

Les silencieux en Motocyclettes

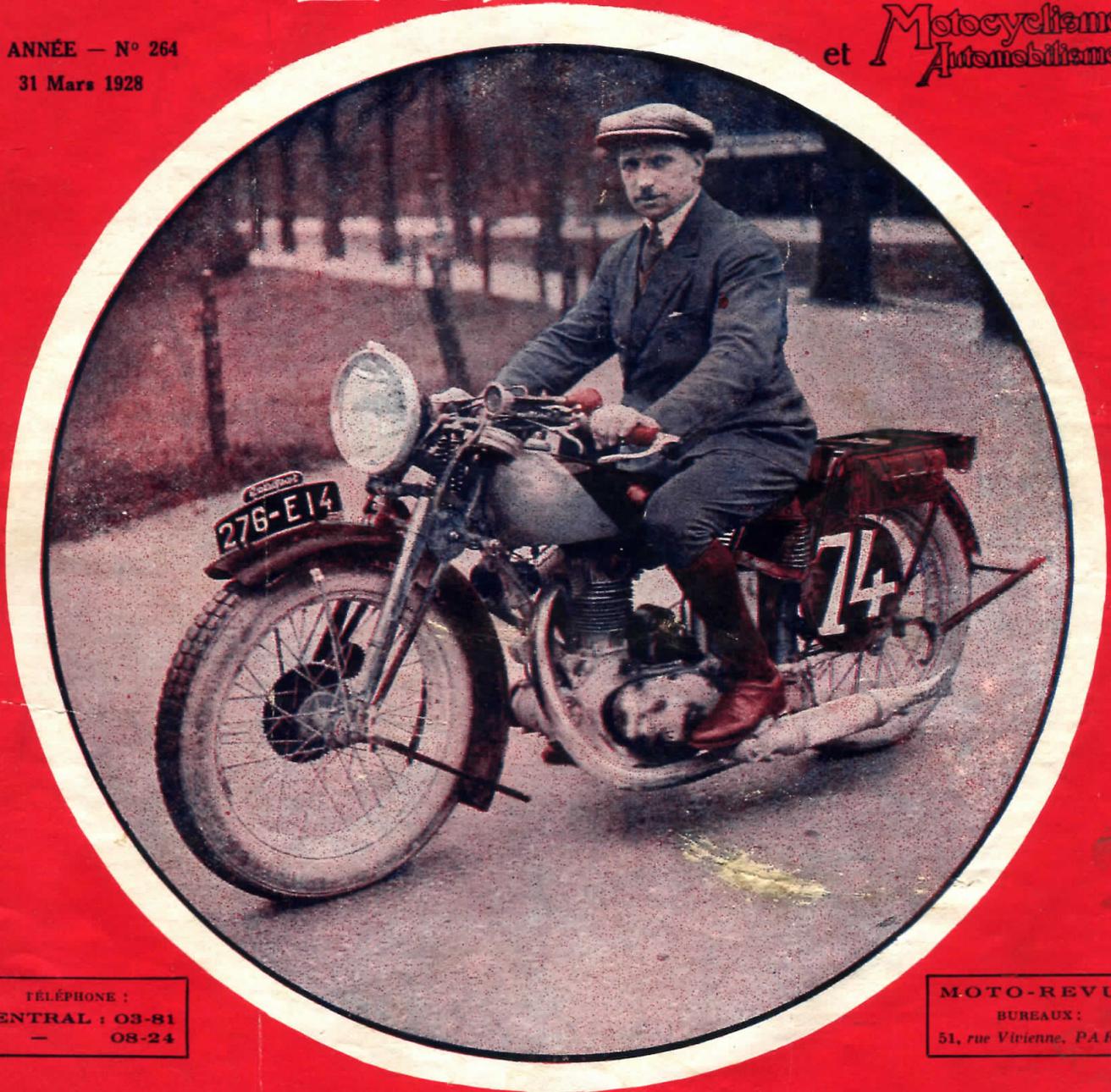
MOTO REVUE

LE NUMÉRO
1^{fr.} 25

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 264
31 Mars 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

PÉAN avec la P. 105 PEUGEOT
Triomphatrice de PARIS-NICE.

En 350 cmc, PÉAN et MOACHON sur P. 105 PEUGEOT, se classent 1^{ers} ex-aequo sans pénalisation.
2 Médailles d'or.

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
DES MAGNÉTOS MARELLI

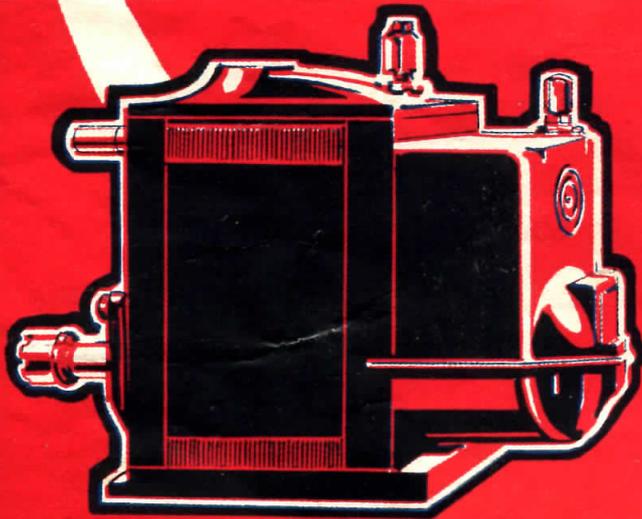
77 Boul. Gouvion St Cyr PARIS

Telephone
WAGRAM 49.09

Télégramme
MAGMARELLI 62 PARIS



MAGLUCE MARELLI



Publ. GIAMOLI et VALENTIN

AUJOURD'HUI

une moto n'est pas complète si elle ne comporte pas l'éclairage électrique. Pour cela un seul appareil présente tous les avantages que doit comporter la solution d'un tel problème, c'est le

MAGLUCE MARELLI

Dynamo et Magnéto combinées

dont les qualités principales sont :

SIMPLICITÉ

SÉCURITÉ

COMMODITÉ

**MINIMUM DE
PUISSANCE ABSORBÉE**

LÉGÈRETÉ

**RAPIDITÉ DE POSE
(une demi-heure)**

L'installation MAGLUCE MARELLI est livrée complète. Elle comprend : la dynamo-magnéto, le phare avec lumières route et ville, les accus avec support, et la lanterne-arrière qui sert de baladeuse.

Le MAGLUCE MARELLI peut s'adapter sur n'importe quelle moto monocylindrique sans modification aucune ni sans qu'il soit nécessaire pour le constructeur de prévoir un aménagement spécial ou empirique.

Il n'y a donc, pour ce dernier comme pour le client particulier, aucune dépense à envisager pour une modification quelle qu'elle soit à la machine ou à l'étude, pour son adaptation.

GNOME RHONE

Ses Modèles 1928

Type H 2 (2 C.V.) : 175 cmc., bloc-moteur
2 temps, 2 vitesses, transmission par chaîne.
Prix : 3.000 fr.

Type E 2 (3 C.V.) : 250 cmc., 2 temps,
3 vitesses, transmissions par chaînes, graissage
automatique par pompe mécanique.
Prix : 4.600 fr.

Type D (5 C.V.) "SPORT" : 500 cmc.,
4 temps, soupapes latérales, 3 vitesses,
transmissions par chaînes, graissage automa-
tique par pompe mécanique, graissage supplé-
mentaire à main. **Prix : 6.200 fr.**

Type D 4 (5 C.V.) "SUPER-SPORT" :
500 cmc., 4 temps, soupapes en tête du cylindre,
3 vitesses, transmission par chaînes, graissage
Técalémit, Selle Terry. **Prix : 7.500 fr.**

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE

MSINS DE VENTE 49, AV. DE LA G^{DE} ARMÉE

SUCCURSALE

PARIS

SUCCURSALE

6, R. D'AUBUISSON. TOULOUSE

185 BIS R. DE ROME. MARSEILLE

VOICI nos conditions nouvelles :

ST-MARTIN AUTOMOBILES

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

livre toutes les Marques de MOTOCYCLETTES
neuves (prix des constructeurs) ou en service, payables

en **14 VERSEMENTS**

avec ZERO % d'intérêts ;

avec ASSURANCE GRATUITE D'UNE ANNEE (remboursée par nos soins) ;

avec PERMIS DE CIRCULER GRATUIT (carte grise et impôts payés pour un trimestre).

ST-MARTIN AUTOMOBILES

est la Maison des MOTOCYCLISTES

et sera toujours la première Maison de France

**pour MOTOCYCLETTES
- et ACCESSOIRES -**

CATALOGUE ILLUSTRÉ 120 Pages, franco.. Prix : 2. »

ACHAT - ÉCHANGE - RÉPARATIONS GARANTIES

MISE AU POINT MINUTIEUSE DE TOUTES MOTOS

Pose gratuite des Accessoires

Des Milliers de Motocyclistes sont pour ST-MARTIN AUTOMOBILES

UNE RÉCLAME VIVANTE

Terrot



présente sa nouvelle 3 cv. luxe 250 cmc.

SPÉCIFICATIONS

MOTEUR. — 4 temps "TERROT" 59x90, cylindrée 246 cmc. à soupapes latérales (type Tourisme "OT" ou Sport "OS") ou culbuteurs (type Supersport "OSS").

GRAISSAGE. — Par pompe mécanique avec viseur.

CARBURATEUR. — AMAC à aiguille.

MAGNÉTO. — FRANCE à avance réglable.

ÉCHAPPEMENT. — Par gros tube et silencieux.

BOITE. — 3 vitesses "TERROT" à commande sur réservoir.

TRANSMISSION. — Par chaînes.

FREINS. — Dans les moyeux.

ROUES. — avec pneus ballons à tringles de 25x3.

CADRE. — Surbaissé à double tube supérieur.

FOURCHE. — avec amortisseurs.

GUIDON. — Réglable.

REPOSE-PIEDS. — Réglables (ou marche-pieds Wagon).

SELLE. — BROWN réglable.

PORTE-BAGAGES. — avec 2 sacoches.

RÉSERVOIR. — en selle (11 litres).

RÉSERVOIR HUILE. — Séparé (2 l. 700).

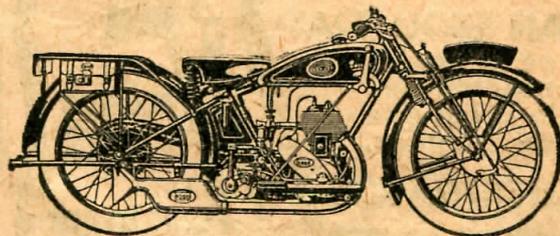
GÉNOUILLÈRES. — Caoutchouc.

EMAIL. — Noir avec panneaux bleus.

POIDS. — 110 Kilogs.

VITESSE. — ("OT" ou "OS") 80 Kms à l'heure, "OSS" 100 Kms à l'heure.

CONSOMMATION. — 2 l. 500 aux 100 Kms



Type OT (tourisme)	4.700 fr.
Type OS (sport)	4.700 fr.
Type OSS (supersport)	5.350 fr.

Avant toute publicité prématurée, **TERROT** a voulu que les qualités de cette machine reçoivent leur consécration dans la grande épreuve d'endurance **PARIS-NICE 1928**. Les qualités promises ont été tenues puisque les 4 machines, engagées en catégorie 250 cmc., pilotées par **DURAND, QUENETTE, DOYEN** et **LAVIGNE**, triomphent aisément et remportent 4 médailles d'or, la Coupe des motos légères et la Coupe Patino.

Mieux : Sur une machine munie du même merveilleux moteur **TERROT 250 cmc.**, **DURAND** se classe 1^{er} à la côte de la Turbie (cat. 250 cmc.) battant le record, devant un lot relevé de concurrents.

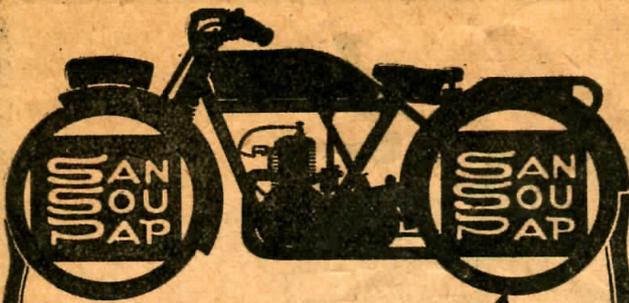
Se présentant sous des auspices aussi favorables, la nouvelle **TERROT 250 cmc. 4 temps**, qui va compléter admirablement la gamme déjà étendue des modèles de la grande firme française, est appelée à un succès certain.

Envoi franco sur demande de la Notice spéciale O

Magasin de Vente à Paris : 30, Avenue de la Grande-Armée

Établissements TERROT

2, Rue André-Colomban
DIJON



le vrai banc d'essai

LA ROUTE
a consacré la
marque

SAN SOU PAP

ses succès
répétés font
la preuve de
ses qualités.

ENDURANCE
RÉGULARITÉ
VITESSE

1927
BOLD'OR
records 1925
1926 battus

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

PARIS •
LES PYRÉNÉES
• PARIS

1^{er} classement gé^l
toutes catégories

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

5 engagés
5 premiers
5 médailles d'or
Coupe Bleue

**AGENCE GÉNÉRALE
DE SAN SOU PAP**

catalogues illustrés
gratuits et conditions
de vente en 12 mois.

154. Boul. HAUSSMANN
PARIS

Motex



MANTEAUSALF

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'anti-chambre, toujours prête à être portée par toute personne prudente voulant éviter un refroidissement toujours grave

En série réclame avec capuchon et bretelles :

Longueur 100. . . .	110 fr.
— 110. . . .	120 fr.
— 120. . . .	130 fr.

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.

MANTEAUSALF

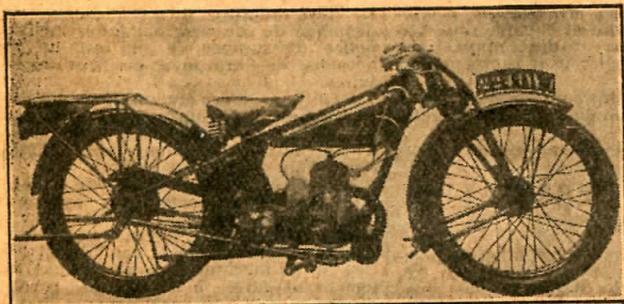
MANTEAUSALF

MANTEAUSALF

LES NOUVEAUX MODÈLES

SOYER & C^{ie}

63, Route de la Révolte — LEVALLOIS (Seine)



175 cmc. — 2 temps

Chaîne-Chaîne — 3 Vitesses

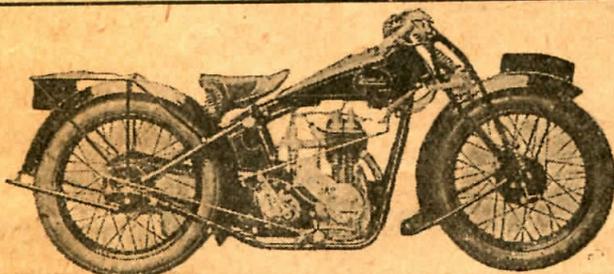
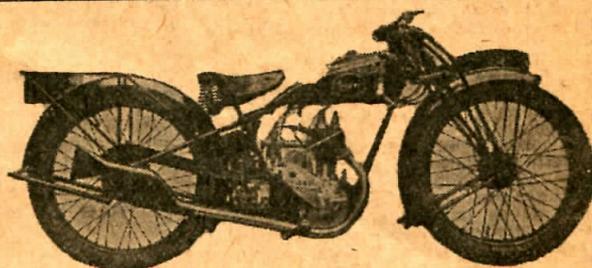
3.500 FR.

250 cmc. — 4 temps

MOTEUR J.A.P.

Chaîne-Chaîne — 3 Vitesses

4.750 FR.



350 cmc. — 4 temps

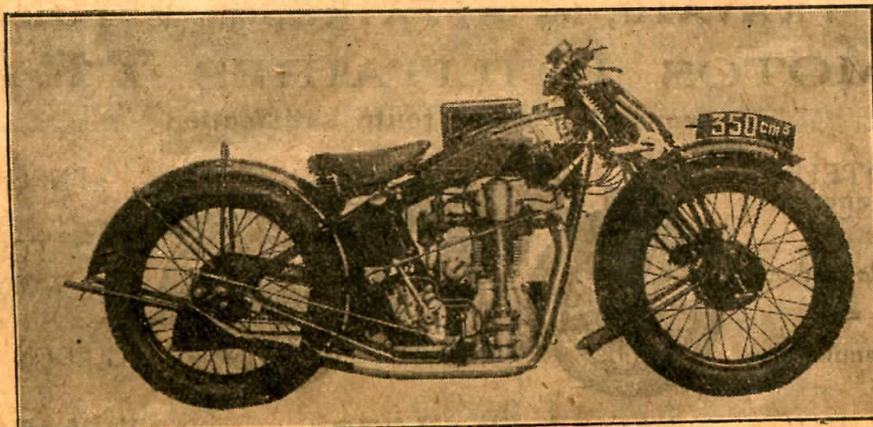
MOTEUR J.A.P.

Chaîne-Chaîne — 3 Vitesses

SOUPAPES
LATÉRALES **5.500** FR.

A CULBUTEURS **6.000** »

■■■■■■■■■■
350 cc.
ARBRE A
CAMES
EN TÊTE
MOTEUR
SOYER
■■■■■■■■■■



■■■■■■■■■■
PRIX
6.300 fr.
■■■■■■■■■■

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Mars
1928
N° 1

MOTO-TRAIN

Et^s E. TRAIN
3, Rue
Rouget-de-l'Isle
COURBEVOIE
(Seine)

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES DE MOTOS "TRAIN"

CAUSERIES

Le but de cette page

Causer avec nos clients tel est notre but, et c'est pourquoi cette page paraîtra chaque mois à cette même place.

Nulle Revue n'était mieux qualifiée pour cela que *Moto Revue* qui, peut-on dire, est lue de tous ceux qui s'intéressent à la motocyclette. Aussi en causant avec nos clients causerons-nous avec tous les motocyclistes.

De quoi causerons-nous ?

Tout d'abord et naturellement de nos motocyclettes ; mais aussi de la motocyclette en général, de son avenir, de son utilité, de sa conception et de ses progrès.

Tout ce qui peut intéresser un motocycliste fera l'objet de nos causeries. Tout ce qui peut aider à la diffusion de la motocyclette sera traité ici.

Nous faisons appel, en outre, à la collaboration de tous ; que chacun nous apporte ses idées, nous lui offrons ces colonnes pour plaider la cause qui nous est chère : celle de la motocyclette.

Ne l'oublions pas, en effet, l'avenir de la motocyclette est immense. En 1927, il roulait en France 137.979 motos, dans 2 ans, dans 4 ans, dans 6 ans c'est le double, le triple, le quadruple de ce nombre qui devra circuler. Est-il en effet un moyen plus économique de se transporter rapidement d'un point à un autre ? Non. Le chemin de fer, les transports en commun ne sont pas pratiques et coûtent cher. L'automobile n'est pas à la portée de tout le monde et puis il faut un garage. Dans la vie moderne, il devient de plus en plus nécessaire de se déplacer rapidement, encore faut-il pouvoir le faire de façon économique.

Une clientèle importante faite d'employés, de bourgeois modestes, d'ouvriers d'usines et des champs, de représentants de commerce, etc., en un mot de toute personne ayant à se déplacer soit pour son plaisir, soit pour ses affaires, aspire à se rendre acquéreur d'une motocyclette.

Mais il est nécessaire que cette moto-

cyclette présente des avantages indispensables. Elle doit être, avant tout, une motocyclette excessivement sérieuse et munie des derniers perfectionnements, rendant sa conduite excessivement simple ; être robuste, confortable, d'un entretien nul et capable d'un service prolongé sans usure appréciable. C'est ce que nous appellerons la *motocyclette utilitaire*.

Dans notre prochaine causerie nous définirons en détail ce que doit être cette motocyclette.

ECHOS ET NOUVELLES

Avant guerre, on payait un kilogramme de pommes de terre 0 fr. 10, un litre de lait 0 fr. 20, une coupe de cheveux 0 fr. 30, une moto 350 cmc. environ 2.000 francs ; maintenant on paye le kilogramme de pommes de terre 0 fr. 90, soit 9 fois plus, le litre de lait 1 fr. 60 soit 8 fois plus, la coupe de cheveux 3 fr. soit 10 fois plus et une motocyclette Train 350 cmc perfectionnée 4.500 francs soit 2 fois 1/2 plus. On peut vraiment dire que la moto est pour rien.

Un essai de la 350 cmc., Train sera publié dans un prochain numéro de *Moto Revue*.

LA DIFFUSION DE LA MOTOCYCLETTE PAR LA VENTE A CRÉDIT

Etablir des motocyclettes pour tout le monde c'est bien, permettre à chacun de les acquérir, c'est encore mieux.

La vente à crédit résout le problème et permet au modeste employé, par exemple, en prélevant chaque mois une faible partie de ses appointements, de se rendre acquéreur d'une motocyclette qui lui permettra de se rendre chaque jour rapidement à son bureau et le dimanche ou les jours de congé de faire, en compagnie de sa femme, de longues randonnées dans des conditions avantageuses.

Pourtant si la vente à crédit de la motocyclette n'est pas encore très développée en France c'est que jusqu'ici les conditions en étaient onéreuses et les formalités agaçantes

Certaines organisations, particulièrement à Paris, se sont bien spécialisées dans la vente à crédit de la motocyclette mais à côté de conditions qui à première vue peuvent paraître intéressantes, il est presque toujours demandé de souscrire obligatoirement à une police d'assurance ce qui est un moyen détourné de faire payer des frais supplémentaires.

D'autre part, ces organisations qui ne sont, en somme, que des magasins, ne sont vraiment pas qualifiées pour vendre de la motocyclette, n'ayant ni personnel compétent, ni atelier de réparation.

L'acheteur d'une motocyclette a tout intérêt à s'adresser directement à l'agent de la marque de sa région où il trouvera toujours, du moment qu'il y a fait son achat, des conseils expérimentés sur la conduite et l'entretien de sa machine, des réparations parfaitement exécutées à de bonnes conditions, s'il lui arrive un accident, des livraisons rapides s'il a besoin de pièces détachées, etc.

Notre organisation de crédit qui est unique nous permet de livrer nos motocyclettes dans toute la France par l'intermédiaire de nos agents à des conditions exceptionnelles c'est-à-dire avec une majoration sur le prix du catalogue de 2 % seulement pour 9 mois de crédit et 3 % pour 12 mois, et cela sans aucun autre frais supplémentaire, ni assurance ni formalités.

Vraiment, dans de telles conditions, on peut dire que l'achat d'une motocyclette est bien à la portée de tout le monde.

LE COIN DU BON SENS

Soyons philosophes. Pour vivre heureux que faut-il ?

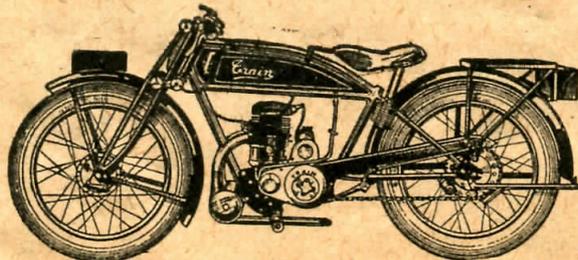
- 1° Une bonne santé ;
- 2° Un bon revenu de son capital, soit travail, soit titres de rente ;
- 3° Une bonne compagnie et pour se distraire ou se promener, une

Motocyclette TRAIN

Pour le TRAVAIL, les AFFAIRES et le TOURISME
LES MOTOS UTILITAIRES TRAIN
vous donneront toute satisfaction

BLOC MOTEUR
3 VITESSES

Moyeux à double tambour
de frein et
roulements annulaires



PNEUS BALLON

FOURCHE
A AMORTISSEURS

GUIDON ORIENTABLE

PRIX (entièrement équipées) : 4 CV. 3.950 Fr. — 5 CV. 4.500 Fr.
Pour 9 mois de crédit : majoration 2 % — Pour 12 mois : 3 % — Sans autres frais ni assurance.

AGENTS PARTOUT

VI

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LE NOM SCHRADER EST VOTRE GARANTIE

ENTRETIEN La vie des pneus est incontestablement prolongée en leur accordant régulièrement un peu de soin. Il est recommandable de changer les intérieurs de valves au moins une fois par an. Les intérieurs de valves Schrader se vendent en boîte métallique rouge de cinq et le nom Schrader garantit leur supériorité.



Seuls Concessionnaires pour la France;
A. SCHRADER'S SON, INC. of FRANCE
91^{me}, Avenue des Ternes, PARIS (XVII^e)

Téléph. :
WAGRAM 95-45

Adr. Télégr. :
AIRVALVE-PARIS

Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus

Indicateurs de Pression

LA QUALITÉ SCHRADER EST INDISPUTÉE ET INIMITABLE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII

Chaque Épreuve est un Triomphe

et impose davantage

L'ALTERNO-MOTO

des Phares

AUTEROCHE

- - Après le succès - -
 - du Concours d'Éclairage -
 - - de Moto-Revue - -
- Après les victoires remportées
- aux Six Jours d'Hiver -

L'ALTERNO-MOTO

équipe dans

PARIS-NICE 1928

1	ers	ENDERS Jack sur Rochester cat. 175
		PERRIN - - - -
	ex-	CORNELIS - - - 250
	æquos	WEECH - - - 250
		BOUTILLIER sur Sarolea cat. 500

et remporte la

Coupe de la Commission Sportive du M.C.N.

7, Rue Carnot, LEVALLOIS (Seine)

Sportifs!

VISITEZ LES

STANDS MOTOS

DU **PALAIS** DE LA

NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

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

GRANDES

FACILITÉS

DE

PAIEMENT

AUX MÊMES PRIX

QU'AU **COMPTANT**

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

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

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

Dans la classique épreuve

PARIS - NICE

...à nouveau, la

GILLET HERSTAL

MARQUE FRANÇAISE

triomphe...

350 cmc., 2 temps

500 cmc., 4 temps

Iers

EX-ÆQUOS.

Cat. 350 cmc., soli : *M. ANDOLY.*

Cat. 500 cmc., soli : *MM. REINARTZ et DUMOULIN.*

Cat. 500 cmc., side-car : *MM. ANDRIEU et JUIGNET.*

L'ÉQUIPE TERMINE AU COMPLET SANS PÉNALISATION, [ENLEVE

5 Médailles d'Or

la

Coupe des Side-Cars

et la

Coupe de l'Éclaireur de Nice

REINARTZ réalise dans l'épreuve du Col de Braus la plus grande vitesse (toutes catégories).

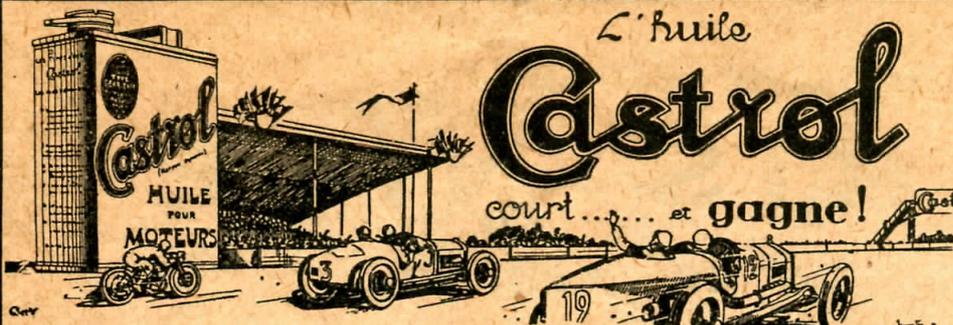
*Huile Purfina - Amortisseurs - Hartford - Disques Ferodo
Selles Bonhomme - Pneus Dunlop - Bougies Nerka et Elite.*

Demandez Catalogue et Conditions paiement en 12 Mois
(sans assurance obligatoire)

DEMANDEZ AGENCE DIRECTE A

S. A. Anciens Et^{ts} GERKINET, à JEUMONT (Nord)

Bureaux et Stocks à Paris : 32, Rue Pierret - NEUILLY



L'huile

Castrol

court... et gagne!

dans

PARIS-NICE

1928

comme les années
précédentes.

Les coureurs ci-après, ravitaillés par **CASTROL** ont tous terminé sans pénalisation :

Motos 175 cmc. : Petitpierre (Thomann).

Motos 250 cmc. : Lezin (Gnome & Rhône), Zendher (Zendher), Schor (Zhendher), Vallet (Favor), Mont (Favor), Belli (Favor).

Motos 350 cmc. : Oilter (Motosacoche), Sartorio (Motosacoche), Charrières (Motosacoche), Dallest (B. S. A.), Chevannes (B. S. A.), Boer (Royal Enfield), Robert (Jean Thomann), Lunes (B. S. A.), Fabre (Jean Thomann).

Motos 500 cmc. : Naas (Gnome & Rhône), Bernard (Gnome & Rhône), Divorne (Condor), Vuillemin (Condor), Menapses (Norton).

Motos 750 cmc. : Lathebaudière (Ind.).

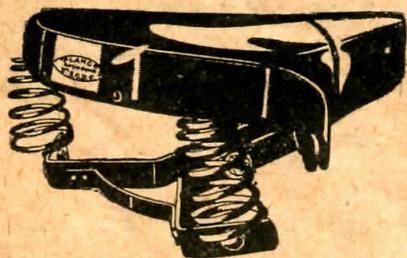
Rappelons pour mémoire que l'huile **CASTROL** utilisée dans les courses est exactement la même que celle mise dans le commerce.

EN VENTE DANS TOUS LES BONS GARAGES

Société des HUILES CASTROL, 58, Rue de Londres, PARIS

DEUX RÉVÉLATIONS...

Pour le Motocycliste...
la selle "**PLANOR**"



A Nappe de ressorts, suspendue sans aucune partie dure

Prix sensationnel { Modèle 30/20. 112 fr.
Modèle 33/35. 144 fr.

Pour le Passager...
le siège
"**BERRUS**"



A Nappe de ressorts suspendue, réglage selon le poids du passager

Prix sensationnel { avec poignée 98 fr.
supplément pour dossier . 20 fr.

Notices illustrées franco sur demande à **L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE, 51, r. Vivienne, PARIS (2^e)**

PARIS-NICE MOTOCYCLISTE

(1.500 kilomètres - 11 au 16 Mars)

Cat. 350 cmc.

1

ex æquo : **LEMASSON** (Médailles d'Or)

Cat. 250 cmc.

ex æquo : **MEUNIER et PARIZET**
(Médailles d'Or)

tous sans pénalisation, sur motos



Alcyon

(PNEUS DUNLOP)

Alcyon construit en grande série ses motos

175 cmc. - 250 cmc. - 350 cmc.

- - - aux conditions plus avantageuses - - -

Moto ALCYON, 2 cv.	(175 cmc.), moteur 2 temps. 2 vitesses, démarreur et débrayage.	2.340 fr.
Moto ALCYON, 3 cv.	(250 cmc.), moteur à tourbillons Bté S.G.D.G. 3 vitesses, démarreur et débrayage.	3.125 fr.
Moto ALCYON, 4 cv.	(350 cmc.), type "Super-Sport", moteur à culbuteurs, 3 vitesses.	5.850 fr.

Le Catalogue ALCYON motos, "MR" 1928, vient de paraître. Le demander à ALCYON à Courbevoie (Seine) ou aux Agents de la Marque.

DOLLAR



PARIS

1928

NICE

fournit à DOLLAR l'occasion d'un nouveau et éclatant succès

Catégorie 175 cmc.

Catégorie 175 cmc.

Catégorie 350 cmc.

Catégorie 500 cmc.

1^{er} ex-æquo
PORTRAIT
Agent de Rouen

1^{er} ex-æquo
RASSER
Agent de Ballancourt

1^{er} ex-æquo
CORREARD
Représentant de Dollar

1^{er} ex-æquo
VACHE
Agent de Marseille

L'Équipe DOLLAR gagne la COUPE de la CORNICHE

Catégorie 500 cmc. : **VACHE GAGNE LA COUPE DE L'HUILE ESSOR**

Nouvelle adresse :
19 (P), Quai de
la Marne
JOINVILLE-LE-PONT
(Seine)

Concours d'Éclairage : **PORTRAIT** et **RASSER**
gagnent, avec Alternacycle, la Coupe du Comité.

Ateliers de Réparations
et Pièces détachées :

LIAUDOIS
9, Av. Félix-Faure
PARIS

DOLLAR

PARIS - NICE 1928

Catégorie 250 cm³ - Type Commercial

1^{ers}

BELLI-MONT & VALLET

ex-æquo - SANS PÉNALISATION - gagnant 3 Médailles d'Or et la Coupe de la Riviera
sur

FAVOR

PNEUS

WOLBER

A. WOLBER

SOISSONS (AISNE)

PARIS-NICE 1928

LES MOYEUX-FREINS ET FOURCHES



Brevetés S. G. D. G.

Marque Déposée.

—:— *Confirment leur qualité* —:—

1 ers <hr/> <hr/>	MOTOCYCLETTES 175 CMC.	PERRIN sur Rochester. ENDERS sur Rochester. RASSER..... sur Dollar. PORTRAIT..... sur Dollar.
	MOTOCYCLETTES 250 CMC.	LEZIN sur Gnôme & Rhône. WESCH sur Rochester. CORNÉLIS sur Rochester. AUGOYAT..... sur Radior. VALLET sur Favor. MONNET sur Favor.
	MOTOCYCLETTES 350 CMC.	CORRÉARD sur Dollar. DOUET sur Automoto. MERCIER sur Automoto. HENRION sur La Française. TALDIR sur La Française. CHAMBION..... sur New-Mapp. LAMOTHE sur Styl'son. SAILLET sur Styl'son. SABATIER sur Radior. CARMINE sur Radior. ZIND sur Ravat. PAULIN sur Ravat. DOIX sur Ravat.
	MOTOCYCLETTES 500 CMC.	NAAS sur Gnôme & Rhône. BERNARD sur Gnôme & Rhône. BÉRENGER sur Gnôme & Rhône. BÉTEMPS sur Terrot. BERTOLA sur New-Mapp. BOUDET sur Magnat-Debon. GAUTIER..... sur Magnat-Debon.

Établissements J. PAYA, 27, Avenue Denfert - Rochereau, 27
 SAINT-ÉTIENNE

DÉPOT A PARIS: 15, RUE DE LA CÉRISAIE (4^e)

„Rochester“
MOTO

Chaque épreuve est une victoire
pour les motos **“ ROCHESTER ”**

SAISON 1928

SIX JOURS D'HIVER 1928

2 Motos engagées - 2 places de 1^{er} ex-æquo

PARIS-NICE 1928

4 Machines au départ

4 Victoires

1
ers
ex-
æquos

ENDERS JACK, 175 cmc.
PERRIN, 175 cmc.

Moteur **DUTEN**
Moteur

CORNELIS, 250 cmc.
WEECH, 250 cmc.

Moteur **ECHARD**
Moteur

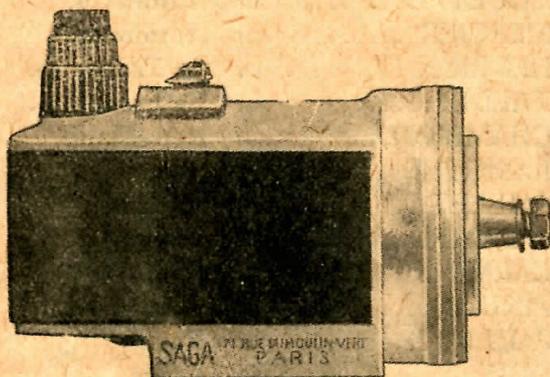
4 Médailles d'Or

l'équipe “ ROCHESTER ” remporte en outre

LA COUPE DU CASINO

Éclairage Alterno-Moto - Pneus Dunlop - Chaîne Brampton - Huile Kervoline
Carburateur Gurtner - Boîte Bridier-Charron - Moyeux AYA

“ Rochester Moto ”, 10, Grande Rue, Le-Pré-St-Gervais (Seine)



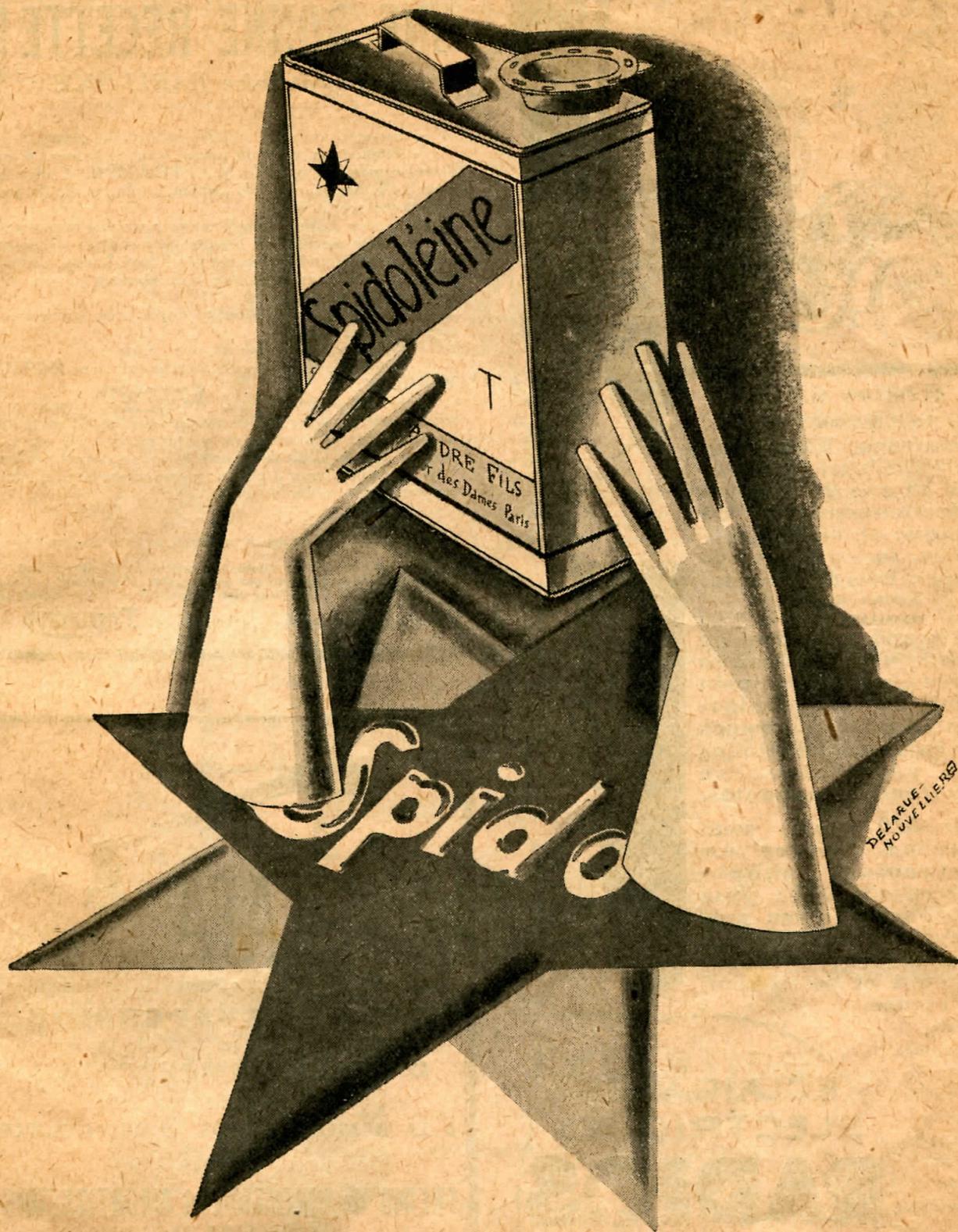
Les Magnétos

SAGA

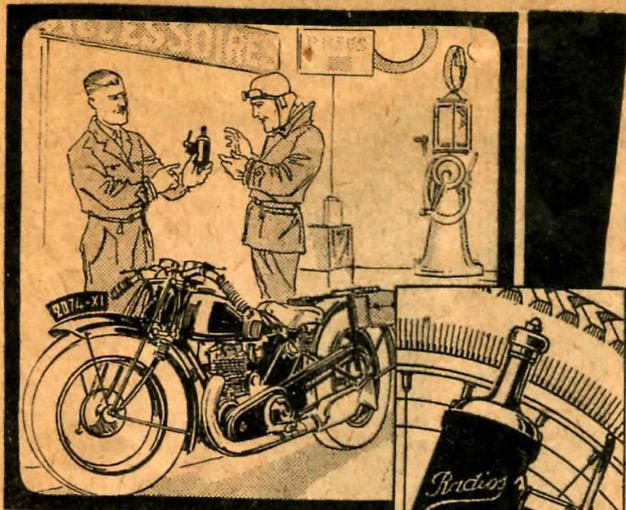
montées sur
motos ROCHESTER, moteur DUTEN, et le
GRIMPEUR, ont, pour leurs débuts en
course dans PARIS-NICE, remporté les
plus hautes récompenses (Médaille d'Or)

Société Anonyme GROUVELLE-ARQUEMBOURG

71, Rue du Moulin-Vert - PARIS (14^e)



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



Radios a fait ses preuves

L'éclairage Electrique
RADIOS bénéficie de-
puis 18 ans de tous les
perfectionnements de
l'optique et de l'électri-
cité et, surtout, des en-
seignements de la route.

**Vous payez
moins cher**

Le grand nombre de
Radios vendus chaque
année explique le prix
réduit de cet équipe-
ment, dont les coureurs
eux-mêmes, difficiles
par profession, se
déclarent enchantés.

Pour 320 francs vous
pourrez monter un
équipement simple
(éclairage route); pour
395 francs, notre mo-
dèle perfectionné avec
éclairages route et code,
veilleuse et prise pour
balladeuse.

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

**ECLAIRAGES
ELECTRIQUES
RADIOS**

POUR MOTOS OU VÉLOS

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

GÉO ARANDEL



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

UNE BONNE RECETTE!

Comment faire PARIS-NICE

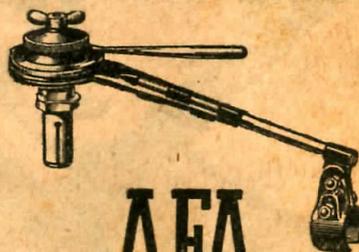
- Engagez-vous et... oubliez la date du départ.
- Attendez la veille du pesage, pour emprunter à un de vos camarades sa fidèle Moto **TRIUMPH**, et allez la chercher à Arras, chez M. Caron, le plus serviable des Agents motocyclistes.
- Rentrez à Paris, juste à temps pour aller faire poinçonner ladite machine, et ensuite vous occuper de poser quelques accessoires indispensables: Phare **Lucas**, Comp-
teur **O.S.**, etc..., une chambre à air **Dunlop** (on ne sait jamais ce qui peut arriver.)
- Courez ensuite à **Montgeron**, où vous arrivez trop tard pour vous coucher.
- Attendez-donc le départ, et en route...
- Les charmes du parcours, vous les lirez dans **MOTO-REVUE**.
- Du fait de monter une **TRIUMPH** vous pour-
rez sans crainte de retard, ni panne, vous arrêter en route tout le temps nécessaire pour visiter les sites (?) recom-
mandés par le **Club des Cent**, et vous arriverez à Nice frais et dispos, juste à temps pour apprendre que vous remportez une médaille d'or.

