint
La même huile été comme hiver

Un autre perfectionnement essentiel a été réalisé le jour où, au lieu d'employer des huiles paraffineuses se congelant à 0°, on a employé des huiles soigneusement déparaffinées, parfaitement fluides, même aux basses températures de l'hiver. L'huile ainsi fabriquée ne s'épaississant pas au froid. Il était inutile de créer un type spécial pour l'hiver et une nouvelle cause de vidange disparaissait. C'était simple, mais, comme l'œuf de Christophe Colomb, il fallait y penser.

La Spidoléine, huile scientifique

Pour nous résumer, nous constatons que l'huile de graissage « Spido » pour motos établie scientifiquement, présente les qualités suivantes :

- 1° Permanence de la viscosité durant l'emploi ;
- 2° Viscosité moyenne, convenant à la lubrification des paliers à grande vitesse, ne provoquant qu'une perte de puissance minime ;
- 3° Grande onctuosité, assurant la permanence du film lubrifiant le long du piston, et l'étanchéité complète des segments ;
- 4° Faible tendance à laisser des résidus de calamine ;
- 5° Bas point de congélation laissant à l'huile sa grande fluidité, même lorsque le moteur se trouve exposé au froid.

Ses avantages

- 1° Il en résulte les avantages suivants :
1° Presque toutes les motos pourront être lubrifiées avec le même type d'huile, que soit leur système de graissage ;
2° Il n'est plus besoin de changer d'huile en hiver et en été, celle-ci ne s'épaississant pas au froid ;
3° Il n'est plus besoin de vidanger fréquemment son moteur, l'huile conservant presque indéfiniment sa viscosité et sa pureté.



Si le liquide est noir, l'huile est décomposée.

Pratiquement, il est toujours nécessaire de vidanger à cause des impuretés qui s'introduisent dans le moteur (poussière de la route, sable, poussières métalliques provenant de l'usure normale), mais ces vidanges peuvent alors être très espacées et n'être plus faites que tous les 3.000 et 5.000 kilomètres, suivant les conditions d'emploi.

Si on se souvient des anciennes recommandations qui étaient faites aux motocyclistes, on se rend compte des progrès réalisés et des économies de temps et d'argent qui résultent de l'emploi de la Spidoléine.

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*) exige 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)

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 abon-
né 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 man-
dat par l'employé qui l'établit, la mention : Chèques Postaux
Paris 29.737, ce qui limite le prix à 0 fr. 40.

La Moto pour tous

Claude DELAGE

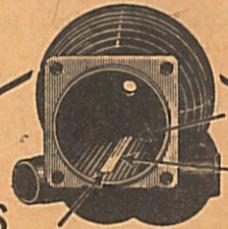
Type 175 cc., chaîne-chaîne, boîte Staub

2.060 fr.

Nouvelle 500 cmc., Supersport, à Culbuteurs
et à double échappement.

CATALOGUES & CONDITIONS
VENTE A CRÉDIT SUR DEMANDE

Éts CLAUDE DELAGE 12, Rue Honnet, 12
à CLICHY (Seine)



CYLINDRES RAYÉS

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

Téléphone : LEVALLOIS 14-62 BARIMAR Télégramme : BARIMAR - CLICHY

48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)

Publ. Schmidt, Amétras

TOUT USAGER
DE L'AUTOMOBILE

A INTÉRÊT A SE PROCURER

L'AUTOCATALOGUE

(FORMULE NOUVELLE)

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

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

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

PETITES ANNONCES

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

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

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

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées 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 confor-
me aux indications ci-dessus.

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

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

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

TARIF : 1° Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un
caractère accidentel ou strictement personnel ;

2° Non abonnés, la ligne 10 francs ;
3° A caractère commercial, la ligne 10 francs.

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



MOTOS

Automoto sport 175 cmc.,
2 vitesses, révisé entièrement à nf,
pneu neuf, vitesse 58 kms-heure,
1.500 fr. Fernand Devilliers, rue
Rabelais, Mirebeau - en - Poitou
(Vienne).

350 à culb., B. S. A. c. neuve,
tout équip., très vite. Ecr. P.
Lemetais, 9, rue Jacques-Cœur,
Paris.

