

Essai de la Cl. Delage 175 cmc. 1^{fr.}25

MOTO REVUE

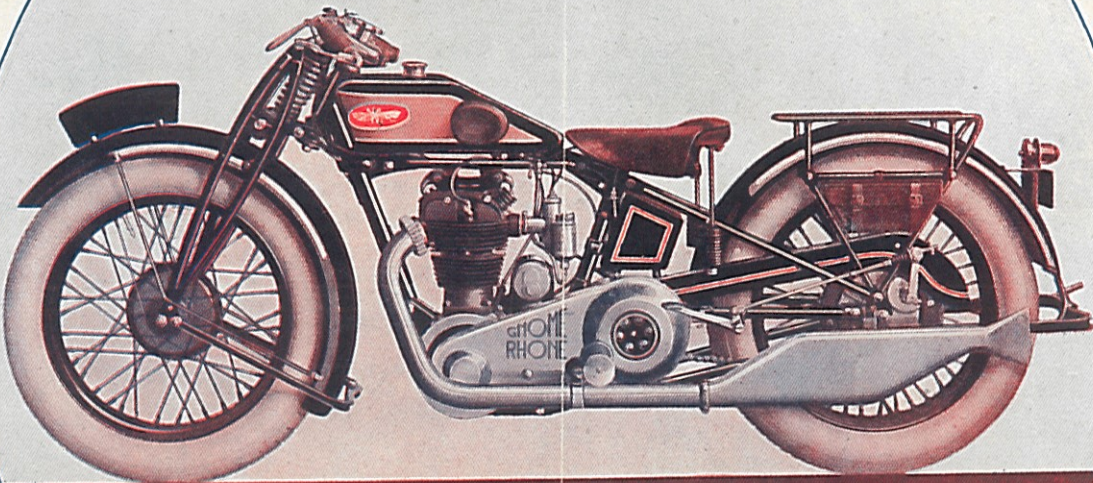
SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 254

21 Janvier 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

La nouvelle 500 cmc., Gnome et Rhône, type D 4, Super-Sport, modèle 1928.

Société des Moteurs Gnome et Rhône ;
Siège Social : 34, Rue de Lisbonne, PARIS.
Exposition et Vente : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS.
Succursales : 6, Rue d'Aubuisson, TOULOUSE.
— : 185 bis, Rue de Rome, MARSEILLE.

Pour Rouler aussi vite la nuit que le jour, il faut un éclairage Puissant.....

Il faut aussi "deux projecteurs accouplés, car si la lampe d'un projecteur unique grille, vous êtes plongé dans l'obscurité"

La dynamo doit avoir un double débit pour ne pas charger inutilement les accus durant le jour et pour avoir un éclairage intense le soir.

Tous les éléments d'un équipement électrique doivent être légers, robustes et parfaitement étanches.

Vous ne devez pas lâcher le guidon pour passer de l'éclairage de route à l'éclairage "code"

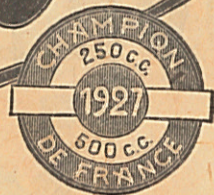
Toutes ces qualités, vous les trouverez dans les Equipements Electriques

" SOUBITEZ "

adoptés en série par les Constructeurs d'automobiles et de motocyclettes : Amilcar, La Licorne, Malhis, Terrot etc...etc...

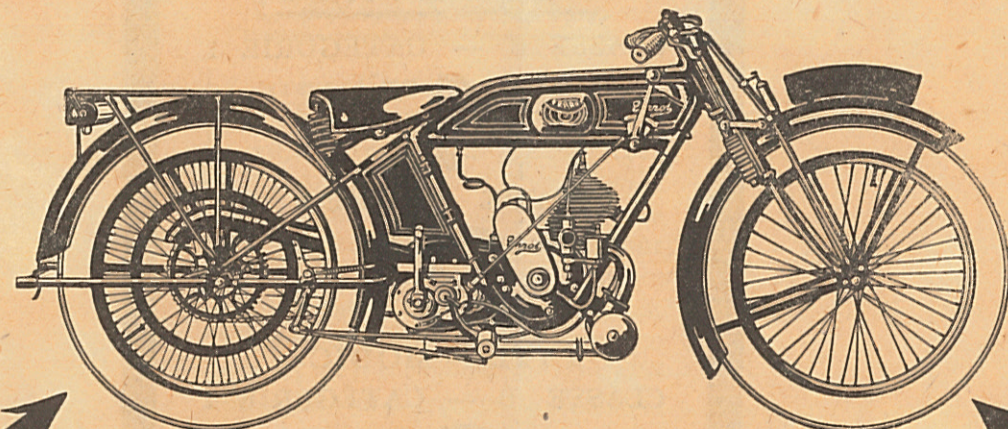
SOUBITEZ FRÈRES CONSTRUCTEURS
188 Rue de la Roquette PARIS
Téléph. ROQUETTE 86-16 - RC Seine 39587

Terrot



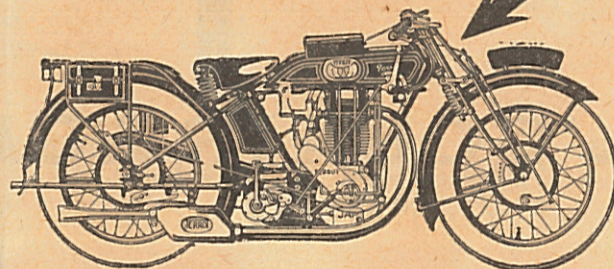
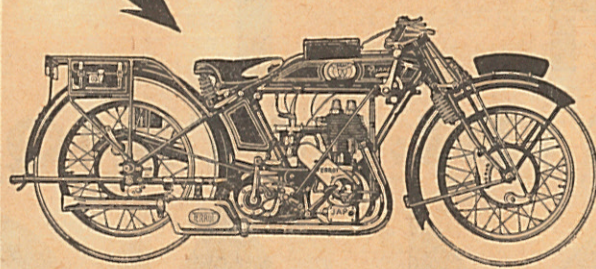
CONFORT - CONFORT - CONFORT

type LC
(tourisme)
3050 fr.



type LSC
(sport)
3150 fr.

la 2 CV CONFORT nouvellement créée,
a comme ses aînées :
la 5 CV. TOURISME ou la 5 CV. SUPERSPORT



L'heureuse particularité d'être montée sur
PNEUS BALLON A TRINGLES SUR JANTES BASE CREUSE
bénéficiant ainsi du plus gros progrès apporté après guerre à la Motocyclette

Envoi franco du nouveau dépliant 1928 et de la notice spéciale de la 2 CV. confort.



ÉTABLISSEMENTS TERROT
Société Anonyme au Capital de 9 Millions de francs
2, Rue André Colombar — DIJON

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LE CONCOURS

D'ÉCLAIRAGE

PROUVE LA SUPÉRIORITÉ DE L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

MAGLUM

RÉSULTATS

CLASSE B — CATÉGORIE 1

1^{er}

TYPE « LUXE »

2^{me}

TYPE « MODIC »

CLASSE B — CATÉGORIE 2

2^{me}

CLASSE B — CATÉGORIE 3

1^{er}

MAGLUM

CONCLUSIONS

Le récent Concours de MOTO-REVUE a prouvé une fois de plus la supériorité des Éclairages MAGLUM. La faveur du Public motocycliste se porte de plus en plus sur le système d'éclairage préconisé par Maglum. Rappelons que Maglum n'emploie pas de génératrices, fusibles, charbons, accus, si fragiles pour une moto, et qu'il n'emploie pas non plus l'entraînement à friction si aléatoire. Un appareil simple donnant la lumière directement aux diverses lampes, un entraînement mécanique, système d'embrayage permettant de laisser l'appareil au repos dans la journée, et enfin l'éclairage à l'arrêt. L'équipement complet prêt à poser, est livré à des prix très intéressants pour toutes les bourses. Demandez Notices à

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE SANS ACCUMULATEURS

MAGLUM

DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE 21, RUE DE CHARTRES
NEUILLY SUR SEINE

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)

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE
Téléphone : WAGRAM 94-27



SES MODÈLES 350 et 500 cc.

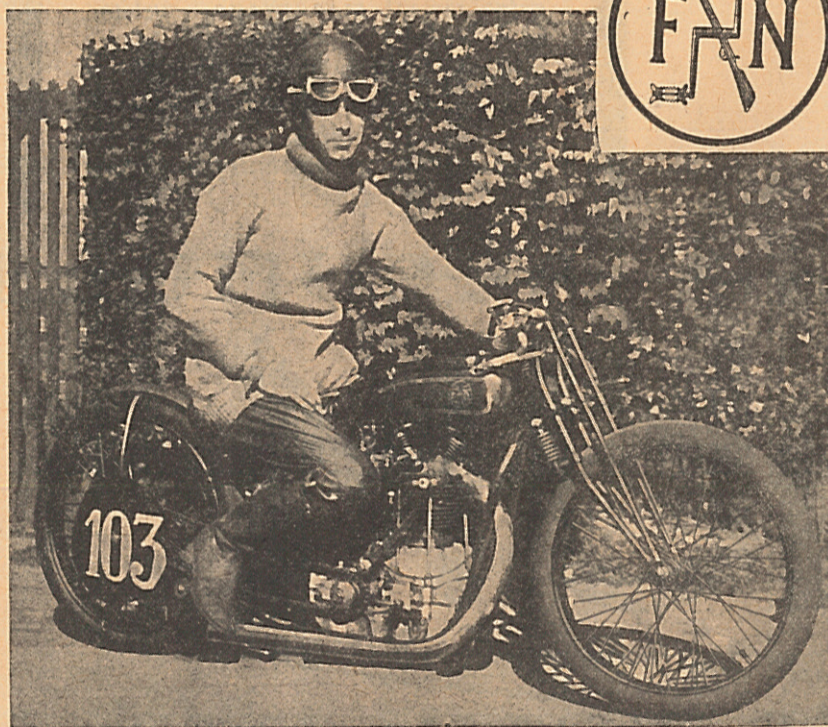
réunissent les perfectionnements les plus intéressants pour l'amateur de motos modernes :

- 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



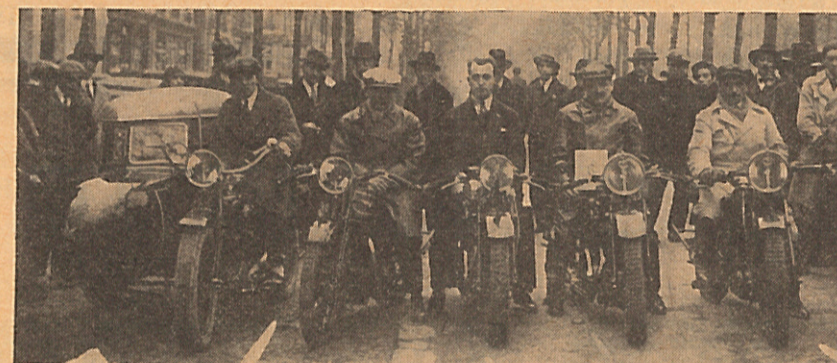
SRAIZ sur FN 500 cmc. — Record du Monde kilomètre lancé à 183 km. 486

L'ÉQUIPE

MARCHAL

AU CONCOURS MOTOCYCLISTE

CATEGORIE A (Éclairage par Dynamo et Batterie)



(X) Moto Magnat-Debon de Maurer qui a été classée 1^{re}.

Projecteur « TRILUX » à 3 lampes dont une code

Saison 1927-28

Moto Rhony'x

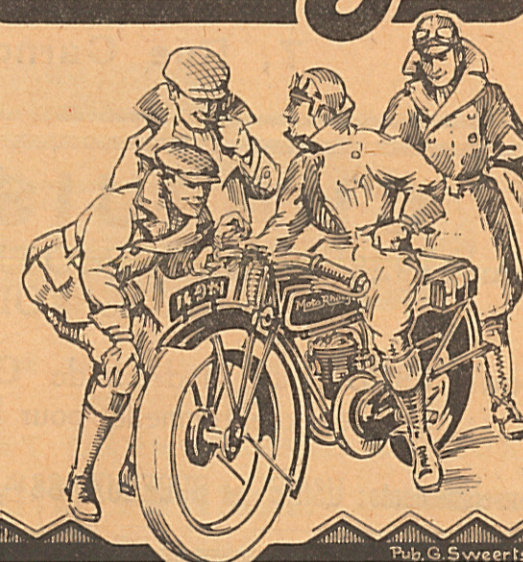
met à votre disposition les types ci-dessous
susceptibles de justifier votre choix.

- 185 cmc. Type A, monovitesse.
- 185 cmc. Type B, Chaîne-courroie, 2 vitesses.
- 185 cmc. Type C, Chaîne-chaîne, 2 vitesses.
- 185 cmc. Type C, — 3 vitesses.
- 250 cmc. Type D, — 3 vitesses.

MOTO RHONY'X

28, Route Nationale, 28
LYON — BRON (Rhône)

DÉPOT à PARIS, 12, Rue Jean-Nicot



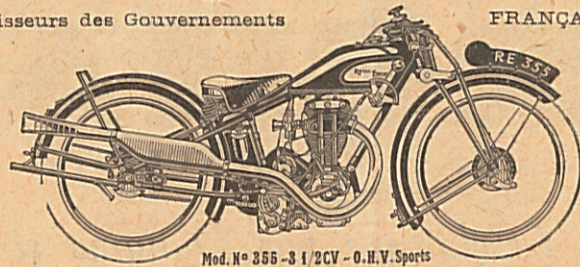
Pub. G. Sweerts

AVIS aux connaisseurs Motocyclistes
 Venez tous contempler les différents types de nos machines 1928 **"ROYAL-ENFIELD"**

Fournisseurs des Gouvernements

FRANÇAIS - ANGLAIS - BELGE - RUSSE

QUALITÉ
 et PRIX
 sans concurrence



Mod. N° 355-3 1/2 CV - 0.H.V. Sports

Réclamez
CATALOGUE GÉNÉRAL
 franco sur demande

AGENTS : Demandez les conditions avantageuses pour l'exclusivité de votre département
 AGENCE GÉNÉRALE : **Établ. Pierre PSALTY, 271, Boulevard Pereire — PARIS (Métro : MAILLOT)**

—(Tél. : GALVANI 55-52)—

ALTERNO MOTO

DES

PHARES AUTEROUCHE

LICENCE DUTEN

SE CLASSE 1^{er} DE SA CATÉGORIE

avec un alternateur de 6 kg. 300 vraiment utilisable
 sur une Moto et garanti de série courante.

MAXIMUM D'ÉCLAIRAGE — MINIMUM DE POIDS — MINIMUM DE PRIX

7, Rue Carnot — LEVALLOIS

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

LUCIEN PSALTY

Agent et Représentant des plus célèbres Marques du Monde

50, Rue Brunel - PARIS (17^e)

A. J. S. 350 cmc.

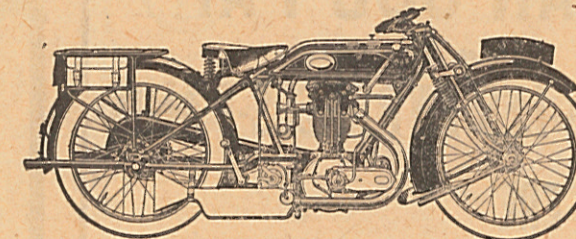
Latérales: Culbuteurs: Arbres à cames:
 6.800 fr. 7.500 fr. 8.500 fr.

A. J. S. 500 cmc.

Latérales: Culbuteurs: Arbres à cames:
 8.200 fr. 8.500 fr. 10.000 fr.

NORTON

Latérales: Culbuteurs: Arbres à cames:
 8.500 fr. 9.500 & 12.000 fr. 13.800 fr.



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

— VENTE A CRÉDIT —

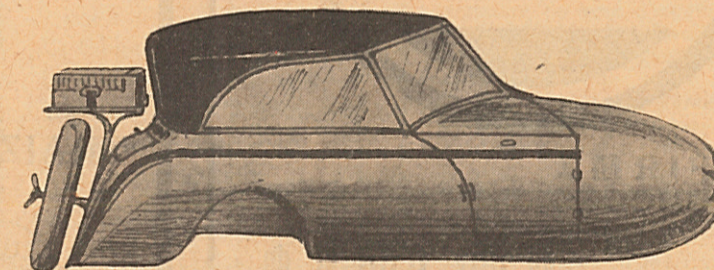
STOCKISTE **STURMEY ARCHER**
 COUNTERSHAFT GEAR

LV.

Rappelle à sa nombreuse Clientèle Sidecariste
 que sa nouvelle installation toute moderne
 lui permet...

La **LIVRAISON RAPIDE** de ses **NOUVEAUX MODÈLES 1928**

— PRÉSENTATION PARFAITE —
 EN ÉMAILLE UNI OU CRAQUELÉ



— BIPLACE "LV." DÉCAPOTABLE —

AUTOMOBILES ET GARROSSERIE DE LUXE

LOUIS VANNOD

34 & 35, RUE ARAGO - PUTEAUX — Téléphone : 522

Magasin d'Exposition

Fournisseur de l'Armée
 — Française —
 et des Gouvernements
 — Étrangers —



Agent Dépositaire
 des Motocyclettes
 « **RENÉ GILLET** »

— ENVOI FRANCO DU —
 CATALOGUE GÉNÉRAL

LA MOTO

"SAN SOU PAP"

se classe dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

1^{ÈRE}

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

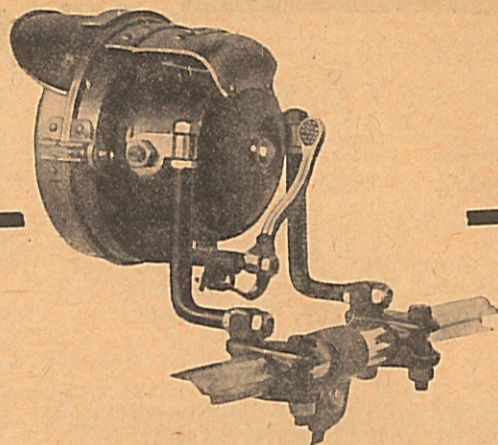
LA QUALITÉ DE LA MOTO



CONFIRME SES SUCCÈS

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

Catalogues illustrés et Conditions de vente en 12 mois, sur demande à **MOTEX**
154, Boulevard Haussmann, PARIS (8^e)



LE PHARE MOTO

"LUXOR"

A dispositif spécial (breveté) d'éclairage code par manette

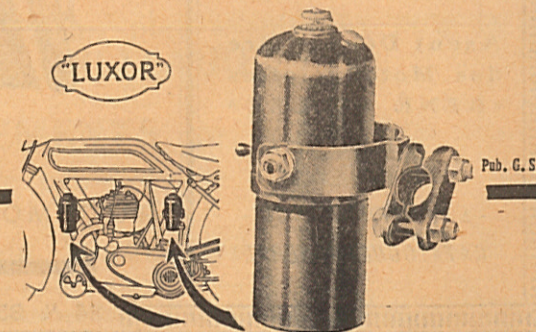
1^{ÈRE} **OBTIENT au CONCOURS - D'ÉCLAIRAGE - DE MOTO-REVUE**
LA PREMIÈRE PLACE DANS LE CLASSEMENT DES APPAREILS PRODUCTEURS D'ACÉTYLÈNE

Ce Phare étudié par la MAISON TRAZET & C^{ie}, spécialistes réputés de l'éclairage pour Motocyclistes, consacre la réputation acquise par cette Maison grâce à sa fabrication de tout premier ordre.

Motocyclistes exigez la Marque

"LUXOR"

TRAIZET & C^{ie} 3, Rue Tesson, 3 - PARIS (10^e) -



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 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	64 fr.	43 fr.

Toutes communications, chèques et mandats doivent être libellés :

"MOTO-REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS

Distributions variables

Quand on veut faire tourner un moteur à un régime élevé, on doit donner à la distribution un réglage qui convient à ce régime, mais qui cause des perturbations dès que le régime s'abaisse. Bien qu'actuellement, surtout en ce qui concerne les voitures, on remarque une tendance à se contenter de régimes très élevés par rapport à ceux anciennement admis, mais très modérés si on les compare à ceux atteints par les moteurs de course, il est très possible que, dans l'avenir, on cherche à augmenter les régimes, ce qui est avantageux au point de vue du rendement thermique et à celui de la puissance spécifique. Mais on risquerait alors de sacrifier la souplesse qui est actuellement si précieuse et qui est cause du succès du six cylindres ou du huit cylindres. Si on voulait un moteur souple, il faudrait une distribution dont le réglage pût varier selon les régimes, les points d'ouverture et de fermeture se rapprochant d'autant plus des points morts que le moteur tournerait moins vite. On éviterait ainsi les refoulements au carburateur, résultat d'une fermeture trop tardive de l'admission, on prolongerait la course de détente et on utiliserait ainsi dans de meilleures conditions la charge gazeuse, etc... Il n'y a, actuellement, que le point d'allumage que nous puissions faire varier à notre gré et quand une magnéto à avance fixe est transformée en magnéto à avance réglable, on peut être surpris de la différence de rendement du moteur sur lequel elle est montée. Un bénéfice aussi net serait obtenu au moyen d'une distribution à réglage variable.

Plus les orifices du passage ont une grande section et moins il est nécessaire de prolonger les temps d'admission et d'échappement et c'est la raison de la souplesse extrême des moteurs sans soupapes. Avec les soupapes nous disposons de sections de passage plus réduites. Une distribution à réglage variable est-elle possible? Avec les fourreaux, peut-être serait-il possible d'y parvenir en faisant varier le calage des excentriques commandant les fourreaux. Avec les soupapes cela n'est pas impossible non plus et il y a eu plus d'une demande de brevet relative à cette question. Nous croyons même qu'un moteur établi sur ces données, le Diamandi, a été réalisé. Que de tels dispositifs compliquent le moteur et en augmente le prix cela ne fait pas de doute.

Mais la question la plus importante est de savoir si un mécanisme de cette nature ne risque pas de priver le moteur de la qualité la plus précieuse : la sûreté de marche. De plus, on peut se demander si cette souplesse est rigoureusement nécessaire. Avec un véhicule léger et puissant, ayant une boîte de vitesse à quatre supports, il suffit de changer de vitesse dès que le régime tombe. Il est incompréhensible que motocyclistes et automobilistes aient cette phobie du changement de vitesse. Actuellement, on change de vitesse d'une chiquenaude et il semble que la vitesse voulue vienne s'engager d'elle-même. Une autre solution c'est le changement de vitesse progressif et automatique, soit mécanique dans le genre du de Lavaud ou du Constantinesco, soit électriques, soit hydrauliques. Ainsi, on pallie de manière très heureuse au manque de souplesse d'un moteur à très haut régime. Le compresseur est là, lui aussi, d'une très grande utilité. Peut-être que, dans ces conditions, une distribution variable perd, elle, une bonne partie de son intérêt.

SOMMAIRE

N^o 254

Samedi 21 Janvier 1928

Par-ci, par-là.....	43
L'Eclairage Marchal.....	44
Le Silence, par Fred Lipman.....	45
Equilibrage.....	48
Nos Essais : la 175 Cl. De-lage.....	49
Le Concours d'Eclairage..	51
Un mois en selle, par R. Sexé.	57
Les Six Jours d'Hiver....	59
Refroidissement par air...	61
Courrier de la Semaine....	64

Examens pour le permis de conduire

Nous n'attachons pas, pour notre part, une très grande importance au permis de conduire car trop d'automobilistes et de motocyclistes, après l'avoir passé, oublient ou négligent les règles essentielles de la circulation. Une police de la route, intelligente et active, aurait une influence beaucoup plus heureuse. Néanmoins, l'examen permet d'éliminer certains conducteurs par trop dangereux, soit par manque de sang-froid, soit par incapacité physique, et c'est déjà un résultat. A l'examen pratique de conduite est adjoind un examen théorique dans lequel l'inspecteur pousse quelques colles au candidat. Le danger est que la réponse

du candidat peut n'être qu'une récitation machinale du Code de la route; celui-ci n'est alors qu'une succession de mots qui n'évoquent dans l'esprit de l'examiné rien de concret et de précis. Il peut, d'autre part, arriver qu'un candidat intimidé ou peu cultivé ait bien compris ce que le Code de la route lui prescrit, mais soit incapable de l'exprimer clairement, et se fasse ainsi refuser. Les inspecteurs de l'U. N. A. T. s'en rendent d'ailleurs bien compte et c'est pourquoi ils posent parfois des questions qui exigent du candidat plus qu'une connaissance purement formelle du Code de la route, mais

il n'est pas rare que ces questions soient trop ingénieuses ou que le Code de la route lui-même ne permette pas d'en trouver la solution.

Le meilleur moyen ce serait de donner à ces interrogations un caractère pratique et dans certains centres d'examen on y est arrivé d'une manière très simple. L'examineur a un tableau sur lequel est représenté schématiquement, en perspective cavalière, une route avec des croisements, des virages, des ponts, des villages, des troupeaux, etc... Il a, d'autre part, quelques petites voitures en miniature. Il peut ainsi mettre d'une manière tangible le candidat en face des différentes cas qui peuvent se présenter et lui faire indiquer nettement ce qu'il ferait. Il n'y aura plus aucun doute ni sur la question posée, ni sur la réponse qui y sera faite. Le tableau lui-même peut se rouler et être facilement transporté. Le procédé n'est pas nouveau et il a été employé au cours de procès par des avocats pour démontrer comment un accident s'était passé et permettre au tribunal de déterminer équitablement les responsabilités, et il est bien probable qu'il est utilisé par plus d'une école de chauffeurs. Dans d'autres domaines, le Kriegspiel ne contribue-t-il pas beaucoup à développer les qualités des officiers. Un modèle réduit de machine ne permet-il pas d'en comprendre le fonctionnement, beaucoup mieux encore que la description la plus claire ? On constatera ainsi que le candidat connaît non seulement les phrases du Code de la route mais qu'il en comprend l'application.

Arbres à cames en tête

L'arbre à cames en tête progresse chez nous à pas de géants et il nous faut applaudir sans réserve à cette tendance. Nous n'avons pas à critiquer ni les soupapes latérales, silencieuses, économiques, accessibles, ni la solution intermédiaire représentée par les culbuteurs car nous avons actuellement un moteur à culbuteurs merveilleux de régularité et de rendement. Néanmoins, si on laisse de côté la question de prix de revient, l'arbre à cames en tête présente de sérieux avantages. Il réduit l'inertie de la distribution et ainsi permet de réduire la force des ressorts de soupape, d'où silence, réduction de l'usure de la distribution, etc. On reproche à l'arbre à cames d'augmenter la hauteur du moteur et de le rendre difficilement logeable. Il suffit de regarder les modèles à arbre à cames en tête pour constater qu'avec un peu d'ingéniosité on y est aisément parvenu. Certains moteurs de ce type ne sont, d'ailleurs, guère plus hauts que les moteurs à culbuteurs de même cylindrée. Un autre épouvantail, c'est le manque d'accessibilité. Admettons un instant que cela soit fondé, faudrait-il pour cette raison, condamner cette distribution. Quand est-il nécessaire de démonter une distribution ? C'est bien rare. De temps en temps il faut régler les soupapes et cela n'est pas plus difficile, peut-être moins avec les arbres en tête qu'avec les culbuteurs. On ne sait plus guère ce que c'est qu'une soupape qui casse, bien rares même sont les ruptures de ressort. Quand décalamine-t-on un moteur ? Une fois, deux fois par saison. Et en admettant que chaque fois on y consacre une heure de plus, est-ce là grand chose ? Même si la distribution par arbre à cames en tête était moins accessible, les inconvénients qui en résulteraient seraient peu de chose. Un moteur ne doit pas être démonté à tout bout de champs. Ce n'est pas un joujou. Mais il y a plus et beaucoup de moteurs de ce type qui sont conçus de telle manière qu'on peut démonter la culasse sans toucher au carter de distribution lui-même. Quand on doit enlever le carter de distribution en même temps que la culasse, des précautions ont été prises

qui évitent tout dérèglement. Une distribution à arbre à cames en tête est composée de pièces robustes qui travaillent dans l'huile. La température est des plus normales et ne risquent nullement de décomposer l'huile ou d'affecter le métal. Le carter de distribution est même le plus souvent séparé de la culasse de telle manière que l'air de refroidissement puisse passer entre eux. Assurément dans l'état actuel, l'arbre à cames en tête, qui ne souffre pas la médiocrité est plus coûteux que les soupapes latérales ou les soupapes à culbuteurs. Mais les questions de prix n'ont qu'une importance momentanée, sans quoi le progrès serait impossible.

