

La bonne Carburation

MOTO REVUE

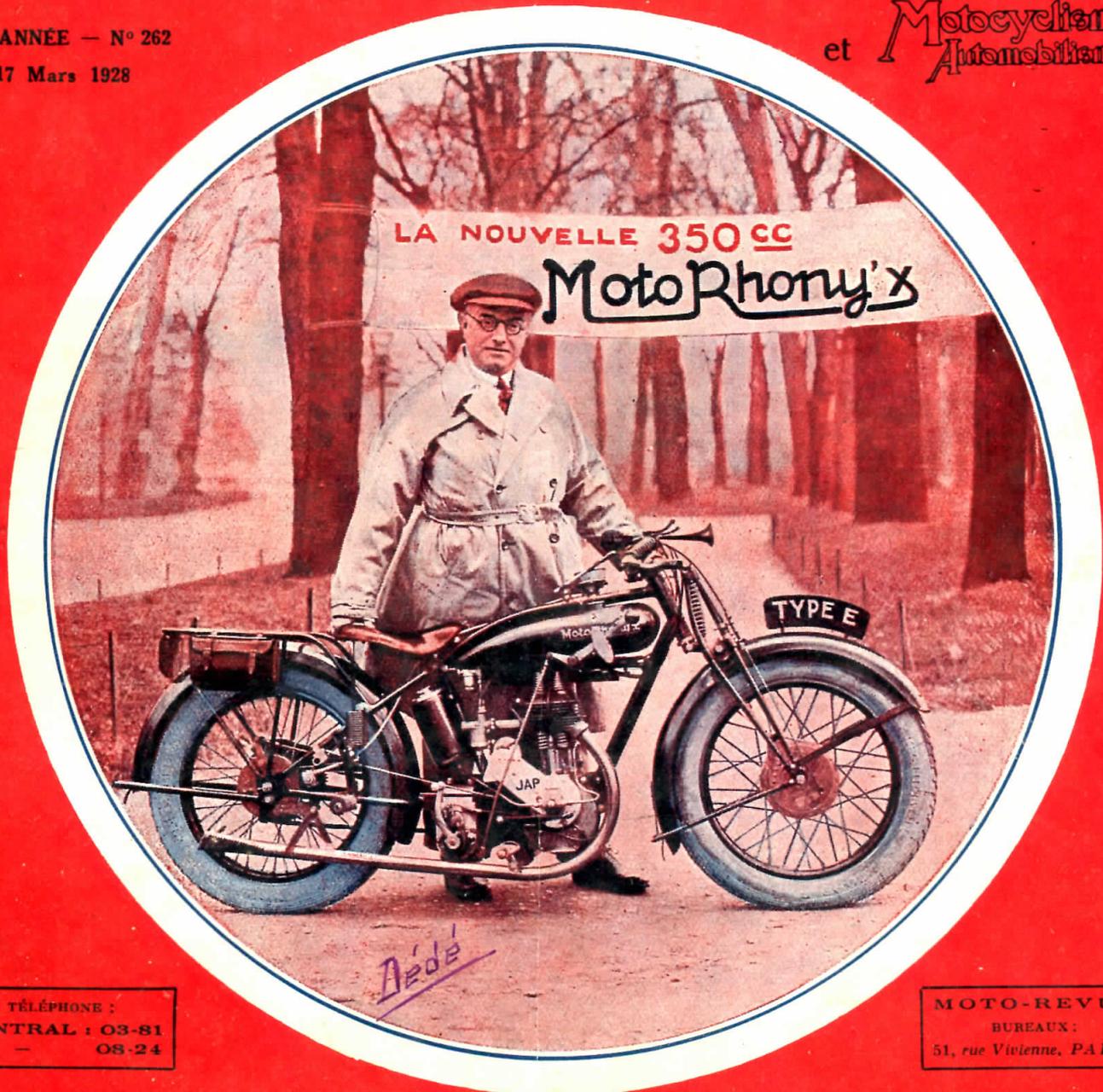
1^{fr.}25

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 262

17 Mars 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— OS-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

La nouvelle 350 cmc., **MOTORHONY'S** qui vient de sortir et qui obtient déjà un succès considérable dans les milieux motocyclistes.

28, Route Nationale, LYON (Bron)
Dépôt : 12, Rue Jean-Nicot, PARIS (7^e)

**LUMIÈRE
PARTOUT &
TOUJOURS**

COMPLÈTEMENT MÉCANIQUE

En plus de sa simplicité réputée, l'éclairage électrique MAGLUM est entièrement mécanique et ne comporte aucun réservoir de liquide. L'appareil est constitué d'une seule partie tournante, l'induit étant fixe. Cette partie tournante est montée sur roulements à bille. Rien d'autre ! Suivant le cas, l'entraînement de l'appareil par le moteur est fait soit par pignons, soit par chaîne, donc par un moyen mécanique, ajoutons que l'appareil se débraye dans la journée et supprime ainsi l'usure rapide provoquée par le fonctionnement continu de l'appareil.

Notices sur demande à
l'Éclairage Électrique

MAGLUM

**Magnéto - Lumière L.M.C.
Service Commercial :
21, Rue de Chartres
NEUILLY-sur-SEINE
Téléphone : Carnot 46-41**

La grande épreuve d'Endurance PARIS-NICE

a permis chaque année à

Perrot



d'affirmer la supériorité de sa fabrication

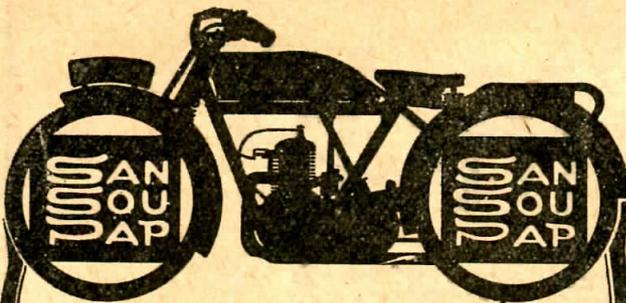
- 1922** - 1^{er} absolu Alger (cat. 250 cmc.)
1923 - 1^{ers} ex-æquo, Goubert, Desdions, Juy (cat. 250 cmc.)
1924 - 1^{ers} - d^o - Desdions, Perrotin, Pain, Goubert, Gaudet, Vachey
(175, 250, 350 cmc.)
1925 - 1^{ers} - d^o - Desdions, Colonel, Quenette, Rolland (cat. 175, 250, 350 cmc.)
1926 - 1^{ers} - d^o - Garot, Quenette, Rolland, Durand, Perrotin (175, 250 cmc.)
1927 - 1^{ers} - d^o - Garot, Quenette, Rolland, Durand, Perrotin,
William, Gautherot (cat. 250, 350 cmc. et 350 side)



Catalogue et Notices franco sur demande adressée aux
Établissements TERROT 2, Rue André-Colomban
DIJON

Magasin de Vente à PARIS : 30, Avenue de la Grande-Armée - 2.000 Agents en France

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



le vrai banc d'essai

LA ROUTE
a consacré la
marque

SAN SOU PAP
ses succès
répétés font
la preuve de
ses qualités.

ENDURANCE
RÉGULARITÉ
VITESSE

1927
BOL D'OR
records 1925
1926 battus

**CIRCUIT DE
LA SEINE
INFÉRIEURE**
4 engagés
4 premiers

**PARIS-
LES PYRÉNÉES
• PARIS**

**1^{er} classement g^{al}
toutes catégories**

**LES SIX-JOURS
D'HIVER
1928**

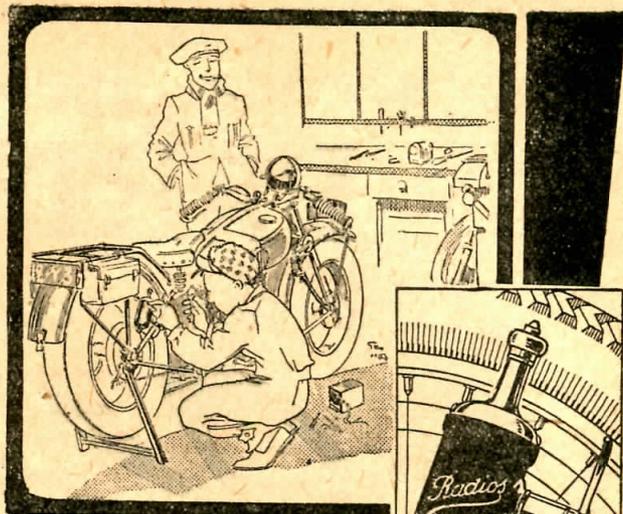
5 engagés
5 premiers
5 médailles d'or
Coupe Bleue

Motex

**AGENCE GÉNÉRALE
DE SAN SOU PAP**

catalogues illustrés
gratuits et conditions
de vente en 12 mois.

**154. Boul. HAUSSMANN
PARIS**



**En 10 minutes
votre Radios
sera monté**

Le temps de fumer une
cigarette et n'importe
quel apprenti aura
monté un éclairage
électrique Radios-Moto
sur votre machine, sans
toucher aux organes
délicats de celle-ci.

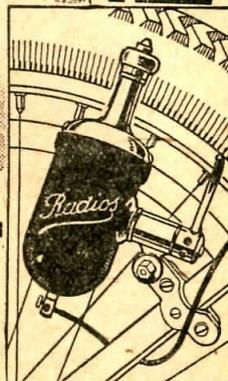
Prix avantageux

Cette même simplicité se re-
trouve dans le mécanisme des
éclairages électriques sans
accus Radios-Moto, ce qui
explique leurs prix accessi-
bles au budget d'un motocy-
cliste (de 320 à 395 francs, ce
dernier modèle comportant
éclairages route et code, veil-
leuse et prise pour balladeuse).

Robustesse

Bénéficiant de 18 années de
pratique, Radios résiste à la
pluie, à la poussière, aux
mauvaises routes Il fonc-
tionne plusieurs années sans
réparation ni entretien.

Documentez-
vous
davantage
en nous
demandant
notice
gratuite
et liste
des
revendeurs.



ce croquis montre
l'entraînement et
la fixation de la
dynamo Radios sur
la fourche arrière.

**ECLAIRAGES
ELECTRIQUES**

RADIOS

POUR MOTOS OU VÉLOS

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

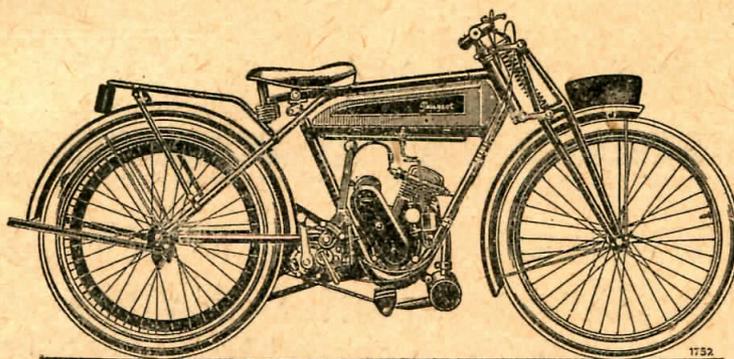
La P. 102
Peugeot

2350 *frs*

FOURCHE A
PARALLÉLOGRAMME

FREINS
TRÈS EFFICACES

CADRE TRÈS ROBUSTE
A RACCORDS FORGÉS



BOÎTE A
2 VITESSES

MOTEUR PUISSANT
ET SOUPLE

RÉSERVOIR A
GRANDE CAPACITÉ

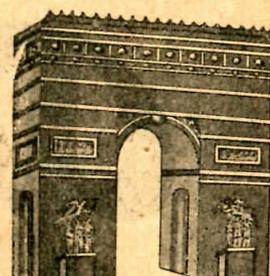
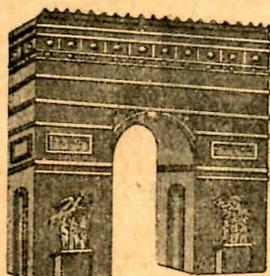
Le Tourisme en Motocyclette légère

CATALOGUE FRANCO
Cycles Peugeot - Beaulieu (Doubs)

Magasin d'Exposition et de Vente

71. Av. de la Grande Armée
PARIS

LE TRIOMPHE DE L'ÉLÉGANCE ET DE L'ÉCONOMIE



RAVAT vous rappelle

SES SUCCÈS DE 1927

PARIS-NICE: Catégorie 350 cc., Premier; Médaille d'Or;
 LES 3 JOURS DE L'U. M. F.: Catégorie 350 cc., Premier; Médaille
 d'or. — Catégorie 175 cc., 3 Premiers. — Coupe des
 Constructeurs;
 COURSE DE CÔTE DE PLANFOY: Catégorie 250 cc., record battu;
 PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS: Catégorie 350 cc., 2 Premiers. —
 Médaille d'or. — Coupe du Groupe Rouge.
 COURSE DE LAFFREY: Catégorie 250 cc., Premier.

SES MODÈLES 1928

175 cc. — 2 Temps, Chaîne-courroie, 2 et 3 Vitesses;
 175 cc. — 2 Temps, Chaîne-chaîne, 3 Vit., Équipement sport;
 175 cc. — Sport, 4 Temps, 3 Vitesses;
 250 cc. — 2 Temps, Chaîne-chaîne, 3 Vitesses;
 250 cc. — 4 Temps, à Culbuteurs;
 4 CV. — Moteur Blackburne, nouvelle étude;
 350 cc. — 4 Temps, à Culbuteurs;
 500 cc. — Soupapes latérales, Moteur Blackburne.

SOCIÉTÉ ANONYME
 Capital: 8 000.000 Frs

- Établissements RAVAT - St-ÉTIENNE -

SOCIÉTÉ ANONYME
 Capital: 8 000.000 Frs



LES GRANDES MARQUES NATIONALES
 LES GRANDES MARQUES RÉGIONALES
 ET LA PLUPART DES MARQUES LOCALES



ONT ADOPTÉ EN SÉRIE

Le Carburateur



GURTNER

PONTARLIER (Doubs)

Si, pour certains carburateurs, les modèles vieux, de cinq ans ne donnent que des ennuis, le Carburateur J. G. même vieux de dix ans donnera toujours satisfaction à ceux qui l'utilisent.

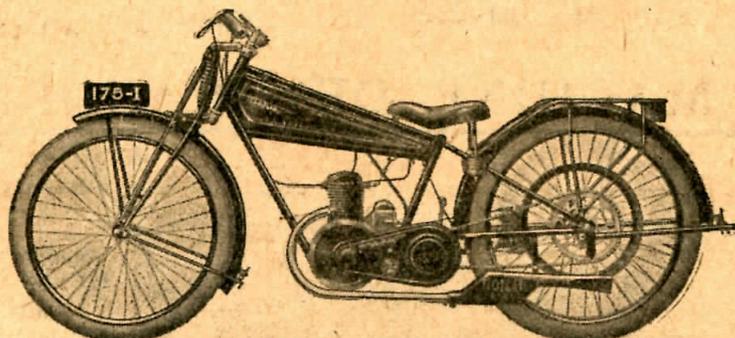
Par ses qualités reconnues, le Carburateur J. G. surpasse indiscutablement toute concurrence.

Catalogue franco sur demande: Établissements GURTNER - Pontarlier (Doubs)



175 cm³

1928



175 cm³

1928

désirez-vous acheter une moto pratique à crédit..?

Nos types 1928

175 cmc 2 temps

175 cmc 4 temps à culb.

250 cmc 4 temps à culb.

350 cmc bloc moteur arbre à came en tête.

500 cmc bloc moteur arbre à came en tête.

...nous vous adresserons par retour notre nouveau système de vente à crédit sans assurance obligatoire aussi bien pour notre nouveau modèle 175 cm. 2 temps que pour tous nos types 1928

Remplissez aujourd'hui même le coupon ci-joint et vous recevrez notre catalogue illustré.

Dollar

Nouvelle adresse :

19 (P), Quai de la Marne - Joinville-le-Pont (Seine)

Ateliers de Réparations et Pièces détachées :
LIAUDOIS, 9, avenue Félix-Faure - PARIS

Pub. G. Sweerts

Etabl.
DOLLAR
19 (P), quai
de la Marne
Joinville-le-
Pont (Seine)

Veuillez m'adresser
votre catalogue et vos
conditions de vente à
crédit.

Nom

Adresse

M.R. 17/3

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

V

*Demandez des
renseignements*

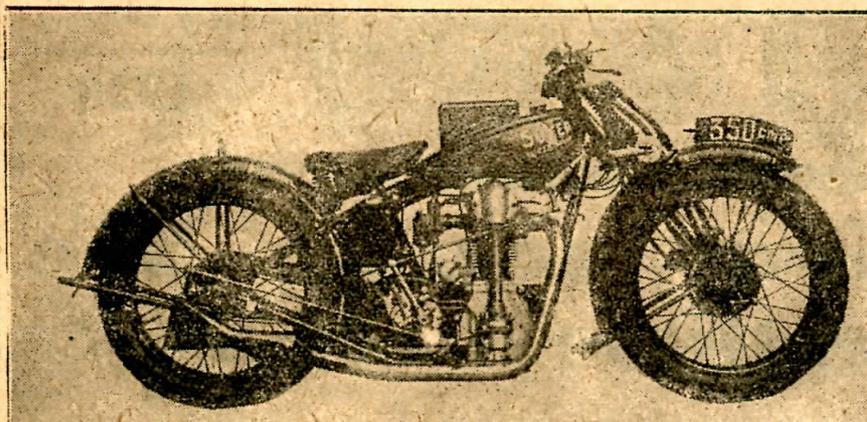
sur le modèle

SOYER & C^{IE}

350 cc.

arbre à cames en tête

LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



au meilleur prix

■ ■

Modèle "FLÈCHE BLEUE"
175 cmc. 3.400 fr.

Modèle "FLÈCHE d'OR"
350 cmc, Moteur JAP, Soupapes
latérales 5.500 fr.

Modèle "FLÈCHE d'OR"
350 cmc. Moteur JAP à culbuteurs.
Prix 6.000 fr.

ARBRE à cames en tête :
Modèle Grand Tourisme. 6.000 fr.
— Supersport . . . 6.300 fr.

LIVRAISON IMMÉDIATE

SOYER & C^{IE}
63, Route de la Révolte
LEVALLOIS (Seine)

Magasin d'Exposition : 6, Avenue de la Grande-Armée, PARIS



TONELINE

HUILE POUR AUTOS

VOUS

PRÉSENTE :

LE TRIGONE

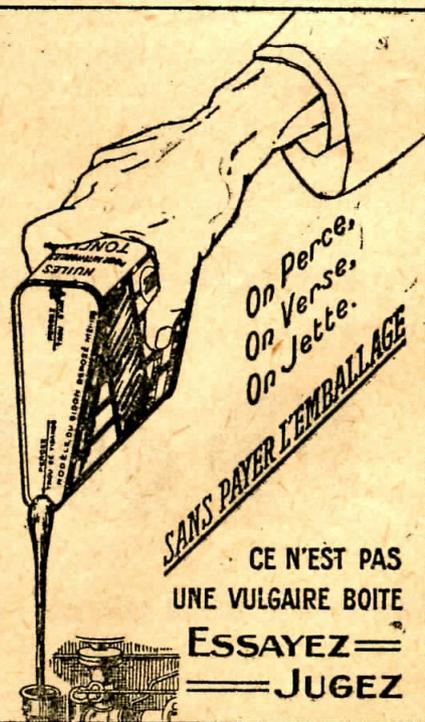
BIDON PERDU D'UN LITRE

CONTENU & CONTENANT

SONT UNE

PERFECTION TECHNIQUE

RÉCLAMEZ LE TRIGO. "TONELINE" AUX GARAGES



MOYEUX-FREINS ::
FOURCHES-ÉLASTIQUES
:: BOITES DE VITESSES



ENGAGÉS POUR PARIS-NICE 1928

MOTOCYCLETES 175 CMC.	WECK	sur Rochester.
	ENDERS	sur Rochester.
	BRUSCOLI	sur Aubier et Dunne.
	RASER	sur Doller.
MOTOCYCLETES 250 CMC.	PORTRAIT	sur Dollar.
	DRUZ	sur Lucifer.
	LEZIN	sur Gnome et Rhône.
	BOURGUIN	sur Gnome et Rhône.
	CORNELIS	sur Rochester.
	PERRIN	sur Rochester.
	AUGOYAT	sur Radior.
	GAREZ	sur Radior.
	VALLET	sur Favor.
	MONT	sur Favor.
MOTOCYCLETES 350 CMC.	CAPDEPONT	sur Favor.
	CORREAR	sur Dollar.
	TURLWIEZ	sur Dollar.
	DOUET	sur Automoto.
	MERCIER	sur Automoto.
	HENRION	sur La Française.
	TOLDIR	sur La Française.
	CHAMBIONS	sur New-Mapp.
	FOURNIVAL	sur Ravat.
	SAILLET	sur Styl'Son.
	JACQUEMONT	sur Styl'Son.
	LAMOTHE	sur Styl'Son.
	SABATIER	sur Radior.
	CARMINE	sur Radior.
	ZIND	sur Ravat.
	PAULIN	sur Ravat.
	DOIX	sur Ravat.
	MOTOCYCLETES 500 CMC.	PASCAGLIA
ULBERICH		sur Durandal.
PROAL		sur Soyer.
GAYOT		sur Soyer.
NAAS		sur Gnome et Rhône.
BERNARD		sur Gnome et Rhône.
LABOURDETTE		sur Dollar.
VACHE		sur Dollar.
BATIFORT		sur Delage.
BERTHELETTO		sur New-Mapp.
BÉRENGER	sur Gnome et Rhône.	
RODET	sur Magnat.	
GAUTHIER	sur Magnat.	
BETEMPS	sur Terrot.	

TOUS SUR MOYEUX ET FOURCHES AYA

MOYEUX-FREINS
FOURCHES ÉLASTIQUES
BOITE à VITESSES
BREVETÉ S. G. D. G.

Les plus chers



mais les meilleurs

Établis^{ts} J. PAYA

27, Avenue Denfert-Rochereau

Saint-Étienne (Loire)

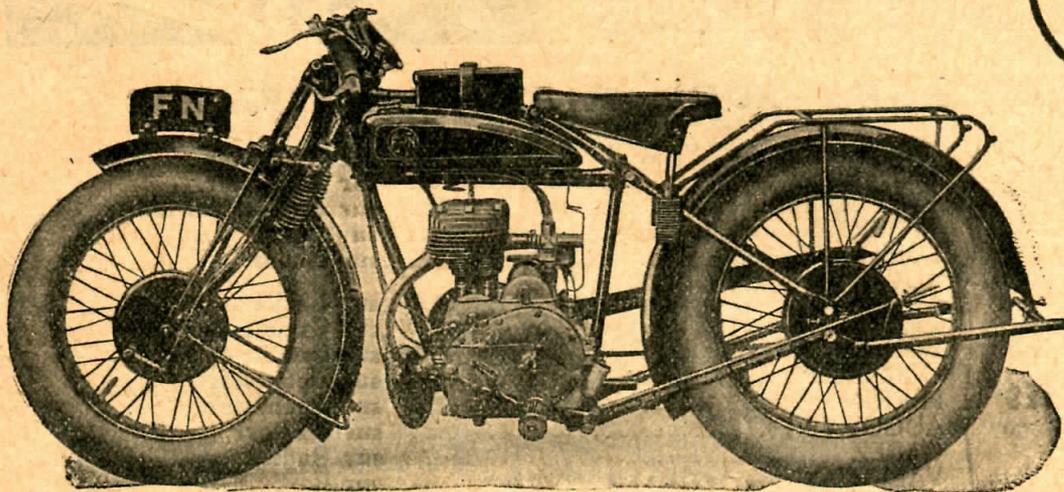
--: DÉPOT A PARIS: 15, RUE DE LA CÉRISAIE ::--

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII

FABRIQUE NATIONALE d'ARMES

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



- Rapides -
- Solides -
- Confortables

Les **MOTOS**

FN

détiennent

**22 RECORDS
DU MONDE**

SES MODÈLES 350 ET 500 cmc.

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.



Après avoir triomphé dans le

BOL D'OR 1927

Bosch

*triomphe à nouveau dans les 6 JOURS D'HIVER
et compte bien continuer dans PARIS-NICE.*

MOTORISTES : Faites monter un de ces équipements sur votre Moto
et vous connaîtrez la perfection.

FERNAND PÉAN (A. & M.)

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF FRANCE ET COLONIES

97, Boulevard Exelmans, 97 - PARIS (16^e) — Tél. : AUTEUIL 35-15

Agences à Lille, Bordeaux, Lyon, Marseille, Clermont, Toulouse.

-:- *Méfiez-vous des Contrefacteurs et des Imposteurs.* -:-

Les Motocyclettes Belges

Sarolea

Modèles 1928

sont livrables immédiatement au comptant ou en 12 mois

Reprise en compte des machines usagées :

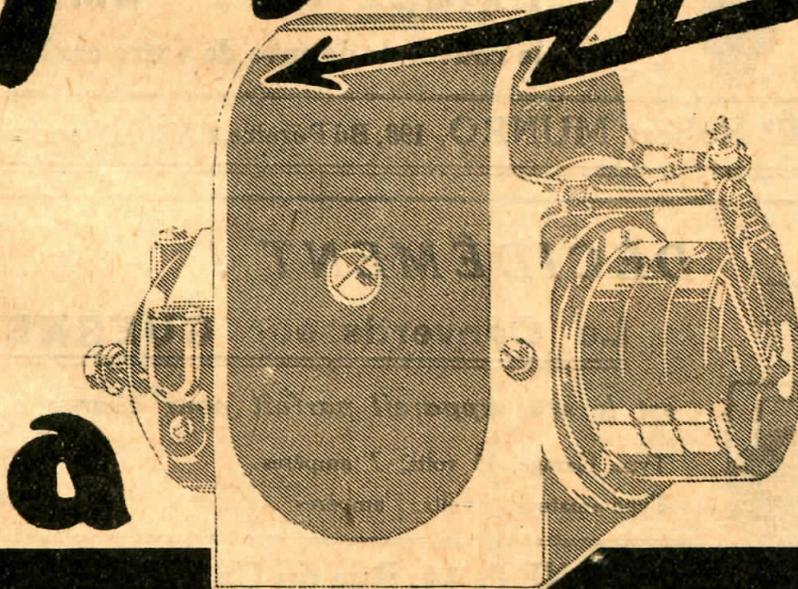
350 cmc. touriste.	5.500 fr.		350 cmc. super-sport.	6.675 fr.
500 cmc. touriste.	6.750 fr.		500 cmc. super-sport.	7.450 fr.

Tous ces Modèles sont également disponibles avec éclairage électrique des marques :

BOSCH - LUCAS - MAGLUM

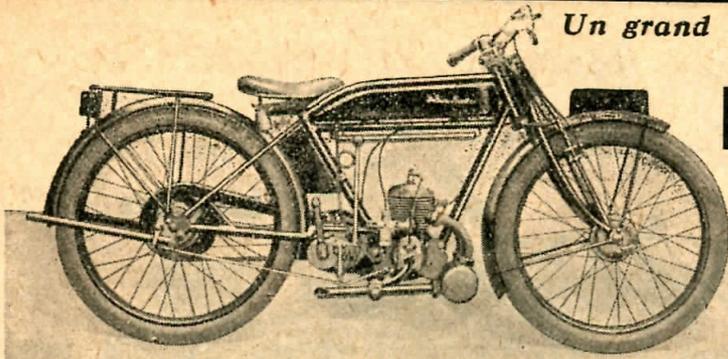
Agence Officielle **F. DELAUNAY** 62, Rue Rochechouart PARIS (9^e)
Téléphone : Trudaine 15-95

Magneto France



Une magnéto donnant
une étincelle **CHAUDE**
et **PUISSANTE**
Une magnéto **ROBUSTE**
et **ÉTANCHE**
en un mot
Une magnéto dont
ON NE S'OCCUPE JAMAIS

USINES ET BUREAUX :
93 route d'Heyrieux LYON



Un grand Nom - Une belle mécanique...
... caractérisent la Moto

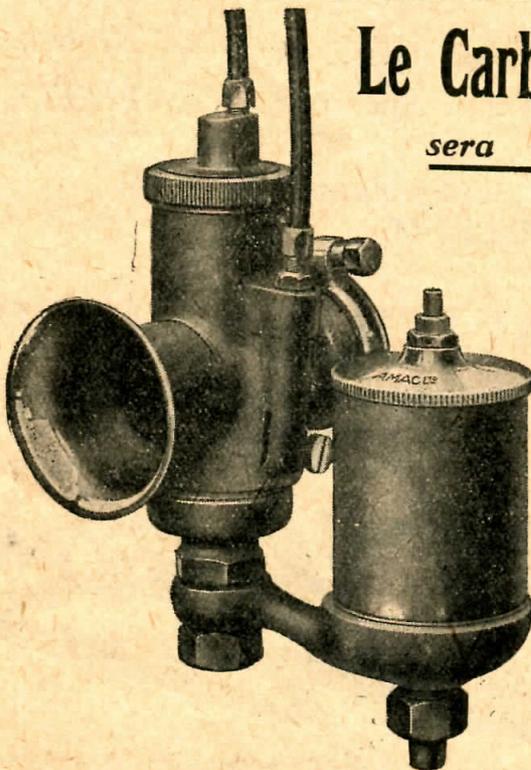
DE DION-BOUTON

Se fait en 175 et 250 cmc., 2 temps, Moteur sport à 2 échappements, Boîte à 2 vitesses, Transmission chaîne-chaîne, Marche-pieds sport, Réservoir d'huile supplémentaire.

Renseignements - Présentation de Modèles
- Demande de Représentation et Vente -

113, Avenue Victor-Hugo - PARIS

Publicité G. Suverts



Le Carburateur des Grandes Marques

sera toujours un moderne

AMAC 1928

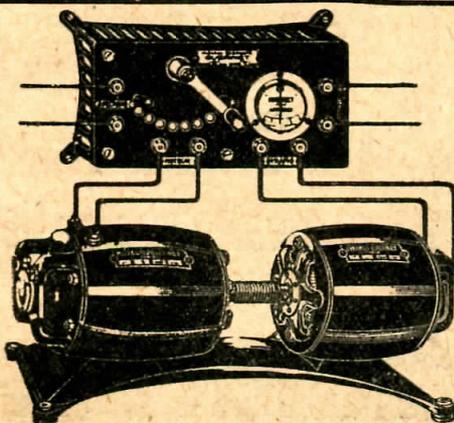
Le Carburateur
des Records...

ATTENTION !

Les imitations n'ont que l'aspect extérieur de l'original.

EXIGEZ le nom "**AMAC**"
sur le couvercle de cuve de votre carburateur.

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



DÉCIDÉMENT !

Le Convertisseur GUERNET

est le seul appareil parfait pour charge d'accus

Type Garage, 15 volts, 7 ampères. **950 fr.**

Type amateur, 6 volts, 5 ampères **580 fr.**

GUERNET, 44, Rue du Château-d'Eau, PARIS



Motocyclistes... Attention!!!

Les conditions de crédit **LES MEILLEURES**, sont faites au

“ Palais de la Motocyclette ”

où vous pouvez acquérir toute machine payable en 12 versements

au prix de catalogues : **SANS INTERÊTS**
SANS ASSURANCE
SANS SURPRISE

FACILITÉ DE REPRISE ET D'ÉCHANGE — STOCK DE MOTOS D'OCCASION — ATELIER DE RÉPARATIONS DE 1^{er} ORDRE
 (Le plus grand choix de Paris)

225, Boulevard Péreire (angle de l'Avenue des Ternes)

1^{er} new motorcycle

MÉDAILLE D'OR
 ex equo
 Catégorie 500 cm³

Debaixieux 1000 pts.
 Bloc moteur Chaise

MÉDAILLE DE VERMEIL
 Catégorie 250 cm³

Dubois 999 pts.
 Moteur Culbuteurs Zurcher
 Boite Bridier Charon

6 jours d'hiver 17-22 Janvier 1928

AGENTS { Paris-Motos, 79, av. des Ternes, 17^e.
 à F. Audion, 26, rue Duméril, 13^e.
 PARIS { E. Albrand, 34, rue Lebrun, 13^e.

- PNEUS DUNLOP -
- HUILE KERVOLINE -
- CARBURATEURS GURTNER -
- ÉCLAIRAGE ALTERNO-MOTO -
- BOUGIES ÉLITE -

AIGLON

LA MEILLEURE MARQUE	AUX MEILLEURES CONDITIONS
175CM ³ MONOVITESSE	FRS 1.850
175CM ³ TOURISTE	FRS 2.350
175CM ³ LUXE	FRS 3.550
350CM ³ TOURISTE	FRS 5.950
350CM ³ SPORT	FRS 6.300

catalogue M sur demande
 à AIGLON — COURBEVOIE, Seine

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Une vieille connaissance !

LA SELLE TERRY

tout en ressorts



la **PREMIÈRE**
de toutes les selles souples

DEMANDEZ LA NOTICE AUX
Établissements **DELLHEIM** 39, Av. du Roule
— NEUILLY —

ROYAL-MOTO

commence sa saison par de splendides victoires

AU MAROC : 2 records en 175 cmc

Km départ arrêté : 1^{er} LÉVEILLÉ (record battu)

500 m. lancé : 1^{er} LÉVEILLÉ (record battu)

SIX JOURS D'HIVER

1^{er} (e.-œ) GERGAUD (Médaille d'Or)
sur Royal-Moto 175 cmc.
bloc moteur **Massardier**

AGENTS Assurez-vous l'exclusivité
pour votre Région

Vente à Crédit aux meilleures conditions

Catalogues et Renseign^{ts}
Bureau Commercial :
70, Av. de la Gde-Armée
PARIS (17^e)
Téléphone : WAGRAM 80-35

Dépôt Général
Motos et Pièces détachées :
26, Rue d'Armenonville
NEUILLY-sur-Seine
(à 3 minutes de MAILLOT)

Edans tout garage, vous trouverez à l' **AUTOCATALOGUE** (NOUVELLE FORMULE)

tous renseignements
pour
l'achat d'une voiture
neuve (tous les châssis - caractéristiques & prix de l'année)
d'occasion (caractéristiques de tous châssis sortis depuis 20 ans)
pour le choix des accessoires
ou de toutes fournitures
pour toutes questions
d'administration ou de circulation

VOLUME DE LUXE DE 500 PAGES
FRANCE. 40 FRB. ÉTRANGER. 52 FR
Franco à réception de son montant
4, rue de Castellane, PARIS-8
TELEPH. CENTRAL 67-24 CH. POSTAL C.C. PARIS 164-31

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 quelle que
soit la marque ou l'année.
Notice M. R. envoyée gratuitement

Gratissage
Kervoline

LUCAM
17, r. de Belfort
COURBEVOIE
(Seine)
P. G. SWERTS

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..	84 fr.	43 fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :

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

Une excellente idée

Une marque anglaise bien connue, à laquelle un cheval futuriste sert de totem, livre maintenant ses pièces détachées dans des boîtes métalliques fort bien présentées et portant le prix de la pièce. Il y a là, croyons-nous, une idée à suivre. Tout d'abord l'aspect est propre et engageant et donne l'impression d'une maison bien ordonnée et moderne. C'est d'une excellente publicité. De plus, cela enlève au magasin des pièces de rechanges l'allure d'un inextricable fouillis de pièces graisseuses. Que dire aussi de la négligence avec laquelle la plupart des motocyclistes et plus encore des automobilistes traitent leurs pièces de rechange ? Ils les jettent en désordre dans leur coffre ou dans leur sacoche, les laissent se heurter, se rouiller, se fausser. On livre les bougies dans des boîtes en carton qui ont tôt fait de s'écraser. Ne vaudrait-il pas mieux payer à la rigueur quelques sous de plus et avoir la bougie livrée dans une boîte métallique ? Cela se fait en Angleterre, pourquoi pas en France. Devrait-on livrer autrement qu'en une petite boîte de métal ou de bois une pièce aussi fragile qu'un gicleur ? Vous emportez une soupape de rechange complète, vous l'enveloppez de chiffons, vous la placez avec d'autres pièces dans une boîte métallique mais elle ballotte. Si vous la mettez à même le coffre, la clavette s'égaré, le siège de la soupape se dégrade, la tige se fausse. Bien emballée dans une boîte métallique, elle ne risque rien. Vous savez comme moi ce qu'il advient des nécessaires de réparation logés dans une boîte en carton : ils deviennent en bien peu de temps parfaitement inutilisables, le tube de dissolution s'écrase et le tout n'est bientôt plus qu'un magma gluant. Ce sont là de ridicules économies de la part du fabricant, car on peut bien être persuadé qu'après avoir fait l'expérience une fois d'un nécessaire livré en boîte de carton, on ne recommencera pas une seconde. Une pompe à pneus abandonnée dans un coffre se cabosse, les raccords forcent, le tuyau de caoutchouc se désagrège, le verre du manomètre se brise et l'aiguille se tord, le manche va se promener n'importe où. Quand une pompe vaut au moins trente francs, ne vaut-il pas mieux la payer deux ou trois francs de plus et l'avoir dans une boîte de bois où elle ne risquera pas de se détériorer. Un accessoire quel qu'il soit, n'est pas destiné à une vitrine mais

à être employé sur une machine. J'achetai l'autre jour une ampoule de rechange, elle était contenue dans une jolie petite boîte... de carton mince. Quel eût été le sort de cette ampoule, mise dans une sacoche ou même dans ma poche ? Fort heureusement le garagiste complaisant me trouva une petite boîte de métal et avec du papier de soie froissé l'ampoule se trouva protégée. Il ne s'agit donc pas là simplement d'une question de présentation (ce qui n'est pas après tout si négligeable, car on vend souvent un article plus sur son apparence que sur sa valeur réelle), il faut non seulement que les pièces de rechange soient livrées immédiatement et c'est là une chose que trop de marques d'automobiles ou de motos ont encore à apprendre, mais qu'elles soient livrées d'une manière commode et propre. Elles ne sont pas toujours destinées à remplacer immédiatement une pièce défectueuse, mais gardées comme réserves en cas d'une panne toujours possible. Il faut donc les soustraire aux chocs et aux vibrations par un emballage aussi soigné que possible. On aura beau dire que c'est à l'acheteur de se débrouiller qu'il n'a qu'à placer ses bougies dans des étuis de savon à barbe, ses soupapes dans des boîtes de chocolat, ses goupilles dans une boîte de pastilles, et tout à l'avenant, on sait fort bien que ce sont des expédients et qu'une grande partie de la clientèle est trop négligente pour se donner la peine d'y recourir. On croit trop n'avoir affaire qu'à des passionnés de mécanique et on ne compte pas assez qu'avec la vulgarisation des véhicules automobiles ; à cette véritable motorisation du pays à laquelle nous assistons actuellement, il y a nombre de gens qui roulent uniquement pour se transporter et non pour le plaisir de conduire cette merveille qu'on appelle un moteur. Cette clientèle-là ne prend aucun plaisir à entretenir sa machine. Il faut donc lui simplifier

SOMMAIRE

N^o 262
Samedi 17 Mars 1928

Par-ci, par-là.....	237
Mon petit doigt.....	238
Un Rallye <i>Moto Revue</i> ...	238
Pour obtenir une bonne carburation.....	239
Paris-Nice en cours.....	242
Faites du sidecar.....	243
Les moteurs à détente prolongée.....	249
Une sortie du M. C. Sco-laires.....	251
La Ligue Nationale Motoriste (L. N. M.).....	252
La page des Clubs.....	253
Les résultats du Grand Concours.....	254
Le refroidissement par air. Un système de commande de soupapes.....	255
Le Concours d'insignes du M. C. C. F.....	257
Le Concours du silencieux. Le Concours d'usure d'un moteur.....	258
	259
	260

donc lui simplifier elle, du soin et de l'ordre.