Dollar 175 cmc., à culb.,
h. 3 vit., pneus conf., tan-sad.
Giloupe Marc, 59, rue Ordener,
Paris.

Dollar 175 cmc., entièrement
révisée, parfait état, prix intéres-
sant. Plazolles, 16, rue Crussol,
Paris (11^e).

F. N. M. 60 ballon, éclairage
rétro, compt., parf. ét. 43, rue
Voltaire-Cité, Cachan.

F. N. M. pneus confort, tan-
sad éclair. Thomas, 3, rue Berzé-
lius, Paris (17^e), le soir après
7 1/2 au rendez-vous.

F. N. M. 70 confort, équipée,
roulé 400 kms, cause Monotrace,
prix intér., même à débattre.
Perinet, Bouray-s.-Juine (S.-et-O.)

F. N. M. 70, avril 27, écl.
Maglum luxe, parfait état. Cavi-
lier, 66, rue Sassure (17^e), Paris.

Gnome et Rhône 250 cmc., à
courroie 2 vit., très bon état,
2.300 fr. Delburg, 49, bd Latour-
Maubourg, Paris.

Griffon 350 Anzani, boîte
Burmans, 3 vit., p. ét., 2.500 fr.
Delburg, 49, bd Latour-Mau-
bourg, Paris.

Harlette 175 cmc., mot. Zur-
cher, culbut., ch.-ch., 3 vit., fr.,
moyeux, état nf, sept. 27, roulé
200 km., 3.800 fr. Rapp, rue de la
Chapelle, Saint-Avoid (Moselle).

Motos neuves, prix des plus
intéressants. Plazolles, 16, rue
Crussol, Paris (11^e).

Motobécane 3 CV, 2 vit.,
avril 1927, éclair., chambre et
courroie rech., bidon h., t. équip.,
1.500 fr. ; Mono dame, 300 fr. ;
visible t. l. dimanches matin.
Jeannot, 22, avenue du Château,
Vincennes (Seine).

New-Map 250 spéciale, arbre à
cames en tête, neuve, Amac, Bur-
man, machine très rapide pour
compétitions, conviendrait à un
porteur de vitesse, prix intéressant.
Concierge, 3, rue des Petits-Hôtels.

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^{er} MARQUE, PRIX de SOLDE

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO OU EN SIDE CAR

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance

Fondée en 1884

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

AGENCE

TERROT - MONET & GOYON - RAVAT - MONOTRACE

VELOCETTE - RADIOR - F.N.

RENÉ GILLET - DOLLAR - PEUGEOT

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS

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

G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian
PARIS (12^e)
- Face Métro Nation -

CLEVELAND

4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée... 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée... 11.800 fr. — 1.000 cmc. 12.500 fr.

AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES

SERVICE PERMANENT
DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le ver-
sement 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.

Motobécane 2 CV, 2 vit.,
ayant parcouru 50 km., comme
neuve, 2.000 fr. Terrot, 2 CV,
état neuf, 1.800 fr. Cazangade,
rue Eugène-Fromentin, 4, Saintes
(Seine-Inférieure).

Motosolo 3 CV 1/2, type grand
sport, très bon état, à vendre prix
très avantageux, cause départ.
Ecrire F. Fraichard, 35, rue
Berbisey, Dijon (Côte-d'Or).

New-Map mach., superbe,
350 cmc., neuve, roulé 1.200 kms,
Jap, carb. Amac, b. Burman,
expertise à volonté, cause ach.
voit., 4.900 fr. Jaffretot, 106, bd
Arago (14^e).

René Gillet 1925, état neuf,
compteur, 3.000 kms, éclair. route.
Binstead, 8, avenue Villebois-
Mareuil, Bois-Colombes (Seine).

René Gillet 1926, pn. confort.,
nombreux access. Brisseau, bou-
langerie, 29, rue Desnouettes,
Paris (15^e) ; visible l'après-midi.

Saroléa 350 cmc., culb., type
F. 25, nombr. acc., tan-sad,
compt., ass., etc., tte conf.,
4.500 fr. Hardouin, 36, rue Muller,
Paris (18^e).

