

MACLE Minutes of the section of the sectio TÉLÉPHONE : CENTRAL | 03-81 08-24

LE CARBURATEUR des GRANDES MARQUES.

Attention | Les imitations n'ont que l'aspect extérieur de l'original. Exigez le nom AMAC sur le couvercle de cuve de votre carburateur.

Agent, général pour la France : En R. MUNRO, 198, Bd Péreire, PARIS.



présente sa nouvelle Motocyclette

2 cv. DAME-CONFORT

Type L. D. C.

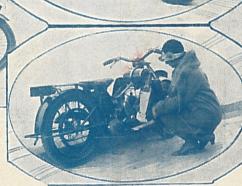
deux manettes. — ALLUMAGE par magnéto. — BOITE 2 vitesses. — DÉBRAYAGE à deux disques de grand diamètre et très doux. — MISE en MARCHE par pédale. — TRANSMISSION par chaînes. — CARTER semi-fermé avec bouchon de visite. — FOURCHE à parallélogramme. — AMORTISSEURS réglables. — PORTE-BAGAGES renforcé avec tirants. — CADRE entièrement brasé. — SELLE souple "Lycett". — SACOCHE de cadre à serrure avec TROUSSE garnie. — BIDON de secours sur porte-bagages. — GUIDON semi-relevé. — MARCHE-PIEDS wagon aluminium. — CAPOT pare-jambes complet. — PNEUS ballon à tringles de 25×3 sur jantes — à base creuse. —



Prix. 3.300

(Port et emballage en sus)







Grâce à l'ingénieux capot ci-contre qui assure une protection efficace du pilote, à la fois contre le froid, la boue et les projections diverses, il est possible de pratiquer la Motocyclette en tout temps dans le costume où l'on se trouve, sans être obligé de revêtir une tenue spéciale. La forme particulière du capot canalise les filets d'air sur les ailettes du moteur, assurant ainsi un refroidissement efficace. Le démontage de l'un ou l'autre des demi-capots est instantané et ne réclame le secours d'aucun outil : deux écrous à oreilles à desserrer et c'est tout...

Établissements TERROT * Rue André-Colomban



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

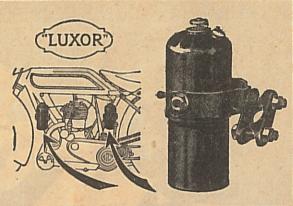
LES GROUPES MOTO

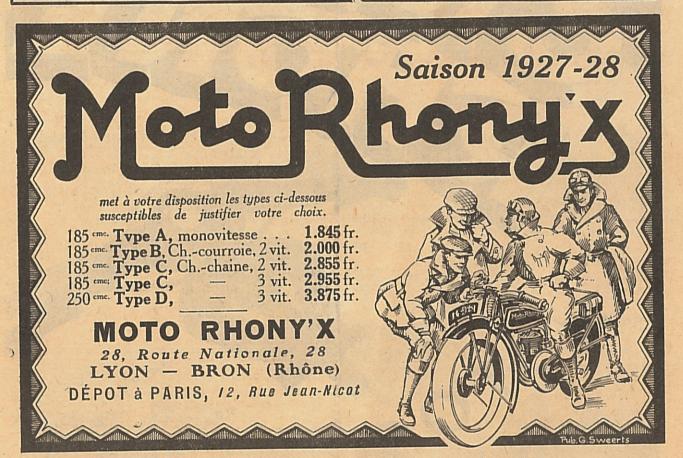
Les plus robustes - Les mieux appréciés - Les plus répandus

Dispositif spécial pour fixation des générateurs "LUXOR" sur toutes motes munies de fourche 1: :: à parallélogramme ou autre :: ::

Demandez-le à votre fournisseur habituel

Anciens Etablissements DUPONT et TRAIZET TRAIZET et C'. Succ. Fabricants - 3, rue Tesson, PARIS (X')





Baisse ses prix et présente de nouveaux types :

Moteur 250 cmc. LUTETIA Moteur 175 cmc. DUTEN Nouveaux types 2 vitesses ch.-courroie. 2.680: 2.550: - chaîne-chaîne 2780 ! 2.650 chaîne-chaîne Tourisme. 3.700 fr chaîne-chaîne 3, 500 ! 3. 350 : chaîne-chaîne Sport.... 4.200 fr. ch.-ch. Sport. 3 750 : 3.600 \$ Catalogue franco sur demande

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

AUTOMOBILES

LIVRE

TOUTES LES MARQUES DE MOTOCYCLETTES **NEUVES SERVICE**

payables en

14 VERSEMENTS

ZÉRO fr. % d'intérêts

NOUS ACHETONS NOUS ÉCHANGEONS NOUS RÉPARONS

TOUTES LES MAROUES

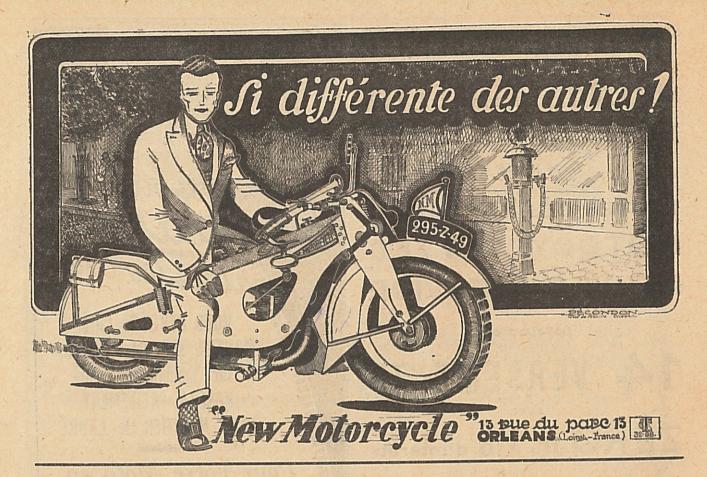
Nous montons gratuitement tous nos accessoires

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



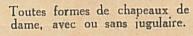


ACFOR & CUIRVET -

62, Rue Charlot, PARIS (3e) -- ARCHIVES

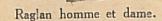
CANADIENNES et TRENCH COAT







Serre-tête doublés soie, laine ou fourrure.



Nos Manteaux et Coiffures sont confectionnés en cuir chromé -:- -:- de premier choix -:- -:-



Tous modèles de gants



sence, à l'huile, à la boue, etc. Votre Fournisseur habituel la stocke en Neir, Blanc et touten nuances populaires

qui résistent, sans se ternir et sans

s'écailler, aux intempéries, à l'es-



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers





BONNE BONNE ANNEE BONNE

LES

N'EXISTERONT PAS SI VOUS MUNISSEZ VOTRE MOTO DE

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

LE PLUS SUR - - - -LE PLUS SIMPLE LE PLUS PUISSANT -LE PLUS ÉCONOMIQUE

AVEC LES MEILLEURS VŒUX

DE LA SOCIÉTÉ ANONYME

MAGNÉTO-LUMIÈRE L.M.C.

- FABRICANT DE -

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE MAGLUM 11 11

SOCHAUX (Doubs)

21. Rue de Chartres - NEUILLY-sur-SEINE



SOMMAIRE

Nº 251.

Samedi 31 Décembre 1927

Par-ci, par-là.... 921

Les Six Jours d'Hiver ... 922

Moto (suite) 923

à avoine 926

La Mode en moto. 927. 931

Les Clubs..... 928

Médecine motocycliste . . . 929

Revue 934

Consultations techniques. 935

Table des matières. 936

Le Concours d'Eclairage . 925

La Construction d'une

Moteur à essence. Moteur

Rallye militaire de Moto-

Stationnement dangereux

On part souvent de ce principe faux que le véhicule en marche est celui qui est dangereux et on s'empresse d'en déduire que plus la vitesse est élevée plus le péril est grand. Or combien d'accidents arrivent qui sont dus à des véhicules dont le dépla-

cement trop lent rend la manœuvre hésitante, et combien sont le résultat d'obstacles immobiles et mal placés. Certes si nous étions condamnés à l'immobilité complète, il n'y aurait plus d'accidents et jamais on n'a enregistré de collisions d'huîtres dans un parc. Mais nous devons nous déplacer et nous déplacer rapidement pour tirer un meilleur parti de notre activité. Un docteur qui visiterait à pied sa clientèle non seulement gagnerait mal sa vie, mais encore négligerait de nombreux malades pour lesquels son intervention est indispensable. Un homme ne peut avoir de valeur sociale que s'il se déplace rapidement. Dans la course actuelle au rendement, la vitesse est un des principaux facteurs. Ce qu'il faut donc c'est non pas supprimer ni même réduire la vitesse, mais la rendre sûre en supprimant les obstacles. Le chemin de fer en les supprimant, a permis le transport de masses énormes à des vitesses très élevées. Nous ne pouvons, dans notre pays appauvri, songer à des autostrades, mais du moins nous devons dégager nos routes. Les véhicules à marche lente disparaîtront d'eux-mêmes et dans quelques années le cheval méritera de figurer au Muséum à côté du Dinosaure, de l'Ichtyosaure et autres bestioles sympathiques de la préhistoire. La bicyclette sera remplacée par la moto et on regardera un piéton comme un phénomène. Mais ce que nous devons empêcher dès à présent, c'est la création

d'obstacles ou, sinon l'empêcher, du moins la réglementer. Il faut réglementer le stationnement beaucoup plus séverement que la circulation elle-même. Combien de gens, et les automobilistes ne font pas exception, laissent leurs voitures ou leurs camions sur la route ou dans la rue au point précis où ils constituent de dangereux obstacles. Que de fois il arrive dans des villes de province de voir deux voitures l'une à droite, l'autre à gauche d'une rue étroite, avec pour la voiture qui survient, à peine la place de passer. D'autres les abandonnent en plein dans un virage où ils empêchent deux automobilistes venant en sens inverse de se voir. Nous

avons failli avoir il y a quelques années une collision. Ce fut l'autre voiture qui marchait heureusement comme nousmêmes à une allure très réduite, mais n'avait que de mauvais freins qui rentra dans la voiture arrêtée. Celle-ci appartenait à un marchand de porcelaine. Tous les dégâts se bornèrent à une soupière et une douzaine de bols. Et que de fois vous trouvez ainsi des camions arrêtés dans un

virage, ou tout simplement deux paysans en train de faire la causette. Faut-il rappeler les innombrables accidents causés par des obstacles non éclairés la nuit. Récemment le président d'un syndicat agricole ne formulait-il pas le vœu, véritablement fou, que les voitures rentrant des champs soient dispensées de tout éclairage. Hélas, ce ne serait que la consécration légale d'une pratique trop courante. On dira que les véhicules rapides sont astreints à avoir un éclairage puissant qui doit leur permettre d'aper-cevoir les obstacles. Mais, en réalité, l'éclairage de beaucoup de voitures et surtout de motos ne permet pas de très bien voir l'obstacle à une distance assez grande. Il faudrait au moins que tous ces véhicules, en admettant même qu'ils n'aient pas besoin de lumière pour se se diriger, fussent équipés de cabochons réflecteurs, de cataphotes bien en vue. Quant au stationnement, il devrait être interdit dans les virages et très sévèrement puni dans ce cas, et la nuit il faudrait sévir contre tous ceux qui abandonnent un véhicule quelconque sans feux de position bien visible, ou sans cataphotes efficaces. La nouvelle police de la route aura de ce côté, une très utile action à

La vogue du sidecar commercial en Amérique

Malgré les efforts remarquables de l'industrie motocycliste américaine, la moto ne connaît pas en Amérique le succès qu'elle mérite. Richesse des individus et bon marché des automobiles expliquent cet état de chose. Le prix peu élevé de l'essence et de l'huile est une autre raison. Pour certains usages spéciaux et en particulier la police de la circulation, la moto est absolument imbattable et elle trouve d'importants débouchés. Voici que son usage se répand de plus en plus pour les usages commerciaux. Le sidecar constitue le véhicule de livraison le plus économique et le plus rapide.

Quel moyen plus pratique de livrer les journaux, surtout les

journaux du soir. On se rappelle, d'ailleurs, que chez nous un as bien connu transportait l'été dernier les journaux de Paris jusqu'à une de nos grandes plages mondaines et dans un temps invraisemblablement court. En Angleterre, ce sont des motocyclistes qui apportent à Londres les films du Derby d'Epson. En Amérique, quand il n'y a pas deliaison télégraphique, les journaux emploient pour la transmission des nouvelles des motocyclistes montés sur des machines extrêmement rapides.

Que d'autres emplois encore. Un marchand d'appareils photographiques utilise un sidecar représentant un appareil photographique, et non seulement satisfait ses clients par ses livraisons rapides mais se fait une publicité qui est, il l'a constaté lui-même, particulièrement efficace. Et cela est possible pour une multitude de commerces, bottiers, modistes, pharmaciens, droguistes, etc... Et comble d'ironie une maison d'automobiles emploie pour la livraison des pièces de rechange un sidecar. Peut-on trouver plus bel hommage en faveur du sidecar com-

Une marque d'huile livre ses huiles au moyen d'un sidecar citerne. Les marchands de glace se servent eux aussi de sidecars. Bref, il y a en Amérique un essor remarquable du sidecar commercial.

La plupart de ces sidecars sont remorqués par de grosse machines à deux ou quatre cylindres.

Pas chic

Il arrive que des automobilistes ou des motocyclistes se trouvant en panne sur la route font prévenir un garage d'une localité voisine. Entre temps, ils trouvent la panne, la réparent et s'en vont. Le garagiste arrive et naturellement ne voit plus personne. Il a perdu son temps et son essence et n'est, avec beaucoup de raison pas content. Faut-il s'étonner que, par la suite, si on lui signale un automobiliste en panne, il hésite à se déranger. Et les bons pâtissent pour les mauvais. Le moins que vous puissiez faire si vous avez réussi à réparer par vos propres moyens, c'est de vous rendre chez le garagiste que vous avez fait prévenir, de l'informer que vous pouvez continuer votre route et de lui demander si vous ne lui devez rien. Il serait désirable que chaque fois qu'on se trouve dans cette situation, on fasse remettre par la personne qui a accepté de faire la commission, une carte donnant son adresse de telle manière qu'il voit qu'on ne cherche pas à le déranger plus

loin. Beaucoup de garagistes n'acceptent naturellement pas de laisser emmener une machine sans que les réparations n'aient été préalablement réglées. Cela peut être gênant si on est parti avec peu d'argent sur soi, mais il faut se mettre à la place du garagiste qui, bien souvent, a été victime de personnes sans scrupules. Il y a dans toute communauté des brebis galeuses, mais vraiment de tels procédés sont inadmissibles.

Essence et huile

Beaucoup de motocyclistes, propriétaires de motos à 4 temps mêlent de l'huile à l'essence et la pratique est certainement recommandable puisque la soupape d'admission se trouve graissée ainsi que le segment supérieur. Mais il faut très peu d'huile. Alors qu'un deux temps à graissage par mélange marche sans encrassement excessif avec 10 à 12 % d'huile dans son essence, un quatre temps ne pourrait s'en accommoder et ne partirait que bien difficilement. La raison est qu'une bonne partie de l'huile se dépose dans le carter des deux temps, le pourcentage qui passe dans le cylindre n'est pas suffisant pour l'encrasser. Mais, dans un quatre temps toute cela n'est pas vrai et toute l'huile va dans la chambre d'explosion et encrasse tout. Il faudrait donc bien se garder de forcer trop la dose. La quantité ne devra pas dépasser 2 ou 3 On constate d'ailleurs souvent que cette faible quantité d'huile est néanmoins suffisante pour améliorer légèrement le fonctionnement du moteur. On agitera l'essence, en balançant la machine, sinon l'huile accumulée au fond du réservoir pourrait rendre le départ difficile.

Nouveaux métaux

Chaque jour on découvre des nouveaux alliages légers et les deux principaux connus maintenant, depuis pas mal de temps, sont en bonne compagnie. Signalons l'Aéral qui, à l'état fondu, peut prendre la trempe et qui convient particulièrement aux pistons et aux carters.

L'alugir, lui aussi, convient surtout aux pistons. Il donne une résistance de 19 à 22 kilos.

Comme aciers, Holtzer, le spécialiste des aciers au creuset a mis sur le marché deux aciers nouveaux : un acier à vilebrequin, le C.I.V. et un acier silchrome pour soupapes, qui ne se retrempe pas au fonctionnement, ne s'oxyde pas et possède une dureté à chaud très élevée.



Encore une preuve des possibilités pratiques de la motocyclette. Erard sur la nouvelle René-Gillet 350 cmc. s'exécute avec le même brio que son camarade Hamberger sur la 750 cmc.

Tempérament

C'est certainement une question de tempé-

Un Anglais a, sous mes yeux, gonflé deux pneus confort avec son pardessus sur le dos et la pipe entre les lèvres.

et la pipe entre les lèvres.

Je me rappelle qu'au temps où je n'avais pas de gonfleur, lorsque je gonflais un pneu, j'avais besoin d'air frais et non d'une pipe-filtre, et que non seulement j'ôtais mon padessus, mais qu'encore je « tombais la veste » et même je tombais aussi le gilet.

Ce fut le lendemain du jour où je crevais huit fois que je fis le serment d'avoir plut ôt un destinate con la companion de la

un gonfleur sans automobile que réciproque-ment. Il faudra sans nul doute, à un Anglais, au moins seize crevaisons pour l'amener à la même conclusion, si la proportion reste la

Taxes de remplacement pour les octrois

A Biarritz, dans un magaŝin local, je fais deux achats. l'un de 0 fr. 95, l'autre de 0 fr. 80 Il m'est demandé de payer 2 fr. 90.
A Saint-Jean-de-Luz, pour le même travail l'artiste capillaire local me demande exacterent de l'artiste capillaire l'artiste capillaire local me demande exacterent de l'artiste de l'artis

ment cinq francs de plus que mon coiffeur des grands boulevards à Paris.

Il n'y a donc pour les municipalites qu'à percevoir l'excédent du prix normal; e' ur de parells chiffres, il y aura rapidement un gros excédent de recettes.

Réputation

Je ne doute pas que les deux faits ci-dessus énoncés ne soient dus à la présence d'un fort contingent d'Anglais et de quelques hiver-nants Français sur la Côte S.-O. de França. Mais si, de retour dans leurs foyers, ces pas-sants établissent aux Français et à la Françe par extension, une réputation de... mettons estampeurs, auront-ils tort?

M. VALLÉE-PICAUD.

Une réunion privée réussie

Une projection « avant la lettre » du nim sur la motorisation dans l'année et la démonstration militaire de Satory avait été offerte à un groupe d'intimes de la « moto» le lundi, 26 décembre, 1.500 invités de la maison Bené Gillet se présentaient ce matin-là dans la la salle de « l'Univers », rue d'Alésia, à Paris-Très intéressant film documentaire, le ciné de Satory déroula en entier ses bandes originales sur les prouesses exécutées devant la Commission de la Motorisation, sous les applaudissements de l'assemblée, Dunlop ayait mis à la dispasition de la maison René Gillet son film, sur la fabrication du caout-choue dans le tennis, le golf, la bicyclette, la moto, l'avion et les transports Quoique absolument privée, cette réunion familiale avait groupé autour de M. René Gillet et de M. Julien Gillet nombre de personnaiités de In moto parmi lesquelles nous avons noté M. Lacome, notre directeur, M. Wae, direc-teur et M. de Lirac des Etablissements Gnome et Rhône, M. Locherer, directeur de la Radio-Industrie; M. Sutter, chef du bureau d'études Industrie; M. Sutter, chef du bureau d'études de la Société Hotchkiss; et nombre de participants à la manifestation de Satory. R. Sexé, Bernard, Andrieu, Dr. Schwing, Hamberger et Erard, M. Charles de Gnome et Rhône, les présidents de plusieurs Moto-Clubs parisiens et divers constructeurs. La motorisation dans l'armée fit de la bonne et telle kescarse car le majorité des spectateurs. belle besogne car la majorité des spectateurs, femmes et enfants, furent vivement captivés par les sujets remarquables qui défilèrent sous leurs yeux: projections du Tchad, Satory, expériences de Montrouge, fabrication Dun-lop, etc., au point d'oublier l'heure du déjeu-

ner.
Pourquoi cette « répétition » à huis clos ?
C'est qu'une réunion officielle, une « première » sera donnée ces jours-ci avec tout
l'attrait souhaitable par les soins de la Maison
Dunlop et que le film projeté sera déroulé
en 1928 dans toutes les villes de France.