De la blague à la réalité

Un dessinateur humoristique de Motocycling avait en 1903 publié une page représentant les étapes franchies par un couple d'amoureux. D'abord timides ils se contentent d'une voiturette remorque, puis devenus plus familiers, ils montent un fauteuil sur la fourche de la moto. Leur amour fait des

progrès et c'est la moto tandem. Enfin fiancés ils utilisent le châssis de la voiturette et une roue et réalisent une ébauche de sidecar. Ce qu'il y a de plus curieux, c'est que quelques semaines plus tard un ancêtre des sidecars, le Millford, construit avec les pièces d'une voiturette remorque, faisait son apparition. Est-ce l'artiste qui a inspiré l'inventeur ou l'inventeur qui a inspiré l'artiste ?

On n'est jamais content

Beaucoup d'entre nous réclament à cor et à cri une transmission par pignons d'angle. L'autre jour j'ai cassé le pignon d'attaque de la voiturette avec laquelle j'étais sorti. J'aurais bien voulu alors avoir une transmission par chaînes qui, en quelques minutes, m'aurait permis de repartir

Une autre association

On sait qu'Amac, Brown and Barlow et Binks, les trois plus gros fabricants de carburateurs en Angleterre se sont associés sous le titre de Amalgamate Carburettors L. T. S. Ils continueront d'ailleurs chacun à fabriquer des carburateurs du type qui les a rendus célèbres.

Merci Messieurs !

M. le Président de la République, M. le Président du Conseil et MM. les membres du Conseil des Ministres viennent d'établir un projet de loi. S'agit-il de la stabilisation du franc, du système électoral ou de quelque autre question intéressant l'avenir du pays ? On le croirait à voir les noms des plus hauts représentants de la République. Eh bien ! non, c'est de nous et des autres usagers de la route, mais surtout de nous qu'il

est question. Les amendes que nous payons ne paraissent pas assez fortes au gouvernement, et il vient d'élaborer ce projet de loi pour élever le montant des amendes et, selon la jolie expression parlementaire, les réajuster.

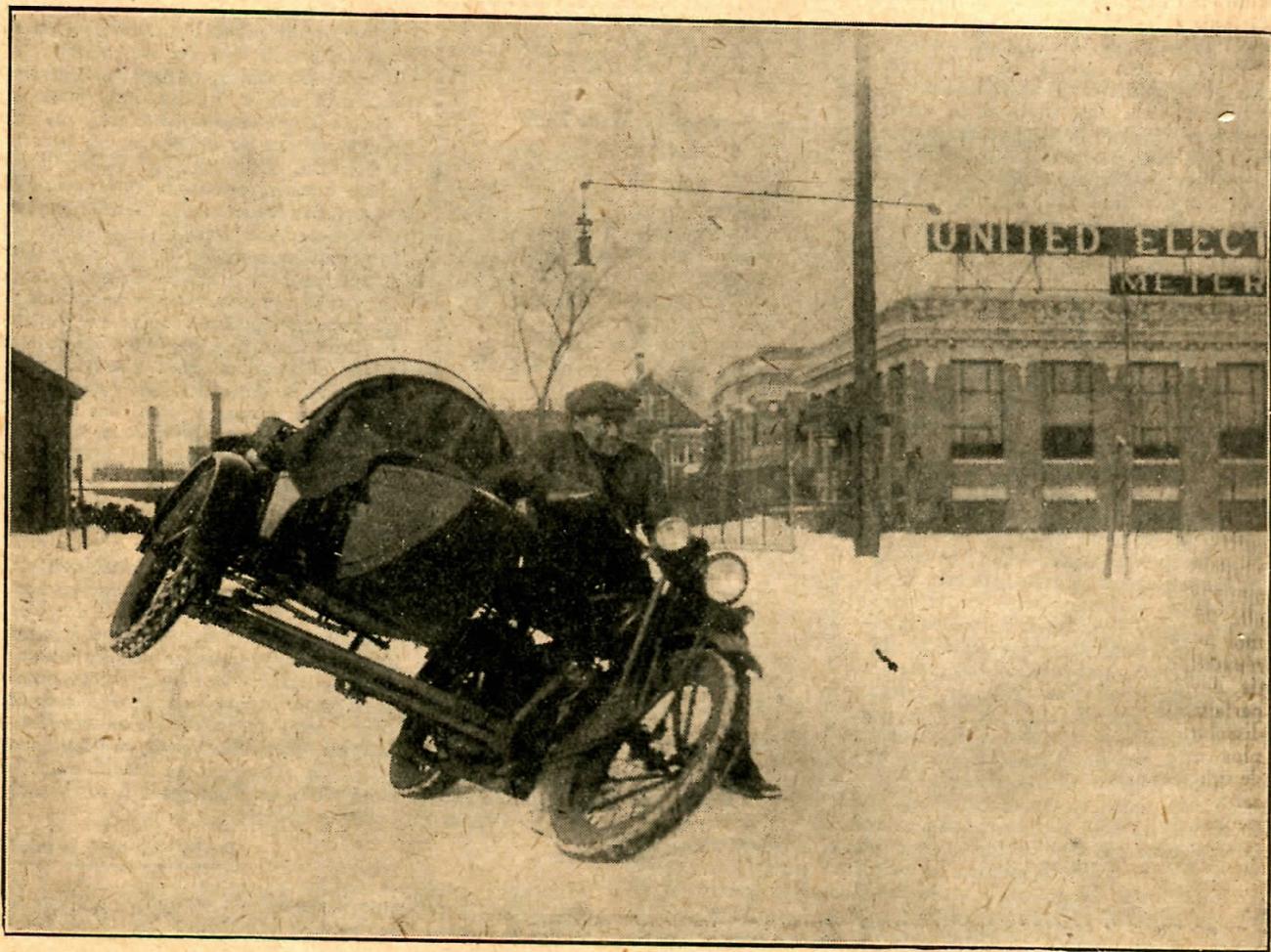
Assurément, nous espérons bien, les uns et les autres, échapper aux contraventions, mais nous sommes à la merci de gendarmes, de garde-champêtre ou d'agents de police qui ne font pas toujours preuve de beaucoup de discernement, et nul ne peut garantir de ne jamais être pris en faute.

Ce projet, venant à la même heure que le projet Ricolfi, nous montre bien la très sincère sympathie qu'on a au parlement vis-à-vis de l'automobile. Est-ce l'approche des élections qui provoque ce nouvel accès d'autophobie ?

Si ce nouveau projet passe, et ainsi présenté par le gouvernement, il n'y a là-dessus pas le plus petit doute, nous, motocyclistes, sommes le plus lourdement atteints. Une amende n'est rien pour l'automobiliste dont la puissante voiture coûte comme achat et entretien une fortune. Elle est plus lourde pour l'automobiliste de ressources moyennes. Elle est sûrement sentie par le motocycliste dont les revenus sont modestes. Si encore l'argent ainsi prélevé servait à refaire les routes !

Une méchante association

On dit que Jack Emerson, surtout célèbre pour ses performances sur des A. B. C. et des Douglas est maintenant associé avec Alec Bennet, l'homme du T. T. et le champion de la Norton. Isolés ils étaient plus que redoutables, associés que vont-ils être ! Tous deux sont de grands champions et en même temps d'admirables metteurs au point. On peut attendre d'eux de grandes choses.



Frank Houghton est non seulement un conducteur émérite, mais aussi, à l'occasion, un acrobate qui a à son actif de remarquables performances sur le plus gros sidecar du monde.

Par-ci... Par là.....

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Smith Seymour s'est tué

Le M. C. du Nord de la France est dans une période triste : on nous annonce la mort accidentelle en automobile du vice-président de sa section maritime, Smith. Le sport motocycliste nordiste est terriblement touché par la disparition de son champion qui préféra l'accident mortel pour lui-même en évitant deux cyclistes non éclairés à l'arrière et vint se jeter sur un camion qui passait.

Smith, mais c'est le fameux recordman du Vigneau d'Escalles, l'imbattable représentant de Gnome et Rhône dans le Nord de la France. La firme parisienne perd l'un des meilleurs motocyclistes français en même temps qu'un as indiscuté ; vraiment la fatalité est tragique qui veut que nos meilleurs conducteurs soient victimes toujours en dehors de leur sport favori !

Moto Revue adresse au nom de tous, à la famille de Smith et à Gnome et Rhône ses condoléances émuës.

William va mieux

William, le rescapé des Six Jours d'Hiver, fait maintenant du footing ; il brûle de revechaucher sur sa 500 cmc. Nos vœux l'accompagnent dans sa guérison.

Tant mieux !

Le Vack, le sympathique conducteur de vitesse, détenteur de nombreux records du monde n'est pas blessé heureusement.

L'accident d'automobile annoncé est arrivé à son frère et heureusement cette année il défendra les couleurs de New-Hudson.

O. H. CAMSHAFT.

On en parle..

On parle, dans les coulisses, d'un nouveau Club de tous les grands globe-trotters motocyclistes avec Sexé en tête : le nom du Club ? Mais : Camel Club.

Le Mixtrol semble intéressant

Nous apprenons que, à la course du lac Gjerjoën, en Suède, les records furent battus sur la glace, par celui qui avait employé le Mixtrol : c'est une référence.

En réponses à trois lettres relatives à l'essai de la Soyex 350 cmc.

Voyez La Fontaine, livre III, fable I : *Le Meunier, son fils et l'âne.*

...est bien fou du cerveau
Qui prétend contenter tout le monde et son [père...]

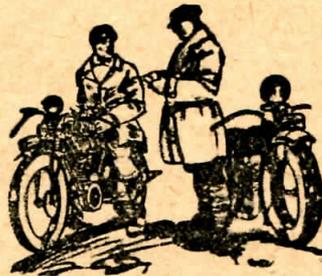
A noter, pour répondre par avance à toute ironie facile et, aussi, pour ménager toute susceptibilité, que l'âne, en cette histoire, n'a qu'un rôle de figurant, très effacé et purement épisodique.

Maxend.

Un timbre, ou mieux, une enveloppe timbrée est nécessaire pour avoir une réponse.

Encore un bon Hôtelier

C'est sur la route N° 7, entre Nemours et Montargis, dans un petit patelin dénommé Romainville, où nous avons pu loger pour 8 francs : une excellente chambre et avons pris notre repas à la table même du patron qui nous a compté 8 francs, le vin compris naturellement.



Un bon mécanicien

De passage à Flourey du Berry nous avons eu plaisir à constater que M. Léon Desgranges était un excellent mécanicien et à bon prix. Nous sommes heureux de le signaler à nos lecteurs.

AVIS IMPORTANT

Nous prions nos lecteurs dont l'abonnement se termine avec

LE NUMÉRO 267

du 21 avril prochain, de nous adresser dès maintenant le montant du réabonnement pour ne pas avoir à subir un arrêt dans la réception de nos numéros.

Est-il en Gascogne ou à Marseille ?

Nous lisons dans *Le Petit Marseillais* du 2 mars :

« Bien que pendant plus d'une demi-heure, l'automobile dans laquelle avaient pris place les gendarmes ait soutenu l'allure de 115 kilomètres à l'heure, ceux-ci n'ont pu rejoindre ceux qu'ils poursuivaient. Des garagistes interrogés en cours de route ont déclaré que la voiture café au lait était passée devant leur établissement à une allure d'environ 130 à 140 kilomètres à l'heure. Néanmoins, l'un d'eux a pu relever le numéro de la voiture 8.363 X. I. qui a été transmis par téléphone au brigadier de gendarmerie de province ».

Voyez d'ici ce que c'eût été si Ozoir-la-Ferrière se fut trouvé à Marseille. Certainement, l'automobile en question eût marché à plus de 200 et les témoins eurent réussi jusqu'à relever le numéro du moteur.

On dit que les Gascons eurent mieux fait ! Nous regrettons vivement que l'un des témoins ne se soit pas fait connaître. A l'heure actuelle, nous connaissons son nom et le livrerons à la justice française : il s'appelle Tartarin, mais n'est pas motocycliste.

Toutes les corporations y viennent

En nous promenant sur les grands Boulevards tout le monde peut constater combien les motocyclistes gagnent l'opinion publique. Déjà, nous avons remarqué que les Etablissements Sigrand, boulevard Sébastopol mettaient *Moto Revue* entre les mains de tous leurs mannequins de vêtements de sport. *L'Actualité Automobile*, elle aussi paraît comme le complément nécessaire de toutes les présentations automobilistes dans nos

vitrines parisiennes. Mais ce qui plaît davantage, c'est de constater que certaines maisons telles que les Grands Etablissements Alba, boulevard Poissonnière ont été bien au-delà de nos prévisions puisque la foule est totalement conquise par la super-présentation de deux grandes vitrines dans lesquelles nous voyons de superbes motocyclottes rouges et noires bien connues, ainsi que des sidecars.

On ne peut réaliser mieux : présenter les vêtements de sport qu'accompagnés de l'indispensable accessoire qu'est la motocyclotte ; et puis, entre nous, la maison Alba est certaine de la qualité et de la solidité de sa fabrication pour affronter le critique publique à ce point-là.

Le coup de sifflet

On nous signale une recrudescence de sévérité vis-à-vis des motocyclistes parmi les autorités de la banlieue parisienne, dans la région Sèvres-Boulogne.

Nous avons signalé que certains gendarmes se font un malin plaisir d'attendre les automobilistes et les motocyclistes à la rentrée des promenades dominicales et profitent de l'arrêt à l'octroi, pour inquisitionner, selon d'ailleurs toutes les règles de la loi, ceux qui circulent.

Nous ne dirons pas qu'il ne se trouve pas quelques « galeux » parmi eux, qui ne se trouvent pas en règle et méritent une contravention, mais par contre, nous trouvons déplorable ce système d'arrêter tous les promeneurs et d'occasionner petit à petit une mentalité réellement néfaste vis-à-vis de tous ces gens de l'autorité.

Il nous semble que nous revenons à cette espèce de haine qui marquait les années qui suivirent immédiatement l'armistice. L'oubli semblait s'être fait, mais les mécontentements deviennent par trop élevés et ce ne sera pas certainement de la faute des usagers que l'on brime par trop souvent.

A Sèvres particulièrement, nous trouvons qu'il vaudrait mieux, pour les gendarmes, lorsqu'ils désirent arrêter quelqu'un, agir en temps et avec leur sifflet plutôt que par des gestes souvent incompréhensibles et plus souvent encore désastreux.

Une large tolérance doit exister entre gens du même pays et non une hostilité permanente.

Dumoulin proteste... et magistralement

Je lis dans le dernier article de Sexé sur la moto en Allemagne, une critique des machines ayant « magnéto d'un côté, boîte de l'autre, réservoir d'huile quelque part et des chaînes un peu partout, ce n'est qu'une étape, peut-être même dépassée ».

Foin de vos politesses ! Dans votre correspondance, allez droit au but.

Si l'on doit condamner les multiples chaînes, par contre le réservoir d'huile séparé présente un gros avantage.

Le créateur de la 500 Gillet, par exemple, après avoir dessiné autrefois, pour une autre marque voisine, un bloc-moteur à carter contenant l'huile, a adopté le réservoir à huile séparé, en fonte d'aluminium.

Et cela en vue d'assurer un bien meilleur refroidissement de l'huile en circulation, car il forme un véritable radiateur d'huile.

On sait que les voitures de courses en sont toujours munies. La recherche de l'aspect « architectural » ne doit point faire négliger les solutions les plus efficaces... ni même... l'accessibilité.

DUMOULIN.

Mon petit doigt m'a dit...

... qu'un certain vainqueur d'une coupe dont le nom, en anglais, signifie « Bond en Avant » s'est déjà engagé dans le prochain Bol d'Or.

... que la firme qui l'occupera, nouvelle venue dans nos épreuves françaises, s'appelle également « Bond en Avant ».

... que notre essayeur national, non content de son essai de P. 105, a décidé la marche en avant.

... que, coup sur coup, nous lirons dans *Moto Revue* des essais sur les marques lyonnaise, dijonnaise et parisienne.

... que la première maison de blocs-moteurs quatre temps, dont le nom est un symbole de bonne assise, préparera un bloc 250 latérales, culasse à turbulence.

... que cette même firme, fait unique dans nos annales, aurait été pressentie par nos amis d'outre-Manche : symptôme des temps.

... que la marque qui propulsa ses machines victorieusement aux Six Jours d'Hiver en

350 cmc. préparera dans le secret un modèle sport à double tube.

... que Zurcher équiperait son nouveau modèle et sans augmentation de prix.

... que tous les témoins appelés à préciser la couleur de la voiture fantôme, d'Ozoir la Ferrière, sont d'accord pour la déclarer café au lait et que mon petit doigt est d'accord avec lui-même, pour déclarer que dans cette affaire les policiers sont « chocolat ».

... que, pour pallier au trop grand écart de format existant entre les motos 175 qu'elle fabrique d'une part et les wagons qu'elle construit d'autre part, certaine marque, habituée des coupes de *Moto Revue*, étudie un modèle 350 cmc., qui servira d'intermédiaire entre les dites 175 cmc. et lesdits wagons...

... que dans une machine anglaise très élégante, il faut soulever la magnéto et son socle pour tendre la chaîne primaire.

... que toutes les chaînes d'ailleurs, dans cette machine, font la bonne cure d'air et s'ébattent librement dans la poussière des

routes, parce que les carters trop pudiques ne les préservent que des regards impertinents des curieux.

... qu'une Majesté très sportive a pris de royales bûches aux Sports d'Hiver.

... que, par contre, il ne lui arrive jamais rien, dans ses démocratiques promenades en moto, avec son fétiche.

... que ce fétiche est composé d'un coquet paquet contenant les traditionnelles tartines beurrées chères à ses sujets.

... que la royale moto, par contre, n'est pas belge, ni même française, mais une superbe O. H. V. anglaise fournie par un agent bruxellois.

... que cet agent porte le nom imprévu d'une grande ville de l'Est de la Prusse.

... qu'aéro-l'as vient d'effectuer sur la base d'Ostmaele des essais retentissants.

... que la même bande de caoutchouc, de traditionnelle renommée, aurait donné les mêmes surprises qu'au pays du Postillon et du haricot.

... que, grâce aux mutations du personnel, ouvrier et technique des bans herstaliens, les profils de cames se vulgarisent, se mélangent en cette patrie de la moto.

... que la dite aéro-l'as surbaisserait dès ce jour ses livraisons futures.

... qu'une bataille ardente est livrée entre de bons copains belges, lubrifiés différemment, conséquence imprévue de la lutte des trusts anglo-américains. **KAMOTSU.**

L'avertisseur " Le Forton " est impressionnant

Nous venons de faire l'essai du premier appareil avertisseur mécanique et par entraînement mécanique créé par la Société du Forton.

Nous sommes surpris dès la première heure des résultats impressionnants qu'il nous a donnés. Nous tenterons ultérieurement un essai technique et pratique du fameux klaxon mécanique qui fut longtemps annoncé sous le nom de klaxon Maglum.

La meilleure épreuve de sa puissance extraordinaire réside dans la double contraction qui va s'appesantir sur les épaules du possesseur qui ne s'attendait pas à une telle puissance, dès la première demi-heure de son essai. Cet appareil est absolument au point. Il est monté sur billes ; son montage est des plus simples puisqu'il ne demande environ que 20 minutes sans aucun changement ni aucune modification de la motocyçlette. Il se compose du klaxon lui-même du

type connu où le bruit est produit par un grattoir qui vient frapper sur la plaquette d'acier spécial et de toute solidité. Le roulement de ce grattoir est monté à billes donc aucun graissage, aucune usure prématurée mais un fonctionnement inégalable. En outre, le klaxon est réglable par une vis avec écrou de sécurité. La puissance nous a paru formidable et certainement supérieure à celle des avertisseurs les plus puissants d'automobiles. Ce serait un défaut pour l'usage en ville si cependant le réglage était unique, mais il a été prévu un réglage en douceur qui permet de l'embrayer sans inconvénient pour la traversée en ville et des agglomérations. Pour le montage il est prévu dans la roue avant deux demi-lunes qui forment poulie-jante ; c'est sur cette poulie que vient se frictionner un galet en caoutchouc vulcanisé, lequel est mù par un entraînement dans le genre du compteur O. S.

La commande de l'avertisseur est opérée par un câble et un levier genre décompresseur. Il suffit d'appuyer légèrement sur cette manette pour actionner ce formidable klaxon.

Il est heureux que la Maison Maglum ait étudié et mis complètement au point un appareil qui vient compléter, selon le désir de beaucoup, l'équipement éclairage électrique de la maison. Il est certain que l'éclairage et l'avertisseur sont parties intégrantes de la sécurité en moto au même titre que les freins ou une excellente boîte de vitesse.

Cependant, il serait utile pour ceux qui désireront cet accessoire de s'y prendre dès maintenant car des commandes nombreuses se sont déjà fait sentir et on est obligé de donner un tour pour satisfaire les clients.



La course de côte de Château-Thierry

A l'occasion de la course de côte de Château-Thierry un rallye monstre est organisé par *Moto Revue* avec le concours du journal *L'Echo des Sports*.

Tous les motocyclistes et automobilistes aussi bien les « sauvages » qui n'appartiennent à aucune organisation, que tous ceux qui appartiennent aux différentes organisations de la Ligue Nationale Motocycliste du Moto Club des Scolaires, du Moto Camping club de France, ainsi que tous les clubs de la région parisienne, sont invités à venir en groupes pour faciliter la tâche énorme de cette affluence

Un Rallye Moto Revue

Une sortie de la L. N. M. — Une manifestation du Moto Club Scolaires. — Un camping du M. C. C. F.



de pétaradants qui va s'éparpiller sur les routes du nord de la France.

Nous serons heureux que tous ceux susceptibles d'y participer nous avertissent en temps voulu. Nous prévoirons tout ce qui sera nécessaire dans nos prochains numéros et nous recevrons dès maintenant toutes suggestions au sujet de ce rallye formidable.

C'est le 22 avril prochain qu'aura lieu la course de côte de Château-Thierry, organisée par notre confrère *L'Echo des Sports*, avec le concours de l'Automobile Club de Picardie et de l'Aisne.

On connaît la formule de cette épreuve : un kilomètre en côte, départ et arrivée arrêtés. C'est la seule course du genre, dont le

succès va toujours croissant : il est donc inutile d'insister sur son intérêt.

Les années précédentes, la course empruntait un virage à environ 150 mètres de la ligne d'arrivée, ce qui était cause de grands risques. Cette fois les organisateurs ont pris la sage précaution de faire l'arrivée avant le virage. Le départ sera donc donné 150 mètres plus bas, cela ne créera aucun ennui, le sol étant en parfait état.

Le règlement est en instance d'homologation et paraîtra sous quelques jours. Dès maintenant on peut demander des renseignements à *L'Echo des Sports*, 13, faubourg Montmartre, Paris.

PARLONS DU CARBURATEUR

Comment obtenir une bonne carburation

(Première série)

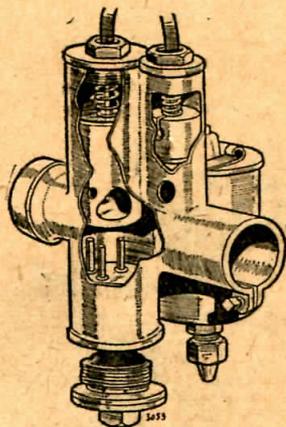
Borestroke va nous initier aux mystères de la carburation, de ses ennuis et du réglage minutieux qu'elle comporte.

Les conditions dans lesquelles se font le mélange de l'air et de l'essence sont sous l'influence d'un grand nombre de facteurs; c'est de la concordance de ceux-ci entre eux, de leur bonne harmonie, que résulte la formation d'un bon mélange explosif. Il n'y a, à vrai dire, aucune règle absolument précise pour le réglage exact d'un carburateur; le réglage est plutôt empirique que mathématique. Les phénomènes atmosphériques jouent eux aussi un grand rôle, température de l'air ambiant, du moteur et du carburateur, pression barométrique, état hygrométrique de l'air. La position du carburateur, la forme et les dimensions de la chambre de carburation, de la tuyauterie d'admission, la disposition des soupapes, leur levée, leur réglage, le taux de compression, le régime du moteur. Un même carburateur donnera des résultats différents sur deux moteurs de mêmes caractéristiques, et cependant ces moteurs sont identiques en tous points; toute variation dans le réglage entraînera une ou plusieurs autres; la moindre modification de détail ayant une répercussion très marquée sur l'ensemble. Un moteur dont l'échappement se fait mal, par exemple, qui conserve au cylindre des gaz brûlés composés en majeure partie d'anhydride carbonique, impropre à la combustion, deman-

dement, le remède serait pire que le mal. D'ailleurs on doit avoir en vue principalement le rendement qui, du reste, va de pair avec l'économie car, du fait même qu'il rend bien, le moteur utilisera au mieux le carburant et sera naturellement économique. L'économie est désirable certes, mais il ne faut pas pousser à outrance dans cette voie, car on obtiendrait un moteur évidemment très sobre, mais ayant beaucoup perdu de sa puissance,

Le choix du gicleur

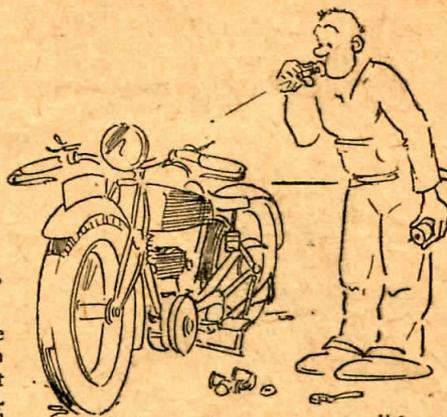
Un ouvrier, un travailleur, peu nourri, aura peu de forces à dépenser, sera mou, nonchalant, et ne rendra guère une forte somme de travail. Une économie exagérée est contraire à l'économie; ce n'est pas



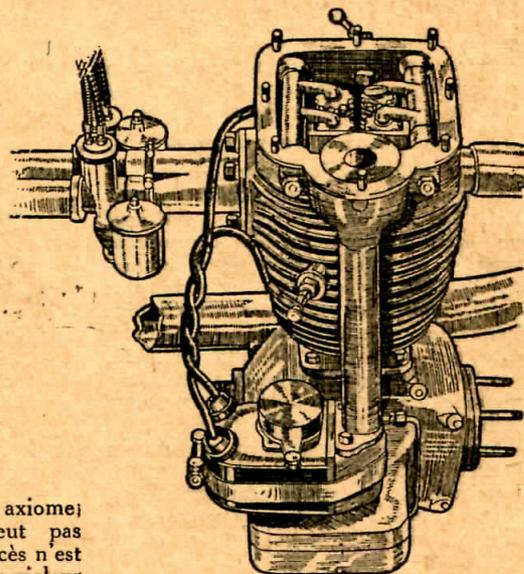
Le Binks à 3 gicleurs.

un paradoxe, mais plutôt un axiome;

En effet, rendement ne veut pas dire gourmandise, gaspillage, l'excès n'est pas toujours à conseiller; un gros gicleur ne donnera pas nécessairement un meilleur rendement qu'un plus faible. Ce n'est pas en remplaçant le gicleur par un plus gros que l'on augmentera la puissance et le rendement; ce n'est pas toujours vrai qu'en diminuant le débit du gicleur, on réduira de ce fait la dépense de carburant. Il est de fait qu'avec un carburateur non automatique, le réglage est le plus facile; pour chercher l'économie, on emploie des gicleurs de petites dimensions, on n'admettra plus d'air par la manette d'air sans faire alors étternuer fortement le moteur et voir l'allure ralentir, la puissance et la vitesse n'augmenteront pas, et on tâtonnera sans cesse.



Il faut choisir le gicleur en conséquence, de façon à ne pas pouvoir donner plus des 2/3 d'air, au grand maximum, car si le moteur admet tout l'air, qui vous dit que si on pouvait augmenter alors l'entrée d'air, le moteur ne le supporterait pas? La cylindrée n'est pas le seul élément à considérer pour déterminer l'ouverture du gicleur à employer. Plus importants encore sont les diamètres et la longueur des tuyauteries. Plus le gicleur sera fort, plus de mélange sera riche, donc plus bas le régime auquel il faudra diminuer l'arrivée d'air. On peut donc



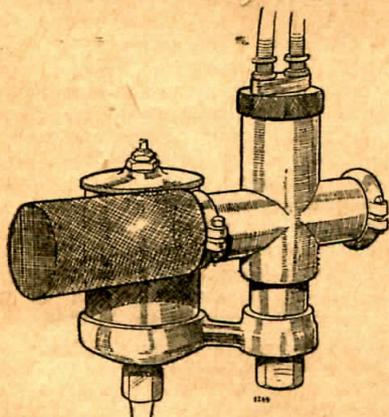
Exemple de montage de deux carburateurs (K Motor) sur un moteur à commande de soupapes desmodromique.

approcher l'économie, au détriment de l'automatisme, soit s'en rapprocher mais au détriment de l'économie.

Manque de carburant équivaut à une perte de puissance.

Excès de carburant équivaut à une perte de puissance également, avec, en plus, l'échauffement, tant à redouter.

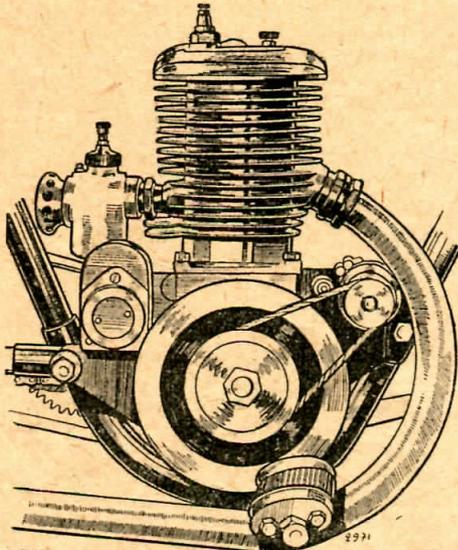
Sur un carburateur simple, non automatique, on peut se baser sur cette règle que pour une marche à plein régime, en palier, la manette des gaz entièrement



L'adjonction d'un manchon en toile métallique empêchera la poussière de pénétrer jusqu'au moteur.

dera un réglage plus riche qu'un moteur bien purgé de tous ses gaz brûlés. Il ne faut pas, dans le réglage, chercher à obtenir l'économie au détriment du ren-

ouverte, la manette d'air ne sera ouverte que des $\frac{2}{3}$. Le réglage principal, diffuseur, régulateur, étant trouvé une fois pour toutes, ne variera pour ainsi dire pas; les corrections plus ou moins importantes selon que le réglage a été plus ou moins



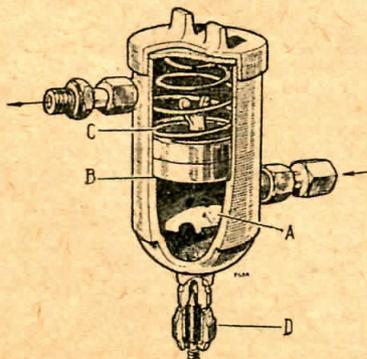
Montage du carburateur sur le Puch. 2 temps.

précis, porteront sur des déplacements plus ou moins grands des manettes de gaz et d'air. Une mise au point très méticuleuse est absolument nécessaire pour pouvoir allier les avantages d'automatisme à ceux d'économie et de rendement.

La question du mélange

Cette question de correction est une affaire de doigté, d'expérience, de routine. Un carburateur semi-automatique ne diffère pourtant pas d'un carburateur simple; ce qui fait leur semi-automatisme, c'est l'usage d'un mélange plus riche, demandant des manœuvres moins fréquentes de la manette d'air. L'emploi d'un gicleur de plus en plus faible les ramène à l'état de carburateurs non automatiques, avec un déplacement faible mais incessant de la manette d'air pour compenser les variations de carburation influencées non par la marche du moteur mais par les variations atmosphériques.

Pour obtenir une bonne carburation, l'emploi d'un mélange homogène est



Filtre à essence.

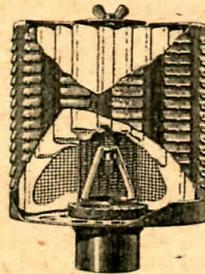
tout indiqué; plusieurs conditions sont à réaliser pour y parvenir, à savoir :

1° Un mélange correct d'air et d'essence;

2° Une vaporisation aussi complète, aussi intégrale que possible du carburant;

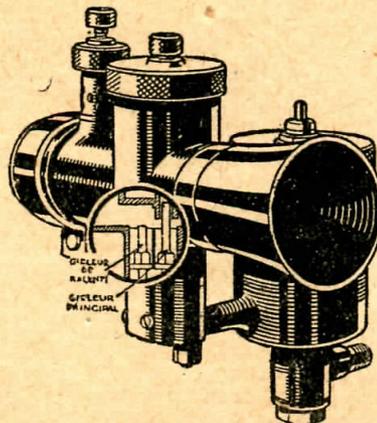
3° Une diffusion complète, sans couches stratifiées des vapeurs d'essence dans l'air.

