

Le Concours d'éclairage pour Motos 1^{er}-25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 253

14 Janvier 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

Aurait-on songé, il y a quelques mois encore, à poétiser d'une façon saisissante le sport d'hiver motocycliste ? Un tel document est une magnifique préface des Six Jours d'Hiver qui se courent dans trois jours.



EN RÉGLE AVEC LA LOI

VOTRE MOTO DOIT ÊTRE
ÉCLAIRÉE DANS LES VILLES
-- ET SUR LA ROUTE : --
-- -- TOUTEFOIS -- --
C'EST EN MARCHÉ ET SUR
LA ROUTE QUE VOTRE
- ÉCLAIRAGE DOIT ÊTRE -
INFAILLIBLE ET PUISSANT

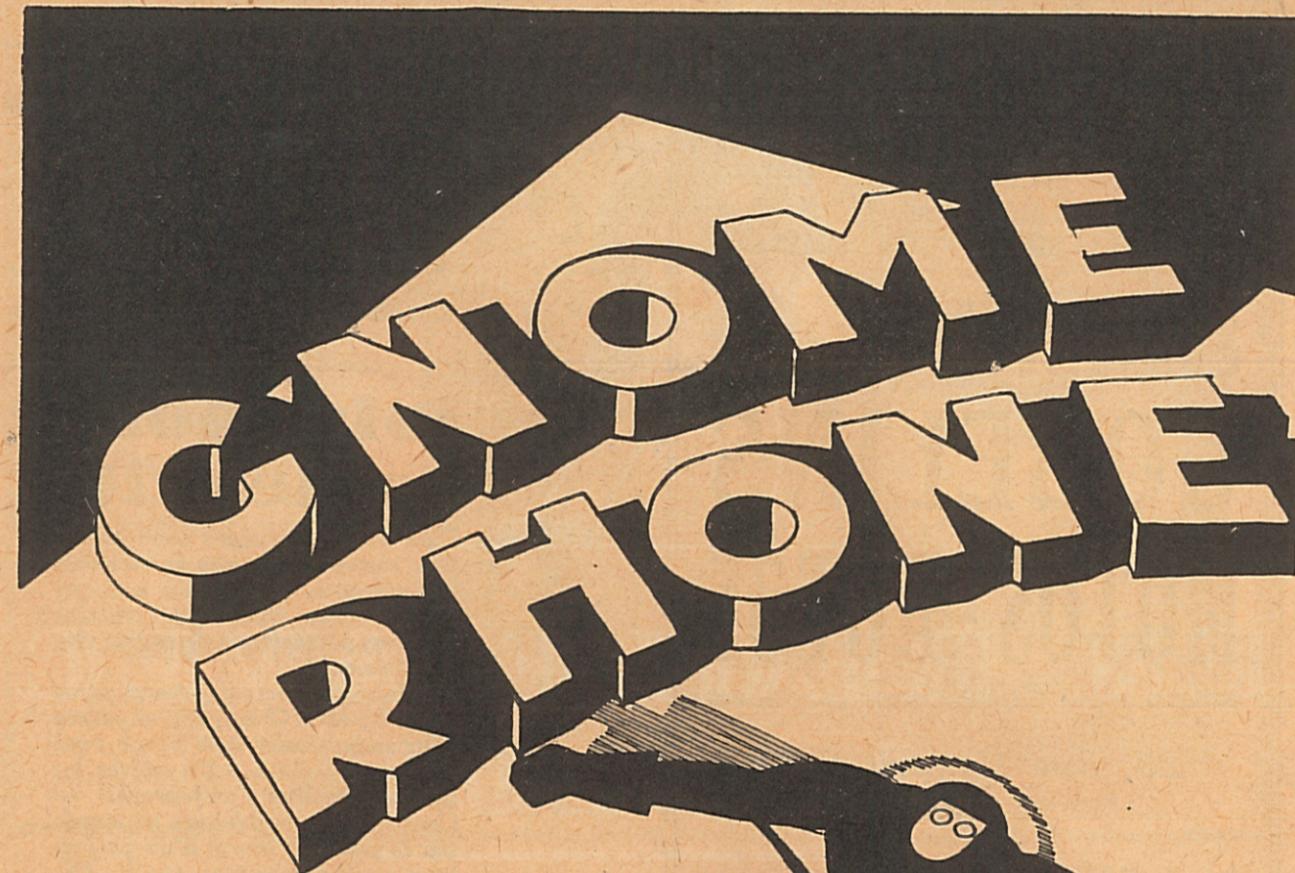
SEUL
L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

MAGLUM

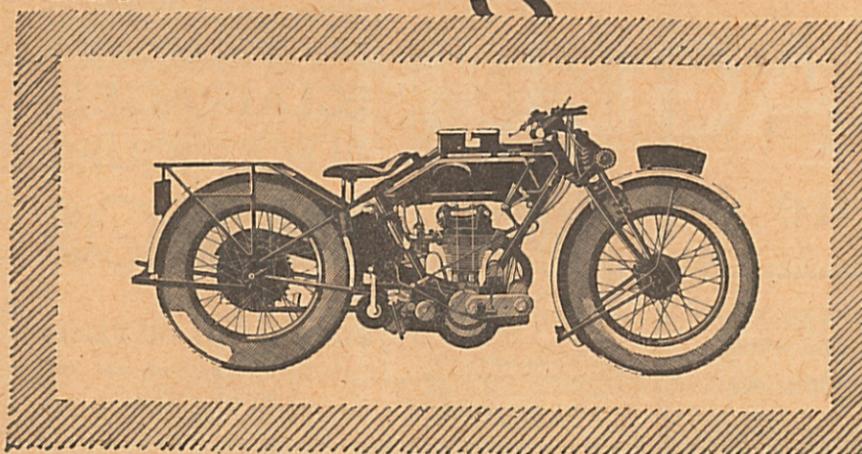
VOUS DONNERA CETTE
-- -- SATISFACTION -- --
SIMPLE - SUR - PUISSANT
ÉCONOMIQUE
- ÉCLAIRAGE A L'ARRÊT -



MAGNÉTO-LUMIÈRE L. M. C., 21, Rue de Chartres, Neuilly-s/-Seine



R. ANSIEAU



SIÈGE SOCIAL
34, R. DE LISBONNE
PARIS

M^{me} DEVENTE
49, AV. DE LA G. ARMÉE
PARIS

SUCCURSALE
6, R. D'AUBUSSON
TOULOUSE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes!...

PAS DE RÉCLAME TAPAGEUSE,
-- LES MÊMES CONDITIONS --
QU'AILLEURS SI NON MIEUX

Avant d'acheter
Consultez - -

GOBELINS MOTOS - AUTOS

Articles de Sport

26, Rue Duméril (XIII^e)

Station Métro : "CAMPO-FORMIO"

Pour la MOTO :

Agent des Marques :

New-Motorcycle

LA RÉVÉLATION DU SALON

Terrot Monet-Goyon F. N.

Pour le VÉLO : ■ ■

Olympique

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE
Reprises en compte toutes motos ou voitures
Comptant - Crédit - Réparations - Occasions



Voir loin pour rouler vite

Bien des promenades sont écourtées, bien des parcours de nuit sont désagréables, parce qu'il manque à votre moto l'éclairage puissant qui vous permettrait de rouler vite et sûrement.

L'Éclairage Électrique sans accus **RADIOS-MOTO**, employé en course pour sa puissance et sa sûreté, rend nettement lisibles, à 280 mètres, les petits caractères d'un journal.

Constitué d'une dynamo actionnée par le pneu arrière et d'un projecteur parabolique très étudié, l'Éclairage Électrique **RADIOS-MOTO** est indéréglable, étanche, simple. Votre fournisseur le monte, en quelques minutes, sur n'importe quelle machine.

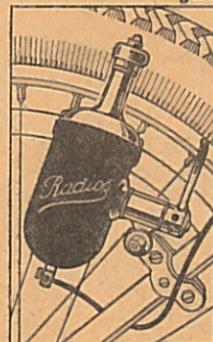
Trois modèles

Il n'existe qu'une seule dynamo fournissant un courant 6 volts, mais trois combinaisons sont possibles, dont l'une comprend un éclairage route, un éclairage veilleuse-code, un feu arrière, une balladeuse. La combinaison la plus simple (éclairage route) revient à 320 fr. ; la plus complète à 442 fr.

Notice descriptive gratuite

Demandez-la : Vous y trouverez tous renseignements relatifs à nos équipements pour motos ou vélos et à notre lampe de poche "LUCIFER" à dynamo, fonctionnant sans pile. Vous recevrez aussi la liste de nos agents.

GÉO ARANDEL



Ce croquis montre l'entraînement de la dynamo par le pneu arrière : une manette à manœuvrer et c'est tout.

ECLAIRAGES ELECTRIQUES RADIOS (LUCIFER)

POUR MOTOS OU VÉLOS

18, Rue Denfert-Rochereau, 18
BELLEGARDE
(Ain)

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

Téléphone : WAGRAM 94-27



SES MODÈLES 350 et 500 cc.

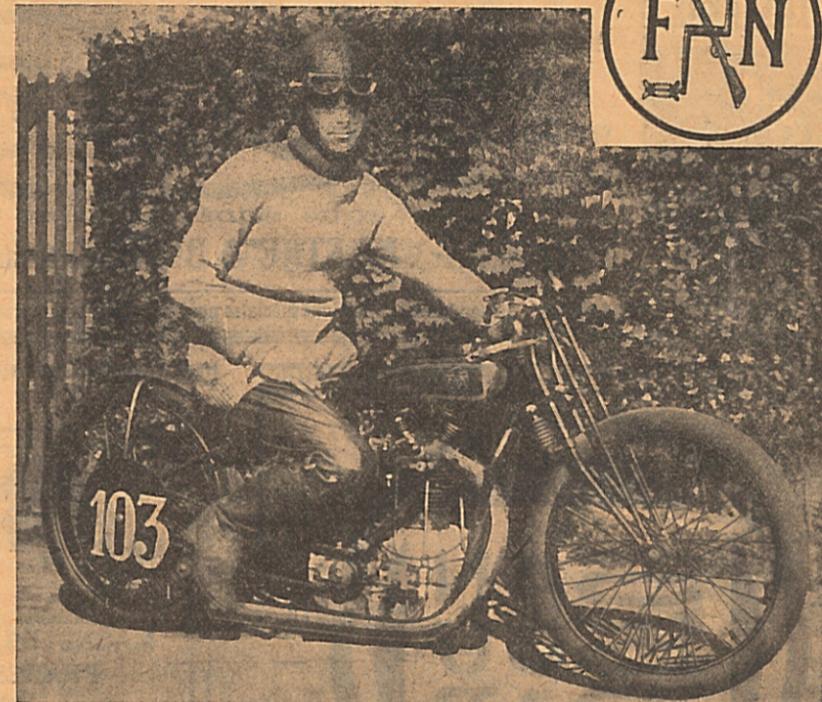
réunissent les perfectionnements les plus intéressants pour l'amateur de motos modernes :

CADRES fermés à berceau ;
FOURCHES amorties et freinées ;
BLOC-MOTEURS à 3 VITESSES ;
CHAÎNE UNIQUE ;
FREINS PUISSANTS ;
GROS PNEUS de 100 et 115 mm. ;
SELLE extra-souple surbaissée ;
ACCESSOIRES des 1^{res} MARQUES

RAPIDES - SOLIDES
CONFORTABLES

Les Motos FN
détiennent

22 RECORDS DU MONDE



SBAIZ sur FN 500 cmc. — Record du Monde kilomètre lancé à 183 km. 486

CHAPUIS-DORNIER

Pour 1928 ses **BLOC-MOTEURS** sont les plus avantageux
pour la construction de **VOITURES UTILITAIRES**

Pour 1928 deux modèles de **CHANGEMENTS de MARCHE**
de qualité exceptionnelle, pour bateaux de pêche ou de plaisance

Renseignements : Usines et Bureaux

88 bis, Avenue du Président Wilson à PUTEAUX

Téléphone 225



UNE MARQUE qui S'IMPOSERA dans les 6 JOURS D'HIVER 1928

DRUZ
sur Motocyclette

LUCIFER

250 CMG.
4 TEMPS

TOUS MODÈLES A 2 ET 4 TEMPS

En vente chez: **MESTRE & BLATGÉ**, Constructeurs 46-48, Avenue de la Grande-Armée — PARIS —

AGENTS! Demandez nos conditions spéciales pour Vente au comptant et à crédit. - Tarif M.T. franco sur demande.



175 cc.
—
2 CV.

175 cc.
—
2 CV.

LA MOTO QUI DURE

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

Bosch

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

se trouvent

97, Boul. Exelmans, PARIS (16^e)

F. PÉAN

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

ATELIER SPÉCIAL
D'ÉQUIPEMENTS ET DE RÉPARATIONS

AGENTS à Lille, Lyon, Bordeaux, Marseille.

„Rochester” Baisse ses prix et présente de nouveaux types :

Moteur 175 cmc. DUTEN		Moteur 250 cmc. LUTETIA	
		Nouveaux types	
2 vitesses ch.-courroie.	2.680 [?]	2.550 [?]	3 vitesses : chaîne-chaîne Tourisme. 3.700 fr chaîne-chaîne Sport.... 4.200 fr. Catalogue franco sur demande
2 — chaîne-chaîne	2.780 [?]	2.650 [?]	
3 — chaîne-chaîne	2.500 [?]	3.350 [?]	
3 — ch.-ch. Sport.	3.750 [?]	3.600 [?]	

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

IV

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LES MOTOCYCLETTES

RENÉ GILLET

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

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

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

DEMANDEZ LES CATALOGUES AUX
Établissements **RENÉ GILLET**, 128, Route d'Orléans, 128
MONTROUGE (Seine)



Le Carburateur des Grandes Marques

sera toujours

AMAC
Le Carburateur
des Records...

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 : **É^m Robert MUNRO**, 198, Bd Péreire, PARIS (Wagram 10-14)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

V

Commandez
votre

Terrot



avec **Éclairage électrique**

“Alternacycle” ou “Radios”

par magnéto entraînée par la roue arrière



pour tous modèles : “Alternacycle” Frs. 260
— — — — — “Radios” . . . Frs. 320

“MAGLUM”

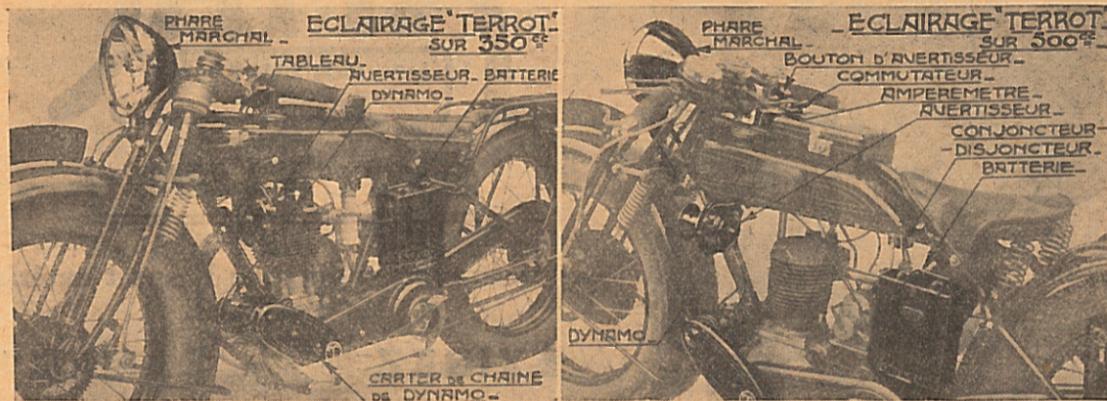
par magnéto entraînée par le moteur, avec débrayage.



pour 2 temps : “Maglum-Modic” Frs. 435
— 4 temps : “Maglum-Luxe” Frs. 780

“TERROT”

par dynamo “Soubitez”, à double débit commandée par chaîne sous carter fermé, Phare “Marchal” et Lanterne arrière “Marchal”, Batterie d'accumulateurs 6 volts “Slem”, Avertisseur électrique, Conjoncteur, Disjoncteur, Tableau de bord avec ampèremètre et commutateur, etc.



pour 4 temps : Frs. 875 Prix applicables à partir du 15 Janvier

Établissements TERROT 2, Rue André-Colomban
—: DIJON —
Magasin de vente à PARIS : 30, Avenue de la Grande-Armée

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e Arrondissement)

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

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

Toutes communications, chèques et mandats doivent être libellés :
“MOTO-REVUE”
51, Rue Vivienne, 51
PARIS

La voiturette 500 cmc. n'est pas un mythe

Nous avons reçu beaucoup de lettres de nos lecteurs intéressés par les éditoriaux que nous avons publiés sur la voiturette populaire et cela nous confirme dans notre opinion que c'est un débouché très important. On aura beau répéter, et cela est fort vrai, que la voiture actuelle n'est pas chère, que la voiture française est la moins chère de toutes et qu'il n'y a guère possibilité d'en réduire le prix, cela ne fera pas que les 39 millions de Français qui n'ont pas d'automobile se trouvent en possession des 20 ou 25.000 francs nécessaires à l'acquisition de la plupart des voitures dites populaires. Il est curieux de constater combien une différence de prix de 2 à 3.000 francs accroît le chiffre de la clientèle. Le succès de la moto, en dépit de préjugés extrêmement tenaces, dépend, pour une part, de son prix réduit. Or, batailler pour le cyclecar (s'il est à trois roues) ou la voiturette (si elle est à quatre roues) semble revenir à enfoncer une porte ouverte, puisque de tels véhicules, excellents par surcroît, existent et marchent admirablement, bien que leur prix n'atteigne en général pas dix mille francs. Ils se vendent certes, mais à une clientèle avertie et surtout à d'anciens motocyclistes qui cherchent à se protéger contre les intempéries; mais on ne peut pas dire qu'ils se vendent en grandes quantités. Voici donc une singulière situation : d'une part des voitures qu'on ne peut acheter parce qu'elles sont d'un prix trop élevé pour une bourse modeste, et d'autre part d'excellents petits véhicules d'un prix très réduit qu'on pourrait acheter, mais qu'on néglige. D'où vient ce dédain parfaitement ridicule de ces braves petites machines. D'une part de certains types bien peu satisfaisants qui firent leur apparition peu après la guerre. Le grand public aime les opinions toutes cuites et cyclecar pour lui, c'est un informe assemblage de ferraille avec une direction à ficelle, un moteur hoquetant, râlant, chauffant, pissant l'huile, des courroies qui glissent, une carrosserie en zinc. Et quand une opinion de cette nature s'est ancrée dans le public, il est difficile de l'en extirper. On ne veut pas croire qu'un cyclecar puisse être un véhicule aussi sainement conçu qu'une voiture. Or, ce ne sont certes pas les lecteurs de *Moto Revue* et de *L'Actualité Automobile*, mais c'est le grand public qui ne voit dans l'auto-

mobile que les coussins sur lesquels il pose son derrière. Et puis, on veut une conduite intérieure, un moteur qu'on ne voit pas, etc... Quelques sages se contentent d'un véhicule qui marche bien, mais M. Tout le Monde aime à parader. On veut aussi un nom. Qu'une grande marque de voitures lance un cyclecar et on verra tout le monde l'acheter. Et com-

SOMMAIRE

N^o 253.

Samedi 14 Janvier 1928

Par-ci, par-là	23
Une quatre cylindres allemande.....	24
Le bilan 1927 (suite) H.-P. Borestroke.....	25
Les Six Jours d'hiver	28
La moto peut-elle passer partout ?.....	29
Ce qu'un de nos lecteurs pense de la moto actuelle	31
Quel sujet désirez-vous voir traiter dans <i>Moto Revue</i> ?	32
Mon petit doigt m'a dit...	33
Concours d'hiver.....	34
Les Clubs	35
Lettre de Belgique	36
Concours d'Eclairage.....	37

Une avionnette à 14.500 francs

Notre confrère *Les Ailes* mène le bon combat en faveur de l'avionnette à bon marché et il signale à ce propos qu'aux Etats-Unis la Heath Airplane Company construit un avion équipé d'un quatre cylindres Henderson, le même moteur que la moto bien connue. La puissance est de 23 CV. En ordre de marche ce petit appareil est vendu 575 dollars, à peine plus cher qu'une motocyclette. La cellule, en pièces détachées, est vendue 208 dollars soit 5.200 francs. On voit par cet exemple que l'aviation à bon marché n'est nullement impossible. Avec un moteur de ce type ou même de gros bicylindres en V de 1.000 cmc. qui donnent aisément 30 CV, avec un taux de compression et un régime assez réduits pour assurer une marche régulière à pleine puissance, l'entretien peut parfaitement être fait par l'aviateur lui-même. La question du garage n'est pas non plus insoluble. Un hangar coûtant une centaine de mille francs pourrait recevoir pas mal de ces petits avions, surtout s'ils

étaient à ailes pliantes. Mais qu'on n'empoisonne pas les amateurs d'aviation de formalités multiples, d'exams médicaux dont la portée pratique n'est pas bien grande, les accidents survenant en général du fait de défauts de l'appareil ou d'imprudences du pilote. Il peut y avoir là, nous ne saurions trop le répéter, une industrie prospère, car des moteurs de type économique peuvent fort bien être employés. Les avionnettes actuelles sont équipées de moteurs coûteux parce qu'on n'épargne rien pour en diminuer le poids et ainsi réaliser un gain de vitesse ou une augmentation du rayon d'action. Qu'un moteur d'avionnette de série pèse 20 kilos de plus et qu'il réduise la quantité d'essence disponible de 25 litres et le rayon d'action de 2 ou 3 heures de vol cela peut être fort important pour des records, mais l'est beaucoup moins pour un avion de tourisme.

La grande question actuelle : le cadre

Moto Revue a publié tout une série d'articles sur les cadres et il n'y a aucun doute à ce sujet : de gros efforts sont actuellement faits en ce sens. Lentement, bien que traité d'une manière magistrale par certains constructeurs qui en ont une longue expérience, nous voyons le cadre classique (on sait ce que nous entendons par là), battre en retraite devant des systèmes plus nouveaux. La puissance constamment accrue des moteurs (on trouve des moteurs de série développant 40 et 50 CV au litre), et les vitesses élevées qui en sont la conséquence interdisent de se servir de cadres qui eussent été très bien convenus. La machine actuelle est lourde parce qu'elle doit résister à ces efforts et que le cadre doit maintenir entre les deux roues un alignement parfait. Aussi s'applique-t-on à obtenir la rigidité latérale comme on s'est, au début, préoccupé de réaliser la rigidité verticale. Ce n'est pas à vrai dire une petite affaire et la multitude des solutions auxquelles on a recours montre bien la complexité du problème. La triangulation verticale est relativement aisée à atteindre, mais la triangulation transversale est un casse-tête chinois. Le cadre en tubes sera-t-il d'ailleurs longtemps encore le cadre le plus courant ? On peut en douter, car le cadre en tôle d'acier embouti a fait dans l'année qui s'est écoulée d'énormes progrès, non seulement dans sa construction mais surtout dans l'estime du public. Son aspect s'est amélioré et, qui plus est, la clientèle s'y est faite. Et puis, ne nous y trompons pas : on cherche par tous les moyens à abaisser le centre de gravité. Chaque année, la selle descend un peu plus bas. Si nous n'avions comme moteur type le monocylindre si haut, et la nécessité d'avoir pour notre carburateur un réservoir en charge, croit-on que nos machines auraient la silhouette actuelle. Le cadre ne s'abaisserait-il pas jusqu'à constituer une simple poutre. L'évolution du cadre est subordonnée au type de moteur employé et si le multicylindre finit par triompher dans un avenir plus ou moins lointain, les motos ne ressembleront plus guère à celles d'aujourd'hui, exception faite de quelques machines vraiment originales. Avec l'abaissement du centre de gravité viendra sans doute la suspension arrière. Cette évolution du cadre paraît lente, mais elle est sensible si nous regardons les modèles d'il y a quatre ou cinq ans. Qui pourrait même nous dire que, dans vingt ans, le moteur à explosion ou même le moteur à combustion interne sera celui qui nous entraînera à une allure vertigineuse sur les autostrades qui sillonneront l'Europe, ou que nous n'irons pas à nos affaires en hélicoptère ? Mais, sans aller si loin dans l'avenir nous voudrions bien savoir ce que sera la moto de 1935 !