PINNEY.

P. S. — Ne pas oublier de rapporter la Moto où vous l'avez empruntée (à Arras).

Certains font la même chose, en s'intitulant "Indépendant"; en ce cas, ils n'empruntent pas de machine, ils prennent la leur, probablement parce qu'étant bien vieille, elle a plus l'expérience de la route.

Le résultat est le même, si c'est une **TRIUMPH**



AFA

VOUS ASSURERA

BONNE SUSPENSION

ET

DIRECTION IMPECCABLE

COMME

A LA MAJORITÉ DE NOS AS DE PARIS-NICE

AVEC LES

**FREINS de DIRECTION et AMORTISSEURS
EXCELSIOR ALFA**

Débrayage Instantané

Auto-Progressif

La pièce, prêt à poser: 85 fr.

La paire et ferrures: 170 fr.

ÉTABL. L. POUTRAIT

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

PARIS-NICE 1928

(1.500 Kilomètres en 6 Étapes)
est l'occasion d'un
BEAU SUCCÈS
pour

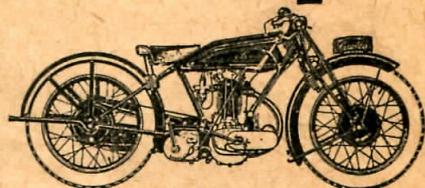
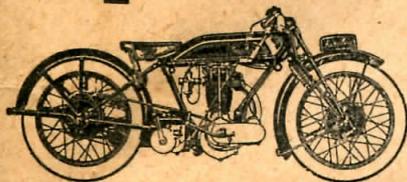
Saroléa

qui remporte
4 MÉDAILLES D'OR
avec

MARCHANT
DAWSON
BOUTILLIER } 1^{ers} ex-æquos en catég. 500 cmc. Solo

DELAUNAY : 1^{er} ex-æquo en catég. 600 cmc. Sidecar

*Ils terminent tous SANS PÉNALISATION
et remportent chacun LA MÉDAILLE D'OR*



HUILE SHELL - SELLE TERRY - GARNITURE DE FREINS FERRODO

MAISON SAROLÉA (Société Anonyme), HERSTAL-LEZ-LIÈGE (Belgique)

Le Carburateur des Grandes Marques

sera toujours un moderne



AMAC 1928

Le Carburateur
des Records...

ATTENTION !

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

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

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XVII

PARIS-NICE

COUPE ANDRÉ-VERDY

TOUJOURS
LE
MEILLEUR

L'épreuve Paris-Nice 1928 restera dans les annales du motocyclisme comme une des plus terribles. Terrible par la sévérité de son parcours et par la lutte des concurrents contre les éléments déchainés. Tant de difficultés accumulées sur le parcours n'ont pas empêché l'éclairage électrique Maglum de se distinguer, comme dans les épreuves de 1927 ou dans le Concours d'Éclairage et les Six Jours d'Hiver 1928. Tous les appareils arrivants ont été présentés à Nice en parfait fonctionnement. La Coupe André Verdy (Président du Moto-Club de Nice), réservée au meilleur éclairage, a été remportée par Maglum, ce qui prouve une fois de plus son incontestable supériorité.

Vous trouverez chez tous les Agents :
l'Éclairage Électrique

MAGLUM

DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE L. M. C

TOUJOURS
LE
MEILLEUR

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

Chaque semaine, à partir du 7 Avril prochain, nous offrirons en prime à nos Lecteurs et Abonnés, un choix d'articles des plus sérieux à des conditions de prix exceptionnels qui les **rembourseront, d'abord en partie, du prix de l'abonnement**, puis totalement, puis enfin, leur permettront de réelles et sérieuses économies. Nos primes seront délivrées dans les conditions suivantes :

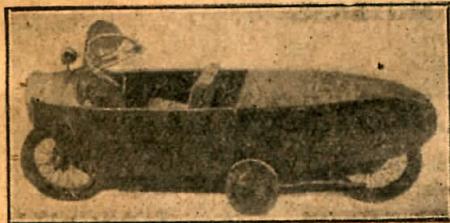
- 1° Tout abonné, **ancien** ou **nouveau** a droit à la **Prime** hebdomadaire offerte. Les Lecteurs au Numéro pourront également nous la demander, mais, évidemment, à des conditions moins avantageuses ;
- 2° Il ne pourra être délivré **qu'une seule Prime** à chaque Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons ;
- 3° Les **Primes** seront délivrées à nos Bureaux, 51, Rue Vivienne, contre versement du prix indiqué à nos caisses. Ceux de nos

Lecteurs qui ne pourraient prendre livraison de nos Primes à nos Bureaux, pourront les recevoir à domicile en joignant à leur envoi le prix du port qui sera indiqué ;

- 4° Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement ;
- 5° Les Primes seront délivrées dans l'ordre d'arrivée des demandes, jusqu'à épuisement du stock. Nous ne nous engageons donc à fournir que dans les limites du stock et notre responsabilité ne saurait être engagée au delà ;
- 6° En cas d'épuisement du stock, les fonds seront remboursés sous déduction des frais de retour ou réservés à une autre prime au choix de nos Lecteurs ;
- 7° Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile.

VOIR NOTRE PRIME N° 1 dans le Numéro du 7 Avril prochain

PARIS-NICE 1928 LA MONOTRACE



SE CLASSE

1^{ère} J. A. ROTEN (avec son mécanicien GOETZ)
SANS PÉNALISATION

Malgré le froid, la pluie, la neige, LA MONOTRACE faisant une charge de 570 kgs, pour un moteur de 500 cmc. de cylindrée, arrive victorieusement au but gagnant

**LA MÉDAILLE D'OR
LA COUPE DES CYCLECARS**
LA COUPE OFFERTE PAR LE JOURNAL

NOUVEAU PRIX pour 1928 : 7.450 francs
75, AV. DES CHAMPS-ÉLYSÉES - PARIS

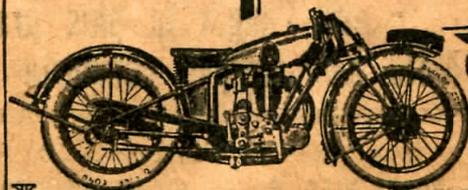
GRIFFON

COURBEVOIE
(SEINE)

LA MOTO

QUE
CHACUN
DESIRE

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



CATALOGUE M
ENVOYÉ FRANCO
SUR DEMANDE

MOTOCYCLISTES...

Avant d'acheter UN CHASSIS DE SIDE-CAR, SONGEZ que de sa solidité DÉPEND LA SÉCURITÉ de votre passagère !

Un CHASSIS de SIDE-CAR ne doit pas être seulement l'assemblage de quelques tubes... mais le fruit de patients efforts techniques, et d'observations renouvelées. Sur le PRIX D'ACHAT DU CHASSIS ne faites donc aucune économie, car UN CHASSIS BON MARCHÉ, EST TROP SOUVENT, HÉLAS, UN CHASSIS TROP CHER, par les suites qu'il peut comporter.

Incontestablement : PARIS-NICE 1928

FUT UN ÉNORME SUCCÈS !!!

Les Side-Cars P.E.U.P.L.E.

y sont comme à l'habitude aux places d'honneur.

**DEUX SIDE-CARS ENGAGÉS ;
DEUX A L'ARRIVÉE, SANS AUCUNE PÉNALISATION.**

COURT sur **PROPULCYCLE** dans la Catégorie 350 cmc. et **ANDRIEUX** sur **GILLET d'HERSTAL** dans la Catégorie 500 cmc., sont tous deux 1^{ers} ex-æquo dans leurs Catégories respectives et obtiennent la **MEDAILLE D'OR**. De plus, **COURT** enlève la Coupe du **MOTO-CLUB de NICE** pour le side-car le mieux créé pour le tourisme (le side-car **P.E.U.P.L.E.** en 1927, avait déjà enlevé la plaquette du Touring-Club de France pour le sidecar le mieux équipé).

Quelle plus belle démonstration de l'excellence des **CHASSIS P.E.U.P.L.E.** adaptés aux Machines de **CYLINDRÉE MOYENNE**.

UNE PERFORMANCE ÉTOURDISSANTE

venant confirmer les démonstrations antérieures effectuées en 1924 et 1925 dans **PARIS-NICE** par un side-car léger **P.E.U.P.L.E.**, a été réalisée dans **PARIS-NICE 1928**.

Un Side-Car adapté à une Machine 175 cmc., **MONET-GOYON**, piloté par **SOURDOT** vient d'accomplir **PARIS-NICE** à 35 kilomètres à l'heure de moyenne, sans encourir aucune pénalisation et enlève ainsi la **COUPE P.E.U.P.L.E.** réservée au Side-Car de plus faible cylindrée

FANTASTIQUE N'EST-CE-PAS !!

Après cela, peut-on raisonnablement soutenir qu'une Moto de cylindrée moyenne ne peut recevoir de Side-Car ? Nous tenons à la disposition de notre Clientèle des milliers d'attestations qui prouveraient le contraire.

**Le Side-Car est l'engin le plus pratique et le plus économique qui soit.
Une Moto bien équipée comporte un Side-Car P.E.U.P.L.E.**



- Envoi franco du Catalogue de 200 Pages - **PEUPLE** 122, 124, 126, Rue de Neuilly
NOTEZ-BIEN NOTRE NOUVELLE ADRESSE : **PEUPLE PUTEAUX (Seine)** Téléphone : 659 PUTEAUX

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81
 CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :

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

La moto au lieu du train

Il est étonnant que tant de motocyclistes, ayant leurs occupations à Paris et habitant la banlieue, prennent le train, alors que la moto leur rendrait tant de services. Prenons un exemple concret. Supposons un motocycliste habitant à une quinzaine de kilomètres, travaillant dans le centre de Paris, et dont le domicile est séparé de la gare par un trajet qui, à pied, demande vingt minutes. Il lui faudra pour se rendre à ses affaires vingt minutes de marche à pied, une demi-heure de train et à peu près autant de métro, soit au total quatre-vingt minutes, alors que la moto la moins rapide ferait le parcours total en une demi-heure au plus, soit un gain de 50 minutes. Admettons même qu'il faille, pour sortir la moto, enfiler des jambières et un imperméable, environ 5 minutes, le gain est encore de 45 minutes. Quarante-cinq minutes de plus au lit pendant l'hiver, cela compte; 45 minutes au retour cela permet de jardiner ou de se livrer à des distractions favorites. On aura ainsi par jour un gain total d'une heure et demie, ce qui compte sur les 16 heures de veille. Notez ensuite que nous avons supposé une banlieue très bien desservie avec des trains très fréquents et amenant à l'heure la plus commode. Mais que de fois il faut prendre un train qui part un quart d'heure plus tôt qu'il ne serait nécessaire pour arriver à l'heure au bureau ou à l'atelier; que de fois aussi, aux heures de presse, on se trouve retardé parce que le métro ou l'autobus sont bondés. Le soir, c'est la course pour ne pas manquer le train. On est bousculé, serré, écrasé. En moto, on arrive à l'heure sans dépendre de rien, on respire un air vivifiant, l'attention qu'on doit donner à la route chasse les préoccupations des affaires. On y gagne un appétit robuste et un sommeil paisible. La moto est facile à garer, un couloir, un coin quelconque. Comment se fait-il donc qu'on n'ose pas l'employer davantage? Tout d'abord, c'est la peur de la panne. On ne peut croire qu'une moto puisse assurer indéfiniment un service quotidien sans de temps à autre un petit arrêt intempestif. Et pourtant, c'est ce qui se passe avec une machine de bonne marque et bien entretenue. On craint aussi d'arriver sale, mais on peut se protéger facilement avec les excellents vêtements spéciaux. Assurément, il faut reconnaître qu'il y a beaucoup à faire, non pas sous le rapport de la régularité de marche, mais

sous celui de la commodité d'entretien, et la moto dont les organes seraient protégés contre l'eau et la boue et qui, en un clin d'œil, serait nettoyée à la lance constituerait un progrès considérable et gagnerait à la moto plus de nouveaux adeptes que des performances purement sportives. Ce qu'il faut à celui qui demande à sa moto un service journalier, c'est de n'avoir pas le soir, s'il a plu, à passer une demi-heure à nettoyer sa machine. Il faut arriver à rendre l'entretien aussi simple que celui d'une voiture. Enfin certains motocyclistes craignent les accidents au milieu de la circulation intense d'une grande ville. Ces accidents sont au contraire en proportion plus rares que sur la route, à cause de l'observation plus stricte des règlements de circulation.

SOMMAIRE

N^o 264
Samedi 31 Mars 1928

Par-ci, par-là	289
Le Rallye de Tours	290
Le M. C. C. F.	290
Les Silencieux	291
Mon petit doigt... ..	294
Nos visites aux usines : chez P. E. U. P. L. E.	295
Le Moteur Puch	298
La Moto en Allemagne...	299
Une nouvelle selle : <i>Planor</i> .	302
Paris-Nice (2 ^e compte rendu)	303
Le Concours	306
La Page des Clubs	307
Nos Organisations	309
Potins de Belgique	310
Consultations techniques .	311
La L. N. M.	312

Révolution ou un nouveau canard ?

Qui ne connaît le nom de Pictet qui a consacré la plus grande partie de sa longue existence (il a actuellement plus de 90 ans) à l'étude des gaz? Il a parait-il fait une découverte sensationnelle qui, renversant toutes les théories actuelles de la thermodynamique lui aurait permis d'établir un moteur de 10.000 CV. (un peu puissant pour un moteur d'étude semble-t-il), dont le rendement thermique serait de 100%. Ce moteur serait, parait-il, en cours de construction, aux Etats-Unis naturellement. Clausius et ses disciples qui croient que les gaz peuvent être affectés par les variations de température se trompent, parait-il. Les pressions seules peuvent varier. Que faut-il penser de cette histoire? Nous avouons, qu'en dépit du grand nom de l'inventeur, nous sommes sceptiques. Combien de savants, par des déductions trop étendues, ont été amenés à commettre des erreurs. Assurément la chaleur n'est pas le seul mode de transformation d'énergie, mais quand il s'agit de gaz! Que de déceptions nous avons déjà eues? Qui ne se rappelle tout le bruit fait au sujet de l'accumulateur Edison? et Edison n'avait-il pas, lui aussi, un nom illustre au moment de cette invention — et pourtant, si cet accumulateur n'est pas sans présenter quelques avantages sur les batteries au plomb, il n'a assurément pas permis de réaliser la voiture électrique capable de supplanter les voitures à essence.

Le public est toujours extraordinairement optimiste quand il ne faut pas l'être et pessimiste à contre sens. Quand Wright volait en Amérique, et que les journaux annonçaient cette

nouvelle qui était parfaitement exacte, tout le monde s'écriait que c'était un canard. Mais qu'on lui annonce une affaire financière qui donnera 500 % aux actionnaires, qu'une Compagnie esquimaute lui offre des voitures fantômes au prix du métal, qu'on monte des entreprises pour l'élevage en grande série des gorettes ou des renards argentés, immédiatement il marche. Un illuminé qui prétendrait avoir trouvé le mouvement perpétuel, n'aurait aucun mal à se procurer des commanditaires. Descartes a beau dire que le bon sens n'est pas la chose du monde la mieux partagée, et c'est bien souvent la folle du logis qui l'emporte. Nous sommes emportés par la vie moderne en un rythme si rapide que nous sommes grisés de notre puissance et que nous croyons tout possible. Que deux ou trois traversées de l'Amérique en Europe aient été réalisées, grâce à un concours miraculeux de circonstances et tout le monde voit déjà des avions géants franchissant l'Atlantique en quelques heures, et hélas ! quelques malheureux, hypnotisés, fascinés, se lancent dans l'aventure et vont s'abîmer dans les flots. Nous craignons donc que le moteur Pictet ne soit, lui aussi, qu'un rêve sans lendemain et que, s'il existe réellement, les résultats pratiquement atteints soient bien inférieurs à ce qu'on attendait. L'absence complète de détails n'est d'ailleurs pas faite pour lever nos doutes.

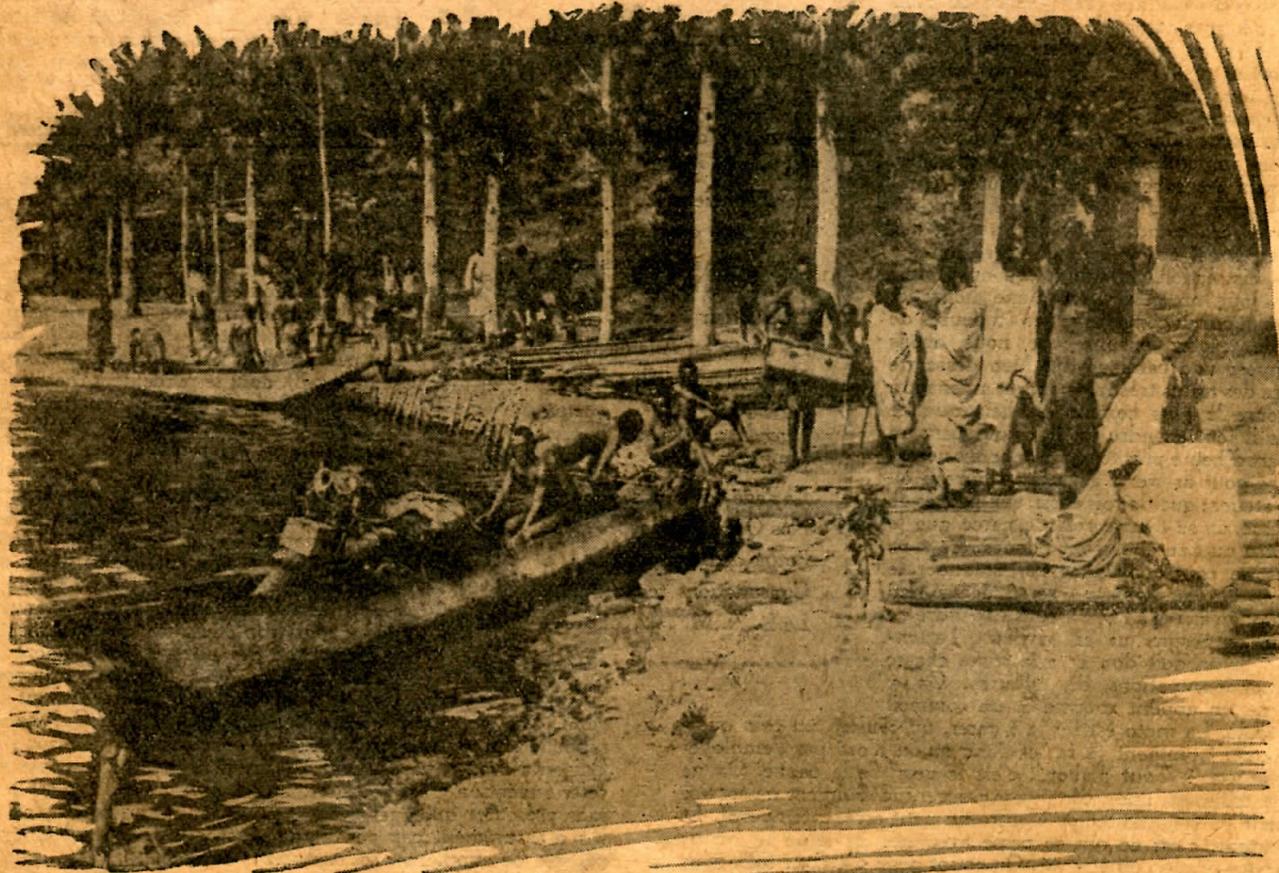
Les gendarmes se réveillent

L'hiver est passé et Pandore se réveille. J'étais, l'autre dimanche, sur la route de Paris-Bordeaux et à la sortie de nombreux villages, je trouvais deux gendarmes embusqués avec cet air renfrogné qu'ils prennent quand ils sont à l'affût. Et si la chance a voulu qu'ils m'épargnent, sans doute ont-ils fait d'autres victimes. Il semble donc que l'année 1928 sera, comme toutes les précédentes, cruelles aux automobilistes et aux motocyclistes. Tous les autres usagers de la route font ce

qu'il leur plaît. Les commères, assises sur leurs brouettes, pérorant au milieu de la route. Les cyclistes roulent la nuit sans lanterne, les joueurs de boules prennent la route pour un bowling, les charretiers tiennent obstinément leur gauche. On ne leur dit rien, mais qu'un automobiliste traverse un village à 15 à l'heure, alors qu'un maire digne de la préhistoire prescrit du 12, aussitôt le sifflet retentit, le calepin est sorti et le délinquant doit renseigner les gendarmes sur son père, sa mère et sa petite sœur. Notez d'ailleurs que le chauffard qui passe en trombe n'est en général pas inquiet pour la bonne raison que le gendarme surpris ne peut lire son numéro. C'est le brave citoyen qui ne peut observer un arrêté parce que cet arrêté est inepte, c'est lui qui va se délester de la majeure partie d'un billet de 100 francs, car, par surcroît, le Conseil des ministres tout entier a décidé de relever le tarif des amendes. Notons en passant combien ce système est injuste. Qu'on soit riche à millions ou pauvre comme Job, l'amende est la même.

On nous dit que la police de la route va fonctionner le mois prochain. Il est probable qu'elle tendra par la force des choses à être un peu moins autophobe, et qu'elle sévira contre tous les usagers de la route, à quelque catégorie qu'ils appartiennent. Il ne sera que temps. Nous regrettons seulement que les voitures mises à leur disposition soient de petites voitures peu rapides. Le chauffard ou le motard leur échappera toujours. Il faudrait qu'ils eussent des véhicules plus rapides que tous les autres. On ne peut assurément leur offrir des voitures de course, mais pourquoi ne pas employer des motocyclettes ? Celles-ci se sont avérées en Amérique comme les véhicules convenant le mieux aux policiers, soit dans les villes, soit sur les routes. Les frais d'entretien, considérablement moindres que ceux des voitures, permettront d'augmenter le nombre des policiers. Tout le monde reconnaît maintenant les immenses services que peut rendre la moto.

Pourquoi la police n'en fait-elle pas un plus large usage ?



Voici les beaux jours et les motos ressortent partout, même dans le Centre-Africain : le Baron de l'Épine embarque sa motocyclette en pirogue sur la baie de Mouchao

Par-ci.... Par là....

Rosserie peu spirituelle

Ayant décidé l'essai d'une 350 cmc. à 2 temps, type touriste, nous primes possession de l'engin aux usines de Courbevoie et revînmes à *Moto Revue*. Nous déposâmes l'engin le long du trottoir, en évitant de nous mettre contre l'arrêt de l'autobus. Un malin crut très spirituel de déplacer la machine et de contraindre pendant plus de vingt minutes deux agents à faire le planton devant la moto contraventionnable. Profitant d'une absence des agents de l'autorité, nous reposâmes la moto à son emplacement normal. Le malin recommença la même corvée. Les agents, avant vu le petit manège, se dispensèrent de lancer leurs foudres, mais nous souhaitons que ce spirituel malin reçoive une radicale frottée la prochaine fois qu'il se permettra de toucher aux engins de nos motocyclistes qui viennent nous voir à *Moto Revue*.

Aviation Motocyclisme Hydravion

Ces trois conceptions semblent de plus en plus prendre consistance et sont trop mêlées. Nos jeunes gens s'intéressent à la moto et, par contre, beaucoup à l'aviation : l'une étant dérivée de l'autre, à moins que ce ne soit, l'autre dérivée de l'une. Il y a plus de rapport entre la moto et l'aviation, qu'entre l'automobile et l'aviation. Nous ne sommes guère surpris que Rousselle et Bigré du M. C. de Saint-Denis aient décidé de faire la traversée de l'Atlantique sur l'Océan-Glisser de M. Remv, l'inventeur, en la compagnie de M. Michélette, officier-radio des établissements Lorraine.

Nos vœux accompagnent les hardis motocyclistes dans leur prochaine prouesse.

Marc est un excellent constructeur

Beaucoup de nos lecteurs, après avoir lu les discussions ou appréciations des possesseurs de la petite moto « Marc », se décident, de longs mois après, à commander cet engin et sont tout surpris, soit que le constructeur ne leur réponde pas, soit du retour de leur lettre.

Signalons leur donc, une bonne fois pour toutes, que la maison Marc n'est plus 80, rue du Dessous-des-Berges, mais 12, rue du Plateau, à Vincennes (Seine).

Montlhéry, la râpe à pneumatique

Un coureur vient de rouler à Montlhéry 43 heures à la moyenne de 106 et sans changer de pneu ; c'est dire la vigueur de fabrication du pneumatique actuel.

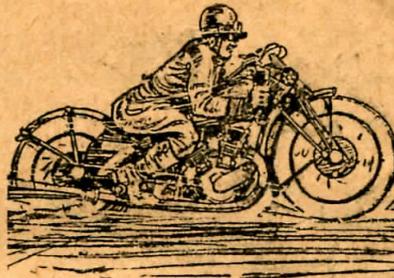
Nous préparons un article documentaire à ce sujet, car, il faut que l'on sache bien que le pneumatique doit supporter durant la semaine de très courts travaux, mais, par contre, le dimanche de vigoureuses promenades à grande allure, avec virages savants, coups de freins énergiques afin de prouver à ses camarades que l'on possède une superbe écuelle, à accélérateurs redoutables pour user des pneumatiques.

Un essai fut donc fait récemment. Une voiture marchant à 55 à l'heure seulement était arrêtée tous les 400 mètres et repartait à cette même vitesse, accélérant pendant 400 mètres et ainsi de suite durant un parcours de 170 kil. Les constatations furent que les moitié du dessin des bandes de roulement étaient usées. En essayant la même épreuve, avec arrêts tous les 2 kil. seulement, et sur un parcours de 5.000 kil., le résultat fut identique. C'est dire combien un conducteur médiocre a d'excellentes capacités pour user ses pneumatiques rapidement. Les pneus sont chers, économisons-les.

Nous avouons que les essais en question furent faits sur pneus Dunlop.

Le Premier Pas Dunlop

Pour l'éliminatoire de la région parisienne (Seine et Seine-et-Oise) du 1^{er} avril, le contrôle fixe avec timbrage des dossards à lieu à Dampierre.



Les jeunes coureurs devront mettre pied à terre pour faire timbrer leur dossard.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Randevynes va recourir

Notre excellent coureur amateur de 1922 à 1926, qui battit quelques records de vitesse sur une Norton bien connue, s'étant marié, avait décidé de ne plus faire de la moto ; mais, qui a bu hoira et malgré les protestations indignées d'un écho antérieur où nous disions que Randevynes avait « un revenez-y » de moto en tête, nous sommes en mesure d'affirmer que notre ami a décidé de remettre cela.

Rappelons, qu'indépendamment de ses qualités sportives, Randevynes, est un de nos meilleurs techniciens de la motocyclette de vitesse et que celui qui se l'attachera, aura un gros espoir et une magnifique réalisation.

Notre collaborateur Lipman prétend que rares sont les Français coureurs de vitesse. En voilà un que nous connaissons particulièrement : et nous reverrions avec plaisir l'ami de Dumoulin, Andrieu, Sexé, Kreps.

William va bien

William est remis de son accident des 6 Jours et, étant allé à Dijon, il nous annonce, qu'un gros financier dionnais a fait l'avance de fonds pour l'achat de 14 motos destinées à des épreuves de football. Exemple à suivre.

Le siège Amo

On peut dire que c'est un tan-sad complet, comme pourront le voir d'autre part ceux que la question intéresse. Il a une suspension réglable et compensée par amortisseurs, un heureux dispositif transforme en coffre à outils très accessible et de grande capacité la partie inférieure du siège jusqu'à présent inutilisée ; il augmente les possibilités de tourisme grâce à une ingénieuse utilisation du dossier arrière comme porte-valise. En un mot, c'est un siège à utilisations multiples qui ne manquera pas de retenir l'attention des amateurs de plus en plus nombreux du tan-sad. Son constructeur, M. Modiano, étudiera toutes les possibilités d'agence ou de représentation qui lui seront demandées.

Passez d'abord à la caisse

A un de vos prochains concours, je vous ferai parvenir 50 fr. à attribuer comme prix au plus guignard, mais aussi au plus courageux.

M. PAQUIER.

Si vous versiez de suite le prix, ce serait superbe. N. D. L. R.

Outils bien compris

Prenant possession d'une moto récemment, nous trouvâmes la trousse d'outils copieusement garnie. Mais, ayant eu besoin de desserrer la bougie quelque temps après, nous eûmes la surprise désagréable de constater que cette trousse contenait une infinité

de clefs dont aucune ne s'adaptait aux pans de la bougie incriminée.

Charmants constructeurs qui mettent dans les trousse les outils les plus hétéroclites qui se trouvent sous leurs mains. Un peu de sérieux serait nécessaire dans ce sens.

Dans une de nos consultations techniques

Notre collaborateur avait laissé entendre que certaines chaînes s'allongeaient assez vite. Les fabricants de cet article se sont émus justement.

Nous ne voulions pas dire que ces chaînes s'allongeaient en général, mais que c'était un fait particulier de ce Morgan dont les moteurs développent plus de 30 CV.

Nous regrettons vivement, si nos lecteurs ont généralisé un cas absolument local.

La taxation fiscale et la Gillet-Hersta

Nous avons, en temps opportun, consacré de longues pages au sujet du régime fiscal appliqué aux motocyclettes et plus particulièrement à la Gillet-Hersta. *Moto Revue* se devait de prendre en main une cause dont l'injustice flagrante faisait trop de victimes dans la grande famille motocycliste.

Avant d'entreprendre une campagne dirigée contre les pouvoirs publics, nous avons voulu grouper en un « referendum » imposant les justes récriminations des gillettistes. Or, en plusieurs mois, le courrier journalier de *Moto Revue* ne nous a apporté qu'une dizaine de lettres émanant des protestataires. Devant une pareille insouciance, devant une paresse aussi incompréhensible des intéressés, l'initiative de *Moto Revue* serait vouée à un échec certain.

Ne pouvant en aucune manière être « plus royaliste que le Roi » nous informons nos fidèles lecteurs que le « referendum » restera ouvert jusqu'au 15 avril.

Nous espérons que cette mise au point sera susceptible d'éclairer la religion de certains prodigues de critiques, qui nous ont fait des reproches aussi vifs qu'injustifiés et qui ont absolument omis de nous envoyer leur protestation écrite.

L'écraseur de Meaux est condamné

L'entrepreneur de Monthyon, qui, après avoir écrasé l'ouvrier Tchecoslovaque Grambilka, l'avait porté sur la voie ferrée, pour effacer les traces de son crime, et qui fut traduit devant le Tribunal Correctionnel de Meaux, le 15 mars dernier, a été condamné par un jugement rendu à deux années de prison et à 500 fr. d'amende.

L'A. C. Ile-de-France, qui s'était porté partie civile au nom de la veuve et des orphelins et au nom des automobilistes conscients de leurs devoirs et de leurs responsabilités, a obtenu par l'intermédiaire de son avocat, M^e Annet Badel, un capital de 30.000 fr. pour la veuve et un capital de 10.000 fr. pour chacun des orphelins : par contre la recevabilité de l'A. C. de l'Ile-de-France n'a pas été admise par le Tribunal qui estime que cette Association n'a pas subi de préjudice personnel.

L'A. C. de l'Ile-de-France qui estime au contraire que le crime commis par un chauffard jette le discrédit sur l'automobilisme fera appel de ce jugement.

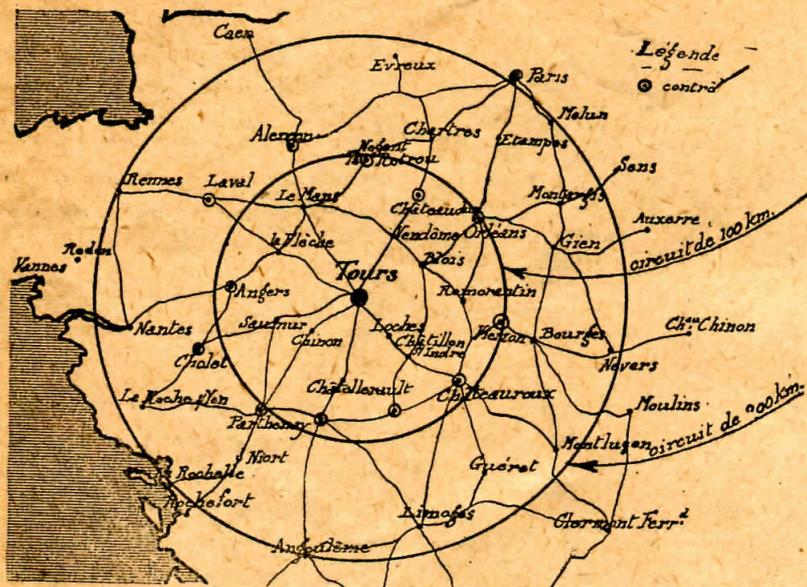
Et nous l'approuvons fort.

Ne dites que la vérité

Un de nos confrères du Toulousain publie la photo de la « noce à motocyclette » du M. C. Dyonisien. Mais la légende laisse croire trop violemment qu'il s'agit d'une noce « pour de bon ». Non, cher confrère, il ne s'agissait que d'une mascarade de carnaval d'ailleurs fort bien réussie.

LES FÊTES DE PAQUES

Une grande sortie "Moto-Revue"



LES 7 ET 8 AVRIL

NOTRE RALLYE DE TOURS
ouvert à tous les motocyclistes.
Visite des Châteaux au retour

Dans notre dernier numéro, nous avons annoncé notre Rallye organisé pour les fêtes de Pâques, nous donnons aujourd'hui quelques précisions. Le but de ce rallye est d'organiser un mouvement motocycliste, avec centre de ralliement à Tours, et de décentraliser un peu nos rallyes jusqu'à présent trop parisiens.

Comme nos lecteurs pourront le voir sur la carte ci-dessus, tous les motocyclistes, possesseurs d'une motocyclette et se trouvant dans un centre quelconque de la France pourront participer à notre concours. Il leur faudra obligatoirement pouvoir justifier qu'ils ont couvert entre le samedi 7 avril à midi et le dimanche matin 10 h. arrivée au contrôle de Tours, une distance équivalente à 200 km.

Deux motocyclettes aux deux premiers

Ils pourront dès lors, en se présentant au contrôle de Tours le dimanche matin avant 10 h. participer aux figures de gymkhana, qui, en plus d'être très amusantes, leur procureront les possibilités de gagner un

prix intéressant, et n'oublions pas, à ce sujet, que les deux premiers prix sont constitués par 2 motocyclettes neuves. Ces figures auront lieu le dimanche de Pâques, de 14 à 16 heures.

Nous avons donné dans notre dernier numéro quelques explications sur les éliminatoires de ce gymkhana. Nous rappelons qu'il y aura trois figures qui serviront à départager les concurrents qui arriveront à Tours le dimanche matin.

1^o Figure des quilles.

Les concurrents devront parcourir à moto une soixantaine de mètres environ entre des quilles sans mettre pied à terre et dans un minimum de temps.

2^o Figure : L'œuf à la cuiller

Les concurrents étant à motocyclette devront transporter sur une distance de 100 mètres, un œuf dans une cuiller qu'ils tiendront entre les dents.

3^o Figure

Les rescapés des deux figures précédentes participeront à un concours de lenteur,

A l'A. M. C. F.

Le calme est revenu

Nous n'avions pas voulu, intentionnellement, prendre parti dans cette discussion intérieure de club, mais nous sommes heureux d'apprendre, aujourd'hui, que le calme est totalement revenu au sein de l'A. M. C. F.

Il y a quelque six mois, nous avions entendu les rumeurs de quelques différends qui existaient entre certains membres du Comité qui reprochaient, notamment au Président, M. Mauve, des agissements susceptibles d'apporter le discrédit et le trouble dans l'Association. Nous n'avions pas à nous immiscer dans ces querelles intérieures.

Le Comité, n'ayant pu obtenir communication des comptes, convoqua les membres à une Assemblée générale au siège de la Société le 7 mars. Quelle ne fut pas la stupeur de l'Assemblée le jour même où cette Assemblée générale devait avoir lieu qu'une autre Assemblée générale mystérieuse, provoquée par le

Président, avait eu lieu, la veille, à l'Hôtel des Sociétés Savantes et qu'un nouveau Comité de Direction avait été nommé; quand l'ancien Comité voulut se présenter à son siège habituel, celui-ci s'en voit refuser l'entrée; force lui fut donc d'aller demander l'hospitalité dans une brasserie voisine.

Quelque temps après, et pour préciser le mercredi 21 mars, l'ancien Comité convoquait une nouvelle Assemblée générale en vue d'élection définitive d'un Comité et de l'approbation de statuts légaux qui n'existaient pas.

Le Président, M. Eugène Mauve, se rendit, malgré tout, à cette Assemblée et différentes questions lui furent posées. La séance fut, comme on le pense, orageuse, et le Président ne put pas répondre à la complète satisfaction des sociétaires. A la suite de cette réunion, à laquelle assistaient deux membres délégués par l'Union Motocycliste de France, le communiqué officiel suivant fut remis.

L'Assemblée générale, réunie le 21 mars 1928 à l'Hôtel des Chambres syndicales, 10, rue de Lancry, ayant entendu la défense de M. Mauve

autrement dit, celui qui aura mis le plus de temps à parcourir une certaine distance sera déclaré vainqueur, autrement dit, course de ralenti.

Comme nos amis pourront le voir, ce concours est surtout une sortie amusante et qui a le charme de permettre (certains diront aux plus malins, d'autres diront aux plus chancards) l'attribution de deux belles motocyclettes ou d'un prix également intéressant.

Nous avons fait figurer sur notre carte une douzaine de contrôles par lesquels les concurrents devront se faire contrôler en plus d'un contrôle de départ et d'arrivée.

Les concurrents, même de Tours ou de la région avoisinante, pourront participer à ce rallye; partir de Tours, par exemple, pour aller se faire contrôler à Laval ou à Orléans, ou à Poitiers, ou dans une ville quelconque, à leur choix, pour revenir ensuite à Tours, au contrôle d'arrivée; il leur faudra justifier de 200 kilomètres de parcours.

Pour les concurrents de Paris, de Clermont-Ferrand, d'Angoulême, de Rennes, etc., ils trouveront dans ces villes des commissaires qui leur pointeront leurs carnets de route.

Hâtez-vous!

Ne tardez pas à vous engager, car n'oubliez pas le travail important que les commissaires auront à accomplir pour établir les carnets de route de chaque concurrent. Quoique le concurrent puisse choisir son itinéraire, les commissaires auront le choix de faire passer les concurrents par une ville quelconque qui leur conviendra en vue d'un contrôle ceci pour éviter tous truchements, et notamment de prendre le train.

Pour s'engager

Il suffit pour cela de nous envoyer votre nom, votre adresse, la marque de la motocyclette, son numéro d'immatriculation, avec la somme de 10 fr. Indiquer la ville de départ et le chef-lieu le plus proche de votre région, ainsi que l'itinéraire (grands centres) par lesquels vous désirez passer, mais bien faire attention que cet itinéraire passe par un contrôle de zone et fait bien un minimum de 200 km.

Ne pas oublier également de déclarer sur votre lettre que vous êtes assuré contre les accidents corporels et dégâts matériels et que vous vous rendez responsables des accidents que vous pourriez causer en cours de route pour vous rendre au centre de ralliement, à Tours. Les organisateurs considèrent ce parcours neutralisé en somme puisque le concurrent a un temps de 22 h., pour effectuer 200 kilomètres, c'est-à-dire même pas du 10 k. à l'heure de moyenne générale.

Contrôle de route

En plus des contrôleurs de zone et de grande zone déjà enrôlés, les organisateurs demandent des concours bénévoles pour le contrôle des concurrents du rallye, dans les grandes villes, dans un rayon maximum de 200 km. de Tours.

sur les faits qui lui sont reprochés, a décidé, à l'unanimité que, dans l'impossibilité où elle s'est trouvée d'obtenir des comptes de la gestion précédente, déclare déchu de ses fonctions son ex-Président, M. Mauve et son Comité, sans lui donner quitus de sa gestion.

Elle laisse à M. Mauve l'entière responsabilité de ses dettes.

Elle nomme un Comité chargé de gérer à partir d'aujourd'hui l'Association Motocycliste de France :

Président : M. Goupy ; Vices-Présidents : MM. Cusquel et Liotu ; Trésorier : M. Marthey ; Secrétaire : M. Pillot ; Administrateurs : MM. Panisset, Gauthier et Richard ; Commission de contrôle : MM. Pierron, Vialle, Dolbec, Colin et Mochet.

Elle accepte de nouveaux statuts, qui lui sont lus, dont un exemplaire sera remis à chaque adhérent.

Espérons que maintenant que le calme est revenu le Comité qui groupe des sympathiques, saura mettre sur pied le « Bol d'Or » 1928, la plus importante épreuve de l'année.

LA QUESTION DU JOUR

Les Silencieux de motocyclette

Notre campagne pour la moto aristocratique et silencieuse est ouverte : le concours prochain du silencieux appelle un article approfondi sur ce sujet : laissons la parole à Borestroke.

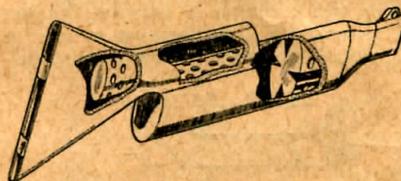


Type classique de silencieux à entonnoir percé et dont les résultats sont aussi efficaces que l'on peut souhaiter.

L'ère des échappements tonnants, crépitants, vrombissants est passé, il faut du silence, silence de l'échappement et silence mécanique. La machine de l'avenir devra glisser sans autre bruit que le crissement des pneus sur le sol. Je ne sais quel fumiste prétendait un jour que la moto parfaitement silencieuse serait un danger, parce qu'on ne l'entendrait pas venir. Mais, n'y a-t-il pas des avertisseurs et en ce qui concerne même ceux-ci, ne peut-on employer des appareils donnant un son harmonieux et non un aboiement hargneux. Le nombre sans cesse croissant de véhicules en circulation rend supérieur le besoin du silence. Gageons même qu'un jour ou l'autre, voitures et motos de course seront silencieuses, car si l'échappement en est bruyant, cela provient de la détente insuffisante des gaz et les 30 % des calories qui filent par l'échappement ne servent qu'à brûler nos pantalons et à nous crever le tympan, sans oublier celui de nos concitoyens ; c'est donc l'indication d'un mauvais rendement thermique et

de toutes nos forces engager les constructeurs à rendre leurs machines très silencieuses. La question du silence est très étudiée en Angleterre, peut-être, il faut le reconnaître, à cause d'une campagne intensive menée par la police, campagne fort désagréable pour les possesseurs de motos bruyantes, mais qui porte ses fruits.

