

Les Fourches, par Ch. Demol

MOTO REVUE

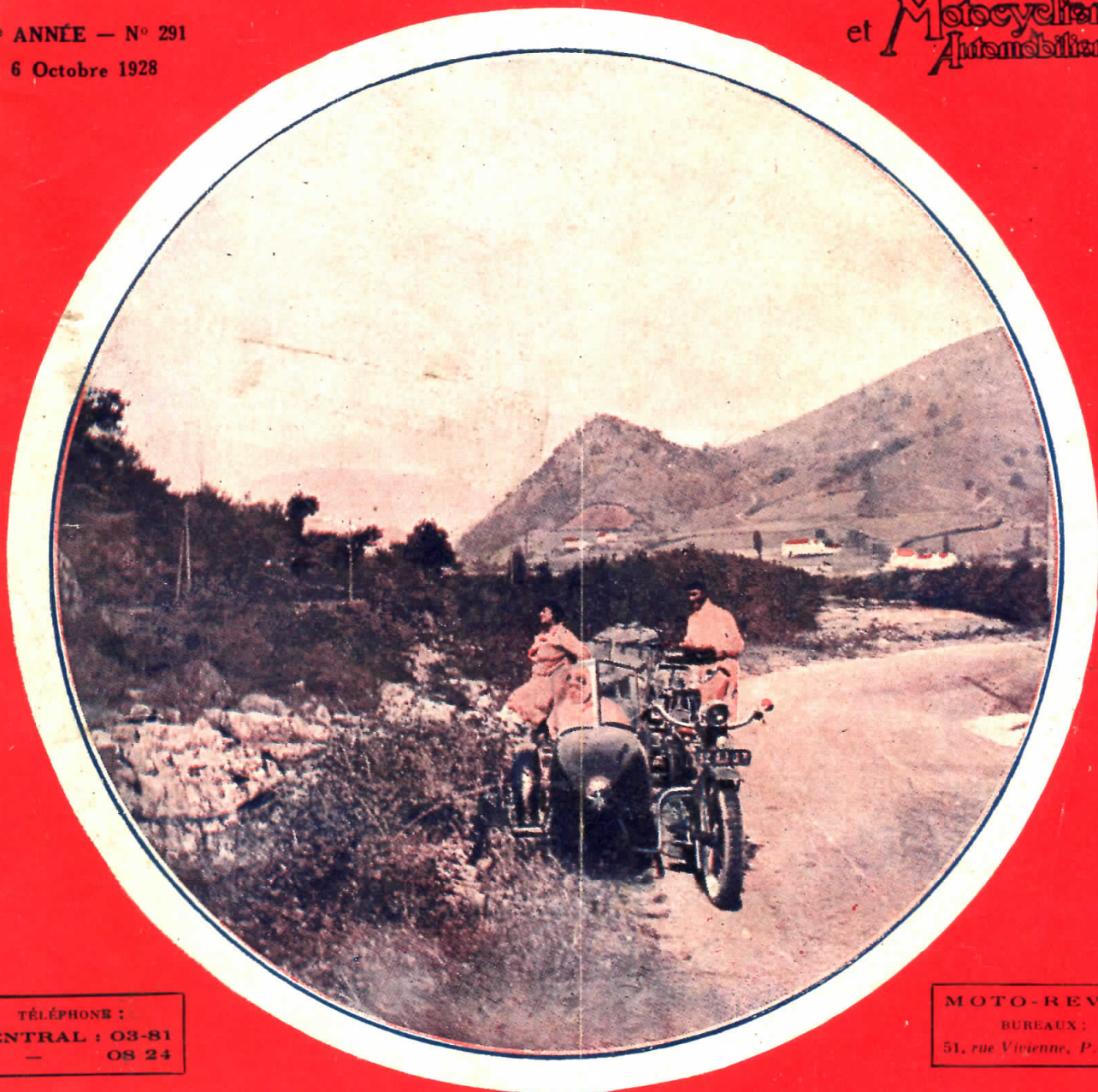
LE NUMÉRO
1^{fr.}-25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 291

6 Octobre 1928

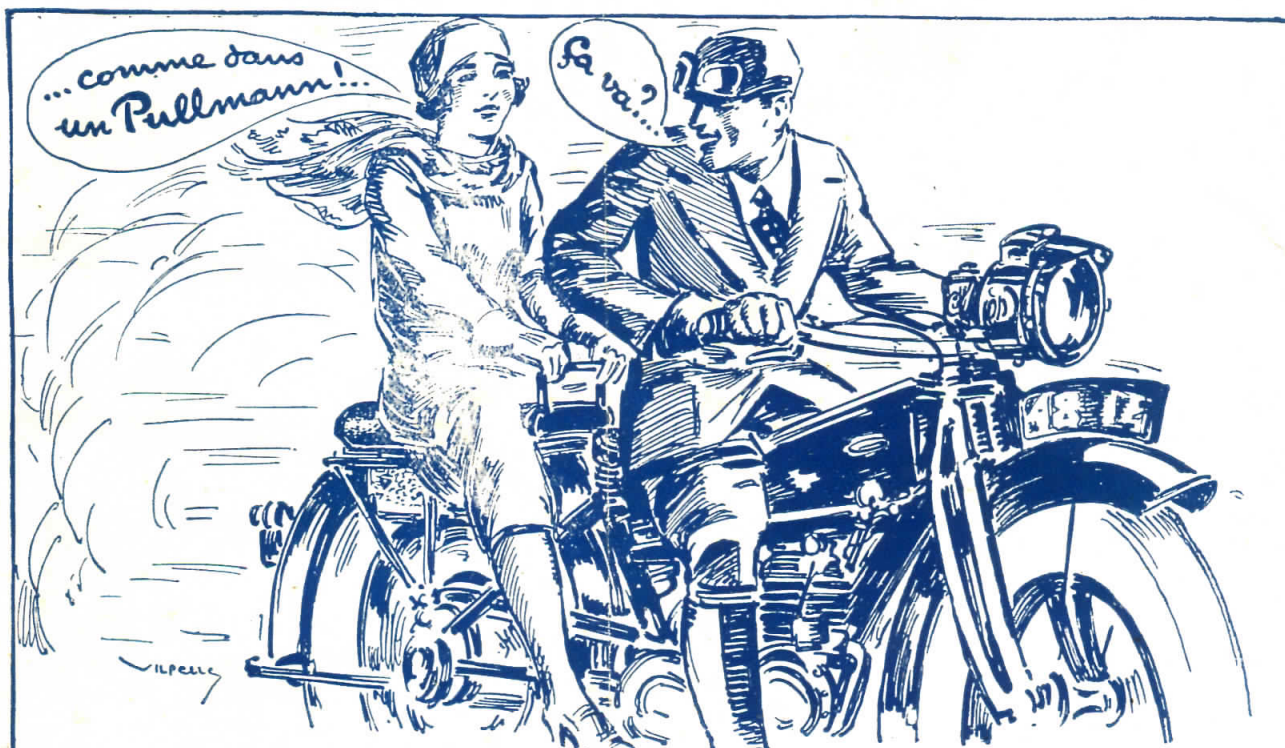
et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— OS 24

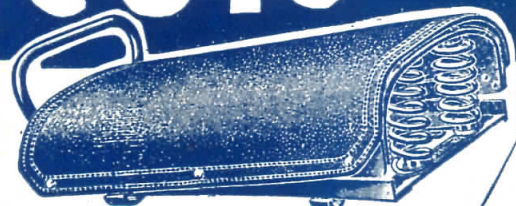
MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

Les vacances sont finies ! mais il reste un souvenir matériel des belles randonnées du plus splendide été depuis la guerre. Voyez cette dame, enchantée du site qu'elle n'aurait jamais pu admirer en chemin de fer !

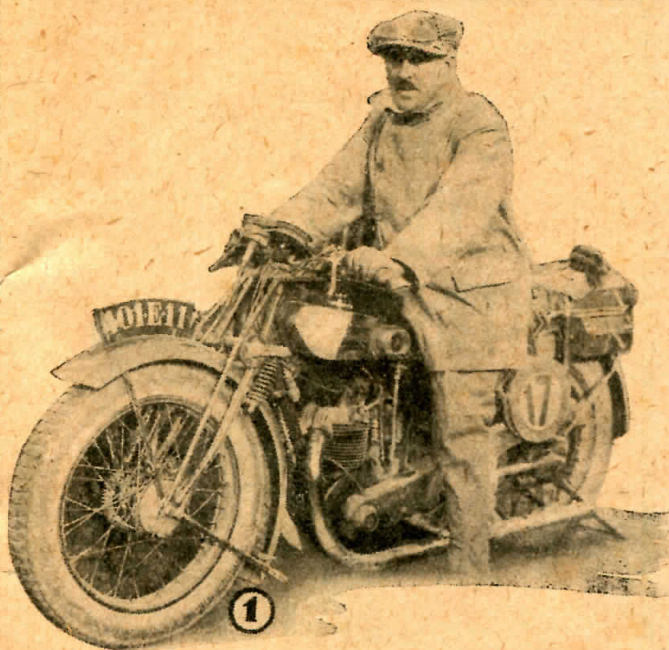


**Tous les Motocyclistes le recherchent
pour le confort qu'il leur procure**

**le Strap
Meilleure 640**



en vente partout



DOUET sur Automoto 350 cm³

Circuit d'Auvergne

MERCIER sur AUTOMOTO 350 cm³

BERNARD sur GNOME & RHONE 500 cm³

Paris-les Pyrénées-Paris

DE LAVALETTE sur PEUGEOT 350 cm³

Les producteurs de Mobiloil ne se contentent pas de vous fournir un lubrifiant dont la qualité est inégalée, ils mettent aussi à votre disposition des renseignements, des conseils, toute leur expérience, résultat de plus de 60 années de spécialisation en matière de graissage.

Demandez aujourd'hui même notre brochure "Le graissage rationnel de votre motocyclette" qui vous sera envoyée gratis et franco.