L'Autophobie du Maire de Nantes

Nantes n'est pas une ville autophile ; sait-on à quelle allure il faut la traverser : à 12 à l'heure et ne croyez pas que ce soit pour rire. Si vous donnez l'impression, à un agent de police, de dépasser cette dangereuse allure, vous êtes bon pour une contravention. Car, à Nantes, les agents sont des gens épatants, des chronomètres vivants qui n'ont nul besoin d'une burette de Besançon pour apprécier les vitesses. Il est même étonnant qu'à Monthéry on n'ait pas recours à leurs services. Cela simplifierait assurément la question du chronométrage. Et

qu'ils sont aimables et souriants, des modèles d'urbanité ! Cela ne surprend pas quand on connaît les tendres sentiments que M. le Maire de Nantes nourrit pour les automobilistes. Et cela lui vaut de présider le Congrès des Maires de France. Il est, de plus, député et sans doute prépare-t-il les voies pour les élections prochaines ! Voici donc sa nouvelle trouvaille. Il trouve que les automobilistes ne paient pas assez d'impôts et il reproche aux préfets de limiter en général à 10 % des impôts de circulation, la taxe supplémentaire perçue par les communes. Il considère que les 17 % n'ont rien d'excessif, et il voudrait que, dans toutes les communes, ce taux maximum fut appliqué. Espérons que les automobilistes de la région n'oublieront pas ces délicates attentions de leur député-maire aux prochaines élections. Si les préfets limitent leur approbation à 10 %, c'est pour se conformer à des instructions ministérielles, car le gouvernement quand il avait fait voter la taxe maximum de 17 %, s'est lui-même aperçu qu'elle était trop lourde et de nature à paralyser le développement de l'automobile, source de richesse nationale et non seulement vache à lait des municipalités en mal de budget.

Moteurs Diesel légers

De sérieux efforts sont tentés pour adapter les moteurs Diesel et semi-Diesel non plus seulement aux poids lourds, mais aux automobiles et aux avions. Ce n'est pas une petite affaire que de transformer des moteurs à régime lent, 4 ou 500 tours, d'un poids considérable, une vingtaine de kilos par cheval, en des moteurs à régime rapide et de poids réduit. Des résultats encourageants ont été déjà obtenus. Avant la guerre, le professeur Low, bien connu des motocyclistes, avait expérimenté un Diesel de 500 cmc., mais, croyons-nous, des difficultés avec l'aiguille d'injection l'amènèrent à renoncer à ses essais. Notons d'ailleurs que cet organe, en apparence secondaire, est celui dont la mise au point a coûté le plus d'efforts. Il a fallu de nombreuses recherches avant de trouver un métal capable de résister. Depuis la guerre l'étude des Diesel et semi-Diesel légers a été reprise et elle est poursuivie avec une grande activité surtout en Allemagne, pour l'aviation. Les moteurs de ces types ont l'avantage de brûler des combustibles lourds, non seulement peu coûteux, mais peu inflammables ce qui est, bien entendu, d'une extrême importance en aviation. Notons d'ailleurs qu'il ne faut pas croire que les cycles Diesel ou semi-Diesel soient supérieurs, théoriquement, au cycle Beau de Rochas, tout au contraire. Dans les premiers, appelés aussi cycles à pression constante, le combustible est injecté pendant toute la course de travail. Dans le cycle Beau de Rochas, au lieu d'une combustion prolongée pendant toute la descente du piston, nous avons, au contraire, une combustion accélérée, presque instantanée, l'explosion et la course de travail est constituée par la détente des gaz. La pression des gaz va donc en diminuant au fur et à mesure que descend le piston et dans le cycle idéal la détente se prolongerait jusqu'au moment où la pression serait nulle. Dans un Diesel, la combustion intéresse non seulement la culasse mais tout le cylindre et il en résulte des pertes par radiation plus importantes que dans les moteurs du cycle Beau de Rochas, où l'explosion se produit dans une chambre d'explosion dont la surface ne comprend que les parois de la culasse et le fond du piston. Si le Diesel assure un avantage il le doit à son énorme taux de compression. Avec des taux de compression plus élevés et une détente plus complète le moteur à explosion doit prendre le meilleur sur le moteur à combustion interne. Déjà des résultats très importants ont été obtenus par les moteurs Andreau à détente prolongée et Darcko. Les plus légers des moteurs à combustion interne sont d'ailleurs trop lourds pour l'aviation bien qu'étant d'un poids assez bas pour l'auto (le Tartrai Peugeot pèse 5 kg., le Maybach 8 kg.) Peu à peu le poids s'abaisse et actuellement un gros hydravion allemand va être équipé de moteurs Diesel. Nous sommes actuellement dans une ère féconde. On haussait les épaules quand, peu avant sa mort, Diesel étudiait un moteur de voiture et voici que ses espoirs les plus hardis sont eux-mêmes dépassés puisque non seulement le moteur qu'il a conçu roule, mais qu'il vole.

Par-ci... Par-là....

LES BANQUETS MOTOCYCLISTES

Notre premier banquet a lieu...

...le 14 janvier, nous écrit l'A. M. Alès (Gard) : pour un club tout nouveau, cela nous promet de l'activité pour 1928. Et il est bien représenté, ce club, par son Président, M. Castan, qui malgré un respectable 110 kilos, en remonte à plus d'un par son activité et sa générosité en offrant tous les vins du banquet. Heureux motocyclistes !

Le leur aussi a lieu...

...le 14 janvier, à Charenton-le-Pont. Le M. C. de la Seine organise son banquet annuel ce jour-là, avec tout l'agrément et le brio auxquels il est coutumier. *Moto Revue* délègue un de ses collaborateurs pour resserrer les liens qui unissent nos motocyclistes en ce début 1928.

Moto Tourist Club de la Banlieue Ouest

La réunion du nouveau M. T. C. qui compte déjà plus de 60 membres aura lieu le 18 janvier au siège social, 150, avenue de Paris, Gennevilliers. Nous recommandons vivement à tous les motocyclistes de la région de se grouper autour de M. Dubuisson, l'actif agent et animateur du nouveau groupement.

L'Angleterre nous indique notre leçon

Les Anglais, avouons-le, sont souvent plus en avance que nous. Les Français a de riches idées qu'il ne met en pratique que bien après tout le monde. L'Anglais en fait l'application le premier. Les Français se vantent à tous de ses idées géniales : l'Anglais en encaisse le fruit : qui est le plus avisé ? le second, à notre avis. Et voilà pourquoi nous pensons que les Anglais sont plus rationnels, eux qui viennent de décider officiellement, au War Ministry, la transformation entière et rapide du cheval par le moteur, avec préférence marquée vers la moto.

F. N. en Amérique

L'autodrome de Saint-Martin de Buenos-Aires est actif et c'est avec plaisir que le champion Robert Sigrand conquiert les Sud-Américains, grâce à sa F. N. qu'il conduisit à la victoire à la moyenne de 108 à l'heure.

L'équipe Motosacoche

Telles les grandes marques hippiques, les firmes motocyclistes ont des écuries remarquables. La valeur de ces écuries si l'on peut dire, réside, croyons-nous, dans la stabilité et la durée des contrats entre maisons et coureurs. Nous serons heureux que les firmes motocyclistes nous donnent la composition de leurs équipes 1928.

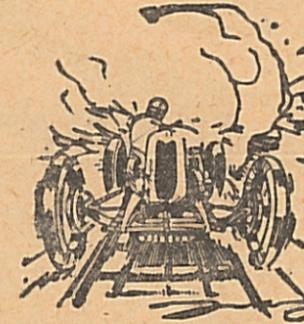
Motosacoche aura, en 1928, une équipe Oiler et Rolly pour la France, un formidable duo Richard-Martinelli pour les internationales. Quant à Francoini, il a la mission de lutter seul contre les firmes suisses et germaniques : mais il est de taille et le moteur M. A. G. n'a pas de défaites à craindre.

Londres-Exeter

La course Londres-Exeter est renvoyée en février ainsi que nous l'avons annoncé dans notre calendrier sportif.

La France et *Moto Revue* ne sont pas seules !

La France n'est pas actuellement la seule nation qui pense à introduire la motocyclette dans les armées sur une grande échelle.



Une idée semblable a été exposée par M. Renato Tassinari lors du 11^e Congrès de la motocyclette à Milan. L'étude de cette question vient de paraître : « La motocyclette dans l'armée et la milice ».

Dans cet opuscle, M. Tassinari fonde son plaidoyer sur les enseignements fournis par les expériences de la dernière guerre. Il dit entre autres que, bien qu'à ce moment-là les motos fussent encore très loin du degré de perfectionnement auquel elles ont atteint actuellement, elles rendirent de signalés services.

1^o Que, de plus en plus, bien que recueillis en bloc unique, les organes essentiels de la moto sont étudiés de façon à être facilement accessibles ;

2^o Que la transmission à chaîne, et — mieux — le système de lubrification automatique sont deux pas gigantesques vers l'absolue efficacité de l'engin ;

3^o Que les changements de vitesses permettent l'exploitation intensive des vertus du moteur ;

4^o Que les recherches des techniciens en vue de rendre absolument silencieux l'ancien moteur bruyant, prouvent le gros intérêt qu'on attache à l'engin.

Un raid sans précédent

Lorsque nous lisons, quelque part, ce titre ronflant, nous songeons de suite à quelque nouveau raid de Robert Sexé, d'Andrieu, de Fabry ou autre globe-trotter connu... Et, néanmoins, nous recevons journellement des cartes, des demandes de renseignements sur des voyages sensationnels qui, malgré notre documentation, restent parfaitement inconnus de nos services : telle, cette traversée du Sahara en sidecar d'un Caroly et d'un Ferenc dont le moins que l'on puisse dire, c'est qu'ils sont contrôlés partout à l'exception des organes qui auraient charge de les faire connaître : or, les deux conducteurs s'intitulent en outre, journalistes sportifs ! Dernièrement, ils se trouvaient à Saint-Claude (Jura). Comme nous aurions plaisir à les voir à Paris. Certes, nous ne mettons pas en doute leur performance, mais enfin... il y en a tant qui distribuent dans les villages où ils passent des cartes postales pour subvenir aux frais de randonnées fantastiques que nous ignorons totalement.

Et puis, cette traversée avec une 250, en sidecar, nous laisse sceptiques !

Remerciements

Les vœux de nouvel an s'accumulent sur nos bureaux : nous prions ceux qui ne recevraient pas notre réponse, de ne pas nous en tenir grief en cette période exceptionnelle de réinstallation.

Derniers envois reçus : MM. Dektereff (Le Discol, Motos Zénith), De Saint-Seine, Sino, Maillard-Brune, Davoust, Manaud, M. C. de Saint-Denis, Lévasseur, Riché (La Chalouette), Qenu, Gratuze, abonné 76532, Fontan, Aufrère, Bottard, Boisselet

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Une naissance sportive

Nous recevons les vœux et la nouvelle de la naissance, le 22 décembre, de la petite Monique, fille de notre ami du A.M.C.F. Lucien Fontan. *Moto Revue* et tous ses lecteurs participent à la joie de notre ami.

La Légion d'honneur à...

M. André Citroën ainsi qu'à M. Lucien Rosengart, des Etablissements Peugeot : deux cravates de Commandeur qui font plaisir à tous.

Le ruban rouge aussi...

à M. Menesson, des carburateurs Solex, à M. Anezin, de la succursale Peugeot de Marseille. Félicitations de *Moto Revue*

A Vancouver

Notre confrère Victor Forbin, relate dans un voyage récent au Canada :

« En flânant dans Vancouver... plus de 40.000 autos. 2 ans que les règlements leur imposent un maximum de vitesse : mais les rues sont larges et les accidents peu fréquents, m'assure-t-on. »

N'est-ce pas la meilleure solution de la circulation ?

Sus au cheval !

Un de nos grands clubs parisiens qui publie un grand « vert » très coté, consacre la « Revue de la Presse » à la défense acharnée de l'automobilisme. Ce mois, il fait exception et met en vedette l'article de M. Franck Puaux que nous avions décapité récemment (l'article !) ; en une critique plutôt intempestive vis-à-vis du moteur et en faveur du cheval. Bizarre, cette défense automobile !

Connaissez-vous M. Bodin ?

Peut-être, mais nous non. Il est abonné sans doute, mais nous en avons 11 de ce nom. Nous recevons donc la lettre suivante :

Je viens à vous pour vous demander de bien vouloir me rendre ce petit service. J'ai deux occasions de side, l'un à droite, l'autre à gauche. Je ne sais lequel prendre car j'ai des amis qui me conseillent de prendre le droit, les autres le gauche ; mon idée il me semble que le côté droit serait le mieux. Mon idée est-elle bonne ?

Monsieur, je compte sur vous pour me dire lequel dois-je prendre.

Et c'est signé Bodin à Paris. Est-il ministre, personnage, illustre ?? En tout cas sa négligence nous prouve qu'il a une grosse confiance en *Moto Revue* qui lui répond qu'à droite ou à gauche, le side se porte aussi bien : il y a simplement question d'habitude et de goût.

Le crime de Vayres

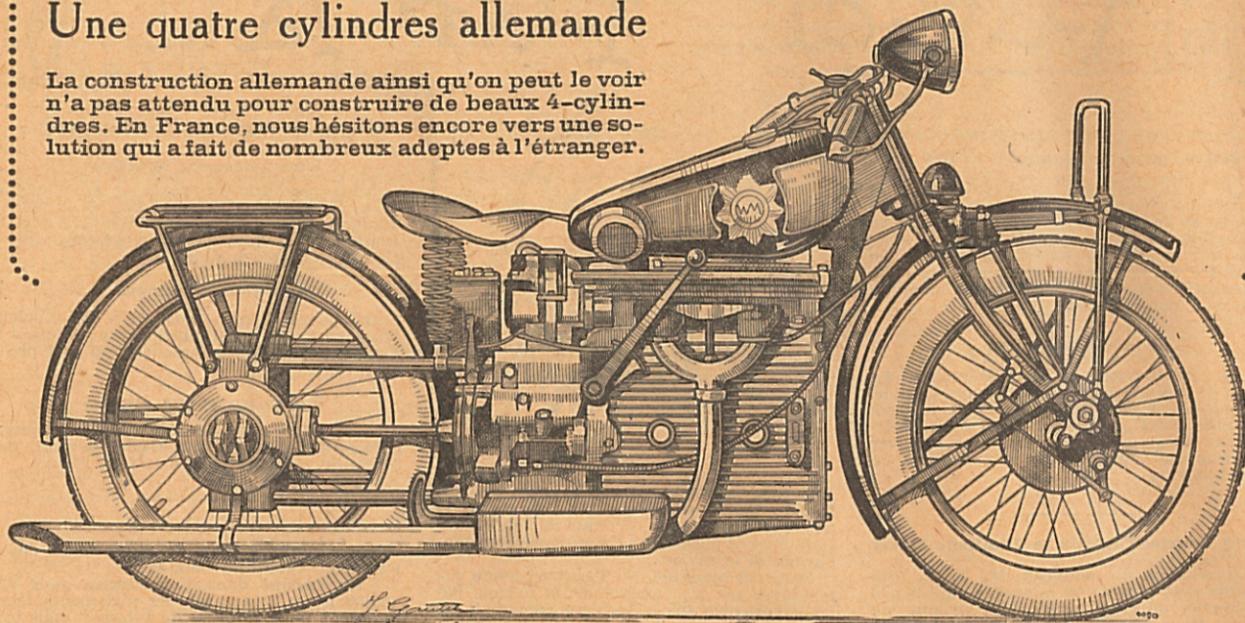
L'attentat de Vayres, succédant à de nombreux autres méfaits routiers, vient d'attirer l'attention des pouvoirs sur l'utilité de la moto policière sur route. La Presse signale enfin l'étrange anomalie qui a consisté à remplacer le cheval des gendarmes par de démocratiques bicyclettes ; mais pourquoi tant d'inconséquences ! La moto n'a-t-elle pas tous les avantages du cheval et de la bicyclette, sans aucun de leurs inconvénients ?

Nous avons l'art de tenir en haleine !

nous a-t-on tant reproché au sujet de la Peugeot P.105. Non, nous n'avons pas l'art mais simplement le regret de n'avoir pu satisfaire nos nombreux lecteurs mécontents à ce sujet, par suite de la correction que nous devons à la firme Peugeot qui a jugé utile de ne pas faire publier cet essai avant fin janvier : alors devions-nous passer outre ?

Une quatre cylindres allemande

La construction allemande ainsi qu'on peut le voir n'a pas attendu pour construire de beaux 4-cylindres. En France, nous hésitons encore vers une solution qui a fait de nombreux adeptes à l'étranger.



Vue d'ensemble de la nouvelle quatre cylindres Windhoff.

Dans un article sur les motocyclettes étrangères exposées au Salon, nous signalions, à propos des motos américaines, que le quatre cylindres à quatre temps, ou bien les deux cylindres à deux temps et à surpresseur pouvaient fort bien constituer les moteurs de l'avenir et que c'étaient là des types à étudier sans retard si l'on ne voulait pas avoir pour l'avenir des surprises désagréables. La Brough Superior exposée au Salon de Londres, et qui sera sans doute livrée au public sinon en 1928, du moins en 1929, est une indication. Mais ce n'est pas la seule quatre cylindres à l'étude et il est possible et même probable que d'autres verront le jour au cours de l'année prochaine. Et voici qu'en Allemagne l'apparition d'une quatre cylindres de cylindrée moyenne (750 cmc.) vient donner quelque vraisemblance à cette opinion.

La quatre cylindres Windhoff a un aspect un peu étrange qui vient de ce que le bloc des cylindres a l'aspect d'une caisse munies d'ailettes, et plus encore parce que ce bloc moteur remplace toute la partie centrale du cadre. Le tube de direction est boulonné sur le moteur et les fourches arrière sont constituées par

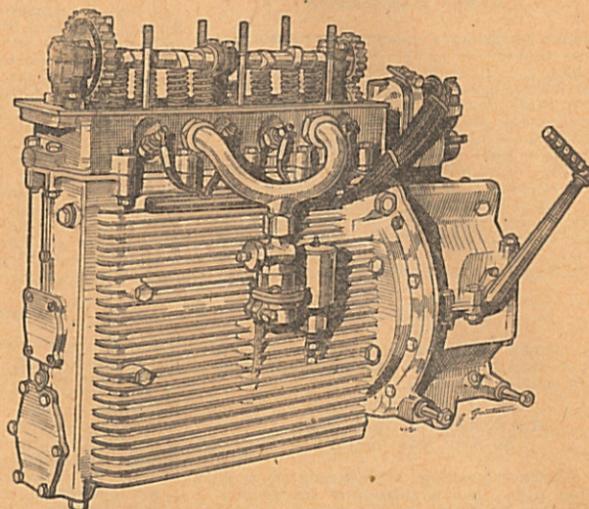
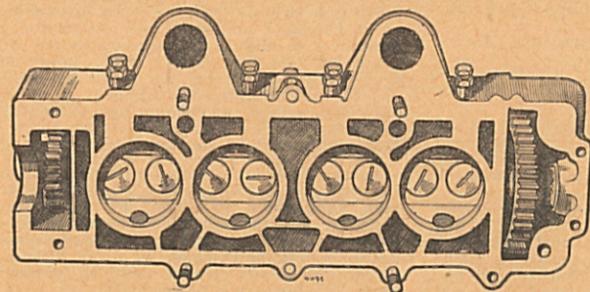
quatre tubes droits, horizontaux et parallèles. La fourche est du type trainé et à ressorts à lame.

Le moteur

C'est un bloc d'aluminium dans lequel sont enfoncées des chemises de fonte. La culasse détachable a des soupapes verticales en tête. Les soupapes sont attaquées directement par l'arbre à cames qui, lui, est entraîné par des engrenages droits alternativement en acier et en Novotex, sorte de tissu imprégné et aggloméré. On évite ainsi tout bruit d'engrenages.

L'huile envoyée par une pompe au carter de l'arbre à cames coule le long des chemises des cylindres et les refroidit, puis retombe au fond du carter

La culasse du moteur est d'un seul bloc, les soupapes sont verticales et attaquées directement par l'arbre à cames.



Le vilebrequin est en une pièce et les têtes de bielles sont à galets.

Transmission

C'est une véritable transmission de voiture avec une boîte de vitesse donnant trois démultiplications (4-7, 6-6, 11 à 1). La transmission se fait par cardan.

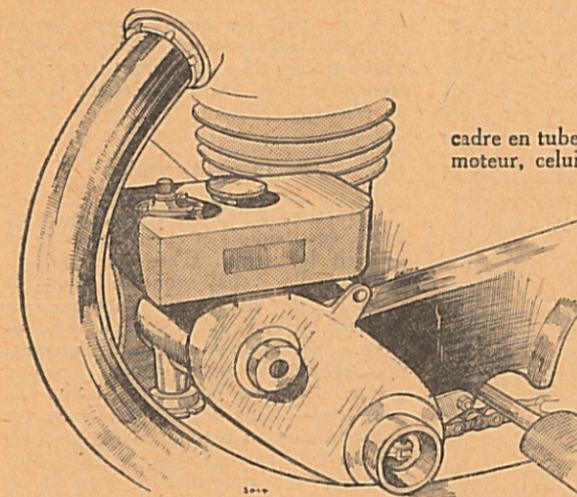
La machine est assez lourde (180 kilos), mais elle paraît très ingénieusement conçue et malgré son apparence un peu massive et compliquée, tous ses organes sont très accessibles.

Vue extérieure gauche du bloc moteur: le carter de distribution a été enlevé pour permettre de voir la disposition de l'arbre à cames.

Le bilan de l'année 1927

(Suite)

cadre en tubes. Bien qu'il abrite mieux le moteur, celui-ci est tout aussi accessible égale, donne un plus grand volume d'air, ne déjante pas, est plus léger, est plus



Les cadres

C'est une des parties de la moto qui a été le plus améliorée, et la silhouette de nos machines a bien évolué depuis l'an dernier. Là encore, nos constructeurs sont parfaitement à la page. Comme partout, c'est la lutte du cadre classique, triangulé uniquement selon la verticale, et maintenu latéralement par de solides raccords et des tubes de gros diamètre, et le cadre à double berceau qui présente une triangulation transversale plus ou moins complète. Le nombre des cadres de ce type s'est accru. Pourtant, nous voyons une de nos grandes marques revenir pour une machine de sport à un cadre sans triangulations transversales. Et on peut être persuadé qu'elle ne l'a pas fait à la légère. En fait, il est paradoxal d'affirmer que c'est la rigidité des fourches arrière qui contribue le plus à maintenir le tube de direction dans son plan, mais cette affirmation est exacte. La machine moderne se signale par la rigidité et la longueur des fourches arrière, et la partie centrale du cadre est plus courte, plus trapue. Il y a fréquemment trois paires de fourches arrière. La rigidité de l'arrière est indispensable à cause de l'effort de traction de la chaîne. On rencontre encore pourtant des machines dont les fourches arrière paraissent bien grêles, surtout à l'endroit de leur jonction avec la partie centrale du cadre. On constate une tendance à fixer la boîte de vitesse non plus par en dessus, mais par en dessous. Elle est évidemment plus accessible.

À côté des cadres en tubes, les cadres en tôle emboutie ont complètement cessé d'être un objet de curiosité. Le public en a, maintenant, reconnu la valeur et il n'est plus exceptionnel d'en rencontrer sur la route. Actuellement, les machines à cadre en acier embouti ne sont pas meilleur marché que les motos à cadres en tubes. Cela vient sans doute de ce que les séries mises en production ne sont pas encore suffisantes pour abaisser le prix de revient. Le cadre en tôle emboutie n'est pas sensiblement plus lourd que le

Le détail d'installation d'éclairage électrique sur grosse machine: le Maglum type luxe.



Le Camping est devenu universel et Moto Revue développera ce sport en 1928.

et tout aussi bien refroidi. Le motocycliste est mieux isolé d'organes souillés d'huile. Le cadre en tôle emboutie est d'un solidité à toute épreuve. La présentation de ces cadres a été très améliorée. Pour notre part, nous aimons beaucoup leur aspect un peu massif qui s'harmonise très bien avec les gros pneus. Bref, l'acier embouti est très nettement en progrès et gagne la faveur du public.

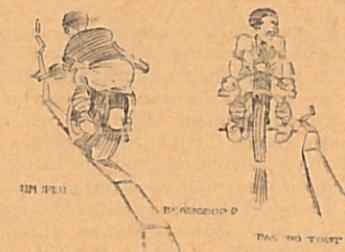
La fourche élastique oscillante a presque entièrement disparu et il n'y a pas lieu de le regretter. Reste à savoir si le système de direction actuelle est destiné à rester. Nous n'en sommes nullement persuadés, et la remarquable stabilité de direction comme celles du Ner à Car ou l'O. E. C. Duplex montre que la question doit être sérieusement étudiée. Ce qui, jusqu'à présent, a limité le succès de ces cadres originaux, c'est qu'ils n'ont pas encore remporté de succès sportifs dans les grandes courses. La raison en est au braquage relativement faible qu'ils permettent d'obtenir.

