

Transmission et Boîtes de Vitesse

MOTO REVUE

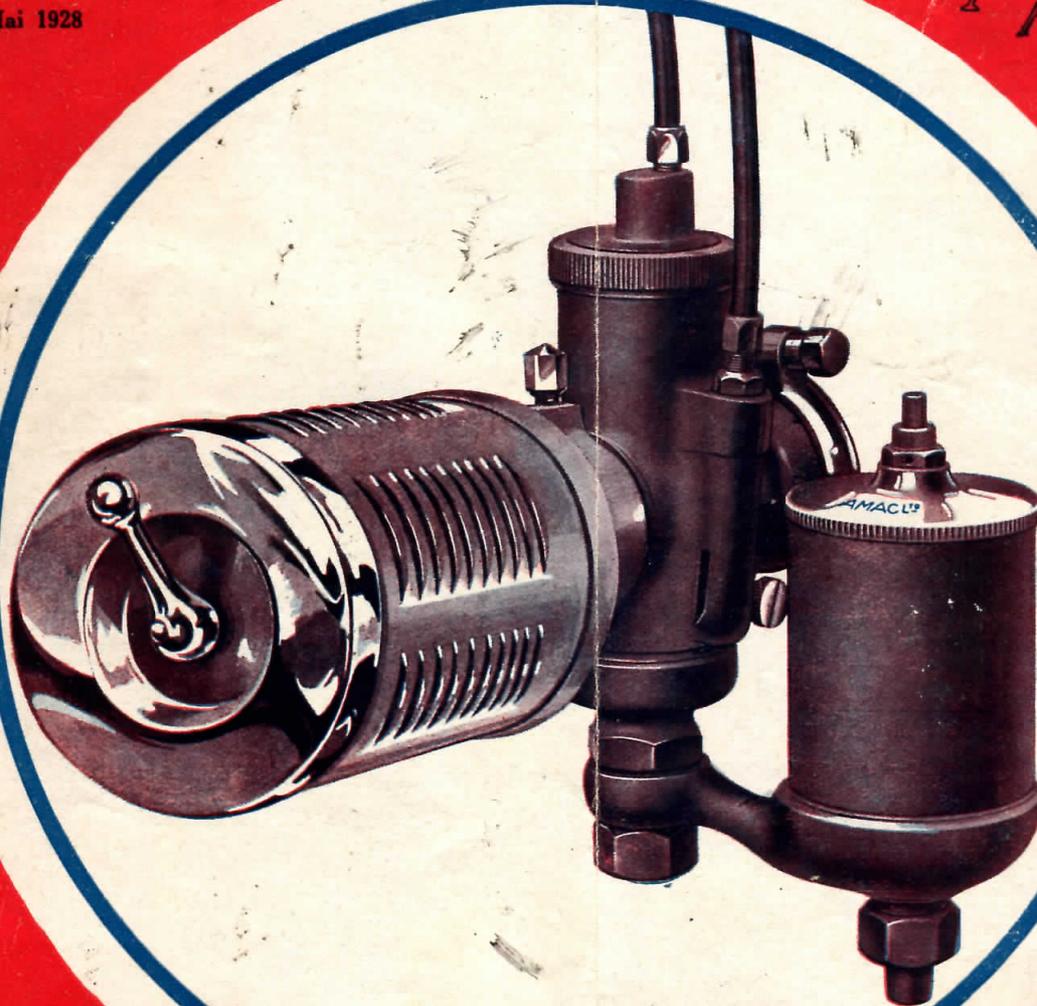
LE NUMÉRO
1^{fr.}-25

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 272

26 Mai 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



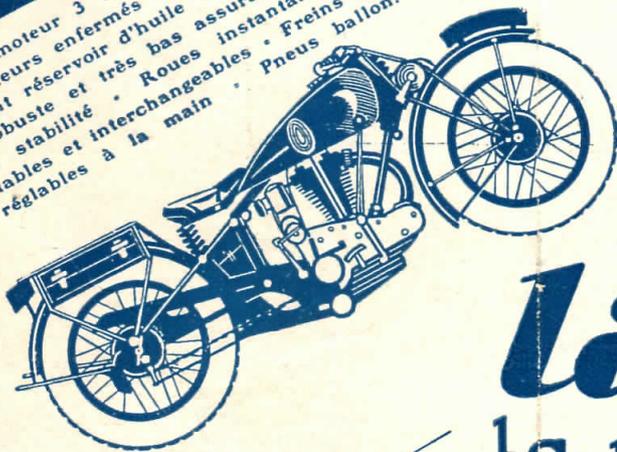
TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
OS 24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

Les joies les plus pures du Motocycliste :
Le Carburateur **AMAC**, à aiguille de freinage sur l'essence, qui donne puissance et économie ;
L'Épurateur d'air **AMAL** qui les conserve indéfiniment.

Société Anonyme **AMAC**, 75 ter, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

Bloc moteur 3 vitesses •
Culbuteurs enfermés • Carter
formant réservoir d'huile • Cadre
très robuste et très bas assurant une
grande stabilité • Roues instantanément
démontables et interchangeables • Freins à tam-
bours réglables à la main • Pneus ballon.



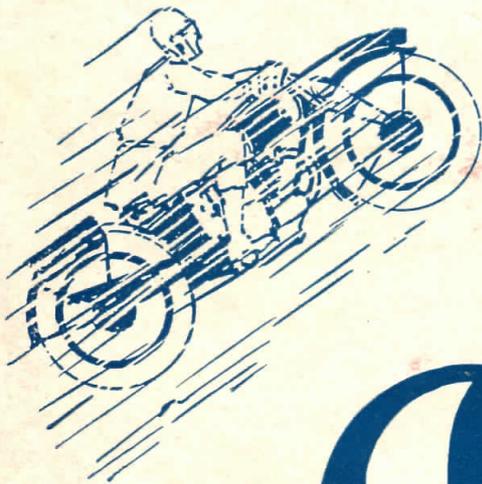
6.300 frs.

la P.105

la moto de luxe
à un prix raisonnable

Pour 6.300 fr. vous pouvez
avoir une motocyclette
de luxe = la P.105 = ca-
pable de rivaliser avec
n'importe quelle marque
française ou anglaise. De
conception très moder-
ne, puissante, rapide,
confortable, élégante
la P.105 est l'élue des
sportsmen.

Venez la voir, dans ses plus petits dé-
tails, chez l'agent proche de chez vous.



Peugeot

CATALOGUE FRANCO
Cycles "Peugeot" Beaulieu-Doubs

Le bruit,

*ennemi du confort, est le plus souvent
l'indice d'une fabrication peu soignée*

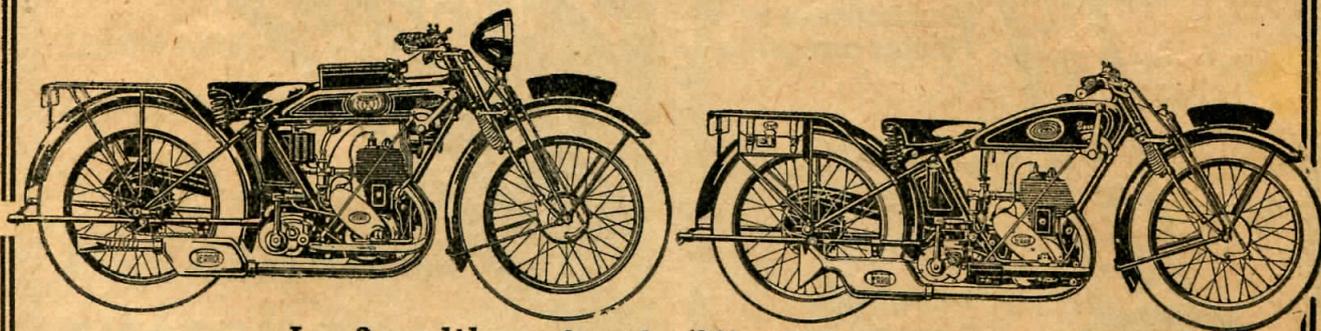
Terrot



SEULE MARQUE FIGURANT AU PALMARÈS DU CONCOURS DE LA MOTO SILENCIEUSE

dans les catégories 250 cc. et 350 cc.
enregistre une victoire d'une haute portée pratique en prouvant

- 1° La perfection de sa fabrication*
- 2° Le confort absolu de ses machines*



Les 2 modèles présentés (350 et 250 cc., 4 temps)
avec leurs silencieux strictement de série

Derniers succès sportifs :
13 Mai 1928

COTE DE L'ALOUETTE

Cat. 250 cc. **1^{er} COULON**
Cat. 350 cc. (records battus)

Km. de MONT DE-MARSAN

Cat. 350 cc. **1^{er} COLAS**
sur motos TERROT

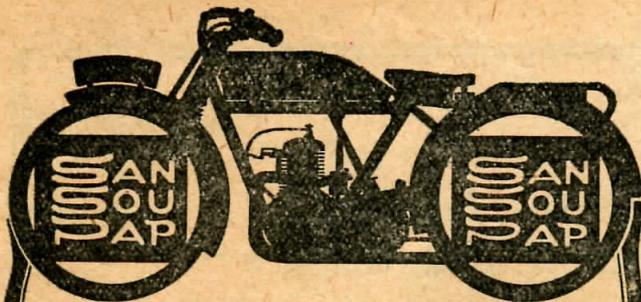
*Envoi franco sur demande
du Catalogue général des Cycles et Motocyclettes*

Établissements TERROT

2, Rue André Colombar - DIJON

SUCCURSALE POUR LA RÉGION PARISIENNE
30, Avenue de la Grande-Armée

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



le vrai banc d'essai

LA ROUTE
a consacré la
marque

SAN SOU PAP

ses succès
répétés font
la preuve de
ses qualités.

ENDURANCE
RÉGULARITÉ
VITESSE

SAN SOU PAP LA MOTO DE GRANDE CLASSE

1927
BOL D'OR
records 1925
1926 battus

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

PARIS •
LES PYRÉNÉES
• PARIS

1^{er} classement g^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

Sportifs!

VISITEZ LES **STANDS
MOTOS**

DU **PALAIS** DE LA
NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

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

GRANDES
FACILITÉS
DE
PAIEMENT
AUX MÊMES PRIX

QU'AU **COMPTANT**

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

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

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

QUELQUES VICTOIRES...

— parmi les plus récentes —

7-13 Mai. — TOURIST TROPHY 1928 :

Motos 175 cmc. — 1^{er} *ex-æquo* HOMMAIRE et SOURDOT (Monet-Goyon).

13 Mai. — MATCH DE VITESSE :

1^{er} SOURDOT (Monet-Goyon) ; 2^e STERNY (San-Sou-Pap).

VOITURES : 1^{er} DHOME (Morgan).]

13 Mai. — COURSE DE COTE DE L'ALOUETTE :

Motos 250 cmc. — 1^{er} COULON (Terrot).

13 Mai. — KILOMÈTRE LANCÉ
A GEMENOS :

Motos 350 cmc. - 1^{er} GAUSSORGUES (Monet-Goyon)
(Meilleur temps des Motos)

2^e BOETSCH (Magnat-Debon)

3^e DURAND (Terrot).

Motos 500 cmc. - 1^{er} GAUSSORGUES (Monet-Goyon)

Sidecars 1000 cmc. - 1^{er} AMORT (New-Map)

13 Mai. — COURSE DE COTE DU CAMP :

Motos 350 cmc. - 1^{er} GAUSSORGUES (Monet-Goyon)
(Record battu)

2^e BOETSCH (Magnat-Debon)

Motos 500 cmc. - 1^{er} GAUSSORGUES (Monet-Goyon)

Sidecars 350 cmc. - 1^{er} AMORT (New-Map)

(Record battu)

20 Mai. — GRAND PRIX
DU M.C. DE LYON :

Motos 175 cmc. - 1^{er} HOM-
MAIRE (Monet-Goyon)

2^e SOURDOT (Monet-Goyon)

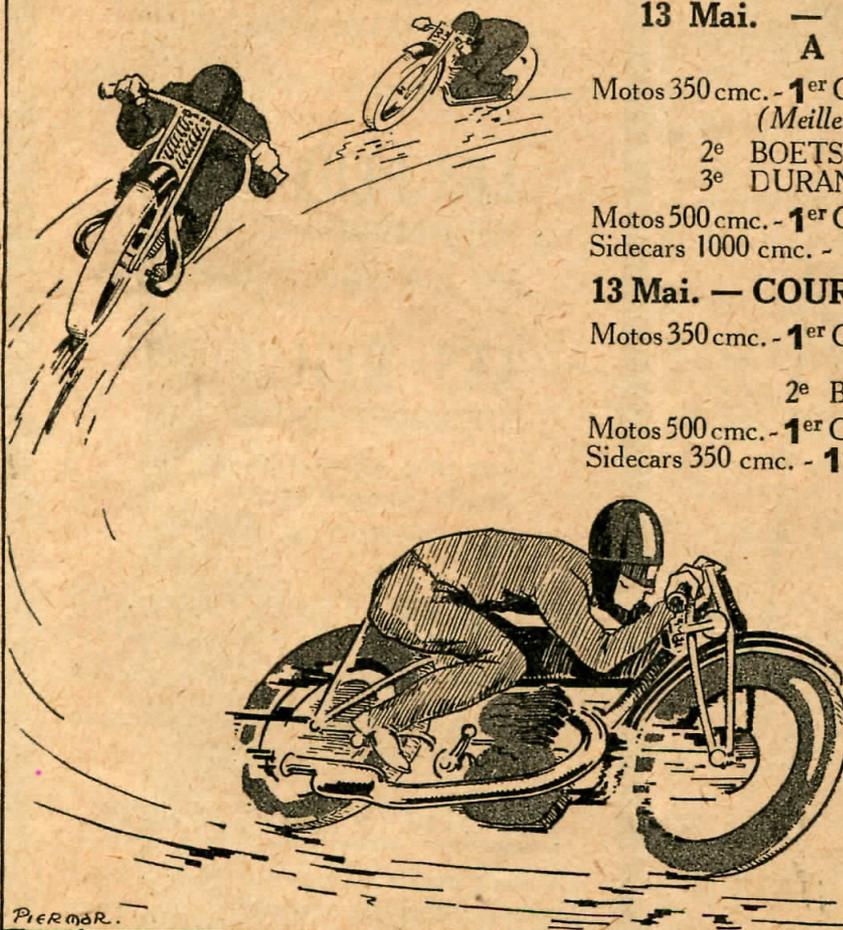
Motos 250 cmc. -

1^{er} BLANC (Ravat)

Sidecars 350 cmc. - 1^{er} HOM-
MAIRE (Monet-Goyon)

TOUTES AVEC

L'HUILE



KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS



Agréables parcours nocturnes

Rouler de nuit, rentrer tard est un plaisir pour les motocyclistes qui ont complété leur machine d'un éclairage électrique **RADIOS**, puissant et pratique.

Garanti un an

L'éclairage électrique **RADIOS-MOTO**, garanti un an, est constitué d'une dynamo actionnée par le pneu arrière et d'un projecteur parabolique argenté dont le faisceau lumineux, large et puissant, porte à 280 m. Simple de construction, il est simple aussi à poser : 10 minutes suffisent pour l'adapter sur n'importe quelle machine.

Economique

Par sa simplicité, **RADIOS** est d'un prix très abordable. Il existe un modèle à 320 fr. et le plus cher, à 417 fr., comporte éclairages route et code, veilleuse et balladeuse.

Notice gratuite

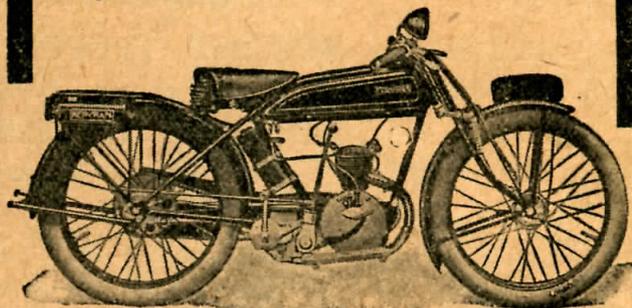
Demandez-nous, sans engagement, la notice gratuite et la liste de nos revendeurs.

Eclairages Electriques **RADIOS**

pour motos et vélos
18, rue Denfert-Rochereau
BELLEGARDE (Ain)



KERVAN



BANNALEC (Finistère)

vous présente ses Modèles 1928

LES PLUS JOLIS

par leur ligne et leur fini

LES MEILLEURS

par une fabrication individuelle soignée et une mise :: au point poussée ::

LES PLUS INTÉRESSANTS

par des prix inégalés dans la machine de qualité, parce que

LES SEULES RATIONALISÉES

250 cmc., double échappement, chaîne-chaîne, 2 vitesses, large selle souple "Planor", pneus ballons à tringles sur jante basse creuse, fourche avec amortisseurs et guidon orientable, béquilles AV et AR, coffre à outils à serrure automatique, etc...

90 à l'heure **3.295 fr.**

La même, 3 vitesses, freins à tambour de 130.
3.595 fr.

175 cmc., confort, etc... . . **2.795 fr.**

PARIS-NICE 1928

LES MOYEUX-FREINS ET FOURCHES

Brevetés S. G. D. G.



Marque Déposée

—::— *Confirment leur qualité* —::—



ers

MOTOCYCLETTES

175 CMC.

PERRIN..... sur Rochester.
ENDERS..... sur Rochester.
RASSER..... sur Dollar.
PORTRAIT..... sur Dollar.

MOTOCYCLETTES

250 CMC.

LEZIN..... sur Gnome & 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 Gnome & Rhône.
BERNARD..... sur Gnome & Rhône.
BÉRENGER..... sur Gnome & Rhône.
BÊTEMPS..... 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)

DOLLAR

après avoir remporté dans *PARIS-NICE* les **PREMIÈRES PLACES** ex-æquo en 175, 350, 500 cmc., triomphe dans toutes les épreuves de 1928 où ses machines se présentent.

CIRCUIT DES BASSES-PYRÉNÉES :

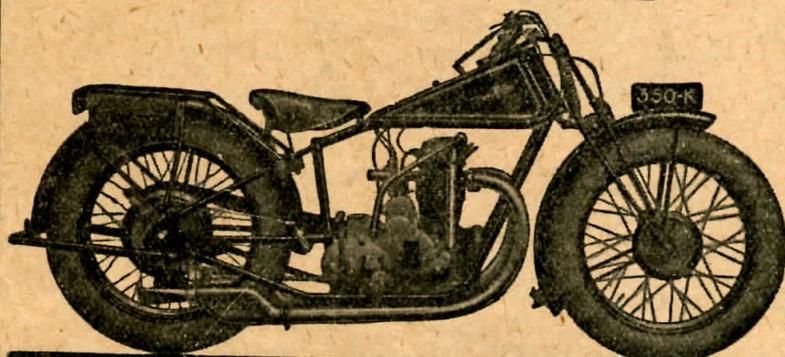
Catégorie 175 cmc. — 1^{er} ex-æquo : **Maurice SICARD**
Catégorie 350 cmc. — 1^{er} ex-æquo : **Félix SICARD**

COURSE DE COTE DE MONBAZILLAC :

Catégorie 175 cmc. — 1^{er} : **SIGALAS**

CIRCUIT DE L'AIN ET DU JURA :

Catégorie 500 cmc. — 1^{er} ex-æquo : **VOLLAND**



Le gros succès remporté par tous nos modèles 1928 résulte surtout du fait que nous avons réalisé le maximum de qualité et de confort pour le minimum de prix.

Nos types 2 et 4 temps tous à chaîne-chaîne sont équipés d'accessoires signés des marques les plus réputées.

**SELLES TERRY
CHAINES RENOLD
PNEUS DUNLOP**

D'autre part toutes nos machines peuvent être acquises à crédit sans assurance obligatoire.

Établissements DELACHANAL

19 (P.), Quai de la Marne

JOINVILLE-LE-PONT (Seine)

Atelier de Réparations : 9, Avenue Félix-Faure - PARIS



Après avoir triomphé dans le

BOL D'OR 1927

Bosch

triomphe à nouveau dans les **6 JOURS D'HIVER**
et 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

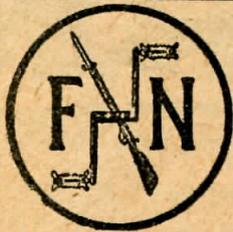
97, Boulevard Exelmans, 97 - PARIS (16^e) — Tél. : AUTEUIL 35-15

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



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

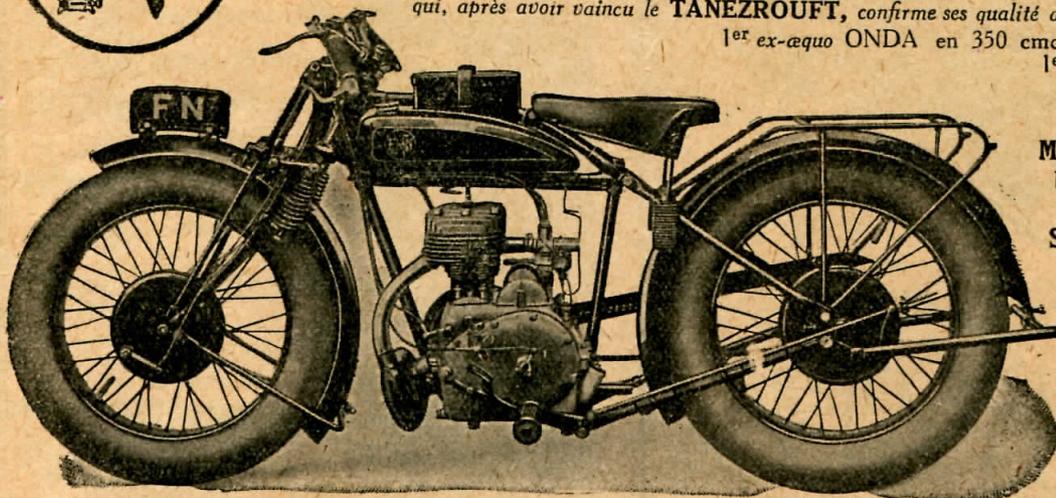




LIVRE IMMEDIATEMENT

son nouveau modèle **350^{cc}** Type SAHARA à 5.500 fr.

qui, après avoir vaincu le TANEZROUFT, confirme ses qualités dans PARIS-NICE
1^{er} ex-æquo ONDA en 350 cmc.



1^{ers} ex-æquos en 500cc.
LOVINFOSSE
& DEBAY.

MEETING DE NICE
1^{er} LOVINFOSSE
en 350cc (vitesse)

Sur la Moyenne-
Corniche :

1^{er} LOVINFOSSE
en 350cc, records battus.
1^{er} DEBAY
en 500cc, records battus

Tous sur FN - Huile
SHELL - Pneus EN-
GLEBERT - Magnéto
BOSH - Carburateur
GURTNER - Chaîne
RENOLD - Selle BON-
HOMME - Bougies
LODGE.

LES MOTOS FN DÉTIENNENT A L'HEURE ACTUELLE 22 RECORDS
DU MONDE ET LE RECORD DU BOL D'OR TOUTES CATÉGORIES

4, Rue Pierret, Neuilly-sur-Seine - Tél. : 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

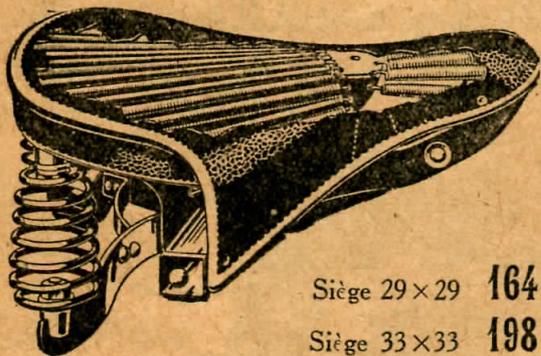
FACILITÉ DE REPRISE ET D'ÉCHANGE — STOCK DE MOTOS D'OCCASION — ATELIER DE RÉPARATIONS DE 1^{er} ORDRE
(Le plus grand choix de Paris)

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

La SELLE TERRY

TOUT EN RESSORTS



Siège 29x29 164 frs

Siège 33x33 198 frs

LA PLUS CHÈRE
parce que **LA MEILLEURE**

Demandez la Notice D illustrée aux
Ets DELLHEIM 39, Avenue du Roule, 39
NEUILLY-sur-SEINE

GRIFFON

COURBEVOIE
(SEINE)

**LA
MOTO
QUE
CHACUN
DÉSIRE**

3 Vitesses, Bloc Moteur
Frs

350 cm³ Sport 6.300

350cm³ Touriste 5.850

250cm³ Touriste 4.600

2 Vitesses

175 cm³ chaîne-
chaîne 2.500

175 cm³ chaîne-
courroie 2.350

175 cm³ mono-
vitesse 1.850

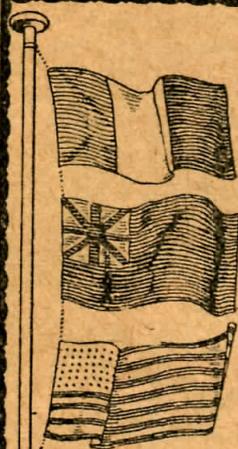
CATALOGUE M

Envoyé franco sur demande



MAGASIN D'EXPOSITION
38 · Av^e de la Grande Armée · PARIS

STYLSON



Motocyclettes

de

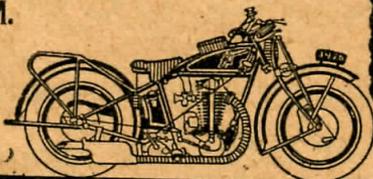
GRAND STYLE



Demandez Prix cou-
rants et Conditions
aux Agents locaux.

Établ^t A. D. S. I. M.

Le Chambon-Feuillades
près St-Étienne
—(LOIRE)—



Pub. G-SWEERTS

175-250-300-350-500 CMC

MOTOCYCLISTES !

Personne n'est mieux qualifié qu'un spécialiste pour
vous donner complète satisfaction.

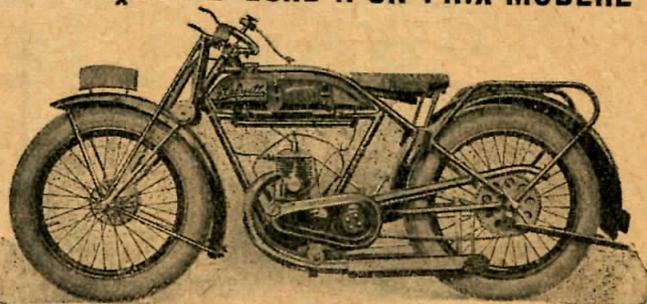
Le groupement des agents dont les noms suivent vous
livrera à crédit au même prix qu'au comptant, la machine
de votre choix.

LECLERCQ, 47, Avenue de la République, Paris.
RIBARD, 46, Avenue Edouard-Vaillant, Billancourt.
MOTO-AGENCY, 24, Boulevard de Charonne, Paris.
DETRUCHE, 119, Faubourg Saint-Martin, Paris.
BASSIN, 45, Cours de Vincennes, Paris.
QUÉNOT-ROMAND, 24, Rue de la Colonie, Paris.
LEFEBVRE, 110, Rue Danrémond, Paris.
PARIS-MOTOS, 79, Avenue des Ternes, Paris (17^e).
PRÉVOST, 26, Avenue de la Grande-Armée, Paris.
MOTO-HALL, 80, Avenue des Ternes, Paris (17^e).
MINGIN, 6, Rue Floréal, Bagnole-sur-Seine.
ALLES, 44, Avenue de la République, Paris.
DURAND, 1, Rue de Romainville, Paris.
BONIN, 21, Rue Victor-Hugo, Puteaux.
BÉALÉ, 100, Avenue des Ternes, Paris.
AUGOYAT, 8, Avenue Dorian, Paris.
RICHARD, 31, Avenue d'Orléans, Antony.
WILLIAM, 26, Rue Ernest-Renan, Saint-Denis.
DECOSTER, 3, Rue de Sannois, Argenteuil.
POIR'ER, 202, Rue d'Alésia, Paris.
VERGER, 109, Grande Rue, à Bourg-la-Reine.
MAGN. EN, 4, rue Basse, à Meulan (S.-et-O.)

MOTOS "HELYETT" LA MARQUE DE LUXE A UN PRIX MODÉRÉ

Actionnées par le moteur "HELYETT"

Type M. H. 1 : 175 cc., 2 C. V., Monovitesse. .	1.695 »
Type M. H. 5 A : 175 cc., 2 C. V., 2 vit., ch. cour.	2.295 »
Type M. H. 5 B. : 175 cc., 2 C. V., 2 vit., ch. cour.	2.650 »
Type M. H. 10 : 225 cc., 3 C. V. 1/2, 2 v., ch. cour.	3.250 »
Type M. H. 11 A. : 225 cc., 3 C. V. 1/2, 3 v., ch. ch.	3.750 »
Type M. H. 11 B. : 225 cc., 3 C. V. 1/2, 3 v., d. al.	4.295 »



CATALOGUE FRANCO

"HELYETT" SULLY-sur-LOIRE (Loiret) Type M. H. 11 B.

Demandez des
renseignements
sur le modèle

SOYER & C^{IE}

350 cc.

arbre à cames en tête

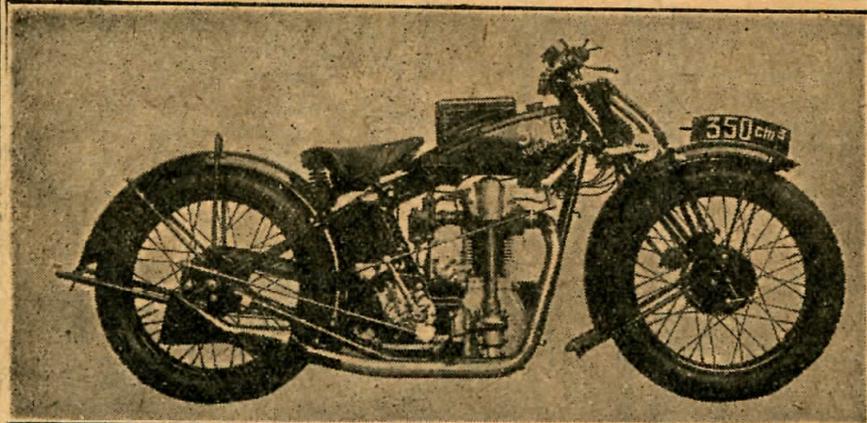
LA MACHINE DE GRANDE CLASSE

au meilleur prix

Modèle "FLÈCHE BLEUE"	175 cmc.	3.500 fr.
Modèle 250 cmc. Moteur «J.A.P.»	au prix	4.750
Modèle "FLÈCHE D'OR"	350 cmc., Moteur JAP, Soupapes latérales	5.500 fr.
Modèle "FLÈCHE D'OR"	350 cmc., Moteur JAP à culbuteurs.	Prix 6.000 fr.
ARBRE à cames en tête:		
Modèle Supersport		6.300 fr.

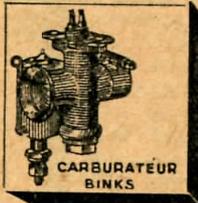
LIVRAISON IMMÉDIATE

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



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

VENTE à L'ESSAI
de 30 Jours
Reprise en compte de
carburateurs de toutes marques



Réduit la consommation
Augmente la puissance
Essayez-le vous n'en
voudrez plus d'autre

Pho G.S.

QUELQUES UNES DES SPÉCIALITÉS DES
Étab^{ts} LIONEL DEKTEREFF & C^{ie}, 21 Rue Mont-Thabor - Paris



POIGNÉE TOURNANTE
Votre sécurité l'exige !...
Vous ne lâcherez jamais
le guidon
Montage Instantané

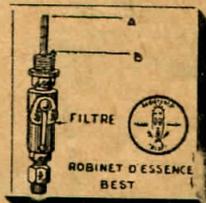


Casque réglementaire
anglais
Léger et efficace



SILENCIEUX GHOST
Adopté par les
melleures
marques anglaises

Plus de panne d'essence !
Lorsque le débit s'arrête
par
l'orifice A



Il restera suffisam^{ent}
d'essence pour gagner un
garage en ouvrant l'orifice
B

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

FORMIDABLE VICTOIRE

Après les succès de PARIS-NICE, remportant 2 Médailles d'Or

“ROYAL-ENFIELD”

gagne la course la plus importante de l'Année le

“TOURIST-TROPHY-FRANÇAIS”

en catégorie 350 c.c., courue sur le dur circuit routier du 7 au 13 Mai

— 1^{er} BERENGER sur Royal-Enfield, à la plus haute moyenne —

:: Notre seule moto engagée enlève de haute main la 1^{re} place d'Honneur ::

Agence Générale : Ets Pierre PSALTY, 271, Bd Pereire, Paris (Tél. : Galv. 55-52)

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 de MAI.

Ouvert Dimanche
et Fêtes jusqu'à midi.

Demandez Tarif.

Grand choix de
Vêtements
imperméables
Depuis... 55 Fr.

Grand choix de tissus im-
perméables et toiles de
bâche pour Motos, etc.,
à partir de 10 fr. le mètre.

Largeur 150%

Combinaison im-
perméable, depuis. 50 fr.

Sacoches pour mo-
tos, provenant ar-
tillerie, la paire. 49 fr.

Sac Tyrolien,
depuis..... 10 fr.

Serre-tête,
depuis..... 15 fr.



PROTÈGE-JAMBES
imperméables
pour
hommes et
dames.
depuis. 35 fr.

LA PLUS IMPORTANTE PRODUCTION AU MONDE

20.000 Motos 500 cmc. par an

LES MOTOS

ARIEL

8.000 kil. ont été couverts
sans arrêt battant tous les
records du monde

(contrôlé par l'A. U. C.)

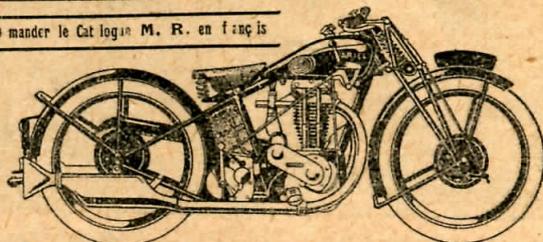
MODÈLES 500 et 550 cmc.

de 7.250 à 8.600 f.

clairage 11 cerise LUCAS Sup. 500 fr.

AGENTS RÉGIONAUX
demandés dans tous
les départements

Demander le Catalogue M. R. en français



H.-J. HARDING 49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS



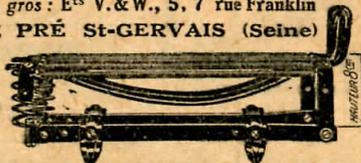
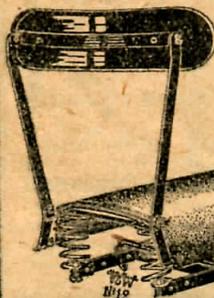
LA MARQUE DES ACCESSOIRES SÉRIEUX

NOTRE NOUVEAU SIÈGE ARRIÈRE N° 12

est idéal comme souplesse, rigidité latérale, faible hauteur et montage facile. Son fini et son prix sont incomparables. Il est fourni avec ou sans dossier et vous le trouverez ainsi que tous nos accessoires chez les garagistes marchands de cycles et motos ainsi que les commissionnaires.

En gros : Ets V. & W., 5, 7 rue Franklin
LE PRÉ St-GERVAIS (Seine)

CATALOGUE
sur demande

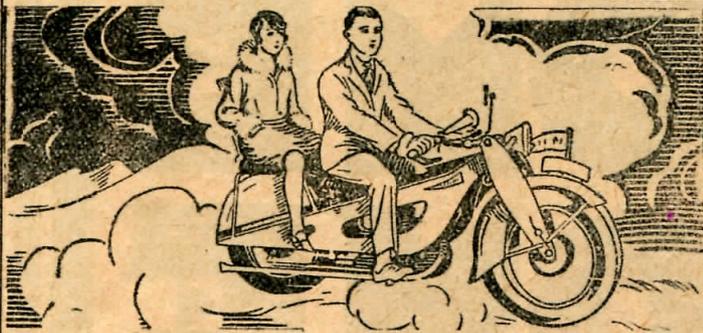


NOS NOUVEAUX
REPOSE-PIEDS
Pliants et réglables sont
les plus pratiques. Notre
collier Btè S G D G permet
un montage solide sur
toutes les dimensions de
tubes. Le caoutchouc est
moulé de forme ovale.

Exigez : V & W

N° 51 M





— LES CHARMES DU TOURISME A DEUX —

Vous vous êtes déjà posé la question :

- Quelle Moto -
vais-je choisir ?...

Vous hésitez entre telle ou telle marque pour des détails sans importance, puis vous dites : Telle machine n'est pas mal, vous l'achetez tout en pensant : Ce n'est pas cela que j'aurais voulu.

J'aurais désiré une Machine:

Propre. — Bien présentée. — Aux lignes harmonieuses. — Grande facilité de nettoyage.
-- Protection complète du pilote et du passager. — Avec minimum d'entretien. --

ET CEPENDANT CETTE MACHINE EXISTE

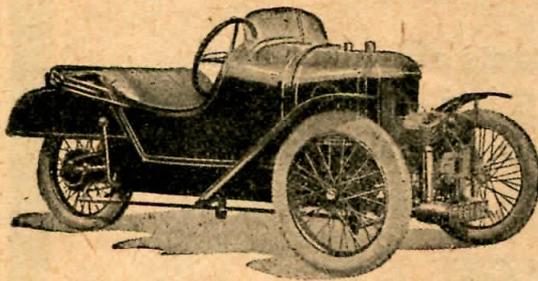
c'est la **“NEW MOTORCYCLE”**

AGENT GÉNÉRAL

PARIS-MOTOS, 79, Av. des Ternes - PARIS (17°)

Cyclecar DARMONT MORGAN

Meilleur marché et plus confortable qu'une motoeyelette



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

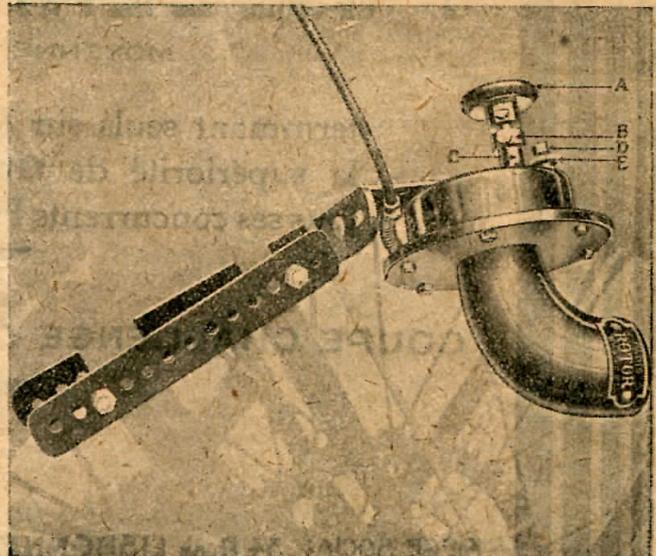
Rue Jules-Ferry, COURBEVOIE (Seine) - Tél. 525

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

Avertisseur ROTOR POUR MOTOS

sans équipement électrique.

Ed. BOTTIN, Constructeur, 74, rue Pelleport — PARIS (20°)



Très puissant — Prix : 110 fr.