Soyer neuve, 175 cmc., cadre
dbl, berceau surbaissé, selle Terry,
3 vit. ch.-ch. Urgent, 2, rue Vi-
vienne (2^e).

900 fr. Sumbeam, récente a
réviser. Rabot, 62, bd Victor-
Hugo, Clichy (porte).

Bonne occ. Sumbeam, 5 CV,
type arm., rev., méc. parf., pneus
et ch. neufs, pièces rech., à vendre
3.500 fr., prends en compte moto
à rév. Le Brun, 19, bd Crosset,
à Rouen, chez le Passeur.

Terrot 3 CV, mai 1927, roulé
1.000 kms, prix intéres. Bray,
Holbach-St-Avoid (Moselle).

Terrot 350, H. T. C., roulé
3.000 kms, comme neuve, éclair.
radios, tan-sad, sacoches, 4.600 fr.
Vito garage, passage Goix. Métro
Aubervilliers.

Terrot 1927, 500 cmc., moteur
Jap, 3 vit., roulé 200 kms, vend
6.000 fr., cause personnelle, 7, rue
Jules-Gévelot, Issy-les-Moulineux
(Seine).

Triumph type armé, bon état

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

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS
Toutes Marques

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Téléph. Wagram 01-80 Carnot 53-57

RÉPARATIONS
on 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

SPECIALITÉ
pour MOTOS

SIDE-CAR
Harley 7/9 CV., révisé, email, peint., nfs. carbur. Zénith, ecl. Mag. Bas prix. Pour essais voir FONTAN, tramways, 18, rue des Pyrénées, Paris (20°).

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

méc., guid. spt, selle spt très souple, pneus état nf, email ét. nf. 1.800 fr. Jules Fortin, Sourdeval (Manche).

W.J.G. moto anglaise, 175 cmc., 2 vit., parf. état. 1.800 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Terrot 250 cmc., sup.-sport, pn ballon 1927, Indian sid, révisé 1.800 fr., à débattre, de 2 à 6. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

Terrot F. N. Scott, motosacoché René Gillet, depuis 2.500 fr. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél.: Rog.: 07-67.

Je me charge de trouver au prix que vous voudrez le véhicule que vous cherchez. Ecrite Druck, 26, rue Nicolai, Paris (3°).

Monet-Goyon 3 CV, 2 tps, 3 vit., état neuf, 10, rue Fays, St-Mandé (Seine).

B.S.A. 5 CV, boîte 3 vit., excel. état, bons pneus, 1.800 fr. Vattier, 14, rue Palikao (20°).

Favor 175 cmc., 2 vit., neuve, cse bs arg. urg., prix d'hiver, 1.450. 9, av. des Prés St-Cloud, Coteaux.

Terrot moto 2 tps, 3 CV, 3 vit., tan-sad, ecl., excell. état, 2.800 fr.; ess. à vol. S'ad. Chuat, 6, rue Nicolas-Roret, Paris (13°); dim. mat.

Monet-Goyon, 2 CV, état neuf peu roulé, tan-sad, ecl. électrique, 1.800 fr. Rebours Robert, 266, bd Voltaire, Paris (11°).

SIDECARS

B. S. A. side G. L. pn 700 x 80, compt., ecl., acc., enlever 2.600. Adam, 231, fg St-Martin (10°).

B. S. A. sidecar sport 3.200 fr.; une carrosserie de side en tôle forme bateau, 50 fr. L. Claudon, 7, rue Jules-Gévelot, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Harley side 7/9 CV révisé, email neuf, éclair. Mag. carbur. Zénith, outils, tous essais, voir

STOCKS de PIÈCES D'OCCASIONS
Fourches élastiques et Carburateurs tous modèles
Boîte 2 et 3 vit., Cadres Réservés surbaissés. 30 fr.
Car.-Boue 140, 160, 200. Sigéas arr. en ressorts
Dossier 90 fr. Liquide de moto 2 à 6 vit et de Side-car.
Agence vélocité Motoconfort Comptant, Crédit
L. Bouchez, 7, Bd Victor-Hugo, St-Ouen (Mairie)

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

USINES : 1, Faubourg Tarragnoz, BESANÇON

POUR L'HIVER
Les accessoires de protection V et W sont les plus efficaces.
Catalogue sur demande.
Vente chez tous les détaillants du cycle.
En gros : Établ. V et W
17, Rue Riquet, PARIS (19°)



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

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adressez-vous au Spécialiste
J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - T.É. : 0282 81-87
Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, TERROT, PRUGNOT, MONET et GOYON, SOYON, V.N., René Gillet, Gnome et Rhône
VENTE & ÉCHANGE COMPTANT & CRÉDIT
Réparations
Plus d'années toutes motos
Stock L. R. C.