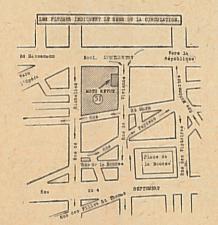
Tennis et moto vont de pair

Lacoste était à la 101° Compagnie du 10° T. E. à l'Ecole militaire, avant de décrocher le championnat mondial de tennis; il ne faut pas oublier qu'il était fervent motocycliste. Ne l'est-il pas encore si l'on s'en rapporte à l'intérêt ardent qu'il manifesta récemment dans une réunion privée où l'ou passait le film de Satory et différentes phases de la vie

NOS NOUVEAUX BUREAUX

Pour y accéder

Le 51 de la rue Vivienne se trouve à 20 mètres à peine des Grands Boulevards. Nous attirons l'attention de nos visiteurs sur le sens interdit. La circulation est autorisée



du boulevar! Montmartre vers la Bourse, Pour ceux venant de la Bourse, il leur faut nécessairement emprunter soit la rue Montmartre, soit la rue Grammont, puis gagner les Grands Boulevards.

Les prix des Rallies

Les rallies Moto Revue de la saison 1927 étaient dotés d'un manteau raglan de 90 cenétaient dotés d'un manteau ragian de 90 cen-timètres doublé mousse, en cuir havane, offert par le spécialiste du manteau cuir, M. Chaillou, 34, place du Matché-Saint-Honoré, Paris. En raison de la valeur de ce manteau, il fut décidé, le 20 février, que le vainqueur sur 4 rallies en serait l'heureux bénéficiaire.

Le classement de la saison donne :
1. Dardy, sur Morgan.
Nous recevrons jusqu'au 15 janvier les réclamations contre ce classement et à cette

date, si aucun concurrent n'a déposé contré l'heureux vainqueur, M. Dardy sera autorise à retirer à nos bureaux le bon du manteau qui sera confectionné pour lui ou pour sa femme à son choix.

Il en existe beaucoup mais la reconnaissance nous manque parfois

Il avait perdu son portefeuille, avec 500 fr. et ses papiers motocyclistes. Il est un de nos meilleurs ralliemen de la saison. L'agent des Contributions indirectes d'un patelin des Contributions indirectes d'un patelin l'arrêta, et ces types « en civil » sont plus dangereux que les gendarmes! Notre ami expliqua son cas : « Il avait reçu, la veille, une lettre d'un hôtelier l'avisant de la trouvaille de son portefeuille. L'agent civil lut la lettre, lui donna quatre jours pour lui prouver la véracité de ses dires. Notre ami, dès le lendemain, avisait « l'autorité » en présentant les papiers retrouvés : la réponse ne se fit pas attendre : « Le soussigné Perro, receveur des C. I. à Besancon, informe M. M. d que la question est définitivement réglée et lui présente l'assurance de ses sentiments distingués. » tingués.

L'agent a soin d'ajouter qu'il ne recherchait pas le « procès-verbal bête » mais les per-sonnes véritablement en défaut. Dusse la modestie du fonctionnaire en souffrir, nous avons voulu signaler ce cas typique d'in-

avons vould signaler de cas typique d'in-telligent receveur et nous le remercions. Inutile aussi d'ajouter que le portefeuille fut rendu moins les 500 fr. et les tickets de voyage. Après tout, l'heureux veinard est assuré d'avoir néanmoins fait plaisir à notre distrait motocycliste trop heureux de rentrer dans ses papiers.

De deux maux il faut n'est-ce pas...?

Un retard désagréable mais vivement réparé

St-Martin Automobiles, 27, rue du Châst-martin Automobiles, 27, rue du Cha-teau-d'Eau, avait annoncé la parution de son catalogue 1928 pour décembre. Aussi la demande fut énorme: songez qu'à St-Martin, tout ce que vous achetez vous est, en outre et gratuitement, et rapidement, monté sur votre machine. Malheureusement, la période chargée de fin d'apnée n'a pas permis d'être chargée de fin d'année n'a pas permis d'être prêt et les demandes ne seront servies qu'en janvier, mais sans faute. Pour ne pas y manquer, faites la demande immédiate du fameux catalogue de la moto.

LES CADEAUX DU NOUVEL AN

Payez vos contributions

D'abord, payez vos impôts : vous savez que cetimpôt est exigible par trimestre au moins, et d'avance. Mais ce que vous ne voulez pas vous mettre dans la tête, c'est qu'une contravention qui vous sera octroyée le 2 janvier pour oubli de ce palement est légale, malgré les « on dit» de tolérance que des gens peu renseignés vous chuchottent toujours. Mieux, on peut vous envoyer dès le 2 janvier des on peut vous envoyer des le 2 janvier des frais de recouvrement. Nos employés des C. I., dont un certain nombre sont motocyclistes, ne sont pas des loups, mais enfin, un gendarme mal vissé peut très bien vous colloquer une contravention ... et dame!

Faites recenser votre moto

Et puis, ailez à la mairie de votre localité, et remplissez la feuille blanche de réquisi-tion militaire de votre véhicule. Une souche sera détachée de cette formule, que vous conserverez précieusement avec vos cartes grise, rose et verte. La nouvelle loi 1927 ne vous oblige plus à présenter votre engin à la réqui-sition : c'est heureux. Et puis, pour ceux qui ont des « vieux clous » allez aussi à la mairie faire constater l'inaptitude de votre bolide : un certificat vous en sera délivré pour le cas, bien insouhaitable, d'une mobilisation..



NOS ORGANISATIONS

6 jours d'hiver

du 17 au 22 Janvier 1928.

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



Une référence sportive pour 1928

Les Six Jours d'Hiver sont la première ma-nifestation sportive officielle de l'année qui s'ouvre. A ce titre, cette épreuve, tout à la fois d'endurance et de régularité pour les hommes comme pour les engins, est une référence de premier ordre pour les concur-rents engagés. Pour les constructeurs, c'est l'une des épreuves les plus cotés de leur calendrier : il ne faut pas oublier, en effet, qu'après quelques semaines de repos, dû à la période relativement creuse qu'est l'hiyer, la motocyclette reprend ses droits en janvier la motocyclette reprend ses droits en janvier : les beaux jours reviennent insensiblement, la pluie se raréfie et seul le froid persiste qui va permettre à nos sportifs de faire ample purification de leurs poumons. Les Six Jours d'Hiver de France sont donc tout indiqués pour diriger d'une part les constructeurs vers les étolles nouvelles qui conduiront, la saison 1928, leurs machines au succès. Par contre, nos sportifs ont compris l'intérêt attaché à un tel début de saison et chacur cherche de quelle façon il pourra participer aux Six Jours et se créer la référence sportive qui les lancera pour 1928.

Les engagements

Comme toujours, nombreux sont les amateurs attirés par nos Six Jours d'Hiver qui nous demandent les règlements et toutes nous demandent les règlements et toutes explications en vue de leur engagement. Les professionnels, eux, sont fixés depuis long-temps et les constructeurs attendent (c'est une tradition) la clôture des engagements pour nous assaillir de leurs contrats : tradition très désagréable pour l'organisateur qui est obligé de tout prévoir à quelques jours seulement du départ. Qu'y faire ? C'est de règle. Nous rappelons que les engagements à droits simples sont clos le 31 décembre. À l'heure où nous mettons sous presse, il ne nous est pas possible de dresser la liste des engagés : nous en reparlerons dans le prochain numéro.

chain numéro. Les divoits d'engagement pour les maisons sont restés les mêmes : 100 fr., — jusqu'au 31 décembre et 50 fr. — pour les indépen-

Moto Revue prend une assurance, dont elle Moto Revue prend une assurance, dont elle fera bénéficier les concurrents qui désireront cette assurance. Celle-ci imposée, en effet, par les Pouvoirs publics, doit comprendre au minimum 200,000 fr., sans que la garantie limite la responsabilité du concurrent. Les conditions obtenues ne dépasseront pas 150 fr. par concurrent.

Le règlement

Aucun changement, puisque, en janvier 1927, nos règlements avaient donné entière satisfaction.

Le seul changement apporté est la suppres-sion de la RN 2 devenue vraiment par trop mauvaise, et bifurcation sur Senlis. Les étapes sont restées les mêmes. les moyen-

Les étapes sont restées les mêmes. les moyen-nes les mêmes, les horaires les mêmes, et nous ajoutons que les mêmes concurrents que l'an dernier, auxquels nous ajouterons, c'est cer-tain, quelques marques de création récente, ainsi que de nombreux amateurs, que nous qualifierons d'aindépendants, car ils feront cette épreuve à leurs frais, seront au départ.

Une épreuve comme les « 6 Jours d'Hiver » one épreuve connic les «o outs « inver-est l'épreuve de grande envergure qui coûte la moins cher, et permet à un « jeune » dési-reux de se créer une référence sportive d'arri-ver à son but, avec le minimum de frais. Il est indiscutable qu'une référence dans

nos Six Jours d'Hiver, est toujours prise en considération par les intéressés, et ne sup-porte aucune critique.

Les étapes

Nous avons dans le numéro 249 donné le règlement complet des Six Jours. Dans le numéro 250, la carte spéciale des étapes a été insérée, rapppelons cependant que les étapes seront les suivantes :

Mardi 17 janvier

Groupe bleu, — Paris-Gournay-Rouen-Pontoise-Paris (254 km. environ). Groupe rouge. — Paris-Pontoise-Beauvais-Gournay-Rouer-Pontoise-Paris (272 km.).

Mercredi 18 janvier

Groupe bleu. — Paris-Amiens-Compiègne-Paris (279 km, environ). Groupe rouge. — Paris-Amiens-Saint-Quen-tin-Compiègne-Paris (342 km, environ).

Jeudi 19 janvier

Groupe bleu. — Paris-Amiens-Solssons-Paris (314 km. environ). Groupe rouge. — Paris-Reims-Laon-Sols-sons-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-Chêteaudun-Orléans-Rambouillet-Paris (320 km. environ).

Dimanche 22 janvier

Groupe bleu. — Paris-Evreux-Nonancourt-Versailles-Paris (212 km. environ). Groupe rouge. — Paris-Evreux-Nonan-court-Mortagne-Dreux-Versailles-Paris (332

km. environ).

Nombreux seront les sportifs qui auront à cœur, le 22 janvier, d'applaudir les rescapés de la grande épreuve.

VEUILLEZ NOTER:

A PARTIR DU 1º JANVIER 1928 LES BUREAUX DE

MOTO REVUE

seront transférés au

51, Rue Vivienne

(à 20 m. du Boulevard Montmartre)

Les moyennes

Nous avons précédemment donné toutes indications sur les moyennes à effectuer qui s'échelonnent selon la force des véhicules, de s'échelonnent selon la force des véhicules, de 32 km. à 45 km. Il nous paraît utile de signaler le taux élevé de telles moyennes : sans doute, dans des épreuves-comme Paris-Les Pyrénées Paris, un tel taux peut sembler normal. Mais, il ne faut pas oublier que, durant nos Six Jours d'Hiver, les concurrents sont à la merci des intempéries, du froid, de la pluie, de la neige peut-être, de la nuit traîtresse aussi; les routes détrempées et souvent dégradées seront pénibles pour beaucoup : la preuve en est faite depuis longtemps : la formule même est susceptible de pénalisations plus par les à-côtés de la saison que par la dureté de ses articles.

Ouelques conseils

Quelques conseils

In plus, les Six Jours vont montrer aux constructeurs les capacités, les qualités de chacun: ne voit-on pas avec peine, chaque année, des concurrents dont l'équipement laissé fortement à désirer: il y a de grosses chances à parier que seuls les « vrais motocyclistes» sont capables de mener la course au succès: verra-t-on, aux Six Jours 1928, des coureurs sans gants, sans habits chauds, avec des chaussurescyclistes, car chaque année tel fait se produit? Oul, certainement, c'est un peu de tradition, mais que ces insouciants soient assurés que c'est pour eux la meilleure façon de perdre la course.

Et l'éclairage? Encore une question q'i, chaque année, fait des victimes. Si peu de parcours nocturnes il y a, n'est-ce pas siffisant pour exiger de tout bon conducteur un parfait éclairage de sa machine. Le temps n'est plus où le coureur se débarrasse de tout

n'est plus où le coureur se débarrasse de tout ce qu'il juge, à tort, superflu.

Ce que tout concurrent doit avoir

Une machine au point, bien équipée. Des vêtements chauds, imperméables, d'excellentes chaussures, des gants et une coiffure appropriée.

Posséder par cœur son règlement et sa

route.

Avant le départ, possèder les licences et assurances imposées par les règlements, faire plomber sa machine et la munir des disques

Pesage

Les opérations de pesage et de piombage des véhicules se feront la veille de l'épreuve, en un endroit que nous fixerons par la suite.

Parc fermé

Le parc fermé se trouvera, cette aunée-ci, 161, route de la Révolte, à Levallois, où la formidable Société de « Paris-Auto-Garages » a bien voulu nous accorder l'hospitalité. C'est donc de là que tous les matins, par-

tiront les concurrents, et c'est là également que tous les soirs à leur retour, ils iront

Lire dans L'Actualité Automobile du 1er janvier et dans Moto Revue du 17 décembre, les règlements in extenso

Un jeune professionnel

Un jeune professionnel
M. Boura, habitué de nos rallies, a fait une
étincelle à la Coupe de l'Armistice. Et il veut
faire un feu d'artifice aux Six Jours. En conséquence, Kœhler-Escoffier l'a engagé pour
représenter sa marque en 500: ce qui est
mieux, Boura montera sur sa machine personnelle; les Six Jours sont du tourisme
et M. Béalé, l'agent de Kœhler-Escoffier à
Paris, tient à prouver (ce qui était superflu !)
la valeur touristique de ses machines.

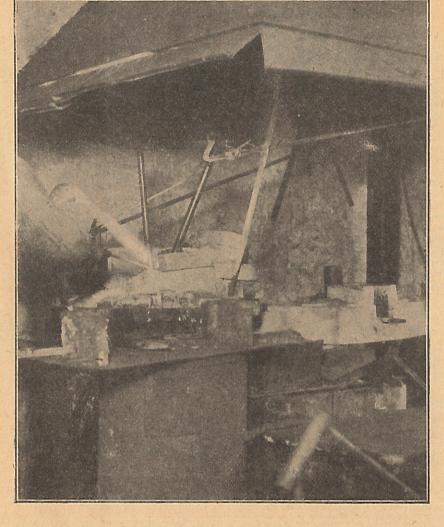
La Construction d'une Moto

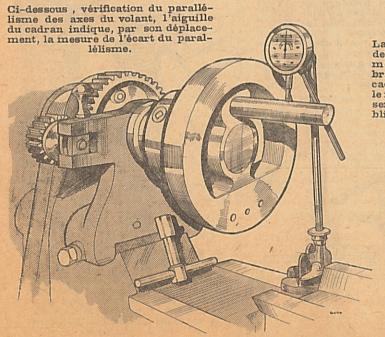
(suite)

Les pièces brutes

Les pièces qui rentrent dans la construction sont d'abord à l'état brut. On n'a pas pu encore arriver à produire du premier coup des pièces utilisables. Mais il est parfaitement possible qu'on y arrive un jour et que de la fonderie sortent des cylindres ou des pistons, de la forge des bielles, des vilebrequins, etc., qu'on pourra employer sans usinage préalable Déjà aujourd'hui les pièces brutes se rapprochent beaucoup plus de la pièce finie que ce n'était le cas autrefois. On réalise ainsi un gain multiple. On économise du temps ; à chaque pièce correspond une moindre usure des outils et des machines automatiques, et le prix si élevé de ces machines se trouve réparti sur un beaucoup plus grand nombre de pièces, d'où diminution notable du prix de revient. On réduit également la quantité des déchets de fabrication. N'est-il pas anormal, par exemple, de prendre des pièces dans la masse et, pour un cylindre en acier, d'employer une bille pesant peut-être dix fois le poids du cylindre

Dans la construction d'une motocyclette entre un certain nombre de pièces venues de fonte. C'est le cas des cylindres, des pistons, des volants, de certaines pièces du cadre, des carters, etc... Nous avons, dans un numéro précédent de Moto Revue, donné quelques indications sur les opérations de la fonte. Un modèle en bois ou en métal est monté dans du sable. Ce modèle est en plusieurs pièces de





La photo cidessus nous montre le brasaged'un cadre dans le four à braser des établissements Dollar.

des excroissances formées par le métal qui se trouvait dans le canal de coulée. Elle est naturellement sous cette forme grossière parfaitement inutilisable. D'autres pièces ont été forgées non pas, bien entendu, à coups de marteaux sur une enclume. Le célèbre forgeron de village, cher à Longfellow, disparaît. Il est remplacé par des marteaux pilons et des matrices, mais là encore la pièce ne peut être employée telle quelle. Elle n'est

telle manière qu'on puisse le démouler.

Dans l'empreinte en creux laissée par le modèle, on coule le métal, fonte ou alu-

minium. La pièce retirée du moule après

refroidissement présente des bavures ;

elle est grenue, elle a des cotes plus fortes

que les cotes définitives. Elle porte même

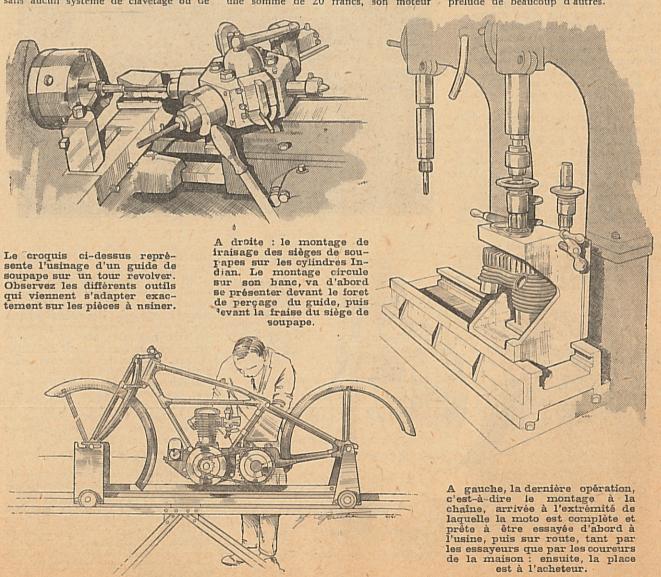
qu'une ébauche imparfaite. D'autres pièces sont estampées comme le réservoir et, pour certaines machines,

Il faut également ajouter à cette liste des pièces en acier étiré comme les tubes du cadre et certains accessoires comme la magnéto, le carburateur, la selle, les pneus, etc... que le constructeur ne produit pas lui-même et dont la fabrication est très particulière.