Ces conditions sont assez difficiles à remplir; les lois régissant les débits des liquides et ceux des gaz ne sont pas identiques. Le débit d'un gicleur augmente plus rapidement que la dépression qui s'exerce dans la tuyauterie d'aspiration, car il croît comme la racine



Filtre à air Tocalémit.

carrée de cette dépression. Un carburateur automatique a pour mission d'assurer un mélange rigoureusement correct; les appareils les plus perfectionnés que sont les carburateurs modernes s'en



Carburateur de Longuemare type L. B. H. 2. 1928 automatique, 2 gicleurs. Le fonctionnement en est assuré par le déplacement vertical, dans la chambre de carburation, d'un boisseau de gaz dont la seule manœuvre assure la marche à toutes les allures et l'automatisme absolue au carburateur.

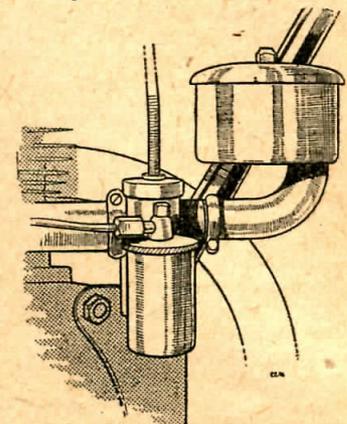
acquittent plus ou moins bien. Il est juste de dire que le problème est ardu et faire un gaz homogène, un vrai gaz au sens strict du mot, est bien difficile; domestiquer ainsi deux éléments aussi disparates qu'un gaz et un liquide et les incorporer intimement l'un à l'autre est assez compliqué. La question a été, depuis de

longues années, tournée et retournée de toutes façons: elle a été étudiée sous tous ses points, disséquée pour ainsi dire, mais est bien loin d'avoir livré son secret. La sagacité des ingénieurs, des inventeurs, s'est donnée libre carrière, mais si d'excellents résultats, la codification de certaines règles ont résulté de maintes expériences, il reste encore beaucoup à faire, soyez-en persuadés

Il faut doser exactement

Le carburateur a pour rôle de doser, en proportions nettement déterminées, le carburant en suspension dans l'air aspiré; il mélange deux éléments tout à fait homogènes; il est à la fois un doseur et un vaporisateur.

Sur un carburateur bien compris, pour obtenir un rendement optimum, le rapport d'essence vis-à-vis de l'air ne doit pas être constant à toutes les allures; il doit aller en diminuant au fur et à mesure que la charge et la vitesse augmentent, être plus riche au démarrage et aux reprises.

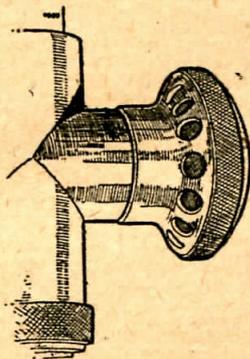


L'épurateur d'air est un accessoire, qui est une nécessité, nous verrons bientôt des machines de séries livrées avec un épurateur. Voici un montage sur un carburateur de 2 temps.

On peut l'obtenir, nous en avons fait l'expérience en laissant couler l'essence réglée par un robinet d'admission. Un tel carburateur trop rustique aurait un rendement avoisinant zéro; le dosage du carburant tolère de grands écarts de débit, sans que pour cela le conducteur soit averti et puisse y porter remède rapidement, sauf lorsque le moteur « bafouille, éternue », le conducteur sait à peu près si l'on est en présence d'une carburation trop riche ou trop pauvre. Ceux qui ont des notions un peu approfondies sur la carburation n'ignore pas la patience, le temps, les dépenses nécessaires pour arriver à un réglage, une utilisation « au poil » du carburateur.

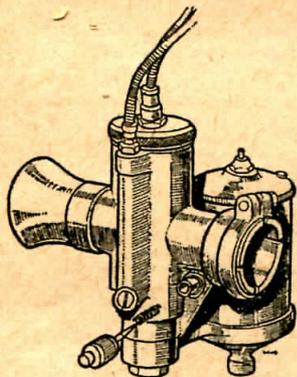
Il est si délicat d'obtenir une proportion exacte entre les débits de l'air et de l'essence, d'assurer leur union tout à fait intime. Le manque d'air, soit donc l'excès d'essence, augmente inutilement la consommation, sans pour cela faire varier la puissance et bien souvent au contraire la diminuer. De tous les éléments combustibles contenus dans

(mettons par exemple 1 litre), seule la partie qui aura assez d'air brûlera, le reste, manquant de l'air indispensable à la combustion, ne produira guère d'effet utile et sera évacuée en pure perte par l'échappement. Pendant la combustion de l'essence, l'hydrogène brûlera le premier et si l'air n'arrive pas en quantité suffisante, une partie du carbone brûlera pour donner de l'acide carbo-



Comment disposer une calotte sur un carburateur tourné vers l'avant.

nique. Si l'excès d'essence devenait par trop important, le gaz deviendrait alors par excès d'essence, incombustible; il fusera plutôt qu'il n'explosera. Si l'on va encore plus loin, la puissance finirait par tomber à néant: la flamme ne se propageant plus au sein de la masse gazeuse. L'effet d'air a un autre effet: c'est de diluer le mélange et la cylindrée correspondra à un volume de gaz plus important. Pour un moteur donné, la puissance baissera fortement et en pratique on marchera avec un excès d'air, pour être sûr de brûler tout le carburant. L'excès d'air a généralement pour but de remédier, autant que faire se peut, au défaut d'homogénéité du mélange; de par sa constitution



Le nouvel appareil Amac 1923 est semblable extérieurement mais comporte une aiguille de freinage.

le mélange a tendance à se séparer en deux éléments. Formé d'un brouillard de gouttelettes d'essence en suspension dans l'air, il s'en fait de peu pour amener la précipitation du liquide sous forme de condensation sur les parois. Un chan-

gement de direction des molécules gazeuses, la circulation à travers un orifice étroit, une variation brusque de la vitesse des gaz, auront pour effet de condenser, de concentrer une grande partie du carburant en un point déterminé, ce qui aura pour effet immédiat d'appauvrir le reste du mélange. L'excès d'air pallie, partiellement du moins, à ces inconvénients; une plus forte dilution de l'essence lui interdira de se réagglomérer et même avec un mélange riche il y aura toujours suffisamment d'air pour assurer une bonne combustion. En absorbant un excès d'air, on ne fait qu'augmenter le volume dans lequel la vapeur d'essence doit se répandre à température égale.

Pour obtenir d'un moteur le plus de puissance possible, on a intérêt à lui procurer à chaque aspiration la cylindrée la plus forte possible; il faut avoir grand soin d'écartier les causes, petites ou grandes ayant un effet sur la diminution de la valeur de la cylindrée, car une diminution de la valeur de la cylindrée se traduit par une diminution de l'effet moteur de l'explosion dans le cylindre.

Il faut tenir compte également, c'est très important, de la valeur de la densité de l'alimentation; ce n'est pas tout de remplir complètement de gaz le cylindre à chaque aspiration (c'est là un cas rare de la cylindrée complète), il faut que ce gaz soit aussi dense que possible. Pour

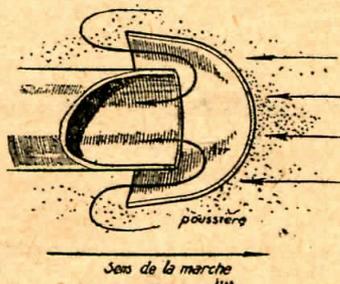
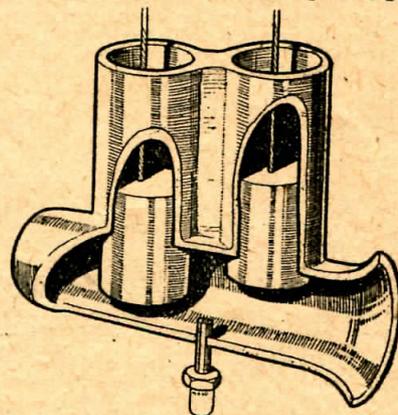


Schéma de fonctionnement d'un Epurateur d'air.

comparer entre eux deux moteurs, il faut se baser non sur le volume de gaz absorbé, mais sur le poids. Si en dépit des précautions prises pour assurer un mélange intime de l'air et de l'essence, en dépit de la chaleur de l'air aspiré, de la chaleur que trouve le gaz à son entrée dans le cylindre, les molécules d'essence ne sont pas complètement évaporées au moment de l'explosion, s'il n'y a pas intimité complète entre les deux fluides, l'hydrogène accaparera dans le cylindre tout l'oxygène qui lui est nécessaire pour sa combinaison; le carbone restera seul sous forme de charbon, de suie, de calamine. Ce qui est un peu moins difficile à réaliser, c'est la constance du rapport air-essence; l'un est un gaz, l'autre un liquide; ils sont régis par des lois tout à fait différentes, l'effet de l'aspiration n'est pas ressenti de la même façon par chacun d'eux, ils varient et souvent se contraient.

La différence de densité des deux fluides est la cause de toutes ces diffi-

cultés: l'essence, plus dense que l'air à volume égal, ayant une inertie plus grande, n'obéira pas aussi rapidement aux succions du piston; lorsque celles-ci sont très rapprochées les unes des autres, comme lorsque le moteur tourne à un régime rapide, l'essence ne jaillit plus par petits jets, en nombre égal à celui des aspirations, mais jaillit sans interruption alors que l'air plus léger



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

s'arrête ou se met en marche instantanément, et obéit très bien aux mouvements spasmodiques du piston.

La dépression aura donc le double tour d'augmenter de façon abusive l'arrivée d'essence et de réduire de la même façon celle de l'arrivée de l'air. Cette disproportion, cette dislocation du gaz se montre d'autant plus sensible qu'elle augmente elle-même. Une carburation aussi peu régulière, d'une telle inconstance, soumise à de tels à-coups, entraînera fatalement un gaspillage d'essence. La carburation n'est excellente que lorsqu'il y a dans la cylindrée un poids d'air, d'oxygène suffisant pour que l'hydrogène et le carbone aient à leur disposition la quantité d'oxygène strictement nécessaire à ces proportions.

Différents moyens permettent de réaliser (ou plutôt soyons précis, d'essayer de réaliser) car la moins mauvaise des solutions, nous disons sciemment la moins mauvaise, car encore moins en matière carburation qu'en toute autre, la perfection n'est pas de ce monde, cette automaticité:

Freinage par injection d'air sous pression de l'essence;

Freinage par action d'une dépression sur le niveau constant;

Freinage aérodynamique;

Modification de la section du gicleur;

Modification du diamètre de la chambre de carburation (tube de Venturi);

Emploi de gicleurs multiples ou d'un ou plusieurs gicleurs noyés;

Emploi d'un gicleur dit compensateur, destiné à corriger les irrégularités de débit du jet normal; notion sur le débit exagéré de l'essence par passage de l'air dans un lanterneau entourant le gicleur. — H.-P BORESTROKE.

(A suivre).



Paris-Nice en cours

A l'heure où nous mettons sous presse, la grande épreuve est en cours : les péripéties de cette course seront closes au moment où nos lecteurs auront reçu ce numéro : nous nous réservons d'en entretenir nos lecteurs la semaine prochaine.

Les Engagés

Catégorie 125 cmc.

1. Rovin (X).

Catégorie 175 cmc.

1. Geco Herstal (Audoly); 2. Le Grimpeur (Aléonard); 3. Le Grimpeur (Maury); 4. Le Grimpeur (Sauthereau); 5. Le Grimpeur (Blanchon); 6. San Sou Pap (Chéret); 7. San Sou Pap (Stern); 8. San Sou Pap (X); 9. San Sou Pap (X); 10. Thomann (Petitpierre); 11. Royal Moto (Dubost); 12. Royal Moto (Renson); 13. Rovin (X); 14. Rochester (Wech); 15. Rochester (Enders); 16. Aubier et Dunne (Bruseoli); 17. Jacob (Amateur); 18. Dollar (Rasser); 19. Dollar (Pourtrait); 20. Monet-Goyon (Labet); 21. Monet-Goyon (Gimel); 22. Magnat Debon (Schneider); 24. Le Grimpeur (Leroy).

Catégorie 250 cmc.

1. Geco Herstal (X); 2. Le Grimpeur (Quillard); 3. Le Grimpeur (Borgotti); 4. Le Grimpeur (Janin); 5. Le Grimpeur (Johin); 6. Alcyon (Meunier); 7. Alcyon (Pariset); 8. Lucifer (Ruz); 9. Royal Moto (Jergau); 10. Royal Moto (Faure); 11. Terrot (Quinette); 12. Terrot (Doyen); 13. Terrot (Lavigne); 14. Terrot (Durand); 15. Gnome et Rhône (Lexin); 16. Gnome et Rhône (Bourguin); 17. Zender (Zender); 18. Rochester (Cornelis); 19. Rochester (Harril); 20. Dédé (Roudadoux); 21. Dédé (Renaudeau); 22. Utiia (Hubert); 23. Zender (Schor); 24. Monet-Goyon (Rigollet); 25. Monet-Goyon (Hommaire); 26. Flottveg (Paster); 27. Radior (Augoyat); 28. Radior (Garev); 29. Tonlupt (Thoral); 30. Favor (Vallet); 31. Favor (Mont); 32. Favor (Capdepon).

Catégorie 350 cmc.

1. Motosacoche (Oilter); 2. Motosacoche (Sartori); 3. Motosacoche (Charrières); 4. Gillet Herstal (Andrieu); 5. Gillet Herstal (Dumoulin); 6. Dollar (Correier); 7. Dollar (Turlwitz); 8. B. S. A. (Dylest); 9. B. S. A. (Chevannes); 10. Automoto (Douet); 11. Automoto (Mercier); 12. A. yon (M. Jolly); 13. Alcyon (Lemasson); 14. Peugeot (Péan); 15. Peugeot (Minchon); 16. Peugeot (Laurent); 17. La Française (Henriou); 18. La Française (Toldir); 19. Terrot (Perrotin); 20. Terrot (Salignon); 21. Terrot (Dupuis); 22. Terrot (de Maistre); 23. Royal Enfield (Boer); 24. Royal Enfield (Moreau); 25. Royal Enfield (Bordes); 26. L'habitant (Indépendant); 27. Durandal (Ulrich); 28. C.P. Roléo (Renaud); 29. C.P. Roléo (Carré); 30. C. P. Roléo (Teuton); 31. Clément Gladiator (X); 32. Clément Gladiator (X); 33. New Map (Chambion); 34. La Cyclette (Lidoux-Lebard); 35. Jean Thomann (Martin); 36. Jean Thomann (Rober); 37. Jean Thomann (Fabre); 38. Griffon (Brunet); 39. Griffon (Viladié); 40. Ernst Mag (Kolmsperzer); 41. Ravat (Fournival); 42. Monet Goyon (Debaixeux); 43. B. S. A. (Lunes); 44. Styl'son (Saillet); 45. Styl'son (Jacquemont); 46. Styl'son (Lamoth); 47. Radior (Sabatier); 48. Radior (Carmine); 49. Ravat (Zind); 50. Ravat (Paulin); 51. Ravat (Doix); 52. Ravat (Piscaglia); 53. F. N. (Onda); 54. Soyier (Proal); 55. Soyier (Gayot).

Catégorie 500 cmc.

1. Gillet Herstal (Reinartz); 2. Stella (Boulangier); 3. Terrot (Betemps); 4.

Paris - Nice

La grande épreuve d'endurance de Mars se court actuellement en 5 étapes, du 11 au 18 Mars



Gnome et Rhône (Nans); 5. Gnome et Rhône (Bernard); 6. Saroléa (Marchand); 7. Dollar (Labourdette); 8. Dollar (Vache); 9. Claude Delage (Batiford); 10. Saroléa (Dawson); 11. New Map (Berteletto); 12. Prévost (Indépendant); 13. Collignon (Indépendant); 14. Condor (Divorne); 15. Condor (Wuillemin); 16. Gnome et Rhône (Berrenger); 17. Monet-Goyon (Gaussorgue); 18. Magnat Debon (Rodet); 19. Magnat Debon (Gauthier); 20. B. M. W. (Bastide); 21. B. M. W. (Krebs); 22. B. M. W. (X); 23. F. N. (Lovinasse); 24. F. N. (Debay); 25. Saroléa (Boutiller); 26. Neander (Klassner); 27. New-Motocycle (Dubois); 28. X. (Crétier).

Catégorie 750 cmc.

1. Lathebeaudière (Indépendant).

Catégorie 1.000 cmc.

1. Cleveland (Laudmann).

Sidecars 350 cmc.

1. Terrot (Gautherot); 2. Monet-Goyon (Sourdrot); 3. Propulcycle (Court).

Cyclcars 500 cmc.

1. Monotrace (Roten).

Sidecars 600 cmc.

1. Gillet Herstal (Juignet); 2. Saroléa (Delaunay); 3. Monet-Goyon (Godard).

Les étapes

Première étape. — Départ : Montgiron. Contrôle horaire : Troyes. Arrivée : Dijon.

Deuxième étape. — Départ : Dijon. Contrôle horaire : Mâcon. Arrivée : Saint-Etienne.

Troisième étape. — Départ : Saint-Etienne. Contrôle de signature : Lyon. Contrôle horaire : Nantua. Arrivée : Grenoble.

Quatrième étape. — Départ : Grenoble. Contrôles horaires : La Croix-Haute, Avignon. Arrivée : Aix-en-Provence.

Cinquième étape. — Départ : Aix-en-Provence. Contrôle horaire : Nice. Arrivée : Beausoleil. La Turbie.

Le départ

Le départ a eu lieu à 5 heures et demi. C'est trop de retard sur l'horaire prévu, mais la température ayant brusquement changé la veille, nous eûmes une vilaine surprise, car les concurrents durent s'élaner vers la Riviera sous un froid de 8 à 10° sous 0. Aussitôt le concours d'éclairage qui était prévu de 3 heures à 5 heures du matin n'a pu avoir lieu, les concurrents ayant jugé inutile de passer 2 h. sous la rigueur de la température.

A 5 h. 20, les 147 concurrents prirent le départ sous la lumière des Etablissements Megium qui avaient prêté leur concours à la classique cérémonie. Peu de défection. Nous ne voyons pas Ledoux-Lebart n° 34 sur la cyclette, éliminé par suite d'une chute sur la neige la veille. Landman sur Cleveland ne s'est pas présenté non plus au départ.

La première étape

La cohue des concurrents qui était plutôt nerveuse, par suite d'une veille joyeuse passée sous les orchestres de Montgiron, s'élança sur la route de Fontainebleau et il sera à souhaiter plus tard que le départ soit fait par catégories, car, comme il fallait s'y attendre, les grosses mastodontes cherchent à se faufiler et à décaler le menu fretin. Si aucun accident ne se produit, il faut plutôt en imputer les chances à une heureuse fatalité.

Nous suivimes les concurrents sur une portion du parcours de la première étape, mais nous devons avouer que moins courageux qu'eux, nous dûmes nous arrêter en cours de route pour nous réchauffer. D'ailleurs la trentaine de motocyclistes spectateurs qui s'étaient permis de suivre la première étape

rebroussèrent également chemin sous le froid aigu.

A Fontainebleau nous ramassons Paulin de la Maison Ravin qui s'est heurté avec un autre concurrent : légères blessures à l'épaule, jusqu'à Troyes où on le pense et il gagne le terminus. A Fontvannes, la route est défoncée. Nous trouvons en lutte avec le pavé la Bourdette que nous dûmes rapatrier à Paris. C'était l'un des plus gros espoirs de la Maison Dollar. Les encombrants, c'est-à-dire quelques motocyclistes, à leurs dires meilleurs que les champions, s'infiltrèrent, c'est de tradition, au milieu de la meute déjà très nerveuse et Rodet faillit être éliminé par l'un de ses suivants maladroits qui l'avait accroché. Lamoth, sur l'original Styl'son, Labourette sur Dollar encore, Boulangier sur Stella-Batiford (Claude Delage) (qui fit une magistrale culbute), enfin Bourguin que nous ne vîmes pas avant le délai de l'arrivée abandonnèrent pour différents motifs et furent pénalisés. Fournival 66 points sur Ravat, et Maury sur Grimpour 5 points. La limite de fermeture du Contrôle à Dijon fut un peu élastique ce qui permit à beaucoup de concurrents de n'être pas éliminés.

M Verdy, président du Moto Club de Nice, fut magistral dans son organisation du départ. Le nombre élevé de partants nécessitait d'ailleurs un homme énergique. Tout le long du parcours, la foule fit un accueil très agréable à nos concurrents.

Cette première étape fut-elle dure ?

Il est assez difficile de le dire. Effectivement, la route était facile dans son ensemble. Les 300 kilomètres sont loin d'éfrayer des concurrents brûlés du feu sacré, mais par contre, un froid réellement terrible et imprévu aurait fait pressentir un déchet plus important. Cependant, la neige qui avait commencée à tomber prévint les concurrents qui se présenterent tous au départ en véritables explorateurs du pôle Nord et seuls les organisateurs (sans doute comme nous) furent victimes du froid.

Citons à l'arrivée à Dijon le geste gracieux et amical de l'Amicale Motocycliste dijonnaise et du Moto Vélo Club qui offrirent un vin d'honneur à tous les concurrents, formule qui serait heureuse de voir continuer dans toutes les courses de la saison.

Premières constatations

Nous sommes heureux de constater que les Etablissements Rollet ont toujours une ardeur affolante pour la compétition et dans l'épreuve Paris-Nice cela a été un plaisir de les voir équiper 350 cmc. C. P. Roléo avec des équipiers de la valeur de Renaud, Carre et Tanton. Nul doute que leur performance soit magnifique.

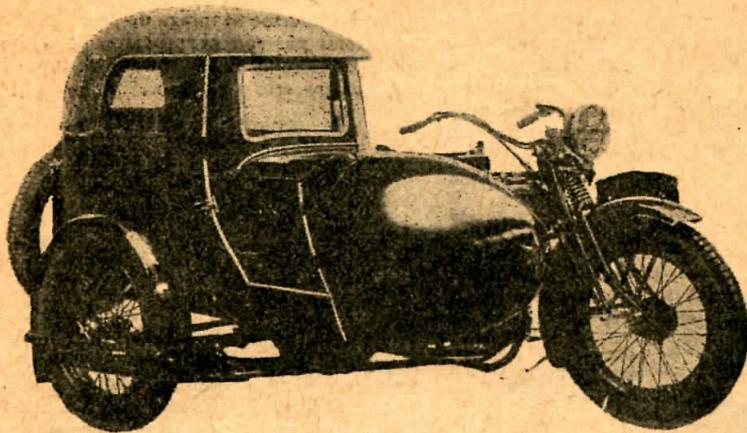
Une bonne nouvelle

L'Amicale Motocycliste dijonnaise avait décidé dans sa dernière séance d'inviter officiellement, à l'occasion de leur passage à Dijon, capitale gastronomique, les coureurs et organisateurs de Paris-Nice à déguster, non pas du vulgaire mousseux mais quelques vieux et authentiques crus bourguignons offerts par le Comité et un généreux membre honoraire propriétaire au Clos Vougeot.

Cette réception toute familiale eut lieu le jour de l'arrivée le 11 mars au Siège social, 91, rue Châbot-Charny, à 18 h. 30.

De plus pour montrer tout l'intérêt que l'A. M. D. porte au sport motocycliste, le Comité envoya à la rencontre des coureurs une délégation comprenant une trentaine de motocyclistes revêtus du gracieux pull-over aux couleurs du club; elle retrouva à Saint-Seine-l'Abbaye sa section affiliée de Semur, l'A.M.C.S.

(Nous suivrons l'épreuve dans notre prochain numéro, la mise sous presse ne nous permettant pas mieux).



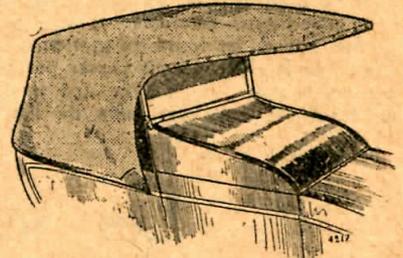
LE BEAU TEMPS REVIENT !

Faites du sidecar

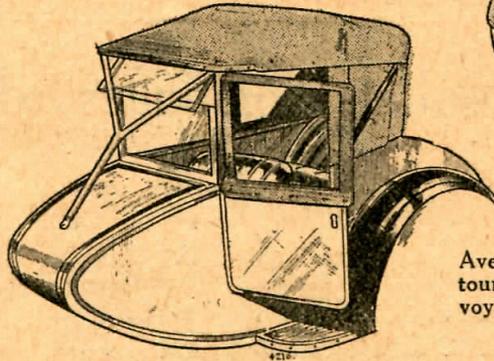
de la ligne ne doit pas faire négliger le confort. En tous cas, même avec une carrosserie profilée on peut transporter pas mal de bagages, d'outils et de pièces de rechange. Une capote et un pare-brise donnent au passager un confort au moins égal à celui d'une voiture, d'autant que la suspension est beaucoup plus douce.

Le sidecar n'a pas chez nous la vogue qu'il mériterait. On n'en rencontre sur les routes qu'un assez petit nombre et dans les épreuves d'endurance, il a presque disparu. On le rencontre dans les épreuves de vitesse et dans les courses de côte, là où précisément les acrobaties des passagers ne sont pas faites pour le rendre très populaire auprès de M. Tout le Monde. Cela est bien regrettable car le sidecar est un incomparable véhicule de tourisme. Ce succès médiocre du sidecar chez nous surprend quand on voit la popularité dont il jouit en Angleterre. Cette situation tient en grande partie à la prépondérance chez nous des petites cylindrées. Une petite 175 peut à la rigueur remorquer un léger sidecar, mais la puissance est trop tangente pour qu'un tel engin soit vraiment agréable à conduire. De plus, le sidecar, sans coûter très cher, constitue une dépense nouvelle devant laquelle hésite celui qui a dû déjà économiser pour payer sa moto. Et il hésite d'autant plus qu'un siège sur le porte-bagages lui permet d'emmener un passager, dans des conditions moins confortables, mais avec un accessoire d'un prix minime et un assez faible sacrifice de vitesse. On constate actuellement chez nous un retour à des cylindrées plus grandes, 350 et 500 cmc. et il est bien possible que ce soit le signal d'une ère nouvelle de prospérité pour le sidecar. Celui-ci est d'autant plus agréable que la cylindrée est plus forte.

Avec un moteur de 350 cmc., on dispose d'une puissance suffisante, mais on n'a pas cette facilité d'allure, cette aisance à gravir les côtes qui font le charme d'un

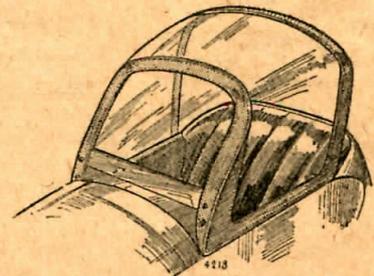


Autre combinaison de protection avec tablier rigide et pare-brise.



Avec une carrosserie établie pour le tourisme, on peut emporter des valises et voyager avec toutes ses aises.

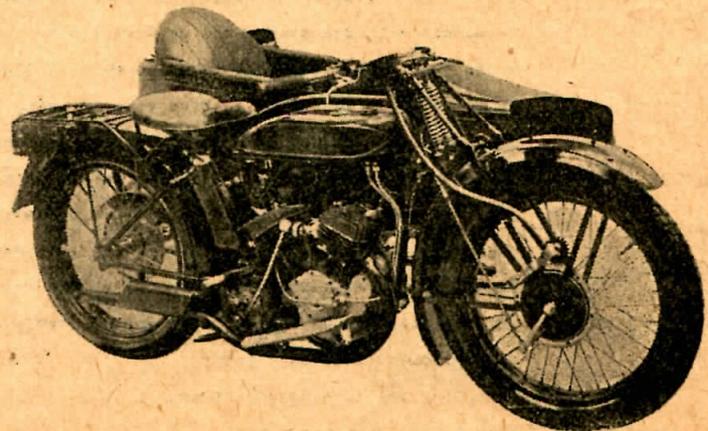
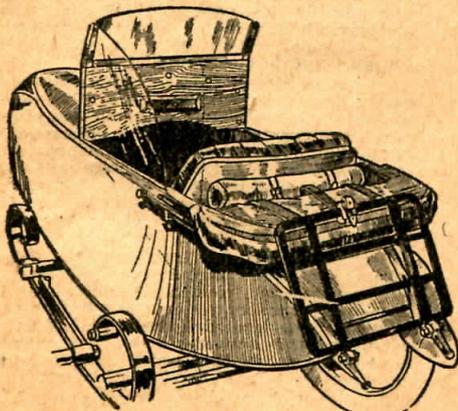
Le sidecar peut comporter tous les avantages d'une conduite intérieure : La carrosserie Van od équipe luxueusement le sidecar René Gilet de notre titre ci-dessus ; une simple capote en toile cirée read d'incapriciables services.



Un pare-brise idéal pour la belle saison : pas de poussière mais de l'air pur et sain.

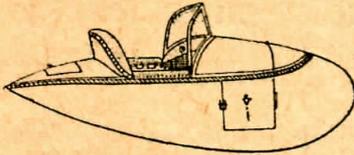
500 cmc. et plus encore d'un 750 cmc. Plus puissante est la moto, plus lourde, plus stable et plus confortable peut être le sidecar.

Le sidecar doit être considéré surtout comme un engin de tourisme et le culte



Châssis de sidecar avec sa capote, son pare-brise et un porte-bagage remarquable. A droite, une moto Ultima tout préparée pour le grand tourisme.

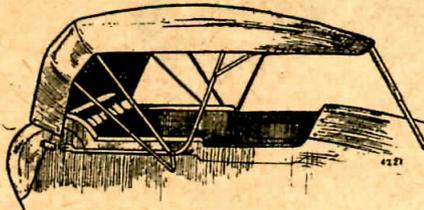
Le sidecar peut rendre, dans d'autres domaines que celui du tourisme, des services inappréciables. On a vu par exemple à Satory qu'il pouvait trans-



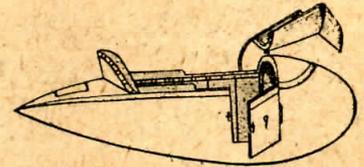
porter les blessés, ravitailler les avions, émettre des radios, servir à mitrailler l'ennemi. Pour considérer des usages plus pacifiques, il est précieux pour la police et il y a quelques jours, c'est en sidecar que les gendarmes ont réussi à rejoindre l'auteur d'un attentat en chemin de fer. Des expéditions coloniales comme celle du lac Tchad, les tours du monde, montrent que le sidecar peut passer partout, comme la moto, et possède une facilité de transport qui vaut celle de l'auto.

Et pour le commerce quels services peut rendre le sidecar, si économique, si maniable dans les encombrements des villes. Il y eut quelques années une tentative, mais qui eut le tort de venir trop tôt, pour organiser un service de livraisons par sidecars. Un tel projet pourrait, croyons-nous, être repris avec avantage.

Le sidecar peut être aisément séparé de la motocyclette, et ainsi permet de garer le tout dans un maximum d'espace. Et tout en transportant deux et même trois personnes, il offre sur la



voiture l'énorme avantage de pouvoir être entretenu par son propriétaire, et de ne pas mettre celui-ci en présence de grosses réparations très coûteuses.



Quant à croire le sidecar dangereux, c'est une erreur. Il ne le devient, comme tous les véhicules possibles et imaginables, qu'entre les mains des fous. On peut faire chavirer un sidecar en prenant un virage trop vite, mais n'y a-t-il pas des autos qui font panache ? Le sidecar possède même, au point de vue de la sécurité, un avantage marqué, celui de ne pas déraper.

Les résultats pratiques de Satory

Inspection Générale
du Service de la Motorisation
dans l'Armée

Place St Etienne d'Orléans

Téléph. { Niter 86 33
 86 34
 Havre 15 00
 15 36

N° 105 Mo

P.

Paris le 29 février 1928

Le Général de Division Maurin,
Membre du Conseil Supérieur de la Guerre,
Inspecteur Général du Service de la Motorisation
dans l'Armée à Monsieur le Directeur de la

"MOTO-REVUE" 5, Rue St-Augustin - Paris (12°)

UNE PREUVE...

Ces temps derniers, nous avons annoncé dans *Moto Revue* que notre fameuse démonstration de l'utilisation de la moto, tant dans l'armée que dans toutes les parties vitales de la nation, avait porté des fruits matériels.

Nous avons reçu quelques lettres, non seulement de lecteurs, mais même de constructeurs sceptiques. Il est temps que nous fassions les preuves de tout ce que nous avançons, car on croit aisément que de telles suggestions ne se basent sur rien du tout.

Nous donnons le fac-simile de la lettre que M. le Général de Division Maurin, membre du Conseil supérieur de la Guerre, inspecteur du Service de la motorisation dans l'Armée, nous a adressée. Nul n'ignore que le Général Maurin s'est flatté, « lui, général de division, d'avoir été cité à l'ordre du jour de *Moto Revue*, pour avoir assisté à la démonstration militaire de Satory ». La présence d'une telle personnalité dénote le sérieux et l'importance de notre démonstration.

Certains ignorants, ou envieux, avaient mis en doute les résultats et plus particulièrement le développement de nos manœuvres ; d'autres, et malheureusement parmi eux les constructeurs de motocyclettes, n'ont pas compris l'intérêt primordial qu'une telle initiative comportait, tant pour leur intérêt que pour le développement intensif de la motocyclette dans toute la formation de notre vie nationale, soit du point de vue social, soit du point de vue industriel.

Ils ont forcément été contrariés quand ils ont vu leurs prévisions erronées. Il serait à souhaiter que ces mêmes constructeurs comprennent qu'il existe en France un organe dont l'importance, les initiatives, le développement formidable est la puissance morale de tous. Il serait à souhaiter que ces mêmes constructeurs attendissent *Moto Revue* le samedi avec la même impatience fébrile que nos jeunes gens.

Certainement, ils ne trouveront pas dans toutes les pages des nouveautés et des mesures qui les satisfiront pleinement, mais souvent ils pourraient rencontrer pour leur édification et la vente de leurs machines de nombreux détails et petites nouvelles qui leur éviteraient les déboires consécutifs et leur absence dans des réunions telle que celle de Satory.

Cependant, *Moto Revue* ne demande qu'à les satisfaire mais à la condition qu'ils établissent dans leur usines un service de renseignements dans le sens que nous leur indiquons.

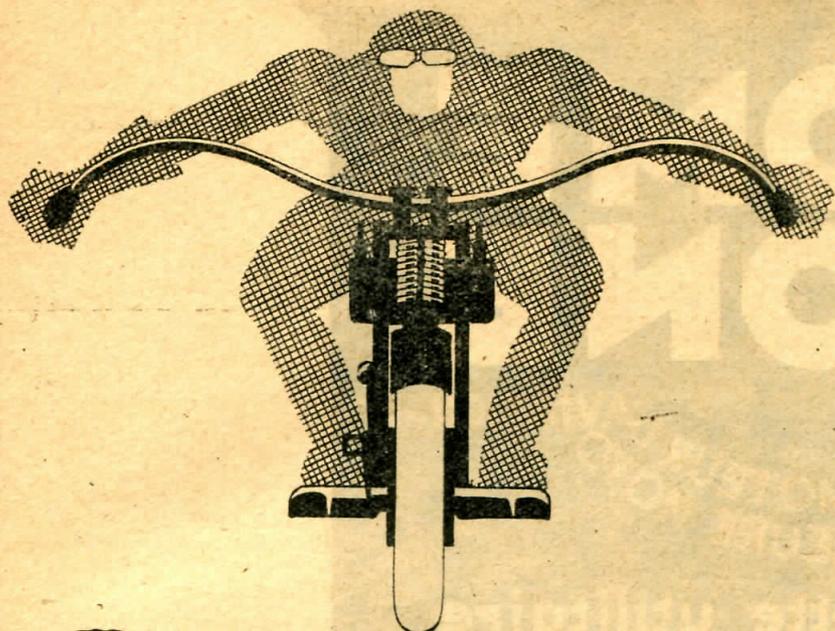
Monsieur le Directeur,

« la suite de la démonstration organisée par vos soins le 10 novembre dernier et au cours de laquelle d'intéressantes constatations ont pu être faites quant aux services dont est susceptible la motocyclette, j'avais demandé au Ministre de la Guerre de bien vouloir prescrire que ces motocyclettes fussent envoyées à l'Ecole de Fontainebleau et dans différents corps de troupes de toutes armes.