PNEUS MOTOS, neufs garantis.
650 x 50. 50 fr. - 650 x 65. 100 fr.
700 x 80. 125 fr. - 700 x 100. 140 fr.
25 x 3... 100 fr. - 26 x 3 1/2. 125 fr.
--- Tous dimensions, bas prix. ---
SELLES SOUPLES 29 x 29. 120 fr.
Grand Modèles... 33 x 33. 150 fr.
FABRIQUE DE CADRES, tous modèles simple ou double berceau. Garde-boue, largeur 100, 120, 140 ou 160. Fourches avec amortisseurs et guidon T.T., largeur 100, 130 ou 140. Guidons, Réservoirs. **MOYEURS** avec FREINS dans TAMBOURS. Roues complètes, Jantes, Carburateurs, Tank, Phares, Compteurs de vitesse, **MOTEURS, BOITES DE VITESSES** tous modèles.
Rien que des pièces neuves garanties.
Tarif contre 1 fr. en timbres-poste.

MARTIN 80, Rue du Dessous-des-Berges - PARIS
Métro : NATIONALE

Foutan, tramways, 28, rue des Pyrénées, Paris (20°).

René Gillet side, 1 pl. 1/2, compl. roue inter., pneus, 750 fr. 62, bd Victor - Hugo, Clichy (Seine).

René Gillet side d'occasion mono et bi-places. Plazolles, 16, rue Crussol, Paris (11°).

Joli side-car moteur 6 CV, boîte 4 vit., éclair., pare-brise, amortisseurs, aff. de conf., Paul, 159, rue de Paris. Colombes (Seine).

Side à gauche spécial pour A. B. C. état neuf, écrire Betif, 6, rue Messire-Jacques, Bourges (Cher).

F. Richard side pour moto 350 ou 500 forme bateau, carrosserie tôle, capote, pare-brise mica, à vendre au plus offrant, écrire ou s'adresser tous les jours à l'usine Moritz (Vidanges et engrais), 122, av. du Dr-Durand, Arcueil (Seine), demander M. Crosnier, ou lui adresser les offres.

René Gillet 6 CV, avec side L. V. bi-place, 4 roues interchangeables, roulé 5.000 km., tout équipé, 6.500 fr. Farreau, 3, rue Payenne.

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

MOTO ULTIMA LYON FABRICATION FRANÇAISE
MAISON CRÉÉE EN 1908

5 MODÈLES : A-B-B1-C-C1 — Side-car ULTIMA
Demander le Catalogue 1927

E. BILLION, Constructeur
24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax - LYON
Téléphone : VAUDREY 2-04 Chèque postal N° 154-61 Lyon

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



TYPE B1

TOUTES CHAINES MOTO
DALBIAC, 1, rue des JARDINS PAUL, PARIS

Terrot moto 500 latéral sous garantie; René Gillet sidecar état neuf, 4.600; Terrot 4 CV confort, 4.600; Terrot 3 CV, 2.600; Cyclette état neuf, 600 fr. G. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris.
Terrot Jap, 350, parfait état, 4.100. Druck, 26, rue Nicolai.

CYCLECARS
A vendre depuis 3.200 fr. ou à échanger contre motos modernes, nombreux cyclecars. Morgan, Amilcar, B. N. C., Garage 4, rue Charles-Renouvier. Rog.: 07-67.
Joli sport 6 CV, 4.000; 7 CV ç. finir, 1.500. 21, bd Gallieni, à Issy. Tél.: 124.
Je vends G. N. complet, cap., éclair., bon état de marche, 2.500 fr. ou échange contre side 7/9 CV, Harley préfér. Roy Pierre, Montlouis (L-et-L.).
Morgan sport à air; complètement équipé Magondeau, roue à broche, à enlever, à 3.800 fr. Daux, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris.