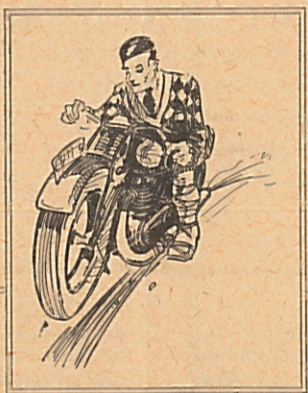
La monte en tandem est-elle dangereuse ?

M. Joseph Prudhomme, quand il voit passer sur une motocyclette un jeune couple, sent son cœur se gonfler d'irritation : « Devrait-on permettre de s'exhiber ainsi ? Ces jeunes fous ne risquent-ils pas de se rompre le cou ? »

M. Joseph Prudhomme a de nombreux sosies et tel homme sage, qui traverse le boulevard en lisant son journal, sans se rendre compte qu'il pose sa candidature pour figurer dans la rubrique des accidents, hausse les épaules quand il voit un motocycliste emmener sur son porte-bagage une gracieuse passagère, et il est persuadé qu'il n'y a pas de mode de suicide plus efficace. Pourtant rien n'est plus contraire à la réalité et nous avons vu dans Paris-les Pyrénées-Paris, un motocycliste emmener sa femme, parcourir de longues étapes sur des routes atroces, escalader les cols, dévaler les longues pentes sinueuses sans le moindre incident et un tel exploit pourrait être répété à l'infini avec les mêmes résultats, sans l'ombre d'un risque. Nous croyons même que les fabricants de sièges en tandem se feraient la meilleure des publicités s'ils alignaient des équipes dans nos grandes épreuves de tourisme, car il y a des motocyclistes qui doutent de la sécurité de la monte en tandem. N'est-elle pas d'ailleurs une adaptation moderne d'une vieille coutume et jadis le cavalier ne transportait-il pas en croupe sa dame ?

Faire de la moto-tandem sans siège spécial, avec une couverture jetée sur le porte-bagage, et sans repose-pieds n'est certes pas recommandable ; mais, surtout parce que le passager à l'impression de ne pas être en sécurité et peut, par peur, faire un mouvement maladroit. Mais bien installé sur un siège rembourré, les pieds appuyés sur de solides repose-pieds, il a vite pris confiance. Le tout est que le passager ne fasse pas d'excès de zèle, et se contente de se laisser transporter sans vouloir assister le conducteur. Il y a assurément des accidents, mais qui se seraient tout aussi bien produits en solo.

Ce n'est nullement la difficulté plus grande de manœuvrer la moto, mais seulement l'imprudence du conducteur, l'absence d'un éclairage suffisant, la maladresse d'un tiers qui en sont cause. Naturellement, au lieu d'une victime, il y en aura deux, mais à ce compte-là on interdirait aux automobilistes, aux aviateurs et même aux Compagnies de chemins de fer de transporter quelqu'un d'autre que le conducteur, le pilote ou le mécanicien. La position plus haute du passager ne rend pas la machine moins stable et ne la fait pas dérapier sur un sol gras. Nous irons même plus loin et il n'est pas rare que, chargée davantage, la moto tienne mieux la route. Le tout est d'avoir un siège qui ne flotte pas latéralement et un passager qui se résigne à n'être que passager. Certes une machine peu longue et qui permettrait au passager d'être assis plus en avant et plus bas est préférable, mais même une petite moto du type habituel permet sans danger le transport d'un passager.



Veuillez noter que depuis le 1^{er} janvier nos bureaux sont installés
51, rue Vivienne - Paris (2^e)

Par-ci... Par-là....

Le Touring Club crée des pistes cyclables

Le T. C. F. a obtenu de créer un réseau important de pistes pour la bicyclette : quel a été le but réel de cette initiative ? On a beaucoup péroré à ce sujet. Il nous apparaît que la raison est plus simple : la bicyclette compte des millions d'adeptes : l'apogée de ce véhicule est atteint, la dégression commence : elle sera longue sans doute. Par contre l'accroissement de l'auto et de la moto va selon une courbe plus rapide et il est dangereux de laisser les cyclistes sur la chaussée tant pour les uns que pour les autres. Cette idée de pistes cyclables à étendre est très intéressante et nous aimerions, puisque le crédit pour cette amélioration est important, que le T. C. F. prenne les devants et voie grand... Voir grand, c'est prévoir le jour relativement proche où le vélo sera étouffé par la moto : c'est le fatal sort qui l'attend. Ce jour, on parlera de pistes motocyclables pour la multitude des petites motos qui auront remplacé le vélo démocratique. Alors pour quel motif ne prévoir que 1 m. 50 de largeur des pistes ? 0 m. 50 de plus, ce serait un grand pas d'acquis pour l'avenir.

Son premier record

Nous avons reproduit une photo du héros de la deuxième traversée de l'Atlantique, pratiquant la moto.

Le capitaine Charly Lindbergh fut, lui, non seulement un pratiquant, mais un « as » de la moto. Dans le courant de l'année 1921, alors qu'il avait 19 ans, il allait en moto de Chicago à Louisville. Il parcourut cette distance en 24 heures, en roulant nuit et jour pour arriver à temps à un meeting d'un club.

Ce fut là certainement un de ses premiers records.

Le nouveau siège est un E. N.

Décidément, la question de la selle devient d'actualité : dans le n° 252, notre écho sur la selle extra-souple E. N., et d'un prochain tan-sad sur le même principe, semble avoir réveillé l'ardeur des amoureux de confort : pourquoi en avons-nous causé ? Parce que



E. N. est basé sur un principe nouveau dont nous indiquons ci-contre la conception. Nous sommes, nous-mêmes, trop douillet sur notre confort pour ne pas reconnaître que la selle E. N. a fait un pas immense dans le confort motocycliste : notre regret est de n'avoir pu en faire l'essai complet... mais ce n'est que partie remise.

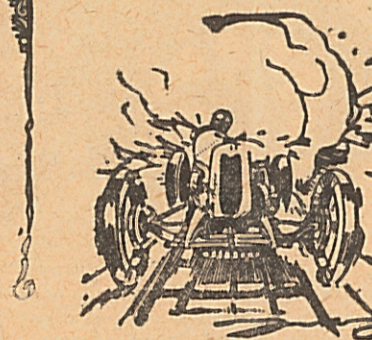
Le bilan de l'année 1927

Dans l'illustration de l'article de H. P. Borestroke sur l'année 1927, n° 252, nous avons reproduit, page 13, un cliché de l'attache adoptée couramment pour tenir au guidon les compteurs de vitesse.

Une confusion nous a fait indiquer O. S. comme marque qui équipe avec un tel support : mais c'est la maison Jeager bien connue de nos lecteurs, qui a conçu et breveté ce support et nous nous devons d'avouer notre méprise d'autant que ce support nous a paru bien combiné et bien utile.

Le rallye-ballon doit s'étendre

Nous avons demandé à notre ami et confrère le très sportif M. Guillery de l'*Intransigeant*, de nous traiter l'étude à fond des différentes for-



mules de réjouissances susceptibles d'intéresser les clubs et les motocyclistes en groupe. Il vient de terminer l'étude de formules rallye-ballons, tels que : rallye-ballon espion, rallye-ballon chasseur, rallye-ballon escales, rallye-ballon pique-nique, rallye-ballon tricolore, etc., qui sont appelés à un grand succès par leur originalité.

AVIS donc aux clubs motocyclistes qui désirent joindre à leur calendrier 1928 un de ces rallye-ballons.

Nous informons que nos fédérations sportives ont reconnu ces épreuves comme réjouissances populaires et qu'aucune autorisation n'est nécessaire.

Disons en passant que notre ami F. Guillery est le rénovateur du rallye-ballon : il a piloté les 15 rallye-ballons cyclistes Peugeot cours en 1923, a été le directeur et le pilote du ballon captif Peugeot pendant les J. O. en 1924, a organisé en France de nombreux rallyes automobiles et motocyclistes, etc., c'est dire que sa grande compétence ne fait aucun doute dans ces sortes de manifestations sportives.

Qu'est-ce que le Loden ?

Il y a Loden, sans plus. Dans notre article sur la mode masculine, en moto, de notre collaborateur E. Dessart, le 31 décembre, nous avons passé en revue les différents tissus dont se compose l'équipement normal du motocycliste. Nous avons dit du loden, bas prix, etc... ; quelques lecteurs nous demandent des précisions. Cette expression de loden de la part de notre auteur désignait les tissus contrefaçons du véritable, du seul et légal Loden, article breveté et de premier choix qui, cela saute aux yeux, n'implique aucun des inconvénients des contrefaçons que nous voulions signaler. Le Loden d'avant-guerre de la Compagnie française du Loden, est toujours des plus prisés et voilà pourquoi nous mettons nos lecteurs en garde lorsqu'ils font confectionner un vêtement en Loden : ils doivent exiger la marque Loden ou refuser.

C'est assez piquant !

La vitesse vient d'être réglementée à Marseille, à 15 kilomètres à l'heure par son maire, M. Flaissière.

En dépit de cette vitesse, cependant raisonnable, bon nombre d'automobilistes irascibles passent outre...

Cette infraction ne nous surprend pas, mais où la question devient plus grave, c'est que, parmi les délinquants, on y trouve des personnalités de marque.

Le maire lui-même, chronométré, y vient en excellente place avec 43 kilomètres, le préfet avec 42 et... l'archevêque avec 25.

Qui l'aurait cru !... Il est vrai que cette histoire nous arrive de Marseille. Alors...

Une région à visiter pour motocyclistes

Pourquoi la région de Coulommiers est-elle si délaissée de nos motocyclistes ? Sans doute parce que, il y a quelques années, les routes étaient affreuses. Mais depuis, cela a changé, les routes sont merveilleuses et l'industrie motocycliste est en grand essor dans la région. Alors, qu'attendez-vous pour varier un peu vos classiques itinéraires, toujours chez les mêmes routes, les mêmes villes ? Coulommiers est très intéressante et si vous avez une panne, un ennui, vous y trouverez tous agents souhaités. Nous y notons, par exemple : M. Delessert, pour Ravat et Motosacoche ; Vignot, pour Délicé et Motobécane ; Lamarque, pour Favor, Motoconfort ; Pollet pour Aeyon ; Piéret aussi pour Terrot, Monet et Goyon, Peugeot, Dollar, Delage, Gnome et Rhône, Royal Moto, etc.

Vous voyez bien que la région est richement desservie. Nous ferons cet été une sortie de ce côté.

Les organes anglais se remuent

Au Tribunal de Stratford, un motocycliste se défend contre une contravention pour silencieux non efficace (on est rude, à ce sujet, en Angleterre !). Le silencieux en question est celui livré par le constructeur et le bruit n'était pas excessif. Qui a défendu la victime et a obtenu la remise de la contravention ? L'Automobile Association de Londres qui groupe 350.000 membres !

Une coquille heureuse

Notre charmant confrère *L'Echo des Sports* intitulé : le Concours d'éclairage de *Moto Revue* « une épreuve militaire ». *Utilitaire*, sans doute, mais la coquille nous semble heureuse, car le concours a précisément eu en vedette les nécessités d'un éclairage sûr, pratique et solide sur la moto.

En Belgique : le feu de ville

... n'est pas obligatoire : il est certain qu'à Paris, sous les rampes fulgurantes de nombreuses illuminations, nous ne voyons guère l'intérêt d'avoir des véhicules équipés de lanternes absolument inutiles. Que l'on reporte la sévérité sur le conducteur qui, dans les endroits peu ou pas éclairés, fait fi de son éclairage : ce sera plus logique !

Or, Nickel ou Chrome

L'Académie des Sciences prétend que c'est le nickel et le chrome dont la réaction superficielle par effet de froid ou chaud est la plus convenable.

Alors que signifient nos chronomètres en or dont on a dit qu'ils seraient l'exactitude absolue ?

Franconi courrait pour...

la marque allemande Standard ; et, comme il y a un courant marqué de nos lecteurs pour la construction allemande, nous donnerons dans notre prochain numéro une première étude de l'industrie motocycliste en Allemagne, par celui qui la connaît le mieux en France, Robert Sexé.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

M. Pétavy est promu...

Au grade de lieutenant-colonel. P. Pétavy ? Mais ne nous apparaît-il pas que c'est depuis longtemps le bon génie des cyclistes et depuis Satory, le meilleur génie des motocyclistes ? L'administrateur-directeur de Dunlop a droit aux félicitations de toute la famille motocycliste.

Éclairage Marchal

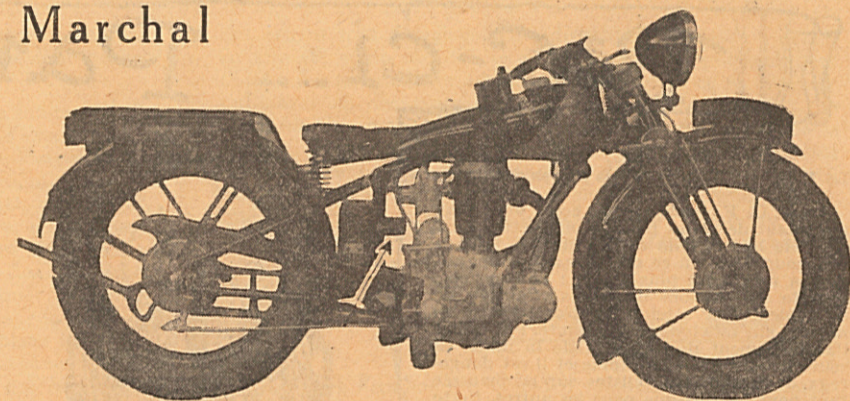
L'équipement électrique Marchal-Vaucanson pour motocyclettes eut un grand succès : sa victoire était attendue au concours d'éclairage

La situation de premier ordre conquise en peu d'années par Marchal, dans le domaine de l'équipement électrique des voitures, lui faisait une obligation de créer, pour motocyclettes, un appareillage présentant les mêmes qualités de sécurité et de rendement. C'est maintenant chose faite et, d'emblée, il a été adopté par nombre de grandes marques qui, au dernier Salon, présentaient leurs machines munies des appareils Marchal-Vaucanson : Dollar, La Française, René Gillet, Magnat - Debon, Peugeot, Stella, Terrot, etc... et les montent à la demande du client.

Le concours de *Moto Revue* vient de sanctionner brillamment les idées de Marchal sur ce difficile problème qui a été, jusqu'ici, l'objet de bien des controverses. La classe A (éclairage par dynamo et batterie), dans laquelle dominait nettement l'importante équipe Marchal de 5 motos, était de beaucoup la plus intéressante et les résultats techniques traduits dans le classement par la place de premier, ont mis, une fois de plus, en valeur la puissance et la mise au point des appareils Marchal.

Il était, en effet, surprenant de constater combien, jusqu'ici, avait été négligée en France la question de l'équipement électrique des motocyclettes, alors qu'à l'étranger la plupart des machines de grandes marques s'éclairaient, à l'arrêt ou en marche, comme une véritable voiture. D'ailleurs, notre Code de la Route est formel sur ce point et assimile complètement la motocyclette à une voiture.

Après de longues recherches pour déterminer, en toute impartialité, la solution réellement la plus pratique et la plus sûre, les ingénieurs de Marchal se sont trouvés en concordance d'idées avec les grandes firmes étrangères d'équipement, telles que : Lucas, C. A. V., Splitorf, Robert Bosch, Siemens-Schuckert, British Thomson Co, pour ne citer que les principales.



L'équipement Marchal-Vaucanson pour motocyclettes est constitué par une dynamo de faible encombrement chargeant une batterie, avec ouverture et fermeture automatiques du circuit de charge par un conjoncteur-disjoncteur. Seule, cette solution permet d'avoir à l'arrêt la réserve de puissance nécessaire pour alimenter les lanternes et s'éclairer, en cas de réparation, autrement qu'avec une lampe de poche ou une pile sèche. Seule encore, une génératrice à courant continu rend possible l'utilisation d'un avertisseur électrique.

Les dimensions réduites de la dynamo (85 mm de diamètre et 152 mm de longueur) rendent son montage très facile, le mode d'entraînement adopté par les constructeurs étant généralement un entraînement mécanique. Elle tourne à vitesse lente, voisine de celle du moteur, c'est-à-dire dans les meilleures conditions mécaniques, sans usure des paliers, d'ailleurs munis de roulements n'exigeant aucun graissage et sans vibrations. Inutile d'ajouter qu'elle est entièrement blindée et étanche.

Electricquement, elle est semblable aux divers types de dynamos Marchal-Vaucanson pour voitures, à régulation automatique par distorsion du champ magnétique (3^e balai). Elle est à double débit, également automatique : faible en charge simple (3 ampères), fort sur lanternes et phares (9 ampères), ceci pour assurer la charge rationnelle de la batterie.

Cette variation du débit en fonction

de la consommation est obtenue par un commutateur d'éclairage spécial à double débit, breveté S. G. D. G. Quand on passe à une position quelconque d'éclairage, lanternes ou phares, le débit fort s'établit automatiquement.

Les dimensions de ladite batterie ont rendu difficile pendant longtemps l'application, sur motocyclettes, d'un équipement avec dynamo.

La commande d'éclairage s'effectue à l'aide du commutateur dont nous parlions plus haut. Ce commutateur, à 4 positions dont une pour l'éclairage Code, assurant également la commande automatique du double débit de la dynamo, a toutes ses connexions noyées dans une embase en véritable bakélite. Il est généralement réuni sur un tableau avec un ampèremètre de mesure et l'éclairer de bord.

Avec cet équipement, Marchal monte son projecteur Standard de 200 mm de diamètre, à lampe satellite, fixé sur rotule : son éclairage puissant permet les plus grandes vitesses. La lanterne arrière est du type standard ou de luxe, à volonté. Pour les sidecars, une lanterne de position peut être également prévue pour l'éclairage de côte. Pour satisfaire aux prescriptions du Code, Marchal a créé un petit projecteur de 125 mm, avec lampe spéciale donnant un large faisceau rabattu non éblouissant, pour les croisements et la traversée des agglomérations.

Au concours d'éclairage, les divers équipements présentés différaient par des points de détails dans le montage des appareils, ainsi que dans le choix des projecteurs et des « Code ». Il est intéressant, à ce propos, de signaler le nouveau « Trilux » de 240, à trois lampes, dont une Code, monté sur la moto classée première, la Magnat-Debon de Maurer, installateur spécialisé de Marchal. Son équipement, avec le commutateur bien à portée de la main, constitue bien un modèle du genre.

Réalisé avec la perfection que Marchal a toujours apportée à ses fabrications pour l'automobile, il présente une sécurité de fonctionnement et une durée inégalables. Enfin, considération également essentielle, son prix de revient très étudié le rend tout à fait abordable pour des machines de toutes puissances et permettra sa généralisation rapide

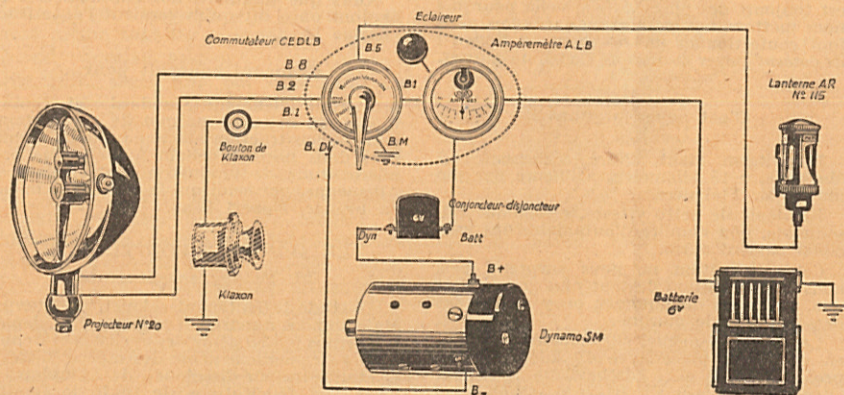
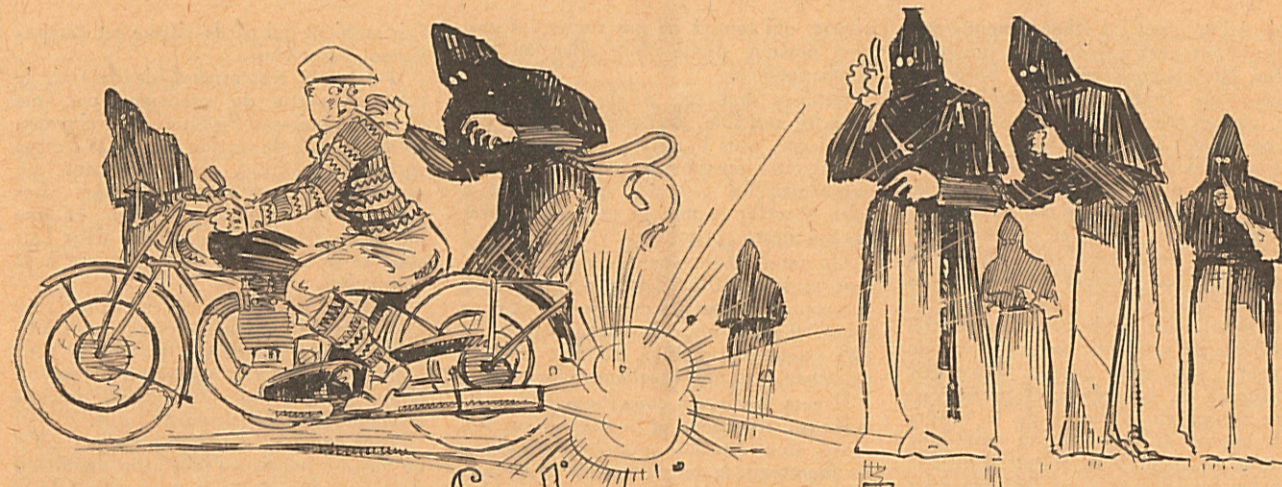


Schéma complet de l'installation d'un équipement Marchal



C'est n'est pas la première fois que l'on entame, dans ces colonnes, la question du silence pour les motocyclettes.

En effet, qui n'a pas dit depuis de nombreuses années, qui n'a pas écrit plutôt, qu'il fallait que le motocycliste ne soit pas armé d'un engin désagréable aux oreilles d'autrui. Malgré cela, on n'a pas été convaincu et je suis certain que bien des lecteurs, quoi qu'ils soient fort aimables, puisqu'ils lisent *Moto Revue*, avant de finir cet article opposeront à mes idées nombre de controverses, que je veux essayer de réfuter avant qu'ils ne me les fassent connaître.

Je sais d'avance que tel possesseur d'une 500 Saroléa, d'une 350 A. J. S. ou de quelque machine rapide, sportive, objecteront qu'il n'y a rien de plus beau au monde que le son grave, étouffé, et puissant du moteur de leur machine.

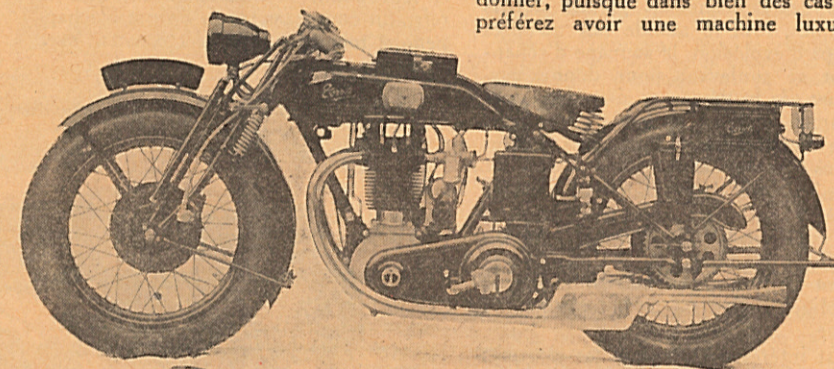
Vous me direz aussi qu'en prise directe à 20 à l'heure, il est très agréable de penser que tous les bruits inhérents à la moto, soupape qui cliquette, culbuteur qui retombe avec un bruit sec sur la queue de soupape, chaîne primaire mal graissée, boîte de vitesse dont les dents s'entrechoquent et laissent par suite du jeu et de l'usure, sont assourdis par le bruit de l'échappement, mais à ceci je vous répondrai qu'en 1915, tout possesseur

Silence!

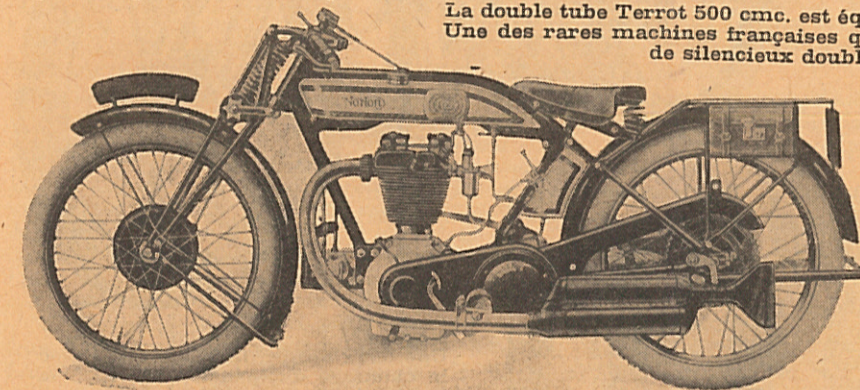
Le temps n'est plus aux motos bruyantes ; c'est l'ère du silence et du rendement. Chez nos voisins d'Outre-Manche, le silence a été imposé par les règlements de course. Chez nous, c'est l'opinion publique qui le dicte.

d'une voiture rapide ou d'une voiture de tourisme se croyait obligé d'entendre le ronronnement de son moteur, quelque fois bruit grêle et désagréable, quelque fois son étouffé et harmonieux. Veuillez avec impartialité admirer toutes ces puissantes 6 ou 8 cylindres, qui sillonnent les routes actuelles, vous entendrez à peine le sifflement que produit le carburateur à son appel d'air, et vous n'entendrez pas plus le bruit du moteur que celui de l'échappement, que celui de la boîte de vitesse.

Vous motocyclistes, qui aimez votre motocyclette et les joies qu'elle peut vous donner, puisque dans bien des cas vous préférez avoir une machine luxueuse,



La double tube Terrot 500 cmc. est équipée de silencieux réellement efficaces. Une des rares machines françaises qui, depuis un an, comporte un système de silencieux double tout à fait au point.



La 500 Norton soupape en tête : gros silence et grosse vitesse, comme on le voit, ne sont pas incompatibles.

rapide, sûre, qui sera une des premières marques du marché, plutôt que d'avoir un modeste véhicule à 4 roues qui vous donnera peu de satisfaction, ne vous devez-vous pas à vous-mêmes en même temps qu'aux autres, de faire respecter ces engins qui vous sont chers ?

Rendez-vous sympathiques et suivant l'adage bien connu : « Faites du silence, puisque celui-ci est d'or » et puisque le son d'un échappement est simplement d'argent.

Vous me direz aussi que les gaz forment une contre-pression dans un pot d'échappement mal étudié. Personne ne vous a obligés d'acheter une motocyclette

munie d'un pot d'échappement mal étudié. Vous avez exigé, il y a quelques années, du constructeur une boîte de vitesse, une fourche déformable, une selle confortable, des pneus ballon et tout ce qui sert à rendre la moto agréable; pourquoi n'exigeriez-vous pas de ce même constructeur un silencieux bien calculé, bien étudié et si par hasard ce constructeur se refuse à vous procurer cet avantage, hé bien! il vous sera très simple de changer et d'en trouver un autre qui vous fournisse ce que vous demandez?

En effet, vous payez la motocyclette, vous dépensez souvent une lourde somme d'argent; cela vous permet d'acquérir la machine de vos rêves, et permet en même temps au fabricant de la vendre et de gagner sa vie. Celui-ci doit donc satisfaire sa clientèle et si cette clientèle est assez intelligente pour lui demander des changements utiles, il se fera un plaisir de vous donner satisfaction, ce qui contribuera à augmenter la renommée de sa marque.

Vous savez, aussi bien que moi, que les silencieux, tout au moins en France, n'existaient pas il y a 10 ans; de timides essais ont fait leur apparition il y a environ 3 ans, et maintenant n'est-il pas normal de trouver une machine toute équipée avec un silencieux qui n'est plus une de ces informes coquilles de tôle estampée, qui faisaient plus de bruit par la mauvaise fixation qu'elles n'atténaient les détonations de la chambre d'explosions.

Sans entrer dans de grands détails techniques, tout le monde sait qu'après le temps d'explosion, la soupape d'échappement se soulevant pour donner passage aux gaz brûlés, ceux-ci se détendent violemment et trouvent leur passage dans le tube d'échappement et ce à des vitesses linéaires très élevées.