J'ai le plaisir de vous faire connaître que cette suggestion a été prise en considération : l'Ecole de Fontainebleau et plusieurs régiments stationnés dans les régions voisines de la frontière vont recevoir quelques motocyclettes à titre d'essai.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

Maurin



GNOME RHONE

présente

ses nouveaux modèles
1928

Siège Social
34.rue de Lisbonne
Magasins d'exposition
et de vente.
49av.de la Grande Armée

● **PARIS**

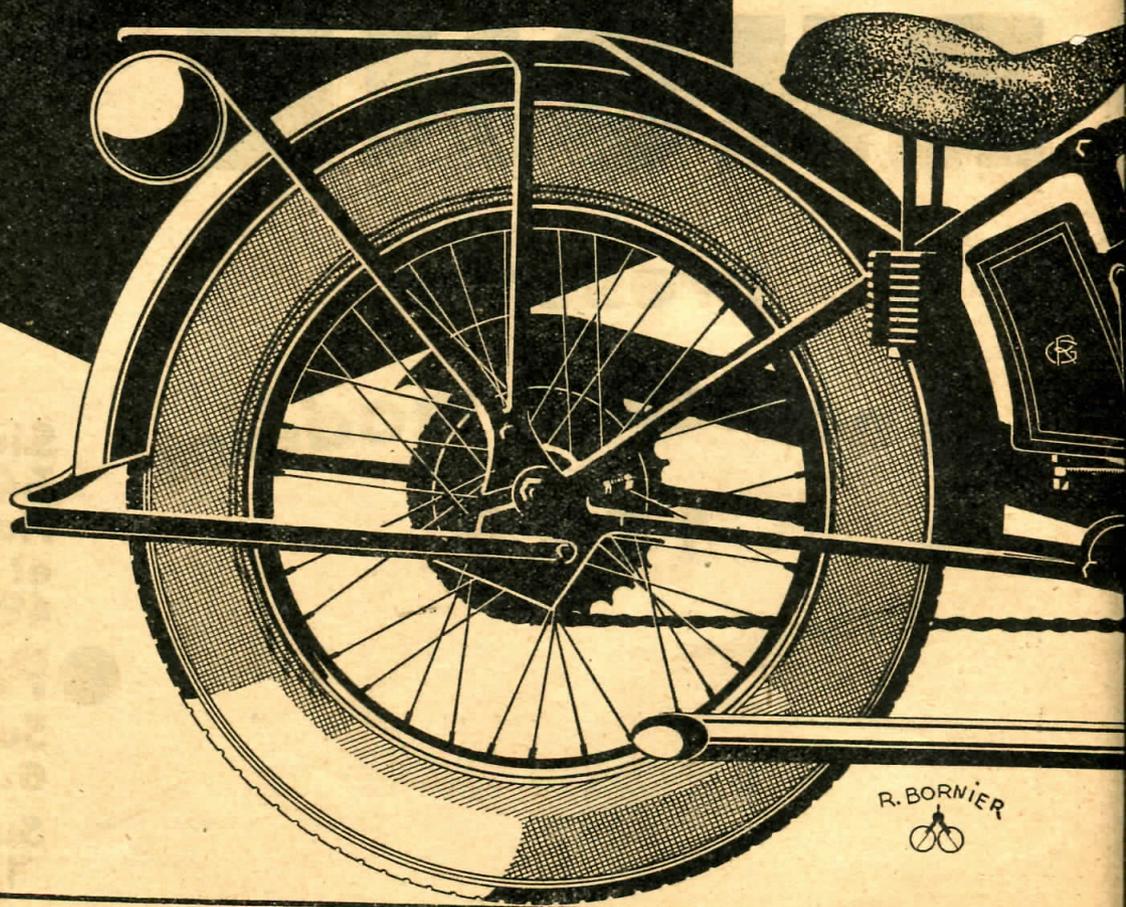
Succursale a Toulouse
6.rue d'Aubuisson

Succursale à Marseille
185 bis rue de Rome

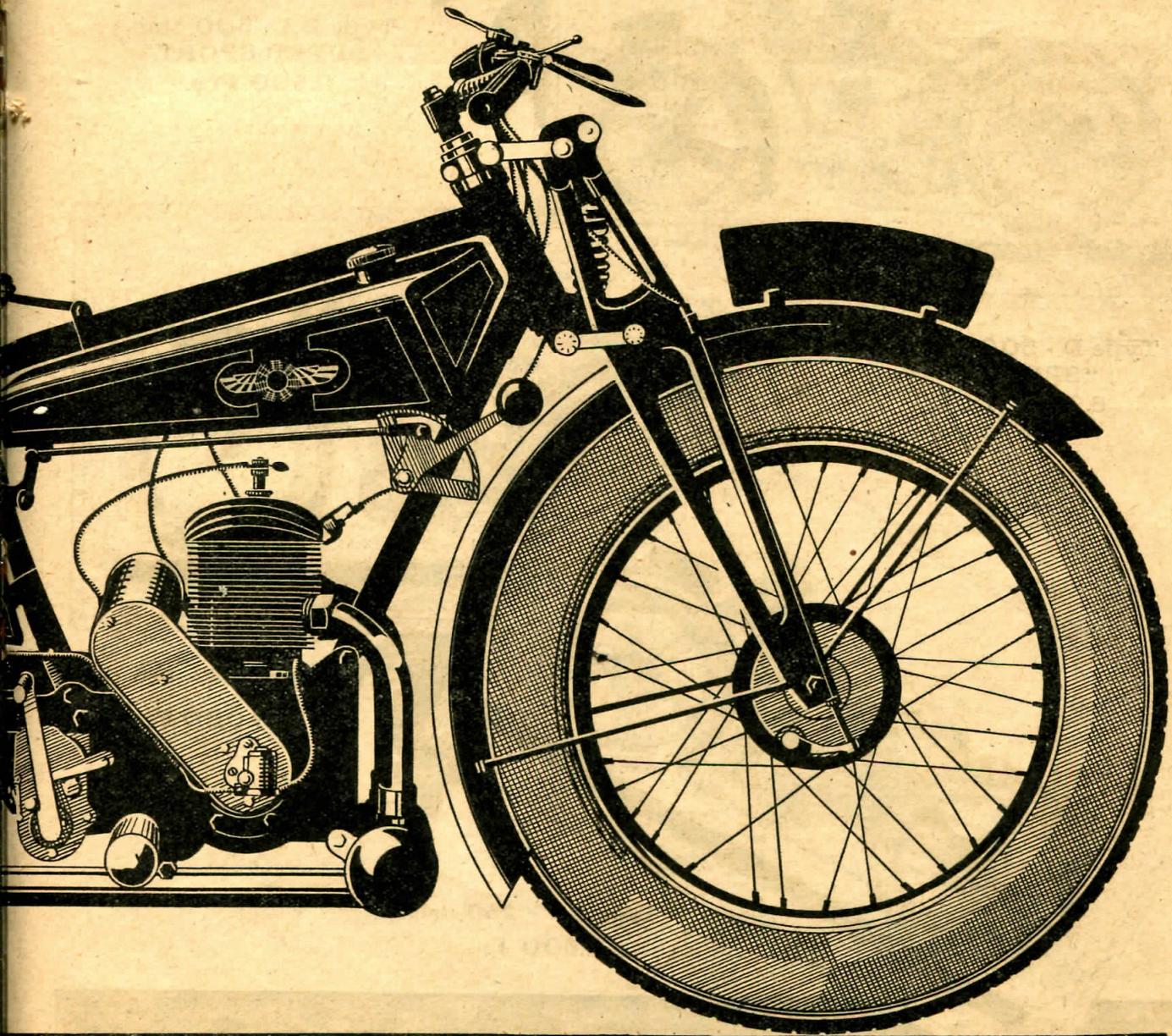
GNOME RHONE

DU MEILLEUR MOTEUR D'AVIATION
A LA MEILLEURE MOTO

La motocyclette utilitaire
250^{cm3} Type **E²**

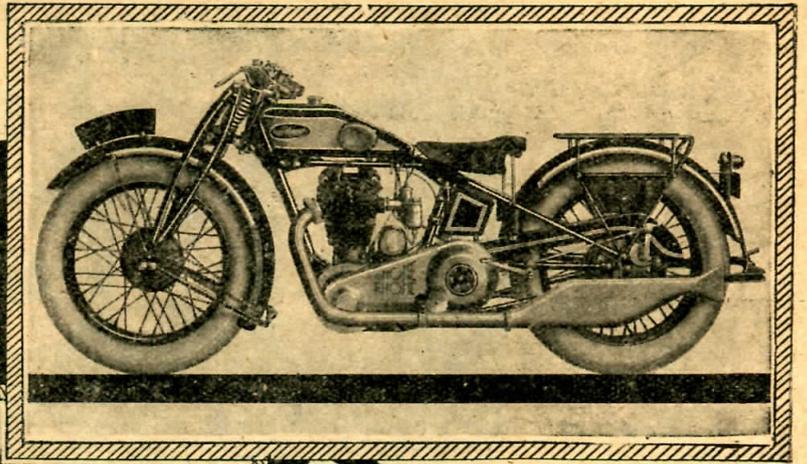


R. BORNIER

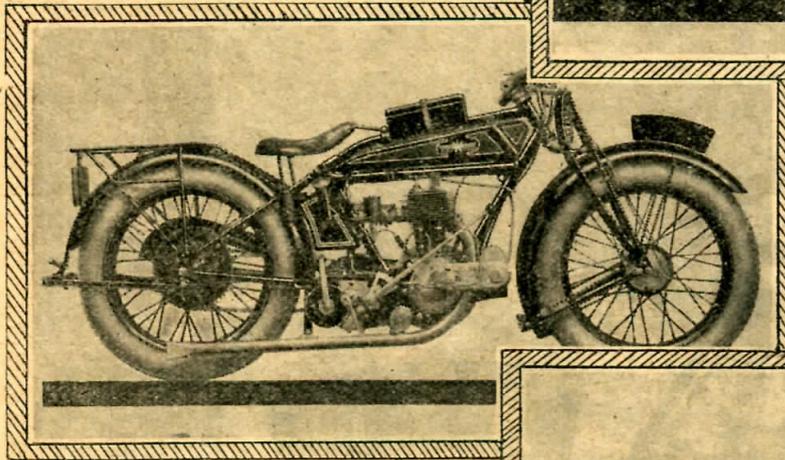



GNOME RHONE

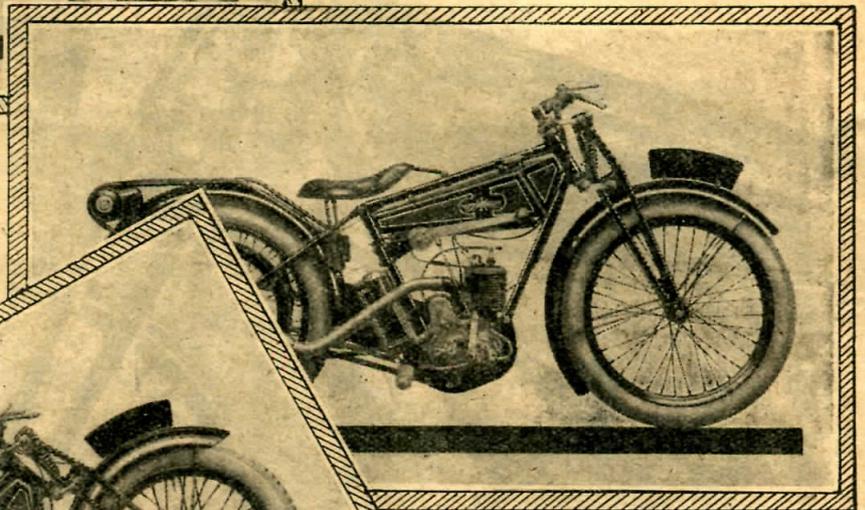
Modèles 1928



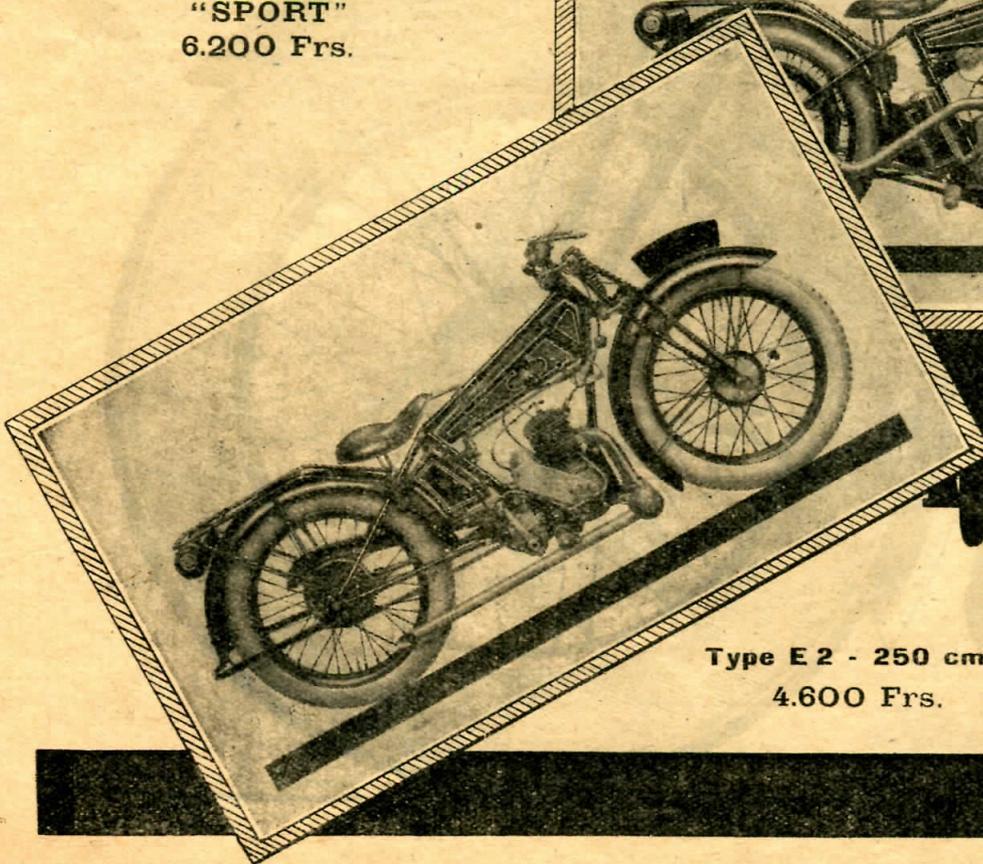
Type D 4 - 500 cmc.
"SUPER-SPORT"
7.500 Frs.



Type D - 500 cmc.
"SPORT"
6.200 Frs.



Type H 2 - 175 cmc.
3.000 Frs.



Type E 2 - 250 cmc.
4.600 Frs.

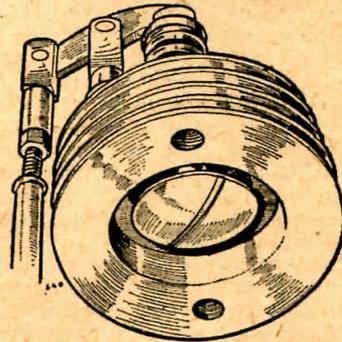
BRUIT ET ÉNERGIE

Les Moteurs à détente prolongée

Le concours du silencieux dont le règlement vient d'être élaboré nous amène à étudier la question du freinage des gaz sous toutes ses faces

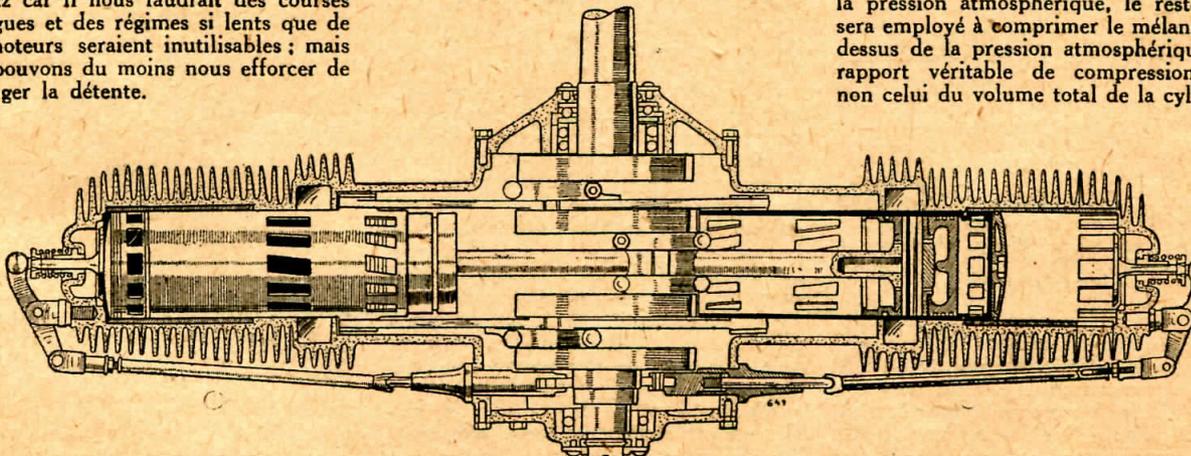
Nos moteurs sont bruyants et c'est dommage pour les passants qui n'ont pas encore l'oreille assez éduquée pour apprécier le crépitement d'un deux temps ou le son creux d'un supersport à l'égal d'une fugue de Bach, ni les narines assez délicates pour aimer les relents de l'huile de ricin comme ils feraient de l'eau de rose. Mais c'est dommage aussi pour nous car ce bruit représente de l'énergie gaspillée, et c'est nous qui payons, nous ne dirons pas les violons, mais le jazz. Nous dépendons de l'essence pour faire du chahut, et quand, par pitié pour autrui, nous voulons mettre en sourdine, c'est un baillon, une poire d'angoisse que nous infligeons à notre moteur. Pour l'empêcher de crier nous l'étouffons. Le remède est assez radical, mais ce silence s'achète par une nouvelle perte d'énergie. Nos moteurs sont bruyants parce qu'ils laissent échapper dans l'atmosphère des gaz qui ont encore une pression élevée et qui par conséquent pourraient, dans des moteurs mieux compris, produire un effet utile. Le moteur idéal serait celui qui restituerait à l'atmosphère des gaz ramenés à la température et à la pression atmosphériques. Un tel moteur ne ferait aucun bruit autre que celui provenant du fonctionnement de ses organes et on peut dire que ce bruit là lui-même est la manifestation d'une énergie gaspillée. Le moteur parfait serait froid et muet. Sans avoir l'espoir d'atteindre jamais une telle perfection, nous avons le devoir de n'épargner aucun effort pour nous en approcher. Nous ne pouvons songer à utiliser intégralement la détente des gaz car il nous faudrait des courses si longues et des régimes si lents que de tels moteurs seraient inutilisables ; mais nous pouvons du moins nous efforcer de prolonger la détente.

Cela a été obtenu avec des moteurs à course de travail prolongé. Nous avons en son temps parlé du moteur Laage à barillet rotatif, dans lequel les têtes de bielles ou plus exactement les extrémités des tiges de piston étaient munies de galets qui étaient engagés dans un chemin de roulement dont les courbes avaient pour effet de faire monter ou descendre les pistons dans les cylindres lorsque ceux-ci, disposés comme les logements des

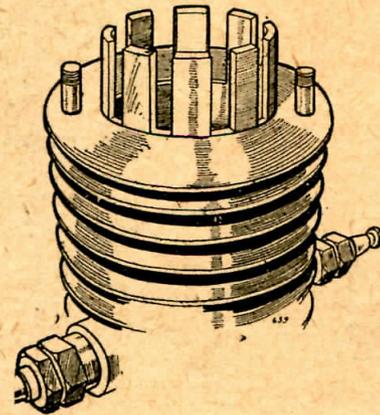


La culasse du moteur Goubeault et son unique soupape de grand diamètre.

cartouches dans un revolver, se mettaient à tourner. Avec ce système il est évidemment possible, en donnant au chemin de roulement le profil voulu, d'avoir des courses de longueur très différentes et de prolonger par exemple celle de travail.

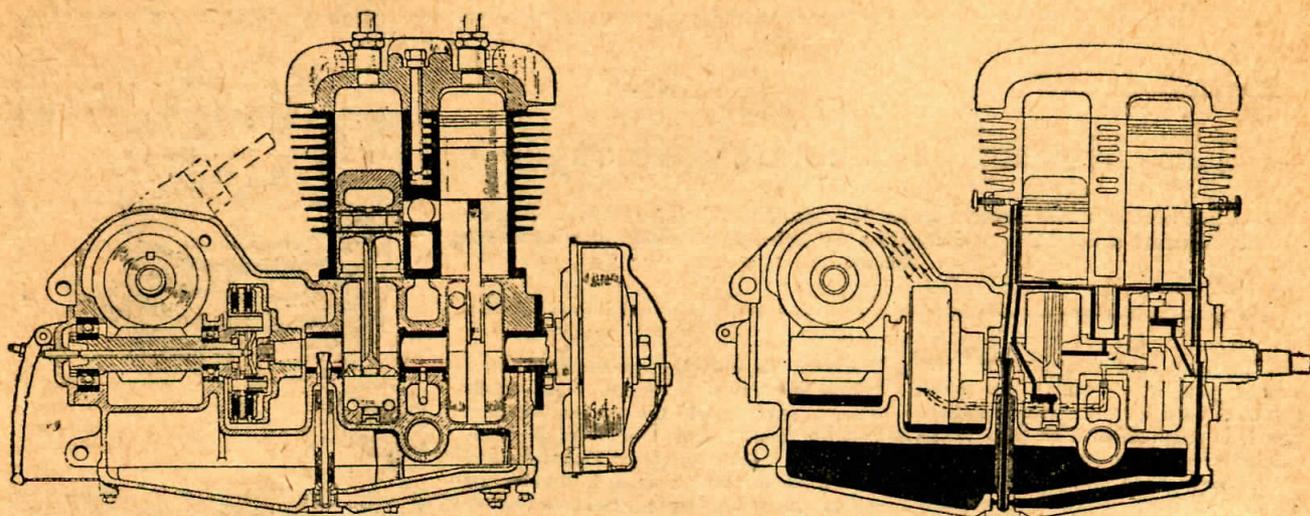


Le moteur Goubeault dont la distribution se fait par une chemise commandée par un excentrique. — Ce moteur donne deux explosions par tour et la course de détente est double de la course d'admission.



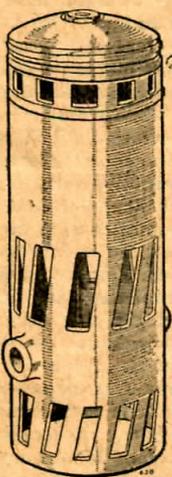
Le cylindre montrant la chemise de fonte marine découpée en créneaux à l'endroit où elle pénètre dans la culasse.

Le même but peut être atteint par des systèmes particuliers de fillets et de vilebrequins. Malheureusement, on se heurte à des complications mécaniques et à des difficultés d'équilibrage. On a donc imaginé de recourir à un expédient beaucoup plus simple : C'est de sous-alimenter le moteur, et ensuite d'employer un taux de compression aussi élevé que possible. On sait, en effet, qu'un moteur à explosion n'a un bon rendement thermique, n'utilise une quantité élevée des calories contenues dans l'essence que s'il marche à pleine charge. Sous-alimenter un moteur, par exemple en réduisant l'ouverture des gaz, n'a pas un effet heureux, tout au contraire, sur la consommation, si on ne maintient pas le taux de compression aussi élevé que possible. Prendre un gros moteur et le sous-alimenter sans autre modification se traduit par une diminution du rendement thermique, car dans ce cas, en diminuant la charge, on ne comblant pas en somme la dépression, nous diminuons par suite la compression : il faudra utiliser une partie du temps de compression pour amener le mélange à la pression atmosphérique, le reste seul sera employé à comprimer le mélange au-dessus de la pression atmosphérique. Le rapport véritable de compression sera non celui du volume total de la cylindrée



L'une des meilleures réalisations de moteurs de l'année, le Villiers 350 cmc. : d'une part la coupe de ce moteur et à droite schéma du graissage.

et de la chambre d'explosion au volume de cette dernière, mais d'une partie seulement du volume de la cylindrée plus le volume de la chambre d'explosion au volume de cette dernière. Supposons que par suite de la sous-alimentation nous



Un piston moteur. En haut : lumières d'admission, au milieu lumières d'échappement, en bas trous d'équilibrage.

n'introduisons dans un moteur de 500 cmc. possédant une chambre de combustion de 100 cmc., que les deux tiers de la charge. Nous aurions, si la charge était complète, le taux de compression

$$\frac{500 + 100}{100} = 6 \text{ à } 1.$$

Si nous n'introduisons que les deux tiers de 500 cmc, c'est-à-dire 332 cmc., le taux de compression ne sera plus que de

$$\frac{332 + 100}{100} = 3,3 \text{ à } 1.$$

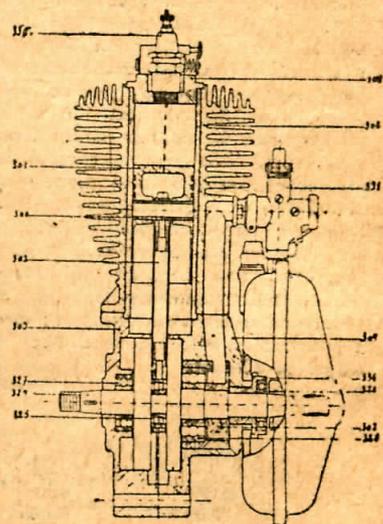
Avec un taux de compression aussi réduit, notre moteur aura un rendement thermique déplorable et la meilleure preuve c'est la forte consommation d'un moteur aux petites allures. La consommation ne devient normale qu'au delà d'une certaine allure, quand nous laissons entrer assez de gaz pour qu'un taux de compression assez élevé soit atteint et encore faut-il remar-

quer que si nous consommons à 30 à l'heure moins qu'à 90, ce n'est pas parce que le rendement thermique est meilleur, mais parce qu'à 90 à l'heure il nous faut une puissance près de neuf fois plus élevée. Si le rendement thermique était aussi bon à 30 qu'à 90, nous devrions brûler neuf fois plus d'essence, ce qui est loin de la réalité. La sous-alimentation ne sera économique que si la compression est maintenue à un taux assez élevé, c'est-à-dire si la chambre d'explosion a un volume plus faible que celui qui conviendrait à un moteur normalement alimenté. Quand nous suralimentons, nous devons, pour ne pas atteindre un taux trop élevé, augmenter le volume de la chambre; quand nous sous-alimentons, nous devons au contraire, le réduire. Dans le cas de notre moteur de 500 cmc. ou par suite de la sous-alimentation nous n'admettons que 332 cmc., notre chambre de compression, pour permettre de maintenir le taux de 6 à 1 ne devra avoir qu'un volume de 65 cmc. seulement. Bien entendu il ne faut, en aucun cas, que nous puissions donner tous les gaz et admettre une charge complète, car nous arriverions à un taux

de compression de $\frac{500 + 65}{65} = 8,7$.

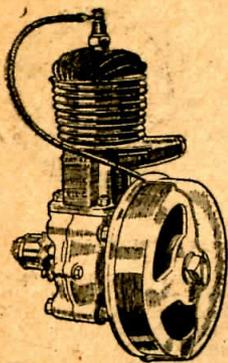
Supposons donc un moteur : 1° sous-alimenté ; 2° ayant un taux de compression normal par rapport au volume des gaz réellement aspiré. Que va-t-il se passer et comment se fait-il que ce moteur ait le même fonctionnement que si la course de détente était prolongée ? Cela est fort simple. Ce moteur, en effet, pour l'aspiration et la compression, travaille exactement comme si on n'utilisait qu'une partie de la course. A la fin du temps d'admission, la dépression n'est pas comblée, et le mélange est à une pression inférieure à la pression atmosphérique; une partie de la course de compression servira uniquement à ramener ce mélange à la pression atmosphérique. Prenez une seringue à huile, bouchez-en l'orifice et tirez sur la tige, si vous lâchez elle revient

à sa position primitive. L'orifice débouché, tirez-la d'une quantité déterminée aux deux tiers de sa course, par exemple, bouchez le trou et tirez la tige, elle retombera d'une quantité égale au tiers de la course. Ce tiers de course que vous lui aurez fait accomplir ne servira donc à rien et le retour des pistons n'aura eu pour effet que de rétablir l'équilibre entre la pression de l'air contenu dans le corps de la seringue et l'air extérieur. Sous-alimenter un moteur revient donc, en quelque sorte, à réduire les courses d'admission et de compression. Mais la course de



Un moteur à aspiration continue progressive, de durée normale et d'une simplicité remarquable. Le moteur Aubier et Dunne a élégamment résolu tous les reproches infligés aux deux-temps bruyants d'antan.

travail est tout entière utilisée, et la plus faible quantité de gaz admise, mais comprimée à un taux aussi élevé que dans un moteur normalement alimenté, aura une

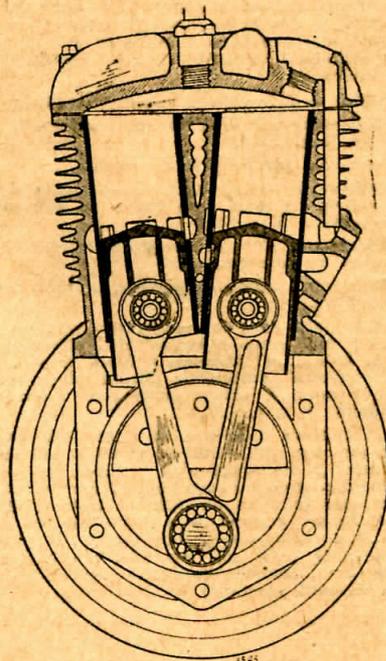


Un b'oc-moteur connu à volant magnétique.

course entière du piston pour se détendre. Un moteur de ce type donnera donc sans aucune complication les mêmes avantages qu'un autre moteur où par des dispositifs cinématiques on aura prolongé la détente. Il y a malheureusement un inconvénient. C'est qu'au point de vue fiscal un tel moteur sera imposé non pas d'après la cylindrée réduite, grâce à l'artifice de la sous-alimentation, mais d'après sa cylindrée réelle. Il en sera de même pour les règlements de course à la cylindrée.

Il en est autrement dans les épreuves à la consommation. On a vu, cette année, dans la coupe de la Commission Sportive où on allouait aux concurrents, quel que soit la catégorie de leur véhicule, 44 kilos d'essence et d'huile pour les 400 km. de parcours, la victoire revenir à une 14 CV Peugeot (4 cylindres 80x124), c'est-à-dire à une voiture d'assez forte cylindrée alors qu'il y avait des véhicules de cylindrée bien inférieure. Ce gros moteur avait un rendement thermique excellent, moins de 200 grammes d'essence au cheval-heure. Un autre exemple est fourni par

certains taxis parisiens dont le moteur est ainsi sous-alimenté et à compression normale. Il ne s'agit donc pas d'expériences purement théoriques. D'autre part, à Alger, un ingénieur, M. Darce a fait des essais concluants avec un moteur modifié. Dans ce moteur, à soupapes latérales, l'explosion a lieu dans la chappe. Ce moteur est sous-alimenté en étrangleant l'admission. Par suite du pas-



Un bloc-moteur à 2 pistons deux-temps, même vil-brequin en fortes cylindrées dit Comery.

sage resserré offert aux gaz frais ceux-ci sont animés d'une très grande vitesse, ce qui joint au brassage des gaz par la turbulence, assure une vaporisation aussi complète que possible du carburant et un mélange homogène. Grâce à cette double condition, le mélange intime d'essence et d'air brûle beaucoup plus complètement et on évite la formation d'oxyde de carbone. La combustion incomplète qui donne l'oxyde de carbone ne développe pas le tiers des calories produites par la combustion complète qui dégage le gaz carbonique. On voit donc l'intérêt qu'il y a de favoriser une combustion complète. Une autre conséquence, c'est qu'il est possible d'employer un mélange plus pauvre.

Par rapport à un moteur à alimentation normale, il y a une perte de puissance de 7 %, mais qu'est cela à côté de l'économie de carburant qui elle n'est pas inférieure à 35 %. Un moteur industriel a donné des résultats encore plus intéressants, car avec ce moteur à régime constant et peu rapide, la perte de puissance ne fut que d'un centième, pendant que l'économie de carburant par rapport à la puissance développée, était de 46 %: Voici les résultats d'un monocylindrique de 90x120, régime 1.500 t. m., non modifié : la consommation de ce moteur était de 447 grammes par cheval-heure. Modifié la consommation descendit à 234 grammes par cheval-heure.

On voit par cet exemple combien il peut être intéressant de prolonger la détente, et que l'économie réalisée est loin d'être illusoire. Il y a là une voie féconde, et on ne peut que regretter qu'il y ait aux progrès mécaniques de ce genre un obstacle sérieux : le fisc...

J. MELLIER.

La première sortie du M. C. Scolaires

Favorisée par un temps merveilleux, notre première sortie fut un grand succès et réunit un grand nombre de nos camarades.

Le Départ

Au départ, tout joyeux de voir le beau soleil, les participants se présentaient avec une exactitude remarquable. Il y avait bien quelques défections, d'ailleurs peu nombreuses et dues sans doute au succès du Banquet de *Moto Revue* qui s'était prolongé fort tard. Pourtant quelques infatigables venaient nous rejoindre sans s'être couchés et sans témoigner de la moindre fatigue.

Pascal momentanément sans machine fut complaisamment emmené en tan-sad par Fauché ; d'ailleurs les tan-sad étaient légion.

Sur la route

Nous nous mettons en route sans encombre, nous traversons le Bois et nous prenons la route de Versailles. Un temps d'arrêt à Picardie pour donner à deux camarades retardataires le temps de nous rejoindre. Ne les voyant pas arriver nous repartons et ils nous rattrapent un peu plus loin.

A Hambouillet halte de ralliement. L'arrêt était d'ailleurs rendu obligatoire, un gendarme et un agent de contributions demandant à s'assurer que nous étions tous en règle avec leurs administrations respectives. Ils mirent à ces formalités la meilleure grâce du monde.

Puis nous prenons le chemin du rallye des Etudiants pour passer d'abord à l'emplace-

ment du contrôle où nous avions presque tous récoltés des points de pénalisation.

Cette petite route est assez pittoresque mais défoncée. Elle devient ensuite meilleure jusqu'à Etampes. Là notre sympathique secrétaire nous sert de poteau indicateur et nous montre l'endroit où il faut tourner pour prendre le chemin qui nous conduira à l'auberge. Après quelques minutes d'attente il est obligé d'aller à la recherche d'un petit groupe arrêté avec Duflos qui répare une crevaillon.

La Chalouette

Enfin nous arrivons à La Chalouette. Nous entrons dans la cour et rangeons nos motos dans le garage.

Nous sommes chaleureusement accueillis par M. Riché, ancien élève de Janson, propriétaire de la Chalouette qui nous invite aussitôt à nous mettre à table.

Notre troupe répartie autour de trois tables, anime la salle et nous faisons honneur au déjeuner dont notre vif appétit nous fit doublement apprécier la qualité.

La photo à l'honneur

Une fois notre appétit un peu calmé quelques amateurs du noble art de la photographie voulant garder le souvenir imagé de notre agape, sortirent leur Kodak et nous espérons qu'il nous montreront à notre prochaine sortie des épreuves bien réussies.

En prenant le café nous examinons les

projets d'insignes de M. C. S. précieusement apportés par le secrétaire adjoint et nous fixons notre choix sur le projet présenté par Yves Ledoux-Lebard que *Moto Revue* veut bien se charger de faire exécuter.

Le retour

Nous reprenons alors nos machines pour nous préparer au départ. Nous sommes arrêtés à la sortie par un photographe qui nous range en un groupe artistique ! (On pourra se procurer à *Moto Revue* les épreuves).

Après quelques recommandations du secrétaire général qui nous incite à ne pas exagérer les vitesses et à modérer la sonorité des échappements pour la traversée de Pierrefitte et d'Etampes, nous nous préparons à rentrer.

Les uns préférant éviter les mauvais pavés de Longjumeau prennent par Orsay et Versailles, tandis que les autres possesseurs de machines confortables ou désireux de rentrer avant la nuit suivent la route de Longjumeau.

A quand la prochaine sortie ?

Voilà donc une sortie parfaitement réussie qui inaugure heureusement la série des promenades de M. C. S. ; à bientôt les suivantes que nous espérons aussi heureuses et aussi bien suivies.

Pour la sortie d'Avril tous les renseignements seront donnés dans un prochain numéro.

Les photos de la sortie sont à la disposition des Scolaires à dater du 18 mars. L. L.



Ligue Nationale Motocycliste Ligue Nationale Motoriste

son but — ses avantages



La L. N. M.

