

Motorisation ? Non, simple épreuve... mais en Angleterre où les organisateurs ont à cœur de rechercher une parfaite sélection entre les divers compétiteurs, à l'inverse de beaucoup d'organisations françaises.



COMPLÈTEMENT M É C A N I Q U E

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 continuel de l'appareil.

Notices sur demande à l'Éclairage Électrique



Magneto Lumière L. M. C. .

Mellilly Surper Charles High.

N. Littli V. Surper Land.

Paris-Nice Motocycliste

Catégorie 250 cm.

EX-ŒQUO LEZIN

Catégorie 500 cm.

EX-ŒQUO

NAAS **BERNARD** BERRENGER

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE



PARIS-NICE 1928

vient d'être comme les années précédentes un éclatant succès pour



qui s'attribue la plus grosse majorité des médailles d'or avec les coureurs ci-après :

MOTOS 175 cmc.

Delahaye (Rovin).
Calvet (Rovin).
Blanchon (Le Grimpeur)
Chéret (San-Sou-Pap).
Sterny (San-Sou-Pap).
Begnez (San-Sou-Pap).
Petitpierre (Thomann).
Dubos (Royal-Moto).
Perrin (Rochester).
Cabet (Monet-Goyon).
Gimel (Monet-Goyon).
Leroy (Le Grimpeur).

MOTOS 250 cmc.

Janin (Le Grimpeur).
Johin (Le Grimpeur).
Meunier (Alcyon).
Druz (Lucifier).
Doyen (Terrot).
Lavigne (Terrot).
Cornelis (Rochester).
Roudadoux (Dé-Dé).
Rigollet (Monet-Goyon).
Hommaire (Monet-Goyon).
Paster (Flottweg).
Augoyat (Radior).
Garry (Radior).

MOTOS 350 cmc.

Oilter (Motosacoche).
Sartorio (Motosacoche).
Charrières (Motosacoche).
Dallest (B. S. A.).
Chevannes (B. S. A.).
Lemasson (Alcyon).
Perrotin (Terrot).
De Maistre (Terrot).
Boer (Royal Enfield).



MOTOS 350 cmc. (suite)

Bordes (Royal Enfield).
Renaud (C. P. Roléo).
Carré (C. P. Roléo).
Chambron (New Mapp).
Brunet (Griffon).
Debaisieux (Monet-Goyon).
Saillet (Styl'son).
Jacquemont (Styl'son).
Sabatier (Radior).
Carmine (Radior).
Zind (Ravat).
Paulin (Ravat).
Doix (Ravat).
Onda (F. N.).
Lunes (B. S. A.).
Krebs (Griffon).

MOTOS 500 cmc.

Reinartz (Gillet-Herstal).

Betemps (Terrot).

Marchand (Saroléa).

Dawson (Saroléa).

Berteletto (New-Mapp).

Divorne (Condor).

Vuillemin (Condor).

Gaussorgues (Monet-Goyon).

Rodet (Magnat-Debon).

Gauthier (Magnat-Debon).

Dumoulin (Gillet-Herstal).

Lovinfosse (F. N.).

Debay (F. N.).

Boutillier (Saroléa).

Pinney (Triumph).

SIDECARS 350 cmc.

Gautherot (Terrot). Sourdot (Monet-Goyon).

SIDECARS 600 cmc. Delaunay (Saroléa).

soit sur 119 concurrents classés, 81 avec Carburateurs AMAC

(les 38 autres étant partagés entre 4 autres marques de carburateurs)

Un tel pourcentage prouve la faveur constante du Carburateur "AMAC" auprès des Constructeurs de Motos et des Motocyclistes.

AGENTS GÉNÉRAUX POUR LA FRANCE

Éts Robert MUNRO, 198, Boulevard Pereire, PARIS (17e) WAGRAM 10-14

PARIS - NICE 1928

LES

9 Motocyclettes

pilotées par :



DURAND — QUENETTE — DOYEN — LAVIGNE (Cat. 250 cc.) PERROTIN I — DE MAISTRE — PERROTIN II (Cat. 350 cc.) BETEMPS (Cat. 500 cc.) — GAUTHEROT (Cat. Side-cars 350 cc.)

arrivent au terme de l'épreuve sans pénalisations et s'adjugent

9 Médailles d'Or

La Coupe des Motos légères 250 cc.

La Coupe du "JOURNAL"

Le Challenge "PATINO" (La Coupe Patino remportée 3 fois par

Coupe-Challenge de Régularité

Coupe "Revue des Sports"
(pour l'éclairage électrique par dyname accus)



Toutes ces Machines, gréées pour le grand tourisme, avec éclairage électrique par dynamo-accus, pneus ballon 700×100, malle sur le porte-bagages, etc.., ont donné une

magnifique démonstration

- des possibilités de la Motocyclette française moderne -

Établissements TERROT

2, Rue André-Colomban DIJON



DERNIÈRE HEURE

Dans

PARIS-NICE 1928

SAN SOU PAP

Engagés

4 Premiers

Médailles d'Or

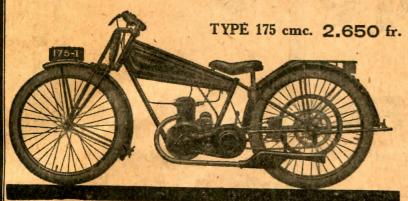
Coupe de la Côte d'Azur

Paris-Nice 1928

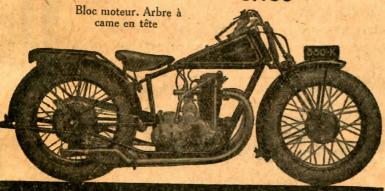


Paris-Nice 1928

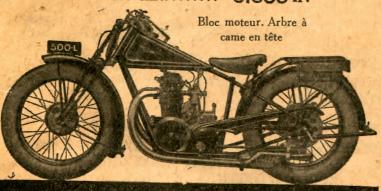
vainqueur habituel de Paris-Nice se taille cette fois la meilleure part



TYPE 350 cmc..... 6.100 fr.



TYPE 500 cmc..... 6,600 fr.



ers ex-æquos 175 cmc. PORTRAIT

RASSER

Agent de Ballancourt (Canton de Corbeil)

350 cmc.

CORREARD

Représentant de la Marque

500 cmc.

TOUS QUATRE GAGNENT LA MÉDAILLE D'OR LA PLUS HAUTE RECOMPENSE

MOTEUR CHAISE - MAGNÉTO FRANCE CARBURATEUR GURTNER - PNEUS DUNLOP FOURCHES ET MOYEUX AYA - HUILE KERVOLINE

Ces machines ne sont pas théoriquement, mais réelle-ment des machines strictement identiques à celles livrées

ment des machines strictement identiques à celles livrées à la clientèle.

Elles furent prises la veille de la course et notamment pour les deux machines 350 et 500 cmc, à bloc moteur CHAISE. Aucun essai préalable ne fut effectué.

De tels faits rigoureusement authentiques en disent long sur les qualités des nouvelles Motos DOLLAR.

Ceux qui douteraient ou qui, mal conseillés par des concurrent maladoits, ne comprendazion pas que leur

concurrents maladroits, ne comprendraient pas que leur intérêt est de posséder une motocyclette DOLLAB, sont invités, accompagnés de leurs agents, à faire une visite aux nouvelles usines de Joinville où ils pourront se convaincre que les moyens de fabrication permettent de sortir en quantité considérable des machines parfaites

de bons prix.

C'est d'ailleurs ce que peuvent attester tous les agents
ou les clients qui ont déjà rendu visite aux nouvelles

DEMANDEZ LE CATALOGUE ILLUSTRÉ DES MODÈLES 1928

Nouvelle adresse:

19, Quai de la Marne JOINVILLE-LE-PONT (Seine)

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

Pub. G. Sweerts.



TERMINE BRILLAMMENT SANS PENALISATION

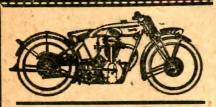
Douet Mercier

ex-æquos sur 35

SPORT CONFORT

Établies avec le soin qui nous a valu une réputation mondiale, nos motos peuvent, à cylindrée égale, subir toutes comparaisons car munies des perfectionnements les plus modernes, elles sont complètement garanties.

Catalogue franco sur demande: "AUTOMOTO" 152, Avenue Malakoff, Paris (16e).



NORTON, arbre à cames en tête.

A. J. S. 350 cmc.

Latérales: Culbuteurs: Arbreà cames: 6.800 fr. 7.600 fr. 8.500 fr.

et 7.000 fr.

A. J. S. 500 cmc.

Latérales: Culbuteurs: Arbreà cames: 8.200 fr.

10.000 fr. 9.000 fr.

NORTON

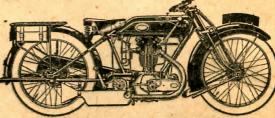
Latérales: Culbuteurs: Arbreà cames: 8.500 fr. 9.500 à 12.500 fr. 13.800 fr.

50, Rue Brunel

- AGENT & REPRÉSENTANT -

DES PLUS CÉLÈBRES MARQUES DU MONDE

A. I. S. NORTON SUNBEAM P.M.PANTHER



Modèle H 6, 3 1/2 CV., soupape en tête

BROUGH SUPERIOR - L.E.V.I.S - MONET & GOYON B. M. W. - DUNELT - ROCHESTER ROVIN - TERROT - Chater-Lea, etc ...

> CRÉDIT VENTE

LES NOUVEAUX MODÈLES

SOYER & Cie

63, Route de la Révolte - LEVALLOIS (Seine)



175 cmc. — 2 temps Chaîne-Chaîne — 3 Vitesses 3.500 FR.

250 cmc. — 4 temps MOTEUR J.A.P. Chaîne-Chaîne — 3 Vitesses

4.750 FR.





350 cmc. — 4 temps MOTEUR J.A.P. Chaîne-Chaîne — 3 Vitesses

SOUPAPES 5.500 FR.

A CULBUTEURS 6.000 »

350 cc.

ARBRE A
CAMES
EN TÊTE
MOTEUR

EXPERENCE

PAILE

-350

PRIX

6.300 fr.

THEFT

MAGASIN D'EXPOSITION: 6, Avenue de la Grande-Armée - PARIS



le moleur de course d'aujourd hui est le moleur de série

de DEMAIN

(Ch Faroux)

(9p

TOUS LES GRANDS PRIX DE L'U.M.F. de 1921 à 1927 TOUS LES "TOURIST TROPHY "ANGLAIS de 1919 à 1927

et d'innombrables grandes enreuves

utilisée dans les courses est absolument la même que celle mise dans le commerce

ont ele gagnes par des motos lubrifiant leur moteur avec

EN VENTE DANS TOUS LES' BONS GARAGES

Societé des Hulles CASTROL, 58, Rue de Londres. PARIS

LES MOTOCYCLETTES ADDITIONAL PROPERTY OF THE P

RENÉ GILLET

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

SONT LES MACHINES RÊVÉES
POUR LE LONG TOURISME

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

DEMANDEZ LES CATALOGUES AUX

Établissements RENÉ GILLET, 128, Route d'Orléans, 128 MONTROUGE (80100)

HIMIMIMIN

PARIS-NICE 1928

comme d'habitude



amène son équipe au complet à Nice

- 4 Machines au départ;
- 4 Machines à l'arrivée;
- 4 Médailles d'Or.

Cat. 175 cmc.
Cat. 500 cmc.



ex-æquo

GAROT et SCHNEIDER RODET et GAUTHIER

sans pénalisation



L'Equipe MAGNAT-DEBON au pesage.

Envoi franco sur demande du nouveau Catalogue 1928 Établissements MAGNAT-DEBON 69, Cours Jean-Jaurès — GRENOBLE :—

Agent Général à PARIS: E. MAURER, 160, Rue de la Pompe (16e)

Des preuves indiscutables....

MOTO

PREND PART AUX ÉPREUVES LES PLUS DURES ET TRIOMPHE RÉGULIÈREMENT AVEC LE MEILLEUR DES MOTEURS FRANÇAIS 175 cmc. : LE BLOC-MOTEUR MASSARDIER

SIX JOURS D'HIVER 1927 — ANDRIEU 1er æ. Catégorie 175 cmc.

- RENSON 1er æ. 175 cmc. PARIS-NICE 1927

SIX JOURS D'HIVER 1928 - GERGAUD 1er æ. 175 cmc.

PARIS-NICE 1928 - DUBOS 1er æ. Cat. 175 cmc. (MÉDAILLE D'OR)
FAURE (MÉDAILLE D'ARGENT) Cat. 250 cmc.

Pneus Hutchinson, Huile Kervoline, Magnéto France, Bougie Nerka, Amortisseurs Afa, Carburateur Amac, Éclairage Maglum, Chaîne Brampton.

BUREAU COMMERCIAL ROYAL MOTO 70, Avenue de la Grande-Armée - PARIS (17e)

Téléph.: Wagram 80-35

DÉPOT GÉNÉRAL (Machines et Pièces détachées)

26, Rue d'Armenonville - NEUILLY-sur-SEINE (à 3 minutes de Maillot)

Après son succès dans les SIX JOURS D'HIVER 1928 LA NOUVELLE IMOTOCYCLETTE 250 cc. 4 temps





PNEUS HUTCHINSON

confirme la mise au point parfaite de sa fabrication en remportant une nouvelle victoire dans la grande épreuve d'endurance

PARIS - NICE

1er ex-æquo DRUZ sans pénalisation, (Médaille d'Or) LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE

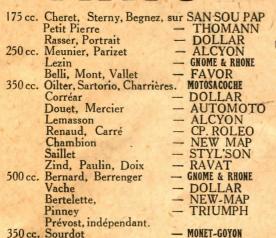
MESTRE & BLATGE CONSTRUCTEURS

46, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

Usines à BRON (Lyon)

Vente au Comptant et à Crédit -::- Catalogue M. R. franco sur demande

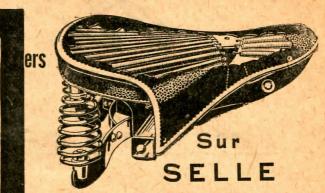
S-NICE 1928



350 cc. Sourdot sid. Court - PROPULCYCLE COUPES : Coupe toutes catégories.

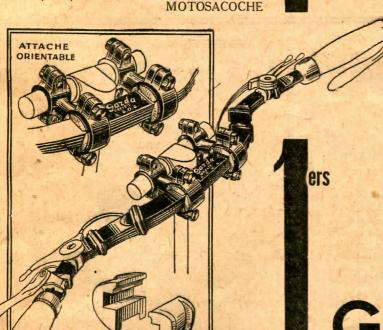
350 cc. Coupe Principauté de Monaco. Coupe de présentation de Machines

MOTOSACOCHE ALCYON



ERR

TOUT EN RESSORTS"



sur SANSOU PAP 175 cc. Chéret Begnez

MONET-GOYON 250 cc. Hommaire -GNOME & RHONE 500 cc. Bernard

MONET_GOYON Gaussorgues. 350 cc. Sourdot sid. Court MONET-GOYON PROPULCYCLE

COUPES :

toutes catégories, 175 cc.... side-car léger,

MONET-GOYON

MONET-GOYON

Avec GUIDON

GAZDA RESSORTS

NOTICES ILLUSTRÉES sur demande aux

D'ACCESSOIRE

39, Avenue du Roule, 39 - NEUILLY

PARIS-NICE 1927

PARIS-NICE 1928

Ravat

Premier avec Médaille d'Or (cylindrée 350 cc) en 1927 affirme encore en 1928

LA RESISTANCE ET LA SOUPLESSE DE SES MOTOS DE SÉRIE

en classant ses 3 machines 350 cc.

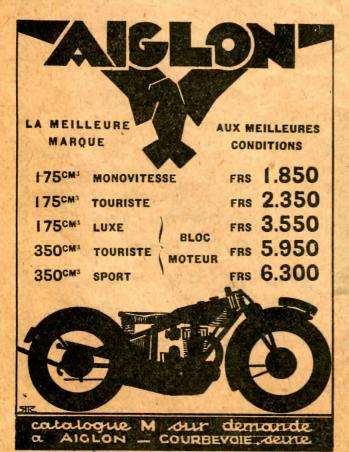
(la seule cylindrée qu'il a présentée au départ)

ères

Sans pénalisation

Établissements RAVAT - Saint-Étienne

Société Anonyme, Capital 8.000.000 de Francs







TRIOMPHE DANS PARIS-NICE

Catégorie 350 cmc.....

ex-æquos: PEAN et MOACHON (2 médailles d'or)

sur machines strictement de série

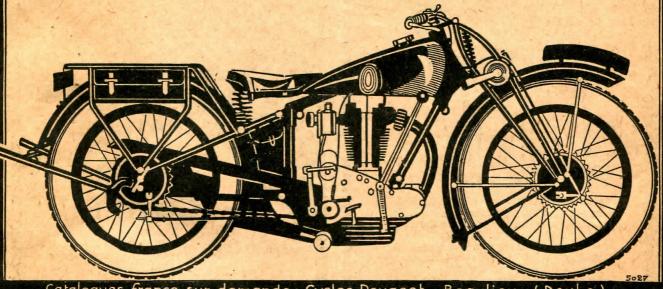
P 101 175cm Monovitesse FRS 1.850

P 102 8 175cm 2 vitesses

FRS 2.500

P 702 175cm 2 vitesses FRS 2.350

P 105 350cm Culbuteurs FRS 6.300



Catalogues franco sur demande: Cycles Peugeot · Beaulieu · (Doubs) Magasins d'Exposition et de Vente: 71. Av. de la Grande Armée PARIS

LA PUBLICITÉ FRANÇAISE. PARIS

ACFOR et CUIRVET

102, RUE AMELOT, 102 ROQUETTE: 62-36

VOUS PRÉSENTENT

leur nouvel équipement

TOUS TEMPS

créé par un Motocycliste pour les Motocyclistes, en tissus imperméable ou en cuir



SERRE-TÊTE spécial à 6 côtes
MANTEAU-BLOUSE, raglan col
transformable à fermetures "Éclair"
ample et confortable

PANTALON-GUÈTRE, combiné à pont, ceinture réglable et fermeture "Éclair" arrières

Le "TOUS TEMPS" procure aux motocyclistes une protection jamais atteinte à ce jour

Notice explication pour mesures à prendre Échantillons et prix sur demande

ACFOR ET CUIRVET

PARIS - 102, Rue Amelot, 102 - PARIS



PARIS-NICE 1928



VAINQUEUR 4 ANNÉES CONSÉCUTIVES

a trouvé cette dure épreuve par trop facile pour sa qualité il a cherché une plus grande DIFFICULTÉ et a engagé

DALLEST QUI N'A QU'UN BRAS

DALLEST avec son seul bras termine sans pénalisation.



CHEVANNES et LUNES les 2 autres coureurs

terminent également sans pénalisation et enlèvent la Coupe de SPORTING

Tous sur B. S.A., qui prouve une supériorité de qualité, de tenue de route, de maniabilité INDISCUTABLE par sa fabrication, la plus importante du monde entier.



10, Rue des Acacias -:- PARIS



Si le frère d'Ali-Baba

EN VENTE

en Noir, Blanc et toutes nuances populaires dans les Grands Magasins, Bazars, Garages, et chez les Marchands de Couleurs, Accessoiristes, etc...

VENTE EN GROS chez les Commissionnaires Si le frère d'Ali-Baba avait su répéter littéralement:

Sésame ouvre-toi, la montagne se serait rouverte et il n'eût pas été massacré par les voleurs. Il y a des formules et des noms qu'il est toujours prudent de bien retenir. Si vous désirez réémailler vous-même votre auto, votre moto, ou votre vélo, ne demandez pas à votre fournisseur n'importe quoi en "lac", dites bien "Robbialac". Vous aurez alors un émail parfait, s'arrondissant de lui-même sous le pinceau, et permettant à tout amateur d'obtenir des surfaces unies et brillantes, qui résistent, sans se ternir et sans s'écailler, aux intempéries, à l'essence, à l'huile, à la boue, etc...

Envoyez des aujourd'hui le coupon ci-contre.





Dirt ou Dirty !...

Parlons des courses à moto sur terre battue. L'Anglais semble trouver cela à son goût maintenant, il importe naturellement ce genre de sport d'un pays anglais : l'Australie. Il est de toute équité de souligner que l'Australie n'a fait qu'imiter ce qui a été innové aux États-Unis, où depuis de

longues années la course sur hippodromes

se pratique.

C'est un point historique que nos relations très resserrées avec les Etats-Unis nous obligent à fixer : le « Dirt track racing » est de création américaine.

Il est également utile de bien faire remarquer qu'il ne s'agit pas de courir sur des pistes sales « Dirty tracks », mais sur des pistes en terre battue « dirt » : c'est du « Dirt track racing » qu'il s'agit.

Le « dirt » est chose très employée aux Etats-Unis, tant pour les pistes des hippodromes, que pour les routes. Le dirt est tout simplement la terre battue ; bien battue sur les pistes, au point que l'on y roule en moto à des allures vertigineuses sur des virages plats, avec accompagnement de nuages de poussière s'entend. Mais le dirt est, sur la route, de la terre battue, ou toute autre matière pouvant la compléter ou la remplacer, telle que des branches d'arbres, ou des troncs avec leurs branches au besoin. Et, la nature aidant, les arbres poussent, si bien que la route — le track — vous sort de jolies verdures que la roue écrase, à moins que ce ne soit le tronc qui sorte, c'est lui qui a le dernier mot alors.

Avoir une idée de la façon dont les Américains — et les Australiens à leur exemple - operent sur ces « dirt tracks » est inconcevable sion ne les a vus opérer; les allures atteintes sont plus élevées que ne le permet la piste, d'où les virages au dérapage où la roue arrière ne suit pas

la roue avant, mais va sur le côté, en crabe. Il a fallu établir des règles limitant la cylindrée d'après le nombre de tours au mille de la piste. Et cela a fait éclore des 500 cmc. de course, puis des 350 cmc. de course, au fur et à mesure que le progrès élevait la vitesse des machines ; et l'on a aux Etats-Unis cette ironie des faits que les petites cylindrées sont presque trop rapides pour les pistes, alors que pour l'usager elles s'avèrent comme de puissance tout à fait insuffisante pour donner complète satisfaction. L'histoire de la voiture de Lockhart, de faible puissance, qui espère faire 350 à l'heure, et

SOMMAIRE

Nº 263

Samedi 24 Mars 1928

Par-ci, par là	263
Un grand rallye Moto	
	264
Revue	
Une bonne carburation	265
Le sport de la semaine	268
Les modèles 1928 sur la route	
La Monet et Goyon 175	200
cmc. supersport	269
Le grand Concours (suite)	272
Paris-Nice	273
Nos visites aux usines : chez	277
San-Sou-Pap	277
Consultations techniques	280
Le refroidissement par air	281
La page des Clubs s'agran-	
	283
dit	and the same of th
Le Courrier de la semaine	285
La L. N. M	286

des 3 litres de client restent un exemple de cette anomalies La civilisation a également aidé à la promulgation de ces règlements. En effet, dans les temps anciens, qui datent de premières années de ce siècle, la vitesse excessive des machines causait nombre d'accidents, et la foule venait pour voir le spectacle de ces accidents. Il arrivait quelquefois que tout se passait bien et qu'il n'y avait pas d'accident. La foule se jugeait volée de n'avoir

pas eu le spectacle promis, et il y avait du grabuge. Autres temps, autres mœurs; maintenant, aux Etats-Unis, la foule comprend le sport motocycliste et se plaît à une réunion de beau sport sain. Que de garçons sympathiques sont disparus pour donner le frisson à une bande de fous ; d'autres le sont pour avoir aidé au progrès, poussant les limites de l'audace au-delà du possible; un des derniers disparus fut un des plus sympathiques, le petit Burns. Le dirt track racing est très spectacu-

laire avec side-cars, moins sujet à accidents en ce cas. Le Flexible faisait de très hautes vitesses avec son châssis articulé permettant à la machine de se pencher comme lors de l'emploi en

Roues flasquées

Y a-t-il un travail plus fastidieux que celui de nettoyer une roue à rayons métalliques et on envie le conducteur de voiture qui a des roues à voile plein. Quelle vogue eurent, il y a cinq ou six ans, les roues flasquées. C'était à vrai dire plus pour le coup d'œil que pour la facilité de nettoyage qu'elles étaient populaires. Cela donnait, semble-t-il, plus d'importance à la machine. Nous avions en ces temps lointains, une Indian avec un sidecar torpille et avec les roues couvertes de flasques rouges; le tout avait vraiment

grande allure, mais en fait, ces flasques avaient d'assez nombreux inconvénients. Les nôtres étaient en tôle et alourdissaient la roue. Pour arriver à la valve il y avait une petite trappe qu'il fallait ouvrir, et qui était trop petite pour permettre de placer facilement le raccord. Pour le démontage du pneu on était gêné par les flasques qui limitaient le jeu des leviers démontepneus. Les flasques à la longue usaient les rayons et provoquaient des ruptures qui, chose plus grave, passaient inaperçues. Nous nous rappelons aussi du mal qu'on pouvait avoir pour mettre en place le grand pignon d'un indicateur de vitesse. Même en

sidecar la direction, par vent de côte, était affectée. En solo, surtout avec des machines légères, c'était encore bien pis. Bref, la roue flasquée, malgré sa belle apparence, était assez peu pratique. Il est curieux aujourd'hui de constater que notre goût a évolué, et que ces flasques que nous admirions tant, que certains faisaient faire en cuivre poli ou en aluminium bouchonné, ne nous plaisent plus, et, s'il est dans la voiture moderne populaire un point qui choque nos yeux, c'est la roue à voile plein. Elle nous apparaît lourde et disgracieuse; et pourtant, elle n'est guère plus lourde qu'une roue à rayons métalliques, est beaucoup moins chère, beaucoup plus aisée à nettoyer. Mais on a beau l'enjoliver de toutes les manières, la peindre de couleurs chatoyantes, elle ne plaît plus à l'œil : la mode a changé. Ces considérations d'aspect sont souvent plus importantes que des questions d'ordre technique. Combien peu d'automobilistes se préoccupent de la prise offerte au vent par les roues à voile plein, de leur moins grande résistance aux chocs latéraux, etc. Il est pourtant bien certain que pour la machine de service, la facilité de nettoyage est précieuse. Mais nous avons encore tant de choses à nettoyer sur nos machines, moteur, transmission, etc... que les quelques minutes nécessitées par le nettoyage des roues ne comptent guère dans la balance. Le jour où nous aurons la moto à mécanisme enclos, peut-être reparaîtra-t-elle, à moins qu'on emploie des roues à rayons en tôle emboutie du type Sankey.

Canard d'Amérique

Une information américaine prétend que Lindbergh et un de ses compatriotes ont inventé un mirifique moteur électrique d'aviation qui fonctionnerait, disent les journaux, deux mille heures sans recharge, tournerait à 1.800 tours, serait d'une

incroyable légèreté, etc... Mais qu'est-ce qu'un moteur qui n'a pas besoin de recharge ? D'où tirerait-il son énergie ? des nuages, de la lune, comme on le voit dans les romans pseudo - scientifiques. Pauvre Lindbergh, ne s'est - il couvert de gloire que pour se voir prêter de pareilles âneries, car nous pouvons être persuadés qu'il aura été le premier surpris de cette invention qu'on lui attribue à moins que, pince sans rire, il ne se soit froidement payé la tête d'un journaliste.

Une belle bûche

La chute de Lockhard a figuré dans les grands quotidiens en première page au même titre que les grands événements politiques ou que les fouilles de Glozel. Il est de fait que de voir à plus de 360 à l'heure, votre voiture échapper à votre direction, rouler cinq fois sur elle-même comme une crêpe à

la Chandeleur, et vouloir en dernière analyse jouer les sousmarins, constituent des émotions plutôt vives et que ni les uns ni les autres nous ne connaîtrons jamais. Mais ce qu'il y a de remarquable, c'est que la voiture de Lockhard est une véritable voiture, une Stutz en effet, et non une collection de moteurs d'avions entassés sur un châssis. Il s'agit là, non pas assurément d'une voiture normale, mais néanmoins d'une voiture qui n'est pas à proprement parler un monstre.

Moteur de cylindrée normale, mais d'un merveilleux rendement, étude minutieuse des formes se sont avérées supérieures à la puissance pure et simple. Sans doute notre génération ne verra pas circuler sur des routes, surtout les nôtres, des outils capables de dépasser le 300, mais l'étude des formes, le rendement des moteurs, la résistance des pneumatiques nous intéressent tous, indépendamment même de tout sentiment sportif.

Pourquoi Ils ont supprimé la course...

Aux Etats-Unis la course et le commerce sont deux choses qui n'ont aucun rapport. Il n'y a pas, aux Etats-Unis, de concours de tourisme auxquels participent les constructeurs avec des machines de course déguisées; le constructeur construit quelques machines de courses qui servent aux courses, soit pilotées par une équipe de coureurs appartenant à la maison, soit par des coureurs locaux. Ceci est du spectacle et du sport; cela aide au commerce évidemment de par la réclame qui s'en suit, mais pas de dupes quant aux machines.

Les concours de tourisme organisés par les clubs sont faits par les motocyclistes possesseurs de leurs machines, marchands ou possesseurs de machines, et les constructeurs ne s'y intéressent pas. Dans le vieux temps (il y a quelques années), les constructeurs y prenaient part, mais le jeu consistait à faire

des épreuves telle-ment dures que peu de machines résistaient ; c'était signi-ficatif, si une seule machine finissait sans être brisée, elle était solide. Mais, si les constructeurs consentaient à briser une machine le dimanche pour en construire une plus solide le lundi, le possesseur de machine se déclarait satisfait, une fois sa propre machine cassée. Aussi la mode en est tombée. Ajoutons que les machines ont fini par ne plus casser; alors plus d'amusement! Mais quel superbe banc ce fut.

Sans rancune

La sympathie des Anglais pour les Américains n'est pas un fait qui passera en proverbe. L'Anglais ignore ce qu'il n'a pas le premier produit. L'Américain a employé les poignées tournantes, l'Anglais est l'inventeur du « Bowden » et s'est cramponné aux manettes et câbles avec leurs avantages et inconvénients



On revoit ici Frank Houghton dans l'un de ses exercices préférés : le sidecar est pris à Springfield, à l'allure de 15 miles à l'heure

Par-ci... par là

Ah! cette politique!

La date de la finale du Premier Pas Dunlop, la grande épreuve cycliste des débutants, qui avait été fixée au 29 avril est reportée, par suite des élections, au dimanche 6 mai 1928.