(Expédié franco contre Chèque ou Mandat)

AVERTISSEUR ROTOR pour Motos

GNOME RHONE

VAINQUEUR

DU

TOURIST TROPHY FRANÇAIS

(Coupe ANSALDO Motos)

CATÉGORIE 500 CMC

1^{er} ex-æquo **BERNARD ET NAAS**

MOYENNE : 75 KM 489

terminant seuls sur 8 partants affirmant ainsi
la supériorité de GNOME ET RHONE sur
tous ses concurrents Français, Anglais et Belges.

COUPE CHALLENGE DU M.C.F.

COUPE PONSOT

SIEGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE MSINS DE VENTE 49, AV. DE LA 6^{DE} ARMÉE

PARIS

SUCCURSALES

31, RUE DE PARIS. LILLE

185 BIS R. DE ROME. MARSEILLE

SUCCURSALES

297, AV. JEAN-JAURÈS. LYON

6, R. D'AUBUISSON. TOULOUSE

Fondée en 1913

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
PARAISSANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5. PARIS (2^e)

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 (2^e)

ÉDITORIAL

Ne toucher qu'au guidon

M. Weymann, dans les déclarations qu'il a faites aux journalistes après sa victoire, a dit qu'au cours des 20 heures, il n'a touché que le volant de sa voiture. C'est assurément le plus beau compliment qu'on puisse faire d'une voiture et il est à l'honneur de l'industrie française qu'on puisse le faire non seulement d'une super-voiture comme l'Hispano, mais d'un bon nombre de voitures beaucoup plus modestes. Tout tend à la simplicité d'entretien, car confier au client le soin d'entretenir tel ou tel organe délicat, c'est aller au-devant de pannes. Que d'automobilistes actuels se montrent même, en ce qui concerne le graissage de leur machine, d'une déplorable négligence ! Combien n'ont jamais vidangé l'huile du moteur ! Combien même en oublient l'existence de leurs graisseurs, alors qu'avec les systèmes de graissage sous pression, il est si simple de lubrifier toutes les articulations ! On a maintenant des systèmes de graissage qui amènent l'huile à tous les points à graisser, soit au moyen d'une pompe, soit par capillarité. Bref, l'automobiliste d'aujourd'hui n'a plus besoin d'être un mécanicien. Il lui suffit d'être un conducteur.

Nous pouvons donc poser en principe qu'un véhicule automobile ne peut être populaire que si son entretien se réduit au minimum. Et on voit effectivement la moto s'engager de plus en plus dans cette voie, au fur et à mesure que son usage se répand. Ce mouvement n'est peut-être pas aussi rapide que le voudrait certains et il faut admettre même que, sur ce point, nous sommes en retard sur l'automobile. Mais il faut néanmoins être juste et il ne faut pas plus exagérer les critiques que les éloges. Le développement de la moto est tout d'abord postérieur à celui de l'automobile, et s'est ainsi trouvé handicapé. Le public a mis beaucoup plus longtemps à apprécier les qualités de la moto que celles de l'auto. De plus, se dressent deux gros obstacles, le prix et le poids. Il est certainement plus difficile d'établir un bon avion qu'une bonne locomotive et une bonne motocyclette qu'une bonne voiture. Le prix aussi est un écueil. On vend beaucoup plus de motos à 3 ou 4.000 francs que de motos à 10 ou 15.000. Trop de personnes considèrent que les constructeurs de motocyclettes vendent trop cher. Qu'ils considèrent qu'une motocyclette

de 350 cmc., sans changement de vitesse, se vendait avant la guerre un millier de francs. Si on appliquait à ces prix l'indice actuel de cherté de vie, une telle machine devrait coûter 6.000 fr. On trouve pour deux mille francs environ des monovitesse équipées d'un deux temps de cylindrée plus faible, il est vrai,

mais donnant sur la route des résultats identiques. Pour 6.000 francs, on a de superbes machines à moteur à haut rendement, boîte à 3 vitesses, gros pneus, freins puissants, etc. La moto actuelle est donc bon marché et cela empêche naturellement le constructeur de la doter de tous les perfectionnements qu'il voudrait. Mais, pourtant, combien conduite et entretien ont été améliorés et simplifiés. Carburateur automatique, graissage automatique du moteur ont mis la conduite d'une moto à portée des personnes les plus ignorantes en mécanique. Les soupapes ne se dérèglent plus, ne se piquent plus, le décalaminage ne se fait plus que de loin en loin. Les articulations de la fourche, la direction, les moyeux sont rapidement graissés avec une pompe spéciale. A la courroie s'est substituée la chaîne qui ne patine pas et n'a que très rarement besoin d'être retendue. A l'éclairage à l'acétylène se substitue l'éclairage électrique qui ne demande que rarement des soins. Peu à peu nous arrivons à la machine vraiment pratique, qui ne sera pas affectée par les intempéries, qu'un seau d'eau nettoiera, bref la machine qu'entre de rares revisions, nous pourrons conduire sans toucher à autre chose qu'au guidon.

On commence à parler du T.T.

Il n'y a pas dans le sport automobile une épreuve qui soit l'équivalent du T. T. pour le sport motocycliste. On y retrouve cet enthousiasme qui, il y a vingt-cinq ans, animait les grandes courses d'automobiles. Déjà, à l'heure actuelle, il y a 131 engagés (51 en seniors, 54 en juniors et 26 pour la série des lightweights). L'année dernière, il y avait 57 seniors, 47 juniors (350 cmc.) et 29 lightweights. Et du côté des spectateurs l'enthousiasme n'est pas moindre. C'est par milliers qu'ils s'embarquent sur le Fenella qui est, sans doute, le vapeur le plus connu des motocyclistes anglais, et la semaine du T. T. déverse dans la bourse des hôteliers de l'île de Man une pluie d'or. La Maison des clés, gouvernement de l'île de Man.

SOMMAIRE

N^o 272

Samedi 26 Mai 1928

Par-ci, par-là	511
Paris - les Pyrénées - Paris 1928	512
Nos modèles 1928 sur la route : La Brough Superior 680 cmc. par Fred S. Lipman	513
Le Bol d'Or	516
A travers l'A. D. A. C., par Robert Sexé (suite)	517
Le Concours du Silencieux. Les Transmissions et les boîtes de vitesse, par H.-P. Borestroke	523
Le Dirt Track Racing, par B. Coulter	527
Médecine motocycliste, par le Docteur Imbert	528
La Page des Clubs	531
Le Sport de la Semaine	533
Le Royal Standard	534

délibère gravement sur le gros événement de l'année et a en particulier, pris la sage résolution de fermer les routes chaque matin pendant la période d'entraînement.

Il y a des marques qui sont des habituées du Tourist Trophy et qui, chaque année, disputent leur chance. S'imaginerait-on un T. T. sans une équipe officielle d'A.J.S., de Norton, ou de Scott ? Cette année, il y a une grosse surprise, c'est la Norton 350 cmc. dont le moteur à culbuteurs est une fidèle reproduction de la 500 du même type. Rex Acme, Cotton sont également des fidèles du T. T. D'autres marques y paraissent moins régulièrement, mais il est rare qu'elles n'y soient pas officieusement représentées, par des coureurs indépendants.

Les rumeurs vont leur train au moment du T. T., mais il est rare qu'elles prennent corps et, d'après ce que l'on sait actuellement, il semble que les constructeurs soient en grande majorité restés fidèles au monocylindre à quatre temps et que, seule, la Scott, plus redoutable que jamais avec une équipe de six coureurs de grande classe, soit la seule championne du deux temps. Douglas est, dans le clan des quatre temps, la seule bicylindre.

Aucune machine étrangère n'est encore, à l'heure où nous écrivons ces lignes, engagée. Guzzi, qui avait si brillamment figuré l'année dernière, n'a sans doute pas considéré que le succès commercial sur le marché britannique ait répondu au succès sportif. On comprend cette hésitation devant les frais considérables que représente la participation au Tourist Trophy. Il y aura des coureurs italiens, mais ils monteront des machines anglaises.

Il semble que les efforts des constructeurs, cette année, tendent surtout à donner à leurs machines des qualités de résistance et de régularité. On remarque en particulier des carters largement nervurés. La plupart des machines ressemblent tellement aux machines de série que seul un examen attentif permet de les distinguer.

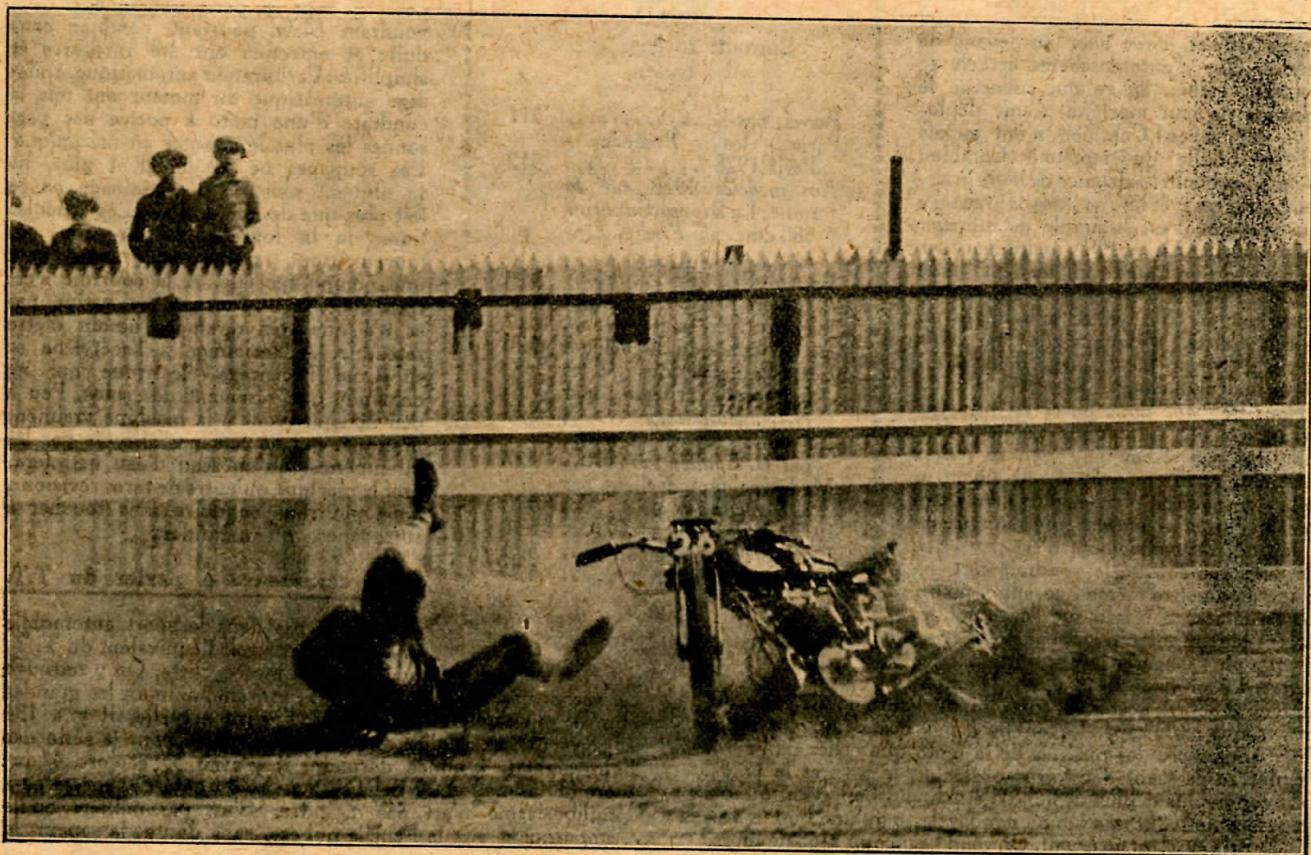
Les amendes sont chères

Nos lecteurs savent que, par un décret ministériel approuvé par l'unanimité du Conseil des Ministres, le taux des amendes a été relevé, en sorte que la moindre des contraventions extirpe de notre portefeuille un beau billet multicolore. C'est une décision qui est grave pour ceux qui ne sont pas riches. L'opulent propriétaire d'une voiture de trois cent mille francs, ne s'apercevra pas de la perte de cette somme, mais il n'en sera pas de même du motocycliste qui a dû longuement économiser pour acheter une machine d'occasion. Une telle amende peut parfaitement l'empêcher de continuer à rouler et à vendre sa machine. Assurément, la justice est difficile à réaliser et la loi ne peut toujours envisager des cas particuliers.

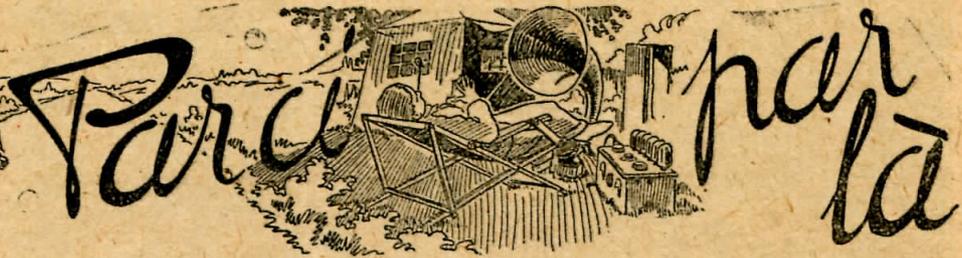
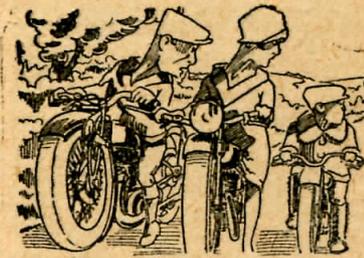
L'impôt est basé, somme toute, sur la cylindrée et il n'est pas toujours très équitable puisqu'on a des voitures de 1.500 cmc. qui coûtent 100.000 fr. et plus, et qui ne paient pas plus que telle voiture populaire qui est vendue le cinquième de ce bien. Mais, à vrai dire, l'injustice n'est pas, en fait, aussi grande que pour les amendes. On achète en général une voiture dont la cylindrée répond à la situation où on se trouve et quand on a une situation modeste, on ne s'offre généralement pas une 40 CV. Et, parmi les taxes, il ne faut pas oublier la taxe de luxe qui frappe les voitures proportionnellement à leur prix.

Il n'est naturellement pas possible de créer des catégories d'amendes selon la situation du contrevenant ; la justice déjà borgne et boiteuse deviendrait aveugle et paralytique. Mais il faudrait que le taux des amendes fût tel qu'il ne risquât pas de mettre dans une situation pénible celui qui a un échappement un peu trop bruyant et des chiffres de plaque de police d'un millimètre trop petits.

Il y a une autre injustice encore. C'est que le taux des amendes n'est guère différent pour une faute peu grave et pour une dangereuse imprudence. Avec la police et les tribunaux actuels, tout le monde est mis à la même sauce.



Mitchell fait involontairement un exercice de haute école lors du Dirt Track Racing de Liverpool. Remarquer la précision de l'instantané : la machine n'est pas encore déséquilibrée.



Tan-sad et gendarmerie

Nous avons déjà eu l'occasion de parler, dans ces colonnes, de la bonne ville de Nevers. Un de nos lecteurs nous demande d'y organiser un rallye-camping, en vue de faire de la propagande. Malheureusement, une phrase de sa lettre nous attriste :

Si vous passez en ville avec un passager en tan-sad vous êtes l'objet de la curiosité générale. Un gendarme ne m'a-t-il pas apostrophé dernièrement en me disant qu'un arrêté du maire interdisait la circulation en ville avec un passager ! (J'ai pourtant une 350 cmc., avec siège arrière et repose-pieds pour le passager : d'où sécurité parfaite.)

Et voici le point névralgique ! Nous pensons que M. le maire avait rapporté son : rêté. Il semble d'après l'attitude de ce gendarme qu'il n'en est rien. Nous le regrettons vivement, car il eût été très intéressant de faire une sortie sur Nevers, 250 kilomètres de route excellente n'auraient pas effrayé nos motocyclistes. Mais indépendamment du danger de contravention (car nombreux sont, dans nos sorties, les amateurs du duo), nous hésitons à rendre visite aux commerçants de Nevers ou l'accueil fait aux motocyclistes par la municipalité risque de n'être pas des plus gracieux, la motoprobie semblant être encore à l'ordre du jour dans la capitale du Nivernais.

Deux poids — Deux mesures

A la suite de la décision des tribunaux concernant l'accrochage de William dans les Six Jours d'hiver, le Tribunal de Compiègne a donné raison à notre sympathique coéquipier ; cependant certain journal ayant fait remarquer que le signe du bras n'est rendu obligatoire par arrêté préfectoral que pour Paris, la Seine et la Seine-et-Oise, et que par contre dans les autres départements, le conducteur n'était pas tenu à tendre le bras mais simplement à regarder si la route était libre avant de virer, nous croyons que les Pouvoirs Publics pourraient commenter une telle anomalie, et qu'une loi régularisant cette situation serait la bienvenue dans tout le monde motocycliste et automobile.

Une nouvelle Société

« On nous apprend la formation de la Société Anonyme « Appareillage pour Motos, Autos, Cycles, etc... » aussi appelée « Amac », au capital de 600.000 francs, siège social, 75 ter, rue de Villiers à Neuilly-sur-Seine, dont les statuts vont être publiés incessamment dans les journaux officiels. L'objet de la nouvelle Société est, bien entendu, la fabrication et la vente des carburateurs et autres appareils bien connus « Amac », représentés jusqu'ici par les Anciens « Etablissements Robert Munro, 198, boulevard Pereire, à Paris.

« Nous relevons parmi les actionnaires de la nouvelle Société : M. R.-M. Munro, administrateur-délégué ; M. A.-R.-I. Munro ; M. Perrin ; M. Gabell, etc... La prospérité de cette nouvelle venue rend déjà superflus les meilleurs vœux que nous pouvions lui adresser. »

Parachute et Motocyclette

Le parachutiste et constructeur, M. Blanquier, est officiellement acquis à la cause motocycliste, et vient de faire acquisition d'une Monotrace. Sans doute en a-t-il reconnu les nombreux avantages.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Collette, sauvé, en convalescence

...envoie à tous ses amis et les nombreux motocyclistes qui se sont intéressés à lui, ses remerciements amicaux ; il n'a qu'à patienter, la guérison n'est qu'une question de jours maintenant.

Belle correction d'un constructeur...

Une personnalité motocycliste revenant du T. T. de Montigny eut une panne malencontreuse et irréparable sur place, en face des usines René Gillet. M. Gillet lui-même offrit un coin de son atelier au dévot pour garer son engin jusqu'au lendemain, refusant de savoir de quelle panne il s'agissait et renvoyant le lendemain à l'usine de son confrère, sur un camion, la moto en panne : il se contenta de déclarer qu'il serait heureux que, si l'une de ses machines se trouvait dans le même cas, l'un de ses confrères en fit autant : délicatesse qu'il valait de souligner.

Une épreuve eut lieu à Saint-Quentin...

...Et *Moto Revue* tint à y être représentée : mais l'accueil à l'organe motocycliste fut absolument nul, les organisateurs allant jusqu'à refuser l'entrée à notre secrétaire qui ne dut d'assister à l'épreuve que par la meilleure compréhension d'un gendarme. Par contre, un journal dont la rubrique sportive est loin d'atteindre à l'ampleur de *Moto Revue* eut les honneurs, un peu exagérés, de la journée. Malvaise tactique, nous semble-t-il, d'un groupement qui, pourtant, nous a demandé souvent appui.

A. J. S. à la conquête du Maroc.

Après Ariel, A. J. S. a décidé la conquête du Maroc, et nous apprenons que M. Descloux, autrement dit les Etablissements Alpina de Rabat, vient de recevoir la 500 cmc. arbre à cannes en tête. Défendez-vous industriels français.

La rétrospective des « vieux tacots »

Ainsi que nous l'avons annoncé nous aurons au Salon prochain une rétrospective des « vieux tacots ». Elle a pris consistance sous l'impulsion de M. Penton et de M. Céannes commissaire général du Salon de l'Automobile. Nous apprenons que la maison René Gillet l'une des mieux placées pour une telle rétrospective a mis à la disposition des organisateurs trois véhicules que l'on pourrait appeler préhistoriques. L'ancêtre de 1895 bien connu de nos lecteurs, une motocyclette 1905, René Gillet bi-cylindre 4 C. V., et un tricar de cette même année 1905 que nous n'avons vu depuis longtemps. Nul doute que la curiosité des visiteurs sera éveillée par ces véhicules glozeliens.

Bonne nouvelle pour les propriétaires de Motos Sport

Nous apprenons que le fabricant des sièges AR extra-souple à double réglage E. N. vient de créer un système de porte-bagages à longueur variable, permettant l'adaptation de ses sièges indistinctement sur toutes motos sport. Ce montage permet le minimum de hauteur. Il nous a paru intéressant de de le signaler à nos lecteurs, les motos sport étant de plus en plus à l'ordre du jour.

La Motocyclette française à la Conquête du Mozambique.

Notre petit doigt toujours bien informé nous apprend que l'une des personnalités les plus cotées, envoyée en mission au Mozambique, le prince Louis de Bourbon, a décidé d'accomplir ses missions officielles en motocyclette. Curieusement intéressé par la moto immaculée parce que toute blanche du Baron de L'Epine, dont nos lecteurs verront les photographies et description dans ce présent numéro, le Prince Louis de Bourbon est passé aux ateliers René Gillet et a commandé une machine semblable à celle du Baron de L'Epine. Il s'embarque dans quatre jours, le 30 mai, à Anvers avec sa machine. Belle propagande pour l'industrie française, d'autant plus que motocycliste accompli le Prince Louis de Bourbon a promis à *Moto Revue* une documentation riche sur l'Afrique motocycliste.

Après Vienne — Bruxelles...

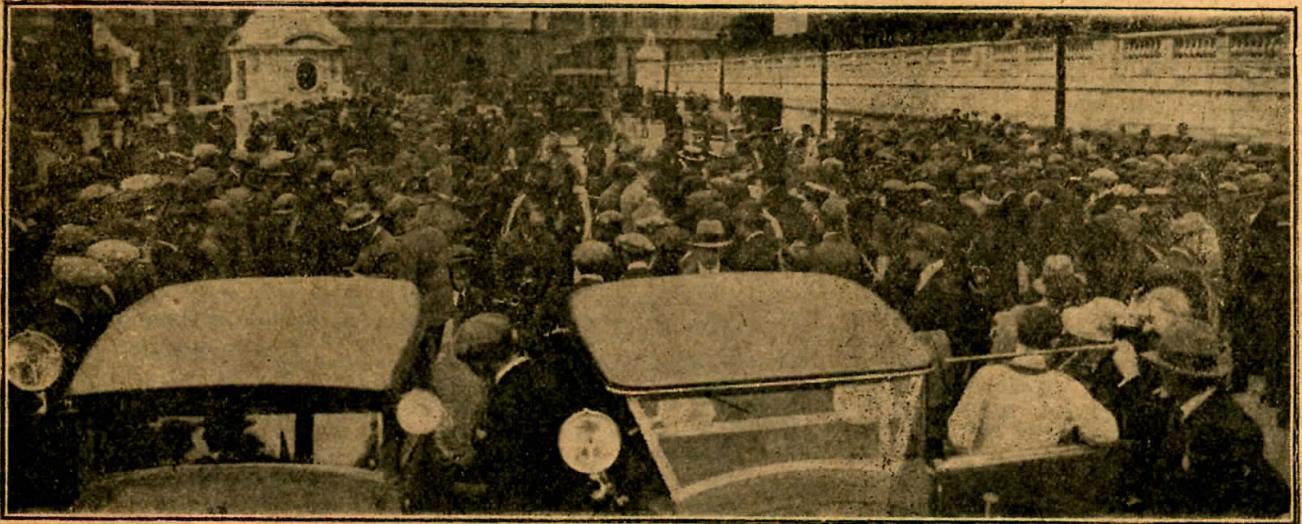
... et Bruxelles à son tour réclame le film. La Fédération Motocycliste Belge a invité les Etablissements René Gillet à faire le déplacement de Bruxelles le dimanche 17 juin prochain. Le film Pathé de la Motorisation dans l'Armée sera projeté devant un auditoire restreint, sans doute, mais de marque, comprenant tout naturellement les dirigeants de la F. M. B. les Membres du Royal Automobile Club de Belgique, ainsi que les principales autorités belges du Ministère de la Défense nationale. Les Belges ont été très intéressés par les évolutions de Satory au point d'entreprendre à leur tour la Motorisation dans l'Armée, Belle propagande pour l'industrie française et le travail que *Moto Revue* a fait depuis près d'un an.

Qui a ignoré le système métrique ?

Un imprimeur, un réacteur ou notre secrétaire semble ignorer le système métrique et semble ignorer les francs et les litres. Le premier débitant de boissons venu connaît certainement mieux les discriminations à faire entre sa marchandise et son paiement. C'est sans doute pour cela que nous avons publié du Mixtrol Oil que la dépense était de 3 litres, alors que nous voulions dire 3 francs, ce qui correspond à un supplément de 25 centimes par litre de carburant. Vraiment il est à croire que l'auteur de l'article avait fait confusion de carburants.

J'espère que les Motocyclistes passeront chez moi.

M. Steinier, l'agent bien connu des Motocyclettes Gillet à la Chapelle-Saint-Mesmin nous écrit : « Je me trouve à 6 kilomètres de la place du Martroi (Orléans) sur la route que suivit le 27 mai votre sortie *Moto Revue* Paris-Tours. C'est la deuxième pompe à essence à votre droite après avoir quitté Orléans ; alors n'oubliez pas de dire à vos jeunes gens de s'arrêter à Luc-Motos, en face de la Mairie de la Chapelle-Saint-Mesmin, où ils trouveront non seulement tout ce qu'il leur faudra mais aussi une remise particulière sur tous leurs achats.



LE 8^e PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Grande épreuve internationale de tourisme organisée par "Moto-Revue"
du 22 au 29 Juillet 1928

L'ITINÉRAIRE

L'itinéraire de Paris-les Pyrénées-Paris ne fut pas toujours le même. La première année, nous organisâmes le trajet en partant de Paris en allant sur Bordeaux. La seconde année 1922, par contre, nous filâmes directement sur Clermont-Ferrand en faisant le trajet opposé. Ce n'est que par des données successives que nous arrivâmes à la formule actuelle qui nous fait partir de Ville-d'Avray pour Bordeaux-Bayonne, les Pyrénées et remonter par le Roussillon, le Massif Central, l'Auvergne, vers la Sologne, la région Beaugeronne et rentrer triomphalement à Paris. Voyons donc l'itinéraire qui sera adopté cette année, à l'exception d'une petite modification dans la région de Luchon.

Première Etape

Les motocyclistes groupés à la Place de la Concorde sont amenés sous la conduite des agents de la Préfecture à travers Suresnes jusqu'à Ville-d'Avray où le départ est donné. Cette première épreuve est l'étape de nuit, c'est-à-dire que le signal du starter étant donné vers 18 heures, les concurrents n'arriveront à Bordeaux, en maintenant leur moyenne, qu'aux premières heures du jour du dimanche matin. En conséquence, ils roulent pendant huit heures dans l'obscurité complète. C'est de l'avis de certains la plus difficile, puisqu'elle exige une mise en route des concurrents assez difficile à obtenir, à laquelle vient se joindre les traîtrises de la nuit et de la route. Versailles, Rambouillet, puis les coureurs se dirigent sur Châteaudun, puis vers Tours. Dans cette ville, ils sont contraints d'allumer leurs phares. C'est alors que se produisent les premiers abandons, les premiers échelonnements et les premiers contacts entre les coureurs; par les contreforts de la Beauce, ils rejoignent Châteaudun, puis Tours et arrivent vers Châtelleraut qui représente à peu de chose près la moitié de leur trajet. Un contrôle toujours bien organisé par l'A.C.O. les attend à Tours ainsi qu'à Poitiers. Angoulême occasionne généralement quelques chutes. La ville est très escarpée, puis c'est la descente au petit jour par Libourne et Bordeaux où l'arrivée se fait sur la Place des Quinconces. L'an dernier, une dizaine de concurrents furent éliminés pendant cette étape.

En 1921, la première étape se fit de Paris à Poitiers et Bordeaux était le terminus de la seconde étape. De là, les concurrents allaient jusqu'à Pau, puis Toulouse et remontaient par Agen jusqu'à Bordeaux. Enfin, ils terminaient la grande randonnée par la route du départ. En 1922, l'itinéraire est changé et

la première étape se fait de Paris à Vichy, puis Rodez-Toulouse, Tarbes, Bordeaux, Tours et Paris. C'est en 1923 que l'itinéraire actuel est adopté et qui donne les meilleurs résultats. A cette époque, la moyenne de 30 à l'heure est encore réputée comme difficile. Ce fut aussi l'année des amateurs. En 1924, nous assistâmes à l'adoption du 45 à l'heure. La course est devenue populaire, mais elle se fait à l'envers de l'itinéraire actuel. Les concurrents partent de Paris se dirigeant sur Clermont et enfin par Bordeaux. C'est cette année-là que l'on voit les plus grands abandons de toute l'histoire de Paris-les Pyrénées-Paris : Gheude, Lejeune, Sauveur, Human, Vulliamy sont parmi les plus notables victimes. Mais, c'est aussi la consécration officielle de la grande épreuve. En 1925, l'itinéraire recevra les mêmes directives, les coupures d'étapes seront différentes, Paris-Bordeaux est toujours le critérium du départ. Les pavés de Belin sont tellement mauvais que l'on a eu la condescendance de diminuer la seconde étape jusqu'à Biarritz seulement, ce qui n'empêche pas les concurrents à faire preuve d'endurance et de cran. En 1926, l'itinéraire actuel est suivi de point en point. Le succès est complet et la formule est arrêtée qui va permettre de considérer Paris-les Pyrénées-Paris comme la plus rigide épreuve de tourisme de la saison.

Deuxième Etape

Bordeaux. — De cette ville les coureurs se dirigent sur Bayonne, à travers la Gironde et les Landes. Notons que, pour la machine, les 50 kilomètres qui séparent Gradignan de Belin et même jusqu'à l'abouheyre sont souvent néfastes. La route est composée à cet endroit de pavés napoléoniens, c'est-à-dire la route suit selon la formule romaine, la ligne la plus courte d'un point à un autre; cette ligne stratégique a en outre été prévue avec un milieu de pavés très gros et les bas-côtés divisés par tiers sont en sables mouvants.

De là, les coureurs assez fatigués et rompus, se dirigent sur Bayonne, puis arrivent à Pau où a lieu le contrôle de cette étape. L'an dernier Vroonen fit la triste expérience des bas-côtés de Belin.

Troisième Etape

Tel que le Tour de France cycliste, la troisième étape a prévu les contreforts d'Aubisque puis ceux du Tourmalet; ce qui donne un grand attrait à Paris-les Pyrénées-Paris de *Moto Revue*, c'est précisément la similitude des deux épreuves et les difficultés que rencontrent non seulement l'homme, mais aussi

la machine. De Pau, les concurrents grimpent Le Tourmalet qui servira de départage par suite d'une addition au règlement général. La chaleur est généralement torride, et épreuve durement les concurrents. Cette année, nous n'aurons pas la descente du Tourmalet sur Tarbes; par contre, nous bîserons jusqu'à Luchon où l'on nous promet une réception grandiose. L'on peut dire que c'est la troisième étape qui classe les concurrents en deux catégories, les as et les futurs as; qu'en outre ils sont impitoyablement éliminés par le pourcentage excessif de la route. Cette étape est aussi dure, car elle comporte la montée au col d'Aspin. Là encore, le règlement a prévu une classification par temps de montée. Cette année ce classement sera beaucoup plus dur que les années précédentes. Ensuite, c'est la descente sur Arreau où les coureurs rejoindront Luchon qui sera la première fois contrôle d'arrivée. C'est dans cette étape que l'an dernier nous eûmes un incident qui frisa l'accident et faillit se transformer en catastrophe. Nul n'a oublié le virage pris à la corde par Mme de Marande.

Quatrième Etape

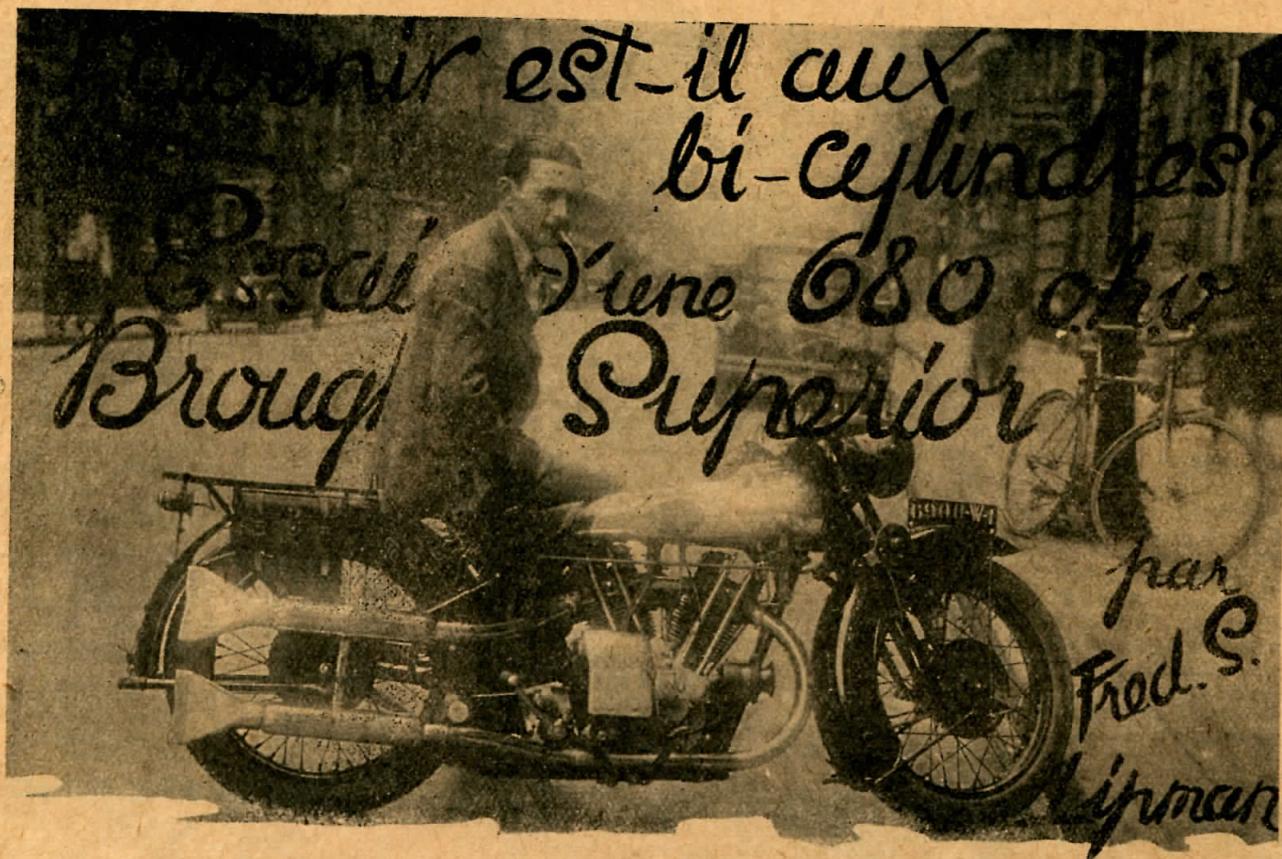
De Luchon, les coureurs parcoureront par l'itinéraire un peu différent de l'an dernier et des années précédentes, la même distance afin de gagner Perpignan, ainsi qu'on le voit réuni pas à pas à l'itinéraire du Tour de France de notre confrère *L'Auto*. Peu de chose à dire de cette étape, sinon qu'elle sert comme point de repos à nos concurrents.

Cinquième Etape

De Perpignan les coureurs vont gagner Toulouse. Le sol est uniforme, plat et il semble de prime abord qu'il n'y ait aucune difficulté. Mais les routes de ces régions sont excessivement poussiéreuses, leur réaction tarde encore, et cela est des plus pénible, lorsque le soleil se met de la partie. Véritable tôle ondulée coupée de portions complètement défoncées. Cette étape cependant n'est pas l'une de celles qui octroient de remarquables pénalisations et l'accueil est chaleureux à la ville de Toulouse venant après l'enthousiasme de Carcassonne.

Sixième Etape

De Toulouse les coureurs remontent vers l'Auvergne, Clermont-Ferrand. Une autre difficulté va surgir, ce sont les montages russes perpétuelles, agrémentées d'un vermicelleux labyrinthe où nous avons compté sur 200 kilomètres plus de 1.800 virages. (A suivre.)



Je dois avouer tout d'abord que l'essai de la Brough-Superior m'a fait comprendre, enfin, ce que c'était qu'une vraie motocyclette, sans considérer le point de vue financier, ni le point de vue cylindrée.

L'impression première qui se dégage de cette machine est une sensation de douceur, de puissance, de flexibilité et de silence sans pareil.

Chaque motocycliste qui s'intéresse un peu aux productions internationales, connaît, soit de nom, soit par les photos, la plus merveilleuse machine au monde, la plus élégante aussi : la Brough.

Ce modèle n'est pas le modèle, originel c'est-à-dire la 1.000 cmc., mais simplement une 680 cmc., équipée d'un moteur Jap, 2 cylindres, à culbuteurs enfermés, moteur comportant certaines modifications dues à l'extraordinaire réalisateur qu'est George Brough.

Celui-ci qui a commencé à courir sur des 1.000 cmc. soupapes latérales à Brookland, a collectionné pas mal de succès, soit sur des plages, soit sur la piste, soit même sur route, dans différentes courses et trials.

Au moment de la première réalisation de cette machine, vraiment splendide, il a cherché, véritable Bugatti de la moto, la plus grande bien-facture et le maximum de qualités pour une machine « de qualité. »

Description de la machine

Le cadre se partage sous le cylindre avant en deux tubes droits, qui sou-

tiennent la boîte de vitesses et qui remontent jusqu'à la position centrale de la roue arrière.

Le moteur est soutenu par une large plaque double à l'avant, une plaque intermédiaire entre la boîte de vitesse et la partie arrière du carter. Un tube rejoint directement le point d'attache de la selle au bas du cadre.

La fourche, du système Harley, est fabriquée en Angleterre et comporte des amortisseurs réglables.

Le guidon, au lieu d'être fait soit d'un tube, soit de deux tubes, est formé par une partie métallique matricée qui se termine en tube, où viennent se fixer les manettes, et spécialement la poignée tournante d'admission des gaz ; une manette d'air complète la carburation, une manette d'avance excessivement sensible, comme je le dirai tout à l'heure, règle l'allumage, une pédale et une manette régissent les deux freins.

Un mot pour ceux-ci qui sont de très grande dimension, non pas seulement depuis cette année, mais depuis 3 ans déjà.

La boîte de vitesse Sturmey-Archer est commandée par deux tringles séparées, ce qui permet de faire passer ces tringles en dehors de la place habituelle, c'est-à-dire sans être sur le côté du moteur.

Un mot encore pour les repose-pieds ajustables, pour le très ingénieux dispositif qui permet de mettre la machine légèrement de côté, grâce à une petite béquille fixée sous un des repose-pieds.