VOITURES
Peugeot 5 CV Type 172, éclair., dem. élect., 4 pl., torp., pneus conf. 5 roues, état neuf, le soir après 8 h. Cristors, 4, rue Berzélius, Paris (17°).

Bignan sport, parfait état, éclairage électrique, 5 pneus neufs, contre moto récente à ballons. Druck, 26, rue Nicolai, Paris.

Amilcar touriste, parfait état, 4.200. Druck, 26, rue Nicolai.

Bucher voiturette 2-3 pl., 6 CV, éclair., 3.500, reprend moto. Jacques, 81, bd Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Bignan 7 CV, éclairage électr., bon état, 4.900 fr. R. Girardin, 7, av. du Petit-Antony, Antony (Seine).

5 CV torpédo Citroën, bon état, 6.800 fr. Gêfar, 35, bd Lefebvre, Paris. Tél.: Vaugirard 24-48.

Conduite intérieure Majola 8 CV, montre, compteur, éclair., démarrage, bon état général, à enlever 5.500. Entreprise de Maçonnerie, 5, rue Bourret, Paris (19°).

Peugeot quadr., 2 pl., capote, côtés, pneus neufs, état méc.

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,
Sacoche, Lanternes, etc., etc.
Ernest RICHARD
Constructeur
184, Avenue de Chaisy, 184
PARIS et Tél. Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50



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).

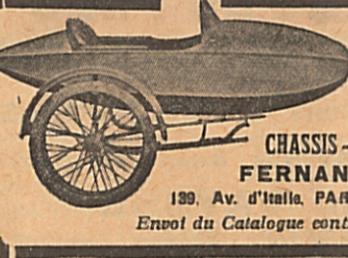
TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE
41, Avenue des Ternes et 28, Rue des Acacias, PARIS

Pantalons cuissards anglais 99 et 115 fr.
Cuissards simples : 39, 45 et 59 fr.
Équipements complets imperméables, Paletot et cuissards anglais 249 fr.



Catalogue spécial, 16 pages, contre 2 fr. timbres, remboursables à la commande, et donnant droit à 5 % de remise.

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS (13°) - Tél. Gob. 25-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50



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



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

TRIUMPH
212, Boulevard Péreire - PARIS

parfait, sort de revis. Delbreil, 206, rue Croix-Nivert, Paris (15°).
Fourgonnette Peugeot 5 CV, ecl., démarr., état mécanique garanti, peinture neuve, prix très intéressant. Grandchamp, 35, rue Delescluze. Kremlin-Bicêtre (Seine).

Peugeot 10 CV, torpédo révisé 1927, parfait état marche, 8.500 fr. Ecrite Roux, 182, rue de Rivoli, Paris.

Torpédo 8 CV, 4 pl., 6 roues, nombr. acc., rev. récente, ecl., dém. électr., essai à volonté, 12.000 fr., à débattre. Ecr. pr. r.-v. Bouvot, 48, rue des Trois-Frères (18°).

Gabriolet 5 CV, Citroën carr., peint., neuf, fait 10.000 km., 4 am. Hart et Stribert, frs spéc., thermo pist Alpac, compt., lamp. de table, rétrov., filic., housses, filets G. Jeavons, p.-bag, port-bid., etc., ess. à vol. Espaze, 34, rue Ed.-Vaillant, Levallois.

Camionnette 800 kgs 6 CV, caisse très spacieuse, éclairage électrique, état mécanique garanti, pneus neufs, roues amovibles, graissage Técalémit, 7.800 fr. ou échange. Tirot, 4, rue Alexandre-Ribot, Argenteuil (Seine-et-Oise).

Bébé Peugeot 5 CV, imp. 2 1/2 CV, 3 vit., moteur à remont., 1.000 fr. ou échange, contre moto. Vattier, 14, rue Palikao (20°).

Zébro 6 CV, 1925, 2-3 places, éclair. et démarr. électr. parf. état, bas prix. Ecrite Prudhomme, La Noiraie, Amboise (Indre-et-Loire).