Bordeaux-Pyrénées-Bordeaux a lieu les 7, 8, et 9 avril prochains

Le Moto Club de Bordeaux fera dérouler son épreuve classique plus tôt que les autres années. Elle ne se confondra pas avec le Parisannees. Elle ne se confondra pas avec le Paris-Pyrénées-Paris de Moto Revuc, car il était regrettable que certains coureurs, par suite de leurs obligations avec leur club ne pussent assister à l'une et à l'autre épreuve. Le M. C. de Bordeaux a décidé de faire passer les coureurs en Espagne par Saint-Sébastien, Bilbao, Tolosa et le circuit de

Lasarte. Les engagements sont immédiatement reçus, 221, boulevard du Président-Wilson, à

Je vous signale ma bonne fortune...

Je viens signale ma bonne fortune...

Je viens signaler à mes amis « Motocyclistes» et même « usagers de la route» la bonne fortune que j'ai eue le 4 mars en trouvant un bon petit restaurant tranquille, simple, où l'on y mange bien et pour pas cher. Café Restaurant « A mon plaisir», Henry Giraud, propriétaire à Plombières-les-Dijon (Côte-d'Or). Situé sur la grand'route de Paris (un vrai billard) dans une région assez accidentée et jolie à voir.

C. J., abonné 75.223.

Voici cetle note:

Jambon au beurre, omelette, poulet chasseur, salade, ceufs à la neige, biscuits, pain à volonté, ½ bouteille de vin : 8 fr. 50.

Moto Revue est ouvert de 8 h. 30 à midi et de 14 heures à 18 h. 30

SIMPLES REFLEXIONS Une heureuse paresse

Un de nos amis, motocycliste convaincu, M. Dupuy, eut ces jours-ci la désagréable surprise de voir son magasin de chemiserie

incendié.

Une paresse heureuse voulut que la veille au soir, contrairement à son habitude, il ne rentra pas son Harley 1.200 cmc., sidecar dans son magasin et le laissa au garage, sinon l'incendie déjà très grave se compliquait d'une explosion violente et de la mort inévitable de teute se famille. de toute sa famille.

Une activité heureuse

Dernièrement, un avion eut une panne sur la ligne Paris-Londres: l'unique voyageur, homme très actif, ne pouvant supporter l'attente, jugea plus rapide de continuer son voyage par le train et le bateau moins

commode cependant.

L'avion repartit et fit une chute en mer.

Les deux conducteurs furent carbonisés. Ce voyageur dut à son activité heureuse de n'être pas carbonisé à son tour.

Singulière fatalité des choses.

Une erreur de typographie...

...nous a fait dénommer un joli petit bloc-moteur, dans le numéro 261, page 227 de moteur Cooper. Nos lecteurs ont rectifié d'eux-mêmes et n'ont certainement trouvé aucune ressemblance entre la coupe du Cooper

à côté et le petit bloc qu'on reconnaîtra aisément pour le : Cleveland de notre ami Valpic.

Leur confession

Une Coupe Motocycliste

En dehors de la Médaille d'Or 1928 qui fut créée par Moto Revue, notre correspon-dant et agent bien connu. M. Lucien Psalty annonce qu'il va favoriser les indépendants en leur accordant une Coupe Challenge qui sera disputée dans les courses suivantes : Argenteuil, 17 tournants, T. T. Français et Coupe de l'Armistice, etc...

Toujours de Marseille, mais cette fois ce sont des as

Deux globe-trotters M. Archambault, l'un motocycliste français, et M. Penniger de nationalité Suisse, établis depuis longtemps à Marseille, ont entrepris un voyage à travers le monde. Après avoir traversé les Alpes, la Vallée de la Drôme et de l'isère, ils ont fait le tour de la Suisse où, soit dit en passant, certains gendarmes du canton du Vaud à Vevey ont la réputation d'êtres des antimotocyclistes enracinés. Comme le préfet connaît cet engin peut-être trop moderne, nos globe-trotters n'eurent qu'une amende de 5 fr. que le Touring Club de Suisse n'a encore pu digérer.

Après quelques ennuis minimes : cadre fèlé, soupapes cassées, nos globe-trotters visiteront l'Italie, l'Autriche, l'Allemagne, la

Belgique.

A signaler que leur initiative a été provo-A signaler que leur initiative a été provo-quée par une maison d'automobiles pas assez connue en France. Nous disons les Huiles Schell, 4 place de la Concorde. Nous nous sommes entremis auprès de ces Etablisse-ments, afin de mieux connaître un lubrifiant qui se prête à tous les usages et les aimables dirigeants de cette firme nous ont promis d'accorder gratuitement à tous ceux qui en feront la demande une très intéressante notice, guide de graissage qui facilitera énormément la tâche de tous ceux que la question lubri-fiant semble intéresser. fiant semble intéresser.

Un enragé... motocycliste

Un motocycliste qui, chaque jour, quelle que soit la saison, quel que soit le temps, effectue un parcours supérieur à 100 kilo-

mètres doit être d'office classé parmi les fervents de ce sport; on peut même en conclure que cette expérience quotidienne de la route lui a permis d'acquérir des qualités indéniables de metteur au point, sinon de réparateur. Quand cet acharné motocycliste se double d'un animateur de club et d'un agent des marques en vogue, on peut certes le recommander sans crainte à tous ceux qui ont besoin d'un conseil pour achat, d'une réparation rapide, scrupuleuse et honnête, d'une mise au point ou de toute aufre chose touchant la motocyclette.

Cet agent vraiment actif, M. Trinquesse, vient, en effet, d'ouvrir un magasin, un atelier de réparations et un garage, 31, avenue des Gobelins, à l'enseigne « Gobelins Motos », Les membres de la L. N. M., les abonnés et lecteurs de Moto Revue sont assurés, M. Trinquesse en ayant pris le ferme engagement devant nous, de trouver à « Gobelins Motos », non seulement le meilleur accueil, le meilleur conseil et ia probité commerciale certaine, mais également des avantages tout aussi certains ant sur les achats que sur les réparations

également des avantages tout aussi certains tant sur les achats que sur les réparations fournitures ou garage.

Un Salon motocycliste anglais

Après bien des tergiversations, nous recevons l'annonce officielle que le Salon motocycliste aura lieu cette année en Angle-

terre.

C'ent été un désastre pour l'industrie anglaise et nos voisins ont compris l'étendue de ce désastre et n'ont pas hésité à revenir sur leur décision.

Le 14° Salon international du cycle, de la motocyclette et du cyclecar, ainsi que des pneus, équipement et accessoires aura lieu officiellement du 5 novembre au 10 novembre 1928 à l'Olympia de Londres.

Les prix de stand doivent être demandés au secrétaire à « The Towers » Warwick Road, Coventry (England).

Coventry (England).

Le nom seul ne suffit pas... le prénom est à donner en son entier.

Ouand la langue fourche...

Il suffit souvent d'écorcher un mot pour qu'il en résulte des conséquences regrettables. Si vous voulez reémailler vous-même votre machine, que votre langue ne fourche pas, demandez bien du Robbialac.

Les constructeurs refusent l'argent

Nous avons déjà annoncé dans les colonnes Nous avons deja amionice dans les colonies de Moto Revue qu'il existait souvent, aux Antipodes, de nos abonnés, d'une situation d'allleurs aisée, susceptibles d'acheter des véhicules français.

Nous les signalions à nos principaux constitue de la colonie de la colonie

Nous les signalions à nos principaux constructeurs afin que ceux-ci voulussent bien faire leurs offres. Il paraît que l'argent de ces excellents abonnés n'a qu'une valeur relative, bien que leur change soit favorable. Drôle de calcul!

En conséquence, nous rappelons que M. Mauviel E. W. T., à Tinh-Tue (Tonkin), réclame à cor et à cri des offres de nos maisons fabricant de super-racers telles que Sandford, G. A. R., Amilcar et les autres. Notre correspondant a même envoyé lettre recommandée à l'une de ces Maisons qui l'a froidement laissé tomber.

Espérons que cet entrefilet suscitera d'autres compétitions parmi ceux que nous n'avons pas nommé.

n'avons pas nommé.

Un Grand Rallye Moto Revue

pour les fêtes de Pâques les 7 et 8 Avril retour en visitant les châteaux des bords de la Loire

Ce sera le Rallye de Tours

Moto Revue organise un grand rallye dénommé « Rallye de Tours », mettant en

compétition 2 motocyclettes.

Cette compétition ouverte à tous les lecteurs motocyclistes de Moto Revue se disputera les 8 et 9 avril prochains, à l'occasion des fêtes de Pâques, chaque concurrent devant parcourir un minimum de 200 kilomètres entre le samedi midi et le dimanche 10 heures au plus tard, pour avoir le droit de participer aux éliminatoires.

aux éliminatoires.

Les concurrents sont autorisés à prendre le départ d'une ville quelconque de France comportant un contrôleur désigné par avance et chez lequel les concurrents devront faire viser leur feuille de route. Ils devront s'acquitter de cette tàche le samedi 7 avril à partir de 12 heures.

(Pour ceux de Paris, les contrôles seront désignés ultérieurement et se trouveront généralement aux portes de sortie).

— Les concurrents devront obligatoirement faire contrôler leur passage dans les

ment faire contrôler leur passage dans les localités mentionnées sur leur feuille de route

individuelle, par le contrôleur local désigné, sur chaque feuille de route,

— A titre indicatif, l'écart entre le premier contrôle désigné et Tours variera entre 200 et 230 kilomètres, ce kilomètrage étant calculé au plus court calculé au plus court.

A leur arrivée à Tours, les concurrents

devront s'être présentés avec leur machine au contrôle d'arrivée, le dimanche 8 entre 9 et 10 heures du matin (heure de la Tour Eiffel) où il leur sera remis avec des instructions écrites, un numéro qu'ils devront conserver avec le plus grand soin.

— Quels que soient ses arguments, tout concurrent ne s'étant pas présenté avec sa machine, dans les délais, ne sera pas classé.

— Les concurrents devront obligatoirement porter pendant toute la durée du rellement porter pendant toute la durée du rellement.

ment porter pendant toute la durée du rallye deux plaques portant leur numéro d'inscrip-tion (numéro Blanc sur fond Rouge). Ces

plaques devront être placées ostensiblement de chaque côté du véhicule. — La perte de la feuille de route indivi-duelle entraînera également l'élimination du

concurrent.

— Les épreuves de gymkana ci-ap seront les éliminatoires de la compétition.

1ºº Epreuve. — Epreuve des quilles.

Sur une longueur de 60 mètres environ, elemin situeux con troch à l'aid de suit

chemin sinueux sera tracé à l'aide de quilles

espacées d'un mètre.

Toute quille tombée, ainsi que le passage en dehors du tracé indiqué entraînera l'élimination du concurrent

La mise d'un pied à terre est également

2º Epreuve. - L'œuf à la cuillère. Maintenue horizontale par la mâchoire du concurrent, une cuillère dans laquelle sera placé un œuf devra être conduite d'un point

à un autre, sans mettre pied à terre ni toucher l'œuf ou la cuillère avec les mains, une fois la ligne de départ franchie. Distance 100 mètres. Une seule faute entraînera l'élimination du

concurrent.

concurrent.

3º Epreuve. — S'il y a lieu, les rescapés des deux tournois précédents subiront une ultime épreuve, sous la forme d'une course de lenteur en côte, comportant : séries, 1/4 de finale, 1/2 finale et finale suivant le nombre des concurrents ; les seconds de chaque série étant qualifiés pour les finales.

La mise d'un pied à terre entraînera l'élimination.

mination.

— Les deux gagnants du tournoi, le premier et le second, choisiront suivant leur classement chacun une motocyclette. De nombreux prix récomponseront les finalistes.

Pour s'engager

Les engagements sont reçus dès mainte-nant au Siège Social de Moto Revue, 51, rue Vivienne, à Paris (2°), jusqu'au 5 avril à midi. Le prix de l'engagement est de 10 francs payable par chèques-postaux ou mandats-

poste.

En s'engageant, indiquer la ville de départ et le chef-lieu le plus proche de votre rési-dence, le numéro d'immatriculation de votre

véhicule et le numéro du permis de conduire. Il vous sera envoyé une feuille de routeitinéraire en temps voulu.

La critique est aisée mais...

Il n'est pas de Marseille

Nous recevons de M. Gohier à Francon-ville (Seine-et-Oise) la lettre suivante : En réponse à l'article « Un beau voyage sur une 350 cmc à culbuleurs », je vous prie d'insé-rer dans la rubrique de votre Revue, ce qui suit : (article paru le 3 mars 1928, n° 260). M. Paul de Maistre a une machine vraiment ten suive pour parteir faire airei d'iversele

étonnante pour pouvoir faire ainsi d'une seule traite l'étape Mayence-Dijon (1.250 km.) en 16 heures, soit une moyenne proche de 80 km. à l'heure, cela me semble exagéré.

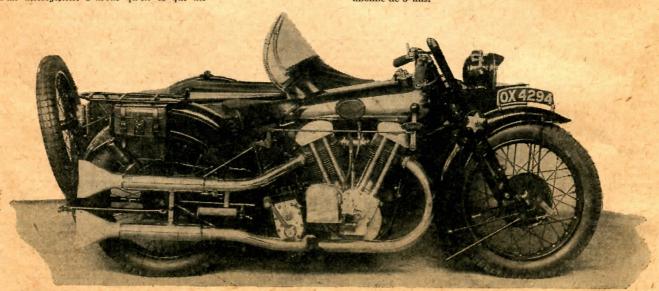
Pareille moyenne surprendra également plus d'un motocycliste. J'avoue qu'en ce qui me

concerne, je n'ai jamais fait si beau et au cours de mes randonnées une moyenne de 55 me sem-blait un beau résultat. (J'ai un side Harley, 1.200 cmc.), il est vrai que je ne faisais jamais plus de 70 à 75 à l'heure) auprès du résultat obtenu par M. Paul de Maistre ma moyenne de 55 semble maigre auprès de la sienne obtenue par une moto 350, chargée de 40 kg. de bagages et... par tempête, sans presque de fatigue. Au fait, M. de Maistre est peut-être Mar-seillais?

seillais? Veuillez agréer, Monsieur le Rédacteur, mes empressées salutations.

M. G. Gohier, abonné de 5 ans.

Non, Monsieur de Maistre n'est pas Marseillais, ne vous en déplaise, mais mieux, c'est l'un des plus intrépides globe-trotters motocyclistes du monde. Nous regrettons même qu'il ne soit pas plus connu dans notre sport motocycliste et si, nous mettons en doute très volontiers des performances rocambolesques de nombreux amateurs, rien ne nous paraît impossible pour un homme habitué à rouler par les pays glacés du Danemark, aussi blen que dans les contrées torrides. Robert Sexé le considère d'ailleurs comme l'un de nos meilleurs conducteurs de tourisme à haute allure. N.D.L.R,



La nouvelle machine anglaise la Brough Superior qui a fait la curiosité mondiale récemment et dont « Moto Revue » a traité la conception dans un article récent.

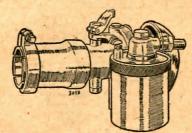
ENCORE LE CARBURATEUR !

Comment obtenir une bonne carburation

(2º Série)

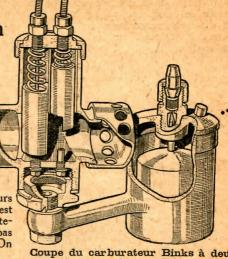
Le carburant et bien des petits trucs entrent pour une large part dans une bonne carburation

Pour obtenir une bonne carburation, il est absolument essentiel de pulvériser le carburant le plus finement possible, de manière à l'étendre sur une surface, la plus grande possible, en contact avec l'air; on ne saurait trop insister sur cette nécessité absolument primordiale de la pulvérisation, sur le rendement et la consommation. Plus les globules d'essence sont gros, moins bien ils se mélangeront à l'air; leur surface seule, mais non leur partie interne sera en contact avec l'air, l'essence ne brûlera qu'extérieurement et seulement une partie de son énergie chimique sera utilisée. Un carburateur qui ne pulvérise pas finement n'est qu'un médiocre appareil et sera très gourmand, le mélange ne sera pas homogène. Si nous arrivons à obtenir (on en est loin en pratique, même sur les plus perfectionnés de nos carburateurs) un carburant entièrement vaporisé et braisé avec l'air, ce sera un mélange gazeux très homogène. Mais nous obtenons réellement un résultat plus prosaïque, notre carburant est réduit à l'état de brouillard très fin, très ténu (en apparence seulement), en suspension dans l'air. Un gaz comportant une essence bien vaporeuse, donc très apte à se faire mélanger avec l'air, ne formera qu'un gaz composé et non, comme on le voit trop souvent, hélas l un nuage de vapeurs d'essence entraîné par le courant d'air. C'est cette vaporisation que l'on s'efforce d'obtenir, et la solution du problème n'est pas si simple que l'on pourrait croire. On



Le Zénith a fait l'objet de nombreux articles dans Moto Revue récemment.

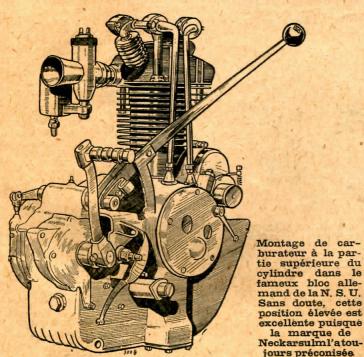
peut avoir recours à des pulvérisateurs spéciaux : au réchauffage de l'essence avant son passage au gicleur, au réchauffage de l'air avant son passage au car-

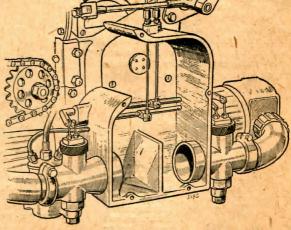


Coupe du carburateur Binks à deux manettes et deux gicleurs dont un de ralenti

burateur, au réchauffage de la tuyauterie d'aspiration.

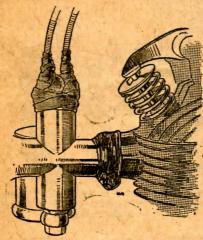
Pour pulvériser l'essence, la diviser en une infinité de gouttelettes microscopiques lui permettant d'être absorbée par l'air, nombre de dispositifs sont mis en œuvre : gicleurs spéciaux dirigeant le jet; gicleurs à lanterneau émulsionnant l'essence par passage de l'air; gicleurs pulvérisateurs à ramures où orifices multiples; gicleurs à lame d'essence plane ou circulaire; l'emploi de diffuseurs spéciaux, multiples ou non. Les gicleurs à pulvérisation sont de forme conique creusée de fines rai-





Douglas a adopté une double alimentation sur son flat-twin de course; il semble qu'il ait ainsi réussi la solution de carburation du bicylindre.

nures dans le sens de leurs génératrices, et recouvrant en partie l'orifice par où jaillit l'essence, qui doit se partager en autant de petits filets que de rainures; ces filets sont facilement happés par le rapide courant d'air qui circule dans la chambre de carburation. Souvent l'extrémité du gicleur est arrondie et percée de nombreux orifices très fins, offrant une vague analogie avec la pomme d'arrosoir, donnant au lieu d'un seul et relativement fort, quantité de jets



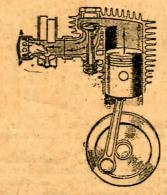
C'est du côté des fuites d'air 'qu'il faut rechercher les départs difficiles et les mauvais ralentis ; voici un moyen empirique d'y obvier.

très fins, plus faciles à assimiler par l'air On a essayé, jadis, de briser le jet d'essence sur un champignon strié ou un carré de toile métallique situé au-dessus du gicleur et vis-à-vis de lui. Les gicleurs de ce type se sont montrés peu efficaces, ils avaient trop l'occasion de s'obstruer étant donnée leur extrême finesse. Les gicleurs à lame d'essence plane ou circulaire sont peu employés, non qu'ils se soient montrés inefficaces, mais pour le motif précédent, facilité d'obstruction avec, en plus, le défaut d'être très compliqués, L'essence jaillit sous forme d'une lame très mince, fragmentée par le courant d'air en fines particules; sur un autre type, l'essence débitée par un jet ordi-

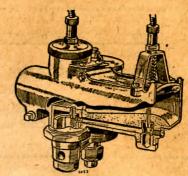


Le carburateur Amac,
type T. T.:
Le croquis
montre la
coupe des
boisseaux
d'air et de
gaz. A noter
que l'air est
freiné, alors
que dans le
1928 c'est
l'essence

naire se trouve laminée en traversant une sorte de boisseau servant à définir le jeu d'essence; ce boisseau comporte des fentes très fines diamétralement disposées dans le sens du courant d'air. Tous ces types de gicleurs, à orifices multiples ou à lame d'essence, présentent, outre le défaut d'insuffisance de pul-vérisation, celui très grave de gêner considérablement le débit de l'essence en opposant une très grande résistance à l'aspiration, un obstacle presque infranchissable sur le trajet de l'air aspiré. On préfère actuellement et à juste raison, le principe de l'émulsionnement; consiste à faire passer de concert l'air et l'essence dans un tube de très faible section; le frottement éprouvé par les deux fluides entre eux émulsionne l'essence, c'est-à-dire la transforme en un liquide formé de quantité de particules gazeuses noyées dans l'ensemble du gaz. Le gicleur débite une émulsion d'air-essence, c'est-à-dire le mélange de ces deux fluides, sous forme d'un état intermédiaire entre l'état



Un mauvais calage de la distribution provoque des refoulements au bon fonctionnement du carburateur (retours de flamme),



Le Binks, spécial pour la course, est très renommé : c'est le type dénommé « piège à rats ».

lettes par le courant d'air, alors que l'émulsion, opérée d'abord sur l'essence qu'elle transforme en émulsion gazéiforme, renfermant une infinité de globules d'air : le brassage parachève l'incorporation intégrale à l'air. En somme, deux méthodes contraires :

La pulvérisation donne un gaz composé de molécules d'essence en suspension dans l'air;

L'émulsion donne un gaz composé de molécules d'air en suspension dans l'essence.

Laquelle de ces deux méthodes se rapproche le plus de la pulvérisation idéale ? C'est sans contredit celle de l'émulsion et c'est ce qui motive la faveur sur laquelle elle est tenue. D'ailleurs, il est facile de s'en assurer de visu; le gaz d'un gicleur à émulsion est presque invisible, alors que celle d'un gicleur ordinaire est une vapeur blanchâtre très visible. C'est avec des carburateurs employant ces procédés qu'ont été réalisés tous les records de consommation dans les différents concours. Le système de l'émulsion a aussi fait faire un grand pas

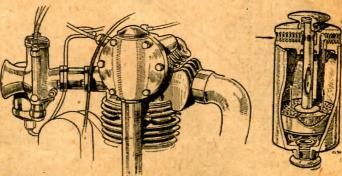
Le filtre à

essence.

estrarement
employé à
l'heure
actuelle sur
la moto et
c'est,
croyonsnous, un

tort car son utilité est

réelle.

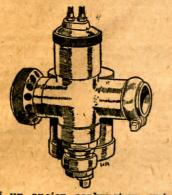


La culasse Soyer peut se démonter sans toucher au réglage : le carburateur vient avec.

liquide et l'état gazeux; il est à remarquer que la différence de densité entre l'émulsion et l'air est infiniment moindre qu'entre l'air et l'essence, et la division de l'émulsion peut être poussée plus loin.

La pulvérisation émet des jets d'essence, transformés, brisés en gouttevers la solution de l'automaticité. On améliore encore la division du carburant en diminuant la section du diffuseur on donne ainsi au courant d'air une puissance plus grande, et le choc entre l'air

et l'essence brise celle-ci plus facilement On a recours, aussi, au système dit multiplicateur de dépression; un culbuteur, quel qu'il soit, comporte une chambre de carburation, une tubulure à l'intérieur de laquelle l'air est aspiré par la prise d'air; c'est dans cette chambre de carburation, à l'intérieur de laquelle est placé le diffuseur que se place le gicleur. Il y a dans l'orifice d'entrée d'air du carburateur un certain vide dès que le moteur tourne; si l'on place dans le premier, mais séparé de lui, un diffuseur, sorte de cône de Venturi, on obtient un double diffuseur : on obtient un certain vide qui est, mettons le double de celui obtenu normalement dans le carburateur principal. L'étranglement causé par le second diffuseur a eu pour effet d'augmenter la dépression du double; un troisième diffuseur, très petit, dont la surface évasée terminale atteint l'extrémité du premier diffuseur; on obtiendra le double de l'effet



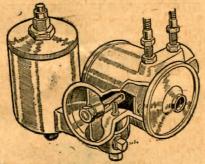
Voici un ancien carburateur qui a conservé pour les machines de tourisme une faveur méritée pour sa précision : l'Amac type 1924.

de diffusion du numéro 2 et le double plus le double, c'est-à-dire le quadruple, de dépression existant dans le premier faisant corps avec aspiration d'air; l'emploi de plusieurs diffuseurs se fait de façon à ce que la partie évasée de l'un d'eux concorde avec la section étranglée du précédent.

Le diffuseur, ou prise d'air, buse, tube de Venturi, est un rétrécissement de la tuyauterie d'aspiration servant à activer la vitesse de l'air autour du gicleur qui y est placé. Plus la section du diffuseur est faible, plus la vitesse de l'air y est grande, puisque le débit reste le même. Rétrécir la tuyauterie d'aspiration de moitié à la hauteur de l'orifice du gicleur équivaut à faire jaillir l'essence sous l'effet d'une dépression quatre fois plus élevée ; la vitesse de l'air sera, elle, deux fois plus grande ; ce rétrécissement présente donc de multiples avantages, l'air étant animé d'une très grande vitesse à la hauteur du gicleur, il s'ensuivra une amélioration de la pulvérisation, le jet d'essence étant entraîné sous une très forte dépression sera pulvérisé par la dissémination des molécules de carburant dans l'air se muant impétueusement à l'intérieur du diffuseur. Par contre, il y a le revers de la médaille : autant le diffuseur à section rétrécie sera avantageux aux grandes allures, aussi peu il le sera au ralenti, l'essence ne sera, en ce cas, plus entraînée par l'air et la limite de ralenti s'établira à un régime d'autant plus bas que le diffuseur est de section plus réduite, puisque le rôle du diffuseur est d'augmenter le vide et la vitesse. Trop rétrécir la tuyauterie, c'est étouffer le

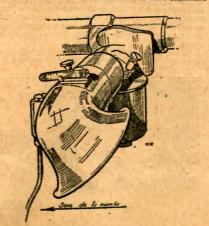
moteur qui baisse alors sérieusement de puissance.

La carburation, bien réglée pour l'allure du ralenti sera trop riche lorsque le moteur accélérera, les aspirations deviendront plus vives et plus nombreuses, il sera nécessaire de prévoir un réglage des quantités d'air et d'essence admises; la température aura également un effet sur la carburation, l'essence s'écoulant par l'orifice étroit que constitue le gicleur, passe d'autant plus vite que la température est plus élevée. On peut juger de



Coupe partielle du carburateur Senspray qui peut être employé comme appareil automatique, semi-automatique ou à 2 manettes.

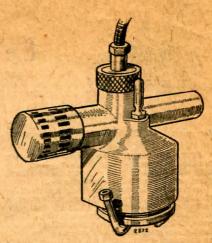
l'amélioration obtenue par le réglage en essayant le moteur au banc ou sur route sur un trajet connu et repéré; on se basera aussi sur la fumée à l'échappement, noire, fumeuse, âcre; c'est l'indice d'un excès d'essence, la suie et l'huile brûlée se déposant sur une feuille de papier ou la main placée devant l'orifice d'échappement. Réglé avec peu d'essence, le moteur éternue, ou tousse, car les ratés avec l'explosion dans la tuyauterie d'échappement sont causés par un manque d'essence. Une bonne carburation donne une flamme



Disposition d'une prise d'air sur le carburateur-Schebler.

bleue comme celle d'une lampe à souder, bleu pâle si le mélange est pauvre et de coloration orangé s'il y a excès d'essence.

Une cause fréquente de troubles de carburation, c'est la non-étanchéité des tuyauteries d'admission, des fuites aux guides de soupapes, donnant des entrées



Le carburateur Duten est spécial au moteur Duten, à une seule manette, prévu spécialement pour les monovitesses.

d'air accidentelles. Ce cas se présente surtout sur les deux-cylindres, mais cela ne veut pas dire que les monocylindres en soient exempts; mais ils se produisent principalement sur les deux cylindres dont le graissage est irrégulier, dont le second cylindre n'est pas gâté par l'huile qui n'y arrive que peu ou prou, et si le cylindre reçoit peu d'huile, les guides de soupapes, eux, n'en reçoivent pas du tout; l'addition d'un peu d'huile spéciale à l'essence, mélange à 3 % environ, permet de graisser les soupapes et le premier segment.

Un mélange pauvre brûle lentement, il faut compenser cette lenteur de la combustion par une élévation de la compression qui, en échauffant le mélange, le fera brûler plus vite; sur un moteur de tourisme, non étudié pour l'emploi des mélanges pauvres; brûlant avec trop de lenteur, trop d'essence n'est pas exagéré, car en dépit d'une très forte avance à l'allumage, le mélange n'est encore pas entièrement brûlé en fin de course d'explosion et il y a expulsion à l'échappement de gaz non entièrement brûlés. C'est une perte sèche, car elle provient de gaspillage, rend le moteur peu économique, le fait chauffer et brûler ses soupapes. Si l'on tient absolument à l'économie, choisir le gicleur le plus faible que peut supporter le moteur sans éternuer ou bafouiller, sans avoir de fréquents retours au carburateur ; on manipulera sans cesse la manette d'air, de façon à en admettre le plus possible ; on règlera le moteur à deux temps de façon à ne pas « taper à 4 temps », marche peu économique, brutale et fatigante pour la machine et le conducteur.

Il y a, pour régler « au poil » un carburateur, un tas de petites « combines », que connaissent tous les vieux routiers sachant mener leur « moulin » et en tirer le minimum de consommation et le maximum de rendement. Inutile d'être un as pour cela ; sans chercher à obtenir le fin du fin, la quintescence de rendement, un réglage de carburateur est à la portée de tout motocycliste.

(Fin)

H.-P. BORESTROKE.



Le Sport de la Semaine



La course de Château-Thierry

La course de Château-Thierry comporterait un championnat de freins.

En ce qui concerne les voitures, le cham-

En ce qui concerne les voitures, le championnat de freins qui sera goûté à la course de côte de Château-Thierry apportera un intérêt spectaculaire certain, mais connu.

Par contre, le concours de freins pour les motocyclettes nous fera vivre, surtout si le temps est mauvais ou le terrain gras, des émotions sportives assez remarquables. Il est utile d'éluder toutes les fines critiques que des ce jour nous avions entendues au sujet de ce concours de freins, car à Château-Thierry nous ne verrons que des as du guidon.

Or, pour tous ceux qui vivent dans les milieux motocyclistes, nous savons qu'avec un peu d'étude on arrive à faire rendre à la machine le maximur de freinage sans jamais occasionner la chute, ainsi que beaucoup le croient.