Première condition: Il faut qu'un espace de 10 à 15 centimètres se trouve à la sortie de la collerette d'échappement sans un coude brusque, pour que ces mêmes gaz puissent trouver un chemin libre et sans être obligés d'aller frapper le bord incurvé du tube.

Il est intéressant de citer les marques A. J. S. à culbuteurs et à soupape latérale, la Terrot 500 à soupape latérale, la Humber, la New-Hudson qui emploient au maximum cette directive. Ensuite, après une courbe plus ou moins harmo-

nieuse, qui tend à ne pas rouler les gaz, une portion droite doit aller au pot d'échappement.

Celui-ci doit être de la plus grande capacité possible. En effet, plus le pot sera large, plus les gaz pourront évoluer sans contre-pression et plus on pourra supprimer les chicanes qui tendent à faire chauffer le moteur et à lui enlever sa souplesse primitive.

Un pot d'échappement bien conditionné doit avoir de 10 à 12 fois le volume des gaz contenus dans les cylindres, soit pour une 350 cmc. un pot d'échappement et une queue de poisson de 3 l. 500 de cylindrée sera une excellente moyenne.

Il sera facile au constructeur de calculer son silencieux et de prévoir sur son cadre une attache spéciale permettant de maintenir le pot d'échappement sans vibration, sans décentrage de la machine et sans gêne, soit pour enlever la roue arrière, soit pour mettre en marche la machine grâce à la pédale de lancement, qui, en certains cas, vient frotter contre le silencieux.

A première vue, le meilleur système de silencieux est celui qui comprend une boîte de résonance allongée aux deux bouts. Dans l'un de ceux-ci vient s'engager le tube d'échappement qui va jusqu'aux 2/3 du pot d'échappement, tandis que l'autre tube s'engage de la même quantité, mais dans le sens inverse, ce qui permet aux gaz de faire un système d'aller-retour, qui leur laisse une détente et leur donne la facilité ainsi d'aller se refroidir contre les parois du pot d'échappement toujours en contact constant avec

l'air ambiant qui par la vitesse est généralement assez frais.

Il est très recommandable de finir le tube de sortie du silencieux par une queue de poisson. En effet, celle-ci transforme le tube de section circulaire en une surface identique, mais formant un rectangle excessivement allongé. Les gaz sont ainsi aplatis et sortent en une nappe au lieu de se répandre dans l'air sous la forme d'une masse propre à la détonation.

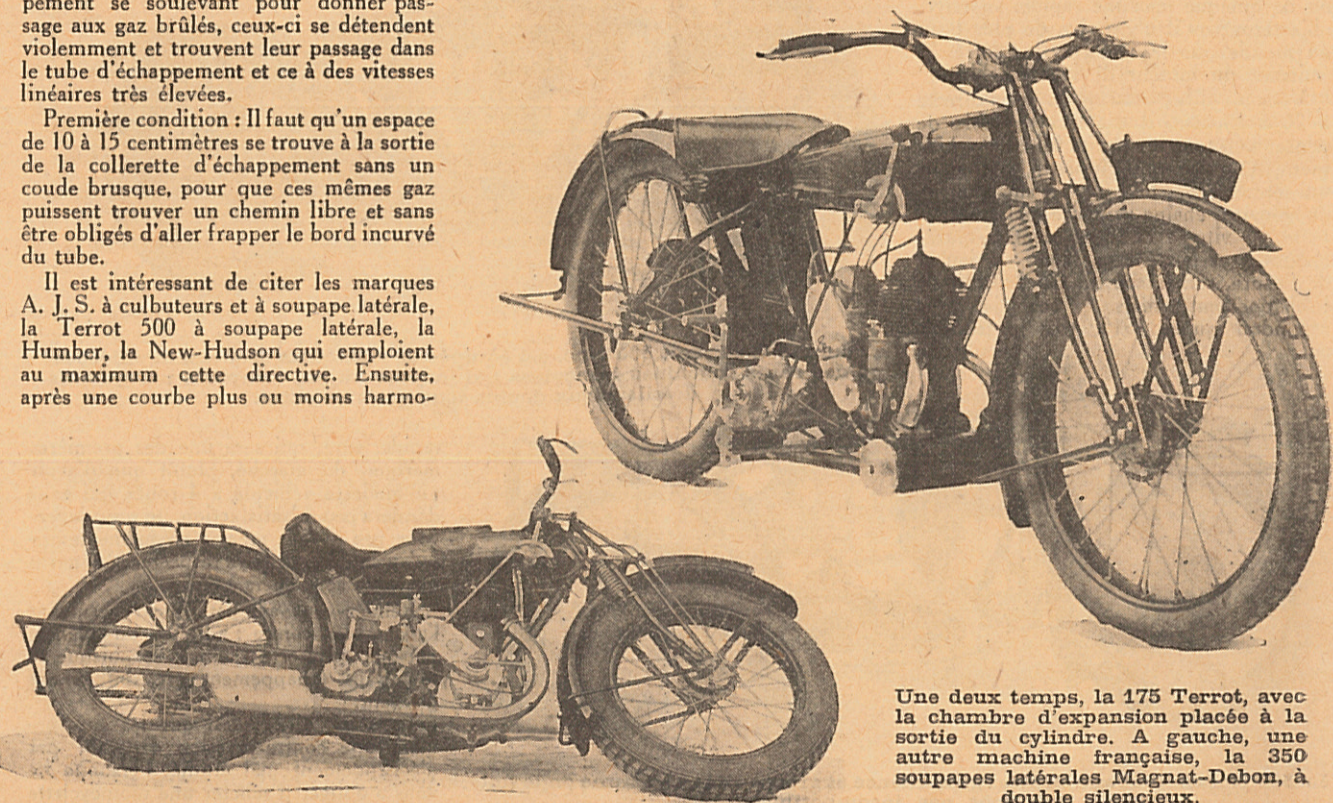
L'étude des phénomènes acoustiques nous prouve facilement que le son amplifié s'il est conduit à travers le petit bout d'un tube conique et on comprend aisément que le phénomène inverse donnera une diminution de bruit.

Vous en avez la preuve en pensant qu'il ne viendra jamais à l'idée à un marchand de trompettes de faire une embouchure allant en se refermant au lieu de suivre les principes connus, pas plus qu'il ne vous viendra à l'idée de crier dans un porte-voix en le tenant à l'envers et en parlant dans le gros côté.

Pour le pot d'échappement, l'aluminium est recommandé, car celui-ci est léger, suffisamment résistant et très facile à refroidir.

Pour la queue de poisson, celle-ci étant plus petite et devant recevoir une pression assez forte, nous recommandons de la faire en un métal plus résistant tel que le fer nickelé ou l'acier, nickelé de même, pour lui donner un aspect propre et net, qui permettra d'enjoliver la machine au lieu de l'enlaidir.

Un autre principe consiste à former une



Une deux temps, la 175 Terrot, avec la chambre d'expansion placée à la sortie du cylindre. A gauche, une autre machine française, la 350 soupapes latérales Magnat-Debon, à double silencieux.

boîte d'expansion très près de la sortie du cylindre et de faire le système de silencieux habituel ensuite.

Il est évident que c'est excellent et que ceci donne une bien meilleure détente des gaz et permet aussi d'augmenter le volume du pot d'échappement et d'avoir 15 ou 18 fois la cylindrée de la machine.

Un exemple typique est celui de la nouvelle «Triumph» qui comporte en série ce dispositif.

Je vous demande simplement d'essayer une fois une réelle machine silencieuse, même à culbuteurs (à galets si possible ou sans cela avec une distribution totalement enfermée). Quand vous aurez l'impression de tirer sur votre manette et de sentir la machine bondir et accélérer aussi rapidement qu'avant, sans ce bruit désagréable, vous comprendrez peut-être quel est le plaisir de constater la suppression du bruit.

Personnellement, il y a 4 ans, j'avoue que je n'aurais pas compris une machine de sport sans un tuyau d'échappement coupé droit et dont le bruit faisait retourner les passants, avec envie pour quel-

qu'un sur la question du deux temps; celle-ci est excessivement ardue. En effet, dès que la machine est silencieuse, j'entends pour une monocylindrique, une contre-pression réelle existera et la machine aura tendance à chauffer, surtout en côte. En effet, le deux temps sera silencieux uniquement le jour où il comportera plus d'un cylindre, une soupape, un distributeur ou une chemise louveroyante, qui lui permettra de faire rentrer le mélange carburé sans cette contre-pression anti-mécanique, qui gêne même pour l'explosion et aussi pour l'échappement.

Pour finir, après m'être renseigné auprès d'un agent de motocyclettes (je vous dirai que cet agent, jusqu'à il y a un an, ne serait jamais monté sur une machine qui ne fasse pas un bruit extraordinaire pour amener la population, et qui se prélassait maintenant sur un double échappement muni de deux silencieux de grosse capacité).

Celui-ci m'a dit: «Sur 24 machines de deux marques comportant un silencieux en série, vendues l'année dernière, 21 clients m'ont fait couper leur silencieux

sous l'impulsion de quelques motocyclistes modernes, nous rivaliserons de silence, nous nous rendrons sympathiques et nous pourrions prouver que nos chères machines ne sont pas des engins formant un amas de ferraille suintant d'huile et d'un bruit désagréable pour les personnes qui se trouvent à leur côté.

Un autre avantage que je n'ai pas apprécié parce que je ne me rends pas compte de l'agréable et de l'utilité du tansad, ne pratiquant pas ce sport. Vous pourriez dans vos promenades avec vos camarades, vos amies, vos épouses, leur faire part de vos impressions de route, sans avoir la voix couverte par le bruit de votre échappement et sans être obligés de couper les gaz pour que l'on puisse vous entendre.

Les quelques photographies ci-jointes pourront vous permettre de voir quels sont les systèmes de silence les plus intéressants et les plus répandus.

Je n'insiste pas sur le fait que l'Angleterre, comme toujours, est 5 ans en avance sur nous au point de vue motocyclette, car des règlements sévères interdisent le bruit. Même en course à l'autodrome de Brooklands, on peut voir des bolides silencieux au lieu du vieux pétoir dont on parlait il y a tant d'années.

Fred S. LIPMAN.

UN PEU DE SPORT

La course du boulevard Michelet a lieu à Marseille le 29 janvier.

Pour la deuxième fois se dispute, le 29 janvier prochain, sur le boulevard Michelet, spacieux prolongement du Prado, la course organisée par l'actif M. C. de Marseille.

L'an dernier, toute la Municipalité Marseillaise honora de sa présence une épreuve que suivirent plus de 20.000 spectateurs. Cent concurrents établirent sur une routepiste idéale les records du kilomètre, départ arrêté.

Richard, sur Peugeot, s'adjugea le meilleur des motos à 114 km. 649 de moyenne.

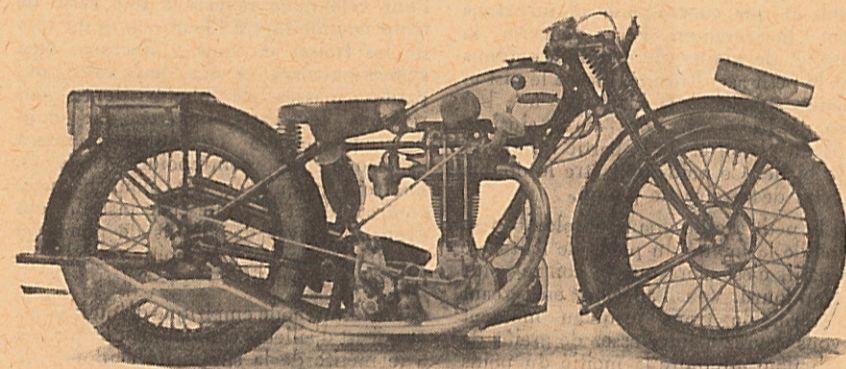
La course du boulevard Michelet, essentiellement spectaculaire, doit intéresser tous les constructeurs, avec son minimum de frais de participation et son rendement énorme, car l'épreuve se dispute en pleine ville.

Bien des records sont susceptibles d'être améliorés. De nombreux prix en espèces récompensent les vainqueurs toutes catégories et du classement général.

A l'heure actuelle, les engagés sont: Motos. — 125 cmc.: 1. Barnavol (Barnavol spéciale). — 175 cmc.: 1. Mérie (Dupuy); 2. X... (San-Sou-Pap). — 250 cmc.: 1. Chavernac (New-Map). — 350 cmc.: 1. Gabeher (X...). — 500 cmc.: 1. Fichard (Motoscoche). — 1.000 cmc.: 1. Unnia (X...).

Sidocars. — 350 cmc.: 1. Amort (New-Map). — 1.000 cmc.: 1. Amort (New-Map). Cyclecars. — 1.100 cmc.: 1. X... (Morgan). Voltures Sport. — 1.100 cmc.: 1. Coutras (Octo); 2. P. Sardou (Donnet). — 1.500 cmc.: 1. Strack (Bugatti).

Voltures Course. — 1.100 cmc.: 1. Alfred Ducreux (B. N. C.); 2. Jourdan (Salmson). 2 Litres. — 1. Cavasse (Bugatti); 2. Parker (Bugatti); 3. Lamy (Bugatti); 4. Bret (Bugatti).



Une machine anglaise très rapide, la 350 cmc. Matchless à culbuteurs, munie d'un large pot d'échappement et d'une queue de poisson de dimensions généreuses.

ques-uns et avec ennui pour quelques autres. Maintenant, je préfère surprendre par un coup d'avertisseur un piéton qui n'aura pas entendu le bruit de la machine et qui pensera: «Tiens! une moto silencieuse».

En effet, c'est le premier reproche que l'on peut faire aux machines qui nous sont chères et je ne vois pas pourquoi les automobiles auraient cette supériorité sur nous. Nous valons aussi bien qu'eux certainement, et notre machine à l'avenir, équipée confortablement et silencieuse, vaudra beaucoup mieux que ces engins de sport à 4 roues et à échappement libre qui se traînent péniblement sur les routes avec des compteurs complaisants et des conducteurs plus ou moins adroits.

Nous, nous aurons le mérite de nous tenir sur deux roues et de ne pas faire de bruit et surtout de les dépasser sans effort et sans demander à notre machine le maximum.

Il me reste à vous dire, avant de vous citer deux exemples personnels, quelques

et cette année sur ces 21 clients, 16 m'ont demandé de remonter leur silencieux. Quelques-uns en enlevant le tube de la queue de poisson, quelques autres en le laissant pour tâcher de conserver un petit peu le bruit de leur moteur.

Ceci prouve une nette évolution, et je m'en réjouis le premier.

Les lecteurs se rappelleront sans doute avoir vu sur un précédent numéro de *Moto Revue*, en première page, une photographie d'une machine que j'ai équipée moi-même avec tout le luxe et le confort que connaissent et comprennent les Anglais. J'y avais, entre autres modifications, installé deux silencieux à la place du seul existant. Moins d'une semaine après, je recevais 7 lettres d'aimables motocyclistes, qui me demandaient, soit directement, soit par l'intermédiaire de la maison qui m'a fourni la machine, le moyen d'installer un double silencieux.

Ceci prouve, une fois de plus, que quelques-uns s'intéressent à cette question, et que bientôt sur nos routes de France,

Équilibrage d'un monocylindre

Admettons tout d'abord que, dans un moteur monocylindrique, on doit équilibrer la totalité du poids des pièces animées d'un mouvement rotatif et la moitié du poids des pièces animées d'un mouvement alternatif. Les premières sont constituées par le manchon et ses écrous, la tête de bielle et ses galets et la partie inférieure de la bielle. Les secondes comprennent la partie supérieure de la bielle, l'axe de piston, le piston et les segments. Il ne faut pas se dissimuler que l'équilibrage d'un moteur est délicat et nécessite de la patience et de la minutie. Parfois, il est même nécessaire de s'écarter de l'équilibre type que nous indiquons plus haut. Il ne faut donc songer à rééquilibrer un moteur que quand il vibre de façon exagérée.

Le remplacement d'un piston de fonte par un piston en acier n'entraîne pas nécessairement un rééquilibrage. Dans ce cas, en effet, il en résulte une augmentation des réactions horizontales bien moins gênantes que les réactions verticales. Au contraire, le remplacement d'un piston en alliage léger par un piston en fonte augmente les réactions verticales et il est, dans ce cas, utile de refaire l'équilibrage. Quant aux moteurs tels qu'ils sont livrés, leur équilibrage a été l'objet de tous les soins du constructeur et n'a que bien rarement à être retouché. Il y a généralement un régime auquel on perçoit des vibrations, mais cela est inévitable. Ne rééquilibrez donc qu'en cas d'absolue nécessité. Il faut, en effet, vous attendre à ce qu'avant d'avoir trouvé l'équilibrage optimum, vous aurez à remonter et à démonter plusieurs fois votre moteur et à l'essayer sur la machine.

Supposons que vraiment votre moteur soit par la faute du constructeur, soit par la substitution d'un piston de poids très différent, vibre de manière insolite. Vous allez dans ce cas enlever le moteur

du cadre, puis démonter le cylindre et le carter. Vous aurez alors les volants ou le vilebrequin, la bielle et le piston.

Vous aurez préalablement préparé deux blocs de bois que vous placerez au bord d'une table. A la partie supérieure de ces blocs vous aurez vissé deux lames de tôle, assez épaisses; posez les axes du moteur sur ces deux lames qui servent de chemin de roulement... Vous aurez tout d'abord percé sur l'un des volants ou sur le coude du vilebrequin à un point diamétralement opposé au maneton et à la même distance du centre un petit trou qui vous permettra d'accrocher un petit sac.

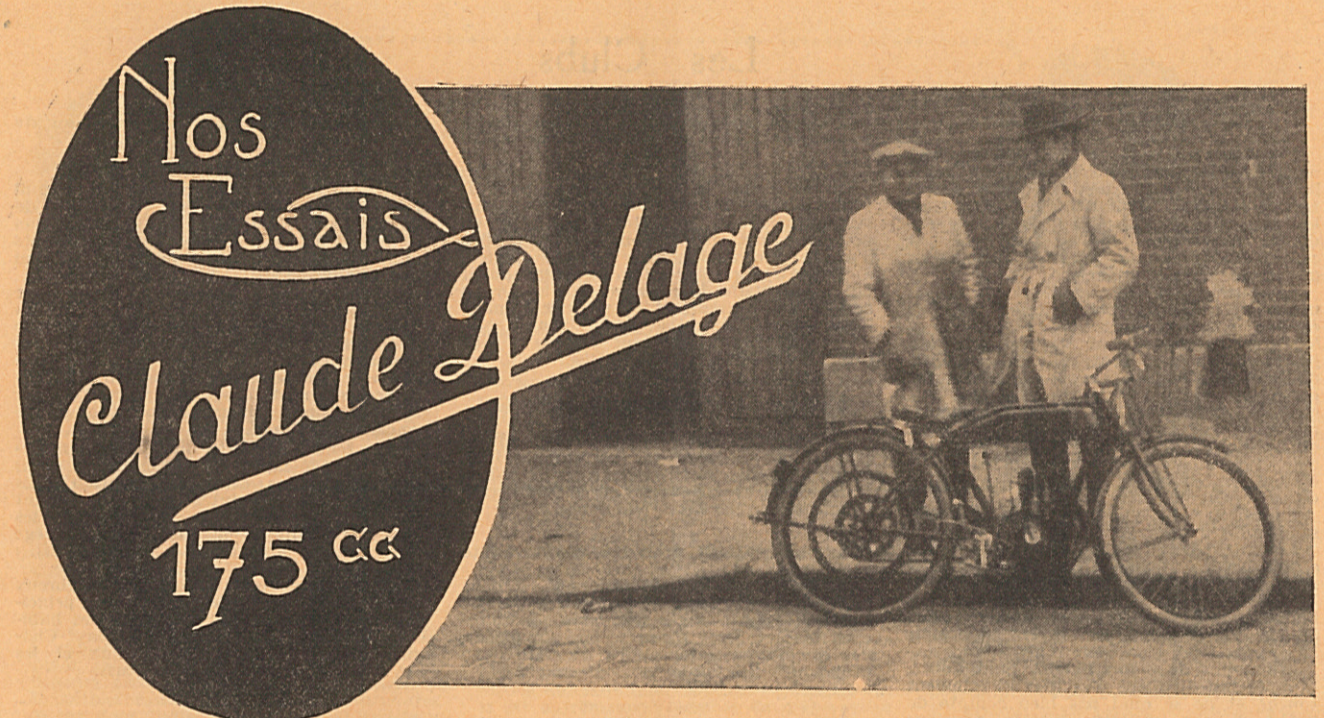
Si vous laissez le tout avec le piston pendant au bout de la bielle sur le côté de la table, le poids du piston va entraîner le tout et les contrepoids se tiendront en l'air. Ceci est parfaitement normal. Accrochez au petit trou de tout à l'heure la petite sacoche et jetez-y des grains de plomb jusqu'à ce que l'équilibre soit rétabli et que contre-poids et manetons soient horizontaux. Pesez ensuite la quantité de grains de plomb contenus dans le petit sac. Ensuite, placez le piston toujours attaché, à la bielle sur une balance de Roberval. Vous aurez ainsi le poids du piston et de la partie inférieure de la bielle. Ce poids doit être le double de celui des grains de plomb.

Si le petit sac de grains de plomb pèse moins de la moitié du poids de l'attelage alternatif, c'est alors que le contre-poids est trop lourd. Vous l'allégerez en perçant une série de trous jusqu'au moment où vous devrez ajouter assez de grains de plomb pour atteindre la moitié du poids de l'attelage alternatif. Il faut bien entendre que ces trous seront disposés bien symétriquement par rapport au coude du vilebrequin. Il en faut sur les deux contrepoids pour ne pas faire naître un

couple secondaire. Quand le moteur a des volants intérieurs, vous percerez ces trous dans le bandeau et vous les tamponnerez avec des bouchons de liège entrés à force et coupés au ras du trou.

Si, au contraire, les grains de plomb excèdent la moitié du poids de l'attelage alternatif, c'est que le contre-poids est trop léger, ou ce qui revient au même, que le piston est trop lourd. Il y a donc deux ressources ou alléger le piston et la bielle ou alourdir le contre-poids. Si on avait un piston en fonte, son remplacement par un piston en aluminium serait la solution la plus pratique. On s'apercevra en général que le gain du poids obtenu en perçant quelques trous dans un piston en fonte n'est pas bien important, à moins qu'on ne compromette la solidité du piston. Si donc on ne veut pas faire la dépense d'un piston en alliage et qu'on ne veuille pas risquer, en allégeant à l'excès le piston de fonte, à s'exposer à une rupture, il faut alourdir le contre-poids. Pour cela nous percerons une série de trous comme tout à l'heure en ayant soin de les fraiser et nous y fixerons, bien symétriquement et des deux côtés, des petites masses de plomb dont nous riverons les extrémités et que nous limerons jusqu'à ce qu'elles aient exactement les contrepoids. Nous en mettrons jusqu'à ce que, pour balancer contrepoids et la bielle et le piston, nous ayons à enlever des grains de plomb et réduire leur poids à la moitié de celui de l'attelage alternatif.

Cette méthode empirique d'équilibrage, et qui est d'ailleurs couramment employée, a le mérite de la simplicité et donne de bons résultats pratiques, mais il faut cependant un outillage assez important pour percer les trous. Dans le cas des moteurs à volant extérieur il faut bien se garder de toucher au volant.



On est trop enclin, à mon avis, à ne juger une moto quelconque, toujours que d'après un type unique et déterminé : le meilleur. On fait abstraction, habituellement, d'un des facteurs les plus importants pour le client : le prix d'achat ; Pourquoi ?... mystère !... cela ne se produit pas cependant dans l'automobile, chaque véhicule y est comparé à ses pairs ; il ne viendrait, à personne, l'idée de mettre sur le même plan une 5 CV Citroën et le plus luxueux des modèles Minerva.

Caractéristiques de la Claude Delage 175 cmc. type populaire

- Moteur : 2 HP 1/2, 2 temps, 173 cmc. vilebrequin double roulements.
- Cadre : surbaissé, fourche oscillante. Kick-Start, débrayage, décompresseur.
- Transmission : par chaîne.
- Consommation : 2 l. 500 essence, 200 grammes huile, aux 100 kilomètres-heure.
- Réservoir : 6 l. 500 émaillé noir.
- Pneus : 650 x 50.
- Poids : 50 kilos.
- Vitesse : 60 kilomètres heure environ.
- Magnéto : France.
- Carburateur : Cozette.
- Boîte de vitesse : Staub, 2 vitesses.
- Freins : AV et AR, à mains.
- Prix : 2.060 et 2.245 francs, selon type.

présentation : une moto propre est presque toujours une bonne moto : le camouflage, possible sous des carrosseries de voitures ne l'est guère en effet sur une moto qui expose à l'œil toute son anatomie, telle la vérité : toute nue.

Cette moto étant avant tout une machine d'utilisation courante et quotidienne, j'ai fait avec elle l'essai qu'il convenait : un essai pratique de travail, une tournée de représentation un mot, avec, comme point de comparaison, la même tournée effectuée à l'aide des véhicules dits de : « Transports en commun ». La tournée choisie avait été réalisée antérieurement par le moyen de tramways, autobus, etc... et se jalonnait par les principaux points suivants dont la sèche énumération à l'avantage d'être précise sinon éloquent : Javel-Maillet, Courbevoie, Asnières, Clichy, Saint-Denis, Pré-Saint-Gervais, Porte de Vincennes, Kremlin-Bicêtre, Gentilly, Avenue d'Orléans, Pasteur, Boulevard de Grenelle, Alma, Boulevard Murat, Point du Jour, Moto Revue, et re-Javel.

Par les transports en commun, cette tour-

née nécessite une journée et demie, donc deux voyages supplémentaires pour retour à mon domicile, soit 20 postes et 27 attentes d'autobus, tramways ou métros, plus autant de fois quelques centaines de mètres à pied pour gagner le lieu de la visite. Avec la moto Claude Delage, durée de la tournée : un après-midi. Mes 27 tramways, etc... m'avaient coûté plus de 20 fr., la moto : 1/2 bidon d'essence et au plus 1/4 de litre d'huile soit : 7 fr. 50; qui, de 20 retranche 7,50 trouve un bénéfice net quotidien de 12 fr. 50 et annuel (sur la base de 200 jours ouvrables), de 2.750 fr., somme plus que largement suffisante pour compenser le prix d'achat 2.060 fr., les impôts de 2 CV, assurances et petits frais accessoires. Ajoutons à cet avantage pécuniaire, le temps gagné, l'agrément incontestable de rouler en moto à sa guise et voici la cause gagnée...

J'ai dit l'agrément : la Claude Delage en effet m'a surpris : quittant des pneus ballons pour une section de 650 x 50, j'ai été étonné de ne pas me sentir rompu après cet essai ; la fourche est souple et ménage efficacement les poignets, une selle aux ressorts proportionnés au poids du passager doit en faire autant pour les reins ; enfin la facilité de conduite la met à la portée de tous : une manette à droite, le débrayage à gauche du guidon, un frein au pied à droite suffisamment puissant pour qu'on néglige le frein à main et c'est tout ; on circule donc avec cela sans jamais lâcher son guidon, s'arrêtant et repartant à volonté parmi les encombrements avec la même aisance (moins la fatigue), qu'en bicyclette ; c'est bien la solution rêvée pour les débutants sinon pour les gens avisés.

Ajoutons que, par la suite le système « débrayage-kick », peut se compléter et se transformer par simple adjonction et sans rien démonter, en boîte 2 vitesses, kick et débrayage, pour une somme des plus modiques, permettant ainsi au jeune motocycliste d'adopter à ses exigences, quand il devient plus averti, la machine même qui lui a servi pour ses débuts et dans laquelle il a une confiance méritée.

En résumé la Claude Delage est une machine de conception saine et s'adaptant parfaitement aux besoins de la plus grande masse, par son prix, par sa conception, par sa possibilité de transformation, par l'économie de son fonctionnement et par sa belle présentation.

MAXEND.

AVIS TRÈS IMPORTANT

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

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

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

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

Les Clubs

Avis à beaucoup de clubs

Nombreux sont actuellement les nouveaux motoclubs dont l'activité débordante a donné le renouveau tant attendu à notre sport.

Lorsque ces Clubs organisent un rallye, une sortie, voire une épreuve laquelle n'a pas été prévue au calendrier de l'U. M. F., et lorsqu'ils communiquent les résultats aux journaux, qu'ils évitent, s'ils sont affiliés, de donner les temps et les marques de motos qui ont participé à l'épreuve ou le temps des coureurs professionnels.

La raison ? La voici, car trop de Clubs semblent l'ignorer.