Beaucoup de modèles, et même de modèles de sport, sont livrés avec l'épi-



En Angleterre, on emploie tantôt des trous, tantôt des échancrures en croix de Saint-André ; dans l'un et l'autre, le silence obtenu est satisfaisant. Le Phantom est conçu dans ce sens.

thète de « silent » ; à Brookland voici plusieurs années que devant les réclamations des voisins, on a rendu obligatoire l'emploi d'un silencieux. La sévérité des agents et l'oreille irritable des habitants de Weybridge ont donc indirectement contribué au perfectionnement de la motocyclette !

Son et bruit

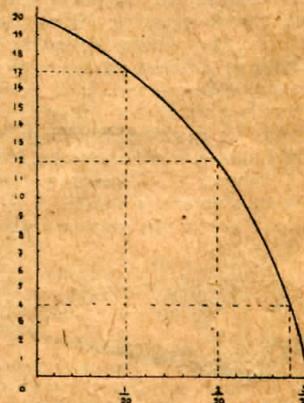
Quand nous écoutons un orchestre ou les grandes orgues, nous entendons des sons d'une puissance et d'une ampleur beaucoup plus considérable que le bruit d'un moteur et pourtant ces sons ne nous produisent qu'une impression agréable. Il y a donc, dans les impressions acoustiques perçues par notre oreille, deux choses à considérer : la qualité et la quantité, la nature du son et son intensité, la cadence des ondes sonores et leur amplitude. Nous aurons donc (indépendamment de toute autre question d'ordre mécanique), à agir non seulement sur la quantité, mais encore sur la qualité du son.

Quand on enregistre, au moyen d'un diaphragme analogue à celui d'un phonographe, les vibrations produites on constate que des vibrations irrégulières résultent d'un bruit désagréable à l'oreille, tandis que des vibrations régulières

correspondent à un son que nous entendons sans déplaisir. Les pulsations de l'échappement produisent, à cause de leur espacement un bruit et plus elles sont espacées et plus le bruit est désagréable. Qu'y a-t-il de plus odieux qu'un deux temps qui, au ralenti, s'amuse à jouer au quatre temps ? Un monocylindre a un échappement beaucoup plus désagréable à entendre qu'un quatre cylindres. Un polycylindre d'aviation peut faire un bruit intense, mais la fréquence des pulsations devient telle que le son produit n'est pas, en lui-même, désagréable. Il peut être gênant, mais ne produit pas sur notre oreille un effet pénible.

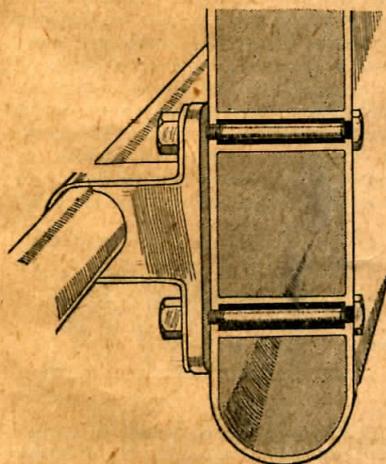
Le problème du silence

Le silence absolu serait atteint si les gaz, au moment où ils sont évacués dans l'atmosphère, n'avaient pas une pression supérieure à la pression atmosphérique. Cela ne serait possible qu'en les amenant à la température ambiante, mais malheureusement les gaz, mauvais conducteurs de la chaleur, sont très difficiles à refroidir et il ne faut pas avoir grande illusion sur l'efficacité des ailettes qu'on pourrait monter sur la tubulure d'échap-



Dans le projet du concours du silencieux récemment donné par *Moto Revue*, nous prévoyions un graphique pour le classement des concurrents : voici ce qu'il serait possible de réaliser tout en laissant la valeur du coefficient libre.

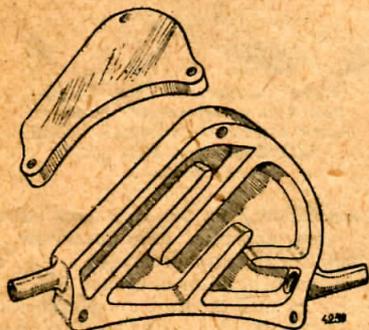
pement et le silencieux. Sur certains silencieux on a tenté de créer à l'intérieur du silencieux un courant d'air frais qui, brassé avec les gaz d'échappement, les



L'Excelsior 1927 a prévu par construction un silencieux spécial et l'attache est assez curieuse et inédite.

quand, aux réglemens à la cylindrée, on aura, enfin, substitué des réglemens à la consommation, on cherchera alors à gaspiller un peu moins l'énergie contenue dans le carburant et par là-même, on arrivera à la machine silencieuse ou, si on peut s'exprimer ainsi, à la machine raisonnablement bruyante. Nous devons

refroidit, mais il ne semble pas là non plus que le but poursuivi soit atteint dans des proportions intéressantes. La masse des gaz, évacuée par le moteur dans un temps donné, est beaucoup trop considérable et par conséquent la durée de leur séjour



La montagne russe a aussi ses particularités : les gaz sont rejetés de haut en bas dans un chemin sinueux le long des parois ; la courbe les brise ainsi que les angles aigus ; le freinage est minime.

dans le silencieux est beaucoup trop courte pour que le refroidissement voulu puisse être réalisé. Il ne semble donc pas qu'il soit aisé d'obtenir le silence par refroidissement des gaz, il faudrait pour cela des silencieux d'un volume et d'un poids inadmissibles.

L'autre procédé qui peut nous donner un échappement silencieux, c'est de substituer à l'évacuation saccadée des produits de combustion, un flux égal et continu, d'emmagasiner pour ainsi dire les gaz qui arrivent à intervalles espacés et de les laisser sortir d'une manière continue. Il faudra pour cela un réservoir où les gaz se détendent et une sortie de section limitée par où régulièrement s'enfuiraient les gaz. Nous aurons un pot d'échappement de grande capacité, 10 ou 20 fois la cylindrée (de chaque cylindre) et à l'autre bout se trouvera un tuyau terminé par une queue de poisson. C'est ce qu'on trouve sur la plupart des voitures. Il y a même pour un système aussi simple des écueils à éviter. Un silencieux en tôle est enclin à vibrer, et il serait préférable qu'il fût en aluminium fondu. A défaut, la tôle peut porter des nervures ou bien



Type classique du silencieux avec rondelles percées de trous ne se trouvant pas dans le même prolongement ; à noter la forme d'amphore très prisée.

être couverte d'amiante. Il faut éviter aussi que le tuyau d'arrivée des gaz et le tuyau de sortie se trouvent en face l'un de l'autre, sinon le jet de gaz qui arrive se dirigerait immédiatement vers la sortie. Sur certains silencieux le tuyau

d'arrivée pénètre dans le pot d'échappement et est bouché, mais il est percé de trous latéraux par lesquels s'échappent les gaz.

Etant donné que les moteurs des motos sont presque toujours des monocylindres, la capacité nécessaire pour permettre une détente suffisante des gaz est telle que les dimensions de ce silencieux le rendent inutilisable sur une moto. On peut, il est vrai, avoir deux silencieux, l'un à l'avant du moteur, l'autre à l'extrémité du tube d'échappement. On a même proposé, et peut-être l'idée n'est-elle pas si bizarre qu'on est tenté de le croire, d'utiliser comme silencieux un garde-boue creux. Sur les Morgan de tourisme les tubes du châssis servent de tuyaux d'échappement. Mais, malgré tout, on ne peut guère songer à loger, sur une moto de 500 cmc., un pot d'échappement de cinq à dix litres de capacité ; à Brooklands, le silencieux officiel a comme capacité six fois la cylindrée du moteur, et cela n'empêche pas les machines d'être encore bruyantes. Il est vrai qu'avec un moteur à haute compression et à décalage des temps très accentué la pression des gaz au moment de l'échappement est encore très grande et que le silence est plus dif-

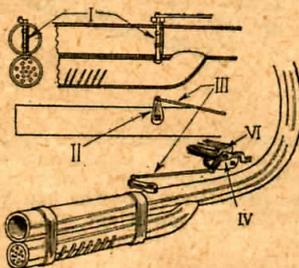


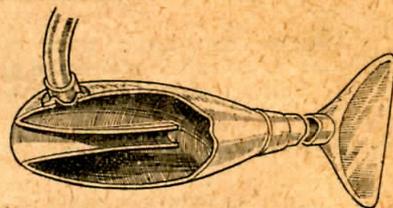
Schéma d'un appareil d'amateur dont il a été déjà donné antérieurement un compte rendu.

ficile à obtenir qu'avec un moteur de tourisme à compression moyenne, et avec un réglage de la distribution plus normal. La sortie brusque, soudaine, presque instantanée des gaz sur un deux temps rend ce moteur très bruyant.

La difficulté de loger un pot d'échappement aux gros moteurs a amené à chercher autre chose. Le double tube en nous permettant de scinder la masse de gaz à évacuer simplifie le problème tout en donnant à la machine une apparence plus symétrique ; mais malgré tout ces pots d'échappement sont encore trop gros, gênent l'accessibilité et ne peuvent guère être considérés comme un ornement.

Dès le début de l'automobile on a eu l'idée de diviser le silencieux en un certain nombre de compartiments, au moyen de cloisons. Celles-ci étaient percées de trous dont l'ensemble offrait pour chaque cloison une section de passage égale à celle du tube d'arrivée des gaz. Ils étaient disposés sur une seule moitié de la cloison, et disposés de telle manière que, si les trous d'une cloison étaient en bas, ceux de la cloison suivante fussent en haut. Les gaz décrivaient donc un trajet sinueux au cours duquel ils se détendaient ;

d'autre part, ils se trouvaient freinés et ainsi, le courant gazeux qui s'échappait, à la sortie du silencieux était beaucoup plus régulier. Ces silencieux étaient au point de vue du silence très efficaces, cela est indiscutable, mais il est tout aussi



Une prise d'air dans l'ampoule du corps du silencieux chasse violemment les gaz hors de l'étranglement en queue de poisson.

certain qu'ils étouffaient le moteur, cela tenant surtout d'ailleurs à leurs dimensions exiguës plutôt qu'à un défaut de principe.

On a essayé bien des variantes. Sur certains silencieux les cloisons étaient remplacées par une série de calottes amovibles. De cette manière, il devint possible de nettoyer périodiquement le silencieux que la suie encrassait à la longue. Sur d'autres, on employait des tubes concentriques. L'idée est toujours la même : faire parcourir aux gaz un trajet aussi long et aussi sinueux que possible. Et on peut dire que sur tous les silencieux en usage, à part les chambres d'expansion sans aucun cloisonnement, c'est le principe auquel on a recours.

Les variétés de silencieux sont d'ailleurs infinies. Tantôt, on interpose sur le trajet des gaz un paquet de paille de fer, mais d'une paille de fer spécialement disposée comme celle des éponges métalliques qui servent à laver les casseroles. De la paille de fer ordinaire serait, en effet, choisie, tassée, par les gaz et formerait bientôt un bouchon qui étoufferait le moteur. D'autres silencieux emploient des chicanes qui brisent l'élan des gaz qui les indigent pour ainsi dire.

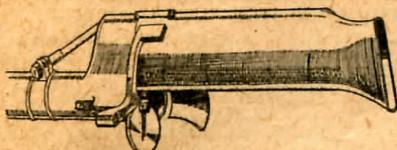


Le Bonza anglais a trouvé une ingénieuse solution au moyen d'une brosse spiro-métallique ; si les poils ont, avec le temps, été couchés par la force des gaz, il est facile de doubler l'usage en retournant le balai.

Un procédé plus simple encore, c'est, au moyen d'une spirale intérieure, d'imprimer aux gaz un mouvement giratoire. Ce principe utilisé sur quelques silencieux très répandus ne laisse pas d'être assez séduisant.

On ne peut dire qu'un type de silencieux se soit avéré comme nettement

supérieur aux autres. Si les sections de passage sont inférieures à celle du tube d'arrivée, alors on a bien le silence, mais on étouffe le moteur, ce qui est particulièrement grave pour un deux temps. Si, d'autre part, les sections de passage sont trop grandes, le rendement n'est pas diminué, mais le moteur reste bruyant. Ce qu'il faut renoncer à faire, ce sont des silencieux de trop faible capacité. Quand le silencieux est divisé en un certain nombre de chambres, celles-ci devraient avoir des capacités décroissantes. Le silencieux lui-même sera placé de préfé-



Gillet Herstal a adopté un appareil mixte, échappement libre et silencieux, assez remarquable par ses résultats.

rence à l'extrémité du tube d'échappement. A l'intérieur de celui-ci, en effet, les pulsations tendent à s'amortir et le courant gazeux à se régulariser. Le léger freinage des gaz causé par le silencieux se trouvera atténué.

Il est certain qu'il est impossible de rendre un monocylindre à haut rendement aussi peu bruyant qu'un six cylindres à régime et à compression modérés. Nous avons très certainement le type de moteur le plus difficile à rendre silencieux. Jusqu'ici il semble que les résultats obtenus avec des silencieux bien établis comme volume des chambres d'expansion et comme section de passage offerte au gaz, soient à peu de chose près les mêmes : c'est-à-dire aucune perte de puissance, tant qu'on ne marche pas à plein gaz, et une légère perte inférieure à un dixième de la puissance du moteur, pour la marche à pleine puissance. C'est dire qu'en service normal un silencieux n'affecte pas la marche de la machine. Actuellement, donc, il en y a aucune excuse pour ne pas avoir un silencieux efficace.

Assurément, un silencieux idéal irait plus loin encore et nous donnerait non seulement l'écoulement régulier des gaz,



Le double échappement peut comporter un unique silencieux, moins coûteux et tout aussi efficace et avec des ailettes de refroidissement : il est constitué en aluminium.

mais une dépression qui serait particulièrement utile pour les 2 temps. Espérons, mais sans trop y compter, que le concours de *Moto Revue* nous donnera cet appareil.

H. P. BORESTROKE.

UN SON DE CLOCHE...
Comment le bruit est inutile

Nous trouvons dans notre confrère : Le Quotidien une étude de M. Ch. Faroux au sujet du bruit : de cette étude nous extrayons quelques passages à l'adresse de nos motocyclistes :

Il est interdit aux conducteurs de circuler avec l'échappement libre. Cette clause est observée dans les grandes agglomérations, mais, en rase campagne, on rencontre beaucoup d'automobilistes qui marchent avec l'échappement ouvert.

Et, en rase campagne, la maréchassée ferme les yeux, ou plutôt les oreilles.

Quand je me trouve à m'entretenir avec un de ces conducteurs qui aiment le bruit, je leur demande pourquoi ils préfèrent circuler à l'échappement libre. Ils me répliquent invariablement que l'échappement libre donne plus de puissance au moteur. La question est souvent remise sur le tapis.

Les deux thèses en question sont les suivantes :

« Il est bien évident que l'échappement libre favorise la marche du moteur, disent les uns : voyez plutôt les moteurs d'aviation, on se garde bien de leur mettre un pot d'échappement. On n'en met pas davantage pour essayer les moteurs au banc. »

Erreur, disent les autres : c'est le bruit que l'on entend avec l'échappement libre qui donne l'illusion de marcher le plus vite sur la route. Mais les expériences de l'A. C. F. n'ont-elles pas montré qu'on gagnait 10 % de puissance en se servant d'un pot d'échappement ?

Où est la vérité, où est l'erreur ?
Considérons un vase à minces parois rempli de liquide. Pratiquons dans la paroi du



Des chicanes ont été depuis longtemps adoptées par les anglais et reprises par plusieurs marques françaises.

vase un tron circulaire, à bords bien nets, et notons le temps que met le vase pour se vider. Ajustons sur le trou, et vers l'extérieur, un court ajutage cylindrique et recommençons l'essai : nous retrouvons, à peu de chose près, le même temps T que tout à l'heure.

Au lieu d'un ajutage cylindrique, mettons un ajutage conique, qui va d'abord en se rétrécissant, puis, après la section minimum, en s'évasant ; il semble, a priori, que le liquide coulera moins aisément ; nous constatons, au contraire, que le vase est vide au bout d'un temps T' plus petit que T.

Allongons l'ajutage au moyen d'un long tube en caoutchouc posé bien horizontalement sur le sol, pour que la hauteur d'écoulement soit la même : nous trouvons que le vase se vide en un temps T'' plus court encore que T'.

Le tube en caoutchouc peut être assimilé approximativement à la tuyauterie d'échappement d'un moteur. Or, allons-nous conclure de notre essai que la présence d'une tuyauterie quelconque améliore toujours les conditions d'écoulement ? Non, évidemment, car, si au lieu du tube qui a servi à l'expérience, nous prenons un tuyau contourné, à section variable, avec des chicanes à l'intérieur, nous constatons que le temps d'écoulement T''' est très supérieur non seulement à T'' mais à T.

L'échappement libre est donc nuisible en certains cas, favorable dans d'autres ? Bien certainement, je n'hésite pas à l'affirmer.

Il faut d'abord s'entendre sur ce qu'on est convenu d'appeler échappement libre. Les trois quarts du temps, le dispositif ainsi désigné consiste en un orifice de petites dimensions, percé n'importe où sur le tuyau d'échappement, en amont du silencieux. Son rôle principal (et à peu près unique) est de faire du bruit ; de cela, il s'acquitte parfaitement. Mais quant à améliorer beau-

coup la puissance du moteur, c'est au moins douteux.

Si, au contraire, le dispositif d'échappement libre est placé de façon qu'il permette aux gaz de sortir directement, sans coude, du tuyau d'échappement dans une section égale à la section de celui-ci, il est absolument certain que son emploi diminue la contre-pression à l'échappement et, par conséquent, augmente la puissance du moteur, et cela au moins 99 fois sur 100.

J'estime, en effet, qu'il n'y a pas 1 % des pots d'échappement qui n'enlèvent pas de puissance au moteur, à condition que ce soient réellement des silencieux qui amortissent le bruit.



Le réputé silencieux anglais Ghost a une toile métallique intérieure ; nombreux sont ceux qui enclorent des éponges de paille de fer sans que le moteur en ressente aucun inconvénient.

L'appareil essayé au laboratoire de l'A. C. F., dont l'adjonction au moteur permettait à celui-ci de développer une puissance plus grande, représentait, par rapport au moteur, le tube en caoutchouc par rapport au vase plein de liquide dont nous parlions plus haut.

En résumé, pour que l'échappement libre donne un gain de puissance, il faut que :

- 1° Le pot d'échappement soit mal établi : cas général et quasi universel ;
- 2° Le dispositif d'échappement libre permette réellement l'échappement libre des gaz, ce qui n'est pas toujours réalisé.

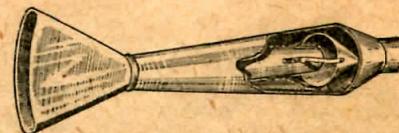
Le meilleur raisonnement ne vaut rien devant une expérience qui le contredit, affirme-t-on à juste titre. Aussi, j'étais le mien d'un fait.

Dans beaucoup de voitures où le réservoir d'essence est sous pression, on utilise — ou, plutôt, on utilisait, cette façon de faire tendant à disparaître — la pression des gaz de l'échappement pour faire arriver l'essence dans le carburateur. La pression au réservoir donnée par le pulsateur est au plus égale à la pression d'échappement.

J'ai répété sur plusieurs voitures de marques diverses comportant ce dispositif l'expérience suivante :

On monte un échappement libre (ou bon) sur la tuyauterie d'échappement, et on roue, les gaz à demi ou aux deux tiers ouverts.

A échappement fermé la pression fournie par le pulsateur est suffisante pour faire monter l'essence, et peut, presque toujours, en réglant convenablement l'appareil, être amenée à deux mètres d'eau environ.



Silencieux en tôle d'acier doux et soudé à l'autogène, conçu par M. Debellez ; le freinage aux grands régimes est insensibles et les résultats sont encourageants.

Sans rien changer, on ouvre l'échappement libre : presque toujours la pression de vient trop faible pour que le carburateur soit alimenté. Dans tous les cas, elle tombe au-dessous de cinquante centimètres d'eau.

Par conséquent, l'usage de l'échappement libre diminue la contre-pression, et, comme conséquence immédiate, donne un léger gain de puissance gain qu'on a d'ailleurs tendance à exagérer.

Mon petit doigt m'a dit....

... qu'un constructeur d'une certaine moto de marque, dont le nom dénote la marque, sortira avant peu une 350, 2 temps, et une 500 à moteur Jap, montée sur 700-100 d'un prix d'environ 4.000 fr.

... que, les fameuses 4 cylindres du type tourisme, faites pour rouler à 144 à l'heure, seraient des Cleveland, d'ailleurs magnifiques.

... que, pour répondre aux doutes émis par d'aucuns sur la vitesse de ces engins, l'usine d'Ohio avait expédié à Paris quelques machines spéciales de tourisme (?) atteignant le 160.

... que la maison qui s'était illustrée par ses servo-freins remarquables d'automobile sortirait sous peu un frein complet et de même conception pour la moto.

... que l'une des marques en 3 lettres de motos gris-rouge, contracterait une fusion avec l'une des marques de Paris-Nice qui a engagé pour sa rentrée en course 9 machines.

... que cette dernière firme aurait accepté également la fabrication de la 250 cmc. suisse bien connue.

... qu'une indiscretion avant publication a fait savoir aux policiers de l'affaire Truphème le qualificatif de « chocolat » à eux décernés par Mon Petit doigt.

... que, pour s'en venger, lesdits détectives ont arrêté l'assassin, la veille du jour ou l'épithète ironique allait être livrée à la connaissance des masses.

... que, de la sorte, c'est mon petit doigt qui est « chocolat ».

... que l'essai d'une 350 cmc. deux temps à quatre freins, allait paraître dans un prochain numéro de *Moto Revue*.

... que, dans une course d'endurance très connue, il y eut presque plus de vainqueurs que de partants.

... que dans l'attribution des coupes, l'une de nos marques les plus célèbres et nationales fut presque la seule à ne pas être inscrite au palmarès et qu'elle en a tiré plus de gloire de cette absence que toutes les autres.

... que l'on prétend que, dans une future course d'endurance, on battra le record en menant définitivement au poteau plus de vainqueurs que de partants.

... qu'enfin *Moto Revue* prétend qu'une telle information est erronée s'il s'agit du futur Paris-Pyrénées-Paris et qu'un règlement sévère est en préparation à ce sujet.

... que B. S. A. réclama le trophée de Samothrace pour son coureur amputé Dalles, mais que Roten protesta énergiquement en réclamant la priorité de sa *Monotrace*.

... que la B. M. W. de Krebs, de Paris-Nice, à peine passé la ligne d'arrivée reprenait le chemin de la Capitale où l'on pouvait la contempler dès le samedi matin. De quelle façon est-elle rentrée ?

KAMOTSU.

Un point !

Polytechnique est gagné à la moto

La fameuse démonstration de Satory continue à porter des fruits. Les critiques et les envieux du début disparaissent devant les réalisations matérielles et l'intense propagande qui ont suivi les expériences devenues classiques.

Le jeudi 22 mars, la grande séance officielle de présentation du film de Satory et des autres films ayant trait à toutes les adaptations de la motocyclette à la vie sociale eut lieu à l'Ecole Polytechnique au milieu d'une affluente imprévue et remarquablement choisie. Ce fut un succès dépassant toutes les prévisions. Les deux Promotions de Polytechnique, c'est-à-dire plus de 450 élèves, se pressèrent sur les gradins de l'amphithéâtre. 400 autres invités étaient venus combler la salle. Le général Alvin, commandant l'Ecole Polytechnique, présidait la séance, ayant à ses côtés le colonel Delatour, son adjoint à la direction de l'Ecole; le général Maurin, inspecteur général de la Motorisation, qui avait déjà assisté, au banquet de *Moto Revue* à titre officieux, à la présentation de ce film, tin. néanmoins, par sa présence, à témoigner de l'intérêt très vif qu'il porte à la cause motocycliste et à raviver ses souvenirs récents en se voyant lui-même défilé dans les fondrières

de Satory. Il avait tenu à amener au milieu de nos « pipos » et de nos « X », M. le Général Targe, membre du Conseil Supérieur de la Guerre, plus spécialement chargé du recrutement de l'armée et l'intérêt vraiment prenant de cet officier supérieur pendant toute la séance peut nous autoriser à de gros espoirs. Autour de ces autorités se pressaient plus de 50 officiers supérieurs tant du Grand Etat-Major que du Ministère de la Guerre.

Les directions de l'artillerie et du génie qui avaient assisté aux évolutions de Versailles se sont retrouvées au grand complet dans l'amphithéâtre au milieu de tous les professeurs de Polytechnique.

Ce fut un succès

Evidemment, ce fut un succès. Mais nous dira-t-on, ce succès était « forcé ». Point du tout, car il est à noter qu'à la même heure, une des plus grandes réunions mondaines avait lieu dans un coin de Paris, c'est-à-dire le Concours Hippique et le programme prévoyait précisément toutes les questions militaires ayant trait à la cavalerie. La concurrence du Concours Hippique fut absolument nulle. N'est-ce pas une évolution manifeste en notre faveur ?

Le Programme

Le Consortium Pathé fit défilé pendant plus de deux heures la série la plus variée de ses films sportifs et militaires ayant trait tant à la moto qu'à la cavalerie.

Une rétrospective de vues militaires datant de plus de 20 ans, une revue du 14 Juillet d'avant-guerre, fit songer à l'évolution rapide de nos moyens de transports actuels.

Une vague tristesse tenaillait l'assemblée à l'évocation des personnalités disparues et dont le souvenir est encore si vif.

Par contre, les vues très contemporaines tant de la cavalerie que de l'artillerie et de l'aviation, furent opposées très brutalement aux exercices de la motocyclette applicables dans les mêmes armes.

On sent que nos « X » sont définitivement acquis à la motocyclette si l'on se rapporte aux trois grands « Chic » qui terminèrent la séance.

Le premier à l'adresse du sympathique René Gillet, le second à l'adresse de son collaborateur si actif, M. Peyrus, et le troisième, où nous eûmes l'impression que la salle allait crouler, « chic » adressé au Consortium Pathé pour ses efforts cinématographiques, mais qui furent une conclusion formidable de cette réunion vivante, et dont les résultats seront féconds.

Réalisation de Lecteur

Une moto qui a une très bonne facture

Je vous envoie cette photo de la moto que j'ai construite ces derniers temps. J'ai actuellement dépassé 1.500 kilomètres ce qui n'est pas encore énorme, sans un ennui.

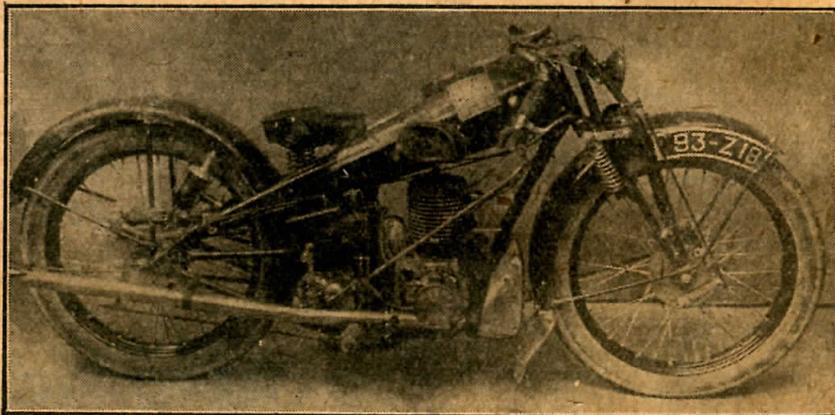
Le cadre est construit en tôles et tubes entièrement boulonnés. Il donne une position de selle très basse.

Le moteur est un Pauvert de 350 cmc, deux temps, à distribution. Il a donné au banc environ 13 CV à 3.300 tours. La boîte est une nouvelle Picard, 4 vitesses en ligne et commande au réservoir.

Les deux roues sont équipées de freins à tambour de grand diamètre de pneus Dunlop 28 x 3,5 sur jantes à base creuse. Le réservoir, de 13 litres environ, est surmonté d'un coffre en tôle enfermant la boîte à outils, le compteur et la montre, et donnant à la machine l'aspect à la mode du réservoir-selle.

La machine, telle quelle, dépasse le 100 et possède une très bonne accélération ainsi qu'une bonne tenue de route.

Abonné N° 73.495.



Visite aux sidecars PEUPLE



Qui ne connaît, tout au moins de nom, les sidecars P. E. U. P. L. E. dont l'un d'entre eux, accouplé à une modeste 125 cmc., 2 temps, accomplit en 1923 un remarquable Paris-Nice.

P. E. U. P. L. E. ce mot, qui est un symbole est formé grâce à l'initiale de 6 mots résumant à eux seuls tout un programme, les voici : Petits Engins Utiles, Pratiques, Légers, Economiques.

Et maintenant, venons aux faits :

C'est par une coïncidence fortuite que M. Boullier, qui préside aux destinées de Peuple fut amené à construire des side-cars ; spécialisé jusqu'en 1920 dans la vannerie armée, fournisseur des P. T. T. pour leurs paniers postaux, une rencontre de hasard valut à M. Boullier la commande d'une sorte de panier destiné à être accouplé à une bicyclette propulsée par un groupe-moteur monté sur roue supplémentaire (cela devait faire un curieux ensemble). Cette sorte d'engin ayant été échangé, par son propriétaire, contre une motocyclette légère, M. Boullier fut à nouveau chargé de combiner, cette fois-ci, un side-car ultra-léger, toujours en vannerie armée.

La moto doit être un peu comme la tunique de Nessus : quand on y a touché on ne peut plus s'en séparer... M. Peuple, comme on

l'appelle dans le monde motocycliste, était pris dans l'engrenage ; au reste, il n'y avait guère à cette époque de constructeurs autres que ceux se consacrant presque exclusivement à carrosser les sidecars Harley ou Indian des stocks, donc motos de grosse cylindrée. En conséquence, c'est vers l'équipement des motos légères que M. Boullier dirigea ses efforts et, le succès aidant, en vint par la suite à compléter la gamme de ses modèles et à entreprendre également les sidecars en tôle, les sidecars gainés cuir et, tout dernièrement, le side car monobloc moulé en ciment-liège d'une netteté de ligne superbe.

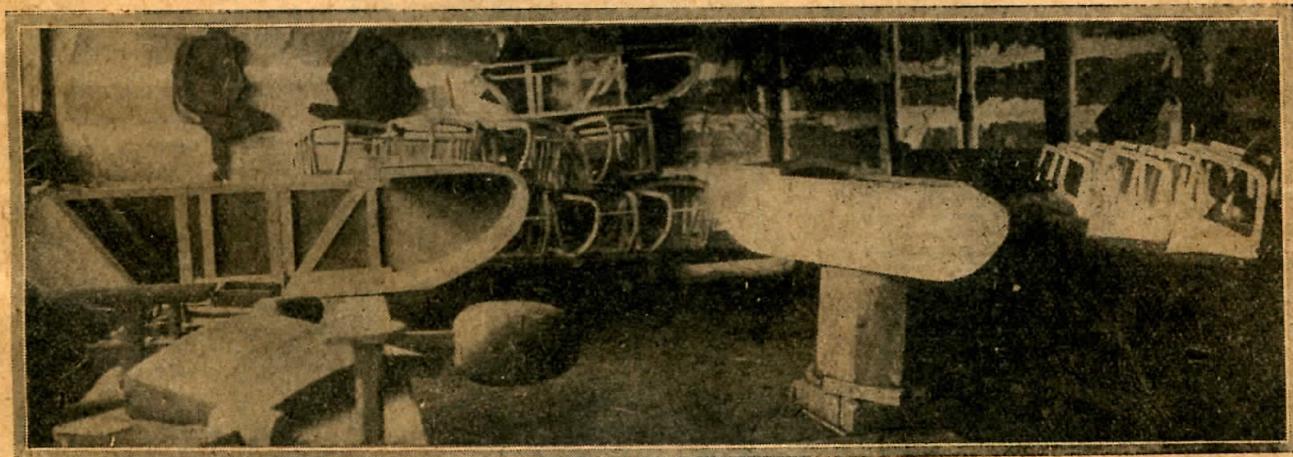
Voici pour l'historique, passons maintenant à la question fabrication...

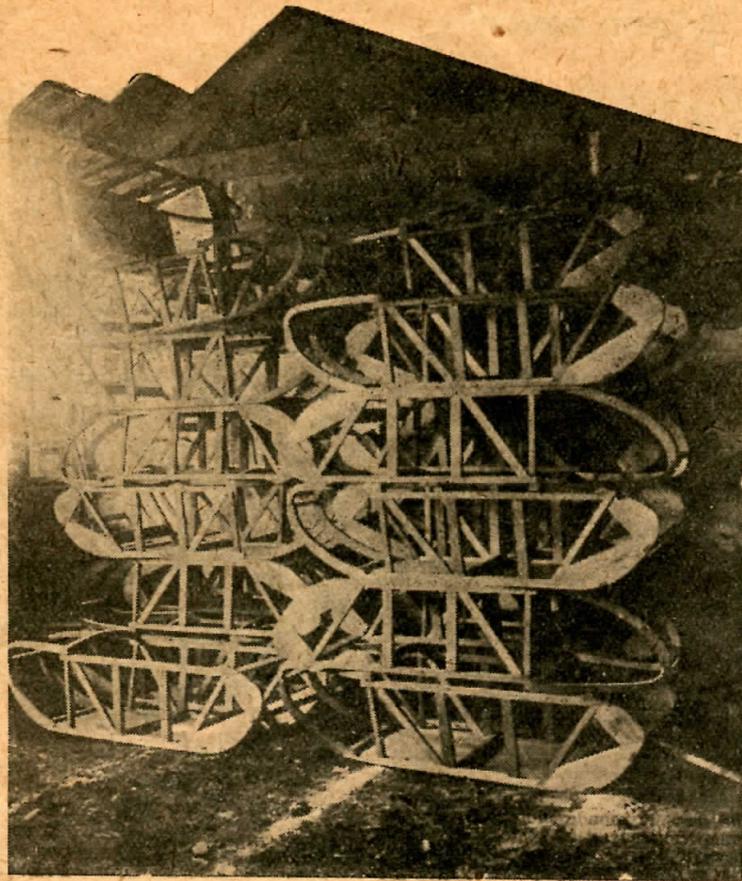
Les ateliers P. E. U. P. L. E. forment une longue enfilade d'ateliers successifs dont chacun d'eux est réservé à une opération bien déterminée.

La première pièce est une salle d'exposition où le client peut voir à son aise, pour fixer

Un coin de l'atelier de tôlerie. A gauche : une caisse en cours de tôlage. A droite : une caisse contreplaquée avant gainage.

M. Boullier
directeur
des ateliers
P. E. U.
P. L. E.





son choix, les différents modèles de caisses tourisme monoplace, biplace ou sport.

La deuxième salle est un garage pour les motos à équiper. Vient ensuite l'atelier de montage où les châssis attendent les motos auxquelles ils doivent être unis. Tous les châssis, conçus d'après une formule unique, sont répartis en 5 types répondant aux diverses cylindrées des motos : 1 châssis bicyclette, un autre pour bicyclette à moteur, un troisième pour moto légère, le quatrième pour grosse moto (500 cmc.), et le dernier enfin, surbaissé, pour type sport.

La partie châssis est réalisée dans une annexe indépendante des ateliers de la rue de Neuilly : seul l'assemblage général est fait chez Peuple. A noter que le châssis, monté avec une roue identique à celle de la moto qu'il équipe, comporte toutes ses attaches et toutes ses articulations ; ce châssis est complété par un cadre auquel sont fixés les ressorts, très longs à faible bande ; la caisse boulonnée sur le cadre ne sert pas ainsi d'organe de liaison, n'a pas à supporter le travail des ressorts et par conséquent ne peut subir ni travail néfaste à sa solidité, ni effort d'aucune sorte, ni par conséquent, déformation : elle se borne à être ce qu'elle doit être : une carrosserie.

Au milieu de l'atelier de montage a été installé un « marbre », surface de ciment parfaitement plane, horizontale et dressée, sur lequel s'exécute la mise en ligne de la moto et du side-car, et se vérifient l'aplomb et le parallélisme des roues ; les « ensembles » ne quittent ce marbre que correctement, rigoureusement et définitivement réglés.

Les ateliers qui viennent ensuite sont destinés aux diverses phases de la fabrication.

Un entrepôt reçoit les squelettiques armatures des futures carrosseries ; ces carcasses viennent des usines de Provins, spécialisées dans ce genre de travail et où s'opèrent la sélection des bois, leur sciage, leur mise en forme et l'assemblage. De l'entrepôt, les carcasses vont se faire habiller à la tôlerie, parmi les cisailles, les masses et tous les outils à forme bizarre de ce bruyant atelier. Les tôles employées ont été dès leur réception revêtues d'un enduit spécial qui les préserve de la rouille en attendant d'être employées ; si les caisses peintes sont tôlées, les caisses gainées cuir sont, elles, contreplaquées. M. Boullier

Les carcasses de carrosseries attendent, en piles bien régulières, le moment d'être revêtues de tôle ou de contreplaqué pour pouvoir lutter en élégance avec les caisses ci-dessous du magasin d'exposition.



me fait remarquer, en passant, que nos devanciers d'Outre-Manche se sont, pour une fois, inspirés chez nous, les premières carrosseries gainées ayant fait leur apparition, de l'autre côté du Déroit, une bonne année après que Peuple eut exposé les siennes au Salon français.

De la tôlerie, les caisses passent au garnissage où elles reçoivent leur capitonnage, leurs coussins, lesquels garnis de ressorts (siège et dossier), sont standard et par suite façonnés en série. S'il y a lieu, le pare-brise est également posé dans cet atelier.

Les carrosseries garnies sont livrées au peintre et subissent le traitement d'usage : couches d'apprêt, ponçages successifs, filets, vernis et séchage ; celles en vanneries sont peintes au pistolet en sorte que la peinture pénètre bien et régulièrement dans tous les interstices du nattage.

Un magasin centralise les différentes pièces employées dans la construction du side-car et on ne croirait jamais qu'il y en eût autant.

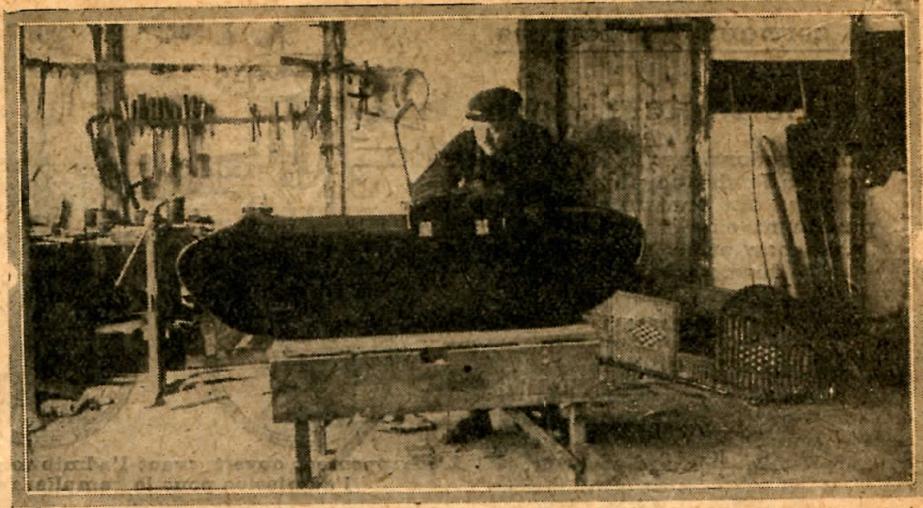
« Le jour, nous confie M. Boullier, où les constructeurs de motos comprendront notre intérêt commun à « normaliser » leurs douilles d'attache de sidecars, un grand pas sera fait vers les facilités de montage d'une part et l'abaissement du prix de revient d'autre part. Songez que des cotes données comme définitives au Salon ont été déjà modifiées et qu'il me faut, à cause de ces écarts fréquents, stocker un nombre considérable de pièces d'attache de toutes formes et de tous calibres ; cela n'avantage personne, ni moi, ni les constructeurs, ni les agents, ni les clients, puisqu'on ne peut prévoir, ainsi, un châssis entièrement standard, donc se montant sans imprévu, bénéficiant des avantages de la série et par conséquent permettant d'envisager des prix plus avantageux. Cette normalisation est possible cependant et je dois reconnaître que les constructeurs ont admis, à ce sujet, mes suggestions et que nous arriverons à une entente prochaine et définitive ».

Tout au bout des ateliers, la vannerie, que je ne puis mieux expliquer qu'en commentant brièvement la photo prise à cette intention : dans un bâti approprié, une armature armée, rotins et tiges de fer, autour de laquelle, avec une dextérité étourdissante l'ouvrier natte les joncs qui formeront la torpille profilée, légère, souple et résistante que l'on commence à voir prendre forme.

Il n'y a pas, chez Peuple, jusqu'à la longue avenue privée, bordant les bâtiments qui n'ait sa raison d'être : elle constitue, en effet, une piste d'essai pour les motocyclistes qui



Dans son montage la torpille en vannerie armée prend forme peu à peu.



Un coin de l'atelier de garnissage ; pose d'un pare-brise.

sont de nouveaux venus au sidecar. Tout d'abord on les pousse, moteur à l'arrêt et débrayé, puis ensuite ils se risquent seuls en première et font les quelques évolutions nécessaires à « attraper le coup », ce qui vient en général assez vite et leur permet de regagner en confiance et heureux leur point d'attache, dans l'impatiente attente de la première sortie en famille.

Nous avons demandé à M. Boullier s'il sentait une régression dans l'engouement pour le sidecar.

« Voici, répondit-il, en nous montrant dans son bureau quatre impressionnantes piles de prospectus sous enveloppe, voici environ 150 demandes émanant, dans la semaine, de lecteurs de *Moto Revue*, c'est une réponse éloquent par elle-même.

« La puissance que l'on tire maintenant des moteurs de faible cylindrée, la rigidité des cadres actuels, tout cela fait envisager

« nous paraissait une impossibilité quasi-absolue pour des machines de cylindrée moyenne et ne semblait possible que faisant corps et conçu avec et pour la machine à laquelle il était destiné. Désormais le sidecar est possible avec toute moto de fabrication sérieuse, ma production actuelle me prouve que son succès n'est pas en régression... »



A gauche le fileur tire à main levée des filets rigoureusement parallèles ; à droite, teinture au pistolet d'une carrosserie en vannerie.