Nous demanderons, en conséquence, à tous ceux qui, nombreux, viendront au grand rallye de Molo Revue a cette date de ne pas compliquer la tâche aux organisateurs. Rap-pelons que ce jour-là nous aurons les élections législatives. Toutes les précautions seront prises dans ce sens.

Le premier Meeting de Saint-Raphaël

Sur le circuit de l'Estérel, a été disputée la pren ière épreuve des meetings de la Côte d'Azur, organisée par l'A.M.C. de cette ville, avec un pien succès.

Le circuit mesure 2 km. 500 au tour et se situe dans un cadre magnifique. La présence de nombreux as rendit la lutte passionnante. Il's eut pas mal de surprises. En motos les champions de France Boetsch et Rolland eurent des démèlés avec leur boîte de vitesse et ne terminèrent pas. Ardisson (Terrot 500 cmc.) fit le meilleur temps des motos.

Les épreuves étaient disputées sur 50 kilomètres.

Motos 175 cmc. — 1. Angward (Terrot)

Motos 175 cmc. — 1. Angwerd (Terrot), 49° 09° 4/5; 2. Bergallo (Bergallo S. P.), 49° 18° 1/5°.

250 cmc. — 1. Hamlet (Terrot), 54° 33° 2/5°; 2. Martin (Terrot), 55° 39° 2/5°, 350 cmc. — Schilder (Magnat-Debon) 44° 48° 3/5°; 2. Wilky (Magnat-Debon) 49° 40°.

500 cmc. — Ardisson (Terrot) 44° 43° 2/5° (meilleur temps des motos, moyenne: 67 km. 039); 2. Audoly 52° 25°.

Sidecars 350 cmc. — 1. Sauvan (Magnat-Debon), 53° 34° 2/5°; 2. Cuvellier (Terrot), 55° 22°.

Franconi fera parler de lui en 1928 (Ci-contre sa bienvenue |à Moto-Revue)

Franconi, bien connu de nos lecteurs, avait subi une éclipse momentanée tout au moins sur notre territoire.

On nous annonce que l'ancien pilote de Moto sacoche courra cette année sur 500 cmc

Sunbeam.

Nos lecteurs se rappellent à ce sujet un Mon petit doigt récent qui souleva de la part de beaucoup de violentes critiques. L'arrangement est terminé et Franconi participera aux épreuves suisse, allemande et à tous les grands circuits européens. Nous le verrons de plus au Grand Prix de la Garoupe. Il sera en excellente compagnie avec le coureur suisse d'Eternod et, si nous en croyons nos informations, avec Francisquet. On raconte aussi dans les coulisses que le Moto Club de Lyon aurait engagé ce team pour son circuit.

Parmi les grandes courses européennes où

Parmi les grandes courses européennes où nous verrons Franconi, citons le Cham-pionnat Suisse, le Grand Prix de Paris, le Grand Prix d'Italie, Nous pouvons même

ajouter qu'il a été décidé que Franconi courrait sur machine de série, touriste ou sport, au choix. Il sera très curieux d'en disséquer les résultats.



Coindet, de Vitry-le-François, est un excellent acrobate. Le voici sur la Gnome supersport type D 4 qui prouve la stabilité de l'engin.

Le Rallye international de Dijon-Capitale Gastronomique a lieu le 16 mai 1928

Le Rallye International Dijon-Capitale Gastronomique du 16 mai prochain, qui précède le Meeting de Bourgogne du 17 mai est, dès à présent, assuré du succès le plus complet.

complet.

Il nous est agréable de signaler qu'à plus de deux mois de l'épreuve, dix engagements complètement régularisés sont parvenus aux organisateurs qui ont également reçu un très grand nombre de demandes de renseignements émanant de tous les coins de France et d'Eu-

rope. Tous les concurrents sont charmés par a simplicité du réglement de cette compéti-

tion touristique où toute tracasserie inutile a été bannie ainsi que le prouvera l'extraît de ce règlement que nous publierons sous

peu.

Il a été prévu un classement pour les véhicules à 2 et 3 roues et un classement pour les véhicules à 4 roues et au-dessus. Un classement spécial sera, en outre, établi

pour les dames. S'adresser à l'Automobile Clúb Bourgui-gnon, 8, place du Théâtre, à Dijon. Télé-phone: 23-23.

Le circuit des trois villes

Dans notre dernier article sur le Circuit des Trois Villes qu'organise le M.C.N.F. le 29 avril prochain, nous disions franchement que cette importante compétition sportive connaîtrait le plus beau succès et nous retracions en quelques lignes le superbe développement de ce groupement qui, en quelques années, réussit à grouper plus de douze cents membres dans une région où la moto ne faisait que naître.

dans une région où la moto ne faisait que naître.

En effet, il y a cinq ans l'état de nos routes rendait pour ainsi dire impraticable la circulation motocycliste et de plus, la conception des machines de cette époque ne permettait guère de grands déplacements, tandis qu'i l'heure actuelle le progrès réalisé dans ce mode de location et la réfection quasi complète de notre réseau routier ont, en moins de deux ans, rendu la moto populaire.

Populaire, certes elle l'est devenue, et pourtant un homme très qualifié, Charles l'aroux, prédit dans son article sur la moto du Salon de l'aris que la moto «n'est qu'au début de son règne sur notre vieux continent européen », c'est dire le bel avenir que peuvent envisager nos constructeurs.

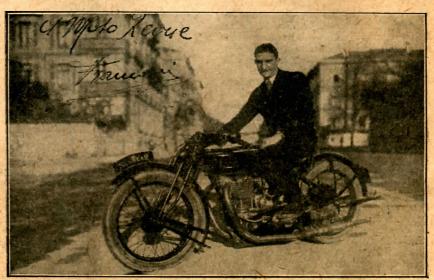
Aussi ne soyons pas étonnés de les voir

Aussi ne soyons pas étonnés de les voir venir de plus en plus nombreux à la compé-tition; ils savent par principe, que l'on prêche par l'excès.

par l'excès.

Le succès commercial qui suit un succès sportif est dans une région comme le Nord une garantie de réussite; ils le comprennent et ne reculeront devant aucun sacrifice pour remporter une victoire sportive.

D'ailleurs les firmes concurrentes que nous verrons alignées au départ du premier circuit des trois villes prochain, et la grande foule qui fera le déplacement de Wambrechies, pour voir aux prises les meilleurs pilotes du moment, voir aux prises les meilleurs pilotes du moment, viendront confirmer ce que nous exposons.





Description de la moto 175 cmc. Monet et Goyon supersport

Cadre en tubes d'acier étiré sans soudure et pièces forgées, le tout soudé à l'autogène.

Moteur. — Alésage: 57 %. Course: 67 %. Capacité: 174. Villiers.

Graissage automatique par dépression

sion.

Poids de la moto. — 80 kilos.

Guidon ajustable.

Selle Terry.

Echappement par silencieux de grosse capacité.

Freins à tambour dans les moyeux, mâchoires garnies de Ferodo.

Boite de vitesses Monet et Goyon 3 vitesses : Rapports. — 0,736, 0,115, 0,184.

Compression. — 5,4.

Vitesse de la machine. — 95 environ.

Capacité du réservoir d'essence. — 11 litres ½. Capacité du réservoir d'huile. — 21. 300.

21. 300.

Carburateur Amac double manette et dispositif de ralenti.

Allumage par volant magnétique.

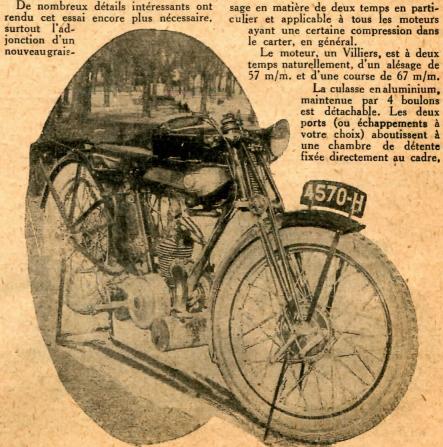
Bougie Nerka.

Moyeux monté sur roulements annulaires. A broches, serrage par écrous papillons.

Pneus Hutchinson à jante à base creuse.

Eclairage sur le volant magnétique, interrupteur placé sur le phare, porte-bagages, pare-jambes, sacoche, outillage, 2 béquilles et phare.

Après une année de victoires en 175, comme celle que vient de remporter la maison Monet-Goyon, il était intéressant de savoir ce que pouvait donner le type super-sport « Championnat de France », dérivé directement de la machine gagnante du Grand Prix de l'U. M. F. et de maintes courses de côte.



La machine sur la béquille. Réparation facile en cas de crevaison. Le phare branché directement sur volant magnétique est orientable à la main.

qui donne une certaine expansion aux gaz et a pour but d'assurer le moins d'échauffement possible et le plus grand silence.

En effet, j'ai demandé à la maison Monet-Goyon de me fournir le système de silen-

cieux le plus efficace, car les deux tubes d'échappement peu-vent aboutir dans deux queues de pois-son d'un assez joli dessin, mais donnant un bruit exagéré, tout au moins à mon opinion.

Le cadre, fabri-cation Monet-Goyon, maintient un réservoir de très grand capacité pour une si petite machine.

En dessous de la selle, dont nous aurons à reparler tout à l'heure, un réservoir d'huile, contenant 2 lit. 300, supporte le système de graissage basé sur la dépression et la compression dans le carter, principe originel du deux temps.

En effet, cette compression force l'huile

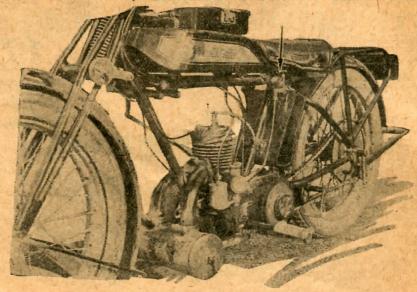
à passer par un viseur muni d'un débit réglable, ce qui permet en marche de modifier l'affluence de l'huile au moteur.

Le cadre à sa jonction au-dessus du réservoir d'huile, comporte un tube droit, continuation du tube de sortie inférieure du réservoir d'essence.

Sur ce tube s'enfile la selle qui est ainsi réglable en incidence et dans le sens horizontal, mais pas dans le sens vertical.

Un coffre à outils se trouve sur le devant de la selle. Un porte-bagages du genre Monet-Goyon fait corps avec le cadre, ce qui lui donne une plus grande robustesse, évidemment.

J'insisterai particulièrement sur le freinage de cette machine, freinage effectué par deux tambours dont l'un commandé classiquement à la main et l'autre non



La machine sans carter ni grande chaîne. La flèche indique le viseur du nouveau graissage. Noter que c'est le 1er graissage indépendant sans pompe mécanique sur le 2 temps.

moins classiquement par une pédale clavetée sur l'axe.

La longueur de la machine est bien établie, ce qui lui permet de virer excessivement court et son poids de 80 kilogs environ aide à sa légèreté et n'entrave pas sa stabilité.

Un mot encore sur l'éclairage électrique pas véritablement puissant mais économique puisque livré en série et branché directement sur l'agréable volant magnétique.

La commande de vitesse se fait par l'intermédiaire d'un levier à main et un secteur très robuste, ressemblant étrangement

l'excellent levier de la boîte Burman. Sur la route, la première impression qui se dégage de cette machine et l'excessive flexibilité de son moteur.

En effet, bien que celui-ci soit un moteur dérivé du type course et soit très

rapide pour une ma-chine de cette cylindrée, on arrive à des prodiges de ralenti grâce à l'avance variable commandée directement sur le volant magnétique.

Des chiffres donneront mieux une impression que des mots et le 12 à l'heure obtenu facilement en troisième vitesse, le 10 en seconde et le 6 en première prouveront la sou-plesse de la machine

Il est bon de noter que le rapport de vitesse du moteur à la boîte est de 0,500. La boîte, en première vitesse donne 0,400, en deuxième 0,625 et en troisième l'unité.

Le rapport de la boîte à la roue arrière est de 0.368.

Un simple calcul nous donnera les rapports définitifs qui sont :

> En première 0.736 En deuxième 0,115 En troisième

La machine est excessivement rapide tout au moins pour moi, car je considère qu'une 175 cmc. qui fait nettement 95 à l'heure au tour à Montlhéry est une machine rapide.

En seconde, la moto est très nerveuse et attaque n'importe quelle côte très

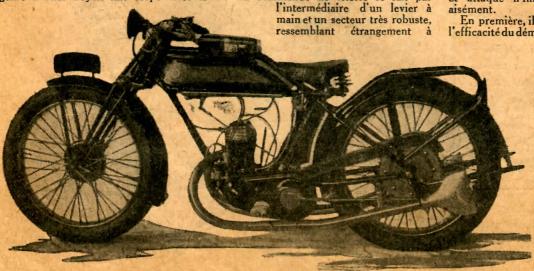
En première, il est inutile que je prèche l'efficacité du démarrage du deux temps, car

tout motocycliste a déjà ressenti l'impression, même si ce n'est pas en conduisant, du départ terrifique (comme di-raient les Anglais), du petit Villiers. Un amusant essai sur

15 kilomètres nous donne une vitesse moyenne à 93,800 à l'heure ce qui est assez rapide.

Un kilomètre avec le vent et une petite combinaison du carburateur. nous permet de dépasser le 100 de quelques mètres.

Il est inutile de changer de vitesse dans des régions ordinaires, comme celles que l'on rencontre assez fréquemment en



La 175 Supersport, type Championnat de France, livrée sans silencieux, avec queue de poisson en bout des tuyaux d'échappement.

France. En effet, la flexibilité du deux temps, permet d'aborder toutes les côtes en prise, aidé par la facilité de virer de la machine. Pour ma part, je trouve qu'il est préférable de changer de vitesse (surtout quand on aime conduire à une allure assez rapide), que de faire peiner le moteur.

Sur la route la machine que j'avais gavée de Kervoline genre ricin, consomme assez peu. N'oublions pas que c'est un deux temps et qu'elle a besoin d'huile pour effectuer normalement sa tâche et que 200 cmc. au 100 kilomètres représentent ce qu'elle demande et ce qu'elle

Au point de vue essence, sa compression assez forte ne nécessite pas une consommation exagérée et l'on arrive facilement à 2 l. 400 sur une route assez plate.

Il me faut dire maintenant un mot du silence qui n'est pas extraordinaire

En effet, il est très rare en ce moment de voir en France une moto excessivement moderne, digne de ce nom et de cette réputation par son silence.

Je sais que l'on me répondra qu'il est difficile d'obtenir une machine muette, surtout quand c'est une deux temps de petite cylindrée.

Le système de silencieux d'un diamètre de 115 m/m et d'une longueur de 250 m/m nous donne une capacité totale de 2 1.600.

Ce n'est pas mal, mais nous verrions avec plaisir un tube partir de la chambre de détente, courir le long du moteur et aboutir à une queue de poisson en feuille de tôle épaisse, plutôt qu'en aluminium ce que l'on usite actuellement en France.

La queue de poisson devra être d'une hauteur de 12 à 15 cm. et suffisamment plate pour ne laisser une ouverture présentant que 3 m/m au maximum.

En effet, si l'ouverture est beaucoup plus large, les gaz résonnent à l'intérieur de la queue de poisson et se répandent avec bruit dans l'air ambiant.

Le freinage de la machine est certainement excellent. En effet, en pleine vitesse on effectue l'arrêt en 30 m. 50 ce qui est bon. En moyenne vitesse, c'est-à-dire aux environs de 50 à l'heure, on s'arrête en 12 mètres, ce qui n'est pas mauvais non plus n'est-ce pas ?

Au point de vue carburation un Amac ordinaire est relié au carburateur par un tube de cuivre, ceci pour la France, car en général les moteurs Villiers sont livrés avec le carburateur Villiers, fabriqué par la maison. Rien à dire de la Nerka équipant la machine.

Arrivons au point critique et énumérons les quelques défauts que nous reprochons à la Monet-Goyon.

1º Pour une machine assez luxeuse et assez belle, je désirerais trouver des repose-pieds réglables avec bloc caoutchouc, à la place des deux petites plaquettes en aluminium qui ne sont peutétre pas économiques, mais qui donnent cette impression.

2º Je verrais avec plaisir un réglage du frein à main qui pourrait être fait

sans outil, sans tourne-vis et sans pince.
3º Je voudrais voir la maison Monet-Goyon livrer avec cette machine, des pare-jambes élégants, fabriqués par eux, au lieu de ceux trouvés dans le commerce, qui cadrent mal avec cette jolie petite machine.

Il est à noter que deux béquilles aident pour beaucoup à soulever la machine en l'air pour une crevaison ou pour une autre cause quelconque, et ceci sans dificulté.

La machine ne dérape pas. Les pneus demi-ballon donnent un certain confort, chose appréciable sur une machine de petite cylindrée.

Pour résumer, la Monet-Goyon est-elle une bonne machine

Il serait inexact de dire non ! Il serait même exact d'avouer qu'à l'heure actuelle, en machine très rapide, on ne peut trouver sa pareille sur le marché français et son palmarès le prouve.

Je ne dis pas que je trouverais la Monet-Goyon encore plus belle avec un joli réservoir en selle, et je suis obligé de le dire, poursuivant ainsi une de mes idées fixes préférées.

Fred S. LIPMAN.



Des organisations à Moto-Revue



ET ... PROVINCIAL Ne remettez pas au lendemain ce que vous pouvez faire le jour même

— Clubs qui désirez envoyer une équipe pour vous faire représenter dans l'Interclubs, nâtez-vous d'en faire les éliminatoires et de nous envoyer les résultats de chacune des épreuves dans le plus bref délai afin que nous puissions les insérer dans la page qui vous est réservée.

Dès que vos éliminatoires seront ter-— Des que vos eliminatoires seront ferminées, soyez assez almables (nous ne saurions en douter) de nous faire parvenir les renseignements ci-après concernant la formation de votre équipe représentative : 6 finalistes, plus 2 suppléants,
Pour chacun de ces équiplers :
Nom, prénoms, âge, profession.
Marque de la machine. Cylindrée,
No matricule.

Assurance à laquelle est assuré le finaliste. Ces renseignements doivent nous parvenir

te 8 avril au plus tard.

— N'oubliez pas que vos hommes doivent étre obligatoirement assurés pour une somme minimum de 100.000 francs pour les accidents qu'ils pourraient causer aux tiers dans la compétition.

Notre sévérité sera exemplaire sur ce

Le M. C. de Gennevilliers est prêt Il nous écrit :

Monsieur,

Le Moto Club de la banlieue Ouest, ayant

l'intention de prendre part à votre inter-clubs annonce la liste des engagés au dit club, avec les indications de machine et

club, avec les indications de machine et les cylindrées.

125 cmc. — Tardeau.

175 cmc. — Gilleras, Tassin, Chéreau.

250 cmc. — Tacadon, Fort.

350 cmc. — Squarnec, G. Hatte, Tournier, Dulerry, Carbonnier, Dubuisson, H. du Jacquiere, Cafqua, Malbec, Gerot, H. Eustache, P. Eustache, Julien.

1.000 cmc. — Poccard.

La course de côte de Château-Thierry et le rallye de Moto Revue, auront lieu le 22 avril 1928.

La course de Château-Thierry se court pour la 27° année. Ce n'est cependant que la 10° épreuve, par suite des événements de 1914 que tout le monde connaît.

Notre confrère L'Echo des Sports organ sateur de l'épreuve a, comme nous l'avons dit, supprimé le dernier virage trop dangereux. Les engagements sont reçus actuellement à L'Echo des Sports et à l'A. C. de Picardie et de l'Aisne, 4, rue de Noyon, Amiens, et seront clos à droits simples le 15 avril 1928.

DEMAIN DIMANCHE

Une sortie « Moto Revue « amicale et touristique pour le 24 mars

Demain 25 mars, une sortie amicale est

organisée afin de répondre aux impatients qui n'ont pas le courage d'attendre le pre-mier grand rallye du 8 avril.

En conséquence : Rassemblement, 8 heures, Porte Dorée (Porte Daumesnil) aussitôt après l'octroi ; une banderolle indiquera le

point.

Itinéraire: Bois de Vincennes, Charenton, Maisons-Alfort, Villeneuve-Saint-Georges (gare aux contraventions classiques!), Montgeron (ralentir), Lieusaint (attention au calvaire), Melun, Fontainebleau (arrêt de regroupement devant le château. Une heure et demi d'arrêt pour permetire la visite du château aux premiers arrivés).

Ury, La Chapelle-la-Reine (2 kilomètres de pavés !) (au centre du village tourner à gauche), Larchant, 5 kilomètres. Descente dangereuse avant Larchant: le point de vue magnifique peut faire oublier sa direction: attention! Excursion en forêt à la Mer de Sable et au rocher de Dame-Jeanne. Retour via Corbeil.

L'organisation

On ne trouvera pas grand'chose à Larchant. Le pique-nique ayant lieu sur les rochers, se munir de provisions à Fontainebleau ou avant le départ. Grande prudence dans les rochers asser escarpés pour les motos et les... piétons aussi.

Le capitaine de route sera M. Maurer, bien connu de nombre de nos ralliemen. Un balai sera assuré pour les « empannés» par le Secrétaire général de Moto Revue.

Le Grand Concours 1927

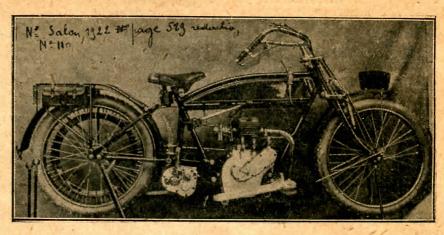
Assez de réclamations injustifiées

Des milliers de concurrents au concours ont été éliminés par la question N° 6, une Alcyon dont la cylindrée était de 62 d'alésage et 56 de course. La plupart des concurrents ripostent en disant qu'ils ont lu, à droite età gauche, que la 175 Alcyon était de 62 × 57. Ils ont raison. Il existe un moteur de cette cylindrée. D'autres, non moins nombreux, ont donné 62 × 57,5. Ils ont également raison, car il existe un moteur de cette cylindrée dans l'un et l'autre moteur de tourisme et de sport. sport.

Moto Revue avait un intérêt à ce qu'au moins une question representât certaine difficulté dans le concours. Il était juste que ceux qui ont attaché un grand soin à leur solution fussent récompensés de leur peine et nous avions choisi volontairement ce moteur qui était l'Alcyon 175 dont la cylindrée était de 62 × 56.

drée était de 62 × 56.

Une première difficulté était précisément de ne pas se fier aux multiples catalogues et prospectus que la Maison Alcyon, débordée par les demandes, dût envoyer à tous ceux nombreux qui lui demandèrent les caractéristiques de ses machines. De plus, une autre difficulté voulait que, dans la liste de motos du Salon 1926, numéro du 15 octobre de Moto Revue, page 477, nous avions donné effectivement la cylindrée exacte de l'Alcyon du Concours, mais à cette époque et pour toutes les machines nous indiquions la course, puis l'alésage. Depuis 1926, l'habitude est venue d'indiquer d'abord l'alésage, puis la course.



Voici la moto Griffon, question nº 26, à moteur Anzani qui fit l'objet de nombreuses lettres de concurrents : remarquez la béquille en arrière sur laquelle elle fut montée au Salon 1922. C'est le cadre élastique ainsi qu'en témoigne la partie inférieure de la selle.

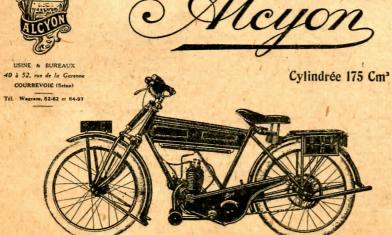
Certains se sont laissés prendre à cette particularité et ont été victimes d'un manque d'attention. En conséquence, ils ont obtenu une faute puisqu'au lieu de trouver 169 de cylindrée ils n'obtenaient que 152. Voilà cette fameuse question mise au point

et nous ne répondrons pas aux nombreuses lettres tant sur la question N° 6 que sur toute autre question qui ont fait tant de déceptions. Un peu plus d'attention une prochaine fois.

Les Résultats (suite)

5° N'ayant que 5 fautes ; Alleaume Raymond, à Viroflay. — Betvallette René, à Assevillers. — Berthelier Louis, à Ignesande. — Bessede Lucien, à Fomerols. — Bonoet Raymond, à Paris. — Bourdel Raymond, à Rouen. — Bouverot Pierre, à Argentan. — Bruce Lucien, à Chalette. — Calais Henri, à Soissons. — Carel Paul, Le Havre. — De la Charie Xavier, à

MOTOCYCLETTE LÉGÈRE



MOTEUR à deux temps. alésage 62 %; course 56 %; vilebrequin sur roulements à billes, tête de bielle sur galets, piston aluminium, graissage par mélange d'huile et d'essence.

CHANGEMENT DE VITESSES par boîte, 2 vitesses. DÉBRAYAGE commandé au guidon par câble souple

Voici la question nº 6 dont la course fut un vrai cauchemar pour nombre de concurrents : extrait du catalogue Alcyon.

Alençon. — Chebront Robert, à Hiersac. —
Claret Lucien, à Vincennes. — Cordier
Maurice, à Colombes. — Daries Simon, à
Hiersac. — Degelas Louis, à Glageon. —
Demol Charles, à Lille. — Dezoret Louis, à
Montargis. — Ducrey Marcel, à Paris. —
Duverne Jean, à Scey-sur-Saône. — Bekart
Louis, à Paris. — Favre Marcel, à Grenoble. —
Fradelizio Louis, à Paris. — Gagnol Albert,
Les Noës. — Galaine Edmond, à Coulans.
Galichon Jean, à Vichy. — Gallie Robert, à
Saint-Leu-la-Forêt. — Catheron Paul, à
Meudon. — Gillet Edmond, à Lyon. —
Girard L., à Paris. — Girot Pierre, à Soissons.
— Gouner Gérard, à Vers-sur-Selle (Somme).
— Guinot Joseph, à Lorette. — GuyonnetLebrun, à Mars-la-Tour. — Janot JeanMarie, à Plombière. — Julien Eugène, à
Bron. — Leblane Marcel, à Cussy-Champagnesur-Avord. — Legout Rene, à Paris. — Loche
Jean, à Bonifacio (Corse). — Mallet André,
Le Mans. — Manche Joseph, à Valence. —
Marteau Jean, à Villemonble. — Mounayer
Paul, Le Mans. — De Montesson René, à
Maquillé, par Louplande. — Mouchet Eugène,
à Montagne-Sainte-Anne. — Neveu Claude,
à Ivry-sur-Seine. — Pavis L., à René. —
Perignon Roger, à Rouen. — Plantaux Paul,
Le Perreux. — Poulain Michel, à SaintDenis-d'Anjou. — Raybaud François, à
Grasse. — Renel Paul, à Paris. — Riallard
Paul, à Vernon. — Roberger Emile, à Blainville. — Robert J., à Roanne. — Raguier
André, à Parcey. — Salvaire Pierre, à Nimes.
— Sangouard Michel, Saint-Germain-au
Mont-d'Or. — Simon Victor, à VilleneuveSaint-Georges. — Tambutte Marcel, à
Mulhouse. — Terret Emile, à Paris. — Thuel
Augustin, à Armentières. — Vallée Maurice,
à Alfort. — Venus Charles, à Strasbourg. —
Vigerie Gabriel, à Paris. — Vincent Emile, à
Drancy. — Visonneau Paul, à Saint-Denis.

6º N'ayant que 6 fautes :

Alary Marcei, à Paris. — Alphie Burel, à Lyon. — Arsonneau Marcel, à Villeneuve-Saint-Georges. — Audibert Roger, à Suze-sur-Crest. — Aufrère Marcel, à Paris. — Boda Marius, à Paris.

(A suivre)



Paris - Nice Motocycliste

s'est couru du 11 au 17 Mars 1928

Le réglement s'est avéré trop facile, à moins toutefois que les progrès actuels réalisés ne soient plus en rapport avec l'ancienne formule.



La 2º étape

Nous continuons le compterendu de l'epreuve : voir les départ et 1 º étape dans le n° précédent.

Durant la deuxième étape qui fut sans histoire, les concurrents se retrouvent à Saint-Etienne 139, Le bilan s'établit par trois abandons dont deux pour chutes, et deux pénalisations.

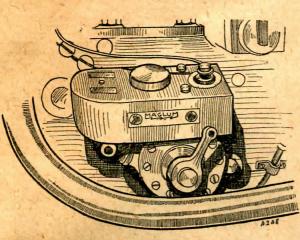
Jusqu'à présent, Paris-Nice est une course

de tout repos. Les routes sont relativement bonnes ; le billard Dijon-Màron laissait certainement à désirer et les progrès de la motocyclette actuelle sont tels que l'on peut considérer comme réellement enfantin les règlements actuels qui gèrent nos épreuves de tourisme. Il devient urgent d'aviser afin d'éviter la continuation perpétuelle de ces bataillons serrés de vainqueurs, à tel point que l'opinion publique arrive à s'attacher

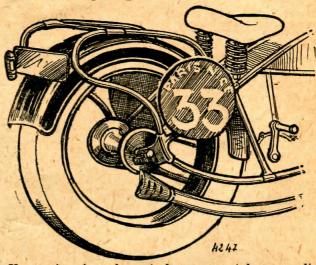
davantage aux vaincus au détriment de l'effort fourni par toutes les grosses maisons engagées.

Certes, l'enthousiasme de la foule est grand, mais il devient utile de comprendre les efforts gigantesques produits par les différentes maisons et de faire en sorte que ces efforts ne soient pas stériles. La moto est parfaite, les règlement trop durs il y a deux ans sont actuellement

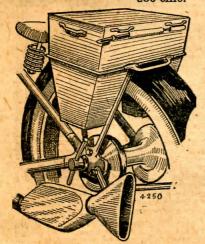
Quelques croquis pris au pesage



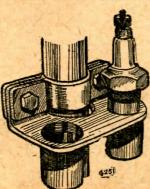
Maglum est toujours l'indispensable « éclaireur » des motocyclistes, le montage sur le bloc-moteur est enfin réalisé avec le Modic : voici l'équipement sur Griffon 350 cmc.



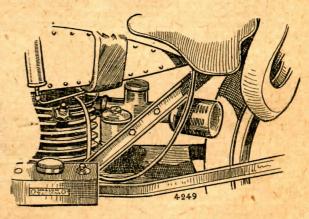
Un essai curieux de porte-bagages en tubes arrondis fut tenté avec succès : est-ce une réalisation d'avenir? C'est une Grimpeur qui avait adopté cette originale disposition



Le rêve des campingmen est presque complet: Soyer fit l'essai heureux d'une caissesacoche montée à califourchon sur le porte-bagages et sans connaître le moindre ennui



Les coureurs de La Française-Diamant avaient, à défaut de porte - bougies courants, trouvé une fa-con originale de ne pas casser la porcelaine de leurs bougies: montage sur le tube avant du cadre



Les cadres en fer à triangulation, au nom évoquant les combats antiques, étaient munies d'un filet protecteur et d'un œil perçant, en l'occurrence l'épuration d'air Técalémit et l'éclairage Maglum

en retard et il faudra que le Paris-les Pyré-nées-Paris de juillet, ainsi que les voitures du Bol-d'Or de la Pentecôte s'inspirent éner-giquement de l'expérience de nos premières épreuves d'endurance de l'année.