Mobiloil

Consultez notre Tableau de Graissage

VACUUM OIL COMPANY S. A. F., 46, rue de Courcelles, PARIS

Pour envoi gratis et franco de notre brochure

"Le Graissage rationnel de votre Motocyclette"

Nom et adresse

Coupon à retourner sous enveloppe fermée.

102-J

Et naturellement

...c'est **MOBIL OIL** qui a été employée pour toutes ces dernières performances motocyclistes :

Circuit de la Seine-Inf.

PEAN } sur PEUGEOT. . 350 cm³
PFAENDER }

DOUET } sur AUTOMOTO 350 cm³
MERCIER }

Circuit des Vosges

PEAN } sur PEUGEOT. . 350 cm³
PFAENDER }

DOUET } sur AUTOMOTO 350 cm³
MERCIER }

BERNARD sur GNOME & RHONE 500 cm³
gagnant du Championnat de France Motocycliste toutes catégories.

MERCIER sur Automoto 350 cm³



Sportifs!

VISITEZ LES

STANDS MOTOS

DU PALAIS DE LA

NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

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



A

CRÉDIT

AUX MÊMES PRIX

QU'AU COMPTANT

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

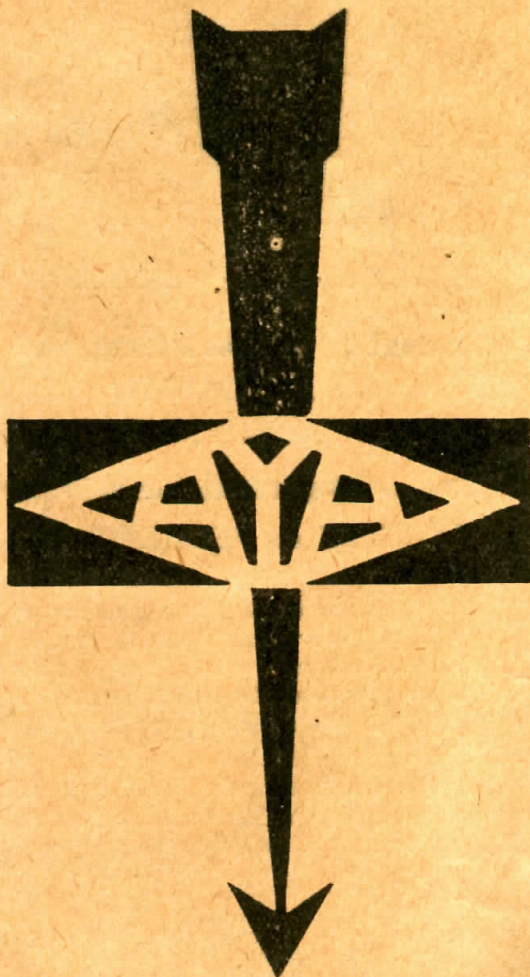
*Sans obligation d'assurance, et
avec la sécurité que représente
l'importance DE LA MAISON*

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

LES

- MOYEUX-FREINS - FOURCHES-ÉLASTIQUES BOITES A VITESSES

Breveté S. G. D. G.



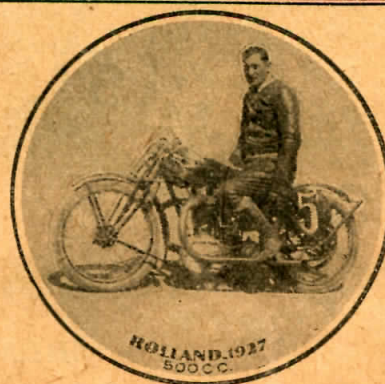
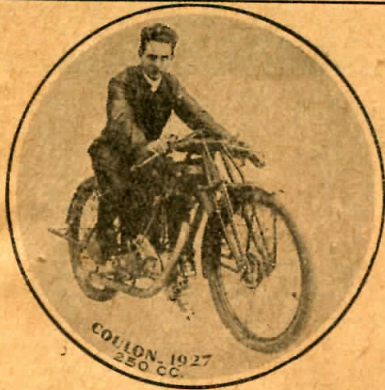
sont les plus chers,

mais aussi les meilleurs

Etablissements J. PAYA - St-Etienne

27, Avenue Dentert-Rochereau

Dépôt à PARIS : 15, Rue de la Cérisaie, 4^e



Terrot



Champion de France

4

Années consécutives

1925 (250 CC.)
 1926 (250 CC.)
 1927 (250-500 CC.)
 1928 (350 CC.)

— a triomphé cette année dans toutes les principales Épreuves : —

37 Courses de Côte :

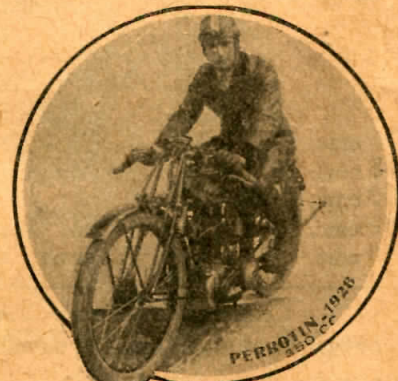
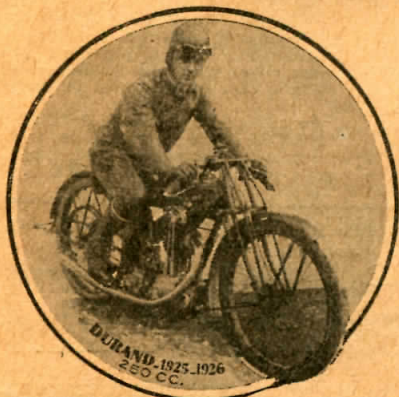
Boul. Michelet (500-1000 cc.) — Riva Bella (350 cc., Side) — Turbie (250-500 cc.) — Mi-Corniche (200-1000 cc.) — Mont-Agel (250-500 cc.) — Argenteuil (350 cc., Side) — Falicon (350 cc.) — Château-Thierry (250 cc.) — Alpilles (250 cc.) — Des Dunes (175 cc.) — Limonest (250-500 cc.) — Motta-Saint-Héraye (250-350 cc.) — Chanteloup (250-350 cc.) — d'Ars (350 cc.) — d'Ampus (350 cc. Side) — Gordes (250 cc.) — De l'Escrinet (500 cc.) — Mirebeau (350 cc.) — Saint-Symphorien (350 cc.) — Trouville (250-350 cc.) — La Baraque (250 cc.) — La Valette (350 cc.) — Justices (250 cc.) — Mont-Ventoux (250 cc.) — Laffrey (250-500 cc.) etc.

19 épreuves de régularité :

Six jours d'Hiver (350 cc.) — Paris-Nice (250-350-500 cmc.) — Circuit de Thiers (250 cc.) — Circuit de l'Ain (250-350 cc.) — Circuit de Royan (500 cc.) — Circuit de Savoie (500 cc.) — Circuit de régularité des Vosges (500 cc.) — Circuit des Sous-Préfectures (350 cc.) — Paris-les Pyrénées-Paris (250 cc.) — Meeting de la Seire-Inf. (350 cc.) — Critérium MC. Jura (350 cc.) — Circuit du Libournais (350 cc.) — Alger-Oran-Alger (500 cc.) — Circuit d'Auvergne (250 cc.) etc.

29 épreuves de vitesse :

Circuit de l'Estérel (175-250 cc.) — Circuit de Provence (250-350 cc.) — Circuit de l'Aisne (350 cc.) — Circuit de l'Aube (250-350 cc.) — Deux heures de Bourgogne (250-350 cc.) — Championnat MC. Lyon (250-350 cc.) — Circuit de Péronne (350 cc.) — Grand Prix de Marseille (500 cc.) — Toul-Nancy (350 cc.) — Kil. lancé Nice (250 cc.) — Vitesse à Troyes (250-500 cc.) — Grand Prix de la Baule (350 cc.) — Vitesse à Lyon (250-500 cc.) etc...



Le Catalogue des Motocyclettes TERROT est envoyé franco sur demande adressée aux

Établissements TERROT
 DIJON (Côte-d'Or)

Sportifs!

n'achetez
pas
votre moto
sans voir

"les"

GÉRARD  **ALD**

74,

Rue du Commerce

■■■■■■■■■■ PARIS ■■■■■■■■■■

ou

sans consulter

"France-Motos"

à 50 mètres à droite en sortant de la Porte de
VINCENNES,

Falmarès

1928

BOL D'OR

24 heures de 2 machines au départ
régularité } " " à l'arrivée

" Paris-les Pyrénées-Paris "

toutes les étapes sans pénalisation

Maximum de points
Médaille d'Or.

"Circuit d'Auvergne"

1^{er}, Médaille d'Or

175 cmc. C. Tourisme - Chaîne-chaîne.

175 cmc. E. Luxe - Moteur Aubier-Dunne.

250 cmc. D. Sport - " Jap.

350 cmc. R. B. Super-Sport - Bloc moteur Chaise.

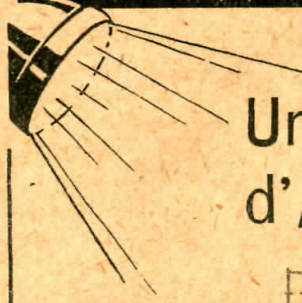
500 cmc. R. C. Grand Tourisme - Confort - sécurité.