« en confiance l'utilisation normale, agréable et sûre, du sidecar qui, il y a quelques années

L'affirmation de M. Boullier vient, en effet, de recevoir une double consécration grâce aux deux victoires que viennent de remporter ses sidecars dans Paris-Nice en 350 et 500 cmc. Nous sommes heureux de pouvoir, en manière de conclusion, profiter de cette occasion pour adresser nos félicitations au populaire P. E. U. P. L. E. et lui souhaiter un vif succès.

LA CRITIQUE DES LECTEURS

Le Moteur Puch

Nous redonnons le graphique du moteur Puch que plusieurs de nos lecteurs ont incriminé de moteur purement expérimental et irréalisable par suite de sa bielle non désaxée aux pistons.

Le soin avec lequel nos lecteurs lisent notre Revue est une preuve de l'intérêt qu'ils nous portent et nous les en remercions vivement, qu'il s'agisse d'éloges ou de critiques. Les premiers nous encouragent et les secondes ne nous découragent pas car elles sont faites dans un esprit de camaraderie qui est justement celui que nous voulons voir régner entre nous-mêmes et nos lecteurs.

Dans un de nos derniers numéros, le 261 pour être précis, à la page 226, nous avons inséré un schéma du moteur Puch. Nos lecteurs se rappellent que le moteur Puch, fabriqué à Graz en Autriche,

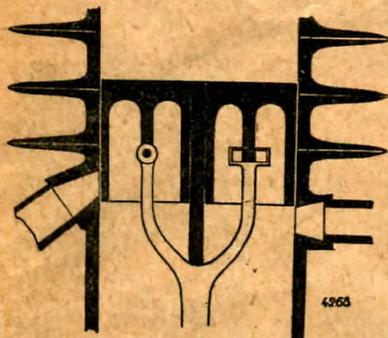
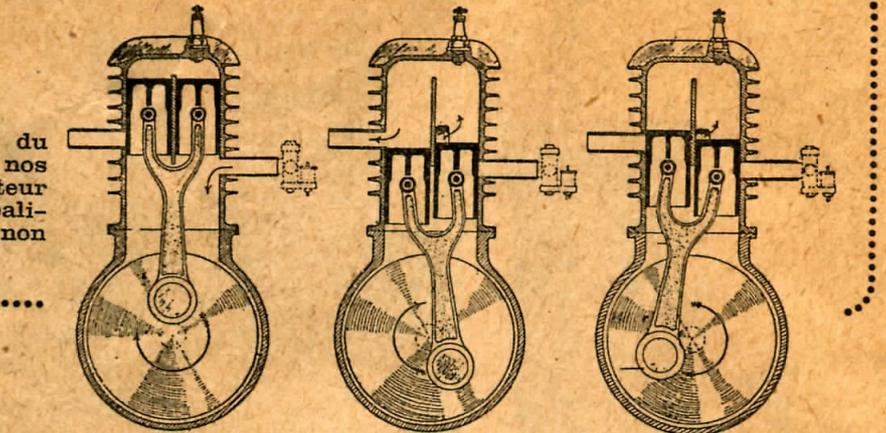


Schéma du moteur Puch montrant les deux bielles : l'une avec le pied normal ; l'autre avec un pied formant glissière et répondant à la critique formulée.

est un deux cylindres deux temps à culasse commune. Les cylindres ont 40 mm. d'alésage et la course est de 70 mm. soit une cylindrée totale de 175 cmc. environ. Les deux cylindres sont disposés non pas côte à côte mais l'un derrière l'autre. Ils attaquent le vilebrequin au moyen d'une bielle unique à fourche. Par cet

Le feu rouge Mécano

Un feu rouge, réglementaire ? Beaucoup de constructeurs se sont appliqués à construire des feux rouges ; malheureusement, ils ne se sont pas donné la peine de lire le Code de la Route, lequel exige un diamètre réglementaire de 60 mm. Nous conseillons à nos lecteurs de s'assurer que les feux rouges aient un diamètre de 60 mm. Le mieux que nous puissions conseiller à nos lecteurs est de réclamer les feux rouges Mécano construits par notre ami Cabrespines, très averti des desiderata motocyclistes et



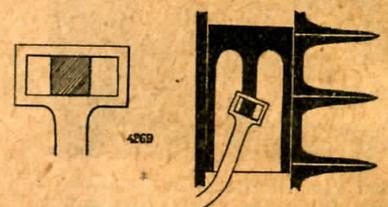
L'échappement ouvert avant l'admission se referme aussi avant la fin de l'admission pour le remplissage parfait de la cylindrée.

artifice les deux pistons ne se meuvent pas rigoureusement à l'unisson (comme dans le Garelli par exemple) mais il y a un léger décalage qui permet à l'échappement de commencer et de finir plus tôt que l'admission. Quand les gaz frais entrent dans le cylindre ils le font facilement, la pression étant déjà tombée par suite de l'évacuation d'une bonne partie des gaz brûlés. D'autre part, l'échappement se ferme avant l'admission, les gaz frais au moment où le cylindre est rempli ne risquent pas de s'enfuir partiellement par l'orifice d'échappement.

Venons-en maintenant à la critique que nous fait un de nos aimables lecteurs : « Ou le dessin n'est pas juste, nous écrit-il, ou le moteur n'a jamais existé ». La fourche qui sert comme bielle pour les deux pistons est d'après le dessin, d'une seule pièce. Or quand le moteur tourne, l'axe de l'un des pistons se déplace par rapport à l'axe de l'autre piston. La distance entre ces deux axes deviendrait donc plus grande parce que dans un triangle rectangle l'hypoténuse est de plus en plus grande que la base.

« Ou bien la fourche casserait ou le moteur ne tournerait pas du tout ». Eh bien, cher lecteur, vous avez parfaitement raison et le dessin en question qui a été exécuté par nos services d'après les documents que nous avons comporté la même erreur que tous les autres dessins parus dans toutes les revues motocyclistes. Un moteur ainsi disposé doit permettre ces variations d'écartement

entre les deux axes de pistons. Sur un moteur de voiturette anglaise, la Trojan, les bielles sont constituées par des tiges flexibles, procédé bien primitif mais qui donne paraît-il satisfaction à l'usage. Dans le Puch, le pied de bielle d'un des pistons constitue une sorte de glissière

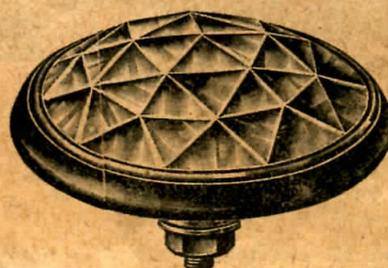


Détail de l'axe du piston et du pied de bielle formant glissière : la bielle est dans la position inclinée limite qui permet aux pistons leur déplacement régulier.

dans laquelle l'axe carré du piston peut se déplacer de la petite quantité nécessaire.

Le moteur Puch présente plusieurs détails intéressants. Le cylindre qui porte l'orifice d'échappement se trouve en avant de l'autre. Il est ainsi plus énergiquement refroidi. Ce cylindre reçoit de plus l'huile fraîche débitée par une petite pompe mécanique à piston. Un clapet commandé en même temps que l'admission règle le débit de l'huile.

La puissance est de 3 CV à 3.000 tours et permet d'atteindre environ le 65 en palier.



spécialisé depuis de longues années dans la fabrication des articles pour motos. Cabrespines compte nous sortir incessamment une nouveauté qui sera très appréciée et dont nous reparlerons.

De grâce, qu'aucun de nos motocyclistes n'ait dorénavant l'audace criminelle de rouler de nuit sans avoir muni son engin du feu rouge réglementaire ; son prix est de la valeur d'un apéritif ou deux ; aucune raison ne peut être opposée par l'insouciant à qui l'accident arrivera pour absence de signalisation à l'arrière. Bien naïve serait l'Assurance qui endosserait les risques d'un assuré aussi maladroit.



La Moto en Allemagne

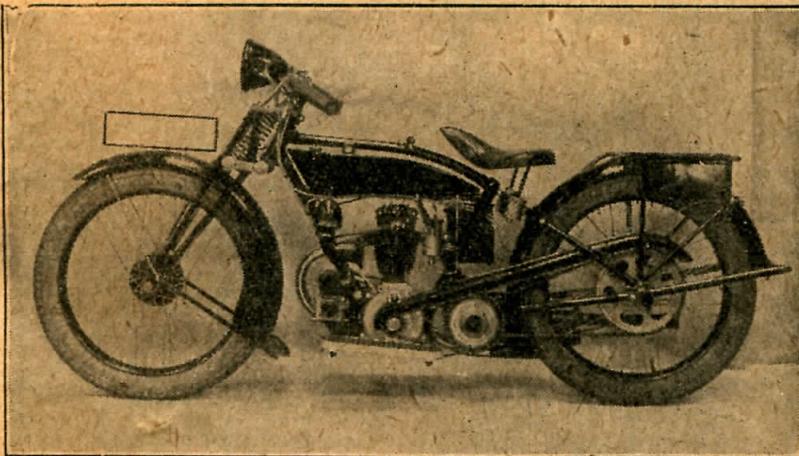
par Robert Sexé



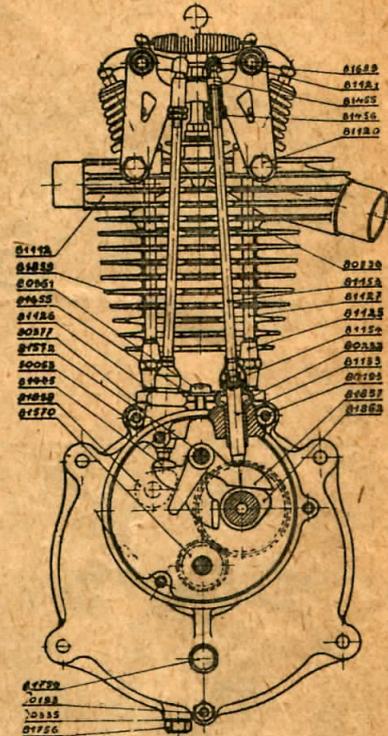
Nous donnons la 3^e partie de la remarquable étude de Sexé sur la motocyclette d'Outre-Rhin. Une 4^e étude complètera sous peu la magistrale évocation du globe-trotter infatigable.

Je ne pouvais quitter Munich sans rendre visite à M. Paster, qui participa brillamment au Paris-Nice 1927. Il m'emmena visiter les ateliers « Otto » qui construisent une très plaisante moto légère de luxe qui est bien la réduction à 183 cmc. de cylindrée d'une 500 cmc. classique à culbuteurs. Le fini extrême des détails, l'évidence du travail soigné que représentent le moteur et le cadre fabriqués par eux compensent l'absence de

mètres de course et d'alésage, des fourches à parallélogrammes, etc. Qu'ils se rassurent. Déjà, les longues rangées d'ateliers de la Société Daimler, à Unter Turkheim, le passage en trombe des châssis « Mercedes » en essais, nous replongent dans le milieu familial. Et voici, dans Stuttgart, les édifices bien blancs où Robert Bosch assemble dans un décor harmonieux, ses appareillages élec-



La Flottweg 180 cmc. est partie à Paris-Nice avec Paster : c'est une superbe culbuteurs qui plaira à notre public français.



Coupe de la Flottweg : il est aisé de se rendre compte de sa netteté.

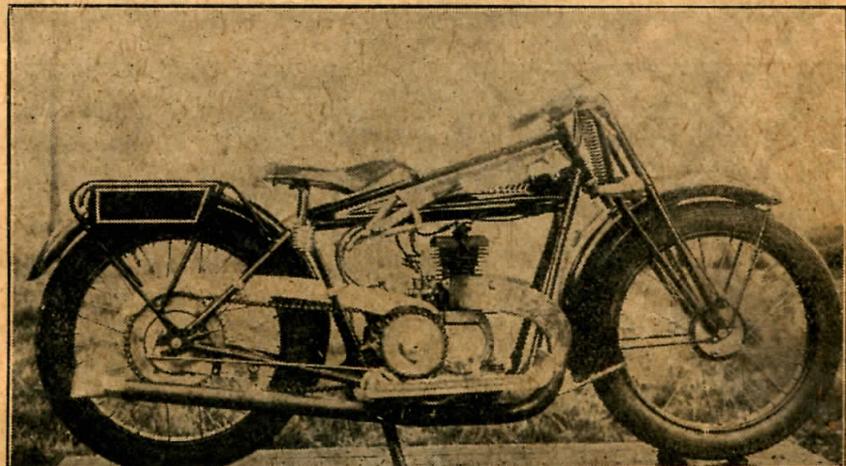
solutions personnelles. La boîte de vitesse leur est fournie par « Hürth », de Munich également, qui est certes la plus importante usine d'Allemagne spécialisée dans cette production. Ayant échangé, pour une soixantaine de kilomètres, ma « Gillet » contre la « Flottweg » de mon collègue allemand, nous gagnons de conserve Augsburg où des maisons Renaissance toutes peintes de fresques à l'italienne et au milieu des rues, les puits ornés de statues de bronze, attestent du long passé de richesse commerciale de la vieille ville libre.

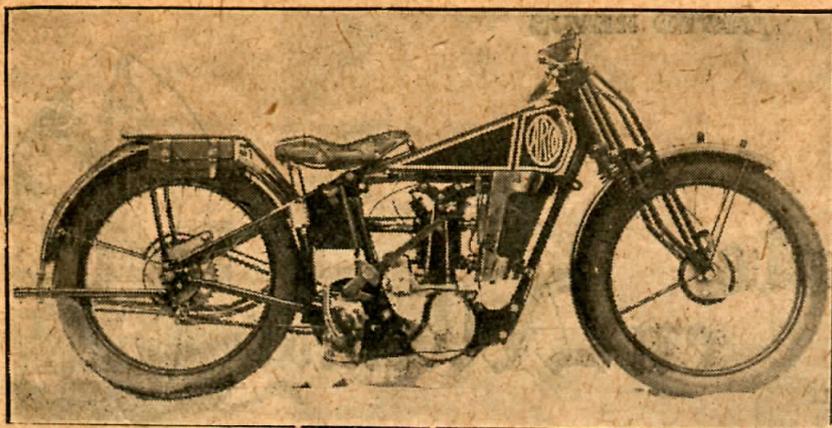
Et la cave de l'Hôtel de Ville aux barriques sculptées, vous débîte un de ces vins roses de Franconie qui ajoute encore à la cordialité des adieux.

La route qui mène à Stuttgart, par les vallées du Danube, encore bien jeune par ici, et du Neckar, incite à toutes les flâneries. Trop de petites villes, comme Gunzbourg endormies dans leurs remparts débouffés, vous séduisent au passage. Et Ulm, d'où s'élance le plus haut et le plus beau clocher du monde...

Mais il faut à mes chers lecteurs des centi-

La Lutrau à 3 vitesses et bloc-moteur deux temps.





La firme « Lutrau », à Walldorf construit une robuste deux temps utilitaire, à vilbre quin monopulier de 350 cmc., et un bloc trois vitesses extrêmement compact, assez semblable au nouveau modèle de Train.

Dans la petite cité rhénane de Speyer toute proche, on est tout surpris de trouver une fabrique de motocyclettes : l'« Arco » est une 350 cmc., à culbuteurs ou arbre à cames, extrêmement intéressante avec son refroidissement à eau très étudiée.

La soupape d'échappement peut — de ce fait — occuper la partie arrière de la culasse, ce qui permet une tubulure d'échappement droite, sans ces courbes savoureuses qui plaisent tant aux badauds et désespèrent les « techniciens ».

A Düren, non loin de la frontière belge, M. Neumann construit depuis plusieurs années les motocyclettes « Neander », aux cadres faits de poutres aux profils rigoureusement calculés.

Cet ingénieur a acquis à la Compagnie Duralumin une vaste expérience dans l'érection des carcasses si légères et rigides des Zeppelins.

Il a employé cet alliage d'aluminium pour le cadre, la fourche, le réservoir et même les garde-boue d'une 175 cmc. à moteur Villiers dont tout l'aspect peu orthodoxe est déterminé par les nécessités de la meilleure utilisation du métal.

Pour ses modèles plus puissants, M. Neumann a établi un type de cadre unique en poutres d'acier où l'on doit admirer le soin avec lequel il fait varier ses profils et la masse de métal, suivant les efforts auxquels la partie est soumise.

Les différents haubans sont rivetés ensemble et le nombre des rivets est également proportionné à l'effort.

Le procédé de rivetage ne diminue en rien la résistance du métal. On ne saurait en dire autant de la soudure autogène, ni même du brasage.

Le record n Temple, pour éviter ces inconvénients du traitement à chaud, n'a-t-il pas fait tout simplement souder à l'étain le cadre de sa « British Anzani » ?

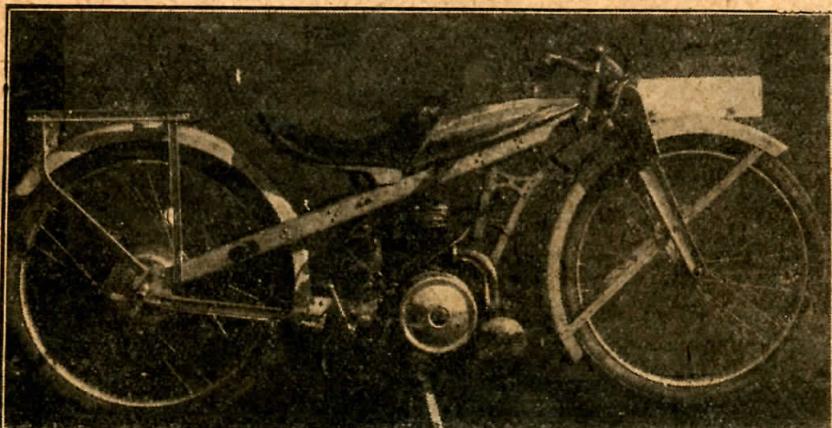
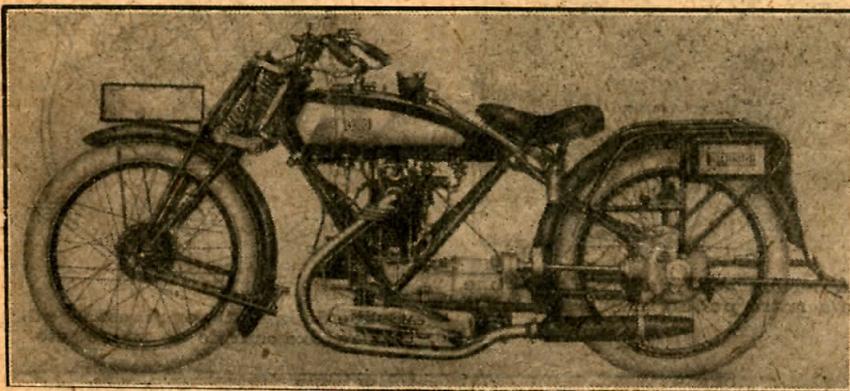
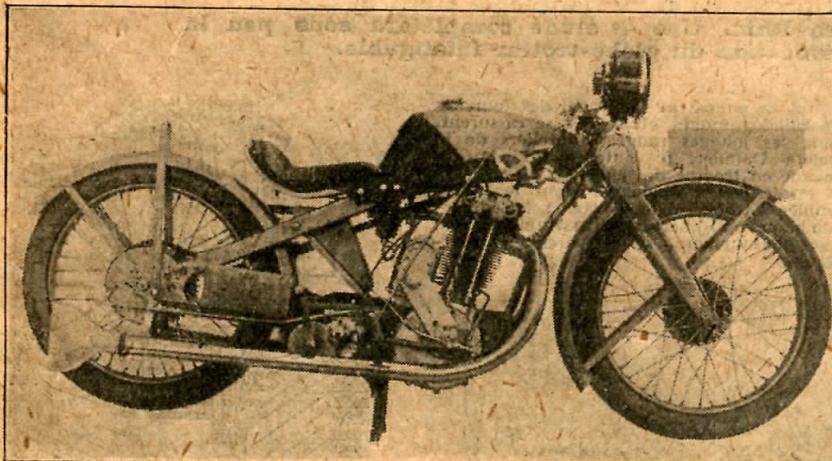
La tête de fourche de la « Neander » est une pièce forgée particulièrement intéressante.

Il est facile d'imaginer que ce mode de construction exige de longues études préliminaires et un coûteux équipement de presses et de machines spéciales pour sa réalisation. Il permet, par contre, d'employer un minimum de main-d'œuvre et donne une plus grande légèreté en même temps que plus de résistance.

Mieux que de pénibles descriptions nécessairement embrouillées, les photos données permettront de se faire une idée de la « Neander ».

La fourche oscillante et ses ressorts à lames verticales, à action amortissante et le siège en tôle d'acier souple sont également intéressants.

Dans ce cadre unique et d'énorme résistance, « Neander » monte toute la gamme des moteurs « M. A. G. » à culbuteurs et en fournit pour l'exportation, sans roues, moteur, ni boîte de vitesse.



Speyer (Spire) a donné naissance à l'« Arco », remarquable 350 cmc. à refroidissement par eau.

La 500 cmc. Neander est à noter par sa ligne audacieuse et son réservoir à cheval. Son moteur est un mono M. A. G. : remarquer la béquille.

Une transmission à cardan qui a des ressemblances avec la F. N. : la K. G.

Le cadre en duralumin est représenté par la 175 cmc. Neander.

De Düren, la proximité d'une certaine ville belge m'inciterait à franchir la frontière! Ce voyage à travers l'Allemagne a peut-être trop duré! Mais tant pis pour mes lecteurs. Je serai consciencieux et complet! Et je m'en vais les traîner à Berlin, coûte que coûte, où les anciens arsenaux d'Etat de Spandau, devenus la Société Industrielle des « Deutsche Werke », fabriquent en grosse série des motocyclettes... et des kits métalliques.

Elle fit sensation quand elle parut au salon de Berlin de 1924. Depuis, sans modifications importantes, la « D. Rad » est sortie à quelques 35.000 exemplaires. C'est une monocylindre de 500 cmc. à bloc-moteur de dimensions imposantes, avec un cadre rappelant la « F. N. » et une fourche, celle de l'« Indian Scout ».

Le graissage se fait par circulation d'huile. Un point intéressant de la construction est la fixation du cylindre non par des goujons vissés dans l'aluminium, mais par deux boulons que l'on fait basculer après desserrage, pour dégager le cylindre et qui se serrent sur une large embase.

Le carburateur est boulonné au cylindre, en solution qui tend à se répandre de plus en plus.

C'est à Berlin également qu'est fabriqué, par une usine de charrues à vapeur! le « Stock », un des rares survivants des vélomoteurs, inspiré des anciens « Evans » américains, avec un deux temps à très large volant de 125 cmc. de cylindrée.

C'est sur une « Evans » que la jeune et gracieuse Fraulein Koehler a établi un des rares records allemands inscrits à la liste de la F. I. C. M. et certainement le seul record motocycliste detenu par une femme...

C'est celui des 24 heures pour les vélomoteurs, avec 1.081 kilomètres.

Je terminerai cette liste « officielle et complète » par l'« Universelle » une 250 cmc. rivale de la petite « Pony » de N. S. U., à laquelle elle a emprunté certaines caractéristiques dont la transmission à courroie; son bloc-moteur « Landgrebe » est un très bon exemple du genre. La commande du changement des deux vitesses se fait sans lâcher le guidon, par un petit levier à encliquetage et des câbles Bowden.

Liste complète! Eh, non pas!! Ce sujet est inépuisable!!! et sans cesse je découvre de nouvelles marques, avec une joie de collectionneur...

Que nos lecteurs ne s'effrayent pas! c'est bien la fin de la série.

Mais vraiment il me faut saluer, au passage, le dernier modèle bien perfectionné de l'« Allright K. G. », une mono à cardan dans un cadre triangulé. Elle me rappelle les belles promenades d'autrefois, quand je subissais les conséquences de ses maladies infantiles sur les routes de Thuringe.

Elle a changé depuis et est devenue une machine extrêmement satisfaisante; sa transmission ne lâche plus jamais comme jadis. Elle n'a qu'un défaut, elle est chère. Mais son succès mécanique démontre que monocylindre à haut rendement et cardan ne sont pas incompatibles.

R. SEXÉ

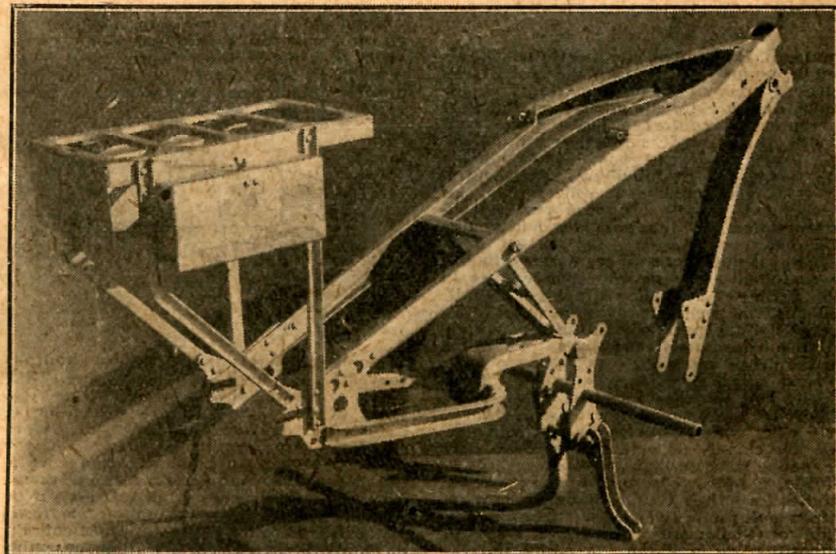
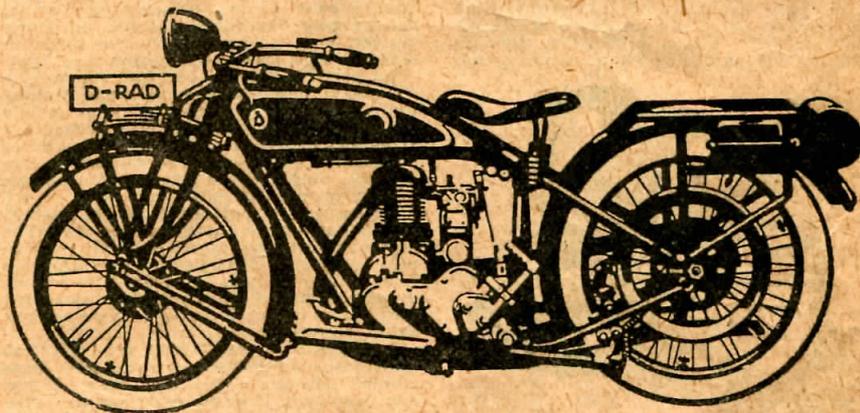
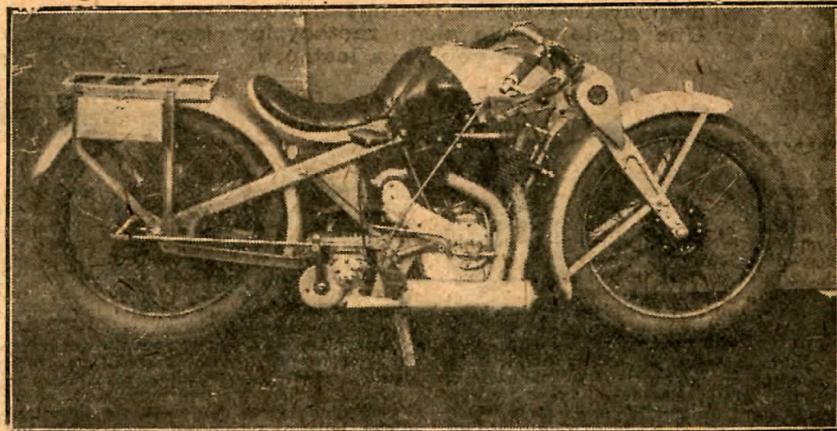
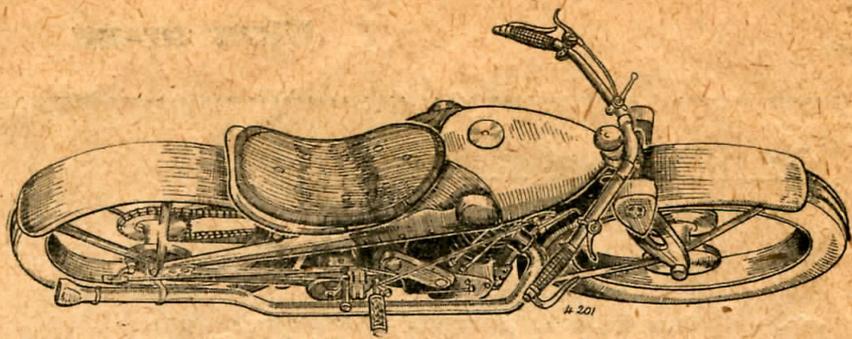
(A suivre).

La selle et l'assise de la 1000 cmc. Néander.

Une 1000 cmc. : la Néander à moteur M. A. G. : le siège est du suprême confortable.

Une des plus belles 500 cmc. mondiales à bloc-moteur, la D-Rad.

Profils très variés, tous les éléments constitutifs de la carcasse de la Néander sont en U : le cadre est entièrement riveté.

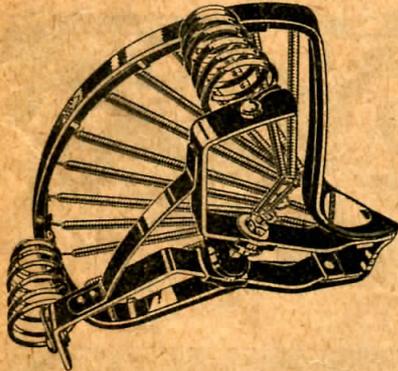


UN^e NOUVEAUTÉ MOTOCYCLISTE

La Selle Planor

Une selle entièrement française et par conséquent d'un prix très abordable, vient d'apparaître sur le marché motocycliste : Une étude sur le siège motocycliste sera bienvenue pour nos lecteurs.

La selle à siège souple s'est imposée ces derniers temps sur le marché. La dernière selle à trois points, du type très classique qui nous a été imposée pendant la période de convalescence et d'adolescence de la motocyclette, a cependant un sursaut d'énergie. Ces derniers temps, par contre, la selle à siège rigide disparut complètement et pour cause : elle était douloureuse et même dangereuse, car elle obligeait le conducteur à des efforts latéraux et longitudinaux pour se remettre en bonne position. La selle à 3 points, ainsi dénommée parce qu'elle s'appuie sur trois points sur la moto, dont deux sur ressorts et un mobile autour d'un axe fixe, a encore un gros succès. Evidemment, pour les machines ultra-rapides où la question de la plus grande stabilité est primordiale, la selle à 3 points, quelquefois montée sur parallélogramme, a de grands



avantages. Par contre, elle a certains défauts dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle flotte et souvent à l'improviste. La selle souple, de son côté, elle aussi, a ce défaut et le trop grand confort à basse allure peut devenir gênant et désagréable, ce qui, théoriquement, ne devrait pas exister dans la selle souple aux basses allures ; par contre, aux très hautes allures, la selle souple, par l'écrasement perpétuel opposé par le conducteur donne certaines positions, à la longue, fatigantes.

Qu'avons-nous donc vu ces derniers mois ? La combinaison de la selle souple avec la selle rigide et la selle 3 points. C'était, d'ailleurs, la meilleure solution puisqu'elle acceptait d'une part la rigidité des unes, le flottement des autres et la souplesse extrême des dernières venues.

Parmi ces différentes selles, nous faisons actuellement l'essai d'un modèle qui vient de paraître sur le marché : la selle Planor. Cette selle semble avoir réuni toutes les qualités. Le châssis de selle est composé par une nappe à ressorts horizontaux. C'est la solution, à notre avis, qui est la meilleure à toutes les autres compositions par cuir ou plateau puisque le ressort est beaucoup plus solide et facilement retendable. Dans la composition de la Planor, la nappe de ressorts horizontaux ne comporte aucune pièce dure. On a supprimé à dessein toutes pièces

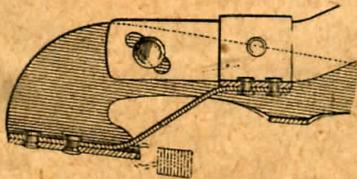
intermédiaires, telles que : plaquettes, anneaux, etc., c'est un ressort transversal qui assure à l'ensemble la rigidité nécessaire. L'assise aussi est exclusivement montée sur ressorts, donc souplesse tant dans le sens vertical que dans le sens latéral. Cette nappe de ressorts est naturellement supportée par un double châssis ; une armature supérieure et une armature inférieure.

La partie supérieure supporte donc tous les ressorts horizontaux, c'est une pièce cambrée dont les extrémités sont rivées au croissant arrière. Ce croissant lui-même est formé d'une pièce emboutie. La robustesse d'une telle armature est, cela saute aux yeux, incomparable, mais la principale qualité c'est de ne présenter, à l'assise, aucune pièce tranchante. Déjà, au Salon dernier, nous avions observé une tendance marquée dans les selles nouvelles à ce sujet.

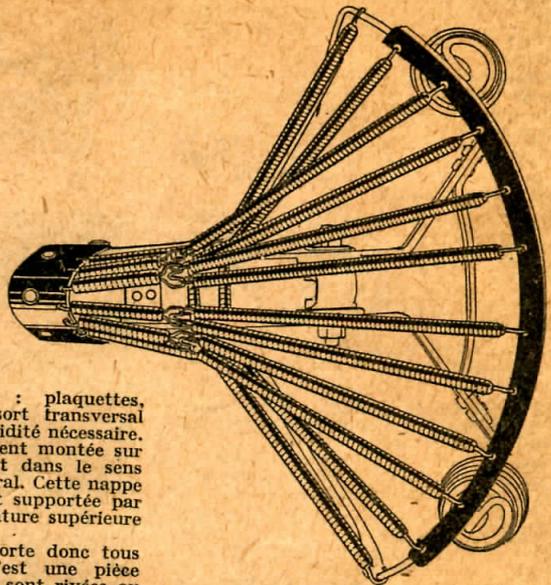
La partie inférieure, celle qui supporte le châssis, se doit d'être excessivement résistante. De plus, il faut qu'elle soit établie de telle façon qu'elle permette le montage standard, c'est-à-dire sur toutes les selles de quelque machine que ce soit, même sur les selles surbaissées à potence et puisse être montée instantanément.

La suspension verticale d'une selle est de grande importance. Dans la plupart des selles souples actuellement sur le marché, seule la partie arrière est montée sur ressorts. Dans les selles Planor un gros progrès a été réalisé : la partie avant et la partie arrière sont aussi bien suspendues qu'il est possible par ressorts avant et arrière.

La suspension avant était primitivement un axe plus ou moins léger susceptible de se cisailer et, par suite, d'entraîner à des ennuis sérieux. Planor a réalisé ce problème par un ressort lamellaire qui annihile tout mouvement de torsion grâce à deux goujons qui ont été fixés sur la partie mobile du bec, en coulissant dans deux glissières appropriées pratiquées de part et d'autre dans le bâti fixe de la selle. Toute flexion latérale est absolument impossible dorénavant par ce système.

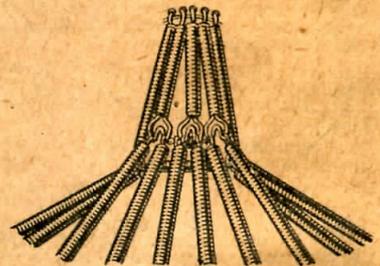


Une autre partie dans la selle qui doit être surveillée est la suspension arrière. Différents systèmes ont été essayés à ce jour. Dans la selle Planor, cette suspension est assurée par deux gros ressorts vulgairement appelés « à boudins », qui sont fixés tout simplement par un boulon à chaque extrémité ; donc, démontage très facile et remontage plus facile encore et, ce que nous avons réclamé depuis longtemps dans *Moto Revue*, la facilité d'échanger instantanément l'un ou l'autre de ces ressorts ou les deux ensembles et d'adapter le ressort approprié au poids du cavalier.



Le détail est aussi soigné

Nous avons sous les yeux le modèle B qui vient d'être mis sur le marché. Le châssis métallique semble être le squelette même de la selle. Jusqu'à ce jour, les selles étaient faites en cuir. Pour quelles raisons ? Parce



que le cuir est imperméable et théoriquement indéformable ; mais il est cher, et l'on rencontre, depuis la guerre, d'excellents tissus remplaçant avantageusement le cuir prohibitif. La Planor est constituée par deux produits courants, une enveloppe imperméable sous laquelle est passé un épais matelas de feutre. Par un unique bouton à pression et par un simple dégrafage, l'on peut changer le matelas, donc toutes facilités en cas de rupture de ressorts longitudinaux pour faire tout changement désiré. Il est évident que les routiniers préfèrent absolument le cuir. Dans ce cas, Planor a prévu le coussin en cuir. Il est cher, mais il a le grand avantage de plaire aux routiniers.

La Planor se fait en 33-33 ou 30-30 cm., la première montée sur 22 ressorts à boudins et 3 ressorts verticaux pour les motos au-dessus de 250 cmc., la deuxième montée sur 16 ressorts à boudins et également 3 ressorts verticaux pour petites machines. Son coût définitif permet d'affirmer qu'il économise à l'acheteur près d'un billet de 100 francs sur des selles étrangères identiques.

Quant aux amateurs du montage dit « 3 points » c'est-à-dire ne comportant pas l'armature inférieure, et qui désirent posséder une Planor, un montage spécial permet instantanément de l'utiliser, car une attache avant est prévue au cadre, avec, à l'arrière, un étrier et deux ressorts de tension ultrasouples. Mais, à notre avis, c'est un pis-aller, et il vaut mieux pour eux prendre définitivement pour quelques francs de plus une selle complète.

Paris-Nice

(Deuxième compte rendu)

Cette épreuve comporte de nombreuses considérations sur les machines ou sur les hommes



De gauche à droite : Dallest, le manchot fit une curieuse démonstration de la stabilité de la motocyclette actuelle et son coéquipier Chavannes l'un et l'autre sur B. S. A. 350 cmc. ; Dubois sur New Motorcycle 500 cmc. (huile Kervoline) et Pifney sur Triumph 500 cmc. eurent quelques démolés.

A propos de Paris-Nice

Une transmission tardive nous met dans l'impossibilité de donner à nos lecteurs l'article remarquable que M. Robert Sexé avait écrit spécialement pour nous.

Paris-Nice a été incontestablement un succès, tant par les résultats obtenus que par la parfaite organisation qui a présidé à l'épreuve. Cependant les enseignements que l'on aurait pu tirer de cette grande manifestation n'ont pas été aussi complets que l'on aurait pu le souhaiter. Ceci tient à plusieurs raisons que nous allons examiner en détail.

Difficulté insuffisante de l'épreuve

Les règlements de Paris-Nice s'avèrent insuffisants pour constituer un critérium vraiment digne de ce nom. L'entraînement des conducteurs et le degré de quasi perfection des machines font que l'épreuve dégénère rapidement en sortie amicale au lieu de conserver le caractère sévère de la compétition. Les progrès réalisés tant par la construction que par la mise au point sont si rapides que le parcours Paris-Nice n'est plus susceptible d'effrayer les concurrents et la grande majorité des machines actuellement sur le marché est capable de participer à l'épreuve avec un succès presque certain.

Trop de vainqueurs

La difficulté de l'épreuve n'étant plus en rapport avec la résistance des machines et des conducteurs permet un palmarès dépourvu de signification. La multiplicité des ex-aequo déterminé une certaine indécision dans l'esprit du public qui considère la course comme une sélection et qui constate, au contraire, que tous les concurrents sont vainqueurs. Cette interprétation tendancieuse de l'épreuve peut nuire à ses conséquences économiques. C'est pourquoi un accroissement de rigueur dans les règlements s'impose à l'avenir.

Mécontentement des professionnels

D'autre part les professionnels ne peuvent que se décourager, et petit à petit, désertent les grandes manifestations sur route si ces dernières ne leur permettent pas de se révéler. Le coureur de profession préfère la difficulté précisément parce qu'elle lui donne l'occasion d'affirmer sa classe. Si la course devient une promenade, cette occasion disparaît et, avec elle, l'intérêt que peut y trouver le professionnel.

Trop d'amateurs

Les facilités du règlement ont eu pour conséquence l'engagement d'un nombre relativement considérable d'amateurs. Bien entendu nous ne pouvons que féliciter les participants mais nous devons reconnaître que leur présence en trop grand nombre a pu être l'occasion de certains « cafouillages ».

Le véritable succès de Paris-Nice

Cependant la course, en elle-même, n'a pas été dépourvue d'enseignement. Les conditions atmosphériques ont quelquefois, suppléé aux règlements en rendant la tâche des concurrents singulièrement difficile. Par exemple les chutes de neige avant Nantua. Au cours de cette étape les tubulures d'admission ont été obstruées par la glace ; c'est dire si le parcours fut pénible. Certains hommes comme Dumoulin et Andrieux prouvèrent à ce moment-là leurs qualités de grands routiers.

Les machines, malgré tout, ont fait preuve d'une grande régularité de marche et l'on est obligé de conclure, devant le nombre important des arrivés sans pénalisation, que la construction actuelle est portée à un degré de perfection absolument remarquable.

Mais si l'on veut vraiment redonner aux épreuves comme Paris-Nice l'intérêt qu'elles

méritent et qu'elles désirent obtenir, il est indispensable que les règlements futurs soient modifiés pour que la course devienne vraiment une discrimination.

Que penser des conducteurs ?

Nous étions-nous trompés ? Nous ne le croyons pas ! Lorsque nous avons publié notre étude sur le moteur Chaise, nous ne faisons que satisfaire une grosse partie de nos lecteurs (c'est un faible chez eux !) qui nous réclamaient avec une insistance imposante notre appréciation sur ce nouveau bloc-moteur strictement français.

Notre conclusion fut élogieuse et d'ailleurs brillamment confirmée par cette épreuve, puisque Dollar et New-Motorcycle étaient équipés du moteur Chaise.

Il est très difficile d'établir un graphique parfait du pourcentage des différents carburateurs employés par les coureurs dans une épreuve. Cependant, un Paris-Nice avec 150 coureurs permet une remarquable étude à ce sujet et nous constatâmes que toutes les « Gnome », les « La Française », les « Jean Thomann » et « Utilia », qui firent une si belle performance, avaient adopté le nouveau carburateur de moto : Le Cozette. Il est très curieux ce carburateur, mais pas assez connu dans notre monde et nous croyons bien faire en lui réservant ultérieurement une étude.