Vers la production absolument automatique

Quand il y a un demi-siècle apparurent les premières machines industrielles automatiques une plaisantrie courante c'était la machine à fabriquer les chapeaux dans laquelle on jetait des lapins et dont il sortait les tuyaux de poêle qui étaient alors le nec plus ultra de la coiffure masculine. Aujourd'hui, on semblerait faire une plaisanterie analogue si on parlait d'une usine dans laquelle sans l'intervention d'aucun ouvrier. l'acier, la fonte et l'aluminium se transformeraient en une moto dernier modèle. Nous n'en sommes pas là mais nous y arrivons peu à peu. Dans certaines usines l'intervention de l'ouvrier est limitée au minimum et son rôle ne consiste plus qu'à mettre la pièce en place dans la machine qui accomplit telle ou telle opération de l'usinage. On voit également employer certains moulages comme des arbres enfoncés dans les volants à la presse, sans aucun système de clavetage ou de

fixation. On simplifie ainsi notablement l'usinage qui encore, à l'heure actuelle, représente et de loin la plus grande partie du prix de revient. Très vraisemplablement la construction en tôle emboutie qui se substituera aux tubes par l'assemblage est considérablement moins compliqué que celui d'un cadre à tubes Nous verrons sans doute des moteurs dont carters et cylindres seront d'une pièce, etc. Dans l'étude des modèles on se préoccupera de plus en plus de la question de l'usinage. Notons en passant que très souvent une simplification de l'usinage se traduit par une difficulté plus grande de réparation, Mais on en viendra à ne plus réparer. Il n'est utile de réparer actuellement que par ce que l'usinage de la pièce représente la plus grande partie de sa valeur. En tous cas on ne fera plus de grosses réparations, on ne s'amusera plus à réaléser un cylindre par exemple. Un humoriste, qui est peut-être un prophète, nous montre un motocycliste échangeant purement et simplement pour une somme de 20 francs, son moteur contre un autre, en quelques minutes. chez un agent de la marque. Ford fait déjà quelque chose d'analogue quand il échange, moyennant un prix très réduit, des bielles aux coussinets ovalisés contre d'autres régulées à neuf. Ce qui n'est actuellement le cas que pour une pièce détachée peut s'étendre au moteur tout entier. Si perfectionnées que soient nos méthodes industrielles, elles peuvent être encore améliorées, et et les usines de l'avenir auront peut-être l'aspect de ces centrales électriques qui marchent dans un bruissement, avec simplement quelques ouvriers qui les surveillent. Plus nous irons et plus le prix de revient se rapprochera de celui de la pièce brute. Actuellement le prix des machines ne peut être abaissé, mais il faut reconnaître en toute sincérité qu'il est proportionnellement plus élevé que celui des voitures parce que les méthodes d'usinage de ces dernières sont plus économiques. Déjà d'énormes progrès dans cette voie ont été effectués par l'industrie motocycliste et sont le prélude de beaucoup d'autres.





Le premier Concours d'Éclairage pour Motocyclettes et Sidecars

> a lieu le lundi 9 Janvier 1928 de 20 h. à 22 heures



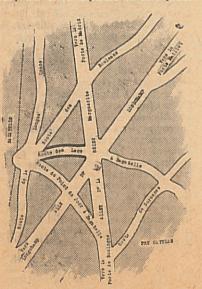
Nous avons donné dans le nº 249 tout le réglement au sujet du Concours d'éclairage. Rappelons qu'il aura lieu dans l'allée du Bois de Boulogne qui va de Bagatelle aux Lacs et traversant l'Avenue de la Reine-Marguerite. Les commissaires bénévoles qui se sont offerts à notre secrétaire pour prêter leur concours à l'organisation de cette épreuve

sont invités à se conformer strictement aux instructions qu'ils recevront en temps utile. Ce concours a été organisé dans le but de provoquer sur la motocyclette l'adaptation d'appareils sérieux d'éclairage tant électrique qu'à l'acétylène et de conformer nos motos aux exigences de la route. Les réalisations sont très variées, ce qui explique la nécessité qui a poussé les organisateurs à différencier par classes les différents systèmes d'éclairage, électriques-accus, électriques sans accus.

autres appareils.
Il est certain que si l'on avait laissé la rage perdait de son intérêt pratique, car il n'est pas difficile à un fabricant de conditionner ses appareils à toutes les exigences de projection de la clientèle; mais la difficulté primordiale de l'éclairage en moto réside précisément dans l'encombrement réduit, la facilité de manœuvre et le poids léger des appareils à employer : c'est ce qui explique les catégories auxquels ont été astreints les

les catégories auxquels ont été astreints les concurrents seion le poids : limiter à 25 kgs, nous a paru largement suffisant ; en pratique, peu ou pas d'équipement atteignent à ce poids limite.

Donc, trois classes subdivisées en trois catégories : de 0 à 7 k. 500, de 7.500 à 15 kg. ; de 15 kg. à 25 kb. Il nous revient que certains concurrents, pour conserver toutes leurs chances, ont décidé de s'inscrire dans les trois catégories à la fois : tant mieux, car il nous catégories à la fois : tant mieux, car il nous catégories à la fois ; tant mieux, car il nous semble qu'ils se doivent non de s'enfermer dans un principe immuable selon la concep-tion type de leur appareil, mais qu'ils doivent s'adapter aux goûts variés de la clientèle et surfout nous prouver que le type qui caractérise leur fabrication est toujours susceptible de se faconner et de répondre



aux variations de goût de nos jeunes gens. Le concours aura lieu d'une façon théorique et pratique à la fois.

et pratique à la fois.

Théorique, car au moyen d'un Luxmètre et d'une jauge Bigourdan, l'intensité des projections pourra être mesurée scientifiquement sans donner prise à des appréciations

Janvier 1928

Bonne Année. nos meilleurs Vœux

à nos Abonnés, à nos Constructeurs. à nos Commerçants, à nos Lecteurs, à nos Amis.

Moto Revue vous adresse ses vœux de bonheur pour la prochaine année 1928. L'année 1927 fut une année de

transition : nous l'avons tous compris. La motocyclette, en période de croissance, s'est subitement développée, a crevé les enveloppes de routine, de préventions qui la retenaient encore et devient un instrument utile et agréable. Son essor en 1928 sera formidable : c'est prévu. Moto Revue a suivi ce flot qui l'emporte vers les plus beaux rivages : laissons, dans un prochain article, notre excellent collaborateur H.-P. Borestroke, le soin de nous présenter, sous sa plume nette, vivante et compétente le bilan de 1927 sous toutes ses formes. Disons seulement que Moto Revue a grandi, grandi très vite, presque trop vite, au point de nous avoir contraints à remanier notre présentation, notre parution, nos services, nos locaux. Nous avons demandé à tous de nous faire confiance, notre « crise de croissance » étant violente par le succès : nous arrivons à la période de développement tant souhaitée grâce à l'amitié de tous. Merci à tous sans exception d'avoir toujours considéré Moto Revue comme la grande famille motocycliste, votre confiance a été bien placée.

Nos meilleurs souhaits, nos vœux les plus sincères pour 1928. Pratiquement, par des épreuves courantes, telles que celles que l'on rencontre journel-lement sur la route.

Les épreuves seront :

1º Une épreuve de résistance pour les classes A et C équipements électriques avec accus, ou à l'acétylène. Les motos tout équipées seront couchées 5 minutes à droite et à gauche. Quels que soient les résultats, il ne sera autorisé aucune modification après cette de la courte de la couche d cette épreuve : accus étanches, bouteilles Péhu ou Magondeaux solidement amarrées, combinaisons provisoires à éviter.

Une épreuve de régularité pour la classe B ; cette classe serait favorisée en participant à l'épreuve de résistance, puisque la carac-téristique de ces apparells est précisément leur simplicité, Aussi, ils seront soumis à une épreuve collatérale de régularité que le jury appréciera selon la vitesse du moteur ; au ralenti, l'éclairage devra être normal, et à plein régime devra être puissant. Aucun bricolage ne sera admis avant, pendant et après ces différents exercices. Pour l'épreuve n° 1, une note de 10 poin's

2º Epreuve de manœuvre : les appareils seron' examinés du point de vue de facilité de manœuvre, extinction, projections, pharc, Code, position, et l'accessibilité et le démon-tage possibles. Il est toujours entendu qu'aumodification ne pourra être apportée pendant tout le concours.

3º Epreuve de projection sur route : la note 20 sera accordée à ceux qui satisferont à cette épreuve qui consistera à mesurer le faisceau lumineux d'abord en profondeur, en suite en largeur ; il sera dans ce dernier cas exigé à 25 mètres, ure largeur minimum de 5 mètres : pénalisation de 2 points par

4º Epreuve de visibilité pratique ; un panneau borne-électrique se déplacera vers le concurrent immobile et phare en action. Il devra lire le plus lo n poss ble le nom et le chiffre indiqué sur la borne : les points, 10, seront attribués à la plus forte distance. Il nous a été signalé qu'une part trop grande était faite dans cette épreuve à la visibilité du conducteur : eh! blen, qu'y a-t-il de déplaisant? Cet atout n'est-il pas précisément de première jumpertance. de première importance : à quoi sert un appareillage parfait ou une moto-racer aux mains d'un « bricoleur » ?

5º Epreuve de croisement : 10 points seront affectés par le jury à l'appareil qui aura la distance minimum d'éblouissement

6º Epreuve d'arrêt: Le jury, sur une auto, inondera de ses phares l'arrière et l'avant de chaque moto en position de feux de ville et appréciera la distance efficace de visibilité des lanternes du véhicule sous l'éblouissement produit. Note : 5 points.

'Comme on le voit, le premier concours d'éclairage pour motos est en même temps un critérium de premier ordre pour la clientèle qui pourra ainsi se fixer sur des points précis avant l'achat soit d'un phare, soit d'un appareillage complet, soit seulement d'un

Les engagements sont reçus à *Moto Revue* jusqu'au 31 décembre à droits simples et jusqu'au 5 janvier à droits doubles.

Le Jury, sous la direction de M. Henry Petit, commissaire général, sont MM. Marc Chauvierre et Lucien Aufry.

Moteur à essence, moteur à avoine

Moteur à essence. Moteur à avoine

Nous avons mis sous les veux du Général Camon l'article publié sous ce titre par Le Sport Universel Illustré, en lui demandant ce qu'il en pensait. Voici sa réponse :

" L'on sent passer dans tout l'article une belle et jeune ardeur cavalière, mais qui ne tient pas assez compte des réalités.»

Après avoir rendu hommage à la parfaite exécution de la présentation militaire de motocyclettes organisée par Moto Revue le 15 novembre dernier à Satory, l'auteur conclut :

« Le moteur semble donc appelé à rendre à toutes les armes des services signalés et il serait à souhaiter que l'emploi en fut étendu dans une large mesure à toutes les missions qu'il peut remplir Or, il peut en remplir beaucoup, mais il est loin de pouvoir les remplir toutes... Laissons-lui la mission où il peut exceller, celle de la liaison en terrain facile avec toutes ses variantes nombreuses. C'est déjà beaucoup, mais ce n'est pas assez et l'armée en campagne a toujours besoin de l'élément mobile, souple et hardi qui voit pour elle, commence à frapper pour elle, occupe pour elle, et en l'attendant, le point d'appui qu'il faut occuper tout de suite, et cela sous la pluie et à travers tous les terrains sans exception... Le moteur ne le peut pas, puisqu'il ne passe pas partout ». Et voici le tableau pittoresque que brosse

l'auteur :

« Voyez ce petit groupe de cavaliers choisis, alertes, hardis, qui galopent dans un terrain difficile, parsemé d'obstacles naturels, fossés, ruisseaux, talus, barrières entourant les champs et les pâturages. Tout est franchi en un galop soutenu et coulant qui les mène en droite ligne vers ce boqueteau qu'il faut tâter avant d'aller plus loin; une dernière barrière les en

sépare qui est passée avec la même aisance jeune et insouciante... »

Hum! Si l'ennemi a quelques mitrailleuses dans ce joli boqueteau, le galop ne sera pluș si coulant. Au contact de l'ennemi, il faut agir tout autrement. En tout cas, si les jolies galopades peuvent se faire en temps de paix avec des chevaux frais et dispos, bien entraînés par d'excellents cavaliers non moins entraînés, à la guerre c'est tout autre chose. Pour s'en rendre compte il suffit de lire les historiques des corps de cavalerie Sordet et Conneau.

Le 6 septembre, le Général Sordet écrit au Général Maunoury qui l'appelle à la bataille :

« Les chevaux, usés par des marches incessantes, sont arrivés à la limite extrême de leurs forces ; la ferrure, faute de temps, n'a pas été entretenue; les effectifs, en chevaux surtout, ont éprouvé des pertes qui n'ont pas été remplacées.» De son côté, le 11 février, le Général

Conneau écrit au Général Commandant la 5º armée : « J'ai eu l'honneur de vous signaler, il y a trois jours, que la limite extrême des hommes et des chevaux était atteinte. Je crains qu'elle ne soit maintenant dépassée... Usure et même absence eût été impossible de faire des marches de ferrure, les effectifs fondent comme de quelque durée... neige. Ils sont réduits de moitié... Dans deux jours, les divisions ne pourront plus avancer...»

Et voici la réalité. Le 10 août 1914, la 9e division de cavalerie doit monter sur le Plateau de Manille, au nord de la Woevre. On y a signalé des Allemands. Il faut tout d'abord reconnaître un petit bois en avant du plateau. Le général charge le 24e dragons, colonel Geoffroy, de cette opération. Une scadron, commandant Mascuraud, galoppe sur le bois en fourrageurs, les trois autres suivent à distance. A l'approche du bois, l'escadron de tête reçoit quelques coups de fusil. Le commandant Mascuraud est tué; ses hommes font demitour ; des cavaliers et des chevaux sont

Les trois autres escadrons font aussi demi-tour en désordre. Le terrain est semé de cavaliers démontés et de chevaux sans cavalier. Des balles arrivent jusqu'à la brigade de cuirassiers. Il apparaît à tous que s'il y a de l'artillerie sur le plateau, la division est dans une situation singulièrement critique. Son chef la reporte en arrière.

Qu'y avait-il dans le petit bois? L'officier général, qui m'a rapporté ce fait de guerre et qui faisait partie de la brigade le cuirassiers, était d'accord avec le colonel de Mitry à penser qu'il n'y avait à que quelques cyclistes. Ainsi, une division de cavalerie n'avait pu reconnaître un petit bois. C'est qu'on ne peut plus reconnaître que pied à terre et alors, les motocyclistes et des camionnés le feront mieux que des cavaliers.

Mon interlocuteur m'a cité cet autre exemple :

Un jeune sous-lieutenant recoit mission de reconnaître un village. Aux abords, il met pied à terre et se faufile derrière les haies. Bientôt il recoit des coups de fusil; il n'a plus qu'à remonter à cheval. Ce faisant, il est blessé à l'oreille ; il peut toutefois détaler. Que lui serait-il advenu si son cheval avait été atteint ou lui avait fait des difficultés?

Dans la poursuite, le rôle du cavalier n'est pas plus aisé; on l'a bien vu en 918. Ce n'est qu'avec des auto-mitrailleuses qu'on peut aborder les villages.

Le cheval est en fait un moteur extrêmement fragile; il supporte mal le passage du régime de paix au régime de guerre : changement de nourriture, difficultés d'abreuvoir, nuits froides après des journées tristes au bivouac, coups de pied, entorses, épidémies enfin prises dans les cantonnements: en février 1915 les chevaux du 14e Corps d'armée furent éprouvés par une épidémie de gale ; il lui



Laissons donc là ces brillants exploits; ils ne sont d'ailleurs pas utilitaires. La découverte, dans la guerre, se fait sur les grandes routes, dans les villages, c'est là où l'on récolte de gré ou de force des renseignements sur l'ennemi. Et à cette récolte, des motocyclistes sont plus aptes que des cavaliers, car ils peuvent embrasser une bien plus large zone de terrain, et arriver plus vite. Feraient-ils même quelque bruit ? - en fait on a des motos silencieuses - qu'importe, la surprise réside surtout dans la vitesse. Le commandement aura le renseignement plus tôt. Mais ne craignant pas de fatiguer leur monture, ils iront aussi loin qu'il faudra aller pour avoir le renseignement certain. Le 22 août 1914, le 19e régiment d'artillerie du 17e Corps d'armée, s'engage dans le bois de Luchy sur le renseignement donné par un officier de cavalerie : « Il n'y a personne dans le bois ; la lisière nord est libre. » Il y fut immédiatement encerclé; il n'y avait passé pourtant que deux kilomètres entre la lisière sud et la lisière nord. (Général Paloque, Bertrix,

Que les cavaliers se soient tout d'abord cabrés à l'idée que le cheval doit être remplacé aujourd'hui par la moto, c'est très naturel, mais qu'ils lisent les historiques des Corps de cavalerie pendant la guerre mondiale et ils seront bien vite convaincus que la substitution du moteur au cheval s'impose.

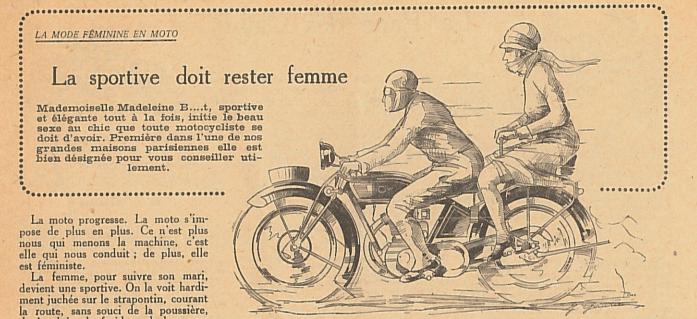
Oue même les exploits équestres de hier ou d'avant-hier, réalisés par des cavaliers de carrière, ne seraient plus possible aujourd'hui avec les réservistes du service d'un an, - mais que ces exploits ne sont pas nécessaires.

On a dit aussi que les colonnes d'infanterie, cheminant sur une route, étaient fort aises d'être flanquées à portée de fusil par des cavaliers s'avançant parallèlement à la colonne à travers le terrain - ce que pourraient faire plus difficilement des motocyclistes. Mais cela, c'est de la sûreté à l'œil. La colonne d'infanterie sera plus assurée de ne pas tomber dans une embuscade si des motocyclistes ont exploré devant elle une large zone et lui ont envoyé, au moyen de radio side-car, des renseignements rapides.

Et, enfin, à la guerre on est à deux de fin. En Angleterre, en Italie, on motorise. En Allemagne, d'après Le Temps du 2 novembre dernier, le Général V. Heyes, commandant de la Reichswehr, est en ce moment aux Etats-Unis pour obtenir les crédits nécessaires à la motorisation de cette Reichswehr.

Ne nous laissons pas tromper par les soins que le Général V. Seeckt prend encore de la cavalerie : c'est par camouflage. Entre un engin rapide, solide comme la moto et un engin fragile et lent comme le cheval, qui pourrait hésiter ?

> 20 décembre 1927. Général CAMON



. Il est fini le temps où, ridicule, elle filait à califourchon sur le strapontin, la jupe haut retroussée sur les bas clairs en petite robe de ville, non seulement cette tenue était inconfortable mais elle était presque inconvenante...

sable. On porte avec cela la longue tunique qui est de même tissu, et peut être imperméable. Elle doit être simple et élé.

gante. La forme, genre tunique militaire, convient très bien. Ajustée avec aisance, la taille marquée par une ceinture, les basques longues jusqu'aux genoux cachent entièrement la culotte, ont assez d'ampleur pour laisser l'aisance aux mouvements. Garder la manche plate du costume masculin. Quant au col, on peut le combiner de façons différentes. Il peut-être droit et fermé, ou rabattu avec des revers, ouverts, laissant voir le haut d'une jolie chemisette bien cravattée. On peut ausis le faire droit en fourrure fermé de côté, ainsi que la veste, à la russe : dans ce cas, des revers de fourrure aux manches se- Le colpourra se comraient très bien aussi.