Catalogue gratuit sur demande

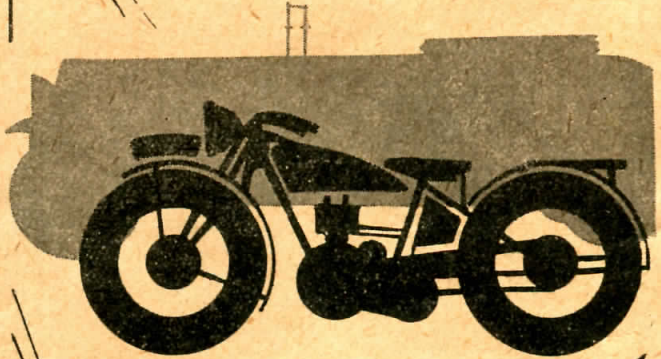
Facilités de paiement - Conditions particulières de Crédit

AGENTS DEMANDÉS TOUTES CONTRÉES

la nuit en motocyclette



Un éclairage
d'AUTO!...



pour la **MOTO**

avec

L'ACCUMULATEUR
FER-NICKEL

S. A. F. T

■■■■■■■■■■

L'accumulateur **FER-NICKEL**,
par le principe sur lequel il est
basé, excluant, par l'absence
d'acide, toute possibilité de sul-
fation ;

par une construction garantissant
une solidité et une indéforma-
bilité **ABSOLUES** ;

est le premier "réservoir d'élec-
tricité" répondant aux 4 condi-
tions fondamentales imposées par
la route : **ROBUSTESSE**
ENTRETIEN NUL - PUIS-
SANCE - CONTINUITÉ

(même à l'arrêt du moteur) ;
ses plaques en acier sont aussi
insensibles aux trépidations et
aux chocs qu'aux surcharges ou
aux décharges violentes ou trop
poussées.

Par suite, il ne demande **AUCUN**
ENTRETIEN et dure de très
nombreuses années ; il est, d'ail-
leurs, **GARANTI 4 ANS**

Brochures et tous renseignements gratuits franco sur
demande à la

Société des Accumulateurs FIXES et de TRACTION
Route de Meaux, Pont de la Folie - **ROMAINVILLE (Seine)**

Téléphone : Combat 02-38

Le DUNLOP CORD BALLON

DUNLOP vient de créer, pour la Moto, un pneu Ballon à tringles qui sera la grande nouveauté de l'année. Les grands Constructeurs ALCYON, GRIFFON, René GILLET, PEUGEOT, TERROT, RAVAT, etc. ont essayé ce nouveau pneumatique — leurs rapports ont été concluants — DUNLOP est sans conteste le meilleur des pneumatiques Ballons.

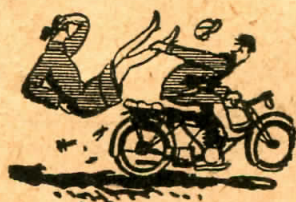
POURQUOI FAUT-IL ÉQUIPER UNE MOTO AVEC DES PNEUS BALLON ?

Le ballon améliore considérablement la suspension des véhicules et, par conséquent, réduit au minimum l'ébranlement et les vibrations de tous les organes métalliques, notamment les organes compliqués de la fourche avant.

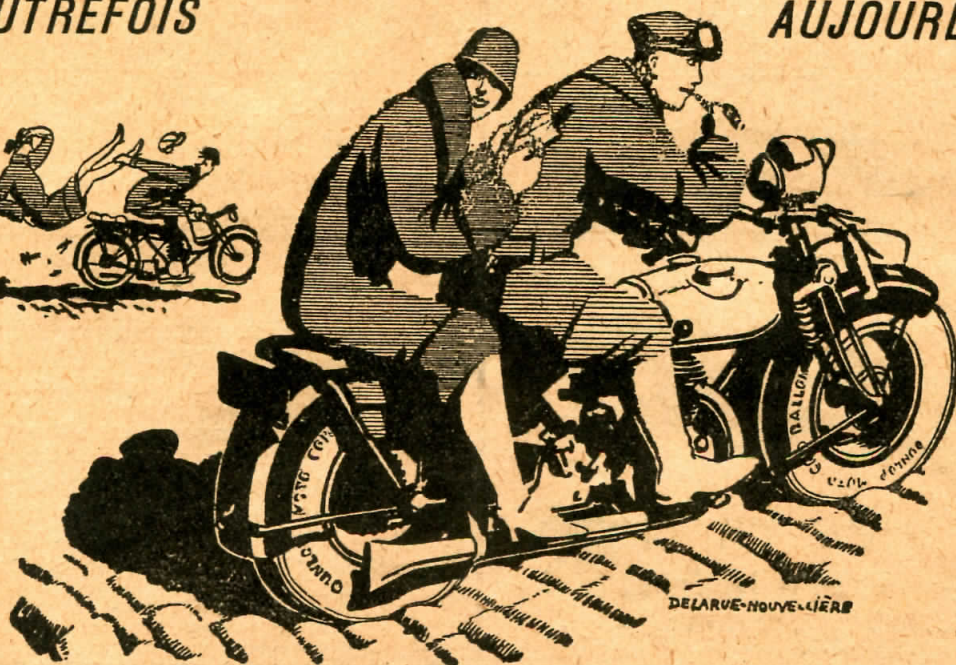
Si on considère que la vitesse moyenne de tous les véhicules se tient vers 60 à l'heure, il est incontestable que plus un véhicule est léger, moins il possède d'organes de suspension, moins il est confortable et plus il a besoin de ce pneu que l'on a surnommé si justement : LA GOMME A EFFACER LES MAUVAISES ROUTES.

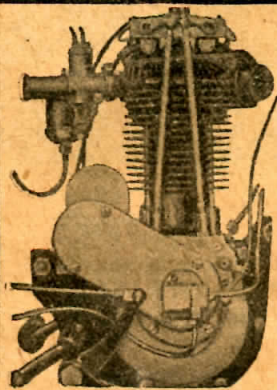


AUTREFOIS



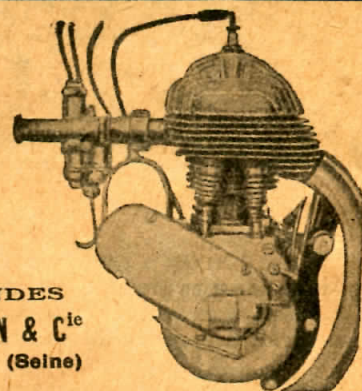
AUJOURD'HUI





MOTEURS VOISIN

350 cmc. A SOUPAPES LATÉRALES
350 cmc. A CULBUTEURS
250 cmc. 2 TEMPS



TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES
SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C^{ie}
8 à 16, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : WAGRAM 50-36

ROYAL-MOTO

LA GRANDE SPÉCIALITÉ du BLOC MOTEUR
présentera au SALON 1928 (Stand 97, Grande Nef
des modèles entièrement NOUVEAUX et MODERNES
SA DERNIÈRE CRÉATION, LA

350 cmc. 4 temps, Bloc moteur Massardier

transformable facilement en 500 cmc. par le remplacement du cylindre et du piston seulement.

UN BLOC MOTEUR DE MOTO...

MUNI DE PIGNONS D'AUTOMOBILE...

USINES, 12, Rue Dupuytren
Saint-Étienne (Loire)

BUREAU COMMERCIAL
70, Av. de la Grande-Armée
PARIS (17) Wagram 80-35

Velocette

EST BIEN LA MOTO
DES CHAMPIONS
-:- Jugez ses victoires -:-

TOURIST TROPHY ANGLAIS

1^{er} BENNET sur Velocette
2^e WLLIS sur Velocette
5^e HIKS sur Velocette
(moyenne horaire 110 km.)

CHAMPIONNAT A BROOKLANDS

HIKS battant 350 cmc., 500 cmc., 1.000 cmc.
(Vitesse horaire 166 km. 300)

La Velocette de Série est terriblement vite

ORLÉANS - ACCESSOIRES

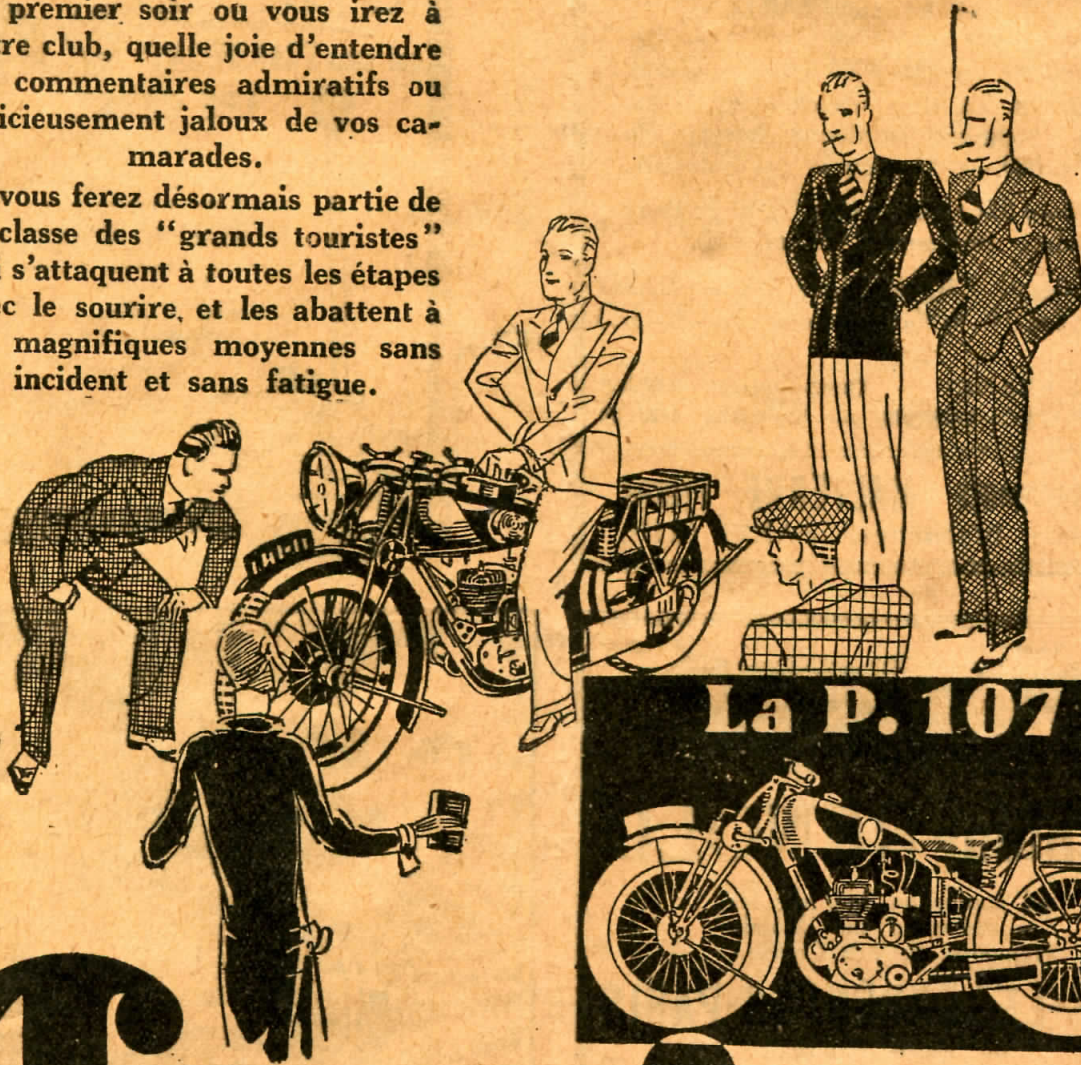
7, Place de la Porte d'Orléans - PARIS (14^e)
- AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE ET LES COLONIES -

une moto qui vous classe

Vous serez fier de votre P. 107,
fier de sa beauté, fier de ses per-
formances, fier de posséder la ma-
chine française la plus moderne.