La Ligue Nationale Motocycliste ou Ligue Nationale Motoriste est définitivement créée.

Son but

Quels sont les buts de la Ligue Nationale Motocycliste? Ils sont nombreux et variés. Cette Ligue a été créée en vue de grouper les pratiquants, à quelque titre que ce soit, usagers, garagistes, constructeurs, fabricants, marchands d'accessoires qui demandent que leurs intérêts soient pris en mains par un organe directeur intéressé, plus particulièrement touristique. A ce jour, il a existé et il existe de nombreuses Sociétés telles que : Clubs, Sociétés ou Groupements corporatifs, ou syndicat d'initiative qui ont eu à cœur de s'occuper de question dans la ressource de « leur circonscription » qu'ils n'ont pas voulu dépasser.

Il existait également différentes amicales, si nous pouvons employer ce nom, très connues dont le but ressemblait étrangement à la Ligue Nationale Motocycliste, mais qui n'ont vécu... que l'espace de quelques mois ; c'est pourquoi, nous avons créée la L.N.M. dont le plan a été mûri depuis bientôt 2 ans, et dont le dépôt des statuts remonte au 20 août 1927.

Ses avantages

La Ligue Nationale Motocycliste se propose tout particulièrement d'accorder des

avantages d'abord matériels à ses adhérents à l'inverse des nombreuses Sociétés qui accordent des avantages moraux et qui, de ce fait, échouent, et surtout par ces temps de vie chère.

Parmi ces avantages nous citerons :

Réductions sur le prix des carburants : essence, huile, etc.

Réduction sur les prix des pneus.

Réductions sur le prix de catalogue des accessoires divers et dans toutes les maisons adhérents à la L.N.M.

Réductions chez les constructeurs, les fabricants d'accessoires.

Réductions dans les garages, auprès des réparateurs.

Réductions dans les hôtels, etc., etc., sans oublier nombreux ceux qui des adhérents de la L.N.M., et abonnés à Moto Revue ou à L'Actualité Automobile auront plaisir et intérêt aussi à attirer chez eux d'autres adhérents à la L.N.M.

Un coiffeur d'Orléans ne nous a-t-il pas déjà annoncé qu'il ferait 15 et 20 % sur les coiffures ? Pourquoi n'en serait-il pas de même dans tous les commerces ? Rappelons-nous que tous les abonnés et lecteurs de Moto Revue, groupés sous l'emblème de la L.N.M. forment une grande famille, la plus importante qu'il soit possible de grouper dans une Société motoriste quelconque actuellement existante.

Pas de concurrence

Notre intention, devons-nous le répéter, n'est pas de nous mettre en lutte contre ce qui existe, clubs, associations, etc... ; nous avons des éléments formidables qui ne demandent qu'à « donner dur » ; que ne les grouperions-nous pas en vue de la plus grande vulgarisation du tourisme à moto, etc., et pourquoi ne travaillerions-nous pas au contraire à grouper les éléments plus ou moins importants composant des amicales qui, livrées à elles-mêmes, ne pourraient rien et qui, avec nous tous, pourraient beaucoup ?

Pour adhérer

Tout abonné à la Moto Revue ou à L'Actualité Automobile peut adhérer à notre L.N.M. à titre tout à fait gratuit. Pas de cotisations, pas de droits d'inscriptions à payer ; toutefois nous nous ferons rembourser le montant de la carte d'identité et de l'insigne destiné à être apposé sur la moto ou devant le radiateur. Il suffira donc de remplir le bulletin qui se trouvera dans notre prochain numéro, celui du 24, et se conformer aux indications qui y seront données.

En attendant, pas de correspondance fastidieuse qui vous fera perdre du temps, de l'argent et à nous aussi.

Attendez, pour adhérer, d'avoir pris connaissance du bulletin d'adhésion qui sera publié dans le numéro d'*Moto Revue* du 24 mars.

Un peu de tout

Onomatogrammes

La mode est aux onomatogrammes : n'en parlons pas trop, car immédiatement nous aurions une avalanche d'envois de nos lecteurs telle que nous serions submergés ; et pourtant il serait curieux de faire un concours motocycliste dans ce sens : voici donc les conditions :

1° Envoyez-nous vos idées et vos réalisations.

2° Nous n'accepterons que des idées motocyclistes pour *Moto Revue* et *cyclearistes* pour *L'Actualité Automobile* : tout envoi en dehors de cette règle sera considéré comme non avenu.

3° Il faut que les projets envoyés ne pèchent pas par la clarté, ni par la complication.

4° Nous publierons ceux des envois qui nous paraîtront susceptibles de retenir l'attention par leur originalité et le goût de leurs auteurs.

5° Aucun envoi individualiste, c'est-à-dire mettant en cause des personnes trop inconnues ne sera accepté ; envoyez des dessins sur les firmes de motos ou d'accessoires, sur les groupements ou les épreuves motocyclistes, sur des coureurs célèbres, si vous préférez.

Au M. C. S. : Nos locaux

Une bonne nouvelle pour les camarades qui font partie du M. C. S. Notre nouveau local rue Saint-Augustin, dans lequel les travaux sont poussés activement, pourra bientôt être mis à la disposition des membres qui pourront s'y réunir et ils viendront, nous l'espérons, avec assiduité. Ils pourront ainsi échanger leurs idées et nous soumettre leurs propositions pour des sorties et pour une organisation de plus en plus parfaite du M. C. S.

Dès que l'aménagement sera entièrement terminé, nous en aviserons nos camarades en fixant la date d'une première réunion.

machine. Ses blessures sont heureusement légères et nous espérons qu'il sera bientôt rétabli.

L'A. C. O. ouvre sa saison sportive

L'A. C. de l'Ouest organise à Saint-Lô, les 8 et 9 avril, avec le concours de l'A. V. C. de Saint-Lô, un meeting ouvert à tous les automobilistes et motocyclistes.

Le 8 avril à 17 heures et le 9 avril à 9 h. 30, un rallye-ballon, doté de nombreux prix de valeur ; classement par addition des points.

Le 9 avril à 14 h. 30, course du kilomètre en côte départ lancé, sur la route de Torigni (R. N. n° 174). Chaque concurrent devra obligatoirement effectuer deux épreuves et le temps moyen des deux épreuves additionnées constituera le classement. En plus des prix offerts par l'A. C. O., Saint-Lô offre 500 francs en espèces ou objet d'art à la motocyclette, sidecar, ou cyclecar ayant accompli le meilleur temps, et 1.000 francs au véhicule ayant accompli le meilleur temps de la journée.

Pour renseignements, s'adresser à l'A. C. de l'Ouest à : Saint-Lô, 45, rue Tortenon ; Paris, 16, rue d'Athènes.

LA MÉDAILLE D'OR DE MOTO-REVUE

A la suite de la course au circuit de Saint-Raphaël sont qualifiés de la médaille d'or 1928 :

1 point : Angverd, Hamlet, Schilder, Ardison, Savan.

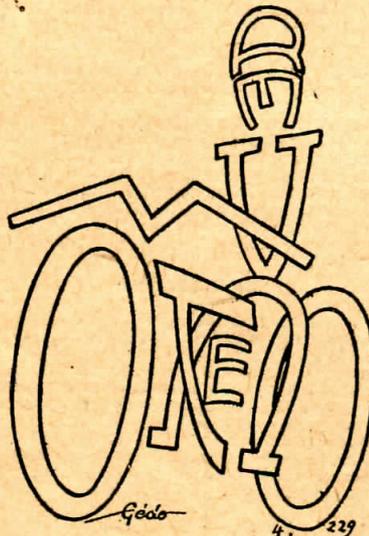
2 points : Bergallo, Martin, Wilky, Cuvelier, Audoly.

A la suite de la course de Morlaas

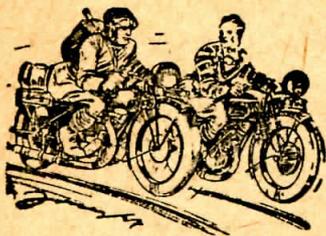
1 point : Langlois, Trouvé, Clermont, Dufau, 2 points : Sicard.

Course du Mont Chauve

1 point : Gianotti, Annibal, Chenu, Latupe, Lodge, Besse.

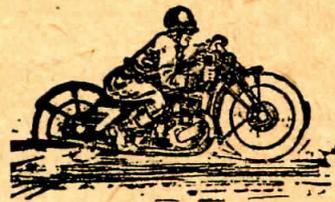


Nous apprenons que notre camarade et vice-président du M. C. S. qui s'était engagé dans Paris-Nice et comptait essayer une nouvelle 350 cme. « La Cycllette », au cours de ce beau voyage n'a pu prendre part à la course ayant été victime d'un accident la veille du départ, en mettant au point sa



La Page des Clubs

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



Adhésion spirituelle

Ne pouvant pas participer pour les simples raisons de travail et de « saison » au banquet de *Moto Revue*, j'envoie tout de même mon adhésion spirituelle en souhaitant à *Moto Revue*, le succès dans son beau programme toujours grandissant.

J'envoie aux sympathiques et obligeants motocyclistes français mon cordial et sincère « Alala » et aux belles routes de France la nostalgie d'un heureux souvenir et l'espoir d'y revenir !

Le « Moto Club Lombardo » — mon association — a en préparation une belle randonnée *Milan-Amsterdam* à motos, à l'occasion des prochaines Olympiades et nous tous songeons à une visite à Paris, bien que la plupart de nous connaît déjà la Ville-Lumière.

Vive la moto ! (Ce n'est pas de la crânerie).
Votre tout dévoué

Vincenzo Pittalugo.

Milan, Via A. Kramer, 17.

Abonné N° 72.492.

Et pourquoi les M. C. Parisiens ne feraient une réception à leur confrère italien ?

Moto Club Saint-Fargeau

Le Moto Club Saint-Fargeau, fondé en janvier, invite tous les motocyclistes et cyclocaristes du 20^e arrondissement et ses environs à venir grossir le nombre de ses adhérents.

Les adhésions sont reçues tous les jours au siège social, 185, avenue Gambetta, Paris (11^e) et les réunions ont lieu les 1^{er} et 3^e mercredis de chaque mois, à 21 h.

Motos et vélos se réunissent

Pour la fameuse épreuve de 6 heures de Bourgogne, qui, comme on le sait, est composée de 2 heures pour les motos, et 4 heures pour les voitures et qui aura lieu le 17 mai pour la deuxième fois, l'organisation de tous les clubs motocyclistes a été conviée au Moto-Vélo Club dijonnais.

Nous sommes heureux de constater que de plus en plus les unions vélocipédiques fusionnent avec les groupements motocyclistes.

Il y a trop de rapports entre de telles Sociétés pour qu'elles s'ignorent plus longtemps.

Cette épreuve est ouverte aux motos de toutes catégories, ainsi qu'aux sidecars.

Le Moto Club Montalbanais et de Tarn-et-Garonne est formé

Après quelques tergiversations, le club officiel de Montauban est formé. Dès le début il a groupé plus de 50 membres. Dans les projets primitifs, il était prévu quelques sorties amicales seulement, mais depuis l'appétit est arrivé et on envisage différentes épreuves pour la saison à venir.

Les Gobelins s'agitent à leur tour

M. Trinquesse, 31, avenue des Gobelins, est un agent actif de motos qui a décidé la formation d'un moto club dans le 13^e arron-

dissement. En conséquence, nous lui souhaitons gros succès et aussitôt créé nous lui accorderons notre patronage. Qu'il se dépêche pour participer à l'interclubs de la région parisienne.

Le Moto Club du 11^e arrondissement est créé

Un moto club nouveau vient de se former à Paris. Ce moto club nous semble devoir prospérer, car si nous nous en tenons aux membres qui composent le bureau nous retrouvons des noms bien connus de toutes nos organisations motocyclistes.

Président d'honneur, Docteur Schwing. Secrétaire général, Junbluth, bien connu également de nos rallymen. Le coureur Biemans qui fait fonction de commissaire sportif. Nous trouvons aussi un vice-président très actif connu de nos campingmen, M. Watroux. Ajoutons les noms de MM. Durand, Tassard et Razie, et nous avons un groupement bien homogène.

Le M. C. Dyonisien a un nouveau président

Le docteur Albessard, bien connu de la région de Saint-Denis, a été nommé président du M. C. Dyonisien : une telle nomination fait pressentir un renouveau de départ du fameux groupement : on se remue, là-bas !

Ne reposez pas votre moto devant l'arrêt de l'autobus, c'est motif à procès-verbal.

Le Circuit du Cap d'Antibes

Le M. C. d'Antibes organise son épreuve, le 18 avril, réservée aux motos ; le circuit a 4 km. 007 et l'épreuve comporte 10 tours ; nous en reparlerons.

La noce en moto

Le moto-club Dyonisien organise le dimanche 18 mars 1928 une noce en moto qui passera dans les divers endroits et aux heures ci-dessous :

Saint-Denis 9 heures, Drancy-Siège 10 heures, Drancy-Mairie 9 h. 15, Noisy-Siège 10 h. 15. Départ : Noisy 10 h. 45, Les Lilas-Siège 11 h. 15.

Les personnes désirant apporter leur repas pourront manger au Siège des Lilas. Celles qui le désireront pourront déjeuner dans divers restaurants qui seront avisés.

Elles sont priées de bien vouloir se faire inscrire dans leur section avant le jeudi soir 15 mars, afin de nous permettre de prévenir les restaurateurs.

Départ, 14 heures : porte des Lilas, avenue Gambetta, avenue République (place), 14 h. 25 ; rue Turbigo, rue Réaumur, arrêt *Intransigeant*, 14 h. 35 ; rue du 4-Septembre, Opéra, 15 h. 15 ; boulevard des Italiens, faubourg Montmartre, arrêt *Auto*, 15 h. 35 ; *Echo des Sports*, 16 h. 15 ; carrefour Châteaudun, rue Notre-Dame-Lorette, rue Henri-

Monnier, rue Frouchaut, place Pigalle, 16 h. 30 ; place Blanche, 16 h. 40 ; place Clichy, 16 h. 50 ; avenue Clichy, La Fourche, rue Balagny, 17 h. 15 ; avenue de Saint-Ouen, porte de Saint-Ouen, 17 h. 35 ; avenue des Batignolles, avenue Jean-Jaurès, porte de Paris, rue de de Paris, rue de la République, rue du Chemin-de-Fer ; Siège 18 h. 15.
Apéritif. — Dislocation.

Le Moto Touriste Club d'Asnières est fondé

Etant donné le succès remporté par le Moto-club de Gennevilliers et pour permettre aux motocyclistes d'Asnières et de Clichy de venir plus facilement à son club, le Moto-Touriste-Club de la Banlieue Ouest a décidé de former une section à Asnières. La première réunion aura lieu le jeudi 8 mars au café Julien, place Voltaire (coin rue du Potager). Espérons que nombreux se joindront à l'ancien groupement les motocyclistes qui désirent un club actif dans la région d'Asnières. *Moto Revue* accorde son patronage au nouveau groupement.

L'Hirondelle Moto-Club a 52 membres actifs un mois après sa fondation

Le 8 mars ce Club a fait une réunion à Issy-les-Moulineaux. Seulement 5 motocyclistes nouveaux se sont inscrits immédiatement ; il fera prochainement une nouvelle réunion dans l'espoir que les motocyclistes répondront cette fois-ci plus nombreux à l'appel.

Après la réunion, le club a fait une sortie nocturne dans Paris, traversée du Bois, l'Etoile, avenue des Champs-Élysées, rue Royale, les Boulevards, Châtelet, Boulevard Saint-Michel, l'Observatoire et Denfert-Rochereau. La sortie nocturne a été beaucoup remarquée.

Une réunion aura lieu le 22 mars, à 21 heures au Café l'Orientale à Montrouge, pour grouper les motocyclistes de Montrouge.

L'Hirondelle fera une grande sortie à Pâques ; pour les 2 jours il se propose d'aller soit à Fécamp, soit à Dieppe, d'après la réponse qu'il recevra des Clubs de ces villes. Une sortie a lieu dimanche 18 mars, avec déjeuner à Dreux.

Assurances. Réduction sur essence. Huile, accessoires, achat et échange de machines, un service de dépannage est assuré dans les sorties.

L'Union Motocycliste du Forez progresse

L'U.M. du Forez possède déjà une section motocycliste à Bourg-Argental, mais son action ne s'arrête pas à ce simple chef-lieu de canton ; d'autres sections sont actuellement en formation. Mieux, l'U. M. du Forez édite un bulletin officiel mensuel, qui tiendra au courant tous les motocyclistes de la région des différents faits locaux que *Moto Revue* ne peut insérer.

Nous ne demandons qu'à pousser vivement l'activité de cette union dans les grandes épreuves qu'elle organise chaque année avec un plein succès. L'U.M. du Forez a une zone d'influence dans le département de la Haute-Loire, arrondissement d'Yssingeaux et le nord de l'Ardèche.

Les Abonnements partent du Numéro à 1 MOIS DE DATE de la Souscription

EXEMPLE :	Un Abonnement souscrit le	22 MARS	part du Numéro en date du	31 MARS
	—	1 ^{er} AVRIL	—	7 AVRIL
	—	12 AVRIL	—	14 AVRIL

et à la suite, soit le QUATRIÈME NUMÉRO A PARAÎTRE APRÈS LA SOUSCRIPTION

Les Résultats du Grand Concours 1927

Enfin, ça y est!!

Nous ne pouvons, dans ce numéro, vu le manque de place, nous étendre sur les différentes réflexions que nous apportent les résultats du concours. Nous rappelons cependant que les réclamations seront acceptées jusqu'au mercredi 4 avril. Passé cette date, nous ne les admettrons plus et nous serons impitoyables dans ce sens.

Il est nécessaire que les heureux vainqueurs puissent profiter pendant les fêtes de Pâques des résultats de leur recherche et de leur peine.

Nous rappelons donc aux mécontents qu'ils ont près de 20 jours pour réclamer, et maintenant à notre prochain numéro.

Les deux premiers

Seuls deux concurrents ont trouvé exactement toutes les questions :

Bonnaud Armand, à la Société Générale de Saintes (Charente-Inférieure), abonné 79.899, déjà abonné depuis le n° 217.

Pascal Robert, étudiant, 26, rue des Saint-Pères, Paris (7^e), abonné 73.130, depuis le n° 218.

Il est bien entendu que ces vainqueurs auront à prendre une moto au choix parmi

les 16 motocyclettes ou le bon de crédit de 3.000 francs René Gillet. Comme nous l'avons expliqué précédemment, l'attribution de ces motos ne doit être faite que pour ceux qui ont envoyé leurs solutions sans aucune faute : c'est le cas des deux heureux gagnants ci-dessus.

Les abonnés seuls

A la suite du dépouillement et du classement notre grand concours a donné les résultats suivants, par ordre alphabétique, de ceux qui n'ont qu'une seule faute :

Il est certain que parmi ceux-ci, il reste à vérifier si tous sont abonnés véritablement et dans tous les cas, s'ils étaient abonnés soit du début de notre concours, et pour un an, ou bien s'ils étaient abonnés au 31 décembre 1927 au plus tard. Autrement dit, seront exclus impitoyablement ceux qui ne figureraient pas sur nos listes d'abonnement en décembre 1927.

Les ex-æquos

Comme on pourra le voir, il y a de nombreux ex-æquos, qui seront départagés, ainsi que nous l'avons publié, par quelques questions supplémentaires qui devront être

trouvées exclusivement par les classés. Ce questionnaire paraîtra dans un très prochain numéro et nous espérons que trois questions suffiront à départager les concurrents. Il est entendu que le départage se fait dans chaque catégorie, les ex-æquos (1 point), puis les 2 points, etc... Il ne sera pas possible, évidemment, à un classé avec 5 fautes par exemple, s'il a les trois questions exactes, de passer avant celui qui est classé avec 1 point mais ayant les nouvelles réponses erronées : autrement dit, catégorie 0 (les vainqueurs), catégorie 1 (1 point), catégorie 2 (2 points), etc...

Pour réclamer...

Se conformer aux conditions suivantes : Porter nécessairement sur l'enveloppe ces indications : *Moto Revue*, 51, rue Vivienne et sur le coin supérieur gauche de l'enveloppe *Grand Concours*.

Joindre 4 timbres à 0 fr. 50 et une enveloppe timbrée avec adresse.

Aucune réponse ne sera faite aux envois non conformes à ces indications.

Dans le prochain numéro, nous donnerons les noms jusqu'aux 1.000 premiers dont 300 environ ont gagné des prix.

Le classement général

Classement

1° N'ayant qu'une faute

Barennes Edouard, à Bordeaux. — Carrière Marcel, à Versailles. — Dupille Clément, à Paris. — Gaillard Roger, à La Guyarderie. — George Antoine, à Paris. — Gentil Louis, à Beauvoirs-sur-Niort. — Geix Jean, à Paris. — Guillon Georges, à Paris. — Gricou Paul, à Paris. — Hillaire Bernard, à Saintes. — Leroy Jules, à Donchery. — Le Roy, à Paris. — Lambot Fernand, à Criquebeuf-l'Ésneval. — Lamboulet, à Bruxelles. — Majoli Maurice, à Mornant. — Mourachkine Alexandre, à Mateur (Tunis). — Perimel Louis, à Saint-Cloud. — Pichio A. à Paris. — Pichio Roger, à Bruxelles. — Picot B., à Lyon. — Rasser Emile, à Ballancourt. — Richard René, à Nogent-sur-Marne. — Raoul-Bernard de Saint-Seine, Le Porteau, Poitiers. — Sasso, à Paris. — Saulnier Emile, à Ballancourt. — Van der Heyden John, à Paris.

2° N'ayant que deux fautes :

Boettcher, à Neuilly-sur-Seine. — Boileau, à Bordeaux. — Boura René, à Parc Saint-Maur. — Briard Jean, à Chatou. — Choquet Gilbert, à La Varenne. — Colin Camille à Vittef. — Doll André, à Alfort. — George Philippe, à Paris. — Georget Paul, à Pont-à-Mousson. — Georges L., à Lyon. — Georges Henri, à Brest. — Honde André, à la Lobbe, par Wasigny. — Honde René, à Inaumont, par Ecluy. — Hottinger, à Nîmes. — Hug, à Namur (Belgique). — Jung René, à Paris. — Jones, à Bordeaux. — Jong, à Créfontaine. — Jossier Léon, à Lyon. — Julien Paul, à Paris. — Judier, à Paris. — Juillet, à Pont-à-Mousson. — La ombre Emile, à Malakoff. — Lannes Jean, à Bordeaux. — Malette Pierre, à Paris. — Marçais Paul, à Coulongé. — Marx, à Palestro. — Marty, à Bourges. — Maurice Charles, à Colomies. — Maurice Th., à Rouen. — Méric Fernand, à Marseille. — Ober Raymond, à Bagnolet. — Pannier Georges, à Le Perreux. — Parent Anatole, à Londres. — Paris L., à Vesoul. — Prame André, à Paris. — Pretot, à Paris. — Renaudin Jean, à La Chapelle-la Reine. — Richard Guy, à Vendœuvre. — Richard Joseph, à Nogent-sur-Marne. — Richet, à Nice. — Riffaud, à Strasbourg. — Paul de Saint-George, à Clichy. — Seene Alfred, à

Lutzelhouse. — Selle A., Paris. — Seltersheim J. Pierre, à Neuilly-sur-Seine. — Surault Camille, à Chire-en-Montreuil. — Vaire René, à Neuilly-sur-Seine. — Verger Louis, à Paris. — Waymel Henri, à La Madeleine. — Willard René, à Cherbourg. — Wolff Charles, à Huttenheim, pres Benfeld. — Ziegler René, à Lutzelhouse. — Cuseau Louis, Coulangé (Sarthe).

3° N'ayant que trois fautes :

Baudoin Pierre, à Neuilly-sur-Seine. — Bellet Gaston, à Grenoble. — Blanc, Les Lilas. — Blériot, Lyon. — Boildieu Albert, à Warlus. — Bontinck Louis, à Paris. — Boudon Guy, à Paris. — Boulais, à Bruxelles. — Boulanger, à Brest. — Cambounet André, à Paris. — Camille, à Lyon. — Carris, à Vienne (Autriche). — Cameron, à Nébias, par Quillon. — Canat, à Paris. — Cance, à Liège. — Chivalie Georges, à Rouen. — Colliard Robert, à Saint-Maurice. — Comète Henri, à Vieux Manoir, par Buchy. — Conard Gabriel, à Paris. — Conte Isidore, à Paris. — Couleau Pierre, à Bordeaux. — Dechambre Georges, à Le Pecq. — Desmarts Edouard, à Parc Saint-Maur. — Desprez, à Saint-Quentin. — Essioux Alfred, à Malakoff. — Fontaine, à Guyaucourt. — Fontaine Th., à Lyon. — Fabre Maurice, à Miranrus. — Foutanet François, au Mont-Doré. — Gayet R., à Arras. — Geoffroy Gaston, à Etalles, par Maillet. — Giraud François, à Saint-Etienne.

Granier Marcel, à Roynik. — Hantin Henri, à Bois-Colombes. — Hunziker Henri, à Saint-Cloud. — Huon, à Paris. — Huré, à Lyon. — Issenbuttl, à Strasbourg. — Krimm Emile, à Fellerling. — Lahure Lesire, à Donchery. — Lambert Louis, à Marles-en-Brie. — Lautier Fernand, à Saix. — Marchand Raoul, à Tessire-sur-Vire. — Marchant H., à Cambrai. — Marchant J., à Toulon. — Martin Arnaud, à La Pyramide, Trélazé. — Megie René, à Paysac. — Mornet An Iré, à Bordeaux. — Peitz Robert, à La Garenne-Colombes. — Périnet Pierre, à Bouray-sur-Juive. — Planson Maurice, à Montreuil. — Raess Arnaud, à Strasbourg. — Renaud, à Montpelier. — Renaud, à Poitiers. — Rivière Julien, à Saint-Léu-la-Forêt. — Rolland Augé, à Saint-Viatre. — Roniau, à Tourcoing. — Royer Armand, à La Quarte, par Chitrey. — Soret Edouard, à Paris. — Souchard Jean, à Lorient. — Vallend Gustave, à Bordeaux. — Varennes Georges, à Paris. —

Vaution Camille, à Fleury-les-Aubrais. — Villain Robert, à Paris.

4° N'ayant que quatre fautes :

Allirand Auguste, à Varenne-sur-Allier. — Auriol Jean, à Albi. — André Marcel, à Sanary-sur-Mer. — d'Argente Robert, à Laval. — Barruy Marc, à Châteauneuf. — Baudin Léon, à Thouars. — Bellot Jean, à Oloron. — Blanc Gabriel, à Lyon. — Bobier Georges, à Paris. — Brard Pierre, à Strasbourg. — Chabernaud Guy, à Burray. — Chambenoit Bernard, à Paris. — Collas Antonin, à Trélazé. — Costenceau Marcel, à Paris. — Courcou René, à Dijon. — Cuisset Gabriel, à Varenne-sur-Allier. — Cuisset Louis, à Varennes-sur-Allier. — Dahmas Lucien, à Le Montier. — Anconière Daniel, à Castillon-sur-Dordogne. — Delahayes Georges, à Tourcoing. — Denier Edmond, à Thiers. — Dethire Pierre, à Saint-Germain-les-Corbelle. — Dreic Marcel, à Hendicourt. — Dimitroff Dimitri, à Paris. — Dupont Louis, à Saint-Maurice-sur-Moselle. — Durville Henri, à Chatou. — Echegut Jean, à Corbeny. — Faugeras François, à Montrouge. — Certain Félicien, à Verrines, par Celles. — Flenet Jean, à Mandeure. — Franquin Jean, à Paris. — Geopfert Bernard, à Soissons. — Gueneric Maurice, à Malakoff. — Guilbert Charles, à Cholet. — Grandadam C., à Huttenheim, par Benfeld. — Grosnon André, à Paris. — Guillemin Lucien, à Champagne-aumont-d'Or. — Hallet Pierre, à Villemonble. — Jeanblanc André, à Noyers-sur-Serein. — De Jenlis Bernard, à Boulogne-sur-Mer. — Lamotte Marius, à Chaffreilles. — Macias-Rodes Jean, à Barcelone. — Miresse Jacques, à Paris. — Maitrejean Jacques, à Paris. — Milland Lucien, Le Vesinet. — Obert Alfred, à Houdain. — Obert Maurice, à Sceaux. — Page Philippe, à Paris. — Pelossier Jean, à Valence. — Piegut Louis, à Paris. — Potier Julien, à Gentilly. — Raffin Armand, à Paris. — Ranvier Emile, à Preméry. — Rivière-Carcy Gaston, à Fontenay-aux-Roses. — Rousseau Marcel, à Cholet. — Rousseau André, à Manciennes. — Saulmont Lucien, à Versailles. — Souchay Raymond, à Beuville-le-Comte. — Soyez Edouard, à Bornol. — Thiollot Raoul, à Vouillé. — Trolliet Gaston, à Lyon. — Tiliard Jules, à Rouen. — Vaissières Laurent, à Beaumont-de-Lamagne. — Verniois Maurice, à Toulon. — Verriez Moise, à Vitry-sur-Seine.

(A suivre)

UNE QUESTION IMPORTANTE

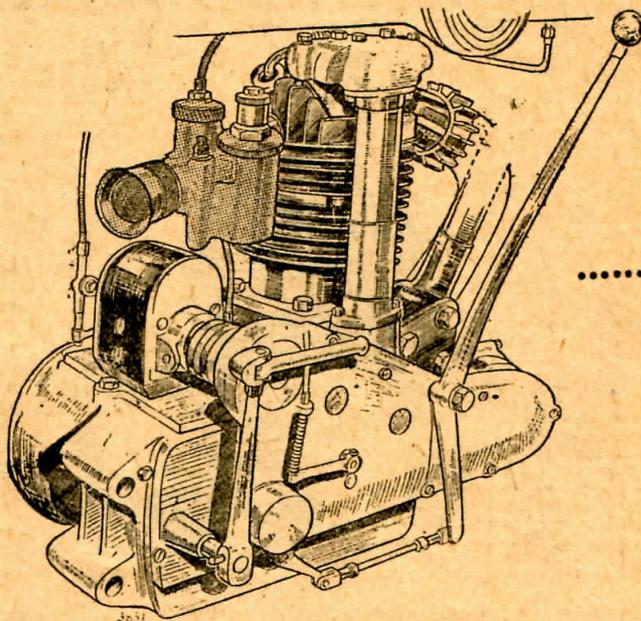
Le refroidissement par air

(1^{re} série)

Les adversaires du refroidissement par air et de celui par eau sont nombreux : Quelle est la meilleure solution ?

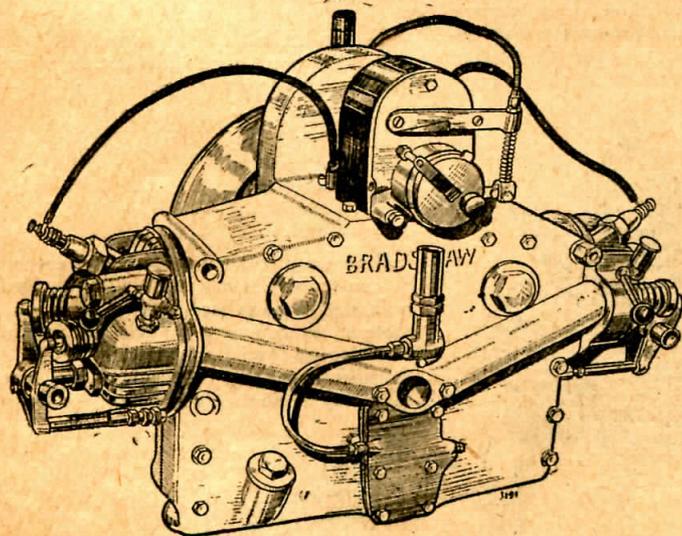
Le refroidissement par air a encore de nombreux adversaires et beaucoup de motocyclistes sont persuadés que la seule raison qui le fasse conserver presque universellement pour les motos c'est le moindre prix de revient, car un radiateur n'est pas un appareil bon marché et la fonte d'un cylindre à chemise d'eau est plus compliquée et plus coûteuse. Ils ont l'impression qu'un moteur à refroidissement par air consomme plus d'huile, s'encrasse plus vite, s'use plus vite, est incapable d'efforts aussi prolongés qu'un moteur à refroidissement par eau. Ils seraient fort surpris si on leur disait qu'un moteur à refroidissement par eau peut être affecté de distorsion, tout aussi bien qu'un moteur à refroidissement par air et plus encore de constater que le

Bloc de la fameuse Peugeot P105. Bel exemple d'organes bien disposés pour le refroidissement par air.



nous aurions intérêt à faire fonctionner le moteur à la plus haute température possible, car plus cette température est élevée, moins nous gaspillons cette pré-

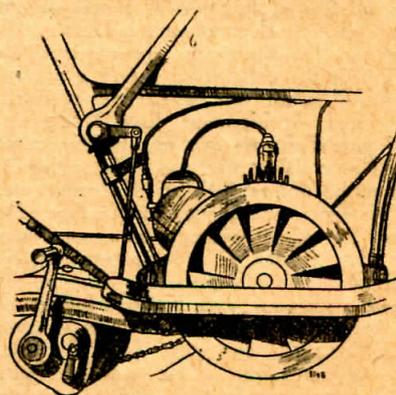
la température dépasser 100 degrés et l'eau se transformer en vapeur. Le radiateur n'est plus alors un refroidisseur d'eau chaude, mais un condenseur de vapeur. Mais on peut se demander à quoi bon ce refroidissement par la vapeur quand il est très facile d'atteindre le même refroidissement au moyen de l'air et particulièrement de l'air canalisé. Notons que celui-ci arrive généralement sur la partie la plus chaude, la culasse, et la refroidit, c'est-à-dire qu'il entraîne les calories vers la partie inférieure du cylindre qui est la moins chaude. Il tend donc à proportionner l'énergie du refroidissement à la chaleur à évacuer et ainsi



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 ces moteurs sur des avions légers,

refroidissement par eau n'est en définitive qu'un refroidissement par air, puisque c'est à l'air que le radiateur abandonne les calories évacuées par les parois des cylindres. Si donc il est possible de maintenir à 100 degrés au moins la température d'un moteur en débarrassant l'eau des calories supplémentaires au moyen d'une surface de radiation et d'un courant d'air déterminé, il doit être possible, avec cette même surface de radiation disposée directement sur le cylindre d'abaisser autant la température. Mais cela n'est guère désirable. Si nous n'étions arrêtés par la perte de viscosité et la combustion des huiles de graissage

cieuse chaleur qui représente l'énergie dont nous disposons. Une machine à vapeur a un rendement lamentable et on a pu définir une locomotive comme un calorifère à chauffer les campagnes parce qu'elle gaspille la chaleur. Quand on augmente la pression, c'est-à-dire en même temps la chaleur de la vapeur, immédiatement le rendement s'élève et on voit dans les dernières centrales électriques et sur les derniers modèles de locomotives dépasser des pressions de 20 kgs. Quant aux moteurs à explosion on est d'accord pour considérer comme insuffisante la température de 80 ou 90 degrés, et sur quelques moteurs on laisse

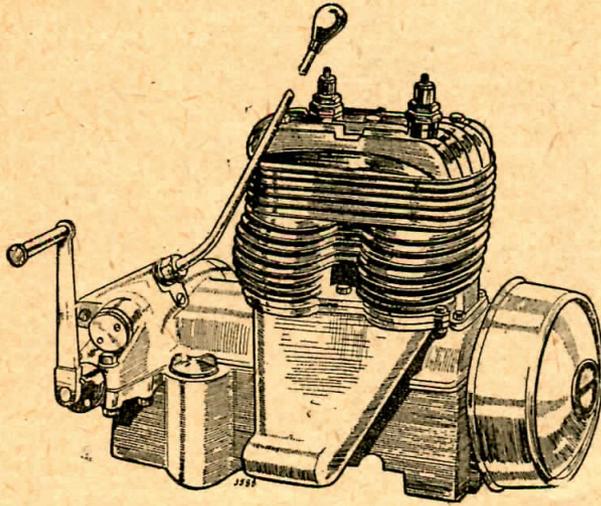


Le refroidissement par turbine a été de loin en loin employé par les constructeurs de motos.