Le costume est complété par de rentes: droit et fermé semble ainsi est très chic. On peut

hautes bottes, des gants à crispins et ou rabattu avec des le casque avec visière courte. L'en-revers, laissant voir le haut d'une chemisette bien cravatée et remplacer les dégageant une gorge bottes par de exquise.

hautes guêtres de cuir ou de tissu, de drap, assorti au costume. Il faut surtout

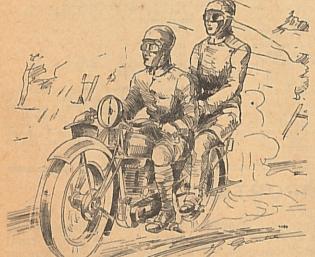
garder la ligne simple et souple. Sous ce costume se bien vêtir chaude-

ment. Il est indispensable de bien se préserver du froid.

Pour la route, on met un manteau, soit le cuir, le trenchcoat ou le petit ciré si léger et moins encombrant. Le manteau doit être un peu plus long que la veste. En descendant de moto on le quitte et l'on peut se présenter sans trop de dommage dans une tenue correcte.

[Madeleine Bt,

biner de façons diffé-



Aujourd'hui la femme sportive a compris le côté pratique du costume ; la tunique de cuir et la culotte ont remplacé la robe de bal que de jeunes évaporées arboraient avec si peu d'à propos.

de la pluie, du froid ou de la panne.

Vous la rencontrez toujours avec le

sourire! C'est à croire que la moto

chasse les idées moroses : elle est à

Aujourd'hui, la sportive a compris

le côté pratique et confortable [du

recommander aux neurasthéniques.

costume. C'est pourquoi elle a adopté le costume masculin en l'adaptant à sa convenance.

Il est fini le temps où, ridicule, elle filait à califourchon sur le strapontin, la jupe haut troussée sur les bas clairs, en petite robe de ville. Non seulement cette tenue était inconfortable, elle était aussi incon-

Pour être à l'aise, la culotte de covercoat ou de whipcord, solide, est indispen-

Le M. C. de la Seine

Le nouveau Siège social du M. C. de la Seine est officiellement situé, à ce jour, Taverne Bonnet, 21, boulevard Diderot, Paris. Nous avons plaisir à savoir que M. Hen-ry, Paté, vice-président de la Chambre des

Députés, mais que ses titres nombreux pour la cause du sport nous flattent tout autant, a consenti à être président d'honneur du M. C. Seine. Souhaitons, ce ne peut que nous

être très profitable, que tous nos M. C. mettent ainsi à leur tête de remarquables

mettent ainsi à leur tête de remarquables sportifs et notre cause près des pouvoirs sera toujours accueillie plus ardemment. Le banquet annuel du M. C. Seine est décidé le 14 janvier, aux Salons du Moulin Brûlé à Charentonneau. Moto Revue y délèguera un de ses collaborateurs pour resserrer les liens qui unissent tous les clubs. Le M. C. de la Seine groupe plusieurs sections : à Ivry, Vitry, Charenton, Alfort, Villejuif et Choisy-le-Roi; les motocyclistes de ces régions se doivent d'adhérer à ce M. C. dans l'intérêt de tous.

Le M. C. Malakoff est fondé

Du sport, du grand tourisme : tel est le but déclaré par les organisateurs du nouveau Club de Malakoff. La première réunion eut lieu le 22 : malgré la neige et le vent violent,

25 motocyclistes avaient répondu à l'appel :

bravo! La prochaine réunion à laquelle se

devront d'assister ceux nombreux que le mauvais temps arrêta la première fois: 107, route de Montrouge, le 5 janvier, à 4 20 h, 30.

Un nouveau M. C. aux Buttes-Chaumont

M. De Roure, un motocycliste acharné

veut grouper tous les « 19° arrondissement et les autres, en un vaste club : car ils sont

très nombreux. dans « la région ». Le M. C. de Saint-Denis a promis son concours pour la

réunion constitutive le 3 janvier: avec un tel appoint, bien rare que le nouveau M. C. ne réussisse point dès le premier jour. Son nom officiel est le Pelican M. C.

La Page des Clubs

Que tous les Clubs nous envoient leurs communiqués, leurs dates et toute documentation d'intérêt général. Une large part leur sera toujours octrovée dans nos colonnes

Le M. C. Palois est formé...

C'est le 14 décembre que le nouveau M. C., patronné par *Moto Revue*, a vu le jour. Sorties, rallies, concours de régularité et d'endurance et consommation, voici un programme, et à notre avis le meilieur, pour la jeunesse : elle y participe effective-ment et c'est là, croyons-nous, le but recherché par nos jeunes gens...

Une autre piste motocycliste

Nous avons annoncé que le M. C. Saint-Denis établissait les plans d'une piste motocyclable à Gonesse, pour les nombreux amateurs. Il nous est annoncé que dans le Pas-de-Calais une seconde piste de 1.250 mètres, permettant le 100 kilomètres, serait à l'étude ; ça va, ça va!

On en parle à Colombes

A Colombes aussi, un club moto est en projet; nombreux, en effet, les motocyclistes de cette région qui veulent se grouper amicalement; qu'ils s'adressent à M. Landy, 42, rue du Sud, Colombes, Et lorsque leur groupement aura pris consistance, Moto Revue patronnera ces nouveaux venus avec l'espoir de voir de prochaines prouesses.

Le M. C. Nord de la France est gros aussi!

1,300 membres actifs environ, tel est le total du M. C.! Quel dommage que les routes de cette région soient si atroces, nous aurions une plus grande vue des organisations du groupement; ce n'est pas peu dire! car nous relevons pour la saison à venir plus de 15 grosses épreuves ; on se promet du sport en 1928.

Le M. C. de Nice prépare son règlement Paris-Nice

100 engagés, l'an dernier : nous croyons d'ores et déjà que ce chiffre sera dépassé cette année. Le succès de la grande épreuve Paris-Nice va toujours croissant, c'est rationnel; mais, cette année, l'essor de la moto nous promet une agréable surprise.



Le M. C. de Marseille a tenu son assemblée générale

Les nombre des inscrits est de 1.761 et avec les sections de 1.862. L'actif est de 80.000 fr. Voyez-vous qu'il existe des Clubs

M. C. Scolaires

Le vainqueur de la poursuite de l'ennemi Le vainqueur de la poursuite de l'ennemi lors du rallye de Satory, a un titre particu lier : M. Hamel, qui, après une poursuite acharnée dans les trous du champ des tanks, réussit à arracher la banderolle de Sexé et gagner les 100 fr. est l'un des premiers adhérents au M. C. Scolaires. Il y a du sang généreux dans le jeune club des jeunes!

Le M. C. de Versailles « en vitesse »

Etendant son champ d'action, Moto Revue délègue à tous nos Clubs un collaborateur pour stimuler le zèle souvent tiède de nom-breux motocyclistes. Le M. C. de Versailles qui avait eu les « douceurs » de notre critique, il y a 15 jours, tient à protester activement en organisant, par — 14°, à la Butte Rouge, un kllomètre en côte. Notre secrétaire général vint lui-même, accompagné de Sexé, encou-rager nos jeunes d'ailleurs nombreux. Ce fut une belle surprise, Résultats:

1. Delorme (M. C. V.) monta à près de 87 kilomètres.

Bauchy.
 Lesprier.

Ragot.

6. Kornberger et Aufrère. 8. Bordes et Enger.

9. Kiss, etc... Un essai de vitesse de notre collaborateur Un essai de vitesse de notre collaborateur fut interrompu par la perte avant l'arrivée du couvercle de son Amac 1928, A noter que toute l'épreuve, ainsi que l'après-midi à Satory l'engin dépossédé de cet accessoire évolua sans aucun incident et sans augmentation de consommation ; l'Amac 1928 est perfeit

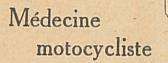
AVIS TRÈS IMPORTANT

A dater du 1er FÉVRIER 1928, le prix de l'abonnement complet à *Moto-Revue* hebdomadaire et son supplément mensuel *L'Actualité Automobile*, fixé par faveur à 55 francs, sera porté au prix normal de 65 fr. pour 64 nos France et Colonies (52 hebdomadaires et 12 mensuels). Voir ci-dessous le prix pour l'étranger.

Souscrivez-donc dès maintenant et surtout avant fin Janvier 1928 pour profiter du prix de faveur de 55 francs qui fait ressortir le prix du numéro à 0 fr. 85.

PRIX DE L'ABONNEMENT COMPLET (64 numéros)							
	AVANT FIN JANVIER			APRÈS LE 31 JANVIER			
	Un an 64 Nos	6 mois 32 Nos	3 mois 16 Nos	Un an 64 N°8	6 mois 32 Nos	3 mois 16 Nos	
France et Colonies	55 »	30 »	18 »	65 »	35 »	22 »	
Union Postale	80 »	45 »	26 »	92 »	51 »	30 »	
Autres Pays	110 »	60 »	35 »	129 »	70 »	40 »	

ET VOYEZ, D'AUTRE PART. LES CONDITIONS D'ABONNEMENT A PAIEMENT FRACTIONNÉ EN 12 MOIS

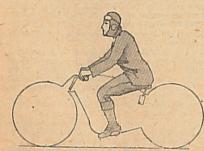


De l'air ! une bonne position. tel est l'avis du Docteur Schwing

Encore un rapport sur l'impureté de l'air de Paris ! Des acides par mètres cubes, de la poussière par tonnes et des microbes par milliards ! Il n'est pas étonnant qu'en vivant dans une telle atmosphère les Parisiens n'aient pas leurs poumons en très bon état. Affections peu graves, dira-t-on, certes; mais leur santé n'en est pas moins sous-minée, leur face blême et leur corps chétif. L'avenir de la race française n'est pas brillant, surtout si Paris est choisi comme le centre de propagation

Tout le monde devrait crier : de l'air, de l'air, de l'air !

Par le dernier recensement, on constate qu'un demi-million d'autos roulent par jour dans la capitale, chacun brûlant



Position du conducteur de moto une position assise et normale.

des mètres cubes de notre oxygène pour le remplacer par un mélange de gaz malodorant, dans lequel les microbes mêmes ne peuvent pas vivre Et dans le métro, c'est encore pire ! Comment permet-on à un million de personnes par jour de circuler dans cet enfer malodorant ; cela m'est incompréhensible. Le premier élément de la santé pour le corps humain est de l'air pur. Donnez de l'oxygène aux Parisiens et 50 % de leurs maladies disparaîtront.

Il y a un vieux dicton qui dit : Si la montagne ne vient pas à toi, il faut aller à la montagne. Or, il existe de l'air pur en quantité incommensurable autour de Paris et c'est un devoir pour vous, Parisiens, d'aller le chercher soit en auto, soit en moto. Tout le monde ne peut pas avoir une auto et moi tout premièrement mais nous pouvons tous avoir une moto, même quand ce ne serait qu'une 100 cmc. Notre devoir envers nous-même, envers nos enfants et envers l'avenir de la race française nous demande de nous évader de Paris aussi souvent que nous le pouvons et d'aller respirer à pleins poumons l'air pur.

En semaine, au lieu de prendre le métro, quoi de plus simple que de prendre votre petite moto et de respirer un air sinon pur, au moins moins vicié tout en allant à votre travail A midi, vous gagnerez ainsi facilement une demi-heure que vous pourrez passer dans un jardin public ou au Bois, encore à respirer l'air. Vous verrez bientôt la vie d'un différent point de vue et le contentement, au lieu d'être l'exception deviendra la règle.

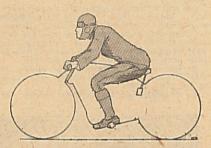
Personnellement, depuis huit ans que je suis en France, je ne me suis jamais aussi bien porté que depuis que je fais de la moto. Chaque jour, vers une heure de l'après-midi, on peut me voir filer vers le Bois sur ma fidèle René Gillet et traverser les allées de droite et de gauche en humant autant d'air pur que mes poumons peuvent en contenir. Je suis de retour chez moi à deux heures pour mes consultations, et cette heure de plein air m'a changé les idées et je sens ma tête libre pour résoudre n'importe quel problème.

Les jours de pluie, il me semble que j'étouffe et que mes poumons réclament de l'air. Je ne conçois pas la vie à Paris sans ma moto.

Et quelles admirables vues de Paris, par les soirs d'été, de la côte de Saint-Germain et de celle de Saint-Cloud et de Bellevue! Oui! je suis un fervent motocycliste simplement pour l'amour de ma moto, pour l'amour de ma santé et pour celui des beaux paysages de France.

J'aime faire de la moto parce que j'aime ma moto; j'ai été très difficile pour la

choisir car j'ai exigé d'elle trois conditions la première le confort, la deuxième un fonctionnement qui me donnera la tranquillité de l'esprit et la troisième la vitesse. Quand je dis confortije n'entends



La colonne vertébrale est dans une position telle que les chocs verticaux peuvent endommager les segments

pas uniquement les pneus de 715 × 115 et une bonne selle, mais aussi la position du conducteur sur la moto. Le guidon «Sport» n'est pas un guidon de vrai sport, car je considère qu'avec lui la position du conducteur sur la moto est tout a fait contraire au bon sens. Par contre, la position absolument droite ne permet aucune souplesse. Les deux extrêmes sont absolument défavorables au bon fonctionnement de la colonne vertébrale, dont je m'occupe particulièrement dans mes études. La position du conducteur doit être légèrement avancée en avant, mais pas assez pour que les mains et les bras supportent aucunement le poids du corps car, dans cette position, les chocs et la trépidation sont absorbés par la flexibilité du corps. Si le corps est trop courbé, son poids est partiellement supporté par le sacrum et par les bras au lieu que ce support vienne carrément des muscles fessiers. Cette différence est très importante au point de vue médical, surtout par ceux qui étudient spécialement la colonne vertébrale. Il ne faut pas

latérale aux positions des segments de l'épine dorsale. (Voir article La Colonne vertébrale chez les motocyclistes de Moto Revue numéro du Salon.)

Et, en plus, quand on est assis sur la moto, au lieu d'être cramponné, on peut contempler les beautés de la nature tout en respirant plus librement l'air pur. Il n'y a pas un kilomètre de route de France qui ne dévoile un paysage méritant notre attention. Pour dire la vérité, le ciel vous a tellement gâtés que vous n'y faites même plus attention.

En voyageant, il faut en plus du confort avoir la tranquillité de l'esprit. Un esprit préoccupé soit par le moteur, soit par les autres parties mécaniques de la moto ne peut pas réellement apprécier son voyage. Aucune crainte de freins fautifs ni des manquements du moteur ne doit



La position verticale de la colonne vertébrale ne permet aucune souplesse, et produit un fort déclanchement ou écrasement des segments de la colonne vertébrale

que les chocs viennent d'une direction troubler votre rêve en filant sur des routes qui semblent n'avoir pas de fin. C'est ce que j'appelle faire de la moto. Un plaisir, physique et moral, qu'on ne peut trouver nulle part ailleurs.

On peut dire que je fais de la moto pour le plaisir d'en faire et chaque fois que je monte sur ma machine c'est un plaisir de plus.

Ainsi donc. faites de la moto avec ces deux buts bien définis : d'une part, faire ample provision de bon air, ce qui est la qualité primordiale d'une excellente santé, et d'autre part, évitez les positions fatigantes et dangereuses qui inévitable-ment vous causeraient dégoût de votre machine et des fatigues considérables. Laissez aux plus malins le soin de détériorer leur organisme par fanfaron-

E.-M.-S.

Avant d'être lancées sur le marché, ces boîtes ont été longuement étudiées et essayées, dans des conditions les plus sévères. De conception la plus heureuse et cons-truites avec des matières premières sélec-tionnées, parmi les meilleurs aciéries fran-çaises, ces boîtes se font en 4 modèles diffé-

rents:
1º Modèle monovitesse; dit relai comportant:

tant:

Un embrayage, un kick-starter et un point mort, laquelle boîte peut se transformer sans aucune modification en boîte 2 vitesses. Ce changement de vitesses est destiné aux motos de 100 à 250 cmc. de cylindrée, qui sont en prise directe, et que l'on veut rendre plus pratique pour un service de ville.

2º Un modèle 2 vitesses, pour motos, de 100-250 cmc., avec kick-starter, débrayage et un point mort.

La réduction de la première vitesse sur

la deuxième est étudiée de telle sorte que celle-ci est utilisée pour les démarrages et pour monter les rampes de pourcentages

moyens.

Cette boîte se faire en chaîne-chaîne ou chaîne-courrole, et en toute ligne. Elle est du type classique, à pignons toujours en prise et commandés par crabots.

La forme des carters et la commande des vitesses méritent une description spéciale. Le carter principal, est en 2 pièces et de forme très agréable et bien ramassée. Le secteur de kick est complètement enfermé et certile sur deux gros paliers en et certile sur deux gros paliers en en commande des vites en complètement enfermé et certile sur deux gros paliers en en commande des commandes de certiles sur deux gros paliers en en commande des certiles sur deux gros paliers en en commande des certiles sur deux gros paliers en en commande des certiles sur deux gros paliers en en commande des certiles sur deux gros paliers en en commande des certiles sur deux gros paliers en en commande des carters de certiles sur deux gros paliers en commande des carters de commande des carters de commande des carters en la carter en secteur de kick est complétement enferme et oscille sur deux gros pallers en bronze. Cette disposition permet d'obtenir une rigidité parfaite en évitant les dis-tortions des axes et des carters, comme nous l'avons vu sur certaines boîtes, qui ont l'axe de kick soutenu par un seul palier, d'où un porte à faux dangereux. Le carter supportant la commande des

que le levier de vitesses est fixé directement sur la boîte et toutes les commandes sont enfermées sous carter étanche, d'où il résulte des vitesses toujours bien en prise, absence d'usure et réglage définitif des verroullages. Par cette heureuse disposition, nous avons pû constater que les vitesses se passent avec une facilité exceptionnelle.

Cette boîte sera destinée, pour les transformations des motos en prise directe, Automoto, Motobécane, Moto Rhon'yx, Peugeot, San-Sou-Pap... etc.

3º Un modèle 3 vitesses « Standart », pour motos de 250-500 cmc., qui se livre en chaîne-chaîne ou chaîne-courrole et en toutes lignes.

toutes lignes.

Cette boîte est livrée avec levier direct
ou au réservoir. L'embrayage est à disques
unique pour les 250 cmc. et a disques multiples pour les 350-500 cmc. Cet embrayage
est extrêmement robuste et monté sur galets,

dés par crabots.

Les carters, basés sur les mêmes données, que les autres types, et de même encombrement que le type à 3 vitesses.

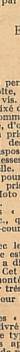
Ce qui sera très apprécié, c'est la commande des vitesses, qui est en ligne, et le levier peut être fixé sur le réservoir ou sur la boîte qui est livrée également avec embrayage à disques multiples montés sur galets. Ces boîtes seront très appréciées pour le tourisme en duo ou en side-car ou pour les machines sport ou super-sport.

Avant tout, ces nouvelles boîtes se dis-

Les aciers et les roulements à bille sont de choix. L'usinage est soigné et toutes pièces rigoureusement interchangeables.

Le prix s'oublie, la qualité jamais

Par ces différents modèles fabriqués, cha-



vitesses est très pratique. Il permet d'exa-miner l'intérieur de votre botte, en démon tant simplement quatre vis. Ajoutons que le levier de vitesses est fixé directement

ce qui lui donne une douceur très appréciée. Cette boîte sera destinée pour le tourisme

Cette boîte sera destince pour le tourisme ou le sport, en solo.