ECHANGES
Poste T. S. F. C. 119 bis, 4 lampes H. P., 2 accus, pile Etat marche parf., appareil photo 9/12, complet., éch. contre sidecar ou moto 4 ou 5 CV, Rosch 374, 8° avenue Les Cottages-Au-Vert-Galant, par Tremblay-les-Gonesses (S.-et-Oise).
Vend ou échange Motobécane neuve, 2 v., pn. 55 et propulycycle 125, 4 t., mécan. ent. neuf, contre

Protégez votre tête
avec le nouveau casque
LE DURA CUIRE

Il est tout en cuir
LE PLUS léger, solide, résistant
H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple
34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1er)
Tarif franco



A CRÉDIT COMME AU COMPTANT
500 MOTOS et Cyclecars
neufs et d'occasion
Votre INTÉRÊT est de voir le GRAND STOCK de
1er Marques, garantie, depuis 1.000 fr.
Vendues par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS
Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles

moto ou side, 350 ou 500, état neuf, même avec suppl. Lave, 5, place République, Ivry (Seine).
 Echangerai contre seringue Técalémit spéciale pour auto, bon état ou vendrais nouvelle seringue Técalémit automatique neuve ou agraffe articulée, faire offres à M. Jacquemard, Chirurgien-Dentiste, Balbigny (Loire).

Echange av. soulette B.S.A. armée, tr. b. état, éclair., compt., nombr. acc., sidecar ét. neuf, contre Monotrace ou Morgan, tr. b. état. Michel Henriot, agriculteur, Le Coteau (Loire).

F. N. 4 cyl., 1926, éclair. Bosch, pneus confort., tan-sad, coffre AR, 2 sacs AV, compteur O. S., roulé 7.300 km., pare-j., 1 ch.-air rech. ds sa boîte, 7.500 fr. Paschal, 21, rue Montmartre, Paris.

Ech. terr. 94 m., carr. av. maison bois 1 pièce, contre moto bon état. Ecr. Navaro, Chemin des Postes, à Montmagny (S.-et-Oise).

A vendre 5.500 ou à échanger contre moto culbuteur très rapide une Monotrace absolument neuve. S'adresser 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

D.F.R. 4 CV, 1925, très bon état méc. et pneus, 2.200 fr. ou échanger contre Terrot 175, 1928. Gambier, Oestres, Saint-Quentin (Aisne).

ON DÉSIRE ACHETER

On désire acheter b. 14 Familiale, Roux, 182, rue de Rivoli.

Eclairage Magondeau, chalumeau, code, état neuf, compl. p. moto. Martin Paul, St-Maulvis (Somme).

Acheteur Morgan accidenté, même incomplet, Cyclears toutes marques. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier. Tél.: Rog.: 07-67.

Acheteur moto payable 12 m., prix et caract. Ecrire J. M. Keymolen, 9, rue de Lorraine, à Tunis.

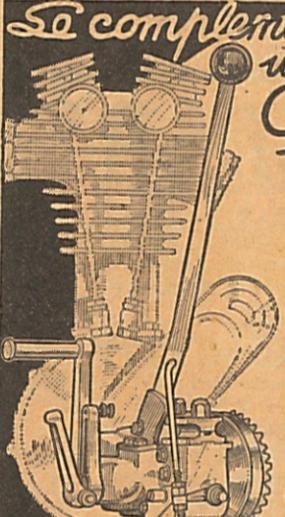
DIVERS

Occasion 1 mot. Jap, 2 cyl. en V, 7 CV, comme neuf, cylindr. réalisés, pistons, segments neufs, arbre côté distr. allongé pour montage sur voiture, mag. Bosch, carb. Solex, le tout 500 fr.; 1 embrayage à disque monté sur le moteur, 100 fr.; vendrais séparément. Junca, 5, rue Pierre-Chausson, Paris (10^e).