Ranson, sur Royal Moto, a payé sa ran-con au mauvais état de la route : il dut abandonner.

Quillard, sur Grimpeur, avait une excellente machine et nous fûmes surpris de ne pas le voir arriver au contrôle à l'heure voulue : c'est vraiment dommage.

Turewiez eut une panne incompréhensible et abandonna. Parmi les nouveaux pénalisés, nous notons Maury et Borgotti sur le Grimpeur avec respectivement 30 et 76 points, mais leur machine est en parfait état.

Signalons, puisque nous parlons des pro-grès de la motocyclette, la démonstration d'un facteur engagé sur B. S. A., Dallest, qui jusqu'à présent nous donne d'excellentes impressions. Remarquons que Dallest est

Troisième étape

Paris-Nice était réputé même dans le monde profane comme une course de tout repos; épreuve bonne pour de simples amateurs, mais un coup de théâtre vient de se produire et une chute imprévue de neige contraignit à arrêter la course à Nantua, de sorte que les coureurs ne purent rallier Grenoble, ainsi qu'il était prévu dans le règlement.

Partis de Saint-Etienne sous une pluie Partis de Saint-Etienne sous une pluie hattante, glaciale et dans la « purée de pois » les coureurs eurent un certain mérite à atteindre Meximieux; c'est, alors, au moment où la montée commençait que la neige faisait son apparition. Les flocons sont si gros qu'à Porcin nous constatons 20 centimètres; les chutes succèdent aux chutes, les déments sont déchaînés et lorsque les premiers conreurs arrivent à Nantua, les commissaires sportifs sont contraints de décider l'arrêt de la course. Nous les approuvons, car ce ne nont plus les machines qui sont en ien dans sont plus les machines qui sont en jeu dans une telle beurrasque, mais les hommes, et on ne peut demander à des coureurs les mêmes souffrances que l'on réclame à une machine

Du point de vue mécanique, avouons que toutes les machines qui se sont présentées à Nantua et dans le délai ont fait la preuve de la magistrale fabrication de nos constructeurs. la magistrale fabrication de nos constructeurs, Nous avons remarqué sur la machine de Naas près de 5 centimètres de glace sur les reposepieds; celle de Paster, la superbe petite Flottweg allemande avait son carburateur bouché par un bloc de glace contre lequel le sourire aux lèvres Paster s'exerçait avec un tourne-vis. Dumoulin et Andrieu furent véritables globe-trotters en toutes circonstances, puisque ce furent les seuls qui conservèrent le sourire dans une telle épreuve.

Nous avons voulu faire une constatation très agréable et nous avons examiné les moyeux

agréable et nous avons examiné les moyeux de la plupart des concurrents. 25 marques différentes étaient équipées avec le moyeu « Aya », l'humidité, le froid, la neige nous

avalent donné l'impression que ce système blen moderne de moyeu eût pu grincer, mais nous sommes obligés d'avouer que seule une machine d'un amateur laissait à désirer

une machine d'un amateur laissait a desirer sous ce rapport.

Nos félicitations pour l'équipe le Grimpeur restant en course, car réellement cette équipe constituée au dernier moment, à la dernière minute et sur les indications de Moto Revue, fait preuve d'un cran vraiment magnifique. Songez qu'aucum des coureurs de cette marque n'avait prévu son engagement huit jours avant et c'est une référence, Badior, la nouvelle petite marque de Bourg.

Radior, la nouvelle petite marque de Bourg, mérite également une mention. Sans doute, elle était dans son élément, mais la marque n'est pas suffisamment connue par nos motocyclistes qu'elle ne mérite des félicitations.

Troisième étape bis

En conséquence, la troisième demi-étape effectuée hier fut annulée, c'est-à-dire de Saint-Etienne à Nantua. Donc, aucune pénalisation, aucun abandon par faute de règlement; mais une étape bis a lieu aujourd'hui dont le départ se fera à Nantua pour aller jusqu'à Grenoble.

Certainement, cette étape bien connue peut sembler bizarre à nos lecteurs, mais la neige qui continue va certainement la rendre pénible. Les concurrents partiront de Nantua, et passant donc par Aix-les-Bains, Chambéry gagneront Grenoble et de ce fait la course Paris-Nice se trouve décalée de 24 heures.



(1) L'équipe des San Sou Pap devient invincible : Sterny, Bodard, Bégnez et Chéret sont les traditionnels tacti-ciens de la 175 cmc. remarquable. (2) Dawson sur la 500 cmc., Saroléa et Petitpierre sur 175 cmc. Thomann. (3) Gaussorgues participa à l'épreuve sur sa nouvelle surbaissée 500 cmc. Mon et-Goyon à ligne très moderne

Il est résulté un retard de 24 heures pour l'étape Saint-Etienne-Grenoble, La course fut neutralisée définitivement de Saint-Etienne à Nantua et les 14 coureurs effectuèrent la deuxième partie bis de l'étape et nous vimes cette curiosité de Paris-Nice Automobiles ayant dépassé le Paris-Nice Motorvellistes

Automobiles ayant dépassé le Paris-Nice Motocyclistes.

L'itinéraire de cette étape fut détourné; en ajoutant 50 km., de plus, ils passèrent en quittant Nantua par : Ambérieu, Culoz, Aix-les-Bains, Chambéry (où le Moto Club fut remarquable d'organisation), Grenoble.

Une partie de la route fut dure à Pont-d'Ain, tant par la neige que par la boue.

De nouveaux abandons sont à signaler. Flahaut str Gillet-Herstal, Bruscoli sur Aubier-et-Dunne. Ces abandons sont les suites des chutes nombreuses de la journée précédente. Le nombre de concurrents resrestant en course est tombé à 129.

Parmi les pénalisés nous relevons Renau-deau sur Dé-Dé qui décrocha 30 points; Ulrich sur Durandal, qui s'est fait pénaliser à l'arrivée à Grenoble de 7 points. Comme suite à l'état atroce de la route, nous notons huit abandons.

notons huit abandons: Jolly sur Aleyon; Tenton, sur C. P. Rofe; Huynet sur Cle-ment Gladiator; Fournival sur Ravat; Piscaglia qui promettait beaucoup sur Ravat;

Martin sur Jean-Thomann, et Guy sur Unica. Tous effectuèrent des culbutes traîtresses dans

La quatrième étape

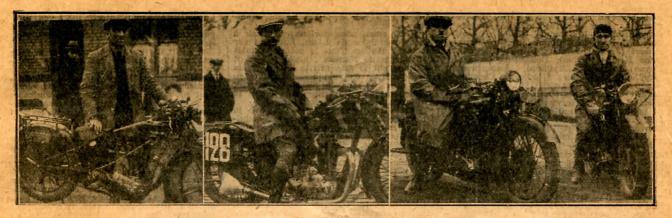
Sur les 139 concurrents arrivés hier à Grenoble, Lhabitant, qui avait récolté quelques points de pénalisation, ne se présentait pas au départ à 5 heures du matin; les concurrents durent faire un véritable concours d'adeires se concurrent par le la contract de la concours d'adeires se concours de la contract de la concours d'adeires se concours de la contract de la contract de la contract de la concours d'adeires se concours de la contract de la concours de la concour d'éclairage parce que la nuit était absolu-ment complète, mais les virages étaient en très petit nombre et les routes en état satis-faisant. Inutile de dire que Maglum s'est permis toutes les fantaisies voulues, car l'ensemble des concurrents en était équipé.

Ce fut une étape assez dure; cependant, à Valence, Godard sur Monet-Goyon ne se présente pas, sa machine avait supporté une rude coup au col du Berthaim. A Avignon, Gauthereau sur Grimpeur abandonne à l'étape. Alconard sur Grimpeur anandonne a l'étape, Alconard sur Grimpeur aussi et Salignon sur Terrot disparaissent. Alconard avait d'ailleurs récolté 57 points à Avignon et Lismonde 50 sur la Neander. De son côté Hearvy, sur Clément Gladiator, récoltait 24 points ayant brûlé le contrôle à Carpentras; très loyalement il rebroussait chemin, mais il fait une chute se blessant assez sérieusement. Il avait donc 60 kilomètres en rabiot, 24 minutes de retard, 24 points de pénalisation, un genou en capilotade et une belle performance à son actif. Les carnets de route sont-ils réellement clairs? Nous avons constaté un nombre important d'erreurs de parcours. A Valence, Faure, sur Royal Moto, a 60 points et à Aix en Provence, Laurent, toujours pour une erreur de parcours, raccroche 21 points. L'étape fut meurtrière puisque 4 abandons, ce qui réduit à 124 les concurrents, dont 8 sont pénalisés. Pourtant les routes sont excellentes, de belles lignes droites, beaucoup de passages à niveaux néanmoins (voilà une question à revoir). question à revoir).

Cependant nous ne croyons pas, comme un de nos confrères l'a annoncé, qu'il y ait eu tant de « pédaliers » de cassés, Il paraît d'ailleurs que les fabricants de « pédaliers pour motos » font réellement faillite. Quant au temps, il fut « côte d'azur ».

Cinquième étape

Partis d'Aix en Provence à 6 heures du matin et passant par Brignolles, Cannes, Nice vers 9 heures, ils monteront par l'Escarme, le col de Braus, la fameuse boucle du Sospel,



(1) Berrenger devient un équipier classique du team Gnome et Rhône en 500 cmc. (2) La firme Dollar s'est attribuée la victoire en 500 cmc. avec Vache. (3) Les Gnome et Rhône se devaient d'arracher une nouvelle victoire qui complète les Six Jours d'Hiver.

gagneront Menton, arriveront à La Turbie après un parcours de 309 kilomètres.

C'est l'Etape Finale

A 6 heures du matin, les concurrents s'élancèrent d'Aix-en-Provence vers Bri-gnoles où réellement on avait organisé un contrôle efficace. 125 concurrents prirent le départ et se lancèrent à toute allure afin de gagner du temps sur les 55 km. Avant ce contrôle, Laurent, sur Peugeot, fut pénalisé de 10 points, puis les concurrents repartirent sur Nice. sur Nice.

sur Nice.

Notous cependant deux abandons: Bordes sur Royal Enfield et Renaudeau sur Dé-Dé qui fit une chute.

Le parcours était excellent, aussi l'allure fut toujours très vive. Grand soleil depuis Fréjus jusqu'à Nice. Puis, ainsi que dans le Tour de France cycliste, nos motocyclistes firent la traditionnelle boucle de Sospel. Une épreuve de chronométrage eut lieu dans le col de Braus. Cette épreuve ne départagera que les exæquos dans l'attribution des coupes. Au col de Braus il y eut plusieurs pénalisations: Proal sur Soyer récolta 25 points et son co-équipier Gayot, 32. L'amateur Collignon en attrapa 9. Dubois sur New-Motorcycle, 19 et Lismonde sur Neander, 11.

L'an dernier, la boucle du Sospel ne fut pas

L'an dernier, la boucle du Sospel ne fut pas courue dans la même journée ainsi qu'en 1928. Dès 9 h. 30 du matin les concurrents passaient à Nice au Pont Magnan et jusqu'à 6 h. du soir ce ne fut qu'un défilé incessant de tous les coureurs, les uns allant vers Sospel,

les autres en revenant. Inutile de dire le succès d'une telle exibition.

Les pénalisés de Paris-Nice

Maury (Le Grimpeur), 35 points; Borgotti (Le Grimpeur, 73 points; Henry (Clément-Gladiator), 24 points; Faure (Royal Moto), 60 points; Laurent (Peugeot), 21 points; Léonard (Le Grimpeur), 70 points; Proal (Soyer), 25 points; Gayot (Soyer), 32 points; Collignon (indépendant), 9 points; Dubois (New Motorcycle), 19 points; Lismonde (Néander), 70 points.

Les abandons

Renson (Royal Moto); Quillard (Le Grimpeur); Bourgoin (Gnome et Rhône); Thurewiz (Dollar); Lamoth (Styl'son); Boulangier (Stella); Labourdette (Dollar); Batiford (Claude Delage); Bruscoli (Aubier et Dunne); M. Jolly (Alcyon); Tenton (C.-P. Roléo); Huynet (Clément-Gladiator); Martin (J. Thomann); Fournival (Ravat); Flahaut (Gillet); Ulrich (Durandal); Lhabitant (indépendant); Godard (Monet-Goyon) Gauthereau (Le Grimpeur); Salignon (Terrot); Bordes (Royal Enfield); Renaudeau (Dé-Dé).

LE CLASSEMENT GÉNÉRAL

Motos 175 cmc. — 1. ex æquos : Delahaye (Rovin, pneus Dunlop), Blanchon (Le Grimpeur), Chéret (San Sou Pap), Sterny

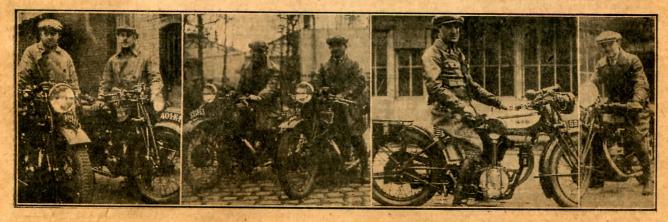
(San Sou Pap), Bodart (San Sou Pap), Béguez (San Sou Pap), Petitpierre (Thomann), Dubos (Royal Moto), Calvet (Rovin), Perrin (Rochester), Enders (Rochester), Jab (Indépendant), Rosser (Dollar), Portrait (Dollar), Cabet (Monet-Goyon), Gimel (Monet-Goyon), Garot (Magnat-Debon), Schneider (Magnat-Debon), Leroy (Le Grimpeur), tous avec médaille d'or; 20. Léonard (Le Grimpeur), 70 points de pénalisation, médaille d'argent; 21. Maury (Le Grimpeur), 73 points de pénalisation, médaille d'argent.

250 cmc. — 1, ex equos: Janin (Le Grimpeur), 250 cmc. — 1, ex equos: Janin (Le Grimpeur)

lisation, mèdaille d'argent.

250 cmc. — 1. ex æquos: Janin (Le Grimpeur), Jokin (Le Grimpeur), Meunier (Alcyon), Pariset (Alcyon), Druz (Lucifer); Quenette (Terrot), Doyen (Terrot), Lazinge (Terrot), Durand (Terrot), Lezin (Gnome et Rhône, Zendher (Zendher), Cornélis (Rochester), Weech (Rochester), Roudadoux (Dé-Dé), Hubert (Utilia), Schor (Zendker), Rigollet (Monet-Goyon), Hommaire (Monet-Goyon), Augoyat (Radior), Gazy (Radior), Paster Flottveg), Vallet (Favor), Mont (Favor), Belli (Favor), tous avec médaille d'or; 25. Faure (Royal-Moto), Gergaud (Royal-Moto), 59 points de pénalisations, médaille d'argent; 26. Borgotti (Le Grimpeur), 72 points de pénalisation, médaille d'argent; 350 cmc. — 1. ex æquos: Oilter (Motosa-

72 points de penalisation, inedanie d'argent.
350 emc. — 1. ex æquos: Oilter (Motosacoche), Sartorio (Motosacoche), Charrières (Motosacoche), Corréar (Dollar), Dallest (B. S. A.), Chevannes (B. S. A.), Douet (Automoto), Mercier (Automoto), Lemasson (Alcyon), Péan (Peugeot), Moachon (Peugeot), Henrion (La Française), Rolder (La Française), Audoly (Gillet), Perrotin aîné (Ter-



(1) Automoto rentre en course et veut s'imposer avec sa nouvelle 350 cmc. Douet et Mercier furent les conducteurs invincibles de la marque. (2) Zind et Doix forment pour la saison l'équipe Ravat en 350 cmc. (3) Ménapse courut en solitaire sur 500 cmc. Norton et fut victorieux. (4) Jean Thomann a l'intention de participer à bien des succès en 1928 : c'est Robert qui conduisit la « minium » à la victoire

MOTO REVUE

rot), Perrotin Jeune (Terrot), Do (Terrot), Boer (Royal-Enfield), (Royal-Enfield), Renaud (C.-P. De Maistre Moreau Roléo),

(Terrot), Boer (Royal-Enfield), Moreau (Royal-Enfield), Renaud (C.-P. Roléo), Carré (C.-P. Roléo), Chambion (New-Map), Robert (Jean Thomann), Brunet (Griffon), René Krebs (Griffon), Debaisieux (Monet-Goyon), Seuillet (Styl'Son), Jacquemont (Styl'Son), Sabatier (Radior), Carmine (Radior), Cind (Ravat), Doix (Ravat), Onda (F. N.), Lunès (B. S. A.), tous avec médaille d'or; 37. Hervy (Clément-Gladiator, 24 points de pénalisation, médaille de vermeil; 38. Proal (Soyer), 32 points, médaille de vermeil; 38. Proal (Soyer), 32 points, médaille de vermeil; 40. Laurent (Peugeot), 41 points de pénalisation, médaille de vermeil.

Motos 500 cmc. — 1. ex æquo: Reynartz (Gillet-Herstal); Betemps (Terrot), Neas (Gnome et Rhône), Marchand (Saroléa), Vache (Dollar), Dawson (Saroléa), Bertelette (New-Map), Prévost (Indépendant), Divorne (Condor), Vuillemin (Condor), Berrenger (Gnome et Rhône), Gaussorgues (Monet-Goyon), Rodet (Magnat-Debon), Gauthier (Magnat-Debon), Bastide (B.M.W.), Maurice Krebs (B.M.W.), Debay (F.N.), Boutillier (Saroléa), Ménapase (Norton), Pinney (Triumph), tous avec médaille d'or; 24. Collignon (indépendant), 9 points de pénalisation, médaille de vermeil; 25. Dubois (New Motorcycle, 19 points de pénalisation, médaille de vermeil; 26. Lis-25. Dubois (New Motorcycle, 19 points de pénalisation, médaille de vermeil; 26. Lismonde (Néander), 70 points de pénalisation,

monde (Neander), To Points

médaille argent.

Motos 750 cmc. — 1. Lathebeaudière (indépendant), médaille d'or.

Sideçars 350 cmc. — 1. ex æquo : Gautherot (Terrot), Sourdot (Monet-Goyon),
Court (Propulcycle), tous avec médaille

Sidecars 600 cmc. — 1. ex æquo: Guiguet (Gillet-Herstal), Delaunay (Saroléa), Andrieu (Gillet-Herstal), tous avec médaille d'or.

Cyclecars 500 cmc. — 1. Roten (Monotrace), médaille d'or.

Le Bilan

Le bilan de Paris-Nice motocycliste s'éta-

Partants: 147; Arrivants: 121; Médailles d'or: 109; Pénalisés: 11; Abandons: 26.

Les Coupes

Coupe de catégories : Motos 175 cmc., Monet-Goyon ; 250 cmc., Terrot ; 350 cmc., Motosacoche.

Goupe des grosses motos : B.M.W. Coupe des sidecars légers : Monet-Goyon. Coupe des sidecars lourds : Gillet-Herstal. Coupe des cyclecars : Monotrace. Coupe de l'Eclaireur de Nice : Gillet-lerstal.

Herstal.

Coupe Patino : Terrot.
Coupe du Journal : Terrot.
Coupe du Président de la République : Condor.

Coupe du Journal : Monotrace, Coupe du Syndicat d'Initiative de Gre-noble : F. N. Coupe du Sidecar Club : Monet-Goyon, Coupe de la Principauté de Monaco : Alcyon. Coupe

challenge de régularité : Moto

Club de Marseille. Coupe du Moto Club de Nice : Moto Club

de Milan.
Coupe de présentation des machines :
Motosacoche.

Coupe de Sporting : B.S.A.

Le manque de temps ne nous permet pas de donner nos considérations et nos impres-sions sur Paris-Nice et nous sommes obligés de reporter nos lecteurs aux prochains numé-

Disons, cependant, que parmi les motos qui attirèrent l'attention dans la grosse épreuve classique, certaines s'octroyèrent la victoire classiquement.

En 175 cmc, remarquos la notable équipe

En 175 cmc., remarquons la notable équipe des San Sou Pap, ainsi que les Rochester, les Magnat-Debon, les Grimpeurs, qui nou-vellement rentrées en course et prises au dépourvu ont néanmoins réussi à mener deux

équipes à la victoire sans aucune pénalisation. Rovin, Royal Moto, Dollar, Monet-Goyon ont lutté avec succès contre l'unique Tho-

mann et l'amateur Jacob réellement imbat-

mann et l'antateur Jacob l'echement montable.

En 250 cmc., nous aurions eu plaisir à voir le coéquipier de Lézin, Bourgoin sur Gnome et Rhône. Tout le monde connaît les incidents de Nantua : Lézin fortement handicapé eut le gros mérite de passer les lignes d'arrivée en vainqueur, l'homme en vit de dures, la nouvelle 250 cmc. Gnome et Rhône pour son apparition en course se comporta au-delà des prévisions.

Terrot mena également son équipe à la victoire. Le Grimpeur, avons-nous dit, conduisuit également une équipe complète, ainsi que Rochester, Monet et Goyon, Zendher, Radior et Favor. Dans les solitaires, notons Lucifer, Dé-Dé, Utilia et la remarquable moto allemande de 180 cmc. du coureur Paster : la Flottweg.

la Flottweg.
En 350 cmc. la cohorte formidable des Motosacoche, Dollar, B. S. A., Automoto, Alcyon, Peugeot, la Française, Terrot, Royal Enfield, C. P. Ravat, F. N., Gillet Herstal. En 500 cmc. toujours l'équipe formidable des grandes marques nationales telles que Gnome et Rhône, Terrot, Monet et Goyon, Magnat-Debon, Dollar, New Map, New Motorcycle, Gillet Herstal contre la coalition étrangère de F. N., Saroléa, Condor, B. M. W., Triumph, Norton, et contre l'indépendant Prévost, l'inséparable coéquipier de Jacob.

de Jacob,
En 750 cmc. nous voyons l'amateur Lathe-baudière mener le train aux meilleurs des professionnels. Quand aux sidecars 350 ou 600 ils arrivent tous à la victoire : notez d'ailleurs qu'il s'agit de Terrot, Propuleycle, Monet et Goyon, Gillet Herstal, Saroléa.

La Monotrace continuant la série de son succès vint satisfaire la curiosité des Niçois.

Quelques constatations

L'une des machines qui fut le plus remar-quée au départ fut celle du coureur allemand Paster. La Flottweg qui l'équipait a sorti une Paster. La Flottweg qui l'équipait a sorti une remarquable petite machine que nous verrons avec plaisir dans nos compétitions ultérieures. Nous ne pouvons encore nous prononcer sur sa valeur intrinsèque, mais si cette 180 cmc. qui court en 250 accomplit Paris-Nice avec succès, c'est que « son ramage ressemblera étrangement à son plumage» et dans ce cas, elle vaudra une étude approfondie. Montée à culbuteurs, elle donne l'impression d'une remarquable 250 avec tout l'équiperrent non as rapporté sur la machine, mais livré par le pas rapporté sur la machine, mais livré par le constructeur lui-même.

Une machine qui est nouvelle mais dont les quatre concurrents: Carmine, Sabatier, Augoyat, Garry, sont qualifiés pour l'amener à la victoire, la Radior fut très remarquée au départ. Elle était radieuse comme son nom. A elle d'arriver et donner preuves que la coquetterie est en rapport avec la bonne mécanique et dans ce cas nous en recauserons volontiers prochainement.

Ledoux-Lebard, du M. C. Scolaire, que nous avons vu, l'an passé, en maintes compétitions, se promettait une belle performance dans Paris-Nice sur sa petite Cyclette; en se rendant au pesage, il fit une embardée et s'abima, pas gravement, mais suffisamment pour l'empêcher de prendre le départ

Demandes de renseignements

Nous recevons très fréquemment — trop fréquemment du reste — des demandes de renseignements dans le genre de celle-ci : « Messieurs,

Je viens de lire votre article sur un essai de la motocyclette X. Comme, d'autre part, j'ai entendu parler de la motocyclette Y, voulez-vous être assez aimables de me

part, j'ai entendu parier de la motocyclette Y, voulez-vous être assez aimables de me dire sur laquelle je dois porter mon choix.

Dans la motocyclette X, je vois la machine de grande renommée, d'un entretien difficile. Par contre, dans la motocyclette Y, le bloc-moteur est d'un entretien plus facile ; aussi, comme c'est nouveau, je ne voudrais pas faire les frais de l'expérience et avoir des déboires.

Eh! bien, chers lecteurs, de grâce, ne nous écrivez pas pour nous poser de telles questions. Nous ne vous répondrons jamais, ou plutôt, si, nous vous répondrons, car nous sommes polis ; mais vous pensez bien que nous ne sommes pas assez naîfs et que notre

impartialité ne nous autorise pas à vous dire Mais, comment donc, achetez la machine Y puisqu'elle offre tel et tel avantage. Non rien de tout cela.

Il suffit de lire Moto Revue pour se faire une opinion très claire, très nette des motocyclettes actuellement sur le marché et, ne l'oublions pas, ce qui va paraître ridicule à beaucoup et qui est pourtant l'exacte vérité, c'est que nous pouvons assurer que toutes les machines doivent donner et donnent satisfaction, le tout est de savoir s'en servir et bien s'en servir.

Il y a d'abord à considérer les premières marques, celles sur lesquelles la motocyclètte d'occasion tient un cours qui est coté, fout comme les voitures. En effet, dans les voitures clitroën, Renault, on connaît, sans voir la voiture, le prix marchand auquel ce véhicule est susceptible d'être repris en seconde main, c'est-à-dire en occasion.

Il en est de même pour la moto et nous pouvons, sans qu'on puisse nous taxer de parti pris, dire que les Terrot, les Monet et Goyon, les Gnome et Rhône, etc., etc., sont les premières marques qui tiennent la cote.

Posez-nous plutôt des questions sur la bonne marche de votre machine, sur les difficultés que vous pouvez avoir, par suite d'ignorance, de manque d'expérience; vous avez, par exemple, des départs difficiles, des accélérations défectueuses, une machine qui ne donne pas sa pleine puissance, une autre qui n'a pas de ralenti, etc. Voilà des questions que vous pouvez nous poser et auxquelles nous répondrons toujours, puisque ce sont des questions d'ordre technique, pratique; mais, de grâce, ne nous posez plus ces gnestions que nous considérons ridicules, surtout quand votre indécision sur le choix d'une marque à acheter se base sur deux marques potentir une réponse de mettre une enveloppe timbrée avec votre adresse pour toutes demandes de renseignements et, aussi, ne vous amusez jamais, dans l'espoir d'une réponse plus précise, à adresser vos demandes à M. Tartempion ou à M. Durand, Rédacteur ou Essayeur à Moto Revue, mais toujours l'adresse Moto Revue,

Avec une 175 cmc...

Je me suis rendu avec ma moto de Paris à Sandouville (14 km, du Havre), à la moyenne de 43 km, 890 qui, je vous l'assure, aurait même pu être dépassée. Voici exactement mes heures, de départ et d'arrivée à Sandouville et Paris :

Parti de Paris (Porte de Neuilly) à 10 h je me suis arrêté un quart d'heure à Bonnière ; une heure à Vernon et un quart d'heure à Lillebonne, et suis arrivé à Sandouville à 16 h. 30 ; ceci le samedi et le lundi suivant, après avoir simplement remis de l'essence tourisme ordinaire, je repartais à 12 heures précises et à 18 heures, l'étais de retour à la porte de Neuilly sans aucune panne si minime soit-elle après m'être arrêté 50 minutes à Anfreville; donc je résume : à Anfreville; donc je résume : Paris à Sandouville Sandouville à Paris

215 km; 800 215 km; 800

431 km. 600 Ceci a été exécuté par un jeune amateur de moto et non par un professionnel.

La photo moto club semble devoir recueillir des suffrages

A peine paru notre proposition d'étude des documents photographiques a rencontré une véritable émulation. Nous avons reçu un certain nombre de clichés qui vont exerçer un certain nombre de clichés qui vont exercer la sagacité de notre photographe en chef M. Hervagault. Malheureusement les premiers envois reçus sont difficilement utilisables et nous avons raison de craindre la l'ignorance de nos correspondants. Il faut absolument que la photo sportive motoeycliste établisse des bases solides et permette à Moto Revue qui d'ici peu va prendre dés proportions insoupçonnées, de pouvoir utiliser les nombreux documents qui proviennent de tous les coins de France et de l'étranger. Donc, envoyez-nous toutes les photos qui peuvent nous intéresser nous les développerons et donnerons les indications sur les erreurs ou sur les modifications à apporter dans votre travail.



Pour renforcer encore le trait d'union que, plus que jamais nous voulons être entre nos lecteurs et les constructeurs de motocyclettes, pour mettre toute notre grande famille plus à même encore de-bien juger l'effort de ceux qui travaillent pour leur donner une satisfaction toujours croissante, pour compléter les possibilités d'appréciations que nos lecteurs possèdent déja grâce à nos descriptions et à nos essais, nous avons pris la décision de refaire paraître, chaque semaine, en plus des séries d'articles actuellement en cours : 4 Une visite d'Usine ». d'Usine >

d'Usine.

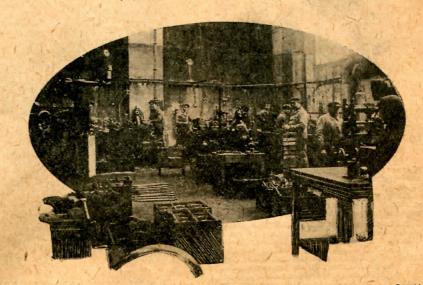
Ainsi le motocycliste fervent sera plus intimement mélé à l'intense activité de ce milieu si prenant; par cette sorte de film à épisodes multiples il connaîtra toutes les pulsations de cette feune industrie et pourra assister à toute cette vie qui le passionne, depuis l'initiale conception de la machine, jusqu'à sa réalisation définitive, jusqu'à la consécration, sans appel, de la route...

Nous avons repris cette nouvelle rubrique par une visite aux usines « Sansou-Pap». L'effort continu et jamais démentide cette jeune marque, les succès d'équipe remportés dans les dernières épreuves, lui méritaient bien une place d'honneur.