Le premier soir ou vous irez à
votre club, quelle joie d'entendre
les commentaires admiratifs ou
délicieusement jaloux de vos ca-
marades.

Et vous ferez désormais partie de
la classe des "grands touristes"
qui s'attaquent à toutes les étapes
avec le sourire, et les abattent à
de magnifiques moyennes sans
incident et sans fatigue.



Peugeot

Catalogue franco sur demande

aux Usines de BEAULIEU (Doubs)

7431



Moto DS après
l'endurance,
500 cc. la vitesse...

Après les
**COURSES DE CÔTE DE CHATEAU-THIERRY
ET DES 17 TOURNANTS**

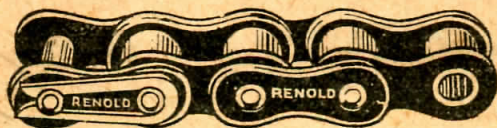
A. Lambert sur **DS 1000** cmc., remporte,
à **Monthléry**, les trois manches des Motos
holides, atteignant la vitesse horaire de
175 km. 069, et la Course des Side-cars.

Toul-Nancy (Side-cars) record battu de deux
minutes (moyenne : 129 km. 106).

A la Course de *Côte de Chanteloup*. 1^{er} **LAM-
BERT**, en 1 m. 11 s. 4/5 (ancien record : 1 m. 20 s. 3/5)

Magnéto FRANCE — **Carburateur AMAC**
Pneus HUTCHINSON — **Bougies UNUS**

Établissements MALTERRE Frères
13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)



La Chaîne RENOLD

qui équipe les Marques les
plus réputées du Monde
- remporte dans la Course -

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

un brillant résultat.

Catégorie 175 cc. — 1^{ers} *Mouret, Bodart, Stern*
sur **SAN-SOU-PAP** ;

Catégorie 250 cc. — 1^{ers} *Garot, Quenette, Gillot*
sur **TERROT** ;

Catégorie 500 cc. — 1^{er} *Naas* sur **GNOME-
RHONE**.

Demandez-la à votre Agent de Motos

Tarif et Notice N° 1027, franco sur demande.

à **RENOLD CHAINS Ltd**

14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

*Vous augmenterez
vos moyennes avec*

LES BOITES DE VITESSES

Picard

qui sans **TRANSFORMER**

LES CADRES

se monteront sur

toutes motos

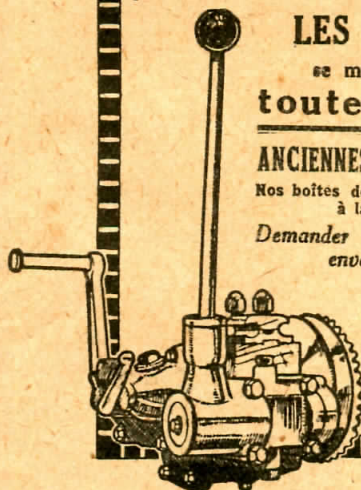
ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent-être graissées
à la Kervoline

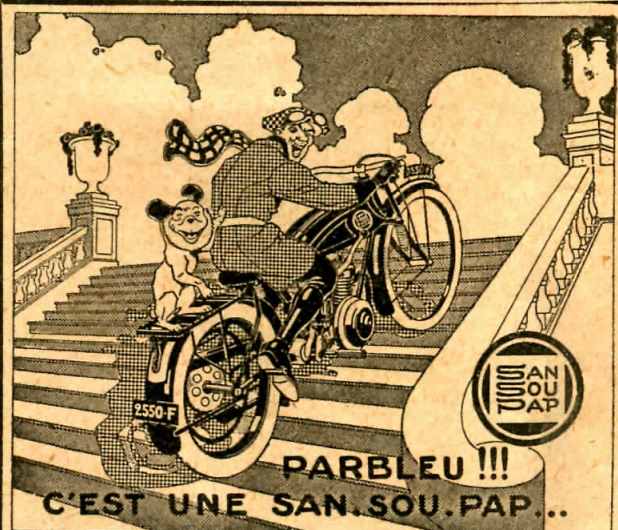
Demandez la notice M. R.
envoyée gratis

C. PICARD

26, rue Carnot
COURBEVOIE (Seine)



A. G. SWEERTS

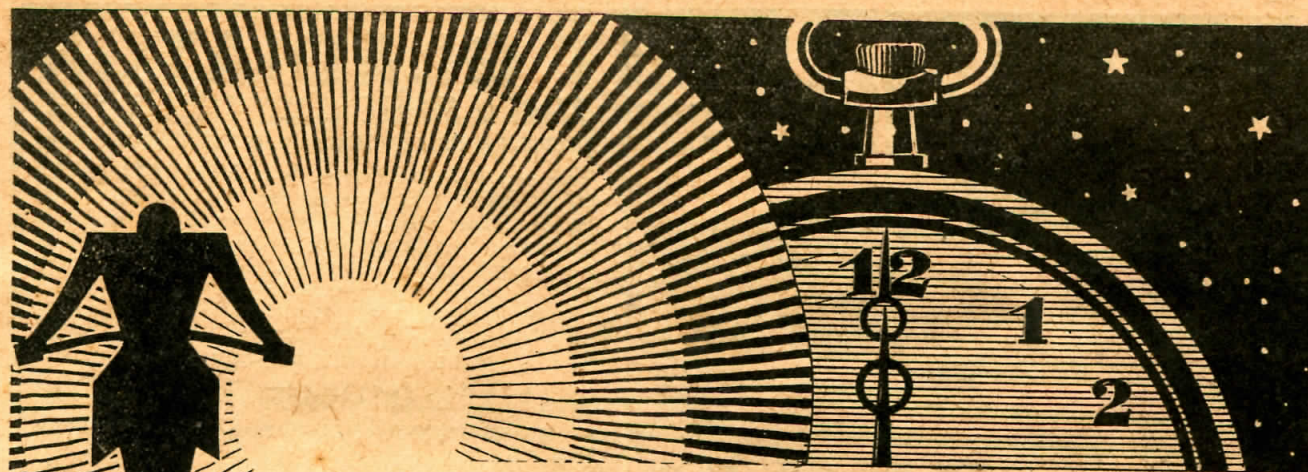


LA MOTO QUI DURE

Catalogues Illustrés et Conditions de vente en 12 mois, sur demande à

MOTEX

154, Boulevard Haussmann - PARIS (8^e)



Cette nuit à minuit...

Cette nuit à minuit, retour à l'heure d'hiver. Dès demain il fera donc nuit très tôt. Si vous n'avez pas un bon éclairage sur votre moto mieux vaut la remiser... jusqu'à l'été prochain. Ce serait dommage!

Faites poser sans tarder votre Radios
 Votre garagiste peut vous poser "à la minute" un équipement Radios (320 fr. pose comprise). Quel plaisir alors de pouvoir rouler à pleins gaz en pleine nuit! Et pas d'ennuis avec votre éclairage, pas de frais d'entretien : Radios vous éclairera pendant des années, à 280 mètres!

Documentation complète et gratuite

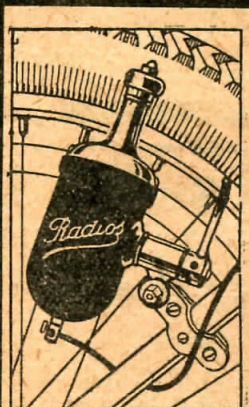
Demandez la notice illustrée afin de mieux connaître les services que vous rendra l'éclairage Radios — puissant, sûr, économique, garanti un an.

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

RADIOS

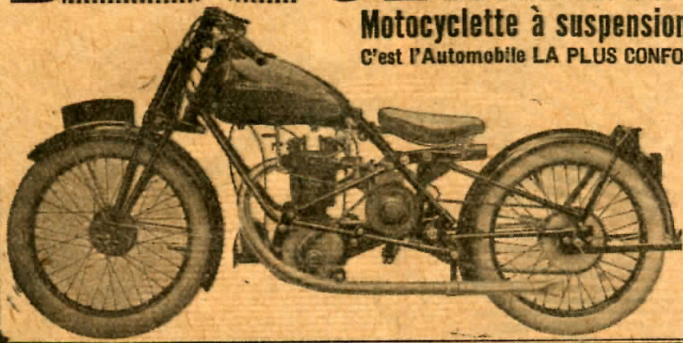
pour Cycles et Motos

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



Ce croquis montre l'entraînement de la dynamo par le pneu arrière : une manette à manoeuvrer et c'est tout.

BERCEUSE CLÉMENT GLADIATOR



Motocyclette à suspension AVANT et ARRIÈRE Transmission à rendement intégral — Breveté S. G. D. G.
C'est l'Automobile LA PLUS CONFORTABLE, LA PLUS SURE et la PLUS ÉCONOMIQUE existant.