Une question nous a été posée très souvent : En course, doit-on employer de l'huile de ricin ou de l'huile minérale ordinaire ? Certainement nous sommes partisans du ricin pour la compétition en vitesse pure.

Par contre, nous ne voyons guère un conducteur en panne d'huile sur la route et trouvant partout le fameux ricin, de plus à combien d'aléas pour le départ ne s'expose-t-on pas ? Aussi, nous avons voulu nous renseigner au départ, mais ce fut une corvée bien fatigante et combien monotone. Songez



De gauche à droite : Dubois sur Royal Moto 175 cmc (huile Kervoline) et son camarade Faure sur Royal Moto 175 cmc. également (huile Kervoline) conduisirent la « bleue de roy » à la victoire — L'équipe (complète des Terrot) était munie du Phare Marchal, il est aisé de se rendre compte que c'est l'équipement Soubitez qui monte richement tout le groupe : L'huile Kervoline avait tenu à apporter son concours parfait au succès du redoutable team — Viladié et Brunet l'un et l'autre sur Griffon 350 cmc.



De gauche à droite : Boer et Moreau présentèrent avec succès la nouvelle Royal Enfield dont nous avons entretenu récemment nos lecteurs. — Une remarquable équipe de vainqueurs ; Garrot (*huile Kervoline*) ; Rodet (*huile Kervoline*) ; Gauthier (*huile Kervoline*) ; Schneider (*huile Kervoline*) ; tous sur Magnat Debon ; Roten Monotrace (*huile Kervoline*) eut un succès de grande curiosité populaire ; Lemasson, Pariset, Meunier, les trois sur Alcyon, furent à la victoire comme on s'attendait.

que 75 fois nous avons interrogé 75 coureurs, c'est-à-dire la moitié des concurrents et 75 fois la réponse fut : « Je graisse à la Kervoline. »

Nous n'insistâmes pas davantage pour conserver nos forces et suivre les coureurs. Au fait, nous fîmes comme eux.

Il y eut des nouveaux venus dans l'épreuve. Parmi eux, nous citerons un concurrent fort remarqué du nom de Saga. Saga n'est pas un motocycliste, ni un organisateur, ni une motocyclette, mais une magnéto.

Après des essais sérieux, Duten qui fut chef d'atelier au temps passé chez Simms, chez Bosch et chez Nilmeior crût devoir équiper les « Rochester » de la Saga.

Nantua ! ce fut la tempête de neige et deux Rochester furent les rares machines qui réussirent à atteindre dans les délais prévus. « Les pareils à Saga par deux fois, ne se font pas connaître et pour leur coup d'essai ont fait un coup de maître. »

Toute l'équipe Terrot, c'est-à-dire les neuf machines solo et le side-car de toutes cylindrées avait le même éclairage électrique, c'est-à-dire un équipement Soubitez dont nous avons été si enthousiasmés au Concours d'éclairage.

Les phares étaient les mêmes que lors de cette épreuve, c'est-à-dire des Trilux de fabrication Marchal, c'est dire qu'aucun ennui ne vint contrarier la marche nocturne des concurrents.

Nous avons dit que les accessoires de motocyclette avaient été soignés. Effectivement, les moyeux de la plupart des concurrents étaient des « Aya ». 25 marques différentes de machines que nous avons examinées, étaient équipées non seulement de ces moyeux avec freins incorporés, mais aussi de fourches « Aya » bien connues. C'est dire la stabilité de ces fourches qui sont maintenant adoptées par la plupart des concurrents.

Pour la première fois la Royal Enfield, dont nous avions entretenu dernièrement nos lecteurs, était de la compétition sur route en France.

Le succès vint confirmer l'heureuse idée de M. Psalty qui prit l'agence de cette marque

en France. Il n'y est pour rien cependant, par les trois machines qui firent l'épreuve étaient des machines de clubs montées par leur propriétaire. Mais n'est-ce pas la meilleure référence ?

Les hommes aussi...

Gergaud abandonna sans avoir aucune raison mécanique. C'est dommage, car le bloc-moteur Massardier a fait une belle démonstration sur la machine Royal Moto qu'il avait équipée en 175 cmc., c'est actuellement l'une de nos plus belles réalisations.

Renson avait abandonné après une chute sur le verglas.

Royal Moto avait tenu bon et passé l'endroit difficile, lorsque dans l'énivrement du triomphe, Ranson s'oublia, glissa et tomba. La neutralisation opportune de cette partie d'étape avantagea bien d'autres conducteurs à son détriment.

Faure conduisit à Nice la nouvelle 250, dont on a tant parlé, équipée du même bloc moteur Massardier. Il nous a paru très spécial par sa résistance. Décidément, il va devenir urgent à *Moto Revue* de traiter à fond ce bloc moteur qui équipe déjà pas mal de nos machines.

Parmi les nouvelles dans les machines dans la course Paris-Nice, une marque fut la curiosité des spectateurs par sa bonne présentation : venue du fond de la Bresse, de Bourg dans l'Ain, réussit, pour la première fois, à s'imposer, et à se classer première et ce qui fut principalement remarqué c'est que la radieuse présentation fut tout aussi parfaite à l'arrivée à Nice qu'au départ.

Souhaitons à la jeune marque « Radior » d'intensifier toujours davantage sa fabrication excellente et de s'imposer avant peu dans la grande fabrication française.

La gaieté régnait...

Les « microbes » de Magnat-Debon s'accrochent et avancent terriblement malgré leur petite cylindrée... Carot mène un bon petit train... qui le mènera jusqu'à la médaille. Schneider regarde le paysage et fait des comparaisons.

Sur son gros cylindre Rodet fait le gros-dos mais pourquoi se retourne-t-il ?

Gauthier ramène comme un bolide... l'équipe est au complet. Elle le sera aussi à Nice.

On voit des choses curieuses par exemple : Druz qui en menant un train d'enfer, s'est comporté comme un ange, sur sa Lucifer, et a gagné le Paradis. Nous voulons dire : la médaille d'or.

Dans l'équipe Monet et Goyon, Gimel et Gabet décrochent le coquetier.

Rigollet, parbleu, rigolle tout seul et Hommaire livre un combat « homérique » à la difficulté du parcours, Debaistieux qui ne bécote pas avec le règlement se conduit en grand vainqueur.

Gaussorgues est un champion. Tout le monde le sait. Mais ce qu'on ne sait pas c'est le talent de M^{me} Gaussorgues pour faire l'aïoli. N'est-ce pas François ? Et la « Saro » qu'est-elle devenue ?

La victoire a appelé si gentiment Sourdot qu'il n'a pas pu faire la sourde oreille. Et c'est une médaille de plus pour l'équipe Monet-Goyon.

Les poulains d'Alcyon ont été lâchés sur le grand ruban.

Le pétrin des mauvaises routes n'a pas été néfaste à Meunier et il ajoute une médaille à la fournée qu'il possède déjà. Quand à « Le-Masson » il ne pouvait que se bâtir une « belle victoire. »

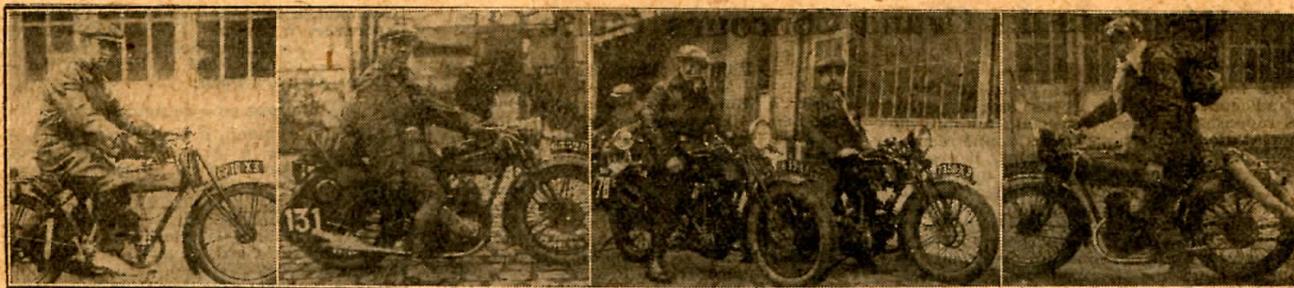
« La nuit tous les chats sont gris ». Dans le demi-jour créé par le mauvais temps les machines ne se ressemblent pas. Les unes accusent des défaillances... les autres continuent allègrement leur chemin... et c'était un véritable régal de voir les Dollar virer sur la route boueuse dans un style impeccable. Bravo Rasser... bravo Portrait... mais vos machines tenaient toutes seules.

... De temps en temps une bouffée d'aïoli évoque les oliviers de Provence... c'est Vache qui a déserté le cours Lieutaud et les exhibitions au parc Borrély pour faire la grande randonnée.

Tous les chemins mènent à Rome... dit-on, mais encore faut-il y arriver. Pour arriver



Janin et John sur la petite 175 cmc. Le Grimpeur dont c'est la rentrée en course pour 1928 : Andrieu, Guignet en sidecar 350 ; et Reinartz sur moto 500 cmc. représentent l'équipe toujours invincible de Gillet Herstal ; Martin sur Jean Thomann (carburateur Cozette) ; Fabre également sur Jean Thomann (carburateur Cozette).



De gauche à droite : Delahaye sur Rovin 175 cmc. (huile Kervoline) se place premier dans sa catégorie ; Bertelto sur New Map 500 cmc. (huile Kervoline) ; Tolder sur La Française Diamant 250 cmc. (carburateur Cozette) et Henriet également sur La Française 350 cmc. (carburateur Cozette) ; Roudadoux sur Dédé 250 cmc. rentre en course avec succès.

à Nice il fallait choisir une machine sûre et sérieuse. Renaud et Carré sur la vaillante C. P. Roléo ont fait la grande randonnée comme une promenade.

L'habitude est une seconde nature : Terrot le prouve par la permanence de sa supériorité. Quenette à mordu dans le succès à belles dents, Doyen n'a pas voulu être le dernier et Lavigne et Durand ont suivi l'exemple.

Perrotin n'a pas abusé de son droit d'aïnesse et partage la médaille avec son frère. De Maistre, comme le peintre célèbre, ne dit rien, disparaît et on le retrouve au contrôle avec le laurier des vainqueurs.

Que pense Betemps de Paris-Nice ? — c'est une promenade ! oui, mais avec une 500 cmc. Terrot, parbleu !

A certains moments il a fallu « éclairer la lanterne ». Heureusement que le « Soubitez » était là. Son éclairage puissant et sûr n'a pas été étranger au grand succès de l'équipe.

Le trio, devenu désormais classique, de Messieurs « Elemec », « Modic » et « Triplux » fut du départ à l'arrivée. La maison Maglum a juré de participer aux courses avec toutes les difficultés des concurrents et reconnaissons que son « team » est réellement de valeur, puisque sans ennui la Voisin classique l'a emmené à travers toutes les embûches de la route et leur sourire ne se dément jamais. Donc, chacun a son rôle et les nombreux concurrents qui étaient équipés par Maglum eurent l'intense satisfaction de ne connaître aucun ennui d'éclairage. C'est ce qui explique que la coupe André Verdy ait été attribuée sans hésitation à la magnéto lurière.

Le concours d'éclairage de Nice qui devait départager les concurrents d'appareils d'éclairage avait cette particularité que tous les appareils L. M. C. avaient été plombés au départ de Paris et pas un n'eut ses plombs enlevés ou détériorés pendant tout le parcours. C'est une référence lorsque l'on songe qu'à Nantua il y eut une hécatombe d'accumulateurs par suite de chute sur la neige.

Plus d'une demi-tonne sur deux roues, de Paris à Nice, à 45 de moyenne. Voilà l'exploit peu banal qu'a réalisé Roten, accompagné de Goetz, sur son Monotracc. Et pourtant, il y a eu la neige, la pluie, les mille difficultés d'un parcours qui traverse quatorze départements. Et, de plus, pour décrocher la médaille d'or il ne fallait pas s'arrêter en route et rouler quand même lorsqu'on n'y voyait pas... Eh bien, la Monotracc a vaincu tout cela. Son merveilleux moteur, graissé à la Kervoline, a tourné de Paris à Nice avec une régularité de chronomètre. Transporter un poids pareil (570 kilos), à une telle moyenne et en course constitue véritablement un record. Reconnaissons aussi que les pneus Englebert n'ont pas bronché, que la chaîne Renold est restée bien sage, que la bougie Gilardoni a tenu et que le carburateur Solex a permis une marche des plus régulières. N'oublions pas Técalémit qui a assuré, par son graissage à haute pression, le bon fonctionnement de toutes les articulations et Marchal dont l'équipement électrique a permis de rouler la nuit en réalisant les mêmes moyennes que pendant la journée.

La Favor mérite son nom. Du moins le Destin doit le penser puisqu'il a accordé ses faveurs à toute l'équipe.

Pinny sur sa Triumph a pris une belle revanche des Six Jours d'Hiver. Son sourire est revenu... mais la médaille y est pour quelque chose.

La Norton a profité de la grande épreuve pour s'essayer sur la route. Et quel essai... Menapsee a remporté une grande victoire que justifie la machine et les brillantes qualités du conducteur.

Saroléa a voulu voir les oranges de Nice-la-Bella. Elle les a vus. La grande marque belge ne pouvait que se distinguer brillamment parmi les nombreux compétiteurs. Marchand, Bouteiller et Dawson, l'ancien coureur de P. M. ont triomphé dans la dure épreuve. Et Delamay, en bon père, est allé chercher la médaille d'or en sidécar.

L'équipe B. S. A. avec Chevraines, Linés et Dallest a remporté un succès complet. Cela ne devait pas nous étonner de la part de B. S. A. Mais, vraiment, devant la performance de Dallest, le coureur manchot, on ne sait ce qu'il faut admirer de plus : la docilité et la sûreté de marche de la machine ou le magnifique courage du conducteur.

De Rovin avait engagé deux machines avec les sympathiques Delahaye et Calvet. La médaille d'or est venue récompenser les intrépides conducteurs et a consacré la valeur de la construction.

« Qui peut le plus peut le moins » et la fabrication des armes de guerre est plus délicate que la construction des motos. F. N. a démontré une fois de plus, la valeur du proverbe en faisant conduire ses machines à la victoire par Buda, Lovingfosse et Debay.

Gillet Herstall avec Audoly, Reynartz, Dumoulin et Guignat enlève la médaille d'or. Le contraire, évidemment, nous aurait étonné. Andrieu aussi est arrivé premier, mais, n'est-ce pas, pour un homme de sa classe, Nice n'est jamais que la banlieue de Paris.

Après la course, Styl'son a pu dire à Sallat : « Ça y est ! » Oui, ça y était. Et bien, même. Mais Jacquemont qui voulait sa part du gâteau a décroché aussi la médaille d'or.

Noblesse oblige et certaines réputations se doivent de toujours gagner. C'est le cas pour Gnome et Rhône. Lézin n'a pas lésiné ses efforts. Bernard et Berrenger se sont laissés mener par leur machine qui connaît si bien le chemin des médailles d'or. Naas a un peu regretté les éclairs au chocolat d'Avignon et les porte-manteaux dans le lit de l'Hôtel de France... C'est loin, tout ça !

Roudadoux... tout doux... tout doux... tout doucement, pour lui car en réalité c'était du 35 de moyenne, est arrivé à Nice sur sa Dé-Dé et la foule qui acclamait le vainqueur mélangeait un peu le nom du coureur avec la marque : bravo Déroudoux, Roudédé, Roudoudou, etc...

Certains noms appellent le succès, c'est le cas pour la « Française » qui dans une épreuve nationale comme Paris-Nice a remporté deux médailles d'or avec Henrion et Tolder.

Peugeot a gagné ; d'ailleurs il gagne toujours. Est-ce parce que ses machines sont

des meilleures ou bien parce que ses conducteurs Péan et Miachon sont les plus adroits ? Constatons le fait : il court et gagne... et ça continue... comme le nègre.

Sur le flat-twin de la B.M.W. Bastide a fait une belle impression. Son équipier Krebs en a fait autant et les deux champions ont reçu la médaille... avec quel sourire !

Cornélis a gagné la médaille, ça ne nous étonne pas de la part de notre ami. D'ailleurs les succès de Cornélis ne se comptent plus, car, ceux qui ne le savaient pas le sauront, le champion Cornélis en France n'est autre que l'autre en Belgique.

New-Map, la lyonnaise, a bien mérité son succès. Mais que peut-on dire de Chambron et de Bertelto ? Qu'ils sont une paire d'as !

Fabre a fait une excellente course. Et pour gagner il faut être deux : le conducteur et la machine ; par conséquent n'oublions pas Thomann qui a contribué à la victoire.

Griffon n'a rien d'Apocalyptique, au contraire. Et les succès de Bonnet et de Kreh montrent qu'ils sont à la page... et comment.

Paulin a marché bien sagement, Doix qui a horreur de contempler les cataphotes, quant ils sont devant lui, tirait sur la ficelle... Zind faisait le troisième larron... mais ses deux co-équipiers ne furent point sacrifiés, comme les héros de la fable. D'ailleurs il ne pouvait en être autrement avec Ravat.

Utilia avait engagé une seule machine confiée à Hubert. Comme par hasard elle a pris la médaille d'or. C'est un beau résultat pour l'homme et pour la marque.

On avait pris l'habitude de voir la Royal Enfield uniquement dans les vitrines... on l'a vu sur la Route : Médaille d'or avec Bordes qui mena la course de bout en bout les « doigts dans le nez ». Comme quoi on peut être supérieurement élégant et terriblement musclé à la fois.

L'importance du graissage est primordiale pour assurer le succès. Aussi faut-il remarquer que certains coureurs avaient fait un choix judicieux en ce qui concerne l'huile destinée à assurer la bonne marche de leurs machines.

Parmi ceux-ci nous relevons les noms de Carmine et Sabatier sur Radior 350 cmc ; Augoyat et Garry sur Radior 250 cmc ; Rasser sur Dollar 175 cmc. tous premiers ex-aequo qui avaient confié leur chance à l'huile Celor.

Un coureur très entouré

Enders Jack, qui effectua victorieusement le parcours Paris-Nice sur 175 cmc. Rochester, fut un homme très entouré à tous les contrôles et même dès le pesage avant le départ ; la raison de son succès résidait dans ce fait qu'Enders Jack était revêtu du nouvel équipement créé par Chaillon pour le plus grand confort et la meilleure protection des motocyclistes. Nous attendons le retour de cet heureux vainqueur pour lui demander des précisions et son avis sur cette dernière création. La neige, la pluie et le soleil ayant été de la partie au cours de cette dure épreuve, nous saurons ainsi si ce costume répond bien à toutes les fins pour lesquelles il a été conçu.

Résultats du Grand Concours (suite)

Mettons au point...

De toutes les questions posées à notre grand concours, nous avons extrait selon les réponses obtenues un certain nombre de constatations dont nous avons donné récemment les résultats. Cependant, il ressort qu'il y a quelques questions qui ont réellement troublé les meilleures volontés en particulier la n° 30 pour laquelle nous arrivons à croire que la grande majorité a joué à pile ou face pour la solution à inscrire; car cette moto Harwill est devenue une *San Sou Pap* pour les uns, une *Grimpeur* pour d'autres, les plus malins ont distingué la nouvelle *Gnome* surbaissée du Salon dernier; cependant un nombre assez imposant est resté sur Harwill et nous a prouvé que la question n'était pas si insoluble que d'aucuns l'ont proclamé.

Une autre difficulté a été soulevée par quelques lecteurs de bonne foi: parmi eux M. Lambot, de Rouen, n'a eu qu'une faute et son chagrin est atroce: il y a de quoi! Sa faute porte sur la question 26 qui, d'ailleurs, a fait sécher nombre de concurrents. Il s'agissait d'une *Griffon 1922*: voilà ce que nous écrit ce concurrent et sa question est assez générale pour que nous y répondions en bloc.

Seulement, il reste une question: le 26^e, pour laquelle j'ai donné comme réponse: *Griffon 1923*. Vous seriez bien aimable de prendre connaissance de la lettre ci-jointe de la maison *Griffon* et vous ne pourrez qu'être de mon avis, car, si vous ne pouvez tenir rigueur à ceux qui ont répondu pour les questions 27 et 29: année 1923, je crois qu'il doit en être de même pour la 26^e, car, d'après le cliché du concours, rien, dans le cadre, n'indiquait qu'il était élastique et puisque *Moto Revue* est renommée pour être juste, impartiale, j'escompte une réponse de sa part semblable à celle qui m'a été donnée c'est-à-dire: « *Votre réclamation est justifiée* ».

Or Griffon lui a écrit à ce sujet: Quant au cliché du concours *Moto Revue*, il représente la moto de notre marque, 500 cmc., moteur Anzani avec cadre élastique. Cette machine a été exposée au Salon 1922 et établie à un seul exemplaire pour étude.

Notre modèle 1923, admis par le Service des Mines est absolument le même type, mais avec cadre rigide.

Et M. Lambot, avec tous les autres, aurait désiré que nous passions sur le dernier paragraphe mais avec cadre rigide. Cela ne nous est pas possible: nous le regrettons vivement car la loyauté et la correction ne nous permettent pas de changer quoi que ce soit. D'ailleurs il est facile de se rendre compte par la photo déjà donnée de cette fameuse machine.

Quant à la question n° 6, de l'Alcyon, ce fut à notre avis l'une des plus ardues: elle fut néanmoins trouvée par plus de 700 concurrents: la course 56 m/m. et l'alesage 62 m/m. Nous avons déjà donné la réponse que cette cylindre existait et que les malchanceux qui se sont jetés, sans contrôle, sur les nombreux catalogues *Alcyon* n'ont pas été assez sérieux de ce point de vue.

N'ayant eu que six fautes (suite)

Boulin Lucien, à Suresnes. — Brisson Louis, à Saint-Hay-les-Roses. — Cambray Marcel, à Saint-Denis. — Chevallier James, à Gernaches. — Christophe, à Beaumont, par Norranh. — Contant Charles, à Paris. — Delassus Louis, à Marles-les-Mines. — Boulanger Julien, à Bourg-sur-Juive. — Eherler Lucien, à Paris. — Freret André, à Bihorelles-Rouen. — Gozard Frantz, à Paris. — Haberstock Pierre, à Saintes. — Huille Pierre, à Dijon. — Imbert René, à Montpellier. — Jammes Christian, à Plaisance-du-Touh, près Toulouse. — Jean Georges, à Avoudrey. — Labeusse Alfred, à Lapancheville. — Labedan Léopold, à Toulon. — Laborde, lieutenant, à Douai. — Lacan Louis, à Bordeaux. — Laporte René, à Paris. — Lefebvre Georges, à Noyelles-sur-Lens. — Lengrand Robert, à Paris. — Malaise Georges, à Lason, par Neuvy-Sautour (Yonne). — Marbach Eugène, à Strasbourg. — Martin Maurice, à Paris. — Martin Louis, à Saint-Sylvestre-de-Cormeilles. — Mazuyet Simon, à Lyon. — Moulinier André, à Mouthiers. — Nel Gabriel, à Arles-sur-Rhône. — Passebon Louis, à

Luynes. — Philipon Henri, à Vichy. — Picot Ernest, à Montluçon. — Planchevau Ernest, à Rouen. — Pobergsky Boris, à Saint-Leu. — Prangère Fernand, à Amiens. — Presseuse Guy, à Nantes. — Raquet Jean, à Amiens. — Raynaud Maurice, à Montluçon. — Richard Louis, Le Quesnoy. — Rocher Louis, La Bénissons-Dieu. — Rochette Marcel, Le Creusot. — Rournieux André, à Marseille. — Roux Dufort, Georges, à Ermont. — Robert-Saumon, à Saint-Léger-du-Bourg-Denis. — Simonin Auguste, à Paris. — Thual Pierre, à Fresnes-sur-Escault. — Tribot E., à Clussain. — Vannier Henri, à Paris. — Vertille Raymond, à Scey-sur-Escault.

7° — N'ayant eu que sept fautes

Albat Robert, à Vierzon. — Armand Antoine, à Saint-Etienne. — Barastier Paul, à Dijon. — Bernard Marcel, Saint-Eugène (Oran). — Bernières Guillaume, à Grandcamp-les-Bains. — Besche André, à Rueil. — Betton Marius, à Civry-la-Forêt. — Binon Emile, à Bourges. — Biza Maurice, à Paris. — Boehrer Louis, à Colmar. — Bories Marceau, à Nîmes. — Bretan Jacques, à Verneuil-sur-Avre. — Breteau Léon, à Vaas. — Bruon Gaston, au Mans. — Chaplin Jean, à Landerneau. — Charue Nicolas, à Paris. — Desabre Pierre, à Commeny. — Dordonnat Armand, à Provins. — Dupont Marcel, à Colleville. — Duranceau Armand, à Courbevoie. — Faisant Robert, à Roanne. — Gaveriaux André, à Paris. — Giraud Gabriel, à Saint-Louis (Marseille). — Hurand Paul, à Villeneuve-sur-Bellot. — Jarnier Marcel, à Annesnasse. — Le Bail Marius, à la Seyne. — Le Blanc Marcel, à Antony. — Lemerrier Henri, à Rouen. — Lyard Louis, à Lyon. — Martin Jean, à Lyon. — Martin Paul, Saint-Maubois. — Meslin Léon, à Paris. — Molinas Roger, à Boulogne-sur-Seine.

Notte Fernand, à Cannes. — Pelletier Robert, à Paris. — Pentier Jean, à Berkville. — Plantanida Marius, à Le Haut-a-Them. — Pierre René, à Osne-le-Val. — Pruvost Alphonse, à Rieux. — Pynor Louis, à Marcq-en-Barceul. — Rey Eugène, à Vienne. — Rives G., à Biarritz. — Royer Emile, à Chaumartel Luzarches. — Salandre Fernand, à Le Nouvion-en-Thieraye. — Sigant Albert, à Clichy (Seine). — Ulmer Georges, à Raon-l'Étape. — Wiart Philippe, à Neuilly-sur-Seine. — Wiln Julien, à Paris.

8° — N'ayant eu que huit fautes

Bach Edouard, à Jouy-en-Josas. — Beleuray Louis, à Saulien. — Bigot Emile, à Paillencourt. — Baugros Maurice, à Gien. — Bourven Alexandre, à Courbevoie. — Bourrer Roger, à Toulon. — Bré André, à Auxonne. — Brun Alexandre, à Veynes. — Cael Marcel, à Anglemont. — Clairembault Fernand, à Blois. — Chambonnier Louis, à Le Raincy. — Chahsemiche Jean, à Paris. — Delaloi Georges, à Argenteuil. — Delbar Gaston, à Paris. — Drapier Noël, à Taza (Maroc). — Dufour Jean, à Sartrouville.

Durbet F., à Montmélian (Savoie). — Fameau Raphaël, à Paris. — Gasquiel Roger, à Valence (Drôme). — Gauduchon Henri, à Clarmard. — Girard Lucien, à Bourg. — Girault Fernand, à Marseille. — Guérin Gaston, à Muides (L.-et-C.). — Guibert Charles, à Saint-Brice-sur-Forêt. — Heintzelman, à Lyon. — Henning Charles, à Massy-Verrières (S.-et-O.). — Hudier Marc, à Garches (S.-et-O.). — Huges Pierre, à Plombières-les-Bains. — Imberdis Alfred, à Izieux (Loire). — Kerneur André, à Guignes-Rabutin (S.-et-M.). — Labau Fernand, à Boulton-aux-Bois (Ardennes). — Lambotte Robert, à Ombret, par Amay (Belgique). — Laysac Marcel, à Rieupeyroux (Aveyron). — Leborne André, à Courbevoie. — Leroy Marcel, à Verdun. — Mahe Etienne, à Le Trait (S.-Inf.). — Aubert Marc, à Biarritz. — Martel Charles, à Saint-Leu la Forêt (S.-et-O.). — Menant René, à Montain-sur-le-Loir (L.-et-C.). — Mermillod Henri, à Dourdan (S.-et-O.). — Messiaen Charles, à Rennes. — Pallas Marcel, Maréchal de logis, 121^e en Train D. S. A., S. P. 77. — Pécheur Auguste, à Metz-Sablon (Moselle). — Piet Michel, à Arivault (2-Seines). — Planat Bernard, à Ferrussac, par Pinols (Hte-Loire). — Pompidou R., La Rochelle. — De Laulanie

Raymond, à Mirande (Vienne). — Rousseau Espérance, à Oulmes (Vendée). — Soulie Serge, à Neuilly-sur-Seine. — Teboul, à Tunis. — Tombe René, à Franconville. — Villeger André, à Paris.

N'ayant eu que neuf fautes

Appert Raymond, à Epernay (Marne). — Arnaud Louis, à Marseille. — Badaroux Calixte, à Oran (Algérie). — Barraud Jean, à Saint-Chamond (Loire). — Bechin Maurice, à Calais. — Biard Maurice, à Calais. — Biard Emile, à Genouilly (Cher). — Bisson René, à Alfortville (Seine). — Bordarier Gaston, à Saint-Jean du Gard (Gard). — Bouchaud Eugène, à Benet (Vendée). — Bourguenod Emile, à Aubevoye-Gaillon (Eure). — Bracquemond M., à Le Bardon (Loiret). — Caruza Léon, à Villebon-sur-Yvette. — Cauvy Romain, à Paris. — Chabert Clément, à Montellier (Drôme). — Chameron Charles, à la Bome, par Henrichemont (Cher). — Chasseing Raymond, à Bonneuil-sur-Marne. — Cordel Maurice, à Briey (M.-et-M.). — Courcoul au Mans. — David Albert, à La Joux, par Saint-Claude (Jura). — Devaux René, à Roissy-en-France (S.-et-O.). — Drak Charley, à Colombes. — Graffand Marcel, à Rieupeyroux (Aveyron). — Grégoire Marcel, à Créteil (Seine). — Guérin Prosper, à Lyon. — Haémo Marcel, à Douai. — Hautefeuille André, à Marancourt-par-Saclas (S.-et-O.). — Jean Marcel, à Bayeux (Calvados). — Julien Henri, à Epernay (Marne). — Kung Marcel, Franconville (S.-et-O.). — Lafay Lucien, à Bouvier, par-le-Breuil (S.-et-L.). — Le Clanche Pierre, à Paris. — Lefranc André, à Courbevoie. — Lemit Jean, à Paris. — Loiselier Alix, à Oissel (S.-Inf.). — Maigre André, à Le Pouzin (Ardèche). — Maire Henri, Granges d'Auxonne (Côte-d'Or). — Manoux Louis, à Lyon. — Mathieu Paul, La Petite Raon (Vosges). — Meffre Julien, Les Gravières-Montoux (Vaucluse). — Meges Pierre, à Bagneux (Seine). — Mouteau Marcel, à Fontvieille (B.-du-R.). — Ogier Etienne, à L'Horme (Loire). — Petit Renaud René, à Toulon. — Quilbœuf Maurice, à Paris. — Raymond René, à Limoges (Hte-Vienne). — Riffaud Emile, à Puteaux. — Savino A., à Fiume (Italie). — Simon Arthur, à Marancourt, par Saclas. — Toussaint Adrien, à Saizerais (M.-et-M.). — Wallet Pierre, à Rouen.

10° — N'ayant eu que 10 fautes

Auger Théophile, à Saint-Florent (Cher). — Badel, Albert, à Bourg. — Barbot Emile, à Villebois-Lavalette (Charente). — Baudon Marcel, Usines de Lafarge, par Viviers (Ardèche). — Bayard Pierre, à Lozanne (Rhône). — Beaubie Emile, à Baucon (L.-et-C.). — Bierner Pierre, à Lyon. — Boisgontier Raymond, Notre-Dame-du-Rocher, par la Gamille (Orne). — Cation Auguste, à Aboncourt (Hte-Saône). — Charles Célestin, à La Varenne. — Denis Gaston, Pilote 33^e Rég. d'Aviation, 13^e Escadille, S. P. 77. — Detret Paul, à Villiers-sur-Marne. — Dubois Théophile, à Le Kremlin-Bicêtre. — Dugue André, à Créteil.

Duverger Charles, à Genon (Gironde). — Faiseau Alexandre, à Avon (S.-et-M.). — Fouchegrad Jeanne, à Paris. — Garnavaud Paul, à Janze (I.-et-V.). — Gentet P., Buffet gare, à Auray (Morbihan). — Girolet Jean, à Ambroise (I.-et-L.). — Grégoire Jean, à Spa (Belgique). — Gur Joseph, à Boufol (Jura-Suisse). — Issaly André, à Versailles. — Jamay Victor, à Pensol (Hte-Vienne). — Ketterer Henri, à Paris. — Lagarde Pierre, à Tardet (B.-Pyrenées). — Lambert Maximin, à Montesson (S.-et-O.). — Lambry Maurice, à Echirolles, par Pont-de-Claix (Isère). — Lascujan Robert, à Viroflay. — Leblanc André, à Epernay. — Leblanc Maridor, à Paris. — Lebre Emile, à Paris. — Lefevre Paul, La Neuville-les-Raon (Vosges). — Maucuer Charles, à Bollène (Vaucluse). — Merly Marcel, à Bourg-St-Andéol (Ardèche). — Mougellaz Marius, à Albertville (Savoie). — Nicolas André, à Paris. — Noir René, à Avignon. — Millet Camille, à Bourges (Ain). — Panis Pierre, à Epinal. — Petiot Maurice, à Auxerre. — Peugeot Maurice, à Valentigney (Doubs). — Picard Léon, à Besançon (Doubs). — Pillet L., à St-Florent-les-Niort (2-Sèvres). — Prange Etienne, à Paris. — Regnier Germain, à Fourchambault (Nièvre). — Revellat Jacques, à Cartassac, par l'Hôpital-Saint-Jean.



LA PAGE DES CLUBS



Le Pélican amuse ses enfants

Le Bal de Fondation du Pélican-Moto-Club, donné le 7 mars, a remporté un succès considérable. De 9 heures du soir à 5 h. 1/2 du matin, sous l'œil bienveillant du Pélican Président d'honneur, les membres de la Société et leurs invités (près de 150 personnes) ont dansé avec un entrain tout à fait sportif et vraiment digne des plus vifs éloges. Remarqué dans l'assistance : M. Pinot, Conseiller municipal, M. J. Roten, M. Desalme du *Matin*, M. le Maire de la Commune Libre de Belleville, retenu au dernier moment s'était excusé.

Le Bal de Fondation du Pélican-Moto-Club est un événement dont ceux qui eurent l'heureuse idée d'y assister se souviendront longtemps avec plaisir.

Sorties du P. M. C.

1^{re} sortie, 26 février : Paris-Beauvais 5 participants.

2^e sortie, 4 mars : Paris-Vernon, 9 participants.

3^e sortie : Paris-Compiègne, 9 participants plus 1 cyclecar.

Tous ces itinéraires établis par notre commissaire sportif comportent visite de centres touristiques. Nous vous en enverrons copie avec plaisir si cela peut vous être utile.

A noter :

A Beauvais, Hôtel du Sport, 30, rue de Malherbe ;

A Vernon, Hôtel Restaurant du Progrès, 35, route de Rouen ;

A Compiègne : Hôtel de la Passerelle, 11, rue d'Amiens,

où les Pélicans reçurent bon accueil, bénéficièrent d'une excellente cuisine et furent très agréablement surpris par la douceur de l'addition.

Les sorties ont lieu régulièrement chaque dimanche ; départ à 8 h. 1/2 du siège social.

Moto Club Bellevillois

Ce nouveau club formé depuis un mois a composé son bureau et programme. Il a été décidé à sa dernière réunion de faire sa première sortie le premier dimanche d'avril.

Tous les motocyclistes du quartier de Belleville sont priés et invités à y prendre part.

Rendez-vous aux Motos Argentées, 1, rue de Romainville, à 8 h. du matin.

La Motorisation au Drancy

Le M. C. du Drancy fera passer le 1^{er} avril le film de la motorisation dont le succès est grandissant de jour en jour.

M. Duchanel, maire du Drancy et président d'honneur du M. C. Dyonisien a accepté de présider cette réunion. Inutile de dire que l'initiative et l'activité de M. Peyrus, de la Maison René Gillet, obtint un succès toujours plus grand.

Les hirondelles sont de retour

L'Hirondelle-Moto-Club fit sa première sortie officielle le 18 mars.

25 motocyclistes partirent en peloton sous la conduite d'un Six Dayman.

Le passage du peloton à Dreux fut très remarqué par sa discipline. D'ailleurs, Dreux reste la ville enchantée des motocyclistes où l'on peut s'offrir d'excellents repas à 7 francs.

Au retour ce fut soudain le croisement du Club-Hirondelles avec le Pélican-Club : très curieux, cette rencontre des Hirondelles et des Pélicans.

Nous faisons remarquer cette activité de ces deux Clubs, puisque ce sont précisément les deux premiers groupements qui nous adressent, en vue de clichage, leur insigne social et leur fanion.

La prochaine sortie aura lieu à Pâques sur Fécamp.

AVIS IMPORTANT

Nous prions nos lecteurs dont l'abonnement se termine avec le prochain numéro de nous adresser dès maintenant le montant de leur réabonnement pour ne pas avoir à subir un arrêt dans la réception de nos numéros.

Le Moto Club des Zèbres

On nous annonce la prochaine formation dans le 12^e d'un Moto Club qui prendra le nom de M. C. des Zèbres.

Décidément notre collection zoologique s'augmente énormément.

Souhaitons chance et prompt organisation à ce nouveau groupement.

Les Gambilles sportifs

Nous recevons de 14 tri-motocyclistes le mot ci-après. Leur idée n'est pas mauvaise et nous les verrions avec curiosité contre nos bi-motocyclistes.

Nous avons l'honneur de vous informer de la création d'un nouveau Club sportif motocycliste uniquement composé d'ouvriers d'une usine bien connue de trimoteurs Blotto frères et qui, dans la mesure de leurs moyens se rallie-

ront à vos rallyes. La Société prend le nom de « Les Gambilles sportifs » : toute neurasthénie étant interdite aux sociétaires.

A Cholet le moto Club est définitivement constitué

C'est le 23 février que l'Union Motocycliste Choletaise s'est constituée sous la Présidence de M. Biondi assisté de MM. Oger, Pachteau, Chaillou et Héon.

L'U.M. d'Angers vint rendre visite au M. G. Cholet et fut reçue comme il se doit avec enthousiasme.

Nous aimerions que les Clubs se pénètrent davantage en vue d'une meilleure organisation.

La première sortie eut lieu le 4 mars et fut un succès.

Instruisons-nous

Le Moto Club de St-Denis a délégué M. Chérier aux usines de Monet-Goyon, en vue de parfaire sa documentation sur la construction motocycliste pour les prochaines conférences qu'il doit donner au Club. Exemple à suivre.

Dans le XVI^e on va partir

Tous les motocyclistes et cyclecaristes du 16^e arrondissement sont invités à se faire connaître du sympathique Dardy pour la formation dans cette zone d'une section, sous l'égide du Moto Club de la Seine.

Le Moto Club de la Seine ne s'endort pas

En dépit d'un programme extrêmement chargé,

Les éliminatoires pour l'interclubs auront lieu aux dates ci-après.

Dimanche 1^{er} avril. — Régularité.

Parcours. — Boissy-Saint-Léger, Réau, Melun, Montereau. La Celle, Champagne.



Le Pélican, emblème du P. M. C., préside le bal de fondation de l'active société : on peut être motocycliste et élégant tout à la fois.

Vulaines, Livry, Chartrettes, Melun, Boissy-Saint-Léger (150 km. environ).

Dimanche 15 avril. — Côte : Gometz-le-Châtel. — Estafette : Environs de Gometz-le-Châtel.



J. Goessens vainqueur de la Coupe Rush et engagé sur Rush au prochain Bol d'Or.

Les motocyclistes des 9^e et 10^e arrondissements se réveillent

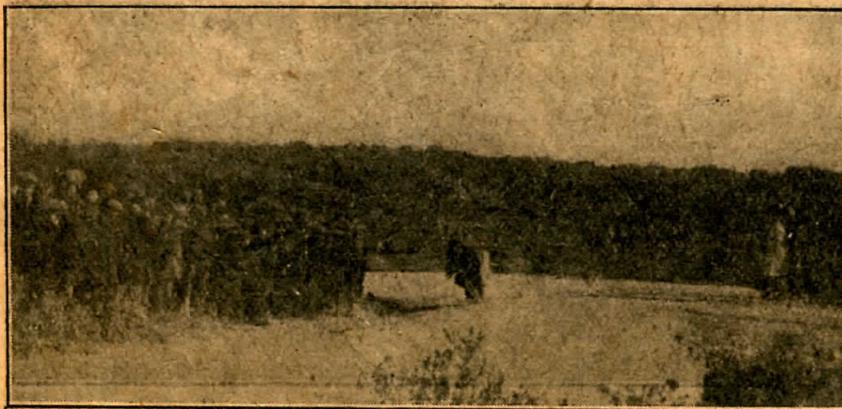
Les motocyclistes des 9^e et 10^e arrondissements commencent à s'agiter et à se grouper autour de notre ami Jean Davoust, délégué du Moto Club de la Seine et président des sections des 9^e et 10^e arrondissements. Ce n'est pas sans mal, mais tout arrive. Nous répéterons que seule l'union permettra aux motocyclistes de se défendre, de jouir de nombreux avantages, d'organiser des manifestations, des sorties, etc.

Un programme va être élaboré pour la belle saison et tous comprendront l'attrait et l'intérêt de grandes randonnées où la camaraderie et la cordialité seront de rigueur. Pour Pâques si le temps le permet et si les motocyclistes des 9^e et 10^e arrondissements ont répondu à l'appel, une sortie-camping de deux jours est prévue à travers de beaux sites de l'Île-de-France, du Beauvaisis, du pays de Bray et de Normandie.

La prochaine réunion : le 24 mars 1928, à 21 heures, à la Cigarette de Strasbourg, angle de la rue du Château-d'Eau et du boulevard de Strasbourg, salle du sous-sols. Pour tous renseignements, s'adresser, à M. Jean Davoust, 11, rue Martel, Paris (10^e).

A Alger aussi

Il vient de se fonder à Alger, sous la dénomination de l'U. M. Algérienne, un club.



Piscaglia sur Ravat 250 cmc., amorce un virage à la côte de Massilla et gagne sa catégorie.

Le bureau est ainsi composé :
Président d'honneur, M. M. Lehoux ;
Président actif, M. Bignell ; Vice-présidents, MM. Harrison et Janody, Secrétaire général, M. M. Delevy ; Trésorier, M. Turin ; Assesseurs, MM. Best, Castelet, Brunat, Roussel, Alle, Chevalier.