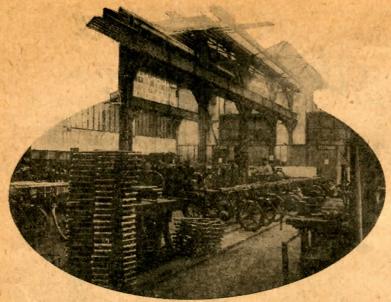
En fait, la façon dont l'équipe San-Sou-Pap s'était comportée à nos dérnières « 6 Jours d'hiver », cette homogénéité remarquée, à chacune des six arrivées de la dure épreuve, démontrait qu'il y avait dans cette maison des managers sachant ce qu'ils voulaient et sachant aussi insuffler cette volonté dominante à tous leurs collaborateurs. Il nous intéressait donc de savoir si ce pouvoir d'organisation qui s'était de la sorte manifesté, au cours de l'épreuve précitée, dirigeait avec la même méthodique intelligence les différents autres départements des établissements San-Sou-Pap... sements San-Sou-Pap...

A Pantin, bordées par le canal d'une part, de l'autre par la voie ferrée, d'immenses usines : les ateliers Desouches et David (fondés en 1858), constructeurs, entre autres choses, des motos qui nous intéressent présentement.

Un grand hall, parmi ces halls sans nombre est exclusivement réservé à la fabrication des motos; ce hall est lui-même divisé et subdivisé en autant de sections qu'il y a d'opérations à faire pour transformer la matière première en 175 centimètres cubes...



L'atelier d'usinage aux machines modernes qui permet une production mensuelle de 500 moteurs.



Au premier plan, une pile de cadres en cours de fabrication ; au fond les machines s'assemblent par opérations successives.

Disons, pour débuter que San-Sou-Pap fabrique la presque totalité de ce qui entre dans sa machine : la fonderie d'aluminium est faite à l'usine même qui réalise également son alliage (aluminium pur + cuivre pur). La fonderie de fonte vient d'une usine des

Voici le moule dans lequel sont fondus les carters d'aluminium du moteur.

Ardennes ayant des rapports étroits avec les établissements Dessouches-David; le traitement thermique se fait à l'usine de Pantin, comme aussi la soudure, le sablage, l'émaillage et toutes autres opérations que nous verrons par la suite.

Nous trouvons donc d'abord, dans le grand hall, côte à côte l'atelier d'outillage et celui d'usinage meublés de fort belles machines modernes, telles en nombre et en qualité que la production, avec une équipe de huit heures, peut atteindre 500 moteurs par mois.

La méthode de travail est une adaptation du système Taylor. Exemple : Après usinage et vérification des pièces du moteur, ces

pièces partent du magasin, vers les moteurs, en des caisses spéciales et spécialement compartimentées, chaque caisse contenant toutes les pièces composant le moteur et chacune de ces pièces ayant été auparavant étalonnée comparativement aux autres avant de prendre sa place dans son compartiment spécial; de la sorte, pas de temps perdu pour les monteurs. les monteurs.

Le moteur une fois monté passe au spé-cialiste qui y fixe le volant magnétique et le cale dans sa position d'allumage. Ce volant, qui est fabriqué par un de nos plus grands

spécialistes de l'allumage est une propriété de San-Sou-Pap. C'est du reste à l'usine qu'il est assemblé, aimanté et équilibré minutieusement sur un appareil spécial dont l'extrême simplicité permet un contrôle-tres pignageur. très rigoureux.



Ce n'est pas un scaphandrier mais le spécialiste du sablage.

Les moteurs terminés sont tous envoyés-au banc, fort bien aménagé, où ils tournent par leurs propres moyens, une heure durant; sur chaque série de moteurs sont faits, au hasard, des prélèvements d'unités qui passent au banc de contrôle et subissent la vérification au moulinet Renard. Ce contrôle a pour but de s'assurer de la constance de



Une autre vue des motos en cours de montage, les cadres attendent leur réservoir.

fabrication; cette épreuve est faite surtout par scrupule professionnel, les vérifications en cours de fabrication et jusqu'après rectification étant très nombreuses (une par opération), et les cotes de tolérance infimes.

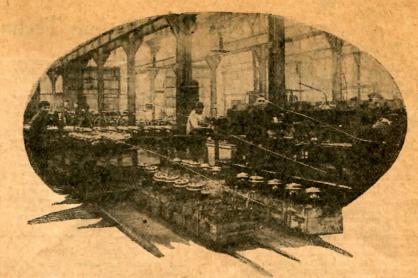
Pendant que le moteur tourne au banc, visitons la fabrication des cadres; il y a pour ceux-ci : une machine à cintrer les tubes, quatre postes de pointage, quatre postes de montage et des tables de réglage. Les cadres sont d'abord pointés sur des montages appropriés qui permettent l'assemblage des tubes entre eux par des points de soudure; ils sont ensuite soudés définitivement aux postes de montage. Au cours de ce montage il y a trois opérations de réglage et de dégauchissage : une pour la partie médiane du cadre, une pour la partie médiane du cadre, une pour la partie arrière et une, définitive, après l'assemblage complet. complet.

complet.

Toutes ces vérifications successives se traduisent par un gain de temps et l'élimination totale du bricolage au moment de la mise en ligne du système moteur-boîte, pignon arrière.

Noté en passant que les postes d'acétylène servant à la soudure sont alimentés par un générateur à chargeur qui alimente automatiquement en carbure lorsque la cloche à gaz atteint un niveau inférieur déterminé.

Les cadres soudés passent à la cabine de sablage, antre mystérieux dont l'hôte



Atelier de montage des moteurs : au premier plan, les caisses compartimentées, l'ouvrier de droite monte un volant magnétique.

Les cadres attendent leur tour devant les fours d'émaillage : il y a trois opérations avant la finition totale de cet émaillage: couche anti-rouille, vernis mat, vernis brillant.

Les porte-bagages en compacte avant

leur fixation au cadre.

Les postes de soudureoù par assemblages séparés, avec une vérification entre chaque opération, les tubes se transforment peu à peuvers leur forme définitive.

> De gauche à droite: M. Gury chef du bu-reau des études, M. Saddier, directeur de l'usine, M. David, administrateur-délégué, M. May agent général de Motex, M. Bruot, service des courses.

au costume fantasmagorique pourrait inspirer quelque auteur du Grand-Guignol.

Du sablage, les cadres, nets désormais, sont acheminés vers l'émaillage où ils subissent trois traitements, recevant d'abord une couche ani-rouille, puis une couche de noir mat, enfin une couche de noir brilde noir mat, enim une couche de noir bril-lant; chacun de ces enduits nécessite un séjour du cadre de 2 heures dans un four chauffé à 180°. M. David l'adminis-trateur délégué, qui nous pilote lui-même, nous fait voir la solidité de cet émail qui résiste sans s'écailler aux chocs répétés d'une

Les réservoirs, eux, sont traités au vernis cellulosique appliqué au pistolet : couche d'apprêt, vernis, puis réchampissage et pose du décalque formant la marque.

d'apprêt, vernis, puis réchampissage et pose du décalque formant la marque.

Nous avons vu, faite sur les cadres, une expérience vraiment curièuse : les établissements Dessouches-David possèdent dans l'un de leurs immenses halls, spécialement destinés à la fabrication des wagons, une imposante machine utilisée pour les essais de rupture d'attelages de wagons. On a fixé sur cette machine un cadre de San-Sou-Pap; la machine fut mise en action (je me reculai prudemment), la traction passa successivement à 3, 5, 7, 9, 11 tonnes; le tube supérieur cintré se redressa parallèle au tube de renfort, le tube de direction s'écrasa peu à peu sous l'effort du crochet auquel il était fixé; l'allongement du tube supérieur atteignit 35 % puis, aux environs de 12 tonnes le tube du berceau se déchira lentement. Euton jamais cru qu'un cadre put résister à de semblables tractions? Rien ne se produisit au niveau des soudures. Cette expérience est renouvelée fréquemment à titre de contrôle; l'arrachement varie entre 6 et 11 tonnes, cette différence venant surtout de la façon dont le crochet de fixation meurtrit le tube dans lequel il s'incruste.

Les machines terminées sont essayées une è une sur le route durant un quart

Les machines terminées sont essayées une à une sur la route durant un quart d'heure, puis sont dirigées vers les agents parisiens ou régionaux. Les machines de sport, elles, subissent un essai spécial, la vitesse imposée à ce type par les constructeurs étant le 85 à l'heure.

Chez San-Sou-Pap tout le monde est animé du désir de bien faire, de mieux faire, avec un enthousiasme pondéré, une sorte de force calme et sûre d'elle-même. Cela pourra surprendre quelques-uns de nous voir affirmer ici que San-Sou-Pap est une maison puissante, très puissante... Nous en reparlerons plus tard, bientôt n'est-ce pas, Monsieur May?



Puis-je faire du sidecar ?

Puis-je faire du sidecar?

J'ai une Terrot soupapes latérales 500 cmc.

Je vais lui adjoindre un side monoplace: pourrais-je encore, à la rigueur, mettre un passager en tan-sad? et pour atteler mon side, dois-je changer mon pignon moteur? Si out, dites-moi combien celui que je devrais mettre devra comporter de dents? Le nombre de dents du pignon de l'embrayage varie-t-il? Le nombre de dents du pignon de la botte de vitesse varie-t-il? Le nombre de dents du pignon de la roue arrière varie-t-il? Je ne tiens pas à faire de la grande vitesse, mais une vitesse moyenne et j'ai aussi comme objectif m'ayant fait vous formuler ces demandes l'agrèment de la conduite et surtout la longévité de ma machine.

André Menand, à Charette (Saône-et-Loire).

à Charette (Saône-et-Loire).

R Oui, avec une 500 cmc, latérales, vous pouvez adjoindre un side et un tansad yiendra au contraire stabiliser et équilibrer votre machine alourdie latéralement par votre side et la puissance absorbée, en ce cas, par le passager en tan-sad est insignifiante; il reste entendu que vous n'emmènerez en tan-sad qu'autant qu'une personne au moins aura également pris place dans le side.

Vous devez changer votre pignon seul d'entraînement et la différence en ce cas est couramment de 2 dents si la machine a été livrée pour le solo : le constructeur a d'ailleurs prévu un pignon de side. Nous sommes moins partisans, par contre, de freiner le régime par changement du pignon moteur : conservez-lui sa vitesse normale. Quant aux autres pignons, n'en ayez aucun tracas. Un seul pignon à changer. L'essentiel est de ne pas oublier qu'une machine de solo transformée en sidecar, nécessite un doigté léger dans la conduite surtout au début et d'autant que vous n'avez jamais conduit en side : pas d'à-coups et pas de vitesse.

Trois pages de politesses et trois lignes de questions... c'est trop!

..... Ma pompe à huile ne veut rien savoir

Ma pompe à huile me semble défectueuse, l'huile s'écoule à l'arrêt dans le carter. Je suis très ennuyé des complications que ce fait engendre.

33, rue de Nantes, Paris (19°).

R Le fait que l'huile s'écoule à l'arrêt dans votre carter est seulement dû à la présence de corps étrangers empêchant la bille de retenue de porter sur

empéchant a bille de retenue de porter sur son siège.

Axe de roue arrière. — L'axe de la roue arrière est emmanché de force, mais n'est pas très difficile à sortir, à moins qu'il ne soit très fortement rouillé. Vous voudrez bien avant d'essayer de le retirer, ne pas omettre de dévisser la vis qui l'empêche de sortir. Celle-ci se trouve placée au-dessous du cadre.

Embrayage. — D'après ce que vous nous indiquez, vos garnitures sont usées, il convient simplement de les remplacer.

Débrayage. — Il me semble comprendre qu'il manque sur votre machine le dispositif d'embrayage à main qui se trouve habituellement sur les Indian. Il serait peut- être plus pratique pour vous de vous munir de ce dispositif que d'avoir à le fabriquer.

Nos Consultations Techniques

L nous arrive quotidiennement d'être

I' nous arrive quotidiennement d'être saisi de demandes de renseignements divers. Nous rappelons à nos lecteurs que, seuls, nos abonnés peuvent bénéficier de ces renseignements. Toujours joindre une enveloppe timbrée avec son adresse.

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

Voilà la Cl. Delage

Je possède une moto Claude Delage, modèle 1914, 72 % 5 d'alésage, 90 de course, vol. ch. de comp. 150 % (mesuré avec une éprouvette) et j'ai recours à votre bien-veillance pour avoir les renseignements sui-

vents:

1º Est-ce que ce moteur doit avoir une chambre de compression si grande?

2º Si je la diminuais de façon à avoir un rapport de compression de 4,6 au moyen d'un piston en aluminium à fond bombé, est-ce que cela porterait préjudice à la fatigue des vides ?

que ceta potertat prejuite.

3º Quelle vitesse dois-je pouvoir atteindre avec cette machine; el si je peux modifier le moteur, quelle sera la vitesse que j'atteindrai?

4º Pouvez-vous m'indiquer un remède pour éviter l'échauffement exagéré de mon moteur?

Sur le jond de mon cylindre il y a un bouchon acier (que je n'ai jamais pu savoir à quoi

en acter (que je n'ai jamais pu savoir à quoi l servait). Est-ce que je peux le remplacer par un bouchon de cuivre garni d'ailettes ? Voici grossièrement la forme que je voudrais

but donner:

5° J'ai une distribution qui fait beaucoup de bruit, elle a cinq pignons à denture droite; est-ce qu'il y a un moyen pour la rendre silencieuse?

Raphaël Molto, Abonné 10535 Saint-Eugène.

R Le taux de compression de votre 357 + 150 moteur est = 3,38 à 1, ce = 3,38 à 1, ce

moteur est—— = 3,38 à 1, ce qui est bien peu. Un taux de compression de 4,6 à 1 n'a rien d'excessif; mais êtes-vous bien sûr de la mensuration de la chambre d'explosion; le piston était-il bien immobilisé au point mort haut? 60 à 65 paraissent constituer un maximum pour une machine aussi vénérable et 14 cont

60 à 65 paraissent constituer un maximum pour une machine aussi vénérable : 14 ans l...
Un bouchon de cette sorte ne fera pas de mal mais ne suffira certainement pas à remédier à l'échauffement du moteur. Voyez auparavant les causes d'échauffement, et, en premier lieu, l'état de la came d'échappement. Le bruit de la distribution semble bien indiquer une usure excessive. Il n'y a pas grand chose à faire qu'à remplacer ce qui est usé et surtout le petit pignon.

Moto Camping Club de France





Bobinons les induits

J'ai lu sur Moto Revue qu'une personne avait confectionné une petite dynamo avec une vieille magnéto dont cette personne avait enlevé les bobinages et le rupteur et remplacé tout cela par un bobinage unique de gros fil. Le charbon de la bague collectrice servait alors de balai pour recueillir le couran d'éclairage.

servait ators de balai pour recueillir le couran d'éclairage.

Pouvez-vous me donner des indications précises concernant la grosseur la longueur et les précautions à prendre pour rebobiner mon induit de jaçon à avoir un courant de 12 volts (ou 6 volts au moins). Je table sur l'emplot d'une vieille magnéto modèle courant pour monocylindre.

J. Robin, abonné nº 78.709.

Vous n'obtiendrez jamais 12 volts d'une telle magnéto d'éclairage, mais 6 volts au grand maximum; nous donnerons d'ailleurs un article à ce sujet. Employez pour le bobinage du fil émaillé 5/10°. Faites le plus grand nombre de spires possibles puis recouvrez d'un ruban isolant et vernissez extérieurement à la gomme laque. laque.

Pétarades, éternuements..

Je vous demanderais de bien vouloir me renseigner par courrier du point manquant et la chose à faire à une 8 CV. Motobloc voiture — étant grand lecteur de Moto Revue et ayant déjà approuvé vos renseignements pour différents cas de moteur — donc je continue: (8 CV., Motobloc voiture), quand elle part, pétarades au carburateur; au ralenti et en démarrage 1°,2°,3° et tourne sur 3 cylindres jusqu'à ce que le moteur ait pris son régime; mauvais virage en côte. Le carburateur est cependant bien propre, les quatre bougies donnent très bien, les soupapes bien réglées. Ce ne peut pourtant être une soupape grillée puisque une fois partie, elle marche à peu près bien. Est-ce que cela ne viendrait pas du carburateur, un Zénith à triple diffuseur

Un rendez-vous au dernier me-ment? Belle occasion d'attendre ou de n'être pas reçu!

et elle ne marche que sur normal, le point où elle rend le mieux. Est-ce que ce serait un mélange trop pauvre, gicleur trop petit ou buse d'air trop grande. VILLEFEU, à Auvert-le-Hamon.

Quand un meteur est froid il est fréquent qu'il y ait comme des éternuements au carburateur. Cela tient aux condensations d'essence par suite desquelles le mélange est appauvri. Il y a généralement intérêt l'hiver à monter un plus gros gicleur que l'été. Mais n'auriez-vous pas des rentrées d'air, des pertes de compression? Voyez donc le joint de la flasque de fixation du carburateur, les guide-soupapes (admission). Essayez la compression, les segments ne sont-ils pas usés, les cylindres ovalisés (à soupcomer si votre moteur a fait plus de 40.000 kilomètres). Si la compression est bonne, si les guide-soupapes et le joint de carburateur. Essayez un gicleur d'un numéro plus fort. Si cela ne suffisait pas, prenez une buse plus étroite (il y aura lieu d'essayer alors des gicleurs plus faibles). La buse agit surtout sur la souplesse et les reprises.

UNE QUESTION IMPORTANTE

Le Refroidissement par air

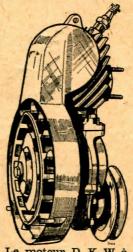
(2º Série)

Ge qui distingue la motocyclette du moteur d'automobile est la question primordiale du refroidissement par l'air : rares sont les conceptions de refroidissement par eau.

Les parties du moteur qui chauffent le plus sont : la culasse (l'endroit le plus chaud du moteur, c'est la soupape d'échappement) et le piston. Le cylindre lui, est plus privilégié, car quand les gaz entrent en contact avec lui, la période de détente a commencé amenant le refroidissement des gaz. Le cylindre d'ailleurs doit évacuer une partie de la chaleur absorbée par le piston, mais, en somme, le refroidissement du cylindre ne présente pas de bien grosses difficultés. La culasse peut être extérieurement refroidie par une surface de radiation suffisante et des parois épaisses, ainsi que la répartition raisonnée de la surface de radiation, permet de remédier à la distorsion en égalisant la température. Le refroidissement du piston est plus délicat. Il abandonne, nous l'avons vu, une partie de sa chaleur au cylindre. L'huile en entraîne une autre partie, ainsi que l'air du carter. Nous avons, il y a quelques années, signalé l'intérêt que présente la ventilation interne du carter, pratiquée en particulier sur les fameux moteurs Maybach, montés sur les Zeppelins. Cette année, il y a quelques moteurs de

refroidissement de l'huile, qui est de plus en plus employé pour les moteurs à haut rendement et figurera un jour ou l'autre sur tous les moteurs, a une heureuse influence sur le refroidissement des pistons. Il est essentiel que ceux-ci soient munis intérieurement d'ailettes.

Les échanges de chaleur par les parois sont considérables. Ils atteignent souvent, pour un moteur à refroidissement par eau, 40 % des calories dégagées par l'explosion. Il n'y a pas un calorifère qui ait un pareil rendement. Le chiffre est moindre avec un refroidissement par air et peut se tenir aux environs de 30 %. Il n'y a pas d'intérêt à dépasser ce chiffre, car il a été prouvé que si on élevait par trop la température de fonctionnement (ce qui revient, toutes autres conditions égales, à réduire le gaspillage des calories),



Le moteur D K W à refroidissement par air canalisé; une turbine souffle l'air avec force sur le cylindre.

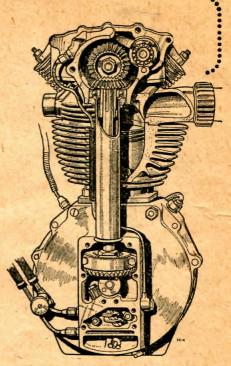
Une excellente disposition des cylindres pour assurer un bon refroidissement : leur inclinaison permet entre autres un meilleur refroidissement de la culasse qui est d'une seule pièce pour les deux cylindres sans toutefois communiquer entre elles.

voitures où l'air de carburation est aspiré du carter. Il y a donc un renouvellement constant de cet air pour le plus grand bien des pistons. Indirectement aussi, le les pertes à l'échappement augmentaient. Il en serait autrement si la détente était prolongée.

Réduire la surface des parois Augmenter le régime

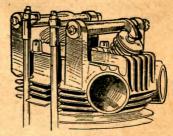
Comment limiter les pertes de calories par les parois?

On démontre expérimentalement que les pertes de calories sont proportion-



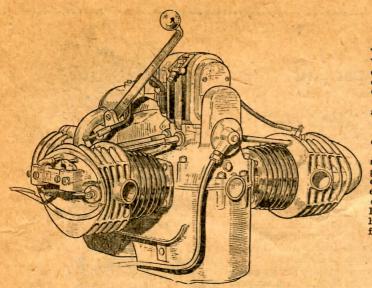
La Norton T. T. à arbre à cames en tête à ailettes profondes; cette conception a donné à la marque la réputation mondiale que chacun sait.

nelles à la surface des parois. Ainsi on prend un tube de gros diamètre contenant un mélange inflammable comprimé On constate que la flamme se propage avec une grande vitesse. Si on se sert alors d'un tube plus petit, la propagation est plus lente et si le diamètre est assez réduit, la flamme ne se propage plus du tout. La raison en est que, dans le dernier cas, la chaleur dégagée est immédiatement absorbée et éventée par les parois. Il faut donc réduire au minimum



Ailettes supérieures d'un moteur à culbuteurs.

la surface de la chambre d'explosion et c'est une des supériorités de la culasse hémisphérique. On constate effectivement que, de deux moteurs ayant le même taux de compression, le même régime, mais l'un à soupapes latérales, l'autre à culasse hémisphérique, le second consommera moins que l'autre, et que, les conditions de refroidissement étant égales, il atteindra une température moindre.



Voici le B M W qui a paru cette saison en France : Ce flat-twin permet aussi par sa disposition en travers du cadre, un refroidissement intégral de chaque cylindre et résoud élégamment l'un des problème du refroidissement.

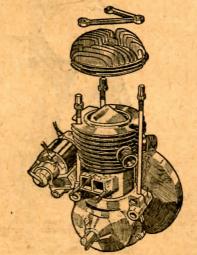
D'autre part, on a constaté, au moyen d'un cylindre dans lequel se déplaçait un piston chargé de poids variable, que plus la durée de l'explosion et de la détente était courte, plus l'énergie développée est grande. Il faut donc limiter le plus possible la durée de l'explosion et de la détente. C'est dire qu'il faut tourner le plus vite possible. On est malheureusement assez rapidement arrêté dans cette voie par des considérations mécaniques d'alimentation ou d'équilibrage. Dans un moteur, un régime élevé a plusieurs avantages au point de vue thermique : 1º à l'admission, l'échauffement des gaz est moindre ce qui permet d'introduire dans le moteur une charge plus forte ; 2º pendant la compression, la chaleur développée par la compression n'est pas abandonnée en aussi grande quantité aux parois ; 3º pendant la détente, la perte de calories est moins grande; 4º pendant l'échappement, les gaz brûlés n'échauffent pas autant les parois. Un régime élevé, aussi élevé que le permettent les conditions mécaniques, est donc avantageux à tous les points de vue.

Vapeur ou air canalisé

Le refroidissement par eau a le gros inconvénient de maintenir la température de fonctionnement à un point beaucoup trop bas. Même sans altérer de manière dangereuse les qualités de viscosité de l'huile de graissage, il est possible d'élever beaucoup la température de fonctionnement. Si, avec un moteur à refroidissement par eau, il est dangereux d'arriver à l'ébullition, ceci vient non pas de ce que la température générale est trop élevée, mais de ce qu'au contact des cylindres, la formation de vapeur l'eau empêche l'eau de venir en contact avec les parties les plus chaudes des parois du cylindre. Cela ne se produit pas avec la vapeur d'eau sous pression, l'eau qui se trouve autour des cylindres ne bouillant pas. Evidemment un tel système doit être établi avec le plus grand soin et

toute fuite évitée. Le radiateur condenseur est soumis à de fortes pressions et doit être bien plus résistant qu'un radiateur ordinaire. Excellent système donc, mais probablement coûteux. Peut-être même pourrait-on redouter la possibilité d'ex-

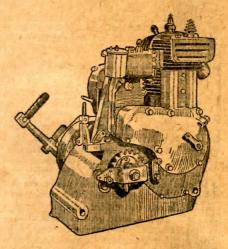
Le refroidissement par l'air ambiant ne peut être considéré comme parfait. On peut l'admettre pour des moteurs d'aviation qui fonctionnent sous une charge et sous un régime constants, mais certainement pas pour des moteurs de



Un deux temps à culasse détachable. Les ailettes sont disposées en triangle.

motocyclette dont le régime et la charge varient constamment. On relève des écarts de température considérables, de l'ordre de 100° par exemple, en cours de fonctionnement. Ces écarts de température ont une répercussion sur la carburation et les autres fonctions du moteur. Avec l'air canalisé, les écarts de température sont bien moindres, le refroidissement peut être beaucoup plus égal et si on peut régler le débit de l'air, il devient

possible de compenser les différences de température de l'air extérieur. La turbine a air, si elle est bien établie, n'est pas un appareil compliqué ou fragile, bien que la construction doive en être extrêmement précise et l'équilibrage parfait. En ce qui concerne les motocyclettes.



Bloc moteur D. Rad, dont Sexé fait l'éloge dans un article de ce numéro.

nous restons persuadés que contrairement à la pratique actuelle, le moteur et tous les organes de transmission seront enfermés. Cela n'est guère réalisable, pour ne pas dire impossible, avec le refroidissement par l'air ambiant. Que celui-ci marche c'est possible, mais le graissage par barbotage marchait, l'allumage par accus et bobine marchait, la soupape automatique marchait et cela n'empêche pas qu'on les ait fort heureusement remplacées par d'autres systèmes plus efficaces. Nous voyons donc dans le refroidissement par l'air canalisé, le refroidissement de l'avenir pour nos moteurs.

H.-P. BORESTROKE.

Les records de la Course de Côte d'Argenteuil qui se dispute le 25 mars 1928

Quels sont donc les records de cette épreuve que le M.C.F. organise le 25 mars (1.806 mètres départ arrêté, arrivée lancée).

Motocyclettes 75 cmc. — 2' 30" 2/5, 43.085. Borgat (Rovin), 1925.

100 cmc. — 1' 50" 4/5, 58.483, Barthélemy (Griffon), 1924.

125 cmc. — 2' 1/5, 53.910, Sollet (Monotype), 1927.

175 cmc. — 1' 26" 4/5, 74.654, Lemasson (Aleyon), 1927.

250 cmc. — 1' 22" 3/5, 78.450, Vullyamy (Aleyon), 1927.

350 cmc. — 1' 20", 81.000, Boetsch (Magnat-Debon), 1927.

500 cmc. — 1' 20" 3/5, 80.397, Boetsch (Magnat-Debon), 1927.

750 cmc. — 1' 17" 2/5, 83.720, Richard (Peugeot), 1927.

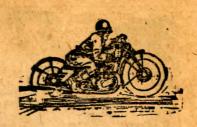
1.000 cmc. — 1' 16" 2/5, 84.816, Richard (Peugeot), 1927.

(Peugeot), 1927. 1.000 cmc. — 1' 16" 2/5, 84.816, Richard (Peugeot), 1927. Sidecars 350 cmc. — 1' 36" 4/5, 66.942, Coulon (Terrot), 1927. 600 cmc. — 1' 49" 1/5, 59.340, Bernard (Gnome et Rhône), 1926. 1.000 cmc. — 1' 37" 4/5, 66.257, Beckers (Harley-Davidson), 1924.



La Page des Clubs s'agrandit

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



Publicité gratuite pour nos clubs

Un de nos excellents abonnés, et des plus anciens, M. Coudyser qui dirige de grands établissements tant à Paris qu'au Havre et Rouen nous fait l'offre de placarder dans ses vitrines, sur un grand tableau de 1 m. 25 sur 1 mètre, les documents photographiques réellement intéressants que nos clubs ou nos constructeurs voudront bien lui confier chaque semaine. C'est d'une excellente propagande pour le sport motocycliste et nous serions heureux que le plus grand magasin et la plus belle présentation dans le plus joil quartier du Havre rencontre de la part de nos sportifs le vit accueil que son offre mérite. Les photographies confiées seront retournées sur leur désir à chacun des expéditeurs. Envoyez aux Etablissements Coudyser, 79, boulevard Malesherbes, à Paris, ou mieux Etablissements Coudyser, 3, boulevard de Strasbourg au Havre.

Faire-part de la fondation de l'Amical Moto Club du III°

Dans le 3° arrondissement, l'A. M. C. est fondé pour l'organisation exclusive de sorties et d'excursions ; ce club est privé. Son fétiche est un chat noir fixé sur la

plaque de police avant. Certainement, nous aurons l'occasion de le remarquer avant peu car nous comptons que l'A. M. C. participera aux Rallyes de Moto Revue et à l'inter Chubs.

Le Président:

PROCTOR.

N'employez pas le téléphone. C'est toujours : « Pas libre! »

Le Moto Club de la Brie est constitué

Nous recevons le faire-part de la naissance du Moto Club de la Brie définitivement constitué, à Melun; on nous demande de la patronner. C'est avec plaisir que Molo Rèvue accepte un nouveau filleul.

Une grande réunion eut lieu au siège social. Ce groupe, ainsi que d'autres, nous demande si nous accordons des réductions lorsqu'ils nous transmettent des séries d'abonnement en bloc. Oui, Moto Revue accorde, selon le nombre, des réductions proportionnelles aux abonnements collectifs venant des Moto Clubs. Moto Clubs.

Il sauta à l'imprimerie

Pour une raison inconnue, le compte rendu de la réunion motocycliste d'Alfortville, qui avait groupé plus de 2.000 personnes au casino d'Alfortville, a disparu de notre dernier nurréro.

Nous l'avons vivement regretté vu le succès incroyable de cette soirée présidée par M. Dunant président du Moto Club de la Seine.

Le succès de cette réunion fut tel que des

de la Seine.

Le succès de cette réunion fut tel que des bousculades eurent lieu à l'entrée de la salle. Les heureux spectateurs furent tellement captivés que ce ne fut qu'une succession de cris de joie qui prouvent que le film de Satory est très intéressant.

Nos félicitations au Moto Club de la Seine.

Laigle nous prie de dire...

Comme suite à notre article concernant les vélos clubs, le Moto Club Aiglon nous prie de faire savoir aux lecteurs qu'il est la section du Vélo Club de Laigle.

En conséquence, nous sommes heureux de voir que, la aussi, les Sociétés exclistes penchent vers le sport motocycliste et profitent de leur organisation méticuleuse et magistrale pour devancer le progrès. Félicitations aux dirigeants du V. C. A.