Lorsque, dans vos communiqués extra-officiels, vous annoncez que la marque de moto X, montée par le coureur licencié de l'U. M. F., Y, a gagné, vous provoquez un blâme pour ce coureur ou cette marque par l'U. M. F. : ce blâme est souvent suivi pour le coureur, qui n'en peut mais, d'une suspension plus ou moins longue.

On nous réplique : « Nous sommes 200.000 non-U. M. Fistes ! » sans doute encore, mais n'oubliez pas que vous n'êtes pas encore, les dissidents, groupés en Fédération : que dans ce dernier cas, il vous faudrait lutter ferme, comme en Belgique, pour obtenir reconnaissance vis-à-vis de la Fédération Internationale des mêmes droits que la Fédération officielle française et... qu'en attendant, vous devez rester des révolutionnaires charmants et courtois pour tous : remuez-vous, organisez-vous, sovez vivants, mais n'enlevez pas une miette de pain à nos professionnels ou licenciés : et nous serons satisfaits.

Le Vélo Club de Châtellerault donne le branle

Les agents, constructeurs et vendeurs de vélos ont, depuis deux mois déjà, compris l'essor de la motocyclette et nous assistons à une poussée irrésistible vers la motocyclette. A Paris, toutes les marques de vélos non seulement ont admis la moto dans leurs rayons, mais, mieux, ont fait la grosse part au détriment du vélo : est-ce normal, est-ce juste ? Qui, l'un et l'autre : et comme Moto Revue aime justifier ses dires, nous serons heureux de publier le nom de tous ceux (marques, agents, et groupements), que 1928 entrainera dans l'orbite de la moto, vieux fidèles pourtant du vélo.

Commençons par Châtellerault : là, le V. C. C. brûle d'impatience de créer un M. C. C., et voilà : il nous demande la marche à suivre. Nous le dirigerons donc ainsi que tous les autres V. C. de France qui souhaitent créer enfin la fameuse section motocycliste, d'autant que leur organisation déjà existante sera un point d'appui immense pour leur réussite.

L'U. A. G. E. Lyon aussi !

L'A. G. de Lyon crée un Moto Club. L'Association générale des Etudiants de Lyon a compris aussi l'essor de la moto et a décidé, avec le patronage de Moto Revue, la création de sa section motocycliste qui viendra par contre-coup se fusionner en section régionale (aussi importante qu'à Paris) avec le M. C. des Scolaires de France. Ça pousse partout, c'est heureux : mais, gare aux inactifs, nous les surveillons ferme !

L'Amicale motocycliste Dijonnaise est jeune, mais indique la voie à tous nos Clubs.

Ce jeune club en pleine période de prospérité et désireux de développer davantage la pratique du sport motocycliste, vient de demander aux organisateurs de Paris-Nice d'avancer l'heure d'arrivée de cette épreuve à Dijon, pour permettre au supersportif public dijonnais de réserver un chaleureux accueil aux coureurs et de pouvoir admirer leurs superbes machines avant la nuit.

A Semur, l'A. M. C. S. est constitué

C'est le 14 janvier que le M. C. de Semur a tenu sa 1^{re} assemblée, à l'Hôtel-de-Ville : 40 motocyclistes participaient à cette réunion. Le nouveau groupement s'est entendu avec l'Amicale Motocycliste Dijonnaise.

Olargues est petit, mais très motocycliste

De cette bourgade de l'Hérault, il nous arrive l'annonce de la fondation d'un M. C... car là-bas, il y a un certain nombre de motocyclistes : et Moto Revue se fera un plaisir, dès que l'organisateur aura concrétisé son projet, de lui accorder son patronage.

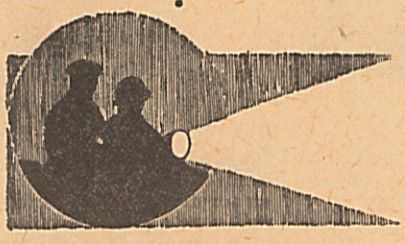
« L'Hirondelle Moto Club » au lieu de Moto Club de Malakoff.

A la suite de la réunion organisée le jeudi 5 janvier au siège du Club, 107, route de Montrouge, à Malakoff et sur la proposition du Président, le titre « L'Hirondelle » a été approuvé à l'unanimité pour notre nouveau Club motocycliste.

Le but essentiel du Club est de grouper les usagers de la moto, du side-car et du cyclocar, quel que soit leur nombre, en vue d'organiser des excursions collectives et économiques, en tant que sport purement récréatif : rallies, gymkhanas, etc. Il permettra également à ses adhérents d'obtenir des réductions appréciables pour tout ce qui concerne l'équipement du motocycliste.

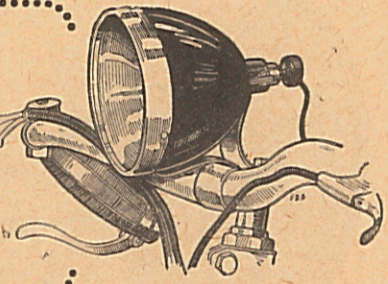
Nous tenons à signaler aux aspirants motocyclistes, side-caristes et cyclocaristes qu'ils trouveront dans cette organisation tous renseignements désintéressés, en venant assister aux réunions qui se tiendront les 1^{er} et 3^e jeudis de chaque mois, au siège 107, route de Montrouge, à Malakoff. Tél. : Vaugirard 13-56.

Nous engageons vivement les nombreux amis de la moto à venir s'unir à eux, principalement les possesseurs de machines habitant Malakoff, Montrouge, Fontenay Châtillon, Vanves Issy-les-Moulineaux et les 14^e et 15^e arrondissements de Paris.



Le premier Concours d'Éclairage pour Motocyclettes et Sidecars

a donné de curieux résultats. Une étude serrée de M. Henri Petit sera lue avec plaisir.



Notre concours d'éclairage qui a eu lieu la semaine dernière, appelé semble-t-il quelques commentaires. Son résultat brutal, je veux dire le classement des concurrents, a déjà été publié. Nous ne reviendrons pas sur ce point, mais nous chercherons à dégager ici quelques enseignements que les différentes mesures effectuées au cours du concours nous ont suggérés.

Nous allons reprendre point par point les différentes épreuves et retracer les réflexions qu'elles nous ont inspirées.

Résistance

La résistance des organes constituant l'équipement d'éclairage sera toujours le point faible pour une motocyclette : ces organes seront forcément peu protégés, et la moto est essentiellement sujette aux chutes. Il est donc indispensable que les constructeurs prennent toutes précautions pour mettre le plus possible à l'abri des chocs les parties fragiles de l'équipement : en particulier les batteries d'accumulateurs.

Nous ne pouvions songer bien entendu, pour une épreuve de concours, à faire subir aux motos de véritables chutes. Aussi, s'est-on contenté de les faire coucher par terre, en notant ce qui, en cas de chute, aurait pu être détérioré. Les constatations faites ont montré que la plupart des concurrents avaient étudié la question et qu'ils avaient obtenu un résultat appréciable.

Eclairage à l'arrêt

La plupart des éclairages pour l'arrêt pouvaient être considérés comme pratiquement équivalents. A signaler cependant certains dispositifs ingénieux comme celui qui avait été présenté par Amerigo, qui fixe la lampe de position à l'extrémité du guidon évitant ainsi à la moto arrêtée d'être accrochée pendant la nuit.

Les feux arrière ont été, en général, très visibles presque sur toutes les machines, qu'il se soit agi de véritables feux (électriques ou à acétylène) ou simplement de cataphotes. Sous la lueur des phares de la voiture du jury, certains cataphotes ont brillé presque plus vivement que des lanternes comportant une source lumineuse.

Beaucoup de dispositifs d'éclairage arrière avaient une commande placée d'une façon peu accessible en arrière de la selle, obligeant par conséquent le conducteur à des contorsions pour y accéder. C'est là un point qui pourrait, je crois, recevoir d'utiles améliorations. Au contraire, les dispositifs de commande des phares en particulier pour le passage de l'éclairage de route à l'éclairage-croisé étaient tous très accessibles et bien disposés.

Eclairage de route

C'était là le point capital de l'épreuve. Il comportait une série de mesures. D'abord l'éclairage en ligne droite et en profondeur. Ces mesures ont révélé de très grandes différences entre les divers concurrents. Pour ne citer que les chiffres relatifs aux équipements électriques, disons que l'éclairage à 100 mètres a varié de 110 de lux pour le plus faible, jusqu'à 30 lux pour le plus fort.

En général, l'éclairage à 100 mètres était compris entre 0,80 lux et 2 lux. Les mesures d'éclairage en profondeur ont permis de constater que beaucoup de concurrents avaient cherché à rendre leurs phares extrêmement perçants, et cela, au

détriment de l'éclairage en largeur qui a cependant une importance considérable. Les faisceaux lumineux fournis par les phares que nous avons vus, la semaine dernière au bois de Boulogne, sont en général, en effet, très étroits. La largeur moyenne éclairée à 25 mètres ne dépasse pas trois mètres. Pour certains concurrents, elle descend jusqu'à 2 mètres.

L'éclairage le plus large constaté à 25 mètres, atteint 6 mètres pour un seul concurrent, et 5 mètres pour deux autres.

Je crois qu'il y a là une erreur chez les constructeurs d'équipements électriques. Il est évidemment intéressant de pouvoir voir loin sur la route, surtout lorsqu'on va vite. Mais, le bon éclairage est celui qui fatigue le moins la vue du conducteur, tout en lui donnant une visibilité suffisante. Or, il est extrêmement pénible de n'apercevoir devant soi qu'une très petite zone, très étroite et très fortement éclairée : une tache éblouissante au milieu d'un grand espace noir. Evidemment, on voit fort bien ce qui se passe dans la tache. Mais, on ignore tout de ce qu'il y a à côté. Or, bien souvent c'est précisément à droite et à gauche de la route que se trouvent les obstacles représentés soit par des cyclistes, par des piétons ou même par des troupeaux. Or, avec un éclairage qui éclaire loin, et qui n'éclaire pas large, on risque de ne pas le voir.

D'autre part, l'œil heurté par cet éclairage trop intense de la tache centrale est complètement inapte à percevoir la pénombre.

Je me rappelle une théorie de l'éclairage des voitures, qui m'avait été faite voici bien longtemps par le représentant de Bosch à Paris. Cela remonte à l'époque du début des équipements électriques. Cette théorie est la suivante : un bon éclairage de route doit donner devant les phares une lumière diffuse sans taches brillantes ni sombres, et le faisceau doit être assez élargi pour qu'on passe par transition insensible du plein éclairage au milieu, jusqu'à l'obscurité en dehors de la route.

J'ai pu essayer moi-même un éclairage où tout avait été fait pour réaliser cette théorie, éclairage qui, par ailleurs, n'était que très peu puissant (chaque des deux lampes des phares n'avait que 32 bougies). J'ai pu constater que quand l'œil était accommodé à cette lumière diffuse, il apercevait les obstacles très loin sur la route.

Il voyait également tous les abords du chemin et dans les virages même brusques, il distinguait la route aussi bien qu'en plein jour. Lorsqu'on montait dans cette voiture en descendant d'une autre voiture pourvue d'un éclairage intensif et étroit, on avait d'abord, il est vrai, la sensation de ne rien voir. Mais, cette sensation ne durait que quelques instants juste le temps nécessaire pour que l'accommodation se fasse. Et on pouvait ainsi parcourir de longues étapes nocturnes sans la moindre fatigue.

Il est vrai qu'à l'époque, les bons éclairages nocturnes étaient rares et on pouvait faire bien souvent 50 ou même 100 kilomètres sans rencontrer un seul camarade dont les phares vous éblouissent. Peut-être la question a-t-elle quelque peu évolué depuis. Quoiqu'il en soit, je persiste à croire qu'il ne faut jamais sacrifier la largeur de l'éclairage à la portée, à condition bien entendu qu'on se tienne, pour l'une et l'autre à des chiffres raisonnables.

Un autre point à signaler à propos de l'éclairage de route. Mes collègues et moi

qui faisons les mesures photométriques avons pu constater combien la plupart des miroirs de phares étaient imparfaits. L'éclairage variait parfois du simple au double lorsqu'on déplaçait le lux-mètre de 50 centimètres, c'est-à-dire lorsqu'on le plaçait d'abord dans une partie brillante pour le transporter ensuite dans une tache noire.

On n'attache pas, à mon sens, assez d'importance à la régularité de l'éclairage des phares. C'est cette irrégularité qui est une des causes principales de la fatigue des yeux pour qui conduit longtemps, pendant la nuit.

Pour les éclairages sans accumulateurs, il y avait une épreuve de régularité où on comparait l'éclairage fourni pendant la marche à plein régime du moteur à l'éclairage minimum pendant la marche au ralenti. En général, à part deux ou trois exceptions, la régularité d'éclairage a été satisfaisante à cette réserve près que, bien entendu, le ralenti du moteur de motocyclette n'a jamais rien d'excessif.

Epreuve pratique

L'épreuve pratique, on le sait, consistait à lire les indications inscrites sur un panneau faisant figure de borne kilométrique, et éclairé par le phare du concurrent.

Bien certainement, l'acuité visuelle du lecteur avait une importance non négligeable dans cette épreuve. Mais, même en tenant compte de la différence d'acuité visuelle, il nous a été permis de constater que ce n'était pas toujours avec l'éclairage le plus puissant que la lecture était la plus facile. Il semble qu'on ne gagne à peu près rien au delà d'une certaine puissance, et qu'au contraire, pour les puissances extrêmes, l'œil est un peu ébloui par l'éclat du fond clair du panneau qui porte les inscriptions.

En fait, toutes les distances mesurées pour la lecture du panneau se trouvent comprises entre 18 et 30 mètres. En général, elles se tiennent entre 18 et 22 mètres : cinq concurrents seulement, en effet, ont lu plus loin que 22 m. 50.

Réserves doivent être faites cependant pour les cas où l'éclairage employé comportait des appareils à acétylène : là la distance de lecture était proportionnelle à la puissance d'éclairage.

Avant de terminer cet article, je dois constater une fois de plus que, même s'il s'agit de concours d'éclairage, de concours de consommation, de régularité ou autres, les concurrents ne lisent pas assez le règlement.

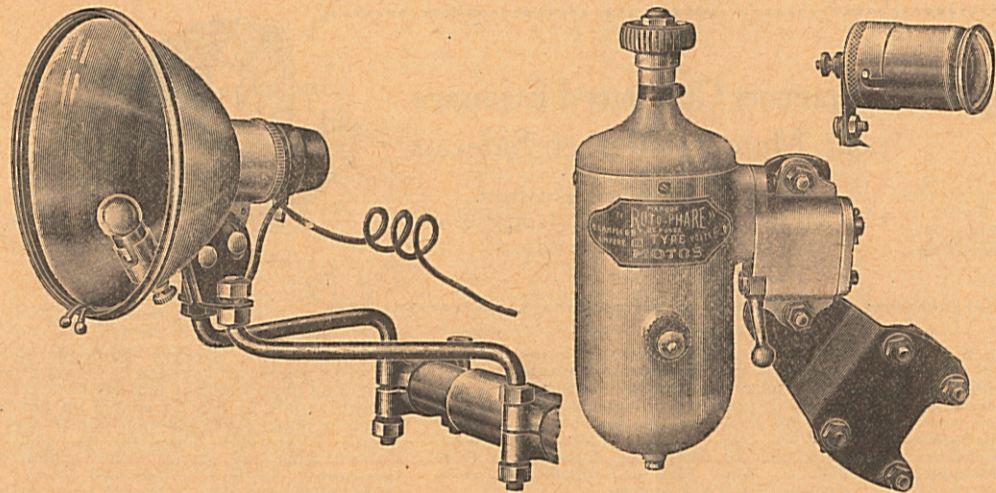
Les règlements sont ce qu'ils sont, bons ou mauvais, peu importe. Mais on peut toujours d'un règlement donné, tirer lorsqu'on l'a bien étudié, le maximum d'avantage pour soi.

Il faut, lorsqu'on se présente à un concours, utiliser le règlement jusqu'à la corde, le lire, bien s'en pénétrer et bien le comprendre. En fait, il faut se préparer en vue du règlement, à cette condition seulement, on peut espérer gagner.

Je mets en fait que dans l'épreuve de la semaine dernière, plus de 75 % des concurrents auraient pu, avec les équipements dont ils disposaient, obtenir des résultats bien meilleurs, simplement s'ils avaient étudié le règlement un peu plus à fond. Ils ne l'ont pas fait : tant pis pour eux. Mais, ils sont alors mal venus à se plaindre du classement qui leur a été attribué.

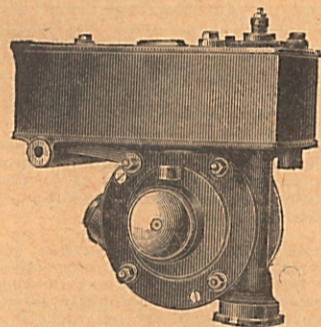
Henri PETIT.

J. LECA 1928



La réunion

Nous avons dit en quoi consistait les différentes épreuves du concours : la première fut celle de la résistance, les motos avec accus et les appareils à acétylène posés à terre durant 5 minutes à droite, autant à gauche. Aussitôt après, les appareils de la classe A (accus) se mettent en ligne : pendant trois quarts d'heure, c'est la lutte pour la plus grande projection : Marelli, avec une dynamo d'un poids infime arrache aisément la catégorie 1 des poids légers, son éclairage est particulièrement blanc. Puis, dans la catégorie 2, lutte à mort entre Soubitez, Marchal et Amérigo, poids moyens. Nous aurions préféré voir Amérigo dans sa vraie catégorie (il avait quelques grammes de trop pour les légers) car sa lutte contre les moyens faillit avoir son succès complet et, s'il avait été opposé à Marelli, nous aurions mieux jugé de sa valeur qui nous a paru grande. Soubitez mena une vive bataille contre Marchal à l'équipe formidable de cinq motos. Une imprudence de Soubitez fut cause de son déclassement et Marchal fut vainqueur après quelques hésitations : reconnaissons la valeur et aussi la sportivité de Soubitez qui sut très aimablement accepter



Le Maglum type luxe qui fit la surprise des spectateurs

sa pénalité ; Marchal fut cinq fois premier : c'est une référence ; avouons que nous nous attendions un peu à ce succès ; avouons également que Soubitez eût pu vaincre. Ce sera avec plaisir que nous les reverrons ultérieurement.

La classe B (sans accus) arrive ensuite au poteau : Le Pois, endormi, se réveille au tintamarre des moteurs qui s'emballent : c'est une véritable préparation d'artillerie de guerre : projecteurs, cris, bombardements, ombres qui passent, disparaissent, haut-parleur qui hurle ; tableau coloré, dont les photographes vont profiter.

En catégories 1, 2 Maglum vont lutter contre France, Duten, Alternacycle, Roto-Phare et Colin : Colin est l'appareil des bourses modestes, celui que nous voudrions

voir sur les petites motos sans exception : bravo pour lui d'avoir accepté la lutte : dernier, sans doute, mais vainqueur par sa modestie et son prix ; nous le félicitons, car d'autres se sont « dégonflés » et c'est dommage. Colin a fonctionné admirablement, moins puissant, sans doute, mais combien bon prix et simple ! Nous avons dit aussi que certains appareils Roto-Phare et Alternacycle nous produisirent. Quel dommage qu'une catégorie spéciale n'ait pas prévu la lutte entre ces trois maisons, dans des conditions autres que le poids.

Par contre, Maglum (2 motos), Duten et France furent les « durs » de cette catégorie. France était arrivé à Paris le matin même de Lyon ; il s'est présenté avec son nouvel alternateur sans une retouche, sans vérification, avec un projecteur ordinaire : son classement *ex-aequo* avec Duten est merveilleux et la maison ne doit pas tarder (on nous dit un mois) à mettre au point son appareil qui fera sensation. Duten et Maglum restent en présence : Duten fit un effort, Maglum en fit un autre : les deux firmes se tiennent de près et nous ne fûmes guère surpris que dans la seconde catégorie, Duten reprit à Maglum l'avantage incontesté que celui-ci lui prit en 1^{re} catégorie.

La belle en 3^e catégorie (poids lourds) fut imprévue : nous avons dit l'effort que fournit à cette occasion Maglum ; inutile de trop insister à ce sujet, car l'appareil présenté fut une nouveauté, une surprise et une révélation. Le jury, le public, les adversaires de Maglum eux-mêmes reconnurent cet immense effort et le pas en avant fait : discussions amicales d'où sortirent des ébauches de projets redoutables pour la saison prochaine de la part des adversaires de Maglum ; nos félicitations à L. M. C. qui fut merveilleux.

Puis, la classe C, acétylène, où la victoire revint à Impec, nouveau venu parmi nous : nous ajouterons cependant que cette classe mérite une sévère attention, car les trois appareils : Impec, Luxor et Reiduor présentés, en particulier Luxor, eussent pu prendre la première place : les impondérables sont nombreux dans cette catégorie et le règlement a pu paraître sévère : ce qui est certain, c'est que lorsqu'un motocycliste voudra monter un appareil acétylène, qu'il se rappelle que, seules, trois maisons sur les nombreuses actuellement sur le marché, ont osé le concours, les trois avec succès et que son choix sera vite dirigé vers ces trois firmes que *Moto Revue* a pu apprécier à leur valeur.

Nous avons dit l'effet nouveau produit par Cataphote en classe réflecteurs : seul, il a pu venir au concours parce que seul il remplit toutes les conditions exigées par le concours, les règlements et la clientèle, et, seul, il doit figurer sur nos motos dorénavant.

Une visite aux appareils engagés

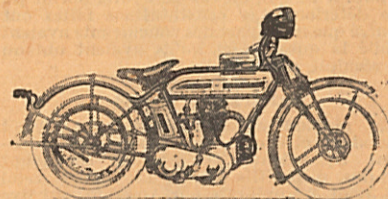
Maglum

Maglum est un des grands vainqueurs : on s'y attendait ; ce fut surtout dans la

Roto-Phare brava les difficultés de l'épreuve et en sortit d'une façon merveilleuse : voici l'équipement complet de la firme bien connue de tous nos cyclistes devenus fervents motocyclistes

catégorie des poids lourds que Maglum enleva les suffrages : ce fut éblouissant, tellement que nous nous devons de revenir sur cette production formidable d'appareils d'éclairage, de recharge et d'émission de T. S. F.

On a beaucoup remarqué ce succès de Maglum. Les « Ah ! » de satisfaction que poussèrent les spectateurs prouvent combien cet éclairage a la faveur des motocyclistes. Quelques remarques parues dans la presse du lendemain du concours accusaient les appareils de ne pas être de série ; signalons que le type luxe présenté était celui d'un client, M. Dubuisson, fait contrôlé par nous qui connaissons ce client. Ce système d'éclairage sans accumulateurs est actuellement le plus perfectionné car, même au ralenti, la diffé-



Le phare Colin : son montage est certainement le plus simple qui ait été connu à ce jour

rence d'intensité est nulle et, dans les virages on peut voir comme dans les lignes droites. L'entraînement mécanique met à l'abri de bien des ennuis inhérents aux systèmes par friction et enfin, la simplicité même de l'appareil et de l'installation garantit une marche parfaite, quelle que soit la température. Pas d'organes délicats tels que génératrices, fusibles, charbons, joncteurs-disjoncteurs, accumulateurs, qui sont encore trop fragiles pour une motocyclette. Par sa simplicité, l'éclairage électrique Maglum est à la portée de toutes les bourses. Le type Modie vaut 425 francs ; le type luxe, 850 francs. Quant au fulgurant Superluxe qui fit l'admiration générale, il peut être livré à 1.000 francs sans projecteur.

Marchal

Marchal fut l'un des gros vainqueurs de la journée et son succès était attendu.

Nous avons jugé préférable de détailler en un article spécial que nos lecteurs trouveront plus loin les caractéristiques du Marchal, certains ainsi de satisfaire la plus grande partie des partisans de l'éclairage avec accus

Marelli

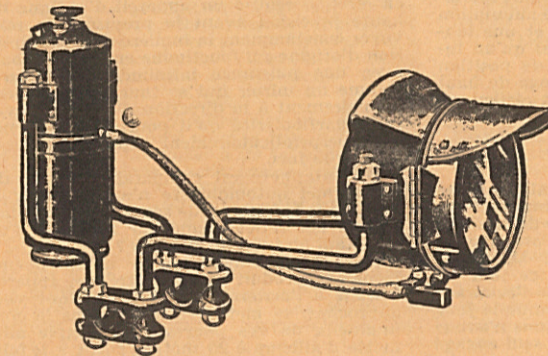
Marelli est venu au concours d'éclairage et fut vainqueur de sa catégorie. Ce qui tout d'abord a frappé, c'est le poids minime de la magnéto-dynamo combiné d'éclairage du Magluc qui ne fait pas 5 kg. 200. Le Marelli

ne trouva aucun concurrent sérieux, tous s'étant avoués vaincus par avance en une telle catégorie et ayant préféré s'abstenir du concours. Le magluc Marelli, monté sur une 500 super-sport qui fit prime au dernier Salon était curieux par suite même de sa quasi-invisibilité. Songez que 12 pièces minimes composent l'appareil, auquel un phare puissant vient lui donner une force de pénétration égale aux meilleurs produits des autres catégories. Il tourne à 2.000 tours par minute pour une puissance de 24 volts ; à 500 t.-m., la lumière est dans toute son ampleur ; la perte de puissance à 2.000 t.-m. est égale à un douzième de HP, ce qui est inappréciable pratiquement, même avec éclairage-baladeur en supplément 2 ou 4 temps ; le Marelli s'adapte avec toutes facilités et pour un prix de 1.300 francs.

A noter que le phare est dirigé automatiquement de droite et de gauche, ou verticalement ou autrement, par un dispositif nouveau et mis en marche par une simple pression du conducteur. Un seul induit est mobile, celui de la magnéto est fixe, ce qui supprime bien des ennuis. Tout engrenage est supprimé aussi dans le Marelli.

Roto-Phare

Roto-Phare ! Bien connu aussi de nos ex-cyclistes, car il en équipe des vélos ! Mais, en moto, son succès n'en est pas moins vif et ce fut avec plaisir que nous le vîmes accepter l'épreuve du concours d'éclairage, car il ne faut pas oublier que le concours de *Moto Revue* fut certainement l'une des plus pénibles épreuves imposées à des firmes et les hésitations, les abandons de beaucoup n'ont été définitifs qu'après bien des péripéties : quelle drôle d'idée *Moto Revue* eût

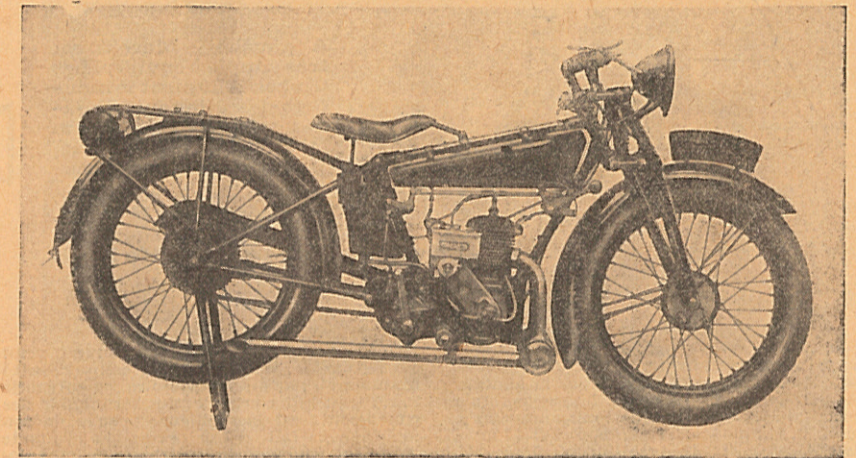


de cribler dans le jugement populaire l'éclairage de moto, cette industrie qui, à ce jour, était si tranquille ! Ah, ce fut dur ! et Roto-Phare a bien mérité, car il fut une révélation pour beaucoup dans le millier de spectateurs nocturnes qui se déplacèrent malgré le temps et l'heure. Courant alternatif, 3 ah, sous 6/8 volts, 16 bougies, avec feu arrière 2 bougies, veilleuse 6 bougies, l'appareil est monté sur roulements annulaires et avec débrayage et sous-carter. Le phare est orientable : il nous a paru que la portée pratique du Roto-Phare atteignait 250 mètres de visibilité : c'est bien pour le prix modeste de 450 francs.