Sur toutes les machines rapides, la fourche est complétée par des amortisseurs et par un frein de direction.

Les gros pneus

Nos routes, bien qu'améliorées, comportent encore de bien mauvais passages. et comme nous n'avons pas de suspension arrière (sauf trois ou quatre machines: B. C. R., Nimbus, Garabello, Frera), les gros pneus sont absolument indispensables et on constate une tendance très nette à l'emploi des ballons et des semi-ballons. Le pneu à tringle qui, à section

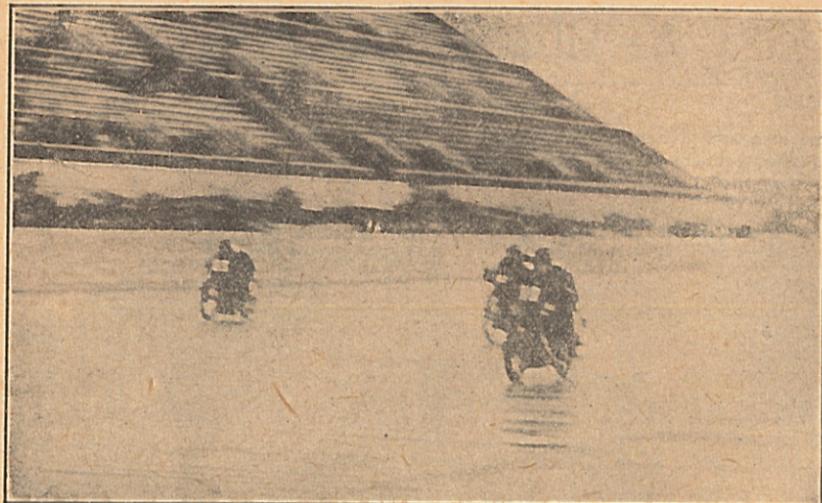
facile à monter et à démonter, a presque complètement détrôné le pneu à talons. Plus encore que l'automobile, la moto exige de gros pneus et des pneus qui, même dégonflés, ne risquent pas de sortir de la jante. Notre œil s'est fait maintenant à l'aspect de ces gros boudins qui nous paraissaient, au début, des bouées de sauvetage, et si on nous présentait comme autrefois une machine avec des pneus de 55 de section, il nous semblerait qu'elle n'a que des pneus de bicyclette (notons, d'ailleurs, qu'au Salon il y



Les gymkhanas ont été à l'honneur en 1927: La course sur la planche

avait des bicyclettes équipées de gros pneus souples). Les jantes des pneus à tringles sont larges et donnent une solide assise au pneu qui, bien maintenu, ne flotte pas latéralement. La valve américaine remplace la valve à obus.

Le gros pneu nécessite bien entendu des fourches plus larges, une modification de la ligne de chaîne. Il faut égale-



L'année sportive à Montlhéry.

ment des garde-boue plus larges, car le gros pneu projette plus de boue.

Les roues sont plus solidement construites et il n'arrive plus de casser de rayons. Les moyeux plus larges roulent souvent sur des galets coniques. Les roues à broche qui simplifient singulièrement la réparation des pneus sont largement en usage. Le frein à tambour et à segments internes est adopté partout. On tend à réaliser la commande simultanée du frein avant et du frein arrière. Nous suivons donc, à trois ou quatre années près, l'exemple des voitures. Le frein avant n'est pas comme on l'a cru souvent, dangereux, mais il ne doit pas bloquer la roue. Il faut freiner à l'avant parce qu'en descente et au moment du freinage, la masse de la machine se déplace vers l'avant. On emploie naturellement de grands tambours qui permettent un freinage plus puissant et plus progressif.

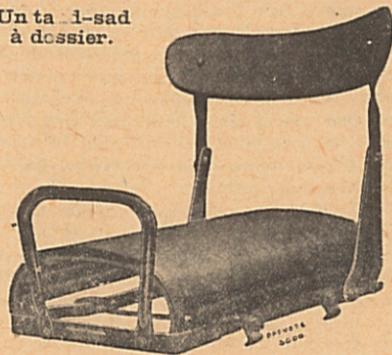
Transmission

Les jours de la courroie sont comptés et on ne la rencontrera bientôt plus que sur quelques monovites. La chaîne est reine. Malheureusement, rien n'est fait pour la protéger. Il y a, à cela, une double excuse: pour les machines de tourisme, on considère que le carter de chaîne est bien coûteux et que, si la chaîne est détendue, il est bruyant. On craint aussi que le motocycliste ne s'inquiète pas de sa chaîne s'il ne la voit pas. Pour les machines de sport on redoute les suites graves d'une rupture de chaîne qui se coincerait dans le carter. Et cette crainte n'est pas chimérique. Nous avons, il y a quelques années, fait une chute grave dans ces conditions.

Le bloc-moteur gagne lentement, mais sûrement du terrain. Il élimine la chaîne primaire qui fonctionne dans des conditions déplorables et il évite toute erreur d'alignement entre le changement de vitesse et le moteur. Le bloc moteur est également plus aisé à loger dans un cadre. Toujours bien peu de transmissions

par engrenages. Il n'y a, croyons-nous, que trois machines qui emploient ce système (Nimbus, B. M. W., Carabello). On remarquera que de ces machines une est une flat-twin (B. M. W.) et les deux autres sont des quatre cylindres. C'est que la transmission par engrenages exige un moteur très souple. Nous n'avons pas encore à escompter son adoption.

Un ta-l-sad à dossier.



Eclairage

L'éclairage électrique est une des révélations de l'année, et c'est une des preuves que le champ d'action de la moto s'est considérablement étendu. Il est dangereux, avec les vitesses qu'on peut actuellement atteindre, de rouler la nuit avec une lanterne de bicyclette. Il est certain, malheureusement, que le prix d'un équipement électrique retarde son adoption au moment où la lutte des prix est si vive. Il y a des appareils économiques, mais qui n'éclairaient qu'en marche. On peut, il est vrai, à l'arrêt, employer des piles. On s'efforce actuellement de modifier les alternateurs de telle manière à ce qu'ils débitent un courant continu et permettent la charge de la batterie d'accumulateurs. Le nouveau volant magnétique Villicos y parvient. Souhaitons que de

plus en plus les motos soient livrées équipées de l'éclairage. L'éclairage électrique est appelé à supplanter l'acétylène bien qu'un bon phare à acétylène donne un éclairage suffisant.

Facilité d'entretien

L'entretien d'une moto n'est pas, sans doute, aussi simple et aussi rapide qu'on pourrait le désirer. C'est une question sur laquelle nous avons eu souvent l'occasion d'insister, mais néanmoins, on constate quelques progrès. Tous les moteurs, à l'exception de certains deux temps, sont graissés automatiquement par une pompe mécanique qui est réglée une fois pour toutes. Sans doute, le graissage est proportionnel au régime, mais il est des cas, en côte par exemple, où le moteur tourne à un régime modéré, mais où on donne beaucoup de gaz, et où l'effort fourni est considérable. Sur une moto américaine bien connue, nous voyons apparaître une pompe dont le débit est proportionnel à l'ouverture des gaz.

Alors que sur les moteurs d'automobile courants, il n'y a pas d'avance variable à l'allumage et le carburateur est rigoureusement automatique sur les motos où on a conservé la prise d'air additionnel et l'avance variable. Cela est nécessaire si on veut que le moteur monocylindrique donne la souplesse nécessaire. Par suite de son couple moins régulier, de ses grandes variations de régime, des grands écarts de la température de fonctionnement, il exige carburateur à correction d'air et avance variable.

Le graissage des différentes parties de la machine est rendu très facile par les systèmes à pression Técalémit, Lule, Meyrel, etc...

La selle à siège souple

Les selles dont les sièges sont constituées par des ressorts ou du caoutchouc sont employées par presque tous les constructeurs. Elles complètent l'heureuse action des gros pneus. On cherche le confort sans avoir à recourir à la complication de la suspension arrière. Quant aux amateurs de moto-tandem, ils peuvent trouver des sièges qui épargnent à leur passager les secousses de la route. La question est, bien entendu, d'une importance capitale pour les dames. La position beaucoup plus basse de la selle et la hauteur relativement grande de l'avant de la machine donnent une grande impression de sécurité. Le passager, par contre, est juché au-dessus de la roue arrière. On voit apparaître des motos-tandems dont l'empattement un peu plus long permet d'asseoir le passager plus en avant et plus bas.

Des accessoires intéressants

Sur la plupart des voitures actuelles, on réalise la triple épuration de l'essence, de l'huile et de l'air. On évite ainsi l'encrassement par la calamine, la pollution de

l'huile de graissage par des particules métalliques et charbonneuses, et les pannes de carburateur. Il est regrettable que le prix des appareils d'épuration soit élevé, surtout avec le système de ces majorations temporaires qui est trop courant en matière d'accessoires. Il serait vraiment désirable que ces filtres fussent livrés à un prix avantageux, et qu'on les rencontrât plus souvent sur les motos. Leur utilité est encore plus grande que sur les voitures. Il y a déjà pas mal de machines qui ont un épurateur d'air. Celui-ci devrait figurer sur tous les deux temps à carter pompe, dont par surcroît le carburateur est placé assez bas dans une atmosphère chargée de poussière: ces filtres emploient soit des étoffes filtrantes, soit des chicanes qui impriment à la colonne d'air un mouvement giratoire qui précipite les poussières.

Le silence

On s'est préoccupé beaucoup du silence, surtout en Angleterre, où la police a sévi contre les machines bruyantes. Le bel échappement qui réjouit le cœur du motocycliste est fort désagréable au passant et au riverain de la route. Il a été maintes et maintes fois prouvé qu'on pouvait rendre une machine silencieuse sans perdre de puissance. Silencieuse, pas absolument, mais raisonnablement bruyante. Le bruit fait le plus grand tort à la cause de la moto et c'est un point sur lequel *Moto Revue* a eu souvent l'occasion de revenir. On trouve maintenant un nombre plus grand de motos pourvues d'un silencieux efficace. Certes c'est une tâche difficile que de museler l'échappement d'un monocylindre, mais on peut tout de même atténuer le bruit.

Année sportive

Les courses ont été pour la plupart gagnées par des machines anglaises, et, tout en applaudissant de grand cœur à ces succès, nous voudrions que l'année ait été plus glorieuse pour nous. Nous avons d'excellentes machines, mais notre activité se concentre trop sur des courses de côte et des épreuves de petite envergure et qui n'ont qu'un retentissement local. Les courses coûtent cher, cela est certain, mais elles ont une grosse répercussion commerciale. Les sportsmen sont très nombreux parmi les motocyclistes et d'autant que les motos de course sont le plus souvent le prototype de machines de série. Nous avons fait de tels progrès que nous pouvons maintenant affronter la lutte, et un gros effort est nécessaire dans ce sens pour démontrer la valeur de nos conceptions mécaniques. Une victoire dans une grande épreuve est la plus efficace des publicités. Les Italiens et les Allemands se jettent dans la lutte avec ardeur. Nous devons suivre cet exemple.

Les épreuves de tourisme ont également une grande importance. Paris-les Pyrénées et les Six Jours d'Hiver figurent au premier plan pour la bonne raison qu'elles sont les plus pénibles. Elles sont

suivies attentivement par le public et ont converti à la moto un grand nombre de personnes. Le Bol d'Or est lui aussi capable d'éprouver à fond une machine, ainsi que le circuit des Routes Pavées. Une machine qui survit à de tels efforts est capable de satisfaire le motocycliste le plus exigeant.

La Motocyclette et l'Armée

La guerre a démontré combien il est urgent de disposer d'unités capables de se déplacer rapidement et à plusieurs reprises le peu de mobilité des corps de cavalerie a empêché d'exploiter une situation favorable. Des services de liaison rapides sont également nécessaires. Aussi le Conseil Supérieur de la Guerre a décidé d'introduire dans l'armée un plus grand nombre de véhicules automobiles et en particulier de motocyclettes. *Moto Revue* a depuis longtemps (et même avant la guerre) signalé tous les services que pouvait rendre la motocyclette. Elle a voulu faire mieux encore et de concert avec les autorités militaires, elle a organisé au camp de Satory une démonstration qui fut convaincante et qui fut suivie avec le plus vif intérêt par de hautes personnalités militaires. Que ce soit pour le transport de dépêches, pour la constitution de sections de mitrailleuses, pour l'évacuation des blessés, pour le dépannage d'avions, pour le déplacement rapide de postes radiotéléphoniques, les motos d'ailleurs remarquablement étudiées qui ont affronté les conditions si dures de cette épreuve, ont démontré qu'il n'y avait guère de terrain, si défoncé qu'il soit, qui fut capable de les arrêter. Est-il utile d'insister sur l'importance de ce nouveau marché qui s'ouvre à notre industrie.

Moto Revue et le Camping

A la moto instrument si économique doit convenir une forme de tourisme aussi économique, aussi affranchie de toute servitude et de toute contrainte. Cette forme de tourisme elle existe depuis longtemps, mais, faute d'organisation, faute peut-être aussi d'une publicité suffisante, elle n'était que peu pratiquée. Il faut aussi reconnaître que la crise que nous traversons depuis 13 ans, a modifié profondément conditions économiques, situations sociales et goûts individuels. L'esprit sportif, le goût de l'aventure se sont développés. Or, quelle forme de tourisme peut mieux convenir que le camping. Possibilité de voyager sans dépenser plus que chez soi et souvent moins, faculté de s'arrêter dans les sites

pittoresques et de goûter d'une manière libre et complète tous les plaisirs de la vie au grand air, connaître la vie primitive et saine qui redonne à notre système nerveux l'équilibre perdu dans l'agitation des cités et qui rétablit notre santé, que de raisons il y a de pratiquer le camping? Aussi *Moto Revue* n'a pas voulu manquer de donner encore une fois le bon exemple et ses rallyes camping, assidûment suivis par un nombre imposant de motocyclistes, ont laissé dans la mémoire de tous ceux qui y ont participé le souvenir le plus agréable. Nous continuerons cet effort l'an prochain, et ainsi, le camping deviendra un mode de tourisme absolument courant et que personne, par je ne sais quelle fausse honte, n'hésitera plus à pratiquer.

Conclusion

Belle et bonne année pour le motocyclisme français, disions-nous au début de cet article, et nous pensons que cet exposé, pour court et incomplet qu'il soit, justifie cette impression très favorable. Tout notre retard en matière de construction est comblé et cela bien que nos machines soient les moins chères du monde. Le nombre des motocyclistes



Gymkhanas; l'épreuve de l'œuf à la cuillère a son succès.

s'est accru considérablement et alors que toutes les autres industries se plaignaient d'une crise de mévente, nos constructeurs travaillaient à plein. Bien que nous ayons, et avec raison, continué à améliorer les motos populaires de petite cylindrée, nous avons développé la moto de cylindrée moyenne et même de grosse cylindrée. Nos machines de sport sont aussi rapides qu'on peut l'exiger. Leur stabilité de route est merveilleuse, leur fini impeccable, leur ligne séduisante. Nous arrivons rapidement à la moto toute équipée et on est dans certains cas tout près de la moto à mécanisme complètement protégé. Gros pneus, selles souples, fourches élastiques améliorées nous donnent un grand degré de confort. Le graissage mécanique est universellement adopté, bref, d'énormes progrès techniques ont été effectués. Souhaitons donc que l'an prochain cet effort soit continué. Espérons aussi que l'esprit sportif qui semble s'assoupir, se réveille et que dans toutes les grandes épreuves européennes nous voyons des équipes françaises prendre le départ. Nous avons aussi pour l'avenir raison d'espérer et de tous les scolaires qui se passionnent pour la moto et répondent avec tant d'ardeur à notre appel, il sortira bien quelques champions.

P. H. BORESTROKE.



NOS ORGANISATIONS

Les 6 jours d'hiver

du 17 au 22 Janvier 1928.

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



C'est mardi, 17 janvier, que se donnera le départ de la première épreuve routière de 1928, les Six Jours d'Hiver, la course en six étapes qui ouvre une saison qui sera plus particulièrement riche et vivante pour la motocyclette.

Cette année, la course présentera un intérêt particulier: une lutte très vive des maisons par équipes: en détaillant la liste des engagées, on remarque en effet que les deux coupes, la bleue et la rouge, seront acharnement disputées.

La Coupe Bleue

La bataille pour la coupe bleue: en 175, San Sou Pap aligne un trio respectable dont Bégnez et Bodard essaient d'arracher le

San Sou Pap entre aussi dans la bataille avec Stern et Chéret: n'y a-t-il pas eu de la présomption pour cette jeune firme en s'incruster hardiment dans la catégorie 350: nous avons une ferme espoir de son succès. Saroléa aussi avec Virgo et Turewicz et les mondiales Gillet d'Herstal au guidon desquelles nous ne savons pas encore quels conducteurs mais que nous devinons.

Les 500 cmc., verront la méchante bagarre. Gnome et Rhône aligne deux équipes redoutables avec Bernard, Naas, Berrenger et Marc. Il se peut que le dernier nommé ne puisse prendre le départ et un coureur bien connu remplacerait au pied levé le défaillant malgré lui: l'intérêt n'en sera que plus corsé. Gillet d'Herstal va nous produire également



marques: la confiance de Mestre et Blatgé est bien placée.

Jean Thomann avec le Six Jours 1927, Robert, disputera sa chance qui n'est pas mauvaise; en 350, Propuleycle avec Court, tandis que William, de Saint-Denis, fera sa course sur une 500 Monet et Goyon, dernier cri, dont on dit merveille.

Nous verrons, en sidecars 600, Saroléa avec Delaunay et Triumph avec Pinney: doit-on en conclure au manque d'intérêt en cette catégorie: non pas certes, mais les Six Jours d'Hiver sont une performance trop rude pour des sidecars: l'an dernier, les sidecars ne participèrent pas à la lutte, trop vite sembla-t-il. L'initiative de Saroléa et Triumph doit être signalée.

Les indépendants

Les indépendants sont assez rares, cette année, comme les autres: serait-ce que cette épreuve les désintéresse? Non, si nous jugeons par le nombre de «purs» qui brûlent de participer à cette course dont la portée est si haute pour la saison: mais, il faut une expérience et une endurance telles que leurs hésitations se transforment en découragement dès qu'ils abordent l'étude des étapes: aussi félicitons largement le rallyman de Saint-Germain, Gergaud, le bien connu de nos motocyclistes Jacob, Davoust, Prévost, le traditionnel Lerefait, Padros et Meaule qui ont décidé de tenter leurs chances contre la horde des professionnels les plus cotés.

Les engagés

L'an dernier, 46 partants pour les Six Jours en motos. Cette année, encore 43 partants, dont près du 1/3 ont figuré l'an dernier. Le palmarès vit en 1927, 24 arrivées sans pénalisation, et 15 terminants, soit 7 abandons.

Les voitures ont disparu cette année de l'épreuve, ce fut l'hécatombe l'an dernier: serait-ce que la moto se prête plus facilement aux mauvaises routes et aux intempéries: voilà une polémique déjà bien irritante: les Six Jours d'Hiver 1928 viennent confirmer magistralement la campagne de motorisation dans l'armée: il faut que tous les concurrents fassent faire, en cette occasion, à la cause motocycliste, une référence de premier ordre.

Motos 175 cmc. — Gergaud (Indépendant); Bégnez (San Sou Pap I); Bodard (San Sou Pap II); Poutrait (San Sou Pap, III); Perrin (Rochester, I); X... (Royal Moto).

250 cmc. — Jacob (Indépendant); Dubois (New-Motorcycle, I); Daniel (New-Motorcycle, II); Batifort (Ch. Delage); Hubert (Utilia); Renaudeau (Scylla); Davoust (Indépendant); Roudadoux (Dé Dé); Druz (Lucifer); Cornélis (Rochester II); Bourgoïn (Gnome et Rhône, I); Lézin (Gnome et Rhône, II); X... (Austral, I); X... (Austral, II); Padros (Indépendant).

350 cmc. — Labourdette (Dollar, I); Clech (Dollar, II); Virgo (Saroléa, I); Péron (New Motor-cycle, III); Robert (Jean Thomann); Prévost (Indépendant); Turewicz (Saroléa, II); Bignon (Soyer, I); Carré (F. N., I); Stern (San Sou Pap, IV); Chéret (San Sou Pap, V); Court (Propuleycle); X... (Gillet Herstal, I); X... (Gillet Herstal, II); Doyen (Terrot); Guyot (Soyer, II).

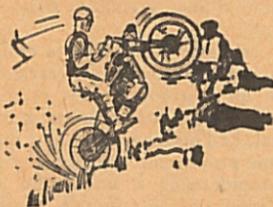
500 cmc. — William (Monet et Goyon); Debaisieux (New Moto cycle, IV); Lerefait (Indépendant); Méaule (Indépendant); Mass (F. N., II); Naas (Gnome et Rhône, III); Bernard (Gnome et Rhône, IV); Marc (Gnome et Rhône, V); Biribi (Saroléa, III); Berrenger (Gnome et Rhône, VI); X... (Gillet Herstal, III); X... (Gillet Herstal, IV); Aeloras (Saroléa).

Sidecars 600 cmc. — F. Delaunay (Saroléa, IV); Pinney (Triumph).

La Moto peut-elle passer partout ?

par ROBERT SEXÉ

La polémique qui a surgi au sujet des possibilités de la motocyclette du point de vue pratique et utilitaire a contraint «MotoRevue» à élargir la discussion: Sexé nous a semblé très désigné à ce point de vue.



Il y a un fait nouveau dans le développement mondial de l'automobile. Jusqu'à ces dernières années, seuls les pays ayant un réseau routier connaissaient une progression rapide dans le nombre des véhicules à moteur.

A l'exception, il est vrai, des Etats américains de l'ouest où l'automobile était en usage courant, même avant la création de routes empierrées. C'était leur demande pour des véhicules surélevés et de grosse cylindrée qui influençait les modèles sortant des usines de l'U. S. A. La silhouette de l'ancienne «Ford» était caractéristique de cette tendance.

On vit dans le Far West, des années avant la guerre, d'énormes tracteurs à chenilles amener aux mines ou à des centrales électriques en plein pays vierge la machinerie nécessaire.

Puis en Afrique, un peu partout, des centres de colonisation, les automobiles locales s'essayèrent à des raids qui devinrent de plus en plus fréquents.

Bientôt l'Asie se mit en branle, et des services publics se créèrent jusqu'au fond des provinces les plus reculées, et même dans les déserts de Syrie et du Gobi passent maintenant en trombe les voitures postales qui sont généralement de grosses «touristes» américaines.

Toute proche de nous, à deux jours de Paris, l'Albanie, sans chemins de fer et sans routes, qui ne connaissait même pas les charrettes à chevaux ou à bœufs, poussée par ce levain de progrès partit à l'œuvre commença à lancer sur ses pistes pré-à travers champs, torrents, boubriers, ses premières automobiles.

En 1925, le gouvernement russe se préoccupant de l'utilisation des véhicules à moteurs dans son immense empire presque dépourvu de routes, organisa une grande épreuve, de Moscou au Caucase, qui démontra la nécessité de modifier sur certains points les châssis habituels.

Des constructeurs français comme Citroën et Renault avaient déjà étudié le problème et, bientôt imités par les anglais, créèrent des types spéciaux, à chenilles ou à 6 roues, pour les «colonies».

Le besoin s'en faisait sentir. Regardez une planisphère: Le réseau routier si dense dans notre Europe devient, dès la Russie ou le proche Orient, extrêmement clairsemé. Plus loin, ce sont les immenses espaces de l'Asie et de l'Afrique presque sans routes.

Certes, la situation change rapidement et partout s'en construisent des milliers de kilomètres, quelquefois c'est l'automobile

qui crée la route. Mais bien des années passeront avant qu'il y ait partout les chaussées auxquelles nous sommes accoutumés en Occident.

L'industrie motocycliste elle-même, devant le nombre croissant de ces harasses blindées qu'elle exporte au delà des mers, commence à se rendre compte peu à peu qu'il y a là-bas un marché illimité et que peut-être des motos qui sont parfaites sur un Paris-Fontainebleau ou un Londres-Coventry, ne sont pas l'idéal pour le missionnaire isolé au fond du Cameroun, l'inspecteur soviétique de Samarcande, ou l'officier de Tchang so Lin quelque part en Mandchourie, auxquels elle les expédie.....