Ne pourriez-vous pas...?

On nous demande si nous ne pourrions pas publier dans *Moto Revue* titres et siège sociaux de tous les Moto Clubs de France. Certainement, ce serait une documentation intéressante, mais pour des raisons parti-culières et pour éviter les ennuis pour cer-taines Sociétés nous sommes obligés de con-server, toute les discrétions possés

taines Societes nous sommes obliges de con-server toute la discrétion passée.

Par contre, nous sommes toujours à l'entière disposition des Clubs, pour leur faciliter par la voie de Moto Revue toutes les organisations interclubs auxquelles ils pour-raient songer, en les mettant en rapport avec tous les groupements voisins.

Allons-nous avoir 2 clubs à Asnières ?

Tandis que l'un de nos grands groupements parisiens vient de fonder une section moto-cycliste à Asnières, nous recevons d'un autre côté la demande de patronage collective d'un groupe déjà important de motocyclistes qui, sous l'action de M. H. Fontaine désire former

sous l'action de M. H. Fontaine desire former un Moto Club.

Certes, le nombre de motocyclistes dans la région d'Asnières est grand. Nous ne croyons pas cependant qu'il soit suffisant pour néces-siter deux groupements distincts et nous souhaitons que le Moto Club Asniérois ne soit composé que d'un seul bloc homogène.

Il est jeune mais vivant

Le Moto Club de Gargan-Livry est cons titué. Le bureau est nommé. M. Gérard, maire, est président d'honneur. C'est un plaisir de voir enfin les dirigeants des com-munes comprendre l'emprise indéniable de

la motocyclette dans la vie sociale et de rencontrer des hommes réellement avertis pour diriger nos populations. M. Masson est président. Vice-président, M. Masnada. Tré-sorier, Halvacx. Secrétaire général, MM. Rave-pulle et Pathelin. nelle et Pichelin.

Toutes les semaines le club organise des sorties. Il organise une épreuve de course de cote à Coubron à 14 h. 30 le 25 mars, épreuve en deux manches, départ arrêté et départ

Que ceux des motocyclistes parisiens qui veulent prouver à leur club qu'ils sont meilleurs que leurs membres se trouvent place de la Gare ce jour-là.

En avril, une épreuve de gymkana organisée sous le patronage de la municipalité aura lieu

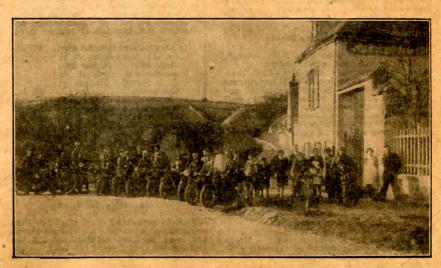
Il y a 900 Dupont abonnés à Moto Revue : spécifiez duquel il s'agit.

Le Moto Club blésois est né

Nous avons annoncé récemment la nais. sance d'un Moto-Club à Blois. C'est chos-faite à l'heure actuelle. C'est les 7 mar faite à l'heure actuelle. C'est les 7 mar qu'eut lieu cette nouvelle naissance et le 11 au Café du Commerce eut lieu la réunion constitutive où furent nommés président M. Biet. Vice-président, M. Houdeline. Secré-taires, MM. Rouet et Bessède ainsi que MM. Rué, Lamotte, Gauthier, Etellin et Chussard.

Une sortie amicale eut lieu le dimanche suivant, 11 mars, à laquelle participèrent les 15 premiers membres de notre groupement.

Malgré le froid extrêmement vif (n'est-ce pas les Paris-Nice ?) deux dames voulurent absolument venir en tan-sad. Toutes nos félicitations.



La sortie du M. C. des Scolaires réunit une trentaine d'adhérents ardents à l'Auberge de la Chalouette devenue rendez-vous motocycliste. Le point de vue est superbe et la gaîté des M. C. Cubistes iut grande!





La motocyclette s'adapte à toutes les branches de l'activité. A Ille-sur-Têt, Tolza organisa un carnavalréussi: ce char emmenait 4 passagers.



Le Midi bouge... Narbonne a bougé

Comme suite à notre article précédent,

Comme suite à notre article précédent, nous recevons une protestation de nos méridionaux qui prétendent (et ils ont raison) que Narbonne vit et vient de constituer un club motocycliste sous le nom de Moto Club narbonnais. Ils réclament le patronage de Moto Revue qui le leur accorde avec plaisir.

La première réunion eut lieu le 24 février et une trentaine de membres répondirent présents : ce qui est appréciable pour un début. Depuis, trois nouvelles réunions eurent lieu et le nombre de membres est passé à 60. Le Midi bouge, quand il veut !!

De plus, on nous demande aussi là-bas sì les abonnements collectifs pris par les motosclubs comportent une faveur. Oui, tout groupement motocycliste qui nous transmettra un minimum de 15 abonnements envoyés en même temps par le soin du Secrétariat et accompagné de leur montant en un chèque ou en mandat poste, recevra une réduction de 15 % par tranche de 20, une remise de 20 % par 50 abonnements. Il est entendu que ces abonnements collectifs ne donnent pas lieu au rappel, c'est-à-dire, ne comportent pas de regroupement ultérieur et doivent être transmis en un seul bloc.

Le Moto Club de Narbonne n'exagère rien en nous disant que le nombre des adhérents atteindra le nombre de 100 membres avant Pàques. Nous le croyons, C'est d'ailleurs le premier club qui nous envoie « ses couleurs » composées sur fond rouge avec le M. C. N. en bleu. Nous serons heureux de faire précéder dorénavant toutes ses communications de l'insigne du leub.

l'insigne du club.

Enfin la Beauce se décide

Les beaucerons sont durs à la détente, mais ils y viennent quand même!

On nous annonce que le Moto Club Chartrain est près d'être fondé, qu'il incorporera tous les partisans de la petite impératrice d'Eure-et-Loir. Les vastes steppes sont toutes désignées pour les grandes randonnées motocyclistes. De plus, Chartres est un centre très apprécié par nos motocyclistes. Nul doute que le succès soit grand pour le Moto Club Chartrain.

Moto Club de Montmartre

Le Moto-Club de Montmartre organise pou sa 10° année son assemblée générale pour le 28 mars à 21 heures précises au siège social (sous-sol).

Ordre du jour :

1º Pointage des sociétaires; 2º Compte rendu moral et financier; 3º Renouvellement des membres du bureau; 4º Organisation de la fête du Muguet; 5º Organisation de la fête pour la 10º année; 6º Paiement des cotisations pour l'exercice 1928-1929

7º Questions diverses

Un nouveau club, le plus haut de France, à Villard-de-Lans

A Villard-de-Lans dans l'Isère, à 1045 mètres d'altitude, le club le plus élevé de France vient de se fonder et dès sa naissance il comprend plus de 30 motocyclistes.

Moto Revue accorde avec plaisir son patronage à ce jeune groupement.

nage à ce jeune groupement.

Lusignan de la Vienne est créé. Un groupement dans le Poitou

Nous avons un nouveau groupement depuis huit jours. La petite ville de Lusignan qui comprend beaucoup de motocyclistes vient, sous l'impulsion de M. Fourneau, de créer un Moto Club « Melusien ». Le nombre d'adhérents fut grand dès le début et ils ont déjà prévu une grande fête avec gymkana.

avec gymkana.

Moto Revue accorde son patronage et souhaite vie longue et active au nouveau moto

AVIS A NOS LECTEURS

Depuis quelque temps nous vous avons informé que le prix de l'abonnement allait être augmenté en rajson des charges de plus en plus lourdes qui nous incombent.

Nous sommes heureux de pouvoir vous faire connaître que, momentanément les prix de l'abonnement ne seront pas modifiés et restent fixés comme suit:

comme suit:

1 o Abonnement complet d'un
an (52 Moto Revue et 12
Actualité Automobile.

Colonies

o Abonnement d'un an (52
numéros) à Moto-Revue.
France et Colonies

o Abonnement d'un an (12
numéros) à l'Actualité Automobile France et Colo-

55 fr.

45 fr.

Un rallye cataphote

Dans la nuit du 17 et 18, l'A. C. de l'Ouest organisa en 4 étapes sur Rennes-Fougères (47 km.), le Mont Saint-Michel (48 km.); Dol (28 km.), et Dinard (47 km.), un rallyè afin de familiariser les gens, tant les piétons que les conducteurs, aux petits appareils d'optique constitués avec des lentilles de verre rouge à fils convergents désignés sous le nom de cataphote et que nous vimes avec un fel succès au premier concours d'éclairage un fel succès au premier concours d'éclairage un tel succès au premier concours d'éclairage

motocycliste; une moyenne régularité fut imposée aux concurrents. Cependant nous croyons qu'il était inutile pour la région parisienne d'organiser une telle épreuve car il est incontestable que tous les motocyclistes ont reconnu l'efficacité de cet appareil dont nous avons un échantillon caractéristique constitué par l'une des machines de Moto Revue adapté d'une façon mixte, électriquement et sans lumière.

Le Moto Touriste Parisien est satisfait

Le Moto Touriste Parisien nous signale que e dernier entrefilet passé dans Moto Revue sur son activité a produit d'excellents résultats et que son groupement s'accroît de jour en jour. Mais, par contre, nous ne les avons pas vus là notre banquet. Il paraît que cela tenait à une réunion simultanément dans ce club et aussi à quelques hésistations de certains membres.

Nous rappelons que Moto Revue a pris en mains l'activité générale du motocyclisme en France et qu'en conséquence, les hésitants ne nous intéressent guère. Nous ne voulons que des décidés dans tous nos clubs : cela a été jusqu'a ce jour la perte de tous nos groupements par la nonchalance malheureusement trop fréquente que nous avons toujours constatée.

Au Moto Touriste parisien, il paraît que le Président d'honneur est un dépanneur de premier ordre. Il y en a t-il beaucoup dans

La sortie dominicale avait réunie 21 machines. La journée fut parfaite et le dimanche suivant 11 février les M. T. P. se sont décidés à faire un repas sur l'herbe avec gymkana et courses.

Moto Revue s'excuse d'avoir annoncé dans son calendrier perpétuel du début du mois que les réunions du M. T. P. avaient lieu tous les samedis. C'est le premier samedi du mois seulement.

A Pâques, les P. T. M. iront au bord de la mer à Ault (Somme). Que tous ceux qui veulent se joindre à ces joyeux vivants s'empressent de s'inscrire 279, avenue Dau-

Le film continue à passer

Le 8 mars au cinéma des Bruyères aux Lilas, le film de Satory a fait salle comble avec un succès semblable à celui qui s'est produit il y a huit jours à Alfortville. Il est curieux de constater combien la population française ignorait la possibilité de la moto et ces réunions propagandes sont d'un excellent expertage pour potre sport avantage pour notre sport.

La rue Vivienne est à sens unique. Gare aux contraventions!

Les hirondelles font le printemps

Lors du banquet de Moto Revue nous avons vu pas mal d'hirondelles placardées sur les murs. Il s'agit, en l'espèce de l'Hirondelle M. C. de Malakoff dont l'activité devient fébrile et qui recrute tous les motocyclistes de la région de Montrouge, Vanves et Mala-koff.

Les réunions de ce club ont lieu le 1 er et le 3 e jeudi de chaque mois.

3° jeudi de chaque mois.

Ce jeune Club qui n'a été officiellement reconnu que le 20 janvier 1928 a déjà à son actif deux sorties dominicales. La première qui avait pour but la Vallée de Chevreuse avait réuni une quinzaine de touristes qui, soit en moto, soit en sidecar, ont tous effectué le parcours sans ennui d'aueune sorte. La seconde sortie qui passait par Versailles et Saint-Cyr fut moins bien réussie.

Lin gouter offest par la dévoué président

Un goûter offert par le dévoué président du Club a fait de cette sortie une bien at-trayante après-midi; n'oublions pas non plus le soleil qui a bien voulu se montrer très clément pour ces deux dimanches.



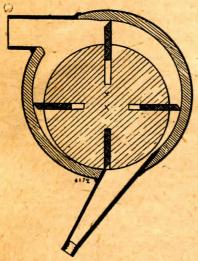
Le Courrier de la Semaine

Les communications destinées à être publiées sous ceite rubrique doivent être écrite sur un côté de la feuille seulement. Moto Revue ne parlage pas nécessairement les opinions émises dans ces lettre, qui devront invariablement porter les noms et adresse de l'expéditeur (et peuvent ne pas être publiées).



Voici ce croquis oublié

Dans notre dernier numéro nous avons, dans le Courrier de la Semaine, parlé d'une pompe dite « Intégrale » dont nous avions promis le schéma ; par suite d'une distraction, ce croquis fut omis : le voici pour satisfaire nos lecteurs.



C'est une turbine genre « Intégrale » qui pourrait frotter sur le volant du moteur pendant que le pneu se gonflerait seul. Les constructeurs avisés pourraient l'installer en permanence dans un coin du berceau du cadre et... une simple pression sur un levier, un raccord à mettre au pneu, un coup de kick et... le temps d'allumer une pipe, le pneu serait gonflé. Sur route ce serait me semble-t-il idéal surtout lorsqu'on possède des ballons de 115!

J. SUBIN, bureau des Etudes, Bruay

La machine est parfaite et nos essayeurs font eux-mêmes leurs réparations

Moto Revue demande des critiques, je lui envole les miennes, c'est les essais-de Moto Revue que je critique, je trouve que nos essayeurs nationaux nous bourrent le crâne, toutes les machines sont parfaites, aucun défaut d'après leur dire, ainsi sur l'essai de la Terrot 175 cmc du dernier numéro le seul défaut et que le bouchon mesure d'huile ne contient que la dose pour un demi-litre d'essence, ce défaut à mon avis est insignifiant, si la machine n'a pas d'autre défaut c'est réjouissant, mais je me permets d'en douter car sur ma 2 CV actuelle qui est d'une marque non moins célèbre, j'en constate d'autre à l'usage, elle marche merveilleusement, mais hélas si je veux graisser la chaîne primaire ou nettoyer le pot d'échappement et les lumières, il me faut démonter les repose-pieds, si je veux démonter la roue arrière il faut que je démonte le pied-support et que je suspende la machine par des moyens de fortune. Il est vrai que nos essayeurs ont sans doute la poche mieux garnie que moi et qu'ils se contentent quand ils arrivent à l'étape de confier leur machine à un garagiste qui se charge de graisser et nettoyer la machine, mais qu'il faut payer.

Abonné 70.662.

Abonné 70,662.

Moto-Revue et le dogme de l'infaillibilité

Le Pape seul ayant jusqu'ici le privilège de l'infaillibilité, je n'en suis que plus à l'aise pour vous signaler une inexactitude que je viens de relever dans votre dernier numéro. Pensant ainsi rendre service à mes camarades motocyclistes et leur éviter des frais inutiles, je vous serais reconnaissant de vouloir bien insérer cette rectification dans un de vos prochains numéros.

Je lis donc dans le nº 257 du 11 février courant, sous la rubrique :
Ce que coûte le permis de conduire : La loi des Finances subordonne la délivrance des originaux (?) et duplicata de permis de conduire (carte rose) et de récépissé de mise en circulation (carte grise) au versement préalable d'un droit de 20 fr. au profit du Trésor. Ces dispositions sont applicables à partir du 2 mai 1926. Aucune demande de cette nature ne sera recevable, si elle n'est accompagnée de la justification du versement en question. Ce qui porte à 85 fr. plus 4 fr. de timbre, le permis de conduite.

En effet, la loi de finances du 29 avril 1926, publiée au J. O. du 30 avril 1926, spécifiait, en son article 49 « La délivrance des dupli-

cata et des récépissés des déclarations de mise en circulation des automobiles (cartes grises) instituées par l'article 28 du décret du 31 décembre 1922, et des permis de conduire (cartes roses) instituées par l'article 29 du même décret, est subordonnée au versement préalable d'un droit fixe de 20 fr. dans les caisses du Trésor. Vous basant sur cet article, vous annoncez de très bonne foi à vos lecteurs que dorénavant le permis de conduire est porté à 85 fr.

85 fr.

Fort heureusement telle n'était pas la pensée du législateur, et je lis au J. O. du 6 mai suivant, deuxième colonne, page 5194:

Erratum au J. O. du 30 avril, page 4198, 30° ligne, au lieu de : Article 49. La délivrance des duplicata et des récépissés, lire Article 49:

La détivrance des duplicata des récépissés.

Seuls donc les duplicata des cartes grises et roses (permis de conduire) sont passibles du droit de 20 fr.

Pour âtre plus précis et mieux me faire comprendre le prende un

Pour être plus précis et mieux me faire comprendre, je prends un

exemple.

Un propriétaire de moto ou de voiture a égaré sa carte grise ou sa carte rose. Il devra, pour obtenir un duplicata de l'un ou de l'autre de ces documents, verser préalablement un droit de 20 fr. et adresser, pour obtenir la délivrance de cette pièce par la préfecture de son département, une demande sur timbre accompagnée de la quittance délivrée par le percepteur.

L'article 49 rectifié ne s'applique qu'aux duplicata et non aux originaux eux-mêmes, toujours soumis au droit de timbre de 3 fr. 60.

Les choses étant ainsi mises au point dans l'esprit de vos lecteurs, je vous prie, en m'excusant d'abuser aussi longuement de l'hospitalité de vos colonnes, d'agréer, mon cher Molo Revue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

J. Mondriny.

J. MONDRINY Abonné 74.854.

Ce que l'on attend d'une 175 cmc.

Possesseur d'une motocyclette itemps, de cylindrée 175, je me fais une devoir d'indiquer ce que l'on peut attendre d'une telle machine à ceux qui, désireux de ce moyen de locomotion, hésitent devant la crainte de ne pas trouver en une 175 cmc. ce qu'ils voudraient demander à une moto.

Ayant terminé mon service militaire en mai dernier et ayant été placé instituteur dans un bled algérien, je me suis senti incapable de vivre ci sans un engin me permettant quelques sorties.

Aussi, dès le début des vacances, ne disposant que d'une somme minime, j'ai beaucoup hésité entre diverses petites machines qui me paraissaient d'égale valeur. Je suis finalement tombé sur une 175 deux temps, 3 vitesses, freins sur les deux roues, allumage par magnéto, machine pesant 80 kilos, présentant bien, montée sur pneus 650 × 65, m'ayant permis une vitesse de 75 kilomètres environ, tenant une bonne moyenne de 35 à 40 kilomètres sur longs parcours.

Mis en confiance par divers essais, j'ai décidé de faire pendant les dernières vacances de Noël et jour de l'An une sortie sur le so tunisien.

tunisien.

23 décembre: Clairfontaine, Souh-Ahras, le Kel soit 166 kilomètres.

24 décembre: Le Kel, Maktar, Pichon, Kairouan, 148 kilomètres, dont plus de 40 kilomètres de piste épouvantables: montagnes russes continuelles avec rocs sur les sommets, 15 centimètres de sable dans les bas-fonds; plusieurs oueds à traverser avec peu d'eau fort heureusement, descentes et montées à pourcentage considérable sur sol mouvant; enfin la mauvaise piste pour ceux qui la connaissant. naissent.

naissent.

Etat à l'arrivée: Machine couverte de sable, repose-pied gauche relevé, tringle de frein a pied cassée par choc sur un gros cailiou; la béquille arrière s'étant décrochée par suite des chocs, s'est cassée; les amortisseurs de direction étaient complètement desserrés.

Des automobilistes de Maktar à qui j'ai demandé conseil m'ont répondu: « Ne cherchez pas à passer si vous tenez à votre peau et à votre machine ». — J'étais attendu de l'autre côté, pour le réveillon, je suis passé.

Le lendemain, dimanche 25 décembre, 151 kilomètres de routes passables m'amenaient par Mokuine, Mahdia, jusqu'à la Chebla, petit patelin bâti à l'extrémité du Ras Kradidja, entre Sousse et Sfax.

Sfax.

Là, repos de huit jours, puis en route pour le retour en deux étapes.
En somme, mon voyage a été de 1.030 kilomètres environ, sur
routes presque toujours mauvaises avec quelques passages très
difficiles dont ma machine s'est toujours sortie avec « le sourire »,
le moteur n'ayant pas eu le moindre arrêt.

La bougie, une Gilardoni spéciale pour deux temps haut régime,
n'a pas été touchée durant le voyage. A titre indicatif, la dépense
a été de 28 litres d'essence, 3 litres d'huile, soit 3 litres de mélange
au 100 kilomètres et prix de revient de 0 fr. 0713 au kilomètre, ici.

Au départ, je pesais 80 kilos, ma machine 85 et ma valise 30,
200 kilos environ à traîner par ce petit moteur.

Cette machine roule depuis 6 mois et j'estime à 7.000 kilomètres
la distance qu'elle a couverte.

M. Labrouche.

M. LABROUCHE, Instituteur de l'Enseignement des Indigènes, à Clairfontaine (Constantine).

(Bon petit voyage grâce à une... Ravat, si nos pronostics sont exacts).



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 Lique Nationale Molocycliste? 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 la question dans le ressort de « leur circonscription» qu'ils n'ont pas voulu dépasser.

Il existait également différentes amicales, si nous pouvons employer ce nom, très contracts d'un le but ressort de se leur circonscription.

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 muri depuis bientôt 2 ans,

Ses avantages

La Ligue Nationale Motocycliste se pro-pose tout particulièrement d'accorder des avantages d'abord matériels à ses adhérent à l'inverse des nombreuses Sociétés qui accordent des avantages moraux et qui, de ce fait, échouent, et surtout par ces temps de via chère.

fait, échouent, et surtout par ces temps de vie chère.

Parmi ces avantages nous citerons :
Réductions sur les 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 adhérentes à la L. N. M.
Réductions cher les constructeurs, les fabricants d'accessoires.

cants 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 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, pourront beaucoup?

Pour adhérer

Tout abonné à la Moto Revue ou à L'Actua-Tout abonne à la Molo Revue ou a L'Actua-lité Automobile peut adhèrer à notre L. N. M. à titre tout à fait gratuit. Pas de cotisations, pas de droits d'inscriptions à payer; toute-fois 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 radia-teur. Il suffira donc de remplir le bulletin et se conformer aux indications données.

(A découper et à retourner à MOTO-REVUE)



BULLETIN D'ADHESION

Monsieur le Directeur de la L. N. M. à MOTO-REVUE, 51, rue Vivienne, Paris (2°).

titre	Je vous informe que je désirera gratuit étant abonné	ai être admis au	titre de membre	de la L. N. M. et ce à
	le	sous le N	0	
	MOBILE depuis le			sous le Nº
(*) Je vous prie de m'ad de 60 m en couleurs à frs. 5	resser 1º une carle d'identité et vou (3º)une deuxième plaque à Irs.	us remets inclus l	a somme de frs.	10 2º une plaque insigne
(*) Rayer les formules inuti Inclus 0.85 en T.P. pour envo — 0.45 en T.P. pour envo	les. i recommandé de la carte. i recommandé des insignes.			
	Prénoms	-		
Date de naissance (indispens	ne rien écrir			(Signature)
Reçu le	Admis le	Carte	Insignes	Départ
Charles In Street				
	6. 计图图图 医传统测量性	21.4 54. 27.0	NY WEST	



Demandez le "GUIDE SPIDO" à la Société A. ANDRÉ Fils 8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS

PARIS-NICE Motocycliste 1928

ROLEO

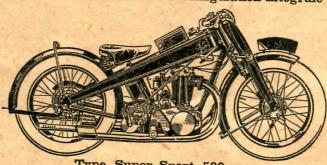
en tôle d'acier emboutie à triangulation intégrale

ex-cequo

RENAUD

sur 350 cmc 2 temps

MÉDAILLE D'OR



Type Super-Sport 500 cmc

ex-œquo

CARRE

sur 350 cmc 4 temps

MÉDAILLE D'OR

confirme son succès de 1927

Si vous désirez réellement éprouver les joies de la motocyclette, essayez une C. P. ROLEO Par son centre de gravité surbaissé, sa conception spéciale judicieusement étudiée, elle vous aplanira les mauvaises routes et c'est confortablement, sans aucune fatigue, avec sécurité, que vous arriverez à l'étape que vous vous êtes fixée.

Etablissements ROLLET et Cie, 64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XIº)

Cyclecar DARMONT MORGAN

Meilleur marché et plus confortable qu'une motocyclette



Puissance : 6 cv.

Prix : 6.950 Frs

100 kilomètres à l'heure

Consommation : moins de 5 litres aux 100 kilomètres Impôt : 1 fran par jour

Détenteur du Record du Monde de Vitesse : 166 km. à l'heure

Usines : R. DARMONT

Rue Jules-Ferry, COURBEVOIE (Seine) - Tél. 525

Magasin d'Exposition : 178, Rue de Courcelles, Paris

AGENCE GÉNÉRALE KŒHLER-ESCOFFIER

POUR PARIS

La Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Oise, Aisne Andennes, Meuse, Manne, Seine-Inférieure, Eure-et-Loir, Eure, Loiret, Santhe, Onne, Manche, Mayenne, - Ile-et-Vilaine, Morbihan, Finistere, Calvados -

CONDITIONS de CREDIT

AVANTAGEUSES

AGENCE

POUR PARIS

Catalogue de ces marques sur demande

100, avenue des Ternes — PARIS

chez qui la Clientèle troquera les derniers Modèles de ses machines en exposition, et qui se fera un plaisir d'adresser les

Catalogues à toute Personne qui en fera la demande.

NOMBREUSES MOTOS D'OCCASION DE TOUTES MARQUES PRISES EN DÉPOT SANS FRAIS ET VENTE RAPIDE DE TOUTES MOTOS.

Toutes pièces détachées pour VIII

Catalogue Nº 10 de ces pièces sur demande. Expédition rapide à lettre lue France et Étranger

DOUBLE VICTOIRE!!

LA ROYAL ENFIELD débute en course

PARIS NICE 1.600 km.

2 Motos de série engagées, montées par des particuliers: MM. Baër et Moreau sont arrivées à Nice SANS PÉNALISATION

AGENCE GÉNÉRALE: P. PSALTY, 271, Boulevard Péreire, Paris.

Tétéph.: Galvani 55-52



PARIS-NICE 1928

UN DÉBUT



Pour la 1" fois la selle "PLANOR" à nappe de ressorts suspendue participe à une épreuve :

175 cmc. Blanchon - Le Grimpeur 1er Cabet - Monet-Goyon Guirel - Monet-Goyon 1er 250 cmc. Janin — Le Grimpeur 1er Johin - Le Grimpeur Rigollet - Monet-Goyon Hommaire - Monet-Goyon 1er 350 cmc. Henrion - La Française Tolder - La Française Robert - Jean Thomann 1er Debaisieux - Monet-Goyon 1er Fabre - Jean Thomann 500 cmc. Gaussorgues - Monet-Goyon 1er 350 cmc. Side Sourdot - Monet-Goyon 1er

sur selle

PLANOR

à Nappe de ressorts suspendué

Notices tranco sur demandes à

L'Accessoire Motocycliste 51, Rue Vivienne PARIS (IIe)

Saint-Martin-Automobiles MOTOS

27, RUE DU CHATEAU-D'EAU - PARIS (10e

Catalogue illustré 120 pages franco. — PRIX : 2 Francs Toutes Marques

COMPTANT ou en 14 VERSEMENTS avec ZÉRO fr. / d'intérêts

LE PLUS FORT VENDEUR de MOTOCYCLETTES en FRANCE

ACCESSOIRES



maire qui, dans Paris= la fixation de la Nice, le Bol d'Or, etc.. en la fourche arrière. équipent leur machine. C'est dire quelle sécurité procure Radios à qui roule dans des conditions normales!

Une route bien éclairée L'avantage de Radios n'est pas seulement d'éclairer loin (250 mètres) mais aussi d'éclairer large. Ceux qui ont beaucoup roulé de nuit savent que c'est ce point qui importe et c'est une des raisons qui leur font préferer Radios.

320 francs

RADIOS est bon marché, parce qu'il est simple et sans accus, et qu'il bénéficie d'une expérience sans égale dans ce domaine : 18 années.

C'est pour vous un autre avantage et une garantie.

Documentez.

bous davantage en nous demandant notice gratuite

et liste

des

revendeurs

ECLAIRAGES'

POUR MOTOS OU VÉLOS

18, Rue Denfert-Rochereau, 18 BELLEGARDE

(Ain)



Plus de 50.000 Pélerines Chamonix

ont été livrées à ce jour par les MANTEAUX SALF

Exécutée en loden imperméable SALF, cette pélerine est indispensable dans toute habitation à la campagne. Sous la main, au porte-manteau ou dans l'antichambre, toujours prête à être portée par toute personne prudente voulant eviter un refroidissement toujours grave

En série réclame avec capuchon et bretelles :

Longueur 100. . . . 120 fr. 120. . . 130 fc.

Sur demande envoi franco du catalogue et échantillons, liste de nos dépôts Paris, Province.

Pour tous renseignements et vente en gros exclusivement s'adresser à la Société Anonyme du Loden Français 9, Place des Petits-Pères. Paris.

TOUS LES

ACCESSOIRES POUR MOTOS

DÉTAIL

S'MARTIN AUTOMOBI

27. Rue du Château-d'Eau - PARIS (10e)

CATALOGUE ILLUSTRÉ ACCESSOIRES FRANCO CONTRE 1 fr. EN TIMBRES-POSTE



1927 a révélé la fabrication des MOTOS

HELYETT"

175 cmc et 225 cmc

LA MARQUE DE LUXE A UN PRIX MODERE!!

Qui a prouvé sa qualité par les succès répétés de ses fameuses Bicyclettes.

Son Modèle M. H. 11. B.. 225 cmc., 3 CV. 1/2 chaîne-chaîne. équipé avec le Moteur "HELYETT"



Demandez Catalogue M. H. complet des Modèles | M. H. 1., M. H. 5. A., M. H. 5. B. - FRANCO SUR DEMANDE -

M. H. 10., M. H. 11. A., M. H. 11 B.

HELYETT

Sully-sur-Loire

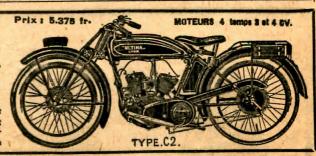
CRÉÉE EN 1908 LOIRET

S MODÈLES les moins chers. Demandez la catalogue chez tous es bons Agents au à : E. BILLION. Constructeur - 24-24 bis. Rue du Commandant-Faurax

Téléph. VAUDREY 2-04

Télégr. ULTIMA-LYON

Chèque postal nº 154-61 Lyon



G. AUGOYAT

MOTOS DES GRANDES MARQUES

8. Avenue Dorian - PARIS (12e) -(FACE MÉTRO NATION)-



FABRIQUE NATIONALE

NOUVEAUX MODÈLES 1928

TYPE

350 cc. et 500 cc.