Moteur B.S.A. m. Bosch, 650 fr.; Zenith fr. nf, 90 fr.;

TOUT POUR HARLEY
 - CACHEMAILLE -
 13, Rue Guersant - PARIS (17^e)

Le complément d'un moteur... une boîte
C. Picard
 Se monte très FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS ANCIENNES et MODERNES
 Nos boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE
 Demandez notice M. R.
 26, Rue Carnot CCURBEVOIE (Seine)
 PUB. G. SWEETS



POUR VOTRE MORGAN
 Chez POIRET, 77, Rue des Fontenelles, Nanterre (Seine)
 Vous trouverez toutes les pièces détachées de sa fabrication. Ses spécialités: Tendeur de chaînes, 45 fr.; Coullisse acier, 25 fr.; Suspension spéciale AV, 15 fr. La coullisse acier permet d'être baguée après usage, coût 15 fr. Aperçu de quelques prix:
 Pignon 12 dents, frs 21 Bague de pied de bielle, frs 8.25
 — 14 — frs 23 — tête — frs 4.25
 — 25 — frs 20 Galet, frs 1 »
 — 38 — frs 30 Axe d'accouplement de volant, frs 25.50
 Fourchette de vitesse, frs 2 Axe de piston, frs 5 »
 Broche de roue, frs 2 Clé à broche, frs 3.25
 Roulements toutes dimensions - Atelier de réparations
 N. B. Toutes mes pièces sont garanties fabriquées en acier de 1^{re} qualité.

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

LISEZ....
L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE
 Supplément mensuel de *Moto Revue*

Longuemarre, d. mod., 500 cmc., 120 fr.; carb. B. et B, manettes, 40 fr.; 8 pneus, 3 ch. 650x65, 480 fr.; mot. élec. 1/6, 40 fr.; roulement sid Harley, paire 15 fr.; 2 paliers f., al. 30, 15 fr.; arbre seie circulaire, p. fonte-billes, 15 et 30 fr.; moyeu AR Triumph, 20 fr.; klakson c. poing, 15 fr.; encyclopédie mécanique Quillet, 250 fr. L. P. R. Lejeune Paul, Vierzon-Forges (Cher).

Ouvrier peintre cherche travail à façon, prix modérés. Robert, 6, rue de Normandie, Paris (3^e).

Occasion phare luxor, 2 becs Magondeau, attaches, moitié prix. Coudin, 37, rue Barennes, Bordeaux (Gironde).

Partant régiment vend super-hétéro., Microhétérodyne, 7 l., reçoit européens sur cadre, sect. Ant., Accus 4 v., 36 A.H et 80 v., fer nickel, réalisation meuble haut luxe, valeur 4.500 fr., laissé 2.500 fr. Ecr. Douchement, H., rue Ferrer, Petite-Forêt, p. Anzin (Nord).

Eclairage phare acéto g. taille, bec chalumeau à pastille, miroir optique, bouteille Magondeau 250 l., avec détendeur lanterne arrière, canalisation comme neuf. Vandichele, 16, rue Bachaumont, Paris.

Phono Pathé boîte noyer, Magondeaux, 170 lit., avec colliers, lanterne arrière, tout état de neuf, prix intéressants. Pradeau, 10, rue Chevalier, Levallois-Perret (Seine).

Plusieurs compteurs, tan-sad, 1 projecteur tournant, 120. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Représentant ayant voiture demande place, appointment fixe. L. Baron, 183, bd de la Gare, Paris (13^e).

Phare acéto, 160 mms, 2 bout., 250 l., code, état neuf, 300 fr. Ecrire Chocquet, 34, Promenade des Anglais, La Varenne (Seine).

Vendrais bas prix mot. Villiers, 350 cmc., carburat. Amac, courr. neufs, roues AV, AR, 650x65 av. direct., comp., pn. et ch. neuves, tan-sad. Boursier, Moulin, Brunchant-Moigny (S.-et-Oise).

Moteur Train, 2 tps, 350 cmc., avec magnéto et carburateur, moteur Anzani, 4 tps, culbuteurs, avec magnéto et carburateur, Georges Roy, 13, rue du Parc-Orléans (Loiret).

Abeille marin mono 100/120, Claudel: Nilmeilior, pompe eau, très bon état, un carburateur Solex vert, 30 m/m, filtre Claris. G. Puissillieux-Palinges (S.-et-L.).

Deux vélos excel. état, cause achat moto, superbe occ., bas prix. M. Denichère, 88, rue Martre, Clichy (Seine); sam. ap.-midi, dim. matin.