4º Un modèle à 4 vitesses « Standart », pour 250-500 cmc., qui est livré en chaîne chaîne ou chaîne courroie. Ce type de boîte a fait l'objet d'études très approfondies, qui bien réussies, ont permis de présenter un appareil hors-pair.

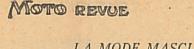
Les pignons toujours en prises et commandés par crabots.

Les carters, basés sur les mêmes données,

Avant tout, ces nouvelles bottes se dis-tinguent par leur parfaite conception, leur robustesse éprouvée et leur présentation bien comprise, qui donne un si joil cachet à une moto, et dont les constructeurs étran-gers pourront voir un reflet d'usinage, natio-

De par cette ligne de conduite, ces boîtes n'ont pas la prétention d'être les moins chères à l'achat, mais les plus économiques

cun trouvera, dans cette marque, la boite qu'il lui faut et avec la certitude de ne pas avoir de surprise, et d'obtenir la plus grande



LA MODE MASCULINE EN MOTO

Le sportif doit rester élégant

Durant l'hiver nous rencontrions de véritables monstres sur les motos : il semble à priori que l'on doive employer les vieux effets au rebut : grosse erreur qu'un tailleur et motocycliste tout à la fois veut combattre.

L'équipement d'hiver

Moto Revue a déià consacré différents articles à cette question de l'équipement d'hiver et de l'équipement et la mode en

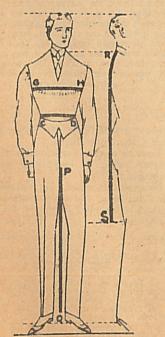
Articles très intéressants et très complets : nous retiendrons cependant quelques fautes imputables aux confectionneurs.

Tissu

D'abord quel tissu employer? Dans le commerce on nous présente comme vêtement de pluie : la gabardine, le loden, le trench-coat, le cir et le ciré. Or, de tous ces tissus, un seul est réel-

lement imperméable : le ciré.

La gabardine non imperméabilisée est



Manière de prendre les mesures.

R. S. Longueur du vêtement prise du mi-lieu du dos, — G. H. Vour de poltrine, pris sur le gliet sous les bras. — C. D. Tour de ceinture, pris le pantalon. — P. Q. Entre-jambe.

Pour une culotte, de cheval, il est nécessaire de donner les 3 mesures supplémentaires suivantes : La grosseur du genou. La gros-seur du mollet. La grosseur de la jambé à la hauteur de la fin culotte soit 10 cm. au dessus de la cheville.

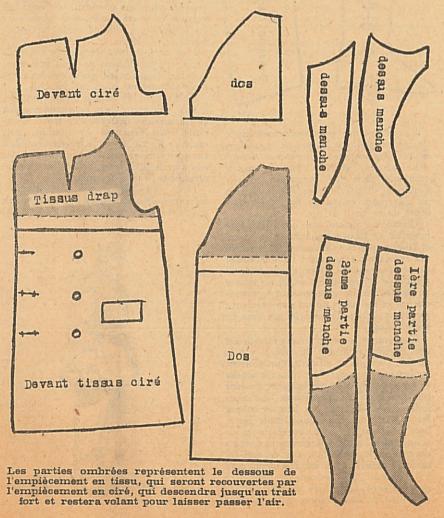
transpercée par la pluie au bout d'une heure. Le loden ? bas prix est perméable à l'air et à l'eau, car le véritable loden d'avant-guerre que nous avons connu, est maintenant d'un prix prohibitif pour les modestes bourses de la plupart d'entre nous. Le trench-coat, cette toile affreuse et sale, ne garantit jamais son homme en moto, et même à pied. D'abord, si elle est collée directement sur une feuille de gutta, celle-ci ne tarde pas à se couper, et le vêtement devient perméable; si la

doublure est mobile, l'eau glisse entre la

toile de dessus et la feuille de gutta collée sur la doublure, et alors l'eau s'infiltrant par les coutures de cette doublure, inonde e porteur qui ne tarde pas à être trempé.

lci encore ill y a faute de fabrication. Le cuir est très cher et souvent poreux. Exemple nos souliers.

Il nous reste donc à examiner le ciré, dans ses qualités et ses défauts. Avant je dois ajouter que la gabardine et le loden imperméabilisés, présentent à l'usage les mêmes inconvénients que le ciré dont nous allons nous entretenir.



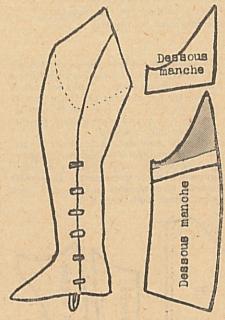
Quoi qu'on en pense, les indigènes, au Congo belge, apprécient depuis long-temps déjà la moto : voyez ces René Gillet.

Ciré

A notre sens, seul, le ciré peut préserver convenablement un motocycliste contre la pluie. Ce tissu est absolument imperméable à l'eau qui glisse dessus comme sur une glace. Il nous est arrivé de parcourir 400 kilomètres sous la pluie sans être incommodé.

A cette grande qualité, je note un grand défaut, mais il est feile d'y remédier.

Beaucoup de porteurs de ciré ont abandonné ce vêtement pour son manque d'hygiène.



En effet, garder ce vêtement une journée ou même quelques heures, et le quitter, est un supplice, et quelquefois un dangr.

La chaleur dégagée par le corps accumule, dans nos vêtements et sur l'intérieur du ciré, la transpiration qui n'a pu s'évaporer en raison de l'imperméabilité de ce tissu à l'air.

Quand on quitte son ciré, la partie mouillée se trouve toujours entre le col et 20 centimètres au-dessus de la taille, ce qui représente exactement l'emplacement de nos poumons. Une sensation de froid résulte de cet état de chose, et un rhume ou une bronchite sont souvent la conséquence et les suites de cet inconvénient; car on ne doit quitter son ciré que dans un endroit chaud.

Condamner le ciré pour ces raisons est une erreur, car à côté du mal, il y a le remède; simple et efficace, que peuvent facilement apporter les confectionneurs et les motocyclistes, en exigeant de leur fournisseur la transformation que nous indiquons ci-dessous. Au lieu de couper les raglans en ciré d'une seule pièce, comme il est de coutume et de mode actuellement, nous partagerons le dos, les devants et les manches, par ce que les tailleurs appellent un empiècement, posé à la hauteur des dessous de bras. Cet empiècement devra être volant, c'est-àdire libre du bas. Sous cet empiècement Ce tissu étant sec et peu souple se déchire facilement sous les efforts. Un ciré doit laisser tous les mouvements très libres.

> N'écoutez pas les mauvaises raisons des vendeurs qui souvent, n'ayant pas en



Ensemble d'un costume pour metocycliste. Le port des guêtres en ciré permet de porter un pantalon long. Les hottines, ou souliers, eux-mêmes sont protégés contre les jets d'huile ou de boue ; Le raglan et les guêtres sont faciles à quitter, Ce qui permet de porter en dessous un costume propre et élégant.

Le dessin du pardessus ci-dessus est un peu long. On peut le raccoureir de 8 mm.

ravon votre taille veulent à toute force vous « filer » un rossignol.

Le tissu ne doit pas non plus être trop sec, cela indique qu'il est depuis longtemps se magasin.

Nous ne conseillons pas non plus, les cuirs brillants. Les cuirs mats sont de beaucoup les plus solides et les moins spongieux. E. Dessart. spongieux.

LE GRAND CONCOURS 1927 EST TERMINÉ!

Toutes les solutions devront avoir été remises à la poste avant le 31 décembre 1927. Le cachet porté sur le timbre de l'enveloppe est le témoignage de la mise à la poste avant la date exigée. Ne pas oublier d'affranchir au tarif donné. Toutes les enveloppes sont réunies et aucune ne sera décachetée avant la date fixée dans notre prochain numéro. Nous devons altendre encore quelques jours pour permette à ceux qui habitent l'étranger ou les colonies de nous jaire parvenir teur envoi.

de nous jaire parvenir teur envoi. Le dépouillement sera, aussitôt après, effectué aussi scripuleusement qu'il doit être et les résultats communiqués dans Moto Revue. (Lire les détails dans le prochain numéro).



en ciré, il y aura sa répétition en drap ou en flanelle, qui nous préservera du froid après avoir préalablement épongé notre transpiration, et l'air pénétrant par le dessous de l'empiècement sèchera normalement l'humidité déposée sur le drap ou

MOTO REVUE

la flanelle. Confectionné dans ces conditions, le ciré retrouvera ses qualités pratiques et hygiéniques.

Pour l'hiver, le ciré étant froid, nous conseillons à ceux qui ne veulent ou ne peuvent porter un chandail, une doublure volante et chaude que nous ajouterons ou retirerons à volonté selon la tempé-

Pour se préserver les jambes contre la pluie, et l'écoulement de l'eau provenant du ciré, nous conseillons les guêtres très hautes, montant jusqu'aux hanches.

Confectionnées dans le même tissu que le ciré, cela constituera l'ensemble coquet et gracieux qui permettra de porter n'importe quel vêtement en dessous, sans craindre les taches ou le froissement. Les chaussures elles-mêmes seront à l'abri des jets d'huile et de boue, préservées qu'elles seront par le pied des guêtres.

Nous terminerons par une dernière recommandation. Quand on achète un ciré, il faut le prendre large des épaules.





Le Courrier de la Semaine

MOTO REVUE

être écrites sur un côté de la feuille seulement. Moto Revuo ne partage pas nécessairement les opinions emises dans ces ættres, qui devront invariablement porter les noms et adresse de l'expéditeur (et peuvent ne pas être publiées).



933

Un peu de promenade

Parti de Paris le dimanche 30 au matin, par la route de Mantes, j'ai visité successivement : Rouen « la ville musée » Caudebec, Lillebonne, Pont-Audemer, Honfleur, Trouville-Deauville, Pont-l'Evêque, Lisieux, Evreux et je suis rentré à Paris le mardi 1º novembre dans l'après-midi. Le temps fut très favorable et les routes

vembre dans l'après-midi. Le temps lut très lavorable et les foutes excellentes.

Mais voici où j'en veux venir. A Evreux, je fus immobilisé pendant quelques heures par suite d'une rupture de la chaîne d'entrainement de la roue AR. Ma moto est une 350 cmc. à culbuteurs.

Le boulon vissé dans le carter et serrant le couvre-chaîne s'étant dévissé, s'est pris entre le pignon et la chaîne et a provoqué la rupture de celle-ci et sa détérioration sur 20 centimètres de long

Entre parenthèses, et sans qu'il entre dans mes intentions d'amoindrir les qualités de cette machine dont je suis très satisfait, ceci peut servir d'expérience à tous les possesseurs et je m'étonne qu'une telle marque ait placé une vis dans un endroit aussi dangereux et aussi inaccessible alors qu'il était tout indiqué de mettre celle-ci sur le dessus du carter en pliant d'équerre la patte de first le course deux de l'expérience de le course de la course d de fixation du couvre-chaîne.

Eh bien! j'ai fait tous les marchands d'Evreux sans trouver une chaîne semblable qui pourtant est une Renold au pas de 12,7 c'est-à-dire bien courante.

Par bonheur, l'un de ces marchands a été assez aimable pour bien vouloir retirer celle d'une machine qu'il avait chez lui et m'en donner les 20 centimètres qui me manquaient.

Grâce à son obligeance j'ai pu éviter le retour per le train Cette région me paraît ne guère connaître la moto.

On y voit en général la bicyclette à moteur ou quelques petites motos 175 ou 250 cmc. et je pensais que si vous organisiez de temps à autre quelques campings ou rallye de ce côté ce serait y semer de bonnes graines pour le développement et le goût de la moto. Toute cette région est d'afilieurs charmante et très pittoresque.

Je crois faire œuvre commune, et, que vous ne me soupeonnerez pas de partialité, puisque beaucoup d'autres motocyclistes qui, comme moi, verraient leur promenade interrompue par le bris d'une pièce de leur machine seraient blen aise de se tirer d'affaire moyennant le remplacement de la pièce brisée.

En ce qui concerne les hôtels et restaurants par lesquels j'ai passé, aucun ne me paraît particulièrement digne de recommandation quant au prix, mais ce ne doit pas être là un obstacle à ce que je propose car *Moto Revue* a certainement d'autres moyens qu'un simple motocycliste, pour dénicher les bons coins.

Je vous prie de m'excuser du grand nombre de lignes qu'il m'a fallu pour vous dire si peu de choses, mais si ceci cadre avec votre programme e. en même temps peut rendre service à la collectivité j'en serais doublement satisfait.

Décidément, la Monotrace a les faveurs

C'est une petite auto à deux roues très agréable à conduire, de lignes non moins agérables et procurant à celui qui la pilote une sensation comme il est rare d'en goûter. Etre entre deux roues comme sur une moto, être assis comme dans une auto, plus confortable qu'une moto, plus obéissante qu'une auto mais moins stable il faut le dire. C'est une autre sensation que l'on a; pas comparable à la moto, pas comparable à l'auto, D'aucuns vous diront : très dangereux, faut être acrobate pour conduire ça. Si une auto vous accroche vous allez à dame, tandis que si vous êtes sur quatre roues vous avez plus de chance d'en sortir (c'est une façon de parler). Naturellement, en moto aussi on risque de se feire accrecher.

Naturellement, en moto aussi, on risque de se faire accrocher, en auto, on risque d'aller contre un arbre, le mieux est de rester chez soi aussi et d'attraper un rhume si vous mettez le nez à la fenètre cinq minutes sans être couvert suffisamment.

Combien de fois j'ai soutenu et la moto et le sidecar, et la monotrare hélas l'la critique aet rifeccion.

trace, hélas! la critique est sifacile.

trace, hélas l la critique est sifacile.

Dans le véhicule qui nous intéresse, c'est cet air penché que prend la petite voiture quand elle va s'arrêter, c'est cela qui inquiète bon nombre de personnes, ils ont peur qu'elle se retourne complètement. Il faut reconnaître que l'on ressent une certaine appréhension au début. Cette impression d'avoir une moto et de pouvoir le cas échéant poser les pieds à terre en cas d'arrêt, et maintenir le tout en équilibre, mais non c'est carrossé, impossible de raidir ses pattes. Simple habitude direz-vous, oui, mais cafouillage au début.

Naturellament, cartains préférerant une conduite intérieure bien

Naturellement, certains préférement une conduite intérieure bien assise, bien chauffée, un petit chez soi ambulant quoi, mais hélas ! tout le monde n'a pas les moyens d'acheter une telle conduite.

Néanmoins, pour piloter une monotrace, il faut être adroit, et ne pas avoir crainte de renverser, avoir les réflexes assez rapides

et mon Dieu ne pas être trop vieux.

Ce petit véhicule prendra-t-il ? Non! je ne crois pas, on préférera à ce prix égal acheter un Morgan quoique dejà un trois roues possède beaucoup d'ennemis. Ce sera plus sur, plus confortable, plus stable,

et surtout cela paraîtra moins dangereux aux veux des profanes. Mais ceux-là ne connaîtront jamais les sensations du mono, cette brave et gentille petite bête que tout le monde regarde avec étonnement quand on en voit une par hasard : un petit sourire, un petit balancement de tête, voilà ce que l'on voit sur les personnes au passage de ce gentil véhicule,

Telles sont mes impressions, je vous les donne en troisième vitesse, vous nous les avez demandées, nous vous les envoyons.

Dérapages

Plusieurs fois déjà, j'ai lu dans « Le Courrier de la Semaine » des opinions d'abonnés sur les dérapages, traitant ceux-ci un peu pardessus la jambe. Une opinion semblable me fait accorder à leurs auteurs beaucoup de prétention et peu de pratique motocycliste. Je fais, pour mon travail, autant de moto l'niver que l'été, et si, sur bonne route, les dérapages ne sont pas à craindre, il n'en est pas de même lorsque l'on aborde les chemins vicinaux, souvent couverts d'une boue épaisse (surtout au moment des charroisdebetteraves et de fumier) dans laquelle je mets bien au défi aucun motocycliste de rouler sans déraper. Presque toujours on s'en tire sans anicroche, il n'en est pas moins vrai que lorsqu'on le fait journellement, un beau jour on se ramasse. Les coureurs, d'ailleurs, qui savent je crois monter en moto, ne ramassent-lls pas souvent des bûches causées par des dérapageeset ceci dans des épreupes de tourisme?

Quant à la façon de redresser un dérapage, je renie toute théorie à ce sujet. Quand on dérape, on fait comme on peut pour se redresser, mais on le fait machinalement. Un dérapage étant toujours très rapide, vous perdez l'équilibre dans l'instant même, et l'on serait à terre avant la moindre réflexion.

rapide, vous perdez l'equinibre dans l'instant meme, et l'on serait à terre avant la moindre réflexion.

Je parle, blen entendu, de dérapages imprévus. Si ceux-ci sont provoqués, ça n'est plus parell, mais c'est une autre histoire...

La lettre de M. Blond, de Bruges, est un aimable bourrage de crânes sur ce sujet comme sur tant d'autres.

Son arrêt en 28 m. à 90 à l'heure en duo, exécuté à l'improviste, comme cele doit arriver sur la route, aurait bien des chances de mettre

le passager devant le conducteur. J'en sais quelque chose, pourtant je ne freine pas si « brutal ».

Passer en moto sous un cheval est, certes, un exploit peu banal, d'autant plus que presque tous les guidons de moto sont plus hauts que le ventre d'un cheval même percheron. Mais la moto était peut-

due le ventre d'un chevai mene perchelon, mais la mote était peut-être une trottinette à moteur.

Sur le confort, je suis d'accord avec lui; mais quant à aller en smoking en mote quand il pleut avec des bottes cuissardes !... Merci, je craindrais de chiffonner mon pantalon, et puis le chapeau me

Et si, enfin, M. Blond roulait souvent par la pluie, peut-être trouverait-il que les piqûres lancinantes de l'averse sur le visage finiraient par ne rien avoir d'un « agréable rafraichissant ».

Pour ce qui est de l'équipement du motocycliste l'hiver, je suis entièrement d'accord avec votre article du dernier numéro.

Pardonnez, mon cher Moto Revue, cette longue lettre et veuillez accepter d'un de vos abonnés ses félicitations pour vorte Revue et toute sa sympathie.

EGOUGON.

D'excellents constructeurs.

A la suite de deux articles parus dans Moto Revue, l'un « Les rapports entre les constructeurs et le client », l'autre « La garantie est de six mois, mais... », je me permets de vous citer une bonne maison, dont je n'al jamais vu, depuis assez longtemps, aucune réclame ni article sur Moto Revue.

Possessur depuis juillet 1927 d'une Moto achetée d'occa-sion et datant de février 1927, huit jours après l'achat j'ai dû aller à l'usine, qui précisément est à Pantin, pour y faire effectuer certaine réparation urgente et certainement coûteuse dans un garage : em-brayage faussé, boîte de vitesse en mauvais état, carburateur déréglé. La boîte de vitesse ainsi que le débrayage ont été remis à neuf, la buse et le gicleur du carburateur changé.

J'y fus reçu très aimablement et, deux jours après, ma machine en très bon état, et j'eus à payer simplement le temps que passa l'ouvrier. J'y retourne à la fin de ce mois pour mon cadre fendu. Le directeur que j'ai vu moi-même m'a assuré que mon moteur sera entièrement démonté, revisé, carter neuf, et que j'aurai simplement à payer les heures passées par l'ouvrier. Que demander de mieux ? Et remarquez que ma machine n'est plus sous garantie.

Voici une maison sérieuse, la direction très aimable, les prix très doux et la machine très solide. J'ai fait en quinze jours 1.200 km. à deux avec tan-sad et 20 kgs de bagages. Par les bonnes routes de Soissons, Douai, Cambrai, Lille, Pont-à-Marcq, Armentières, les doux pavés que vous devez connaître!