LES MACHINES

OUI DÉTIENNENT

22 Records du Monde



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



Après avoir triomphé dans le

BOL D'OR 1927

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

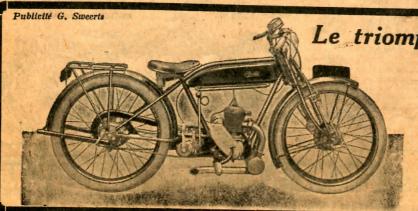
MOTORISTES: Faites monter un de ces équipements sur votre Moto et vous connaîtrez la perfection.

97, Boulevard Exelmans, 97 - PARIS (160) - Tél.: AUTEUIL 35-15 Agences à Lille, Bordeaux, Lyon, Marseille, Clermont, Toulouse.



Méfiez-vous des Contrefacteurs et des Imposteurs.





Le triomphe de la qualité justifie la vogue de la moto

ROCHET

2 Modèles 175 et 250 cm3 à 2 temps, moteur sport à deux échappements, chainechaine, botte 2 vitesses, marche-pieds sport, Réservoir d'huile supplémentaire.

Présentation des modèles - Vente Demande de Représentation : : :

113, Avenue Victor-Hugo - PARIS

Motocyclistes... Attention!!!

Les conditions de crédit LES MEILLEURES sont faites au

ais de la Motocyclette"

où vous pouvez acquérir toute machine payable en 12 versements au prix de catologue

Sans Intérêts - Sans Assurance - Sans Surprise

Facilité de reprise et d'échange, stock de motos d'occasion, atelier de réparations de ler ordre, le plus grand choix de Paris

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

Moto DS

LE BOL D'OR 500 cc LES COUPES DE L'ARMISTICE LES SIX JOURS D'HIVER

PARIS-LES-PYRÉNÉES-PARIS, etc., etc.,



MOINS CHÈRE à cylindrée égale :

5.900 fr.

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

(Ingénieur A.M.)

13. Rue Biscornet - PARIS (12e)

Usines à Montreuil-sous-Bois

Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN

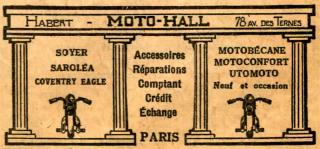




En vente dans toutes les bonnes maisons de cycles et de motos







Nouvelles Usines des Cycles et MOTOS PRESTER



20, Avenue Pasteur, 20 COURBEVOIE

DEMANDEZ TARIFS - CATALOGUES AGENCE

MÉNAGEZ VOS TÊTES DE CYLINDRES MIXTROL OIL

COMPLÉMENT DU GRAISSAGE

par Mélange à l'essence 1,5 %) assurera la lubrification parfalte des parties élevées de votre MOTEUR.

NOTICES SUR DEMANDE

à MIXTROL OIL Cº

AGENCE DE FRANCE : 35, Rue d'Alsace - PARIS

AGENTS & REPRÉSENTANTS DEMANDÉS

Pour 690 fr. seulement !=

Vous aurez un éclairage MARCHAL complet par dynamo et accus en achetant votre Moto

MAGNAT-DEBON

(Champion de France 350 cmc.) CHEZ

MAURER

160, Rue de la Pompe, PARIS (monteur agréé par la maison Marchal) Premier au Concours d'Éclairage de Moto-Revue Vente à Crédit au même prix qu'au Comptant

Joindre timbre pour réponse

GOBELINS-MOTOS

26, Rue Duméril - PARIS

Agent exclusif de la NEW-MOTORCYCLE pour Paris, dans les Arrondissements suivants: 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 15 et 20.

UNE "OCASE"...

Nous ferons profiter nos abonnés d'un certain nombre de montres qui formaient notre organisation de contrôle pour nos épreuves. Ces montres, soit neuves ou en excellent état, seront cédées aux conditions suivantes:

- 1º Montre 11 rubis, spiral Bréguet acier, valeur 150 fr., à céder à. . . 50 fr.
- 2º Montre OMÉGA très belle fabrication nickelée d'origine (réelle occasion), val. 480 fr., à céder. 200 fr.

Livraison à MOTO-REVUE, Service commercial, 51, rue Vivienne. Envoi franco pour la Province contre espèces et 5 fr. pour frais d'emballages et de port recommandé.



UNE BONNE PIPE

positivement imbouchable

Condensant 38 % de nicotine, se nettoyant automatiquement

Purs modèles anglais, d'une ligne impeccable, robustement taillés en plein cœur de vieille racine de bruyère odoriférante. 24 Modèles différents

Curieuse brochure : " Ce qu'un fumeur doit savoir ". envoyée gratis par la

PIPE L.M.B.

182. Rue de Rivoli - Paris.

En vente à Paris : 182. Rue de Rivolt. 125.r. de Rennes et à Angers 9.r. des Lice: et tous Grands Magasins et bonnes Maisons d'Articles de Fumeurs



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

1º Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 % sur 13 %; 2º Ecrire sur la largeur en baut : la rubrique et le Nº dans lequel elle doit passer; 3º En dessous l'annonce très lisiblement et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas

oublier votre nom et adresse.

Si l'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, aucume 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.

pus en renuez pas responsables. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le Nº suivant. Tout abonné à *Moto Revue* a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au delà du prix de l'abonnement.

1º Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce a

TARIF

| 20 Non abonnés, la ligne 5 francs. Pour beneficier de ce taint, il faut que l'aindoite s'un caractère accidentel ou strictement personnel;

2º Non abonnés, la ligne 10 francs;

3º A caractère commercial, la ligne 10 francs.

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le ver sement de 10 france, pouvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette ficas pour nos lecteurs). Cette ricas reste en permanence dans ace bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informe de la réalisation de la venta, afia que votre fiche soit retirés.



MOTOS

A. B. C. 500 cmc. émaillé et nickelé, revis., pist. Alpax, pompe autom., tan-sad, compt., prix inté., essai à vol., 21, rue du Furan

autom., tan-sad, compt., prix inté., essai à vol., 21, rue du Furan à Saint-Etienn.

B. S. A. 5 HP avec side très bon état méc., éclair. Magon., phare, compt. vit., pr. à débattre. S'adresser Zickler, 7, impasse Lebouis, Paris (14°).

Ch. Gerald 250 cmc., 1927, Mag, ét. neuf, 2.000 fr. Rocquenet, 4, rue du Nord (18°).

Ch. Gerald 2 CV, 2 vitesses, parf. ét., 1.200 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

Crement 5 CV, arbre came en tête, ét. neuf, 2.350 fr. Bourdin, 181 bis, boul. Lefebvre, Paris (15°).

Cleveland c. neuf, éclair. élec., tan-sad. A part 7 h. soir. Louis, 48, Jules-Guèdes, Levallois.

D. F. R. 350 4 CV, 3 vit., grais. sep., abs. neuve, R. C. 14, rue des Minlmes (3°).

D. F. R. 4 CV, ét. neuf, grais. s. press., 3 vit. Burmann, carb. Amac, selle Terry, tan-sad, 2.600 fr. Morel, 15, rue des Jardiniers à Montreuil-sous-Bois.

D. F. R. 1927, 250 cmc. 2 temps, 3 vit., selle Terry, grand modèle, frein tambour, et direction graiss., mac. parf. état, 2.400 fr. eprevost, Chaussures, 9, rue

graiss., mac. parf. état, 2.400 fr. Leprevost, Chaussures, 9, rue

Brezin, Paris (14°).

D. F. R. 175 cmc. 2 vit., grals. pompe Best, pn. 650 × 60, équip., excell. état, 1.700 fr. t. l. j. Goudergues, 62, rue Monsieur-le-Drippe, Paris

excell, etat, 1.700 fr. t. I. J. Goldergues, 62, rue Monsieur-le-Prince, Paris, D. F. R. 4 CV 2 vit., ét. de neuf, 3.000 fr. S'adresser Ville-min, 5, av. du Pont-de-Flandres,

Dollar 2 HP ½, culb, siège ar. 3 ch., 2 ch., 1 pn. rechange. Prix fr. modéré, 20, rue Vieille-du-

Prix fr. modere, 20, rue vieille-du-Temple (4°).

Dollar 175 cmc. Le Grimpeur
3 HP, Thomann, 3 HP, Moto
confort, Gnome et Rhône, 4 HP,
Harley solo spécial, gr. pn. pour
Claude Delage, 4 HP ½, Alcyon
175; mc., vélo moteurs, alcyonnettes, moteur Moser, 500 cmc.,





magnéto, carb., Harley Magn. et carb., moteur Mag., 1,200 cmc. Besse, 1, rue Faraday.

Douglas 500 cmc., culb., roulé 2.000 km., tr. rap., comme neuve type sport, 5.500 fr. Thuillier, cultivateur, à Vignacourt.

Douglas 4 CV 1.800 fr. S'ad. Costiou, 106, rue du Château.

D. S. 500 cmc., compteur, t.-sad, éclair., outil. Loison, 80, boul. de Versailles à Saint-Cloud.

F. N. type M. 60, tan-sad, klaxon, cham. à air, outil., aff. exc., 3.900 fr. Chevalier, 43, rue Rambuteau (4°).

F. N. M. 70 350 cmc., équi. clak., Maglum luxe, lant. ar., rétrov., compt., montre, outil., gr. tuyaux schap., vend. 5.200 fr. Sabbe, 142, boul. de la Villette, Paris (19°).

F. N. M. 60 confort, équip. comp. tr. inter., vis. t. l. j., 86, rue des Moines, Paris (17°).

F. N. M. 60 350 cmc. 4.500 fr. D. S. 500, 3.500 fr. équip. Par-

MOTO-AGENCY

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

mentier, 7, allée Voltaire, Pavillon-sous-Bois.

F. N. M. 70 soup. latér., pas roulé. nov. 27, petit écl. élec., très sér. aff. à enlever, pr. voir ou écrire : Marcel, 84, Grande-Rue, Créteil (Seine).

F. N. M. 60, pn. confort, 715 × 115 1926, 5.200 fr. vis. le dim. Néant, 29, av. de Saint-Cloud à Versailles.

F. N. 1926 M. 50 4 cyl., avec side, ét. neuf, éel. par magndyn. Bosch, pn. 715 × 115. pr. 8.300 fr. F. N. 1927 M. 70 350 emc. ét. neuf, avec écl. Mag., tan-sad, acc.au compl., prix 5.300 fr. F. N. 1927 type M. 67 500 cmc. abs. comme neuf, pn. 715 × 115, acc., prix 6.700 fr.; F. N. 1927 et 1928 au choix en mag. neuves, type M. 70 et M. 67 S'adresser 187 bis, rue Armand-Sylvestre à Courbevoie-Asuières.

F. N. 400 cmc. culb., pn. 115, écl. Mag., tan-sad, mont., compt. Jeager, Jourl. chamb., soup., neufs, rech. t. b. état, 6.200 fr. t. l. j. G. Borne, Tabac, à Andresy (Seine-et-Oise).

D'ORIGINE PIÈCES MODÈLES POUR TOUS

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

F. N. 3 CV à cardan, t. b. état, pr. 2.000 fr. Ober, 55, rue Jules-Ferry, Bagnolet.
F. N. M. 70, comme neuve, tr. peu roulé, écl. Luxor grand mod., tan-sad, et rep-pieds. Mme Blangeot, 54, houl. Gallieni à Argenteuil (Seine-et-Oise), F. N. M. 60 350 cmc. culb., pn. 715 × 115, équip., prix 5.000 francs. Fouache, 132, rue Damrémont, Paris (18*), le soir après 6 heures.

rémont, Paris (18°), le soir apres 6 heures. G. A. R. M. Chap is d'Orniée 6 CV. b. état, ess. sur rendez-vs. R. Beaux, 6, rue de Jarente (4°). Gnome et Rhône A. B. C. 500 cmc., parf. état méc., pn. neuis, 2.800 fr. S'adresser Rol-land, route Nationlae, Sainte-Geneviève (Oise). Gnome et Rhône 500 cmc., 4 CV, 3.200 fr., 112, rue de Pa-ris, Charenton.

4 CV, 3.200 fr., 112, rue de Paris, Charenton.
Gnome et Rhône 3 HP ½
1926, ét. neuf, 2.500 fr. Descamp,
8, passage Lagille, Paris (17°).
Griffion 4 CV, 2 temps, tr.
b. état, transm. courroie., tansad Terry, 3.000 fr. Garage Onou,
18, rue Conflans à Charenton,
sam. après-midi seulement., tansad, soufflets neufs, rep-pieds
100 fr.

Grimpeur 175 cmc. b. état, b. prix, acc. Troisvallets, 13, rue de l'Ouest, Paris.



Harley b. état, compt., éclair., bout., 3.800 fr. Martin, 18, rue Saint-Denis, Boulogne-sur-Seine, vis. pref. dim. ou soir 18 h. Harley 9 CV bi-pl., luxe, pn. neufs, éclair., klaxon élec., 1924, état neuf, nomb. acces., écrire: Boudeau, 1, impasse Levis (17°), ou 12 à 14 h. t. l. j. Cause maladie, Koelher Escoffier, 500 cmc., arbre à came, mod. 28 ent. neuve, pr. à déb. Decombas, 29, rue Terrasse, Thiers.

Magnat-Debon Mag., 350 cmc., parf. état, équip. prix int. Pierre Dethire, Saint-Germain-les-Corbeil (Seine-et-Oise).

D. S. Malterre 500 cmc., 2.000 km. peint, nik. neufs, ass. 6 mois 100.000 tan-sad, prix 4.200 fr. Meuran, 37, rue Bonnet, Paris (18°)

Paris (18°).

Monet-Goyon, RC 4, n., nomb. acc. pr. avant., s'ad. Collot, 72 bis, rue d'Amsterdam.

Monet-Goyon, 350 confort, 4 CV, 4 tps, mail 927, comme nve., acc., Mercler, 41, rue des Jardins, Nogent-sur-Marne, vis. apr. 17 h.

Monet-Goyon, 250 cmc, 3 HP 1/2, avril 1927, mot. Villiers, pn. 710 ×85, tte équip., ass., t-sad, ét. nf., 3.900 fr., s'adr. M. Lefebvre, 10, rue du Demi-Cercleà Montreuil (Seine).

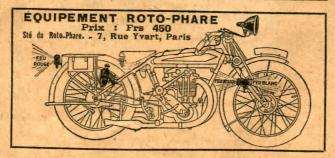
(Seine),
Monet-Goyon, 250, 1927 d. éch.,
parf. ét., tte conf., prix except.,
M. Rothe, Doue-la-Fne (M.-et-L.).
Monet-Goyon, 350, 2 tps, et.
nf., à vendre, tte conf., 4.000 fr.,
Gay, chez M. Gasterousse, 7, rue
Cheauveau-Lagarde (8°).



LA MOTO POUR TOUS! Voyez les Modèles CI AUDE DELAGE 12, Rue Honnet, 12 à CLICHY (Seine)

					(Deine)
175	cc.	-	Chaîne-cha	îne, monovitesse Staub	2.060 fr.
175	00			mo, monovicesse staub	
				deux vitesses Staub	2.245 fr.
175					2.730 fr.
250	ce.	_	100	twoin wit diamen marking	
200		Per		trois vit., disques multiples.	3.950 fr.
250	cc.	-	Culbuteurs	simple échappement	6.000 fr.
350	CC.	-			
500				double conappement	6.400 fr.
200	CC.	_	- 1	double échappement	8,000 fr.
				The state of the s	

Catalogue franco sur demande. - Demandez les Conditions de Vente à crédit.



ACHAT PONT DE CHARENTON

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 . OCCASIONS 6 et 12 Mois

Monet-Goyon, 2 CV Sport, exc. ét., rev. pn. nfs., nomb. acc., pr. cause départ, Westenholz, 90, Chaussée de l'Etang, Saint-Mandé. : Did., 04-75.

Motobécane, c. nve, r. 1.000 k., 2 guid., 1 ch. rech., p.-bougie, bougie rech., outil., ess. à vol., vis. t. I. soirs à part. 6 h. 30, 1.050 fr., E. Lebre, 111, rue Oberkampf, Paris (11°).

Paris (116).

Motobécane M. B. I., 2.000 km., pn. 55, Terry Mag. 1.200 fr., Helleu, 12, rue Leperdit, Pontivy. Motobécane, type 2 vit., 1927, s. gar., et. nf. abs., t.-sad, acc., 1.550 fr., Aubourg, 63, rue Didot. Motobécane, 2 HP ét. nf., 1.000 fr., vis.le dim. ou sur r.-vous. Gaugain, 29, rue Broca, Paris. Motosolo, 2 vit., 3 CV, b. et., 1.200 fr., Delburg, 49, bd. Latour-Maubourg.

Maubourg.

Maubourg.
orton, 5 CV 1926, compt., mot.
spécial, course 135 k.-h., tr. b. ét.,
amort. Hartford, spéc. F. N.,
culb. Beaumont, 43, rue Berthe.
Peugeot, 175 cmc, juin 27, peu
roulé, ét. neuf, Terry, phare, acc.,
2.500 fr., Auger, 12, rue de la
Croix-Faubin (11*).
Peugeot, 250 cmc., parf. état.,
b. pr., Griffon, 250 cmc. tr. b. ét.,
b. pr., Forgesois, 50 av. AnatoleFrance, Colombes.

AGENCE et . STOOKS COMPLETS DE PIÈCES DÉTACHÉES

MOTORÉCANE, MOTOCONFORT, F.N. MONET-GOYON, CLÉMENT

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

Tous Accessoires MOTOS

A. PREVOST

26, Avenue de la Grande-Armée, 26 PARIS (17")

Téléphons : WAGRAM 54-81

Cause éch., part, vend moto Peugeot, 3 HP 1/2 tr. b. ét., roulé 500 km., avec compt. OS, 2.800 fr. vis., Dumas, 157, bd. Villette, écr., Goutal, 11, rue Beffroy, à Neuilly-sur-Seine.

Neufily-sur-seme.

Propuloycle, 175 cmc., mod.,
1927, 4 t., 2 vit., Ch.-ch., peu roulé
ét. nf., Spirkovitch, 18 ter, av.
Anatole-France, Colombes, sam.

Anatole-France, Colombes, sam. apr.-midi ou dim. mat.

René Gillet, 6 CV 1926, excel.

ét., confort 715 × 115. t.-sad, équip.
tr. compl. éclair. vend ou éch. c.
châssis, voit. 6 CV, récent., Lemit,
14, rue Beaugrenelle.

René Gillet, à vendre bon ét.,
rous capat evelegar. 95.

pour cause achat cyclecar, 95, Gde-Rue, Maisons-Alfort.

Royal Moto, ét. de neuf, t.-sad, phare Ducell, compt. OS, acc., occ. uni., 2.300 fr., David, 12, rue Pergolèse.

uni., 2.300 fr., David, 12, rue Pergolèse.
Saroléa, 500 cmc., supersp., c. neuve, compt., t.-sad, outill., 6, Bd. Gambetta, Sannois.
Saroléa, 500 cmc., supersport culb., sort. usine mai 1927. parf. ét., cause trop rap., 5.700 fr., Galliard, 29, av. du Mesnil, La Varenne-Saint-Hilaire (Selne).
Sgott, 500 cmc., 4 CV, ass. impôts payés, 5.000 fr. à déb., caus. régiment. Giron, 11, rue Payence, Paris (3°).
Soyer, 3 HP, 2 vit., b. ét., 1.500 fr., Alcyon 3 HP, Ballot. 2 vit., 2 tps, 1.500 fr. Lucien, 57, rue Castagnary.
J. Thomas, 175 cmc., supsport, 3 vit., roulé 500 km., ét. af., cause dble empl., 2.200 fr., Carlier, 24, rue de Rouen, Pontoise.

Terrot, 3 CV, FT, n° 27822, selle Cantil, bout, acéty., p.-jamb., compt., parf. ét., pign. chaine-ch. à air, pn. ar. neufs, 2.800 fr., Dr Faucheaux, vétérinaire, à Chateau-du-Loir (Sarthe).
350 Terrot, équip. élec. Soubitez, compt., t.-sad, Klax élec., 2 ph élec., photo parue dans n° 154 de Moto Revue, Paquin, 26, rue Titon (11°).

Moto Terrot, 250 cmc, neuv., vért. occa., roul., 3.800 K., av. phare chain.-chain., outil., conf. pnx, 3.800 fr., sort. 1927, vis. dim. mat., Moulin, 16, rue Esquirol. Paris.

Terrot, 350 cmc., mot. Jap, amort., compt., écl. élec., tendeur, tr. peu roulé, pr. par correspondance, G. Huguet, à Barret, par Rachezique (Charanto).

Barbezieux (Charente).

Terrot, 350 CV, confort. compt.
t.-sad, éclair. élec. Soubitez,
photo de la machine dans Moto Revue, page 55, Paquin, 26, rue Titon.

Stella, 250 cmc., ch.-ch., 3 vit., roulé 1.500 km., prix, 2.200 fr. Urgent. Bry, 37, rue Fénelon,

Urgent. Bry, 37, rue Fénelon, Montrouge.

W. J. G. machine anglaise d'or. 2 CV, pf. ét., 1.800 fr., Delburg, 49, bd. Latour-Maudourg.
Plusieurs motos à vendre en toutes cylindrées, parfait état en Triumph, B. S. A., F. N. Dollar, et Kœller, Terrot, moteur Mag., 2 cyl., avec side moto Sis., etc., ét. neuf. Rhony'x jusqu'à 250 cmc., et Kero, Map, jusqu'à 500 cmc. Réparations de toutes marques, travail rapide et garanti, Bogey, 57, bd. de Grenelle. 57, bd. de Grenelle.

DALBIAC. I HUE DES JARDINSS PAUL PARIS

Moto, 3 HP, 3 vit., 2.300 fr.,

Moto, 3 HP, 3 vit., 2.300 fr., b. ét. de march., ess., le sam. ou dim., Bricher, 72, rue de Paris, Montreuil-sous-Bois.

Moto, 3 CV, 3 vit., tr. b. ét., t-sad., 2.000 fr., Broquet, 3, rue Aggrippa-d'Aubigné (5°).

Moto, 2 HP 1/2, Saint-Etienne, prise directe, b. ét., de march., 500 fr., Lucien, 67, r. Castagnary.

A vend. meto, 250 cmc., t.-, ch-ch., frein av. et ar. sur tamb., t-sad, mot., L. P. L., carb. Amac Magn., France, boite 3 vit., Satub pn. 700 × 80 comme neuve gar., Melaye, 5, rue de la Montagne-Sainte-Geneviève, Paris.

A vend, neuves, 4 motos 175 cmc., prise directe, 1 Alcyon, 1 Christophe, 1 Dé-dé, 1 Mothoronyx, au choix 1.000 fr., s'adr., 12, rue J.-Nicot (7°).

Alcyon, 2 CV, mot. Zurcher, 4 t., 2 vit., b. ét., 1.200 fr., dim. mat., ou écrire p. rd-v., M. Fricotte, 100 bis, av. J.-Jaurès, à Noisy-le-Sec.

Monet Goyon, 175 cmc., conf., ét. parf., pn. 25 × 5. amort., freins

Monet Goyon, 175 cmc., conf., ét. parf., pn. 25 × 5, amort., freins segm., 3 vit., écl. élec., selle Terry, 2.900 fr., Ecrire pr. rd-v. M. H. de la Chapelle, 16, rue de Chaillot,

New Hudson, 500 cmc., sport, b, ét., t-sad, 3 ch. rech., 2.800, t. l. j., à part de 18 h., sam. aprimidi et dim. Lormeau, 209, av.

midi et dim. Lormeau, 209, av. Gambetta.

Terrot, 500 cmc, type N, SIC, sortie août 1927, écl., t-sad, ét. de neuf, gar. de march. impecc.; venir de préf. à part. région. Faudon Ch, Blace (Rhône).

Alcyon 1926, écl. élec., parf. ét., méc. sport 3 HP, 3 v., écl. Monties, 20, rue Boyer-Barret (14°).

F. N. M. 70 cmc, juin 27, 3.000 kil., écl. Mag., p-jamb., ét., neuf, outil. compl., 4.000 fr. Gourmand, Tuilerie, Saint-Florentin.

LES MOTOCYCLETTES

n'annoncent pas seulement qu'elles sont

LES MOINS CHÈRES DU MARCHÉ ELLES LE PROUVENT!

fr. Son Modèle 250 cmc., 2 temps, double échappement, 3 vitesses, chaîne-ch., freins dans les moyeux AV et AR sur

pneus de 700×100 à tringles, amor-tisseurs, freins de direct., selle souple tisseurs, freins de direct., selle souple grand modèle, carburateur double manette. manette.....

fr. Ses Modèles 350 cmc., 4 temps, sou-papes latérales, moteur JAP ou cul-buteurs, moteur L. M. P., mêmes caractéristiques que ci-dessus

Introuvables autre part. — Exigez chez les Agents les Motocyclettes MARC Catalogue contre I franc en timbres

12, Rue du Plateau - VINCENNES Tram et Autobus : Descendre mairie de Vincennes

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)

JOHN M. NEWTON & SONS, Ltd., Charles Street. London, désirent entamer des négociations pour la vente de leur procédé concernant la fabrication de verre sans éclats en France dont la patente vient d'être sollicitée. Les propositions doivent être adressées à MM. CHANTREY, BUTTON & Cie, 61/2, Lincoln's Inn Fields, London. W. C. 2.



Gnome et Rhône, 3 CV ½, ét. parf., t-sad, boîte outil., 2.500 fr. Deschamps, 108, r. d Boulets, Paris Gnome et Rhône 5 CV 500 cmc grand sport, ent. équip, roulé 900 kil., c. neuve, pn. ball 27 × 4 pr. 5.200 fr. Visib. de 2 à 8 h. soîr. Beauvais, chemin de Rochefort, Val N.-D. à Argenteuil.

Gnome et Rhône, 175 cmc, hloc moteur, grais. mec., carb. Amac parf. ét., 1.800 fr. R. Noël, 5, r. du Theil, Coulommiers.

Dollar culb. Moser, 2 HP, 2 vit., ét. nf. Blondet, 30, r. Lécuyer, à Aubervilliers.

Monet-Goyon 2 CV, t. b. ét.,

à Aubervilliers.

Monet-Goyon 2 CV, t. b. ét,
1.200 fr. Ecrire Henry, 193, Av.
Victor-Hugo, Paris.

Sarolea 500 cmc, sport ballon
tte neuve, équip. comp., grais.
autom., cause achat voiture, prix
inter. à déb. Garnier, 73, avenue
Gambetta, Courbevoie.

2 Soyer, 1 fr., diam, 250 cmc,
phare, t-sad, roulé 3,000 kil. Part.
S'adr. Bollot, 19, rue Vincent.
A. B, C. 5 HP, tr. b. ét., écl.
t-sad, 2.500 fr. Vis. t. l. j. après 6 h.
Laroche, 36, av. Bellevue à Bourgla-Reine.

Laroche, 36, av. Benevue a Board la-Reine.
F. N. M. 60 cmc, conf. t-sad, pare-jamb., phare, sac., 5.500, tous l. j., Joly, 1 bis r. Montaigne (8°).

Peugeot 4 CV, Thomann 3CV, 2.300 et 1.600 fr., les 2 types 26, parf. ét. Venir ou écrire Fleury, 25, r. du Centre, La Garenne-Co-lombes.

Gnome et Rhône, 500 cmc., équip. compl., ét. nf. 3.800 fr., soir ou dim. mat. Simon, 74, quai

soir ou dim. mat. Simon, 74, quai Carnot, Saint-Cloud.
Gnome et Rhône, 500 cmc, 1926, à courroie, abs. c. neuv., amort., A. L. A., t-sad Mag. Terry, pompe Best Aloyd, 4.000 fr. Maurice Simon, 74, quai Carnot, Saint-Cloud.

Saint-Cloud.
Terrot 175 cmc., 2 vit., deb.
Kick tecl., assur. peu roulé, ét. nf.,
1.800 fr. Nolin, 80, r. Charenton.
Cleveland, 4 HP, parf, ét., écl.
Mad., compt. OS Klasih, A vend.
c. double empl. tr. pressé. A. Bianchi, 128, r. Branciah, Paris (15°).
Vis. le soir de 18 à 20 heures.

Aleyon moto sport 1927, 3 CV, 175 cmc, 3 vit., doubl. échap., ayant tr. peu roulé. A vend. avec sid Peuple. Prix 3.500 à déb., voir 70, rue Balard, très pressé.

B. S. A., side-car 500 cmc, tr. b. ét., ch-ch., écl., 3.500 fr. 37, av. de Paris, à Gennevilliers.

B. S. A. sidecar, 6 CV, ch-ch., parf. ét. mec., pn. nfs., chaînes, pn. chamb. et pièces de rech., prix 3.500 fr. Cerneau, 3, r. du Général-Beuret, Paris (15°).

B. S. A. et Indian side bon ét., 2.500, vis. dim. mat. Lepetit, 62, r. de Bagneux, à Seeaux.

B. S. A. ch-ch., 5 CV., side, p.-brise, capote, écl., pn. neufs, parf. ét., 3.800 fr. Girard, 41, avenue de la République, à Bourg (Ain).
Douglas moto 5 HP, av. side, 3 vit., Mag. b. ét., 3.000 fr. Suter, 4, r. Ferrand, Bois-Colombes, Seine. Gnome et Rhône, 500 cmc, 4 CV, tr. b. ét., av. side bi-pl., p-brise, capote; roulé 3.000 kil., 4.000 fr. Bizos, 173, r. d'Alésia, Paris.

Gnome et Rhône, sidecar 500 cmc, gr. sp. 1927, pn. ball. éclair. élec., side luxe, ét. neuf. Brunet, 15, rue d'Alsace, à Levallois. Griffon, side 4 CV, revisé

élec., side luxe, ét. neuf. Brunet, 15, rue d'Alsace, à Levallois. Griffom, side 4 CV, revisé 2.500 fr. Plombier, 6, r. du Grand-Prieuré, Paris.
Harley 9 CV, com. nf., pn. nfs., ét. de route, avec compt., écl. Mag. Prix, 3.600 fr. Urgent. Phie., 1, r. St-Germain, vis. t. l. j. sauf dimanche. Tél. 36 Romainville.
Harley side, écl. Mag., pn. nf., pièces rech., parf. ét. Visible t. l. j. prix, 2.750 fr. Lazaro, 8, r. Saint-Paul (8°).

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

CATALOGUE FRANCO

Agents et Représentants - demandés.

Harley side b. ét. march., 2.500 67, rue Castagnary (15°). Harley (6 motos), b. état., bonnes cond. avec sidecars. Ma-gnier, r. P.-Joigneaux, 87, Bois-Colomba.

Harley-Davidson, pressé, mala.