Elle permet à tous l'usage de la MOTOCYCLETTE SANS FATIGUE même sur les plus mauvaises routes et de réaliser avec SÉCURITÉ des vitesses moyennes inconnues jusqu'à ce jour, grâce à l'utilisation sans aucune perte de la puissance du moteur.

DEMANDEZ LE NOUVEAU CATALOGUE

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE DES CYCLES
CLÉMENT-GLADIATOR — 76, Grande-Rue, 76 —
PRÉ-ST-GERVAIS (Seine)

256 Km. à l'heure

Record du Monde établi à Arpajon le 11 Octobre 1925
sur Motocyclette INDIAN équipée avec les

CHAINES

DUCKWORTH

pour

MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS

LES PLUS RÉSISTANTES — LES PLUS DURABLES

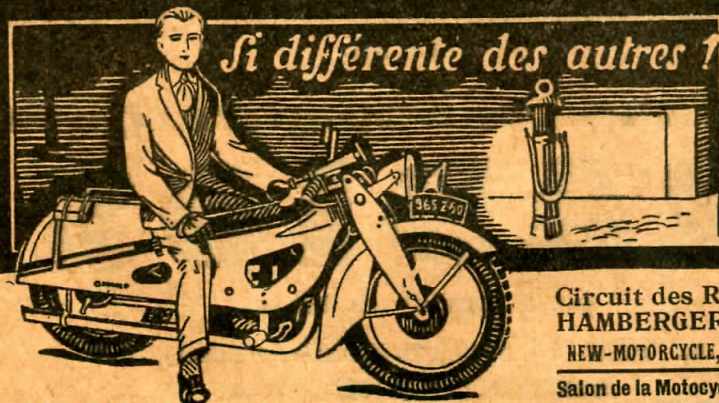
MONOPOLE POUR LA FRANCE

C. COMIOT

87, Boul^d GOUVION - S^t CYR. PARIS

TÉLÉPH. WAGRAM 03-26.

TÉLÉGR.: COMIOT-PARIS



Paris-Moto

79 Avenue des Ternes — PARIS

Agent Général

de la

NEW-MOTORCYCLE

Circuit des Routes Pavées, Catégorie 600 cc., Side-car, HAMBERGER sur machine en série 500 cc., se classe 2^e.

NEW-MOTORCYCLE, 77, Avenue d'Antony, à CHATENAY (Seine) - Tél. : 68 à Chatenay

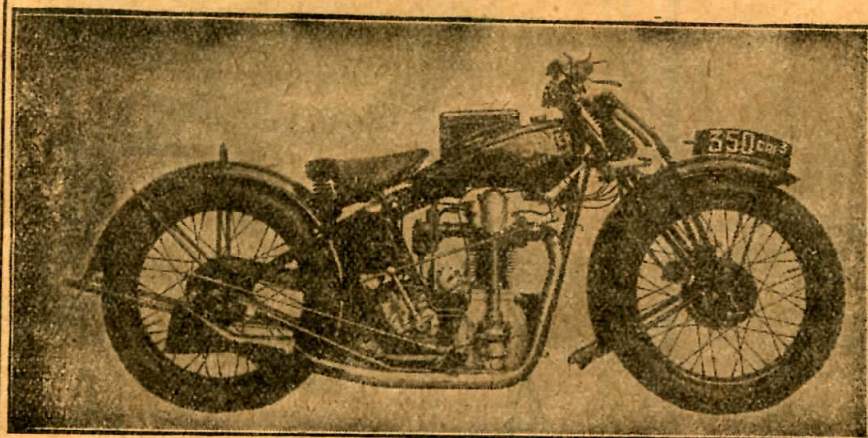
Salon de la Motocyclette, 25 Octobre-4 Novembre 1928 : Stand 149, Grande Nef

*Demandez des
renseignements
sur le modèle*

SOYER & C^{IE}
350 cc.

arbre à cames en tête

LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



- **MEETING -**
DE BOULOGNE
RALLYE SOUBITEZ

1^{er} PROAL sur
SOYER 350^{cmc.}
arbre à cames
- en tête. -

- LIVRAISON IMMÉDIATE -

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

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



TONELINE

HUILE POUR AUTOS

VOUS

PRÉSENTE :

LE TRIGO.

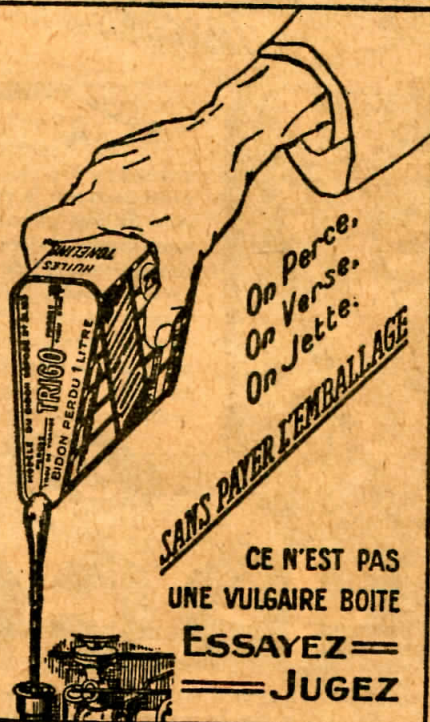
BIDON PERDU D'UN LITRE

CONTENU & CONTENANT

SONT UNE

PERFECTION TECHNIQUE

RÉCLAMEZ LE TRIGO. "TONELINE" AUX GARAGES



*On Perce,
On Verse,
On Jette.*

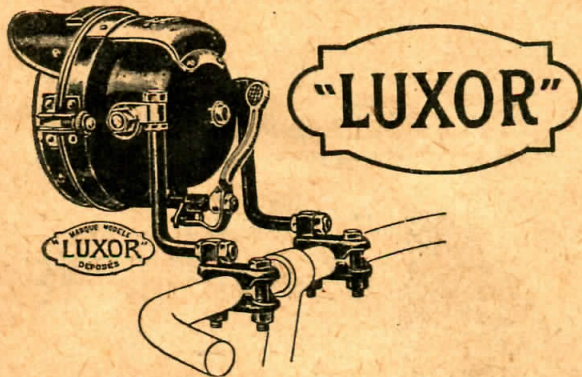
SANS PAYER L'EMBALLAGE

CE N'EST PAS
UNE VULGAIRE BOITE

**ESSAYEZ =
= JUGEZ**

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

UNE MARQUE!!!
ET FABRICATION
IRREPROCHABLE !!



Motocyclistes !! qui désirez voyager sans ennuis et sans panne d'éclairage, adaptez sur vos machines, les appareils "Luxor", les seuls conçus et construits techniquement.

Tous nos appareils peuvent être fournis avec dispositif pour fourche parallélogramme.

En vente partout, exigez-les de votre fournisseur

TRAIZET et C^o, Fabricants, 3, Rue Tesson, Paris (X^e)



SAKER



33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

**SELLE TANDEM
 - REPOSE-PIEDS -
 PROTÈGE-JAMBES
 GRIPPE-GENOUX**



BREVETÉ

S.G.D.G

**SACOOHES — TROUSSE COFFRE,
 SAO TOURISTE, BOITE à CHAMBRE
 à AIR — PORTE-BOUGIE**

FABRIQUE LA PLUS IMPORTANTE

D'ACCESSOIRES

pour

MOTOCYCLETTES



*Négligence
 couteuse!*



A VANT de partir en voyage, vérifiez minutieusement la pression de vos pneus, si vous voulez éviter les désagréments de la route.

Employez le vérificateur de pression EDCO qui vous permet d'effectuer en peu de temps cette opération.

33
frs

EDCO

Demandez le aujourd'hui même à votre garagiste ou à votre fournisseur habituel.

103

Novi ne fait pas de publicité...

l'ALTERNOVI

se charge de la faire sur la Route.

- Il donne un éclairage de 80 bougies.
- Il se monte sur toutes les machines.
- Il ne pèse que 1 k. 200.
- Il ne coûte que 430 fr. (complet et prêt à poser) avec projecteur de 200^m; lanterne arrière; commutateur route, code et ville... Il est vrai qu'il sort à la cadence de 200 par jour du

**42, Rue des Grilles,
 à PANTIN**

(Téléphone : COMBAT 14-42)

40 montages différents livrés complets prêts à poser (Supplément: 10 fr.)

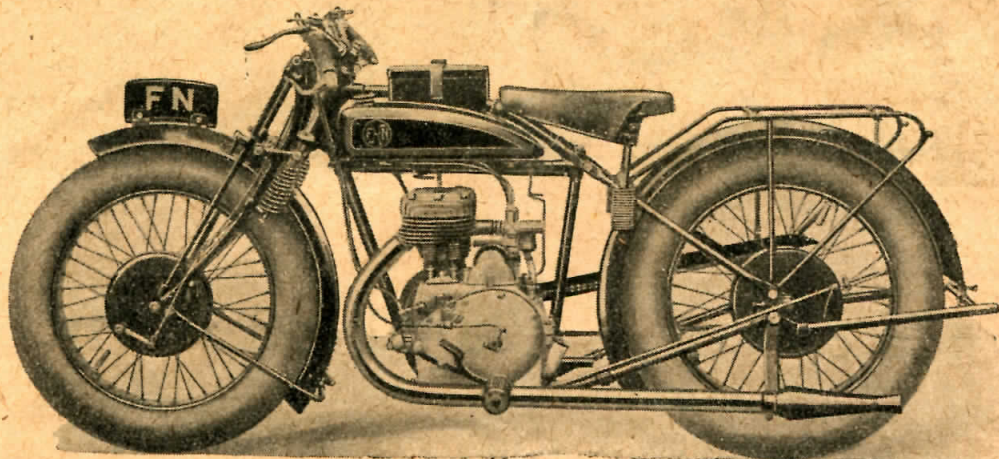
Nous nous chargeons de la pose de nos Appareils sur toutes les Motocyclettes.



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIÈGE
— (Belgique) —

LES NOUVELLES SÉRIES 1929

sont à même de satisfaire les Amateurs les plus exigeants.