Les pouvoirs sportifs anglais, réalisant les premiers cette situation, insistent pour incorporer à toutes leurs épreuves d'endurance des tranches de parcours dites « coloniales » avec passages de gués, traversée de landes, grimpées de sentier rocailloux ou de pentes anormales.

L'habileté et l'entraînement supérieur des professionnels anglais força leurs machines, pourtant peu adaptées pour ce travail, à vaincre des obstacles que l'on eut crû infranchissables.

Imitant l'initiative d'un constructeur

L'expérience des globe-trotters motocyclistes, maintenant nombreux, confirme les desiderata de cette clientèle autrefois négligée et si lointaine. L'étude d'une moto pouvant se déplacer aisément ailleurs que sur route est donc à l'ordre du jour. Il en résultera des types modifiés qui conviendront parfaitement à des usages militaires.

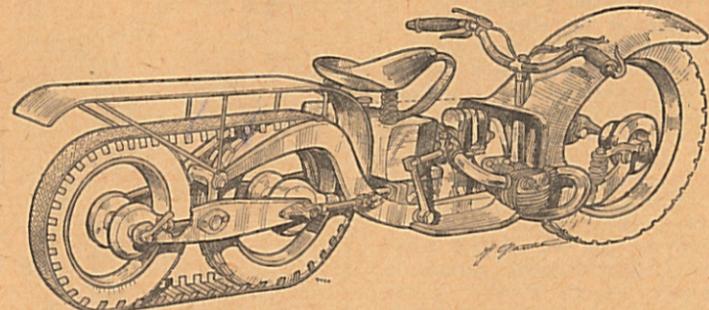
Le ministère de la guerre britannique n'a pas attendu les initiatives des constructeurs et a étudié lui-même l'adaptation de la motocyclette à ses besoins spéciaux.

Il fut le premier à employer les tanks sur un champ de bataille et poursuit, depuis l'armistice l'étude de la motorisation complète de son armée.

On vit évoluer aux dernières grandes manœuvres anglaises toutes sortes de gros engins nouveaux et des tanks minuscules, monoplaces se déplaçant sur roues à grande vitesse, et roues levées et chenilles embayées, rampant à travers les obstacles.

Des camions à 6 roues firent les plus extraordinaires démonstrations en terrain varié.

Tout récemment, à Londres, dans une conférence à l'Institut des Ingénieurs de



Projet de motos à 3 roues: cadre châssis en tôle, direction type Neva-car. Bloc moteur à 2 cylindres opposés. La transmission du bloc aux roues arrière se fait par cardan.

belge, la puissante firme B. S. A., que suivait bientôt une autre marque anglaise, envoyait deux motocyclistes en voyage de démonstration autour du monde.

La Chambre syndicale de l'Industrie motocycliste britannique se prépare à envoyer, en moto! des enquêteurs officiels, également autour du monde, qui se rendront compte sur place des possibilités d'exportation, des besoins locaux et aussi des modifications à apporter pour créer un modèle colonial satisfaisant toutes les exigences.

L'Automobile, le capitaine Kühne, du service automobile, donnait la description d'une motocyclette à trois roues en lignes et chenille amovible, que l'armée avait essayé

Quoique le modèle fut purement expérimental (on s'était contenté d'enlever la roue arrière d'une vieille Triumph pour la remplacer par une sorte de bogie à deux roues), un film projeté pendant la conférence montra la machine franchissant sans peine des espaces raboteux, accidentés ou très mous, sans que le

trophée. En 250, la lutte longtemps melle semble reprendre: cette catégorie a, nous semble-t-il, une énergie nouvelle qui provient de la faveur du public: en effet, les 250 actuelles sont arrivées à un stade curieux où elles alignent la force des 350 encore récentes avec une souplesse et une maniabilité remarquables: en cette catégorie, nous allons voir enfin les Gnome et Rhône, avec au guidon, l'équipe des deux as bien connus de la 175: Bourgoïn et Lézin: cette entrée en scène de la grosse firme se doit d'être sensationnelle. Mais elle aura de redoutables concurrents avec New Motorcycle et Austral; nous restons bien indécis sur quatre équipes aussi redoutables pour la coupe bleue.

Pour compléter la lutte, nous remarquons également, en 175 et 250, la Rochester au fameux moteur Duten dont les succès ne se comptent plus depuis à peine un an; l'équipe Perrin et Cornélis conduiront la marque à la victoire.

La Coupe Rouge

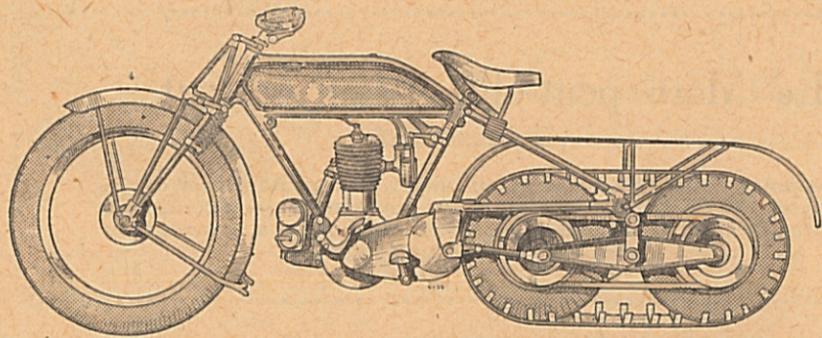
La Coupe rouge va connaître elle aussi une bataille merveilleusement mouvementée: rarement, le lot par équipes fut aussi complet.

En 350 cmc., c'est d'abord Dollar avec ses deux pilotes émérites Clech et Labourdette.

une équipe décidée à arracher le trophée aux quatre autres: Gillet d'Herstal se trouve ainsi donc avec deux équipes pour la Coupe rouge. En coupe rouge encore, en 350 et 500, New Moto cycle veut nous prouver que la dénomination de moto-élégante s'applique bien à cette marque: Péron et Debaisieux la piloteront. Enfin, F. N., la détenteuse de tant de records, se doit d'arracher à tous les impétueux la coupe désirée: Carré et Maas seront, nous le croyons, les arbitres de la situation. Soyer, au dernier moment, entre dans la lutte de la Coupe avec Gayot et Bignan ainsi que Saroléa.

Les individuels

En individuels, la lutte sera courtoise mais vive aussi: Cl. Delage, dont le succès est curieux et mérité depuis quelques mois reverra Batifort en 250; Hubert avec Utilia que nous revoyons avec plaisir ainsi que Scylla qui semble spécialisée dans les courses de mauvais temps; Renaudeau au guidon. Dé Dé et le traditionnel Roudadoux se devaient de paraître aux Six Jours: leur chance est grande. Mestre et Blatgé vont se lancer aussi dans la bagarre avec leur marque déjà bien renommée, la Lucifer avec Druz que nous vîmes si longtemps au succès d'autres



La "Triumph" transformée en moto à 3 roues et à chenilles par le Ministère de la Guerre anglais.

conducteur fut en difficulté pour maintenir son équilibre et virer.

L'essai de ce modèle, pourtant bien rudimentaire, fut concluant et a permis d'obtenir les données nécessaires pour la construction d'un nouveau type perfectionné, ayant un groupe moteur plus éloigné du sol et le centre de gravité abaissé.

Mais, comme chacun sait, les autorités militaires de tous les pays n'ont pas l'habitude de rendre publiques leurs toutes dernières recherches...

Citons le capitaine anglais d'après un compte rendu de sa conférence du 22 novembre dernier : Les essais préliminaires avaient montré tout d'abord la nécessité de laisser beaucoup de passage libre en dessous du cadre, d'avoir une première vitesse très démultipliée et un poids total relativement peu élevé.

De plus, le véhicule devait être simple, et d'un prix de revient très bas. On constata bientôt qu'il était nécessaire d'augmenter la surface de sustentation et la surface tractrice et l'on pensa d'abord employer des roues jumelées côte à côte.

Nos lecteurs se rappellent que nous avons préconisé cette solution dans un article récent ; le capitaine, spécialiste des tracteurs à six roues et des chenilles ! objecte qu'elle ne donnerait pas la souplesse nécessaire en terrain semé d'aspérités, et que les rebondissements, en réduisant l'adhérence, détermineraient un patinage... C'est à voir...

Donc on remplaça la roue arrière de la "Triumph" par une bogie à deux roues (en ligne) de petit diamètre, garnies de pneumatiques ballons, gonflés à très faible pression, et toutes deux motrices, la première étant entraînée par chaîne de la boîte de vitesses, et la seconde étant réunie à la première par une courroie de cuir, à tendeur.

La fixation de la bogie à la fourche arrière à l'aide d'une articulation permet, bien entendu, des oscillations dans le plan vertical, tandis que des jambes de force à droite et à gauche empêchent tout mouvement latéral.

On réalise ainsi une moto à trois roues normales et à large surface portante et tractrice.

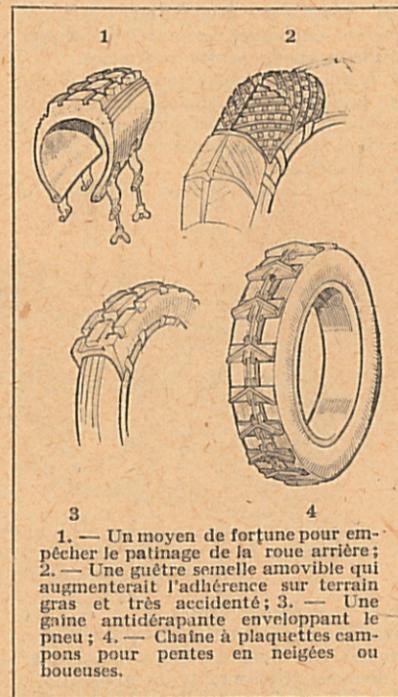
De plus, si le terrain est par trop marécageux ou tourmenté, on fixe alors autour des deux roues arrière une bande de

roulement munie de sortes de pinces en U en acier à ressort qui, serrant légèrement les pneumatiques très souples, guident la chenille et donnent, en plus des sculptures appropriées, l'adhérence nécessaire.

Sur terrains praticables, cette bande, démontée, est portée sur le garde-boue arrière.

Un guidon à ressort à lames du type "Gazda" est employé et rend les chocs plus supportables au pilote.

Le capitaine Kühne est d'avis qu'une roue avant à direction indirecte, avec pivotement en son centre, semblable à celle du "Ner à Car" américain en faci-



1. — Un moyen de fortune pour empêcher le patinage de la roue arrière; 2. — Une guêtre semelle amovible qui augmenterait l'adhérence sur terrain gras et très accidenté; 3. — Une gaine antidérapante enveloppant le pneu; 4. — Chaîne à plaquettes campons pour pentes en neiges ou boueuses.

literait encore la conduite, qui bien entendu est rendue plus délicate par l'adhérence du système arrière.

Comme on le voit, les anglais sont au travail. Espérons que de leur côté nos constructeurs ne resteront pas inactifs. Les arsenaux chargés du perfectionnement

de notre matériel militaire pourraient, de leur côté, étudier la question et hâter la création d'une véritable moto « passe-partout ».

Il n'est pas indispensable je crois d'avoir recours à ces ensembles arrière quand même un peu compliqués et rendant la machine moins maniable pour un travail normal. Et l'on a beau objecter que seul le système propulseur est spécial et peut être fixé rapidement à une moto normale, son adoption entraînerait d'assez gros frais et pas mal de complications.

Nous avons déjà parlé de deux roues à pneumatiques jumelés pour moto. Ils se prêteraient admirablement, par leur sillon médian, au montage de chaînes à plaquettes ou crampons métalliques ou même de bandes à blocs caoutchoutés, d'un effet analogue aux bandages « Singoli » des artilleurs !

On pourrait fabriquer des gaines facilement amovibles et lacées autour du pneu normal qui donneraient, pour certains terrains par leurs séries de « tablettes » et des rives métalliques, une plus large surface portante et plus d'adhérence.

Comme moyen de fortune pour gravir une pente glissante nous avons déjà vu employer des manchons guêtres, faits de sections taillées dans une enveloppe type « semelle » (cuir et rivets), et placées au nombre de sept ou huit sur tout le pourtour de la roue.

Il est certain qu'une guêtre antidérapante bien étudiée, en caoutchouc et rivets, avec un système de fixation rapide, comme les colliers universels, rendrait parfois les plus grands services sur les chemins de terre, car les chaînes métalliques dites à neige ne sont pas d'un emploi bien satisfaisant sur une moto.

« Goodyear », avec sa chaîne caoutchoutée, a remédié à quelques-uns de leurs inconvénients.

Il faut espérer que les constructeurs, en abordant l'étude d'une motocyclette coloniale et militaire, abandonneront quelques-unes des solutions que seules la tradition et la mode leur imposent.

Un cadre, ou plutôt un châssis en tôle emboutie, semble bien présenter le plus grandes garanties de sécurité tout en étant plus léger et en protégeant mieux les organes.

Il semble tout désigné pour une moto de guerre et pas seulement parce que ses tôles, badigeonnées en gris vert de campagne ! donneraient au matériel motocycliste un aspect robuste qui inspirerait plus de confiance à l'autorité militaire !

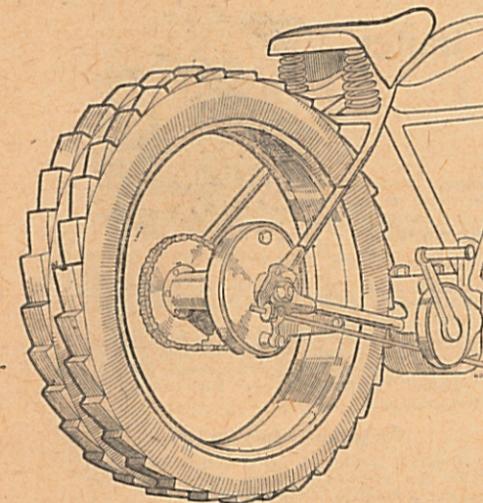
Quiconque a essayé une « Ner à Car » a été surpris de son extraordinaire stabilité due non seulement à une disposition logique du poids, mais pour beaucoup à sa direction si peu conventionnelle.

« O. E. C. » exposait à l'Olympia un nouveau modèle à roue avant braquée par 4 biellettes

Un essai trop court m'a convaincu de la stabilité presque automatique que son système donnait à la machine.

Tout braquage soulève légèrement la tête de fourche

Ainsi le poids de la machine agit



On a plus d'une fois suggéré cette façon de donner plus de prise à la roue arrière.

comme un frein de direction en tendant à maintenir la roue avant dans l'axe et à l'empêchant de déraper. Au cours d'une conversation avec des experts comme Temple, le recordman du monde de vitesse et M. Moor, le dessinateur de la moto de course la plus souvent victorieuse, j'ai pu m'assurer qu'eux aussi considéraient que nos directions actuelles

n'avaient rien de final et que de telles recherches marquaient un progrès, c'est le cas de le dire, dans la bonne direction...

Le dessin de la « Ner à Car » sans lourde tête de fourche, ni tubes supérieurs du cadre, ni surtout de réservoir perché disait-on, le plus haut possible, ne semble pas être une mauvaise inspiration pour l'étude d'une moto « passe partout ». Mais aussi peu conventionnelle qu'elle sera, elle devra garder les cotes de nos machines actuelles et nous l'espérons ! le même nombre de roues...

Sans cela elle perdrait de sa maniabilité qui lui permet de se faufiler à travers les obstacles, de se choisir une piste, si étroite qu'elle soit, entre les blocs de pierre, les trous, les troncs d'arbres de la forêt, de virer, de rebrousser chemin dans un sentier encaissé, d'être poussée, hissée, traînée, au pis aller. Ces jours-ci, les actualités comportant la démonstration de Satory n'avaient attiré au cinéma.

J'y vois pendant quelques instants les motos franchir aisément les cloaques d'eau et de boue.

Et puis, entre une quelconque inauguration et des visites officielles, voici que dans un paysage de neige et de glace, en Suède ou en Russie, une moto glissa à toute vitesse entre les skis qui la supportaient et le traîneau qu'elle remorquait bondissait derrière. Quelques minutes après, luisantes, des vagues dansaient sur l'écran. Au milieu de toute cette eau,

dansant lui aussi, un cycliste peinait, perché sur sa bécane Tour de France. Un changement de plan donna l'explication du mystère — deux flotteurs appurèrent. — La traversée de la Manche en hydro-cycle s'accomplissait.

Aux actualités vivantes succéda quelque fade intrigue américaine. Je me suis endormi car j'ai rêvé, certes : Ce devait être la Marne en été. Dans une gerbe d'écume, côte à côte, se cabrant légèrement dans les remous, une « A. D. S. » luttait de vitesse contre un « Norton » à aches à cames et l'arrière mouillé des flotteurs étincelait au soleil. Il m'en souvient bien, les pilotes n'avaient pas de casques, mais une bouée de sauvetage leur ceinturant le ventre les gênait, réglementairement. Et sur la berge, brandissant le drapeau d'arrivée, j'ai cru voir M. Rosengart portant le brassard de président de l'Union motocycliste, nautique...

Le décor changea. A un certain malaise, je compris que c'était encore la Manche. Les falaises de Douvres tanguaient à l'horizon. Tout un groupe de motocyclistes, comme l'hydro-cycle de tout à l'heure, faisait route vers l'Angleterre pour participer sans doute à quelques six jours internationaux... Car ce rêve n'avait rien à voir, je l'espère bien ! avec la motorisation de l'armée !

La lumière, et un grand coup de coude m'éveilla.

Robert SEXÉ.

Ce qu'un de nos abonnés pense de la moto actuelle

Un de nos abonnés, qui désire conserver l'anonymat, n'est pas tendre pour la moto actuelle qui, à son avis, ne répond pas aux besoins d'une grande partie de la clientèle motocycliste. Assurément, chacun de nous a son idéal et ne tient pas assez compte des nécessités industrielles et commerciales. Il est bien probable que, si un constructeur mettait sur le marché une machine tout à fait différente de ce qui se fait actuellement et meilleure, non seulement il n'aurait aucun succès, mais serait bientôt contraint de fermer boutique. Plus d'un s'il disposait de 25.000 francs, préférerait une moto de ce prix à une voiture, mais soyons bien persuadés que la grande majorité ferait exactement le contraire. Allons-nous faire un grief aux constructeurs de livrer à leur clientèle, ou si on veut, à la majorité de leur clientèle, les machines qu'elle réclame. Notre industrie ne stagne pas, mais nous avons maintes fois constaté que le mouvement en avant ne doit pas être trop rapide et qu'il ne faut modifier que lentement, posément, en se basant plutôt sur les données de l'expérience que sur des théories a priori.

Quelles sont les critiques adressées par notre abonné ?

Il reproche tout d'abord aux machines actuelles de ne pas permettre de modifier la position : et il voudrait qu'à l'avant de marchepieds-wagon il y ait un rouleau de caoutchouc pour permettre d'allonger complètement les jambes et de maintenir le talon.

Il fulmine également contre la chaîne non protégée. Il préfère même la courroie à la chaîne, mais voit mieux dans la transmission par cardan ou flector et pignons d'angle.

Le refroidissement par air lui paraît insuffisant et il en désièrerait un par eau.

Aux cadres actuels il reproche le porte à faux de la direction.

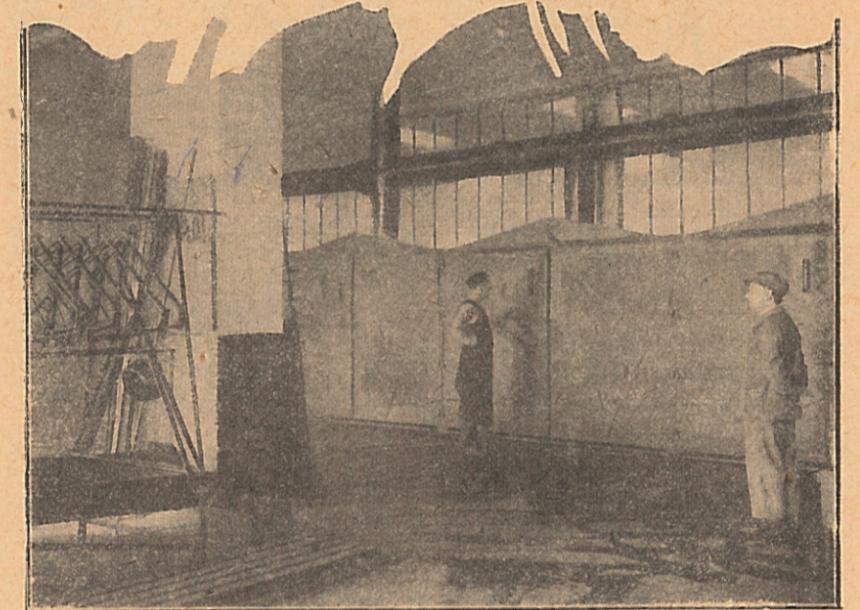
Avant ainsi vigoureusement attaqué la moto actuelle notre abonné suggère une machine possédant les caractéristiques suivantes :

Un châssis genre Ner à Car.

Un moteur deux cylindres deux temps à refroidissement par eau ou air canalisé. Deux réservoirs latéraux le long du garde-boue arrière qui ressemblerait à celui du

New Motorcycle. Roues pleines pour la facilité de nettoyage.

Transmissions par chaîne sous carter, celui-ci formant partie intégrante du cadre.



Le four d'émaillage des Usines Terrot à Dijon. Aucune poussière et une température qui frise 40° sont les conditions primordiales de la salle où ont lieu les opérations d'émaillage.



Quel sujet désirez-vous voir traiter dans « Moto-Revue » ?

Les réponses affluent et nous ne pouvons que bloquer dans chaque série les nombreuses réponses reçues : nous ne pouvons donner tous les noms de nos correspondants et devons faire un choix parmi eux : cependant, nous indiquons le nombre de réponses à chaque sujet au fur et à mesure de leur réception.



Celui-ci voudrait... et c'est notre programme :

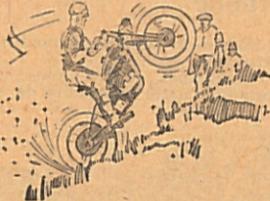
A ce sujet je me permets de vous signaler ce fait : Que beaucoup d'auberges de campagne accepteraient volontiers de servir des motocyclistes sans les estimer et leurs patrons étaient sûrs que ces touristes-là sont « syndiqués ! » c'est le mot de l'un d'eux ! Il est clair que si Moto Revue, par la création d'un insigne, unissait ces heureux mortels, peut-être les motocyclistes seraient-ils mieux soignés. Et ce serait si simple d'apposer sur le garde-boue de sa moto une vignette très simple et aux couleurs vives, qui serait en même temps un trait d'union entre les amateurs de moto. Ce serait, dans un style différent de celui que L'Auto avait lancé il y a deux ou trois ans, un signe de ralliement entre motocyclistes, pour faire un néologisme. Pour toute fin que vous jugeriez utile, je vous adresse ci-inclus un petit schéma au sujet duquel vous avez dû recevoir sans doute mille modèles. Mais enfin c'est toujours une suggestion !

BALLUTEAU, Bordeaux.

Il suffit de lire entre les lignes notre Moto Revue et ça transpire à pleins pores.

La correspondance continue à affluer à nos bureaux

Essais de machines (137)



Secteur nancéen. — Le Monotrace. Dupare, Lillebonne. — Le Monotrace, par temps gras. Monet-Goyon 2 cylindres Villiers. Gnome 250. Péricaud, Cognac. — Tous essais sidecars 175 à 500 français, belges. La sidecarlette 350. Billouez, Envernien. — La Motosacoche. Poinsignon, Sarreguemines. — Le Monotrace. M. Frachon, Nice. — 500 Koehler Escotier, a.c.t. M. Aurignac, Soriac. — MotoRhony'x, Kervran, Motobécane. Limbourg, Foischer. — Monotrace. Des essais de 175 utilitaires dont la San Sou Pap, Souchay, Béville. — Train; Kervran Austral, Rochester et 350 deux temps pour sidecar.

Picard, Paris. — Gillet-d'Herstal. Délaeroix, Lamothe. — 500 Koehler (les 2); F.N., 350 M. 70; Ultima, 350 et 500; B.C.R.; New-Motorcycle; Dollar, a.c.t.; René Gillet, 350; Peugeot P. 105; Durandal; MotoRhony'x; C.P. Roléo; S.I.C. Cognet, Saint-Etienne. — René Gillet, 350 et 750 en solo; MotoRhony'x. Vergium, Bray. — 350 Peugeot culbuteur 105.

Fourment, Lyon. — 350 Peugeot, culbuteur 105. Peuvigne, Saint-Germain. — Koehler 500 emc.