Les garde-boue sont excessivement larges.

Une béquille avant et une béquille arrière, sont à elles deux le complément indispensable d'une réparation sur route.

Les sacoches sont de large dimension. L'éclairage et le klaxon sont bien conditionnés.

Un réservoir en selle, superbement nickelé, enjambe la machine.

Une bonne selle Brooks aide le cavalier à supporter les cahots de la route.

Un mot encore pour le graissage assuré par une pompe Pilgrim.

La magnéto fixée parallèlement au moteur et non pas en bout d'arbre, est protégée par un flasque en aluminium de fort bon aloi.

Ce flasque est échancré, permettant ainsi la plus grande visibilité de la pompe à huile.

Il est intéressant de dire que le carburateur qui alimente cette machine est un carburateur spécial à deux jets et deux cuves.

Le fini de la machine est fait pour le cadre, pour les roues, pour la fourche, de quatre couches d'émail noir recouvert d'un enduit spécial imperméable aux intempéries.

Le réservoir et les parties les plus accessibles de la machine sont nickelées, tandis qu'un filet d'or entoure le réservoir.

Puissante et silencieuse

La machine est excessivement puissante et surtout excessivement silencieuse.

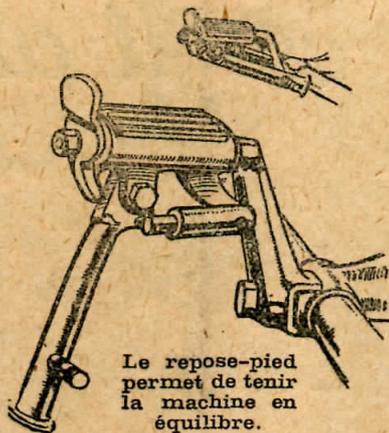
En effet, deux larges tubes d'échappement aboutissent à deux silencieux placés

à égale distance du centre de la roue arrière, et sont terminés par deux queues de poisson de large dimension.

Il est en effet agréable de sentir sous le doigt la manette de gaz qui fasse répondre la machine, et qui n'oblige pas, au moment de la nécessité d'un excès de puissance, d'entendre soit l'échappement, soit le moteur. Celui-ci est très silencieux aussi.

Comme je le disais tout à l'heure, la machine est puissante, tant par son allure que par son accélération très efficace. C'est l'impression que donne son moteur au ralenti, comme ses décelérations, grâce aux tambours de frein et à la fourche. Sur celle-ci on ne connaît pas cette impression désagréable que l'on ressent sur les fourches trop souples, et qui produisent au moment du freinage un arc-boutement tendant à rapprocher la roue avant du centre de la machine.

Celle-ci tient excessivement bien la route, et l'amortisseur de direction est absolument inutile. En effet, on vire très court et c'est un plaisir, sur une bonne surface, que de faire frôler la base du repose-pied contre le sol. Sur un espace large de 20 mètres, on peut faire un tour complet à près de 35 à 40 à l'heure, ce qui montre l'excellente tenue de route de cette machine. On peut dire en effet que cette direction est automatique.



Le repose-pied permet de tenir la machine en équilibre.

La position sur la machine est admirable. En effet les pieds se trouvent encastrés dans les repose-pieds, la selle excessivement basse et il suffit d'allonger la main pour retrouver le guidon bien à portée et sans aucune fatigue.

La machine est très rapide, tout au moins comme je l'entends. Malgré le moteur à culbuteurs et le bi-cylindre, il ne faut pas croire que cette machine est une moto de course. En effet, il ne faudrait pas se laisser influencer par l'habi-

tude de voir à Montlhéry ou dans des courses de côte des monstrueuses bicylindres, il ne faut pas oublier que l'on demande à cette machine de faire la vitesse d'un homme au pas en première et en seconde un peu plus de 10 à l'heure en prise. A ce moment, vous appuyez lentement sur la manette des gaz, et vous sentez la machine, sans heurt, démarrer littéralement et gagner sa vitesse maximum avec une rapidité extraordinaire.

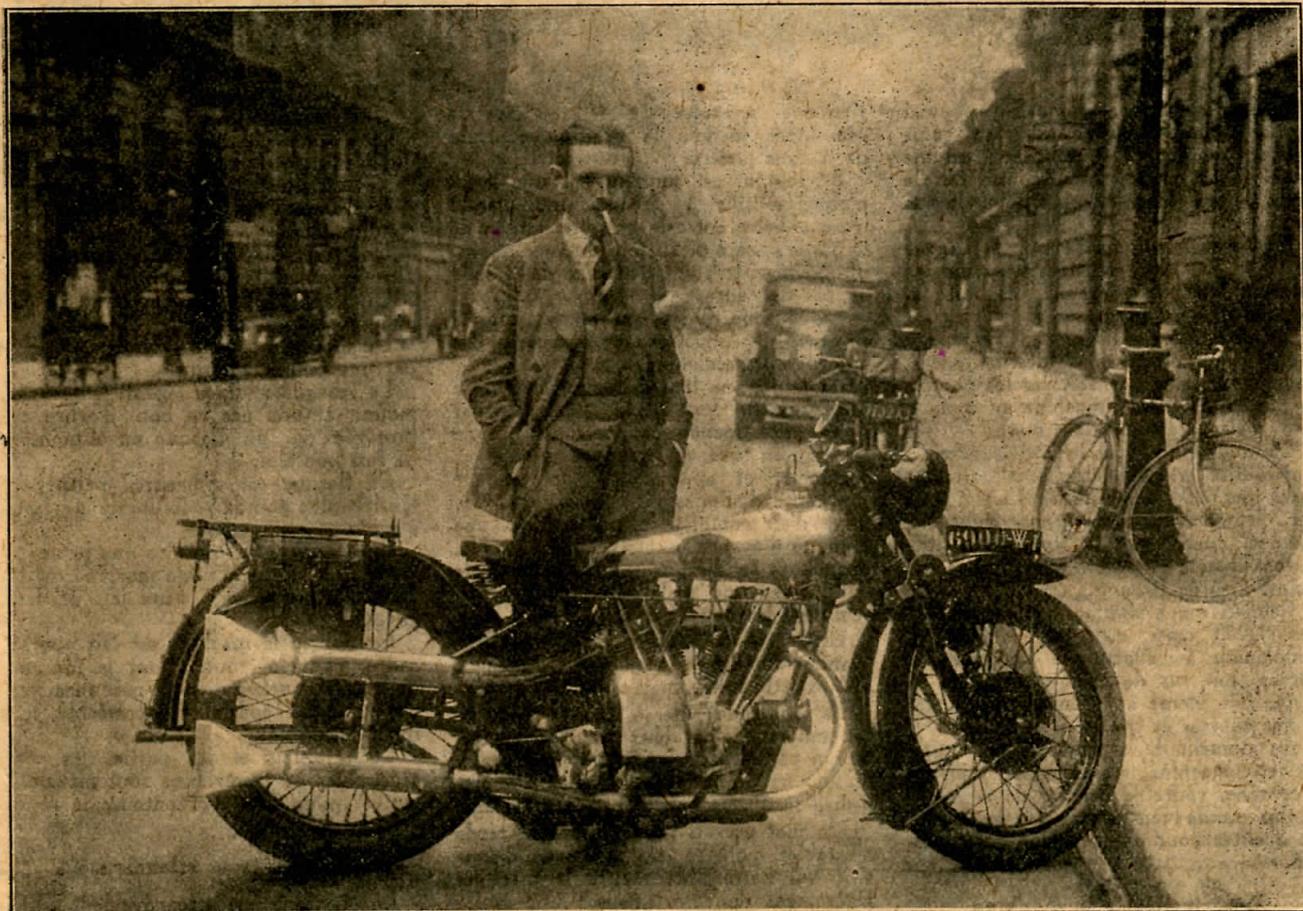
L'intérêt de ce moteur est de pouvoir arriver à une très grande vitesse en très peu de temps.

Un essai sur 1/4 de mille avec un départ lancé, nous donne dans un sens 11" 4 et en autre sens 10" 6, ce qui donne une vitesse moyenne de 130 kilomètres à l'heure, ce qui est évidemment très rapide, puisque pour donner une comparaison, 130 est le maximum jamais atteint par les machines de course françaises, en 250 cmc.

Il faut considérer que cette vitesse est très grande aussi, pour une machine entièrement équipée de ses silencieux, et sans ajustement préalable des culbuteurs.

Le moteur avait roulé environ 5.000 kilomètres.

Devrai-je parler aussi du freinage qui est parfait et qui donne des résultats jamais égalés à poids semblable, car il



Notre collaborateur pense sans doute qu'il est inutile de se déguiser en aviateur pour monter cette machine impeccable.

faut considérer qu'une machine faisant près de 200 kilogs et s'arrêtant en moins de 30 mètres, lancée à 110 à l'heure, représente évidemment une sécurité absolue sur la route.

L'intérêt d'une moto dont le moteur développe environ 22 HP n'est pas simplement de pouvoir réaliser de très belles vitesses sur des lignes droites ; ce qu'il est intéressant de lui demander et de lui faire obtenir, c'est avoir aussi de la sécurité sur la route, d'abord par son absence absolue de vibrations, et de déhanchement soit dans les mauvaises routes, soit dans les tournants, mais encore d'assurer à un cavalier qui n'est pas un motocycliste très expérimenté, une absence de danger, quand il est lancé à de grandes vitesses.

En effet, ce sont de grandes vitesses, puisque la sœur aînée de cette Brough, 680 cmc., la 1.000 cmc., que j'ai déjà conduite en Angleterre, réalise sur des bonnes routes et sur des parcours variant entre 200 à 300 kilomètres des moyennes de 95, 100 et même 103 kilomètres-heure, sur route ouverte. Naturellement la 1.000 est plus rapide, mais exactement aussi maniable que la 680 cmc.

Le modèle Pendine fait nettement plus de 150 à l'heure, équipée en tourisme, ce qui représente 20 kilomètres de plus que la petite (si l'on peut dire) 680 cmc.

Un mot encore pour dire que le fameux critérium de Paris-Nice en prise directe par les voitures peut être très facilement accompli par la Brough.



La 680 Brough en vitesse.

Une traversée de Paris est effectuée aussi en prise directe et à part un arrêt complet et un départ en seconde, il n'est jamais nécessaire de changer de vitesse.

La consommation de cette machine est d'un peu plus de 5 litres au 100 kilo-

mètres. En huile, il faut compter un bidon de 2 litres pour 650 kilomètres ce qui est excessivement peu pour une pareille motocyclette.

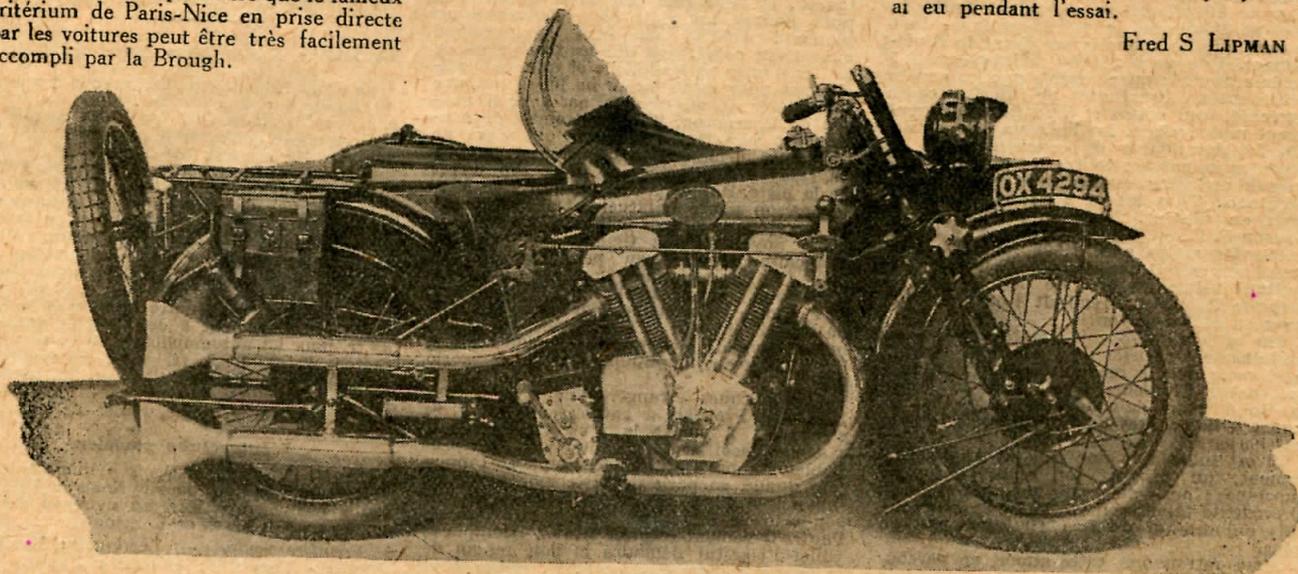
Entamons maintenant la question prix, question dont je parle rarement dans ces colonnes, mais qui est intéressante puisque cette machine ne peut pas être achetée par tout le monde et représente l'idéal de bien des motocyclistes. En Angleterre, sans éclairage elle vaut 96 guinées, ce qui représente, sans la douane, sans le transport : 12.000 francs environ.

Si la maudite taxe de luxe ne grevait pas le prix de cette machine, il est évident qu'elle ne vaudrait pas beaucoup plus, mais devons-nous considérer que c'est une somme exagérée pour une superbe monte pareille, dont n'importe quel motocycliste peut être fier.

Evidemment ce n'est pas la machine de tout le monde et elle peut donner des satisfactions que donneront peu de motos actuellement sur le marché.

Pour terminer, je dois donner mon avis personnel. Cette moto est la plus parfaite réalisation de mon idéal et j'en ai été tellement enthousiasmé que mon bon ami Psalty, l'agent pour la France, va par un prochain courrier, recevoir la commande de cette merveilleuse machine, avec laquelle j'espère faire de nombreux kilomètres, sans plus d'ennui que je n'en ai eu pendant l'essai.

Fred S LIPMAN



Une Pendine 1.000 cmc accouplée à un sidecar.

Cours de Préparation Militaire

Préparation militaire motocycliste

Le jour approche où va commencer la deuxième série des cours. Le temps dont nous disposons étant de beaucoup plus grand qu'à la première série, puisque nous prévoyons vingt leçons, nous avons décidé de changer la manière de procéder. A chaque séance aura lieu un cours de motocyclisme pur, pendant une heure environ, la dernière demi-heure étant consacrée à l'enseignement militaire. Beaucoup de nos jeunes gens, quoique pratiquants de la moto, ne peuvent

se targuer de connaître la machine à fond. D'autre part, on sait que l'armée n'emploie que quelques marques de motos. Il est bon, pensons-nous, de les mettre au courant et de les familiariser avec les machines qu'ils sont susceptibles d'avoir entre les mains. Le temps largement calculé que nous consacrons à la moto sera donc employé au mieux de l'intérêt général.

Nous informons certains de nos jeunes gens qu'une circulaire à eux envoyée il y a quelques jours nous est revenue, portant la mention « inconnu ». Nous prions donc tous les futurs

élèves de confirmer leur inscription soit par lettre en précisant leur adresse, soit en passant à nos bureaux, 51, rue Vivienne.

Après le T. T.

Certainement, il serait bon d'adjoindre au nom de Gnome et Rhône, ceux de Marelli, Nasa et Bernard ; les deux vainqueurs, nous ont précisé qu'ils étaient équipés comme dans toutes les autres épreuves de l'année et les années précédentes avec magnéto Marelli, ce qui démontre une fois de plus la valeur des magnétos Marelli ainsi que de son équipement Magluc dont on se rappelle les succès aux concours d'éclairage, Six Jours d'Hiver, Paris-Nice, etc...

Le Sport de la Semaine

Voici le départ des motocyclettes l'année passée

Le 7^e Bol d'Or

Epreuve de vitesse sur le circuit de Saint-Germain-en-Laye
(Pentecôte, 26-27-28 Mai 1928)

A l'heure où paraîtront ces lignes, les derniers préparatifs de la grande épreuve seront terminés et quelques heures seulement sépareront les concurrents du moment fatidique où le starter prononcera le fameux : Partez !

Le Bol d'Or déplace chaque année la grande foule ; même l'an passé, alors que près de 70 kilomètres séparaient Paris du lieu de l'épreuve, le public profane, tout autant que les connaisseurs firent le déplacement. Que nous réserve Saint-Germain ? Certainement le même succès que les années précédentes, Proximité de Paris, cadre agréable, tout concourt à en faire un grand event motocycliste. La lutte va être serrée. Un lot formidable de concurrents va se disputer la palme ; toutes les grandes maisons de motos ont engagé leurs représentants habituels. Tous les as sont au départ et tous en veulent. Nous rappelons que la maison F. N. est détentrice du record toutes catégories motos avec 1.698 km. 084 dans les 24 heures, soit une moyenne de 70 km. 783, battant même les 500, de peu il est vrai puisque Debaisieux réalisait 1.687 km. 602 avec sa Monet-Goyon.

En catégorie 175 cmc., cette dernière va certainement pousser dur. Elle fera ce qu'il faut pour que le record de cette catégorie soit battu. D'ailleurs, n'est-ce pas le propre du Bol d'Or que de nous faire assister chaque année à des chutes de records dans chaque catégorie.

Il est indéniable que, chaque année également, un progrès est réalisé sur nos machines ; aussi telle machine qui, l'année précédente tapait son 65 ou 70 de moyenne fait aujourd'hui de 5 à 10 kilomètres de plus.

Nous retrouvons, cette année, en parcourant la liste des marques les noms chéris de la victoire : Monet-Goyon, F. N., Rovin, New Motorcycle, Austral, les vainqueurs de l'an dernier, puis San Sou Pap qui vient de faire des étincelles au récent Tourist Trophy et dans toutes les dernières épreuves d'endurance, avec sa magnifique petite 175 cmc. qui ne se gêne pas, à l'occasion, pour montrer son feu rouge à des machines de cylindrée supérieure.

Puis, nous avons Royal-Moto qui possède un palmarès assez éloquent pour que le besoin ne se fasse pas sentir d'une longue présentation.

Jean Thomann sera au départ. Son nom figure au palmarès du Bol d'Or avec Batifort en 250 cmc. ; cela nous est une garantie que la maison s'est préparée consciencieusement. Gérald que nous avons vu à l'œuvre au Tourist Trophy va essayer de vaincre la malchance qu'il y a rencontrée. Propulycycle, l'acharnée des grandes épreuves s'annonce comme un rival dangereux et il est probable que nous aurons du bon de ce côté.

Utilia, Lucifer étaient venues aux Six Jours d'Hiver, nous les retrouvons dans la liste des engagés, nous prendrons plaisir à surveiller les phases de leur lutte contre le Temps. La machine Claude Delage que nous avions admirée au Salon d'octobre dernier voudrait Lien que la balance penche en sa faveur, et pour cela elle ne se gênera pas pour donner un petit coup de pouce au plateau ! Dé-Dé, au nom sympathique autant que court, veut que les trompettes de la renommée parlent d'elle et que ne ferait-elle pas pour cela ? Dollar ne laisse pas que d'inquiéter ses adversaires, car avec la maison de Charenton, il faut attendre de continues surprises. Rochester qui vient de participer brillamment au Tourist Trophy va essayer de répéter sur route son succès de la piste. Rappelons, en passant, que Messager, son pilote habituel est le vainqueur de la catégorie sidecar 600 cmc. du Bol d'Or 1927. Soyer a déjà figuré, ainsi que la Française-Diamant, au palmarès du Bol d'Or. Ces deux marques vont faire leur possible pour montrer qu'elles n'ont pas baissé. C. P. Roléo va promener son fameux châssis de tôle d'acier sur le circuit de St-Germain qu'elle connaît bien puisque Renaud a été, il y a deux ans, le vainqueur de la catégorie 350 cmc.

Les marques étrangères ne veulent pas laisser les Français se battre seuls : A. J. S. s'engage... à courir le plus vite possible. L'œhler-Escoffier, la machine vite fera probablement parler d'elle. Triumph et Finney (car quand on parle de cette marque, il est impossible de ne pas lui associer le nom de son coureur : ils sont inséparables l'un de l'autre !) veulent rééditer leurs... triomphes ! Gillet-d'Herstal défendra le bon renom de la fabrication belge avec F. N. qui a tout une série de lauriers à défendre. Toutes les maisons veulent faire mieux que l'an passé, aussi F. N. va avoir fort à faire.

Au total, 45 machines sont engagées, ce qui représente un lot splendide de compétiteurs motocyclistes.

En cyclocares, ou petites voitures, citons les d'Yrsan, Rovin, Morgan Monotrace, Sima Violet, Salmsom, Sénéchal, B. N. C., Gardahaut, Margueritte, etc. : 30 voitures participeront à la deuxième partie du Bol d'Or.

Le départ sera donné samedi à 15 heures pour les motos et les sidecars. L'arrivée aura donc lieu dimanche même heure. Un court entraînement de 60 minutes et à 16 heures les voitures s'élanceront à leur tour pour parcourir un nombre respectable de fois les 4 km. 300 du circuit, et terminer leur ronde lundi à 16 heures. Faire un pronostic ? I aisons ce petit jeu à nos lecteurs. Ils pourront s'y livrer pendant la nuit précédant l'arrivée. Les machines 1928 sont excellentes même

si la technique qui a présidé à leur construction diffère d'une marque à l'autre. Les conducteurs ? Pour une telle course, les maisons envoient leurs as, et ceux-ci ne demandent qu'à voir leur nom figurer au palmarès.

Alors ?... Eh bien, à vous, amis lecteurs. Soyez malins et devinez... si vous pouvez !

Le Rallye Radio Moto Revue du 3 juin

Le Haut Parleur organise, avec le concours du Radio Tourist Club de France, de notre confrère L'Auto et de Moto Revue un rallye-radio-touriste comportant plus de 25.000 fr. de prix. Nous avons dit dans notre dernier numéro de quelle façon sera composée cette amusante sortie. Le matin rallye régularité à la moyenne de 30 à l'heure. Ce qui reste très curieux, c'est la participation en même temps des automobilistes, des motocyclistes et des cyclistes. Des contrôles publics et secrets seront disséminés sur la route. Tout l'itinéraire se fera par ordre de T. S. F. Voir le programme dans notre numéro 271. Les droits d'engagement à cette sortie sont de 50 fr. pour les automobilistes, 20 fr. pour les motocyclistes et 5 fr. pour les cyclistes. Ils sont recus au Haut Parleur, 23, avenue de la République, Paris, ainsi qu'à Moto Revue, 51, rue Vivienne, Paris.

L'Interclubs parisien

Le M. C. de Saint-Denis a qualifié trois formidables équipes pour la finale de l'Interclubs parisien ; ce sera un morceau dur à avaler pour le M. C. de la Seine

Première équipe. — Berranger ; Martin ; Pechon ; Ferrazini ; Hémond ; Perrot.

Deuxième équipe. — Larioux ; Gobert ; Lemousy ; Lefrouvé ; Vaté ; Genet.

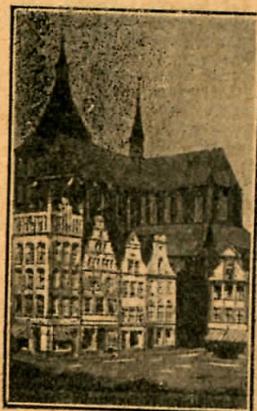
Troisième équipe. — Folliot ; Chevrier ; Valleyre ; Chanteroux ; Louchier ; Fuch.

Remplaçants. — Chadeuf ; March.

Communiqué du Feu Rouge «Mecano»

Un constructeur peu consciencieux, domicilié dans l'Est, ayant copié servilement le Feu Rouge Mecano à triangle, M. Cabrespines, constructeur des accessoires Mecano, informe MM. les Agents, Grossistes, Commissionnaires et revendeurs, que des saisies et poursuites seront intentées à tous ceux qui écoulent les marchandises de ce falsificateur.

Les accessoires Mecano, portent tous la marque déposée Mecano ; nous prions tous nos amis et clients d'exiger la marque et, au cas où votre fournisseur habituel ne pourrait pas les fournir, de bien vouloir s'adresser directement 45, rue l'ourtille.



Une Epreuve de l'ADAC à travers 10 frontières par Robert Sexé



DE DANTZIG A CRACOVIE

28 mars... et la frontière polonaise

En travers de la route, la barrière bien connue, des motos entassées devant la villa blanche des douanes. Dans le bureau une foule de motocyclistes énervés écrasent les mailleux gabelous. Tryptiques, permis, visas que l'on pousse sur la table encombrée de paperasses. Les précieuses minutes s'écoulent...

Et puis, de l'autre côté de la barrière, la même comédie recommence avec les collègues polonais. Tout le monde y met du sien, heureusement, et bientôt on file à 80 à travers le fameux « corridor ». Des soldats khakis, coiffés de la plaisante shapska polonaise, barrent les routes latérales, et saluent au passage.

Enfin un golfe gris, et, entre la forêt et la mer, les villas, le casino, la jetée d'une plage à la mode. C'est Zoppot, le Monte-Carlo du Nord. Au lointain, fumées, mâtures, bras de grues, éluciers : Dantzig, et il est quatre heures moins dix. Villars, banlieues qui semblent interminables. Où est le contrôle ? le contrôle !

Foule compacte rangée sur les trottoirs ; pour son plus grand plaisir, l'asphalte lisse des boulevards est transformée en une piste de vitesse et les policiers gantés de blanc font de larges gestes de sémaphores.

Un grand restaurant tout pavoisé et aux accents d'une musique militaire, on signe la feuille de contrôle.

Il est quatre heures... moins cinq :

29 mars : A Dantzig

9 heures du matin. D'un lit tiède il est agréable d'entendre l'averse fouetter les toits. Où suis-je ? dans une chambrée évidemment, mais de quelle caserne ? Bah ! pas « de service » aujourd'hui. C'est vrai ! nous sommes les hôtes de l'Etat libre de Dantzig ! qui nous a logés à côté de nos motos, à la caserne de sa police verte, les shupos. Des bains, et même des masseurs, nous y attendent.

Et, dès l'arrivée, nous avons reçu une grande enveloppe. Vous y trouvez un guide de Dantzig, des cartes postales toutes timbrées, et un carnet de bons pour vos repas. Mais il y a, bien entendu ! un programme officiel pour cette journée de repos « organisée ». Et des membres du Moto Club nous entraînent pour une visite de la ville.

Suivez le guide ! Ce grand centre de commerce, maintenant seul débouché sur la mer d'une nouvelle grande nation, la Pologne, a su conserver son cachet historique, un peu sévère.

Les chevaliers de l'ordre teutonique ont élevés ces formidables entassements de briques, des églises qui semblent des forteresses de Dieu.

Les antiques greniers du vieux port, et ses grues vetustes, ressemblent à des châteaux forts.

Les rues aux hautes maisons à pignons ont des allures de béguinage.

Maison des échevins. Bourse des négociants, charme de l'art flamand commun aux villes de la Hanse ; édifices gothiques où les poëtes en faïence, les modèles de vieux vaisseaux, les bois de cerfs, des bas reliefs quelquefois très libres évoquent l'existence des grands marchands du seizième siècle.

C'est dans un décor semblable que nous dégustons l'eau-de-vie de Dantzig où flottent des paillettes d'or, avant de déjeuner sous les voûtes ogivales de la cave de l'hôtel de ville.

Mais Dantzig possède aussi les grandes artères au cachet d'Allemagne moderne, aux magasins luxueux, où de beaux tram silencieux mettent l'éclat de leurs panneaux blancs et de leurs glaces. J'évoque nos pauvres tramways parisiens qui passent avec un bruit de catastrophe. Quels « Fords » des stocks à côté de ces « Rolls ». Et il y a aussi sur les boulevards, un troupeau bien nourri d'autobus de luxe aux six gros pneumatiques et la file habituelle des conduites intérieures, surtout américaines, et bon nombre de belles motos de provenance anglaise.

Un vapeur attend : sous la pluie qui rend la Baltique plus triste et une plage du Nord, en mars ! bien desolée, nous débarquons

à Zoppot : Casino ! luxe morne, décor prétentieux de tous les palaces du monde, la ruine en culottes rouges, qui, s'emparant de nos imperméables huileux, salissent leurs beaux bas blancs. Thé par petites tables. Danses, roulettes, petits chevaux...

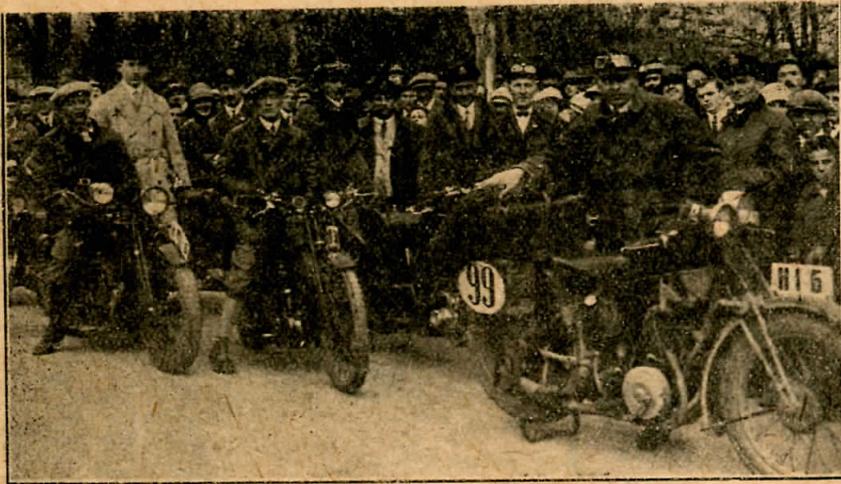
Comme il fait bon, après, humer le brouillard de la Baltique, le goudron, les fumées du port.

Mon petit doigt m'a dit que pendant l'excursion de Zoppot, la direction de l'épreuve s'était réunie en grand conseil de guerre. Les accidents, les abandons nombreux, 33 déjà ! lui font craindre de ne voir arriver au but qu'un fort mince peloton.

Si la pluie ne cesse, dans quel état vont être les routes de Pologne et de Slovaquie ! Diminuer la longueur des étapes, les moyennes ? mais les organisateurs sont les prisonniers de leur organisation vraiment colossale. Ayant assisté, quelques jours auparavant, à une discussion semblable, dans l'hôtel de Nantua, accueilli par les concurrents rescapés de la fameuse tourmente de neige de l'aris-Nice, je suis plein de curiosité. Ce soir, au banquet offert par le Sénat de l'Etat libre, quand notre « chef » Joekel, se lève, entre deux marches militaires : Il n'y a rien de changé au programme, la l'anderfaht continue...



Le vieux port de Dantzig. L'édifice à droite est une grue datant du XVI^e siècle.



Un contrôle : le concurrent Morawitz, sur « Titan » l'unique motocyclette de construction complètement autrichienne.

30 mars

De Dantzig à Cracovie

La longue colonne des concurrents avance assez lentement vers Bydgoszcz ! (au Bromberg, si vous préférez), par une route amollie par la pluie, et très grasse dans les villages. Prudence qui semble bien exagérée, et contraste avec la belle hardiesse des jours précédents, où les routes étaient sèches.

Trop de concurrents des épreuves françaises et allemandes perdent de leur sûreté à la moindre boue, à la plus mince couche de neige... On a pu le constater dans le dernier Paris-Nice...

Il semble bien que nous ayons beaucoup encore à apprendre, sous ce rapport, des Anglais si entraînés par toutes leur épreuves de cross, les parcours « coloniaux », et ces « scrambles », ces luttes avec la machine et le sol, dont on sort suant à grosses gouttes !

L'« A.D.A.C. », qui envoie une équipe nationale aux trois derniers 6-Jours internationaux, a fait les mêmes constatations, et commence à organiser ces épreuves en terrain varié, que *Moto Revue* est en train de mettre à la mode en France, par ses rallyes militaires.

Mais le soleil a vite séché les bourbiers, l'allure s'accélère, et « la course de vitesse » recommence vers Bromberg, où l'armée polonaise s'est chargée du contrôle. Dès que vous arrivez à la table de signature, deux soldats s'emparent de votre machine et la poussent délicatement à sa place sur la ligne de départ ; puis vous êtes conduit sous une tente à un repas, servi gratuitement, arrosé de l'abondante eau-de-vie nationale.

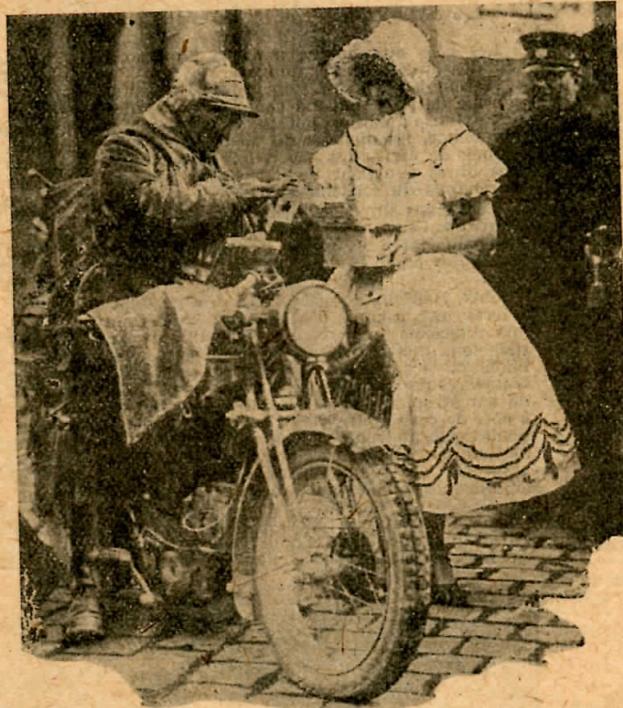
Le premier arrivé (sur une des 250 parties de bonne heure) reçoit une guirlande de fleurs, ainsi que notre unique dame concurrente.

Sur les 400 kilomètres de cette traversée de la Pologne, la route est gardée militairement, comme pour un circuit de vitesse. Dans les villes et les villages les habitants font la haie.

Et c'est un club allemand qui sait organiser la première épreuve internationale, montrer à travers toute l'Europe centrale ses couleurs sportives, l'endurance de ses membres.

Les avions passent bien haut, dans leur vol de capitale à capitale. Les équipes, de

Comme dans toutes les épreuves, si les pneus ont à souffrir des conducteurs, ils s'en vengent bien après 2.000 kilomètres : Rhode, de Breslau, fait de pénibles constatations.



football, où les joueurs de tennis, que sats-je, ne visiteront jamais que les grandes villes. Propagande nationale, industrielle et sportive ! Le motocyclisme, lui, lance sur les routes ses concurrents noirs de poussière, empêtrés de sacs et d'imperméables. Ils crèvent, réparent, repartent au milieu des groupes de paysans intéressés. Et leur échappement réveille les villages que le sport et les transports ! peuvent seuls tirer de leur sommeil séculaire. J'évoque avec quelque mélancolie les traversées de la Pologne que finent, à deux reprises, deux ou trois motocyclistes français dans leur marche vers l'Est. Bien privées, bien anonymes ! Seul le hasard des rencontres, une fois, transforma l'arrivée incognito à Varsovie en une réception mémorable.

Enfin ! dans une Europe devenue toute petite, l'ère des grandes randonnées internationales est ouverte...

... et la grave F. I. C. M. discute en congrès une nouvelle formule pour ses 6-jours rendus véritablement internationaux par un parcours à travers la France et l'Allemagne...

Un nombre croissant de touristes motocyclistes va cet été promener le pavillon, cet F sur fond blanc que l'on voit si peu au delà de Fontainebleau ou Rambouille...

On se distrait ainsi à rêvasser... la route est excellente maintenant, et cette province de Posnanie est banalement et confortablement occidentale.

D'autres se distraient aussi, à réparer aussi vite que possible, de multiples crevaisons. Passé juste la frontière, entre la Pologne et l'Allemagne ! voici que je crève à mon tour.

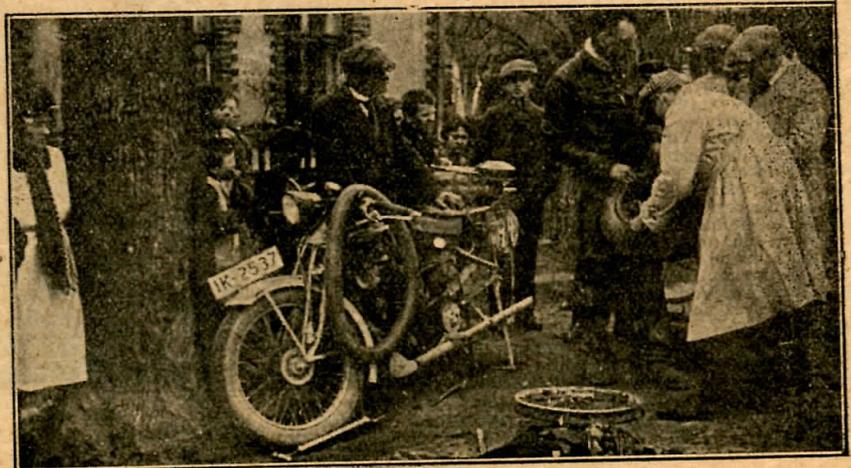
Pourquoi ? dirait Grock. A cause d'un clou, bien sûr ! N'y avait-il donc pas de clous, tous ces deux mille kilomètres ?... Deux mille kilomètres un peu vite, la première pluie, puis du soleil. Et la grande épidémie des crevaisons a éclaté. Mystère ! Second mystère. A l'étape de Breslau, la foule me prend pour un marocain... Je n'ai compris qu'à l'hôtel, devant la glace.

Et il faut se faire une beauté pour la réception de ce soir. Dès le contrôle, on nous a remis, gravé sur beau parchemin, une invitation du conseil municipal.

Ce dîner a lieu dans la salle des fêtes de cet hôtel de ville qui est une des merveilles de l'art gothique.

Plantes vertes. Entassement de victuailles. Rien n'y manque, ni la bière... ni les discours.

A Vienne, une jeune fille, costumée comme dans un opéra de Schubert, distribua des rafraîchissements aux concurrents, et même notre collaborateur, a le sourire...

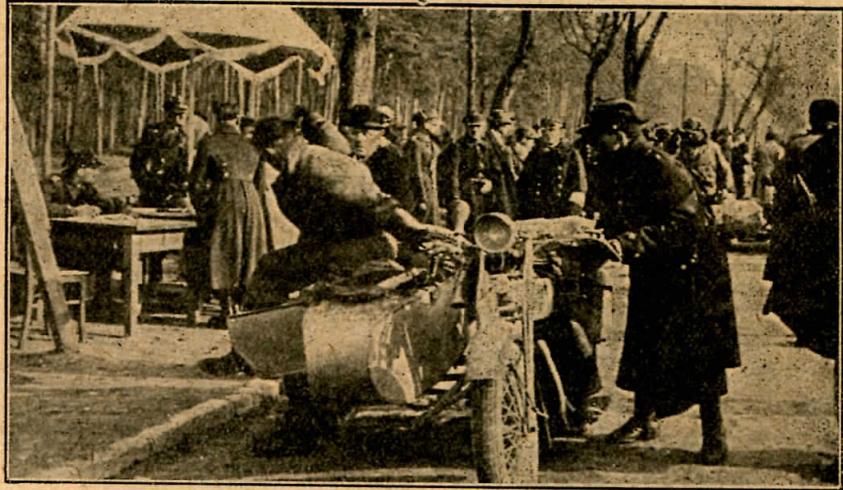


31 mars

C'est une véritable promenade jusqu'à Gleiwitz, parmi les riches campagnes de Silésie, ou les forêts de pins au vert tapis ensoleillé. Puis vers Oppeln monte la forêt des cheminées du bassin minier, les cages des mines, les trous des hauts fourneaux. Gleiwitz reçoit l'épreuve avec enthousiasme, un déjeuner nourrissant mais hâtif, et même une plaquette souvenir.