Colin

Colin vint au concours : ce fut la lutte du petit contre les très gros et nous applaudissons vivement à son geste : la faveur de toutes les bourses modestes et des possesseurs de petites motos sera acquise à cette firme dont l'équipement d'éclairage électrique est simple, rationnel. Son dispositif régulateur a marché sur certaines machines de notre connaissance deux ans et demi sans un réglage. L'appareil présenté au concours n'était autre chose que celui d'un client et comme les amateurs n'étaient pas admis, ce client vint sous le patronnage de Colin, sans même avoir subi les réglages qu'une épreuve aussi sérieuse réclamait. C'est dire la sécurité de la maison.

Le phare magnétique Colin fonctionne par



Le Maglum type Modie monté sur une Gnome 250, qui actuellement fait les Six jours d'hiver.

la magnéto d'allumage. Il est fixé par des colliers-supports au guidon ; le contact métallique bien assuré afin d'obtenir le retour à la masse du courant. Un simple fil issu du phare se connexionne à la borne de masse et la lumière est obtenue à volonté pendant la marche du moteur.

Le phare magnétique protège pendant son

fonctionnement la magnéto ainsi que les contacts en tungstène de leur rupteur qui remplace sur la généralité des magnétos les vis platine irridée. L'action du phare conserve au tungstène toute sa qualité en absorbant l'excès de chaleur causé par l'arc à la rupture.

L'appareil n'est pas cher avec son projecteur nouveau, pour 190 francs.

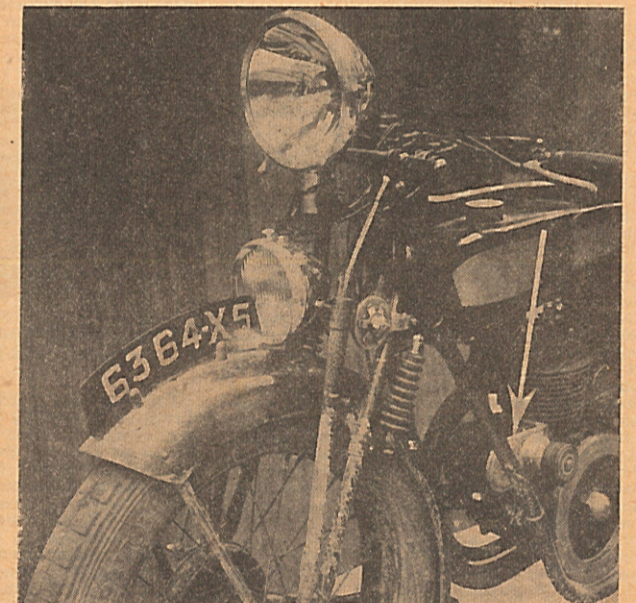
S. P. E.

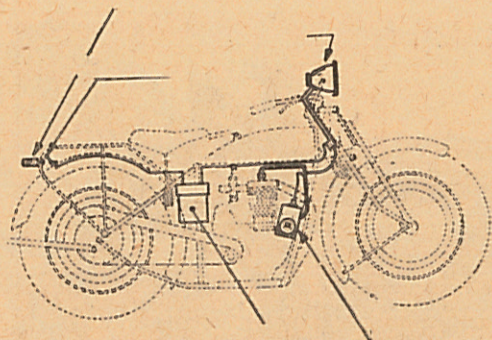
Soubitez n° 9 fut déclassé très régulièrement : M. Soubitez lui-même a reconnu très spontanément sa pénalisation : ne l'ait-on pas entendu dire qu'il avait lui-même eu un certain serrement d'avoir un adversaire aussi courtvois et puissant que Marchal. Et pourquoi Soubitez fut déclassé ? Question que nombre de lecteurs nous ont posée. Un accident banal, après le pesage, un tamponnement de la moto engagée, sur la route du Bois, fut l'origine de ce déclassement : le phare du pesage reçut le choc et, devenu inutilisable, le Soubitez n° 9 se devait d'abandonner : on monta cependant, à l'improvvisé, un nouveau phare, encore inconnu dans la moto, le S. P. E., phare spécialement conçu avec le Code officiel, c'est-à-dire celui des

Les établissements Terrade nous ont présenté un groupe moto net et puissant l' " Impec " qui fut vainqueur.

L'alternomoto des Phares Auto-roche (licence Duten), cat. 15 à 25 kgs. : c'est d'ailleurs le même type qui concourut dans les 3 catégories.

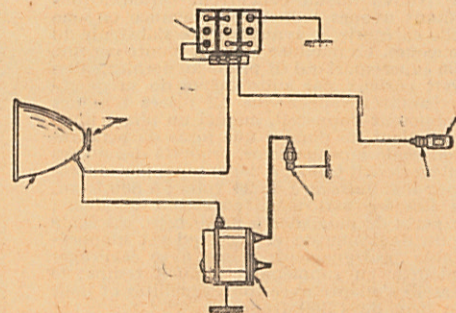
Là, aussi les projecteurs sont jumelés, mais cette fois dans le sens vertical.





A gauche - Marelli est très simple à équiper. Les flèches indiquent le montage des différents organes : feu arrière et son interrupteur, la batterie, le phare et la magluce.

A droite - la connexion du Marelli sur le phare, la batterie, le code, le feu arrière. La batterie est en bas.



Mines, des Travaux publics, celui qui donne un faisceau rectangulaire non éblouissant, dont les rayons ne dépassent pas la hauteur du phare, tout en éclairant la largeur totale de la route et permettant de bonnes moyennes. Ce S. P. E., modèle Triphote, de grand luxe, était de série stricte avec son miroir de 215 millimètres, du prix de 300 francs : il fut, comme l'on voit d'une part d'un secours considérable, mais aussi cause de l'élimination du Soubitez n° 9, le règlement ayant bien spécifié que les pièces plombées ne pouvaient être changées.

Il faut, toutefois, considérer la valeur du S. P. E. qui, remplaçant à l'improviste le phare d'origine, trouve cependant le moyen non seulement d'atteindre, mais de dépasser la puissance des phares du concours.

En aluminium, avec éclairage-route par lampe renversée, le S. P. E. a toutes ses pièces interchangeables. La parabole chromée (n'est-ce pas une solution préconisée par *Moto Revue* ?) est inoxydable : le chrome remplacera le nickel avant peu. Deux modèles ont été établis pour motos, Triphote luxe 215 et Triphote superluxe 245, l'un à 300 francs, l'autre à 375 francs. Les établissements S. P. E. nous ont aussi présenté un projecteur plus petit, à 115 francs, que nous aurons plaisir à étudier si cette réalisation intéresse nos lecteurs.

Impec

Impec fut premier dans le concours à l'acétylène. Ce fut une surprise, en même temps qu'une révélation, car hier encore, dans notre monde, Impec était peu connu. M. Terrade vint au concours avec deux appareils, l'un électrique, l'autre acétylène : le premier ne fut pas prêt et nous le regrettons, car la présentation faite par Impec en acétylène fut impeccable comme son nom. Il nous a paru très intéressant de noter que c'est précisément l'un des rares groupes dont le projecteur est pivotant et oscillant grâce à une monture très particulière. Effectivement, durant toutes les épreuves, nous dûmes remarquer avec quelle facilité il pouvait être braqué dans toutes les directions et la lecture de la borne fut très facilitée à Impec dans ce sens, grâce aussi à la poignée que le phare comporte. Pour obtenir le « Code » rien de plus facile puisque par une simple pression le faisceau lumineux, très violent grâce à un véritable miroir Mangin, se trouve dirigé vers le sol.

Nous avons étudié l'adaptation de ce groupe : il nous apparaît que, quel que soit le modèle de moto, il est très aisé de l'agrafer sur tout engin, car Impec, très moderne, a même prévu la généralisation du frein de direction qui, en bien des cas, a gêné les usagers. La monture est extensible. Le type que nous représentons est le n° 550, nouveau modèle, de 120 mm. Le débit est d'environ 3 l. 1/2 pour la veilleuse et 17 litres pour le projecteur intense. Il a d'ailleurs été prévu différents modèles de projecteurs à double bec et avec ampoule électrique : c'est une solution réellement curieuse et qui aura certainement son succès. L'appareil complet, strictement de série qui fut vainqueur au concours est d'un prix très abordable de 150 francs. Regrettons que les établissements Terrade déjà spécialisés dans l'équipement électrique des autos, n'aient pu nous donner la primeur de leur appareil moto-électrique : ce n'est que partie remise.

Auteroche

Auteroche avec son alerno-moto licence Dutent et phares Auteroche fut l'un des plus

sérieux concurrents et quoique nouveau venu sur le marché, il a du premier coup présenté un appareil parfait : sa victoire, en catégorie 2, où il lutta contre le plus formidable des concurrents est la meilleure preuve de son montage parfait, de sa projection profonde et de sa régularité impeccable. On nous demande de quoi est composé l'Auteroche dit Alerno-moto-phares Auteroche :

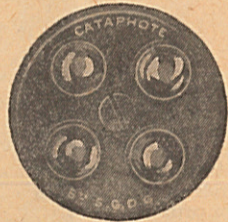
L'alternateur est une licence Dutent, à régulation automatique ce qui évite de brûler les lampes aux grandes allures. La commande est par friction ou par courroie au choix de l'acheteur.

L'équipement très léger se compose d'un alternateur de 5 kg. 500. Le projecteur est un Auteroche de 170 mm. Paraboloidé argenté. On a prévu un dispositif d'orientation et une lanterne arrière aluminium. Le prix est de 425 francs.

Auteroche a prévu aussi un équipement luxe composé d'un alternateur de 6 kg. 300 et projecteur Auteroche de 210 mm. Paraboloidé argenté grand titre. Porte-aluminium poli. Un dispositif d'orientation et une lanterne arrière en aluminium. Ainsi qu'un interrupteur de guidon et un feu de position complètent richement l'appareillage de haut luxe dont le prix : 700 francs, est réellement abordable.

Cataphote

Ce n'est pas grand-chose et c'est peut-être l'une des plus utiles que le Cataphote. On pourrait rigoureusement se passer de lumières avant sur les voitures, car, en principe, le danger n'existe pas par avant. Mais, par contre, il est inadmissible qu'à ce jour on discute encore sur la nécessité de l'éclairage arrière. C'est ce qui explique comme le jury s'est montré sévère à ce sujet. Nous n'avons dans cet ordre d'idées, eu qu'un seul engagé au concours : le Cataphote, mais reconnaissons que plusieurs machines avaient été équipées avec cet accessoire. Pratiquement, lorsque le Cataphote se trouve noyé à quelques mètres seulement, dans la lumière intense des



Le cataphote qui fit une révélation remarquable au Concours

phares de la voiture qui le suit, il semble invisible : de fait, son utilité devient très contestable puisque la route se trouve violemment éclairée. Par contre, plus la source lumineuse devient faible, plus la force du Cataphote augmente. Lorsque le Commissaire chargé de renseigner le public annonça que le réflecteur-cataphote éclairait, sans feux auxiliaires, à plus de 250 mètres, la foule présente manifesta son incrédulité.

Reconnaissons que ce fut une surprise et que le jury lui-même dut avouer la parfaite

sécurité à plus de 300 mètres que ce petit appareil donne aux machines qui l'équipent. Les prescriptions émises par le Code de la Route, dans un louable but, n'ont donné lieu, jusqu'ici, qu'à des réalisations qui sont pratiquement d'une notoire insuffisance : les lanternes à feu rouge des automobiles peuvent à tout instant cesser de fonctionner, les surfaces réfléchissantes utilisées actuellement par les motos et les bicyclettes sont visibles seulement à courte distance et les lanternes à verre postérieur rouge des hippomobiles et des voitures à bras, peuvent être à tout moment soufflées par le vent. De ce fait, il faut, en réalité, s'astreindre à une attention soutenue et fouiller continuellement du regard devant soi, de crainte de heurter le véhicule à l'arrière mal éclairé qui surgit soudainement à quelques mètres.

La vie du cycliste court un danger terrible, chaque fois que deux autos se croisent.

Le problème vient d'être résolu. Cataphote en effet, a réalisé un appareil d'optique de haute précision ayant la propriété de renvoyer constamment la lumière dans sa direction d'origine ; il fonctionne en somme, mais avec une puissance infiniment supérieure, comme un miroir qui se tournerait perpendiculairement à la direction d'éclairage avec cette particularité qu'il pourrait se tourner ainsi perpendiculairement à plusieurs directions à la fois.

Le Cataphote est comparable à l'œil du chat. Quel automobiliste n'a remarqué, la nuit, dans le faisceau de ses phares, l'étrange et très net reflet donné par les yeux d'un chat tapi au bord de la route ?

Avec le « Cataphote », le même phénomène se reproduit : à 400 mètres cet appareil installé à l'arrière d'un véhicule dont vous approchez, se met à scintiller dans le cône lumineux de vos phares. Une simple allumette d'ailleurs à 20 mètres, suffit à le faire jouer et à déceler sa présence.

Son prix d'ailleurs est inférieur à celui d'une lampe arrière convenable : alors, pourquoi s'en priver ? Il y a 3 types de Cataphote : le type vélo à 9 fr. ; le type moto à 15 fr. et le type auto. C'est précisément ce dernier type qui nous sourit. Nous avons demandé à la Maison d'établir un appareil moto mixte comprenant le Cataphote normal avec douille d'ampoule et boîtier permettant d'adapter à la moto la combinaison actuelle d'auto : et on va se rendre aux désirs de *Moto Revue* : tant mieux et bravo !

Soubitez

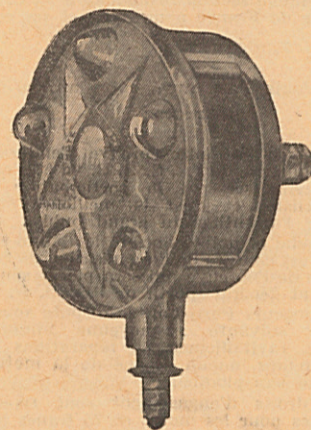
Soubitez : il y a quelques mois, ce nom apparaissait dans notre monde motocycliste et, de suite, nous dûmes satisfaire nos lecteurs par une étude sur le nouvel appareil d'éclairage.

Il y a une particularité à signaler : au concours d'éclairage, la n° 9 fut déclassée non sur sa valeur, puisque le résultat officiel fut au delà des espérances, mais sur un incident entre le pesage et le concours, un accrochage qui brisa le phare plombé sur la moto du Bois. L'autre équipement, la n° 8, était absolument de série.

La dynamo type TMS5, diamètre 85 millimètres, longueur 125 millimètres donne un débit de 6 ampères, débit porté automatiquement à 10 ampères lorsque les projecteurs sont allumés. L'étanchéité de cette dynamo est absolue et elle peut fonctionner sans inconvénient, exposée aux intempéries.

Reiduur

Reiduur est un nouvel appareil à l'acétylène qui affronta le concours sur une machine de série, avec appareil de série ; pris au dépourvu, Reiduur voulut quand même venir à l'épreuve et il fit bien, car de tous les nombreux « acétylène » sur le marché, le choix sera rapidement fait par les acheteurs et

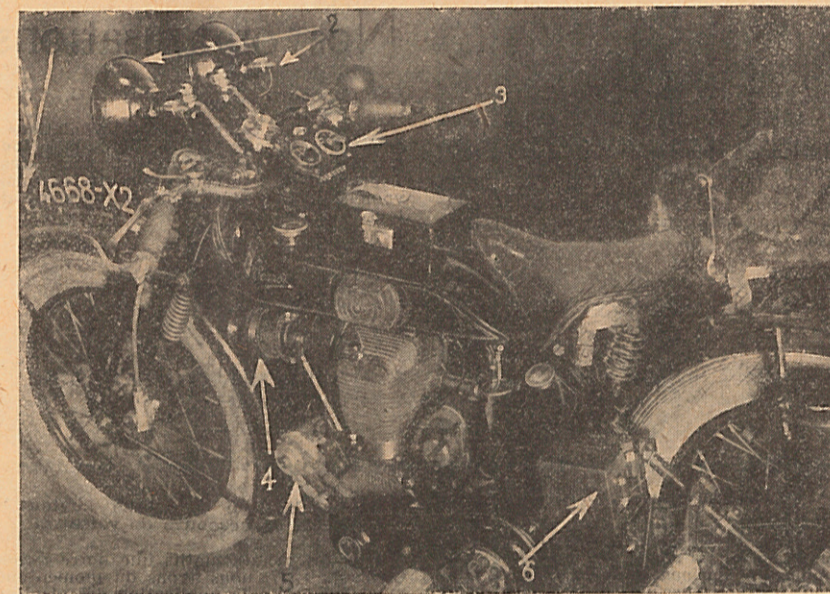


Voici l'appareil mixte que nous préconisons aux motos et qui sortira bientôt.

Reiduur pour son prix et la facilité de montage, sera étudié avec plaisir par tous : comme poids, 2 kg. 600 et au choix par bouteille ou générateur ; beaucoup de nos lecteurs, encore cyclistes, auraient tout intérêt à prendre, dès maintenant, le Reiduur qui a cette particularité de s'adapter à toutes machines sans aucune modification.

France

Les magnétos France au concours ! Ce fut une surprise, car on était loin, si être dans nos milieux, de songer à un tel concurrent : et il fallait avoir la première place ! l'expérience, la qualité et la valeur indiscutable des Maglum et des Auteroche-Duten étaient une pilule énorme à avaler pour un débutant ; aussi, l'écart trénaire de France ex-aequo avec l'un des plus rudes participants est un atout et nul doute que les motocyclistes qui, enfin, se décident tous à avoir un éclairage obligatoire, ne l'oublieront plus ! vont étudier le nouvel alerno France conçu d'après les

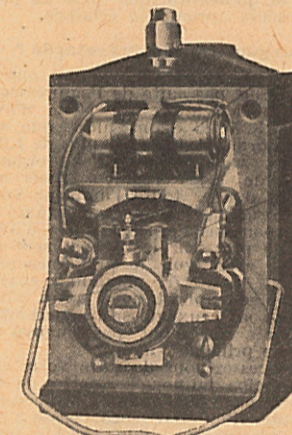


Installation de Soubitez : 1, feu position. 2, les phares jumelés. 3, le tableau. 4, le klaxon. 5, dynamo. 6, batterie.

mêmes procédés que la fameuse magnéto qui, à l'heure présente, équipe la majorité de nos machines françaises. Regrettons de ne pouvoir nous étendre davantage sur un appareil qui ne fait qu'apparaître et nous serons heureux d'y revenir sous peu.

Amérigo

Amérigo est bien connu de nos lecteurs ex-cyclistes qui ont suivi depuis longtemps les prouesses d'Amérigo sur nos vélodromes nationaux. Amérigo est donc un acharné de la moto : fabriquant d'appareils d'éclairage bien connus pour l'auto, il était tout indiqué que notre entraîneur équipât dorénavant nos motos. Son apparition fut brillante et, seule, une question de poids (100 grammes) le contraignit à se frictionner dans une catégorie pour laquelle il n'était pas prévu : la victoire lui aurait souri en de telles conditions que c'eût été formidable, car jugé impossible avec un tel handicap. Mais il est juste de signaler sa sportivité, car nous connaissions



La dynamo Marelli du Concours.

Alternacycle

L'Alternacycle est simple, solide et de prix modéré. Très connu dans notre sport automobile, l'Alternacycle a souvent été le premier appareil qui a éclairé nos débuts cyclistes et il est juste que nous lui ayons consacré notre faveur dans ses modèles motos : le type du concours était un modèle de série absolument. Son montage, que nous dûmes remarquer lors du pesage, était des plus simples par 2 colliers sur la fourche, sans aucune modification. La puissance de l'appareil que nous avons vu au Bois était exactement de 16 bougies (1/2 watt) ; ce qui représente un éclairage bien supérieur à ce qui est nécessaire en temps utile : le projecteur est un 120 millimètres avec ampoule code donnant environ 6 bougies et une veilleuse ainsi que l'éclairage à l'arrêt ; nous estimons à 250 mètres environ la puissance effective constatée. Aucun entretien ni graissage et 2 kg. 500 en ordre de marche ce sont d'autres qualités très appréciables pour un appareil aussi robuste : 260 francs, en 8 v. 1 ab.

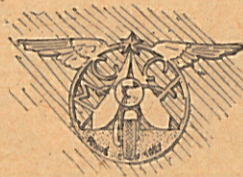
Les 2 projecteurs jumelés de Soubitez ont ouvert un champ nouveau à nos pratiquants. L'éclairage Soubitez est certainement l'un de ceux qui a retenu la plus curieuse attention au Concours et il mérite une étude particulière.

Nos organisations

Le M. C. C. F.

Le Moto Camping Club de France

Rien n'est oublié à ce sujet : collatéralement à la constitution du M. C. Scolaires, nous envisageons la première réunion des Campingmen de France sous peu. Les intéressés, très nombreux, recevront une convocation à ce sujet.



L'une des premières réalisations de l'insigne du M. C. C. F.

Tout est prêt également pour la constitution de notre M. C. C. F. Seules les questions complexes d'aménagement en nos nouveaux locaux ne nous permettent pas de décider de la réunion constitutive du fameux M. C. dont la fondation officielle remonte à plusieurs semaines. Un peu de patience encore !

La Ligue Nationale Motoriste

Il s'avère que ce sera la plus forte organisation de ces dernières années : la L. N. M. prend consistance maintenant, mais, ainsi que nous le disions antérieurement, nous ne voulons pas que la moindre chose laisse à désirer et nous ne recevons les adhésions à la L. N. M. qu'aussitôt que tous les points encore obscurs auront été éclaircis.

Pourquoi avons-nous retardé ?

Nous avons retardé le banquet annoncé de *Moto Revue* par suite de l'empressement trop mitigé des intéressés. Nous n'avons réuni que 327 adhésions alors que nous sommes en droit d'en espérer plus de 1.000 : sans doute, *Moto Revue* eût pu organiser quand même cette réunion, mais nous voulons lui donner toute l'ampleur voulue et ce n'est que par la bonne volonté de tous que nous pouvons l'espérer. Nous n'avions pas fixé de prix, car le nombre seul nous permettrait et d'avoir le prix raisonnable souhaité (30 à 35 fr. maximum environ) et la salle en rapport avec notre chiffre. Nombreux sont ceux qui se promettent d'y assister mais qui n'ont pas envoyé leur adhésion de principe : alors ?

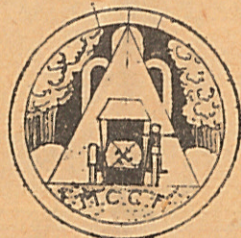
Alors, adressez-nous de suite votre adhésion de principe qui nous permettra de diminuer le prix par votre nombre, et de prévoir la projection d'un film motocycliste : d'ailleurs nous n'exigerons qu'une tenue correcte ; pas besoin donc de s'effrayer d'habits ou smokings !

Notre Grand Concours 1927

Comme l'on est impatient ! Et nous comprenons très bien les désirs de tous à ce sujet. Mais aussi, nos concurrents ont compris la complexité des nombreuses occupations qui nous ont soudain assaillis en ce début d'année : un déménagement des plus importants, une réinstallation très laborieuse, un remaniement complet de nos services : à cela, joignez notre Concours d'Éclairage, les Six-Jours d'Hiver qui se terminent et mille autres occupations : aussi, le grand concours qui doit être contrôlé sérieusement a été légèrement handicapé : nous allons cependant satisfaire tous les impatients ; les enveloppes reçues ont été mises sous scellés et dans le prochain numéro nous donnerons la solution des réponses posées et chacun pourra satisfaire enfin sa curiosité. Le dépouillement officiel aura lieu dans les environs du 25 janvier. Nous croyons qu'à cette date, il n'y a plus lieu d'attendre de nos colporteurs les réponses susceptibles encore de nous parvenir.

Le Concours d'insignes M. C. C. F.

Laissez-nous compléter nos installations : nous pensons aux 151 concurrents ; tout travail fait avec précipitation nous occasionnerait des mécontentements et nous voulons que le plus digne soit accepté de tous sans critique.



Cette réalisation s'adresse surtout à tous les possesseurs de voiturette

Pour les mêmes motifs que notre Grand Concours 1927, nous avons dû momentanément surseoir à la publication des résultats du Concours d'insigne du M. C. C. F. Nous avons reçu quelques projets après la date définie pour la clôture : nous les avons classés sans autre forme de procès : tant pis pour les retardataires. Les maquettes reçues seront toutes vers la fin du mois exposées en nos bureaux où chacun pourra juger de leur valeur et le jury constitué par nos soins et en dehors de toute partialité tranchera la question du classement.

Le concours du silencieux

Après le concours d'éclairage dont le succès fut si vif, nous nous devons de songer au concours du silencieux. Ce concours semble prendre une tournure quasi officielle, car la Préfecture de Police prend un intérêt très particulier à cette nouvelle manifestation. Le règlement est en ce moment à l'élaboration et nous le publierons sitôt mis au point et achevé.

M. C. S.

Le Moto Club des Scolaires

La réunion constitutive est fixée au jeudi 2 février 1928, à 15 heures. Ceux qui ont été avisés par la voie de *Moto Revue* sont fortement invités à assister à cette première réunion.

Il sera envisagé, d'abord, la constitution officielle du groupement, l'organisation du bureau, d'un calendrier, la participation éventuelle du M. C. S. au rallye des Étudiants de l'*Echo des Sports* et toutes questions d'actualité.

Une section : M. C. Scolaires

L'A. G. des Étudiants de Lyon fonde un Moto Club parmi ses membres : ce Moto Club s'unit comme section régionale au M. C. des Scolaires de France pour Lyon et ses environs.

Le 3^e Paris-Pau aura, cette année, des motos

La très intéressante épreuve d'endurance et de régularité de l'A. G. B. B. va être cette année rehaussée par la participation des motocyclistes et c'est la meilleure façon d'attirer l'attention du grand public.

La jeune et active Société le « Moto-Club Palois » est chargée de l'organisation de cette branche de l'épreuve qui sera placée sous le règlement général sportif de l'U. M. F.

Le concours Paris-Pau se dispute sous la formule suivante : moyenne minimum imposée, ravitaillement et réparations pris sur le temps, aucun organe de la motocyclette ne sera plombé.

Les droits d'engagement sont fixés à 50 francs pour les motos et 75 francs pour les side-cars. La liste des engagés sera définitivement close le 15 février 1928.

Les engagements seront reçus à l'Auto, à Paris. Au siège du Palois, 9, rue du Maréchal-Joffre, à Pau et à *Moto Revue*.

Les étapes seront les suivantes :

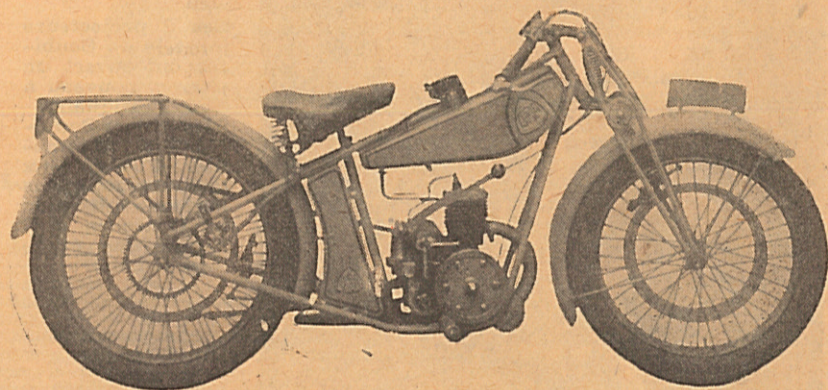
22 février. — 1^{re} étape : Paris-Bourges.
23 février. — 2^e étape : Bourges-Limoges ;
3^e étape : Limoges-Périgueux.

M. Dardy l'heureux possesseur du manteau de cuir

De M. Chaillou, place du marché Saint-Honoré, le spécialiste de vêtements de cuir qui avait doté l'ensemble de nos rallyes de 1927, d'un superbe manteau de cuir sur mesure, est venu prendre possession le 16 janvier du bon qui va lui permettre d'offrir à sa femme ces superbes éternelles. Rappelons que M. Chaillou a continué ses largesses pour 1928. A qui le prochain cadeau ?

Satory donne déjà des résultats matériels

Ainsi que *Moto Revue* l'a toujours dit, Satory laissa dans l'esprit du public officiel une forte impression. Des projets à la réalité, il n'y a pas loin et nous croyons ne pas manquer à la discrétion en annonçant que déjà l'année a entrevu les possibilités matérielles de la moto : une commande importante d'essai a été faite ces jours-ci aux maisons participantes de la réunion du 15 novembre.



Voici la moto O. S. A. sur laquelle figureront les nombreux accessoires qui sont offerts à titre d'étranges, dans le numéro 253.

NOTRE COLLABORATEUR SUR LA ROUTE

Un mois en selle

par Robert SEXÉ

(suite)

Sur la route, en Bavière : Un calvaire comme l'on en rencontre encore quelques-uns en France.