Anonyme. — Monet 350 bi-cyl; Train 350; Ch. Gérard 500; Gillet-Herstal 500; D.S. tourisme; Monotrace. Chaudinet, Cremlille. — L'Auto-Mouche.

Thomassin, Marseille. — Morgan Darmont. Eckart, 66.665. — F.N. 350; René Gillet 350.

Braud, Torfou. — Monet 175, supersport. Chérier, Courbevoie. — F.N. 500 type 67 B.

Bucaille, Levallois. — D.S. Malterre. New Map, 500.

L., Reims. — Monet supersport 175; Royal Moto 250; Monet-Goyon 250 et 350; C.P. Roléo culbuteurs.

Franelle, Vannes. — Monet-Goyon 175 supersport. Clochard, Bressuire. — Gnome-Rhône 250.

75.612, Rochefort. — Le Monotrace. Baillat, Neauphle-le-Château. — Monotrace, Sima-Violet.

Redinger, Gentilly. — La F.N. M. 70, 350.

Hureau, Ermont. — La 500 Gnome latérales (1928) en solo et en tansad; les 175 Junior; San Sou Pap; Rochester; Monet-Goyon.

Dadat, Mâcon. — F. N. M. 70; F.N. 500; Monet 2 cylindres; Villiers. Wirtz, Fontainebleau. — La Matchless 250 et 350.

Roset, Nancy. — Sarolea 500 supersport. Philippon, Vichy. — Monotrace par temps de pluie.

Lamothe, Chauffailles. — Monotrace par temps mauvais. Haberstock, Saintes. — F.N. 350 et 500.

Breton, aux Roches. — Terrot 350, H.S.C. De Saint-Seine, Poitiers. — J. Thomann 175, Monet 195 C., New Map, New Motorcycle, San Sou Pap, Royal Moto Sport.

Marsy, Paris. — Le Morgan. Roumieux, Marseille. — Peugeot 350 culbuteurs; Monet, bloc Villiers 2 cylindres.

Dunoyer, Chantérac. — Saroléa 350 et 500; Gillet-d'Herstal, 500; G. N. 350 et 500.

Lignon, Le Vésinet. — Géco-Herstal. Dumanie, Colombes. — Trop d'essais de grosses machines, plus de 175.

Abonné 67.833. — Essais de 175. Abonné 47.230. — Gnome, 250. Bouché, Colombes. — 350 René Gillet; La Gm me 250.

Perdonnet, Paris. — B. C. R. 500. Ravin, Vichy. — Magnat Debon, 500 tourisme.

D larue, Paris. — Gnome les 2 : 500; Monet, 350 bicylindre; Durandal, 500; C. P. Roléo, 500; New-Motorcycle, 500; Goudiat, Chamalière. — Motobécane.



Thucl, Armentières. — Motoconfort, 308; Motobécane.

Prévost, Versailles. — Monet 175 et 250. Paluani, Belfort. — Motobécane. Demur, Paris. — 175 ch. Gérard; Cyclecar Mieron.

Berthelon, Troyes. — Cyclecar Thomann. Wilsaire, castillon. — Darmont-Morgan. Petit, Tours. — Darmont Morgan.

Joure, S. P. 22. — Monet 2 CV; propul-cycle 250; Motosacoche 250; Dilecta, 250.

Entretien des machines (71)

Huet, Rennes. — Le Morgan à 8.000; le Sima Violet.

Joure S. P. 22. — Monet 2 CV confort; Motosacoche 1927, 250; Propulcycle 250; Dilecta, 250.

Lignon, Le Vésinet. — Géco-Herstal. Brunel, Langlade. — Blackburne, 350. Martine, Versailles. — Cleveland, 250. Thucl, Chamalières. — Motoconfort et Motobécane.

Technique générale (76)

Fassud, Henin. — La stabilité des 500 et 350; les vitesses critiques pour lâcher les mains; facilités de redressement.

Poty, Paris. — Les possibilités du side en 350.

Puech, Asnières. — Avantages et inconvénients du side comparé à la moto et au cyclecar.

Brunel, Langlade. — La moto de grand sport.

Lecerf, Beyrouth. — Boîtes de vitesse baladeur et clabot. Les véhicules d'avant-garde: Monotrace, Ner a Car.

Martine, Versailles. — Avantages de transmission directe.

Moynet, Baisieux. — Le départ difficile.



Essais d'accessoires (67)

Pelissot, Paris. — Le casque Cromwell. Bouché, Colombes et Moynet, Baisieux. — Tan-sad.

Delarue, Paris. — Guidon Gazda. La mallette Bernardot, Tan-sad et porte-bagages combinés avec coussin caoutchouc gonflable.

Prévost, Versailles. — Moteur Aubier Diurne.

Laudin, Paris. — Essai éclairage et silencieux.

Visite d'usines (148)

Prion, Lyon. — New Map, Ultima. Marescaud, Nancy. — Gillet-Herstal.

Menard, La Ferté. — Terrot, Monet et Goyon.

Duhamel, Amiens. — Motobécane, Motoconfort.

Petiteau, Mantes. — Monet-Goyon, Terrot, Rugent. Généreux, Lille. — Motobécane, Grimpeur, Aleyon.

Bertrami, Paris. — Monet, Terrot, Indian. Ravin, Vichy. — Magnat-Debon.

Démonstrations générales (11)

Essais dans le genre side R. Gillet et non machines truquées.

Essais divers (31)

De Saint-Seine, Poitiers. — Essais comparés d'un 2 temps classique (3 lumières) et d'un 2 temps spécial.

Essais comparés d'un 2 temps et d'un 4 temps 195.

Essais comparés de carburateurs divers. Cognet, Saint-Etienne. — Moteur Aubier et Dunne.

Duhoux, Saint-Didier. — Essai comparé avance variable.

Les pneus (7)

Fay, Salindres. — Le remplacement des pneus à talons par des Ballons.

Le tan-sad (16)

Lajugie, P. T. T., Lyon. — La stabilité des tendances 1928.

Médecine (25)

?? — Les douleurs stomacales chez la femme en tan-sad. La place hygiénique du tan-sad.

Divers (47)

Baillat, Neauphle-le-Château. — Les possibilités du 175 tourisme et tan-sad.

Bourdell, à Eu. — Peugeot 350 (les deux modèles).

Boulard, Lyon. — Du sidecar 500 et les préventions injustes à ce sujet.

Blave, Blanquefort. — Du vélomoteur. Grabelt, 76.268. — De la 250, de ses possibilités. Quelques Etudes techniques.

M. Ravin, Vichy. — Les prix dans es annonces. Prévost, Versailles. — Projet budget moto utilitaire.

M. L., Boulogne. — Le crédit, la vente à tempérament.

Assurances (9)

M. Greiner, Paris. — Les risques arrivés et réglés par Le Siècle aux abonnés de Moto Revue.

M. Lecerf, Beyrouth. — Assurances des tiers transportés. La D. A. S., la D. I. A.

Sur le moteur (34)

M. Greiner, Paris. — L'influence d'un grand ou petit gicleur sur le rendement.

M. Rufony (68.694). — Le jeu dans la tête de bielle en 2 temps: remèdes, procédé

pour reconnaître la valeur d'un moteur à volant externe. X. Paris. — Le moteur 2 temps distribut. Pauvert.

Le sidecar (30)

M. Duval, Le Havre. — La side en Angleterre article complet: les notaires, les médecins, les juges usent du side, etc... Les buts utilitaires.

M. Lecerf, Beyrouth. — Du sidecar, solution d'avenir.

Eclairage (111)

Prévost, Versailles. — L'éclairage électrique (volant, dynamo, accus).



Tourisme (41)

M. Balluteau, Bordeaux. — Les bons itinéraires à 150 et 200 km. de tous les gros centres.

M. Greiner, Paris. — Campagne pour obtenir la réfection des routes au moyen des impôts actuels sur l'auto.

M. Ravin, Vichy. — Les 350 latérales ou culbuteurs en tourisme. Goudiat, Chamalières. — Equipement et arrimage.

Mon petit doigt m'a dit...

doubler le cap des 2.000 km. dans les 24 heures.

... que la dite machine friserait le 150 et qu'elle viendrait de la firme qui s'est rendue célèbre au raid autour du monde.

... que A. Gilliot, jaloux de l'entrefilet paru sur son éternel rival, Zambaux, a, lui aussi, passé commande d'une 350 double tubes extra-rapide, de la firme maconnaise.

... que la rupture d'une bougie (laquelle?) fut cause des difficultés de Laurent, à Gometz-le-Châtel, dont le temps eût été sensiblement amélioré sans cet incident.

... qu'il est cependant remarquable qu'une machine âgée de plus de deux ans ait pu réussir ce tour de force, mais que nous reverrons Laurent dans de prochaines épreuves sur une machine de même marque suisse, mais plus récente.

... que l'ingénieur Bajard, bien connu des initiés, a l'intention de créer des moteurs d'aviation de puissance moyenne.

... qu'il emploierait, pour ce faire, huit cylindres en ligne, par arbre à came en tête, d'un moteur dont le nom ressemble étrangement à un fauteuil et dont les motos qui l'équipent ont une appellation très américaine.

... que le constructeur et pilote du Mono-car 500 emc. recordman du monde à la recherche d'un 4 cylindres, veut convaincre un grand constructeur de moteur de lui en faire un...

Abonné 72.120. — Grands itinéraires, hôtels, camping.

Epreuves (16)

Abonné 67.833. — Courses dans le Limousin.

Enseignement — Education (31)

Lecerf, Beyrouth. — L'exportation française en Syrie. Les douanes. La moto coloniale. L'emploi du décompresseur ou du débrayage. La moto actuelle et de l'avenir.

Les 2 et 4 temps (47)

Lecerf, Beyrouth. — Le refroidissement air, ailettes, pompe-eau; sa nécessité aux colonies.

Abonné 72.120. — Le bi-cylindre 4 temps latérales.

Jurisprudence (11)

Lecerf, Beyrouth. — L'impôt à la cylindrée, au poids, sur l'essence: comparaison avec les pays étrangers.

A cet égard déjà longue il y a lieu d'ajouter 31 sujets sur la chimie motocycliste.

5 — sur la mode motocycliste.

4 — sur le rendement en général.

4 — sur des conseils aux constructeurs.

28 — sur la mécanique spéciale.

61 — sur les carburateurs.

8 — sur la photo en moto.

5 — sur la radio en moto.

48 — sur les désirs particuliers n'entrant pas dans le cadre général.

26 — sur la conduite, les règlements particuliers de la circulation.

17 — sur le silence en moto.

14 — sur le graissage et l'huile, ainsi qu'un nombre respectable de questions variées et touffues dont il n'a pas été possible d'en tirer la substance nette et précise.

... que le possesseur déjà nommé de la grise Magnat-Debon, à double pare-choc sur roue avant, a eu bigrement raison de faire cette installation.

... que cette précaution était utile, si vraiment sa moto était grise.

... que vient de se réaliser l'union intime d'un constructeur de moteur et d'un éclairage électrique dont Moto Revue a fait l'essai récemment, avec l'un des plus anciens spécialistes de l'éclairage sur voitures et dont le nom symbolise les pics alpiers.

... que les résultats de cette union ont été visibles et victorieux au concours d'éclairage.

... que Francioni qui conduisit à la victoire et au succès les remarquables Motosacoche éprouve le besoin de voyager sur d'autres engins.

... que nous le verrions sous peu sur une machine allemande, cotée et curieuse.

... que, si l'accord n'était pas parfait de ce côté, il se pourrait que l'Angleterre le vit au T. T. prochain sur la première marque italienne dont le nom rappelle le bon goût de la firme.

... que Francisquet reste le plus rapide de nos propriétaires de motos anglaises racing, mais que ses hésitations ont pris fin.

... qu'en conséquence son concours à l'Old England Sunbeam reste entièrement acquis la saison à venir, malgré les suggestions reçues au dernier Salon de Paris.

L'Actualité Automobile et le Fordiste

Nous attirons l'attention de nos lecteurs propriétaires de Ford que l'Actualité Automobile, supplément mensuel de Moto Revue comprend depuis le 1^{er} janvier une partie réservée aux Fordistes. Sur la demande de nombreux lecteurs, nous envisageons la création de rubriques spéciales pour propriétaires de Citroën, Renault; l'usage très répandu de ces marques incite à un tel programme. Demander à Moto Revue un spécimen de l'Actualité Automobile.



Concours d'Hiver

Les Six Jours d'Hiver nous entraînent à constater la négligence de nombreux coureurs, négligence qui corrompt inévitablement l'esprit du grand public sur le confort de la moto. Il faut réagir.



S'il est une démonstration qu'il faille faire et refaire sans trêve, c'est celle de l'utilisation possible de la moto l'hiver. Elle est extrêmement importante et pour le public et pour le constructeur. Le premier persiste à croire que rouler l'hiver est un véritable supplice auquel il faut être fou pour se condamner spontanément. Les autres n'ont peut-être pas encore compris combien il est urgent de livrer des machines dont tous les organes, et surtout ceux de transmission soient complètement à l'abri des intempéries. La moto de l'avenir sera aussi facile à nettoyer qu'une voiture. Qu'on remarque même pour celles-ci la tendance à éliminer tous les angles et les recoins et à constituer un bloc que quelques seaux d'eau suffisent à nettoyer. Il faut nous lancer dans cette voie, si nous voulons que notre nombre se compte non par centaines de mille mais par millions.

Mais, malgré tout, la moto, à condition qu'on lui donne quelques soins, est capable de fournir un service régulier même l'hiver et la portée des Six Jours d'Hiver est considérable, et l'on ne peut rêver une démonstration plus complète. Il est cependant un point sur lequel nous voudrions attirer l'attention de nos futurs concurrents. C'est leur équipement personnel. Si le public a l'impression que la moto est sale, qu'on doit s'affubler de loques pour y monter, que l'on est aspergé de boue et qu'on est transi de froid, alors il ne se laissera jamais convaincre et préférera prendre le train. Or, les précédentes années, un nombre de concurrents ne s'est préoccupé que très insuffisamment de cette question et l'impression laissée sur le public n'a pas été aussi complète.

On peut être soi-même très résistant, ne redouter ni froid, ni pluie, ni neige, mais il ne faut pas oublier la grande valeur des épreuves de tourisme comme propagande auprès d'un public qui n'est pas bien convaincu et parfois même hostile et qui, de plus, n'aime pas à s'exposer aux intempéries. Nous en avons une preuve dans le succès des conduites intérieures qui ont certainement plus fait pour le développement de l'automobile que tous les progrès mécaniques. Or, en moto, c'est par des vêtements que nous pouvons nous protéger et non pas une carapace de tôle ou de simili-cuir. Et, puisqu'il existe des vêtements spéciaux extrêmement pratiques, dont au surplus tant de motocyclistes font usage, nous ne voyons pas pourquoi, dans une épreuve qui a non seulement pour but de prouver qu'une moto peut rouler par tous les temps, mais qu'elle est suffisamment confortable dans les conditions les plus défavorables, les concurrents ne s'équipent trop souvent que d'une manière rudimentaire. Trop souvent, nos épreuves de tourisme donnent l'impression d'une course. Machines trop bruyantes, casques protecteurs, rien n'y manque. Il en résulte une impression fautive qui peut être très préjudiciable aux intérêts de la moto. Il ne faut pas essayer de faire sensation en paraissant accomplir un exploit sportif extraordinaire, mais persuader le public qu'on ne fait que quelque chose de très courant et qui est parfaitement à sa portée.

Machines munies de silencieux efficaces, protége-jambes, protecteurs de guidon, et même pare-brise sont nécessaires. Et l'on ne négligera pas l'éclairage. Quant aux mille et un trucs auxquels on peut recourir pour empêcher l'eau et la boue de jouer des farces en s'infiltrant dans la magnéto, dans le réservoir d'essence, de couler sur la bougie ils sont bien connus des concurrents et ils n'ont certes nullement besoin de nos conseils pour se tirer d'affaire. Permettons-nous, cependant, de leur signaler combien il est important d'avoir une machine propre. Nous avons vu souvent dans des épreuves de tourisme des con-

currents s'arrêter avant le dernier contrôle pour nettoyer sommairement leur machine. Et cette pratique est plus que jamais recommandable pendant l'hiver. Il y a des produits qui permettent, en quelques instants, d'avoir une machine présentable. Cela est d'autant plus nécessaire que la graisse est largement employée pour protéger les organes fragiles et qu'elle n'est pas faite pour rehausser l'apparence d'une moto.

Mais ce qui est encore plus essentiel, c'est que nos concurrents apportent le plus grand soin à leur équipement personnel et qu'ils emploient des vêtements parfaitement adaptés. Ils disputeront l'épreuve dans des conditions de confort beaucoup meilleures pour eux-mêmes et beaucoup plus séduisantes pour le public. Nous avons assisté en Angleterre à des épreuves de tourisme hivernal et nous avons été frappés de l'aspect confortable et luxueux des vêtements des concurrents. Protégés parfaitement contre le froid et contre la pluie, ils paraissent effectuer une promenade de santé. Résultat : la moto est considérée, en Angleterre, comme un moyen normal de transport dont on peut user à tous les âges et dans toutes les conditions.

Les vêtements spéciaux sont-ils si rares et si chers ? Si nos moyens sont limités, nous trouverons encore des vêtements provenant des stocks américains, vêtements peu élégants sans doute pour la plupart, mais extrêmement bon marché et très efficaces, canadiennes, cirés, bottes de caoutchouc, gants, etc. A un prix très abordables, nous trouvons également des vêtements de tissu caoutchouté, manteaux et cuissards, sur lesquels la pluie glisse comme sur les plumes d'un canard. Si, sous ces vêtements, nous sommes chaudement vêtus, nous n'aurons rien à craindre. Ces vêtements peuvent s'enlever en un clin d'œil et sont infiniment plus pratiques que la combinaison, si difficile à enfiler et à quitter, si désagréable quand on doit fourrager dans les poches intérieures.

Voulons-nous même porter des vêtements avec lesquels nous puissions nous promener en ville ? Trench-coats, manteaux de loden et de cuir suffisent parfaitement si l'on ne doit pas rouler des journées entières sous la pluie. Complétés par des cuissards ou de bottes de caoutchouc quand il pleut, ces vêtements nous protègent contre la pluie. Il y a des cuissards à fermeture éclair, ou à boutons à pression qu'on peut quitter en une seconde. Quant à la protection de la tête, la casquette agréable l'été ne convient guère l'hiver, surtout quand il pleut ; nous en dirons autant du béret et le serre-tête en cuir est, sans doute, le plus pratique.

Nous n'avons plus à craindre l'huile et sur les deux temps un petit écran suffit à éviter les projections, quand il y a des tours. Nous n'avons pas, avec une moto bien équipée de larges garde-boue, de protége-jambes et de marche-pieds, à redouter la boue. Nos seuls ennemis restent le froid et la pluie qui ne souillera pas nos vêtements. Nous pouvons et, dans le cas envisagé, nous devons être propres pour que l'on sache que la moto n'est pas nécessairement un véhicule de ramoneur. Ces questions, qui ne préoccupent guère un vieux motocycliste, sont de la plus grande importance auprès du profane. Est-ce le motocycliste que nous avons besoin d'attirer vers nous ? C'est une conversion qu'il est bien inutile de recommencer. Nous ne dirons pas la même chose du profane, car c'est lui qu'il importe de convertir. Nous espérons donc que les Six Jours d'Hiver nous amèneront, au départ, non seulement des machines d'aspect impeccable, mais des concurrents confortablement équipés.

Un équipement défectueux n'est guère utile qu'à nous rendre ridicule et à nous attirer les railleries!



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 octroyée dans nos colonnes

Le 14 janvier réunion...

Argenteuil ! Tous les motocyclistes de la région sont invités à se rendre aujourd'hui 102, route de Sannois, pour la formation du Club régional : le meilleur accueil leur est réservé.

Calendrier Moto Revue

JANVIER

17 au 22. — Les Six Jours de Moto Revue.
26 janvier ou 2 février. — Constitution du M. C. Scolaires.
Banquet Moto Revue.
Constitution du M. C. C. F.

FEVRIER

Concours du silencieux.
Concours d'usure.



Le Grand Concours

Depuis le 31 décembre 1927, notre Grand Concours est clos. Cependant, ainsi que nous le craignons, la période surchargée des fêtes, a encombré les bureaux de postes et tous les jours il nous arrive des enveloppes du grand concours portant cependant des dates antérieures au 1^{er} janvier. Nous avons néanmoins commencé le dépouillement des envois et ce n'est pas une petite affaire, car le succès d'un tel « jeu » a été considérable. (Que nos fouguesux impatients se modèrent : ils tiennent plus que tout autre, à ce que les opérations soient faites avec tout le sérieux, la correction désirables.

D'ailleurs, il nous parvient des précisions : certains abonnés ont marqué sur leur envoi un numéro d'abonnement qui n'est pas le leur : ils nous font part de leurs craintes : qu'ils se tranquillisent : tous les envois sont actuellement au contrôle et qu'ils soient assurés que, seuls, les vrais abonnés seront admis au partage : il s'est glissé quelques « non abonnés » malgré nos avis répétés : leur envoi est annulé sans pitié : ils en sont pour leurs frais et leur peine : tant pis pour eux.

Le M. C. de Seine-Inférieure remue à son tour

Moto Revue a envoyé de rudes coups de fouet qui ont réveillé les ardeurs des motocycleclubs. Et voici qu'à Dieppe 57 motocyclistes viennent de se réunir sous la présidence de M. Jullien et ont constitué une section prometteuse puisque l'hiver n'est pas fini que, déjà, une sortie régulière a été organisée avec succès sur Forges-les-Eaux sous un temps atroce. Moto Revue sera heureux de suivre ce groupement s'il continue en aussi bonne voie.

Le M. C. Livry-Gargan

La réunion constitutive a eu lieu le 5 janvier : charmants motocyclistes que ceux qui sont venus, mais mon petit doigt m'a dit...

que ces amoureux de la moto manquent vraiment de sens commercial qui discutent, avec bonne volonté sans doute, leur effarement devant les tarifs d'assurances ; petits maladroits qui sont persuadés que jamais ils n'auront d'incidents : allons votre calcul est faux : soyez francs.

On se réunit à Gargan tous les mardis à 21 heures, au siège, place de la Gare, Tabacs. Et pourquoi le M. C. Saint-Denis n'irait-il pas remuer ces excellents jeunes gens ?

Un nouveau groupement à Lusignan

Le mouvement continue ! De Lusignan on veut créer un club : le pays est petit, mais actif. Moto Revue encourage fort le futur club dont les adhérents « avant la lettre » sont déjà une vingtaine.

Un nouveau Club au IV^e arrondissement

Le Royal Moto Club ! Quel nom brillant et qui respire un délicieux anachronisme ! C'est dans le 4^e arrondissement, dans ce quartier du Temple qui vit la fin de la royauté,



Calendrier des Clubs

JANVIER 1928

14. — Banquet du M. C. Seine.
Banquet de l'A. M. Alés (Gard).
18. — Réunion extraordinaire (M. C. Gennevilliers).
26 au 2 février. — M. C. Scolaires.
M. C. C. France.
29. — Course du boulevard Michelet (M. C. Marseille).

FEVRIER

5. — Côte des Thermes (M. C. Marseille).
12. — Côte de Bornes (M. C. Marseille).

que se crée le nouveau groupement. A l'encontre d'autres clubs, les futurs adhérents s'étaient groupés, cotisés et divertis avant même la fondation : c'est dire que l'enfant était viable avant sa naissance.

Ils seront 20 à la réunion constitutive, peut-être 50 à la seconde !

Que tous les Parisiens du Marais et du Temple se groupent autour de M. Bruno, rue du Temple, 169, président provisoire du R. M. C.

Le M. C. Scolaires

Ainsi que nous le disions dans notre précédent numéro, nous constituons la première réunion des Scolaires, le 26 janvier ou le 2 février, jeudi après-midi ; ceux que nous avons convoqués dans notre précédent numéro voudront bien nous faire savoir,

par écrit, laquelle des deux dates convient le mieux à leur présence à notre réunion : le choix que nous avons fait d'eux est une marque de confiance à laquelle ils auront à cœur de répondre.

Dans leur lettre, ils voudront bien nous exposer leurs désirs, leurs suggestions, car il se peut que nous n'ayons pas tout prévu. Nous recevons toutes adhésions des retardataires.

La L. N. M.

Nous avons dit qu'au 1^{er} janvier, nous vous reparlerions de la L. N. M., Ligue Nationale Motocycliste, dont la fondation officielle a eu lieu, il y a quelques semaines.