Et l'ami Köcher, de la Centrale « D. K. W. », a préparé un bouquet et ses meilleures souvenirs de français à l'intention de son ancien collègue dans la Deutschlandfahrt 1925 que nous finies ensemble.

A Hindenburg, dernière ville allemande, la frontière est franchie sous un arc de triomphe de verdure. Et le moussieux des enthousiastes motocyclistes locaux coule pendant les formalités de douane. En territoire polonais, c'est vers Kattowitz, comme une immense banlieue de murs d'usines, de poussiéreuses cités ouvrières dominées par les crassiers. Aucune verdure, que le parc autour de la villa d'un industriel... Et la population, apathique et misérable qui nous regarde passer est de la couleur de ses corons salis de fumées. Hors du district minier, passé l'ancienne frontière allemande, la route devient plus aventureuse, avec de brusques montées et par endroit des fondrières. Chaumières de troncs d'arbres, comme des isbas, femmes bottées aux boléros à fleurs, attelages qui s'emballent, nous glissons vers l'Est de l'Europe. Dans les petites villes aux maisons blanches et basses comme au pays russe; voici les têtes de cire



Au contrôle de Bromberg, tenu par l'armée polonaise, les soldats polonais s'empresentent autour des participants.

des juifs de l'Est, toute une lugubre population en longs cafetans noirs et bonnets fourrés. Montagnes russes, bonds dans les

ornières, dérapages, je reconnais les chères routes d'Orient, pleines d'imprévu et d'émotions... Mais voici, sur le bas côté, une forme allongée près d'une moto. C'est un pilote de « Zündapp » avec, apparemment, une commotion cérébrale. Au reste les bûches sont nombreuses. Que serait-il advenu après une pluie, même légère ! Cracovie, au coucher du soleil : long circuit tout au long de ses boulevards, ces « plantations » au pied des tours à nachicoulis, des barbacanes hérissées de poivrées.

Et quand, après le dîner officiel, il faut rentrer pour dormir quelques heures, dans la literie douteuse de l'hôtel, je recule le plus possible ce pénible moment...

Droschki à la russe. Calèches des longues promenades nocturnes, je regretterai votre motorisation. Quel automobile peut ainsi vous bercer lentement dans la fraîcheur du soir...

Grandes places, arcades pleines d'ombres. Tours barbares comme celles d'un Kremlin, innombrables églises, accords d'un orchestre dans quelque café, murmures sous les ombrages des jardins : les villes où l'on ne passe que quelques heures vous charment le plus...

Qu'importe ce que me raconte le compagnon de ce soir, les potins de l'épreuve. « Il a neigé dans les Carpathes. Avez-vous des chaînes à neige ? Ainsi il est question de réduire la moyenne ». Bah ! les motos dorment sans rêve dans la sciure du manège des husards, et ce soir je ne veux être qu'un homme qui se promène dans une ville inconnue.

(A suivre.)

ROBERT SEXÉ.



A la frontière tchéco-slovaque, le contrôle des passeports et des tryptiques fait perdre 20 minutes aux concurrents. Voyez la bande de direction sur la voiture officielle.

En voulez-vous des critiques ?

En voilà sans acrimonie...

Vous annoncez aux futurs abonnés qu'ils seront en possession du numéro la veille du jour où les exemplaires seront en vente dans les kiosques. Or, moi, pauvre banlieusard, habitant à quatre kilomètres de la barrière (c'est-à-dire à cinq minutes avec ma petite deux chevaux) j'ai toujours la mine dépitée en constatant que le papetier du bout de la rue expose *Moto Revue* dans sa vitrine avant que, moi, abonné, je ne le reçoive. Je ne suis jamais en possession de mon numéro avant le samedi soir. Et d'une !

Cette semaine, je n'ai pas reçu du tout mon numéro, aujourd'hui mardi j'attends encore le numéro 271. J'ai cru pouvoir me consoler en allant l'acheter chez le libraire. Hélas ! *Moto Revue* était épuisée de la veille !...

Conclusion. — Ne mets pas trop de gaz à ton moteur à promesses, *Moto Revue*... Sans rancune.

Mon cher ami, nous ne pouvons que vous dire que c'est la poste qui est fautive, votre numéro partant le jeudi soir de Paris.

Un magasin d'exposition
Avenue de la Grande-Armée

Messieurs Prévost dont les magasins, 26, Avenue de la Grande-Armée sont déjà très connus et très fréquentés viennent de s'adjoindre la représentation de deux autres marques de motos également cotées et également appréciées : Gillet Herstal et Sarol a. Avec Motobécane, Motoconfort, Monet-Goyon, Clément, Dollar, qu'ils représentent déjà, cela fait actuellement 7 marques différentes que l'on peut trouver dans leurs stands ; c'est assez dire qu'il y a de quoi satisfaire les goûts de la majorité des motocyclistes.

En plus de ces marques de motos, les ma-

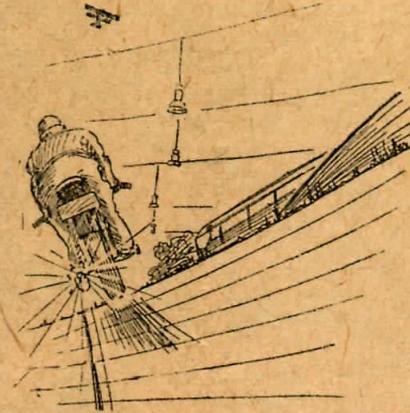
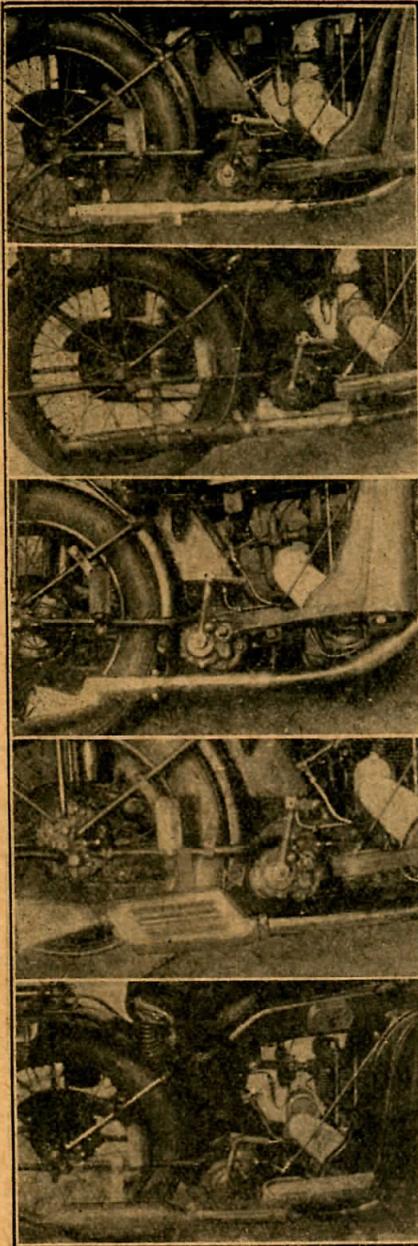
gasins Prévost ont le stock de pièces détachées toujours approvisionné, pour Motobécane, Motoconfort, Monet-Goyon, Clément, Moteurs J.A.P., boîtes Albion, chaînes Renold et Brampton, huiles Castrol, Kervo-line.

L'huile nouvelle en France, Mixtrol, pour graissage des têtes de cylindres. Les lecteurs de *Moto Revue* sont assurés de recevoir un excellent accueil et d'obtenir immédiatement, qu'il s'agisse de motos, de pièces de rechange ou d'accessoire, la plus entière satisfaction.

Le M. C. des Scolaires

Dans nos jeunes scolaires, il y a l'étoffe de champions. Aux 17-tourants nous vîmes Maillard-Brune battre le record indépendants des 500 cmc. Le jour de l'Ascension, à Saint-Quentin, ce fut le tour d'Yves Ledoux-Lebart de s'essayer en vitesse : son classement aussitôt après Coulon n'est pas mauvais. Certes quoique bien jeune, à peine 16 ans, il a conduit une remarquable petite Cyclette 250 cmc qui marque un 105 très net.

Notre Concours



Nous donnerons, dans notre prochain numéro, une étude de M. Marc C'auvrière sur l'audiomètre qui a servi à établir le classement dans le concours du Silencieux.

Les Concurrents du Concours de silencieux.

Cerretti, Etablissements Pevelle et Cie, 8, rue Marie-Stuart, Paris. Central 96-46.

Steigboj, Etablissements Steigboj, 19, rue Raspail, Levallois (Seine). Tél. : 8-94.

Le Vampire, Etablissements Ilivard, 200, route de la Révolte, Levallois. Wagram 86-58.

Chanard (Ancienne Pyrotechnie de Pueil), La Malmaison-Pueil. Tél. : 3-64 à Pueil. Et 65, rue de Rome, à Paris. Jaborde 20-63.

Terry, Etablissements Dellheim, 39, avenue du Roule, à Neuilly-sur-Seine. Wagram 27-07.

Etablissements Schnebeli, 28, rue de Bécon, Courbevoie (Seine). Défense 05-88.

Perron, Etablissements Perron, 9, avenue Taillade, Paris.

Roussel, Etablissements Roussel-Boismorel, Clos-la-Ferrière (Orne). Tél. : 3.

E. V. E., Etablissements Edmond Vesin, 55, place de la République, Lyon. Fare 12-83.

Chatelain, Etablissements Chatelain, 82, rue Legendre, Paris.

Ghost, Etablissements Lionel Dektereff, 88, avenue des Ternes, à Paris. Wagram 29-15.

Manson, Etablissements Manson, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine). Tél. : 5-00.

Veuillotte et Willeroin, 5, rue Franklin, Pré-Saint-Gervais. Comlat 04-29.

Les Motocyclettes ayant servi au concours

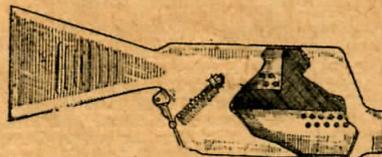
San Sou Pap, 175 cmc., Etablissements Desoules et David, 154, boul. Haussmann, Carnot 52-03.

Terrot 250 cmc., 4 temps et **Terrot 350 cmc.**, culbuteurs, H. S. S. C., 2, rue André-Colomban, Dijon (Côte-d'Or). Tél. : 1-35.

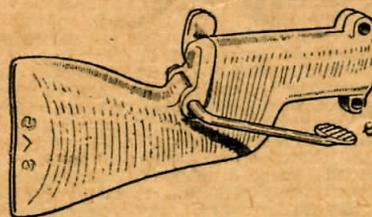
Alcyon, 175 cmc., 4 temps, 40, rue de la Garenne, Courbevoie. Wagram 84-97.

De haut en bas :

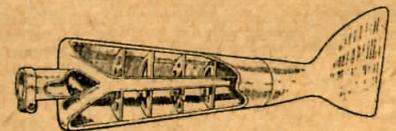
Terry
Manson
Évé
V et W
Cerretti



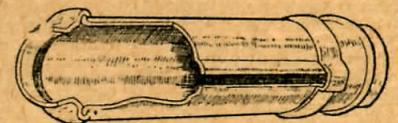
Perron



Eve



Chatelain



Terry



Ass's au premier pla

M. Samson, Technicien; M. Berthier, Directeur en Chef du Service des Mines; M. Cléro, I

Deb ut, devant la table, vu de de

de la force motrice : le principe est basé sur l'évacuation proportionnelle des gaz, d'une part, et, d'autre part, à la cylindrée du moteur. Le silencieux est divisé en une première chambre de détente dans laquelle les gaz viennent amenuiser leur brutalité. De là, ils s'acliment dans la galerie du silence qui fait en même temps office de chambre d'évacuation. Cette galerie du silence est compartimentée par des cloisons ellipsoïdales qui freinent les gaz et les obligent à s'évacuer d'une façon proportionnelle par les ouvertures pratiquées le long de la paroi.

Inévitablement, il vient à l'esprit de nos lecteurs que, dans ce cas, les cloisons freineront les gaz et, par suite, la puissance du moteur. Mais, précisément, ces cloisons sont prévues avec des ouvertures de diamètre inversement proportionnels pour les diverses cloimbrettes et de manière à ce qu'elles correspondent avec les centres de chacune des chambres.

De cette façon, le décalaminage est excessivement rapide. On retire les vis, le couvercle vient avec les cloisons qui sont maintenues solidaires entre elles par des entretoises.

Le Cerretti a même prévu un filtre qui permet d'atténuer la fumée produite au départ du moteur.

L'ouverture latérale pratiquée dans la chambre d'expansion est bouchée par un disque commandé au pied ou par câble : on peut avoir au choix l'accès libre.

Freiner les gaz, les évacuer proportionnellement à la cylindrée du moteur, tel est le principe de Cerretti.

Cerretti

Lorsque vous débouchez une bouteille de champagne, si vous diminuez la pression sur le bouchon en désarticulant progressivement ce dernier, vous annihilerez l'explosion du liquide. Le silencieux Cerretti a donné un silence quasi parfait et sans diminution

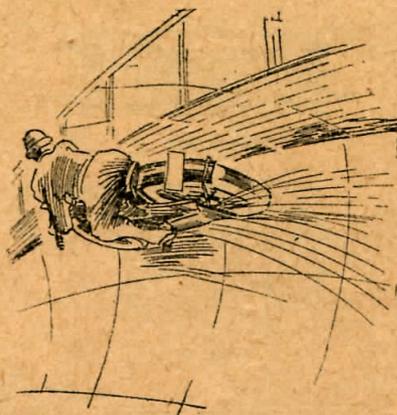
Silencieux



gauche à droite :
de la circulation ; M. Loiret, Inspecteur
des Mines, attaché à la circulation.
M. Chauvierre, Ingénieur.

Steigbov

Le Steigbov est un appareil qui, depuis longtemps a connu les faveurs de la clientèle pour automobiles et camions. Le principe Steigbov pour motocyclettes est de vider, par une action physique, le plus complètement possible la chambre de compression des gaz brûlés et refroidir les gaz d'échappement, les détendre, accélérer leur mouvement et déterminer une aspiration sur le collecteur d'échappement. De cette façon, la cylindrée des gaz frais se fait plus pleine, et il nous semble qu'elle correspond à une augmentation de la puissance du moteur ; évitant par là-même toute compression. Le Steigbov a été excellent dans son classement en deux temps. Cela tient beaucoup à ce que le tuyau d'échappement de la San Sou Pap étant excessivement long, cet appareil peut en profiter car il a toujours exigé de placer son silencieux le plus loin possible à l'arrière du véhicule. Les gaz sont emportés dans un tourillon de détente et, de ce fait, produisent l'échappement par le vide. Dans le moteur à quatre temps, les gaz brûlés s'échappent à l'ouverture de la soupape d'échappement, car cette soupape s'ouvre à la fin du temps d'explosion, et les gaz ayant encore plusieurs kilogs de pression s'échappent dans l'air avec un bruit sec et sont des plus nuisibles ; ils freinent ; une partie même des gaz brûlés séjournera toujours dans la chambre d'explosion. On a cherché à amé-

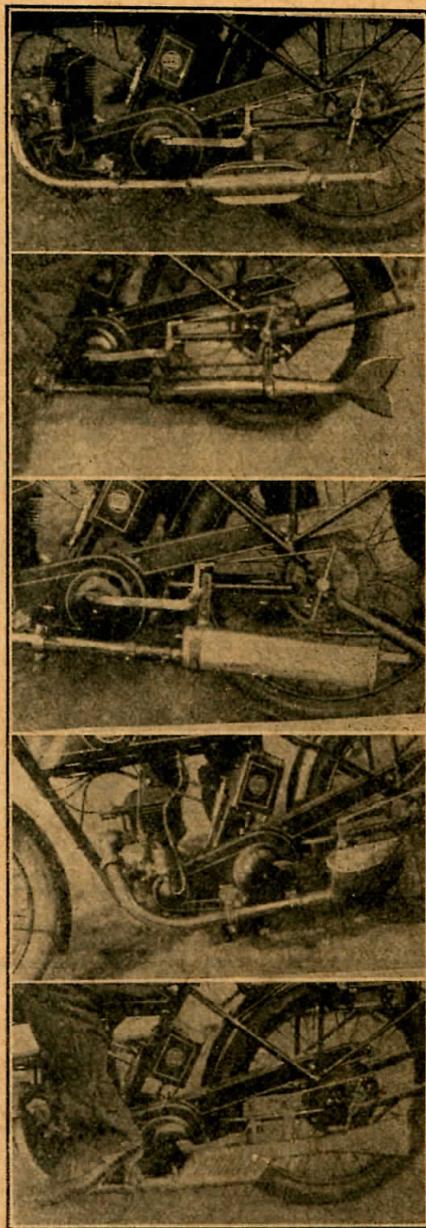


liorer cette question en prolongeant de quelques degrés l'ouverture de cette soupape, mais sans résultats définitifs, et c'est sur ce principe qu'a été travaillé le Steigbov pour quatre temps. Or ce travail n'a pas été sans fruits en ce qui concerne le deux temps : dans ce type de moteur, la question était très difficile à résoudre car le temps est très court ou la lumière d'échappement est indiquée par le piston et il existe, de ce fait, une pression supérieure à la pression atmosphérique. Ajoutez à cela un refoulement produit par l'arrivée des gaz frais que le déflecteur dirige en file théorique vers le fond du cylindre, sans que le mélange soit parfait à cause des densités différentes des gaz. Nous exagérons certainement, cependant nous tenons à faire comprendre que la moindre obstruction à l'échappement influe sur le rendement et, sur ces principes, le Steigbov a réussi un appareil qui l'a classé à une des meilleures positions du concours. Nous n'avons constaté aucune diminution de vitesse et du moteur et de la machine : les chiffres techniques nous diront si notre appréciation est réelle. Ce qui est certain, c'est que le Steigbov a donné des résultats surprenants.

Le Vampire

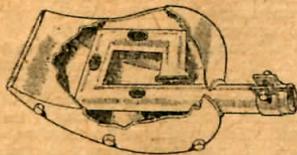
La construction en tôle soudée à l'autogène ou en aluminium est assez curieuse. Elle se compose d'une enveloppe ayant la forme de deux cônes réunis et d'une section ovale qui forme à l'intérieur une chambre où les gaz, après s'être détendus, sont contraints de refaire demi-tour pour trouver une issue et ils créent, de ce fait, un matelas d'air qui forme valentissement. Après ce passage, nouvelle détente, rencontre de la première détente dans une chicane et le tout se heurte à un courant d'air frais venant de l'extérieur par un orifice de quelques millimètres d'épaisseur et de la largeur du pot.

C'est ce courant d'air qui, d'autant plus violent que la vitesse de la moto est plus forte, chasse les gaz chauds vers la sortie, les refroidit et diminue leur volume. La sortie même, dont la forme est en queue spéciale de poisson, divise, en outre, par un écartement, les filets d'air et crée une sortie de dépression qui a tendance à aspirer l'échappement, à le sucer, tel un vampire. A remarquer cependant que les chicanes sont sous un angle excessivement ouvert au lieu de contraindre les gaz à buter en plein dans le fond du silencieux, au lieu d'être forcés de relaire le tra, et en sens inverse comme dans certains systèmes ou même de passer par de tout petits trous de chicanes qui, à la longue, arriveraient à se boucher.

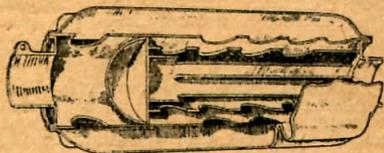


De haut en bas :

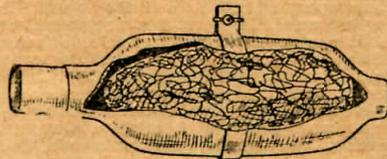
Schneebeli
Chate.ain
Chanard
Roussel
Perron



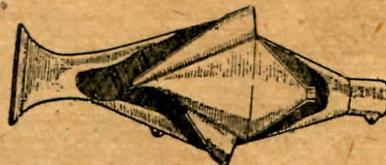
Roussel



Schneebeli



Ghost



Plivard

Le classement de cet appareil en quatre temps est assez désagréable pour le constructeur, mais il tient précisément au quasi silence de presque tous les appareils, et c'est en deux temps, sur une machine excessivement bruyante, que le Vampire a donné des résultats remarquables. N'est-ce pas, d'ailleurs, pour ce cycle que le concours était réellement réclamé ?

Le Chanard

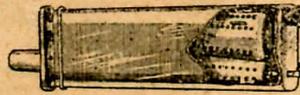
Très élégant, très facile à démonter sans outils, sans clefs et sans effort, puisqu'il tient par une simple goupille, très facile en outre à brosser, le Chanard a fait l'objet de la curiosité générale ; c'est, qu'en effet, ce n'est pas un simple cylindre boueux que l'on place sous la moto et que l'on considère d'un rôle très négligeable ; il ne faut pas oublier qu'un silencieux a besoin d'être nettoyé au moins une fois tous les mois ; c'est de l'essence, du kilomètre gagnés. Dans cet appareil on a reconnu l'inutilité des chicane, si l'on préfère, de faire faire des circuits abracadabrants aux gaz dans le but de rendre l'échappement silencieux. Théoriquement, le silencieux Chanard transforme l'écoulement pulsatoire du moteur en un écoulement continu. Au laboratoire, il aurait donné la plus faible consommation d'essence et la plus longue durée avant d'être encrassé. Au concours de silencieux, Chanard n'a pas eu le classement qu'il était en droit d'attendre, mais il est à remarquer que cela tenait à une mauvaise adaptation de l'appareil sur la moto ; une erreur légère dans le bleu du dessinateur a occasionné un gros désavantage pour cette marque, et cependant du point de vue silence il fut l'un des plus effectifs, du point de vue élégance il était très coquet. Nous le reverrons avec plaisir. Les motocyclistes qui regardent au silence parfait sans s'inquiéter des légères diminutions imperceptibles d'ailleurs pour l'usager auront intérêt à étudier cet appareil.

Le Schneebeli

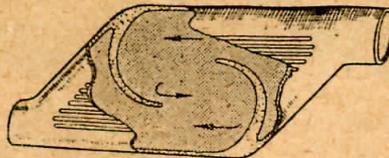
L'appareil, classé premier, a indiscutablement réuni tous les suffrages, tant du Jury, du public ou des constructeurs pourtant plus indépendants. C'est dire que c'est l'appareil qui a groupé les meilleures conditions du concours de silencieux. Les adversaires même ont dû reconnaître la valeur intrinsèque de cet appareil nouveau, imprévu et cependant comme on pourrait le croire d'après les résultats merveilleux, il est tout simplement composé d'un tube d'aluminium légèrement plus gros que le tuyau d'échappement de la moto, ce tube est muni extérieurement de six ailettes pour le modèle deux temps et de 12 ailettes pour le modèle quatre temps. Les gaz sont chassés du moteur directement dans les ailettes qui les distribuent dans une série de chemises avant de les rendre à l'air extérieur. La conception de ce silencieux est toute nouvelle et en fait l'original car le résultat imprévu est nettement supérieur à tous les autres appareils du concours et la meilleure forme de succès pour Schneebeli. Du point de vue strictement usager, l'appareil est excessivement petit et très coquet ; il y a un modèle pour deux temps comme nous l'avons dit et un modèle pour quatre temps. Dans ce dernier, la chambre des ailettes est à excentrement intérieur ; c'est la seule différence entre les deux modèles. Si le prix comme on nous l'a dit est des plus modestes, nul doute qu'il ne soit monté en grande série sur toutes nos motos. Ce qui est certain, c'est qu'il a attiré très spécialement l'attention du Jury, composé de membres de la Préfecture de Police, et sera celui sur la base duquel on pourra établir les prochaines données du 2^e concours.

Le Roussel

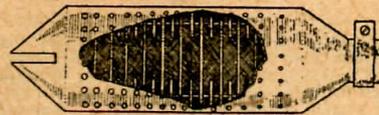
Un accident de concours a contraint les organisateurs à recommencer deux fois l'essai du Roussel-Boismorel. L'appareil en lui-même était excessivement curieux, sa forme de poire virgulée a intéressé les spectateurs sur cette construction et lorsqu'il fut monté sur la motocylette deux temps, ce fut un cri d'admiration ; car, de tous les appareils présentés, aucun ne fut aussi efficace du point de vue bruit. La San Sou Pap du concours se trouvait transformée instantanément en une aristocratique motocy-



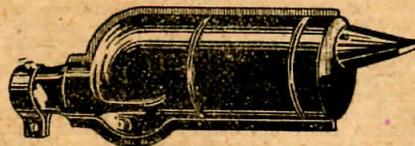
Chanard



V et W



Cerretti



Steigboyer

clette quatre temps bi-cylindre sans bruit, et l'épreuve de cet appareil fut suivie avec une curiosité intense. Un virage pris trop large par l'essayeur contraignit à un débrayage dans le petit virage et, par suite, à une diminution de vitesse. Le deuxième essai a néanmoins confirmé l'impression du Jury, c'est-à-dire un silence complet pour le deux temps, mais légère diminution de la marche de la machine. Cet appareil est d'une simplicité remarquable, peu encombrant et nous l'eussions vu avec curiosité dans la quatre temps. Son classement est assez particulier, il se tient à la mi-temps, c'est-à-dire, d'une part ce fut le plus silencieux de tous ceux présentés, mais d'autre part ce fut celui dont l'aiguille et le chronométrage influèrent la plus grande marge dans le rendement. Dans le prochain concours, nous croyons qu'il pourra servir de base pour établir une échelle minutieuse des deux fonctions du silencieux ; le silence et le rendement. Cela n'empêcha pas un constructeur de s'intéresser à cet appareil et d'en passer immédiatement une commande assez importante, « car, disait-il, ce que je recherche pour ma moto utilitaire est non point le rendement complet de ma machine qui dispose d'une réserve de puissance inutilisable, mais un silence absolument conforme aux désirs des populations. »

Terry

Certes, nous ne pouvons l'appeler le tout en ressorts. Le silencieux Terry est construit selon les principes sérieux de la maison d'accessoires bien connue. Elle est partie de cette idée que le silence doit être obtenu sans déperdition de puissance, sans les retards sans brassage inutile ; mais en leur donnant un passage large et clair ; extérieurement le Terry se compose d'un tube cylindrique sans aucune particularité ; intérieurement le Terry est aussi simple et l'échappement est produit par une ouverture latérale de forme spéciale qui produit une aspiration assez violente des gaz vers l'extérieur. Ces gaz se trouvant dirigés d'une façon indirecte vers l'extérieur, se détendent et donnent à l'appareil un bruit assourdi et continu des plus agréables, aucune contrepression n'a été constatée et le classement l'a mis très près du premier. C'est l'un des appareils les plus suivis en Angleterre où la question du silence

a été poussée à un degré très élevé. A l'intérieur de cet appareil, un compartimentage fait tourbillonner les gaz aidant à la détente et, par suite, au silence.

Le E. V. E.

Le E. V. E. est l'appareil le plus connu actuellement dans notre monde motocycliste. Qui n'a rencontré sur la route cet appareil de forme classique au tube double superposé, à la queue de poisson. Son succès provient surtout de son adaptation aux goûts actuels de la clientèle française qui veut indistinctement l'échappement libre ou un silence. Certes le E. V. E. n'est pas aussi compliqué que les autres appareils du point de vue technique. Il est composé intérieurement d'une simple chicane qui vient contrarier les gaz brûlés et les force à repasser par la queue de poisson classique, c'est-à-dire aplatie et striée d'ouvertures latérales. Nous avons déjà dit dans *Moto Revue* ce que nous en pensions. Certes le E. V. E. n'avait pas la prétention de lutter contre certaines études poussées très à fond ; cependant il est à remarquer que l'essai personnel que nous en avons fait nous a donné entière satisfaction, car dans la pratique, nous n'avons constaté aucun freinage du moteur et, par contre, une meilleure répartition de notre essence. Ayant mis cet appareil sur une moto 500 cmc. super-sport, nous lui avons fait accomplir 11.000 kilomètres sans avoir eu le moindre reproche, alors que le constructeur lui-même nous avait demandé de ne faire que 8.000 kilomètres, avant de rapporter la machine à l'usine. Après ce laps de temps, le calaminage était des plus infimes et, pourtant, nous avons obtenu un silence parfait en ajoutant à l'appareil deux éponges en paille de fer. Voilà pourquoi nous n'hésitons pas à dire que si théoriquement le concours du silencieux n'a pu être favorable à l'E. V. E., pratiquement il a obtenu les faveurs de nombreux usagers.

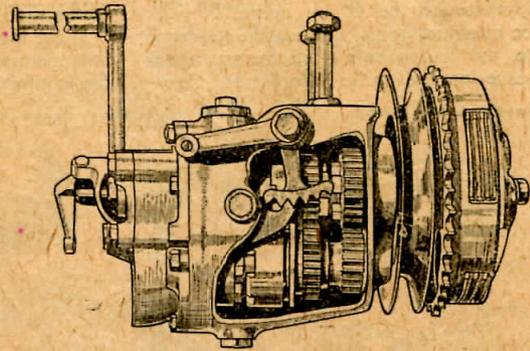
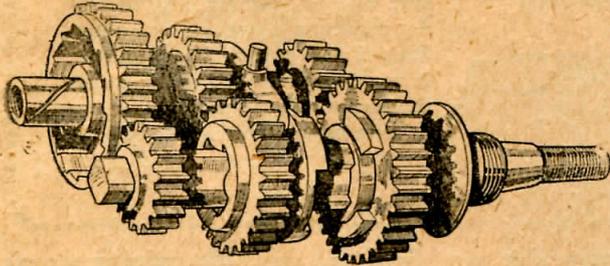
Le Perron

Le silencieux Perron pour deux temps a comme caractéristique principale d'être de la famille des tubes à amortissement de l'onde d'échappement auxquels on a joint une boîte de détente. Par contre, en quatre temps, la Maison a cru très judicieusement que l'on ne pouvait appliquer le même appareil, en quoi elle a eu raison et, dans ce cas, le silencieux est caractérisé par une double enveloppe en amiante et est muni d'un clapet automatique ; le Perron, deux temps, est très étudié. Il comprend une première chambre de tôle de 15/10 à l'intérieur de laquelle trois entretoises soudées relient les deux parois afin d'éviter tout battement, puis une curieuse sortie qui sert de tube amortisseur de l'onde d'échappement au milieu de laquelle une tige filetée de 4 millimètres maintient l'homogénéité de l'ensemble ; les gaz pénètrent dans ce tube par une plaque soudée et par 25 trous dans le tube entre les deux plaques ; 25 billes de 15 millimètres de diamètre provoquent l'amortissement des gaz, lesquels viennent s'échapper vers l'extérieur par une nouvelle chambre classique en forme de queue de poisson, munie de tris de scie et terminée par une patte d'oie de 115 x 3. Dans le modèle quatre temps, les gaz arrivent directement dans le premier tube cloisonné par une plaque munie de 45 trous de 6 millimètres sur un arc de 100° ; de là, part un clapet à ouverture automatique, les gaz s'échappent dans la seconde chambre de détente et un ressort de tension réglable permet d'ajuster l'oreille à la détente des gaz. Là encore une nouvelle plaque à 45 trous vient étouffer, tout en détendant, les gaz brûlés qui s'échappent enfin comme dans le modèle 2 temps par la queue de poisson. A noter que dans les deux appareils, le tout est enveloppé entièrement d'une couverture d'amiante éliminant ainsi tous les bruits reprochés à certains autres appareils.

(A Suivre.)

Nous n'avons pas eu sous la main les pièces nous permettant de décrire les appareils non mentionnés ci-dessus. Nous nous excusons auprès de nos lecteurs, en souhaitant que les constructeurs intéressés nous fassent parvenir leur documentation le plus vite possible, afin de satisfaire notre clientèle.

Les transmissions
et les boîtes de vitesse



Transmissions par courroies, transmissions par chaînes, transmission à cardan, tout a été essayé, adopté, abandonné ou repris dans la moto : la chaîne semble être l'actuelle victorieuse. Et puis, savons-nous nous servir de nos boîtes de vitesses ? Telles sont les questions abordées dans cette étude par H.-P. Borestroke.

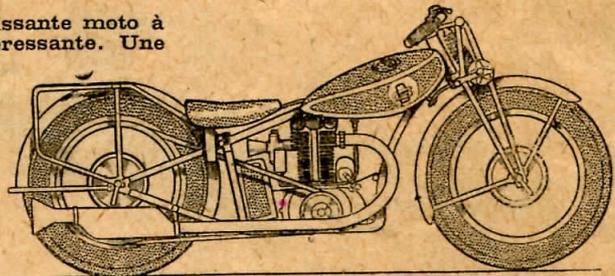
La transmission par courroie est morte, au moins pour les machines de sport et de course. Ce n'est pas à dire qu'on ne peut avoir une moto vite à transmission par courroie et il y eut avant la guerre d'excellentes motos avec une simple transmission par courroie sans même de changement de vitesse. Nous avons gardé un excellent souvenir de ces machines légères, maniables et, somme toute, très rapides. Après tout, certaines dépassaient le cent fatidique, passaient partout, et de plus obligeaient le motocycliste à bien connaître sa monture et à posséder une certaine dextérité et un certain doigté. La conduite en était vraiment intéressante. Nous sommes d'ailleurs persuadés qu'une 500 cmc. 4 temps, à transmission directe par courroie pourrait être vendue à un prix très avantageux et qu'elle serait la monture idéale pour de jeunes sportsmen aux moyens limités. Elle constitue d'ailleurs ce qu'on pourrait appeler la moto-

école de l'amateur de vitesse. C'est vraiment avec elle qu'on peut apprendre son métier et encore une fois il n'y a pas de machine plus intéressante à conduire

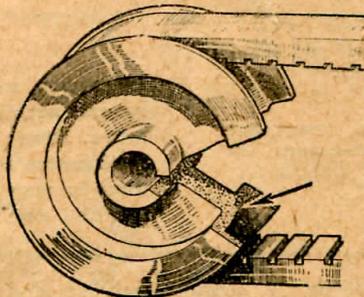
et il n'y en a peut-être pas de plus économique à entretenir.

Mais enfin la chaîne est la transmission-type. Il n'y a pas, dans le monde

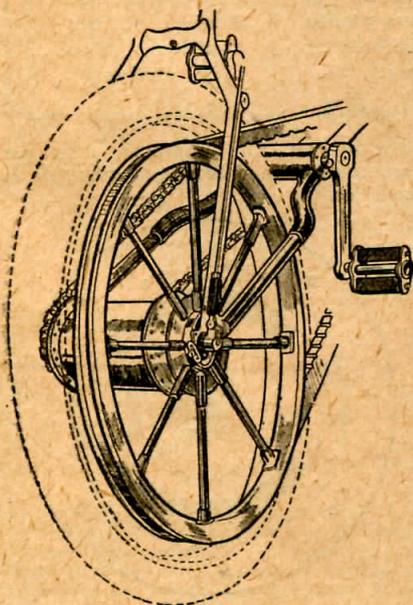
La conduite d'une puissante moto à courroie est très intéressante. Une 500 cmc. 4 temps à transmission directe par courroie pourrait être vendue à un prix très avantageux et serait une monture idéale pour les jeunes sportsmen.



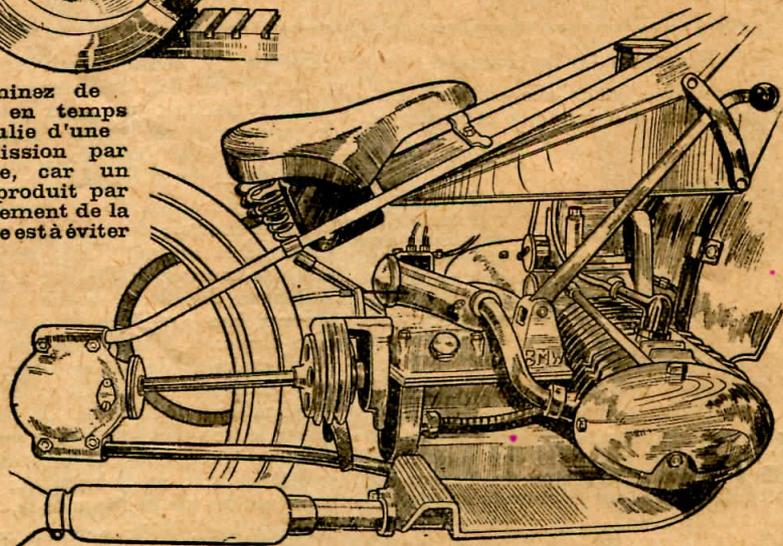
entier, plus de deux ou trois marques qui construisent des motos à cardan. La chaîne a été amenée à un haut degré de perfection et, à côté d'un rendement exceptionnel, elle a l'avantage de constituer une transmission absolument sûre. Les ruptures de chaîne sont une chose du passé, même quand elles transmettent



Examinez de temps en temps la poulie d'une transmission par courroie, car un creux produit par le frottement de la courroie est à éviter



Détail d'une transmission par courroie avec changement de vitesse dans le moyeu.