(Voir les articles précédents dans « *Moto-Revue* » numéros 234 et suivants.)

LE RETOUR

CALAFAT, après la journée brûlante prend le frais aux terrasses des cafés. Un cinéma en plein air dévoile *Les Mystères des Borgia*, tout zébrés d'éraflures.

Il s'arrête brusquement, les consommateurs vident leurs verres et les garçons, en vitesse, rentrent tables et chaises.

C'est soir d'élection, on craint quelque manifestation. Vaine panique, la petite sous-préfecture roumaine s'endort paisiblement.

8 Juillet

La route vers Turnu-Severin s'écarte loin du Danube et traverse, sous une lumière brutale, la grande plaine à blé animée par les moissons.

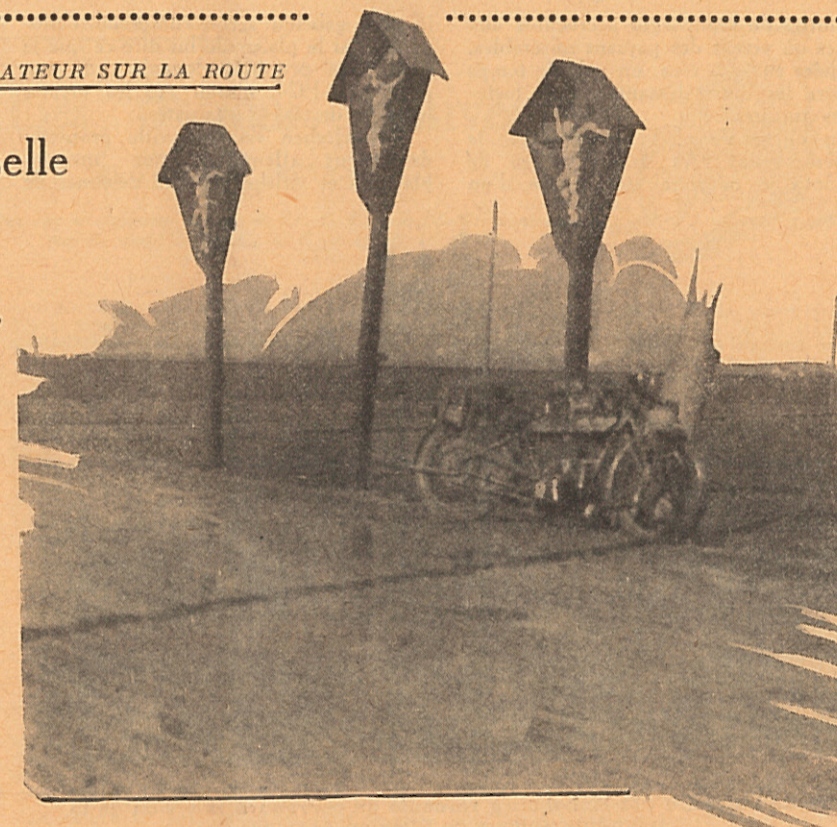
Je passe maintes balustrades à vapeur, gonflant dans la poussière dorée au milieu du va-et-vient des chariots. Les villages, extraordinairement prospères, cachent dans le feuillage des acacias leurs façades à galeries, sculptées comme des chalets suisses.

Quelle gaieté ont ces paysages roumains... et les visages, après la sévère Bulgarie !

Pénible, cette « route secondaire » de Calafat à Turnu, nettement tracée, avec des fossés ! mais qui n'a pour sol qu'un sable mou. Quelques automobiles la fréquentent, car je croise un camion qui y dérape laborieusement.

Au sommet d'une côte conquise malgré les ornières dans le sable, le Danube apparaît enfin, décrivant au bas des dunes une grande boucle enserrant les pâturages de la rive serbe.

Sur la berge il y a des cabanes de pêcheurs et Dieu merci, un cabaret avec des tables sous les treilles. J'y bois la piquette aigre du pays. Tout le village sent le poisson. Un gros esturgeon défile tout luisant, porté par deux hommes. Des sterlets bondissants dans un tonneau m'éclaboussent et une fille noircie de soleil chante en éventant le réchaud où grille mon déjeuner, des poissons incon-



nus. La chaleur, le poudrolement blanc et le vin vous endorment.

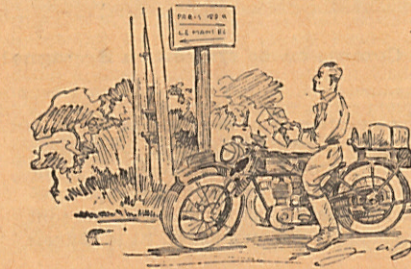
Dans Turnu Severin tout proche, la Grand'Rue de boutiques, de banques, de cafés est déserte. Seuls quelques autobus et des fiacres cuisent au soleil. Je pars à la recherche d'un changeur pour les « leis » nécessaires jusqu'à la frontière serbe.

Mais la route maintenant va suivre la vallée du Danube sous les saules, et il y a un peu de fraîcheur au long du fleuve où les grands remorqueurs luttent contre le courant.

Montagnes aux pentes douces, hôtels, Restaurations allemandes d'Orsova à l'ancienne frontière, on se croirait sur le Rhin et l'Express-Orient gronde sur le remblai dans des reflets de glaces.

Mais il y a, dans l'île d'Adah Kaleh, les bastions de la forteresse turque, une mosquée et des minarets.

Après Orsova, le Danube, rétréci entre de hautes montagnes, s'est creusé passage, des Portes de Fer dans des gorges où un ministre hongrois a fait



tailler en plein roc la fameuse route Szecheny.

Mais c'était en 1834 ! je doute qu'elle ait été réparée depuis... Les roues de la moto s'enfoncent dans la poussière de craie, soulève des vagues de poudre que l'on sent heurter les bottes. Et il y a 120 kilomètres, mais qui valent la peine ! Tantôt c'est un couloir étroit de 200 mètres où le fleuve bouillonne entre les falaises verticales. La route y est une longue galerie voûtée. Plus loin ce sont des amphithéâtres de montagnes où le Danube s'épale comme un lac sans issue.

Puis vient Kazan (le chaudron), où l'eau bout écumeuse, un défilé creusé de cavernes où la route est une étroite corniche. Je me suis arrêté à la sortie du couloir, là où l'on voit encore, dans la paroi rocheuse de la rive droite, des trous carrés, régulièrement espacés. Ce sont les entailles qu'y ont faites les Romains, pour les madriers supportant le plancher de la voie Trajane.

L'empereur y passa, allant conquérir l'Orient et derrière lui suivit la civilisation romaine. Sculptée sur un rocher, on distingue encore l'aigle de Rome et des inscriptions à demi effacées.

C'est un soulagement de sortir de l'ombre du Chaudron, de voir dans la vallée élargie, les prés, les forêts, de croiser les patrouilles de garde frontières. Et sur la rive serbe, voici enfin un village et des chalandiers où les wagonnets aériens déversent leur charge de minerai. Sur la rive roumaine, il y a quelques exploitations de houille et les corons administratifs en briques noircies contrastent avec

les huttes de branchages accrochées aux pentes où vivent des paysans misérables. Perchées sur des rocs, on voit de temps à autre les tours démantelées de forteresses turques.

Un coucher de soleil cuivre le fleuve, la lumière baisse. Au grand village de Moldova je m'arrête à l'auberge d'un

le chef gabelou serbe comprend l'allemand, j'ai le plaisir de lui dire ce que je pense des procédés douaniers de son pays; en 1924, c'avait été les mêmes histoires de taxes fantaisistes.

Weisskirchen est une ville propre et de colons allemands, aux maisons blanches et villageoises. Un déjeuner de

Belgrade! Les retards possibles dans la double traversée du Danube sont à considérer. Allons! Plein Nord, vers la Hongrie!

Dès la sortie de Weisskirchen, c'est bien la pire fondrière rencontrée de tout le voyage! dans cette côte embouteillée par les charrettes du marché. S'il pleuvait! quel bel embourbement! Et c'est la même piste défoncée jusqu'à Vercsez, très belle ville de population allemande. Là, surprise! Je trouve une grand route magnifique au dur macadam grisâtre, la chaussée de Temesvar, et de joie je file à plein gaz. A une quinzaine de kilomètres de Vercsez, dans un virage brusque, j'entends des hurlements derrière moi et je freine brusquement devant une barrière en travers de la route. De jeunes soldats serbes en uniformes vert accourent en avant en criant et brandissant leurs fusils. J'ai dépassé sans le voir le poste yougo-slave.

Je crie de mon mieux: « Fransuzki! Passport » et veux leur montrer le visa et le tryptique, mais les jeunes brutes continuent à me secouer en hurlant. J'évite de justesse un passage à tabac en règle en criant: « Fransuzki Respublic » et quand ils sont un peu calmés, j'en persuade un de monter derrière pour me conduire au bureau le plus proche, ce qu'il finit par faire, non sans emmener son gros flingot qu'il charge devant moi! et nous filons par un mauvais chemin de terre jusqu'à une gare de chemin de fer.

Elle est déserte, la double voie est complètement cachée par les herbes. Le chef de poste survient enfin, épluche longuement passeport et tryptique, un train de voyageurs arrive complètement



Toute l'histoire des Habsbourg remonte au cerveau à la vision de la splendide abbaye de Melk en Autriche.

colon allemand. Et toute la soirée c'est un défilé de gendarmes, de douaniers qui viennent demander mes papiers et je comprends maintenant l'étonnement de mon hôte quand je lui disais que j'allais à Weisskirchen: « Mais c'est en Serbie! maintenant, comment pourrez-vous passer? »

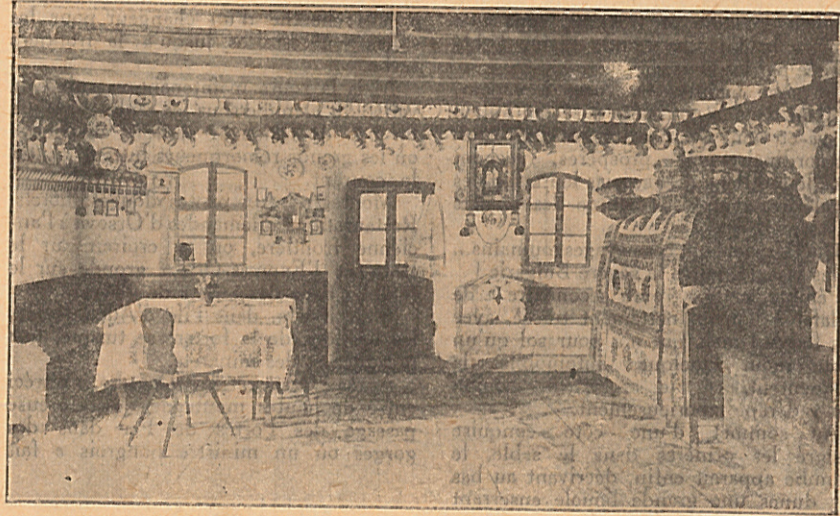
9 Juillet

Encore une trentaine de kilomètres dans la vallée du Danube, et là où commence la grande plaine de l'ancienne Hongrie, la route Szechene se perd dans les ruines de Bazias-gare, port d'embarquement détruit pendant la guerre. Une piste mène au village frontière où un fonctionnaire roumain extrêmement complaisant facilite non seulement la sortie de son territoire, mais même l'entrée en Yougoslavie, où les garde-frontières ont l'air bien embarrassés pour savoir ce qu'ils doivent faire de moi.

Il en décide enfin un à grimper sur le porte-bagages comme escorte, la « route » est un tracé d'ornières à travers champs et les débuts en moto de mon douanier n'ont pas dû le convertir à ce sport!

Je l'entends derrière qui geint dans les cahots et grogne, en serbe, heureusement. Mon pneu proteste aussi et s'aplatit. Réparons pendant que l'autre s'impatiente. Pour le calmer, je lui fais pomper le pneu bien dur. Au bureau des douanes de Weisskirchen, après de longs palabres on me réclame pour visa mon tryptique, escorté une soixantaine de dinars. Comme

goulash bien pimentée, avec son antidote, l'excellent vin rouge de Vercsez remet de bonne humeur



Comme on se croirait en Bretagne! un intérieur roumain à Moldova.

La question se pose: filer sur Belgrade à une centaine de kilomètres, ou remonter directement sur Budapest? Je ne dispose plus que des sept jours. La barrière baisse, les routes des environs sont des cloaques dès qu'il pleut. Et je connais

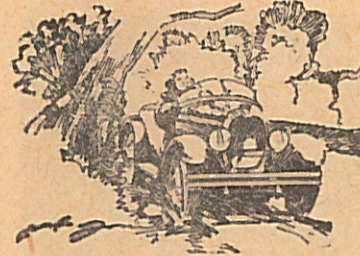
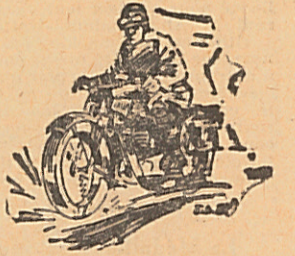
vide; effet heureux de ces frontières! Il fait bon s'asseoir à la terrasse du café chic, parmi les flirts de cinq heures. Mais fuyons Temesvar et toutes ses tentations qui font tomber la moyenne.
R. SEXÉ.

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.



Les engagés

A l'heure où nous écrivons ces lignes, le départ des premières étapes a été donné et l'épreuve se poursuit acharnée entre les marques et les groupes de marque. L'A. M. C. F. apporte à Moto Revue un concours dévoué et éclairé:

Motos

175 cmc. — 1. Gergaud (Royal Moto I); 3. Begnez (Sans Sou Pap I); 4. Baudard (Sans Sou Pap II); 5. Pourtrait (Sans Sou Pap III); 8. Perrin (Rochester); 2. Hemmet (Royal Moto); 6. Sternay (Sans Sou Pap IV); 7. Chéret (Sans Sou Pap V); 20. Renaudeau (Scylla).

250 cmc. — 15. Jacob (Indépend.); 16. Dubois (New Motorcycle I); 17. Daniel (New Motorcycle II); 18. Batifort (Cl. Delage); 19. Hubert (Utilia); 21. Davoust (Indépend.); 22. Roudadoux (Dé Dé); 23. Druz (Lucifer); 24. Cornélis (Rochester II); 25. Bourgoin (Gnome-Rhône I); 26. Lézin (Gnome-Rhône II); 27. X... (Austral I); 28. Flahaut (Austral II); 29. Padros (Indépend.).

350 cmc. — 36. Labourdette (Dollar I); 35. Clech (Dollar II); 37. Virgo (Saroléa I); 39. Péron (New Motorcycle III); 40. Robert (Jean Thomann); 41. Prévost (Indépend.); 38. Turewicz (Saroléa II); 42. Bignon (Soyer I); 44. Carré (F. N. I); 45. Court (Propulcycle); 46. R. Sexé (Gillet-Herstal I); 47. Andrieux (Gillet-Herstal II); 48. Doyen (Terrot); 43. Guyot (Soyer II); 49. Huguet (Clément-Gladiator).

500 cmc. — 55. William (Monet et Goyon). 56. Debaisieux (New Motorcycle IV); 57. Lerefait (Indépend.); 62. Méaulle (Indépend.); 63. Maas (F. N. II); 58. Naas (Gnome-Rhône III); 59. Bernard (Gnome-Rhône IV); 60. Marc (Gnome-Rhône V); 64. Biribe (Saroléa III); 61. Berrenger (Gnome-Rhône VI); 68. Dumoulin (Gillet-Herstal III); 67. X... (Gillet-Herstal IV); 65. Aérola (Saroléa IV); 68. Boura (Koehler Escoffier).

Sidecars

600 cmc. — 70. Delaunay (Saroléa); 71. Pinney (Triumph); 72. Wastiaux (Gillet-Herstal).

Tricyclecars

750 cmc. — 75. Roten (Monotrace I); 76. Beltramoli (Monotrace II).

Voitures

1.500 cmc. — 77. Laurençon (S.C.A.P.I.); 78. Guibert (S. C. A. P. II).

Les Coupes

La Coupe bleue

Bégniez-Baudard (Sans Sou Pap I); Dubois-Daniel (New Motorcycle); Perrin-Cornélis (Rochester); Bourgoin-Lézin (Gnome-Rhône); X...-X... (Austral); Gergaud-Hemet (Royal Moto); Sternay-Chéret (Sans Sou Pap II).

La Coupe rouge

Labourdette-Clech (Dollar); Virgo-Turewicz (Saroléa I); Laurençon (S. C. A. P.); Bignon-Guyot (Soyer); Carré-Mass (F. N.); Dumoulin-Doyen (Gillet Herstal I); Péron-Debaisieux (New Motorcycle); Naas-Bernard (Gnome-Rhône I); Marc-Berrenger

(Gnome-Rhône II); Biribi-Aerolas (Saroléa II); Sexé-Andrieu (Gillet Herstal II); Rolin-Beltramonti (Monotrace).

Individuels

Batifort (Ch. Delage); Hubert (Utilia); Renaudeau (Scylla); Roudadoux (Dé Dé); Druz (Lucifer); Robert (J. Thomann); Court (Propulcycle); Doyen (Terrot); William (Monet Goyon); Delaunay (Saroléa); Pinney (Triumph); Boura (Koehler Escoffier); Huguet (Clément Gladiator).

Indépendants

250 cmc. — Jacob. Davoust. Padros.
350 cmc. — Prévost.
500 cmc. — Lerefait, Meulle.

Ils ne sont pas partis

Au départ de la première étape, notons l'absence de Roudadoux (sur Dé dé), du n° 27 (sur Austral), de Carré (F. N.), de Marc (Gnome et Rhône), d'Aéloras (Saroléa), du 67 (sur Gillet-Herstal), pour des raisons diverses.

Versailles, au coin de la rue de la Paroisse: c'est là que se fera, dimanche, l'arrivée des Six Jours: aïons applaudir nos rescapés!

Le pesage

C'est donc lundi 16, qu'a eu lieu, à la porte des Ternes, aux établissements le pesage des « Six Jours d'Hiver ». Le ciel ne nous avait pas gratifié d'un temps merveilleux, mais cependant le soleil très curieux, voulut considérer un peu notre épreuve qu'il dut juger bien intéressante puisqu'il consentit à briller chaudement jusqu'à la clôture du poinçonnage avant de laisser la place aux ondées traditionnelles qui accompagnent toujours un « Six Jours d'Hiver » qui se respecte.

A 9 heures, le cohorte des petites cylindrées a fait son apparition. L'exactitude fut de règle, mais notons, en passant, que le pesage des Six Jours restera un exemple de régularité et de précision pour toutes les épreuves à venir. L'ordre n'a cessé de régner malgré la cohue des coureurs, constructeurs et... curieux: nos félicitations à tous.

Le n° 1 fut le premier, et c'est normal. Ce fut Naas, sur sa Gnome qui clôtura la réunion après quelques difficultés sur un 180 degrés très passionnant et très discuté.

Les étoiles, colombes, croix de Malte, trèfle, ou matricule sont apposées au choix du poinçonneur impitoyable sur chacune des machines et avec un rigorisme de monastère: aucune faveur — il faut y passer sans pitié, puis l'exécution de toutes les formalités fastidieuses traditionnelles. On rit et on semble ensuite très satisfait de cette sévérité: ont été fixés entre 9 heures et midi 49 coureurs, on attend encore les 4 Gillet-Herstal qui viennent de téléphoner leur arrivée. A midi 45 tout est fini les Gillet ayant fait leur visite, c'est un record de vitesse et d'exactitude. Rendez-vous est donné à chacun des coureurs pour le départ le lendemain matin à Bezons. Le plombage n'a été nécessaire, mais que l'accessibilité actuelle des machines a permis aux officiels de « poinçonner » les organes de toutes les machines.

Remercions du concours prêt pour les monotones mais nécessaires formalités, les toujours plus ardents dirigeants de l'A.M.C.F. (voici un club bien actif, qui mérite que nos

solitaires de l'auto et de la voiturette en fasse partie rapidement!) MM. Cusquel, Goupy, Mauve, Gauthier et Fontan qui se dépensèrent selon leur excellente habitude.

Echos du pesage

Notre prochain numéro publiera quelques croquis du pesage: « a mise sous presse nous interdisant tout complément aujourd'hui.

Labourdette, paraît-il, veut s'appeler le Marcel Berthet de la motocyclette: il est venu sous la pluie et au pesage sur sa Dollar et en souliers vernis: serait-ce que la Dollar autorise le port du smoking? Nous inclinons à le penser, aucune tache sur les souliers de notre nouvel arbitre des élégances motocyclistes: n'est-ce pas aussi une référence pour Vuilleotte et Villemain qui équipaient en moto d'hiver Labourdette?

Plusieurs motos doivent être très poussées si l'on en juge par les briques que l'on est obligé de placer devant la roue avant de quelques machines dont la béquille, pas assez rejetée ne peut maintenir la machine qui se sauve d'elle-même. N'est-ce pas une solution de la moto de course?

Les fabricants d'éclairage sont là; nous voyons au premier rang, l'équipe compacte des Maglum. M. Courtaud en tête. C'est qu'une quantité très « imposante » de coureurs ont adopté les Maglum modic, luxe et tous genres sur leurs machines. Ne dit-on pas qu'un fabricant qui refusa sa participation au concours d'éclairage vint inspecter les éclairages, prétendant qu'on avait oublié à notre pesage de poinçonner le verre des ampoules?..

Une nouvelle bougie, au nom terriblement combatif, la « Carpentier » prétend être la plus solide, la plus régulière et la plus sérieuse des bougies des Six Jours. Et ce qui est le plus agréable c'est qu'effectivement la bougie Carpentier, essayée avec beaucoup de scepticisme par un des concurrents, William, a conquis immédiatement ses suffrages. La maison du « Progrès industriel » qui fabrique la bougie Carpentier nous autorise à dire que tous les motocyclistes, qui en feront la demande 124, rue de Paris, Saint-Denis, recevront immédiatement un jeu de deux curettes gratuites pour nettoyer leur bougie. Mais, au fait, la bougie Carpentier n'est pas nouvelle puisqu'elle existe depuis 25 ans et qu'elle est une des rares marques strictement françaises de bougies pour motos.

Bernard fait des adeptes si nous en jugeons par plusieurs guidons Gazda remarquables au pesage. Et dire que cette saison 1928 verra une floraison imprévue du guidon souple!

Le 61, sur sa Gnome, veut rivaliser avec Labourdette à en juger par les: Monsieur, courtois qu'il décerne à tous et... toutes au pesage. Décidément, Beq de Fouquieres et Pétrone font leur apparition dans la moto.

La mascotte des « Six Jours » c'est un affreux toutou tout en caoutchouc qui surplombe le guidon du charmant as belge dénommé l'iribi.

Mais le plus beau du tableau, c'est la défaite imprévue et incontestable des Maglum, Autoche, Marchal et consorts. Le 41 n'a-t-il pas tranché la question de l'éclairage d'une façon imprévue et originale? Son tableau de bord est surmonté de deux bougies!!! pas de grillage à craindre d'autant que ce sont des Gilardoni!

Les voitures aussi sont là impeccables comme il se doit en un lieu aussi solennel. Les châssis de S. C. A. P. sont poinçonnés, malgré les cris de leur conducteur respectif: au fond, n'ont-ils pas raison ces « bougres » qui prétendent que le temps leur est trop

limité pour changer leur châssis en cours de route? Ah! l'administration partout!

Utilita est une machine qui porte bien son nom, car tout a été prévu pour l'utilitarisme à outrance: le conducteur n'a-t-il pas résolu élégamment la question de l'avertisseur en le combinant avec son frein. Lorsqu'il rentre en trombe au pesage, un énergique coup de frein suffit à produit un grincen ent formidable qui lui permet de circuler allègrement entre les groupes compacts.

La Médaille d'or Moto Revue

La Médaille d'argent Moto Revue

Moto Revue a décidé la création d'une médaille d'or et d'une médaille d'argent

La médaille d'or 1928

au coureur motocycliste ou sidecariste ayant totalisé la meilleure place dans toutes les épreuves françaises du calendrier sportif pendant l'année 1928.

La médaille d'argent 1928

au coureur motocycliste ou sidecariste, venant en seconde place dans les conditions ci-dessus.

En conséquence, chacun des concurrents est invité, après chaque épreuve, à se rendre compte des places qu'il a obtenues en vue de ces médailles.

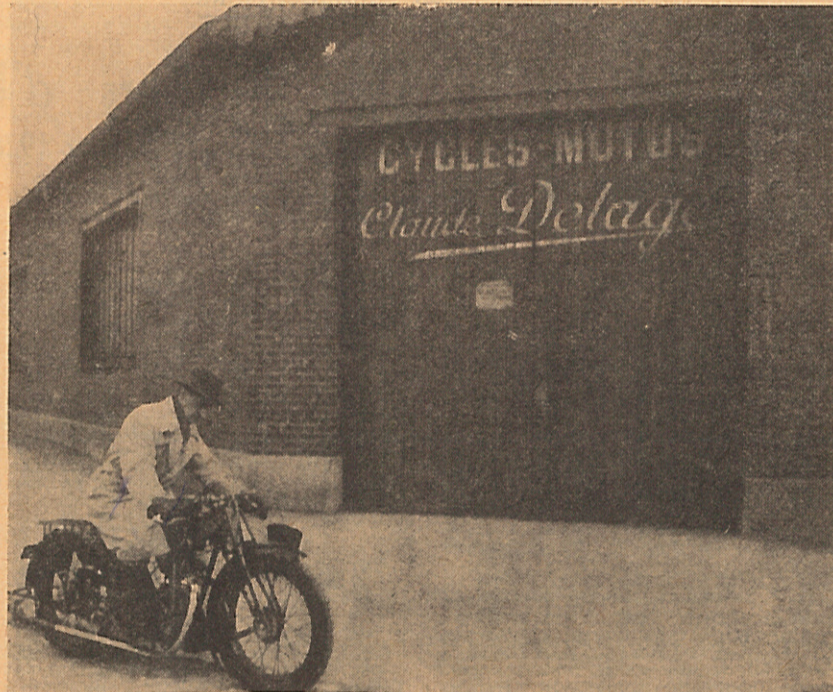
Le classement général sera opéré le 31 décembre 1928.

La magnéto France au Concours d'Éclairage motocycliste

Notre concours a permis aux magnétos France de faire de brillants débuts en matière d'éclairage.

Celles-ci, qui équipent en allumage 80 % des marques françaises de motocyclettes, ne pouvaient se désintéresser de la partie éclairage. Les magnétos France se sont attachées tout d'abord à réaliser un appareil combiné donnant allumage et éclairage avec une seule commande — simplifiant ainsi le montage — à limiter le poids ennemi (la partie éclairage ne pèse que 2 kg 500), enfin à donner cet accessoire indispensable à tout motocycliste à un prix abordable. Celui-ci ne dépassera pas le prix d'un bon appareil acétylène. C'est assez dire le succès qui attend cette nouveauté.

Plusieurs constructeurs, et non des moindres, envisagent de le monter en série car la préparation pour le concours a été nulle et la puissance des appareils qui seront livrés sera de beaucoup supérieure à ceux du concours



Voici la 350 Cl. Delage que notre collaborateur Maxend a désignée pour un prochain essai.

Après le concours d'éclairage

L'Alterno-Moto des phares Auteroche (licence Duten) s'est engagé au concours d'éclairage avec le même appareil dans les 3 catégories. L'alternateur nu pesant 6 k. 300, le constructeur a été obligé, pour être admis à lutter contre les appareils de cette catégorie, de parfaire le poids avec une pile formidable, uniquement destinée à alimenter le feu d'arrêt. Malgré cela, il remporta la place de premier dans la 2^e catégorie.

S'étant présenté avec des appareils et des phares de série de 210 m/m, et aussi des ampoules de série, l'Alterno-Moto aurait sans doute pu faire une démonstration plus éclatante, s'il avait voulu établir pour ce seul concours un appareil hors série, d'un prix disproportionné et ne correspondant pas à un emploi pratique. Mais, désireux de montrer ce qu'on peut tirer d'un appareil réalisé spécialement, l'Alterno-Moto Auteroche Duten serait heureux qu'une comparaison soit établie en catégorie 15 à 25 kilos avec l'appareil qu'il tient prêt pour se mesurer avec tel de ses concurrents qui voudra relever ce défi.