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

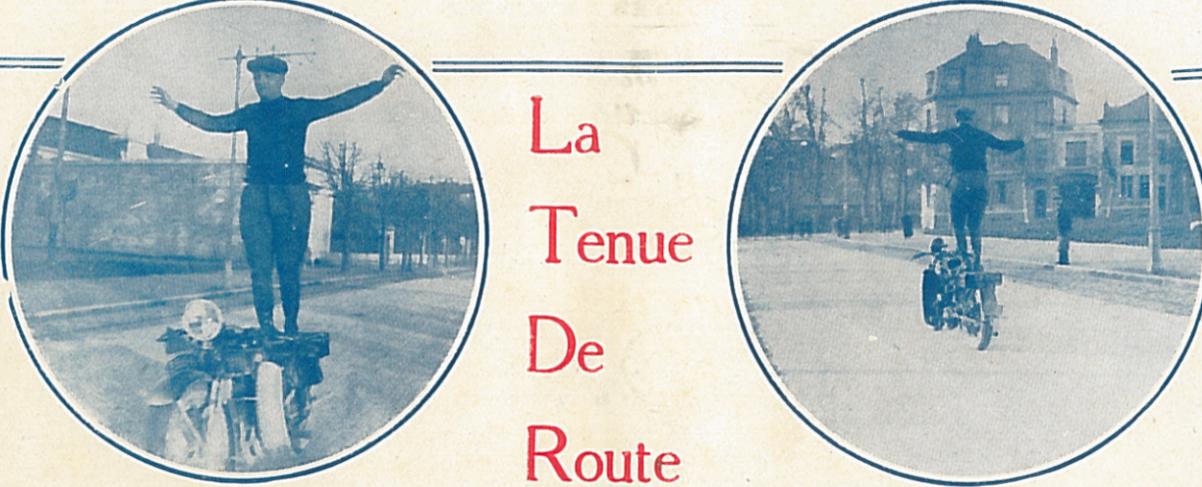
Veillez m'abonner à (1), numéros de *Moto-Revue*, à partir du Numéro en date du _____
 Ci-joint la somme de (2) _____

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 et vous faites porter sur ce mandat par l'employé des Postes, la mention: CRÈQUES POSTAUX 29.787 - PARIS (2^e).

La Tenue De Route



M. VERMOT
 M. VERMOT, de Besançon, sur 500 cmc. Terrot

Une des qualités fondamentales de la Motocyclette

Terrot
 CHAMPION 1925
 C.C.E. 250 CC
 DE FRANCE 1926

La Motocyclette moderne est rapide, silencieuse et confortable. Elle serait incomplète, désagréable et dangereuse si elle n'avait cette autre qualité essentielle: une bonne tenue de route, qualité que seules possèdent les machines de grande classe et parmi elles, en toutes première ligne, - - la TERROT. - -



Acheter une **TERROT**
 c'est acheter une moto complète la plus voisine de la perfection!



M. LAVIGNE, de Béziers, qui a accompli le parcours Béziers-Perpignan sans toucher à son guidon, sur 350 cmc. Terrot.

CATALOGUE ET NOTICES ADRESSÉS SUR DEMANDE
Établissements TERROT 2, Rue André-Colomban
 — DIJON —

LES TRIOMPHES DE

MONET  **GOYON**

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

Grand Prix de Motocycle-Club de France

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

Coupe de l'Armistice

Debaissieux, cat. 350 c/m³

Championnat du Moto-Club de Marseille

Gaussorgues, cat. 350 c/m³

Iers
En 2 temps, comme en 4 temps, la firme m&connaise ne cesse d'assurer sa matrise et de justifier journellement la faveur dont elle jouit, depuis plusi urs ann&es, aupr&es des CONNAISSEURS comme aupr&es de TOUS LES USAGERS qui veulent poss&der un moyen de locomotion de

CONCEPTION &TUDI&E
et de
CONSTRUCTION SOIGN&E

susceptible de leur rendre les meilleurs services, sans jamais leur occasionner le moindre ennui et r&unissant, au maximum, les qualit&es de :

ROBUSTESSE - CONFORT - S&CURI&T&E
qui caract&risent leur fabrication.

Moteur VILLIERS, 2 temps - M. A. G., 4 temps - Graiss&es & la Kervoline - Carburateur AMAC.

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
MACON