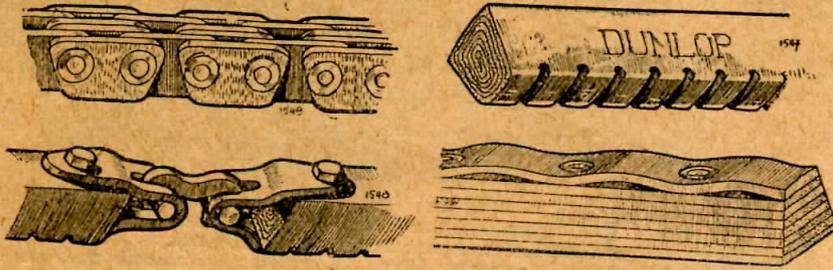


Un bel exemple de moto à cardan qui a fait ses preuves en course (la B. M. W.).

des puissances de 40 ou même 50 CV. Avec quelques soins, une chaîne moderne dure un temps infini et fréquemment dépasse quinze mille kilomètres. Assu-

évidés aient donné de forts bons résultats. Il est fort important, quand on emploie la transmission par courroie, que les oues des poulies et surtout de la poulie motrice

féralable à la vis. On peut le serrer plus à fond et pincer plus solidement la courroie. La courroie en caoutchouc ne demande aucune sorte de soins sauf d'être tenue à

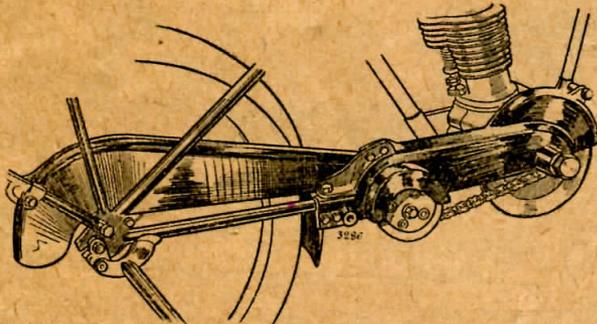


La courroie est morte dit-on : cependant ce genre de transmission est bien tentant : simplicité de montage entretien nul telles étaient ses principales qualités. Il semble qu'avec des directives modernes on pourrait obtenir une très bonne moto à courroie.

rément l'entretien d'une chaîne n'est pas des plus agréables mais ce n'est pas une considération qui soit capable d'arrêter un amateur de mécanique.

ne présentent aucun creux produit par le frottement de la courroie. Si c'était le cas il faudrait faire rectifier la poulie. L'angle des joues doit correspondre à

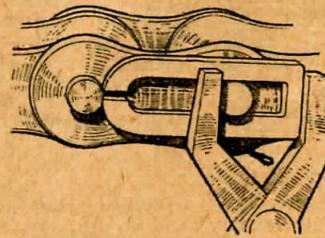
l'abri de l'huile. Elle patine si elle est mouillée, mais ce défaut est incurable. Une poulie à joues percées de trous améliore un peu la situation en permet-



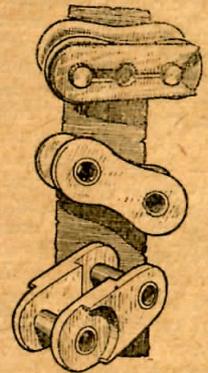
La chaîne est la transmission type : voici une transmission chaîne-chaîne bien protégée.



Chaîne montrant le frein-ressort du faux maillon.



Comment monter le frein-ressort avec une pince ordinaire. Bien veiller à ce que l'ouverture se trouve placée dans le sens contraire de la marche de la chaîne.



Frein-ressort de faux-maillon, maillon et faux-maillon d'une chaîne

Entretien de la courroie

La courroie caoutchouc est seule employée, bien que certaines courroies de

celui de la courroie, soit 28 degrés. La courroie doit être assez tendue pour éviter le patinage, pas assez pour brider les roulements du moteur et de la roue arrière, car on aurait dans ce cas une perte élevée de rendement.

tant à l'eau de s'échapper, mais pas beaucoup, et elle abrège la durée de la courroie.

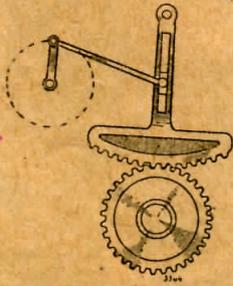
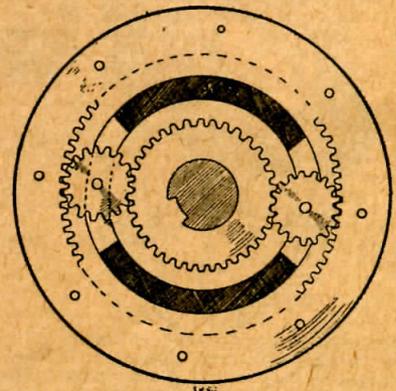


Schéma montrant le principe du changement de vitesse Shaw qui consiste à employer un balancier dont les oscillations peuvent

varier d'amplitude et qui est attelé à une bielle qui agit sur une roue libre. C'est le principe du Terrot de bicyclettes qui eut de chauds partisan.

Le point faible de la courroie c'est l'attache-courroie dont les vis déchirent l'âme de la courroie. Cette attache doit serrer la courroie de manière à diminuer la fatigue des vis de fixation, les trous doivent être pratiqués bien au centre, bien d'aplomb et aussi loin que possible de l'extrémité de la courroie. Taillez cette extrémité de manière qu'elle rentre jusqu'au fond de l'attache. On peut aussi percer le trou plus loin. Ne le percez pas avec un perce courroie ordinaire mais seulement avec un poinçon qui ne disloque pas les fils de l'âme de la courroie.



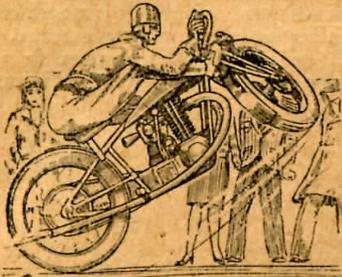
Changement de vitesse épicycloïdal Trogen qui donne sept combinaisons dont cinq en avant.

cuir comme la Watawata, composée de deux lanières séparées par des blocs

N'employez, bien entendu que des attaches de toute première qualité. Le boulon avec une tête hexagonale est pré-

Les chaînes

Commençons par le point le plus faible de la chaîne, celui qui est cause des rares, très rares pannes de chaîne. C'est le maillon d'attache particulièrement, le maillon d'attache qu'un petit ressort plat glissé sur les rivets maintient en place. Nous ne saurions trop recommander de



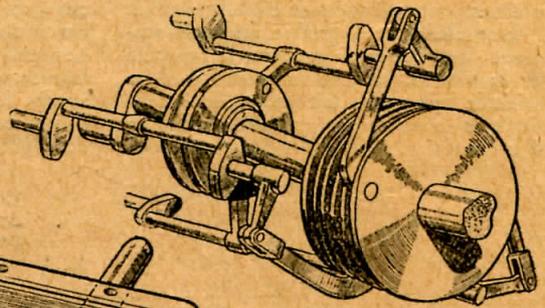
Avec un rapport de 13 à 1, le départ devient impressionnant, ce rapport n'est à recommander à personne, et pour cause.

changer assez fréquemment ce maillon tous les 3.000 kilomètres par exemple.

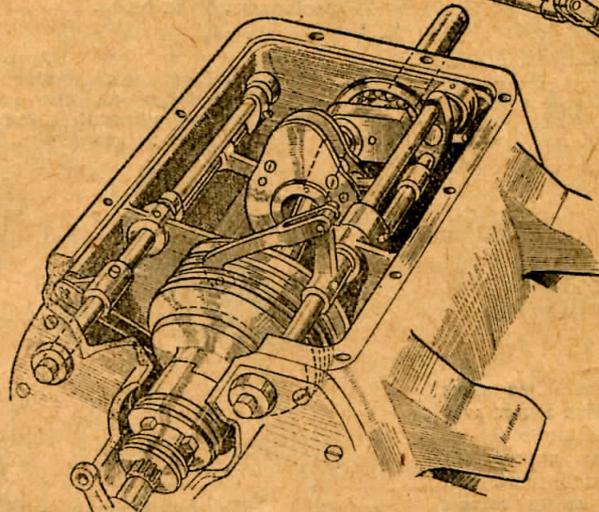
Ne partez jamais en course avec une chaîne neuve. Une chaîne s'allonge toujours un peu au début. Généralement ce tassement des pièces de la chaîne demande deux ou trois cents kilomètres.

Ne montez jamais une chaîne neuve sur des pignons usés. La vie du petit pignon est la même que celle de la chaîne. Les autres pignons durent plus longtemps

Schéma du fonctionnement du changement de vitesse Guinness et Jones



Coupe du changement de vitesse Guinness et Jones dont le fonctionnement repose sur le principe de l'excentrique



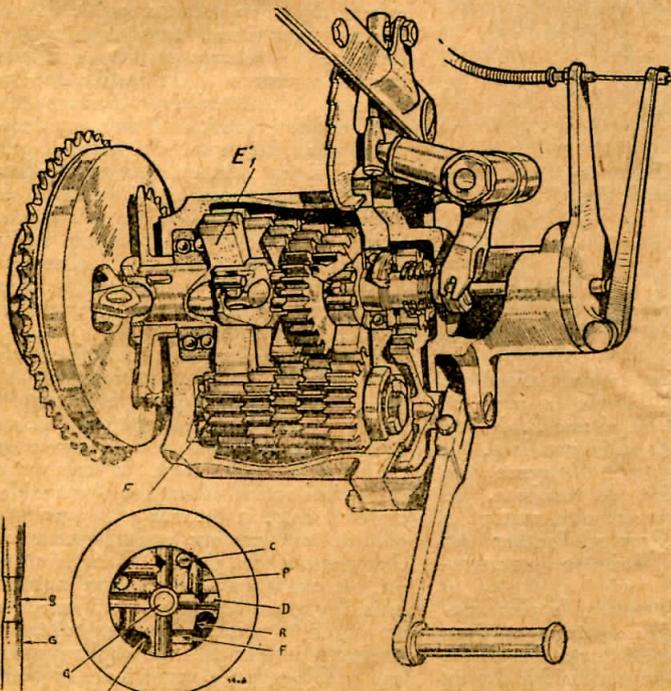
doit être aussi basse que possible, juste assez pour liquéfier le lubrifiant: une température trop élevée modifierait la trempe de la chaîne. Laissez la chaîne dans le bain pendant qu'il se fige.

et peuvent user trois ou quatre chaînes.

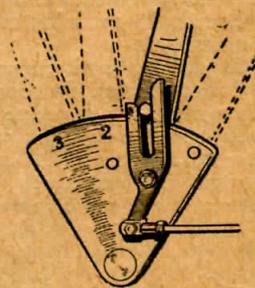
Le petit ressort du maillon d'attache doit être monté la fente en arrière.

Très fréquemment les chaînes doivent être passées au bain de suif, dans lequel on aura déposé du graphite. Naturellement il faut préalablement nettoyer la chaîne au pétrole, bien l'égoutter et l'essuyer. La température du bain de suif

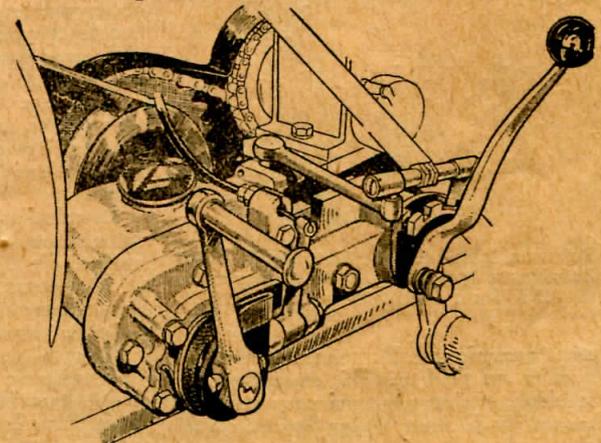
Ce graissage intermittent doit être complété en marche par un graissage à l'huile. Le mieux est un réservoir spécial et un double conduit, l'un juste devant le pignon de la boîte de vitesse pour la chaîne primaire, l'autre dirigé sur le brin inférieur de la chaîne finale. Le procédé est sale, on gaspille l'huile, mais les



Certains conducteurs ont arrangé des systèmes dans lesquels le levier, à la position au point mort, maintient le décompresseur ouvert et évite certains inconvénients de départ.



Le changement de vitesse Lick à 5 vitesses: les pignons toujours en prise et possédant pour chaque rapport un auto-débrayage, permettent de changer de vitesse sans temps mort, le passage se produisant instantanément. Cette boîte est d'une grande facilité de manœuvre et simple de construction, d'où volume et poids réduits et un emploi tout indiqué en course, surtout avec les moteurs modernes très poussés.

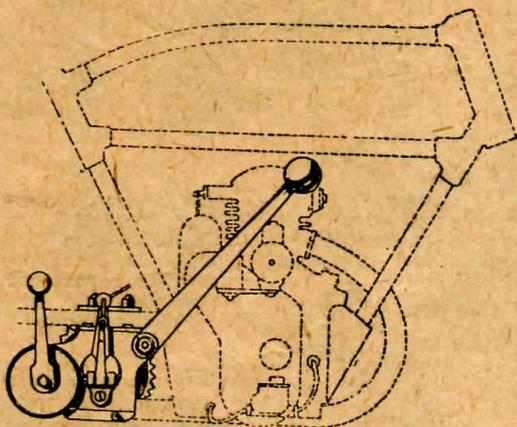


chaînes sont ménagées et c'est l'essentiel.

Une chaîne trop tendue, indépendamment des risques de rupture, fait perdre de la vitesse. La chaîne primaire, si on saisit le brin mou, doit prêter de 2 centimètres environ, la grande chaîne de 4 centimètres. Cela peut sembler beau-

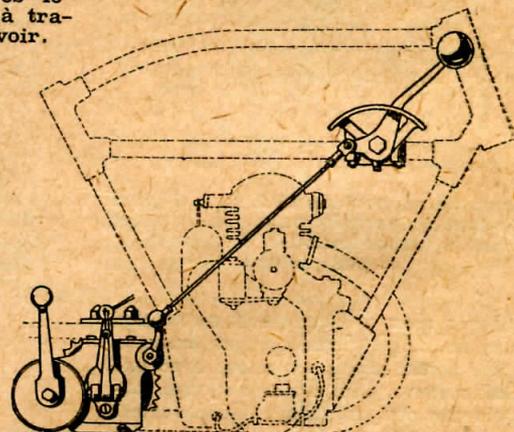
changement de vitesse a été popularisé par Motosacoche, Clément et Gladiator. Les embrayages sont constitués par des segments qu'écartent des cames. A la longue les segments s'usent. Pour compenser cette usure, on trouve sur le système Motosacoche une came à trois pro-

sible et on emploie des boîtes spéciales où la première est plus élevée que sur une moto de tourisme, et où on a, par exemple, des multiplications de $4\frac{1}{2}$, $5\frac{1}{2}$ et $7\frac{1}{4}$ à 1, alors que sur une moto de tourisme on aurait $4\frac{1}{2}$, $6\frac{3}{4}$ et 13 à 1. Il est évident que cette dernière vitesse qui permet au touriste de repartir progressivement dans la côte la plus dure est parfaitement inutile en course. Car si on essayait de démarrer en donnant tant soit peu de gaz avec cette multiplication et un moteur nerveux, on aurait les plus grandes chances de voir la moto se cabrer. Il vaut infiniment



Levier de changement de vitesse partant directement de la boîte.

Détail du levier ; certains de ces leviers passent à travers le réservoir.



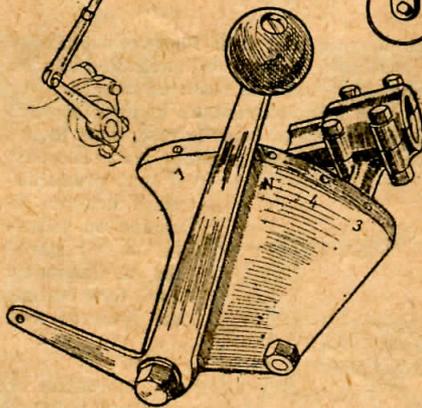
Levier de changement de vitesse dit à secteur, permettant d'avoir sous les yeux la vitesse engagée.

coup, mais pourtant jamais il ne nous est arrivé de voir une chaîne sauter avec ce réglage. Une chaîne qui saute est en général une chaîne usée et surtout une chaîne dont les pignons sont mal alignés. La rigidité des cadres actuels assure un bon alignement. Une chaîne beaucoup trop lâche monte sur les dents des pignons et s'use rapidement.

Changements de vitesse

Laissons de côté les changements de vitesse par courroie, comme le Zénith Gradua, le Rudge Multi, le Terrot le Magnat-Debon et tant d'autres qui, en dépit de sérieuses qualités et d'un remarquable charme de conduite, sont morts avec la courroie.

Les changements de vitesse par chaînes sont de plusieurs sortes. Il y a encore quelques changements de vitesse à deux et trois chaînes où chaque jeu de pignons peuvent être mis en action au moyen d'embrayages en miniature. C'est un excellent système et qui donne un rende-



Détail d'un secteur sur lequel on distingue les chiffres qui représentent les vitesses.

mieux avoir des rapports voisins qui évitent, dès qu'on doit changer de vitesse, d'avoir une vitesse trop démultipliée. La boîte à 4 vitesses permet de réduire encore les écarts. Il est certain que les moteurs à caractéristique pointue tels que sont les moteurs de course, nécessitent de fréquents changements de vitesse, si on veut en tirer le meilleur parti. S'accrocher désespérément à la plus grande multiplication est inepte, fatigue le moteur et fait perdre de la vitesse. Dans un virage on n'hésitera pas à changer de vitesse pour être à même d'accélérer rapidement dès la sortie du virage.

Certaines boîtes sont combinées de telle manière que la première soit au milieu de la grille, la seconde en haut et la troisième en bas. Le gros avantage c'est qu'on peut alors passer de seconde en troisième avec le pied, la manœuvre étant ainsi moins délicate et plus rapide, car c'est entre la seconde et la troisième que se font presque exclusivement les changements de vitesse. Dans d'autres cas, les crans sont dans l'ordre normal, mais il y a un verrouillage qui empêche de sauter la vitesse. Certaines boîtes de vitesses n'ont pas de levier et simplement une pédale pour la commande au pied. On n'a plus ainsi à quitter le guidon, ce qui aux allures actuellement atteintes peut être dangereux. On a essayé aussi des changements de vitesse avec commande au guidon, mais il semble que le changement de vitesse au pied, qui élimine toute commande compliquée

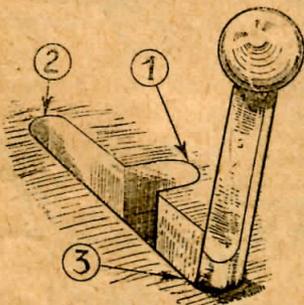


Schéma d'une disposition de la boîte de vitesse qui permet de changer de 2 à 3 ou 3 à 2 avec le pied.

ment exceptionnel. Ils peuvent être commandés au pied, ce qui en course est précieux, et c'est pourquoi nous trouvons encore sur la Scott Flying Squirrel un tel changement de vitesse. Chez nous ce

changement de vitesse a été popularisé par Motosacoche, Clément et Gladiator. Les embrayages sont constitués par des segments qu'écartent des cames. A la longue les segments s'usent. Pour compenser cette usure, on trouve sur le système Motosacoche une came à trois profils : quand on constate du patinement on engage le profil 2, puis le profil 3. Sur le changement de vitesse P. M. on règle avec des cames (d'ailleurs la P. M. munie de ce changement de vitesse était surtout une machine de tourisme. Le type actuel, extrêmement vite, surtout le modèle Tourist Trophy Panther est équipé d'une boîte à 4 vitesses par engrenages.)

La solution de beaucoup la plus courante c'est la boîte de vitesse et deux chaînes l'une entre la boîte de vitesse et le moteur (chaîne primaire), l'autre (chaîne secondaire ou finale) entre la boîte de vitesse et la roue.

Nous n'avons pas à nous occuper ici de l'anatomie de la boîte de vitesse, car nos lecteurs la connaissent aussi bien que nous. Pour la course, on s'efforce d'avoir des rapports aussi rapprochés que pos-

et partant toute cause de dérèglement, est le plus recommandable pour la course.

L'établissement d'un embrayage capable de transmettre sans patiner les énormes puissances fournies par un moteur de course, est loin d'être aisé, d'autant qu'il est démultiplié par rapport au moteur. Il n'y a guère en effet que la Douglas qui ait un embrayage sur le volant du moteur, et c'est pourtant la meilleure position.

Les embrayages à bouchons de liège ne sont pas à recommander pour la course. On peut d'ailleurs, soit combiner les bouchons avec des produits à base d'amiante, soit substituer purement et simplement aux bouchons de liège des bouchons de ces produits. Il faut, en effet, un embrayage qu'on puisse faire patiner sans risque. On doit embrayer en effet très progressivement à cause du régime élevé que doit atteindre le moteur pour donner la puissance nécessaire à un démarrage rapide. Si on embrayait brusquement, ou l'on casserait quelque chose ou la moto se cabrerait. L'embrayage tout comme le

freinage, demande beaucoup de pratique et de doigté.

N'hésitez pas au départ à emballer votre moteur, au moment où le starter compte les premières secondes, vous débrayez à fond et engagez la première. Immédiatement, au signal du départ vous embrayez en laissant aller tout d'abord rapidement le levier de débrayage puis en le retenant de plus en plus, de manière à mettre rapidement les disques de l'embrayage en contact, puis à les engager ensuite progressivement. Mais seule la pratique peut vous apprendre à bien démarrer. Si vous embrayez trop brusquement la roue patine et vous dérapez. Vous perdez en définitive du temps, tout comme si vous embrayez trop lentement, mais du moins dans ce dernier cas, vous ne courez pas de risques. Il faut de la rapidité, de la précision, mais pas de brutalité.

C'est également une erreur que de passer trop rapidement les vitesses. Laissez au contraire le moteur accélérer presque à

fond sur chaque vitesse avant de passer à la vitesse suivante. La difficulté pour changer vient de ce que vous devez à la fois : 1^o débrayer, 2^o réduire légèrement le régime du moteur en fermant un peu les gaz, 3^o changer de vitesse. Il n'est pas aisé d'accomplir simultanément ces trois choses à moins que la commande du changement de vitesse se fasse au pied. Au lieu de fermer la manette des gaz, ce qui, avec certains carburateurs gêne la reprise du moteur, vous pouvez avoir un interrupteur de magnéto et couper l'allumage. D'ailleurs le moteur perdra sa vitesse en moins de temps et vous pourrez ainsi changer plus rapidement. Si vous avez un levier de vitesse à main vous pouvez monter cet interrupteur sur ce levier.

Nous nous bornerons à ces quelques indications, car seule la pratique et l'entraînement peuvent apprendre le difficile métier de coureur. Prochainement, nous traiterons de la question des chaînes seules

H. P. BORESTROKE.



Un sport nouveau, qui mettra en émoi bien des pratiquants de la moto, ainsi, sans doute qu'un assez grand nombre de profanes, c'est le « Dirt-track racing », les courses sur cendre.

Nous venons d'avoir le plaisir d'assister au premier match important des « Dirt-trackistes » en Angleterre, qui a eu lieu sous la présidence de l'ex-champion de vitesse, Malcolm Campbell.

Le terrain choisi pour cette occasion se trouve à Londres même, et n'est autre que le stade de football de Stamford-Bridge. La piste de cendre entourait actuellement le terrain de football ; pour en faire un autodrome il n'a fallu, par conséquent, que la construction d'un solide grillage tout autour, pour empêcher les coureurs de se blesser ou, ce qui est plus grave, de blesser des spectateurs.

Une foule formidable a envahi les tribunes — nous avons pensé à l'autodrome de Brooklands presque désert, même quand Le Vack y court — le

Dirt Track Racing

public témoignait de l'état de surexcitation en lequel il se trouvait en maintenant un silence de mort, pendant que les haut-parleurs annonçaient les coureurs, puis par un vacarme assourdissant quand ceux-ci sortirent du paddock, j'allais dire du toril. Une charmante actrice de cinéma les précéda dans un tour de piste avec sa petite auto de sport, ceci comme cérémonie d'inauguration. A noter le fait sans précédent en Angleterre que les silencieux n'étaient pas de rigueur.

Tout de suite les courses commencèrent ; elles furent réellement impressionnantes. Le spectacle des coureurs, bottés de fer, et masqués à cause de la poussière, faisant le tour dans un dérapage presque ininterrompu, ne manquant pas de saveur. Les chutes furent fréquentes, mais sans grande importance. Une course de sidecars fut moins intéressante, quoique des rires assaillirent un malheureux passager, qui s'est trouvé semé dans un virage.

Mais le moment le plus intéressant de la soirée fut celui où « Sprouts » Elders, un as américain de ce sport, donna une



exhibition avec une Douglas d'emprunt. Nous avons remarqué que les coureurs anglais coupaient les gaz et ralentissaient un peu pour attaquer les virages ; l'américain ouvrait en grand la manette, et ne s'en occupait plus avant la fin de ces cinq ou six tours.

Ses dérapages l'obligeaient à coucher par terre sa machine afin de ne pas être lancé dans les décors ; nous avons plusieurs fois vu *toucher à terre* son guidon. Sa roue arrière lançait des gerbes de cendres sur les spectateurs, puis un effort brusque, et sa moto se redressait pour continuer comme une flèche sur la partie droite de la piste. Par quel mystère cet homme parvient-il à se maintenir en équilibre ? Il a reçu une fameuse ovation, d'ailleurs bien méritée.

Somme toute, c'est un excellent sport qui demande beaucoup d'entraînement, mais dont le succès auprès du public est immédiat. Le verra-t-on en France ?

Bernard COULTER.

Les résistances de l'air et des lecteurs

Oui, cela nous intéresse...

Lecteur assidu de votre intéressante revue depuis avril 1925, je serais désireux d'apporter une contribution personnelle à l'étude de la résistance de l'air, si bien esquissée dans votre dernier numéro par M. Marc Chauvierre.

Ses conclusions supposent essentiellement que l'air ambiant est en repos ; or le vent a une très grosse influence sur la marche du véhicule, même lorsqu'il souffle par le travers. Faut extrêmement important, et qui n'a jamais été mis en évidence, on n'élimine qu'imparfaitement son action perturbatrice en prenant la moyenne des vitesses atteintes sur un même parcours à l'aller et au retour :

la valeur ainsi trouvée peut différer notablement de celle qu'on aurait obtenue par temps calme.

Un tel résultat nécessite quelques calculs, élémentaires à la vérité. Au moment de vous détailler mes formules, si simples soient-elles, un scrupule me prend : ne pensez-vous pas qu'un article préliminaire, où j'exposerais très succinctement et très clairement les principes fondamentaux de la mécanique théorique, rendrait les plus grands services à nombre de vos lecteurs ?

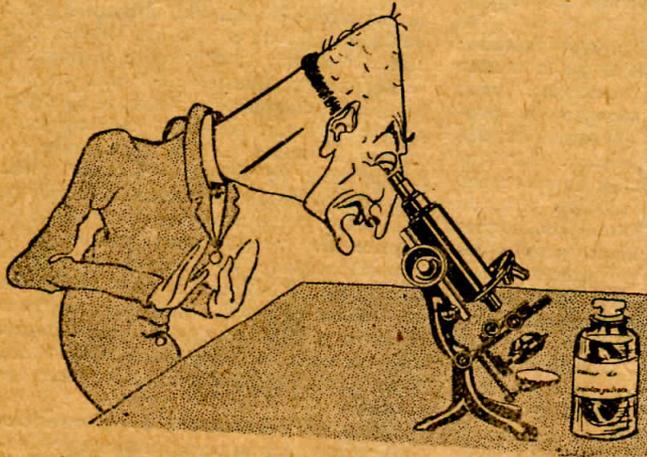
Il est à la mode de parler d'« accélération », de « force vive », de « puissance », d'« inertie », etc..., mais combien de personnes savent-elles au juste ce que tous ces mots signifient ? Pas

beaucoup ! J'ai été maintes fois sidéré par les hérésies monstrueuses que des gens pourtant intelligents et cultivés m'ont débitées avec une parfaite assurance. Dans la science, le « laius », si « bien envoyé » soit-il, n'est pas de mise : il faut être avare de ses mots, mais sûr de chacun d'eux !

En lui faisant pressentir les grandes difficultés que présente l'étude de la mécanique théorique ou appliquée, j'engagerais le profane à se montrer circonspect : qu'il ne s'improvise ni mathématicien, ni constructeur d'un nouveau « deux-temps » par exemple !

Si mon initiative vous intéresse, je vous prie de bien vouloir me la faire savoir par la voie de votre publication.

P. BAILLOUD,
Licencié ès Sciences,
Diplômé d'Etudes supérieures
de mathématiques.



Médecine motocycliste

par le Dr René Imbert

La moto est un sport agréable, hygiénique, qui renforce les fonctions de l'équilibre général : mal venus sont ceux qui, sans n'y rien connaître, se permettent des disgressions médicales désastreuses pour leur influence dans leur entourage.

l'équilibrage est sinon rigoureux, du moins très suffisant, et la vitesse de rotation élevée. Qu'il y ait pu avoir là un effet nuisible avec les vieilles motos à moteurs lents et mal équilibrés est une hypothèse admissible, mais qui ne saurait actuellement entrer en ligne de compte.

Reste à étudier l'influence, sur la suspension des organes, des trous de la chaussée : d'abord leur irrégularité même, tant en dimensions qu'en répartition est un sûr garant contre l'éveil des phénomènes de résonance les plus dangereux, comme on l'a vu. Evidemment, on est très secoué sur la plupart des routes actuelles et ces chocs répétés peuvent influencer sur la marche d'une lésion déjà existante, mais de là à créer l'état pathologique, il y a un abîme que rien ne permet de combler, du moins à ma connaissance. Et puis les 5, 6 et 10 CV à quatre roues sont-elles beaucoup moins secouées ?

Le seul cas, où l'influence de la moto pourrait être fâcheuse, c'est celui d'une fixation insuffisante d'un ou plusieurs viscères (rein flottant, ptose gastrique

« Et puis la moto esquinte la santé et décroche le cœur ! » dernier argument et suprême pensée clôturant la discussion entre le futur acquéreur d'une moto et ceux qui, à des titres divers, possèdent une autorité quelconque sur lui pour l'empêcher d'exécuter ses projets. Si le néophyte tient bon et si la collaboration financière des conseillers ne lui est pas strictement indispensable, il finira par avoir sa moto. Mais la plupart du temps c'est la ruine de ses rêves car il est bien difficile, à l'âge où se produit généralement cette scène, d'avoir les ressources nécessaires à l'achat d'une machine, si petite soit-elle, et c'est cependant le meilleur moment pour profiter de ses charmes.

J'essaierai donc de m'occuper de la répercussion que peut avoir l'usage de la moto sur la santé de celui qui l'utilise, et d'abord deux points de vue sont à envisager : L'influence de la moto en dehors de tout accident, sur le fonctionnement des divers organes, et puis l'accident proprement dit et ses suites.

Il y a suffisamment à dire sur chacun d'eux, pour que je m'occupe seulement du premier aujourd'hui.

Et, avant tout, liquidons la question du décrochage du cœur. Le cœur, n'étant pas accroché, ne peut être décroché, dirait Monsieur de la Palisse. La fixation du cœur est, en effet, loin d'être aussi simple que le sous-entend cette phrase, qui, lancée à la naissance de la motocyclette, n'a cessé d'être propagée en dépit de son insignifiance. D'une manière générale tous les viscères lourds (cœur, foie, rate, rein, utérus) où pouvant le devenir par leur contenu (estomac, intestin) seraient du reste influencés de la même façon et nous étudierons la manière dont ils peuvent se comporter sans préciser davantage duquel il s'agit.

Leur fixation, à peu près la même pour tous, aux détails anatomiques près, est la suivante :

Un viscère reçoit le sang nourricier par une artère et le restitue utilisé et vicié par une veine non représentée sur la figure. Il reçoit les ordres moteurs des centres nerveux par un nerf, généralement mixte, qui sert également à trans-

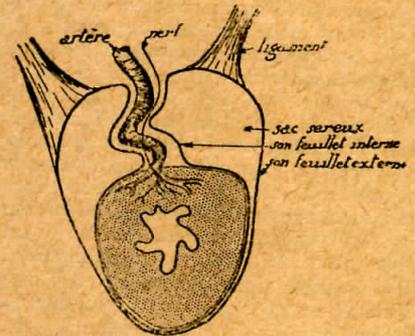
mettre la sensibilité de l'organe à se mêmes centres pour leur permettre de prendre conscience de sa souffrance s'il y a lieu. Ces organes cheminent généralement ensemble en un paquet qualifié de vasculo-nerveux (fig. 1).

Les troncs particuliers à chaque viscère vont se mettre en rapport avec des troncs plus gros qui eux sont fixés aux parois osseuses ou musculaires du corps. Enfin le viscère est entouré d'un sac dit « séreux » dont la paroi, à double feuillet, permet par glissement le libre jeu des organes grâce à quelques gouttes de liquide qui se trouvent entre les deux feuillets, assurant en quelque sorte leur lubrification. Le feuillet externe s'accole soit directement, soit par l'intermédiaire de ligaments aux parois ostéo-musculaires du corps.

Le viscère est donc maintenu en place par son paquet vasculo-nerveux et par des ligaments. La présence d'organes voisins contribue également à leur immobilisation, mais ce n'est pas à proprement parler une fixation. On conçoit que des secousses répétées puissent, sinon décrocher un organe généralement pourvu d'une excellente fixation, du moins tirer les vaisseaux et nerfs correspondants et provoquer ainsi des douleurs plus ou moins aiguës et des troubles divers.

La suspension des viscères est donc obtenue par des tissus possédant une certaine élasticité, et on comprend que des chocs répétés puissent déterminer l'oscillation du viscère. Si les périodes sont voisines ! des phénomènes de résonance apparaîtront, le tiraillement augmentant de plus en plus jusqu'à une certaine limite, qui croîtra avec le temps et l'affaiblissement des ligaments suspenseurs, au point de déterminer un jour des troubles graves. C'est ici que la moto avec son monocylindre trépidant par excellence, secouée par les cahots de la route peut être une cause de désordre dans l'organisme.

En comparant le poids des viscères et la faible élasticité des tissus, on voit que leur période d'oscillation propre sera longue, donc bien éloignée de celle des moteurs poussés actuels, dont



importante, prolapsus utérin) ou d'une lésion déjà existante de l'organe. Mais alors, peut-on rendre la moto responsable d'un état préexistant à son emploi, ou qui se serait déclaré même en son absence par la marche, le vélo, l'auto ou même le chemin de fer ? Ici tout tient à vice de construction du sujet, et monter en moto ne saurait lui être plus recommandé que de courir le Marathon à un cul-de-jatte. Et encore, est-il des cas où la moto peut leur rendre service : témoin cet homme que j'ai l'occasion d'étudier périodiquement à l'électro-cardiographe pour une myocardite et qui utilise journellement la moto pour ses déplacements ; obligé de se rendre plusieurs fois par jour

en divers points de la ville, il a successivement renoncé à la locomotion à pied ou en vélo, trop fatigante, la ville où il demeure étant construite sur une colline, au tramway irrégulier et lent le prenant loin de son logis et le laissant loin de son but. Quant à l'auto, trop chère d'achat et d'entretien, impossible à garer chez lui elle ne pouvait être envisagée. Il utilise actuellement une petite 2 CV, 2 temps ne nécessitant pas un gros effort pour le démarrage, facile à mettre sur sa béquille et malgré la trentaine de kilomètres ainsi effectués, les tracés fournis par l'électro-cardiogramme montrent qu'il n'y a nullement aggravation de son état. Ainsi, non seulement la moto ne lui décroche pas le cœur, mais seule elle lui permet, avec la lésion dont il est porteur, d'effectuer son travail. Seulement, il ne peut faire plus d'une trentaine de kilomètres par jour.

On reproche à la moto une influence douteuse sur le cœur alors qu'on ne voit presque jamais de parents empêcher leur enfants de faire du vélo à l'excès, ou du football, ou de la course à pied ou tout autre sport athlétique, alors que la plupart des professionnels ou pratiquants de ces sports sont oubliés tôt ou tard d'y renoncer devant les manifestations cardiaques ou pulmonaires qui finissent toujours par apparaître. Et je ne fais pas entrer en ligne de compte les fractures, luxations, foulures, entorses et chute qui en résultent, ni les quelque dix morts annuelles en France de joueurs de football sur le terrain ou des suites d'accident.

On reproche encore à la moto d'ébranler la santé de celui qui la conduit, exposé aux intempéries. Ceci peut être vrai pour la moto de travail, mais pas pour celle que la plupart des jeunes gens emploient pour leur agrément personnel : il fait trop mauvais ? Restez chez vous comme vous le feriez si vous aviez projeté une promenade à pied.

Et encore, même avec une moto de travail astreinte à sortir par tous les temps, il a été décrit dans cette revue assez de moyens de protection pour qu'on ne risque pas plus qu'à pied. Du reste, le temps à passer dehors est généralement moindre que celui qui serait nécessaire à pied ou pour attendre un moyen de locomotion, à geler dans les courants d'air.

Les bronchites ? Avec des précautions, elles ne sont pas à craindre.

Les angines ? Ne marchez pas la bouche ouverte et vous n'en attraperez pas plus qu'autrement (vous avalerez même quelques insectes en moins !) Je connais plusieurs cas de gens qui respiraient par la bouche, exclusivement par suite d'une habitude vicieuse, guéris par la moto : à la troisième angine ils ont fait attention de fermer leur bouche.

Les asthmatiques et les emphysemateux peuvent faire de la moto à condition qu'ils n'en abusent pas au point de faire des efforts musculaires trop violents (étapes de 5 à 600 kilomètres, machines trop lourdes, trop comprimées, pneus

trop durs à démonter, roues trop lourdes à replacer). J'ai vu des cas d'asthme améliorés par la vie au grand air et l'exercice déterminé par la moto.

Il faut toutefois signaler le retentissement de ce moyen de locomotion sur la digestion : si on part immédiatement après le repas, sur de mauvaises routes, il arrive souvent que l'on ressent des douleurs abdominales intenses, sensation de barre, coliques, tiraillements, etc... Le remède est simple : attendre pour remonter en moto une heure environ après le repas pour que la digestion soit suffisamment avancée.

Lorsqu'on tient à faire de grandes étapes en hiver ou les journées sont courtes, il n'est pas aussi mauvais qu'on pourrait le croire de ne pas déjeuner du tout en route, si on a l'estomac assez complaisant et en ne recommençant pas trop souvent.

Quant à l'influence de la moto sur le système nerveux, elle n'est pas à redouter tant qu'on ne recherche pas les vitesses impressionnantes et soutenues sur routes. Au contraire, la moto tend à développer les qualités morales d'attention, de sang-froid, de décision. Evidemment si on veut toujours pousser à l'extrême limite de vitesse permise par la route, il y a surmenage du système nerveux, et une grosse fatigue générale au travail musculaire et au travail psychique exigés, car contrairement à ce qu'on croit le travail intellectuel est celui qui exige le plus de sommeil et de repos réparateurs avec le plus d'apports nutritifs.

Pour les yeux, il faut encore signaler le danger qu'il y a à rouler sans lunettes : on peut d'abord recevoir un corps étranger dans l'œil et la douleur risque d'entraîner la fermeture réflexe et simultanée des deux yeux privant ainsi le conducteur de toute vision. De plus, à rouler longtemps ainsi, les yeux pleurent et le froid et la poussière ont tôt fait de déterminer une réaction inflammatoire de la conjonctive, pénible et qui, souvent répétée, finira par passer à l'état chronique, donnant aux yeux l'aspect dit « bordé d'anchois » : esthétique et sensibilité ne peuvent qu'en souffrir.

Voilà bien des choses envisagées, et je n'ai pas l'espoir d'avoir songé à tous les méfaits dont on a accusé ou dont on accusera la moto, mais enfin il était bon d'essayer de ramener au moins les exagérations à une juste limite.

Et, ayant tenté de décharger la moto des péchés qu'on lui prête, je l'ornerai encore ici des qualités que je crois pouvoir lui reconnaître en toute impartialité : c'est un excellent moyen de culture physique, et pas ennuyeux.

Je ne parlerai pas de la vie au grand air qu'elle entraîne (quand on ne l'utilise pas exclusivement en exhibitions urbaines), mais regardez démarrer un motocycliste un matin d'hiver, surtout si le moteur est gros, fortement comprimé et gommé comme il se doit : chaque coup de kick entraîne une contraction brusque de tous ses muscles, que ce soit ceux du

membre moteur, du membre servaut d'appui, des bras et du tronc qui servent à transmettre les forces d'équilibre au guidon par lequel il maintient la machine. Heureux si la machine part aux premiers coups. Ce travail de tous les muscles ne vaut-il pas tous les « exercices », sandow ou autres ? Il jouit même d'une supériorité : bon gré mal gré, on doit en passer par lui, alors que beaucoup manquent de la constance nécessaire pour exécuter un exercice dépourvu de tout intérêt accessoire.