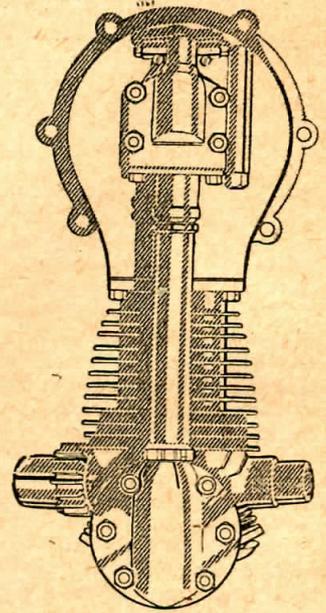
à éviter une dilatation du cylindre plus grande au sommet qu'à la base. Bien qu'en général cette inégalité de dilatation ne soit pas très considérable et ne soit pas telle que les segments ne puisse suivre constamment le profil des parois et assurer dans un cylindre qui n'est pas ovalisé une étanchéité suffisante, néan-

moins il en résulte un mouvement latéral de va-et-vient de ces segments qui se traduit à la longue par une usure des gorges. C'est, croyons-nous, la cause de

moteurs, pour avoir un groupe et un vilebrequin plus courts, les cylindres se touchent et il y a, à leur ligne de contact, un point plus chaud.



Dispositions d'ailettes de refroidissement sur le Villier bicylindre. D part et d'autre, vous remarquerez la multiplicité et la surabondance des ailettes : c'est à notre avis l'une des plus réussies conceptions du refroidissement



Type de moteur à ailettes de grandeur croissante.

l'élargissement en hauteur des gorges de segment bien plutôt que le matage dû au mouvement alternatif. Dans un moteur à refroidissement par eau, l'eau est froide vers le bas du cylindre et chaude vers le haut. Cela est sans doute fort utile pour assurer la circulation de l'eau par le principe du thermosiphon, mais au lieu de l'action compensative que nous signalons plus haut et qui est un des avantages les plus sérieux de l'air canalisé, l'action du refroidissement s'ajoute à celle de la production de chaleur localisée dans la chambre d'explosion. Le refroidissement est le moins efficace là où il devrait l'être le plus. Quant au refroidissement par l'air ambiant, il est possible d'égaliser la température en faisant varier la surface des ailettes et le profil en poires qu'ont les cylindres des moteurs modernes, du fait de la diminution progressive du diamètre des ailettes au fur et à mesure qu'on descend vers le bas du cylindre, est plus parfaitement justifié. Reconnaissons d'ailleurs que le refroidissement par l'air ambiant n'est pas parfait puisqu'il est proportionnel à l'allure de la machine. Si on donne aux ailettes une surface telle que le refroidissement est exact aux grandes vitesses, le moteur sera insuffisamment refroidi quand il fonctionnera au même régime, avec la même ouverture de gaz, mais avec une démultiplication plus grande, en côte par exemple. Si, au contraire, il est refroidi pour que sa température soit normale dans ce second cas, il sera trop refroidi dans le premier. En pratique, cela vaut d'ailleurs mieux. Pour un avion le cas n'est plus le même, la vitesse du courant d'air étant à peu de chose près constante. Il subsiste pourtant un inconvénient, c'est le refroidissement inégal à l'avant et à l'arrière des cylindres. A cet égard, le cylindre horizontal est certainement plus avantageux. Le refroidissement par eau supprime cet inconvénient, au moins en théorie, car en fait, sur beaucoup de

Les parois

La chaleur a toujours tendance à se rendre de l'endroit le plus chaud vers l'endroit le plus froid, et nous constaterons donc que la chaleur se dirigera de l'intérieur du cylindre vers l'extérieur, de la culasse vers le cylindre, de la soupape d'échappement vers la soupape d'admission, etc... Cet écoulement de chaleur dépend de plusieurs facteurs :

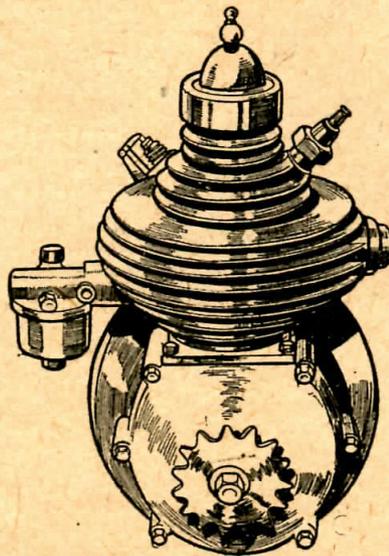
calories (calories-gramme), nous arrivons à la formule :

$$Q = KS \frac{T^2 - T^1}{e} t$$

Le coefficient de conductibilité est le suivant pour divers métaux, le cuivre pur étant pris pour unité :

Cuivre pur	1
Argent	0,96
Aluminium	0,48
Laiton	0,29
Bronze	0,18
Fer	0,15

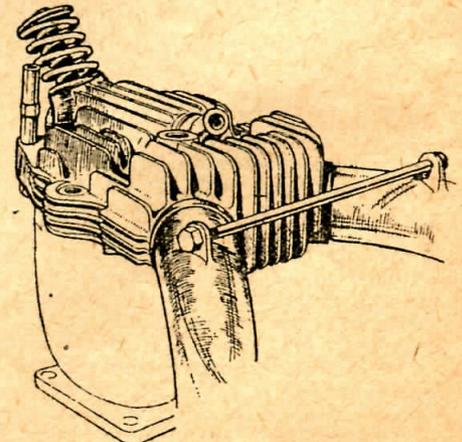
Il ne peut être naturellement question de construire des moteurs en argent, bien qu'à notre connaissance il y ait eu un moteur de course à culasse en argent. Dans ce cas spécial, la question peut être considérée, car une telle culasse conserve sa valeur et peut être revendue au poids



Curieuse disposition des ailettes de refroidissement sur un deux temps à piston étayé.

- 1° grandeur de cet élément S
- 2° le temps t
- 3° l'épaisseur e
- 4° Le coefficient de conductibilité..... K
- 5° la température..... T

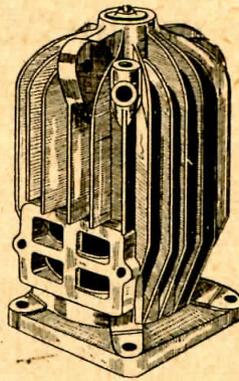
Si nous désignons par Q les petites



Ailettes verticales destinées à refroidir partiellement les orifices d'échappement.

du métal. L'aluminium est, au contraire, largement utilisé pour les moteurs d'aviation à refroidissement par air. Et on le rencontre sur quelques moteurs de moto. Les difficultés résultent de ce qu'on ne peut faire porter les soupapes directement sur l'aluminium et qu'il faut à l'intérieur du cylindre une chemise d'acier ou de fonte. Non seulement, cela se traduit par une augmentation de prix de revient, mais encore à cause des coefficients de dilatation différents, il est difficile d'assurer le contact intime de l'aluminium et de la chemise d'acier. Avec les nouveaux alliages d'aluminium dont le coefficient de dilatation est réduit, cette difficulté est bien atténuée.

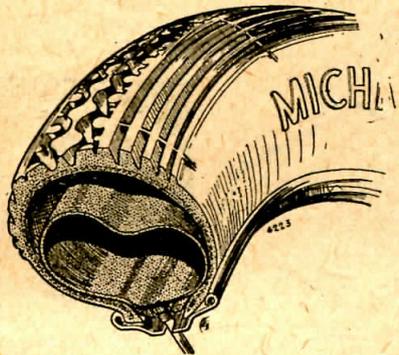
Il est bien difficile de savoir exactement comment les gaz abandonnent leur



Une disposition d'ailettes peu commune.

chaleur aux parois. L'échange se fait sur une couche d'épaisseur infime. Et à l'intérieur même de la masse gazeuse qui est dans un perpétuel état d'agitation, comment se comportent les gaz, comment la chaleur s'achemine-t-elle vers les parois? Les gaz sont heureusement de mauvais conducteurs de la chaleur et c'est heureux, car sans cela, il serait impossible de faire fonctionner un moteur. Toute la chaleur affluerait aux parois et métal serait amené au point de fusion. C'est donc lentement que la chaleur traverse la masse gazeuse et en ce qui concerne le refroidissement il est certain que le tourbillonnement des gaz si précieux à d'autres égards active l'échange de chaleur avec les parois.

H.-F. BORESTROKE.



D'ici quelque temps *Moto Revue* traitera, sous la plume de notre distingué Borestroke la question si discutée du pneumatique. Il y a longtemps que nos lecteurs demandent des explications sur les différents pneus, leurs dimensions, la teneur en caoutchouc, des questions de détail et les avantages du ballon sur les pneus ordinaires, etc.

En attendant, nous avons le plaisir d'annoncer l'apparition sur le marché français d'un nouveau pneumatique spécialement destiné à la motocyclette.

UNE NOUVEAUTÉ MOTOCYCLISTE

Un pneu nouveau pour motos

Il s'agit du pneu ballon Michelin, dont les striures sont particulièrement remarquables comme l'on verra par le croquis ci-contre.

Le dessus du pneu est constitué par un dessin de la forme classique qui a donné les meilleurs résultats du point de vue adhérence au sol. Par contre, la grosse nouveauté réside dans les quatre rayures longitudinales, sculptées d'un côté et de l'autre de ce pneu. Ces quatre rayures sont conçues en dégradé mais avec un profil à angles aigus.

Cette conception fera l'objet d'un article de notre collaborateur M. Robert Sexé, article qui paraîtra prochainement sur la motocyclette en Allemagne, adopté par la Maison Metzler dans les pneus spécialement dénommés *prismator*.

Il est évident que l'on n'a pu mieux faire à ce jour et le succès de ce nouveau pneu ne fait aucun doute. Il est constitué à l'heure actuelle en 27,4, 17/48, 25/3, 9/48, 26/3.50, 10/48, 27/400. Une autre particularité est la façon de démontage et de remontage de ce pneu. Il suffit d'introduire franchement l'un des côtés dans la gorge de la jante qui par son diamètre intérieur est inférieur au diamètre du pneu; l'autre partie vient automatiquement s'insérer à sa place; la même opération se produit sur l'autre côté de la tringle et par une simple pression du pied le pneu est en place et indéjantable.

Nous recauserons de la technique de ces pneus dans un article que nous allons donner sous peu.

LES INVENTIONS NOUVELLES

Un système de commande de soupapes pour quatre temps

Ce système de commande des soupapes d'un moteur à quatre temps de type quelconque (moteur à explosions, à combustion interne, Diesel, ou autre), ne comporte aucune came et permet de supprimer l'arbre à cames ordinaire tournant à $\frac{1}{2}$ vitesse.

Il est caractérisé par la disposition de curseurs qu'un guidage en forme de "8" sans fin, ménagé à la surface d'un cylindre ou d'un plateau monté sur l'arbre du moteur, permet de déplacer longitudinalement d'un mouvement de va-et-vient, de manière à leur permettre de commander chacun, par l'intermédiaire de leviers coudés ou de tout autre mécanisme de transmission sans came, la tige d'une des soupapes du moteur.

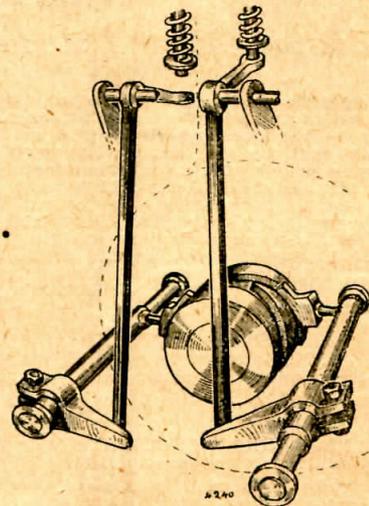
Le guidage en "8" sans fin peut être établi en creux ou en relief sur la pièce cylindrique ou le plateau monté sur l'arbre du moteur, et les curseurs sont, de préférence, disposés

de telle sorte, par rapport à ce guidage, que au point de croisement des branches du "8", aucun système d'aiguillage ne soit nécessaire pour faire passer automatiquement chaque curseur de la branche d'une des boucles du "8" à la branche de l'autre boucle qui prolonge la précédente.

En intervertissant les curseurs on pourra à volonté faire tourner le moteur dans l'un ou l'autre sens.

Bien entendu le dispositif ci-dessus décrit est applicable non seulement à un moteur monocylindrique, mais encore à un moteur d'un nombre quelconque de cylindres.

Ce système de commande des soupapes pour moteur à quatre temps, caractérisé par ce fait que chaque tige de soupape est commandée par l'intermédiaire d'un levier coudé ou de tout autre mécanisme de transmission sans came approprié, par un curseur



ou galet auquel un guidage en forme de "8" sans fin, ménagé en creux ou en relief sur une pièce cylindrique ou un plateau monté sur l'arbre de moteur, imprime un mouvement longitudinal de va-et-vient.

Nos organisations

Le Concours d'insignes du Moto Camping Club de France



C'est mardi dernier, 6 mars, que le jury chargé d'examiner les 150 projets d'insignes retenus qui lui étaient soumis, a opéré. Le jury était composé de : M. Anfré, président du jury, assisté de MM. Flageul, président du Moto Club de la Seine et Fournier, orfèvre et président du Moto Club de Versailles, M. Boussard, éditeur d'insignes de clubs, et nos confrères Berson de *L'Auto* et Maurice Henry de *L'Echo des Sports*.

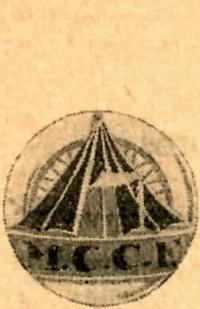
2°, N° 36, M. M. Peillon, 28, rue de la République, à Izibux (Loire).
3°, N° 40 (4), M. Georges Divol, rue du Marché-Popincourt, à Paris (11°).
4°, N° 74 (3), M. Nicolle Philippe, 7, avenue Sœur-Rosalie, à Paris (13°).
5°, N° 49, M. Georges Albert, 9, boulevard de Strasbourg, à Lunel (Hérault).
6°, N° 26, M. Deslieux Henri, 121, rue Didot, à Paris (14°).

15°, N° 82 (3), M. A. Bonneville, 17, avenue Reynaud, à Bois-Colombes (Seine).

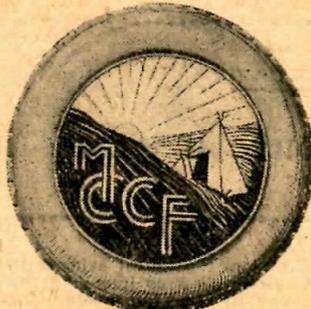
Le gagnant

Le gagnant se trouve donc être M. Hunsiker. Son projet rentre bien dans le cadre du Moto Camping ; c'est du reste le projet retenu pour la création de cet insigne qui va être

Les Dix Premiers Projets classés



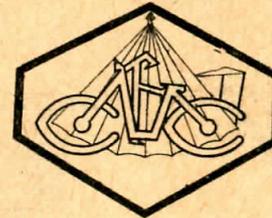
1. - M. Huntziger



2. - M. Peillon



3. - M. Divol



4. - M. Nicolle



5. - M. G. Albert



6. - M. Deslieux



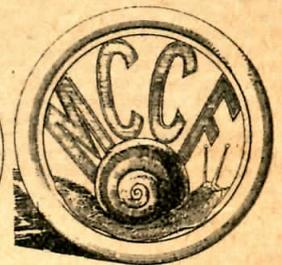
7. - M. Divol



8. - M. Fournaux



9. - M. Guichardot



10. - M. Faiseau

Le jury rechercha tout d'abord les projets les plus artistiques, puis la sélection fut faite sur les projets les mieux conçus en vue d'une réalisation pratique. Un premier classement élimina les projets parfois fort intéressants mais irréalisables et c'est là que dû intervenir M. Boussard, parfaitement au courant de cette question puisque éditeur. 30 projets furent ainsi retenus, et le jury dû faire élimination complémentaire ; ensuite chaque projet fit l'objet d'un vote individuel par points, ce qui eût pour résultat de donner le classement suivant :

Les résultats

1^{er}, N° 1, M. Hunsiker, 61, rue du Kremlin, au Kremlin-Bicêtre (Seine).

7°, N° 40 (3), M. Georges Divol, 4, rue du Marché-Popincourt, Paris (11°).

8°, N° 23, M. André Fournaux, rue Nationale, à Provins (Nord).

9°, N° 30, M. Guichardot, 42, rue de Chatou, à Houilles (Seine-et-Oise).

10°, N° 85 (1), M. A. Faiseau, 12, rue Jean-Fontenelle, à Avon (Seine-et-Marne).

11°, N° 63 (5), M. Béguin, 11, rue des Perchamps, à Paris (16°).

12°, N° 64, M. Henri Bauer, 75, avenue Jean-Jaurès, à Epernay (Marne).

13°, N° 74 (2), M. Nicolle Philippe, 7, avenue Sœur-Rosalie, à Paris (13°).

14°, N° 58 (2), M. Serge Souliès, 7, rue Ancelle, à Neuilly (Seine).

mis en fabrication sans tarder pour que les membres du M.C.C.F. puissent avoir ainsi leur insigne de ralliement au moment où la période du camping va commencer à repartir.

Remerciements

Le jury a constaté combien la plupart des participants avaient fait des efforts pour créer un bel insigne ; toutefois ceux-ci n'ont pas tenu compte des difficultés et surtout des possibilités de réalisation. Nous leur souhaitons meilleure chance pour notre prochain concours d'insignes que nous allons annoncer prochainement.

L'INTERCLUBS MOTOCYCLISTE Les éliminatoires commencent

L'interclubs motocycliste a soulevé dans nos milieux clubistes un intérêt non concevable. Il semble que nous avons touché à un point vital de l'activité d'organisation d'amateurs.

Cependant, ces critiques violentes et nombreuses sur des détails de la formule déposée ont été omises par intérêt général.

Nous comprenons très bien qu'au moment où nos clubs sont en pleine convalescence, il est assez délicat d'obtenir un mécanisme et une formule parfaits. Les goûts et les doléances de chaque groupement sont complexes, mais nous insistons sur le fait qu'il ne s'agit en l'espèce que d'un début. Par conséquent, une large tolérance sera accordée en particulier pour l'éliminatoire.

Pour la finale le règlement sera appliqué

strictement. Il est évident que la coupe revenant au club vainqueur, ce club ne devra pas s'endormir sur ses lauriers, car l'expérience de cette année sera telle, que la lutte de l'année prochaine sera féroce, par suite d'un règlement complètement au point d'ici là.

Il se produira des faits très agréables pour nos motocyclistes.

Le voici, le concours tant attendu !

Projet de règlement pour le concours du silencieux

Projet de règlement pour un concours de silencieux

Deux choses sont à considérer dans l'emploi d'un silencieux: d'une part son efficacité comme dispositif permettant d'atténuer le bruit de l'échappement; d'autre part, la puissance qu'il absorbe: le meilleur silencieux étant celui qui absorbe le moins de puissance.

Un concours de silencieux doit donc permettre d'une part de mesurer cette efficacité; d'autre part, la puissance qu'il absorbe; enfin, il doit tenir compte dans une certaine proportion de ces deux coefficients. On peut ajouter à cela qu'un silencieux doit être résistant et esthétique, mais cette dernière considération ne doit intervenir qu'avec un très faible coefficient.

Mesure de l'efficacité du silencieux

Dans ce genre d'études, il est en général fait usage « d'audiomètre », appareil destiné à mesurer l'intensité du son. On peut estimer toutefois qu'une telle mesure est insuffisante car non seulement l'intensité de son intervient dans ce cas, mais aussi son timbre et la fréquence du son fondamental émis. C'est pourquoi on peut penser qu'un silencieux étant un appareil destiné à éviter à l'oreille le bruit désagréable de l'échappement d'un moteur, il est logique que ce soit à un jury que revienne le soin de déterminer l'efficacité du silencieux. Ce jury serait composé de plusieurs membres, 3 ou 5, afin de diminuer l'influence de l'équation personnelle de chaque membre.

Il y aurait lieu de créer deux classes de silencieux :

1° moteur à 4 temps.

2° moteur à 2 temps.

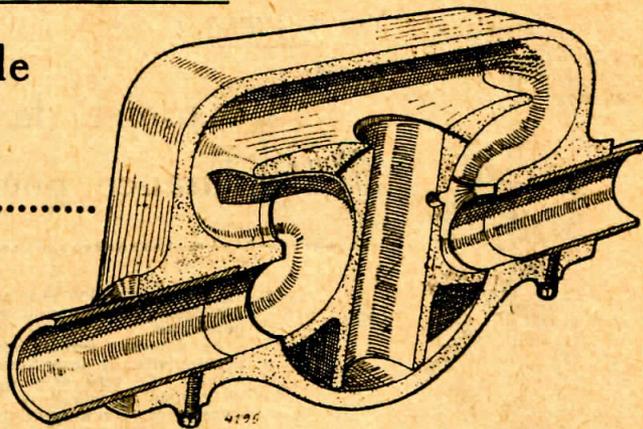
L'appréciation de l'efficacité se ferait de la façon suivante: Le jury écouterait la motocyclette (la même, pour tous les concurrents de chaque classe), examinée d'abord sans silencieux, ensuite avec silencieux. Ces essais seraient faits d'abord à la moto sur place en emballant le moteur à vide, ensuite en faisant défiler devant le jury la moto à une ou deux allures variables, par exemple 30 et 50 kilomètres à l'heure.

Le jury attribuera à chaque appareil un certain nombre de points, suivant son efficacité (de 0 à 20 par exemple).

Mesure de la puissance absorbée

La solution technique consisterait à prendre un moteur donné et à mesurer sa puissance

Le silencieux Terrot est l'un des plus remarquables du point auditif: établi en aluminium, il est conçu techniquement.



d'abord sans silencieux, ensuite avec un silencieux. Les silencieux dans cette épreuve seraient classés en fonction de la différence P—P', P étant la puissance sans silencieux, et P' la puissance avec silencieux.

Toutefois, un tel essai au banc serait délicat et surtout coûteux.

On pourra procéder alors de la façon suivante: chaque silencieux étant monté sur une même motocyclette, on mesurerait pour une position donnée de la manette des gaz la vitesse de la motocyclette avec et sans silencieux et le classement aurait lieu d'après la différence de vitesse ou plutôt d'après le rapport des vitesses avec silencieux et sans silencieux. La mesure devrait se faire entre 60 et 80 kilomètres à l'heure suivant les catégories.

En résumé des essais tout à fait techniques devraient être faits au banc d'essai avec des mesures à l'audiomètre par un jury et des mesures de puissance par chaque moteur; mais de tels essais seraient compliqués et coûteux, c'est pourquoi on peut les remplacer par l'appréciation d'un jury, et d'autre part, par des essais de vitesse avec et sans silencieux.

D'après le rapport entre les deux vitesses mesurées, chaque appareil se verrait attribuer un certain nombre de points. Pour que l'essai de vitesse ne puisse être truqué, il faudrait que l'essai initial sans silencieux soit fait par un membre du jury.

Combinaison des deux résultats

Il reste à déterminer dans quelles proportions doivent intervenir l'efficacité comme silencieux et la perte de puissance.

On peut procéder de deux façons: 1° imposer simplement une perte de puissance (ou de vitesse), maximum par exemple 10%. 2° procéder par addition de points. On pourrait aussi procéder par addition de points après avoir divisé par un certain coefficient l'épreuve de perte de vitesse, par exemple

pour diminuer son importance relativement à l'épreuve de vitesse proprement dite.

Enfin, sans indiquer dans le règlement la valeur du coefficient, on laisserait au jury le soin de déterminer les places des concurrents d'après les chiffres obtenus. Ces façons seraient cependant très critiquables. Il vaudrait mieux appliquer la formule et la courbe indiquées plus tard.

Enfin, bien entendu, il faudrait prévoir quelques points, 10 par exemple, pour la solidité et l'esthétique qui seraient laissés à l'appréciation du jury.

Résumé

En tenant compte des précédentes remarques, le concours comportera trois épreuves: 1° épreuve d'efficacité; appréciation par un jury, composé de 5 personnes, de l'efficacité des silencieux après examen sur place et en marche (0 à 20 points).

2° mesure de la perte de vitesse. Soit V, la vitesse sans silencieux, soit V' la vitesse avec le silencieux; on déterminera le coefficient $K = \frac{V - V'}{V}$; soit K le rapport obtenu.

D'après ce rapport, il sera donné à chaque concurrent un nombre de points d'après le graphique donné ultérieurement.

Enfin, le jury appréciera l'élégance et la solidité du silencieux, tiendra compte des inconvénients possibles et pour l'ensemble de cet examen lui donnera de 0 à 10 points.

Le classement général se fera par addition de points.

Deux catégories seront prévues: 1° 2 temps; 2° 4 temps. Tous les silencieux devront pouvoir se monter rapidement sur une moto type qui sera, pour la série 4 temps une 350 (Peugeot ou Terrot etc...) ou une 500 (Gnome et Rhône).

En deux temps, on utilisera une 175 de marque quelconque.

Les cours de préparation militaire motocycliste

Nous avons reçu un grand nombre de demandes pour nos cours de préparation militaire motocycliste, lesquels concernent plus spécialement les jeunes gens faisant partie du contingent 1928 qui partent au mois de mai.

Ainsi qu'on le verra d'autre part par le fac-similé de la lettre du général Maurin, Inspecteur de la motorisation, la question de la motocyclette est prête d'être tranchée dans un sens favorable au désir de tous et sur les suggestions des pouvoirs compétents qui ont demandé à ce que nous leur présentions d'abord des jeunes gens aptes au Service motocycliste dans l'armée. C'est pourquoi nous avons décidé de créer ces cours de préparation motocycliste.

Nous avions demandé en son temps à chacun des intéressés de bien vouloir nous communiquer leur nom, leur adresse et tous les renseignements administratifs afin de nous

permettre de les classer et de les convoquer en temps voulu pour suivre nos cours de préparation militaire motocycliste. Ce moment est venu.

Les cours auront lieu à la Maison des Clubs

Nous avons été contraints de retarder l'ouverture de nos cours de préparation militaire motocycliste, car le local réservé à toutes nos organisations quelles qu'elles soient, était sous la puissance des architectes, maçons, menuisiers, peintres et charpentiers et la même ardeur qui englobe tous nos motocyclistes n'enflammait guère les entreprises de construction.

A l'heure actuelle ces travaux sont terminés et nous pouvons annoncer l'ouverture de ces cours pour le 20 mars.

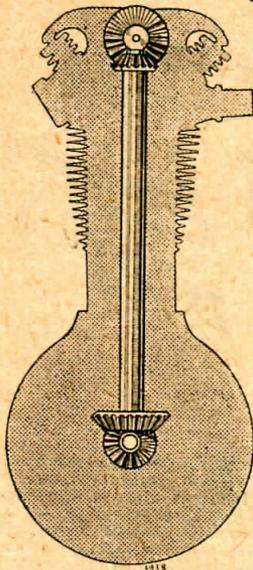
Cependant, nous serions heureux que les

jeunes gens qui ont attendu à ce jour avant de nous transmettre leur adhésion veuillent bien d'urgence nous envoyer leur nom, prénoms, adresse, la date de leur naissance, l'année et série de leur contingent, la date de leur permis de conduire motos ou automobiles, les noms des marques qu'ils ont conduites ou sont susceptibles de conduire.

Les cours seront strictement privés et les intéressés seront avertis individuellement. Ils auront lieu à la Maison des Clubs, 5, rue Saint-Augustin, de 8 h. 45 à 10 h. du soir, les mardis et vendredis de chaque semaine.

Nous attirons l'attention des participants sur l'heure tardive de ces cours, voulue pour faciliter à tous leur présence. Nous serons intraitables et n'accepterons aucun des retardataires: c'est dans un but d'ordre.

Les inscriptions (entièrement gratuites), seront reçues jusqu'au 19 mars à 18 h. à Moto Revue, 51, rue Vivienne.



ON Y VIENT !

Le projet de règlement du Concours d'endurance pour moteur de motocyclettes

Ce concours a pour but de mettre en évidence les qualités de résistance des moteurs de motocyclettes au régime élevé. Une épreuve dans laquelle les résistances d'un moteur seront mesurées par le temps pendant lequel il peut tourner à un régime donné sans défaillance, est difficilement applicable à un concours de ce genre. En effet, les conditions de travail et de fatigue d'un moteur varient considérablement suivant le type du moteur envisagé : le cycle, la cylindrée, etc. et il faudrait pour bien faire établir autant de catégories qu'il y a de moteurs.

D'autre part, il serait nécessaire de tenir compte de la puissance développée par chaque moteur, ce qui exigerait d'une part des mesures de puissance plutôt délicates et d'autre part les déterminations d'un coefficient variable pour chaque moteur, coefficient qu'il serait trop facile de critiquer.

Pour remédier à ces inconvénients, l'épreuve se courra sous une forme correspondant à une course de 6 jours, sur piste, mais cette course ne faisant intervenir que le moteur. Le principe à la base de ce concours sera donc le suivant :

a) Il sera prévu 4 catégories : moteurs 175, moteurs 250, moteurs 350 et moteurs 500 cmc.

b) Chaque moteur sera monté sur un banc d'essai, il sera freiné par un moulinet Renard, un dispositif de refroidissement sera actionné par le moteur examiné lui-même. Pendant 6 jours les moteurs devront tourner avec le moins d'interruption possible et le calcul se fera suivant la distance parcourue théoriquement par la motocyclette à ce moment,

en supposant bien entendu que la démultiplication entre le moteur et la roue soit restée constante.

Le moulinet sera le même pour tous les concurrents. Il sera fourni par les organisateurs. Ce sera donc à chaque concurrent de choisir la valeur de la démultiplication appropriée. (Il n'aurait aucun intérêt à mettre une démultiplication trop forte, car un moteur trop freiné ne pourrait prendre son régime et le moulinet ne pourrait tourner vite). Cette façon de procéder nous ramène au cas d'une course de 6 jours sur piste, de laquelle serait éliminé, le coefficient pneumatique, pilote, transmission, accessoires, etc... le moteur seul étant en cause.

Le classement se fera par la distance fictive parcourue en 6 jours de cette façon.

En résumé...

Ce concours aurait lieu sur les bases suivantes : 4 catégories seraient prévues : 175, 250, 350 et 500 cmc. Tous les moteurs seront montés sur un banc et munis d'un dispositif de refroidissement commandé par le moteur lui-même. Cette installation sera à la charge de chaque concurrent. Tous les moteurs devront être munis d'un silencieux. Chaque moteur entraînera au moyen d'une démultiplication appropriée, au choix du constructeur, un moulinet Renard. La résistance de ce moulinet sera telle qu'elle soit équivalente à peu de chose près à la résistance à l'avancement d'une motocyclette pesant environ 120 kilogram, chargée d'un conducteur pesant environ 60 kilogram, et à une vitesse d'environ 80 à l'heure.

Sur chaque moulinet sera monté un indicateur de vitesse visible pour le public qui indiquera la vitesse fictive à laquelle marche la motocyclette représentée par le moulinet.

D'autre part, un totalisateur de tours sera monté sur chaque moulinet et à l'aide d'une démultiplication appropriée indiquera le nombre de kilomètres effectué par la motocyclette fictive.

Le vainqueur dans chaque catégorie sera celui qui aura parcouru la plus grande distance.

En ce qui concerne le ravitaillement et les réparations, les dispositions suivantes seront applicables.

Toutes les heures, la position des concurrents sera affichée sur un tableau d'affichage.

Réparations

Il est évident que toutes les réparations n'ayant pas trait au moteur lui-même seront permises (changement de bougies, de magnétos et de carburateur) diminuant autant que possible l'influence des accessoires. Toutefois chaque réparation se fera sous le contrôle d'un commissaire et les changements seront publiés.

En revanche, toutes les réparations concernant le mécanisme même du moteur seront interdites ; par exemple, le changement de piston, de bielle, de soupape, de ressort de soupape, etc...

Le contrôle de la marche des moteurs sera absolument libre et les conducteurs pourront arrêter le temps qu'ils jugeront nécessaire, par exemple pour changer l'huile, ou toute autre opération du même genre. Les dispositifs autorisant le remplissage du réservoir d'huile et du réservoir d'essence en cours de marche seront autorisés.

Ce projet est, bien entendu, susceptible de modifications ; en particulier on peut modifier, en tout ou partie, l'interdiction de toute réparation touchant à la mécanique du moteur. Pour notre part, nous estimons que, puisqu'il s'agit là d'un concours d'endurance, on ne doit admettre de la part du moteur aucune défaillance.

Notons d'ailleurs que, pour le classement, il sera fait état uniquement de la distance parcourue sans tenir compte du temps dans lequel celle-ci aura été parcourue ; par exemple, un moteur ayant parcouru 5,000 kilomètres au cinquième jour et tombant en panne à ce moment-là, sera mieux classé qu'un moteur n'ayant parcouru que 5,000 kilomètres dans les 6 jours.

Il reste bien entendu que ceci n'est qu'un premier projet. Nous attendons des suggestions des intéressés qui nous permettront d'apporter à notre projet les modifications nécessaires et ensuite nous provoquerons une réunion des futurs concurrents pour discuter les diverses modalités d'application du règlement.

Notre concours intéresse tous les constructeurs, qu'ils veuillent bien se rendre compte de la portée de cette démonstration aux yeux du grand public. *Moto Revue* comme à son habitude donnera à ce concours toute l'ampleur nécessaire.

Abonnements pour la Belgique, pour la Suisse

Nous attirons l'attention de nos abonnés de la Belgique, de la Suisse, de tous les pays enfin qui font partie de l'union postale, sur les abonnements qu'ils prennent dans certaines maisons qui les sollicitent et leur font payer un prix à peu près correspondant à celui qu'ils paieraient en s'adressant directement à nos bureaux.

C'est ainsi que, par exemple, les librairies prennent 70 francs pour un abonnement à *Moto Revue* pour six mois. Or, les Belges tout comme les Suisses et tout comme, enfin, nos lecteurs des pays ayant adhéré à la Convention Internationale postale, peuvent avoir l'abonnement servi à leur domicile au même prix que nos abonnés français ; autrement dit, ils peuvent recevoir les 52 numéros annuels de *Moto Revue* pour 45 francs, plus une taxe de 2 ou 3 francs perçue par la poste, au lieu de payer 66 fr. Voici un point établi.

Pour pouvoir bénéficier de ces conditions, il faut et il suffit que le futur abonné se rende à son bureau de poste et demande une formule d'abonnement postal international ; en présentant un numéro de *Moto Revue* avec les conditions d'abonnement, celui-ci lui sera fait immédiatement et la demande d'abonnement nous sera transmise directement par le bureau de poste auquel nous adressons directement les numéros et qui les transmet ensuite directement à son abonné.

En cas de non réception, l'abonné que nous ne connaissons pas est prié de s'adresser à son bureau de poste.

Les femmes en course

Mme Stewart, l'excellente pilote de Clément-Gladiator l'année dernière, est passée sous les armoiries d'A. J. S.

Elle pilotera à l'autodrome des 350 et 500 cmc. de la marque équipée du moteur à arbre à came en tête.

DESSINATEURS...

En vue de parfaire notre organisation d'atelier de dessin, on demande des jeunes gens très actifs pouvant faire des dessins de perspective de motocyclettes, voitures, des dessins de "chic", des lettrages pour titres, présentations de photos ; on demande seulement des collaborateurs "actifs", les non-valeurs s'abstiennent. Ecrire avec document quelconque établi à la plume, à l'encre de Chine, sur papier Bristol : *Moto Revue*, 51, rue Vivienne (Discrétion assurée).

Sportifs!

VISITEZ LES **STANDS
MOTOS**

DU **PALAIS** DE LA
NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

*Le seul magasin
qui présente au choix de sa
clientèle 250 marques
de toutes marques
et immédiatement disponibles*

GRANDES
FACILITÉS
DE
PAIEMENT
AUX MÊMES PRIX
QU'AU **COMPTANT**

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

*Sans obligation d'assurance, et
avec la sécurité que représente
l'importance du magasin...*

*Livraison gratuite à domicile
dans les localités desservies par les voitures du*
PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ.



Cette Marque est
votre sécurité

- PIÈCES -
DÉTACHÉES

BSA

VÉLOS & MOTOS

EN STOCK LIVRABLES

- A LETTRE LUE -

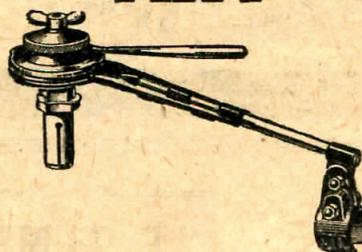
BSA

10, Rue des Acacias - PARIS

--- GALVANI 65-03 ---

LE FREIN DE DIRECTION
EXCELSIOR

AFA



LE SEUL ASSURANT TOUTE SÉCURITÉ
GRACE AU

DÉBRAYAGE INSTANTANÉ

PRIX : LA PIÈCE..... 85 frs.