L. U. M. A. organise vers la fin d'avril une course Alger-Djelfa et retour, soit 640 kilomètres en 2 étapes.

Une rencontre amicale

L'A. M. C. de Semur fit une sortie le 11 mars, le jour du départ de Paris-Nice où il fit si froid. Une première rencontre à Saint-Seine eut lieu avec les Paris-Nice, puis une rencontre avec l'A. M. Dijonnaise. L'assemblée des 60 motos présentes fit un déjeuner très gai et en guise de digestif défila dans les rues de Dijon en un cortège impressionnant.

Nous regrettons que les photos ne soient pas assez nettes pour être reproduites dans *Moto Revue*.

Le Moto Club du Poitou a décidé un concours de silencieux

Le M. C. du Poitou a décidé un concours de silencieux dans sa région pour le mois de mai. Nous recevons aussi un désir du jeune groupement d'organiser un contrôle à Poitiers dans notre grande épreuve Paris-Pyrénées-Paris avec l'espoir de faire passer la course pendant la journée.

Nous soumettons au Comité organisateur ce désir, mais craignons que les circonstances ne nous permettent pas de le réaliser. Nos remerciements néanmoins à ce jeune Club.

Un vœu d'un Moto Club

Le Moto Club de l'Hérault et de l'Aveyron, considérant que la priorité instituée en faveur du véhicule venant à droite dans un croisement situé en dehors d'une agglomération a donné des résultats tout différents de ceux recherchés, et a même compliqué le problème de la circulation, émet le vœu que les pouvoirs publics reviennent à l'ancienne réglementation, prévue par l'article 10, paragraphe 2 du Code de la Route ainsi conçu : « En dehors des agglomérations la priorité de passage aux bifurcations et croisées de chemins est accordée aux véhicules circulant sur les routes nationales et sur les routes ou chemins qui leur seraient officiellement assimilés au point de vue de la circulation ».

Attention ! Attention !

Pour la date limite de la transmission des résultats des éliminatoires de l'interclubs c'est le 18 avril et non le 8 avril qu'il fallait lire....

Les Vignerons se coalisent avec Paris

Il se pourrait qu'un très fort groupement d'une région vinicole vienne d'ici peu renforcer

la troupe déjà imposante du Moto Club de la Seine. Nos meilleurs vœux de réussite.

Un appel pour Créteil

En vue de former une section du M. C. de la Seine pour la région de Créteil, tous les motocyclistes de la banlieue sud-est sont fortement invités à se trouver à la réunion constitutive du nouveau groupement, le dimanche 1^{er} avril à 8 h. 30 du matin : 84, Grande-Rue, à Créteil. Pour tous renseignements s'adresser à M. Lamouret Marcel, 29, Chemin de Brévannes, à Créteil.

Les futurs adhérents sont priés de se rendre en motocyclette ou cyclecar.

Le Moto Club Narbonnais est reformé

Le M. C. Narbonnais fondé en 1913 vivait. Le coup de fouet de *Moto Revue* a secoué quelques énergies et le 24 février l'assemblée a groupé 70 membres, avec l'espoir très net de tripler ce chiffre sous peu.

Charleville se réveille

L'U. M. des Ardennes, dont le siège est à Charleville, semble devoir se réveiller pour la saison 1928. Nous recevons les photographies de la dernière sortie du Club. Signalons à nos correspondants d'éviter de piler ces photographies dans leur envoi, car elles deviennent inutilisables. Anciennement, ce groupement s'appelait le M. C. des Ardennes dont l'insigne est un sanglier.

Si cela continue, nous allons avoir une terrible ménagerie dans le sport motocycliste : Les Hirondelles, les Pingouins, les Sangliers, les Limousins, les Zèbres...

Où, nous nous sommes plaints de l'absence de Club dans la région des Ardennes, puisque c'est nous-mêmes qui fimes dernièrement le voyage dans cette région et ne trouvèrent aucune vie corporative. On proteste et l'on dit qu'à l'U. M. des Ardennes on ne broye pas de noir.

Le Président, nous le savons, a 50 ans presque et conduit toujours en solo, sur une 1.000 cmc. bien connue. C'est en 1922 que fut constituée cette Société dont le siège social est, 48, place Ducale à Charleville. Mais en 1927 on a remis cela et l'U. M. des Ardennes fut constituée. Nous avons encore en souvenir un superbe Bol d'Or ardennais et un circuit de régularité qui furent un véritable succès dans la région.

Le calendrier de cette année est doté d'une course de côte et d'un circuit de vitesse, un circuit de régularité dont nous ne connaissons pas encore le règlement.

Donc, que les isolés ou les sauvages n'hésitent pas à grossir les rangs de l'U. M. A. car, dans les Ardennes, il y a un peu plus de 1.000 motocyclistes inscrits à la préfecture et le maximum de participants aux sorties clubistes chiffre seulement à 40. Il est vrai que la proximité de la frontière favorise les groupements belges si fortement disciplinés. A qui la faute? *Moto Revue* est prête à seconder tous les efforts ; l'idée souriante par notre correspondant d'une grande organisation d'amateurs est en élaboration. Faites patience quelque temps. Nous recevrons avec plaisir toute une grande documentation venant de l'U. M. A. que nous apprécierons vivement.

Le Moto Club de Saint-Denis continue à vivre

Le M. D. C. organise le 1^{er} avril une course de côte. Le rendez-vous a lieu au siège à 6 h. 30 du matin. Rallye-ballon à 10 h. 1/2 ; Gymkana au milieu de la population de Saint-Denis à 14 h.

Cette épreuve est ouverte à tous les clubs et à tous les motocyclistes.

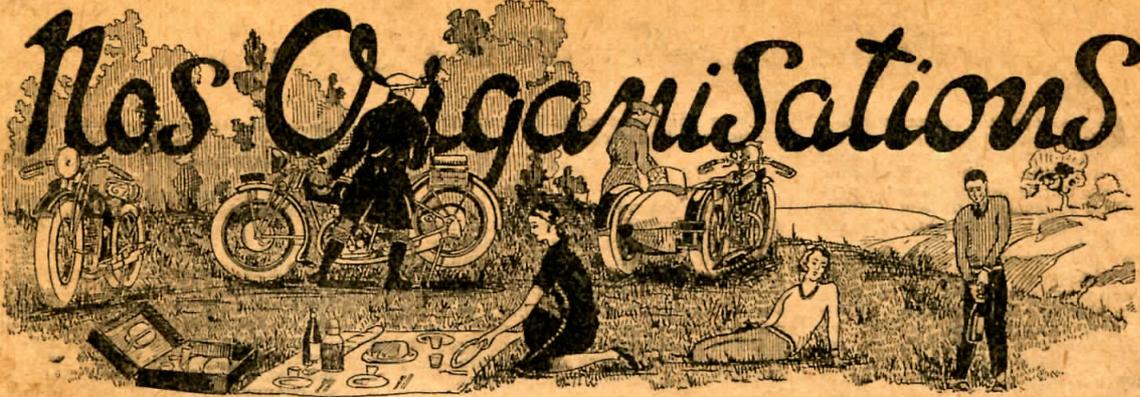
Engagement : 3 fr. pour les solitaires ; 2 fr. pour membre de club ; 1 fr. 50 pour les M. C. D. et siège social et sections.

Engagement Gymkana : 2 fr., 1 fr. 50 et 1 fr.

Le Gymkana comportera : une course à l'œuf, course au ralenti, les anneaux, les quilles, les fléchettes.

A noter que selon sa bonne habitude, le M. C. S. donnera de grands prix à chacune de ces épreuves.

Le 25 mars, une sortie en groupe du Club sur Verneuil-l'Étang et grâce à l'appui des sections Sud des Lilas, eut un grand succès



Un Rallye Moto Revue le 22 avril

A l'occasion de la course de côte de Château-Thierry, « Moto Revue » organise une sortie pour le 22 avril.

A l'occasion de la course de côte de notre confrère l'Echo des Sports, tous les membres de la M. M. C., du Moto Club des Scolaires, ceux du Camping Moto Club de France qui va être fondé, ainsi que les sauvages n'appartenant à aucun groupement, sont invités à se joindre à notre groupement. De plus, tous les clubs de la région parisienne auront intérêt à diriger leur promenade dans cette direction et à se joindre à nous, afin de donner à cette sortie toute l'ampleur désirable.

Nous serons heureux de recevoir dès maintenant les adhésions à ce rallye, par l'envoi à nos bureaux, 51, rue Vivienne, du nom et de l'adresse de chacun des participants ainsi que du nom de leur machine.

Nous en recauserons dans un numéro ultérieur.

Le M. C. C. de France

Le M. C. C. de France sera constitué cette semaine. Nous enverrons à chacun des intéressés qui nous ont adressé antérieurement leur adhésion une convocation pour la réunion qui aura lieu à la salle des Clubs 5, rue Saint-Augustin. Le bureau sera constitué pour la saison 1928.

Le Rallye de Tours

La réunion des sections du M. C. S. des 9^e et 10^e arr. a eu lieu le 24 mars.

M. Aufrère a été nommé secrétaire, et M. Colas, commissaire sportif.

Il a été décidé que les membres qui prennent part au Rallye de Tours, organisé par Moto Revue à l'occasion de Pâques, se réuniraient à 22 h. 30 au café des Sports, avenue de la Grande-Armée, porte Maillot. Le départ pour Tours aura lieu à minuit, à la porte Maillot, par : Versailles, Rambouillet, Chartres, Châteaudun, Vendôme et Tours. Arrêt-Camping sur la route ; se couvrir chaudement et emporter une couverture. Tous les Moto Clubs et les motocyclistes isolés sont invités cordialement à se joindre à eux et le meilleur accueil leur sera réservé. Le départ aura lieu par n'importe quel temps.

La conduite de ce Rallye sera confiée à une de nos amis qui connaît admirablement cette région et qui saura nous faire traverser les plus jolis sites.

Sur l'Interclubs

La place nous manque pour insérer les nombreuses lettres qui nous furent adressées à ce sujet, mais nous allons tâcher de satisfaire ceux qui nous ont posé des questions qui demandent à être éclaircies.

D. — Pourquoi faites-vous l'épreuve finale de la coupe de régularité, un samedi, alors que les autres épreuves sont fixées à un dimanche ? D'aucuns le samedi ont des occupations qui leur enlèveront tout espoir d'y participer.

R. — Nous, citoyens, avons pensé de même, mais ne croyez-vous pas que nous devons nous mettre à la portée de nos amis de pro-

vince (plusieurs lettres à ce sujet) qui consentent à participer à nos épreuves si les frais de transport dans la région parisienne ne sont pas trop onéreux. Le samedi et le lendemain dimanche pour un seul voyage, cela leur fait deux voyages à entreprendre au lieu de trois. Cause tout à fait appréciable.

D. — Pourquoi trois épreuves ? La régularité et l'estafette font double emploi. Si dans le parcours de régularité vous disposez de mauvaises routes, certaines routes dites nationales sont moins praticables que beaucoup de chemins de terre.

R. — Il est nécessaire que la troisième épreuve fasse partie de notre programme, car qui dit Route nationale dit route en bon état de circulation. Ces routes sont facilement repérables et comme notre troisième épreuve comportera en majeure partie une dose de débrouillage, vous aurez alors le plaisir d'emprunter de nombreux chemins de terre pour aller au plus court.

D. — Les machines auront-elles à souffrir des mauvais traitements imposés par l'épreuve, comme ceux subis dans une récente compétition dite touristique ?

R. — Certes non, nous vous garantissons que les avaries que vous pourriez avoir seront causées par la malchance ou votre imprudence, car nous avons à cœur de satisfaire les plus difficiles sur ce point.

Faites-nous confiance, nous vous en remercions à l'avance.

D. — Les pannes simulées qui nous seront faites seront-elles du même ordre que celles d'une récente compétition ?

R. — Non, ce ne seront strictement que des pannes pouvant arriver sur la route, et non des plaisanteries de mauvais aloi.

Vous aurez tous une seule des quatre pannes qui furent annoncées dans notre règlement, panne que vous tirerez au sort.

LA MÉDAILLE D'OR 1928

Sont classés pour la Médaille d'Or 1928, les coureurs dont les noms suivent pour les épreuves courues ces temps derniers :

Le Circuit de l'Estérel à Saint-Raphaël

1. Angsverf, Hamlet, Schilder, Ardisson, Sauvan.

2. Lergallo, Martin, Wilky, Audoly, Cuvelier.

Côte de La Turbie

1 point. — Sourdou, Durand, Boetsch, Rolland, Hommaire, Rolly.

2 point. — Bullio, Gaussergues, Cuvelier, Dawson.

3 points. — Castello, Trouvé, Lovinfosse, Oilter.

4 points. — Brocardi, Ardisson.

Les 500 mètres de Nice

1 point. — Hommaire, Sartorio, Lovinfosse, Gaussergues, Rolly.

2 points. — Sourdou, Bullio, Boetsch, Debay, Dawson.

3 points. — Perrotin, Lemasson, Piscaglia, Rolland.

4 points. — Calviera, Brocardi, Oilter, Durand.

La Course de Morlaas et Mont Chauve

1 point. — Langlois, Trouvé, Clermont, Dufau, Gianotte, Annibal, Chenu, Latulipe, Salge, Besse.

2 points. Sicard.

De la Course de Paris-Nice

1 point. — Delahaye, Calvet, Blanchon, Chenet, Stern, Begnez, Petitpierre, Dubos, Perrin-Endero, Jacob (A.), Rasser, Portrait, Calé, Gimel, Garrot, Schneider, Leroy, Janin, John, Meunier, Druz, Quenette, Doyen, Lavigne, Durand, Lezin, Zeudher, Cornéls, Weet, Roudadoux, Hubert, Schor, Rigollet, Hommaire, Paster, Auzoyat, Garry, Valet, Mont, Belli, Oilter, Sartorio, Charrières, Corréar, Dalest, Chevannes, Douet, Mercier, Lemasson, Péan, Machon, Henrion, Taldit, Perrotin (ainé), Perrotin (jeune), De Maistre, Boer, Bondes, Renaud, Carré, Chambron, Robert, Brunet, Debaisieux, Sallet, Jacquemont, Sabatier, Carmine, Zind, Paulin, Doix, Onda, Lunes, Audoly, Krels, Fabre, Reinarts, Betemps, Naas, Bernard, Marchand, Vache, Damwson, Bertelto, Prévost, Divorne, Vuillemin, Berrenger, Gaussergues, Rodet, Gauthier, Bastide, Krebs, Dumoulin, Lovinfosse, Debay, Boutillier, Menapsee, Pinney, Lathébautière, Gautherot, Ourt, Guignet, Delaunay, Andrieu, Roten, Sourdou.

2 points. — Henry, Proal, Gayot, Laurent, Collignon, Dubois.

3 points. — Aléonard, Maury, Faure, Borgotti, Sismonde.

Un Concours de silencieux

Un concours de silencieux fut organisé en Angleterre par le Motorcycling.

Le problème du silencieux n'est sans doute pas encore résolu en Angleterre puisque notre confrère anglais a décidé la création d'un concours de silencieux dans le même sens que celui de Moto Revue. Le but particulier de ce concours est d'encourager moins les conducteurs que l'amateur. Le règlement est très formel et les silencieux devront être équipés sur une Triumph 494 cmc. en vue de l'éprouver. Naturellement les établissements Triumph ont compris l'intérêt dans le public d'un tel concours et se sont offerts pour favoriser toutes les initiatives individuelles. Des prix très importants avaient été épinglés au programme. La Compagnie Triumph a décidé d'offrir un prix de 100 £ au premier, 50 £ au second et 25 £ au troisième. De plus, une commission de 6 pences par silencieux vendus des modèles choisis, sera accordée aux vainqueurs pour les 100.000 premiers silencieux. De plus, 3 pences seront affectés au-dessus de ce chiffre à tous les autres silencieux vendus.

Il nous semble que l'on ne peut mieux encourager les auteurs et nous souhaiterions de trouver en France un Mécène qui nous doterait d'une pareille largesse. Au fond, nos maisons de silencieux pourraient faire quelque chose dans ce sens.

POTINS DE BELGIQUE

Petites nouvelles d'Outre-Quévrain

Une amicale des coureurs motocyclistes a vu le jour en Belgique. La présidence en est assumée par M. Pierre Capoulun, l'actif agent général des huiles Castrol, à Bruxelles.

Le Conseil d'administration de cette nouvelle association se compose de MM. Capoulun, Bentley, Detaille, Biribi, Vilain XIII, Vanna et Michel.

L'Amicale des coureurs motocyclistes licenciés de Belgique se propose de venir en aide aux coureurs accidentés et à leurs familles. Elle étudiera les conditions d'assurances les plus avantageuses et, tout en défendant à l'occasion les intérêts de ses administrés particulièrement en jeu, elle adoptera une politique de rapprochement et d'accord entre les dirigeants du sport, les organisateurs et les coureurs eux-mêmes.

Le choix du président a été favorablement accueilli dans tous les milieux. M. Capoulun est, en effet, une personnalité très connue dans le monde motocycliste belge. C'est un homme d'un grand bon sens, connaissant bien notre sport. Les coureurs belges ne pouvaient espérer un meilleur conseiller.

**

La mort tragique de notre confrère Robert Rousselet a été accueillie avec émotion en Belgique où le regretté défunt était très connu et ne comptait que des amis.

**

Pour la septième fois, au local de l'Auto Moto Club de Bruxelles, il a été procédé solennellement à la remise du brassard d'honneur, distinction importante qui équivaut au titre de champion de Belgique de la moto.

Le sympathique lauréat est l'ardent sidecariste « Biribi » dont nous avons maintes fois vanté les exploits.

Cette année il a conduit le supersport *Saroléa* et sidecar *Belgian* à la grande victoire en se distinguant dans les principales épreuves du calendrier belge.

Le héros du jour et Madame « Biribi » qui fut son énergique et digne passagère furent abondamment fleuris et reçurent une magnifique collection de coupes et des cadeaux.

Jamais nous n'avions vu en Belgique un motocycliste pareillement fêté et aussi généreusement comblé.

Et maintenant qu'il continue à la façon de « Biribi », mes amis.

**

M. Gustave Marcellis, le jovial président de la Commission de chronométrage de la Fédération Motocycliste de Belgique vient d'être appelé à la présidence de la section motocycliste du Comité des Sports de l'exposition internationale de Liège en 1930.

Ces fonctions honorifiques sont justement méritées et *Moto Revue* adresse ses félicitations les plus vives à ce dévoué ami de notre cause.

**

Une initiative intéressante est certes celle prise par la Fédération Motocycliste de Belgique à la suite d'une suggestion de M. Franquinet exprimant le désir de voir délivrer par le gouvernement un diplôme officiel de mécanicien-réparateur d'autos et de motos.

**

Le 21 avril prochain, à l'occasion des merveilleuses florales quinquennales gandtoises (Gand), uniques au monde, le Moto Club de la Flandre Orientale et le Royal Automobile Club des Flandres ont projeté l'organisation de rallies automobiles et motocyclistes. Ces épreuves auront un classement national et international distincts.

Les camarades motoristes français y sont cordialement invités.

**

Comme chaque année, la très vivante Union Motoriste de Bruxelles, trois fois consécutives championne de Belgique interclubs, fait disputer son championnat d'hiver entre ses membres. Cette épreuve qui dure quatre dimanche comprend une formule variée, amusante et accessible à tous dont : rallye paper, épreuve en côte, gymkhana, etc.

Cette année ce fut un très gros succès assuré par une bonne cinquantaine de participants ardents et enthousiastes.

**

En juillet prochain, sur le circuit de Floreffe, le Motor Union de Namur se propose de remettre sur pied sa grande épreuve



Pierre Capoulun vient d'être nommé Président de l'Amicale des Coureurs motocyclistes licenciés de Belgique.

de vitesse pure qui connut un triomphal succès en juin 1925, sous les auspices de l'Association Motorunioniste Belgique-Luxembourg.

**

Il a beaucoup été question en Belgique d'un arrêté heureux de la Cour de Cassation admettant qu'un véhicule quelconque stationnant la nuit dans une rue ou un endroit suffisamment éclairé pouvait se dispenser d'être pourvu d'un feu quelconque.

Cet arrêté logique qui met fin à une obligation stupide a été accueilli avec joie par les intéressés.

**

Au moment d'établir le programme de ses excursions, l'Union Motocycliste Liégeoise, qui est une véritable puissance en tourisme, a fait appel aux suggestions de ses membres.

C'était le meilleur moyen de les contenter et d'assurer le succès des prochaines sorties.

**

Le Comité provincial liégeois, organisme autonome régissant le sport motocycliste

dans cette région avec le concours de tous les clubs et sous le contrôle de la F. M. B., projette l'organisation d'un vaste rallye à Charleville.

Cette retentissante journée se déroulera vraisemblablement en juillet prochain.

**

L'Union Motoriste de Bruxelles, qui tient jalousement à conserver le trophée de la Fédération Motocycliste de Belgique offert au champion belge interclubs a décidé de faire frapper une médaille destinée à récompenser ses membres juniors qui apporteront des points comptant pour l'attribution de ce championnat.

**

Nous avons déjà dit avec quelle émotion profonde les clubs et motocyclistes belges avaient apporté leur contribution pour l'érection d'un monument destiné à perpétuer le souvenir de Maurice Defoin, le populaire junior belge tué accidentellement en septembre dernier.

Une plaque rappelant ses traits sera scellée le 21 avril prochain dans le rocher Bayard, à Dinant, tandis que le lendemain se disputera le Grand Prix Maurice Defoin sur le circuit de Lorinnes (Dinant).

**

C'est le 25 mars dernier qu'a eu lieu l'ouverture de la saison belge avec la traditionnelle Coupe de la Meuse, l'épreuve la plus complète et la plus sévère du calendrier de la F. M. B.

La formule reste la même dans ses grandes lignes. Toutefois, les juniors ont été placés sur un pied d'égalité par l'obligation de n'utiliser que le carburant ordinaire qui se débite à toutes les pompes.

**

Parlant de l'amélioration du Bulletin de la F. M. B. dans la tribune libre de ce dit organe, M. V. Warnant, un des membres les plus actifs et les plus influents de l'Union Motoriste de Bruxelles propose une série de suggestions devant tendre à obtenir un hebdomadaire valant peut-être *Moto Revue*. C'est un hommage qui nous est particulièrement agréable.

Georges DETAILLE.



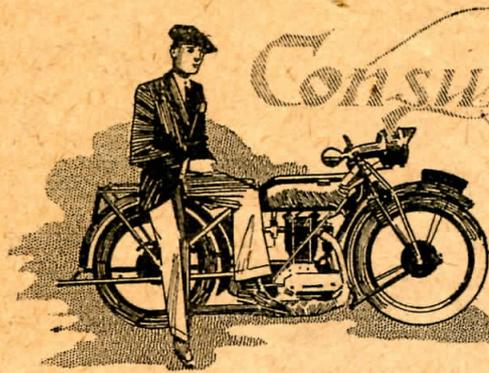
Une date changée

Nous portons à la connaissance de nos lecteurs que l'éliminatoire du Premier Pas Dunlop, la grande épreuve des jeunes débutants dans le sport cycliste, qui devait se disputer, pour le département de l'Aude, à Carcassonne le 1^{er} avril, est reportée à la date du 15 avril par suite de l'arrivée en cette ville du Président du Conseil le 1^{er} avril.

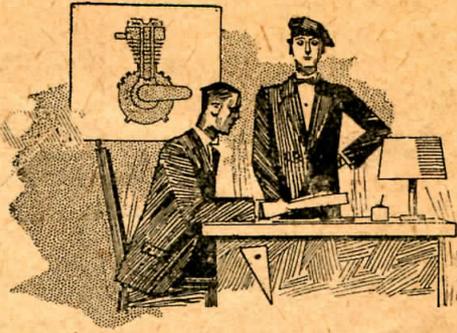
Ce bon Jacob...

Une erreur préjudiciable s'est glissée dans notre dernier numéro. Elle nous a fait mentionner l'indépendant J. A. B., comme gagnant de la Médaille d'or en 175 cmc. pour le récent Paris-Nice.

Nos lecteurs ont dû rectifier d'eux-mêmes cette coquille, car qui ne connaît Jacob, le dévoué motoriste de la Porte d'Italie, le vainqueur des Six Jours d'Hiver ?



Consultations techniques



Moto Revue, encyclopédie !

ayant écrit à la Maison Schikel, fabricant de motocyclette et n'ayant pas reçu de réponse pour la bonne raison que cette maison, soit qu'elle n'existe plus, soit qu'elle ne demeure plus à l'adresse ci-contre, 113, rue de Courcelles à Paris, je viens donc vous demander si vous pouvez me donner le régime de ce moteur, c'est-à-dire son nombre de tours-minute à son régime normal ; je ne puis vous donner comme renseignement que ceux qui suivent :

Numéro du type 444, imposition 4 CV, marque Schikel. Y a-t-il une formule indiquant la manière de trouver par calcul sa vitesse normale connaissant l'alésage et la course ?

P.-S. — Quel vitesse peut-on atteindre avec ce moteur s.-v.-p. je sais que cela vient de la démultiplication de la boîte de vitesse et le rapport des pignons mais à votre avis afin de ne pas caler le moteur en montée (je suis toujours seul dessus).

Illisible, à Colombes.

R D'abord, cher correspondant, vous auriez été charmant de signer et donner votre adresse.

Je ne retrouve dans nos dossiers aucune indication sur ce moteur. Il n'y a aucune formule permettant de trouver le régime maximum des moteurs en fonction de l'alésage et de la course. On est limité par la vitesse du piston, mais votre moteur tourne certainement à un régime beaucoup trop lent pour que la vitesse du piston atteigne une valeur critique. Ce moteur est d'origine américaine et n'est plus fabriqué. Son régime maximum ne devait pas dépasser 2.500 tours et la vitesse maximum ne devait pas non plus être très élevée, 60 à 70 à l'heure tout au plus.

La multiplication d'une machine doit être telle que le moteur atteigne son maximum de puissance un peu avant que la machine atteigne son maximum de vitesse. La multiplication, dans votre cas, doit être d'environ 5 à 1 si votre moteur est en bon état de marche. Il est évident que s'il est usé, n'a pas de compression, aucune démultiplication ne lui permettra de monter convenablement les côtes. La multiplication s'obtient : 1° dans le cas d'une transmission directe, par le rapport des diamètres des poulies ; 2° dans le cas d'une transmission à deux étages par le produit des deux quotiens exprimant le rapport des deux jeux de pignons. Exemple : Vous avez un pignon moteur de 15 dents, un pignon d'embrayage de 30 dents, un pignon de boîte de vitesse de 20 dents et un pignon de moyeu de 50 dents.

Vous aurez $\frac{30}{15} = 2$ et $\frac{50}{20} = 2,5$. Vous multipliez 2 par 2,5 = 5 à 1.

L'aluminium et la moto

Voici ce dont il s'agit : pourriez-vous me donner 2 ou 3 fourches d'alliage composant les pistons en aluminium, les plus employés avec pour chacun le jeu à donner dans le cylindre pour un alésage de 100 à 120 % et est-ce que pour alésage aussi fort l'aluminium résiste-t-il autant que la fonte ?

REBIÈRE, Marien
Au Bourg, route de Bordeaux,
à Brive (Corrèze).

R Dans le dernier numéro de Moto Revue vous trouverez un article de M. Varinois, donnant toutes indications à ce sujet. L'établissement de pistons en aluminium est d'ailleurs des plus délicats car non seulement il faut faire usage d'un alliage approprié mais encore les pistons doivent subir un traitement thermique sur lequel les maisons spécialisées se dispensent bien entendu de donner des renseignements.

Voici un excellent type d'alliage pour pistons :

Aluminium	92 %
Cuivre	4 —
Nickel	2 —
Magnésium	1,5 —

Le jeu à laisser dépend de la température de fonctionnement du moteur et aussi des qualités de l'alliage après le traitement thermique, environ deux millièmes du diamètre du piston.

Il est généralement reconnu qu'avec des pistons en aluminium l'ovalisation des cylindres est plus rapide. Par contre on peut augmenter notablement compression et régime.

Ce que beaucoup pourront disséquer

Mécanicien garagiste, je suis depuis très longtemps vos articles de mise au point, réglage qui sont vraiment intéressants et instructifs.

Je possède une motocyclette Norton de course à culbuteurs, machine identique à la gagnante du T T anglais 1926, gros réservoir à cheval sur le cadre 18 litres, pneus de 27 x 2,75 carburateur Amac à double cuve, magnéto M L spéciale, C. K. 1. et rapport de compression de 1 à 8.

Cette machine a atteint officiellement le 132 km. heure l'année dernière, telle qu'elle est arrivée de l'usine avec moitié essence-benzol. Cet hiver je l'ai complètement démontée, et fais toutes les opérations nécessaires, polissage des carters, vérification des volants, remplacé le piston et ensuite je l'ai rodée à la transmission avec du rouge à polir pendant 70 heures environ.

Je désirerais obtenir le maximum de rendement, soit pouvoir atteindre le 145 à 150 km-heure en circuit, comme celles montées par les coureurs de l'usine, car cette machine prendra part au Grand Prix d'Europe à Genève avec un très fort coureur Suisse.

Mes moyens ne me permettent pas de perdre tout mon temps pour la mise au point de cette machine et, vu vos hautes connaissances, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me renseigner sur les questions suivantes :

- 1° Taux de compression que je dois adopter pour de telles vitesses (145 à 150) ;
- 2° Mélange à employer ;
- 3° Ouverture échappement en degrés ; Fermeture échappement en degrés ;
- 4° Ouverture admission en degrés ; fermeture admission en degrés.

5° Quelle marque de bougie et numero
6° Avance à l'allumage maximum.
Je voudrais surtout que vous puissiez me renseigner sur le calage des soupapes et le rapport de compression, ces points essentiels, étant très long et très coûteux à déterminer et ai-je intérêt à adopter un taux de compression plus élevé pour les courses de côte.

ROBERT,
à Grandson (Suisse).

R Un des principes essentiels de la marque en question c'est de couvrir avec des machines strictement de série. Vous n'au-

rez donc aucune difficulté à obtenir de l'agent de Norton en France des comes de course et un piston donnant une compression plus élevée. Pour le cas où, par hasard, cela ne lui serait pas possible, adressez-vous à la marque elle-même, en vous recommandant de nous.

L'agent est Lucien Psalty, 50, rue Brunel, Paris (17°).

La marque : Norton à Aston, Birmingham, England.

Le taux de compression peut être de 6 à 1, si vous employez du Discol. Nous sommes étonnés que vous ayez pu employer un tel taux de compression avec l'essence Benzol.

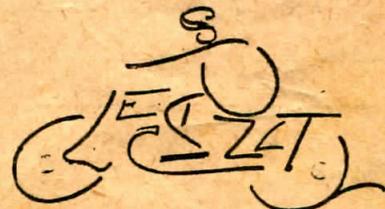
Un assemblage méticuleux est en effet dans la recherche de la vitesse, le point le plus important. Veillez aussi au poli interne des tubulures. Pour le réglage de la carburation, faites des essais comparatifs en notant chaque fois la pression barométrique, l'état de l'atmosphère, la température. Le jour de la course vous aurez ainsi l'indication du réglage le meilleur. Il faut aussi chercher la meilleure multiplication selon le profil, la nature et l'état de la route. En Suisse, à cause de la moindre pression atmosphérique résultant de l'altitude, il y a une certaine perte de vitesse, tout comme à l'île de Man ou en Floride, on constate un gain par suite des qualités particulières de l'atmosphère.

En somme, si votre piston vous donne une compression de huit à un il n'y a pas lieu de le changer mais de marcher au Discol. Quant aux comes étant donné la date de la machine (deux ans, c'est beaucoup pour une machine de course), elles doivent être partiellement usées et déformées, ainsi que les balanciers de distribution et il tout devrait être sans doute remplacé. Spécifiez que la machine est destinée à disputer des courses.

Comme bougie on emploie généralement en course la K. L. G. mica à électrode simple, mais elle est malheureusement d'un prix très élevé.

De toutes manières, je ne crois pas que cette machine puisse atteindre le 150, mais vraisemblablement le 140, à cause des raisons données plus haut. Tout dans la mise au point d'une machine de course est question d'expériences et de tâtonnements et même des as comme Le Vack ou Marchant ou O'Donovan ne procèdent pas autrement. Voyez par exemple le temps qui a été nécessaire à Le Vack pour faire de la New-Hudson une machine qui pût tenir sa place dans les grandes épreuves. Fort heureusement, votre tâche se trouve simplifiée du fait que vous avez déjà entre les mains une machine développée pour la course et que le changement de quelques pièces et un assemblage signé (sans oublier la boîte de vitesse, les moyeux, etc.) doivent vous permettre de mettre au point

Un agent de motos très actif
Lucien Psalty.





LE COURRIER DE LA
Ligue Nationale Motocycliste
Ligue Nationale Motoriste
son but — ses avantages



Nous rappelons que maintenant les adhésions sont reçues à la Ligue Nationale.

Sans mettre, toutefois, la charrue avant les bœufs, nous avons fait établir les cartes d'identité qui se présentent sous un bel aspect, recouvertes de fine toile rouge, avec la frappe des initiales « L. N. M. » au fer doré sur la couverture et ces cartes d'identité renferment tous les renseignements nécessaires et un emplacement spécial pour le signalement détaillé, tout comme sur les livrets militaires avec, également, une case pour la photographie du titulaire. L'adhérent est inscrit sous son numéro d'abonnement.

Les insignes se présentent également très bien sous la forme d'une cocarde tricolore avec les initiales au centre, également dorées. Ces insignes, du plus bel aspect, se fixent sur le garde-boue avant et aussi sur le garde-boue arrière. Ce sera, avant peu, les insignes de ralliement de tous les motocyclistes de France sur la route.

Mais là ne se borne pas notre but

Mais là ne se borne pas notre but de fondateurs de la Ligue Nationale. Notre but, en effet, n'est pas de créer des cartes et des insignes. Notre but est plus pratique et plus utile, et, comme nous l'avons annoncé précédemment, la Ligue Nationale a été créée en vue de grouper les pratiquants, à quel que titre que ce soit, usagers de la route, garagistes et constructeurs, marchands d'accessoires, etc., etc... et de mieux les faire se connaître.

Ses avantages

Les vacances approchent et il y aura lieu

de mettre en pratique ce que nous avons déjà annoncé.

Depuis quelque temps, en effet, nous avons lancé une intense propagande dans tous les milieux : et de nombreux garagistes nous ont informés de leur intention de faire bénéficier les porteurs de la carte de la L. N. M. de réductions, sur l'essence notamment de 0 fr. 50 en moyenne par bidon, ce qui est, reconnaissons-le, très intéressant, 2 fr. et 3 francs par bidon d'huile, 10 % sur le prix des pneus ; certains agents, même, consentiront des prix réduits sur les accessoires des diverses marques ; les réparateurs feront des conditions spéciales également aux porteurs de la carte L. N. M.

A l'occasion d'un voyage, par exemple, les usagers de la route, titulaires de notre carte d'identité et de l'insigne, pourront se présenter dans les hôtels qui auront le panonceau de la L. N. M. et ils seront sûrs d'y trouver un excellent accueil et des conditions toujours intéressantes.

Ne pas oublier, en effet, qu'il ne suffira pas à un hôtelier de promettre, par exemple, une réduction et de ne pas la tenir ensuite car il suffirait d'une plainte justifiée d'un de nos Ligueurs pour que l'hôtelier soit rayé, sans espoir de retour, de nos listes.

Nous demandons encore quelques jours pour annoncer dans un tableau synoptique les maisons qui consentiront ces réductions aux membres de la L. N. M. On se rendra compte, évidemment, combien est grande la difficulté pour arriver à classer toutes ces bonnes volontés.

Les premiers qui ont répondu

Poirier, marchands de motos, 202, rue

d'Alésia, Paris (14^e), fera 5 % de remise sur les prix des Gnome et Rhône, Rochester, Soyer, Monet et Goyon, 10 % sur les accessoires motocyclistes, 10 % également de rabais sur le prix des réparations, rabais aussi sur les pneus et les chambres.

Chaillou, fabricant de vêtements en cuir souple, 34, place du Marché-Saint-Honoré à Paris, fera 5 % à tous les titulaires de la carte de ligueur.

Deschaseaux, 93, avenue Jean-Baptiste-Clément, à Boulogne, fera également des avantages.

Robert, 21, rue de Tlemcen à Paris (20^e), fera des conditions excessivement intéressantes et importantes sur la fourniture d'huile de ricin garantie, à 20 fr. le bidon.

Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier à Paris (20^e), nous informe, également, qu'il fera des conditions intéressantes.

Moto-Hall, 78, avenue des Ternes, à Paris (17^e) fera aussi des conditions importantes. Non seulement à Paris mais encore en Province.

L'Electro-Mécanique, à Chalon-sur-Saône fera 10 % sur toutes réparations ou fournitures, 10 % également sur les pièces détachées Dollar, Gnome et Rhône.

Raquet, route de Paris à Amiens, consentira également une remise importante.

Et non seulement les mécaniciens mais tous les abonnés de Moto Revue, et de L'Actualité Automobile, auxquels il suffira de faire appel consentiront des réductions sur tous les produits de leur fabrication, pour leurs confrères ligueurs ; c'est ainsi que M. Colle, propriétaire des vins de Champagne à Mareuil-sur-Ay, accordera un minimum de 10 % sur tous les vins.

Et la liste est fort importante et s'allonge tous les jours

(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^e)

Je vous informe que je désirerai être admis au titre de membre de la L. N. M. et ce à titre gratuit étant abonné

à MOTO-REVUE depuis le _____ sous le N° _____
à L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE depuis le _____ sous le N° _____

(*) Je vous prie de m'adresser 1° une carte d'identité et vous remets inclus la somme de frs. 10 2° une plaque insigne de 60^{mm} en couleurs à frs. 5, (3°) une deuxième plaque à frs. 3.

(*) Rayer les formules inutiles.
Inclus 0.85 en T.P. pour envoi recommandé de la carte.
— 0.45 en T.P. pour envoi recommandé des insignes.

Nom _____ Prénoms _____
Adresse _____ le _____ 1928.

Date de naissance (indispensable) _____ (Signature)

NE RIEN ÉCRIRE CI-DESSOUS

Reçu le	Admis le	Carte	Insignes	Départ

PARIS-NICE Motocycliste 1928
C. P. ROLEO

en tôle d'acier emboutie à triangulation intégrale

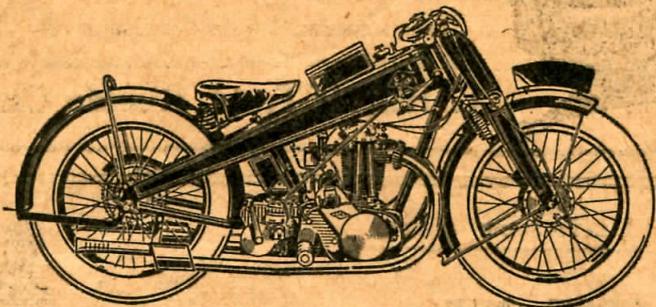
1^{er}

ex-æquo

RENAUD

sur 350 cmc
2 temps

MÉDAILLE D'OR



1^{er}

ex-æquo

CARRÉ

sur 350 cmc
4 temps

MÉDAILLE D'OR

Type Super-Sport 500 cmc

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 C^{ie}, 64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XI^e)



Après avoir triomphé dans le

BOL D'OR 1927



Bosch

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

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

FERNAND PÉAN (A. & M.)

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF FRANCE ET COLONIES

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

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

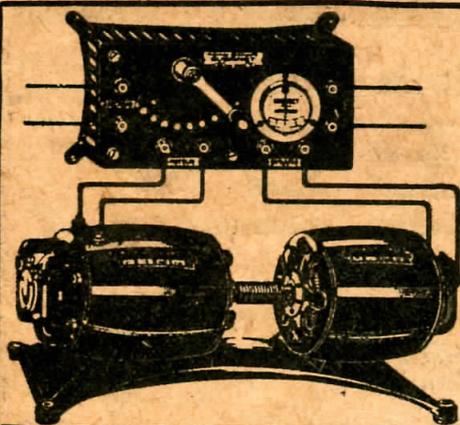


:- Méfiez-vous des Contrefacteurs et des Imposteurs. :-



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XXI



DÉCIDÉMENT !

Le Convertisseur GUERNET

est le seul appareil parfait pour charge d'accus

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

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

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

Bien faire Laisser dire

LA VÉRITÉ C'EST QUE...

Les populaires motos rouges

Jean THOMANN

gagnantes des Coupes de France de tourisme 1926

Catégories 175 et 250 cmc.



ROBERT et FAVRE dans PARIS-NICE

Font une démonstration en catégorie 350 cmc. 4 temps, dans

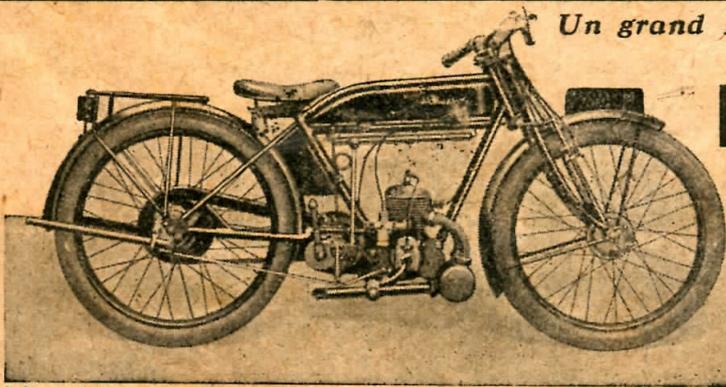
PARIS-NICE 1928

et comme d'habitude sont victorieuses avec **ROBERT** (N° 95) et **FAVRE** (N° 97)

1 ers
ex-
æquo

Remportant
la Coupe
du Comité et
2 médailles d'or

Établissements **A. FAUVARQUE**, Société Anonyme, Capital 3.200.000 francs
Usine, Bureaux, Magasins : 4-6-8, Rue Colbert à MONTREUIL-sous-BOIS (Seine)
Catalogue sur demande - - - Vente à crédit sans augmentation



Publicité G. Smeerts

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

DE DION-BOUTON

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

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

113, Avenue Victor-Hugo - PARIS

LA MOTOCYCLETTE DÉ-DÉ

Moteur Louis MOUSSARD

Catégorie 150 cmc.

SE CLASSE DANS

PARIS-NICE 1928

1^{er} avec ROUDADOUX
ex-æquo SANS PÉNALISATION

et remporte

1 Médaille d'Or

et la

Coupe du Crédit Lyonnais

Boîte Bridier-Charron - Moyeux-freins YDRAL

E^{ts} EVRARD 50, Avenue Marceau, 50
COURBEVOIE (Seine)

LA BOUGIE

UNUS

TRIOMPHE

DANS PARIS-NICE

3 Partants officiels
3 premiers sans pénalisations

RENAUD, sur C. P. Roléo 350 cc.