Et le départ en voitage ? Et la mise de la machine sur sa béquille ? Et la tenue de la machine à l'arrêt surtout avec un passager ? Et la continuelle résistance du frein de direction ? Et la contraction des fléchisseurs des doigts pour tenir solidement le guidon ? Et le remontage d'une roue soulevée d'une main dans une position généralement extravagante pour pouvoir la guider de l'autre main ? Et le gonflage à la main d'un bon 115 x 115 ? N'y a-t-il pas là travail pour tous les muscles possibles et avec une intensité qu'on ne déploierait probablement pas sans nécessité ? C'est cette nécessité qui remplace la volonté si souvent défaillante chez les gens les mieux intentionnés.

Pour terminer, je me permettrai quelques conseils résumant les lignes précédentes :

Ne pas faire de moto si on est déjà porteur d'une lésion organique quelconque, à moins d'avis favorable d'un médecin sans parti pris (Dans le cas où aucune lésion n'existerait, ce n'est pas la moto qui en fera apparaître).

Faire de petites étapes (une étape de 200 kilomètres est convenable, 400 kilomètres doivent être exceptionnels à moins d'entraînement spécial et de constitution particulièrement robuste).

Eviter les grandes vitesses soutenues.

Rouler la bouche fermée.

Avoir des lunettes à coques sur les yeux et non sur le front.

Eviter de remonter en moto immédiatement après les repas, à moins que la route ne soit très bonne. Si on y est obligé, mieux vaut à la rigueur ne pas manger.

Pour faire un effort violent (démontage de pneu, départ difficile, etc...) débarrassez-vous d'une partie des vêtements de route.

Enfin protégez-vous du froid, de la pluie, et contre les chutes... Mais ceci est une autre histoire...

Docteur René IMBERT.

N.-B. — J'ai volontairement laissé de côté tout ce qui est relatif à la colonne vertébrale et qui a été parfaitement traité dans les articles du Dr Schwing.

N'oubliez pas d'inscrire votre adresse sur chaque feuille de renseignements que vous nous adressez.



LE TOURIST TROPHY FRANÇAIS

Montlhéry 12-19 Mai 1928



En suivant l'épreuve (fin)

Les constructeurs que nous avons vus sont tout aussi souriants que leurs conducteurs. M. de Lirac est enchanté de ses deux Gnome et Rhône et le directeur des usines San Sou Pap est très fier d'avoir mené la course à bien en réalisant une moyenne plus qu'honorable qui confirme la performance de sa 175 au concours de silencieux la veille.

Avant d'aller déjeuner, nous jetons un coup d'œil sur le nouveau Sima-Violet. Mêmes pièces que l'ancien, mais montage différent, moteur à l'arrière, très bas, il doit gazer !

Puis un petit tour au pesage des machines qui tourneront dans l'après-midi. Un peu de tout : Motoconfort, Matchless (sortant des mains de M. L. Psalty (encore un qui a le sourire, mais ne l'a-t-il pas toujours?) des A. J. S., des Norton, des Terrot, d'autres encore ! Il s'agit de déjeuner en vitesse, car nous prévoyons des étincelles.

Le soleil boude. Notre secrétaire arbore son costume en tissu de lin. Il a un œil qui surveille constamment le ciel. Il voudrait bien qu'il pleuve pour nous prouver que son vêtement est imperméable. Mais nous n'y tenons pas, d'abord parce que nous croyons parfaitement que c'est exact et aussi parce que nous sommes démanés de toute espèce de... parapluie !

Pétarales pétaralantes ! Les coureurs du T. T. gâchent encore aux joies du ciment. Ils font de la moto... les veinards ! Les bolides (160 à l'heure, ma chère ! N'en rêvez pas trop, jeunes gens !) puis les sidecars. Regrettons au passage que trois concurrents seulement soient présents sur la ligne de départ, cette faible quantité diminue un peu l'intérêt spectaculaire. Néanmoins la course reste passionnante, surtout que la difficulté est accrue par le fait que des caïennes ont été disposées dans les lignes droites. Mais pourquoi a-t-on toléré que les maraîchers de tonneaux oublient quelques spécimens de leur maraîchandise sur la piste?... surtout des spécimens vides !

Le haut-parleur (fonctionnement épatant) nous annonce que M. Bloen, au volant de l'Hispano, va faire un tour d'honneur. La belle voiture ! Les regards d'envie font étinceler l'émail.

Course de voitures. Dhome marche terriblement. Il a un chic pour passer autour des tonneaux qui fait plaisir à voir.

Divo vient faire un tour d'honneur avec la Bugatti triomphatrice à la Targa Florio. Les indépendants s'en donnent à cœur joie... Les bolides... Des cris, des exclamations, des applaudissements : un conducteur en blanc... Est-ce Naas ? Non, c'est un popard de 3 ans qui, au volant d'une voiture à sa taille (moteur 4 temps, 175, soupapes latérales) va essayer de sortir vainqueur d'un combat dont son papa surveille les passes. La foule intimide le petit bonhomme qui, à un moment, a bien envie de pleurer ! L'autre voiturette est une Bugatti électrique ; son conducteur est un gentil garçon de 8 ans, qui a du mal à s'asseoir sur son siège !

Et c'est la fin. A toute allure nous rentrons à Paris. Pas d'embouteillage, c'est extraordinaire, car la réunion a connu un bon succès et les voitures se suivent à la file indienne. Les autobus (de course, sans doute) vont leur petit bonhomme de chemin. Ne les imitons pas. Tirons sur les ficelles. On revient de l'autodrome, on a l'âme d'un champion ! Mais qu'il y a loin de la coupe aux lèvres !

La résumé, du beau et bon sport. Souhaitons une prochaine réédition d'une telle séance, tel sera le mot de la fin.

Quelques interviews

Bernard : Je suis vainqueur, mais, pécaïre ! jamais je n'ai tant souffert moralement et physiquement ; l'épreuve serait-elle trop dure, j'arrive à le croire, je n'ai cependant jamais douté de la victoire... et pourtant Dallison, au début, m'a secoué ferme. Le

T. T. est une épreuve de pure vitesse sur longs parcours : c'est tout dire.

Naas : Ça, c'est du sport ! C'est la plus grande course mondiale du point de vue sévérité. Même en Angleterre, il n'existe pas, à l'heure présente, d'épreuve aussi dure pour la machine et le conducteur. Dans le Bol d'Or, qui était réputé à ce jour du point de vue endurance, il y a cette idée nette qu'une fois les 24 heures finies, c'est le repos. La dépression journalière, dans le T. T. est équivalente à celle du Bol mais elle se répète 7 jours durant : c'est atroce par instants et on lècherait volontiers.

Marc : L'an dernier, le Bol d'Or m'avait fourni l'occasion de mesurer ma résistance ; je croyais qu'il n'était guère de courses plus dures. Le T. T. français m'a fait douter de cette opinion : j'ai dû quitter la piste pour un incident secondaire, mais il me semble que j'aurais eu un terrible effort à donner pour en terminer. Le moral est atrocement éprouvé à de tels règlements.

Dallison : Le M. C. F. s'est-il rendu compte de la sévérité du règlement du T. T. de Montlhéry ? Nos épreuves anglaises sont dures, mais aucune ne peut être comparée à ce dernier. J'ai couru ma chance en Anglais. J'ai été secoué le deuxième jour comme rarement cela m'était arrivé ; nous n'avons rien en Angleterre d'aussi pénible : les Français ont changé quelque chose chez eux, nous devons compter d'ores et déjà avec eux.

De Lira, directeur Gnome et Rhône : No is ne ne no s attendions pas à une telle difficulté ; nous nous sommes engagés avec des motos strictement de série et notre inquiétude fut grande lorsque nous vîmes de quelle course il s'agissait. A notre avis, c'est la plus redoutable épreuve qu'il nous ait jamais été donné de participer et nous sommes heureux de la victoire incontestable de notre industrie. Le public ne l'a pas assez compris au début de l'épreuve ; nos amis anglais, par contre, ont été absolument surpris, la conception de l'organisation a dénoté leurs idées actuelles sur la sévérité d'une épreuve. Nous n'hésitons pas à dire que c'est la plus belle consécration de l'industrie française de l'année et que son retentissement dans les milieux étrangers sera considérable.

M. D... (Anglais) : Les organisateurs n'ont certainement pas calculé les conséquences de leur règlement ; c'est trop demander aux

forces humaines ainsi qu'à la mécanique. Certes, nous ne nions pas la victoire de l'industrie française en Monet-Goyon, Gnome Rhône Pavy etc.. L'abandon des Anglais confirme d'ailleurs le déchet des autres marques françaises ; Royal Enfield nous a conservé le trophée ; son mérite est grand. Avouons que nous avons été surpris car, en Angleterre, nous ne connaissons pas encore d'épreuve aussi pénible ; nous nous reverrons l'an prochain.

M. Pluche, de Monet et Goyon. — Nous restons quelque marques essentiellement françaises qui avons réussi le tour de force du T. T. Vous ne croiriez jamais nos inquiétudes, nous avions juré de finir en équipe ; notre succès dépasse nos prévisions.

L'huile Okoil gagne le Tourist Trophy

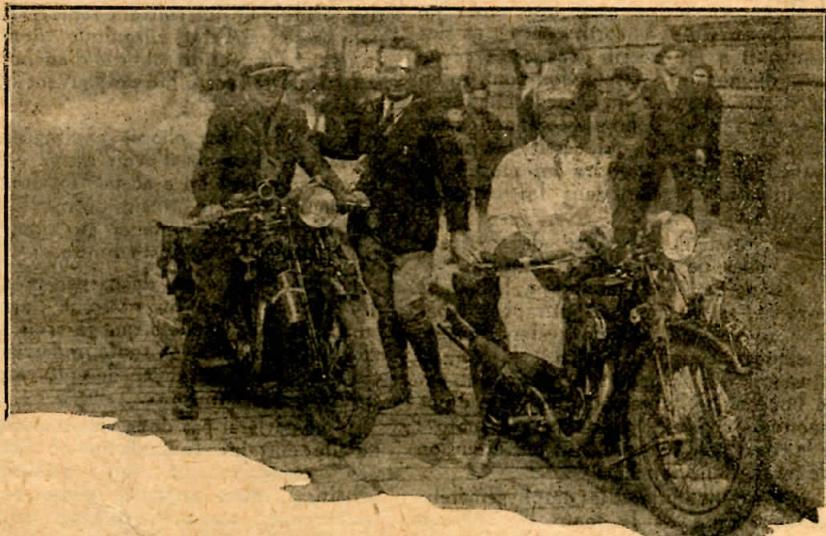
Nous enregistrons à l'actif de l'Okoil un nouveau succès, qui confirme les qualités hors de pair de cette huile merveilleuse.

Pilotant une Sima-Violet, Michel Doré a gagné le Tourist Trophy des voitures (Coupe Ansaldo), avec médaille d'or du M. C. F.

Bien entendu, Michel Doré, désirant mettre toutes les chances de son côté, graissait avec l'Okoil, ce parfait lubrifiant des moteurs modernes.

L'équipement du vainqueur du T.T.

Bernard a brillamment remporté la victoire au Tourist Trophy Français : ce fut un succès réellement sérieux pour la Maison Gnome et Rhône pour sa 500 D4. Cependant, il serait regrettable de ne pas dire que l'accès, si toutefois on peut nommer ainsi une partie intégrante de la machine, a eu sa part énorme dans la victoire de Bernard. Ce dernier avait, en effet, équipé son engine d'un carburateur Cozette, type T.T., à correcteur et voilà pourquoi Cozette a eu l'honneur de s'attribuer au T.T. la Coupe Ansaldo motocyclistes ; d'ailleurs bon sang ne peut mentir et Cozette a confirmé cette victoire en voiture puisque Doré a arraché, pour Cozette, l'autre Coupe Ansaldo grâce à son Sima-Violet 750 cmc., muni de ce carburateur T.T. et fut vainqueur avec Desvaux en catégorie 1.100 cmc. Mais l'Amilcar de Desvaux était muni d'une cuve aluminium Cozette, licence Ricardo



Miss Gwendolyn Adams vient d'arriver en Espagne sur sa Royal Enfield : près d'elle Nebil Dino sur son Ariel et le président du M. C. Guipuzcoa, M. Fragnaud. Cette photo nous a été remise par M. Fragnière, vice-président du club, qui est venu nous rendre visite la semaine dernière.



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

Un Rallye jeton et gymkhana.

Le Moto Club du Nord de la France organise un gymkhana et un rallye jeton pour le 3 juin avec le concours de la Municipalité de Malo-les-Bains.

Rallye Jeton. — Rendez-vous à 10 h. 30 sur la place de Bergues. Le mécanisme de l'épreuve est le suivant. Avant le départ seront indiquées quatre communes situées dans le périmètre de Malo-les-Bains, Bergues, Hondscote.

Dans chacune de ces communes, un contrôleur sera placé sur la place de l'église et remettra à chacun des concurrents un jeton sur lequel sera inscrit une des quatre lettres M. C. N. ou F. Le contrôleur ne pourra remettre au concurrent la lettre qu'il possède qu'à la seule condition qu'il lui soit présenté la précédente dans l'ordre qui est indiqué ci-dessus.

Sera classé premier le concurrent qui arrivera au contrôle de Malo-les-Bains en tête avec les quatre jetons M. C. N. F.

Le contrôle de Malo-les-Bains sera placé sur la place du Kursaal.

Gymkhana. — à 14 h. 30 aura lieu sur la digue de la mer, un gymkhana réservé aux motos, sidecars et cyclecars, dirigés par des membres du M. C. N. F.

Les épreuves du Gymkhana seront les suivantes :

- 1° Épreuves des barrières.
- 2° Carrousel.
- 3° Épreuve de la planche pour les motos, ou épreuve des quilles pour les véhicules à trois ou quatre roues.

Nul doute que ces épreuves dont l'engagement est entièrement gratuit et doté de nombreux et jolis prix, ne rencontrent le succès habituel et n'amènent vers la coquette plage nantaise une grande affluente de participants et de spectateurs.

Un nouveau M. C. en Lorraine.

L'Union Motocycliste de Lorraine vient d'être créée à Nancy sous la présidence de M. Ambleu du Clos. Ont été nommés : M. Gilles, Pernet du Breuil et Stempfer, Lambruet et Aul. Nous espérons que tous les motocyclistes de la région et sauvages se grouperont dans cette nouvelle Société dont le siège social est rue des Carrières, à l'Hôtel de l'Univers à Nancy.

Le M. C. de Montmartre

Le Moto Club de Montmartre a fêté dimanche dernier 13 mai son dixième anniversaire en concurrençant avec son annuelle fête du Magnat. Cette fête, qui s'est déroulée dans la forêt de Rannoillet a obtenu son habituel succès. Après le concours de véhicules fleuris, la distribution des prix a été faite aux lauréats, et nombreux sont les automobilistes qui ont réussi d'ingénieuses décorations.

L'un des Clubs les plus actifs organise...

L'A. C. et le M. C. des Deux-Sèvres-Charentes-Vendée organisent le 24 juin à Parthenay un concours de régularité et un gymkhana automobile. L'épreuve est ouverte aux voitures et autos toutes catégories et aura lieu sur un parcours de 100 kilomètres environ ; les prix seront distribués à la clôture de la

Calendrier des Clubs

JUIN 1928

3. — Coupe d'Été (M. C. Clo-doaldien).
- Rallye Mont-Dore (M. C. Auvergne). Course de Côte de Poix. Gymkhana de Malo (M. C. N. F.).
- Rallye (U. M. du Forez).
10. — Gymkhana (M. C. Auvergne).
- Circuit de Péronne (M. C. N. F.).
17. — Circuit du Camp du Drap d'or (M. C. N. F.).

fête. Les engagements et les renseignements sont à la disposition des automobilistes au siège, à Niort, 1, avenue de la République, et à Parthenay, 30, avenue de la Gare.

La Maladie du Sommeil est vaincue

L'encéphalite léthargique qui faisait ses ravages dans nos clubs est en voie de disparition. Le médecin sis à *Moto Revue* bien qu'anonyme, a réussi à vaincre cette épidémie et de tous côtés les guéris nous écrivent pour nous remercier. Après une période de disparition d'un an, le Club Motocycliste nantais entre en convalescence, 40 de ses membres ont décidé de se remuer, sorties, organisations, rallies, etc... tout a été prévu. C'est le troisième groupement qui accepte notre patronage officiel, mais pourquoi oublier de nous donner le calendrier des épreuves, et les bulletins d'engagements qui nous serment si nécessaires pour l'information de nos nouveaux services. Ont été nommés, Président, M. Dollée, assisté de MM. Barlot, Garciaud, Mabille, Templer et Bastard.

Les Médecins et la Moto.

Le docteur Loray, bien connu des milieux sportifs de la région Ouest a accepté la présidence d'honneur du Moto Tourist Club depuis sa fondation. Le Club le compte parmi ses habitués aux sorties, ainsi que Mme Loray, fervente motocycliste.

Un nouveau Club Parisien

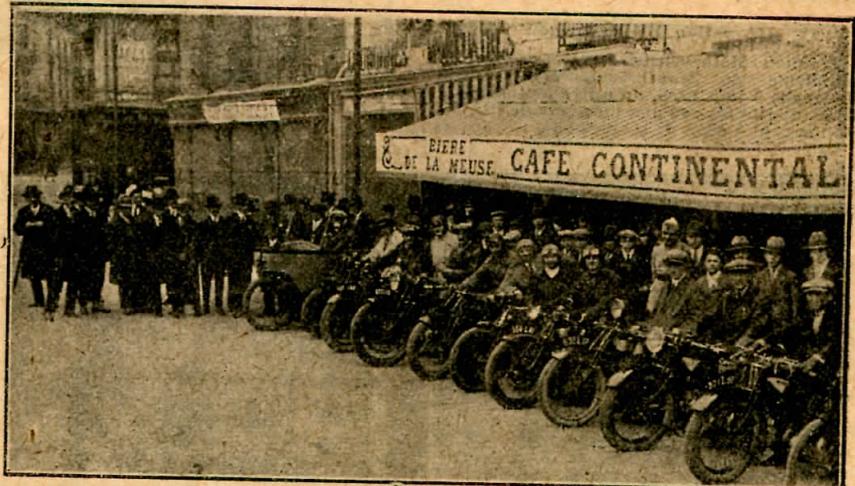
M. Baron, président; MM. Pisani et Alain, vice-présidents; MM. Boutier et Lacaille, secrétaires; M. Gaconnet, trésorier et enfin MM. Paquier-Galliard, Pontois, Nortier membres administrateurs se font un honneur après avoir été élus en Comité de venir annoncer aux motocyclistes et cyclecaristes qu'une Société a été formée à Saint-Maur, sous les couleurs boutons-d'or, écharpe violette, sous la dénomination de Club Motocycliste et Cyclecariste de Saint-Maur.

Ce fut un franc succès pour les administrateurs car au premier appel amical, 40 membres environ sont venus se ranger sous les couleurs de cette formation. A cette nouvelle Société et à son dévoué Président, nous lui adressons nos félicitations de persévérance.

Les Motocyclistes et Cyclecaristes de Saint-Maur-le-Parc, Champigny, Joinville et La Varenne désirant des renseignements devront s'adresser au Siège social, Maison Gaconnet, 43, boulevard de Créteil, à Saint-Maur où le meilleur accueil leur sera réservé. Il est bien entendu que la bonne camaraderie et la cordialité seront dans la Société toujours de rigueur.

Le Royal M. C. s'illustre

L'un de nos jeunes groupements parisiens, le Royal M. C. vient de se faire remarquer par la victoire d'un de ses membres, gagnant à Montlhéry la course des indépendants



La léthargie dont semblait infecté le Club Motocycliste Nantais aurait été extirpée : une première sortie eut lieu récemment et avec succès.



Au M. C. de la Seine, les sections organisent de nombreuses sorties dominicales.

Le M. C. de la Seine continue son activité

Le 8 mai, à la réunion tenue à son siège, M. Cherrier a été élu président par 158 voix contre 16 à son concurrents et 3 bulletins nuls. Le 13 mai, il se déplaçait pour fonder une section à Franconville en Seine-et-Oise sur l'initiative de M. Fouilhoux, le rallyeman de nos sorties bien connu. Le 6 mai une sortie sur Verneuil, dans l'Oise, rencontra tout le succès auquel nous devions nous attendre. Il nous parvient d'un autre côté que, pour l'Inter-Clubs Parisien, le groupement de la Seine a été d'une sévérité dont nous ne pouvons que louer, et certainement, à la finale, les différents qualifiés seront un morceau excessivement difficile à digérer pour les autres clubs.

La sortie de la Pentecôte du M.C. de la Seine.

Le M. C. de la Seine organise une sortie sur Arcy-sur-Cure où il ira à la rencontre du M. C. Avallonnais et du M. C. d'Auxerre. Départ à la Porte de Charenton le dimanche 27 à 7 heures pour les grosses cylindrées et 6 h. 30 pour les petites. Regroupement à Moret, déjeuner à Auxerre, arrêt et coucher à Avallon. Départ le lendemain 28 pour Vezelay à 8 heures du matin. Arrivée à Auxerre pour le déjeuner et retour par Avallon. Nul doute que tous ceux qui sont libres se feront un plaisir de suivre le M. C. de la Seine.

Moto Club Béthunois

Le Moto Club Béthunois qui est à sa cinquième année d'existence, vient de renouveler son Comité avec : MM. Vennin, Prou, Glorian Vêtu, Chardron, Dohen.

Le M. C. B. organise pour le lundi de Pentecôte à 17 heures un grand rallye-ballon doté de 5.000 francs de prix.

Si le hasard amenait nos lecteurs en excursion dans cette région, ils trouveront chez M. Glorian, 26, rue Sadi-Carnot, un garage gratuit pour 80 motos, un stock de pièces détachées important et l'accueil le plus sympathique.

Un rallye à Montbrison

L'Union Motocycliste du Forez, Section autonome de Montbrison, organise, le dimanche 3 juin 1928, un rallye motocycliste de régularité réservé aux membres de l'U. M. du Forez et à ceux de ses sections.

Trois catégories sont prévues : 175 cmc. de 175 à 350 cmc. et 350 à 500 cmc. Les concurrents de la 1^{re} catégorie auront 1. choix entre les moyennes de 25, 30 et 40 km.-h. Les concurrents de la 2^e catégorie entre les moyennes de 30 et 40 km.-h. Les concurrents de la 3^e catégorie seront tenus de prendre la moyenne de 40 km.-h.

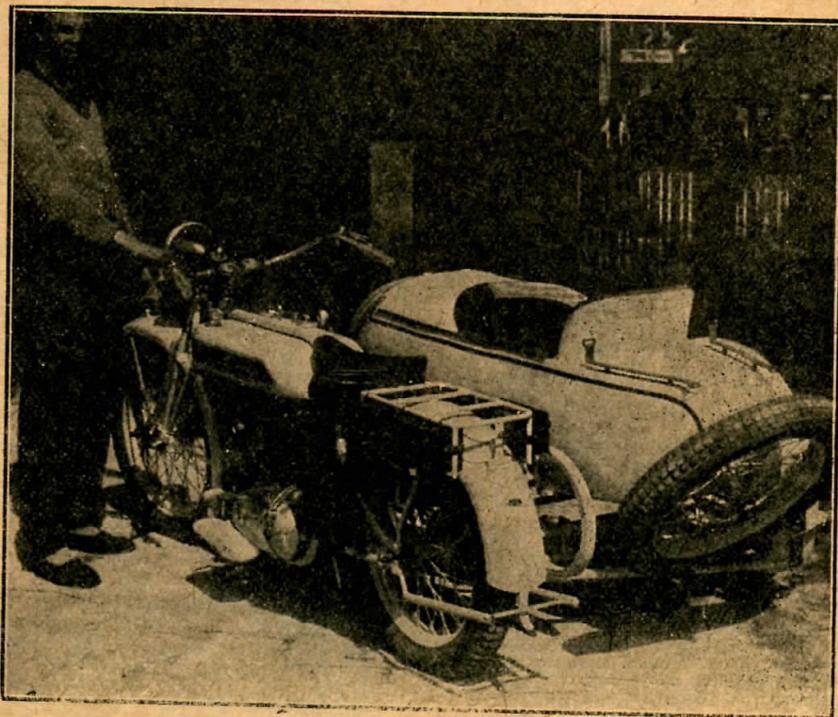
La distance à couvrir est de 91 km. 5. Des contrôles secrets seront établis sur le parcours et tout concurrent qui passera en avance ou en retard sur l'horaire exigé par sa moyenne et à un point quelconque de

son parcours, sera pénalisé d'un point par minute d'avance ou de retard. Les concurrents seront également pénalisés d'un point par minute d'avance ou de retard au contrôle d'arrivée.

Des prix en espèces et en nature seront distribués aux gagnants.

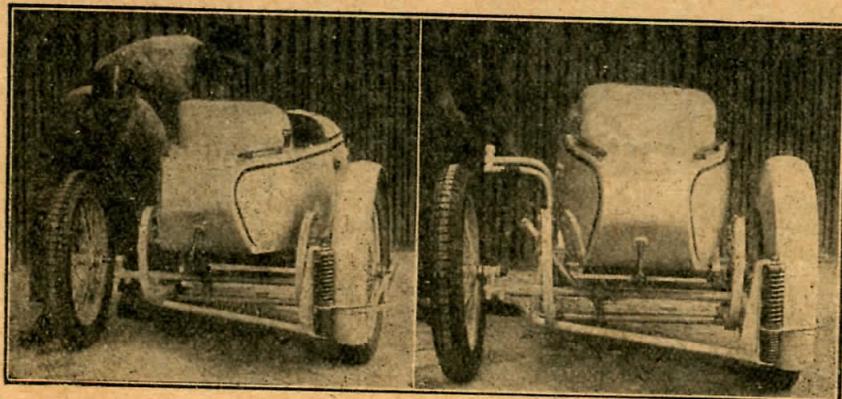
Chez les Dijonnais

La sortie touristique que l'A. M. Dijonnaise avait organisée, à Autun, a réuni une cinquantaine de motocyclistes dijonnais ou semurois qui, à leur arrivée, ont été chaleureusement accueillis par les membres de l'A. C. B. d'Autun, MM. Landat de l'Auto Agence Charton, Daussy, propriétaire du Café Français, etc. Après un déjeuner amical pendant lequel la population semuroise eut le loisir d'admirer les nombreuses machines impeccablement alignées sur la place, déjeuner présidé par M. Landat, l'A. M. D. défila avec maestria dans les rues de la ville et alla visiter la superbe et immense propriété de la Princesse de Ligne, au sommet d'un mont d'où l'on jouit d'un superbe coup d'œil sur Autun et sur le Creusot. On se sépara pour le retour qui eut lieu par Nolay, Laro-pot, Beaune, jolis paysages côte d'Orient. Une fois de plus l'A. M. D. démontrait que la motocyclette actuelle était un des moyens de transport avec lequel on est toujours sûr d'arriver, rapide et économiquement.

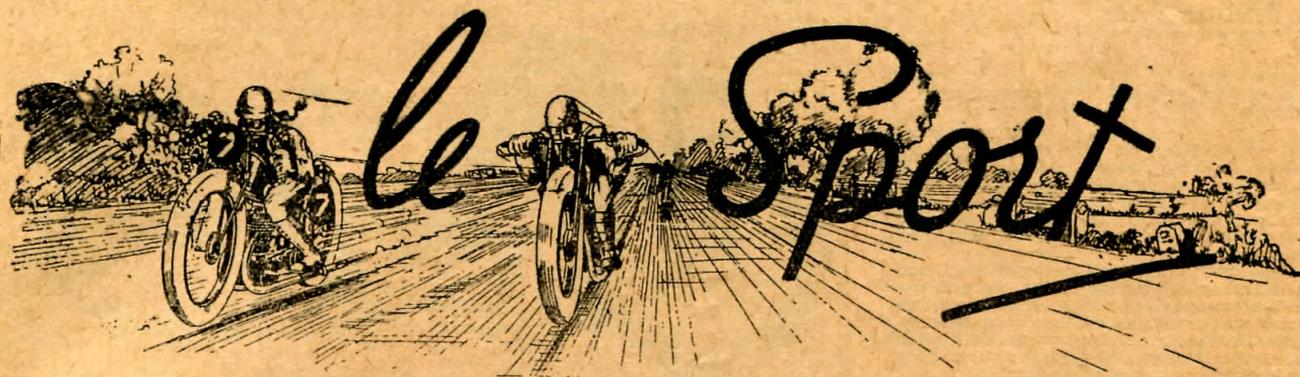


Le side-car colonial René Gillet

Le Baron de l'Épine va maintenant faire ses voyages en Afrique Centrale avec ce side-car équipé avec une René Gillet 6 CV type Armée qui a la particularité d'avoir un réservoir contenant 17 litres d'essence et 7 litres d'huile. Le side-car est conçu pour pouvoir se servir de la roue de secours comme deuxième roue, pour pouvoir le rouler dans des passages difficiles où la moto et le side-car ne peuvent passer.



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



La Côte de l'Alouette

Oilter, sur Motosacoche s'illustre

Beaucoup de monde, Oilter sur Motosacoche, réalise le meilleur temps de la journée. La course comportait deux épreuves sur un kilomètre en côte, et le temps moyen constituait le classement.

Motos 175 cmc. — 1. G. Froissard (Monet-Goyon), 44" 1/5, 51" 2/5, 47" 8/10 (moy. : 75 km. 313, record battu); 2. Robert (J. Thomann); 3. R. Froissard (Monet-Goyon); 4. Croix (Monet-Goyon).

250 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 40" 4/5, 40" 4/5, 40" 8/10 (moy. : 88 km. 235, record battu); 2. Blanc (Royat).

350 cmc. — 1. Coulon (Terrot) 37", 27" 1/5, 37" 1/10 (moy. : 97 km. 035); 2. Oilter (Motosacoche); 3. Lepinay (Royat).

500 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche), 36" 3/5, 37" 1/5, 36" 2/10 (moy. : 99 km. 447, record battu, meilleur temps de la journée).

Voitures tourisme 1.100 cmc. — 1. Sabbag (Fiat), 53" 1/5, 53" 1/5, 53" 1/10 (moy. : 67 km. 669, record battu); 2. Michonneau (Amilcar); 3. Richard (Amilcar).

Tourisme 1.500 cmc. — 1. Palls (Bugatti), 51" 4/5, 54" 1/5, 53" (moy. : 67 km. 924).

Sport 1.100 cmc. — 1. Pichon (B. N. C.), 47" 4/5, 52", 49" 9/10 (moy. : 72 km. 132).

Sport 1.500 cmc. — 1. Marinier (Rolland-Pilan), 58" 1/5, 56" 2/5, 57" 3/10 (moy. : 62 km. 827).

Course 750 cmc. — 1. Royer (Royer sp.), 1' 20" 2/5, 50" 2/5, 1' 5" 4/10 (moy. : 55 km. 045).

La Côte du Camp

La course de côte du Camp, organisée par l'A. C. de Marselle, a été disputée devant une nombreuse assistance.

Les triomphateurs de la journée ont été : Larx, sur Bugatti, qui bat le record de la côte de deux cinquièmes de seconde et Gaus-sorgues, sur Monet-Goyon, qui bat le record sur 350 cmc. et se classe premier sur 500 cmc., et Vache, qui bat le record de la catégorie sidecars 600 cmc.

Motos 125 cmc. — 1. Barnavol (Barnavol), 4' 41" 2/5.

175 cmc. — 1. Bergallo (Bergallo), 3' 27" 3/5; 2. Oppenheim (Gabriel-Julien); 3. Bertel (Magnat-Debon); 4. Méric.

250 cmc. — 1. Sartorio (Motosacoche), 3' 10" 2/5; 2. Soubeyrand (Motosacoche); Lelong (Terrot).

350 cmc. — 1. Gaus-sorgues (Monet-Goyon), 2' 45" 2/5, meilleur temps des motos (moy. : 86 km. 657, record battu); 2. Boetsch (Magnat-Debon).

500 cmc. — 1. Gaus-sorgues (Monet-Goyon pneus Hutchinson), 2' 46" 3/5; 2. Vache (A. J. S.); 3. Darmac (New-Map).

1.000 cmc. — 1. Lamour (Unia), 4' 20".

Sidecars 350 cmc. — 1. Amort (New-Map), 3' 21" 1/5;

600 cmc. — 1. Vache (A. J. S.), 3' 20" 3/5, meilleur temps des sidecars.

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Pépé (Morgan), 3' 58" 1/5.

Voitures de sport 1.100 cmc. — 1. Descolias (Amilcar), 3' 41".

Course 750 cmc. — 1. Rey (Peugeot), 4' 7" 2/5.

Course 1.100 cmc. — 1. Jourdan (B.N.C.); 2' 53.

Course 500 cmc. — 1. Leurquin (Bugatti), 3' 55" 2/5.

JUIN 1928

3. — Côte de Poix (A. C. P. Aisne).
Cote de Limonest (M. C. Lyon).
Circuit de Pradad (Tchéco-Slovaquie).

4, 6, 8. — Tourist Trophy Anglais (Man).

6, 7, 8. — 3 jours du Forez (U. M. Forez).

10. — Côte de Zbraslaw-Jilovice (Tchéco-Slovaquie).

Les 12 heures (A. C. Midi).
Cote de Mazamet (A. C. Midi).

Circuit de Péronne (A. C. Picardie).
Côte de Planfoy (A. C. F.).

Toul-Nancy (A. C. Lorrain).
Côte de la Mothe Saint-Heraye (A. C. Deux-Sèvres).

Côte de Saint-Laurent (A. C. A.).
Grand Prix de Rome (Italie).

16-17. 24 heures du Mans (A. C. O.)
Course du M. C. Hongrois.

Les Trois Jours du Forez 6, 7 et 8 juin

C'est la maison Peugeot qui inaugure la liste des engagés : trois de ses coureurs en 350 cmc. feront partie du groupe bleu.

Les pilotes désignés ont été judicieusement choisis. Péan, le pilote consacré par une longue expérience et une carrière brillante, brille dans le sport motocycliste du même éclat que celui de Robert Benoist en automobile ou de Pelletier d'Oisy en aviation.

Le deuxième pilote, Pfander, moins connu que son chef de file, est un excellent pilote de régularité : l'homme chronomètre de l'équipe.

Enfin Rouchouse, le navigateur de la triplète, bon pilote, gaillard solide, connaissant sur le bout du doigt sa région, évitera à ses camarades la fâcheuse erreur de parcours.

Redoutable équipe pour les « Trois Jours du Forez » composée des trois éléments indispensables au succès : l'ns de la régularité, l'as de la moto et le pilote du pays pour se diriger.

Les indépendants participeront aux 3 jours du Forez

L'épreuve des 3 jours du Forez se court les 6, 7 et 8 juin. Une bonne nouvelle nous est annoncée, les indépendants pourront participer avec classement spécial et affectation de plusieurs coupes. Nul doute que les engagements des amateurs arriveront nombreux.

La course de Côte de Saint-Savin n'a pas eu lieu

Elle n'a pas eu lieu parce que 6 engagements seulement sont parvenus au Secrétaire. Partout la même histoire, le M. C. de Bordeaux et du Sud-Ouest organisateur de l'épreuve a subi le contre-coup de la multiplicité des épreuves officielles 1928. C'est toujours la même chanson sur laquelle nous avons été intraitables lors du rallye de Tours à Pâques. Il y a là une question à étudier, et nous allons nous atteler à la besogne.

Meeting Automobile de Mont-de-Marsan

La journée automobile de Mont-de-Marsan a obtenu, cette année, un très beau succès. L'après-midi sur la route de Bordeaux eurent lieu les épreuves du kilomètre départ, arrêté et lancé, tous les as du Sud-Ouest étaient présents.

Laffon, sur Triumph 500 cmc., fit le meilleur temps, toutes catégories couvrant le kilomètre lancé à 138 km. 664 de moyenne.

A noter la belle performance de Demozel sur sa petite 750 cmc. Peugeot.

Kilomètre départ arrêté

Motos 175 cmc. — 1. Delabarre (Monet-Goyon), 43" 3/5, 82 km. 857.

250 cmc. — 1. Dubos (Cazenave), 40" 1/5, 89 km. 555.

350 cmc. — 1. Sicard (Dollar), 46" 4/5, 76 km. 920; 2. Colas, 47" 1/5.

500 cmc. — 1. Laffon (Triumph), 9 km. 447, 36" 1/5.

Tricyclecars 1.100 cmc. — 1. Raillard 49" 2/5, 71 km. 429.

A Gémenos

Le kilomètre lancé de Gémenos, organisé par l'A. M. C. d'Aubagne, a été disputé par un temps splendide.

Motos 125 cmc. : 1. Barnavol (Barnavol Spéciales), 50" 1/2.

175 cmc. : 1. *ex aequo* Bargallo (Bergallo Sp.) et Oppenheim (Gabriel Julien), 37" 4/5; 3. Piscaglia, (Piercé).

250 cmc. : 1. Sartorio (Motosacoche), 34" ; 2. Lelong (Terrot).

350 cmc. : 1. Gaus-sorgues (Monet-Goyon), 25" , meilleur temps, moy. 111 km. ; 2. Boetsch (Magnat-Debon), 3. Durand (Terrot); 4. Andemar (New-Map).

500 cmc. : 1. Gaus-sorgues (Monet-Goyon), 25" 1/5; 2. Vache (A.-J.-S.); 3. Boetsch (Magnat-Debon); 4. Jeffrey (Norton).

1.000 cmc. : 1. Unia (Lamour).

Sidecars 350 cmc. : 1. Amor (NeB-Map), 33" 4/5.

600 cmc. : 1. Jouvent (Monet-Goyon), 30" 1/5.

1.000 cmc. : 1. Amor (New-Map), 27" 1/5.

Tricyclecars 1.100 cmc. : 1. Pépe (Morgan), 41" 3/5.

L'A. C. Normand à Saint-Léger-du-Bourg-Denis

On s'est contenté de faire courir les amateurs non licenciés affiliés au club, ce qui retire de l'intérêt à l'épreuve, et c'est dommage.

Voitures tourisme. — 1. Mine (Théo-Schneider), en 1' 56" ; 2. Lecarpentier (Bignani), 1' 56" 4/5; 3. Le Hurtaux (Amilcar), 2' 00" ; 5. *ex aequo* : Drancé et Denis (Amilcar).

Motos 175 cmc. — 1. Amor (Labor).

250 cmc. — 1. Bisson; 2. Jean; 3. Jean (tous trois sur Labor).

350 cmc. — 1. O. C. (Magnat-Debon), 1' 20" (meilleur temps de la journée); 2. Luthier (Saroléa), 1' 35" ; 3. Dupont; 4. Dujardin.

500 cmc. — 1. Grochat Gnoms et Rhône, 1' 26" 5/5.

1.000 cmc. — 1. Supin (Harley-Davidson), 1' 35".

Catégorie sidecars 350 cmc. — 1. O. C. (Magnat-Debon).