Henri LELEU. 6, rue Davoust, Pantin.

Le Rallye Militaire de « Moto-Revue » du 18 Décembre



Robert Sexé, une banderolle blanche à la moto, s'éloigne : les concurrents vont se lancer à la poursuite de cet ennemi : un billet de cent francs sera la récompense de celui qui arrachera la banderolle...



Mais Sexé en a vu d'autres : les meilleures ruses de guerre échouent au contact expérimenté du : « Tour du monde ». On voit ici les concurrents cernant Sexé qui, pendant plus de 50 minutes, déjouera leur adresse.



LE CONCOURS D'ESTAFETTES PRÉCÉDAIT LA POURSUITE DE L'ENNEMI Daniel également sur une 250 Les vainqueurs : Un véhicule à Pape sur une 250 fut la 1re des motos. suivit à quelques secondes. 2 roues qui enlève la victoire.

A NOS LECTEURS

Envoyez dorénavant toute la correspondance aux nouveaux bureaux de MOTO-REVUE, 51, rue Vivienne, Paris-2 e. - Téléphone: Central 03-61, Central 08-24.



Taxes, retaxes, surtaxes, supertaxes,

J'ai acheté une torpédo commerciale Renault sortie en septembre 1926 et ayant payé 6 %, dois-je payer les 6 % en plus que la régie me réclame ? Si oui, est-ce sur le prix du neuf ou sur le

prix que j'ai payé, moi, l'ayant achetée d'oc-

MARBAIS, Coulongé.

R laquelle la régie vous réclame les 6 % supplémentaires. Avez-vous transporté fréquemment des passagers et surtout des passagers payants, et avez-vous été l'objet de plusieurs contraventions ou plutôt aver-tissements de la part des indirectes ? Vous ne pouvez transporter que les membres de votre famille ou vos employés.

C'est sur le prix de la voiture neuve que vous auriez à payer la taxe.

Ovalisation et rectification

Je prends note de vos conseils; pour Je prends note de vos conseils; pour demander des renseignements, je ne prends pas le téléphone, mais la plume et je vous écris.

M'occupant de molocycleite et étart dans un contrôle de maison fabricant la molo, ayant souvent des malentendus au point de vue fabri-cation, je viens vous demander quelques ren-

Quel désavantage il y a-t-il dans un cylindre ovalisé ?

Préférez-vous un cylindre légèrement grand (2/100°) à un cylindre ayant un ovale de 2 à 3/100°?

Quel jeu est-il permis dans une gorge de piston recevant segment ?

G. VILLAIN. rue de l'Abbé-Groull, Paris (15°).

Un cylindre d'un alésage un peu trop R grand, mais parfaitement cylindrique est infiniment préférable à un cylindre ovalisé, bien que l'ovalisation que vous indiquez soit trop faible pour avoir beaucoup

Avec un cylindre ovalisé, il est évident que le piston cylindrique porte mal. Quand il s'appuie sur un côté du cylindre par suite de l'obliquité de la bielle, il laisse au côté opposé un jeu trop grand et les segments, si l'ova-lisation est sensible, ne peuvent malgré leur souplesse se déformer assez pour obturer ce vide ainsi laissé.



J'exagère tévidemment becucoup mais l'espace A sera le siège de fuites. Quand le piston se trouvera pressé vers A, c'est en B que nous autionde des fuites. Au contraire, avec un cylindre qui n'est pas déformé, mais dans lequel le piston a un jeu un peu

t. nous arrive quotidiennement d'être saisi de demandes de renseignements divers. Nous rappelons à nos lecteurs que, seus, nos abonnés penvent bénéficier de ces renseignements. Toujours joindre une enveloppe timbrée avec son adresse.

Les demandes d'ordre purement technique ou juridique nécessitant des recherches, feront l'objet d'honoraires avec une base de cinq francs par consultation. Nos lecteurs comprendront certainement que nous faisons bénéficier nos abonnés de conditions exceptionnellement avanlageuses et qu'il ne nous est pas possible de faire peser sur nos services des frais généraux de collaboration individuelle par trop formidables et trop fréquemment répétés.

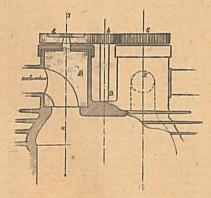
trop grand, les segments porteront de partout. Vous aurez seulement du bruit et une ten-tandance à remonter l'huile mais beaucoup moins caractérisée que dans le cas précédent. On laisse en général aux pistons de fonte, comme jeu dans le cylindre, le millième de l'alésage. Avec les pistons en alliage léger le jeu doit être plus grand, mais varie suivant le métal employé et le type de piston.

Il ne doit y avoir entre les segments et la gorge qu'un jeu vertical, insignifiant. Le segment doit pouvoir glisser dans sa gorge mais n'avoir aucun mouvement vertical.

Moteurs sans soupape

J'ai lu avec un réel plaisir l'article de M. Sellier sur les moleurs sans soupape, paru dans votre numéro du 25 juin 1927. Réfléchissant sur chacun des modèles qui y étaient décrits, j'ai été amené à imaginer un système sans soupape de distribution en tête,

Le schéma que je joins à ma lettre, vous fera peut-être comprendre le fonctionnement de ce moteur original, malgré mon peu d'aptitude pour le dessin en général et les croquis en



Je vous serais reconnaissant, s'ii vous était Je vous serais reconnaissant, s'il vous était possible de me dire, par la voie de votre journal, si l'idée d'une distribution telle que la mienne, pourrait être bonne? Je me rends très bien compte de la foule d'imperfections que renferme mon dessin, mais un constructeur intelligent aurait tôt fait de les découvrir et de les corriger s'il était appelé à la construction de ce moteur

Mais à votre point de vue, l'idée est-elle bonne ? J'attends votre réponse avec impatience, et convaincu que vous ne me ferez pas trop

Paul Joneon.

Etudiant en Droit, à Clermont-Ferrand.

Les joureaux d'admission (A) et d'échappe-ment (E) tournent à la ½ vilesse du moleur. Ils sont commandés par un arbre vertical (B) placé à l'arrière du croquis.



Le croquis représente le moteur au temps « admission ». La lumière d'échappement se trouve en ce moment en arrière du dessin.

Tout le système de distribution peut être recouvert d'un carter étanche, et graissé sous

Le pignon b a un nombre de dents égal à la moitié de celles de chacun des pignons n et c, pignon situé à l'extrémité du vilebrequin et commandant l'arbre vertical.

R Le principe de votre moteur est viable, mais comme pour la plupart des inventions, c'est la mise en œuvre qui présente le plus de difficulté. Ce sont les détails d'exécution qui comptent et votre croquis ne nous montre pas comment vous comptez résoudre les deux problèmes essentiels de l'étanchéité et du graissage.

Il y a une erreur : relisez la lettre de Terrot

J'ai une moto Terrot 350 cmc., moteur Jap à soupapes latérales sortie des usines depuis 4 ans environ.
J'ai demandé te réglage de cette machine à Terrot et il m'indique :

Ouverture avant point mort haut: 8°; Fermeture après point mort bas: 52°; Ouverture avant point mort bas: 60°; Fermeture après point mort haut: 20°.

Or, en faisant ouvrir la soupape d'admis-sion 8° avant point mort haut, elle se ferme juste au point mort bas.

D'autre part, l'échappement s'ouvrant 60° avant point mort bas se ferme environ 25° avant point mort haut.

Je me demande ce qui peut occasionner une telle différence avec le régalge indique par Terrot d'autant plus que les cames sont d'une seule pièce avec l'arbre.

Ne pensez-vous pas que la soupape d'échap-pement se fermant trop tôt ne m'occasionne des

Si le réglage que je vous indique peut aller pour le mieux, tout va bien, mais jamais l'usure des cames, s'il y en a, ne peut occa-sionner une telle différence

Je vous serais donc obligé de me dire s'il n'y a pas d'inconvénient à marcher ainsi ou de crainles de retour de flammes au carbura-

E. SIMONNIN.

Plancher-Bas (Haute-Saone).

R les indications qui vous ont été fournies en ce qui concerne l'admission et jamais l'usure des cames ne peut causer de telles variations. L'erreur doit être la suivante. C'est qu'il faut régler l'admission non pas 8° avant le point mort haut mais 8° après. N'y a-t-il pas des repères sur vos engrenages de distribution?

L'échappement ne doit pas se fermer avant le point mort haut. Ce qu'il y a d'étrange, si l'angle que vous nous donnez est exact, c'est le peu de durée du temps d'échappement qui ne s'étendrait que sur 215°, chiffre certainement trop faible. Essayez donc de régler avec l'échappement se fermant au point mort haut. Il doit y avoir certainement une erreur dans l'appréciation de nement une erreur dans l'appréciation de

Avec le réglage que vous nous indiquez, votre moteur ne peut fonctionner. Ne vous seriez-vous pas trompé dans les balanciers de distribution?

Table des Matières de l'année 1927

	Tarrian		Les épreuves sportives		Ford 174, 213, 306, 375, 442, 733,	610
	Textes		Les Grands Prix:		Gardahaut	202 807
	Mon petit doigt		France	656 590	Motocar F. R	38 72
	10 40 50 80 113 134 161 180 213.		Nation 517, 630,	655	Yrsan	5
	238, 260, 271, 306, 348, 413, 446, 478,		Salon	678 226	R. H.	41
	497, 518, 536, 562, 593, 616, 637, 651, 699, 725, 756, 806, 874	917	Marseille 94, 325, 368, 390,	886	Violet	261
	099, 129, 190, 600, 614	01.	Lyon 240,	266	Description de motocyclettes	
	La Moto dans le monde		Milan Petites Motos	560 347	Topolipion de majorgardios	
	En Allemagne66, 99, 211, 223, 597,	643	Suisse 439,	214	A. C. E	119
	En Afrique	185 668	Ulster	577 370	A. J. S	402 65
	En Autriche	727	Divers	310	Arco	521
	En Belgique, 158, 365, 369, 385, 411, 430, 595, 612, 635, 677, 700,	780	332, 344, 367, 387, 393, 415, 432, 439,	454	A. S. T	875 750
	Au Brésil	663	Les Six Jours d'Hiver 10, 44, 62, 81, 850, 871, 889,	899	B. C. R	340
	En Espagne	483 619	Les Tourist-Trophy 145, 195, 223, 271, 292, 368, 370, 388, Le Bol d'or 67, 212, 216, 244, 267, 284, 303,	150	B. M. A	192
	En France	452	Le Bol d'or 67, 212, 216, 244,	452	Bovy	18
	Dans le Monde	66	267, 284, 303,	307	Brough Superior	817 775
	Aux colonies	896	Paris-Nice	163 497	Calthorpe	364
	Les records officiels		Kilomètres lancés 240, 264, 266, 284,		Clement-Gladiator	748
	France589, 662,	875	479, 538,	631	Cleveland	256
	Monde	855 916	Courses de côtes diverses 90, 194, 238, 239, 266, 267, 325, 326, 347, 368, 389, 389,		Cl. Delage	811
	Divers	310	415, 452, 453, 480, 517, 557, 558, 501,		D. K. W	652 521
	Personnalités sportives		590, 591, 609, 629, 630, 631, 658, 678, 696, 729, 759, 781, 829, 851, 852, 875,		Douglas	175
	G. Antoine	635	892,	914	D. S. Malterre	811
	A. Champion	763 767	Côte de Grabels	284 590	Duten Evans	705
	Dumoulin	879	Circuits divers 135, 284, 368, 481, 517, Meetings divers 240, 267, 326, 393, 452,		F. N. 248, 286, 271, 619, 683, 750,	876
	Dupuy	393 859	453, 497, 515, 517, 537, 561, 590,	630 851	Garabello	105
	ForestiLehman	521	Coupes diverses 66, 325, 803, Championnats divers 590,	830	René Gillet 187, 252,	905
	Le Vack	597	Journées de records 517, 560,	589	Geco-Herstal	733
	Letorey	142 190	Courses diverses 5, 47, 90, 175, 214, 239, 266, 326, 347, 365, 370, 537, 538, 590,		Gnome et Rhône 521, 643,	859
	Malterre	393	631, 831,	915	Harlette	708
	Moret Sexé	879 685	Nos ossais		Henderson Idéal Moto	619
	Wolber	175	Nos essais Dollar	121	Indian	148
			Duten	849	J. M. J	668 898
	La vie des Clubs	000	Gnome et Rhône	335	Lideau	14
	M. C. C. France, 224, 526, 557, 584,	893	Monet et Goyon	249 175	Lucifer	698 790
	603, 610, 631, 654, 678, 683, 763, 830,		Pengeot	399	Marc	67
	M. C. Scolaires, 545, 591, 622, 663, 691,	915	Terrot	177 350	Matchless	58
	733, 785, 893,	915	Harlette	447,	Monet et Goyon	75 61
	II. M. F	733 905	René Gillet	591 475	New Map	83
	Ligue N. M 810, 828, 838, 888, M. C. Bagnolet	785	Spag		New Motorcycle	79° 53°
	- Chablaisien	763	Visites aux Constructeurs		O. E. C	393
1	- Liège	612 875	D. S. Malterre	445 359	O. S. A	789
	- Nice	875	Ch. Gerald	39	Propulcycle	598
	— Saint-Denis842, — Versailles	875 875	Harley Davidson	504 405	Ravat	69
		0.0	Gnome et Rhône	279	Rochester	80
	Les Concours Le Grand Concours 224, 283, 442, 518,				Royal Moto 577,	76
	532, 675, 776, 867, 887,	905	Description de moteurs	32	Rudge	17
	Concours éclairage 698, 725, 755, 804, 811, 847, 873, 880, 899, Concours usure811, 830, 873, 888,	004	Anzani	161	Sarolea 15,	74
	Concours usure811, 830, 873, 888,	904 905	Ambruoso	33	Sarracca	21:
	Concours tentes	888	Benz	818 298	Soyer 643,	69
	Concours silencieux800, 873, 888, Concours cyclecars	905 439	Diesel 46, 473,	818	Sunbeam 47,	57 64
	Concours excursions	888	J. A. P	299 536	Train 381,	74
	Concours automotrices	106 652	Law	363	Triumph	75
	Concours Lépine	002	Muller	398 68	UltimaVelocette	74 86
	Les rallyes		Molteni	604		
	Les Gymkhanas	590	Prado	154	Carburateurs Amac402,	72
	136, 189, 216, 240, 263, 283, 311, 328,		Puch	314 816	Binks	85
	526, 559, 592, 611,	632	Stavridès	627	Cozette 67, 166, 214,	42
	526, 559, 592, 611, Démonstration de Satory, 595, 603, 619, 654, 678, 688, 706, 725, 733, 764, 802,	821	Villiers	863 904	Gurtner	70 23
	Rallyes mullaire, 764, 819, 855, 862, 891,	916	ZUMET	30.1	Longuemarre	
	R. Saint-Denis. 429, 453, 590 610, R. Saint-Gloud, 240, 304, 326, 349, 481,	630 517	Description de voitures		Pneus	
	R. du Touquel	610	et cyclecars		Bellivier	42
	R. Toneline	631 67	A. C. E	175 619	Dunlop 117, 577,	70 24
	R. des carburants nationaux	46	Corre Licorne 240,	531	Wolber	
	R. du M. C. F	851	Delage	597 572	Catanhata	25
	Rallyes Campings, 341, 358, 401, 438, 448, 472, 500 512,	526	Fiat	733	Lucas	59

	Radios	7
	Soubitez	7:
	Zeiss	8
		Y.
	Bérard 237,	8:
	E. L	19
	E. L	68
	Sitty 240, Terry 132, 258,	3:
	Technique — Réglage — Entretie	n
	Le Moteur	2
	Compression	1
	Technique	4
	Aviation	3:
	Moteur chauffe	3
	Sans soupape En travers du cadre	6
	Le 2 temps	
Z	22, 28, 507, 123, 234, 439, 586, 703, 726	
	22, 20, 001, 120, 201, 100, 000, 100, 120	
	Le 4 temps	
	6 Cylindres	3
	Documentation technique d'intéré	Bt
	T'Air humide général	5
	L'Air humide	6
	Arbre à cames	7
	Aimantation et désaimantation	228
	Batterie d'accus 836,	8
	Benzol	63
	Batterie d'accus 836, Benzol	5
	Les Carburants	1
	110 181 108	10
	Carburation et pannes	5
	Construction d'une moto	9
	Chutes	74
	Cylindrée	2
	Changement de vitesse 176	9
	Chronometrage 118, 174, 407,	2
	Le Cyclecar	9
	Détails qui comptent 227.	3
	Distribution	5
	Direction	8
	030, 612,	C
	Equilibre	8
	Entretien du cuir	8
	Entretien divers	4
	Fonderie	NYNY
	Force centrifuge	2
	Garages	í
	Gaz d'échappement	7
	Fonderie. Force centrifuge. Freinage et freins Garages. Gaz d'échappement Graissage	8
		4
	Maniabilité	8
	Mécanique	1
	Mise en marche	2
	Mécanique . Mise en marche Le moteur n'est pas tout Nettoyage d'une moto Puissance en réserve	5
	Puissance en réserve	-
	Pannes de moto	5 2
	La molocyclette (types divers)	8
	Moto Armée 255, 126, 224, 270,519.	
	Moto et vélo	8
	Moto ancêtre 331, 263,	
	Motos de course	411 611
	Motos de travail 424, 332,	1
	Mono-moto	1
	moto remorque	
	Moto et les jeunes	8
	Moto solo	and the same
	Moto simple	1

	428
teglage de la distribution	521 731
e rendement	526
e ravitaillement du 2 temps	37
les soupapes de distribution, 44, 627,	131
Les soupapes de distribution, 44, 627, 643, 643, 643, a stabilité	
a stabilité	860 443
	44.)
a signalisation	104 361
a signalisation turbulence 'usinge et usines	756
Vitesses et boltes	832 425
Vitesse moyenne Virages Vidange de moteur	28
Véhicules à deux roues	586
	500
Les détails de la motocyclette	
Accessoires nouveaux	118
Les aciers	150
es amortisseurs	750 463
Sievelette à moteur	619
es cadres 51, 69, 195, 312, 555, 812,	843
Les chaînes	192
e camphre564	591
Le chrome	585
es aciers es amortisseurs Antidétonants Bicyclette à moteur es cadres 51, 69, 195, 312, 555, 812, es carburateurs Les camphre. Le chaines Le camphre. Le chrome 210, Les casques Le cyclecar La carrosserie de course Les extincteurs 607, Epurateurs Eclairage divers 314, Les énaux L'essence	118
La carrosserie de course	38
Les extincteurs 607,	618
Eclairage divers	519
Les émaux	584 591
L'essence L'équipement Les fourches élastiques Les freins	782
Les fourches élastiques	486
Les freins 140, 151,	768 383
Les gazogènes	107
Les hulles	398
La Magnéto 269, 275, 369,	295
Manette d'air	866
Nouveautés diverses	620 599
Nouveautés diverses Orifices de remplissage Les outils	620 599 649
Nouveautés diverses	620 599 649
Les fourches clastiques Les freins Les garde-boue Les gazogènes Les huiles Les lunettes La Magnéto Machines de série Manette d'air Nouveautés diverses Orifices de remplissage Les outils Les Pneus 31, 46, 223, 234, 334, 439 Pompes à essence	620 599 649 603 342
Nouveautés diverses	620 599 649 603 342 248 898
Nouveautés diverses Orifices de remplissage Les outils	620 599 649 603 342 248 898 227 601
Nouveautés diverses Orifices de remplissage Les outils	620 599 649 603 342 248 898 227 601 403
Les roues 96, Les réservoirs 417, Les roulements Les selles La suspension 68, Les selle de plomb	248 898 227 601 403 463
Les roues 96, Les réservoirs 417, Les roulements Les selles La suspension 68, Les selle de plomb	248 898 227 601 403 463
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799
Les roues 96, Les réservoirs 417, Les roulements Les selles La suspension 68, Les selle de plomb	248 898 227 601 403 463 464 646 26
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 783 674 43 663
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 733 6674 43 663 184
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 646 799 60 731 783 674 43 663 184 597 442
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 733 674 43 663 184 597 442 561 812
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 783 667 43 663 184 597 597
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 733 674 43 663 184 597 7442 597 746 67
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 783 667 443 663 184 597 746 67 67 442 561 812 812 813 814 815 816 817 817 817 817 817 817 817 817 817 817
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 646 799 60 731 783 674 43 663 184 597 746 67 248 717 90
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 783 663 184 597 442 561 812 597 746 677 90 477
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 783 667 443 663 184 597 746 67 812 248 717 90 477 149 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 783 667 443 663 184 597 746 67 812 248 717 90 477 149 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90 90
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 733 674 43 663 184 597 442 567 248 7717 90 477 1149 5083 859 849
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 733 674 43 663 184 597 442 567 248 7717 90 477 1149 5083 859 849
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 733 674 43 663 184 597 442 597 746 67 248 7717 90 477 1149 500 898 898
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 733 674 43 663 184 597 442 597 746 67 248 7717 90 477 1149 500 898 898
Les roues	248 898 227 601 403 463 464 646 26 799 60 731 733 674 43 663 184 597 442 597 746 67 248 7717 90 477 1149 500 898 898