Le M. C. de la Seine veut grandir

Le 11, eut lieu le banquet du M. C. de la Seine, à Charentonneau. L'Auto et L'Echo des Sports cotoyaient amicalement Moto Revue et représentaient la grande presse sportive. M. Henry Paté ne put, au dernier moment, atteindre Charentonneau mais l'effort que notre ancien sous-secrétaire d'Etat apporte à nos Société motocyclistes a cependant retenu l'attention générale. Il apparaît que le programme de Moto Revue, plein d'activité, veut être celui du M. C. Seine, si l'on en croit les applaudissements des 100 convives à l'exposé fait par notre secrétaire. Un bal, des chansons vinrent clore au petit jour, la joyeuse réunion du groupement qui est prêt à confondre ses efforts et celui de ses 6 sections avec le M. C. Saint-Denis, celui de Versailles, celui de Saint-Cloud et les Pélican et Royal M. C. de Paris en vue d'interclubs pendant la saison. Remarquable en outre les frères Malterre, Druz, Marcillac nos confrères Maurice Henry, Saladin et d'autres.

Le refroidissement par l'air

Cette question fut l'une des plus étudiées dès le début des moteurs. L'étude suivante est un véritable historique du refroidissement.

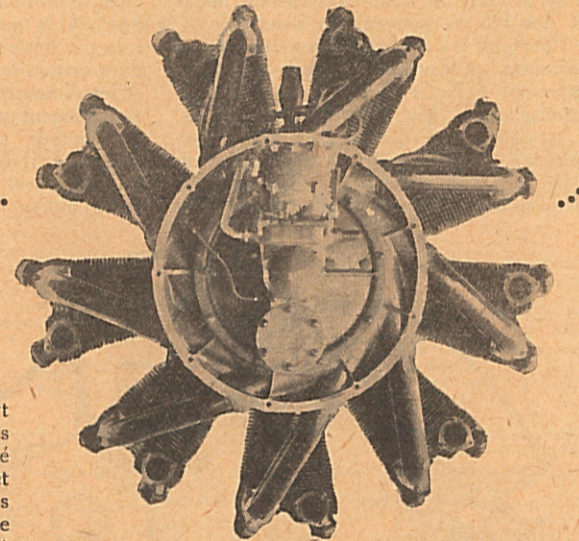
Le refroidissement par l'air ambiant a été employé dès le début des motocycles et là encore cette véritable merveille qui s'appela le moteur de Dion-Bouton et à laquelle nous devons tant, montra la route. Et depuis, le refroidissement par air est resté le refroidissement universel ou presque de nos moteurs. L'on a même tenté, tant il est simple d'y recourir pour des cylindrées plus fortes. Signalons entre autres la voiturette Léon Bollée, la voiturette Darracq 5 chevaux, la voiturette Decauville et quelques autres véhicules dont nous avons oublié le nom et qui ne donnèrent que des résultats peu encourageants. Nous avons bien connu la voiturette Decauville et, mon Dieu! il est quand même assez remarquable que ce petit vis-à-vis, à moteur de 3 CV, sans suspension arrière, ait pu traîner 3 et même 4 personnes, bien lentement il est vrai. Le moteur était un deux cylindres côte à côte. Par contre, de temps à autre, on tentait d'employer sur des motos des moteurs à refroidissement par eau. Les motocyclistes de l'âge héroïque se rappellent non seulement les culasses à eau de certains tricycles, mais aussi les motos Iris, joli nom et pour le temps jolies machines, la Paillard, la Bruneau et aussi le microscopique moteur Herdtlé-Bruneau, dont le régime dépassait 3.000 tours, la Humber, la Green Precision, la T.A.M., la Williamson, la Viratelle. Aujourd'hui le refroidissement par eau se rencontre encore sur la Scott et sur la quatre cylindres Garabello. Mais, même en tenant compte de ces exceptions, on peut dire que le refroidissement par l'air ambiant s'est montré suffisant pour les moteurs, même ceux à rendement élevé. Il y a plus, on constate pour les moteurs d'aviation une tendance très nette à substituer aux moteurs à cylindres la ligne en V ou en W, refroidis par l'eau, des moteurs en étoile à refroidissement par air. Certains types de Salmson, la Gnome-Rhône, Jupiter, le Wright Whirlwind (tourbillon) en sont des exemples célèbres, surtout ce dernier qui a deux fois traversé l'Atlantique. Le moteur à air est particulièrement intéressant. Le moteur à air non seulement est plus léger, mais il supprime une cause de ruptures assez fréquentes, moins peut-être cependant que celles résultant de rupture des tuyauteries d'essence et d'huile. L'emploi de moteurs d'aviation à refroidissement par air, ou plus exactement par l'air ambiant nous acheminera peut-être à des moteurs de voiture du même type. Il est bien regrettable en particulier que la voiturette Busfeld 10 CV, en étoile à 5 cylindres n'ait pas été livrée

Le moteur Wright Whirlwind 200 CV de Lindbergh de la traversée de l'Atlantique était à refroidissement par air.

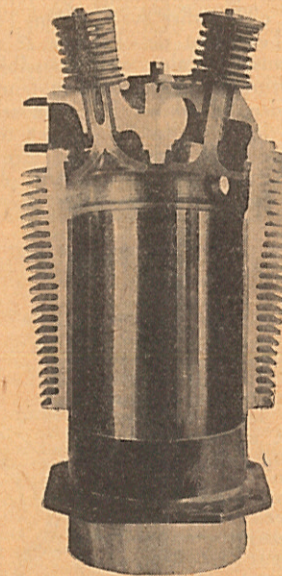
au public. Il se peut fort bien que les premiers types parus en 1919 n'aient pas été absolument satisfaisants et encore nous n'en savons rien, mais il y avait là une conception très originale et des plus remarquables.

Pourquoi le refroidissement par air n'était pas satisfaisant au début?

Au début de la moto, on ne peut dire que le refroidissement par air fut vraiment satisfaisant. Beaucoup d'entre nous ont connu les moteurs qui chauffaient malgré des régimes assez peu rapides (2.000 et rarement 2.500 tours-minute), et des taux de compression assez réduits. Ajoutons ici que ces motos étaient plus légères que celles d'aujourd'hui et les vitesses bien inférieures. Malgré le faible rendement des moteurs, ils chauffaient dès qu'une côte était un peu longue et un grand nombre de moteurs n'aurait



pas pu effectuer un trajet un peu accidenté comme Paris-Versailles sans quelques arrêts. Cette expression de « chauffer » n'est d'ailleurs pas absolument exacte, bien que par suite de la faible dimension de la tubulure d'échappement, de l'évacuation défectueuse des gaz brûlés, de la surface insuffisante des ailettes, la température de fonctionnement était plus élevée que sur les moteurs actuels; mais la cause réelle de la perte de puissance et même de l'arrêt du moteur c'était surtout la distorsion, la déformation des organes du moteur. Un métal qu'on chauffe se dilate, augmente de volume sous l'influence de la chaleur et cela d'une manière proportionnelle à la température à laquelle il est porté. Prenons un cylindre. Si nous le mettons dans un four où il sera porté à une température uniforme, il s'allongera et s'élargira, mais restera parfaitement cylindrique. Si, au contraire, nous le plaçons sur des charbons qui n'en chaufferont qu'une partie, nous constaterons que cette partie se dilatera et formera une sorte de poche (cela ne sera naturellement pas assez accusé pour être constaté à l'œil nu, mais sera facilement décelé au moyen d'appareils de mesure). Donc un corps métallique dont la température n'est pas uniforme se dilate inégalement et se déforme. Un cylindre inégalement chauffé s'ovalise. Si donc nous voulons qu'un cylindre et sa culasse, sous l'influence de la chaleur interne développée par la combustion des gaz, ne se déforment pas, il faut qu'en tous les points la chaleur soit uniforme. Et ce problème est beaucoup plus compliqué que l'abaissement de la température de fonctionnement à une valeur raisonnable. En augmentant la surface des ailettes, il est aisé de refroidir suffisamment un moteur, mais il est beaucoup plus délicat d'éviter la présence de parties plus chaudes les unes que les autres. C'est cette distorsion qui cause tous les ennuis. Le cylindre prend une forme ovale, se dilate plus en haut qu'en bas. Entre les parties



Coupe d'un cylindre du moteur Wright; les ailettes sont tournées dans la masse et sont en aluminium, le piston fonctionne dans une chemise en acier.

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

Veillez m'abonner à (1), numéros de Moto-Revue, à partir du Numéro en date du

Ci-joint la somme de (2)

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

(Signature)

	Un an 52 numéros	Six mois 26 numéros	Trois mois 13 numéros
France et Colonies.....	45 »	23 »	12 »
Union Postale.....	66 »	34 »	18 »
Autres Pays.....	84 »	43 »	22 »

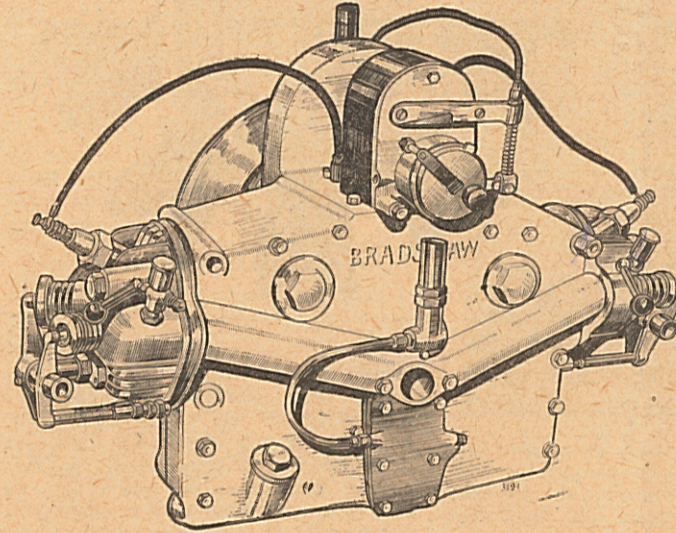
(1) 52, 26 ou 13 Numéros.

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

chaudes et les parties froides de la culasse, il se produit un travail interne du métal et des fêlures peuvent en résulter.

Pourquoi le cylindre, si on ne prend pas certaines précautions, chauffe-t-il inégalement ? Nous avons d'un côté une admission de gaz à température basse. L'air qui passe par le carburateur est encore refroidi par l'évaporation de l'essence. Les alentours de la soupape d'admission sont donc à une température

des cotes un peu plus fortes. Si on la chauffe à nouveau, elle atteindra, pour une même température que la première fois, des dimensions plus grandes. A partir d'un certain temps le maximum est atteint et les dimensions, à température donnée, ne changent plus. Si au début on laisse un moteur atteindre une température excessive, il en résulte des déformations qui subsistent après coup. Donc, ménagez votre moteur au début aussi bien pour



Le moteur Bradshaw à refroidissement par huile: seules les culasses sont garnies d'ailettes pour être refroidies par air. Certains amateurs sont allés, avec un succès relatif, monter de tels moteurs sur de légers avions.

peu élevée. Par contre la soupape d'échappement laisse sortir des gaz à une température très élevée, souvent près de mille degrés et la soupape elle-même peut atteindre 4 à 500 degrés. Les alentours de la soupape d'échappement seront donc très chauds. Si les soupapes sont voisines, on peut s'imaginer les déformations qui en résultent et nous avons souvent sur d'anciens moteurs constaté des fêlures, et même sur des moteurs à refroidissement par eau, dont la chapelle des soupapes était inégalement refroidie. Car ce serait une erreur de croire que les moteurs à refroidissement par eau soient exempts de distorsion. Une autre cause d'échauffement inégal c'est que l'avant du cylindre et de la culasse sont exposés au courant d'air frais alors que la partie arrière est masquée et mal refroidie.

Certes plus la température de fonctionnement est élevée et plus les inégalités de dilatation deviennent sensibles et à cet égard on peut dire qu'un moteur chauffe, mais l'arrêt du moteur se produit bien avant que l'huile brûle. Il résulte de diverses causes : 1° Coincement du piston dans le cylindre ovalisé ; 2° fuites entre le piston et le cylindre par suite de l'ovalisation de celui-ci ; 3° fuites par suite de l'ovalisation des sièges de soupape. On constate, en effet, qu'un moteur qui chauffe n'a presque plus de compression, celle-ci réapparaissant quand il est refroidi.

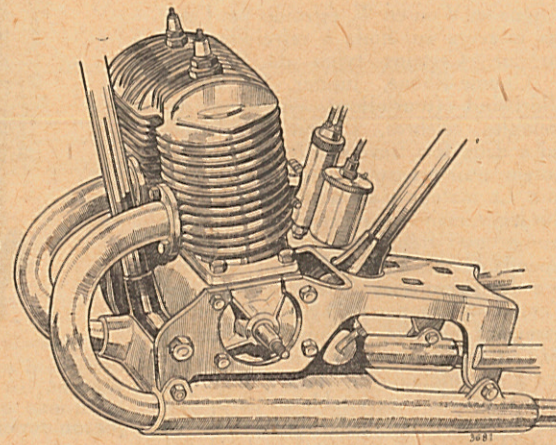
A ce propos signalons qu'au début une pièce métallique qui s'est dilatée, ne reprend pas, lorsqu'elle s'est refroidie, ses dimensions primitives, mais conserve

cette raison que pour le rodage des diverses pièces.

Le problème du refroidissement et les moteurs d'avion

Le problème est donc double : Il faut : 1° limiter la température de fonctionnement, c'est-à-dire évacuer dans l'atmosphère l'excédent de chaleur ; 2° maintenir aussi égale que possible la température du moteur. Un moteur dont le cylindre, la culasse, le piston seraient en tous leurs points à la même température, pourrait sans danger être employé à une température très élevée, ce qui éviterait de gaspiller une aussi

Une bonne disposition des cylindres pour assurer un bon refroidissement, leur inclinaison permet entre autres un meilleur refroidissement de la culasse qui est d'une seule pièce pour les deux cylindres sans toutefois communiquer entre elles; le moteur ci-contre a été seulement expérimenté en Angleterre.



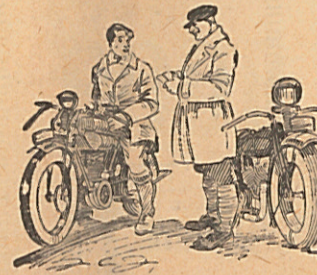
grande quantité de chaleur et par conséquent d'énergie. Nous serions, bien entendu arrêtés dans cette voie par l'huile de graissage qui perd ses qualités avec l'accroissement de température et finirait par brûler. Pour les moteurs à haute température de fonctionnement on préfère l'huile de ricin malgré quelques inconvénients (gommage du moteur à froid, mauvaise odeur, prix élevé). Elle a par contre l'avantage de ne brûler qu'à une température plus élevée, d'être meilleure conductrice de la chaleur, de conserver sa viscosité malgré la chaleur, de mieux adhérer aux parois, de n'être que très faiblement diluée par l'essence, d'entraîner moins de matières organiques. Mais pour les moteurs de série à compression et à régime moyens qui n'atteignent pas de hautes températures, l'huile minérale convient mieux. C'est surtout en course que l'emploi du ricin est justifié. A l'huile de ricin pure il y a lieu de préférer des huiles à base de ricin spécialement traitées. Mais encore une fois les avantages du ricin ne sont apparents que pour des moteurs à très haute température de fonctionnement, c'est-à-dire très rares pour autant qu'il s'agit de modèles de série.

Le moteur d'aviation par air a mis les ingénieurs en présence de difficultés beaucoup plus grandes que les moteurs de motos. Tout d'abord, les masses gazeuses auxquelles on a affaire sont beaucoup plus grandes que pour ces derniers. Si nous prenons le Wright Whirlwind qui est un moteur à moyenne puissance (200 CV), à 9 cylindres en étoile d'un alésage de 114 et d'une course de 140, nous trouvons une cylindrée totale de 13 litres soit près de 1.550 cmc. par cylindre. La compression est de 5 à 1. Le Jupiter a une cylindrée plus forte (146 x 190) et 9 cylindres. Salmson construit toute une gamme de moteurs depuis 12 CV à 460 CV, ce dernier à 18 cylindres. Le 230 CV est comparable au Wright comme poids, puissance et consommation. Chez Lorraine-Dietrich il y a un 250 CV et un 450 CV. On connaît aussi toute la collection des moteurs Anzani.

(A suivre)

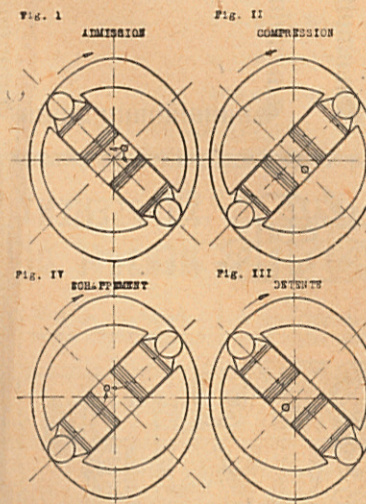
J. MELLIER.

Nos Consultations Techniques



Un moteur nouveau

Le moteur que je vous propose se compose essentiellement d'un cylindre muni de tourillons sur son axe transversal. Dans ce cylindre se trouvent deux pistons munis de galets qui roulent sur un chemin de came de forme elliptique. La chambre d'explosion, constituée par la partie centrale du cylindre et les deux pistons, varie donc quatre fois par tour. C'est ce qui permet d'obtenir le cycle à quatre temps pour une révolution du cylindre. Un distributeur constitué par deux surfaces ajustées l'une sur l'autre et percées de lumières convenablement disposées, permet l'admission des gaz frais et l'évacuation des gaz brûlés. Chaque piston donne donc un quart de tour moteur par révolution du cylindre, ce qui fait pour les deux pistons un demi tour moteur par tour. Allumage par magnéto placée en bout de l'arbre. Le courant est transmis à la bougie par l'intermédiaire d'un distributeur. Graissage par mélange d'huile à l'essence, et une canalisation d'arrivée d'huile pour le distributeur des gaz.



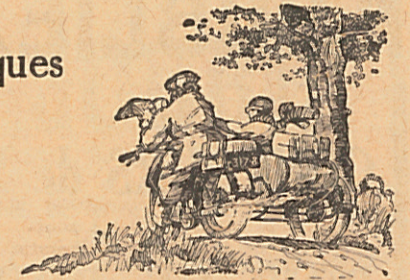
Remarques. — Le profil de la came n'est pas forcément elliptique. Le cylindre est inscrit dans une jale qui constitue un volant, et forme en même temps, avec deux flasques appliquées sur la came elliptique, un carter protecteur pour les galets.

Si nous comprenons bien votre schéma la lumière doit venir en présence d'autres lumières portées par un plateau fixe. Bien qu'un tel moteur puisse fonctionner surtout en modèle réduit, voici, autant qu'on en peut juger à première vue, les difficultés qui se présenteraient : 1° usure des galets qui tournent très vite, sont soumis à de gros efforts ; 2° poids du chemin de roulement qui devrait être double c'est-à-dire être une rainure dans laquelle se déplacerait le galet ; 3° difficulté de rendre étanche le système de distribution.

C'est la Mère Michel...

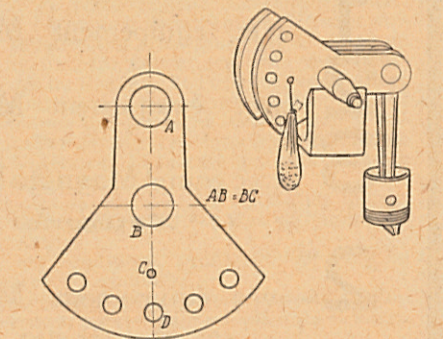
Passant hier matin 29 novembre à 9 h. 45 dans Bourg-la-Reine, venant de Paris sur ma Gnome et Rhône 250 cmc., un chat horriblement jaune traversa brusquement la chaussée, heurta la roue avant de ma machine et grimpa au mur d'une maison, derrière lequel il disparut. Tête et queue, chute (à ce

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.



ajoutant la moitié de la différence du poids du nouveau piston et de celui de l'ancien, c'est-à-dire 65 grammes.

Procédez de la manière suivante. Démontez votre moteur, ayez deux blocs de bois assez hauts et sur lesquels vous avez fixé deux pièces triangulaires de bois ou deux lames métalliques. Placez vos blocs au bord de l'établi sur un des contrepoids, à une distance de l'axe égale à celle de la tête de bielle, percez un petit trou et placez les axes sur les deux pièces de bois. Le piston pendant sur le côté de la table. Le piston sera le plus lourd, il fera remonter les contrepoids ; accrochez alors dans le petit trou un petit crochet de fil de fer et à celui-ci un morceau d'étoffe dans lequel vous mettez des poids jusqu'à ce que contrepoids et pistons se balancent. Pesez alors : 1° les poids, ou les grains de plomb qui ont été nécessaires pour rétablir l'équilibre ; 2° le vilebrequin, étant placé sur la table, au moyen d'un peson, soulevez le piston horizontalement. Vous aurez ainsi le chiffre représentant le poids de l'attelage alternatif.



Le premier poids (celui des grains de plomb) doit être la moitié, ou légèrement plus du poids de l'attelage alternatif.

Dans votre cas, il faudra naturellement un poids plus élevé, 130 gr. pour que les contrepoids et le piston suspendu à la bielle soient d'équilibre.

Vous allez alors sur les deux contrepoids percer bien symétriquement trois ou cinq trous. Ces trous seront fraisés. Puis dans ces trous vous introduirez des masselottes de plomb que vous riverez, toujours en veillant à ce qu'il en ait le même nombre sur les deux contrepoids ; vous devrez alors, pour que piston et contrepoids se balancent, retirer peu à peu des grains de plomb de la petite poche. Quand il ne restera plus que 50 ou 60 grammes le résultat voulu sera atteint.

L'éclairage est à l'ordre du jour

J'ai une batterie d'accus de 6 volts et je voudrais la transformer pour la monter sur ma moto, car elle est de trop grande dimension. Est-ce que en supprimant un élément, celui du milieu, car elle est de trois éléments, ça pourrait encore aller.

M. Raymond LEBEAU, mécanicien à la Capelle (Aisne).

En supprimant un élément, vous réduirez la tension à 4 volts, et vous devrez prendre des ampoules de 4 volts. L'éclairage sera naturellement moins puissant.

Je serais heureux que vous me renseigniez à ce sujet. D'autre part, dans un pays plus policé que le nôtre, je veux parler du Royaume-Uni, connaissez-vous la législation en usage dans le cas que je viens de vous signaler ? Il me revient à la mémoire une anecdote relative à un chien « condamné à mort » pour manquement aux règlements de police relatifs aux animaux domestiques (condamnation formulée après plusieurs avertissements).

(Abonné 74.270)... J. FAUGERAS.

Le propriétaire du chat est responsable, mais il faut le trouver, et prouver que c'est bien le chat en question qui est cause de l'accident. La municipalité pourrait être responsable si un accident survenait du fait d'un chantier non éclairé ou de choses analogues, mais il n'est pas de son ressort de garder les chats ni même les chiens. Il n'y a même que contre ceux-ci qu'elle puisse avoir une action quelconque en envoyant à la fourrière les chiens errants, ou collant une contravention aux propriétaires des chiens de garde qui les laissent sortir, etc.

Qu'on puisse obliger le propriétaire d'un chien enragé à le mettre à mort, qu'on punisse celui qui n'observe pas les règlements de police, n'implique pas que la municipalité se considère comme responsable des accidents causés par les animaux. Un frein de direction ne vous aurait pas empêché de tomber.

Nous vœux de rétablissement.

N'alourdissez pas votre piston

Je viens d'acheter une petite Monet-G. 2 CV, chaîne-courroie d'occasion et comme souvent l'occasion réserve sa petite surprise, j'ai la mienne aussi.

Le cylindre de cette machine ayant été rayé, il a été remplacé, le piston changé et remonté par un marchand de voitures d'enfants, si bien que le dit piston pèse 130 gr. de plus que le piston d'origine.

Je vous serais donc bien reconnaissant si vous pouviez me dire par lettre comment je pourrais rééquilibrer mon moteur, j'avais pensé rapporter deux petites masses sur le volant magnétique, mais l'espace me paraît restreint et préfère attendre vos conseils.

Ed. TESSON, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Ne touchez pas au volant magnétique. C'est le vilebrequin qu'il faut équilibrer en forant les contrepoids et en y

N'OUBLIEZ PAS

qu'au
CONCOURS de PHARES
du
BOIS DE BOULOGNE
LES PHARES

BESNARD

se sont classés

- 1^{er} avec équipement MAGLUM
- 2^e avec équipement MAGLUM
- 3^e avec équip^t Magnéto FRANCE
(1^{re} Catégorie)
- 2^e avec équipement MAGLUM
(2^e Catégorie)
- 1^{er} avec équipement MAGLUM
(3^e Catégorie)

donnant, en outre, l'éclairage

LE PLUS PUISSANT

constaté au cours de l'épreuve

PHARES BESNARD

21, Rue de Chartres, NEUILLY - Tél. : Neuilly 18-29



L'actualité Automobile SUPPLÉMENT MENSUEL DE
MOTO REVUE

LE NUMÉRO: 2 FRANCS

:: SPÉCIMEN FRANCO SUR DEMANDE ::

VOIR PAR AILLEURS LES
- PRIX SPÉCIAUX POUR -
ABONNEMENT COMPLET
64 NUMÉROS)

VOIR AUSSI LES CONDITIONS
POUR ABONNEMENT COMPLET
A PAIEMENT DIVISÉ
4 VERSEMENTS TRIMESTRIELS)

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

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

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

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

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

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

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

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

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

Date _____ Signature _____

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

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

MOTOCYCLISTES !!
 POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
 adressez-vous au Spécialiste
J. DETRUCHE
 MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - Tél. : NORD 31-07
 Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTA,
 TERROT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER, F.N.,
 RENÉ GILLET, GNOME et RHONE
VENTE & ÉCHANGE **COMPTANT & CRÉDIT**
 Pièces détachées toutes motos Stocks A. B. G. **REPARATIONS**

les Boîtes de vitesse
C. Picard
 Demandez notice M.R. gratis
 - 26, Rue Carnot 26 -
 COURBEVOIE (Seine)
 Pub. G. Sweerts

LE PHARE IMPEC
 = MOTO =
 SE CLASSE
1^{er} AU CONCOURS D'ÉCLAIRAGE
 DE MOTO-REVUE
 GRACE SA PUISSANCE D'ÉCLAIRAGE
 et ses dispositifs d'orientations déposés.
 MOTOCYCLISTES, exigez-le de votre fournisseur
TERRADE & C^o, 63, Route de la Révolte - LEVALLOIS

PIÈCES DÉTACHÉES
BSA
VÉLOS & MOTOS
 EN STOCK LIVRABLES
 - A LETTRE LUE -
BSA
 10, Rue des Acacias - PARIS
 GALVANI 65-03

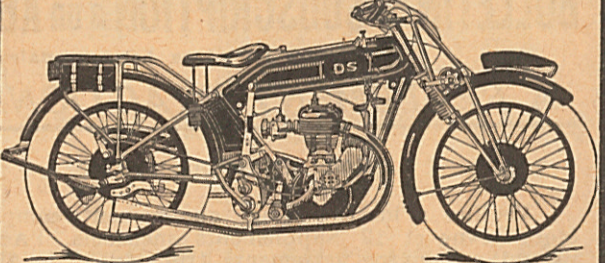
LES CYLINDRES DE MOTOS. RAYES
 sont réparés d'une façon définitive par le
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR
 sans changer ni piston, ni segment. Envoyer
 le cylindre et joindre le piston.
 Établissements **BARIMAR**, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

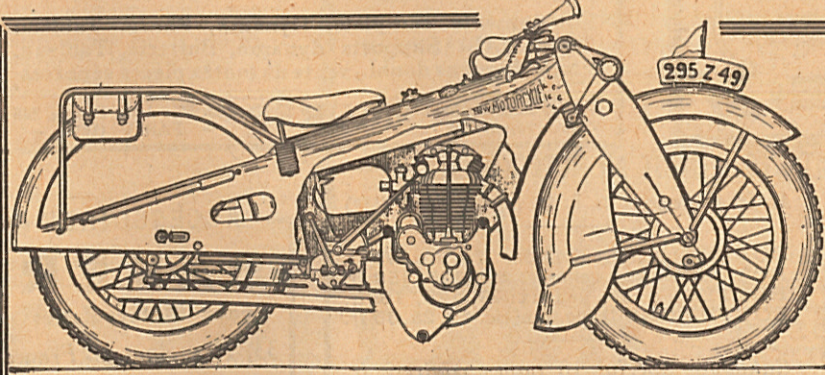
D. S. MALTERRE
 Victorieuse dans la Coupe de l'Armistice, les
 Six Jours d'Hiver et Paris-Les Pyrénées-Paris
VOUS OFFRE
SON TYPE 500 CMC.
 à fourche à parallélogramme avec amortisseurs et les
 larges freins à tambour avec mâchoires extensibles sur roues
 avant et arrière :
 1^o avec pneus normaux de 700x85.
 2^o 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

Il n'avait pas une boîte
LUCAM
 LA BOÎTE DE QUALITÉ
 Cette nouvelle boîte construite
 en grandes séries en 4 types
1 2 3 et 4 vitesses
 se monte instantanément
 sur toutes motos quelque
 soit la marque ou l'année.
 Notice M. R. envoyée gratuitement
 Graissage Kervoline
LUCAM
 17, r. de Belfort
 COURBEVOIE (Seine)
 Pub. G. Sweerts

SAHNA
 Fait 10% aux lecteurs de
 MOTO-REVUE à partir de
 100 fr. d'achat pendant tout le
 mois de Janvier.
 102, Avenue Simon-Bolivar
 Métro **COMBAT et BOLIVAR**
 Ouvert Dimanche
 et Fêtes toute la journée.
 Demandez nouveau
 Tarif.
CANADIENNE, tissu imperméable,
 col fourrure, doublé pure laine.
 Prix. 125 fr.
PROTÈGE-JAMBES
 imperméables.
 depuis 35 fr.