500 cmc. — 1. Deblat (Saroléa).

La Moto en Suisse

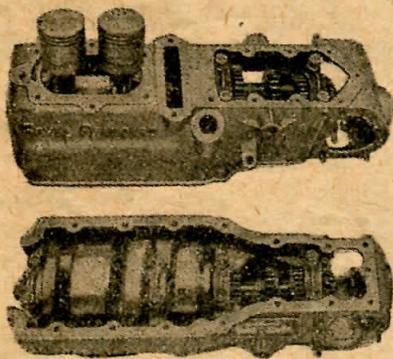
La Royal Standard

Il sera intéressant d'ici peu, lorsque les lecteurs de *Moto Revue* auront eu à loisir le plaisir de se documenter sur les industries motocyclistes anglaise, française, allemandes et bientôt italienne, de connaître plus à fond la fabrication suisse, ainsi que la helvétique.

Cependant, notons dès ce jour qu'il y a, en Helvétie, de remarquables fabrications pas assez connues en France et pourtant très curieuses. Parmi elles, notons qu'il se construit à Genève, aux établissements Panchaud, une motocyclette très moderne dont nous donnons ci-contre la photographie.

Un bloc-moteur 4 temps

C'est la Royal Standard dont il s'agit : toutes les réalisations souhaitées par nos jeunes gens semblent avoir été groupées dans cette 350 cmc.



Le carter supérieur vu par dessus : rien de complexe dans la mécanique.

Bloc-moteur à 4 temps, les détails de la machine d'aspect net et simple sont intéressants. Le bicylindre, 4 temps, l'arbre à came en tête, tout a été étudié selon les goûts de la clientèle.

Une petite description de cet engin peu connu sera certainement goûtée de nos lecteurs.

La « Royal Standard » (type René Zürcher), se distingue nettement des autres machines par sa conception nouvelle, sans pour cela que les directives qui ont présidé à son établissement aient été posées en vue de faire du « nouveau » à tout prix.

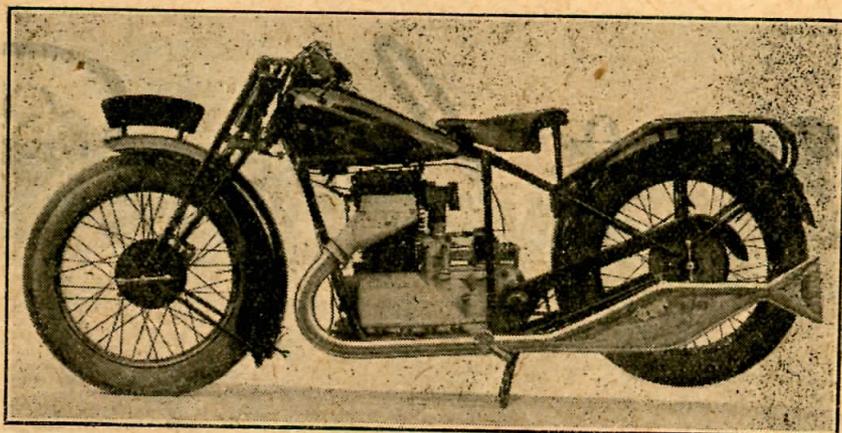
Au contraire, chaque particularité est justifiée techniquement.

Le moteur est un 350 cmc, deux-cylindres, bloc moteur en ligne, 56 d'alésage et 71 de course, arbre à cames en tête, d'une grande sobriété et simplicité de lignes en même temps que de formes harmonieuses. Contrairement à la plupart des autres blocs moteurs qui sont souvent disgracieux par leur largeur excessive, le bloc « Royal Standard » n'est pas plus large qu'un moteur ordinaire. L'absence complète de renforcements, d'aspérités, d'irrégularités quelconques permet un entretien et un nettoyage des plus faciles.

Le constructeur a choisi le « deux-cylindres » non seulement justifié mais imposé par ses conditions de silence, de souplesse. En outre, le « deux-cylindres » assure un gros coefficient de sécurité au mécanisme et lui épargne les chocs et la brutalité inhérents au monocylindre.

Le vilebrequin est monté sur roulements à galets de fortes dimensions. Les bielles en acier spécial de haute résistance sont profilées en double T.

Le pied de bielle est muni d'un fort roulement à galets rapporté, pouvant être changé facilement.



Jolie machine ayant de nombreux rapports avec nos types, la Royal Standard est d'une ligne très française.

La bielle elle-même ne forme pas chemin de roulement et n'a donc pas lieu d'être rectifiée à nouveau en cas de changement de ce dernier.

Les pistons en alliage d'aluminium possèdent trois segments étroits et un racleur d'huile. La chambre d'explosion, de forme géométrique, permet de loger des soupapes de grand diamètre, assurant une alimentation parfaite, même aux grandes allures. Les soupapes sont commandées par un arbre à cames en tête, monté sur billes. Les culbuteurs, en dur aluminium, sont munis d'un grain d'acier trempé, facilement interchangeable. Toute la partie supérieure de la culasse offre plusieurs particularités ingénieuses et partant de sérieux avantages.

C'est ainsi que toute la distribution est enfermée dans un carter parfaitement étanche, absolument à l'abri des impuretés de la route. Elle est abondamment lubrifiée et refroidie en même temps que des plus silencieuses.

De l'huile sous pression arrive par l'intérieur de l'arbre à cames, qui est creux et sort par des orifices percés dans les cames mêmes. Cette huile ne séjourne pas dans le carter de distribution, mais retourne au moteur par un canal venu de fonte dans la paroi d'un des cylindres. Un dispositif spécial empêche l'huile d'être aspirée par les guides de soupapes dans le cas où, à la longue, ceux-ci prendraient du jeu.

Un décompresseur, de construction mécanique et également enfermé, permet de tenir ouvertes les soupapes d'échappement. La culasse se démonte aisément, sans décaler la distribution, ce qui n'est pas toujours le cas pour d'autres moteurs avec arbre à cames en tête.

Embrayage et boîte de vitesse

L'embrayage est à disques multiples de bronze et d'acier. Il fonctionne dans l'huile et est pratiquement inusable et indé réglable. La boîte de vitesse a été largement dimensionnée. Les engrenages en acier spécialement traités ont une ténacité maximum. Toute la boîte de vitesse est montée sur billes. L'arbre secondaire des vitesses peut être facilement démonté et sorti enlevant le couvercle supérieur du carter, ceci sans toucher au reste du mécanisme.

La même facilité de démontage se retrouve pour toute la ligne d'arbres ; le vilebrequin, l'embrayage, l'arbre primaire de la boîte de vitesse sont sur un même axe. Le tout est tenu par quatre colliers qui fixent les roulements à billes. Il suffit donc d'enlever ces quatre colliers pour avoir en main toute la ligne d'arbres. Le cadre, d'une très belle venue, a une ligne impeccable. Il est à berceau surbaissé et entièrement triangulé. Cette construction lui procure une rigidité absolue, renforcée encore par le groupe moteur qui forme une entourage sérieuse.

Le ressort de la fourche est caché dans un cylindre faisant également office d'amortisseur réglable. Un frein de direction se com-

mande par un petit volant situé sur un tube de fourche, le tout formant une construction très propre, robuste et sobre.

Le moteur lui-même est fixé en trois points sur le berceau du cadre. Trois boulons le maintiennent solidement en place et assurent un montage et un démontage rapides.

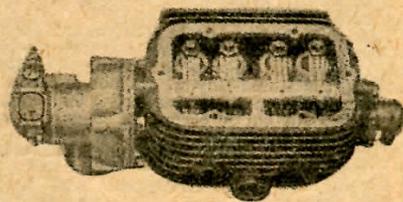
Le réservoir, goutte de suif, à cheval sur le cadre, est de grande capacité ; de larges bouchons automatiques Best et Lloyd facilitent les remplissages.

Une selle Terry spacieuse, fixée en trois points, procure le maximum de confort. De plus, les pneus ballons de 700 x 100 à basse pression, montés sur jantes « rib »,

Les freins internes dans des tambours de grand diamètre travaillent doux, puissamment et progressivement.

Le graissage a été d'ailleurs très étudié ; jauge de sécurité, pompe à engrenage, large crépine démontable, tout a été prévu.

En marche normale, l'huile consommée est remplacée automatiquement par une pompe Best et Lloyd, réglable et à viseur, placée en bout d'arbre à cames. Le bruit de l'échappement, si désagréable et si fatigant aussi bien pour le motocycliste que pour les usagers de la route, est presque totalement supprimé. A cet effet, un pot de détente



Le même carter supérieur vu par dessous : on remarque les quatre colliers de fixation qu'il suffit de déboulonner pour sortir la ligne d'arbres.

qui ne dépare en rien la machine, placé à la sortie de la culasse est muni d'ailettes qui continuent la ligne de cette culasse et participent au refroidissement des gaz ; il se raccorde à un tube d'échappement de grosse section, débouchant dans un silencieux volumineux mais complétant heureusement l'ensemble de la machine.

Terminé en queue de poisson, il laisse échapper les gaz refroidis sans pression élevée (cause de bruit). Nous obtenons ainsi un échappement silencieux, égal par aucune autre machine, ceci sans l'emploi de chicanes, paille de fer ou petits orifices qui non seulement risquent de s'encrasser, mais encore font chauffer le moteur et diminuent son rendement.

M. A.

LES DEUX HEURES DE BOURGOGNE

Les deux heures de Bourgogne qui se sont disputées le jeudi de l'Ascension, se couraient sur un circuit de 17 kilomètres, assez roulant dans une partie, un peu moins dans une autre, fait de grandes lignes droites avec trois tournants qui conféraient à ce circuit une forme triangulaire. Au point de vue motocycliste la participation, qui devait être assez en dehors de l'ordinaire, a malheureusement été un peu diminuée, par suite de l'abstention de deux Norton arbre à cames en tête et d'une 350 A. J. S. que devait piloter le sympathique de Boissac. Cette machine étant du type came en tête commandée par une chaîne.

Il eût été intéressant, en effet, de voir ce que pouvait faire pour sa première course, effectuée dans une bonne condition, ce racer qui n'a eu que des succès, piloté par des professionnels.

Il est à déplorer aussi que nous ayons à signaler la non participation d'un certain Garden, pilote connu sous un faux nom, qui devait présenter une machine d'un intérêt tout à fait spécial, machine pourvue d'un moteur d'un principe nouveau.

La Course

En 175 emc., notre Champion de France Sourdôt a dominé le lot de très loin. A mi-course, Rapeau sur une machine mouillée avec un moteur Duten, était deuxième, mais une stupide panne de magnéto l'a renvoyé à la cinquième place.

Le rageur 175 Villiers qui équipe Sourdôt a

tourné sans une défaillance et l'excellente moyenne qu'il a réalisée prouve qu'il a dominé tout le lot des autres compétiteurs. Il est intéressant de signaler que cette machine, équipée en circuit, fait maintenant entre 110 et 115 à l'heure, vitesse qui n'est pas atteinte quand les moteurs sont reçus à l'usine, et qui est obtenue grâce aux essais et à la connaissance des deux temps de l'excellent champion de Monet Goyon.

En 250 consécration officiel en circuit du nouveau moteur de course Terrot, piloté par Durail. Ce joli moteur à culbuteurs, comporte une culasse hémisphérique, des culbuteurs inclinés dans le genre du black-burne, un seul échappement, des soupapes en tulipe très prononcées et des doubles rangées de galets pour le montage de la bielle. La moyenne montre nettement que celui-ci doit effectuer en ligne droite une vitesse moyenne de 128 à 130 à l'heure. Ce moteur d'ailleurs, comme le 350, est monté depuis quelques semaines seulement, et sera très intéressant à suivre.

Dans cette même catégorie, belle défense d'un autre Caramella, qui couvrit quelques tours à près de 92 de moyenne.

En 350, le plus sympathique des champions, Pierre Perrotin, a remarquablement conduit l'autre nouveau moteur Terrot en 350 du type à culbuteurs et à simple échappement, se rapprochant beaucoup du moteur 250. Un carter sec par une double pompe donne un certain avantage au point de vue lubrification. Un tour couvert à 108 de moyenne, rouve la rapidité de ce nouvel engin, qui en

circuit et sans défaillance doit vraisemblablement faire près de 143/144 en ligne droite.

La lutte s'est d'ailleurs circonscrite entre Perrotin et le terrible vireur qu'est Boetsch qui pilotait une 500 Magnat Debon avec moteur Black-Burne. Des ennuis de réservoir ont empêché de continuer cette belle lutte, mais il est évident que Boetsch possédait quelques 10 à 12 kilomètres supplémentaires dans son moteur. Nous verrons d'ailleurs celui-ci au Grand Prix de Lyon, au Grand Prix de Genève et au Grand Prix de l'U. M. F. Cette machine en circuit doit pouvoir donner des vitesses comparables à celles obtenues par les grands pilotes étrangers, c'est-à-dire environ 155 à 160 à l'heure. La moyenne définitive de Perrotin est de 102 kilomètres à l'heure, ce qui est évidemment un très beau résultat.

Les applaudissements qui accueillirent son arrivée furent justement mérités, car personnellement j'apprécie beaucoup la valeur de ce pilote, que je connais et qui joint à des qualités de mécaniciens que ne possèdent pas beaucoup de coureurs français, une modestie tout à fait rare. En 500, la place revient à un amateur sur une Saroléa, qui évidemment, ne faisait pas une vitesse vertigineuse.

A noter, une intéressante F. N. munie du nouveau moteur 350 avec carter sec, carburateur à double cuves, qui devait, équipée en tourisme, atteindre facilement 130 à 135. Une chute malencontreuse du pilote, nous a privés d'un bon résultat.

Fred S. LIPMAN.

Les Six Heures de Bourgogne le 17 mai

Les succès du meeting bourguignon à Dijon fut complet. Deux heures pour les motos, quatre heures pour les autos attirèrent le tout sportif et le tout mondain de la capitale bourguignonne; temps laid, foule nombreuse et élégante. Mme Jeekly fut la vainqueur de la journée sur une Bugatti à compresseurs et elle totalisa presque 500 kilomètres en 4 heures; elle eut aussi la coquetterie de battre le record du tour à plus de 137 km. 500. Une autre dame, Mme Shell gagna sa catégorie. Laly fut aussi l'autre vainqueur sur Ariès.

Pour les motos, la victoire fut arrachée par Perrotin sur Terrot; il est d'ailleurs très comique il faut pour Terrot de gagner en sa bonne ville de Dijon; le contraire nous aurait étonnés. Sourdôt se devait de maintenir Monet-et-Goyon en 175 emc. Durand et Caramella sur Terrot 250 emc., et Lebon sur Saroléa complétèrent les victoires.

Les chiffres indiquent le kilométrage effectué en 2 heures :

Motos 175 emc. — 1. Sourdôt (Monet-Goyon), 173 km. 711; 2. Marcou (Radior), 3. Dabuet (Magnat-Debon), 4. Leneuf (Rochester), 5. Rapeau (Lipman-Spécial).

250 emc. — Durand (Terrot), 192 km. 050; 2. Caramella (Terrot), 3. Wuech (Rochester).

350 emc. — 1. Perrotin (Terrot), 2. Gillot (Terrot), 3. Lebourlier (F. N.), 4. Réady (A. J. S.).

500 emc. — 1. Lebon (Saroléa), 146 km. 102.

Sidecars 350 emc. — 1. Savioz (Magnat-Debon), 102 km. 500.

Boetsch, qui participait à la course, mena le train toute la première partie et dut abandonner au 4^e tour.

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

Chaque semaine, depuis le 7 Avril, nous offrons en prime à nos Lecteurs et Abonnés, un choix d'articles des plus sérieux à des conditions de prix exceptionnelles que les remboursements, d'abord en partie, du prix de l'abonnement, puis totalement, puis enfin, leur permettent 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 sera ne 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.

PRIME N° 7 DU SAMEDI 26 MAI 1928

LA FAMEUSE CLÉ A CRÉMAILLÈRE "SER"

Redemandée par tous nos lecteurs)

La nouvelle de 210 % de fabrication ultra soignée possède : Becs en acier cimenté et trempés; Mors mobile constitué par deux pièces en acier, rivées. Chape garantie en acier et non en fonte malléable. Mollette taillée ne pouvant sortir de la chape; Corps entièrement en acier; Chacune de ces clés est livrée dans une élégante boîte de carton.

Valeur 11 frs., à nos abonnés pour 6 frs.

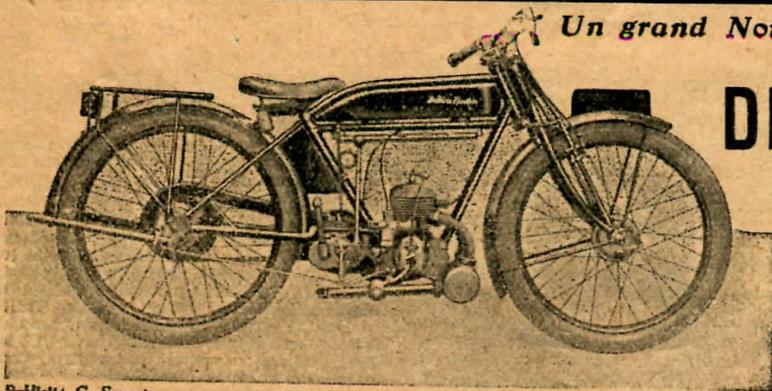
et à nos lecteurs non abonnés pour 9 francs, franco de port en sus 2 fr. 50

Les lecteurs non abonnés peuvent demander la prime à 6 francs en s'abonnant-



CLÉ A CRÉMAILLÈRE "SER"
fabriqué par les Éts MODIANO

VOIR NOTRE PRIME N° 8 dans le Numéro du 2 Juin prochain



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

DE DION-BOUTON

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

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

113, Avenue Victor-Hugo - PARIS

Publicité G. Smeets

ROYAL-MOTO

TRIOMPHE RÉGULIÈREMENT DANS LES PLUS DURS ÉPREUVES
— AVEC LE MEILLEUR DES MOTEURS DE SÉRIE —

le BLOC-MOTEUR MASSARDIER 175 cmc.

SIX JOURS D'HIVER } GERGAUD 1^{er} a.e.
en 175 cmc. (Médaille d'or)

PARIS-NICE } DUBOS 1^{er} a.e.
en 175 cmc. (Médaille d'or)
FAURE (Médaille d'argent)
en 250 cmc.

COUPE DU MOTO-CLUB DE NICE

AGENTS! assurez-vous l'exclusivité
— pour votre région. —

BUREAU COMMERCIAL :
70, Av. de la Grande-Armée
PARIS (17^e)
TÉL. : WAGRAM 80-35

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



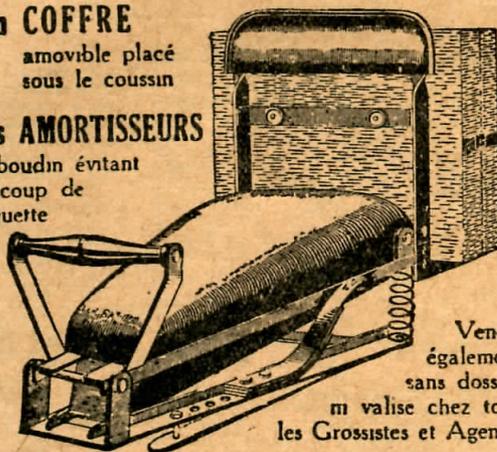
pour MOTO
Permet les
Grandes Randonnées
grâce à

Sa SUSPENSION RÉGLABLE
par simple déplacement des ressorts à lames

Son PORTE-BAGAGES avec VALISE
de 43x32x18 amovible et extensible

Son COFFRE
amovible placé
sous le coussin

Ses AMORTISSEURS
à boudin évitant
le coup de
raquette



Vendu
également
sans dossier
ni valise chez tous
les Grossistes et Agents

A. MODIANO CONSTRUCTEUR

23, Rue Descombes, Paris - Carnot 71-5

Foire de Paris : Section Mécanique, Stand 1216, Hall 12

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉE EN 1908

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	

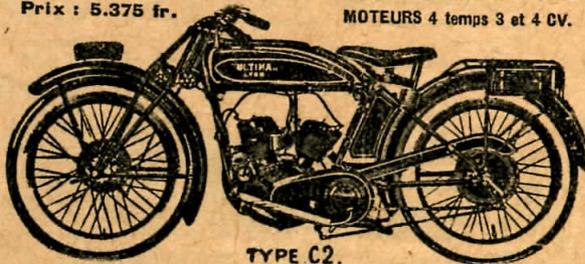
5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à :

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

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

Prix : 5.375 fr.

MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.



TYPE C2.

- POUR - breveter vos INVENTIONS

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

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 12 mois
Fabrique de Carrosseries - Catalogue gratuit
Éts FOULON, Bureaux et Magasins : 162, av. Daumesnil - Tél. Diderot 37-13



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 (13 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

Aiglon Peugeot, bl. mot., 3 ch., selle Terry et acc., 1.700 fr., b. occ., s'ad. Habert, 78, av. des Ternes.

Aiglon Peugeot, 350 cmc., 4 t., b. mot., moderne, 3.950 fr. ou éch. 5 CV Citroën ou autre, Massieu, 3, rue Beudant, à Paris

Alyon, 270 cmc., bl.-mot., ch.-ch., sortie août 1926, roulé 1.000 km., ét. neuf, soir, apr. 6 h. 1/2, Aubineau, 31, rue de Nantes, Paris (19°).

Alyon, 3 HP, ch-ch, parf. ét., 2.000 fr., Lecane, Auberge des Bruyères, Poigny, par Rambouillet (S.-et-O.).

Motos à vendre, p. cause serv. militaire. 1 Automoto, 250 cmc., mot. Jap, abs. neuve, roul. 500 km. env., val. 5.450 fr., vend. 5.000 fr., Favor, 175 cmc., b. ét., 1.800 fr., tous les dim., Germain Gaston à Bussèdes, par Rians (Cher).

Benjamin, 175 cmc., 2 tps, 2 vit., bl-mot., c. n., 1.400 fr., Petit, 7, rue Pierre-Blanc, Lyon.

B. S. A., ch-ch., rev., sans carte grise, 2.000 fr., dim. mat., 6, rue Gesnourin, à Clichy.

B. S. A. culb., 500 cmc., pn. 700 x 80, t-sad, écl. mag., prix 3.250 fr., s'adr., 14, rue Turgot, tous les matins et soirs.

NAVILLE et ses Fils

8, Rue Sarratie, Paris (14°)

Montage rayons et jantes et transformations DE ROUES pour Moto-cyclistes et Voitures Expéditions en Province

B.S.A. av. side 5 CV, ch.-ch. à v., ét. nf., excel. occ., s'ad. Danilo, 67, rue de Reuilly (12°), apr. 7 h.

Tandem Bourotte homme et dame, 3 vit., ent. neuf, 7, rue Saint-Claude.

Ch. Gérard, 250 cmc., 3 CV, t-sad, écl., p-jamb., 1.800 fr., Pinet, 28, rue des Sapins, à Maisons-Alfort.

Claude Delage 1924, 2 CV, 4 tps, débr. mot. ref., excel. état, 900 fr., Boisbourdain, 20, rue Lesueur, à Paris.

Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)

Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province — Demandez le nouveau tarif 1928

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

STOCKS MOTOS ÉTAT NEUF OU A REVISER

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 À CRÉDIT
ÉCHANGE — RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES QUALIFIÉS

AGENCE

TERROT - PEUGEOT - MONET & GOYON - RAVAT - RADIOR

VÉLOCETTE - NEW-MAP - RENÉ GILLET - F.N.

MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - ROCHESTER - GNOME

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUTS LES JOURS

Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. — Fermé le Mardi

G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian
PARIS (12°)

— Face Métro Nation —

D. F. R., 350 cmc., 4 CV Burm., 3 vit., Amac sac caval., écl. élec., cham. rech., 2 res., t-sad fr. direct., pn. 80 parf. ét., 3.200 fr., R. Besson, 11 bis, quai de la Marine, Ile Saint-Denis (Seine).

Occasions, motos depuis 500 fr. crédit, Leclerc, 47, av. de la République, à Paris.

D. F. R., 350 cmc., 4 CV, 3 vit., moteur, 1.200 km., écl. rech., 2.200 fr., urgent, Denet, 235, Fg. Saint-Honoré.

D. F. R., 175 cmc. gr. autom., écl. élec., p.-jamb., ét. neuf, 1.500 fr., Wiart, 3, rue Rigaud, Neuilly-sur-Seine.

D.F.R. 3 CV, 3 vit., t-sad, acc. parf. ét., 2.000 fr., Camus, 47, rue Houdan à Sceaux (Seine).

Dollar, 175 cmc., sport confort 3 vit., Staub culb. Amac Magn. France, selle Terry, 2 freins tamb., pneus ball., 1.850 fr., Brabant, 54, rue Lamartine à Paris (9°).

Austral

Motos 2 et 5 CV., 2 temps. 4 CV., 4 temps
Vente à Crédit 6 et 12 mois
7, rue de la République, PUTEAUX (Seine)

Dollar 4 CV, peu roulé, excel. occ., 3.500 av. équip., Rollin, mairie de Chateau-Thierry. Tel. 14.

Douglas 4 CV, 3 vit., déb. t-sad acc. exc. état, à enlever d'urgence, cse ach. voiture, Lambda, 17, rue Burq à Paris (18°).

D. S. 500 cmc., pn. conf., t-sad, rep.-pieds, écl., compt., roulé 4.000 kilomètres, pr. 4.200 fr., s'ad. Nouillet, 133, rue Falguière (15°), apr. 6 h. le soir.

Douglas 4 CV, tr. h. ét., à enlever p. 1.500 fr., Costiou, 106, rue du Château.

D. S., 500 cmc., état neuf, écl. Magond., 3.500 fr., Arnould, 2, quai J.-B.-Clément, à Alfortville (Seine).

D. S. Malterre, 500 cmc., b. ét., Amac, Terry, Renold, t-sad O. S. etc., t. l. j., Ferrière, 163, rue du Château, à Paris (14°).

Moto Dunar Alyon, 175 cmc., 2 vit., ét. parf., 1.800 fr., s'adr., 41, rue Montmartre, à Paris de 14 à 17 h.

Evans, 1 1/2 HP carb. Amac, écl. élec., parf. état, 800 fr., 28, av. Marceau, à Courbevoie.

CLEVELAND

4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée. . . 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée. . . 11.300 fr. — 1.000 cmc. . 12 000 fr

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

PIÈCES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES

1.000 cmc. « CENTURY », 160 à l'heure. 13 500 fr

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e)

Téléph. : Wagram 01-01
Carnet 53-57

RÉPARATIONS
en 24 heures

avec
Garantie de 6 Mois

SPECIALITÉ
pour MOTOS

MOTOCYCLISTES

POUR
LE CHOIX
DEVOTRE
MOTO

Vos mises au point
Vos réparations

ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :

DÉTRUCHE & VULLIAMY

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

— AGENCE : —

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

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

COMPTANT - CRÉDIT

Ingénieur partant étranger vend réelle occ., moto F. N., type 700 cmc., av. sidecar, état neuf, roulé 4.000 km., av. accessoires, 4.700 fr., visible, 71, rue Jules-Guesde, à Levallois.

F. N. M. 70 cmc., c. neuve, 4.500 fr., entièrement équipé, cycles B. B., 54, rue de Turbigo.

F. N., 350 cmc., M. 60, culb. 27, pn. ball. 715 x 115, écl. Mag., 250 lit. ph. AV et AR, t-sad Terry, 2 sac., caval. impôt pay., ét. nf. abs., pr. int. pr. connaisseur, Rémy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, à Paris (1^{er}).

F. N. M. 70 cmc., écl., t-sad, 4.400 fr., Dolon, 3, imp. Chevaux-Légers, à Versailles.

F. N., type M. 70, ét. abs. neuf, écl. élec., Charles, 12, rue Mesnil.

F. N. M. 60, 350 cmc., à culb., pn. conf., ent. équip., mont. compt., retro., écl., Pehu, t-sad, sac, ét. abs. parf., 5.600 fr., Concierge, 28, rue Chaptal, à Levallois.

F. N. M. 70, t-sad, compt., écl. élec., pn. Marchal, p-jamb., 2 sac. artil., tuyau échap., p-cious, 1 ch. rech. 5.000 fr., Roselin, 182, boulev. Saint-Denis, à Courbevoie.

F. N. M. 70 neuve, ph. Marchal, Mag. luxe, t-sad, g. b., envelopp. pants, acc., 4.500 fr., Camus, 65, rue Amelot.

side, compt. total. kil., 50 fr., t-sad 30 fr., pare-boue, W. W., 50 fr., Peugeot, 18, rue de Mathay, à Valentigney (Doubs).

GNOME et Rhône, 500 cmc., ch-ch., carb. Amac, pn. de 28 x 3, mod. 1927, gar. neuve, pas sortie du mag., pr. int., écr. Doyen, Cycles et Motos, 52, rue Cérés, à Reims.

Je vends ou échange mes 2 motos Gnome et Rhône 250 cmc. 3 HP 1/2 et Peugeot 175 cmc. 3 HP bloc moteur mod. 27 c. neuves cont. camionnette Citroën B. 2, soule si n.cessaire. Cerceaux, 30, rue Alexis-Pesnon, Montreuil (Seine).

Gnome et Rhône d'occ., revis. par l'usine, exc. cond., vis. seulement, 49, av. de la Grande-Armée.

Grimpeur 175 cmc., b. ét., bas prix, acc., R. Troisvallets, 15, rue République à Saint-Mandé.

Le Grimpeur, 250 cmc., 3 vit. dble échap., t-sad, p-jamb., amort., pr. 950 fr., ét. neuf, fac. paiement, Ober, 55, rue Jules-Ferry, à Bagnolet.

Grimpeur, 250 cmc., 2 tps, pr. à déb., Rocher, 15, rue Mansart à Paris (9^e).

Moto Harley, rev. à neuf, compt. O. S., magnéto Bosch, 1 side bipl. Vannot, p-brise, outill., pneus, ch. à air de rech., écl. Magond., aff. sér., prix à déb., Vis. chez M. Buyek, 90, bd. Ménilmontant, à Paris (20^e). Tél. Roq. 30-38.

Koehler-Escoffier sortant rev., tr. vite, écl. Mag., 4.000 fr., J. Halle, 10, rue Henri-Poincaré, à Paris (20^e). Roq. 92-49.

Labor, bl-mot. Ballot, 3 CV, ét. neuf, 1.950 fr. Lemaitre à Montrichard (L.-et-C.).

Moto Lutetia, 1 CV 1/2 monov., débrayage compt., 1.000 fr., couveuse artificielle, comme neuve, 70 œufs, marque Le Coq, 350 fr., Gachignard, 20, rue d'Arnouville, à Saint-Denis.

Magnat Debon supersport, 350 cmc., culb., 110 km. à l'h., comme neuve, 4.400 fr., Tourdes, 8, av. Hippodrome, à Amiens.

Monet-Goyon, 500 cmc., mag., culb. M. C. S., ch-ch., 3 vit. Burmann O. S. A. F. A., t-sad, p-jbe, freins moy. AV et AR, selle Terry, p. él., 4.600 fr., Roy Johnson, à Andresy (S.-et-O.).

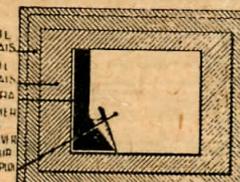
HALL de la VOITURETTE

99, Avenue d'Orléans, PARIS (14^e)

Téléphone : Gobelin 60-44

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

UN REMÈDE EFFICACE POUR PNEUS MALADES



Réparez vos enveloppes éclatées avec :

L'EMPLATRE YNDEN

Cycl's	Motos ou Voiturettes	Autos
1.50	7.50	12.50

Demandez-là aujourd'hui même à votre fournisseur habituel ou à défaut à YNDEN 113, av. Victo-Hugo, PARIS



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

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

F. N., 350 cmc, ét. nf., tr. peu roulé, compt., montre, siège arr., p-jamb., écl. Mag., cause dble empl. à enlever de suite, s'ad. Maurice Oury, à Chemery (L.-et-C.).

F. N. M. 60, ét. neuf, très peu roulé vente achat voit., ess. à vol., vis. t. l. j. à part. de midi, Mondime, 22, bd. de la Chapelle, à Paris (18^e).

Française Diamant, 2 HP, état neuve, 200 km., pr. 1.500 fr., 25, rue Loradoux, à Bois-Colombes (Seine).

Gillet Herstal, touriste, 350 cmc., excel. ét., essai, 3.500 fr., écr. J. Daire, Bureau 108, à Paris.

Gnome et Rhône, 500 cmc., parf. ét., 3.200 fr., Humbert, 92, av. J.-Jaurès (19^e), t. l. j. 6 h., sam. et dim.

Gnome et Rhône, 250 cmc., parf. ét., 2.600 fr., Delburg, 49, bd. Latour Maubourg.

Gnome et Rhône, 500 cmc., ch-ch., 1927, ball., 700 x 100, t-sad, 4.500 fr., à déb., pressé, Catois, 32, rue d'Alençon, à Bernay (Eure).

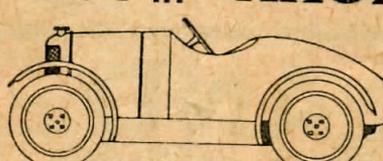
Gnome et Rhône, 175 cmc., parf. ét., 2.000 fr., peu roulé, 2 ch. air rech., Cont. pay., j. juin, cause achat voit., écr. ou voir Avezard, 29, rue Roquette à Paris.

Gnome et Rhône, 4 HP, ét. nf., acc., t-sad, écr. Fleurent, 65, route Croisy, Le Vésinet (S.-et-O.).

Gnome et Rhône, 175 cmc., b. ét., ou éch. c. plus forte av.

Pour 6.500 fr. "AXONA"

présente
le
Cyclecar
"AXONA"
3 CV.



3 Vitesses
March.AR
Minimum de taxe.
Maximum de vitesse.

S^tA^me AXONA — 6, Place de la République, 6 —
LEVALLOIS-PERRET — Tél. : Péreire 17-95

PARIS-MOTO

Achète — Echange
toutes Marques Motos

79, Avenue des Ternes - PARIS

Monet-Goyon, R. C. 4 1926, av. ou sans sidecar Peuple carr., livr., vis. en ser., A. Leboutier, 128, rue de Belleville, le soir.

Monet-Goyon, 175 cmc., supersport, ét. nf., av. ch. rech., amort. direct, et nomb. acc., 2.600 fr., Hossenlopp, 11, av. Gallieni, à Gentilly (Seine).

Monet-Goyon, 350 cmc., sup-sp. culb., à enlever cause santé, Leroy, 4, rue de la République, à Argenteuil.

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

LA CHAÎNE YELLOW POUR MOTO

Monet-Goyon, 350 cmc., culb.
27, compt. ph. Marchal, t-sad.
Terry, c. neuve, 4.300 fr., t. l. soirs,
Rambaud, 90, rue Truffaut, Paris.
Moto Monet-Goyon supers-
port championnat de France, 26,
ét. de neuf, 2.000 km., av. compt.
de vit., outil. et tous acc., s'ad.,
M. Terqui, Architecte, à Rollot
(Somme).

B. S. A. 2.200 - D. F. R. 350 cmc. 3 vit.
1.650 - Grimpour 1.150 - Motobécane
950 - Magnétos 65 - Cyclotracteurs
neufs 450 frs - TESDOU, 63, rue
Ducoëdic (14°).

550 cmc. Monet-Goyon culb.,
2 échap. sort. août 27, ét. nf.,
compt., t-sad, 5.900 fr., vis.
t. l. j., sam. apr.-midi, dim. mat.,
9, rue du Four à Puteaux (Seine).
Motobécane, 2 HP, bon état,
850 fr., dble échap., Gagneur, 24,
rue Faidherbe, à Houilles (S.-et-O.).
Motoconfort, 175 cmc., ch-ch.,
sortie juil. 27, roulé 2.000 km.,
parf. ét., nomb. acc., 1.800 fr.,
s'adr. Md. de Vins, 48, rue
Saintonge, à Paris.
Motoconfort, 4 CV 1/2 1927,
roulé 1.500 km., parf. ét., acc.,
out., 2.900 fr., cause santé, à v.
aussi compl. ciré, vis. sam. 3 h.,
dim. mat., Marouteix, 22, rue
Désirée, à Neuilly-Plaisance (Mal-
tournée), Trams 113, 114.



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE

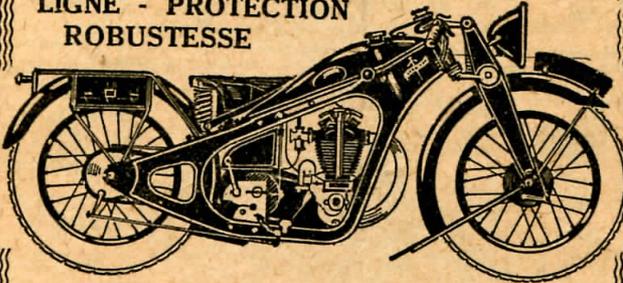
Fernand RICHARD

139, Av. d'Italie, Paris, 13°, T. : Gob. 26-00
Envoi du Catalogue contre 0fr. 50

Motoconfort, 4 CV 1/2, ét.
méc., ét. gen. tr. bon, ph. et lant.
AR, p-genuox, 2.000 fr., vis.
t. l. j. à part 18 h., Themis, 1, rue
Mademoiselle (15°).
Motoconfort 3 HP, c. neuve,
acc., à enlever, 2.000 fr., Lagarde,
4, rue Station-Fleury, à Meudon.
2 Motoconfort, 4 CV, ét. abs.
neuf, 2.600 et 2.800 fr., Delburg,
49, bd. Latour-Maubourg.
Moto Rêve, 4 HP à culb., 4 t.,
2 vit. et déb., b. ét., 800 fr.,
Bourzeix, 1, rue du Mont-Valérien,
à Nanterre (Seine).
Moto Oriol, 350 cmc., 4 tps,
3 CV, moteur Mag, boîte Sturmev
Archer, ch-ch., écl. t-sad av. pn.
et ch. de rech., s'ad. t. l. soirs,
à part. de 7 h., 7, rue Balagny, pr.
3.800 fr.

Peugeot 172 cmc., mot. parf.,
peint. neuve, écl. et démar. élec.,
pn. conf., route de rech., etc., pr.
6.200 fr., s'ad. chez M. Munier,
7, rue Balagny (17°).
Peugeot 350 cmc., cause reg.,
occ. à saisir. Restaurant Roussard,
141, rue Croix-Nivert.
Peugeot, 4 CV, 250 cmc., 2 vit.,
2 tps, b. ét., 2.500 fr., Basquin,
2 bis, av. Ernest-Renan, à Paris.
Peugeot, 172 cmc., B. C., 5 CV,
2 pl., pn. conf., mot. rev., compt.
acc., ass. val. 4 mois, pr. 4.800 fr.,
R. Brisset, 41, bd. Arago, à Paris.

**LIGNE - PROTECTION
ROBUSTESSE**



Durandal ZURCHER 350 cc. cul-
buteurs. - Boite CAMP-
BELL 500 cc. - Chaînes
BRAMPTON. - Graissage
KERVOLINE avec écl. MAGLUM. - Prix.. 6.250 fr.