LA 350 CMC. NORMALE.

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE — Tél. : Wagram 94-27

OUVERT LE DIMANCHE
THE MOTORIST
TOUTE LA JOURNÉE

41 AV. DES TERNES
28 R. DES ACACIAS

TEL. GALV. 77-64
WAGR. 12-20

PARIS 17^{ème}

VÊTEMENTS
DE CUIR

BONNETERIE
SPORT

SACOCHE
MOTO

EQUIPEMENTS
ANGLAIS &
AMERICAINS

W. G. SWEET'S

GANTS

TRENCH-
COATS

SACS
TYROLIENS

SERRE-
TÊTES

RECLAME

SERRE-
TÊTE CUIR
25 fr.

SACS DOS
25 fr.

OFFRE AUX MOTOCYCLISTES

SON ÉQUIPEMENT COMPLET
COMPOSÉ DE :

- 1 SACOCHE
- 1 SUROIT
- 1 SERRE-TÊTE
- 1 LUNETTE
- 1 VÊTEMENT HUILÉ
- 1 BACHE
- 1 CUISSARD
- 1 ENTONNOIR
- 1 PAIRE DE MOUFLES CUIR



pour **129** fr.

RÉCLAME

SACOCHE
MOTO
25 fr.

MANTEAU
HUILÉ
25 fr.

BON POUR

UN SUROIT NEUF envoyé avec
notre Catalogue (véritable revue illustrée en
couleurs de l'Équipement du Motocycliste)
contre 3 francs en timbres-poste.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

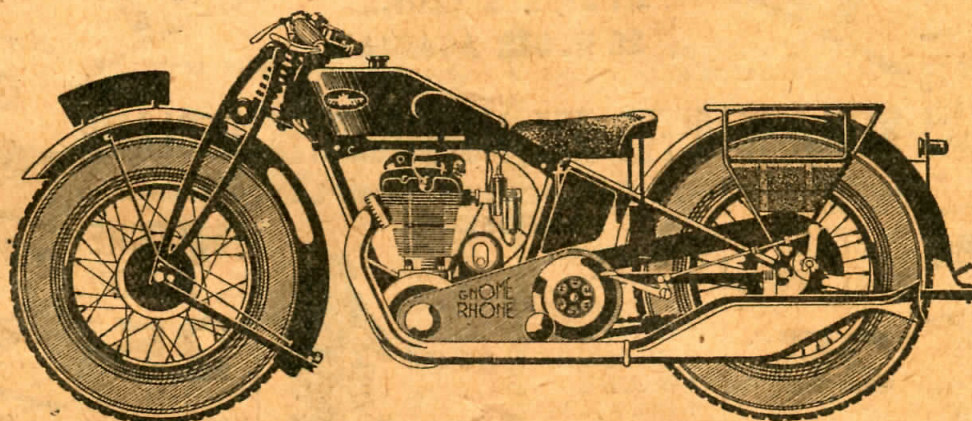
GNOME RHONE

175 cmc. . . . 3.000 et 3.300 fr.

250 cmc. 4.600 fr.

500 cmc., Sport. . . 6.500 fr.

500 cmc., Super-Sport. . 7.500 fr.



Motocyclette 500 cmc., Supersport, Type D. 4.

SIÈGE 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^E 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
PARAÎSSANT 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

Apparences

Bien que le public moderne soit plus averti des choses de la mécanique, il est indéniable que, dans la plupart des cas, une automobile se vend grâce à la beauté de sa carrosserie plutôt qu'à cause de la perfection de son châssis. Pour beaucoup d'automobilistes, les connaissances mécaniques se résument à quelques vagues formules; mais combien ignorent, par exemple, comment se graisse leur moteur ou d'autres points aussi importants. Pour beaucoup, toute leur science consiste à changer une bougie et à nettoyer un gicleur. Graissage, réglage, tout cela est abandonné au garagiste et cela, après tout, vaut mieux que de commettre des erreurs et des oublis. Le constructeur moderne s'efforce d'ailleurs de simplifier le plus possible l'entretien du châssis et à réduire ainsi les soins à lui donner. Et l'acheteur ne s'en plaint pas. Il ne s'occupe plus que de l'aspect de la carrosserie, par amour-propre, et de son confort intérieur.

Le motocycliste est très différent, à l'heure actuelle, de l'automobiliste, car lui est un amateur passionné de mécanique. Il aime son moteur, en connaît les moindres particularités, le vérifie, le règle, le bichonne.

Il sait la valeur des perfectionnements qui sont apportés. Il se documente sans cesse. Un motocycliste ignorant est une rareté. Mais n'ayons pas d'illusion, le mouvement motocycliste retrace le mouvement automobiliste avec un décalage de quelques années et les constructeurs se rendent très bien compte que, pour développer l'usage de la moto, il faut en simplifier l'entretien. En même temps, les questions d'apparence et de confort prennent une importance croissante. A l'heure actuelle, entre deux

machines présentant les mêmes perfectionnements mécaniques et donnant les mêmes résultats comme rendement, la faveur de l'acheteur ira à celle dont les lignes seront les plus belles.

Le fini est sans cesse amélioré et on s'efforce de le rendre aussi durable que possible. Auparavant, les réservoirs étaient soudés et étaient émaillés à froid. Ils perdaient rapidement leur éclat primitif. Actuellement, ils sont soudés à l'autogène et, ainsi peuvent, sans inconvénient, être émaillés à chaud et ainsi ils conservent leur aspect. Les émaux cellulosiques sont également de plus en plus employés. Le chromage plus

solide que le nickelage, se substitue peu à peu à ce dernier. Le motocycliste aujourd'hui tient sa machine beaucoup plus propre et il faut l'encourager dans cette voie en facilitant le nettoyage. On remarque des progrès en ce sens. On évite, sur les machines actuelles, les angles vifs. Tout s'arrondit et s'harmonise. Les saillies et les creux disparaissent. Nous n'en sommes pas encore au mécanisme entièrement protégé, mais cela est possible (il y a belle lurette que les premières Motosacoche l'ont prouvé) et se réalisera au cours des années qui vont venir. Les qualités mécaniques ne sont pas seules à se développer, mais aussi l'apparence, le fini et le confort. Et en même temps la motocyclette s'impose à un public de plus en plus nombreux.

SOMMAIRE

N^o 291

Samedi 6 Octobre 1928

Par-ci, par-là	1041
Les Fourches, par Demol.	1042
Nos Essais :	
Le sidecar : Le Bernardei, par Maxend...	1045
Le Sport de la Semaine.	1047
La Côte de Gaillon :	
Un breelan de recordmen.	1048
L'embrayage, par H.-P. Borestroke	1050
Le Carburateur Griffon..	1051
La Page des Trimoteurs .	1052
L'Alternovi	1053
Propos d'Octobre, par Jean-Jacques.....	1054
La Moto aux Etats-Unis, par M. Jean Vurpillot.	1055
Dans nos Clubs	1056
La Moto-duo P. A. L. ...	1059
Le Courrier de la Semaine	1061

Larges orifices

Lorsqu'on ravitaille avec une pompe à essence tout va bien et l'on ne perd pas d'essence, mais il en est autrement avec des bidons. La plupart du temps le gros entonnoir a un bec trop large, et l'on prend un petit entonnoir. Une bonne partie de l'essence saute au dehors.

De plus, la plupart des bouchons vissés sont peu étanches. Ne serait-il pas préférable de prévoir un large orifice rectangulaire fermé par un couvercle maintenu au moyen d'un système de levier. On aurait alors l'avantage de pouvoir apercevoir ce qu'il y a d'essence dans le réservoir et d'éviter ainsi de laisser déborder un carburant coûteux.

L'orifice de remplissage du réservoir d'huile est souvent mal placé et trop petit, en sorte qu'il arrive que l'huile coule à côté, ce qui n'est ni propre, ni économique. Une fermeture du système indiqué plus haut serait là encore plus pratique.

Et quel travail que de verser de l'huile dans une boîte de vitesse. L'orifice est trop petit et l'huile coule si lentement. Elle est tellement épaisse, que l'introduire avec une seringue est également peu aisé. On peut, il est vrai, chauffer l'huile, mais c'est une complication de plus.

Pourquoi, également, tous les carters de moteur ne comportent-ils pas un orifice de remplissage pour permettre de verser de l'huile fraîche après la vidange.

Ce sont là, évidemment, des points de détail, mais ils ont une grande importance pratique.

Une mode disparue : les flasques

Il y a six ou sept ans, la mode était aux roues flasquées. On n'en voit plus à l'heure actuelle. Les roues flasquées n'étaient pas sans avantages. Elles donnaient à la machine un aspect plus trapu, plus robuste. En aluminium poli ou parfois en cuivre rouge, elles étaient élégantes. Elles facilitaient le nettoyage de la machine et nous ne savons rien de plus odieux que le nettoyage d'une roue à rayons métalliques. Cette disparition des roues flasquées est d'autant plus curieuse que les roues à voile plein se trouvent sur une multitude de voitures et que des flasques sont montés sur les roues à rayons métalliques d'automobiles de grand luxe.

Plusieurs causes ont amené la disparition des flasques sur les roues de motocyclettes. Le prix n'est probablement pas la raison essentielle. On a surtout reproché aux flasques d'offrir une prise sérieuse au vent, quand il souffle de côté, et d'affecter la direction. Par un vent latéral faible, cette influence est peu sensible, mais elle est effectivement très sensible par un fort vent. Nous l'avons souvent constaté sur une grosse Indian que nous avions alors. Un autre défaut des flasques, c'étaient qu'elles rongeaient les rayons. Une roue n'est jamais complètement rigide et, par suite des déformations de la roue, les flasques frottent contre les rayons. De plus, si des ruptures se produisent, on ne s'en aperçoit pas. Les flasques étaient également gênants pour le démontage des pneus et empêchaient de rabattre les leviers à fond. Ils étaient enclins à ferrailer et à résonner et cette cause est sérieuse : le carter de chaîne, qui est certainement beaucoup plus utile, a presque complètement disparu pour cette raison. Aussi ne croyons-nous pas que les flasques réapparaissent.