3	TMR	898
28	L. M. B	863
21	Munro	746
31 26	Perfectus	676 757
37	Perrin	832
31	Pilgrim	875
31	Psalty	271 648
15	Sarda	499
13	Sarda	663
)4	Viterbo	262 299
31	Zéphyr	49
66	Zéphyr	472
25	Huiles	
28	Huilamoto	304
20	Kervoline	355
	Mobiloil	393
	Spidoléine	240
81	Produits divers	
8	Automo's	597
50	Oxyndus	678 898
53	D1 col	859
19	Goudron	464
13 28	Salons	
92		
91	Paris 47, 119, 575, 597, 672, 692, 704, 705, 707, 708, 713, 744, Londres	769
85	Londres 703, 887, 577,	805 913
18	Bruxelles	93
38.	Salon d'études	642
18	Salons étrangers	751
42	Fantaisies et divers	
19	American Legion	595
91	Bonne année	3
82	Bonne année	765 269
86 68	Paris-Oran en tan-sad	
83	Paris-Oran en tan-sad 494, 502, Pic Midi 494, 502, Raid Sahara 271	518 876
07	Grands raids	5
75 98	Roses Noël	900
95	Tunis-Tripoli	392 365
31 66	En Roumanie	420
20	Poésies	705
99	The Traces DeBiate	34 614
49	Moto mystérieuse	186
03	Montihéry	165
42 48	Le Lioran	727
98	Communications officielles	
27	Jurisprudence	
01		648
63	Accidents 291, 444, 486, 595, 577, Brevet de Préparation m litaire 811,	The same
64	Brevet de Preparation in Italie 311, 355, 496, 575, La circulation	477 576
46	Contraventions 28, 444, 179, 247,	603
26	Calendrier 1928	826
99	Code route 27, 36, 93, 414,	.558 830
60 31	Jurisprudence	272
Bal	Garantie de machine	511
RR	1111pots 247, 555, 175, 514, 404, 410, 442, 486, 489, 705,	811
33 74	Papiers motocycliste 29, 259, 373,	596
43	Mutilés	406
63 84	224, 256, 253, 272, 382, 385, 490	544
97	Passages à niveaux	669
42	Plaques motos 188 236 272.	898
61	Mutilés	770
97 46	Taxes min s 67,	102 682
46 67	Taxes min s 67, Vitesse	558
48	Ivresse	150
17	Liste des motos en 1927 733,	865
90	Organismes officiels	
77 49	F. I. C. M 271,	282
83	Fédérations dissidentes 45,	102
59	L. U. M. F	119 705
43	L'octroi 159, 190, 247, 500, 590,	100
98	Sujets divers non classés	
63		133
46		
00	Coups de griffe,elc Conseils 222, 228,	428
33	Coups de griffe,elc Conseils 222, 228, 286, 237, 259, 262, 293, 304, 586, 669, Accidents	428 681
33 17 06	Autodromes Coups de griffe,etc Conseils 222, 228, 236, 237, 259, 262, 293, 304, 586, 669, Accidents 558, Baisse 11	

938	Tallo II o ISEASE	
Essence 619, 248, 222, 228, 29, 201	Chaire 7	45 505 606 651 650 650 670 750 670
Essence 619, 248, 222, 228, 29, 201 Le froid 7, 9, 46, 65	Claxton 6	535, 636, 651, 658, 659, 673, 759, 679 Magnat-Debon 198, 636, 658, 745
Le feu	Clement Gladiator 71, 692, 8-	12 Michelin 621
Avion et moto 174, 312, 375, 590,	Colson 4	03 Morgan-Darmort 26, 110, 211, 679
811, 835 Circulation	Comery	Morgan-Monotrace 675, 807
Conducteurs vites 903	Constructor	6 Moto Monte 719
Carosserie moto	Corper 15 Corre-la-Licorne 75, 440, 55	26 Montgomery 577, 679
Constructeurs et clients 158, 294	Cotton, 53, 10	Nicoveno
Les fous en moto	Coventry 203, 205, 841, 8-	Ner-a-Car 69, 427
Les beaux jours 225, 253	Cozette 4:	29 New Gerard
Exportation	Dailastre	
La gauche 202, 395, 520	Cl. Delage 83, 743, 89	00 Norton 355, 465, 498, 751
Bateaux à moteur	Deutsche	05 N. S. U
Epreuves d'endurance 579	D.K.W 65	52 O. E. C
Critiques	Dinin	²³ O. S. A
Compétition 585	745, 91	Panther 55, 69, 841, 845
Jouets automobiles	Dorlox	6 P. M. Panther 52, 361, 627, 860 Perrin 421
L'observation 419	D. S. Malterre 84, 445, 692, 72	Peto et Radfort 848
Le maire de Nevers	D. Rad	Peugeot. 198 371, 399, 450, 758, 785, 848 Perfectus
Musée locomotion 122	Durandal 71, 74, 692, 746, 84	6 Pierné 84
Préparation	Duten	9 Picard 14, 598, 743, 746, 910
Recettes 33	Ekon 72 Escol 7	29 Pimoule
Propagande	E. L	Propulcycle 719
Routes lumineuses 439 Régénération 318	Filtrair 477. 88	Prado
Remorque en moto 483, 677	F. N. 12, 15, 26, 51, 82, 84, 271, 605,	Radiateur 75
Revêtements idéals 119 Sécurité 146	720, 723, 753, 779, 780, 829, 85 Francis Barnett 69, 649, 84	radios (00
Silence 209, 211	Française-Diamant 69	
Tarifs	Furness	Reops 207
Triporteurs 314	Flying 84	5 Rochaster 845 716
Vieilles chignoles	Garabello	6 Roleo (C. P.) 80, 714, 800 846
Vacances 381	Garelli 46	9 Rouquet 648
Sens unique 483 Statistique 194	Geco-Herstal	
Vol de voitures 196	Gillet-Herstal, 12, 14, 656, 753, 883, 91	3 Royal Enfield 207
	CHI-1 (D 1) 00 00 100 100 000 001	
	Gillet (René), 29, 82, 127, 198, 223, 224, 252, 260, 333, 359, 420, 549,	Royal Moto 83, 197, 207, 421, 720
	Gillet (René), 29, 82, 127, 198, 223, 224, 252, 260, 333, 359, 420, 549, 551, 596, 693, 716, 742, 745,	Royal Moto 83, 197, 207, 421, 720 R.S
Gravures	Gillet-Herstal, 12, 14, 656, 753, 883, 91 Gillet (René), 29, 82, 127, 198, 223, 224, 252, 260, 333, 359, 420, 549, 551, 596, 693, 716, 742, 745, 750, 814, 842, 860	Royal Moto 83, 197, 207, 421, 720 R. S
	Giltay	Royal Moto 83, 197, 207, 421, 720 R. S 649, 814 Rudge 649, 814 San Sou Pap 455, 456, 694 S. A. M. 315 Sandford 769
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C	Giltay	Royal Moto 83, 197, 207, 421, 720 R. S 49 Rudge 649, 814 San Sou Pap 455, 456, 694 S. A. M 315 Sandford 769 Sara 73 Saracco 212
Cravures Motocyclettes et accessoires	Giltay 41 Gnome-Rhône, 82, 83, 84, 335, 337, 371, 405, 454, 456, 544, 643, 693, 694, 718, 741, 839, 91 Godin 50	Royal Moto
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C	Giltay	Royal Moto
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 85	Giltay	Royal Moto
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 85 Amac 128, 402, 728, 867	Giltay 414, 642, 600 54 Gnome-Rhône, 82, 83, 84, 335, 337, 371, 405, 454, 456, 544, 643, 693, 694, 718, 741, 839 91 Godin 50 Goyot-Gaucher 76 Goubeaut 12 Griffon 67 Graff 67 Grundhey Peerless 84	Royal Moto. 83, 197, 207, 421, 720 R. S. 49 Rudge 649, 814 San Sou Pap 455, 456, 694 S. A. M. 315 Sandford 769 Sara 73 Saracco 12, 15, 481, 618, 724, 753 Sarolea. 12, 15, 481, 618, 724, 753 Schilka 100 Senspray 677
A. B. C	Giltay	Royal Moto
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 85 Amac 128, 402, 728, 867 Ambrosio 33 André 65 Ansaldo 230	Giltay	Royal Moto
A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 85 Amac 128, 402, 728, 867 Ambrosio 33 André 65	Giltay	Royal Moto
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 85 Amac 128, 402, 728, 867 Ambrosio 33 André 65 Ansaldo 230 Anzani 32, 456 Appa 885 Arco 101	Giltay 414, 542, 500 54 Gnome-Rhône, 82, 83, 84, 335, 337, 371, 405, 454, 456, 544, 643, 693, 694, 718, 741, 839 91 Godin 50 Goyot-Gaucher 76 Goubeaut 12 Griffon 67 Graff 16 Grundhey Peerless 84 Guiness 28 Gurtner 77 Harlett 175, 4 Harley-Davidson 375, 488, 599, 742, 504, 505, 50 Harrissard 504, 505, 50	Royal Moto
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 95 Amac 128, 402, 728, 867 Ambrosio 33 André 65 Ansaldo 230 Anzani 32, 456 Appa 885 Arco 101 Armstrong 337 Arrace 154	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 85 Amac 128, 402, 728, 867 Ambrosio 33 André 65 Ansaldo 230 Anzani 32, 456 Appa 835 Arco 101 Armstrong 337 Arzac 154 Aster 230 Aubler Dunne 161 Austral 83, 255, 196	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 85 Amac 128, 402, 728, 867 Ambrosio 33 André 65 Ansaldo 230 Anzani 32, 456 Appa 885 Arco 101 Armstrong 337 Arraec 154 Aster 230 Aubler Dunne 161 Austral 83, 255, 196	Giltay	Royal Moto
Gravures Motocyclettes et accessoires A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 85 Ambrosio 33 André 65 Ansaldo 230 Anzani 32, 456 Appa 885 Arco 101 Armstrong 337 Azac 154 Aster 230 Aubier Dunne 161 Austral 83, 255, 196 Automoto 421, 456, 743 Azda 124 Barbler 108 Bardot 473	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 85 Amac 128, 402, 728, 867 Ambrosio 33 André 65 Ansaldo 230 Anzani 32, 456 Appa 885 Arco 101 Armstrong 337 Arzac 154 Aster 230 Aubier Dunne 161 Austral 83, 255, 196 Automoto 421, 456, 743 Automoto 421, 456, 743 Azda 184 Barbier 108 Bardot 473 Barr and Stroud 319 B. C. R. 340, 693 Bardat 473 Barr and Stroud 319 B. C. R. 340, 693 Beatig 666 Beigian 184 Ben-Diesel 818 Beradd 237, 826 Binks 128, 866 Blackburne 175, 298, 475, 627 Blotto 746 B. M. W. 99, 606, 659, 679, 693, 719, 754, 832 Bogeÿ 319	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Alcyl 513 Alycon 95 Ambrosio 230 André 650 Ansaid 32, 456 Anzani 32, 456 Appa 885 Arco 101 Armstrong 337 Arzac 154 Aster 230 Aubier Dunne 161 Austral 83, 255, 196 Automoto 421, 456, 743 Azda 124 Barbler 108 Bardot 473 Barr and Stroud 81 Bardot 473 Barr and Stroud 869 Begian 184 Beardor 403, 650 Begian 184 Beardor 403, 650 Begian 184 Beardor 123, 866 Beins 128, 866 Beins 12	Giltay	Royal Moto
Motocyclettes et accessoires	Giltay	Royal Moto
A. B. C. 404, 606 Acfor 801 A. E. C. 6 A. J. S. 85, 277, 752, 806 Aleyl 513 Allycon 85 Amac 128, 402, 728, 867 Ambrosio 33 André 65 Ansaldo 230 Anzani 32, 456 Appa 885 Arco 101 Armstrong 337 Arzac 154 Aster 230 Aubier Dunne 161 Austral 83, 255, 196 Automoto 421, 456, 743 Azda 124 Barbier 108 Bardot 421, 456, 743 Barr and Stroud 319 B. C. R. 340, 693 Béalé 224 Béardmore 403, 650 Beatiy 606 Beigian 184 Bens-Diesel 818 Ber-Diesel 818 Ber-Di	Giltay	Royal Moto

Chater Lea. 20, 142, 450, 743

Zénith 6, 128, 599,

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

- 1º Réception des numéros des la parution avant la mise en vente dans les kiosques :
- 2º Réduction sur le prix d'où bénéfice de 34 francs sur EN SUPPLÉMENT MENSUEL (Moto Revue et L'Actual'achat au numero :
- 3º Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces;
- 4º Réduction de 33 % à notre Service « Occasions »;
- 5º Bénéfice des Assurances à Primes réduites de formules variées, à un taux introuvable ailleurs :
- 0º Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites :
- 7º Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) :
- 3º Nos Expertises de toute nature (demander conditions)
- 9º Participation à nos Concours richement dotés ;
- à nos Rallyes divers :
- 1107 à nos Sorties collectives :
- à nos Causeries et Conférences :
- 13º 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...

Voyes 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 lité 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

que nous vous donnons davantage, sans pour cela elever 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 alnsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné sans avant à débourser immédiate-

à la qualité d'abonné, sans avoir à débourser immédiatement le montant total de l'abonnement, nous accepterons dès maintenant la souscription à un ABONNEMENT à RÈGLE-MENT DIFFÉRÉ comportant QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (5 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 consentles qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Extérieur.

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 NUMEROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

Veuillez 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 paieral 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		in and
Adresse		Company of the
Profession		

MAGNÉTOS, BOUGIES, DYNAMOS, PHARES, CORNETS, PIÈCES DÉTACHÉES, etc...

se trouvent

97, Boul. Exelmans, PARIS (16°)

F. PÉAN

Concessionnaire Exclusif (France et Colonies) Tél.: Auteuil 35-15 - Adr. télégr.: Robochor 53-Paris

ATELIER SPÉCIAL D'ÉQUIPEMENTS ET DE RÉPARATIONS



AGENTS a Lille Lyon, Bordeaux, Marseille.





a prouvé dans le BOL D'OR et le CIRCUIT DES ROUTES PAVÉES, les courses les plus dures de l'année, la qualité de ses Cadres double poutre armée

MODÈLES pour 1928 :

3 C.V. 250 cmc. Tourisme, Sport, Course 4 C.V, 350 cmc. Tourisme, Sport, Course

DEMANDEZ LE NOUVEAU CATALOGUE

Société Anonyme Française des Cycles CLEMENT-GLADIATOR 76. Grande-Rue - PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

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 :

• avec pneus normaux de 700×85. 2º en type confort avec les pneus ballons de 700×100.

ET SON TYPE RACING

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

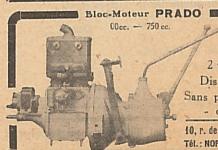
Établissements MALTERRE Frères (Ing. A.etM.) 13. Rue Biscornet, PARIS (XIIe)



la machine qui convient, dont :

... Une 250 cmc.

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



3 Vit. Marche AR 2 temps, 2 cylindres Distribution partiroir Sans précompression - dans le carter -

10. r. de Bellevue = PARIS (19e Tél.: NORD 94-97 - Mét.: Botzaris

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

AVIS IMPORTANT. - Tous ceux qui font usage des petites annonces sont informés que doré-

nyantes ;

1 Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 % sur 13 %;

2º Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le Nº dans lequel elle doit passer;

3º En dessous l'annonce très lisiblement et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas

oublier votre nom et adresse. Si l'an once 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 conforme aux indications

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 Nº suivan . Tout Abonné à *Moto Recue* a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au delà du prix

l° Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annouce ait un caractère accidentel ou strictement personnel;
 2º Non abonnés, la ligne 10 francs;
 3º 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 france la ligne à un abonné dont l'annonce aurait un caractère

B. S. A. 5 GV., pneus neufs, état mécanique garanti, essais à volonté, à vendre 2.400, ou à échanger avec soulte contre side-

echanger avec soulte contre sidecar monoplace René Gillet.
Ecrire Stahl, 51, rue St-Germain,
Romainville (Scine).
Cleveland, 270 cmc., gros
pneus, tan-sad, très bon état,
2.500 fr. Camescase, 1 bis, rue
Lallier, visible aux Ets Valple,
23, av. Trudaine (9°).
3.400, à saisir D. F. P. 4 pl

23, av. Trudaine (9*).

3.400, à saisir D. F. P., 4 pl.,
6 pn., carr. écl., essai, 9 CV, im.,
5 CV, 50, rue Bruyère Les Lillas
(Seine). Métro.

D. F. R., 350 cmc., état neuf,

2.600. Cruz, 14, rue des Minimes,

F. N. M., 70, absolument neuve, s'adresser a M. Roland Chassin, 81, rue Villeneuve, Alfortville La Française Diament, 4 CV.

tan-sad, à vendre d'urgence, con-ditions exceptionnelles, s'adresser au concierge, 11, rue de Nesles, Kelher-Escoffier, 500 cmc., à culbut., parl. état, écl. mag., tan-sad amort., rétro, 4.300 fr. Gougeon, 40, rue Julie, Paris.

A vendre Monet-Goyon, 3 CV, parf. état, tan-sad, pare-boue, etc., prix à débattre. S'adresser Petit, 12, boulevard de Verdun, Cour-

bevole (Seine).

Monet-Goyon, 500 cmc., 1927, supersport, double échappement, pneus ballon 700×100, parfait état mécanique, très peu roulé. 5,800 fr. Lucien Chérie, 2, rue de la Bourse, Paris.

Monet-Goyon, 2 CV, 2 vit., éclair. électr. très bon état, à vendre par suite de départ, prix intéressant. S'adresser à M. Moriceau, 16, rue Neuve-de-Villiers, Levallois-Perret (Seine).