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



**Repose - Pieds Élastiques
" ELVER "**
munis de protège-talons

Les seuls assurant le Confort et la
Sécurité du passager arrière

P. REVELLE & Cie, Fabr.
8, Rue Marie Stuart, 8, - PARIS

MOTOCYCLISTES ! Retenez cette Adresse :

RIVE-GAUCHE MOTOS 174, rue de Vaugirard
— PARIS —

Motocyclettes toutes Marques au Comptant et à Crédit]
EN 14 VERSEMENTS

LEÇONS et MONTAGE des ACCESSOIRES GRATUITS
et SUPERBE PRIME à tout ACHETEUR de MOTOS
— Ateliers pour toutes Réparations par Spécialistes —

VINCENNE'S-MOTO-LEÇONS Maison
BASSIN
45, Cours de Vincennes - PARIS (20°)

Agence PEUGEOT - MONET & GOYON - TERROT - FN - SOYER - ROCHESTER
VENTE à CRÉDIT au même prix qu'au COMPTANT
Téléph. : DIDEROT 12-16

LIAUDOIS Recordman du Monde de
vitesse, petite cylindrée,
est en outre

CHAMPION INCONTESTE
de la vente Motocyclettes. Une visite à son magasin
vous permettra de fixer votre choix.

Agent direct de toutes les Grandes Marques, un stock
important de toutes pièces détachées, et sa mise au
point réputée, confirmeront la confiance qu'il sait inspirer.

— LIAUDOIS, 9, Avenue Félix-Faure, PARIS (15°) —

Peugeot, 350 cmc., bl-mot., c.
neuve, pn. conf., O. S. k-grip.
t-sad, av. p-bag. et coff. ph.
pastille veilleuse code, bout. Pehu,
détend. p-jamb., spécial smoking,
pare-mains, p-brise, 4.500 fr.,
Durier, 6, rue Barye, à Paris (17°).
Wag. 59-17.
Peugeot P. 103 cmc., roulé
1.000 km., comme neuve, écr. pr.
r-vous, Thenault, 59, rue Bona-
parte (6°).
Peugeot 350 cmc. P. 104, neuve,
garantie toute équipée, rabais,
1.000 fr., Berthon, 113, avenue
de la République, à Vincennes.
R. Gillet, c. neuves, Triumph,
B. S. A., chaîne Alcyon, Monet-
Goyon, reprise en compte, toutes
motos chass. sidecars, occ. R-
Gillet, suspendue et autres, toutes
motos pièces détachées pour motos
et sides, Angel, 119, rue de
Flandre, à Paris.

PIÈCES pour MOTOS

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

René Gillet side mono ent.
remis à neuf, pn. 700 x 100,
compt., phare acéto, bout. 250 cmc.,
t-sad, outil., 6.500 fr., Chabot,
36, rue Poulet.
René Gillet 715 x 115, écl.
élect. compl., frein avant, tan-sad,
outil., etc., vendue av. garantie,
5.500 fr., Genty, 2, rue Bécaria,
Paris.
Rovin 3 CV, parf. ét., tr. nomb.
acc., à vendre, 1.800 fr., cause
achat auto, François Saglier, 12,
rue d'Enghien, à Paris.
Royal Enfield, 225 cmc., 2 t.,
2 vit., absolument comme neuve,
à coûté 6.000 fr., laissée 2.500 fr.,
pressé, dim. mat. ou écr., Barre,
25, rue de la Liberté, Les Lilas.

Agence et Stock complet
- de Pièces détachées -

MOTOBÉCANÉ,
MOTOCONFORT, MONET-
et GOYON, FN

Agence :
GILLET-HERSTAL,
SAROLÉA, CLÉMENT

Dépôt :
Chaînes : RENOLD et
BRAMPTON ;
Huiles : CASTROL et
KERVOLINE ;
Stock : Pièces Moteurs J.A.P.
Stock : Boîtes ALBION.

A. PRÉVOST
26, Avenue de la Grande-Armée
PARIS - Tél. : Wagram 54-81

20 motos diverses sur ballons
provenant d'échanges sont à
solder chez Pierre, 4, rue Charles-
Renouvier, à 200 m. de la Place
Gambetta.

Les Accessoires pour Motos
"Skilfo"

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

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

Dépôt à ALGER : **KRAMÈS**, 24 bls. Rue de Lyon

Saroléa, 350 cmc. culb. Maglum t-sad, compt., mont. neuve, 5.800 francs, Perrin, 56, rue Chevalier, Levallois, 12 à 13 h. et apr. 20 h.

Saroléa, 350 cmc., ét. parf., écl. élec., t-sad, compt. O. S. nf., 4.200 fr., Burille, rue Turpin, à Romans (Drôme).

Smart, 2 CV, 2 vit., ent. neuve, 2 pn. nfs, Det, 22, rue de Bezons, à Nanterre.

Smart sport 2 CV, 2 vit. kick, peu roulé, bonne marche garantie, peu frais d'entretien, garage transportable, le tout 1.200 fr. renseignements et photo sur demande, Gabion-Petrus, au Petit-Culty Saint-Jean-Bonnefonds (Loire).

Soyer 3 1/2 1926, peu roulé, à courroie, 2 vit. graiss. séparé, pr. intér., Armand, 141, rue des Poissonniers, à Paris.

Stella, 3 CV, 2 vit., bien équip., parf. ét., s'ad., 73, rue Racine, à Romainville.

Terrot, 2 HP, tr. b. ét. de marche gara., 1.700 fr., Smart, 2 HP, 2 vit. tr. b. ét., 900 fr., Robillard, 32, bd. Jourdan.

Sunbeam, 500 cmc. dble éch., 1926, roulé 3.000 km., 150 km. à l'h., essence benzol, 7.800 fr., écr. Destival, 49 bd. Magenta, à Paris.

Terrot 250 cmc., ch. cour., tan-sad, écl. Mag., 2.600 fr. Beaussier, 5, rue Montagne-Sainte-Geneviève.

Terrot 350 cmc., Jap 26, pn. 90, écl. élec. dyn. accus, compt., tan-sad, pare-jambes. De préf. dim. Bernard, 20, rue Ponthieu, Joinville-le-Pont.

TRANSFORMATIONS INDIAN
 en type BI-Chief ou Scout
 Révisions Mécaniques — Moteur Super Sport
 Motos neuves en Magasin
 Paiement en 14 versements sans intérêts
FLOURET, 100, Bb. Ke'lermann, PARIS

Terrot 3 HP, 3 vit., écl. élect., selle Terry, compt. Jaeger 1927, 8 à 12 h., 5, rue Bara, Montrouil-sous-Bois.

A vendre pr. intér., cause achat voiture, moto Terrot 4 CV, supers., moteur Jap, type Racing, 74 x 80 écl. élec. radios, équip. compl. Thoue, boulanger, à Annonay (Ardèche).

Terrot 4 CV, 350 cmc., 4 tps, lat. 1927, pn. 700 x 100, tan-sad, rep.-piéds, rétro., ch. de rech., tout comme neuf, vend cause achat voiturette. Voir 73, rue Racine, Romainville.

Terrot 250 cmc., 3 CV, 2 tps, 1927, miroir, tan-sad En, 2.600 fr. Raymond, 30, av. Ste-Marie, Saint-Mandé (Seine). Sam. apr.-midi, dim. mat. ou écrire.

Terrot 250 cmc., mod. 26 Luxor, tan-sad, sac. Terry, etc., roulé 1.500 km., 2.500 fr. Catusse, 119, boul. Bessières, Paris.

Moto Terrot 4 CV, tr. b. état, prix à déb. Thiolet, 9, rue Saint-Germain, Chatou.

Terrot Jap 350 cmc., 1925, bon état, équip. compl., 2.000 fr. Charlier, 12, rue de la Sablonnière.

Thomann 350 cmc., 4 tps, conf., neuve, val. 5.550, à enlever 4.700 fr. Motobécane 2 HP, mono

Moto DS
 500 cc. **5.900**
Francs

1er aux Courses de Côtes de Château-Thierry et des 17 Tournants, ainsi qu'à Monthléry, en solo et side-cars.
 (Course des Motos Bolides)

Etablissements MALTERRE Frères (Ing. A. M.)
 13, Rue Bisconnet - PARIS (12^e)
 Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN

On dit que:
 L'éclairage "Soubitez"
 est le meilleur!

Se complément d'un moteur...
 une boîte

Picard

Se monte très FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS
 ANCIENNES et MODERNES
 Nos boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE
 Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot
 COURBEVOIE
 — Seine —

et 2 vit., pr. de gros. Galionch, cycles, Vichy.

Belle occasion moto Train, 350 cmc., av. side Peuple, sorti 1928, tout neuf, cause achat voit. Bruneau, coiffeur, 12, rue Par-champs, Boulogne-sur-Seine.

Chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, à 200 m. de la place Gambetta, vous trouverez un garage spécialisé pour la moto. En stock toutes pièces détachées et accessoires au plus bas prix.

Triumph 500 cmc., état parf., écl. Luxor, pare-br. rech. Terry, 2.500 fr. O. S. dern. mod. 190, tan-sad, 40 fr. Pont 5 Citroën, 700, roue AV 24,2, t. 1. jours. Henri, 18, rond-point des Bergères, Puteaux.

Triumph 500 cmc., 5 CV, avec side, compt., tan-sad, ét. méc. parf. 2.300 fr. Vis. t. l. j. chez Ridoux, 86, av. du Bac, Joinville (Seine).

Triumph 5 CV, mod. 1923, ét. général tr. b. Margny, Hangest-sur-Somme (Somme).

Triumph 500 cmc., état parf., écl. élect., gr. pn. Amac, pare-j., 2.450 fr. Ecr. Robany, 31, rue Parmentier, Ivry.

Triumph 500 cmc., t. équip., b. ét., pr. intér. Bourgois, 6, rue de la Prévoyance, Paris (19^e).

Moto Vélocette 250 cmc., type G. 3, 3 vit., ch.-ch., tan-sad, acc., parf. ét. de marche et d'entretien, prix intéress. Gaillemin, 24, rue de la République, Saint-Mandé.

HUILE MINÉRALE EXTRA-RAFFINÉE
OKOIL
 SPÉCIALE
 pour Moteurs de Sport
 et Moteurs à Deux Temps

Renseignements : H. BOURRUS, Ag. G n°
 29, Rue de Pérou, PARIS (XVIII^e)

Blackburne 350 cmc., culb. ball., gd sport, 1928, roulé 300 km., abandonné 2/3 valeur. Café, 178, boul. de la Révolte, Levallois.

B. S. A. sport, 500 cmc., 3 vit., transm. ch., gr. pn., comme neuve, 3.200 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao.

Peugeot 175 cmc., bl.-mot., 2 vit., transm. ch., frein tamb., excel. ét., 1.800 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao.

Triumph 500 cmc., type H, boîte Sturmev, 3 vit., tr. b. état, 1.950 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao.

Mcnet Goyen 175 cmc., état parf., 1.800 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen. Ménil, 76-39.

Soyer tous modèles en magasin, même prix à crédit qu'au comptant. Robert, 21, rue de Tlemcen. Ménil, 76-39.

Triumph 500 cmc., bon état, 2.000 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen. Ménil, 76-39.

Peugeot 175 cmc., p. 103, état neuf. Robert, 21, rue de Tlemcen. Ménil, 76-39.

SIDECARS
 Sidecar B. S. A. parfait état garanti, à vendre prix intéressants.

LE MAGLUCE MARELLI équipement idéal pour **MOTOS**

comporte en 1 seul organe MAGNÉTO et GÉNÉRATRICE

sans aucun élément délicat en mouvement

s'adapte **SANS MODIFICATION** à la place de la magnéto et assure l'éclairage le plus parfait tant en marche qu'à l'arrêt

Société Anonyme Française des MAGNÉTO MARELLI, 77, Boulevard Gouvion Saint-Cyr - PARIS
Télegr. Magmarelli Tél. Wagram 49-09

S'adr. M. Azais, 15, rue d'Alleray, Paris (15^e).

B. S. A. avec side 5 CV, état parf., ch.-ch., pare-br., écl., tan-sad, pn. et acc. rech., impôts payés, bas prix, pressé. Lauly, 67, rue Gutenberg (15^e).

Sidecar B. S. A., 5 CV, état irréprochable, pneus neufs, side très confort., double emploi avec voiture. Visible t. l. jours, 3.800 fr. Pruvot, 16, av. Victoria (1^{er}).

Beau sidecar Excelsior, mod. 1922, écl. élect., nombr. access., au plus offrant dans la sem., visib. sam., dim. et la sem. à partir de 18 h. Coudray, 83, rue EL-Decane.

DU MOULIN

158, Rue de Paris — MONTGERON

Spécialiste GILLET - HERSTAL

RÉPARATIONS — VENTE — ÉCHANGE

MONET et toutes autres Marques

Gnome et Rhône side 500 cmc., bien équipé, pn. 28 x 3, amortiss., châssis renforcé, essais à volonté, 3.000 fr. Ruelland, 60, boulevard Richard-Lenoir, Paris.

Side Gnome et Rhône luxe, pneus neufs 700 x 100, très bon état, apr. 18 h. ou dim. matin. Richard, 93, rue de Seine, Paris.

Griffon 4 CV, tr. b. état, side bois contreplaqué, acét., pare-br., 3.000 fr. Jourdain, 22, rue Nicolas-Fortin, Paris (13^e). Après 7 h.

Harley 9 HP, side L. V., bi-pl., excell. état mécanique, capote, pare-brise, compt., pneus neufs, 5 ch., écl. Magondeaux, essais tout parcours. Moreau, 21, rue Titon, Paris.

Indian sidecar bi-place, mot. révisé, ch. neuve, pn. bon état, porte-bag., cap., pare-br., éclair. Magond., gr. ph. de 180 m m., nombr. access., cause maladie, à enlever 1.800 fr. Le sam. à 7 h. Bronner, 73, rue de Vanves.

1.600 fr. side Indian 1 pl. 1/2, gros pneus, chas., surb., b. état. Richard, 102, rue Cambronne.

Indian 9 CV, ent. rev., pist., axes galets, pignons roulem. nfs, ch. nves pn. 760 x 90 et ch. nfs. Sidecar bi-pl. email et nickel neuf, aff. de conf., graiss. Técal., bas prix. L. Tardy, 9, rue des Messiers, Montreuil-sous-Bois (Seine). Tram. arrêt Marché.

Indian sport K. 82, 1924, parf. état, side surb., pare-br., tan-sad rétro, pn. 760 x 90, carb. Zénith, 3.000 fr. ou éch. contre cyclecar ou Douglas. Berger, 89, rue de Flandre, de 8 à 18 heures.

Indian side 7 CV, 200 fr. Ecr. pour rendez-vous : Giraudel, 49, boul. Verd-Saint-Julien, Meudon (Seine-et-Oise).

Side Indian parf. état, nombr. access., 1.850 fr. Vincent, 24, rue Boileau (16^e).

Vends side Indian cause dble emploi, bon état, 1 pn. neuf, 1 ch. entières. neuve, le tout 2.000 fr. à déb. Layssac, chez Graffand, à Rieupeyroux (Aveyron).

Indian superbe, side grand sport, 1 ou 2 pl. transformable, abs. neuf, révision générale pièces origine, pas roulé depuis, pneus email nickel, abs. neuf, compt. et montre O. S., phare, etc., état

et surtout...
que ce soit
une boîte
Lucam
LA BOITE DE QUALITE

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

DEMANDEZ la NOTICE M. R. GRAISSAGE KEROVINE
17, Rue de Belfort, 17
COURBEVOIE (Seine)

P. G. SWEERTS

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS

sont réparés d'une façon définitive par le **PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR** sans changer ni piston, ni segment. Envoyer le cylindre et joindre le piston.

Etablissements **BARIMAR** 48 R e d'Alsace -- (LICHY Seine)

Le Super-Confort

SIÈGE SUPPLÉMENTAIRE — POUR MOTO —



Assise: Caoutchouc moule et entoilé. — **Suspension:** 2 ressorts à trois lames acier mangano-silicieux. — **Fixation** facile sur tous porte-bagages. — **Poignée** bois.

SOUPLESSE — STABILITÉ

BÉRARD FRÈRES 20, rue d'Armenoville (Tél. WAGRAM) NEUILLY-sur-SEINE (65-12 & 94-16)

parfait, 3.500 fr. Detraz, 158^e faub. St-Denis, Paris (10^e).

Indian side, écl. élect., pn. confort, bon état, 3.000 fr. Denis, 212, boul. Jean-Jaurès, Billancourt.

Sidecar Peuple luxe, châssis complet et caisse c. neuf, 850 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

René Gillet side bi-pl., fin 26, peu roulé, pn. conf., access. nombr. 6.500 fr. Laurent, 13, rue Bénard, Paris.

1 caisse sidecar René Gillet, 150 fr.; 1 compteur Jeager, 100 fr. Lemoine, 153, rue de Clichy, Maisons-Alfort.

Vends René Gillet 26, révisé usine, side mono, chass., susp., écl. Mag., route sec., nombr. access., prix à déb. S'adr. Crespy, 25, rue Alphonse, Paris.

A vendre moto René Gillet, sidecar bi-pl., capote, roue rech., 1927, prix demandé 8.000 fr. Rayer, 22, rue Marceau, Vanves.

A vendre sidecar Triumph 5 CV, garanti ent. rev., écl. Mag. A V et AR, pneus neufs, cause voit. L. Bruncler, 1, rue Petit, Clichy. 7 heures le soir.

Beau sidecar p. 4 CV, ballon 700 x 100, pare-br., comme neuf, 950 fr. Binon, 29, av. Jean-Jaurès, Bourges (Cher).

A vendre carrosserie sidecar tôle, bas prix, 2 env. et 3 ch. à air 700 x 100, comme neuves, 2 env. et 2 ch. Firiston 27 x 3,5, bas prix. Aubert, 7, rue Notre-Dame-de-Lorette (9^e). Tél. Trud. 39-80.

Side à gauche pr moto, 350 ou 500 cmc., tr. b. état, capote, pare-br., coffre, 700 fr. Conink, 16, rue Vallées, Colombes.

Side flott., tôle capit., neuf, parf. état, 500 fr. Ecr. : J. Daire, bureau 108, Paris.

ACCESSOIRES

SAKER
pour Motocyclistes
33 Rue Anatole-Franco
LEVALLOIS-PERRET
Tél. 16.06 — GROS

CYCLECARS ET VOITURETTES

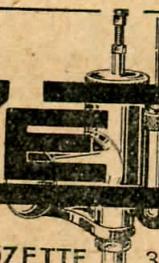
Amilcar Sport carr. Duval surb., parr. et méc. à vend. ou m. éch. c. gr. sp. surb. accid. ou m. état. Leuret, 57, rue Honoré, Nogent.

Ariès 5 HP, 3 pl. 1925 confort, écl. élec., mont. compt., bas prix. Dex, 14, rue Perronet, Neuilly.

Cyclecar Baby 5 CV, 4 vit., par. état général, écl. Mag., pn. état neuf outil, 1.950 fr. châssis Zèbre, 4 CV, 2 vit. 1.000 fr. Veluet à Chinerailles (Creuse).

Bignan 11 CV, 2 lit., type grand sport, torpédo 6 roues, belle carrosserie état mécanique parfait, 15.000 comptant. Lacome, 51, rue Vivienne.

Bugatti 1.500 cmc., 16 soup. ent. rev. av., mot. neuf, torpédo

TYPE T (sans correcteur)		 <h1 style="font-size: 4em; margin: 0;">COZETTE</h1>	TYPE TT (a correcteur)	
T. 15	130 F.		TT. 15	150 F.
T. 19	150 F.		TT. 19	170 F.
T. 22	170 F.		TT. 22	190 F.
T. 26	200 F.		TT. 26	220 F.
T. 30	250 F.		TT. 30	270 F.

Sté du CARBURATEUR COZETTE 34 Avenue du Roule - NEUILLY

3 places sport tout équipé 9.500 fr. On ferait échange contre moto ou voiture moins rapide. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg. Citroën, cabriolet 5 HP. 8.000 fr. P. Gandon, 16, rue E. Carrière (18°).

Garage FÉLIX-FAURE
91 Av. Félix-Faure PARIS (15°)
Téléphone : VAUGIRARD 20-86
(Ouvert toute la nuit)

J. ILHARRÉGUY
Spécialiste : Amilcar, Citroën, Renault
Agence : Citroën, Renault, Monet & Goyon.
- Terrot, Motobécane -

T.S.F. Hétérodynes à 6 lampes, compl.: 1.350 fr.
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - DÉPANNAGE

Citroën 8 HP, p. freins avant, écl. dem. élec., ent. rev. 7000 fr. Reprends moto 500 cmc, rapide, Dupré, 11, avenue de Paris, Vincennes.

Darmont spécial versé arrhes usine n'achète plus, t. forte remise à qui se subst. à moi, t-sad V.W. état neuf, 80 fr. Nayaka, 94, boul. Garibaldi, Paris.

Derby sport 2 places, Chapuis Dornier, 7 HP culb., très joli, état méc. parf., tr. b. équipé. 9.500 fr. peint et prim. neuf. Houel, 48, rue du Fg St-Denis. Un 3 roues s'achète ou s'éch. chez P.erre, 4, rue Charles-Renouvier. Rog. : 07-67, demandez-lui ses occasions du jour.

Cyclecar G.A.R. 6 HP, mot. Chapuis-Dornier parf. ét. 4.200 fr. Lecane, Auberge des Bruyères, Poigny, par Rambouillet (S.-et-O.). G.N. Samson, carr. sport, ét. nf. outil. compl., roue de rech., éclair. acét., cause décès, bas prix. Le Roux, 22, avenue des Erables, Vauzelles (Nièvre).

La Perle, voiture sport 3 places, 6 roues, bon état mécanique, 6.500 fr. Bonne affaire. Lacomme, 51, rue Vivienne, Paris.

Mathis 6 CV, écl. dem. élec., amort., mont., compt., parf. ét. 6 roues, 6.400 fr. Ed. Cambry, 12, rue Albert-Wahl, St-Denis.

Mathis 5 CV parf. ét. de marche, pneus neufs, mot. rev. à neuf. Marcel Avenet, Athée-sur-Cher (I.-et-L.).

Mathis 7 HP, 6 cyl. 1924, gd. sport Bordino, confort, capote, écl., dem., essais, 7.500 fr., écr. Pecoud, 2, rue Ste-Claire-Deville, Paris.

6 CV Mathis torpédo excellent état général, 5 roues, confort, état de neuf, écl., demar., klaxon, emec., p-choes, compt., outillage à vend. 6.500 fr. s'ad. sam. apr. midi, dimanche. mat. Besche, 4, rue Besche-Jean-Baptiste, Rueil.

Morgan sport juillet 27, conf., 2 écl. élec. Magond., tout équip. état neuf, s'ad. Blocher, 184, rue Gallieni, Boulogne.

Morgan sport peu roulé, com. neuf, tend. de chaines, vide-poche, larg. march. pièces, acc., 4.000 fr. Roques, 31 bis, rue Vallier, Levallois-Perret.

LES GROUPES MOTO

les plus robustes **LUXOR** *les plus appréciés*
les plus répandus

Dispositif spécial applicable à tous nos modèles de faces pour leur adaptation sui motos munies de fourche à parallélogramme

Exigez la Marque "LUXOR" de votre Fournisseur.

TRAIZET et C^o. Fabricants
3, rue Tesson, PARIS-X^e

Publité C. SWEERTS

PIECES POUR B.S.A. TRIUMPH

ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES

DALBIAC, 1. RUE DES JARDINS S. PAUL PARIS SOUS LES

GRAND CHOIX de MOTOCYCLETTES

DEPREZ

Forte remise aux Agents et Revendeurs

24, Rue Meslay — PARIS
187 bis, Rue Armand-Sylvestre, 187 bis
COURBEVOIE (Seine)

DEVOS, 57, Rue Lauriston - PARIS (16°)

— Agent : TERROT - PEUGEOT - MONET-GOYON —
NEW-MAP - TRAIN - MOTOBÉCANE - OLYMPIQUE

RÉVISION ET RÉPARATION DE TOUTES MOTOS

Nos occasions sont garanties 6 mois — Leçons gratuites à tout acheteur

ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE

TERROT · SOYER · ROLEO · ALCYON
MOTO-COMFORT, ETC.

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. 59

Toutes Marques · Tous Prix · **OCCASIONS** 6 et 12 Mois de Crédit

Morgan sporting à eau, écl. Mag. lan. pha., capote p-brise, roue arrière broche, parf. ét. écrire pour r-vous. Wenger, 23, rue Beauregard, Paris.

Morgan supersport aviation direct irréversible, freins spéc., choc amort., capote ball., gros pn. éclair. phare, compt., montre. Vi-mon, 23, rue des Frères-Bonoff, Bezons.

Morgan à air 1925, carr. et moteur tr. b. ét., roues A.R. détachables, pn. 700 x 90, 3.500 fr. écr. Dumonteuil, rue de Cholet, Evrecquemont (Seine-et-Oise).

Peugeot 172 cmc. B.C., cond. int. 2 pl. 1/4, dem. écl. élec. conf., Matret, 7, rue de la Folie, Ver-mouillet (Seine-et-Oise).

Motosacoche Mag onet-Goyon Mag Pièces d'origine Revision Transformations p r outillage spécial

MILLAND, Mécanicien spécialiste
61 Route d'Avilliers NEUILLY s/Seine

Renault 6 CV, 5.900 fr. Quadri-l. Peugeot, 5.900 fr. Morgan sport eau, 4.800 fr. Brasier 15 CV, torpédo 6.000 fr. Cerurier, Postier, Bureau Paris 29.

Salmson V.A.L. 3, sport, 2 pl., parr. ét. méc. et peint. sam. ap.-midi et dim. Genin, 21, rue P.-Déroulède, Asnières.

Salmson A.L.3. 3 pl. tréfile, écl. élec., tr. b. ét. Ballot, St-Berain-s r-Dheue (S.-et-L.).

Salmson sport 3 pl. 1926, écl., ét. neuf, 6.800 fr. Cabriolet 2 pl. écl. élec., pn. neuf, 4.200 fr., reprend en compte moto. Haegelin, 19, rue Legrand, Malakoff.

Sima 1927 Delco, peu roulé, 4.500 fr., 6, route d'Asnières, Clichy, tram. 45.

Sima Violet, nf. abs. 4.500 fr. moto Soyer, 250 cmc., 1.825 fr.

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 8^e Tel. Gobelin 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

2 HP Terrot sport L.S.C. neuve. 2.950 fr. Sal, Vitry (Loiret). Cycl. (cl. élec.), cap. p.-b., mot. 1/2 compt. 2.900 fr., urgent. Mitte, 18, place Italie (13°).

DIVERS

Hermitage La Varenne St-Hilaire, 8, rue du Centre, déjeuners, diners, cuis. beurre, gd parc, garage, pension dern. conf. Tél. : 514.

LA MONOTRACE

75, Avenue des Champs-Élysées - PARIS

NOUVEAU PRIX

7.450 FR.

LA MOTO la plus confortable ;
LA PLUS économique ;
— 2 PERSONNES —
Châssis nu sur pneus 5.900 fr.

Châssis neuf La Licorne W4 W16 moteur Scap à enlever à 18.000 fr. au lieu de 26.000 fr. Lacome, 5, rue St-Augustin.

A vend. 2 pn. Cord. Wolber, 1 ch. à air, neufs sort. usine, 190 fr. le tout. Lemonnier, 209, rue St-Maur (10°).

Brodeuse Singer 17 W. SV. 21, 1.800 fr., feston Athos, 67, 2.400 fr. en parf. ét. Gaband, 82, fg St-Antoine, Paris.

Moteur Anzani, 2 cyl. V. 20° à air, culb. p. alum. Magn. Anzani, carb. Zenith, remis à neuf chez Anzani, 1.000 fr. Martin, Bedous (B.-P.).

A céder pour cause maladie dans ville Est, fonds cycles, motos, magasin dans grande avenue, gd. atelier et garage. Agence Terrot, Magnat-Debon, F. N. B. S. A., Triumph, etc., écr. H. Dubont, 44, rue Olivier-de-Serres (15°).

Désire louer dimanches et fêtes moto, tan-sad ou sidecar, ou cyclecar, faire offres. Daumas, 77, boul. de Grenelle, Paris (15°).

Vends très joli canoë périssoire 5 m., bas prix ou échange contre moteur 1.100 cmc., suis acheteur moteur avionnette. Bocarno, Selles-sur-Cher (L.-et-C.).

MOTOS D'OCCASION

Terrot, Monet, B. S. A., Triumph Boit. 2 vit., kick, débray. 350 fr Magnét. neuv. R.B. blind. 60 fr Achat - Comptant - Motus modernes BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin. PARIS

A vendre 480 fr. vélo course, route, neuf, acheté avril 680 fr. cause achat moto. Collection arm. modernes, s'ad. L. Bourceau, Ecully (Rhône).

Vélo hom. peu roulé, am. JM 2 fr., carter ch. 250 fr. Ecr. Rochard, 68, Gde-Rue, Nogent-sur-Marne.

1 tan-sad muni d'un porte-bagages, 1 dérive-chaines, 2 indicateurs de pression Michelin., écr. pour rendez-vous. Dechamp, 35, av. Reille (14°).

J. hom. 19 ans, ch. empl. vend. mag. dans la moto, exc. réf. Debeurre, 59, rue St-Sébastien. Canoë course acajou 8 m. x 0.55 vend ou échange contre moto 350 cmc., faire offres à L. Perrin, 6, rue de la Tour (16°).

Au plus offrant collection complète de guerre du Miroir. Desabre, électricien, Commentry (Allier).

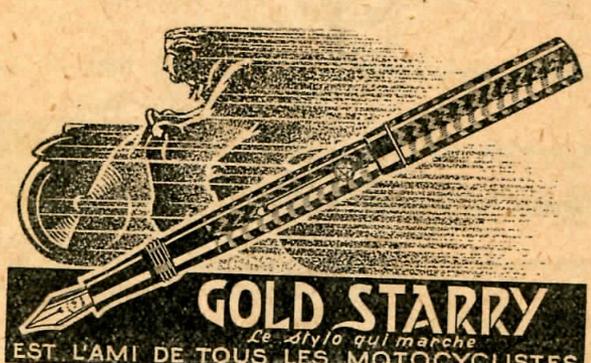
ON DÉSIRE ACHETER

On désire acheter carrosserie Bordino 2-3 pl. Amilcar CC. M. Petit, 7, rue Pierre-Blanc, Lyon.

Suis acheteur 1 moto 500 cmc. à rev., bon prix. Tavanis, 28, rue Cugnet, Colombes (Seine).

Acheterais moto 4 tps de marque, 350 cmc. minim., équip. ou Morgan sport, payable moitié comptant le reste mensuel., toutes garanties. Riche Fils, Auberge de la Chabouette, par Etampes (S.-et-O.).

Cherche F.N. ou Terrot 4 CV mod. récent bon état, paie compt. si prix vraiment intéress. Cruz, 14, rue des Minimes (3°).



GOLD STARRY
Le stylo qui marche
EST L'AMI DE TOUS LES MOTOCYCLISTES

Demandez Notices et Prix spéciaux pour les Lecteurs de MOTO-REVUE

Etabl. GOLD STARRY, 63, Faubourg Poissonnière, PARIS
Téléphone : PROVENCE 46-14

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

41 Av. des Ternes et 28, Rue des Acacias - PARIS C^o Ch. Postal 1143-48
TM - GALVANI 77-84 - WAGRAM 12-20

UN RECORD!

POUR

25 25 25 25
FRANCS FRANCS FRANCS FRANCS

SACOCHE NEUVES de MOTO

UN ÉQUIPEMENT COMPLET VALEUR : 200^f POUR **129^f!**

comprenant :

1 Paire Lunettes américaines	1 Suroit huilé améri. ain	1 Paire Mousse chromé américain	1 Toile de Tente petite bache 160/160
1 Manteau Huilé avec capuchon	1 Cuissard toile caoutchouc	1 Entonnoir Essence caoutchouc avec filtre	1 Serre Tête en cuir

BON POUR UN SUROIT NEUF ENVOI AVEC NOTRE CATALOGUE illustré. Remplir et adresser à l'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE CONTRE 3 FR EN TIMBRES-POSTES

PIÈCES FRANÇAISES
Adaptables aux Motoyalettes type Armée

B. S. A. et TRIUMPH

EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
Téléphone : TRUDAINE 18.88

J'achète Harley et Indian. Foulon, 162, avenue Daumesnil. Did. : 37-13.

ECHANGES

Triumph 500 cmc. t. équip., b. état, 2.500 fr. ou éch. c. salle à manger phono et machine à coudre. Bourgois, 6, rue de la Prévoyance, Paris (19°).

On échange torpédo Bigan 11 CV, 2 litres, parfait état et 6 roues contre Citroën B. 14. Ecrire Lacome, 51, rue Vivienne. Tél. Central 08-24.

Ech. La Cyclette, p. état Indian side ét. nf., pn. ch. nfs., assurance, contre moto 350 cmc. ou 500 cmc. 4 t., b. état ou Morgan, Monotrace. Duverdiere, Passy-s.-Marne par Jaulgonne (Asine).

Ech. Motobécane monov. neuf contre B.S.A. ou Triumph même accid. Dimitroff, 267, boul. Pereire.

Hinstin 7 CV sp., 3 pl., écl. élec., parf. état, cont. 4 pl. même état. Gérard, 32, rue de Joinville, Paris (19°).

Echange moto Peugeot, 500 cmc. tour. contre plus petite. Gratacap, 64, boul. de Bercy, Paris.

STEIGBOY

au
CONCOURS DU
SILENCIEUX
remporte 2 places
D'HONNEUR
et confirme ses précédents
:: SUCCÈS ::

STEIGBOY, 19, rue Raspail
LEVALLOIS-PERRET (Seine)

A vendre ou échanger contre bi-place caisse side course Harley monoplace et caisse bi-place original, s'ad. ou écr. Haren, 83, rue Edouard-Vaillant, Colombes.

Harley tr. b. état avec side neuf à v. ou éch. contre solo 2 ou 4 tps. Duret, 45, rue des Pyrénées.

Echang. Amilcar G. sport 7 HP Bordino contre cabriolet même marque, même puissance. 46, rue Solferino, Puteaux.

Radios complet : phare, veilleuse, baladeuse, feu AR, dynamo, pile, état de neuf. 350 fr. Cambounet, Moto Revue, 4 h. 1/2 à 6 h. 1. 2.

Gnome et Rhône 1926, neuve jamais roulée, vendue par Robert S.-xé. Sport 500, latérales, pneus 28 x 3. 4.500 fr. S'adresser pour voir à Moto Revue.

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

COMPTANT ET CRÉDIT

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 profits 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 engageons 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 coûteux actuellement, 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 autres 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 _____

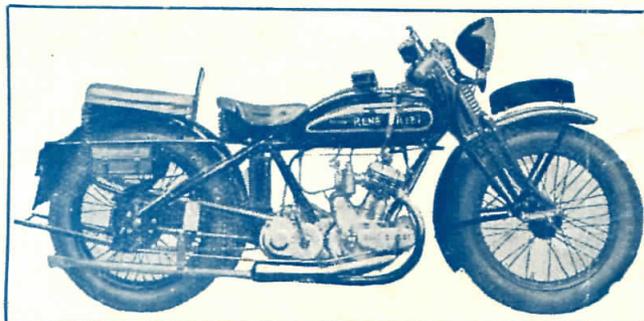
Adresse _____

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**

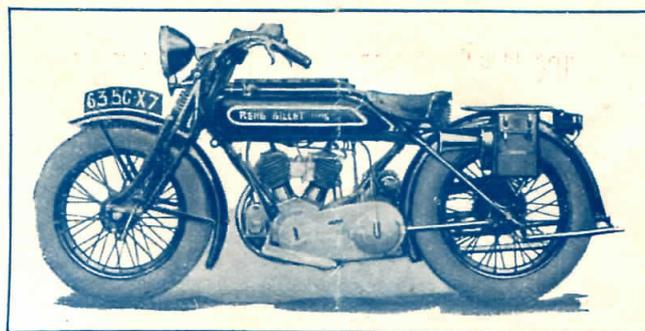
4 CV. - 350 cmc.



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 ...

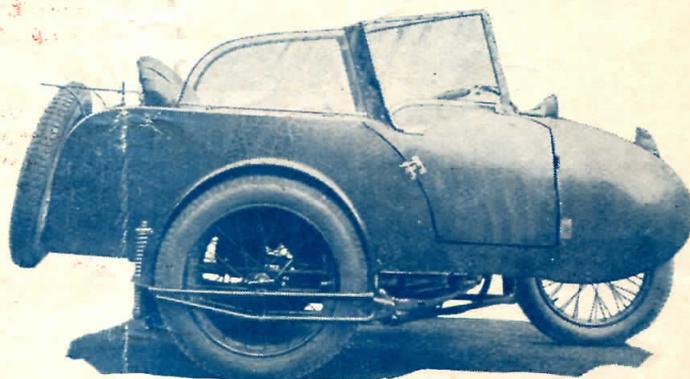
elle est :
. Économique ..
Puissante - Rapide
. Stable - Sûre ..

Le Side-car **RENÉ GILLET**

avec le fameux châssis suspendu **RENÉ GILLET**

est le complément de la Motocy-
clette 6 CV.. type Armée Française.
pour le long tourisme, confortable
... .. et économique.

*Fournisseur de l'Armée, de la Gendar-
merie, de l'Artillerie Navale, des Sapeurs-
Pompiers de Paris, de la Prefecture
de Police de Paris et du Ministère des
Colonies.*



DEMANDEZ LES CATALOGUES SPÉCIAUX
AUX ÉTABLISSEMENTS

RENÉ GILLET

128, Route d'Orléans - MONTROUGE (Seine)

LES TRIOMPHES DE



MONET **GOYON**

Dans le

TOURIST TROPHY FRANÇAIS

OBTIENT EN 175 cmc.

2 Premières places ex-æquo sur 2 Machines engagées

remportant la Médaille d'Or du **Motocycle Club de France**. Cette victoire prend toute sa valeur, si l'on considère que sur 10 partants dans la catégorie, 3 motos seulement ont terminé sans pénalisation et que les machines victorieuses ont couvert 2.964 kms à vitesse moyenne de 66 kms 200, supérieure à celle de la catégorie 250 cmc. Le résultat de la course magnifique qui a suivi l'épreuve est encore:

1^{ER} Sourdou. Catégorie 175 cmc.

La firme maconnaise a complété son Dimanche sportif par

6 VICTOIRES EN TOUTES CYLINDRÉES

COTE du CAMP

1^{ER} en 350 cmc. Gaussorgues. Record battu
en 500 cmc. Gaussorgues.
Meilleur temps des motos

Kilomètre de GEMNOS (Marseille)

1^{ER} en 350 cmc. Gaussorgues. Record battu.
en 500 cmc. Gaussorgues. Record battu.
en 600 cmc. Side Jouvent
Meilleur temps des motos

COTE de L'ALOUETTE (Paris)

1^{ER} Fraisard. Record battu 175 cmc.

*De telles victoires et de telles performances
se passent de commentaires.*

Moteur VILLIERS - M.A.G. - Graissage Kervoline

MONET-&-GOYON

**57, Rue du Pavillon
MACON**