Notre réinstallation et tous les imprévus d'un tel déménagement accaparent actuellement toutes nos minutes. Or, nous recevons déjà de nombreuses adhésions à la grande ligue nationale d'entraide, de tourisme. Nous avons dit qu'il nous fallait freiner : donc, tant que le statut de la L.N.M. n'aura pas été publié dans nos colonnes, nous prions instamment nos amis de s'abstenir ils n'y perdront aucunement. Tout est prêt.

Par contre, de nombreux commerçants, hôteliers, garagistes, nous font à ce sujet des offres en vue d'accorder des avantages aux « L. N. M. ». Afin de ne pas nous prendre au dépourvu, nous recevons dès ce jour les offres de remises, de réception ou de dépannages, réparations à tarifs avantageux que chacun de ces futurs adhérents voudront bien octroyer à tous les membres de la L. N. M.

Le Concours de tentes

Allons ! ça va aussi de ce côté : les projets nous arrivent ; mais, un reproche ou, plutôt, une critique : ceux des fabricants qui nous



Calendrier sportif

JANVIER 1928

7-14. — Salon de New-York.
17 au 22. — Les Six Jours d'Hiver (Moto Revue).
18-22. — Rallye Monte-Carlo.
20-30. — Salon d'Amsterdam.
21. — Côte du Mont des Mules (A. C. Nice).
21-29. — Salon Machine Agricole.
28-4 février. — Salon de Chicago.
28. — Côte de Morlaas (A. C. Béarn).

écrivent n'ont, à notre avis, pas assez d'imagination, car ils nous soumettent des types de tentes déjà connus et sur lesquels nous recevons des remarques justifiées. Ce que nous voulons, c'est une tente standart, un modèle Moto Revue que nous désirons, c'est-à-dire adaptable à la motocyclette.

Potins et nouvelles de Belgique

Moto-Revue a longuement parlé en son temps de l'heureux *modus vivendi* intervenu au début de 1927 entre la Fédération Motocycliste de Belgique et le Motor Union. Les deux groupements restaient autonomes, l'Union se réalisant seule dans le domaine sportif pour la réglementation des épreuves.

Le premier terme de cet accord, qui sera renouvelé, vient de prendre fin, démontrant que l'entente n'était pas si difficile qu'elle paraissait; la bonne volonté de chaque partie aidant, toute la saison s'est passée sans qu'il se soit produit le moindre incident.

C'est un résultat inappréciable pour le motocyclisme belge.

**

Quiconque s'intéressant au sport motocycliste belge attendait, certes, avec curiosité les résultats de l'assemblée générale de la Fédération motocycliste de Belgique.

Il est vrai qu'un point essentiel était à l'ordre du jour avec la création des *Comités provinciaux*; l'expérience ayant démontré la nécessité de grouper dorénavant toutes les forces d'une même région en vue d'organiser quelques grandes épreuves.

Quoique leur utilité fut admise par tous depuis longtemps, il restait à déterminer quelles seraient les obligations des clubs fédérés vis-à-vis desdits comités. Il fallut un long débat pour décider tous les clubs à y adhérer. Voilà les comités provinciaux formés avec le concours assuré de tous les clubs. Souhaitons que chacun y mette du sien et que ces nouvelles organisations donnent de suite les résultats favorables qu'on attend.

La situation florissante de la Fédération belge fut suffisamment établie par les rapports des diverses commissions. Cependant le docteur Lamborelle, le distingué président du C S de la F. M. B. parla longuement du malaise dont souffre notre sport.

Le sport motocycliste, dit-il, traverse une véritable crise qui s'accroît d'année en année. Il devient banal d'en parler, il serait puéril et dangereux de vouloir se dissimuler l'étendue et la gravité du mal. Partout on a épilogué sur le spectacle lamentable d'organisations qui auraient pu être intéressantes et qui parvenaient à grand peine à rassembler 10 ou 12 partants. Bien heureux les clubs qui emmenèrent une trentaine de concurrents sur la ligne de départ. Et, chose plus grave, plusieurs épreuves ont dû être supprimées au dernier moment et cela par pénurie d'engagements.

Un des principaux facteurs étiologiques de ce phénomène réside sans conteste dans le nombre beaucoup trop grand des courses motocyclistes. Il est, en effet, de toute évidence que l'éparpillement des efforts, le renouvellement continu des sacrifices financiers, la diminution flagrante de la valeur publicitaire des résultats ne sont pas de nature à

inciter les particuliers et les firmes à accorder leur participation aux trop multiples courses qu'on prépare.

Il faut, de toute nécessité, obtenir une diminution considérable dans le nombre absolu des épreuves. C'est un résultat bien difficile à atteindre sans rompre la bonne harmonie qui doit régner entre les clubs.

Et M. Lamborelle termine ces considérations en espérant que tous les clubs sauront faire les sacrifices d'amour-propre nécessaires pour le plus grand renom et le plus grand éclat du sport motocycliste en Belgique...

... Un banquet réunissait les délégués à l'issue de l'assemblée. MM. Joassert et Lecoq respectivement directeur général et secrétaire général de la FN. Ces présences importantes font oublier les retentissants incidents d'il y a deux ans.

**

J'ai sous les yeux le rapport que M. Yvan Dubois a rédigé au nom de la commission sportive du *Motor Union de Liège* (groupement autonome).

Le Motor Union s'est également ressenti de la crise générale; 1927 comptera dans ses annales sportives comme l'une des années les plus ingrates. Cependant le *Motor-Union* a vaillamment combattu et quoique le nombre des épreuves fût forcément restreint, le calendrier sportif fut ponctuellement et brillamment accompli.

La course de côte organisée rue de Joie à Liège au profit d'œuvres philanthropiques a valu un spectacle magnifique, donné par 37 concurrents. Le circuit de la citadelle disputé à l'endroit même où l'on se propose d'ériger un autodrome fut, par contre, peu retentissant. Toutefois, la grande épreuve franco-belge, Liège-Bordeaux-Liège (2.000 kilomètres en une étape) a connu cette année un enthousiasme sans égal: seize concurrents s'alignèrent au départ.

Le Tour de Belgique connut un triomphal succès. Quarante-huit concurrents y participèrent. Ils eurent à lutter contre la boue et le mauvais temps, mais ce fut une journée mémorable. Enfin, n'oublions pas le grand déplacement à Sheffield d'une équipe du Motor Union et l'excellente tenue de ses représentants dans la fameuse côte artificielle de Post-Hills à Leeds.

On voit que les bleus et blancs ont fait preuve d'une belle activité en 1927.

**

Le Salon de Bruxelles auquel toute la presse a rendu un hommage élogieux a connu un succès considérable si l'on en juge que le nombre des visiteurs payants s'est élevé à plus de 400.000.

**

Nous avons rapporté le tragique accident qui coûta la mort au regretté Mau-

rice Defoin, conseiller municipal de Dinant et coureur junior le plus assidu des épreuves de la F. M. B.

La victime était également le vice-président écouté de l'Union-Motor de Dinant; cette association a eu la pensée délicate d'ouvrir une souscription publique pour lui élever un monument. Seize mille francs ont ainsi été recueillis en quelques semaines.

**

A la Chambre Syndicale des Constructeurs belges aucun membre n'a joué un rôle plus prépondérant, ni exercé une action plus profonde que M. Sylvain Dejonghe, l'éminent directeur de la Minerva Motor à Anvers.

Tout dernièrement, le gouvernement français l'élevait à la dignité de Chevalier de la Légion d'honneur.

**

Chaque année la Fédération Motocycliste de Belgique met une coupe en compétition entre ses clubs. Le concours s'adresse également aux juniors.

Cette coupe qui constitue l'enjeu du championnat de Belgique interclubs est ardemment convoitée. Cette année 24 clubs se sont battillés la palme sur 26 épreuves.

Pour la quatrième fois consécutive, la victoire est revenue de haute lutte à l'Union Motoriste de Bruxelles qui totalise 389 points pour 278 à l'Auto Moto-Club de Bruxelles.

**

De son côté notre confrère *La Motocyclette* de Bruxelles organise un brassard d'honneur dont le détenteur est en quelque sorte considéré comme champion de Belgique.

Plusieurs observations nous sont déjà parvenues sur la fantaisie avec laquelle notre confrère établissait son classement.

Cette remarque n'entache en rien le succès ni la valeur du détenteur de cette année. Celui-ci est le sidecariste Biribi, dont nous avons souvent relaté les prouesses et vanté l'adresse.

Cet ardent sportsman bruxellois n'est autre que M. Van Gelder qui vient d'être appelé au poste d'administrateur de la F. M. B.

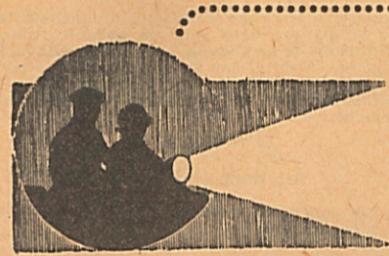
A ses succès, il y a lieu d'associer la supersport Saroléa et le Belgian Sidecars.

**

Les usines Englebert de Liège, la plus importante fabrique de caoutchouc de Belgique et l'une des plus vastes manufactures d'Europe a fêté le 50^e anniversaire de sa fondation.

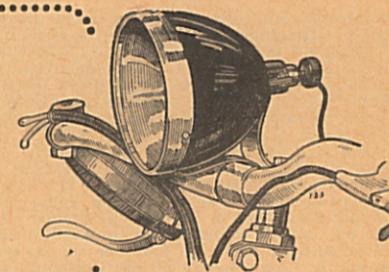
Nous en profiterons pour adresser nos bien vifs compliments aux dirigeants d'Englebert ainsi que nos félicitations aux membres du personnel qui ont été l'objet de distinction à l'occasion de cet heureux événement.

Georges DETAILLE.



Le premier Concours d'Éclairage pour Motocyclettes et Sidecars

Le Concours d'Éclairage a eu lieu le lundi soir, 9 janvier, à 8 h. 30, au Bois de Boulogne



Curieux, ce premier concours de l'éclairage pour la motocyclette. Il était vivement attendu, d'une part, par les constructeurs d'appareils, tous très soucieux de l'initiative prise par *Moto Revue*, d'autre part par les usagers qui, malgré l'heure tardive et les rigueurs de la saison tiennent à se rendre compte par eux-mêmes des possibilités et des résultats. Les constructeurs soucieux, disons-nous. Effectivement, le règlement, surtout pour un début dans un tel genre d'exercices, était draconien et nous avons vu le moment où nos fabricants surpris et par les courts délais et par les rigueurs de l'épreuve allaient s'éliminer et renoncer au seul critérium que jamais, à ce jour, il leur avait été offert; mais le public est acerbe, et la nombreuse correspondance qui suivit l'annonce de cette épreuve vint confirmer à nos fabricants non seulement l'intérêt mais la nécessité d'y participer. Félicitons tout d'abord la maison Duten d'avoir été la première à accepter, avant sa publication, toutes les difficultés de l'épreuve.

Le pesage

C'est le samedi, 7 janvier, dans les établissements de M. Prévost, 26, avenue de la Grande Armée, obligamment mis à notre disposition, que se déroulèrent les opérations, fastidieuses en autre temps, réellement curieuses cette fois, du pesage.

Une foule nombreuse se pressait autour des motos dont l'équipement d'éclairage ruisselait d'or et de nickel. Les maisons de motos avaient gracieusement prêté à nos constructeurs leurs engins pour conformer tous les concurrents au règlement: la plupart des « éclairateurs » avaient eu l'heureuse idée d'apporter leur appareillage en double, l'un tout équipé sur la machine, l'autre emballé qui servira au pesage: ceux qui n'avaient pas prévu cette particularité seront contraints de déséquiper pour peser, puis de rééquiper sur place, avec le plombage: corvée bien fastidieuse qui aurait pu être évitée; cependant, cela nous a prouvé, ainsi qu'aux spectateurs nombreux qui envahissent le vaste magasin de M. Prévost (entrée libre, affiche-t-on!) qu'un équipement d'éclairage n'est pas si sorcier à agraffer! La première machine qui se présente est une nouvelle venue dont nous avons annoncé l'essai prochain. Les assistants ne savent quoi admirer, la moto ou son brillant appareillage. Un certain as amène la nouvelle « aviation » au salon sur laquelle est encore fixée le magnifique Marelli qui fit la curiosité de tous et de suite l'avenue de la Grande-Armée est envahie par une foule de curieux, de motocyclistes avertis, mais aussi de badauds qui n'avaient pas encore soupçonné les sérieux progrès de l'éclairage en moto. Un service d'ordre devient à ce point nécessaire. A l'intérieur, les opérations du pesage s'effectuent sans incidents, ni contestations sous la direction de M. H. Petit, assisté du jury: M. Marc Chauvière, M. Lucien Anfray, tandis que M. Lacombe, directeur de *Moto Revue*, constate avec satisfaction l'excellence de ce nouveau concours et que M. Prévost se transforme en limier: il y a une vraie cohue dans son magasin où les nouveaux modèles de Moto-confort et Motobécane jettent une note hardie dans l'exposition de toutes les autres marques. Réellement, son magasin est un véritable Salon en miniature de la moto.

Et au dehors, nous assistons à des discussions après entre constructeurs: L.M.C. est dignement représentée par deux de ses

directeurs: hommes de poids, ils luttent contre M. Duten, en courtoisie, mais le combat est sévère et la foule amusée y prend part àprement; le populaire a aussi son opinion, et sous ses lunettes, le regard malin, M. Soubitez suit la bataille, amusé, jusqu'à ce que, découvert, il subisse l'assaut des deux compères et doit se défendre ainsi que son collègue de chez Marchal contre l'offensive acharnée des sans-accus.

Mais la nuit arrive, le pesage est terminé; les établissements Impec avaient renoncé à la lutte en électricité, faute de temps: ils vont combattre en acétylène: bravo! M. Bourcier, représente les établissements France, qu'un retard de la poste (ce jour de l'an!) et du chemin de fer Paris-Lyon n'a pu mettre en possession de la machine équipée du nouvel alternateur France qui, dit-on, doit faire merveille; il est accordé un délai pour le pesage par le jury. Cependant que le jury dévale, tous phares allumés, vers le Bois pour reconnaître et prendre les dernières dispositions pour le premier concours d'éclairage.

Ce qui est présenté

Cataphote présente un appareil: il ne ressemble pas à ceux connus actuellement. Ce sont toujours les quatre « œils de chat » sur un fond noir; nous faisons constater à la firme que le modèle pour auto est loin d'être aussi volumineux qu'on le croit généralement et qu'il s'adapte mieux à la moto. Le point de visibilité extrême doit être énorme. Pris un peu au dépourvu, Cataphote n'a pas eu le temps de présenter le nouvel appareil *mixte* qui dorénavant dispensera les motocyclistes de l'achat d'une lampe arrière dont la moindre qualité est de dérober une partie appréciable du courant au projecteur. Les deux motos dijonnaises sur lesquelles sont montées les deux appareils sont « très bien » ainsi, puisque les deux agents de planton devant le pesage cherchent à démontrer à la foule présente l'ahurissante naïveté des motocyclistes qui s'acharnent à monter des feux rouges inopérants et destructibles, source de discussions, de contraventions et de dépenses inutiles. L'argumentation des « représentants de l'autorité » semble faire effet puisque trois cyclistes, venus en curieux, se joignent à quelques motocyclistes pour acquiescer chez le « voisin » un cataphote impressionnant. Décidément, notre campagne a porté moins de fruits immédiats que cette saisissante comparaison improvisée de notre « police ». Cataphote n'a pas perdu son temps aujourd'hui puisqu'il a étranglé tous les insidieux et inutiles feux rouges et étouffé l'emploi vain des lampes arrière.

Nous avons disséqué les phares Colin qu'une trop grande modestie semblait éloigner du groupe compact des concurrents. La maison Colin participe au concours, simplement et modestement, sans combinaisons transcendantes, ascendantes ou truquantes. L'appareil que nous « pesons » est la série dans toute sa vérité, le AM n° 1: au moment où nous écrivons ces lignes, nous souhaitons vivement que la démonstration de Colin soit complète, car il est agréable de trouver une telle sécurité dans la modestie. Toutefois, il nous apparaît que le phare Colin est plus riche que l'ancien: imposant, de présentation impeccable, nous avons cru, dès l'abord, qu'il s'agissait d'un phare anglais d'une marque connue, point du tout; Colin a sorti un nouvel appareil de projection qui doit faire sensation; la commande, en particulier

des différentes phases de la lumière est très ingénieuse et comme le prix de l'équipement complet nous semble le plus intéressant qu'il se conçoit, nous croyons qu'après l'épreuve, Colin acquerra en toute justice une grosse clientèle. Son feu de position est aussi très ingénieux, d'autant plus qu'il est indépendant de l'ensemble. Cette question du feu de position a été certainement celle qui a exercé le plus la cervelle de nos constructeurs et, ma foi! la solution Colin ne nous paraît pas la moins agréable...

La firme Marelli, elle aussi, est venue simplement au concours, ainsi que nous le disions, avec l'appareil que tous nous avons admiré au Salon sur la nouvelle moto noire et rouge, cadre surbaissé. L'engin est si joli, cela se conçoit! En examinant de près l'appareil, nous constatons que c'est le Marelli, licence italienne, celle précisément qui, à notre avis, est la meilleure à tous points de vue, son succès ne peut qu'en être plus vif. Une riche particularité du Marelli, c'est la manette commandée au guidon. Le conducteur se prête volontiers à mon examen: par une simple pression le phare est dirigé dans tous les sens au gré du conducteur par un basculeur ingénieux... mais breveté: il eût pourtant été souhaitable de le voir sur tous les appareils. La dynamo pèse 75 grammes à peine!!

Soubitez est sorti de l'ordinaire: le compteur O. S. a été déplacé, est venu se mettre à cheval sur la fourche dans une position imprévue et pratique. Toute liberté reste donc à Soubitez pour nous présenter un original équipement qui, peut-être, sera la solution de l'avenir. Soubitez a adopté la conception de l'auto: d'autres concurrents ont aussi monté un double projecteur, mais la position peut ne pas apparaître complète à tous les usagers: M. Soubitez a équipé une conception admirable, phare projecteur et phare code jumelés et commandés automatiquement. Son système d'agrafage d'accus semble devoir résoudre la question de l'étalement des vases. Une clef de sûreté permet à l'usager toute tranquillité sur son équipement. L'ampremètre est éclairé automatiquement dès que le courant est donné.

Marchal est un rude concurrent: cinq appareils sont amenés au pesage. Une dijonnaise se présente la première. Trois nouveautés à signaler: toute la commande de l'éclairage se fait au guidon au moyen d'un système original et ingénieux. Le feu de position, très bien placé, est lui aussi commandé au guidon: un voyant aussi est prévu à la dynamo. Remarquez combien tous les concurrents ont étudié la question du feu de position: tous les concurrents, à la suite de Marchal, ont compris l'intérêt de suivre dorénavant les directives de la Police: souhaitons que les usagers en agissent ainsi à leur tour. Un superbe sidecar, une conduite intérieure (la si bien nommée!) avec sa belle carrosserie Vannod, va également apporter à Marchal la valeur réelle d'un éclairage sérieux sur sidecar: l'équipement luxueux et riche auquel nous habitue Marchal Vaucanson a surpassé l'imagination: on dit que... ce sera un vrai feu d'artifice, et nous le croyons vraiment. Là aussi, le feu de position semble avoir retenu la sérieuse attention de Marchal: le contact est prévu double permettant toutes combinaisons à l'arrêt. Les Charentonnais ont prêté, aussi, une superbe machine à Marchal afin de prouver que, quel que soit l'engin, les équipements Marchal sont instantanément greffés sur toute machine. Et pour compléter sa gamme deux autres machine

viendront renforcer l'offensive de la grosse firme : attendons-nous à une lutte serrée.

Luxor est un des champions de l'acétylène et n'a pas voulu se rendre à son ennemi puissante : la fée électricité ; son effort mérite d'être signalé d'autant que nous croyons que Luxor a l'intention de s'attaquer ferme ultérieurement à la question électrique et ses succès en acétylène nous méritent aussi de brillants états pour l'électricité. Luxor a épinglé son appareil bien connu sur une autre charentonnaise de série. Lampe code, feu de position, tout a été prévu, même... le cas où, devant coucher son appareil, l'eau du générateur ne devra pas filer sur les pelouses de Longchamp : on est ingénieux et pratique dans cette firme. Cependant, il y a une particularité curieuse à signaler : le gros défaut reproché à l'acétylène résidait dans la combinaison quasi-impossible du projecteur et du code. Or, Luxor nous a présenté un interrupteur automatique prévu par un simple bouton, on passe du code aux projecteurs sans le gros défaut d'être contraint de conserver dans tous les cas la dépense inutile de la veilleuse. L'un s'allume, l'autre s'éteint et réciproquement : nul doute que les milliers d'acétyléniens qui roulent actuellement n'hésitent à acquiescer un tel économiseur de gaz. Le feu de position aussi a été prévu : c'est une agréable obsession chez tous nos constructeurs.

Maglum (L. M. C.) se devait de venir avec sa surprise. Elle est de taille. Sur l'une des motos présentées, on a profité de la place laissée libre par le renvoi de la magnéto à l'arrière, renvoi qui se généralise, pour adopter un nouveau Maglum, haut-luxe. Les particularités de cet appareil qui, à notre connaissance, a fait ses preuves au Congo, sont nombreuses. Maglum est de conception courant alternatif et à haute fréquence : de là à concevoir l'adaptation de la T. S. F. au Maglum, il n'y avait qu'un pas. Curieuse histoire que cette genèse. Les appareils d'éclairage à accus ont de terribles soubresauts aux Colonies : la chaleur a tôt fait d'extirper à ces appareils leurs qualités aquatiques et ce fut longtemps une lancinante obsession pour les possesseurs de motos des pays tropicaux. Maglum a réussi à présenter son type haut-luxe moto : nous sommes encore tenus à discrétion, mais nous pouvons d'ores et déjà dire que l'appareil en question fournit un éclairage merveilleux (200 watts) auquel vient s'adjoindre la possibilité d'un poste émetteur très puissant à 100 kilomètres : eh ! eh ! voici encore du bon travail pour la cause utilitaire motocycliste ! Les quatre machines présentées par Maglum comportent aussi les feux de position en sus des appareillages normaux : et ils sont de taille, élégants et solides ; certes, nous comprenons la précision de la firme en questions motocyclistes ; le directeur de la maison de Paris n'est-il pas un acharné pratiquant lui-même. Besnard a monté sur les appareils Maglum son remarquable Pharintens Superlux jusqu'alors réservé aux riches autos : la moto s'annoblit grâce à Besnard. Un coureur estimé, de Garches, a prêté sa moto pour le concours : il a préféré les commandes d'éclairage au guidon et cela devient une nécessité.

Roto-Phare fut plus courageux qu'un de ses concurrents immédiats que nous aurions eu plaisir à voir au pesage. Nous le voyons équipé sur une moto américaine 1.000 cmc. : n'est-ce pas la meilleure réponse à faire aux critiques malavisés qui ont voulu cantonner Roto-Phare dans les petites cylindrées... sans doute par la modestie de ses prix ; encore une légende absurde bientôt détruite. Roto-Phare présente un projecteur orientable en trois directions : profondeur, droite et gauche avec commande automatique : ce projecteur, dit-on, éclaire vraiment loin. Trois lampes comme dans le Maglum-Besnard ; veilleuse, code et projecteur ! Le feu de position est excellentement prévu avec commande au guidon ; la magnéto est munie d'un verrouillage de sécurité. Roto-Phare va être un rude concurrent pour d'autres marques. La friction sur roue est parfaite. L'appareillage est compact, homogène, d'un montage aisé : simplicité, régularité et puissance : trois qualités d'ordre jointes à un prix intéressant.

Duten ! C'est la grosse curiosité du concours : les concurrents, les spectateurs se pressent autour des trois machines : notons que la première moto présentée ne put contenir la curiosité populaire : une magné-

tiqne moto carrossée, l'aristocratique ! impossible de découvrir, tant l'ingéniosité de Dutén fut grande, l'endroit où se niche l'appareil : c'est près du volant, sous carcasse, à l'avant que l'on a placé l'Alterno-Moto... Alterno-Moto ? Oui, car, bien que depuis la date où Dutén s'engagea N° 1 dans le concours d'éclairage, il y ait eu union entre cette Maison et M. Laretgère, directeur des phares Autoche. Dutén tint à faire honneur à son engagement et prend part au concours pour la gloire. Désormais, en effet, l'éclairage Dutén s'appelle : Alterno-Moto des phares Autoche, cette maison s'en étant assurée la licence et l'exclusivité.