Harley-Davidson en tr. et., side bi-place, capote, p-brise, écl. Mag., t-sad, ess. toutes dist. Jean, 100, av. d'Italie Paris (13°). Harley side et Evans 1 CV ½ en ét. de marche, à vend pr. cause santé. E. Mariamet, 8, r. Casses à

santé. E. Mariamet, 8, r. Casses à Saint-Ouen.

Harley-Davidson sidecar 1919, 9 HP, parf. ét. mar., écl. Mag., out. Solex Schebber; assurance payée à août 2.900 fr. Raimbeau, 44, r. Escudier, Boulogne-s-Seine.

Harley-Davisdon parf. ét. dble emploi. voit. E. Joseph, 162, rue Croix-Nivert, Paris.

Harley Side rev., peint. neuve, 4.500 fr., Alcyonnette, bon ét., 900 fr. ou éch. c/250 cmc. Terrot, Bellencontre, 46, bd. de Verdun, Courbevoie.

Bellencontre, 46, bd. de Verdun, Courbevoie.

Sidecar Indian spécial, bi-pl., gr. sport, tte beauté, gar. Prix à déb., urgent, Chable, 101, rue de Patay.

de Patay.

Sidecar Indian, 3 B., rev., à vend. bas pr., pn neuf, Perron, 14, rue Gutenberg, Nanterre (Seine).

Tr. b ét., rev. à nf., faib. cons., carb., Zenith, pr. à déb., Personnier, 24, rue Pavée (4°).

Indian Side, bi-pl., L. V., écl., mag. b. ét., occas., pr., 2.500 fr., Blot, 25, rue de Lachouat (18°).

Cyclotracteurs neuls, prêt à poser: 430 fr. — Moto Le Grimpeur tt équipée: 1.850. Pneus motos, vélos, bas prix. TESDOU, 63, r. Ducouedic, PARIS (14e)

Side Indian, gd sport, neuf, 6 lit., 100 km., avc. projec., 4.250 francs, Volland, 42, rue des Entrepreneurs, Paris.

Occas. sup., side bi-pl., mod. spec., parf. ét., R. flasq., ph. mag., ess. à vol., 3.600 fr., cause dble empl., march. s'abst. Levasseur, 11, rue Faidherbe, Paris (11°).

Moto Indian, side bateau bi-pl., neuf. gar. cuir., p.-brise, acl. Mag., ph. AV lant. AR vis. soir apr. 18 h., ou dim. mat., 67, rue Paul-Bert, Suresnes, Prix, 3.200 fr.

Sidecar Monet et Goyon, 2 tps, tr. peu roulé, b. ét., 4.800 fr., 250 cmc., 4 CV, Jantel, 3, rue de Tournon (6°), vis. soir apr. 7 h.

Sidecar Monet et Goyon, 2 tps, tr. peu roulé, b. ét., 4.800 fr., 250 cmc., 4 CV, Jantel, 3, rue de Tournon (6°), vis. soir apr. 7 h.

Sidecar Moto New Impérial, 7 ch. mot., Jap, 2 cyl., carb. AMAC, boite Burhman, side et moto, tr. b. ét., à vend. ou éch. c/petite voiture 5 ch. vis. le soir, apr. 18 h. et dim. mat., Essioux, 77, rue Hoche, Malakoff (Seine).

Side Peuple pour 3 CV, 700 × 100 neuf, 800 fr., écr.: Crespin, 16, av. Belle Gabriel, Fontenaysous-Bois.

A vendre cause maladie, side-car biplace, René Gillet, 6 CV, roulé 2.000 km., Jardin, 30, rue d'Ien, Le Mans, René Gillet, bi-place, L. V.,

MOTOCYCLETTES (4 temps) Rue Gravel, 7 LEVALLOIS (Seine)



LE PALAIS DES SOLDES

Dans le but de faire connaître l'emploi de nos

Suroîts noirs cirés américains Nous envoyons contre 3 fr. en timbres-poste

Un Suroît neuf garantissant entièrement la tête CONTRE LA PLUIE etle 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

DEVOS. 57, Rue Lauriston - PARIS (16e) - Agent: TERROT - PEUGEOT - MONET-GOYON - NEW-MAP - TRAIN - MOTOBÉCANE - OLYMPIQUE

RÉVISION ET RÉPARATION DE TOUTES MOTOS Nos occasions sont garanties 6 mois - Leçons gratuites à tout acheteu

- SPÉCIALISTE -MOTOS VOITURETTES SPORT

GARAGE ET MAGASIN DE VENTE 21, Rue de Tlemcen - PARIS (20e)

TERROT - ROCHESTER - GILLET-HERSTAL



LES CHARMES DU TOURISME

A DEUX

*

NEW-MOTORCYCLE 13, Rue du Parc

- ORLÉANS -

MOTOCYCLISTES ?? Tous les Modèles : TERROT, F.N., MOTOBÉCANE, PEUGEOT, MOTOCONFORT, etc., sont exposés chez

le Spécialiste B. GODART 116 Boulevard de Grenelle TÉLÉPHONE : SÉGUR 61-76 — ACHAT - ÉCHANGE - ÉCOLE GRATUITE - VENTE A CRÉDIT

PIÈCES FRANÇAISES Adaptables aux Motocyclettes type Armée

EXPEDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRE

F. DELAUNAY 62, Rus Rochechouart, PARIS ... Táláphona: TRUDAIME 15.95 ...

PIÈCES DÉTACHÉES pour Indian, Harley, B.S.A., Triumph RÉVISIONS, Machines complètes, Moteurs et Boîtes de vitesses. RÉALÉSAGES de cylindres avec fournitures de pistons complets sonte et alu. Soudure Autogene : Carters et Cylindres

PAUL CHAPIS, 96, Rue des Arts, LEVALLOIS-PARIS

Tel. 612-Levallois

mai 1927, pn. 715×115 Dunlop, base creuse mag., t-sad., compt., roue rech., p.-brise, p.-bag., tout neuf vis., 21, rue des Croissants, Garches (Seine-et-Oise). René Gillet, exc. ét., side L. V., 6.000 fr., E. Lecquet, 60, rue Vergniaud, Paris (13°). Pour cause maladie, side Bover

Pour cause maladie, side Rover parf. ét., Mendousse, 70, av. du Chemin de Fer, Le Raincy (S.-et-O.) Ecr. pour rendez-vous.

TERROT, 350 cmc., Modèle 1927 comme neuve, Eclairage électrique, Tan-sad.

OCCASION RARE .

26, Rue Duméril - PARIS

Partic. vend. Sénéchal, 6 CV,

Partic. vend. Sénéchal, 6 CV, parf. ét. de march., compt. 5 roues, 4.000 fr. ou Hinstain 6 CV, même ét., 5.500 fr. Ecr. Gelinet, 24, Gde Rue à Asnières, vis. le dimanche. Triumph, 5 CV, side, parf. ét., cap. p-brise, écl. Mag., 3.500 fr., écr. ou voir Canofine, 48, rue de la République, Saint-Denis (S.). Sidecar, 7 HP culbut., carbur. Zénith magn., Bosch, graiss. mac., 3 vit., pn. neufs, fourch. incas., ét. neuf., 2.500 fr., Ecr. : M. Despois, 2, rue F.-Faure, Rueil (Seine et-Oise).

DIVERS

Compteur O. S. neuf, 200 fr., silencieux, grips-genoux, montre, guidon, carb. AMAC 28 %, 140 fr. laxon, Havet, 82 bd. de Port-Royal.

Moteur Violet, 1.100 cmc., 2 temps à eau et distributeur, comp. 650 fr., Lucien, 67, rue Castagnary (15°).

Guid. Gazda, sp. neuf, 180 fr., Bonnaud, Société Générale, à Saintes.

Saintes. Tan-sad, 6 ressorts, dos. mob., confort, tr. robust. ét. nf., 100 fr., Peyre, 22, av. Gambetta, Béziers (Hérault).

(Hérault).

Gazogène charb. bois pr. mot.,
5 à 10 HP, pas servi 1.500 fr.,
moteur, 10 HP, 4 cyl., Rad. debr.,
800 fr., P. de Batz, Feugerolles
(Lot-et-Garonne).

A vend plus. roues 715×115,
pour pet. Citroën, Peugeot, etc.,
compl., 150 fr., A. Terrier, 169,
av. de Rosny, Le Perreux (Seine).

PIECES pour MOTOS

TARIR HALISTRE INDIAMOTO

1, Rue Faraday, Paris (17º) Reste ouuvert le Dimanche matin de 9 à 12 h.

Tél. CARNOT 50-79

Arch. un carburat., pour 350 cmc., AMAC de pref., écr. J. Decambox, 20, av. J.-Jaurès, à Charenton (Seine).

Je vends tr. b. march., 1 mot., amovible Sicam et un cyclotract., les 2 presque nfs. ou les éch. c. fusil ou utilités quelconque, Frisch à Arrou (E.-et-L.).

Avances immediat. max. sur motos etc. tous les matins achats

motos, etc., tous les matins achats Gratuitement, apprenez conduite moto, leçons matins et dim., 178, bd. de la Révolte, Levallois.

MAGNÉTO8 DYNAMOS **DÉMARREURS** Toutes Marques

Pièces détachées Pour tous Modèles

医医医医医医医 医医检验 医

Châssis cyclecar, 2 cyl., 7 CV chassis cyclecar, 2 cyl., 7 Cv a eau, quelque pièces à remont., à vend, ensemb., 650 fr., ou sépar., Cora, 44, rue Fessart, Paris.

Dunlop cord. et chamb., 650-65 et selle licette et. neuf, Rode,

Sa, av. Félix-Faure (15°).

Cause, 4 pl., v. bonne cond., int. 2 pl., 6 CV, écl. acc., t. b. pn. chamb., nves, ess. vol., 3.500 fr., repr. moto 4-5 CV ballons, parf. ét., Laurent, 45, rue du Glocher, Limorge.

ét., Laurent, 45, rue du Clocher, Limoges.

A vend, 2 roues moto bon ét., écr. Bouchet, Cycles Avoise (Sart.)

Harnais, ét. nf., écl. élec., vis. sam. et dim., Fabre, 29, rue Charpentier, Paris (1er).

Super-valise de marque, 6 lampes, neuve, 3.000 fr., Boegel, 38, rue de Paris, Ivry-sur-Seine.

55 francs, pompe Meyrel nve., 275 fr., bateau de 3 m. plus. mag., mono et 4 cyl. bon ét., depuis 75 fr., 250 fr. mot. p. vélo, 150 fr., radiateur Lilor, neuf. nombr. occ., T. S. F. neufs, cycles de marque. neufs, Hom et dam., 125 fr., pn. moto et voit. 700 × 80 neufs. H. Cosnier, Précigne (Sarthe).

Partic. vend accus Dinin pour auto, é v., tout neuf, val. 350 fr., céde à 220 fr., Vervaecke, 30, rue des Gravilliers.

Qui désire profiter d'un bon de sette de la contre de la contre de c

Qui désire profiter d'un bon de réduction de 200 fr. valable pour n'importe quelle moto. Je vends également compt. OS, montre OS, t-sad, le tout en emballage, 40 %

au-dessous du tarif.
Machine à coudre Singer bur., val. 1.4000 fr., parf. ét., laissé pr. 600 fr., vis. le soir, Charrier, 17, rue de Savoie, Paris (6°).

Mén. ayant side tour. cherch., mén. même cas pour sort, le dim.,

mén. même cas pour sort, le dim., écr. Gilis, 34, rue Delambre.
2 roues Mich. pn. compl., 7000 × 80, 1 nf., 180 fr., Paul Grel, 5, rue Manuel, Paris (9°).
Carr. sport, 2 pl., p. Salmson ou Amilcar ou sim., garni neuve, 600 fr., 67, rue Castagnary.
A vend mot. Peugeot, 4 cyl., 6 CV, Bosch, Zénith, Bazinet, rue de Loigny, Orléans.

ON DESIRE ACHETER

Salmson cabr. ou torp., 3 pl., pas ant. à juin 26. Couly, Alten-berg par Munster (Haut-Rhin). Suis acheteur moto A. B. C. même en mauvais état. S'adresser Levais, comptable, 104, av.

M. Lev Villiers. Je cherche Monotrace accidentée ou à reviser. Farkas, 60, rue Folie-Méricourt, Paris.

Folie-Méricourt, Paris.

Achète F. N. ou Terrot 350 cmc.
Cruz, 14, rue des Minimes.
Achète Harley Indian. Foulon,
162, av. Daumesnil. Did. 37-13.
Achèt. jeux ailes p. cycl.
G. A. R. ou sim. Ecl., 2 phares,
2 lant. compt., kilom. ou carb.
p. moto 4 CV. R. Hannotin, 5 av.
des Marronniers à Bièvres (Seinest-Oise).

Achèt. moto 350 cmc. soup. lat., et Mitromoteur bied conservés, serai prochainement France. Ecr. maintenant: G. Delbane, Saïda, Liban (Timbre o fr. 50).

Suis acheteur Indian side

DE

膃蝥鷘鸄膃蝥IJ飁荲

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Talapa. (Garnot 58 57

Il y a pour le

UN ALTERNOMOTO DES PHARES

3 LANTERNES — 2 PHARES

REMARQUABLE

sous tous les rapports

7. Rue Carnot, LEVALLOIS (Seine)

les moins chères. Condition Kervran Granier et Cie BANNALEC (Finistère)



aux Six Jours d'Hiver, remporte une nouvelle victoire

PARIS-NICE MOTOCYCLISTE 1928

4 Machines au départ - 4 Machines à l'arrivée enlevant la plus haute récompense - 4 MÉDAILLES D'OR

ers ex-œquo Catégorie 175 cmc... PERRIN et ENDERS Moteur Duten

ex-œquo Catégorie 250 cmc... CORNELIS et WEECH Moteur Lutétia

SANS PÉNALISATIONS

REMPORTANT LA COUPE DU CASINO Huile Kervoline -- Pneus Dunlop

ROCHESTER, 10, Grande-Rue, Le Pré-Saint-Gervais (Seine)

BOULOGNE MOTOR-CYCLE DESCHASEAUX 93, Avenue J.-B. Clément, à Boulogne-sur-Selne C La plus importante Maison de Cycles et Motos de la région Agence Exclusive: TERROT - F.N. - GILLET-HERSTAL - GÉCO MOTOSACOCHE - HARLEY - DOLLAR et toutes Marques. Nombreuses Occasions. — Révision et Réparations toutes Marques Leçons gratuites à tout acheteur et Forfait

HALL de la VOITURETTE 99, Avenue d'Oriéans, PARIS (14°) Téléphone: Gobelins 60-41 Le plus grand choix de Paris en Volturettes et Cyclecars à vendre, - EXPOSITION PERMAKENTE (Tous les jours de 9 h, à 2f h,)

Pour une
Neuve ou d'Occasion
Voyez le Spécialiste DU GARAGE SULLY 5, r. Agripp a d'Aubigné - Mét.: Arsenal **RÉPARATIONS** en 24 heures

BVOO

Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ pour MOIO

prix accid. Rousseau, 51, Gaston-Lauriau, à Montreuil (S.).
Cherche side René Gillet car.
L. V. bi-place, Ecrire Oberson,
85, rue Lepic (18*).
Achète Gillet Herstal 350 cmc.,
Terrot ou Saroléa, 350 ou 500 cmc.

Ecrire: Neveu, 6, rue Ponscarme, Malakoff.

Malakoff.

Suis acheteur moto 175 ou
350 cmc., 2 temps, offre: Pierre,
31, rue Ducouédic à Paris.

Achète moto 250 cmc., 2 temps,
ballons, Terrot, Monet, Gnome
et Rhône, ou autre, Eerire: Mercier, 12, rue Célina-Dubois, à
Montrouge (Seine).

Suis acheteur comptant moto
ou cyclecar, échange. Delburg,
49, boul. Latour-Maubourg.

ECHANGES

Cabriolet Salmson 7 CV, juin 27, roulé 7.000 km., spider capotable, 2 pl. 25 à l'heure, superb. voiture, 1.500 fr. acc.à vendreou éch. contre 4 pl. torpédo cabriol. ou conduit, int. rapide 7 à 10 CV pas ant. à 26. Colinet, représentant à Abbeville (Somme). 2 Amilear 6 HP, écl., dem., 4 et 2 pl. abs. comme neufs à vend. ou échang. contre 2 cond. int. 5 et 10 HP. Perro, 12, avenue des Pavillons, Colombes, gare La Garenne.

Vend. ou échang. contre 10 CV Citroen, 6 CV Renault cond. int., freins av., 3-4 pl. Alcyonnette à reviser 300 fr. Reuter, 140, rue des Rabats à Antony (Seine).

PARIS-MOTOS **TOUTES LES MOTOS**

79, Avenue des Ternes, 79 - PARIS

Terrot 500 cmc. culb. neuve.

Terrot 500 cmc. culb. neuve, éclair. Maglum, compt., tan-sad, à vendre ou échang. contre cabriol. 5 CV. Girault, Pharmacie à Saint-Louis, Marseille.

Sénéchal sp. bord. mot. Ruby rev., 5,000 fr. net ou éch. moto sp. mod. Le dim. ou soir à 7 h. 21, rue de la Beaune à Montreuilsous-Bois.

Poete 7 lampes BM7 Duggetat

Poste 7 lampes RM7 Ducretet 4.000 fr. garanti 3 mois contre moto Terrot 250 cmc., 4 temps prét., même garant. et valeur. M. Mirin, 16 et 17, place du Temple, Niort (Deux-Sèvres). Tél.

3-94.

Vends 80 fr. ou éch, contre magnéto, mono ou carburouns, paire skis val. 150 fr., comme neufs. Lambert, 11, place Carnot, Charleville (Ardennes).

Vends side Indian bon état de marche 2.400 fr. ou éch. contre moto 4 ou 5 HP. J. Greslot, coiffeur, rue du Nord, à Stain (Seine).

(Seine).

CYCLECARS ET

Amilear 6 CV tour., 2 pl., bon état pr. int. Boucher Ecole, Nonant-le-Pin (Orne). Amilcar Bordino nf. abs.,

GRAND CHOIX MOTOCYCLETTES "DEPREZ" ET EN MAGASIN: EN 175, 250, 350 ET 500 cmc.

3 Vitesses, Chaîne-chaîne et Freins dans les moveux. Toutes ces machines sont 2.000 fr.

roulé 9.000 km., essai à vol. Ecrire : Neveu, 6, rue Ponscarme,

Amilcar cyclecar sport 6 CV. 2 pl., car. bateau. Ecrire: Hamon,

2 pl., car. bateau. Ecrire: Hamon, fonctionnaire, 13, rue Jean-Beausire, Paris (4°).

Ariès 5/8, 3 pl. éclair. dem. élect., capote, 5 pn. neufs, phare secours Magond., mot. rev.. vis., t. l. j. à part. de 19 h. 30 ou dim. matin jusqu'à 9 h. Geas, 60, rue Jeanne-d'Arc, Paris (13°). Citroën, beau cabriolet 9 CV 4 pl., sans cap., t. b. équip., parf. état, prix intéres. Morin, 33, rue Balagny.

état, prix intéres. Morin, 33, rue Balagny.

Cabriolet Citroën 5 CV, ét. exc., nomb. acc., Saizeau, 10, rue Raspail, à Levallois.

Citroën 5 CV, 3 pl. tréfle, montre, compt., amort., parf. état, b. prix. Chaix, Cadolive (B.-d.-R.).

C. M. 4 CV 3 pl. éclair., capote, compl. et parf. état de marche, 2.500 fr. Forgeois, 50, av. Anatole-France, Colombes.

De Dion 9 CV torp. 5 roues. Mich. acces. 5.500 fr. Cheruel, Neuvy-sur-Loire (Nièvre).

D. F. R. torp. 4 pl., à enlever 3.400 fr. 10 HP, ½, taxe 5 HP, essai à volonté, pn. et outil. Coiffeur, 5, rue Pincl.

E. H. P. 5 ch. excel., état, b. prix. Teinturerie, 33, rue Chaptal à Levallois.

Cyclecar 2 pl., parf. état, écl. Mag., acc., out. 3.600 fr. G. A. R. 2/3 pl., ét méc. parf.

tal à Levallois.

Cyclecar 2 pl., parf. état, écl. Mag., acc., out. 3.600 fr. G. A. R. 2/3 pl., ét. méc. parf., compt., mont., acc., out., 5.600 fr. Ducrey, 7, villa Ermitage (20°), ap. 7 h. et samedi, dim. matin.

Grossley force 20 CV consom. 15 lit. aux 100 km., 1 l. ½ huile, vit. 130 km., compl. rem. à neuf, mot. 4 cyl. à 5 paliers, tenue de route parf. Mutteau, 51, rue Vivienne, Maris (2°).

Lafitte 5 CV, 3 pl. mot. revisé, capote, 5 r. garnies, imp. et as. payées, à enl. 2.800 fr. Pichon, 233, rue Lecourbe, sam. ap.-midi et dim. matin. Aut. J. 7 à 9 h. soir ou écrire.

WILLIAM

2, Rue Dézobry, St-DENIS. Tél. 701 Ses Avantages spéciaux Agence TERROT et MONET

Agence TERROT et MONET

Morgan sp. 7 HP juillet 27, pn. ballons, compt., volant souple, klaxon, capote, 2 éclair. élec. et Magon., parf. état, outil. Blocher, 184, rue Gallieni à Boulogne, le soir ou 79, rue de Monceau dans la journée.

Morgan sport 1927 com. neuf, capote, roue à broche, gr. pn., éclair. élect. par dynamo 2 gr. phares, acc. impec. 5.400 fr. vis. le soir et le dim. Emile, 24, av. du Pont-de-Handy.

Morgan, à eau, moteur Magn., ét. nf., chaîne Renola, écl. Mag, grais. mot. p. pompe autom., montr., compt. OS, pn. 710×90.

Prix: 5.500. Vis. t. l. j. apr. 15 h. G. Dubois, 36 bis, rue Aug-Buisson. La Garenne (Scine).

Morgan, camion à eau, roulé

Buisson, La Garenne (Seine).

Morgan, camion à eau, roulé
10.000 km., roue AR détach.,
gr. pn., compt. OS, nom. acc.,
éclair. Mag. t. ben état. 5.000 fr.
M. Decré 5. r. Cavallotti, Paris.
Particulier ach, à particulier,
Morgan sport eau ou air pas ant. à
1927, pen roulé, ét. de neuf., pn.
715×11 b. équip., paiem. compt.,
Faire off. Pierre Simon, 16, rue
Delizy, Pantin.

MOTOCYCLISTES'



LE CHOIX DEVOTRE

Vos mises au point Vos réparations



ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MUTO:

DÉTRUCHE & VULLIAMY 119, Fg St-Martin (10°)

AGENCE: RAVAT - TERROT - MONET & GOYON - DOLLAR - GNOME &RHONE - SOYER - TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON -HARLETTE - PEUGEOT - CLÉMENT - GLADIATOR -

RENÉ GILLET - CYCLECAR SIMA-VIOLET Vente - Échange - Pièces détachées pour Motos de toutes marques et A.B.C COMPTANT - CRÉDIT

POUR INVENTIONS

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

MAISON F. TOUTIN Teléphone : Levallois 10-41 171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)

POUR TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P. M.

Expéditions en Provinces — Demandez le Tarif 1928 La Maison se charge des Réparations. - Travail soigné.

INDIAN 2700-HARLEY 3300-B.S.A.2700

et toutes motos de 1 a 9 HP.

Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois
Prise en paiement de bons, titres et motos Crédit 13 mois
Fabrique de Carrosseries - Catalogue gratuit Éts FOULON. Bureaux et Magasins : 162. dv. Daumesnil - Tél. Diderot 37-13

Salmson AL, 3, ch. ent. conf.

Salmson AL, 3, ch. ent. conf. Marchal, vol. soup. b. ét. 4.800 fr. Lucien, 67, r. Castagnary, Paris. Salmson type GN b. ét. 5 roues 8 pn., 2.800 fr. Veiller. 10, rue Faidherbe, à Nogent-s-Marne. Salmson-Bignan, 7 CV, torp. 3 pl., mot. neuf 5.500 fr. Mouzet, 157, rue de l'Union, à Houilles. Sigma 2-3 pl., mot. Ballot. 8 ch. peint et 4 pn. neufs, phare Marchal, paie p. 4 CV. 3.850 fr. Perrotte, 29, rue de la Saône, Paris (12°).

Perrotte, 2 Paris (12°).

Sima-Violet, magnéto, 3 pl., 5 roues conf., compt., cap., 3.500. 16, rue Danton, Malakoff.

D'Yrsan à vend. c départ, parf. ét., nomb. access., b. pr. urgence. Ecr. Aubert, 12, r. Villers, Colombes (Seine).

bes (Seine).

Le Zebre, 5 HP, équipée pn nfs., peu roulé, parf. ét., 6.800 fr. Vis. dim. ou écrire Bonnet, 47, r. du Commerce, Paris (15°).

Pour cyclecar mot. 5 CV, boit. 3 vit., marc arrière. Bouche, 10, r. Bellevue, Paris, Nord 94-97.

D. F. R. 250 cm., modèle 1927, ch.-ch., graissage méc., selle Chéry grd modèle, frein direct, parf. état. 2.400 fr. M. Leprisnof (Chaussure), 9, rue Brézin, Paris (14°).

LIAUDOIS .

Agent Direct de toutes les Grandes Marques RÉPARE TOUS TYPES : SPORT et TOURISME Stock : Pièces détachées

9. Avenue Félix-Faure PARIS (15°) — Ségur 09-08

Morgan, air sporting, écl., capote nfs., parf. ét. méc. Bamert, 34, r. Sébastien-Mercier (15°), le midi, 4.600 francs.

Morgan-Darmont spécial 28, écl. élec., s. gar. 10.500 fr. Vis. dimanche. Melieval, 58, rue Edouard-Vaillant. à Levallois.

Morgan-Darmont, type B à Morgan-Darmont, type B à

Morgan-Darmont, type R à l'ét. ab. neuf, 4.500. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

J. GRANDCHAMP-3
35, Ree Delesclure - KREMLIN-BICETRE
Specialiste de la 5 CV. Peugeot en
toutes Volturettes.
Remiss à neuf, Transformations à dec

toute Voiturettes.

Remiss è neuf. Transfermations à deccenditiens ens étales
avec garantie de 6 mois

Mathis, 7 HP, torp. 4 pl., t. b.
état, 6 roues, 85 à l'h., peint bleu roi,
t. joli. Prix: 7.600 fr. Moyreaux,
61, Boul. Lefebvre, Tél. 23-14.

Mathis cond. int., 2-3 pl. 6 CV,
état parf., housses, montr., compt.,
écl. démar. élec. Marchal, stop,
project., klarson, confort, amort.
etc., 10.500 fr. Charlot, 28, rue
Etienne-Dolet, à Alfortville (Seine).
Mathis, 6 CV, 2 pl. 5 r. compl.,
écl. Mag., assur., ent. rev. Sept. 27
(fact. 2.500 fr.) pas sortie depuis,
parf. et pr. inter. Ecrire Letrillard,
20, rue Devosge, Dijon.
Mathis 6 CV, 3 pl. ½, écl. dém.,
peint, freins, accus éf. de neuf,
6 pn. confort, compt OS, et montre
OS, flic. stop., p-bag. etc., 8.500 fr.
Vis. sam. apr. 13 h. et dim. matin.
Chardonuet, 13, r. des Ormes a
Charentonneau, Maisons-Alfort,
(Seine).

(Seine),
Peugeot quadrilette 4 CV, acc.
b. ét., 3.800 fr. B. Robert, Courcelle-Gif (Seine-et-Oise).
Peugeot voit. 5 CV, ½ taxe, com. neuve, acc. 2.800 fr. Nivette, 5, rue Robert-Estienne, à Pavillons-s-Bois (Seine).
Peugeot, quadr. type 172 cmc, t. b. ét. 6.200 fr., écl. élec. René Bertuot, 54, rue Guilmant, à Meudon (Seine-et-Oise).
Rally-Sport superbe, 3 pl.,

- ACCESSOIRES -

SAKER

pour Motocyclettes

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET

Tél. 16.06 - GROS

écl. dém., nombr. access. et gar. de neuf., ess. prix 6.500 fr. Raviten, 4, rue Emile-Zola, à Saint-Ouen, (Seine).

(Seine).

Renault 6 CV, cond, int., 4 pl., ent. rev. peint neuve, pn. parf. ét., 4.000 fr. acc. 13.000 fr. André, 32, r. Saint-Pierre, à Neuilly.

Renault cond. int., 10 CV, type
K-Z ou torp. Citroën B ½ luxe, pist., alum. 90 à l'h., comp. acc., toutes deux parf. ét. méc. et élec., p. inter. yend. nar. partie inter.

toutes deux parf. ét. méc. ét élec., p. inter. vend. par partic., inter. s'abstenir. Darcis, 4, rue Champlouis, à Corbeil (S-et-O.), tél. 285. Particulier vend en conf. Salmson 7 CV, joli torpedo 3 pl., t. b. entr. en parf. ét. de marche, peu roulé, amortis. Snubber, prix 7.000 fr. Montagnon, 52, av. Daumesnil, Paris. Ecrire p. rendez-vs. A prendre nve en usine voit. Salmson, réduc. t. import. s. prix du catal., carr. au choix, écrire ou venir. M. Dell, 1, r. Francis-def Pressensé, Puteaux, mat. de pré-

Pressensé, Puteaux, mat. de pré-

PARIS-NICE 1928 **KER VOLINE**

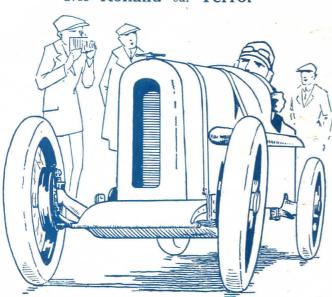
associée aux succès des équipes

BMW - CP. ROLEO - DOLLAR - LE GRIMPEUR MAGNAT-DEBON - MONET-et-COYON MONOTRACE - NEW-MAP - RAVAT ROCHESTER - ROVIN - ROYAL-MOTO SAN-SOU-PAP - TERROT - UTILIA

remporte

50 MÉDAILLES D'OR 8 COUPES 3 RECORDS

dont le Record Général de la Turbie avec Rolland sur Terrot



ETTS QUERVEL FRÈRES SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 7.000.000 DE FRANCS

25 à 37, RUE DU PORT, AUBERVILLIERS (SEINE)

PIERMAR.

PUB MOURLOT

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS



Boulevard Michelet à Marseille

ers

175 cmc. 350 cmc. ex-200 cmc. ex-

600 cmc. Side-car

Records battus

Triple Victoire à

MASSILLAN

ers

500 cmc. 175 cmc. 600 cmc. SIDE-CAR GAUSSORGUES GAUSSORGUES JOUVENT

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

MONET-&-GOYON

57, Rue du Pavillon MACON