JANIN } sur "Le Grimpeur"
et } 250 cc.
JOKIN }

sans aucun démontage de bougies

P. CHOLLET, fabricant, 204, Rue St-Maur
24, Passage Hébrard, PARIS (10^e)

Téléphone : NORD 81-24

ROYAL-MOTO

commence sa saison par de splendides victoires

AU MAROC : 2 records en 175 cmc

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

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

SIX JOURS D'HIVER

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

AGENTS Assurez-vous l'exclusivité
pour votre Région

Vente à Crédit aux meilleures conditions

Catalogues et Renseign^{ts}
Bureau Commercial :

70, Av. de la Gde-Armée
PARIS (17^e)

Téléphone : WAGRAM 80-35

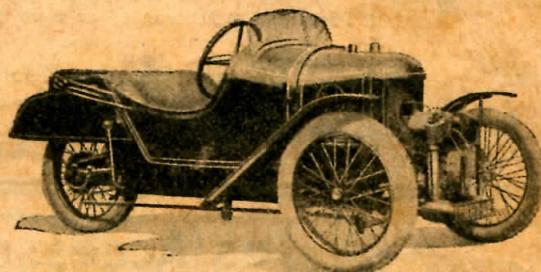
Dépôt Général
Motos et Pièces détachées :

26, Rue d'Armenonville
NEUILLY-sur-Seine

(à 3 minutes de MAILLOT)

Cyclecar DARMONT MORGAN

Meilleur marché et plus
confortable qu'une motoeyclette



Puissance : 6 cv. Prix : 6.950 Frs

100 kilomètres à l'heure

Consommation : moins de 5 litres aux 100 kilomètres

Impôt : 1 franc par jour

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

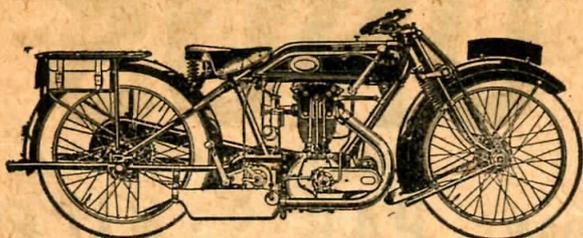
Usines : R. DARMONT

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

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

LUCIEN PSALTY

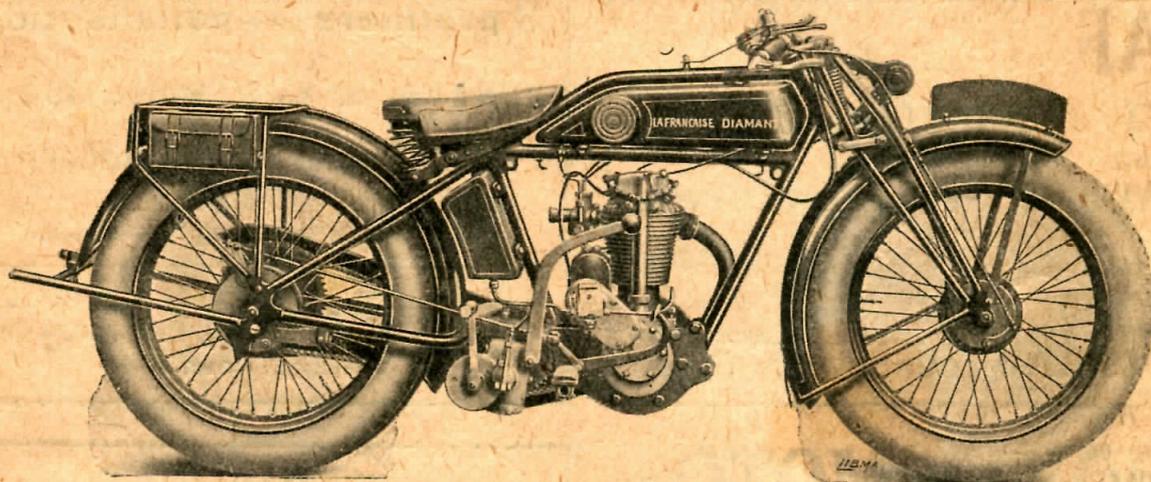
Agent et Représentant des plus célèbres
— Marques du Monde. —
50, Rue Brunel - PARIS (17^e)



A. J. S. - NORTON - SUNBEAM - P. M.
PANTHER - L.E.V.I.S. - DUNELT - BROUGH-
SUPERIOR - ROVIN - CLÉMENT-GLADIA-
TOR - ROCHESTER - TERROT - Chater-Lea
MONET et GOYON, etc..., etc...

VENTE A CRÉDIT

PIECES et BOITES de VITESSE STURMEY ARCHER



C'est encore la Moto

“ LA FRANÇAISE DIAMANT ”

1^{re} QUI GAGNE **PARIS-NICE**

2 Partants - 2 Arrivants - *ex-æquo*, Catégorie ...

SANS PÉNALISATIONS

Obtenant la plus Haute Récompense — Médaille d'Or

Société des Cycles “ LA FRANÇAISE ” — 9, Rue Descombe, PARIS (17^e)



Dépôt à PARIS :
HOKA & ADNET
22, Rue Rambuteau, 22
Téléph. : ARCHIVES 28-47

Les Accessoires pour Motos

“ Skilfo ”



P. MOREAU - CHARLEVILLE
31, Rue du P. Bois — Téléph. 245 — R.C. 8241

Dépôt à ALGER :
KRAMÈS, 24 bis, Rue de Lyon

GRAND CHOIX MOTOCYCLETTES “DEPREZ” ET

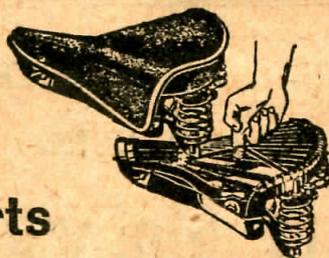
EN MAGASIN : EN 175, 250, 350 ET 500 cmc.
3 Vitesses, Chaîne-chaîne et Freins dans les moyeux. Toutes ces machines sont
de fabrication 1928, garanties. Prix à partir de **2.000 fr.**
— 187 bis, Rue Armand-Sylvestre, 187 bis, COÛRBEVOIE (Seine) —

F.N.

Rouleriez-vous
sans pneus ?
Alors, pourquoi
rouler sans une

SELLE TERRY

Tout
en
Ressorts



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

Pas de BONIMENTS, des FAITS

UTILIA

confiant dans sa fabrication
n'engage qu'une machine

RÉSULTATS DANS :

6 JOURS D'HIVER sur 79 Partants
PARIS-NICE sur 147 Partants

UTILIA 1^{er} **HUBERT**
Moteur MADOZ 1^{er} ex-
æquo Catégorie
250 cmc.

remporte
1 Médaille d'Or et la
Coupe de la **RIVIERA**

Moteur Madoz - - Pneus Hutchinson - - Huile Kervoline
Catalogue franco sur demande

UTILIA 10, Rue Achille-Martinet
PARIS (18^e) - Marcadet 22-49

Les MOTOS
1928

AUSTRAL

réunissent tous les derniers perfectionnements.

4 Modèles : 2 temps, 175 et 250 cmc., Moteur L.M.P.
1 — 4 temps, 350 cmc., à culbuteurs - L.M.P.

Six Jours d'Hiver

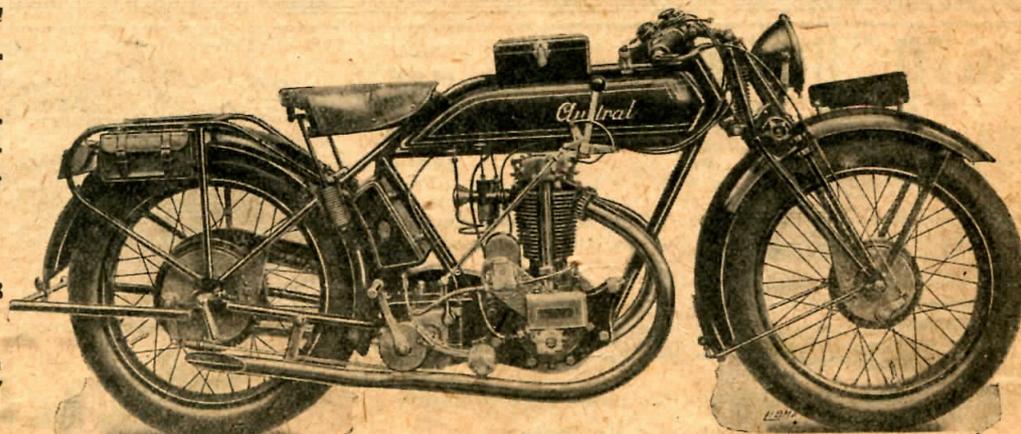
1926. - 1^{er} Chéret, cat. 175 cc.
1927. - 1^{er} - cat. 250 cc.
1928. - 1^{er} Flahaut, cat. 250 cc.

Vente à Crédit
6 ou 12 Mois

Demandez Catalogue M. R. 1928

AUSTRAL

7, Rue de la République, 7
PUTEAUX (Seine)
— TÉLÉPHONE 461 —



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XXV



FABRIQUE NATIONALE

NOUVEAUX MODÈLES 1928

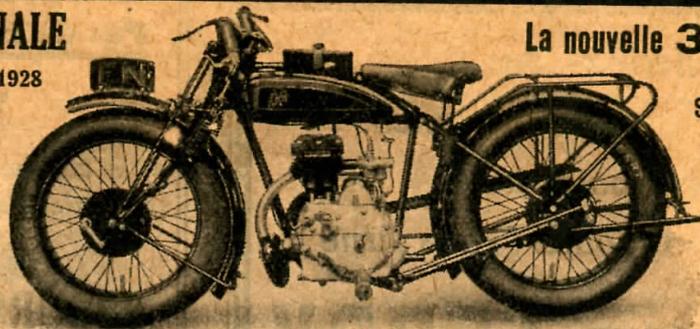
La nouvelle **350 cc.**

TYPE
SAHARA

350 cc. et 500 cc.

LES MACHINES
QUI DÉTIENNENT

22 Records du Monde



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



Motocyclistes... Attention!!!

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

“Palais de la Motocyclette”

où vous pouvez acquérir toute machine payable en 12 versements

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

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

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

MOTO “ULTIMA” LYON

CRÉÉE
EN 1908

Prix : 5.375 fr.

MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.

ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

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

5 MODÈLES les moins chers.

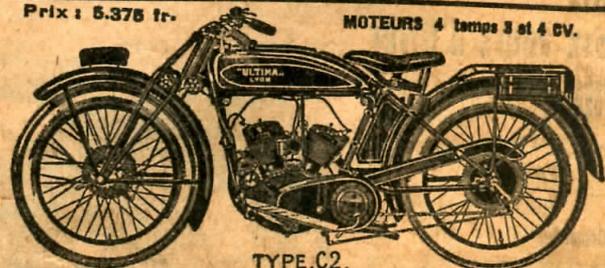
Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à :

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

Téléph. VAUDREY 2-04

Télegr. ULTIMA-LYON

Chèque postal n° 154-61 Lyon



TYPE C2.



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

LA CHÂINE
YELLOW
POUR MOTO

5072

ENCORE & TOUJOURS MIXTROL-OIL

PARIS-NICE 1928

1^{ers} BERNARD (catég. 500 cmc.) **Gnôme & Rhône**
 ex- LÉZIN (- 250 cmc.)
 æquo COURT (- 350 cmc.) **Propulcycle**
 (Sidecar)

UN des principaux facteurs de succès de ces 3 coureurs fut, de leur avis, l'addition de MIXTROL..... MIXTROL leur a permis une mise en route facile, une lubrification parfaite, un taux de compression plus élevé, plus grande souplesse et régularité de marche, une économie d'essence pour un même nombre de kilomètres parcourus..... Motocyclistes, votre intérêt est là.

En Angleterre : 600 victoires,
 300 records du monde,
 3 championnats marins.

Agence pour la France 35, Rue d'Alsace, PARIS

AIGLON

LA MEILLEURE MARQUE AUX MEILLEURES CONDITIONS

175CM ³	MONOVITESSE	FRS 1.850
175CM ³	TOURISTE	FRS 2.350
175CM ³	LUXE	FRS 3.550
350CM ³	TOURISTE	FRS 5.950
350CM ³	SPORT	FRS 6.300

BLOC MOTEUR



catalogue M sur demande à AIGLON - COURBEVOIE, Seine

Les Motocyclettes et les Voiturettes

ROVIN

sont presque les meilleures

Elles seraient les meilleures si une publicité intensive grevait leur prix de revient

Mais alors !! ??? ...

Elles seraient aussi les plus chères.

Consultez ceux qui en possèdent, vous saurez ce qu'elles valent.

PARIS { 1^{ers} DELAHAYE } Catégorie
 NICE { ex- CALVET } 175 cmc.
 1928 { æquo }

Pneus DUNLOP - Huile KERVOLINE

Établissements ROVIN 35, Boulevard Brune
 = PARIS (XIV^e) =

PARIS-NICE 1928 COMME LES SIX JOURS D'HIVER ET PARIS-PAU

Confirme la QUALITÉ des

BOITES STAUB

avec les Marques

2 DOLLAR, Cat. 175 cmc.	12 Places de Premier ex-æquo sans PÉNALISATION
1 LUCIFER, Cat. 250 cmc.	
1 RADIOR, Cat. 250 cmc.	
1 — Cat. 350 cmc.	
2 LA FRANÇAISE	
1 Side-Car } Catégorie	
1 PROPULCYCLE } 350 cmc.	
2 C.P. ROLEO, cat. 250 cmc.	
2 J. THOMANN, cat. 250 cmc.	

LA FRANÇAISE et le Side-Car PROPULCYOLE ont effectué le retour à PARIS par la route.

CATALOGUES et NOTICES à **STAUB** 2, Impasse des Acacias
 — PARIS —



CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

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

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

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

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

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

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

TARIF

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

MOTOS

A. J. S. 350 cmc, culb., éclair. élec., compt., ét. neuf, aff. de conf. à part. de 4 h. le soir ou écr. A. Dugue, 16, Grande-Rue, à Créteil (Seine).

Aleyon-Sport 3 CV, 2 tps., ch.-ch., doub. échap., 3 vit., écl. élec., t.-sad., ét. nf., 2.200 fr., vis. t. l. j. après 4 h. Lebie, 37, rue Rocher, Paris (8^e).

Aleyon 1926, écl. élec. parf. ét. mac. sport 3 HP 3 v. Ecr. Monties, 20, r. Boyer-Darret, Paris (14^e).

Aleyon 4 tps., 3 CV, sort de rev., ét. gén. parf., 2.300 fr., vis. t. l. j. apr. 17 h. Roux, 31, rue de Paris, à Boulogne (Seine).

Part. cède contrat sur moto neuve Aleyon, sport 175 cmc, 3 vit., à prendre en mag. Voir 21, b. de Versailles, à Suresnes, val. 3.700 fr. à enlever 2.800 fr. Automoto 175 cmc, bloc-mot., 2 vit., access., t.-sad., ét. nf., 1.950 fr. Gilotin, 10, rue du Terrage (10^e).

HALL de la VOITURETTE

99, Avenue d'Orléans, PARIS (14^e)
Téléphone : Gobellin 60-44
Le plus grand choix de Paris en Voiturettes et Cyclomoteurs à vendre. — EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

Occ. Blackburn O. H. V. 350 cmc, culbut. rapid., 3 vit., deb. Kick B. Moss, ch.-ch. 115 km/h double grass., ét. gén. méc. neuf, 3.850 fr., écr. à Doridant, 92, rue de Paris, à Romainville.

Cleveland, ét. nf., compt. O. S., out. compl., 2.400 fr. Penard, 79, rue d'Aguesseau à Boulogne-sur-Seine.

D. F. R. 350 cmc, ét. nf., équip. compl., pr. int., le soir 7 h. et dim. mat. Combeau, 66, rue Barrault (13^e).

D. F. R. 3 CV, gris, autom., p.-jamb., roulé, 500 km, pres. nve, 2.500 fr., vélo 1/2 cours, 200 fr., roue Rudge Withwort. Traisneau, 9, rue des Vignes, Le Perreux (Seine).

D. F. R. 175 cmc, gris, autom., écl. élec., p.-jamb., acc. ex. ét., 1.850 fr. Wiert, 3, rue Rigaud à Neuilly-sur-Seine.

D. S. 6 CV, bi-pl., rap. phar., Chal, 18 es compt., 3.500 fr. pressé. Thiéry, 11, rue de Châtillon, métro Alésia.

Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)

Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

ÉCOLE DE MOTOS

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance

Fondée en 1884

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

AGENCE

TERROT - PEUGEOT - MONET & GOYON - RAVAT - RADIOR
VÉLOCETTE - NEW-MAP - RENÉ GILLET - F.N.

MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - ROCHESTER - GNOME
et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS

Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. — Fermé le Mardi

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

D. S. Malterra 500 cmc, pn. conf. (neuve), 4.500 fr. Gueutot 98, rue des Dames.

D. S. 500 cmc, neuve, ball., Terry Amac, ess. s. tte dist., vis. t. l. soirs à part. de 6 h. et sam. apr.-mid., s'adr. Mimeur, 75, rue du Moulin-Saquet, à Villejuif.

Moto légère Faure Bayle, 1 CV 1/4, parf. ét., s'adr. Laurent, 62, quai Carnot, à St-Cloud Co-teaux.

A vendre 250 cmc. Favor, 3 CV 1/2, t.-sad, rep.-pieds p.-clous, émail bleu roi, roul. 2.000 km. sort. juillet 27, le tout ét. nf., aff. conf., s'adr. la sem. ou écr., Prive G., rue Mitantier, n° 21, à Troyes (Aube).

Favor-Sport 250 cmc, 3 vit., 2 tps., él. t.-sad., prot.-jamb., ét. nf., 2.900 fr., t. l. j. de 5 h. 1/2 à 7 h., le dim. de 9 à 11 h. Dargent, 113, rue Saint-Charles (15^e).

F. N. M. 60 cmc, équip. compl., tr. inter., vis. t. l. j., 86, rue des Moines, Paris (17^e).

F. N. M. 60 sur pn. 28 x 3, tr. vite, aff. de conf., ess. s. ttes dist. Ligroux, 199, rue de Grenelle, tél. Ségur 16-73.

NAVILLE et ses Fils

3, Rue Sarrette, Paris (14^e)

Montage
Rayonnage
Transformations
pour Matocyclistes et Voitures
Expéditions en Province

F. N. M. 60 avr. 1927, peu roulé écl. Magdino, ph. Marchal, échp. commandé, siège ar. anglais, acc., out. d. b. pr., 1, rue Rousselet entre 19 et 20 h.

F. N. M. 70, soup. lat., pn. ball., écl. Luxor, t.-sad, c. neuve, tr. p. roulé pr. 4.500 fr. Blangeot, 54, bd Gallieni, à Argenteuil (Seine-et-Oise). a

F. N. M. 70 350 cmc, t.-sad Terry, roulé 200 km, c. neuve réelle occ., pr. 4.850 fr., le sam. apr.-mid. seul. Vergance, 16, rue des Filles-du-Calvaire, Paris (3^e).

F. N. M. 60, culb. sort. avril 27, à part., de 5.900 fr., s'adr. sam. apr.-mid. et dim. Bruneau, 39, Sentier de la Nouer, à Bagnolet (Seine).

Moto F. N. 350 cmc, 4 CV M. 60, conf., culb., 800 km. et neuf à vend., s'ad. Moride, 11, rue Suger.

F. N. type M. 60, 350 cmc. culb., conf. écl. Magond., AV et AR, t.-sad Terry, guid., rep.-pieds spo., compt., roulé 3.500 km. ét.

CLEVELAND

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

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

PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES

méc. et ext. parf. Jourdain à Hangest-sur-Somme (Somme).

Gnome et Rhône gd sport, 5 CV 1926, parf. ét., tous acc., 3.900 fr. Gregory, 6 bd des Capucines, Paris (9^e).

Gnome et Rhône 500 cmc, 4 CV, 2.900 fr., le sam. apr.-midi et dim. mat. Rocher, 11, rue Dautancourt (17^e).

Gnome et Rhône sport 250 cmc, 3 HP 1/2 équip., ét. abs. neuve, 2.900 fr. Cerveaux, 30, rue Alexis-Pesnon, à Montreuil (Seine).

Gillet-Herstal 350 cmc, pn. ball., ét. nf., bas. pr. cause dép. R. Parize, 13, rue de Prony, à Asnières (Seine).

Griffon 350 cmc, sortie nov. 26, parf. ét., 2.500 fr. Ponsot, 24, rue du Moulin, Vincennes (Seine), sam., dim.

Griffon 1 CV 1/2, parf. ét., 450 fr. Eherler, 81, rue Davout, Paris (20^e), le soir.

Le Grimpeur 2 CV, ét. nf., occ., 1.700 fr. Ferry, 11, pass. Montgallet (12^e), vis. sam. apr. mid. ou dim.

Si vous voulez échanger votre moto contre une machine plus, moderne P. 105, Soyer, Terrot, Rochester, etc., adressez-vous à Pierre, 4, rue Ch-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Marc 250 cmc, ch.-ch., mai 1927, 2.800 fr. à déb., s'ad., 37, rue de la Rochefoucaud, Boulogne-sur-Seine.

Monet-Goyon 175 Sport, exc. ét., pn. p. nf., roul. ass. 1928, 1.500 fr. Touly, 4, cité Magenta.

Monet-Goyon, 175 cmc, ét. nf., peu roulé, acc., Alcyon 2 CV 1/2 tr. b. ét. revis. P. Girard, Haute-Maison, par Orphin (Seine-et-Oise).

PARIS-MOTOS
TOUTES LES MOTOS

79, Avenue des Ternes, 79 - PARIS

Monet-Goyon, 350 cmc, sor. juill. 27, roul. 2.000 kil., écla. comp mach. impecc., pn. conf. 700 x 100 Pr. 4.850 fr. Trouillet, 48, Gde-Rue à Chatenay (Seine).

Monet-Goyon mod. 1927, 4 CV 350 cmc, mot. Villiers 4 vit. équip. gd tour, ét. nf., outill., 2 ch. à air pr. 3.700 fr. T. l. j. apr. 6 h. Marliot, 109, r. des Moines, Paris (17^e).

Monet-Goyon Sport 250 cmc, écl. compt. t-sad. acc. tr. b. ét., c. dép. reg. t. l. j. Jauret 54, rue Héricart (15^e).

Monet-Goyon 350 cmc, 4 tps. tour. 1926 ; boîte Burman, compt. t-sad Terry, p. rech. parf. ét. aff. conf. 3.800 fr. Boutou à Gassicourt (S.-et-O.).

Monet-Goyon, 3 HP, 1/2 mod. 1927, roulé 500 km, 4 vit. Terry, t-sad, pn, de 80 x 700, ch. 2 tps. Duhamel, 13, rue Saint-Marc, à Stains (Seine).

Motobécane, tr. b. ét., 900 fr. Dupré, 21, r. du Vivierf Cormeilles-en-Parisis (S.-et-O.).

Motobécane, 1.000 fr., ét. n. Ecr. pour rendez-vous. Bride, 27 bis, av. de la Marne à Asnières.

Motobécane, mono vit., ét. nf. mod. 27, 800 fr. Lacroix, 56, rue Diderot.

Motoconfort 4 CV 1/2, ann. 27, t. peu roulé, ét. nf., aff. de conf. 2.300 fr. S'ad. 54, r. Jenner (13^e). Garage.

Motoconfort 4 CV 1/2, pn. 700 x 80, 2 vit., compt. contrib. ann. payées, 2.000 fr. Vis. garage Veiller, r. du Général-Faidherbe, Nogent-s.-Marne.

Motosacoche 500 cmc, imp. mach. de gd. tour., ét. gar. pr. 4.000 fr. Milland, 61, r. de Villiers, à Neuilly-sur-Seine.

new motorcycle

MÉDAILLE D'OR
1^{er} esc equo
Catégorie 500 cm³

Debaissieux 1000 pts.
Bloc moteur Chaise

MÉDAILLE DE VERMEIL
Catégorie 250 cm³

Dubois 999 pts.
Moteur Culbuteurs Zurcher
Boîte Bridier Charon

6 jours d'hiver 17-22 Janvier 1928

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

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

Motosolo, 3 CV, 2 vit. b. ét., 1.200 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Micromoteur Marchand, rue Fontenelle à Avon (S.-et-M.).
Neracar 3 CV, écl. élec. tr. b. ét., t-sad pn., nf. b. pr. Astruc, 49, Gde-Rue, au Pré-St-Gervais (Seine).

Orial mot. Mag., 6 CV, t. b. ét., t-sad. 3.000 fr. dim. mat. et t. l. soirs. Patault, 4 rue du Hazard, Versailles.

A vendre 175 cmc Ravat, ét. nf. gar., 3 vit., Sturmei, grosse Terry pr. inter. Denier, usine des Charbonniers à Thiers (P.-de-C.).

R. Gillet, 750 cmc., parf. ét. mar. écl. Mag., sach. Kn-gr., out. compl. ch. rech. pa-jamb., vis t. l. soirs à part, de 7 h. ou dim. jusqu'à 14 h. pr. 4.200 fr. Boudy, 24, sentier de l'Épinette, Les Lilas.

A vendre cause dble empl. moto Rovin 175 cmc., 3 CV, vit. mod., juill. 27, pn. ball. ch.-ch., selle Terry roulé 1.000 km, ét. nf., Gouhiet, 41, r. Sotteville Rouen.

Rover 2 cyl. J. A. P. 6 CV, parf. ét., écl., t-sad, pn. nfs., pr. avant. S'ad. Brejou, 57, r. des Épinettes Paris (17^e).

Stella 3 CV, 2 vit., 1926, t-sad, équip. peu roulé 1.500 fr. à déb. Sapiez, 1, r. des Raverdi prol., à Gennevilliers (Seine).

Ets. M. J. Simon et Boutiller, 170 bis av. de Paris à Vincennes. Tél. Did. 24-47, agence officielle des marques Sarolea et Magnat-Debon, vente comptant et crédit, achat, échange, occasions et réparations de toutes marques.

ACCESSOIRES
SAKER

pour Motocyclettes

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET

Tél. 16.06 - GROS

SAHNA

102, Avenue Simon-Bolivar

(Métro : COMBAT et BOLIVAR)

Fait 10% aux lecteurs de MOTO-REVUE à partir de 100 fr. d'achat pendant tout le mois d'AVRIL.

Ouvert Dimanche et Fêtes jusqu'à midi.

Demandez Tarif.

Grand choix de Vêtements imperméables

Depuis... 55 Fr.

Grand choix de tissus imperméables et toiles de bâche pour Motos, etc., à partir de 10 fr. le mètre.

Largeur 150%

Combinaison imperméable, depuis. 50 fr.

Sacoche pour motos, provenant artillerie, la paire. . 49 fr.

Sac Tyrolien, depuis 10 fr.

Serre-tête, depuis 15 fr.



PROTÈGE-JAMBES imperméables pour hommes et dames.

depuis. 35 fr.



Soyer 3 HP 1/2, belle occ. à sais. cause dép., tr. b. équip. pour tout. 2.000 kil., éclair. mag. t-sad, pn. 80, amort., courr. nve rech., traite avec 3.300 fr. Raynaud, 14, rue Blanzv. à Juvisy (Seine-et-Oise).

Soyer 250 cmc, 3 CV, ét. nf., t-sad, 2.600 fr. Laurent, 33, Gde-Rue à Montrouge (Seine).

Terrot 250 cmc, sport 1927, rlé 500 km, ét. abs. neuf, écl. Pehu, ph. Aceto, 4.000 fr. Ecrire Seltzer, 9, rue Denis-Papin, à Pantin pr. rendez-vous.

Terrot 350 cmc, moteur Jap, amort., compt., écl., élec. t-sad, tr. peu roulé p. par corr. Germain-Huguet, à Barret, près Barbezieux (Charente).

Terrot 250 cmc, ch.-ch., boîte Burmann, tous acc., t-sad ph., pas roulé 1.000 kil. 3.000 fr. t. l. j. ; Arlot, 58, rue Jouffroy (17^e).

Terrot 350 cmc, culb. Jap de 1927, peu roulé, écl. avec bout. Le soir apr. 7 h., ou sam et dim. Bordier, 91, r. Saint-Dominique.

Terrot 250 cmc, sort. juill. 1927, occ. inter., parf. ét. méc. Houdin, 5, place de la Liberté, Bécon-Courbevoie.

Terrot 3 CV, 2 t, conf. 700 x 100 sp. Paris-Nice 27, 6.500 kil. écl. él., acc., gr. ph. ede rte et veilleuse, compt, coff., mont., t-sad, filtre air, fr. direct, dble amort. ét. nf., 4.000 Mongeot, 10, route de Paris. La Chapelle-Saint-Luc, par Troyes (Aube).

Terrot 350 cmc, Jap, ch.-ch. écl. Luxor, compt., t-sad, rep. pieds, sac

caval, out, pn. rech., parf. ét. march. 4.200 fr. S'ad. Chatelain, 142, boul. Villette, Paris.

Occ. Motos Terrot, 5 HP, supersport confort, 4 HP Terrot sup. conf.; 3 HP Terrot F. T. : ét. nf., 2 HP Terrot 175 cmc ; René Gillet 6 HP, side ét. nf. Lefebvre, 110, r. Damrémont.

Triumph 5 CV, ent. rev., sur fact. 3.200 fr. Perret, 15, av. Augustin-Dumont, Malakoff (S.). Tous les matins avant 10 heures.

Triumph et B. S. A. 1922, 557 cmc, ch.-ch., bien équip. parf. ét. 2.800 fr. 2 side Gloria hes. arg. Julien, 48, route du Pavé-Blanc, au Petit Clamart (Seine).

Ultima type B 330 cmc., 4 tps, boîte 3 vit., par-jamb., pn. renf. ns. ét. nf., cause dble empl. aff. conf. 2.800 fr. Ecrire Blainville à Tourmy (Eure).

W J. G. anglaise moteur Omega 175 cmc, 2 vit., parf. ét. 1.800 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

Besoin argent pres. vend. Moto 2 CV, Kick Starter 2 vit., t. b. ét. de mar., ess. à vol., 2 trim. impôts payés. p. 900 fr. S'ad. Thibault, 14, r. de l'Encheval (20°).

Moto 175 cmc. 4 tps, culbut. 1.600 fr. à déb. 2, r. Lecoq à Gentilly (Seine).

A. B. C. 5 CV 4 vit. 3.500fr. ; Robin 3 CV, 3 vit. 1.900fr. ; Koeler Escoffier side 4 CV, le tout t. b. ét. Mongellaz, villa Mathilde. Les Galibouds, Albertville (Savoie).

A vendre Alcyon 3 CV, ét. nf., ch.-ch., selle Terry, 2.600 fr. A. Guillaume, 39, rue des Peupliers à Paris (13°).

B. S. A. parf. ét., 5 CV, ent. rev., 2.750 fr. Fillatre, 2, impasse Crozatier, à Paris (12°).

D. F. R. 175 cmc., 2 vit., gr. pomp., auto., pn. 26x23/8, vit. 75 km., 3.000 km., mot. et pn. ét. nf., rais. santé, 2.200 fr. Ecr. Becht, 26, av. de Châtillon (14°) ou s'ad. Concierge pr. voir mach.

Dollar 2 HP 1/2, culb., supersport., di. AR., 1 pn., 2 chamb., 3 ch. rech. ; à l'amiable. Concierge, 20, rue Vieille-du-Temple, à Paris.

SUNBEAM

La Motocyclette la plus RAPIDE, vendue au client IDENTIQUE aux MODÈLES de COURSE, n'employant PAS de CARBURANTS SPÉCIAUX.

Modèle Rapide d'Occasion
Pièces en Stock pour Type Armée

SEULE AGENCE OFFICIELLE

J. MARLIN

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

Leloir Train 125 cmc., 2 CV, 2 vit., bloc-mot., pédal., h. ét., 1.100 fr. Maïresse Jacques, 47, bd Barbès à Paris.

Gnome et Rhône 500 cmc., gd spor, tout équip., av. ou sans side, comme neuf ; pr. à déb. Laurent Jean, 63, faub. du Temple, Paris (10°).

Monet-Goyon 1927, 4 HP, 4 tps, c. neuve, mot. Mag, bte Burman, t.-sad Terry, compt. O. S., écl. Mag., 4.600 fr. Blanc, 36, rue Bichat, Paris (10°).

PARIS-NICE MOTOCYCLISTE

(1.500 kilomètres)

Cat. 175 cmc. **1^{er}** ex æquo : **Petitpierre**

Sans pénalisation, Médaille d'or sur motocyclette

Thomann

(Pneus Dunlop)

Dans les épreuves les plus dures, les MOTOS THOMANN sont toujours aux premières places

La véritable marque THOMANN ne porte pas de PRÉNOM et a les ÉLÉPHANTS,

Motocyclistes, exigez-la...

Le catalogue moto THOMANN, de 1928, N° 26 est paru. Demandez le à THOMANN, 88, Avenue Félix-Faure à Nanterre (Seine) ou aux agents de la marque.

PARIS-NICE 1928

En Catégorie 350 cmc.

LES 2 MOTOS

STYL'SON

1^{ères} se classent ex-æquo **SAILLET et JACQUEMONT**

SANS PÉNALISATION
GAGNANT 2 MÉDAILLES D'OR

la plus haute récompense

Pour ses débuts en course **STYL'SON** (digne fille de **MONTO-MONTE** dont le brillant palmares de 1927 est encore à la mémoire de tous) réalise une performance digne de sa fabrication.

STYL'SON. - 175 cmc., 2 CV., 4 temps, Tourisme.
STYL'SON. - 175 cmc., 2 CV., 4 temps, Compétition.
STYL'SON. - 250 cmc., 3 CV., 4 temps, Compétition.
STYL'SON. - 300 cmc., 4 CV., 4 temps, Gr. Tourisme.
STYL'SON. - 350 cmc., 4 CV., 4 temps, Compétition.
STYL'SON. - 500 cmc., 5 CV., 4 temps, Supersport.

— Demandez le Catalogue : —

A. D. S. I. M.
LE CHAMBON-FEUGEROLLES
près SAINT-ÉTIENNE (Loire)

Fabricant de
MOTO-MONTE
— 2 temps —

Rare occ. Monet-Goyon, 2 CV, 2 vit., ét. neuf, 2.200 fr. S'ad, Leroy, 8 bis, rue L.-Pasteur, à Boulogne-sur-Seine ou écr. pour rendez-vous.

Monet-Goyon 2 HP, 1.700 fr., t. b. ét., pa., courr. de rech. Guyot, 17, rue du Parc à Clichy.

Monet-Goyon 2 CV, b. ét., pn. Dunlop renf. d'orig., b. occ., 1.350 fr., dern. pr. Grandadam, Huttenheim (B.-Rhin).

Chez Guillou, le spécialiste de la moto, 6, rue de la Croix à Nanterre, 100 m. de la Boule, tramway St-Germain ; on y trouve des motos et des sidecars avec essai sur la route de côté du Mont-Valérien à des prix défiant toute concurrence. J'achète et j'échange toutes machines. Intern. s'abstenir.

WILLIAM

2, Rue Dèzobry, St-DENIS. Tél. 701
Ses Avantages spéciaux
Agence TERROR et MONET

Norman spéc. 175 cmc., 4 tps, culb., tr. rap., type compétition, 3 vit., pr. intér. Germain, de 9 à 13 h., 178, rue de Vaugirard.

Peugeot P. 104, 350 cmc., sortie nov. 27, roulé 900 km., tte équip., compt., 4.900 fr. ; cause mal. S'ad. ou écr. G. Trebous, 59, rue de la Paroisse, à Versailles.

Propulycycle 2 CV, 4 tps, b. ét. march., 1.400 fr. Lefevre, 2, rue Jinoux (15°) ; sam., dim.

René Gillet bi-pl. 1926, cap., p.-brl. ph. Acéto, compt. Ganbier, 38 bis, rue Rivay à Levallois ou tél. Miniot, Finances.

Royal Enfield 2 CV 1/2, 2 tps, 2 vit., ch.-ch., 800 fr. ; cause dép. Verdoncq, 77, rue Ferrer à Thumesnil-lez-Lille (Nord).

Soyer 3 HP, bon ét., 2.500 fr. Becuve, 127, bd Voltaire à Paris.

Terrot 350 cmc., supersport moteur Jap, boîte Burman, acc. div., réel. occ. Tombe, 10, rue Marius-Dumont à Franconville.

Terrot 2 CV 26, parf. ét., en 28, pay. out., gr. pn., 2.000 fr. ; à déb. Heizmann Horbouz (H.-Rhin).

René Gillet 6 CV 1926, exe. ét., conf. 715x115, t-sad, équip. tr. compl., éclair., vend. ou éch. c. châssis voit. 6 CV, récent. Lemit, 14, rue Beaugrenelle, Paris.

Gnome et Rhône 500 cmc., gd sport. parf. ét., éclair., t-sad., compt. 1^{re} off. au-des. 3.300 fr. Montagnac, 76, rue St-Maur à Maisons-Alfort.

B. S. A. sport, 500 cmc., carb. Amac, c. nve ; vis. t. l. j. apr. 19 h., sam. et dim. apr.-midi. Decorre, 15, rue Croix-Nivert, méf. Cambronne.

F. N. M. 60 350 pn. ball., équip. compl., caus. mal., sam., dim. journ. Lacam, 96, bd Grenelle.

F. N. 350 cmc., ch. courr., t-sad, pa-jamb., écl. Nat nef, 2.300 fr. Percherancier, 48, quai National, à Puteau (Seine).

Gnome et Rhône 500, 3 vit. à courr., t.-sad, rétro., pn. nfs. pist. Diabolo, exc. ét. mec. gar., acc., 2.750 fr. ; ess. à vol. L. Deglas à Glageon (Nord).

B. S. A. ch.-ch. spe., ét. gar. 3.500 fr., chez Robert, 21, rue de Tlemcem, Paris (20°).

Rochester tous mod., 10 mois de créd. Robert, 21, rue de Tlemcem, Paris (20°).

Terrot 250, ét. parf., pn. nf, écl. élec., 2.500 fr. Robert, 21, rue de Tlemcem, Paris (20°).

Un essai de la Soyer chez Robert, tous mod., disp. chez Robert, 20, rue de Tlemcem, Paris (20°).

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

**Pièces détachées
Pour tous Modèles**

Rever 3 HP 1/2, exc. ét., 3.500 fr. Neuville, 1, allée de l'Avenir à Clamart ; à part. de 18 h.

Saroléa 500 cmc., tour., b. Sturney, tr. b. ét., t.-sad, ph. Luxor. Le Diagon, 24, rue de la Tombe-Issoire, Paris (14^e), écr. pour rend.-v.



SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. 1.608.25-50
Envoi du Catalogue contre 0fr. 50

B. S. A 350 cmc, 3 vit. gris. sou. pres., 3.600 fr. Sunbeam 500 cmc, 3 vit. abs. c. neuve 3.600 fr. Utilia, 175 cmc., 2 vit. ch.-ch. Terry, écl. élec. colin. 2.200 fr. Griffon, 2 CV, déb. écl. élé. 1.000 fr. ; Armor 1 CV, déb. transm. ch. 750 fr. comptant cred. Vattier, 14, rue Pali-Kao, Paris (20^e).

Lafitte 5 CV, ét. nf., pr. inter. vis. t. l. j. Kruck, 9, r. Eug.-Berthoud, Saint-Ouen (Pte-Clign.). Magnat-Debon 250 cmc, 2 t., 2 v. magn. Bosch carb. Brown et Barlow t.-sad, s'ad. Sevrin, 28, r. Danton, Issy-Moulineaux (Seine). Monotrace rais. sant., roulé 300 kil., compt. ph. pastille code. Magond., detend. 6.000 fr. Marcel Durier, 6, rue Barye Paris (17^e) Vag. 59-17.

Peugeot 350 cmc, bi.-mot. juin 27 c. nve, Terry, pn. conf., O S.-kn grip., t.-sad, av. porte-bag, ph. pastill. veill. code, Péhu, de tend. pr-jamb., spec., smocking, p.-mains p-brise 4.500 fr. Marcel Durier, 6, r. Barye à Paris (17^e), Vag. 59-17.

A vendre Terrot dame c. neuve roulé 500 kil., cause ach. voit. pr. 2.200. Vis. t. l. j. J. Millard, 7, r. des Tanneries, à Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).

Soyer 250 cmc., ét. nf. Terry pn. ball. 700x80, t.-sad, 2.900 fr. Maujoil, 25, av. Pasteur à Montreuil-sous-Bois.

MOTO-AGENCY

24, Bd de Charonne, PARIS, 20^e
Achète - Vend - Répare - Echange
Ph., Terrot, Monst, Motoconfort, Soyer, etc.
— Stock en neuf et occasions —
Ecole de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

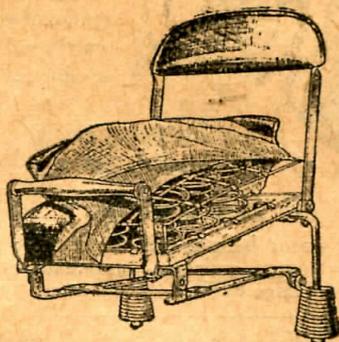
F. N. 4 cyl. 715x115 ét. nf. écl. élec., nomb. acc., gar. Ferte, 24, av. de la Gare, Soissons.

F. N. 500 cmc. type 1927 3.000 kil., t.-sad, compt., ph., 5.900 fr. Rey, 9, Impasse Durvis, à Boulogne-s-Seine. Se pres, soir à part. 6 h. 30.

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 81-08
Carnot 83-57

Le Super Moto Strap



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

Vendu 15 jours à l'essai

BÉRARD Frères, Neuilly-sur-Seine

20, Rue d'Armenonville - Wagram : 65-12 et 94-16

AUX DOCKS DU PNEU

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

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS

TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS

Demander Tarif

Maison VAYSSE

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



Motocyclistes, les **FÉTICHES R.Z.**

— ornent et portent bonheur —

Les réclamer chez les Marchands de Motos et d'accessoires
ROSAZ, 57, Boulevard de la Villette, PARIS

Ceci... simplement pour vous rappeler que "Soufitez" éclaire bien!

LA 250 cmc. VERTE ET ROUGE ARGENTRE

à 3 vitesses, chaîne-chaîne, frein dans les 2 moyeux, fourches à amortisseurs, guidon T. T., attaches pour side-car, écl. électrique, pneu Ballon 25x3 Michelin.