Mais peut-on être aussi affirmatif en ce qui concerne les roues à voile plein ? Celles-ci, malgré les apparences, ne sont guère plus lourdes que les roues à rayon. Elles sont très économiques à construire, faciles à nettoyer, mais elles ont le défaut

d'une trop grande rigidité verticale et d'une rigidité latérale inférieure à celle des roues à rayons. Avec des fourches arrière rigides et des pneus de faible section, elles seraient moins confortables. En cas de chute, elles ne fléchissent pas, mais c'est le cadre de la machine qui subirait tout l'effort. Et, bien entendu, en commun avec les flasques elles affecteraient la direction par fort vent de côté. Elles ne semblent donc pas, elles non plus, constituer pour nos motocyclettes la solution idéale.

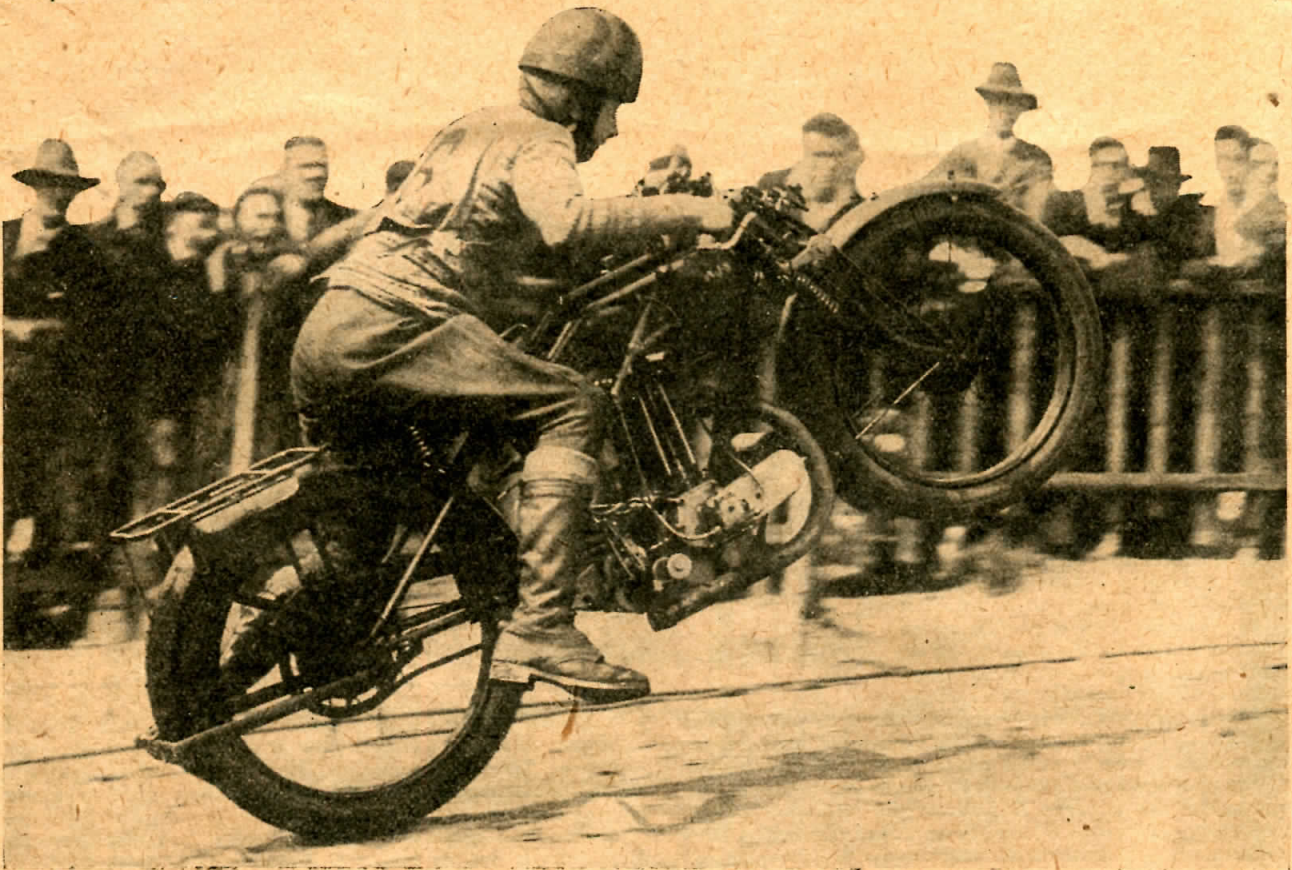
Trop de tuyauteries

Alors qu'un moteur de voiture est beaucoup plus compliqué qu'un moteur de motocyclette, il semble beaucoup plus simple et ne présente pas cet enchevêtrement de câbles et de tuyauteries. Cela est particulièrement apparent en ce qui concerne le graissage. Prenons un moteur de voiture à graissage sous pression. Rien n'apparaît du système de graissage que le tuyau qui va au manomètre, mais aucun réservoir d'huile, de forme bizarre et de faible contenance, accroché tant bien que mal sur la voiture. C'est le fond du carter qui constitue un réservoir de grande capacité qui ne risque nullement de fuir. Aucune tuyauterie apparente, rien que des canaux forés dans le carter et dans le vilebrequin.

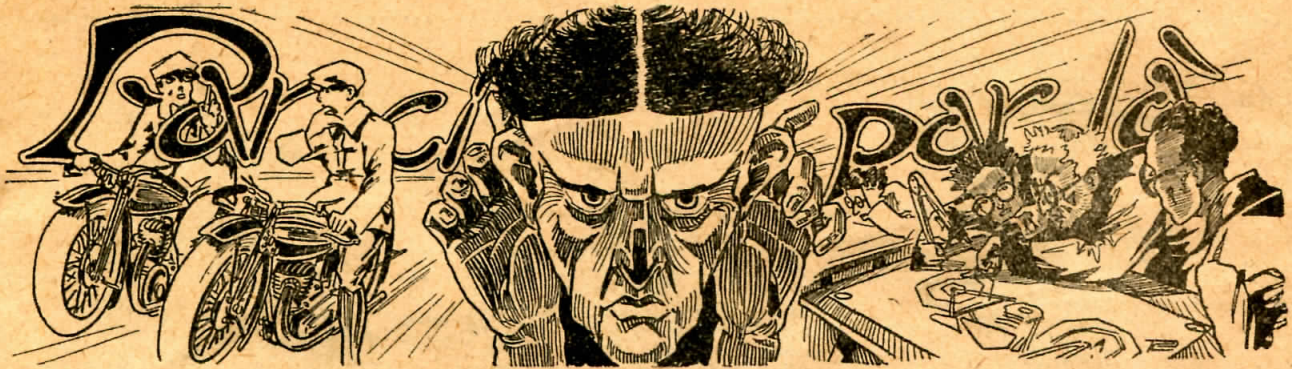
Aucun de ces raccords au ras desquels les tubes se rompent.

Sur nos moteurs, la pompe est accrochée sur le couvercle de distribution ou sur le carter de magnéto. Elle fait saillie et est exposée aux chocs. Sur le moteur de voiture, elle est à la base du carter et noyée dans l'huile. Son fonctionnement est si sûr que, sur un grand nombre d'automobiles, il n'y a même pas un manomètre d'huile. On maintient le niveau de l'huile dans le carter et c'est tout. C'est ainsi qu'un système de graissage, en somme compliqué, ne risque de donner aucun ennui.

Sur beaucoup de moteurs de motos, on tend à substituer un système de graissage sous pression au barbotage et, en plus, à faire circuler l'huile entre le moteur et le réservoir.



Un démarrage sensationnel : Briden, lors d'un kilomètre, départ arrêté. Sans doute la vigueur du moteur est assez bien matérialisée, mais il faut aussi un cert. in agrippage du pneu arrière et un peu de sang-froid.



Le Salon de l'Automobile

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Lucien Psalty, agent d'Indian

C'est le 4 octobre qu'ouvre le Salon de l'Automobile. Cette année on a séparé l'automobile de la motocyclette; nous croyons que c'est la meilleure solution que l'on ait pu donner. En effet, la motocyclette a pris une extension formidable ces temps derniers, or, il se trouvait qu'elle était resserrée dans le noir balcon qui est à droite du Salon qu'on lui octroyait généreusement. Cette année, pour la seconde fois (puisque aussitôt après la guerre on avait tenté le Salon de la Motocyclette séparé) on tente cet essai; mais cette année 1928 doit voir le succès de la motocyclette. A cela, nous ajouterons que la T. S. F. viendra augmenter le nombre de visiteurs ainsi que la partie accessoires automobiles, motocyclistes, pneus... Nul doute que le Salon de la Motocyclette ne remporte un succès beaucoup plus grandiose que celui du Salon de l'Automobile. Ce ne sera d'ailleurs que justice, car il ne faut pas oublier que la moto s'adresse en grande partie à de petites aisances et bourses modestes, par conséquent à la majorité des Français. Beaucoup de stands ont pris une ampleur imprévue, cela va permettre aux constructeurs de motocyclettes d'exposer, avec toute la largeur de vue qu'ils ont tant de fois désirée, les merveilleux modèles qu'ils présentent. L'an dernier, nous avons remarqué une amélioration des plus sensibles dans l'Industrie Motocycliste; malheureusement, la place avait fait défaut à nos constructeurs qui avaient du restreindre leur présentation. Cette année, rien ne subsiste de ces critiques.

En allant à Montlhéry...

Ne vous embarquez jamais sur les pavés qui, pendant 25 kilomètres vous conduisent à l'Autodrome, sans avoir, au préalable, fait le plein non seulement de vos réservoirs, mais aussi avoir contrôlé vos écrous, etc... En tout cas, juste à la porte d'Orléans, sur la grande place nouvelle avant la sortie, vous avez un stockiste de tous les accessoires motocyclistes, si minimes soient-ils: munissez-vous de ce qu'il faut chez Orléans-Accessoires, et vous arriverez sain et sauf à l'Autodrome: c'est un bon conseil.