Sur cette Orléanaise carrossée, Dutén-Autoche est commandé par friction sur le volant-moteur, avec débrayage automatique qui bascule l'appareil. Comme Soubitez, l'idée des deux phares semble prendre consistance : ne serait-ce pas la solution d'avenir : deux phares superposés, projecteur-route, phare code et ville. L'interrupteur au guidon permet, par un simple mouvement d'une manette la commande désirée ainsi que du feu de position et du feu arrière. Nous avons vu aussi un : Stop original qui complète l'installation sans majorer le prix.

Valentigney permet à Dutén-Autoche de monter le même élégant, puissant et facile montage sur toutes motos. Dans la petite catégorie, un seul projecteur basculant permet avec une lampe unique (et peu de sous) de faire face à toutes les exigences de route et ville tout en faisant clipper de l'œil aux puissantes voitures. Pas de manettes : une simple oscillation pratique du phare. Notons à ce sujet que les feux de position et arrière sont horizontaux ; pas de casse d'ampoule comme dans les montages verticaux.

Amerigo présente un appareil parfait sur la moto nouvelle, déjà cotée la mystérieuse : on nous promet du nouveau, du simple et du puissant. A noter que Amerigo avait pensé concourir en catégorie 1 de moins de 7 kg. 500 : au pesage, 100 grammes de trop. Mais Amerigo est beau joueur et accepta immédiatement la lutte contre les redoutables concurrents de la catégorie 2.

Alternacycle eût fait défaut, si nous ne l'avions pas vu au Concours : n'est-ce pas l'une des premières maisons qui a osé l'éclairage électrique sur la motocyclette et son absence eût certainement été regrettée. Alternacycle est très connu et ses prétentions ne sont pas modestes car il a certaines chances que d'aucuns lui envieraient : solidité, simplicité, régularité et prix modeste : les motocyclistes actuels ont tous été d'ardents cyclistes et, comme tels, Alternacycle est l'un de leurs favoris : c'est toute justice.

Impec, impeccable : beau nom, d'ailleurs bien justifié car l'ennui n'existe guère sur cet appareil ; mais, voilà, c'est un nouveau venu, peu connu dans notre monde motocycliste et, comme tel, nous croyons que nos nombreux partisans de l'éclairage par l'acétylène, si facile, si économique, qui sera longtemps encore le préféré de celui qui demande non le feu d'artifice, l'éblouissement ou les effets brillants, mais l'utilitaire dans tout son sens pratique, nombreux, disons-nous, sont-ils qui vont suivre avec curiosité les efforts d'Impec. Regrettons vivement, cependant, que l'appareillage électrique de cette firme n'ait pu être prêt à temps, une malheureuse pièce de fonderie non terminée ne permettant pas à Impec de lutter aussi contre les Maglum, Soubitez, Dutén, Autoche et Marchal : il était engagé et cet abandon électrique sera vivement regretté.

Reidur. — Encore un nouveau nom pour nous, les motocyclistes, et, pourtant, n'avons-nous pas eu tort de l'ignorer à ce jour : l'appareil présenté par cette firme est délicieux, bien présenté et adaptable à n'importe quelle machine. Le projecteur également est puissant : nul doute que le résultat confirme l'espoir et de la firme et de nombreux motocyclistes que leurs moyens modestes n'auto-risent pas à acquiescer les gros appareils électriques qui sont les rois de la « soirée ».

Et puis, signalons pour terminer, la grosse firme des magnéto France qui s'est engagée en vue de produire son nouvel appareil d'éclairage. Notons que France est actuellement la vraie maison française qui se soit lancée à corps perdu dans l'industrie magnétique et son effort pour nous doter d'un

appareil d'éclairage : le sérieux et l'ancienneté de la marque nous sont un garant : nous regrettons de ne pouvoir nous étendre davantage sur France, car les chemins de fer ont occasionné un retard : le jury a courtoisement admis ce retard et France sera pesé ultérieurement.

LE CONCOURS

Au Bois de Boulogne

Les concurrents sont tous au départ dans l'ordre désigné

Classe A

Catégorie N° 1

2. — *Marelli*, batterie d'accus Exide, 12 ah., projecteur diamètre 14 cm.

Catégorie N° 2

1. — *Marchal*, dynamo double débit et joncteur Marchal (3 kg. 530) ; projecteur Trilux Marchal ; batterie d'accus S.L.E.M. 5 kg. ; poids total : 11 kg. 500 ; diamètre 21 cm.

3. — *Amerigo*, dynamo Amerigo-Oudot (2 kg. 750) ; batterie d'accus Watt, 24 ah., 4 kg. ; projecteur Amerigo 14 cm. 25 bougies. 0 kg. 860. poids total : 7 kg. 610.

4. — *Marchal* : dynamo double débit Marchal ; batterie d'accus S. L. E. M., 14 ah., 5 kg. 200 ; projecteur Marchal, type 20, diamètre 21 cm. ; poids total : 11 kg. 500.

5. — *Marchal* : dynamo double débit Marchal ; batterie d'accus S. L. E. M., 13 ah., 5 kg. ; projecteur Marchal, type 20, diamètre 21 cm. ; poids total : 11 kg. 500.

6. — *Marchal* : dynamo double débit Marchal ; batterie d'accus, 13 ah., 5 kg. ; projecteur Marchal 20 cm. ; poids total : 11 kg. 500.

7. — *Marchal* : dynamo double débit Marchal ; batterie d'accus S. L. E. M., 13 ah., 5 kg. ; projecteur Marchal Trilux 21 cm. ; poids total : 11 kg. 500.

8. — *Soubitez frères* : dynamo Soubitez ; batteries d'accus S. L. E. M., 13 ah., 5 kg., 2 projecteurs de 150 cm. ; poids total : 10 kg. 500.

9. — *Soubitez frères* : dynamo Soubitez ; batterie d'accus S. L. E. M., 13 ah., 5 kg. ; projecteur 18 cm. ; poids total : 10 kg. 500.

Classe B

Catégorie N° 1

15. — *Roto Phare* : entraîneur ; projecteur 140 cm. ; poids total : 3 kg. 600.

17. — *Duten* : alternateur Dutén ; 1 projecteur 165 mm. ; poids total : 5 kg. 800.

18. — *Maglum L. M. C.* : alternateur Maglum ; 1 projecteur Besnard 165 mm. ; poids total : 7 kg.

20. — *Maglum L. M. C.* : alternateur Maglum ; projecteur Besnard 160 mm. ; poids total : 3 kg. 600.

23. — *Alternacycle* : projecteur 115 mm. ; poids total : 2 kg. 500.

24. — *Colin* : projecteur 160 mm. ; poids total : 2 kg. 100.

Catégorie N° 2

16. — *Autoche* : alterno-moto-phares Dutén-Autoche 6 kg. 650 ; 2 projecteurs 210 mm. et 145 mm., 2 kg. 300 ; poids total : 8 kg. 500.

19. — *Maglum L. M. C.* : alternateur Maglum ; projecteur Besnard 200 mm. ; poids total : 13 kg. 700.

Catégorie N° 3

21. — *Autoche* : alternateur moto-phares Dutén-Autoche 6 kg. 050 ; 2 projecteurs 210 et 145 mm. ; poids total : 16 kg.

25. — *Maglum L. M. C.* : alternateur Maglum ; projecteur Besnard 200 mm. ; poids total : 16 kg. 500.

Classe C

Catégorie N° 1

30. — *Reidur* : acétylène par générateur ou bouteille poids total : 2 kg. 600

31. — *Luzor* (Etabl. Traizet) : acétylène par générateur ou bouteille ; poids total : 2 kg. 500.

32. — *Impec* (Etabl.) : acétylène par générateur ou bouteille ; projecteur 140 mm. poids total : 3 kg. 100.

Classe spéciale

Réflecteurs

40. — *Cataphote* (C^o G^o de Transports) : appareil de réflexion par optique prismatique avec suppression de tout foyer d'éclairage sur la machine ; poids total 90 gr.

UN GROS SUCCES

Ce que nous avons vu

Tout d'abord, un feu d'artifice ! Nous avons eu, les 4 heures précédant le concours (c'est de coutume !) la pluie, la bruine qui détrempent les routes, décourage les concurrents, démolit machines et appareillages. Les organisateurs s'attendaient donc à un premier concours monotone : ce fut au contraire le succès, le joli succès ! La pluie avait cessé dès 7 h. 30. A 8 heures, les concurrents étaient à leur poste : le service d'ordre que nous avons pensé largement suffisant, fut de suite surmené. De tous les points du Bois, les motos, les autos et un nombre impévu de cyclistes envahissaient le rond-point de Bagatelle : mais la bonne volonté de tous rendit la tâche facile aux gardes et aux commissaires.

De 20 h. 30 à minuit 30, les opérations se déroulèrent sans un incident et dans l'ordre le plus parfait.

Dès le début, on sent la bataille des firmes dans l'air. D'une part les « électriques » divisés en deux camps, d'autre part les « acétyléniens ».

Les électriques avec accus sont les premiers sur la brèche : ils vont lutter pied à pied contre les sans « accus » ; lutte superbe où

chacun dispense les plus belles clartés de ses appareillages.

La première épreuve, celle des machines couchées, réservée aux « accus », n'est guère de leur goût : chacun s'est ingénié à combiner le 45° avec les règlements : imployablement les officiels déposent chacune des machines à plat, cinq minutes sur la droite, cinq minutes sur la gauche. Epreuve monotone, mais nécessaire pour un premier concours. Durant ce temps, la foule s'épale et les centaines de spectateurs, pas seulement des curieux, mais des intéressés, des « techniciens » sont là. Un commissaire, pendant toute la soirée, va détailler les appareillages et nous croyons que cette façon de faire est celle qui touche le mieux le grand public et nous conseillons vivement à tous nos clubs de tenir les spectateurs, minute par minute, au courant des phases de la réunion : tout autre système est voué à l'échec.

Première constatation

La bataille est engagée entre les deux systèmes : accus et sans accus. Qu'est-il sorti de cette première bagarre ? Impossible de le dire exactement, non que ce concours ait été négatif, mais au contraire, il fut très positif et l'acharnement des Marchal-Soubitez d'une part, n'a eu comme résultat immédiat que de provoquer une rude réplique des Maglum, Autoche, Dutén, Marelli, France, etc., d'autre part. Certes, ne nions pas que l'étonnement fut général de la présentation imprévue par la Société Maglum de son superluxe 100 bougies qui bat nettement l'éclairage puissant des plus belles automobiles ; mais les exploits des cinq équipements Marchal et des Soubitez, des deux Autoche et de Dutén furent indéniablement aussi merveilleux par la puissance nette de la projection et la régularité du faisceau. Nous reviendrons sur chacune des marques engagées dans notre prochain numéro, la mise sous presse nous contraignant à nous restreindre. Disons dès aujourd'hui que les « acétyléniens » furent aussi à l'honneur : il est évident qu'à beaucoup la transition

brusque de la féerie électrique aux calmes blancheurs du carbure de calcium parut bizarre. Mais, notons qu'il ne s'agit pas dans cette catégorie de provoquer sur la moto des éclairages puissants, mais strictement utilitaires et à prix modestes : à ce point de vue et selon l'expression des gardes du Bois, il n'y a plus de raison de tolérer des motos équipées de lampions ou éclairées par une lampe de boutonnière, lorsque, pour un si bas prix, on obtient un tel résultat.

Voici les résultats techniques de la réunion sur lesquels nous reviendrons plus à loisir dans le prochain numéro avec tous commentaires qui s'imposent.

RESULTATS

Classe A (Électriques avec accus)

Catégorie 1. — 1^{er}, Marelli (n° 2).
Catégorie 2. — 1^{er}, Marchal (n° 6) ; 2^e, Soubitez (n° 8) ; 3^e, Marchal (n° 4) ; 4^e, Marchal (n° 7) ; 5^e, Marchal (n° 1) ; 6^e, Marchal (n° 5) ; 7^e, Amerigo (n° 3).
Soubitez (n° 9), à la suite d'une réclamation, fut déclassé par le jury.

Classe B (Électriques sans accus)

Catégorie 1. — 1^{er}, Maglum (n° 20) ; 2^e, Maglum (n° 18) ; 3^e, ex æquo-Duten (n° 17) et France (n° 26) ; 5^e, Alternaevle (n° 23) ; 6^e, Rotophare (n° 15) ; 7^e, Colin (n° 24).
Catégorie 2. — 1^{er}, Autoche (n° 16) ; 2^e, Maglum (n° 19).
Catégorie 3. — 1^{er}, Maglum (n° 25) ; 2^e, Autoche (n° 21).

Classe C (Appareils à l'acétylène)

Catégorie 1. — 1^{er}, Impec (n° 32) ; 2^e, Luxor (n° 31) ; 3^e, Reidur (n° 30).

Catégorie spéciale (Réflecteurs)

1^{er}, Cataphote (n° 40).

En Angleterre aussi on travaille le Diesel léger

Le moteur Diesel léger est à l'ordre du jour, non seulement en Allemagne et en France, mais aussi en Angleterre et on envisage même la possibilité de son emploi sur les aéroplanes. Nous n'en sommes pas encore là, mais on a réalisé des Diesel ne pesant guère que 5 kilos au cheval, et même 3 kilos. Bien que théoriquement le cycle Diesel à pression constante soit inférieur au cycle Beau de Roches, la mauvaise utilisation de la course de détente fait que ce dernier est moins économique.

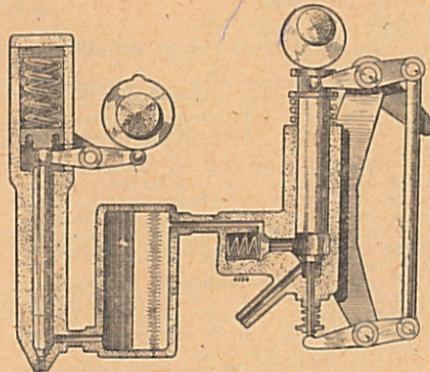
De plus on sait que le Diesel s'accommode nous ne dirons pas de toutes les sauces, mais de tous les combustibles liquides, de ceux même qui sont difficilement inflammables. De plus, l'élimination d'un appareillage électrique qui, dans le cas des avions est encore assez fréquemment cause de pannes, n'est pas négligeable. Les inconvénients du Diesel sont : 1^o son poids, car les parois et les organes doivent résister à des pressions considérables ;

2^o son faible rendement volumétrique et pour les avions la nécessité de réchauffer l'air aux hautes altitudes.

L'injection du combustible est le problème le plus délicat. D'après un ingé-

nier anglais, M. Taylor, les meilleurs résultats auraient été obtenus avec un système d'injection à double étage comprenant une pompe à piston dont une soupape limite le débit. Cette pompe aspire le combustible et le refoule dans un réservoir. De là, une aiguille d'injection commandée par une came laisse au moment voulu entrer dans le cylindre le combustible finement pulvérisé. Le croquis ci-joint donne une idée du système.

Toujours d'après M. Taylor, le Diesel sur lequel le Royal Aircraft Establishment a effectué ses essais a tourné à 1.200 tours, et sa compression était de 12 à 1, ce qui semble peu pour un Diesel. Il est incontestable que, pour le Diesel, le deux temps est tout indiqué, puisque le remplissage se fait avec de l'air pur et qu'on n'a pas, après un remplissage complet, à craindre de laisser des gaz frais s'échapper.



A NOS LECTEURS

Envoyez dorénavant toute la correspondance aux nouveaux bureaux de MOTO-REVUE, 51, rue Vivienne, Paris-2^e. — Téléphone : Central 03-81, Central 08-24.

Nos Consultations Techniques

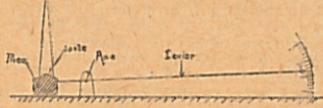


Evidemment, mais il est plus simple

Vous pourriez-vous traiter dans vos colonnes sur la « Vérification pratique du gonflage des pneus ballons pour moto ».

Est-il possible de se passer du contrôleur de pression « Schëbler » ou similaire en mesurant l'écrasement du pneumatique au repos avec sa charge normale, sur une aire cimentée.

Il suffirait de connaître de combien de millimètres un pneu ballon de 700/100 par exemple monté sur une machine de 155 kgr. + 65 kgr. pour le motocycliste, soit en tout 220 kgr.,



s'écrase (le pneu étant gonflé à la pression exacte). La mesure de l'écrasement pourrait se faire en utilisant un long levier multipliant par 10 la mesure à effectuer, pour avoir plus d'exactitude.

D. 46, rue Béranger, Le Havre. — N° 75205.

Il est évidemment possible de mesurer la pression d'un pneu par l'écrasement mais nous ne voyons pas bien l'avantage qu'il y aurait à cela. L'emploi d'un contrôleur de pression est infiniment plus simple et plus précis et les fabricants de pneus ont pris la peine de déterminer la pression optimale pour chaque charge et chaque section, pour que justement l'écrasement ne soit pas tel qu'il détermine une détérioration des nappes de tissu.

Connaissez-vous également le gonflocmètre, mis en vente par Repusseau et qui permet de constater la pression d'un pneu, sans toucher à la valve simplement par application sur l'enveloppe.

L'épurateur sur la sellette... cela vous intéresse-t-il ?

Je possède une Royal Moto 175 cmc., 2 temps, équipée avec un carburateur Amac, 2 manettes, dont une sert de correcteur d'air et je voudrais monter sur ma machine un filtre à air Appa, mais avant de le faire, je me suis adressé à la Maison Amac à Paris, laquelle vient de m'apprendre que ce filtre ferait augmenter ma consommation en carburant, et principalement un mauvais rendement se produirait et qu'une vidange du moteur de temps en temps suffirait pour le débarrasser des impuretés.

Amac me fait connaître également qu'il vient de supprimer les filtres à air sur tous ses modèles, trouvant que cet accessoire n'est pas indispensable.

J'ajoute que ma machine telle qu'elle se trouve actuellement, me donne la plus grande satisfaction au point de vue rendement et consommation.

Voudriez-vous m'éclairer de vos bonnes lumières en me donnant le meilleur conseil et en me disant qui a raison, tant de réclames prétendant qu'il n'y aurait pas de tout freinage dans l'alimentation en air.

Elle DAHAN.

292, rue de Paris, Montreuil-s.-Bois.

On ne peut dire qu'un épurateur d'air soit rigoureusement indispensable puisque les moteurs s'en sont si longtemps passés. Mais néanmoins il est certain que, de leur emploi, résulte une moindre usure.

FAURIE Ernest,
à Ste-Eulalie (Gironde).

Il nous arrive quotidiennement d'être saisi de demandes de renseignements divers. Nous rappelons à nos lecteurs que, seuls, nos abonnés peuvent 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 avantageuses 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.

Remarquez d'ailleurs que beaucoup de deux temps en sont équipés (Dunell et bien d'autres).

Sur un deux temps, pour éviter le freinage de l'air, il faut un épurateur beaucoup plus grand que sur un quatre temps correspondant. Sinon, il est certain que la consommation en serait plus forte.

Comme conclusion, l'épuration d'air est indispensable dans des régions sablonneuses, silicatées ; il en est de cet article comme des pneus ballons, du compteur de vitesse, des freins de direction ; on peut s'en passer ; leur emploi est vivement conseillé pour la durée des machines.

Désembrayez votre Maglum

Ayant monté l'éclairage électrique sur ma moto Triumph, à l'aide d'une magnéto à courant primaire seulement, entraînée directement par le pignon moteur à l'aide d'une chaîne, je désirerais savoir, s'il y a quelques inconvénients à ce que la magnéto tourne pendant le jour (le courant étant, bien entendu, interrompu, par un bouton de contact. Cela la désamianterait-il ? Serait-il nécessaire, dans ce cas, pour y remédier, de fermer le circuit, sur un secteur autre que celui de l'éclairage ?

Roger GAILLARD,
La Guyardière, Sainles.

Il n'y a aucune raison pour que votre magnéto se désamiante, mais pour l'induit, il vaudrait mieux que le circuit fut fermé.

Le Makhonine : où en est-il ?

Depuis quelques mois, un journal de la presse parisienne (Le Quotidien), sous la plume de Jean Cabrerets, poursuit une campagne pour l'utilisation du carburant Makhonine.

Précisément, celui du jeudi 17 novembre où se trouve inséré le compte rendu de l'interpellation faite à la Chambre des Députés par M. Gamard, vice-président de la Commission des Marchés et Spéculations, qui donna des précisions sur la façon dont on procède pour expérimenter le dit carburant.

Il est une chose indéniable. Le carburant marche. Les camions de la Compagnie Générale Transatlantique au Havre utilisent du carburant Makhonine, L'Ile-de-France a à bord ce carburant parce que lui flammable.

Pour que le service technique de la Compagnie en ait accepté l'utilisation, il lui a reconnu une supériorité sur l'essence.

Pourquoi Moto Revue ne ferait-elle pas l'essai de ce carburant ; et s'il est reconnu utilisable, n'en conseillerait-on pas aux motocyclistes l'emploi sur leur machine.

Il est regrettable qu'à l'insu de l'autorité militaire un certain nombre de machines qui ont évoluées à Salory n'aient pas utilisé le carburant.



Le carburant Makhonine ne se trouve pas dans le commerce et il ne nous serait donc pas possible d'en faire l'essai. On ne sait si le secret qui est si jalousement gardé à son endroit, est du soit à des déboires, soit, au contraire, à des résultats si importants qu'ils constitueraient un sérieux atout pour la défense nationale. Il y a d'ailleurs bien des incertitudes. Qu'est-ce que l'inflammabilité ? Il doit s'agir d'une inflammabilité à température relativement haute, car un carburant ininflammable ne peut exister.

A bord de L'Ile-de-France ce carburant n'est employé que pour les machines auxiliaires.

Du silence aristocratique.

Je voudrais mettre un pot d'échappement efficace mais qui ne freine pas les gaz sur une 6 CV Mathis ; que me conseillez-vous ? Je sais qu'il n'y a que l'embaras du choix mais les réclames des divers appareils sont toujours flatteuses et exagèrent certainement leurs qualités. Dans le Romino, par exemple, il est probable que la vitesse des gaz à leur sortie est



supérieure à celle de l'air qui entre dans l'appareil, dans ce cas, le courant d'air est inopérant.
A. Préjean, 62, rue de l'Amodion, Les Lilas (Seine).

Pour une voiture, il n'est pas difficile de réaliser un pot d'échappement efficace, une chambre d'expansion suffisamment grande. Dans votre cas, un pot d'échappement d'une contenance de 5 à 6 litres devrait donner un silence suffisant à condition que les précautions suivantes soient prises : ne pas mettre en face le tuyau d'arrivée et celui de départ ; 2° terminer le tuyau de sortie par une queue de poisson à fente étroite. Pour éviter la résonance, un tel silencieux serait établi en tôle d'aluminium. Si vous employez de la tôle d'acier, il faudrait la matelasser de carton d'amianté.

Vous pourriez même disposer des chicanes sans créer de contre-pression.

Si vous redoutiez les dimensions d'un pot d'échappement de ce type, un peu plus gros qu'un bidon d'essence, nous vous signalerions des silencieux destinés à la moto où le problème du silence est beaucoup plus difficile à résoudre. Le Ghost, l'Évê, par exemple.

Il y en a en ce moment.

La première annonce de motos d'occasion Gnome et Rhône, revisées, a valu un premier contingent important de demandes qu'il n'a pas été possible de satisfaire à l'unanimité. Aujourd'hui Gnome et Rhône, 49, avenue de la Grande-Armée, Paris annonce un nouveau stock de machines revisées par l'usine, à vendre, avec garantie.

NEW-MAP

MAISON FONDÉE EN 1898

MOTOS ET SIDE-CARS

Types : 175-250-350-500

Tourisme, Sport et Spécial

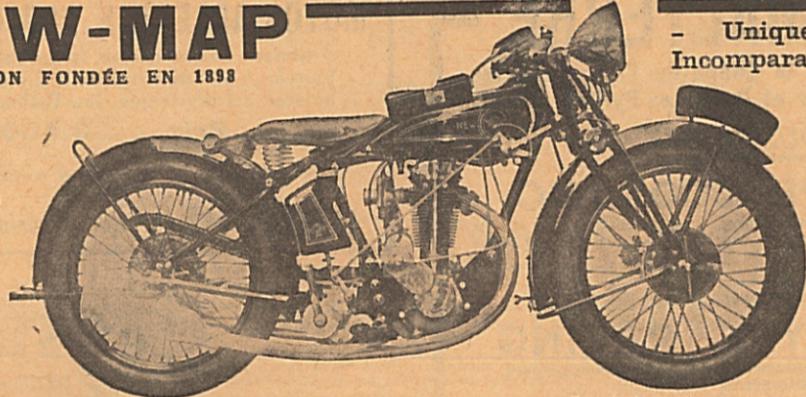
CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS :

— 122 —

Avenue Lacassagne

LYON

Les Types 1928 comportent freins AV et AR de 200 mm ; Roues à broches interchangeables et roulements annulaires ; Frein de direct. ; Amortis. de fourc. ; Raccords en acier forgé, etc.