ÉTABL. L. POUTRAIT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3 MILLIONS

7 et 9, de la Rue Croix-Faubin, PARIS (11^e) - Tél. : Roquette 34-84

"Rochester" Baisse ses prix et présente de nouveaux types :

Moteur 175 cmc. DUTEN

2 vitesses ch.-courroie.	2.680?	2.550?
2 — chaîne-chaîne	2.780?	2.650?
3 — chaîne-chaîne	3.500?	3.350?
3 — ch.-ch. Sport.	3.750?	3.600?

Moteur 250 cmc. LUTETIA

Nouveaux types

3 vitesses :	
chaîne-chaîne Tourisme.	3.750 fr.
chaîne-chaîne Sport.	4.200 fr.

Catalogue franco sur demande

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

GRIFFON

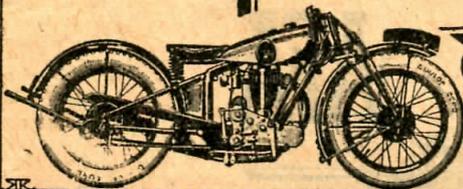
COURBEVOIE

(SEINE)

LA MOTO

QUE
CHACUN
DESIRE

350 ^{CM³} SPORT	} Bloc Moteur	Frs 6.300
350 ^{CM³} TOURISTE		5.950
175 ^{CM³} LUXE		3.550
175 ^{CM³} 2 VITESSES		2.350
175 ^{CM³} MONOVITESSE		1.850

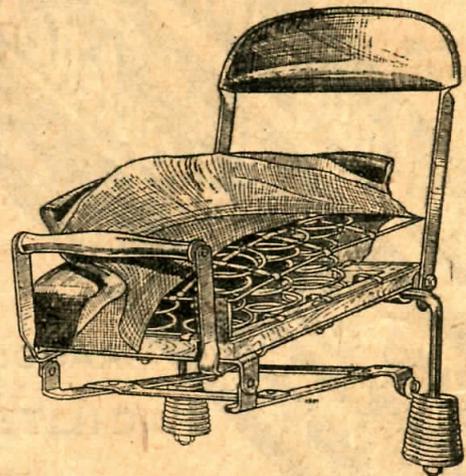


CATALOGUE M
ENVOYÉ FRANCO
SUR DEMANDE

Le Super Moto Strap

avec ou sans dossier articulé
et muni de son assise garnie de ressorts
réalise le *suprême confort*
pour votre passager

Vendu 15 jours à l'essai



BÉRARD Frères, Neuilly-sur-Seine

20, Rue d'Armenonville

WAGRAM } 65-12
94-16

CETTE
ANNONCE
DOIT
VOUS
INTÉRESSER

LISEZ-LÀ
!!!...

LE TEMPS NE VOUS ATTENDRA PAS !!!

Si vous n'êtes pas abonné à **MOTO-REVUE** et à son supplément mensuel **L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE**, souscrivez dès maintenant et au plus tard avant le 31 Mars 1928 pour

PROFITER du PRIX de FAVEUR ACTUEL **64** Numéros pour **55** Frs.

(52 Numéros de Moto-Revue et
12 Numéros Supplément mensuel)

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 $\frac{1}{2}$ sur 13 $\frac{1}{2}$;
- 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 a 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** (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

TRIUMPH
212, Boulevard Pereire - PARIS

MOTOS

A. B. C., parf. ét., guidon sport, culb., pn. nfs., à vendre 2.900 fr., cause trop rapide pour moi. Armand Groz, notaire à Poligny (Jura).

Alcyon Ballot, 3 CV, 2 vit., pn. nfs., bon état, 1.800 fr. Visible Rigaut et Penne, 67, boul. de Levallois, à Neuilly-s.-Seine (Pont-Bineau).

Belle occasion, moto Alcyon 175 cmc., roulé 800 km., 1.700 fr., pressé, visible t. l. j. Capichioni, 273, rue du Faub. Saint-Antoine.

Axa sport, état neuf grais., Pilgrim, écl. élect., compt., t-sad, freins tamb., 3.000 fr., Villain, 45 bis, rue Pouchet à partir de 19 h.

HALL de la VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, PARIS (14^e)
Téléphone : Gobellus 60-41

Le plus grand choix de Paris en Voiturettes et
Cyclocars à vendre. — EXPOSITION PERMANENTE
(Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

B. S. A., 5 CV, 3 vit., écl. mag., gr. pn., tr. b. ét., à saisir 1.900. Vattier, 14, rue Pali-Kao, Paris.

Ch. Gerald 2 CV, 2 vit., bon ét., 1.300 fr. Toulot, 75, rue Pouchet (17^e).

Cleveland 2 tps., dern mod., neuve, prix à déb. Henriot, 3, rue des Jacobins, à Reims.

Cleveland, 4 CV., tr. b. ét. S'ad. t. l. j. 8 à 18 h. Basseux, 66, rue Fontaine-au-Roi.

D. F. R. 350 cmc., 2 t., pn. 700 x 80 nfs., t-sad, ét. neuf, 2.500 fr. Pasquet, 31, rue Poulet, Paris (18^e)

D. F. R. 350 cmc., culb., double échap., march. tr. rapide. Amac Terry, écl. Maglum, cause achat Sandford. Maurice, 176, boul. Malesherbes, Wagram 53-33.

D. F. R. 4 CV, 4 vit., gr. pn., gr. autom., roulé 2.000 kilom. Vis. Gare porte Maillot dim. le 18 mars de 9 à 11 h.

Dollar 250 cmc., sport, confort, ab. neuve., roulé 260 km, écl. élec., phare Marchal par dynamo accul., klaxon, compt. Jeager Tecal., frein direct, nombr. p. rech., cédée

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 —

à 5.000, cause maladie. Scheidegger, 7, rue Thorel, à Paris.

Dollar 250, culb., 1927. Pn. 700 x 100 ; écl. élec. Marchal, dyn., accus tr. belle mach. et nf. Ecrire Vallin, à Rancon (Hte-Vienne). Viendrais à Paris pour acheteur sérieux.

Douglas 4 HP., mod récent, équip. compl. b. pr. Gachet, 80, rue de Grenelle le soir, apr. 6 h.

Favor 175 cmc., 2 HP 1/2, 2 vit., 1927, neuve ayant roulé 2 mois. Prix : 2.300 fr. Visible tous les matins. Prevet, 84, rue du Rocher.

Favor 3 CV, 250 cmc., 3 vit., b. et ent. rev., écl. élec., div. acc. 2.500 a déb. vis. t.l. soirs à part. de 7 h. Bouveau, 139, rue de Bagnolet à Paris (20^e).

Favor 175 cmc, 1920 pas défraîchie, 2.500 fr. Harlette 175 cmc. très bon état, 1.800 fr. ; Moto-becane à pédale revisée, b. ét., 1.000 fr. ; Dédé chaîne courroie, tr. b. ét., 2.000 fr. ; Griffon, 3 vit., b. ét. gen., 2.000 fr. ; D F R, 350 cmc, c. nve, 4 vit., 4.200 fr. ; G. Renaudat, spécialiste moto. à Vierzon.

NAVILLE et ses Fils

8, Rue Sarrette, Paris (14^e)
Montage **DE ROUES** rayons et jantes de tous profils
Transformations
pour Motocyclettes et Voitures
Expéditions en Province

F. N. M. 60 350 cmc, peu roulée pn. 715 x 115 compt. O. S., siège V.W. écl. Pehu, phare, outils, off. de conf., 2.500 fr. R. Tuot, 38, rue de la Vépa (12^e).

F.N. 350 cmc, p. ballon c. neuve, 1927, phare acéto, b. Péhu ; t-sad, compt. s. cavalerie, p. rechange, outil roulé 1.000 km., aff. tte confiance, 5.500 fr., t. l. matins. Savard, 22, rue Raynouard (16^e).

Gnome et Rhône 500, 3.650 fr. 3 vit. amort. fr. av., éclair., compt. état de neuf, samedi tantôt, dim. seulement. Georges, 17, rue St-Sabin, à Paris (11^e).

Gnome et Rhône 500 cmc, peu roulée, t-sad compt. O. S., gripps gen., chamb. rech. tout ess., cause op. vis. t. l. j. apr. 17 h. et dim. mat. Lacombe, 84, r. de Châtillon, à Malakoff.

Gnome et Rhône 500 cmc, 4 CV, av. sidecar, p. brise, phare, t-sad., exc. ét., 3.000 fr. A. Galcier, à Lécuse (Nord).

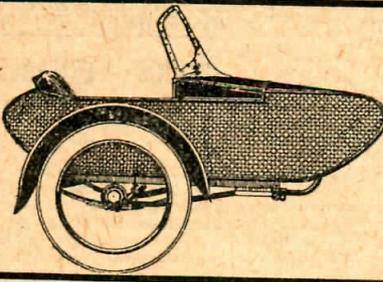
Gnome et Rhône 500 cmc, ch. cour., moteur ent. révisé, ét. neuf,

CLEVELAND

4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée. . 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée. . 11.800 fr. — 1.000 cmc. . 12.000 fr.

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

PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUTS MODÈLES



SIDE CARS P.E.U.P.L.E

122, 124, 126, Rue de Neuilly, à PUTEAUX
Téléphone : 659 PUTEAUX — Adr. Télégr. : PEUPLE-PUTEAUX

CHASSIS POUR TOUTES MOTOS DE 2 A 6 CHEVAUX
—::— CARROSSERIES EN TOUS GENRES —::—

Envoi franco du Catalogue —::— Venez visitez nos Magasins d'Exposition
Une Moto bien équipée comporte un Side Car P.E.U.P.L.E

pn. nfs., r arc. parf. Vends cause double empl. 2.700 fr. Perrot, 41, cours Marigny à Vincennes.
Gnome et Rhône 500 cmc, sport à vendre, exc. et. Ecr. A. H., 19, rue Durandin, 1200 km, 4.500 f. Paris (18^e).
Griffon 350 cmc, 4 t. bloc moteur, pn. 27x4, t-sad, parf. ét. Visible dim. mat., essai à volonté. 4.200 fr. Delgros, 2, r. Mademoiselle, à Versailles.
Griffon 350 cmc, 2 t. mod. 25, peu roulé, exc. ét. 3.000 fr. Diemer 85, boul. de Créteil, à St-Maur (Seine), Tél. 11.



SPECIALITES POUR MOTOCYCLISTES
V&W PARIS
RESERVOIR SECOURS N° 159 & 160
REPOSE-PIEDS N° 156
RETRO-VISEUR N° 41

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

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

Monet-Goyon, mod. 1927, 4 HP, 350 cmc, moteur Villiers, équipée grand tour., compteur Jager, t-sad., ch. à air, écl. élec., pr. int. Tél : Elysée 52-87.
Monet-Goyon 250 cmc, 1927. Dble échapp. parf. état, tte conf. Prix excep. Rothe, Doué-la-Fne, (M.-et-L.).
Monet-Goyon 350 cmc, 3 HP, 3 vit., à vend. 2.400. Repr. mot. lég. même monov. Bobier, 11, r. Madame, à Paris (6^e).
Monet-Goyon 2 HP, 1.500 fr. S'adres. Arenes, jeudi, dim. 10, av. des Allantes, Parc St-Maur (Seine).



CARROSSERIES ET CHASSIS

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

Ernest RICHARD
Constructeur
184, Avenue de Choisy, 184
PARIS 12 Tel. Gobelines 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

AUTOMO'S

LE PREMIER DÉCALAMINANT
donne
Régularité, Souplesse,
Puissance

En vente chez les Accessoiristes et Garagistes
Téléphone : 794
AUTOMO'S — 20, Rue Raspall, COURBEVOIE (Seine)

AGENCE et
STOCKS COMPLETS DE
PIÈCES DÉTACHÉES
pour
MOTOBÉCANE, MOTOCONFORT, F.N.
MONET-GOYON, CLÉMENT

STOCK PIÈCES MOTEURS J.A.P
DÉPOT DES CHAINES
RENOLD et BRAMPTON

Tous Accessoires MOTOS
A. PRÉVOST
26, Avenue de la Grande-Armée, 26
PARIS (17^e)
Téléphone : WAGRAM 54-81

LOCATION — VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS

MACHINES à ÉCRIRE

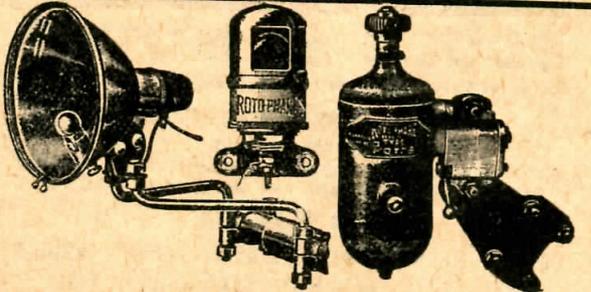
de toutes Marques. Neuves et Occasion

RAPID-OFFICE

5, Rue des Filles-St-Thomas - PARIS

FOURNITURES

Grimpeur 250 cmc, parf. ét. 2.300 fr. 2 échapp. 2 vite Magn. France, carb. Longuemarre, 2 manettes, outill. Renvoye, Maurice, à Brion, par Laroche (Yonne).
Le Grimpeur 2 CV, ét. nf., occas. 1.700 fr. Jerri, 11, rue Montgallet (12^e), vis. sam. apr.-midi ou dimanche.
Harley Davidson, parf. ét. mec., bns. pns., repeinte, en confiance 3.800 fr. S'adresser M. Tiest, 50, allée Gambetta, au Raincy (S-et-O.).
Indian solo 719, surbaissé roulé 500 km, march. parf., pn bal, non empl. 3.500 fr. Laurier, à Moncoutant (Deux-Sèvres).
Mac Grégor, 2 CV 1/2, 2 tps. 2 vit. éclair élec., access., état marche, 1.000 fr. Richomme, 18, rue Mesnil (16^e).
Monet Goyon, 4 ch., rot. Villiers pn 700x80, selle Terry, access., roulé 3.500 km., tr. b. ét. com. neuve. Ts les matins. Garage, 70, rue d'Hautpoul.
Moto roue Monet-Goyon 1 C 1/2, tr. b. ét., 550 fr., embal. Achét. velocimane mixte en tr. b. ét. Chaudinet F., à Cremlille, par Saint-Loup (D-S).
Monet-Goyon, cause ach. voit. vends mes 2 motos, 2 et 3 HP, Dg. luxe sport, merveil. équip., aff. tte conf. Percepteur, St-Cyr (Var).



ROTO-PHARE

Éclairage Électrique
POUR MOTOS

Magnéto à grand rendement, Phare parabolique argenté et orientable, Lampe de phare et veilleuse, Lanterne arrière, Feu de position pour l'arrêt.

L'équipement complet . . . 450 francs

Sté ROTO-PHARE, 9, Rue Yvart, PARIS

Monet-Goyon 2 HP, exc. état à vend. 1.500 fr. R. Guittet, 26, rue du Pt-Wilson, à Gentilly.
Monet-Goyon 4 CV, 350 cmc, mot. Villiers, compt., t-sad, parf. ét., essai à vol. 3.000 fr. Cordonner, 52, r. du Moulin-des-Pierres, Clamart.
Monet-Goyon 175 cmc, sport, 3 vit, 1927. Terry, 1.800 fr., en tr. b. ét., roulé 2.000 km. 3, av. Parmentier à La Varenne ou Chailou, 34, place Marché-s-Honoré.
Motobécane parf. ét. g., 950 fr. Apprend à cond. Dolher, 18, avenue Aubert, à Vincennes.
Motobécane, tr. b. ét. 2.000 fr. Marcel, 84, Grande-Rue, à Créteil (Seine).
Motoconfort 175 cmc, ch.-ch. neuve, sort. en sept. 1927, p. cause de empl. 10, av Victor-Emmanuel-III, à Paris (8^e).
Motoconfort, ét. nf., écl. élec., compt. tar. par jar., 2.600 fr. et B. S. A. sport 350 cmc, ch.-ch. com. neuve, 2.800 fr. Jacques, 31, boul. Victor-Hugo, Clichy (porte).
Motosacoche 500 cmc, sup. sport spécial, 140 km, tout équip. comm. neuve b. prix. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (20^e).
Neracar, 3 HP, 2.000 km gar., vis. le jeudi. S'adresser à Luquet, 79, av. République (11^e).
Peugeot, bloc moteur 350 cmc, tr. bon. ét., écl. Magon, phare pas-

UNUS

— BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES —
Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes
En vente chez tous les Commissonnaires

Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (1^e)
— TÉLÉPHONE : NORD 81-24 —

MOTO "ULTIMA" LYON

CRÉÉE
EN 1908

Prix : 5.375 fr.

MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.

ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

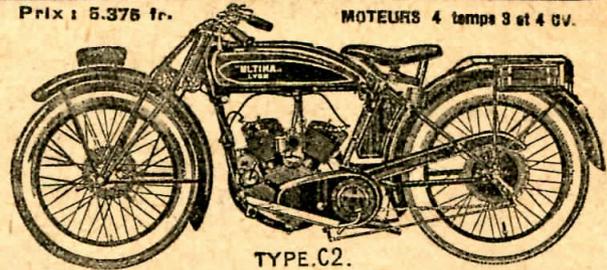
Type A avec démultipliateur et débrayage.....	2.975 fr.
Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses débrayage kick-starter.....	3.750 »
Type BI — — chaîne chaîne.....	3.975 »
Type CI — — 2 cylind. en V 500 cmc ch. ch.	4.775 »
Type C2 — — 2 cylind. ch. ch. moyeux à freins et à broche	

6 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.

tille de tend. et réduc. prix 4.000 fr
S'ad. Robidet, 179, rue Ordener.

Peugeot, 175 cmc, bloc n rot.,
av. compt., t-sad, parf. ét. 2.000
Visible dir. mat. 149, rue de Ver-
dun, à Suresnes, Miscopain.

Peugeot, 1 CV 1/2, tr. b. état,
assu. 1 an pay., 900 fr. Visib. sam.
ou dim. Cuggan, 12, r. de la Con-
corde, à Bezou (S.-et-O.).

Peugeot 250 cmc., parf. ét., b.
prix. Griffon, 250 cmc, tr. b. ét. b.
prix. Forgeois, 50 av. Anatole-
France, à Colombes.

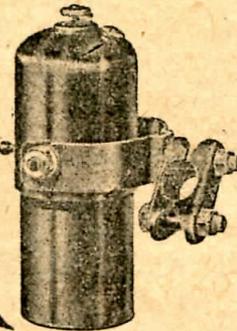
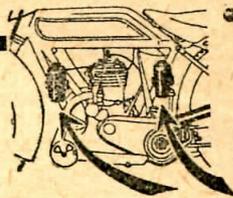
Peugeot, 3 CV bloc moteur, tr.
soign., bout. Pehu, détend. phare,
t-sad, Terry, boîte a ch., 2 ch. nves,
knee gripp. 2.500. Noizet, 176, boul.
Malesherbes, apr. 20 h. ou rend-vs.

Peuple sid, pr 3 CV, 700 x 100,
n1, 800 fr. Eorrie Crespin, 15, av.
Belle-Gabrielle, Fontenay-s-Bois.

René Gillet 6 CV, 1927, roulé
900 km, neuve, fr. télé., acc., b. occ.
Max, 50, av. Montaigne, Paris (8°).

René Gillet 6 CV 1926, excel.
état, confort 715 x 115, tan-
sad, équip. très complet, éclair.,
vend. ou échange c. châssis voit.
6 CV, récent. Lermit, 14, rue
Beaugrenelle.

René Gillet ballon, éclair.
électr. O. S. frein av., outill.,
tan-sad, 5.850 fr. Genty, 2, rue
Bécarria, à Paris.



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

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

AUX DOCKS DU PNEU

ous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions
PNEUS et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS

TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS

Demandez Tarif

Maison VAYSSE

387, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e) - Téléphone : Ségur 27-78
Toute commande référence MOTO REVUE bénéficiera d'une remise 5% sur Moto et Velo

SUNBEAM

La Motocyclette la plus
RAPIDE, vendue au
client **IDENTIQUE** aux
MODÈLES DE COURSE,
n'employant **PAS** de **CAR-
BURANTS SPÉCIAUX**.

- Modèle Rapide d'Occasion -
Pièces en Stock pour Type Armée

SEULE AGENCE OFFICIELLE

J. MARLIN

136, Rue de Tocqueville
PARIS - Tél. : Carnot 55-59 - PARIS

Moto René Gillet 6 CV, ét.
n1, b. occ., 1.800 km., compt.
O. S., selle Terry, p.-jambes, écl.
Mag, outill. compl., 4.000 fr.
Laisne, 28, rue de Mortain à
Saint-Hilaire (Manche).

René Gillet 6 HP peu roulé,
pn. bal., ch. Renold, Terry, Mag.,
à céder 5.200 fr. Régnier, 208,
rue Saint-Maur, à Paris.

Royal-Moto 2 CV 1/2, ét n1,
t-sad, phare Duell., compt. O.S.,
access., occ. uniq., 2.300 fr.
David, 12, rue Pergolèse.

Royal-Moto 174 cmc., mod.
1927, pn. bal., t-sad, access.,
ét. neuf., 2.200 fr. Si nécessaire
arrangement pour paiement. Micat,
à Vaux-s.-Seine (S.-et-O.).

Saroléa 350 cmc. sp. 96 km.

h., éclair., compt., montre, t-sad,
c. nve, 4.300 fr. de 12 à 16 h. ou
dim. mat. Chevaux, 20, rue
Gramme (15°).

Saroléa 500 culb., amort. Afa,
frein direct. réserv. huile séparé,
parf. ét. Rasser mot. Train 250
cmc., carb. Amac; t. b. ét. B.
px, cause achat voiture. Leclère,
3, av. de la République, Mantes
(Seine-et-Oise).

Sunbeam, Triumph B. S. A.
ch.-ch., ét. neuf, depuis 2.500 fr.,
gr. pn., 47, rue Jules Valles à
Saint-Ouen (porte Clignancourt).

Moto Thomann 175 super-
sport, ét. n1, voir à partir de 18 h.
Lafont, 47, rue N.-D. de Nazare-
reth, à Paris.

Terrot 250 cmc. 2 tps, 3 CV,
tr. b. ét., pn. n., t-sad, éclair.,
assur. payée, prix 2.300 fr. The-
venin, 12, rue Fessard, à Boulogne-
sur-Seine.

Terrot 250 cmc., sport 1927,
pn. 700 x 100, tr. b. ét., à vend.
3.500 fr. S'adr. : R. Presle, à
Rauzan (Gironde).

Terrot 350 cmc., culb. 1927,
ét. neuf, compt. montre, t-sad
Terry, 4.700 fr. Fusier, hôtel,
6, place de l'Asile, à Asnières-
sur-Seine.

Terrot 4 CV tr. b. ét., t-sad
et access., ess. à volonté, pr. à
débat. Thiolat, 9, rue St-Germain,
à Chatou.

Protégez votre tête
avec le nouveau casque



LE DURA CUIRE

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

Terrot 250 cmc sport., conf.,
peu roulé, 3.000 fr. Départ étr.,
écr. Crespin, 15, av. Belle-Gabrielle
à Fontenay-sous-Bois.

Terrot 175 cmc. 2 HP 2 v.,
comme neuve. Leturque, Robert,
11, villa des Matrais, à Vanves.

Terrot 4 CV, 4 temps, peu
roulé, 4.500 fr., occasion. Rigolet,
42, rue de Villejust (16°).

Avances de suite sur motos,
autos, etc... Achat tous les matins,
Chenel, 48, bd de la Révolte, à
Levallois.

1.000 cmc. spéciale garantie
140 à l'heure, ent. neuve, écl.
neuve, pn. bal., 4 l. 1/2 au 100,
prix 4.000 fr. Péraldi, 10, rue
St-Ferdinand (17°).

MOTOCYCLISTES

POUR
LE CHOIX
DEVOTRE
MOTO



Vos mises au point
Vos réparations

ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :

DÉTRUCHE & VULLIAMY - 119, Fg St-Martin (10^e)
- Tél. : NORD 81-07 -

- AGENCE : -

RAVAT TERROT - MONET & GOYON - DOLLAR - GNOME
& RHONE - SOYER - TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON -
HARLETTE PEUGEOT - CLÉMENT - GLADIATOR -
RENÉ GILLET CYCLECAR SIMA-VIOLET

Vente - Echange - Pièces détachées pour Motos de toutes marques et A.B.C
COMPTANT - CRÉDIT

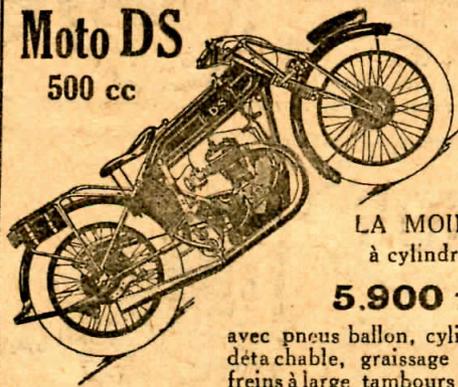
**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

**Pièces détachées
Pour tous Modèles**

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. Wagram 01-00
Carnot 53 57

Moto DS
500 cc



IDÉALE
pour les
longues
randonnées
en tan sad
et side-car

LA MOINS CHÈRE
à cylindrée égale :

5.900 fr.

avec pneus ballon, cylindre à culasse
détachable, graissage automatique,
freins à large tambours avant et arrière

Établissements MALTERRE FRÈRES (Ing. A. M.)

13, Rue Biscornet — PARIS (12^e)

Usines à Montreuil-sous-Bois

Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN

PIÈCES POUR
B.S.A TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS et MARQUES
DALBIAC, 1, RUE des JARDINS S. PAUL PARIS SOUS

Le Comptoir
Central d'Outillage de St-Étienne
afin de se faire connaître vous offre, et
Pour 9 Jours seulement

- 1 chignole (machine à percer 2 vitesses).
- 6 mèches.
- 1 vilebrequin à criquet.
- 6 limes assorties.
- 1 monture soie extensible.
- 12 lames de scie.
- 1 étai mécanicien.
- 1 pince universelle.
- 1 tournevis.
- 1 mètre.

soit 31 pièces garanties, envoyées éco. emballage contre mandat
de 100 fr. ou chèque postal Lyon N° 346-61 adresse : **Comptoir**
Central d'Outillage de St-Étienne, service 29, 45, R. de la
République, St-Étienne (Loire).

Tout acheteur de ce colis, et pendant ces 9 j. de réclame recevra
une Prime
remboursable !

GOBELINS-MOTOS

Concessionnaires et agent de :

ROCH S ER-STAG-DARING

GILLET - HERSTAL, MOTO-RHONY'X, NEW-MAP, TERROT
ALTERNO-MOTO

Garage, Réparations, Dépannage

Permis de conduire gratuit

31, Avenue des Gobelins, PARIS (XII^e)

RÉPARATIONS
en 24 heures

avec

Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour **MOTOS**

19 h., sam., dim. journée. Hugron, 34, rue Croix-Nivert.

F. N. M. 70, 350 conforts, sept. 27, t.-sad, roulé 1.000 km., état neuf absolu, 4.300 fr., occ. sér., cause ach. voit. Rémy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris (4^e).

F. N. M. 60 conf., compt., t.-sad Terry, Magond, phare chalu. Andrieu, 76, rue St-Blaise, Paris. F. N. M. 60, 350, culbuteurs, t. b. ét., mai 27, Guilhaumon, 89, rue de Sèvres, Paris.

Gillet d'Herstal 350 cmc., pn. bal., ét. nf, 3.500 fr. R. Parize, 13, rue de Prony, Asnières.

Gnome et Rhône 500 cmc. 4 CV, 3.200 fr. 112, rue de Paris, à Charenton (Seine).

Gnome et Rhône 250 cmc., équipée ét. nf 2.800 fr. à déb., vis. t. l. j. Concierge, 6, imp. St-François, Métro Clignancourt.

Gnome et Rhône 500 type 6, état neuf, 1.400 fr., acc., 4.000 fr. Soubirane, 12, bd J.-Jaurès à Villeneuve-St-Georges.

ACCESSOIRES

SAKER

pour Motocyclettes

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET

Tél. 16.06 — GROS

Cause maladie, Koether Escofier, 500 cmc., arbre à cames, mod. 28 ent. neuve, prix à déb. Decombas, 29, rue Terrasse, à Thiers (P.-d.-D.)

Monet Goyon 350, 2 tps, t. b. équip., acc. 1^{re} marques, peu roulé, bel occ. Franchet, 15, rue Turgot, à Paris (9^e).

Monet Goyon R. C. 4 C., mai 27 roulé 1.800 km. c. neuve, pn. 700 x 100, pr. 3.800 fr., à vend. rais. de santé. Wuillequez, 87, Gde-Rue, Les Mureaux (S.-et-O.). Tél. : 6.

Double emploi : Motobécane pr. dir., exc. état, email, neuf, 1.000 fr. Mathis 5 CV, écl., dem. élect., revis. à neuf. Voir sam. et dim. Moncassin, 50, rue de la Bidassoa (20^e).

Motobécane M. B. I. 2.000 km., pn. 55, Terry, Magondeaux, 1.200 fr. Helleu, 12, rue Lepetit, à Pontivy.

Motobécane 2 CV, 600 fr. : Monet Goyon, 300 fr. ; J. Thomann 3 CV, 1.100 fr. ; Smart 2 V., 2 CV, 650 fr. ; Reading U. S. A. side 9 CV, 1.450 fr. ; moteur Train 6 CV à eau c. neuf, 500 fr. ; radiateur neuf, 100 fr. ; accus Dinin 30 A. H. à volts, bac ébonite, 40 fr. Bigard, rue Thiers, à Villeneuve-le-Roi (S.-et-O.).

Motosacoche 3 CV 4 tps, Moteur Mag., boîte Sturmev, carb. Amac parf. ét. gar., 2.500 fr. Hemery, 47 ter, rue d'Orsel (18^e).

Une moto rapide s'achète au garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier. Occasions de la semaine : Norton culb, 6.200 fr. ;

Le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, solde un lot de motos modernes provenant de reprises, depuis 600 fr.

Motocyclistes ! pour trouver une occasion à l'état de neuf et garantie, venez voir chez Vattier, 14, rue Pali-Kao, à Paris (20^e), choix de motos Sunbeam 500, B.S.A. 500 et 350, tour. et sport. solo et side Utilia 2 CV 1/2, Griffon 2 CV, etc. Compt. et crédit. facilité d'achat.

Motocyclettes toutes cylindrées prov. expos. 27, prix tr. intér. La Française, 16, av. Grande-Armée.

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

Aleyon Sport 3 HP 3 vit., access., roulé 2.000 km., prix 2.800 fr. Francet, dessinateur, mairie d'Avignon (Vaucluse).

Le GRAND GARAGE RENOUVIER

2 et 4, r. Charles-Renouvier
PARIS (XX^e) - Tél. : Roquette 07-67

est le spécialiste le plus compétent
en cyclecars. Consultations pour
tout achat ou vente, reprise et
compte de toute moto moderne

**MORGAN - AMILCAR
MONTRAGE - DURANDAL
TERROT**

Motos box 50 places à 25 fr. par mois chez Robert, 21, rue de Tiemcen, Paris (20^e).

Moto Barre 175 cmc. pr. dir., t. l. j., 18 à 19 h. Samson, 17, av. Rulle (15^e).

B. S. A. av. ou s. side à vend., ch.-ch., équip. compl., écl. Magond, roulé 5.000 km. au plus, occ. excep., cause santé. Pougneaud, 7, cours Marigny, à Vincennes.

Dollar 175 cmc., Le Grimpeur 3 HP, Thomann 3 HP, Moto Confort, Gnome et Rhône 4 HP, Harley, Solo Spécial g. pneu, Claude Delage 4 HP 1/2, Aleyon 175 cmc., velo-moteurs, aleyonnettes, Moteur Moser 500 cmc., magnéto carb., Harley magn. et carb., Moteur Mag. 1.200 cmc., Besse, 1, rue Faraday, Paris. Carnot 50-79.

Dollar 175 cmc. 4 tps, culb., tr. p. roulé, comp. état. neuf, access., 2.500 fr. Cosson, 7, bd Victor-Hugo, à Clichy (Seine).

A crédit chez Robert toutes les bonnes marques de motos, 21, rue de Tiemcen, Paris (20^e).

F. N. M. 60 confort 350 cmc., t. b. ét., 4.900 fr. F. N. M. 60 confort, 350 cmc. équipée gd tourisme, 5.500 fr. ; F. N. M. 67, confort 500 cmc. montée et compteur Jeager, 6.200 fr., éclairage acétylène, grandes sacoches, t.-sad. Toutes ces machines ont été revues et sont vendues en confiance par le spécialiste du garage, 5, rue Agrippa-d'Aubigné, Paris.

F. N. 3 CV à cardan t. b. état, pour 2.000 fr. Ober, 55, rue Jules-Ferry, à Bagnole (Seine).

F. N. M. 60, 350, pn. bal., équip. comp., 5.200 fr., sens. à part. de

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

CATALOGUE FRANCO

Agents et Représentants
- demandés. -

Terrot 350 sur bal., 4.800 fr. ;
Terrot 250 spéciale J. A. P.,
4.600 fr. ; 15 autres motos depuis
600 fr.

Peugeot 172 BC, cond. int.
2 pl. 1/4, déma., écl. élect., conf.
Matheret, à Vermouillet (S.-et-O.).

Robert achète et échange
toutes motos modernes, 21, rue
de Tlemcen, à Paris (20°).

A saisir moto 1927, 175, 2 vit.,
mod. sport, selle Terry, fr. tamb.,
trans. ch.-courroie, peu roulé,
ét. nf à vend., 1.000 fr. Guyo-
march, rue de la Belle-Ile, à
Chelles (S.-M.).

Royal Enfield sidecar 2.000 fr.
Robert, 21, rue de Tlemcen, à
Paris (20°).

Saroléa 500 soup. lat., t.-sad,
3.000 fr. Castera, à Roisel
Somme).

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

Terrot sport 250 cmc., ch.-ch.,
roulé 5.000 km. écl. Magond.,
compt. O. S., siège arr. prix
3.500 fr. visible le dimanche mat.
33, rue Carnot à Suresnes.

Terrot 350 cmc., Jap sport,
fin 27, état neuf, très peu roulé,
écl. Luxor, access., aff. de confiance,
sup. occ., 4.400 fr. T. I. j. après
6 h. P. Maquet, 26, boul. Beau-
marchais (11°).

Terrot 3 CV, 1926, état neuf,
1.000 km. environ, équipé t.-sad
avec dossier, phare, outillage
complet, retrov., bougies. Prix
3.250 fr., visib. t. l. j. Garage place
Réunion.

Terrot 250 cmc., marche garan-
tie, rétrov., boîte à ch. à air,
réservoir d'huile, boîte à outils,
1.900 fr. Albert François, 52, rue
Leduc à Amiens.

Terrot sport 175 cmc., 2
échap., comme neuve, ap. 20 h.
ou dim. mat. Raynaud, 19, rue
Parmentier, Asnières.

Thomann 2 CV 1/2 et neuf,
acc., 1.175 fr., vis. le dim. ou
écr. G. Novak, 2, rue Jules-
Breton (13°).

Bonne occasion moto 2 HP 1/2
moteur Duten, 1.300 fr. Ecrire :
Christian Lesourd, 26, rue Des-
nouettes, Paris (15°).

F. N. parf. état, 5.000 fr. éclair.
Bosch. Ecrire Mortagne, 4, rue
d'Armaillé, Paris (17°).

CYCLECARS
ET VOITURETTES

Amilcar 6 CV à prendre
entièrement démonté, complet,
prix 4.600 fr. Martin, 35, rue des
Bois-de-Colombes, la Garenne.

Amilcar 6 CV sport, en bon
état, prix 6.750 fr. Martin, 35, rue
des Bois-de-Colombes, La Garenne.

Cyclecar 4 CV 1/2 Andrac,
belles occasion, 3 pl., b. ét. marche,

MOTOCYCLETTES (4 temps)
PROPUL-CYCLE

7, Rue Gravel, 7
LEVALLOIS (Seine)

*Le complément d'un moteur...
une boîte*



Picard

Se monte très
FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS
ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE

Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot
COURBEVOIE
—(Seine)—

Pub G. Smeets

F. N. les célèbres Motos 500 cmc. à culbuteurs 350
cmc. à soupapes latérales sont en vente aux
MEILLEURES CONDITIONS
à SAINT-DOMINIQUE AUTOMOBILES
143, Rue St-Dominique, PARIS

Pour 690 fr. seulement !