- ACCESSOIRES -

pour Motocyclettes

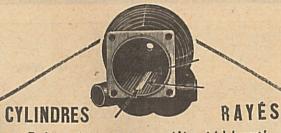
33, Rue Anatole-France LEVALLOIS-PERRET

= Tél. 16.06 - GROS =

Expéditions en province-Domandez le neuveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations TRAVAUL BONGME - FRUIT MODERES

PNEUS 1" MARQUE, PRIX do SOLDE



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

LEVALLOIS 14-62 BAR

Télégramme : BARIMAR - CLICHY

48, RUE D'ALSACE - CLICHY (SEINE)

[[]]]]]]]]]]]]]]]]]

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

AUX MEILLEURES CONDITIONS Motos ROCHESTER

Toutes occasions en Motos, Cyclés et Mechines à coudre IOSPITAL, 56, Bd de Grenelle, PARIS (159)

Norton, 500 cmc., à culbuteurs, état neuf garanti, 6.000 fr., à saisir de suite cause départ, Ferlier, 15,

rue Trèzel, Paris.
Peugeot, moto 3 CV, blocmoteur 2 vit., 1927, revisée entièrement, 2.300 fr.: vélo course neuf,
boyaux neufs, 280 fr. Damars, 52,
boulevard Victor-Hugo, Clichy (Seine).
Royal-Moto, bloc. 2 vit., 175

parfait état, phare, fontes cava-lerie, réserve huile, etc., 2.500. Rancon, 27, rue République, Vanves (Seine).

Vanves (Seine).

Saroléa 500, culb., 2 mois garantie, carb. TT., John Bull, état neuf. Georges Martin, 48, rue Pierre-Charron, Paris (8°).

Soyer, 175 cmc., roulé 400 km., 2.900 fr., cadre dbl., berc vit. 70, selle Terry, 3 vit., ch.-ch. Conc., 2, rue Vivienne, Paris (2°).

Occ. except., Sumbeam, 5 CV, 1919, ent. rev., magn., chaîne Renold, soup., pist., pneus, chamb. neufs, aff. conf., à vendre 3.500 fr. Le Brun, chez Passeur Bassin St-Gervais, bd Croisset, à Rouen (Seine-Inférieure).

(Seine-Inférieure).
Terrot, 350, mot. Terrot, culb. sortie mai 1927, vit. 112 à l'h., gagn. courses, moteur démonté dev. acheteur, tous essais. 5.300

dev. acheteur, tous essais. 5.300 fr. Zambaux, garage Victor, 85, av. Grande-Armée.

Terrot 350, culbuteurs, ballons, sous garantie, tous essais, Salmon, 29, rue des Morillons (15°). 4.800 fr.

Terrot, 350 cmc., Iap, très bon état, éclair., tan-sad, compt. 3.500 fr., le soir à 19 h. ou sam. apr.-midi, ou dim. mat., Universal. 7 bis. rue Henri-Murger. sal. 7 his, rue Henri-Murger, Paris (Combat).

Terrot Jap, 1927, 4 CV, 4 t., confort, access., prix intér., Harley side, L. V., bi-place, eclair.,

MOTO-AGENCY

24, Bd de Charonne, PARIS; 20° Achète - Vend - Répare - Echange FN., Terrot, Monet, Motoconfort, Soyer, etc. - Stock en neuf et occasions -École de Motos - Permis gratis à tout acheteur

HALL DE LA VOITURETTE, 99, Av. d'Oriéans, PARIS (14°) - Cobelles 88-61 LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS ON VOITURETTES et CYCLECARS A VENDRE EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

PIÈCES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES

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



klack. électr., access., parf. état. Ecrire pr renseignt., Breton, St-Crépin, près Méru (Oise).

Grépin, prés Mérii (Oise).

Terrot 3 CV. 2 vit., 2 t., parf.
état. 2.200 fr. Jean Laurans,
Domaine de Batevoule, SaintAlvare (Dordogne).

Tarrot, 350 cmc., J. A. P., mle
1925, tan-sad, éclairage, 2 pneus
rech. et nombr. access., roulé
3.000 km., prix, 3.200 fr., vis.
12 à 14 h. ou dintanche, Carteron,
22, rue Croux-St-Marc. Reims. 2, rue Croix-St-Marc, Reims.

burne de course, comme neuve, réelle occasion pour amateur de vitesse; pr petits moteurs botte Burmann, ch.-ch. Amac, com-pression variable, doubles freins, double graissage, frein de direc-tion, amortisseur Terry, la plus jolie 4 tps. culbuteurs sur le marché, à vendre 6.500 fr., pièce de rechange, accessoires. Denis de rechange, accessoires. Denis Dellanne. 6, rue des Corderies, Boulogne-sur-Mer. Tél.: 13-39. Terrot, 175 cmc., comme neuve,

roulé 300 km., compt. O. S., 1.800 fr. Pecout, 75, rue Madame,

Terrot, 350 cmc., pneus ballons neuve, 4,500 fr. Terrot 350, culb., neuve, 5,250 fr. Terrot 350, roulé 3,000 km,, tan-sad, écisir. électr., compt., 4.200 fr.; 10 motos de première marque à des prix d'hiver defiant toute concurrence. Pierre, 3, rue Charles Renouvier. Rog.: 07-67.

Triumph 500, lat. 1926, vite et sobre, 4.500 fr. Desammes, 30, av. du Maine, metro Montpar-

Triumph, 500 cmc., méca-nique et émail neuf, garantie, à enlever 2.200. Urgent. Remy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris

Thomann, 250 cmc., 4 tps., 2 vitesses, tan-sad, parfait état, 2.000 fr. Durand, 40, rue St-Paul, Peugeot 3 CV, bloc-moteur,

Peugeot 3 GV. Dioc-moteur, type 1927. sous garantie, usine, 2.600 fr. Masson, 12, avenue de Vaugirard-Nouveau, Paris (15°). Monet-Goyon, 175 cmc., état neuf, 2.500. Ducerveau, 18, rue du Regard, Paris (6°).

SIDECARS

Ariel side-car, 6 CV, 1927, écrire R. Cabolet, 7, passage Elysée-des-Beaux-Arts, Paris. B. S. A., 5 CV, side, ét. abs. nf.,



TOUT L'ÉQUIPEMENT du MOTOCYCLISTE -

41, Avenue des Ternes et 28, Rue des Acacias, PARIS SACS TYROLIENS 22.50 et 39 x

Équipements imperméables: 150 fr., protègejambes: 45, 59, 80, 72,50, gants, luncties, casques, cuissards anglais, imperméables Trench coats, bottes, etc., etc...

Catalogue spécial, 16 pages, contre 2 jr. tim-bres remboursables à la commande et donnant droit à 5 % de remise.



MOTOCYCLISTES!! POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO adressez-vous au Spécialiste J. DETRUCHE MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - Tél.: NORD 81-07 Agent des marques : Harley-Davidson, Harlette, Terrot, Peugeot, Monet et Goyon, Soyer F N., René Gillet, Gnome et Rhone VENTE # ÉCHANGE COMPTANT & CRÉDIT -:- RÉPARATIONS =



POUR VOS ÉTRENNES Faites votre choix sur la nouvelle 175 populaire CLAUDE DELAGE

Prix 2.060 fr. transmission par chaîne, ou la nouvelle 500 supersport double échappement. Condit ons de vente à crédit sur demande

Etablts CLAUDE DELAGE, 12, Rue Honnet à Clichy (Seine)

STOCKS de PIÈCES D'OCCASIONS-Fourches élastiques et Carburateurs tous modéles Bolte 2 et 3 vit., Cadres Résery : surbais. 30 fr. Gar.-Bose 140, 160 . Sièges arr. en ressertà Dessier 90 fr. Liquid de moto 2 à 6 · v et ée Siée ... car. Agence directe Motoconfert Comptant, Crédit L Bouchez, 7, Bd Victor-Hugo, St. Ouen (Mairie)

Sully, 21, rue de la Beaume, Mon-

treuil.

Indian side, bi-pl., parf. état, gros pneus, à vendre 2.200 fr. bes. argent. voir le soir, de 7 h. à 9 in., Desrochers, 119, avenue d'Ivry-Paris (13*)

Indian side, b. état, 1.700 fr. A. Royer, La Ouarte (Hte-Saône). Occasion sidecar Indian état neuf, écl. électr., pressé, 2.700 fr. Roussel, 220, rue Paris, Montreuil. Sidecar pour Monet-G.yon ou Terrot, 175/250 cmc., état neuf, 600 fr. S'adresser Bonin, 21, rue Victor-Hugo, Puteaux (Seine). Gnome et Rhône, 500, mars 1927, peu roulé, pneus neufs,

1927, peu roulé, pneus neufs, 27×4, amort., fr. direct., par-jam., écl. Maglum, compt. side, gr. luxe, bateau bi-place, au plus offrant, presée. Bolllot, 35, avenue Hoche, Sevran (Seine-et-Oise), t.

CYCLECARS

Bignan Salmson comme neuf, 6 900 fr., affaire sérieuse. Tuf-fraud, 2, rue de la Seine, Issy-les-Moulineaux (Seine). Cyclecar très vite, 120 kms.

écl. électr., roue Rudge 40,90, par essai. Ecrire à M. Neveu, 30, rue de Paris, Ivry-sur-Seine. Cyclecar Laffite, caisse, capot...

alles neuves, état de marche, à prendre sur place, 2,000 fr. ou wagon départ, 1 moto Griffon, bon wagon départ, 1 moto Griffon, bon état, 800 fr.; 1 moto Gratieux, 250 cmc., 2 tps, 1.500 fr., 2 châssis, 4 cyl. Barriet, Darracq, 2.000 et 1.500 fr.; 1 phare Radios et dynamo neufs, 200 fr. Denis-Delianne, 6, rue des Corderies, Boulogne-sur-Mer.

Si vous voulez acheter ou schemens votre motores te un consultation.

Si vous voulez scheter ou échanger votre moto contre un cyclecar, venez voir le choix u ique en Morgan, Amilcar, G.A. R., Sandford, au garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier. Té.: Roquette 07-67.

A vendre depuis 3,200 fr. ou à échanger contre notes modernes.

échanger contre motos modernes, nombreux cyclecars Morgan, Amil-car, B. N. C. Garage, 4, rue Char-les-Renouvier. Roq.: 07-67.

A vendre 5:500 fr. ou à échanger contre cyclecar 2 places, Torpedo Citroen, 8 CV, 4 places, marche parfaite Doussot, Georges, Dienville (Aube). Benjamin 6 CV, caross. sport,

vendre bas prix. S'adresser Laroque, 26, rue Florian. Camionnette Citroën 8 CV, bon état, 7.000 fr. Lucien, 1, quai de Grenelle, de 2 à 5 h.

5 HP. PEUGEOT Cabriolet, arrosserie en excellent état. Partie mecanique entièrement emise à neuf. Moteur spécial, permettant une amélioration de 15% dans la vit. moyenne. Freinage jumelé. Nombreux accessoires. Pneus à tringles, état neuf. A vendre : 9.500 fr.

Garage MONNIER 68, rue Danton

MAGNETOS DYNAMOS

DÉMARREURS Toutes Marques

Plèces Détachées pour tous Modèles

INDIAN. 2.700 fr. - B.S.A. 2.700 fc. État neuf - Garantie 6 mois - Crédit

Fabrique de Carrosseries
Tous types - Catalogue gratuit de 1 à 9 CV. FOULON 162.av. Daumesn'i

Camionnette Delahaye, 10-12 CV, parfait état mécanique, 6 roues Indge, outillage, prix, 4.500 fr. S'adresser M. Fleureau,

4.500 fr. S'adresser M. Fleureau, 16, avenue Hoche, Sevran-Livry (S.-et-O.).

Ford 7 CV, conduite Fse, revisée, 4.000 fr., cause double emploi. Garage Marchand, bd du Nord, Nanterre (Seine).

Cabriolet 5 CV, Peugeot, revisée 47, rue de Seinte, grande 15 feb.

47, rue de Saintonge, Arch. 15-41. Renault 6 CV, C. I. 3,4 pl., parf. état génal; v. cause dble emploi, int, s'abste., prix net, 8.000 fr. Lebrun, 7, rue Millevoye, Amiens (Somme).

(Somme).

A vendre torpédo 6 CV,
Renault, 4 places, très bon état.
S'adresser à M. Sereau, 26, rue de
l'Hôtel-de-Ville, Dieppe (Seine-

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur de toutes pièces de rechange neuve pour moto, Triumph, B. S. A., Sumbeam, Harley, Peugeot et Indian. Ecrire à Maison Azar Njaim, rue Gou-rand, Beyrouth (Syrie), Douglas 350 cmc. M. Février,

11, bd de Foure, Laval (Mayenne).
Suis acheteur Morgan air,
7 GV, même accidenté. Barthé-lemy, 58, rue Victor-Hugo, Le
Mans (Sarthe).

ECHANGES

A vendre 4.800 fr. ou à échanger contre moto 4 tps, minimum 4 CV, quadrilette Peugeot, complètement revisée, 6 roues com-plètes, carosserie neuve, éclairage Magondeau ; après 5 h. soir du samedi après-midi. Hennequin, 11, rue Henri-Martin, Vanves

A échanger : 1º graissage lub A échanger: 1° graissage lub. complet contre Técalémit, 2° deux petits phares électriques, nickelés, comme neufs, 170 m/m, contre phares plus forts; serait acheteur d'un gonfleur mécanique et d'un petit moteur 1 CV. Weber, Ouville – la – Rivière (Seine – Inférieure).

Kodak 6 ½ 11, valeur 900 fr., contre petite moto. Ecrire Pamars, 52, bd. Victor-Hugo, Clichy (S.). 1 appareil carte-postales plein

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Teleph. | Wagrant 01-00



Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du passager arrière

8, Rue Marie-Stuart PARIS

Brevet S. G.G | D



INDIAN

En vous recommandant de MOTO-REVUE vous

aurez satisfaction immédiate.

Reconstruites à neut, modifiées en 6 CV 2 cylindres et en 5 CV monocylindres. Cadre trianguié surbaissé. Pneus conforts. Comptant ou Crédit. PRIX LES PLUS 'NTÉRESSANTS -:-INDIAN des stocks, 9 CV. avec side. 1.500 fr. POINARD, 3, Rue Larochelle, 3 - PARIS (14º)

RÉPARATIONS en 24 heures Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ pour MOTOS

Affaire excentionnelle : -

Un moteur SCAP, 8 CV. N° 8177, T. 12; ayant très peu tourné, état absolu de neuf; Frein avant PERROT com-piet. A céder bien au-dessous de leur valeur.

Écrire :

Madame H. BOURSIAC 56. Boulevard Exelmans

air à la minute; 2° appareil Klapp 10×15, 6 châssis, bromu-reuse 18×24 en excellent état ; le tout à échanger contre vélomoteur, 1 CV ½ en bon état. F. Achard, 46, avenue Secretan, Paris (19°). 4 roul. S. K. F. com. neufs, à éch. cont. radios, vélo. roto-phare ou simil. Laforce, Corbie (Somme).

DIVERS

Poste T. S. F. luxe, 4 l. et selfs int., ébénisterie acajou, à vendre 350 fr., vaut le double ; état absol. neuf. Thoral, 13, rue Amiral-Courbet, Bois-Colombes (Seine).

Jue homme libre 4 jrs par semaine, ayant perm. moto connst photo, T. S. F., électr., cherche emploi quelconque; serait recon-

empioi queiconque; serait recon-naissant à qui pourrait indiquer. Ecrire Sauvanaud, 163, rue de Sèvres, Paris (15°). Mille merc. T. S. F. excell. poste snap, 3 lampes, coffret luxe, selfs, casque dédoubl., auditions, 500 fr. M. Pas-

sebon, Luynes (Indre-et-Loire).

Moteur 2 tps, 147 cmc., mag.,
carb. abs. neuf, 400 fr.; 1 cadre bley., mot., four. élast., 150 fr.; 1 paire roues bleyel., mot., pn neuf, 150 fr. Roball, 88, rue l'Aigle, Garenne-Colombes.

Magnéto Berling p. 2 cyl, 45°, comm. neuve, prix 250 fr. marche garantie. Breton, St-Cré-pin, près Méru (Oise).

Excellent spécialiste moto, demandé par important garage, sérieuses références exigées, place stable, bon salaire, Laurent, 140, rue des Charrettes, Rouen (Seine-Inférieure).

Poste T. S. F. gde marque, 5 lampes, état neuf, H. P. lampes, pile, accu. neufs, le tout, 850 fr.

Aluto, 1, avenue Félix-Faure, Paris (15°)

1 moteur Jap, soupapes latérales, 1,000 cmc., pour cyclecar ou moto, carburateur magnéto, à enlever, 800 fr.; 1 poste T. S. F. complet, avec ses access., 600 fr.; Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier,

FABRICATION FRANCAISE MAISON CRÉÉE EN 1908

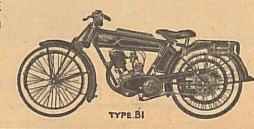
5 MODÈLES : A-B-BI-C-CI - Side-car ULTIMA Demander le Catalogue 1927

E. BILLION, Constructeur

24-24 Ms, Rue du Commandant - Faurax -:- LYON Téléphone : VAUDREY 2-04 Chèque postal Nº 154-61 Lyon

MOTEURS 4 temps 3 & 4 CV

2 Cylindres en V 500 cmc.



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



pour SIDE CARS
12 modeles en mono el bi-slecce
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
Pare-boue, Repose-pleds,
Sacoches, Lanternes, etc., etc.

Ernest RICHARD

184, Avenue de Choisy, 184
PARIS at Tel. Gobelina 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

A vendre poste T. S. F. complet 4 lampes, valeur 2.000 fr.; au plus offrant ou échange intéressant; plusieurs accus, 4 volts et 80 volts, garantis, à vendre, Latrasse, 63, bd J.-Jaurès, Clichy (Seine). Atelier spécial pour réparations

électriques, dynamos et accumu-lateurs toutes marques, batteries neuves et occasions garanties, appareillage électrique, dynamos, démarreurs, etc. Echange immé-

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, 9, 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).

rofitez de l'hiver pour FAIRE REVISER vos Motos Plazolles 16, Rue Crussol Spécialiste de la mise au poin

diat de toute batterie, même hors de service, contre batterie garan-tie. Latrasse, 63, bd Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

Clichy (Seine).

Remorque légère, arr. moto, bicyel., où à mains, deux roues caoute., 600×50, très pratique, bagages, valeur 550 fr., cédé 300 fr. état neuf, occ. except. Ripert Curé, St-Michel-les-Portes (Isère)

Grossby, force 20 HP consommation 15 litres aux 100 km., 1 litre ½ huile. Vitesse 130 km., elle est complètement remise à neuf, moteur 4 cylindres à 5 na-

neuf, moteur 4 cylindres à 5 pa-liers tenue de route parfaite. Mu-tot, 51, rue Vivienre.

Suis vendeur pneus 650×65; 1 paire lant, luxe, nick., électr. et ess.; 1 accu Divin, 6 v., 48 AH silencieux, steigboy, coll., 150 nº, Moto Revue, Peugeot, Revue Cyclecars, plus offrant, Pruvost libraire. Lilliers (P-de-C.).



Contrôle permanent sur la magnéto - 3 Modèles

DÉSIREZ - VOUS : VENDRE ::

ACHETER :

ÉCHANGER

Les Petites Annonces de MOTO-REVUE

vous fournissent le moyen

par pile ménage dans l'intérieur du phare. Eclairage

à l'arrêt assuré. Projection au-delà de 100 mètres.

le plus

ÉCONOMIQUE

: : et le plus SUR

LISEZ.... L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Supplément mensuel de Moto Revue

The Sportman's favourite PIPES L. M. B., Administration, 17, Rue de Bucy PARIS (6°)

Ft recommandez-vous de "MOTO-REVUE"

Le Gérant : C. LACOME: Adresser toute la correspondance : 5, rue Saint-Augustin, Paris,





HUILE DE SÉCURITÉ

Demandez le "Guide Spido" à la Société A. AND RÉ Fils et "Guides Peugeot", 8, Rue Tour-des-Dames, Paris. 9e