Moto **"ARBINET Aimé" 4 CV, 3 Vit.**
 PNEUS BALLON
 avec FOURCHE
 Amortisseurs
 Catalogue franco
ARBINET Aimé
 72, rue Berblsey
 DIJON


 STOCK CONSIDÉRABLE de PIÈCES pour HARLEY et INDIAN


 Coupe montrant la fixation
 du moteur et de la boîte de vitesse
NEW MOTORCYCLE
 Si différente des Autres
 CONSULTER NOS AGENTS PARISIENS
PARIS-MOTO
 79, Avenue des Ternes (17^e)
F. AUDION
 34, Rue Lebrun (13^e)
E. ALBRAND
 26 Rue Duméri (13^e)
 13, Rue du Parc
ORLÉANS Téléph. : 32-98

"INDIANISTES"
 Faites chemiser vos cylindres
 à la puissance fiscale de 6 CV. 370 fr.
 Envoyez votre moteur à trans-
 former en 5 CV. monocylindre. 250 fr.
 Nombreuses Références
 Demandez notre Catalogue de pièces détachées
 pour INDIAN
POINARD 3, Rue Laroche (14^e)
 LITRA 25-25

DÉRIVE-CHAINES
PENNANT
 Les meilleurs
 Garantis sous tous rapports
 POUR LE GROS : 13, Passage Ruelle - PARIS (18^e)

175 cmc., moteur P. M.
250 cmc. et 350 cmc.
Moteur Zürcher

MOTOCYCLETTES (4 temps)
PROPUL-CYCLE
7, Rue Gravel, 7
LEVALLOIS (Seine)

CATALOGUE FRANCO
et Représentants
Agents demandés

FABRIQUE DE CARROSSERIES
Tous modèles pour toutes motos - Catalogue gratuit - CREDIT
INDIAN : 2.700 fr. - HARLEY : 3.300 fr. - B.S.A. : 2.700 fr.
et toutes Motos de 1 à 9 HP.
Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois.
Prise en paiement de Bons, Titres et Motos - CREDIT 13 mois
Etabl^{ts} FOULON BUREAUX et MAGASINS :
162, Av. Daumesnil, Tél. Diderot 37-13

Les 350 MARC
Soupapes latérales
- Culbuteurs - 4.950 fr.
ou bloc moteur

AUX DOCKS DU PNEU
vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions
PNEUS et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS
TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif

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

HABERT - MOTO-HALL 78 AV. DES TERNES

SOYER SAROLÉA VOG COVENTRY EAGLE
LES MEILLEURES CONDITIONS DE CRÉDIT
MOTOBÉCANÉ MOTOCONFORT AUTOMOTO Neuf et occasion

PARIS

Bloc-Moteur PRADO
500cc. - 750cc.

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

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

SPECIALITES MOTO CYCLES Les accessoires les plus sérieux
En vente chez tous les Agents
Catalogue sur demande

V&W PARIS

Établ^{ts} VEUILLOTTE & WILLEMA
17, Rue Riquet - PARIS

REPOSE-PIEDS RETRO-VISEUR

Le GRAND GARAGE RENOUVIER
2 et 4, r. Charles-Renouvier
PARIS (XX^e) - Tél.: Roquette 07-87
est le spécialiste le plus compétent
en cycloars. Consultez-le pour
tout achat ou vente, reprise en
compte de toute moto moderne

MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE
41, Av. des Ternes et 28, R. des Acacias, PARIS (17^e)

BOTTES amér. cuissardes : 75, 95, 175 fr.
BOTTES courtes genoux : 115, 125, 150 fr.
BOTTES de cuir genoux : 49, 125, 165 fr.
BOTTILLONS franç.-améric. 12, 25, 35 fr.

Catalogue spécial 16 pages, contre 2 fr.
timbres remboursables à la commande
5 % remise à tout lecteur.

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

ROYAL-MOTO
déjà victorieuse dans les principales épreuves de
la saison, obtient un nouveau succès
au 500 mètres lancés du MOTO-CLUB
de RABAT (Maroc)

Sur 25 partants, LEVEILLÉ sur
175 cmc. arrive premier de sa
catégorie

C'EST LA UNE NOUVELLE PREUVE DE
SA FABRICATION IRRÉPROCHABLE

AGENTS !...
Assurez-vous l'exclusivité de la
-- Marque pour votre région -- n'hésitez plus

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS
BUREAU COMMERCIAL :
70, Avenue de la Grande-Armée, PARIS (17^e)
Téléphone : WAGRAM 80.35

Faites poser l'équipement électrique sur votre
Moto par MAURER, spécialiste de l'équipe-
ment 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
francs. 63, rue Mademoiselle (15^e) - PARIS (16^e) -

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (1^{re} pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

MOTO-AGENCY
24, Bd de Charonne, PARIS, 20^e
Achète - Vend - Répare - Echange
Fl., Terrot, Monet, Motoconfort, Soy, etc.
- Stock en neuf et occasions -
École de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

MOTO
Aleyon Lébor, 3 CV, grand sport, 2 temps, 2 échaps., 3 vit., 2.200 fr. Delburg, 49, boulevard de la Tour Maubourg.

Aleyon, 2 CV, 175 cmc., 2 vit., parf. état, compt., sel., Terry, éclairage Luxor, coffre outil, pneus neufs, chaîne-chaîne. Soult, 6, rue Mounet-Sully, Franconville (S.-et-O.).

2 motos A. B. C., 4 vit., dont 1 spéciale, très rapide, excel. état, 3.000 et 4.000 fr. ; 1 B. S. A. 350, culb., état parfait, 4.500 fr., af. loyale, urgent, vendues par amateur, cause départ. Gréaud, 3, rue Saint-Martin, Angers.

B. S. A., 5 CV, excellent état, chaîne-chaîne, éclairage, pneus neufs, tun-sad, 3.900 fr. Lamiot, 12, avenue de Sceaux, Versailles.

Cleveland, 4 CV, bel équipement, prix intéressant, pressé. Rohmer, 2, rue d'Ivry, Kremlin-Bicêtre (Seine). Soir préféré.

D. F. R., 250 cmc., 1927, peu roulé, écl. élect., t.-sad, comp. O.S. 3.000 net. Freulon chez Lavergne, 17, rue Clément-Viénot, Vincennes.

Favor, 125, mono, très bon état, 1.000 fr. ; Favor, 175, 2 vit., état de marche parfait, 1.700 fr. Aleyon 175, 2 vit., ch.-ch., frein moyen, selle Terry, moteur remis à neuf, garanti 6 mois, 2.000 fr. Mory, 30, rue Gambetta, Lagny (S.-et-M.).

Jean Thomann, 175 cmc., 3 vit., super-sport, avec tan-sad, phare, outillage, etc., comme neuve, 2.500 fr., visible le dimanche. Gossione, 24, rue de la République, Montmorency, gare d'Enghein.

Motobécane 1927, 2 vit., 1.200 francs. 63, rue Mademoiselle (15^e).

Motoconfort, état de neuf, 2.300. Delburg, 49, boulevard de la Tour-Maubourg.

Motosacoche, 250 cmc., 2.600 francs ; Stella, double échappement, confort, 2.100 fr. ; Terrot 350 cmc. neuve, 6.000 fr. ; Clyno, 750 cmc., comme neuve, 3.000 fr. ; Sunbeam, grand sport, 4.000 fr. ;

Maison F. TOUTIN
171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)
Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1928
La Maison se charge des réparations
TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX DE SOLDE

ÉCOLE DE MOTOS
Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance
Fondée en 1884

VENTE DE NEUF ET OCCASIONS AU COMPTANT ET A CRÉDIT
ÉCHANGE - RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES QUALIFIÉS

AGENCE

TERROT - PEUGEOT - MONET & GOYON - RAVAT - RADIOR
VÉLOCETTE - NEW-MAP - RENÉ GILLET - F.N.
MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - ROCHESTER - GNOME
et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN
Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUTS LES JOURS
Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. - Fermé le Mardi

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

Les 350 cmc. MARC
Soupapes latérales
- Culbuteurs - 4.950 fr.
ou Bloc moteur

4 Terrot, 350 cmc., depuis 4.000 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Rog. 07-67.

Monet et Goyon, 2 CV, guidon sport, parf. état, 2.000 fr. S'adresser Gauduchon, 72, av. J.-B.-Clément, Boulogne (Seine).
Monet et Goyon, 2 CV 1/2, supersport 1926, état neuf, prix : 2.500 fr. Faucherin, 2, villa Niel, Paris.

Monet et Goyon, 250 cmc., sport, confort, parf. état, roulé 3.000 km, écl. Magondeaux, compteur, etc., 3.950 fr. M. le Curé de Mointel, par Breuil-le-Sec (Oise).
Monet et Goyon, 2 CV sport, écl. élect., tr. bon état, 1.800 fr. Er. S. de Guényveau, rue de la Boétie, Paris.

Monet et Goyon, R.C. 4, boîte Burman, pneus 710x85, tan-sad, pare-jambes, ayant roulé 800 km, état neuf, prix très intéressant. Paris-Motos, 79, avenue des Ternes, Paris (17^e).

Norton, 500, culb., 6.200 fr., com. neuve ; Peugeot 350, bloc-mot., 4.600 fr. 26, rue Flareau (20^e).

Moto Peugeot, 250 cmc., 2 temps, 2 vit., bon état, 1.500 fr. S'adresser 10, rue Jean-Bart, Paris.

A enl. cause départ 1 Peugeot, 175, et. neuf, 2.000 fr. ou 1 J. Thomann, sup.-sp., presq. neuve, 2.000 fr. Georges, 42, rue Saint-Merri, Paris (4^e).

Moto 175 cmc, Ste la, 2 vit., cause double emploi, caisse side-car, biplace, luxe, état neuf, 1.000 fr. Visible Herbel chez Lefèvre, 5, rue de la Prévoyance, Champigny (Seine).

500 cmc, supersport, 3.000 km, sous garantie usine, 500 cmc, touriste, éclairage tan-sad, pneus ballons, etc., état neuf ; 350 cmc., supersport, état neuf. Sous-agence occasions Saroléa, 170 bis, avenue de Paris, Vincennes. Tél.: Did. 24-47.

Terrot, mars 1927, 250 cmc., mod. tourisme, en parfait état, 2.600 fr. Delburg, 49 boulevard la Tour-Maubourg.

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

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

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

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

1 Moto Terrot, 6 CV, confort, 4 HP, 4 temps, dernier mod., 4.700 fr.; 1 moto Terrot, 3 HP, 4 temps, mot. Jap, 3.350 fr.; 1 moto Terrot, 3 HP, 2 temps, état neuf, 2.600 fr.; 1 moto Terrot, 500, culbuteur Jap, superbe occasion, Gaston Lefèvre, 110, rue Damrémont, Paris (18°).
 Terrot, 250 cmc., b. état marche gar., prix intéress., cause achat voit. Grellier, Saint-Aubinde-Bauligne (Deux-Sèvres).
 Terrot, 350, moteur Jap 1927, pneus ballon 700x100, tan-sad, écl., nombreux accessoires et Gnome et Rhône, 250 cmc., neuve, 2.200 fr., à débattre. Gnome et Rhône, grand sport; 1927, gros pneus, nombreux acces., 4.500 fr.; 6 roues Mich., Renault ou Citroën, 100 fr.; Vélocette, 350, sport, 1927, 2.600 fr., à débattre de 2 à 6 h. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (15°).
 Terrot, 3 CV, supersport, conf., mai 1927, conf. O. S., éclair. élect. Prix à débattre. Ecrire J. Delaire, 19, rue Keller, Paris (11°).
 Triumph, bloc-moteur; Neracar, 4 temps, Blackburn électrique; F. N., 350, type M. 60, châssis René Gillet, av. caisse, bi-glace; Sidecar Monet 2 temps, side-car Monet 4 temps; B. S. A., sidecar moderne, 4 CV; Vélocettes Douglas-Cleveland, Terrot, chez Augoyat, 8, avenue Dorian, Paris (12°). Métro Nation.

“MARC” 4.950^{fr.} présente sa **350 CMC.** 4.950^{fr.}

3 MODÈLES UN SEUL PRIX

- Soupapes latérales —
- Moteur Jap - Culbuteurs LMP —
- Bloc moteur Chaise —

4.950^{fr.}

Cadre double berceau - Freins dans les moyeux AV et AR - Amortis. de fourche - Frein de direction - Pneus ballons à tringles de 700x100 - Boîte de vitesses Staub - Carburateur Amac - Magnéto France - Selle Terry.

4.950^{fr.} Motocycl. MARC 80, r. du Dessous-des-Berges - PARIS (13°) **4.950^{fr.}**

- Catalogue contre 1 fr. en timbres -

René Gillet, solo, pneus: 700x100, entièrement équipée, éclairage tan-sad, outillage complet, dernier modèle, très peu roulé. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris (17°).
 Terrot, 350, double échappement, gagnante épreuves, très vite, pignons, pièces de rechange, prix 5.800 fr. Boucheron, 16, rue Picot.
 Douglas, 4 CV, 2 cyl., pist. Alpax état méc. parf., garanti, peint neuve, phare, outill., tan-sad, occ. except., 2.500 fr., cause auto, urgent, écr. pr. rendez-vous: Debosque, 99, Denis-Pépin, à Colombes.
 Gnome et Rhône d'occasion, revisées par l'usine, à vendre avec garantie, 49, av. de la Grande-Armée.
SIDECARS
 1 side Harley, 2.500 fr., écl. électrique Solex, bon état; 1 side Indian, pièces Harley, Indian et Triumph, Christophe Beaumont, par Noviat (M.-et-M.).
 René Gillet, side-car, bi-place, pneus 700x100, éclair. Magondeaux, compteur, parf. état mécanique garanti, 6.500 fr. Georges Fèvre, 79, avenue des Ternes Paris (17°).
 René Gillet, side bi-place, éclair. Mag., très bon état, roue rechange, av. p., cause achat voit., 4.500 fr., à enlever de suite. Detassiaux, 52, avenue Parmentier, Paris.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar, 6 HP, sp., bord., état neuf, écrire pour rendez-vous: Jean, 6, rue Pouscarne, Malakoff.

PIÈCES pour MOTOS

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO
 1, Rue Faraday, Paris (17°)
 Reste ouvert le Dimanche matin de 9 à 12 h.
 Tél. CARNOT 50-79

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

Protégez votre tête avec le nouveau casque

LEDURACUIRE



Il est tout en cuir LE PLUS léger, solide, résistant

H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir soignée

34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1^{er})

Tarif franco

MOTOCYCLETTES SAROLÉA - Tous les Modèles sont livrables immédiatement - à l'Agence directe: 62, Rue Rochechouart - PARIS

COMPTANT ET CRÉDIT

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS Toutes Marques

A. DE SARELLO 90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Téléph. Wagram 01-00 Carnot 53 57

PIÈCES POUR B.S.A TRIUMPH ACCESSOIRES PNEUS de MARQUES

RÉPARATIONS en 24 heures avec Garantie de 6 Mois

SPECIALITÉ pour MOTOS

CARROSSERIES ET CHASSIS pour SIDE CARS

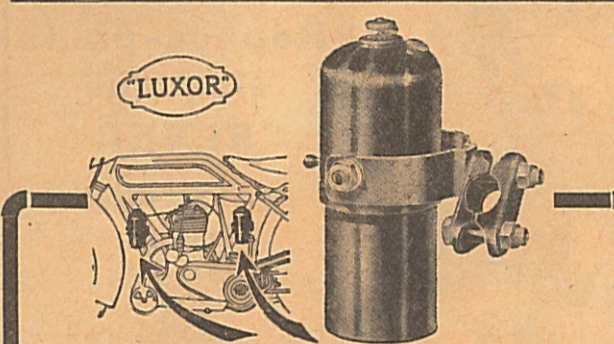
12 modèles en mono et bi-place Bois - Tôle - Aluminium

Capotes, Pare-brise, Tan-Sad Pare-boue, Repose-pieds, Sacoques, Lanternes, etc., etc.

Ernest RICHARD Constructeur

184, Avenue de Cholay, 184 PARIS 8^e Tel. Gobains 62-82 Catalogue contre 0 fr. 50

LUXOR



LES GROUPES MOTO

LES PLUS ROBUSTES
 LES PLUS APPRÉCIÉS
 LES PLUS RÉPANDUS

EXIGEZ-LE de votre FOURNISSEUR HABITUEL

Dispositif spécial Universel (Bté S.G.D.G.)
 — de fixation de Phare et Générateur —

TRAISSET & C^{ie}, Fabricants. 3, Rue Te son, PARIS (10^e)

NAVILLE et ses Fils 5, Rue Sarrette Paris (14^e)

Montage Rayonnage DE ROUES rayons et jantes de tous profils Transformations

pour Motocyclettes et Voitures Expéditions en Province

Sandford spécial de course gagnant de plusieurs épreuves, à vendre avec groupe de rechange moins poussé pour la marche normale, équipé pneus de course, roue de rechange et écl., vit. atteinte, 153 km garanti, prix: 17.000 fr. Louis Coimder, Château d'Aulnay, L'Aître, par la Chaussée (Marne).

Vend de confiance Sandford type 2 vit., freins av., parf. état mécanique et carross., 120 heure, 7.500 fr. Menet, 85, rue Pompe, Passy 32-05.

Voisin cond int., 7 CV, 19; très bon état, 6.000 fr. Zomini, 75, route des Petits-Ponts, Bobigny (Seine).

Morgan ou Sandford ont été vendus par Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier en 1927, amateur de trois roues, venez nous voir ou téléphonez à Rog. 07-67.

Voiturettes ou cyclecars 4 roues ont été vendues ou échangées par notre maison en 1927, il en reste encore, depuis 3.000 fr. Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Rog. 07-67.

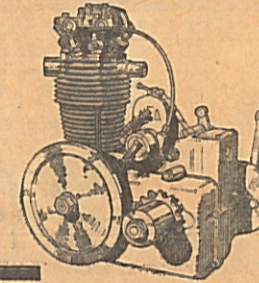
UN BLOC MOTEUR 3 vitesses Français

établi dans d'aussi bonnes conditions que la fabrication étrangère

MONOBLOC SPORT BREVETÉ S. G. D. G.

CHAISE & C^{ie} 53, Rue Auguste Lançon PARIS

RENSEIGNEMENTS ET PRIX SUR DEMANDE



POUR VOS ÉTRENNES

Faites votre choix sur la nouvelle 175 populaire

CLAUDE DELAGE

Prix 2.060 fr. transmission par chaîne, ou la nouvelle 500 supersport double échappement.

Conditions de vente à crédit sur demande

Établ^{ts} CLAUDE DELAGE, 12, Rue Honnet à Clichy (Seine)

HALL de la VOITURETTE 99, Avenue d'Orléans, PARIS (14^e)

Téléphone: Gobains 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.)

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1908 Prix : 5.375 fr. MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.

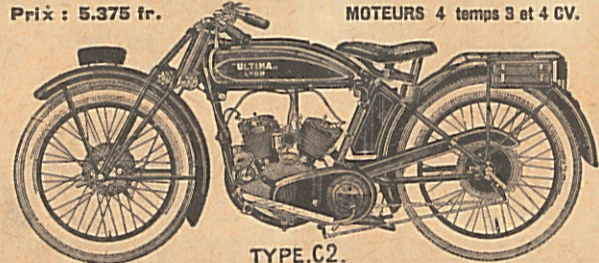
ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

Type A avec démultiplicateur et débrayage.....	2.875 fr.
Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses, débrayage kick-starter.....	3.750 »
Type B1 ———— "haîne chaîne.....	3.975 »
Type C1 ———— 2 cylind. en V 500 cmc ch. ch.....	4.775 »
Type C2 ———— 2 cylind. ch. ch. moyeux à freins et à broche.....	5.375 »

5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à :

E BILLION, Constructeur - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax LYON

Téléph. VAUDREY 2-04 Télégr. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon



TYPE C2.

TRIUMPH
212, Boulevard Péreire - PARIS

Châssis Chenard 8 CV, 2 Cyl. 1/2 taxe, 450 fr., belle carr., 2 pl., capote, pare-brise, 250 fr.; 2 part. Houdaille, 60 fr.; Bosch 4 cyl., 125 fr. Cora, 44, rue Fessart.

Demande jeune homme aide-mécanicien garage, ou service livraison camionnette ou Maison bourgeoise. Blanc, 1, r. Cabanis (14°).

Moteur 2 cyl., 3 CV, à culb., magn. et carb., comme neuf, révisé carte grise, 500 fr.; violon 3/4 avec l'étui, 130 fr. ou échange contre banjo; arbre de pont ar. B. B. P., 70 fr. Madoni, 68, bd de l'Hôpital, Paris (13°).

Motos neuves et occasions de toutes marques. Etab. Simon Boutilier, 170 bis, av. Paris, Vincennes maison de confiance, fondée en 1920.

A vendre magnéto Bosch, Z. E. L. mono, avance variable, neuve, 275 fr. Lamotte, 59, rue Voltaire, La-Garenne-Colombes.

2 moteurs Violet, 1.100 fr., à eau, complets, bon état, 600 fr., pièce châssis, direction, roue, etc... prix très intéressants, 67, rue Castagnary (15°).

Petit garage atelier, pour motos ou voitures, tout installé, petit loyer, prix très intéressants, cause départ. Lucien, 67, rue Castagnary (15°).

Autos, motos achat maxima, de suite et comptant, Paris Auto, 104, avenue de Villiers, Paris.

Poste soudure autogène complet, avec chariot, 450 fr.; Alambic 5 litres, tout cuivre, 350 fr. Christmas, 143, avenue Emile-Zola, Paris (15°).

Je vends o.c. selle Harley, exc. état. J'achète occ. porte bag. Harley. Bigolet, 129, bd de Grenelle, Paris.

1 Châssis side G. L., ét. nf. av. roue, pn. b. ét., 400 fr., 1 carrosserie, bois à rép., 60 fr., neuve, en tôle, 290 fr.; 1 roue A. R. moto, compl. c. nve, 650x65, av. pn. à régom., 80 fr.; 1 mach. à écr. Virotyp, gd form., march. t. b., 65 fr.; 1 app. photo Murer, 4x6 1/2, obj. rect., parf. ét., 125 fr. 1 silencieux moto, 10 fr. Boulford, rue Crépet, Lyon (Rhône), 7°.

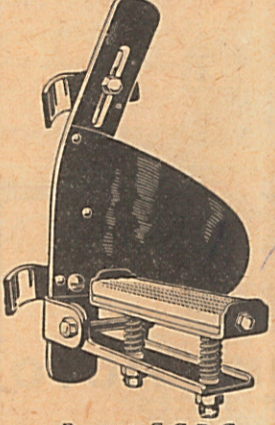
Phares Marchal la paire 150 fr., 1 phare Marchal de côté, neuf, 200 fr.; 1 magnéto Bosch, 8 cyl., c. neuve, 450 fr. 67, rue Castagnary (15°).

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

Repose-pieds élastique "ELVER"
munis de protège talons

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du passager arrière

Breveté S.G.D.G.

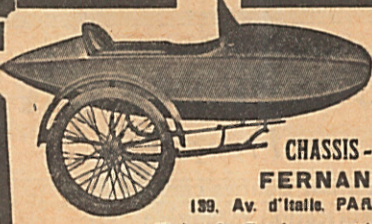


REVELLE et Cie, Fts 8, Rue Marie-Stuart PARIS

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES


CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE

FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS (13°) - Tél. Gob. 25 00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50



SPECIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES
EXIGEZ LA MARQUE

MECANO
45, RUE TOURVILLE - PARIS



VINCENNES-MOTOS
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - Téléphone - VINCENNES 598
Léon CABET, 43, Avenue de Paris - VINCENNES

Agent direct des Marques: MONET-GOVON, TERROT, MOTO-COMFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, GILLET D'HERSTAL, JEAN THOMANN, ROCHESTER, SAN-SOU-PAP, TRAIN C. P. ROLEO, etc. - Vente comptant et crédit. Stock important de Machines d'occasions revistées et livrées avec garanties.

MOTO-ÉCOLE sur machine récente - Leçons particulières ou à forfait
Leçons gratuites à tout Acheteur.

OCCASION UNIQUE
Voiturette Sport 6 HP. Moteur Ruby très vite, Pneus Ballons, Éclairage Marchal, Montre-compteur, tous accessoires..... 6.500 fr.
Ch. SWEERTS
36 ter. r. de la Tour-d'Avoygne PARIS
Tél. Trudaine 78-82 et 51-96

Avances de suite 80 % sur moto, auto, charge de vendre, 24. r. Voltaire. Téléph.: Carnot 46-82.

ON DESIRE ACHETER

Acheterai comptant, à particulier, Terrot ou F. N., 350 ou 500 cmc., confort, peu roulé, avec éclairage. Ecrire ou présenter, Verchère, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris (4°).

Harley écrire cond. Morin, 48, rue Pergolèse (16°).
Désire acheter phare acétylène. Faire offres Pirot, Roizo (Ardennes).

Cherche pare-brise, coupe-vent, pour side-car carrosserie L. V. Faire offre et prix. Blandin, Lormes (Nièvre).

Cherche 250 ou 350, état neuf, 2 ou 4 temps. Verdier, 4, rue Leneveux (14°).

Suis preneur comptant, toute moto ou cyclec. Delburg, 49, bd de la Tour-Maubourg.

Achète Cyclec, accid. ou mauv. état. Ecrire Dechatre, 226, rue de Belleville

ECHANGE

Benjamin 4 CV, 2 temps, tout équipé, phare tan-sad, ach. transform., pn. 700x80, prix 3.000 fr. ou à échan. contre voit. 5 CV cabriolet torpédo Citroën. Latin, 10, rue Charles-Nodier, Pré-Saint-Gervais; soir après 7 h. ou dimanche.

Terrot 350 JAP culb., ét. neuf, pn. ballon, éclair. av., ar., compt., montre, tan-sad, pare-jambes, 5.100 fr. ou échang. cyclecar 4, 5 CV, t. b. ét., éclair. électr. P. Mathey, 100, rue Chardon-Lagache (16°).

D. S. ballons 500, pn., dir., acc., état ab. neuf, 4.200 ou éch. contre 250 ou 350, conf., bonne marque même état. Vervialle, 15, avenue Melun, Villeneuve-St-Georges.

5 HP Ariès sport, écl. et démarrage élect., bon état, 4.500 fr.; reprend moto ou side. Rabat, 62, bd Victor-Hugo.

Moto Clément Gladiator, mot. révisé; 2 cyl., 5 HP, 2 vit., chaîne, à échanger contre cyclecar G. N. ou Indian side. Bane, 175, rue de l'Hay, à K-Bicêtre (Seine).

Moto Dollar, 4 temps, culb., 2 CV 1/2, à vendre 2.800 ou à échanger contre 350 cmc moderne, avec supplément. Ecrire 24, rue du Rendez-Vous, Paris (12°), M. Rignault.

Cyclecar 2 pl., parf. état, éclair. mag., acc., out., à enlever cause double emploi; au plus offrant au-dessus de 4.000 fr. Reprendrait en compte petite moto. Ecr. M. Ducrey, 7, Villa de l'Ermitage, Paris (20°).



Spido

S'AMÉ ANDRÉ F.
8 Rue de la Tour-des-Dames

DE LA RUE-NOUVELLIÈRE

HUILE DE SÉCURITÉ

Demandez le "Guide Spido" à la Société A. ANDRÉ FILS et "Guides Peugeot". 8, Rue Tour-des-Dames, Paris, 9°