- Unique en qualité -
Incomparable en élégance30 Victoires en 1926
et 1927PARIS - NICE
19271^{re} Catégorie ;
250 cmc.
MÉDAILLE D'OR

COUPE DU M. C. de NICE

LES
BICYCLETTES
MOTOCYCLETTES
MACHINES à COUDRE

Aiglon

sont au plus haut degré
- de la perfection -

DEMANDEZ CATALOGUE & CONDITIONS «GA» à

Aiglon

17, Rue de la Corvée - COURBEVOIE (Seine)

Si vous aimez le cyclecar et
la voiture légère...... sous votre toit...
... pour vous perfectionner...
... vous devez lire le

MANUEL PRATIQUE

Le Cyclecar
la Voiturette Légère

Prix 10 francs

FRANCO RECOMMANDÉ POUR 11 fr. 15

Édité par MOTO REVUE

5, Rue Saint-Augustin, Paris



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



MOTOCYCLISTES !...

LA CHAÎNE RENOLD EST LA MEILLEURE

SA RENOMMÉE EST UNIVERSELLE

- ELLE ÉQUIPE LES MARQUES -
LES PLUS RÉPUTÉES DU MONDEQUAND IL VOUS FAUT UNE NOUVELLE
CHAÎNE, MONTEZ UNE RENOLD, AVEC
LAQUELLE VOUS N'AUREZ AUCUN ENNUI

Demandez-la à votre Agent de Motos

Tarif et Notice N° 1027, franco sur demande
à RENOLD CHAINS Ltd
14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

Pour être pratique et confortable

une Moto doit être bien équipée

Les Établissements MOTOS-ACCESSOIRES
à GASSICOURT (S.-et-O.)ont étudié pour vous des Pose-jambes, Siège
arrière, Selle tandem, Repose-pieds, Bidon
de secours, Sacoche, etc., qui répondent à
vos besoins. Demandez-les à votre fournisseur
habituel et s'il ne peut vous les fournir,
demandez notre Catalogue franco.

BON-PRIMES

donnant droit à une réduction
de 10 % sur tout ce qui
concerne INDIAN et HARLEYSur achat Machine, Pièces détachées, Réparations, Transformations
— valable jusqu'au 15 FÉVRIER 1928 —POINARD, 3, Rue Laroche, PARIS (14^e) — Littré 25-25

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

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

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

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

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

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

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

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

TARIF

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

PETITES ANNONCES



MOTO

Aleyon 175 cmc., 1926, état de neuf, 2 vit., débr., kick., 1.800 fr. Sully, 21, rue de la Beaume, Montreuil.

Dollar, 250 cmc., à culb., ballons 700x100, selle Terry, sortie en avril 27, à peu roulé, état de neuf absolu, 3.900 fr. Ragot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles.

A vendre D. S. Malterre 500, pneus ballons 1927, bon état, 4.800 fr., une Motobécane, 175 cmc., 2 vitesses, 1927, 1.600 fr., cause achat voiture. Ecrire pour rendez-vous, E. Danne, 78, rue Houdan, Sceaux.

D. S., Malterre, 500 cmc., comme neuve, 3.900 fr. Delburg, 49, boulevard de la Tour-Maubourg, Paris.

F. N. 3 CV, 4 temps, culb., carb. Amac, mag. Bosch, 2 vit., kick., débr. pied et main, dernier mod. à cardan, parf. état, 2.200 fr. Seguy, Duras (Lot-et-Garonne).

Moto F. N. 1913, 4 cylindres, 2 vit., débrayages, bon état de marche, 1.000 fr. Clément Arsène, 20, chemin Latéral, Alfortville (Seine).

F. N., M. 60, comme neuve, 4.500 fr. ; Terrot, neuve, 5.000 fr. Druch, 26, rue Nicolai.

F. N., M. 70, ayant très peu roulé, échappement spécial, visible tous les jours, prix intéressant, s'adresser : M. Chassin, 81, rue Villeneuve, Alfortville.

Gillet d'Herstal, 350 cmc., « Type Championnat de France », excellent état, frein de direction, amortisseurs Hartford, selle Terry et san-sad, à enlever cause achat de voiture. Prix : 3.500 fr. J. Chaussemiche, 42, rue Denfert-Rochereau (5°).

Motoconfort, 4 1/2, Touriste, peu roulé, 2 vit., ch., courroie, marche parfaite, 3.000 fr. Dimanche, 8 à 11 heures. Millet, 41, rue de la République, Villiers-le-Bel (S.-et-O.).

Motoconfort 4 1/2, parf. état, 2.300 fr. Delburg, 49, boulevard La Tour-Maubourg.

Motosacoche, 250 cmc., dernier mod., 2.650 fr. ; Stella, confort, double échappement, 2.200 ; Sunbeam, état de neuf, 3.000 ; Monotrace, état de neuf, 5.000 fr. Pierre, rue Ch.-Renouvier, Roq. 07-67.

Monet et Goyon, 350 cmc., 4

LES GROUPES MOTO



LES PLUS ROBUSTES
LES PLUS APPRÉCIÉS
LES PLUS RÉPANDUS

Dispositif spécial Universel (Bté S.G.D.G.) de Fixation de Phare et de Générateur
TRAIZET & C^{ie} Fabricants - 3, Rue Tesson, 3 - PARIS (0^e) -

LIGNE - PROTECTION ROBUSTESSE



Durandal ZURCHER 350 cc. culb. bueurs. - Boîte CAMP-BELL 500 cc. - Chaînes BRAMPTON. - Graissage KERVOLINE avec écl. MAGLUM. - Prix.. 6.250 fr.

ÉTS PH. ULBÉRICH, Rue de Reims, DIJON
Agence Parisienne : P. BÉALÉ, 100, Avenue des Ternes, PARIS

CLEVELAND 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

D. S. MALTERRE

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

VOUS OFFRE

SON TYPE 500 CMC.

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

- 1° avec pneus normaux de 700x85.
- 2° en type confort avec les pneus ballons de 700x100.

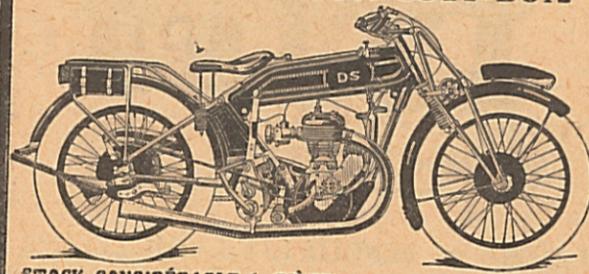
ET SON TYPE RACING

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

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

13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

Usines à Montreuil-sous-Bois



STOCK CONSIDÉRABLE de PIÈCES pour HARLEY et INDIAN

MOTOS ARGENTRE 250 ET 350 CMC.

3 vitesses, chaîne-chaîne, freins dans les 2 moyeux, fourche à amortisseurs, Selle Lycett, attaches pour Sidecar, écl. électrique, pn. Ballon 25x3 Michelin.

Prix. . 3.400 fr.

A CRÉDIT - 10 mois avec assurances

DURAND, 1, Rue Romainville — PARIS

...et surtout...
que ce soit une boîte
LUCAM
LA BOÎTE DE QUALITÉ

1, 2, 3 ou 4 VITESSES
étudiées pour être adoptées instantanément sur toutes motocyclettes de n'importe quelle année et de toutes marques

DEMANDEZ la NOTICE M. R.
GRAISSAGE KERVOLINE

17, Rue de Belfort, 17
COUREVOIE (Seine)

Tout l'équipement du Motocycliste

41, av. des Ternes et 28, rue des Acacias
PARIS (17^e) Galvani 77-64

500 Paletots de cuirs américains, doublure laine, soldés à 150 francs

Équipements, bottes, cuissards, etc.
Envoi du Catalogue illustré 16 pages texte contre 2 fr. en timbres, remboursables à la commande. - 5% de remise aux lecteurs.



E.N. "Extra-souple" SELLES SIÈGES AR



Principe nouveau
Supprime les secousses
Assise entièrement souple et réglable
Suspension à réglage instantané
— tous poids. —

Gros : TOUCHET & DUPIEUX, 43, Passage Ruelle - PARIS

SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS

MOTO-REVUE PEUT VOUS MANQUER

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

Paul Béalé

100, AVENUE DES TERNES
PARIS

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

KOEHLER-ESCOFFIER

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

CONDITIONS DE CRÉDIT TRÈS AVANTAGEUSES
CATALOGUE SUR DEMANDE
NOMBREUSES OCCASIONS TOUTES MARQUES

PRISE EN DÉPOT (sans frais)
DE TOUTES MACHINES A VENDRE

DURANDAL 350 cmc.

CATALOGUE SUR DEMANDE

PIÈCES DÉTACHÉES POUR
MOTOS INDIAN

GRATUITEMENT :

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

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

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

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

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

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,

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

Date _____ Signature _____

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

Remplir et détacher le présent Bulletin et nous l'adresser, à MOTO-REVUE, Service D, 51, Rue Vivienne, PARIS (2^e)

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

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

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

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ comportant QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (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 consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Étranger.

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

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

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

Pièces Détachées
pour tous Modèles

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

Ecrire ou s'adresser : G. Renaudat, spécialiste moto, à Vierzon (Cher).

SIDECARS

Harley Davidson, 9 HP avec sidecar, carburateur Claudel, mot. remis complètement à neuf, pneus et chambres à air neufs. Ecrire pour rendez-vous à M. Melet Henry, 14, rue Revert, à Pontoise (S.-et-O.).

Indian, side luxe, 9 CV, bon état, écl. électr., dynamo, compt., 3.500 fr. Hasdenteufel G., à Diebling, n° 71 (Moselle).

Superbe occasion Monet et Goyon, 350 cmc., occasion neuve, 1927, avec side-car P. E. P. L. E., capote, pare-brise, éclair., tansad, 4.500 fr. Liuzzi, 3, place de l'Eglise, Levallois.

René Gillet, sid., bi-places, pod. 1916, comme neuve, prêt à rouler, au plus offrant Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15^e).

Excelsior M. side-car, 9 CV, 3 places, ent. rev. prix intéressant. J. Fossey, 3, rue Torteiron, Carentan (Manche).

Blériot 1924, 2 cylindres, 5 HP, très bas prix.

Saroléa, 500 cmc., excellent état mécanique, toute équipée, prix intéressant.

Harley, état de marche, depuis 2.000 francs.

Cyclecar Benjamin 1924, prix intéressant.

G. Renaudat, 16, rue des Changes, Vierzon (Cher).

CYCLECARS ET VOITURES

Alain Niquet, 6 CV, 4 cyl., parf. état, 5 roues, b. équip., ts. acces., 4.500 fr. Mayor, 28, rue Barre, Gentilly.

Alda, torpédo 15 CV, 1922, 4 pl., écl., klaxon électr., cinq roues, amort. Houdaille, parf. état de marche, 5.000 fr. R. Lagier, 39, rue de la République, Charrenton (Seine).

A vendre Torpédo Ford, 4 pl., surbaissé, écl., dém., projecteur Marchal, klaxon route, lampe, tablier, baladeuse, 5 roues et 6 pneus Michelin confort 715 x 115 outillage complet. Traite avec particulier. Cabaret, 114, boulevard Ménilmontant, Paris (20^e).

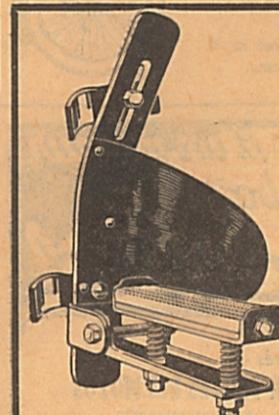
Grossley, force 20 CV, consommation 15 litres aux 100 km. 1 l. 1/2 huile, vit. 130 km, complètement remise à neuf, moteur 4 cylindres à 5 paliers, tenue de route parfaite. Mutteau, 15, ue Choron, Paris.

G. A. R., 6 HP, bloc-moteur Chapuis-Dornier, parfait état, à vendre ou échanger contre bonne moto, récente. Druck, 26, rue Nicolai.

A vendre de suite torpédo commerciale Renault, 64 P., 1926 écl., dém. électr., état neuf, très peu roulée, prix intéressant. S'adresser le dimanche, chez

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléphone: Wagram 01-00 Garnet 53-57



Breveté S.G.D.G.

Repose-pieds
élastique
"ELVER"
munis de protège
talons

Les seuls assurant le
Confort et la Sécurité
du passager arrière

REVELLE et Cie, F^{ts} 8, Rue Marie-Stuart
PARIS

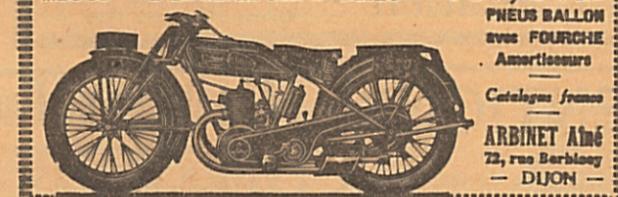
MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adresses-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - TEL: NORD 31-07
Agent des marques: HARLEY-DAVIDSON, HARLETT, TERROT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER, F.N., RENÉ GILLET, GNOME et RHONE

VENTE & ÉCHANGE COMPTANT & CRÉDIT
Plèces détachées toutes motos Stocks A. B. G. -- RÉPARATIONS

PLAZOLLES 16, Rue Crussol
Métro: Oberkampf
Agent des Grandes Marques
RÉVISION ET RÉPARATION
DE TOUTES MOTOS

Moto "ARBINET Aimé" 4CV, 3 Vit.



PNEUS BALLON
avec FOURCHE
Amortisseurs
Catalogue franco
ARBINET Aimé
72, rue Barbloey
-- DIJON --

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES
sont réparés d'une façon définitive par le
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR
sans changer ni piston, ni segment. Envoyer
le cylindre et joindre le piston.

Établissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

RÉPARATIONS
en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois
SPECIALITÉ
pour MOTOS

HALL de la VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, PARIS (14^e)
Téléphone: Gobelin 60-41
Le plus grand choix de Paris en Voiturettes et
Cyclecars à vendre. - EXPOSITION PERMANENTE
(Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

Magniette, rue du Désert, Essonnes.

Salmson, parfait état, depuis 2.500 ; Peugeot 1172, éclairage élect., 3.600 ; Zèbre payant 3 CV révisée, 2.600 ; F. N. P., course, culbuteurs, 3.600 ; 20 autres occasions intéressantes à vendre ou à échanger. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Rog. 07-67.

20 Cyclecars, 3 roues, vendus par le spécialiste, reprise en compte de motos ; Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Rog. 07-67.

Sandford spécial, gagnant de plusieurs épreuves, à vendre avec groupe de rechange moins poussé pour la marche normale, équipée de pneus de course, roue de rechange et éclairage, vitesse atteinte : 153 km, garantie, prix, 17.000 fr. Louis Condet, Château-d'Aunay, L'Atre par la Chaussée (Marne).

ECHANGE

Bébé Peugeot 5 CV, 3 vit., march. ar., bon état, 2.200 fr. ou éch. contre moto. Vattier, 14, rue Pali-Kao, Paris (20^e).

Boite vitesse B. S. A., contre Sturmey. Artaud, à Saint-Athème (P.-de-C.).

Avant d'acheter, faites expertiser vos motos et voitures chez Druck, 26, rue Nicolai.

Camionnette Palain 6 HP, (détaxée 3 HP), caisse neuve, très bon état, à vendre ou échanger contre moto 4 temps, à chaînes de première marque. Moachon, 31, rue de Genève, Aix-les-Bains (Savoie).

B. S. A., 250 cmc., 2 CV 1/2, Me 26, roulé 4.500 km, état parfait, compteur, à vendre ou échanger contre 350 cmc., 4 temps, moderne, même état. Ecrire A. Chatain, 3, Villa Deloder, Paris (13^e).

Echange Harlette, 175 cmc., 2 temps Train, 2 vit., écl. T.-S., ch.-courtois, très bon état, contre 250 ou 350 cmc., avec soule ou vendre 1.500 fr. G. Marville, 137, faubourg du Temple, Paris (10^e).

A échanger contre moto Morgan touriste à eau, moteur Mag. éclairage, gros pneus en parfait état. Minot, 16, rue Guillaume-Tell.

J'échangerai moto Arlette 2 HP, état neuf, bloc-moteur, 2 vit., 2 pn. nfs., 2 fr. a., contre Monet ou Terrot, Ch. Laurent 19, rue des Soupis, Givet (Ardennes).

Gnome et Rhône, 250 cmc., neuve, à vendre ou échanger pour la reprise en compte d'une 350 cmc. ou 500 cmc. Terrot ou autre bonne marque à soupapes latérales; faire offre, à visiter sur place. Robert Linck, 135 bis, rue Philippe-Triair, Plateau de Nanterre (Seine).

MOTO ULTIMA LYON FABRICATION FRANÇAISE
 MAISON CRÉÉE EN 1908
 5 MODÈLES : A-B-B1-C-01 — Side-car ULTIMA
 Demander le Catalogue 1928

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

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



TYPE B1

SIDE-CAR
 CARROSSERIES EN TOUS GENRES
 CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
Fernand RICHARD
 139, Av. d'Alsace, Paris, 13^e, T. : Gob. 28-00
 Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

Le complément d'un moteur...
 une boîte

C. Picard

Se monte très FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS ANCIENNES et MODERNES
 Nos boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE
 Demandez notice M. R.
 26, Rue Carnot COURBEVOIE (Seine)



TOUTES CHAINES MOTO
 DALBIAC, 1 RUE DES JARDINS PAUL PARIS

ACCESSOIRES
SAKER
 pour Motocyclettes
 33, Rue Anatole-France
 LEVALLOIS-PERRET
 Tél. 16.06 — GROS

Superbe Poste de T. S. F., 5 lampes, contre moto ou side, soulté si néc. Descamps, 8, passage Lagille, Paris (17^e).
 Sima Violet 3 CV, surb., carr. sépc., 2.600 fr. ou échange moto. Sully, 21, rue de la Beaume, Montreuil.
 Salmson sport, mai 1926, éclairage, démarrage Marchal, reprendrait en compte moto. Maurer, 160, rue de la Pompe.
 Automoto, 175 cms., 2 vit. graissage séparé, écl. élect. roulé 2.000 km., chambre, courroie rech., 2.000 fr., ou échange contre 3 à 4 HP. Théron, rue du Blanc-Seau, Impasse Solidarité, 20, Tourcoing (Nord).

LIAUDOIS
 Agent Directe de toutes les Grandes Marques
 RÉPARE TOUS TYPES : SPORTS et TOURISMES
 — Stock : Pièces détachées —
 9, Avenue Félix-Faure, PARIS (15^e) — Ségur 09-08

PIÈCES FRANÇAISES
 Adaptables aux Motocyclettes type Armée
B. S. A. et TRIUMPH
 EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
 ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ
F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
 — Téléphone : TRUDAINE 15.95 —

passer brevet moto, 20 fr. Herboriste, 24, rue Voltaire, Levallois. Tél. Carnot 46-80.
 Pressé cause ach. voit., vend 1 side Indian, 1 side Blériot, revisés, très bon état mec., et carr., bas prix. Poste T. S. F., superb. Radio L. L. 7 L. Ht-parl. dans meuble, marche parf., essais, accep. éch. Bailly, 12, rue de Paris, Meudon, Vaug. 00-68.
 Armoire ancien, Chambre : 700x80, rénovés, phares, réchaud caraly. Tyssandier, R. Baroche, Le Bourget (Seine).
 Je me charge de trouver le véhicule que vous cherchez au prix que vous voudrez. Druc, 26, rue Nicolai.
 Pour 25 fr. par mois, votre moto sera très confortablement logée chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).
 Vous avez avantage à garer votre cyclecar ou votre moto chez un spécialiste, le garage Renouvier vous offre ses deux étages, 80 places et ses ouvriers spécialisés, garage gratuit pour voitures et motos à vendre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Roq. 07-67.

ON DESIRE ACHETER
 Particulier acheteur comptant 150 ou 350 pn. ballons, P. Vannier, 47, rue des Vinaigriers, Paris (10^e).
 Suis acheteur quadrilette Peugeot, 172, écl. élect., pneus confort, si possible écrire avec tous détails et prix. Engler, 39, rue du Mont-Cenis (18^e).
 Suis preneur comptant tout moto ou cyclecar. Delburg, 49, boulevard Tour-Maubourg (7^e).
 Désir moto F. N., mod. 60 ou 67, 1927. G. Hasdenteufel, à Diebling, N° 71 (Moselle).

DIVERS
 Avances 80 % sur moto, auto, de suite, me charge de vendre,

POUR INVENTIONS
 breveter vos
 lisez le MANUEL-GUIDE envoyé gratis par
M. BETCHER, Ingénieur-Conseil, 21, rue Cambon, Paris

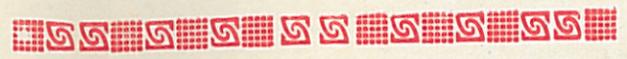
Aux Docks du Pneu
 Malgré la baisse, vous trouverez toujours au-dessous des cours, des pneus Autos, Moto, Vélo toutes marques toutes dimensions, même pour anciennes Motos ou Voitures. — **DEMANDEZ TARIF**
 Toute commande référence Moto-Revue bénéficiera d'une remise 5 % sur Moto et Vélo
VAYSEE, 327, Rue de Vaugirard, PARIS - Ségur 27-78

NEW-MOTORCYCLE
 a conquis ses galons de marque, de qualité, par la propreté et l'élégance de l'ensemble, jointes à la vigueur et la souplesse de la machine. Nulle surprise de la voir maintenant entre les mains de tous nos jeunes couples sportifs et coquets
NEW-MOTORCYCLE, 13, Rue du Parc - Orléans (L.iret)

Faites poser l'équipement électrique sur votre Moto par **MAURER, spécialiste de l'équipement électrique, monteur agréé de la Maison MARCHAL.**
 Équipements complets, Dynamo, Phare, Tableau MARCHAL. Supports dynamo, Batterie, Tableau Phare, Pignons doubl., vente de toutes pièces séparées.
 Écrire avec timbre pour réponse à **MAURER** 160, Rue de la Pompe, 160 PARIS (16^e)

Adresser toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris.

* Imp. Spéciale de Moto Revue, 30, rue du Poteau, Paris-18*



SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

LIVRE

TOUTES LES MARQUES DE MOTOCYCLETTES NEUVES OU EN SERVICE

payables en

14 VERSEMENTS

AVEC

ZÉRO fr. 0/0 d'intérêts

NOUS ACHETONS
 NOUS ÉCHANGEONS
 NOUS RÉPARONS

TOUTES LES MARQUES

Nous montons gratuitement
 tous nos accessoires



Par suite de circonstances indépendantes de notre volonté, notre Catalogue paraîtra seulement courant Janvier.

Notez bien notre adresse :

27, RUE DU CHATEAU-D'EAU, PARIS



Beauté.....

La beauté est aussi une question d'entretien. Si votre voiture, votre moto ou votre vélo a l'air vieux, défraîchi, vous pouvez vous-même lui rendre l'aspect du neuf grâce au Robbialac Cet émail s'arrondit si bien sous le pinceau qu'il permet à tout amateur d'obtenir sans peine des surfaces unies et brillantes qui résistent sans se ternir ni s'écailler aux intempéries, à l'essence, à l'huile, à la boue, etc...



Postez ce coupon dès maintenant.

S^r A^m **ROBBIALAC - BOULOGNE-sur-SEINE**
 Sans engagement de ma part, envoyez-moi notice pour réamarrer auto - moto - vélo (biffer ce qui ne convient pas).
 Nom et Adresse _____

LES TRIOMPHES DE



MONET GOYON

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

I **ers** Grand Prix de Motorcycle-Club de France

Sourdot, cat. 175 c/m³

Gaussorgues, cat. 350 c/m³

Gaussorgues, cat. 500 c/m³

Coupe de l'Armistice

Debaisieux, cat. 350 c/m³

Championnat du Moto-Club de Marseille

Gaussorgues, cat. 350 c/m³

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

CONCEPTION ÉTUDIÉE

et de

CONSTRUCTION SOIGNÉE

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

ROBUSTESSE - CONFORT - SÉCURITÉ

qui caractérisent leur fabrication.

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

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
MACON