INCROYABLE : 3.400 fr. - Catalogue franco 0.50

CONDITION et CRÉDIT, 10 mois sans assurance

DURAND, 1, RUE ROMAINVILLE — PARIS (1)

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec

Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

Triumph parf. ét. mec. gr. pn. 2.900 fr. à débâ Ecrire pr. R. V. à Radot, 5, boul. Saint-Marcel

SIDECARS

Cycl. Autofauteuil, 2-3 pl., 4CV imp., 2 CV, b. ét. mécan. cons. insig., 2.200 ; Moto Terrot 1914 peu roul., rev. 2 CV b. ét., 950 fr. ; Salmson G. N., 2 pl. b. ét., 2.800 ; Mach. écr. Underw., g. char. remise à neuf, 1.750 fr. ach. cond. int., 4 pl. rig. 6 CV, si vér. occ. Joubert, Thiviers (Dord.)

Sidecar B. S. A., 5 CV, 4 tps., t.-sad., b. ét. de marc., 2.200 fr. Pisani, 11 avenue de Beaujeu, Saint-Maur.

Side B. S. A., 2.500. Labouyse, 91, rue Saint-Honoré.

Sidecar B. S. A., 3 vit., 3 pn., ch.-ch., tr. b. ét., debr. pied-main, sac., etc., à vend. 2.800 fr. M. Garnotel Roger, 9, rue de la Mairie, Gentilly (Seine), sam. apr. mid. et dim. mat. préf.

B. S. A. 5 HP, side sport Richard, b. ét., assuré jusqu'à 15 juin, vis s. rend.-vs, soir ou dim. mat. Abel, 29, rue Baron, Paris (17^e).

N'achetez pas une Moto sans avoir vu les Motocyclettes

MARC

Vous le regretteriez, elles sont les machines de luxe au plus bas prix actuel.

Catalogue contre 1 fr. adressé à Maison MARC
12, rue du Plateau, Viucennes

D. F. R. sidecar 4 CV, 3 vit., ét. neuf, compl. équip., 3.000 fr. Kuntzle, 106, rue Oberkampf. Française-Diamant, parf., vend sidecar, 4 CV abs. neuf, ts ses acc., à 50 cmc. ess. vol., 4.000 fr. Paulet, 55, rue de Belleville.

Gillet-Herstall avec side b. ét., compr. phare Colin, selle et t.-sad.

Griffon 4 HP avec sidecar, ent. rev., cause mal. au plus off., tr. press. Café Audoin, 21, rue Doudeauville.

Harley side bi-pl., mot. rev., 2 cyl. Magondeaux, 3.300 fr. Valigny, 44, quai des Célestins, Paris (4^e).

Harley side bi-pl., rev. ét. mec. parf., gar. mag. Bosch, carb. Solex, out., p.-brise, compt. O. S., écl. Luxor, pn. nis, 2.900 fr. Gradière, 12, rue du Moulin-de-la-Pointe, Paris (13^e).

Harley-Davidson, parf. ét. d. empl. voit. E. Joseph, 162, rue Croix-Nivert, Paris.

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

CATALOGUE FRANCO

Agents et Représentants
demandés.

Harley av. side genre Mouette.
2 pl., tout équip., p.-brise, écl.
Mag., b. ét. de mar. Louvet,
102 bis, rue Alexandre-Dumas,
Paris (20^e).

Harley side bi-pl., compt.,
écl. élec., parf. ét., vis. sam et
dim. Fabre, 29, rue d'Argenteuil,
Paris.

Harley side Mag., compt. O. S.,
sac., ent. équip., ét. méc. parf.,
3.900 fr., soir 7 h. ou sam. P.
Hottière, 15, rue Edgar-Quinet,
Saint-Ouen (Seine).

Harley 1923, 1.200 cmc, équip.
élec., pn. 105 neufs, parf. ét. méc.,
av. side bi-pl., spéc. Geo ad tour.
Goreufot, 23, rue de Lille.

Harley-Davidson side sport,
b. ét., 2.400 fr. Delburg, 40 bd
Latour-Maubourg.

Harley-Davidson, parf. ét.,
side Cecl bi-pl., à vend. 3.000 fr.,
cause dép. Gobaut, 45, rue de
Pantin, Pré-Saint-Gervais.

A vendre sidecar Harley-
Davidson, t. nf. et caisse forme
bateau avec châssis pouvant aller
sur toutes les motos. Pour les cond.
s'ad. tous les apr.-mid. chez
Augé, 18, rue Saussure.



CARROSSERIES ET CHASSIS

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

Ernest RICHARD

Constructeur

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

Harley 9 HP, side LV bi-pl.,
exc. ét. méc., p.-brise, cap., 1 pn.
de rech. neuf, compt., 6 chamb.,
écl. Mag. Moreau, 21, rue Titon,
Paris.

Indian side bons pn. et ch.
neuves, ét. méc. parf. avec acl., pr.
2.400 fr., t. l. soirs 5 h. 30 et dim.
mat. Emile, 24, avenue du Pont-
de-Flandre.

Indian side, p.-brise, t.-sad,
Mag., b. ét. méc., au plus off.
Nouguère, 137, rue de Sèvres.
Side Indian 9 HP, parf. ét.,
cause non empl. Giro, 15, rue
Victoire, Soissons.

Side Indian 7 HP, bonne occ.,
tr. b. ét., 2.000 fr. ou 2.500 fr.
av. mot. boîte vit., 2 fourc. rech.
timb. Lecomte, 18, rue Haute
(M.-et-M.).

Side Indian bi-pl., écl. acétyl.,
carb. Zénith, comp., t.-sad, bns
pn., b. ét. pr., 3.000 fr. Hobier,
30 ter, rue de la Mairie, Pavillon 8.
Boulogne-sur-Seine.

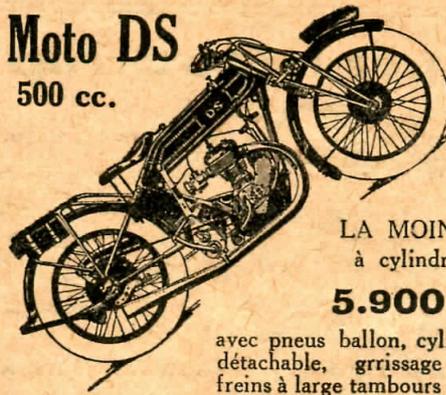
Indian bi-pl., cause maladie,
2.300 fr. Essau-Fourrier, 13, rue
Marcelin-Berthelot, à Montreuil
(Seine).

A vendre moto Indian avec
side et acc., c. nf., 3.000 fr. Moto
Rudge 5 HP, 4 tps, b. ét., 1.200 fr.
2 pn. nfs 26 x 2, 50 fr. chaque,

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

Moto DS

500 cc.



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

LA MOINS CHÈRE
à cylindrée égale :

5.900 fr.

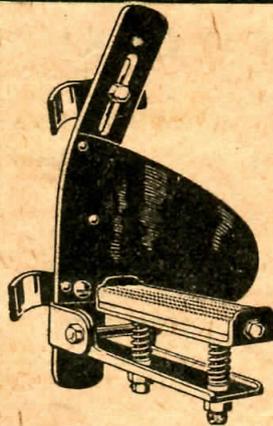
avec pneus ballon, cylindre à culasse
détachable, grissage automatique,
freins à large tambours avant et arrière

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

13, Rue Biscornet - PARIS (12^e)

Usines à Montreuil-sous-Bois

Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN



Breveté S.G.D.G.

Repose-pieds élastique

"ELVER"

munis de protège
talons

Les seuls assurant le
Confort et la Sécurité
du passager arrière

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

PIECES POUR
B.S.A TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES
DALBIAC. 1. RUE DES JARDINS S' PAUL PARIS SONDÉS

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)**

1 compt. 80 fr. Trachsel, 2^{er}, rue
Saint-Jules, Versailles.

Indian, ét. neuf, side gd sport
carb. Solex 5 1 1/2 max., 3.500 fr.
Simonin, Neuville par Etissac
(Aube).

Side Oriol 6 HP mot. Mag,
2 cyl., 750 cm., boîte Sturmev,
Archer, 3 vit., carb. Amac, p.-
brise, capote, roue de rech. inter-
ch., phare, klas., vis. le sam.
apr.-mid. et dim. mat. Connan,
6, rue Catulienne, Saint-Denis
(Seine), 2.500 fr., parf. ét.

**Cyclotracteurs neufs, prêt à
poser: 490 fr. — Moto Le
Grimpeur tt équipée: 1.850.
Pneus motos, vélos, bas prix.
TESDOU, 63, r. Duconédic, PARIS (14^e)**

Side Peuple chass. ML, van-
nerie, p.-brise, couss. et tapis, pr.
800 fr. é deb. Gust. Zagdon,
8, av. Raspail Bois-Colombes
(Seine).

Side Peuple pour 3 CV,
700 x 100, neuf 700 fr., écr.
Crespin, 15, av. Belle-Gabrielle,
Fontenay-sous-Bois.

Side Peuple type ML, roue
650 x 65, pr moto 250 x 300 cmc
carr. tôle, p.-brise alum., parf. ét.,
ch. rech., roulé 300 km. pr. 900 fr.
P. Langes, 89, rue de Reuilly,
Paris (12^e).

Side René Gillet, 5.000 km.
1927, caisse Bernardet avec p.-
brise, com. neuve, pn. 700 x 100
à tringle jante basse creuse. R.
rech. nvs, chass. suspendu, ess. à
vol., t. l. j. apr. 19 h. sam. apr.
mid. et dim. mat. Fournier,
223, rue de Tolbiac (13^e).

Sidecar tr. b. ét. 350 cmc., mot.
Train 2 t., magn. Salmson carb.
Zenith, selle Terry, b. occ.
Surjeau, 44 boul. St-Michel (6^e).

Aff. de conf. cause dble empl.
prendre moto Terrot 4 CV, 4 tps
avec side-car., compr. compt.,
p.-jamb., écl. av. ar. et sur side-
car, sidecar avec p.-brise régl. à
côté mica, roulé 2.600 km, pn.
conf. 700 x 100 Vis. le dim. sur
rend-vs. Goguet, Ecole commu-
nale à Etalon, par Mesle (Somme).

Side car confort carr. luxe ét.
nf., pr. à déb. Dubet, 9, r. Lachar-
rière, Paris.

Sidecar 6 CV, Mag., roues
interch. pn. nfs. 2.500 fr. Quare,
7, Imp. Math.-Gillet, Pierrefitte
(Seine).

A vendre :2 Harley, 1 B. S. A.,
avec side. 1 Triumph, 1 Harley
solo tr. b. ét., vis. t. l. j. dim. midi.
Mazouro, 66, rue Nationale.

ATELIER DE RÉPARATIONS

65, Rue du Théâtre, 15^e

Spécialiste de la Petite Voiture

Révision générale sur devis

Garage : Motos, 25 fr. - Volt. 80 fr.

VENTE — ACHAT

Side-Indian 1 pl 1/2 9 HP, bs
pn. b. ét., mec., side av. p.-brise,
capote, b-lagage, coff. élec. acétyl.,
assur. Sur R. V. soir 18 h. 30.
2.800 fr. Lauressergues, 47, rue
Mathurin-Régnier, Paris.

B. S. A. 500 cmc., ch.-ch., beau
side, cap. grand cof., parf. état.
2.600 fr. ou sép. side, 350 fr ;
cyclotr., 95 fr ; magn. moto Ber-
ling, 60 fr. Le dim. mat. Potier,
29, rue Sainte-Geneviève, à Vitry-
sur-Seine.

Indian side tr. h. et. écl. acc. 2.400 fr. Fr. en compte moto. Vis. de 15 à 20 h. et le dim. Emile, 24, av. du Pont-de-Flandre.

2 motos sidécar Indian, l'une 1.300 fr. et l'autre 2.200 fr. Vis. tous les jours. Clot, 5, rue du Parc, à Asnières.

Side seul, gd. sp., pr tte moto de 350 à 1.000 cmc., r. et chass. ent. neufs, pn. ét. carr. bon état. 300 fr. 1 roue AR moto 650 x 65 av. p. jante et nf, 75 fr. 1 app. photo Murer 4 x 6 1/2 pell. onj., ét., neuf, 150 fr. Boulod, tailleur, av. Jean-Jaurès, à Decines (Isère).

R. Gillet 1927, side LV, pn. conf., tan-sad art. ét. méc., Magond. compt., acc., pn. rech., pr. à déb. Samedi après-midi et soir après 7 h. E. Sellem, 2, rue Larocheville, Paris.

Moto B. S. A. av. side, parf. état. 29, av. Robert, au Perreux-Maitournée.

MARC S'AGRANDIT

NOTEZ SA

NOUVELLE ADRESSE

12, Rue du Plateau, 12 VINCENNES

Métro : Vincennes

Tram, autobus : Mairie de Vincennes

UNE VISITE S'IMPOSE!

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar 6 CV, skiff acajou sp. 2 pl., p. et mon., c. écl. élect. 5 pn. c. neufs. 7.500 fr. ou contre moto. 2 à 5 CV av. soulté. Léo B., Germignac (Ch.-Inf.).

Bignan torp., 7 CV, mot. Salmson à culb., 3 pl., écl. dem. ét. nf. 6.000 fr. Ecr. ou s'adr. à Bourzeix, 1, rue du Mont-Valérien, à Nanterre (Seine).

Torp. Citroën B. 2, ent. rem. à neuf, équip. compl., voit. splend. aff. de conf., repr. en compte voit. 5 ou 6 CV ou moto récente. Lepaurier, 54, rue Général-Gallieni, à Montreuil-sous-Bois.

Citroën 5 CV 1926, cabr. 2-3 pl. freins AV, équip. consid., parf. état. 10.000 fr. Erhmann, 97, rue de Paris, à Clamart (Seine).

Citroën 5 CV, torp., parf. ét. méc., conf. Vis. chez Darenne, 9, rue de Juvisy, à Athis, près Juvisy.

A vendre Citroën 5 HP, type C. 3, ét. méc. gar. parf. état de marche. 2 pl., pn. conf. 7.500 fr. Durchon Louis, 26, rue Riquet, Paris (19^e).

Particulier vend. 5 HP Citroën, faux cabr. 2 pl., parf. état, compt., ph. code, amort., c. Radia houss., ess.-glace, 5 conf. 7.500 fr. Pressé. Vis. Garage, 93, rue Anatole-France, à Levallois.

Citroën 9 CV, B. 2, ét. nf gar., capote nve, peint. ref., moteur révisé, chass. 200117. 7.800 fr., écl. dem. élect. Galtier, 100, rue de Charonne, Paris (11^e).

Darmont spécial, ai versé arrhes, n'achète plus. J'abond. 500 fr. à qui se subst. à moi. S. Nayaka, Hôtel Luxa, 94, boul. Garibaldi, Paris (15^e). Tél. : Inval. 17-35.

3 Darmont spéc. depuis 8.000 fr. 2 Sandford, depuis 11.500 fr. 3 Morgan sport depuis 4.600 fr. 10 cyclecars B. N. C., C. A. R., Salmson, Amilcar, Ford 7 CV, tr. bon état, 850 fr. A vendre ou

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

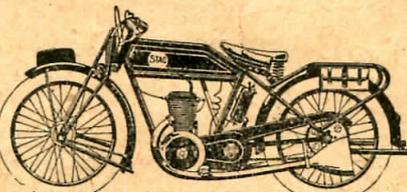
et la FN ?

Y avez-vous songé ? Réfléchissez bien avant l'achat d'une Moto ; acheter n'est rien, c'est à la revente que l'on perd. Or, la FN est la plus chère des Motos d'occasion ! et c'est justice, vu l'extrême résistance de sa construction.

Elle sera toujours à la mode car elle est en tête du Progrès. Achetez donc une FN Le spécialiste du Garage SULLY, se tient à votre disposition pour vous la fournir au plus vite, toute prête, réglée et essayée sérieusement par lui-même. Voyez-le après votre travail, le soir de 18 à 20 heures :

5 Rue Agrippa-d'Aubigné, 5, PARIS (4^e) — Métro : Arsenal

LES MOTOS STAG TYPES 176 et 250 cc.



ont particulièrement retenu l'attention des connaisseurs au dernier SALON

Demandez Notice descriptive

Établissements
G. et M. DESOUBRY
et YOU
61-63, Rue de la Plaine
PARIS (XX^e)

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

Picard

Se monte très
FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS
ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE

Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot
COURBEVOIE
—(Sams)—



Pub. G. Zwiers

à échanger chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, à Paris (20^e).

Darmont spéc. de course, roulé 2.000 km., sup. peint. Duco, pare-brise, montr., compt., sièges cuir, spéc. vol. soup., écl. élect. Marchal, mod. dern. Salon. Roger, 136, rte Révolte, à Levallois. Wag. 68-65.

De Dion 10 HP torp., 4 pl., 1925, parf. état. S'adr. 37, rue de la Rochefoucauld, à Boulogne-sur-Seine.

De Dion 9 CV, torp., 5 roues Mich., acc. 5.500 fr. Cheruel, à Neuilly-sur-Loire (Nièvre).

Voiturette de course sur pn. ball. A enlever 8.500 fr. Accept. échange pour véhicule moins rapide en 5 CV. Daux, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris.

AGENCE et STOCKS COMPLETS DE PIÈCES DÉTACHÉES

pour
MOTOCYCLE, MOTOCONFORT, F.N.,
MONET-GUYON, CLÉMENT

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

Tous Accessoires MOTOS

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

Mathis 5 CV à vendre 6.500 fr. torp. 2 pl., parf. état méc. et carr., 5 pn. nfs, 3 usag. ou à éch. c. 6 CV Renault, 4 pl. Robert, 8, impasse Joséphine, à Gentilly.

Conduite intérieure 2-3 pl., Mathis, 6 CV, ét. neuf, housse, compt., montr., écl. élect. Marchal, stop., projec., klack. conf., amort., etc. 10.500 fr. Charlot, 28, rue Et.-Dolet, à Alfortville (Seine).

Mathis 7 CV, 4 pl., 1.000 fr. acc., 7.500 fr. Repr. en compte voit. ou cycl., 5-6 CV, 2 pl. Aymard, 111, av. de Paris, à Saint-Mandé.

Morgan sport à eau, direction démult., gaz au pied, compl. équip. dern. mod., parf. état. Vis. samedi après-midi et dim. mat. Vallot, 84, boul. de Strasbourg, à Nogent-sur-Marne.

Morgan sport eau, compl. équip., état de neuf abs. Freret, Pont-de-l'Arche (Eure).

Morgan à eau, fr. AV Magond., projec., malle, compt., mont., etc., état abs. parf. Pierre, 54, rue Jean-Jaurès, à Levallois.

Morgan tour., 26, gar. état neuf. Toutain, à Villeneuve (Eure-et-Loir).

Moto Peugeot 175 cmc., 3 HP, bloc-moteur, compt. OS, ph. Luxor, coff. à out., sac., parfait état de marche. 2.000 fr. Vis. le dim. Ecr. pour rendez-vous : Chasseloup-Chemille, Saint-Pierre (Maine-et-Loire).

Cabriolet Peugeot 5 CV, état de neuf, 14.000 km., nombreux acc., 1926. 8.750 fr. S'adr. Bigères, 99, Faub. du Temple, à Paris.

Voiturette sport Peugeot, spéc. type cour., 100 km., bon état marche, à vendre ou éch. contre motos 350 ou 500 cmc. de l'année. Prix à déb. suiv. valeur moto. Urgent. Etabl. Simon et Boutiller, 170 bis, av. de Paris, à Vincennes. Tél. : Did. 24-47.

Phillos 1/2 taxe, Ballot 6 CV, rev., 5.900 fr. Peugeot, 172, comme neuve. 5.900 fr. Cerurier, postier bureau Paris 29.

A vendre Torp. Renault 11 HP, sortie usines 25, roulé 15.000 km., état gén. parf., voit. soignée, roue sec. neuve, conf., fr. av., pare-chocs, etc. Prix : 15.500 francs.

Renault 6 HP, 3 pl., tréfle, dyn. en bout., fin 25, a fait 7.000 km., ét. gén. c. neuf. 12.000 fr. G. Dreux, La Condamine, Chatelard (Basses-Alpes).

Renault 6 HP, cond. int., 3-4 pl., 6 roues conf., nombr. acc., parf. état. 10.500 fr. Lecouble 29, rue Lesson, Rochefort-sur-Mer.

Sima spéc. course, 5 CV, pr. intér. J. Leroy, 60, boul. de Champigny, à La Varenne. Ecr. pour rendez-vous.

Sima Violet 3 pl., état neuf, écl., cap., pare-brise, acc. ass. à vol. 3.800 fr. Muller, 1, rue de Capri (12^e).

Cyclecar 500 cmc., 3 roues, 4 vit., état neuf, ess., pr. intér. Potiron, 41, rue de Chanzy, à Puteaux.

Cyclecar 4 CV, très jolie carr., neuve, 2.700 fr., boîte Sturmev Archer, 3 vit., 375 fr., chaînes magn. Bosch 3 à 5 CV, 100 fr. Moteur 4 t., 350 cmc., réalésé piston Alpac, carb. Longuemare neuf, magnéto Bosch. Petiot, 8, avenue Marceau, à Auxerre.

3.450 fr., voiturette 7 HP, 4 cyl., sp. 3 pl. pointe, pn. neufs, 5 roues, très bon état, essai et photo, 1.150 fr. Voiturette De Dion, 6 HP, taxe, carr. tour. moderne, 2 pl., photo sur dem. Moteur Indian, magn. carb., boîte de vit., embr., le tout 500 fr. G. Moidron, 6, rue du Clos Saint-Quentin, route de Saint-Denis, à Aubervilliers (Seine).

Pour une
Nouve ou d'Occasion **FN**
Voyez le Spécialiste
DU GARAGE SULLY
5, r. Agrippa d'Aubigné-Mét.: Arsenal

D. F. R. cond. int., 4 pl., 10 HP, écl., dem. électr., pn. conf., parf. état, essai. P. Tapie, 25, boulevard Chauvelot, Paris (15^e).

A vendre bon prix, urgent, 6 CV Francon 1925, torp., 2 pl., parf. état, écl. électr., pn. neufs. Hurpin, à Cressy (Seine-Inf.).

Peugeot 5 CV 1/2, 2 pl., 5 pn., 6 CV, mot. rev. Bosch. 3.000 fr. Foucher, 2, place Charost, à Versailles.

Peugeot 5 CV, torp. 4 pl., transf. luxe, carr. et méc. parf., peu roul., de conf. 11.000 fr., à déb. Ecr. pr. rend.-vous. R. Blanc, chez M. Lanson Fils, 33, avenue Victor-Hugo, à Choisy-le-Roi (S.).

G. N. Salmson sport, parf. ét., urg. dep. 2.000 fr. Boniface, rue de Melun, Coulommiers (S.-et-M.).

Morgan-Darmont tour. air, gr. pn., roue dét., état. Mag. 4.500 fr., très bon état. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

G. A. R., 6 CV, 3 pl., 5 conf., ess. 4.900 fr. Corbel, 23, rue Soyer, à Neuilly.

Sima Violet transf., 3 pl., roue sec. cap., mag., compt., marche parf., ess. à volonté. 4.500 fr. Gratiat, La Réole (Gir.).

G. N. état parf., 3.500 fr., type 90 km. à l'heure ou éch. contre moto moder. Robert, 21, rue de Tlemcen, à Paris.

Renault cabr., 6 CV, état méc. parf., pn. nf., très bon équip. 9.000 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen, à Paris.

Spécial Sport 105 à l'heure, Ruby, culb., écl. électr., fr. AV. 8.000 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen, à Paris.

Ariès 5-3 CV, écl. dem. électr., 3 pl. en tréfle, parf. état. 5.500 fr.

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

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

DEMANDEZ la NOTICE M. R.
GRAISSAGE KERVOINE

17, Rue de Belfort, 17
COURBEVOIE (Seine)



"LUXOR"
MARQUE DÉPOSÉE

LES GROUPES MOTO
LES PLUS ROBUSTES
LES PLUS APPRÉCIÉS
LES PLUS RÉPANDUS

EXIGEZ-LE de votre FOURNISSEUR HABITUEL
Dispositif spécial Universel (Bté S.G.D.G.) de fixation de Phare et Générateur
TRAIZET & Cie, Fabricants, 3, Rue Tesson, PARIS (10^e)



BOULOGNE MOTOR-CYCLE
DESCHASEAUX 93, Avenue J.-B. Clément, à Boulogne-sur-Mer
La plus importante Maison de Cycles et Motos de la région
Agence Exclusive: **TERROT - F.N. - GILLET-HERSTAL - GÉCO - MOTOSACOCHÉ - HARLEY - DOLLAR** et toutes Marques.
Nombreuses Occasions. — Révision et Réparations toutes Marques
Leçons gratuites à tout acheteur et Forfait.

COMPTANT CREDIT

PIÈCES FRANÇAISES
Adaptables aux Motocyclettes type Armée

B. S. A. et TRIUMPH
EXPEDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
— Téléphone: TRUDAINE 13.95 —

à déb. Ecr. pr. rend.-vous à Messier, 54, rue Charles-Nodier, à Pantin.

Citroën torp. luxe, 4 pl., mot. rev., pn. nfs, bonne occas., aff. de conf. 8.000 fr. Robert, 120, rue de la Gare, à Bondy.

Morgan-Darmont sp., comme neuf, ph. de luxe, bout. Mag. 500 l. détend., compt., amort., out. 5.900 fr. Moutard, 34 bis, rue Sorbier, Paris.

Garage FÉLIX-FAURE

91, Av. Félix-Faure, PARIS (15^e)
Téléphone: VAUGIRARD 20-86
Ouvert toute la nuit.

J. ILHARRÉGU

Spécialiste: Amilcar, Citroën, Renault
Agence: Citroën, Renault, Monet & Gayon,
Terrot, Motobécane

T.S.F. Hétérocyones à 6 lampes, compl.: 1.350 fr.
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - DÉPANNAGE

ON DESIRE ACHETER...

Suis acheteur comptant moto ou cyclecar. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

Suis acheteur Sandford surbaissé. Ecr. Michel, 16, avenue de France, à Nancy.

Sidécarr av. carr. tôle, poids 45 kg. env. Faire offres Lepelletier, 170, rue Mareadet (17^e).

Achat de motos ttes marques, ttes forces. Laeroix, 56, rue Diderot.

Je cherche M. 70 ou Terrot F. S. C. ou F. T. C. Ecr. dét. pr. Danseux, 27, rue Mesnil, Paris

Cherche bonne occas. une quadr. Peugeot, type 161, 1^{re} série à 2 pl., sap. l'une dev. l'autre derr. Hastev, Verneuil-sur-Indre (Indre-et-Loire).

Cherche moto 350, mod. récent Cruz, 14, rue des Minimes (3^e).

Acheterai compt. à part. 4.000 ou 4.500 fr. Terrot ou F. N., 350, M. 60 ou 500 27, avec conf., éclair., équip. bon état prés. Verchère, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, à Paris (4^e).

Sidécarr pour René Gillet, 6 CV. Deboste, 87, rue des Marais (10^e).

Désire acheter compt. voit. 5 ou 6 CV, 3-4 pl. de marque connue. Pr. max. 4.000 fr. Faire offre, L. Betizeau, 7, av. Maria, Argenteuil (Seine-et-Oise).

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

6 CV Chapuis dern. culb., coupe Bugatti, abond. 6.500 fr., urgent. Prendr. en compte moto 3 1/2. Dim. mat., café, 178, boul. de la Révolte, à Levallois.

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

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

ECHANGES

G. N., 6 CV, à reviser, 3 pl. écl. élec. Marchal, 2.000 fr. ou éch. c. moto. 1 moto 175 cmc, 1.200 fr., 1 byc. automoto ét. nf. 200 fr. C. Fornari, quai de Montéon à Menton (A.-M.).

Automoto, 2 CV 1/2 pr. dir., ét. nf., 1.200 fr. ou éch. c. pl. fort av. soule. Epicerie, 15, rue Gracieuse (15^e).

J'échange ma moto Alcyon bloc mot. Ballot 3 HP en tr. b. ét.

MOTOCYCLETTES SAROLÉA — Tous les Modèles sont livrables immédiatement — à l'Agence directe: 62, Rue Rochechouart — PARIS
COMPTANT ET CRÉDIT

c. pl. rap. même à rev. Dem. détails. Degoussat L., rue de Wignies à Fourmies (Nord).

Sidécarr moto new imperial, 7 CV, mot. Jap 2 cycl., carb. Amac. Boite Burhmann, side et moto tr. b. ét. à vend. ou éch. c. pet. voit 5 CV. Vis. le soir apr. 18 h. et le dim. mat. Essioure, 77, rue Hoche à Malakoff (Seine).

Moto, 250 cmc 4 t. boîte Albion, 3 vit. kick. écl., t-sad, rep-pied., à vend. 1.500 fr. ou éch. c. moto 4 à 6 CV ou sans sidécarr, ess. à vol. Ecr. ou s'ad. à Bourzeix, 1, rue du Mont-Valérien à Nanterre (Seine).

Ech. ou vend. 2.000 fr. Jean Thomann, 2 CV 1/2 b. et c. B. E. Peugeot ou cyclecar ét. de mar. Ecr. sul. Mercier, 5, rue de la Maririe à Puteaux.

Gnome et Rhône 250 cmc., av. t-sad ét. nf. 2.900 fr. ou éch. c. side 5 à 6 CV en B; ét. diff. à déb. voir ou écr. Dodier, 14, passage Puebla (19°).

D. S. ball. neuve con. voit. 5 à 6 CV, c. voit. 5 à 7 CV soultte si bes. ou à vend. Boulain, 39, rue Chardin à Suresnes.

Moto F. N. 1915, 5 HP, 2 vit. déb., pn. 80 nf. Bric. ama., cabl. peint., gard.-bou. c. Moto 2 HP. Raichon. Tél. : Courbevoie 851. Mat. de 8 à 9 h.

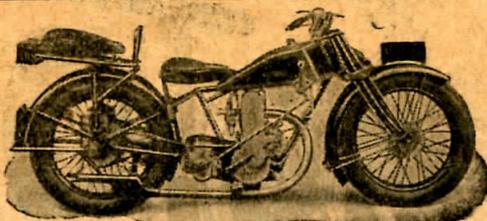
Pour amateur aim. mach. rap. soupl. puis. je vend. ma Harley 1.000 cmc. solo 115 à l'H. 51, aux 100 km, pn., nf. mont., comp., Jeager guid. droit gr. sac, peint., jaune et noire. 5 CV rech. t-sad. écl. mot. rev. pist. Apax pr. 3.250 fr. ou éch. c. Harley 12 CV voit. ou cycl. 4 cyl. soultte si néc. Belair, 65, rue Sedaine, Paris (11°).

A vend. ou éch. sup. moto lég. à culb. 1 HP n., marq. Clément London, b. pr. je repr. redres. Tugar ou Guernet pour accus. Falcimagne, 26, allée Victor-Hugo, Le Raincy.

Ariès 5 CV, torp. 2 p. t. b. équip. c. bon sidécarr gr. tour. ou V. 6.200 fr. Yon, 86, rue des Martyrs, Gut. : 05-83.

Vend. ou éch. side Harley, 9 CV parf. ét., cap., p-bri. Mag., sil. pn. ch. rech. c. F. N. M. 60 même ét. Medal, 20, rue Joly à Toul.

Ech. B. S. A. 500 ch.-ch., gr. ph., selle Brown, ét. nf. c. 175 ou 250 cm. Gnome de préf. parf. ét. gr. pn., avec soultte, écr. pour R. V. : Perrinel, 1, place Magenta, à Saint-Cloud.



“GLORIOI”

La plus confortable des motos. Pneus ballon 700 x 100, selles pneumatiques, tan-sad articulé, boîte 4 vitesses, moteur ANZANI arbre a cames en tête. Modèle 1928. en 250, 350 et 500 cmc.
Prix incroyable de 5.900 francs.

Établissements G. DAILLET Constructeur (breveté)
16 Rue Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE (Seine)
Catalogue envoyé contre 1 franc en timbre.



Tout l'Équipement du Motocycliste
41, Av. des Ternes et 28, rue des Acacias - PARIS
Dans le but de faire connaître l'emploi de ses Suroits noirs cirés américains
Envoi contre 3 fr. en timbres-poste

UN SUROIT NEUF
garantissant entièrement la tête CONTRE LA PLUIE et le Catalogue illustré 16 pages de texte noir et couleurs donnant droit à 5 % à tout acheteur.

Magasin de Vente SOYER
6, Avenue de la Grande-Armée — Téléphone Wagram 69-17

Ses Motos 350 et 175 cmc.
La 350 cmc. Super-Sport
seul arbre à cames engagé dans les 6 jours d'Hiver, au prix de 6.300 frs
Stock de Pièces détachées
Vente à Crédit

DIVERS

J. H. 24 ans, sér. et capab. conn. bien motos et acc. disposant gar., ch. place d'av. dans mais. sér. ou gar. Ecr. P. de Bordes, 89, boulevard Jean-Jaurès à Clichy.

Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67 est le spéc. incont. de la pièce détach. Si vous voulez monter un véh. écrivez-lui ou venez le voir. En stock moteurs pour voit., cyclec., motos, boîtes de vit., cadres, roues, etc...

P. S. bicyc., moteur b. ét. 500 fr. Depoix, 9, rue Hermel (18°)

Tan-sad exc. ét. 60 fr le soir 7 1/2 à 9 h. Tepoudre, 68, rue de Paris à Clichy.

Bon fonds cycles, motos, ville Normandie à vend., urg., s'ad. Moto Viscur, à Capeulle-Gisors (Eure).

Micromoteur b. ét., 200 fr. selle moto avec amort. 50 fr. Dés. achet. mot. 250 cmc. 2 tps. Hunger, Andouille (Mayenne).

Pn. Dunlop 26 x 2 1/2 pr. jantes 650 x 65 dans emb. d'or., val. 150 fr. vendu 120 fr. Ecr. Marche, 5, avenue des Marronniers à Ris-Orangis (S.-et-O.).

Triporteur Blotto, 2 CV C. U. 100 km. ét. nf. 1.500 fr. Laontaris, 23, rue Saint-Germain-l'Auxerrois à Paris.

Side-car Harley-Davidson 7/9 CV, mod. 1920, Equip. électr. (phare, klaxon, ampèremètre), compteur, montre, tan-sad, pare-brise, etc... Roue arrière et plus, pneus rech. Nombreux access. Parfait état : 4.200 fr. S'adresser 42, rue Nationale, à Rambouillet chez M. Dadon.

Occas. except. pour cause dép. reg. à vend. mot. Rosengart ét. nf. 400 fr. Difflot, 9, rue Faidherbe à Saint-Mandé.

Boîte vit. 350 cmc. parf. ét. 350 fr. Le Moulec, 99, pavé des Gardes, Bruyères de Sévres. (S.-et-O.).

Vend. porte-bag. Harley et cuir selle au plus offr. Lebeau, R. méc., à La Capelle (Aisne).

B. Lomme ch. de vit. l'As fourch. G. M., selle élect. Liberty, pn. nf. arr., acc., 400 fr. Goix, 33, av. de Saxe, Paris (7°).

A vend. magn. Dixie 2 cyl., 42° rev. par spéc. b. pr. s'ad. à Soupizet Abel à Laféline par Bransat (Allier).

A. vend. 50 fr. t-sad av. doss. Deboste, 87, rue des Marais (10°).

INDIAN 2700 - HARLEY 3300 - B.S.A. 2700
et toutes motos de 1 à 9 HP.
Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois
Prise en paiement de bons, titres et motos - Crédit 13 mois
Fabrique de Carrosseries - Catalogue gratuit
Éts FOULON, Bureaux et Magasins : 162, av. Daumesnil - Tél. Diderot 37-13

LIAUDOIS
Agent Direct de toutes les Grandes Marques
RÉPARE TOUS TYPES : SPORT et TOURISME
— Stock : Pièces détachées —
9, Avenue Félix-Faure .PARIS (15°) — Ségur 08-08

BULLETIN D'ABONNEMENT A MOTO REVUE ET SON SUPPLÉMENT MENSUEL L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Veillez m'abonner à (1), 64 numéros de Moto-Revue et son supplément l'Actualité Automobile à partir du Numéro en date du..... Ci-joint la somme de (2) 55

Nom *Bernut Maurice*

Prénoms

Profession

Adresse *à Bondes (Puy de Dôme)*

Signature) *Bernut Maurice*

	Prix de l'Abonnement complet (64 Numéros)		
	Un an 64 numéros	Six mois 32 numéros	Trois mois 16 numéros
France et Colonies.	55 »	30 »	18 »
Union Postale ...	80 »	45 »	26 »
Autres ays.....	110 »	60 »	35 »

(1) 64, 32 ou 16 Numéros.
(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes, la mention CHEQUES POSTAUX 29.737-PARIS (2°).



AUTOMOTO
dans **PARIS-NICE**

TERMINE BRILLAMMENT SANS PÉNALISATION

Douet **1^{ers}** ex-æquos sur **350^{cc}** SPORT
Mercier **1^{ers}** 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 (16^e).

LA VÉRITÉ SE FAIT TOUJOURS CONNAITRE

Dans **PARIS-NICE**

comme dans la plupart des grandes Épreuves, les résultats les plus remarquables ont été obtenus avec le

Carburateur  **GURTNER**

Notice franco sur demande :
Établissements **GURTNER**
PONTARLIER
— (DOUDS) —

La bonne foi de l'annonceur est une garantie supplémentaire pour l'acheteur

PARIS-NICE 1928

9 LES MOTOS **TERROT**

2 LES MOTOS **MAGNAT-DEBON**
500 CMC.

2 LES MOTOS **SOYER**

ÉQUIPÉES ÉLECTRIQUEMENT
PAR

SOUBITEZ

Arrivent à Nice avec un
ÉCLAIRAGE PARFAIT

Coupe "REVUE des SPORTS" (*Éclairage par Dynamo-Accus*)

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

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

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

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

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

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

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûte effectivement, pour la France et les Colonies, 55 francs

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un ABONNEMENT À RÈGLEMENT DIFFÉRÉ comportant QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (55 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autre frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

Ces conditions spéciales ne peuvent être consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Étranger.

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

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

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

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

Date _____

Signature: _____

Nom et Prénoms _____

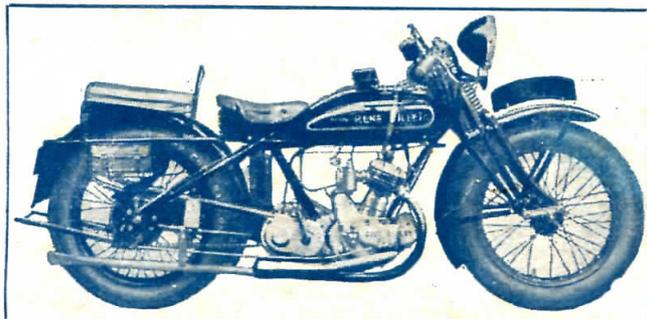
Adresse _____

Profession _____

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

La Nouvelle **RENÉ GILLET**

4 CV. - 350 cmc.

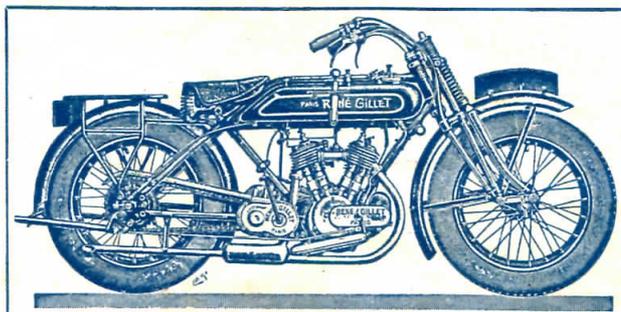


est la machine rêvée pour le long
tourisme en solo ou avec tan-sad.

La Moto **RENÉ GILLET**

6 CV. - 750 cmc. - Type Armée Française

est la plus popu-
laire parmi les
amateurs de long
... tourisme ...



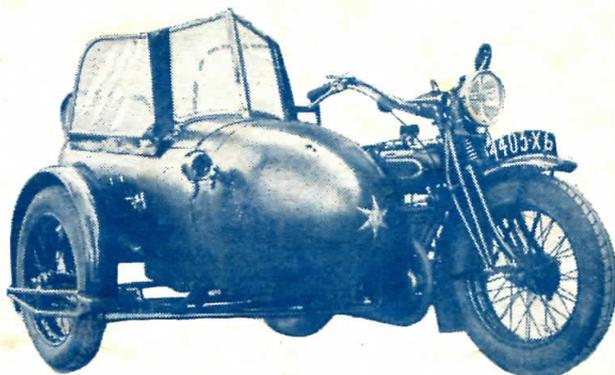
elle est :
.. Économique ..
Puissante - Rapide
.. Stable - Sûre ..

Le Side-car **RENÉ GILLET**

avec le fameux châssis suspendu **RENÉ GILLET**

est le complément de la Motocyclette
6 CV., type Armée Française, pour
le long tourisme confortable et
.. .. économique.

*Fournisseur de l'Armée, de la Gendarmerie,
de l'Artillerie Navale, des Sapeurs-Pompiers
de Paris, de la Préfecture de Police de Paris
et du Ministère des Colonies.*



DEMANDEZ LES CATALOGUES SPÉCIAUX **RENÉ GILLET**
AUX ÉTABLISSEMENTS

128, Route d'Orléans -:- MONTROUGE (Seine)

LES TRIOMPHES DE

MONET GOYON

DANS **PARIS-NICE**

Six premières places ex-æquos **6 motos engagées**
sur **et 4 Coupes**

1^{ers} 175 { Cabet 250 { Rigollet
ex-æquos 350 { Gimel Hommaire
500 Gausso:gues

De plus Monet & Goyon enlève en **Sidecar** dans la catégorie **350 cmc.**, la **1^{re} place ex-æquo** avec **Sourdôt** sur une **Moto de 175 cmc. seulement.** Cette victoire est d'autant plus remarquable qu'elle a été remportée avec une **175 type T, livrée en série à la Clientèle.**

La firme maconnaise a voulu souligner par cette démonstration la réputation de supériorité de cette machine dont la **Robustesse** et la **Puissance** sont sans **équivalent sur le marché**

A ces succès ils viennent d'ajouter :

500 mètres : 1^{er} Hommaire, 175 cmc.; 1^{er} Gausso:gues 500 cmc.; 1^{er} Hommaire 350 cmc. sidecar. **Meilleur temps de la journée en 500.**

La Turbie : 175 cmc. : 1^{er} Sourdôt (record battu), meilleur temps que les 250; 2^e Hommaire ; 350 Side : 1^{er} Hommaire. **Meilleur temps des sides.**

En 2 temps comme en 4 temps, Monet & Goyon continue à affirmer SA SUPÉRIORITÉ EN TOUTES CYLINDRÉES.

Moteur **VILLIERS** 2 temps. - M.A.G. 4 temps - Graissage **Kervoline**

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
MACON