Vous aurez un éclairage
MARCHAL complet par dynamo
et accus en a-hetant votre
Moto

MAGNAT-DEBON

(Champion de France 350 cmc.)

CHEZ

MAURER

160, Rue de la Pompe, PARIS
(monteur agréé par la maison Marchal)

Vente au Comptant et à Crédit

Joindre timbre pour réponse

LA 250 cmc. VERTE
ET ROUGE ARGENTRÉ

à 3 vitesses, chaîne-chaîne, frein dans les 2 moyeux,
fourches à amortisseurs, guidon T. T., attaches pour
side-car, écl. électrique, pneu Ballon 25×3 Michelin.

INCROYABLE : 3.400 fr. - Catalogue franco 0.50

CONDITION et CRÉDIT, 10 mois sans assurance

DURAND, 1, RUE ROMAINVILLE — PARIS (1)

mot. rev., 2.800 fr. avec écl.
Mag., roue de rech. S'adresser,
M. Bordage, 13, faub. Saint-
Antoine au 3^e étage.

Citrœn 5 CV 2 pl., très b. état,
ext. et méc., vis. samedi apr.-midi
et dim. matin. Boutin, 2, rue de
Noailles à Versailles.

Citrœn 8 CV torp. 3 pl.,
écl., dem. comp., amort., cap. et
rid. compl., etc., 5.500 fr. rep. en
compt. moto. Vattier, 14, rue
Pali-Kao à Paris (20°).

C. M. 4 CV 3 pl., ecl., capote,
compl. et parf. ét. de marche,
2.500 fr. Frogeois, 50, avenue
Anatole-France à Colombes.

Mono de Dion 9 CV, entier, revu
et transf. Pont rigide, clas. entier.
Tecal, joint élast., etc... prix
1.500 fr., 35, rue des Bois-de-
Colombes, à La Garenne.

Cyclecar, 2 pl., parf. état, ecl.
acc., out., 3.600 fr. G. A. R. 2/3 pl.
et mec. parf. Mont., acc., out.,
5.600 fr. Ducrey, 7 Villa Ermitage
(20°) ap. 7 h. et sam., dim. mat.



SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. Gob. 26-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

Cyclecar G. A. R. 6 CV, 5
roues 715/115, parf. état, pr. à
débat., Simonis, 3, rue des Foite-
vins (6°).

Grossley, force 20 CV consom-
mation 15 lit. aux 100 km. 1 l. 1/2
huile, vitesse 130 km., complète-
ment remise à neuf, moteur 4 cyl.,
à 5 paliers Tenue de route parf.
Mutteau, 51, rue Vivienne, Paris

Mathis torp., 4 pl., 5 r. garn.,
tr. b. ét. urgent, b. pr. à déb.,
Pirot, 9, rue Gisquet à Saint-Denis.

Morgan à eau, état neuf, carr.
spéciale, b. prix, Bareyt, 8, pas.
Moitrier, à Levallois.

Morgan sport eau, m. Jap, b.
état, ess., access., gr. ph., 47, rue
Julle-Valles à Saint-Ouen.

Morgan sport 1927 com. nf.,
capote, roue à broche, gr. pn.,
éclair. élec. par dynamo 2 gr.
phares, access. impecc., 5.400 fr.,
vis. le soir et le dim., Emile, 24,
av. du Pont-de-Flandre.

Morgan, 7 CV, air, touriste,
juin 26, roulé 6.000 km., tr. b. ét.,
ess. sur tte distance Prix : 4.500
francs, André, 117, av Raspail,
Gentilly.

Cabriolet Peugeot, 5 CV, état
de neuf, 14.000 km, nombreux
accessoires, 1926, 8.750 fr. S'adr.
M. Bigeres, 99, fg. du Temple,
Paris.

Quadrilette Peugeot 172, sur
ballons, état de neuf, 4.500 fr.,
Sigma déclarée, 3 CV, éclairage
électrique, compt., accessoir., mar.
impeccable à enlever, 3.400 fr.

A vendre Renault, 6 HP, torpé-
do 3 pl., modèle KP, démarr.
éclair. élect., 6 pn., b. ét., acc.,
5.200 fr., vis. Fontainebleau, sam.
et dim. Ecr : Robert, 13, villa,
Poissonnière, Paris (18°).

11.500 beau Salmson 1926,
7 CV torp., 4 pl., frs. 4 r., pn. nfs.

ro. sec. mot., rev., car. pein., parf. ét., écl. march. dem. élec. proj. cr. clax, tr. r., vis. out. voit., abs. compl. ess., tte dist. S'ad. ou écr. : Dumas, 90, rue de Charonne (11^e).

Particulier vend en confiance Salmson, 7 CV, joli torp. 3 pl., tr. bien entret., en parf. état de marc. amortiss., Snubbers, prix: 7.000 fr. Montagnon, 52, av. Daumesnil, Paris. Ecr. pr. rendez-vous.

Salmson V. A. L., mai 1926, éclair., dem. Marchal, à vendre, repr. en compte moto avec side, Maurer, 160, rue de la Pompe, Paris.

Salmson 7 CV, cabriolet type 1926, peu roulé, exc. ét. mécanique, à vendre en confiance, Lacombe, 51, rue Vivienne, à Paris.

Voiture grand sport La Perle, moteur Bignan, 3 plaques, carross. Skiff, 6 roues. Lacombe, 51, rue Vivienne, à Paris.

Sandford sport aluminium, 3 vit., éclair. Marchal, parf. état, 11.500 fr., Dubois, 6 bis, av. Eugène-Thomas, Le Kremlin.

2 Sandford équipement Marchal, revisée à neuf, 8.300 et 12.500 fr., 2 Morgan spéciaux à culbuteurs neufs sous garantie. 5 Morgan série sport et supersport. Reprise en compte de motos modernes. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, à 200 m. pl. Gambetta. Tel. Roq. 07-67.

La Bougie R. C.

est née Française et est toujours Française
Elle vient de fêter son vingt-cinquième anniversaire.

124 bis, Rue de Paris à SAINT-DENIS

Saroléa 1924 5 CV, ét. neuf avec carr., le flotteur entier, neuve., pn. ar. et chamb. nfs, 5.000 fr., Blériot 1924, 2 cyl., 5 CV, état de marche, 2.500 fr., 1 châssis avec carr. à droite, ent. neuf, le tout monté avec pneu et ch., 1.000 fr., 1 châssis avec carr. occ., état de neuf, fixation à gauche, 900 fr., Renaudat, 16, rue des Changes, Vierzon (Cher).

Particulier vend Talbot, 9 CV, torp. à culb., 4 pl., ét. nef., 9.200 francs, vis., 2 à 4 h., 11, Villa Duval, angle rue Edgar-Quinet, 92, Neuilly-Plaisance (S.-et-Oise). Intern. s'abs.

Amilcar sport, moteur spécial, très jolie ligne, gagnant plusieurs rallyes, vit. gar. 105 chrono., ét. parf., aff. de confiance, Leuret, 57, rue Théodore-Honoré, Nogent-sur-Marne.

G. A. R. supersport, frein AR, compt. montre, 110 à l'heure en Bordino, 3 pl., comme neuf., chez Robert, 21, rue de Tlemcem, Paris (20^e).

Latiite, 5 CV, 3 places, tr. b. état, bns pns., 3.000 fr., V. Renaud, Fontenelles (Doubs).

LA NUIT PORTE CONSEIL

mais

UN BON CONSEIL

pour la NUIT :

Prenez

L'Alterno-Moto des Phares

AUTEROUCHE

7, Rue Carnot, LEVALLOIS (Seine)

ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE

TERROT · SOYER · ROLÉO · ALCYON
MOTO-CONFORT, ETC.

AGENCE DIRECTE: R. LARGEOT

4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. 59

Toutes Marques OCCASIONS 6 et 12 Mois
Tous Prix - de Crédit -

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)

MOTOCYCLISTES, chez
PLAZOLLES 16, Rue Crussol (11^e)
Vous trouverez

AU COMPTANT A CRÉDIT

René Gillet, Terrot, Peugeot, Gillet d'Herstal, Doller
Roléo, Motobécane, Monet-Goyon, Gnome-Rhône, Aloyon

ATELIER de RÉPARATIONS et de MISE AU POINT SPÉCIALISÉ

Conditions aux lecteurs de Moto-Revue

A vend., 5 CV Mathis, torp. parf. état de march., ess., 6.000 fr. Delabre, 1, rue du Général-Brunet (19^e). Nord 30-58.

Morgan moteur M. A. G. à eau, compl. rev. pleint. neuve, capote; housse, compt. Téal., éclair. Mag., pn. rech., outill. aff. de conf., Laubies, 13, rue de la Liberté, Chatou (S.-et-O.).

A vendre, quadrette Peugeot type 17-2, tr. b. état., mot. rev., 6.200 fr., René Bertuiot, 54, rue Guilman à Meudon (S.-et-O.).

Pourquoi, orske vous êtes las de votre véhicule, vous fatiguez-vous à le vendre? Confiez-le ou échangez-le chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Téléphonnez à Roq. 07-67 pour connaître ses occasions du jour.

Rally 1926, 1.100 cm3, culb., tr. vite, torp 2/3 pl., bleue, cl. et gen. gar., acc., out. div., équip. élect., neuf, ts ess., 7.900 fr. repr. en compte moto 350 ou 500 récente J. Goldstein, 176 bis, Grande Rue. Maisons-Alfort.

7.100 Rally rap., 7 CV, culb., 2 p., par Etat ass. pay. juiv. contri. premier trim. intern. S'abs. vis., Roy Johnson à Andresy (S.-et-O.). (14^e).

Harley side, parf. ét. méc., bns pns, peint. neuve, en conf., 3.800 fr. Ernest, 50, Allée Gambetta, Le Raincy (S.-et-O.).

Side Indian gd sport, neuf, 6 l., 100 km., acc., project., 4.250 fr. Vollant, 42, rue des Entrepreneurs, Paris.

BERTRAND Frères

9, Rue du Parc
LES LILAS (Seine)

Fabrique de GARDE-BOUE

Gros galbe pour confort

Formulant immédiatement par
unité ou par série.

Vélocette anglaise 4 CV, avec side mono, exc. ét., nomb. piéc. secours, vis. sam. et dim. mat., prix 4.200 fr. Rigault, 3, rue St-Médéric, à Versailles.

ON DÉSIRE ACHETER

Avances de suite sur motos, autos, etc. : tous les matins. Chenel, 178, boul. de la Révolte, à Levallois.

Particulier désire acheter 175 cmc., 2 vitesses, bonne occas. Ecr. : 10, rue de Bagnolet, à Vincennes, ou se présenter le dimanche matin.

Achète châssis suspendu René Gillet, carros. 2 places. Faire offres à Morin Gilbert, Boulangerie, 45, rue Condorcet, à Paris

Suis acheteur comptant agence officielle Terrot. Ecr. prix et tous détails : Havas n° 2.116, Toulon (Var).

Achète cyclocar, accid. ou mauv. état. Ecr. : Dechatre, 226, rue de Belleville.

VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - Téléphone - VINCENNES 590

Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES

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

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

SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES

EXIGEZ LA MARQUE

MECANO

45, RUE TOURTILLE - PARIS



Suis acheteur moto mod. récent 350-500 cmc., culbut., écl. élec. marque connue, très bon état. Off. écrite à W. Metz, 7, rue de Parme, avec prix et caractérist. Interméd., garagistes s'abstenir.

Suis acheteur moto occas., 4 t., Terrot, F. N., Monet de préférence, prix rais. Faire offre : Léonce, 240, rue de Tolbiac.

Caerons moto 350 cmc., 2-tps. Offre : Maurice, rue Gallieni, à Rueil (S.-et-O.).

WILLIAM
2, Rue Dèzobry. ST-DENIS. Tél. 701
Ses Avantages spéci-ux
Agence TERRUT et MONET

Cher, Harley solo, même à reviser, bas prix. Bessin Louis, 1 bis, avenue Carnot, à Houilles. J'achète Harley et Indian. Foulon, 162, av. Daumesnil, Did. 37-13.

Phare Luxor G. M., bout, av. att. tuyaut. Ecr. : Duval, 46, rue Béranger, Le Havre.

Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Roq. 07-87 est acheteur de tous les trois roues que vous lui présenterez : allez le voir.

SIDECARS

F. N. parf. ét., 4 cyl., 3 vit., écl. él., pn. nfs, 3.500 fr. Motte, Grande-Rue, à Garches (S.-et-O.).

F. N. M. M. 60, side bi-pl., nomb. access. Peugeot, 350 cmc., 4 temps, conf.; Harley side. Dhelin, 54, rue Duhesme, à Paris (18^e).

A saisir pour 4.900 fr., très joli sidecar acajou, moto Ind. 9 CV, gd luxe, 4 places, écl. Mg., compt., équip. complet, état neuf, vis. t. l. j. de 7 à 8 heures. Peltier, 48, rue Ramponneau, à Paris.

Indian side 9 CV, récemment revisée, exc. ét. marche, 2.500 fr. Simon, 11, rue de Montyon (9^e).

B. S. A. et Indian side, bon ét., 2.500 fr., vis. dim. R. Lepetit, 62, rue de Bagneux, à Sceaux.

Sidecar Peuple et moto Soyer ensemble ou séparément, état neuf. Ecr. : Duploux, 32, rue Esther Lacroix, à Chatou. Le soir à 6 h. 30 ; le sam. apr.-midi et le dim. mat.

R. Gillet bi-place, éclair. Mag., parf. ét., 5.000 fr. 12, rue du Bulson-Saint-Louis (10^e).

R. Gillet 6 HP, sidecar, parf. état, pn. 700 x 100 nfs, 4 roues, am., émail. nf., écl. él., accus, 5.300 fr., vis. t. l. j. Barbot, 31, boul. de Reuilly, à Paris (12^e).

R. Gillet, 5.000 km., L. V., bi-place, pn. 715 x 115, eq. compl., 6.500 fr. Lepreux, 24, rue Réunion, à Paris (20^e).

Harley-Davidson av. sidecar, ét. de neuf, tr. b. pr. M. de Biczlawski, 4, rue Ste-Geneviève, à Courbevoie (gare Asnières), s'adr. conc. entre midi et 2 h. 30.

Harley 1920, side bi-pl., amort., écl. Mag., 5 pn., parf. état, 6.200 francs, sam. 2 et 4 h./dim. 9 à 11 h. Vinesse, 80, rue Université, Paris (7^e).

Moto sidecar Harley-Davidson 9 HP, écl. et klaxon élec., 3 pn. 760 x 90, cap., par-brise, port-bagages, à vendre pour raison de santé. S'adr. : E. Bailly, 57, rue Boissière, à Paris (16^e).

A vendre side Harley 9 x 12, tr. bon ét. marche, écl. Mag., 3.500 fr. Brion, 4, rue Lespagnol, Paris (20^e).

Harley side, compt., mag., par-br., moyeux auto, outils, ét. parf., 3.900 fr., t. l. j. et dim. jusqu'à 14 h. Krauss, 3, avenue Pasteur, à Sartrouville.

N'ACHETEZ RIEN !!
SANS AVOIR VU
LES MODÈLES MARC
175 — 250 — 350 cmc.
Les Machines de luxe
LES MOINS CHÈRES DU MARCHÉ
N'ÉCOUTEZ PAS
LES CONSEILS INTÉRESSÉS
DE CERTAINS AGENTS
Exigez la motocyclette **MARC**, à défaut :
venez nous voir ou écrivez-nous.
Catalogue contre 1 franc
MARC, 80, Rue du Dessous-des Berges

LE PALAIS DES SOLDES
Dans le but de faire connaître l'emploi de nos
Suroits noirs crés américains
Nous en voyons contre 3 fr.
en timbres-poste
Un Suroit neuf garantissant
entièrement la tête **CONTRE LA**
PLUIE et le Catalogue illustré 16 pages
de texte noir et couleurs donnant droit
à 5% à tout acheteur.
41, Av. des Ternes et 28, rue des Acacias - PARIS



CHAMPAGNE
MAISON FONDÉE EN 1869
EPERNAY
G.H. Martel & C^o



BOULOGNE MOTOR-CYCLE
DESCH.-S.-AUX, 93, Av. J.-B. Clément, à Boulogne-sur-Seine
Agence Exclusive : **TERRUT - F.N. - GILLET-HERSTAL - GÉCO -**
MOTOSACOCHE - HARLEY - DOLLAR et toutes Marques.
— Révision et Réparations toutes Marques —
Nos occasions sont garanties. — Leçon gratuite à tout acheteur.

" ROYAL-OIL "
remporte la première place dans la Course de Côte de Massillan, catég. 1.100 cmc., Sport, avec Bœuf sur Salmson.
CHAMBON, 4 bis, Rue Rondelet - MONTPELLIER

DÉRIVE-CHAINES
PENNANT
Les meilleurs
Garantis sous tous rapports
pour le Gros : **TOUCHET & DUPIEUX PARIS (18)**
81, Rue de la Chapelle



Vend. Harley avec sidecar, bas prix, cause départ. Le Duff, Aviation Maritime, à Orly (Seine).
Indian side bip., L. V., écl. Mag., bon ét., occas., prix à déb. Blot, 24, rue de Lachouat, Paris.

Indian spéciale 90 à l'h., avec side, état parf. Paisant, 18, rue Lantiez.

Indian side, par-brise, tan-sad, Mag., b. état méc., 2.800 fr. à débattre. Nouguerede, 137, rue de Sèvres.

PARIS-MOTOS
TOUTES LES MOTOS
79, Avenue des Ternes, 79 - PARIS

Moto Indian side ent. revis., 4 pn. neufs, écl. élec., nomb. access., essais, garant., prix intér. Paichard, 96, rue Montorgueil, à Paris.

Side tôle, 1 pl. 1/2, roue 700 x 80, p.-brise, cap., très peu roulé, 1.000 fr. Maire, 108, boul. de Belleville.

A vend. sidecar Douglas 4 HP, 2 cyl., 3 vit., excel. ét. de marche. Vis. 187, boul. J. Jaurès, à Boulogne-s.-Seine, repr. Motobécan.

Gnome et Rhône 500 cmc., side luxe, 4.800 fr. Humbert, 4, rue Tandou, à Paris (19^e).

Harley side mono, ét. irrép., suspension Zicler, Mag., klax., par-br., compl., 4.500 fr., à partir de 19 h. et le dim. jusqu'à midi. Dreyer, 26, rue E.-Jacques

DIVERS

600 fr. C. 119 bis av. 4 l. selfs, auto-transfor., fonct. parf. Houde, Lalobbe (Ardennes).

Fourche Soyer de 250 neuve, 100 fr., moteur Clément à culb., 1 CV 1/2, 200 fr., moteur indus. Quentin, 4 CV, compl., réglé, radiat., ventil. sur socle, prix, 1.600 fr. Martin, 35, rue des B.-de-Colombes, La Garenne.

Gratuitement apprenez conduite moto, brevet, tous les marins. Chenel, 178 bd de la Révolte, à Levallois (Seine).

Qui veut me vendre un châssis léger de sidecar avec ou sans carcasse, bonne occasion, type Peuple, pour ma 250 cmc. Heylett Asselineau, Sully-sur-Loire (Loiret).

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

Moteur Zedel 7 HP, 2 cyl. en V, boîte 3 vitesses, carb., mag., bon état. Malerme, 5 ter, rue Franklin, à Courbevoie.

Chronomètre-Chronographe, état neuf, or, 60 gr., rare sonnerie : h. 1/4 et minutes, précis, val. 4.300, cédé 2.000. Ecrire Dufour, 11, rue St-Placide, Paris (6^e).

Carb. Amac, t. complet, pour 500, jamais monté Dunlop ord., voit. 700 x 80 neufs. Kientz, r. rue Baudin, Mantes (S.-et-O.).

Moteur Dion-Bouton, eau 2 1/2, carb. Claudel, tr. b. état, 350 fr.; tableau marbre, 100 v., 15 à 120 fr. Mouze, 150, av. Champs Elysées, Le Perreux (Seine).

Bouteille Magondeaux, 250 l. avec attaches, phare et lanterne ar. pour Harley, 100 fr. Gommerat 9, rue Collin, à Puteaux.

A saisir de suite pare-jamb., V.W., rétrov., boîte à chambr., chambr Dunlop 710 x 85, foub. à ess. Manette Handy, doubl. p., orb.. manette simp. tou abs. neuf

100 fr. ou à v. sépar., tan-sad état neuf V.W. avec ressorts ar., 80 fr. Appert, garage, 98, rue Rochechouart, soir 6 h. 30.

Pour 1^{er} avril dispose dans remise part. place pour moto, 30 f. p. mois. Ducrey, 7, villa Ermitage (20^e).

2 moteurs Cime, arbre à came en tête, neufs, à monter; à enlever à 600 fr. pièce, affaire unique pour amateur; 1 moteur 175 cmc., 4 temps, culasse détachable, neuf, complet, avec carburateur et magnéto, à enlever à 450 fr.; 1 boîte de vitesse chaîne-chaîne, pour grosse moto, marque Ariel, peut convenir pour cyclecar, 350 fr. Nombreuses pièces détachées de diverses marques, roues A. B. C., cylindres et soupapes, 500 cmc., madaz, etc. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier. Téléph. Roquette 07-67.

Harnais état neuf, éclairage élect., visible samedi et dimanche. Fabre, 29, rue d'Argenteuil, Paris.

Moteur Lutetia, 1 HP 3/4, débrayage, volant magnétique, comme neuf, cause achat sidecar, prix à débattre; visible tous les jours après 15 h. chez M. Gobet, 14, avenue d'Aulnay à Brandy (Seine).

Canot 7 m. x 1 m. 4P, coque chêne, moteur Renault 8 CV; barque de pêche 6 m. x 1 m. 50, prix à débattre; vis. à Paris. Ecr. Fizel, 9, rue du Bac, Paris.

Poêle Godin, gd. mod., couvercle nickelé, ét. nf, à vendre 220 fr. ou à échanger contre appareil photographique Kodak, 6 1/2 x 9 environ. Liachon, 73, avenue de la République à Mont-rouge.

Compteur O. S. spéc. pour A. B. C. et lampes suspension ar.; violon Deblaye 1902, part.; 650 fr.; 1 fusil calibre 16, ach. 900 fr. août 1927, coté à 650 fr. Laurier à Monocoulant (Deux-Sèvres).

Bloc-moteur Cime 1.200 cmc., dynamo, démarreur, ét. nf, 3.000 f.; camionnette Panhard, 1.500 k., bâchée, jumelée à l'arrière, b. ét., 7.000 fr.; châssis à remonter, 8 cyl., 7 CV avec pont, châssis direction, 2.500 fr.; essieu Benjamin avec frein avant, 350 fr., 66, rue du Théâtre, à Paris (15^e).

A vendre châssis de sidecar Peuple pour vélo, 2 vélos homme et dame. Lambert, 191, avenue Michel-Bizot à Paris (12^e).

A vendre t-sad, ét. nf. av. poignées; boul. S. A. M. et phare pour guidon; selle état neuf ou échanger contre selle Terry, gd modèle et générateur bon état. Bachelet, 52, rue Thiers à Boulogne-sur-Mer.

Cherch. Mag. 2 tant avant, arr. 1 cr. Prie, 87, rue du Château. Superbe tricycle à pédales, ent. neuf, monté sur pn., prix à déb. Junieux, 21, rue Vassou à Clichy.

Pour monter, moderniser, réparer un cyclecar ou une moto, écrivez à Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier. Tél. Roq. 07-67. En magasin à ce jour: 2 moteurs Cime, à monter, pièce, 600 fr.; 3 moteurs 175 à 4 et 2 temps, pièce, 400 fr.; boîtes de vitesses pour toutes motos, depuis 300 fr., roues, directions, pont AR, etc., à des prix ridicules.

A céder commerce de cycles, motos, agence de grandes marques avec atelier, outill., tour, 2 postes autogènes, etc... dans station touristique, prix à déb. Millo, route de Cugnes à Venec (A.-M.). A vendre 2 roues moto bon ét. Ecr. Bouchet à Avoise (Sarthe).

A vendra Morgan soldé au plus offrant, pièces neuves: 2 elabots, 2 ressorts AV, fourchette, soupape complète, axe et carré direction, rayons, Magond, 500 lit. et phare code. Souillard, photo. à Péronne.

UN BLOC MOTEUR

3 vitesses Français

établi dans d'aussi bonnes conditions

que la fabrication étrangère

MONOBLOC SPORT

BREVETÉ S. G. D. G.

6 JOURS d'HIVER

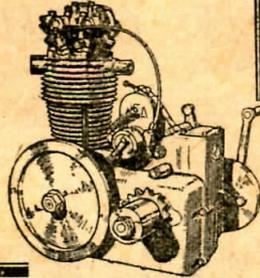
1^{er} ex-æquo - Catégorie 500 cmc.

CHAISE & C^{ie}

53, Rue Auguste Lançon, 53

— PARIS —

RENSEIGNEMENTS ET PRIX SUR DEMANDE



LIANDOIS

Agent Direct de toutes les Grandes Marques

RÉPARE TOUS TYPES: SPORT et TOURISME

— Stock: Pièces détachées —

9, Avenue Félix-Faure PARIS (15^e) — Ségur 09-08

MOTO-COMPTOIR-BORDEAUX

AGENOS

GILLET d'HERSTAL - KÖHLER - ESCOFFIER - GRIFFON
Tout l'équipement, tout l'accessoire, le plus grand choix d'occasion:
RÉPARATIONS - ÉCHANGES

Magasins: 13, Rue Jean-Burquet — Ateliers: 81, Rue Paul-Louis-Landais
COMPTANT BORDEAUX CRÉDIT

Si vous circulez, en vélo, en vélomoteur, motocyclette, sidecar, cyclecar, et même avec une voiturette de 12 CV...

Soyez aussi Prudent QUE PREVOYANT

En adhérant dès aujourd'hui aux assurances individuelles dont MOTO-REVUE fait bénéficier tous ses abonnés et à des TAUX INCROYABLES. C'est ainsi que pour une PRIME ANNUELLE des plus réduites, vous aurez une assurance vous garantissant contre les accidents corporels et les dégâts matériels que vous pourriez causer aux tiers jusqu'à une somme de

100.000 - 200.000 francs

par semaine

Nous avons aussi, à des conditions similaires, des Assurances INDIVIDUELLES, LES VOL, INCENDIE et enfin la 9 A. S.

Dr. Indez une nomenclature des assurances
à MOTO-REVUE
5, Rue Saint-Augustin, 5 - PARIS



OCCASION

Moto side Harley, 9 HP, bi-place, transf. parf. état, tan-sad, mag., compt. O. S., chamb., nomb. access. Urgent. Téléph. Trudaine 37-30.

ECHANGE

Vend 5.800 ou repr. en comp. moto ou side 4 pl. Citroën, écl. dém. en parf. état. Rabot, 62, bd Victor-Hugo à Clichy (Seine). Désirerais échanger avec soule Monet-Goyon, 2 CV contre une Monet-Goyon 250 cmc., supert confort, chaîne-chaîne, doub. v. en b. état. Pierre Colombier, huissier, Saint-Laurent-sur-Gorre (Haute-Vienne).

Echange poste T. S. F. neuf, complet avec acc. suppl. contre moto. Ecrire à L. Fourmy, 220, rue St-Denis, à Paris (2^e).

Echangerais Terrot 250 cmc., 2 temps, sortie juin 27, éclairage

Lucas, pare-jambes, tan-sad, état absolument neuf, contre 350 Terrot ou F. N. à reviser. Durand R., 24, rue Langlier-Renaud à La Plaine-St-Denis.

Echanges Scottt Indian 1928, gd luxe, 5 CV, électrique, contre 350 culbuteurs Cavé, 178, bd de la Révolte, à Levallois.

Indian 3 b, revis., side bi-pl., neu., par.-b., tr. bons pn., 2.500 fr. ou éch. cont. 5 HP Peugeot, Citroën, etc... même accid. Detrie, 28, rue du Général-Crémer, à Colombes (Seine).

Alyonnette excel. ét., 90 fr. Aleyon 2 cyl, 2 vit., 3 CV 1/2, b. ét., 1.100 fr.: Favor 175 cmc., 2 vit., sort revision, 1.700 fr. ou échangerai contre 350 cmc. René Gerin à Belleville (Rhône)

Moto Indian sidecar, très b. ét., bel. carr., surbais., klax et éclair. à vend. ou échan. cont. voiturette. Durand, 22, av. d'Italie à Paris.

Moto Indian, side bi-pl., neuf, gd luxe, garn. cuir, écl. Magond, 3.200 fr. ou échangerai contre solo 3 ou 4 CV, bonne marq.; soir apr. 6 h. ou dim. mat. 67, rue Paul-Bert, à Suresnes.

T. S. F. 41, à plots, compl. avec HP, le tout abs. n., phares, div. 300 romans. Je cherche b. moto, 2 à 4 HP, m. accid.; mach. à coudre, piè. Indian, écr. ou voir 8 1/2 soir ou dim. apr.-midi. Chevalier, 41, av. Rosny, Perreux (Seine).

Ech. cyclecar 7 HP à terminer, contre moto ou poste T. S. F. Andrieux, 21, bd Gallieni à Issy. Tél. 124.

F. N. 4 cyl. sur confort, éclair. élec. Bosch, com. neuve ou éch. contre mono. S'adr. kiosque journaux, Place de l'Etoile, angle Hoche-Friedland.

Gnome et Rhône 250 cmc., 3 CV, état neuf, à vendre ou à éch. pour la reprise en compte d'une 350 cmc. F. N. ou Terrot, faire offre ou à visiter. Robert Link, 135 bis, rue Philippe-Triaire, plateau de Nanterre.

Vend ou éch. cont. pet. voiture, 5-6 CV Peugeot ou Citroën, préf. moto Dolar 250, super-sport, confort, com. neuve. V. Renaud à Fontenelles (Doubs).

A vendre side-car Clément, 5 HP ch.-ch. parf. ét., avec nomb. acc., prix 2.000 ou éch. contre moto moins forte; vis. t. l. j. à part. de 7 h. ou dim. matin. Beauvaix, 20, rue du Château-des-Rentiers à Paris (13^e).

Dollar 25 gd sport, culb. 250, ét. nf, 4 200 ou éch. contre Terrot, confort., récent. 350 latérales, même état, avec ou sans soule. Devassine, à Sainte-Colombes, par Marigny (Côte-d'Or).

Ch. Gerald 175 cmc., 2 CV, 2 vit., déb. com. neuve, pn. et chamb. nfs, assur. payée, 1.600 fr. ou éch. contre 4 ou 5 CV, même état avec soule. R. Louis, 198, rue de Noisy-le-Sec, à Bagnot (Seine)

Echan. jolie torp. sport, bloc-moteur, 4 vit., 4 pl., carr. transform., éclair., démar., compt. vit., compt. kilom., montre O. S., 5 roues Rudge et nomb. access., parf. ét. contre Citroën 4 pl. S'adr. chez M. Dubocq, Chemin de Stains, 79, à St-Denis (Seine).

Motosacoché 500 cmc. super-sport, deux cylindres, mai 1927. Machine très rapide et de grand tourisme, abs. comme neuve, à céder cause départ régiment. J. Veller, 17, faub. Saint-Jean, Nancy.

Motocyclort 4 CV, sortie mai 1927, parfait état, 2.350 fr. Le soir après 6 heures, le samedi après-midi ou le dimanche matin. Chefneux, 3, rue Sivel, Paris (15^e) Métro: Denfert-Rochereau.

Moto René Gillet, 6 CV, très bon état de marche, 4.500 fr. Guieu, 2, rue du Général-Brunet, Paris (19^e).

Moto 250 cmc. 4 temps, boîte Albion, 3 vit., kick, écl., tan-sad, repose-pieds, à vendre 1.500 fr. ou échange contre moto 4 à 6 CV avec ou sans sidecar, essai à volonté. Ecrire ou s'adresser à Bourzeix, 1, rue du Mont-Valérien à Nanterre (Seine).

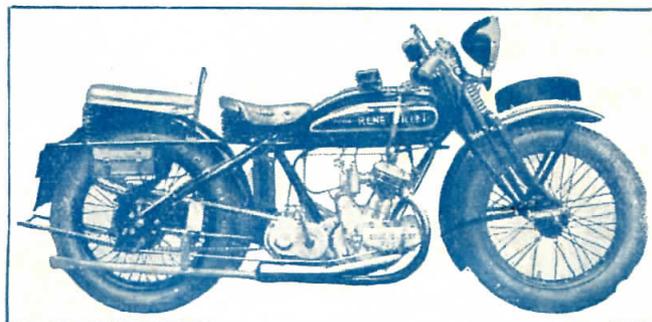
Bignan torpédo 7 CV, mot. Salmon à culb., 3 places, écl., dém., état neuf, prix 6.000 fr. Ecrire ou s'adresser à Bourzeix, 1, rue du Mont-Valérien, Nanterre (Seine).

Portes-bagages neufs pour Harley, prix intéressant. Jésus, 39, rue Chevallier, Levallois.

Peugeot 5 CV, torpédo 4 places, 5 roues, carrosserie neuve, accessoires, bon prix, Jésus, 39, rue Chevallier, Levallois. Vis. les lundi, mercredi, samedi.

La Nouvelle **RENÉ GILLET**

4 CV. - 350 cmc.

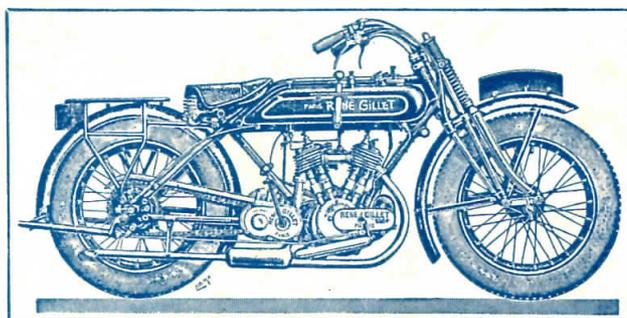


est la machine rêvée pour le long
tourisme en solo ou avec tan-sad.

La Moto **RENÉ GILLET**

6 CV. - 750 cmc. - Type Armée Française

est la plus popu-
laire parmi les
amateurs de long
... tourisme ...



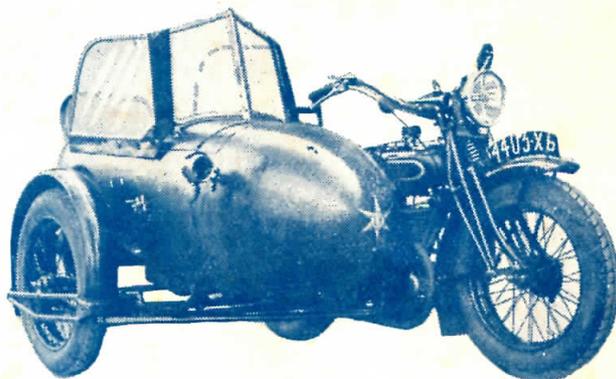
elle est :
.. Économique ..
Puissante - Rapide
.. Stable - Sûre ..

Le Side-car **RENÉ GILLET**

avec le fameux châssis suspendu **RENÉ GILLET**

est le complément de la Motocyclette
6 CV., type Armée Française, pour
le long tourisme confortable et
... économique. ...

*Fournisseur de l'Armée, de la Gendarmerie,
de l'Artillerie Navale, des Sapeurs-Pompiers
de Paris, de la Préfecture de Police de Paris
et du Ministère des Colonies.*



DEMANDEZ LES CATALOGUES SPÉCIAUX
AUX ÉTABLISSEMENTS

RENÉ GILLET

128, Route d'Orléans -:- MONTRouGE (Seine)

LES TRIOMPHES DE

MONET  **GOYON**

après ceux du

Boulevard Michelet à Marseille

1^{ers} 175 cmc. }
350 cmc. } ex-
500 cmc. } æquo } **Records**
600 cmc. Side-car } **battus**

Triple Victoire à

MASSILLAN

1^{ers} 500 cmc. - GAUSSORGUES
175 cmc. - GAUSSORGUES
600 cmc. }
SIDE-CAR } **JOUVENT**

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

MONET-&-GOYON

57, Rue du Pavillon
MACON