L'Allemagne nous « a »

La Néander est une très belle machine: certains constructeurs français parlent de prendre la licence pour la France: elle ne serait pas chère; songez que fabriquée en Allemagne, elle revient, en 500 cmc., à Paris à moins de 8.000 fr.: en licence, elle coûterait au moins 1.200 francs meilleur marché!

Mais là où les Allemands nous ont, c'est lorsque l'agent de la Néander, venu nous voir à *Moto Revue*, nous dit que pendant les mois d'été, il sortait des Contributions de Berlin une moyenne mensuelle de 2.000 motos! Que doit-ce être dans tout le reste du Reich?

A notre avis, l'Allemagne ne sera pas longue à battre l'Angleterre sur le nombre de motos en circulation. Quant à la qualité?... Il y a de la relativité en tout, mais enfin, la foule qui entourait la Néander, sise ce jour-là devant *Moto Revue*, nous prouve que les Anglaises ne sont pas seules admirées.

Des deuils

Le fabricant bien connu des moteurs L. M. P., dont les succès actuels sont si nombreux, vient de perdre subitement son oncle. Nos condoléances.

M. Laffont, le directeur des Etablissements Gilardoni, vient de perdre sa mère. *Moto Revue* et tous les motocyclistes lui adressent leurs plus sympathiques condoléances.

Un accident regrettable vient d'accabler la jeune firme Rochester. Le directeur commercial, M. Ajus, circulait dimanche passé en motocyclette lorsqu'il fut heurté brutalement par une camionnette sur la place principale de Rosny-sous-Bois; il eut le crâne fracassé et fut tué sur le coup. *Moto Revue* adresse à la famille et à la firme ses sympathies émuës.

ET SEXÉ.

Les haricots de Soissons, en Galicie

C'est Sexé qui nous écrit le 23 septembre de Lwow (Lemberg). « Ah! que j'ai trouvé la route pénible, très pénible; (eh! eh! Sexé qui a les reins rompus!! ah! c'est du nouveau!) La route est molle, ou très défoncée à travers la Galicie. Quant aux pavés dans cette grande ville, ils ressemblent étrangement à ceux de la route directe de Soissons: aussi, les motos sont rares ici! Je me défile vers Czernovitz puis... la Roumanie.

Robert SEXÉ.

Ajoutons que Lwow, Lemberg ou Léopol sont une même ville, tristement célèbre d'ailleurs durant la grande guerre.

JURISPRUDENCE NOUVELLE

À bas les chiens

Le tribunal de la Meuse, section de Saint-Mihiel, revenant sur une jurisprudence antérieure, vient de condamner (le 19 septembre 1928) pour blessures involontaires et contravention connexe (articles 320 et 475 § 7 du code pénal) à deux amendes de 16 et 5 francs, une personne dont le chien avait provoqué la chute d'un motocycliste en se jetant dans les roues de la machine. Le tribunal a estimé que la violation du règlement obligeant les propriétaires de chiens à retenir ceux-ci quand ils veulent se jeter sur les passants (article 475 § 7) engage la responsabilité pénale du propriétaire de l'animal en cas de blessures ou de mort (article 320 du Code pénal)

Voici une nouvelle dont les conséquences peuvent être considérables pour l'automobile et surtout la motocyclette, car elle ouvre une ère nouvelle de plus régulière justice si l'on peut dire. Nous remercions vivement notre correspondant abonné 82.045 de cette importante communication au nom de tous les usagers de la route.

Eh oui! Tout arrive. M. Lucien Psalty, 50, rue Brunel, l'actif agent des motocyclettes anglaises les plus réputées, vient de passer un accord avec M. Segond, l'agent général pour la France et les colonies, et bien connu de Paris et Marseille des motocyclettes Américaines Indian. Aux termes de cette convention, M. L. Psalty devient agent pour Paris d'Indian et voilà comment le magasin si bien placé du sympathique agent va se rehausser des tons flamboyamment rouges des Indian nouveaux modèles: d'ailleurs, l'exposition en est déjà commencée.

Paris-Vienne a été réalisé

Comme nous avons regretté que la performance de Bernard et Marc de relier Paris-Vienne (Autriche) en moins de 24 h., n'ait pu avoir lieu par suite du veto des pouvoirs de la Fédération à laquelle ils appartiennent; c'est dommage parce que, dans tous les sports, dans tous les pays, les performances « sérieuses » sont à l'ordre du jour; voyez en aviation, en automobile, les raids récents en étoile.

Cependant, Hector du Jacquière qui fait partie de la 2 F. M. a obtenu facilement l'autorisation des pouvoirs pour essayer ce raid sans limite de temps, mais dans le minimum touristique... selon le programme même de cette 2 F. M. Il a abattu les 1.482 km. en une seule étape en 38 h. 30' sur d'ailleurs routes en Allemagne, des borbiers jusqu'à Budapest et il continue sur Bucarest. Tous les clubs étrangers ont contrôlé son passage sur sa C. P. Roico. Le départ fut officialisé par le M. C. Saint-Denis au nom de la 2 F. M.

Le numéro du Salon ne sera pas vendu moins de 10 francs au Salon, même aux Alonnés

...Car nous avons des contrats avec nos vendeuses et des fournisseurs, et nous ne pouvons faire comme l'an dernier. Donc, abonnés, commandez votre numéro dès ce jour. Pour vous offrir toutes garanties de réception de votre numéro, l'envoi des numéros du Salon aux acheteurs et la liste seront instruments devant huissier qui en dressera un constat: ceci pour éviter les désagréments de l'an dernier où certains se plaignaient de n'avoir pas reçu leur exemplaire.

(Nous reportons au 19 la date limite de commandes du numéro du Salon).

Les passages à niveaux

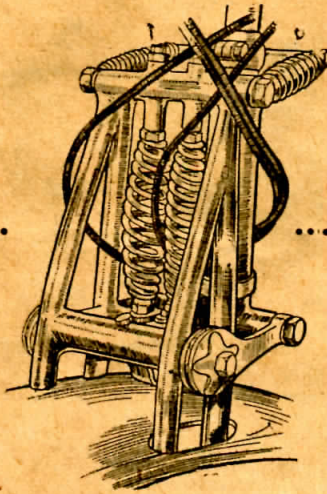
Une motocyclette, sur laquelle avaient pris place MM. Hippolyte Mouchet, boulanger, 43 ans, et Richard Lefort, propriétaire, a été tamponnée à un passage à niveau entre La Plaine et Saint-Michel, par un train venant de cette dernière localité.

Grièvement blessés, les deux motocyclistes ont été transportés à l'Hôtel-Dieu où M. Hippolyte Mouchet est mort. L'état de son compagnon reste inquiétant.

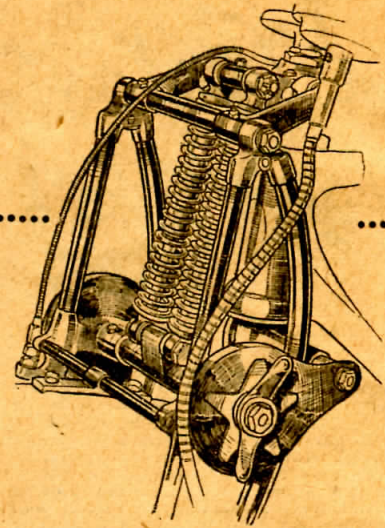
Croit-on tout de même que les Compagnies vont rester éternellement non-responsables de cet état de choses incompatible avec l'époque?

La Fourche

par Ch. DEMOL, *Ingénieur*



La fourche avant est un organe de direction indiscutable : la chasse et l'inclinaison de la fourche sont actuellement très bien étudiées et M. Demol va nous dire d'où proviennent tant d'insuccès des motocyclistes pas assez avertis sur ce sujet



En ce qui concerne le point de vue cadre, c'est-à-dire la fourche, pièce métallique, en tant que support du mécanisme et du pilote, le problème qui ne présente d'ailleurs que peu de difficultés est en général bien traité. Nos fourches sont solides, elles résistent bien aux efforts localisés dans le plan de la moto. La question de rigidité latérale semble malheureusement laissée de côté.

tement de la fourche, c'est-à-dire l'axe de la potence ; et enfin, la chasse qui est la distance MN (fig. 1) entre le point de contact N pneu-sol et le point de percée M de l'axe de la potence avec la surface de roulement, la route. Le terme point de contact pneu-sol est sans doute assez théorique, car pratiquement, avec un pneu de forte section et peu gonflé surtout, on a une surface de contact plutôt qu'un point.

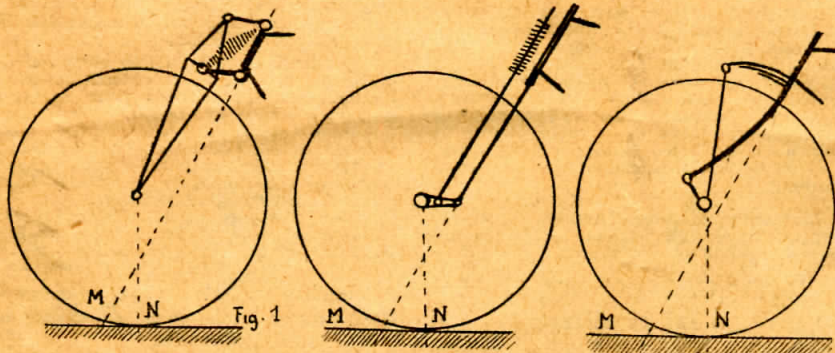
Voyons d'abord la chasse définie ci-dessus. La chasse diffère beaucoup d'une moto à l'autre. La détermination de sa

varie avec les mouvements de la fourche, provoqués par les chocs de la route.

Sur toutes les motos, la chasse est positive. Nous entendons par là qu'elle s'étend en avant du point de contact pneu-sol, dans le sens de la marche de la moto. Comme elle est variable, on conçoit que pour un grand mouvement de la fourche, elle peut devenir négative, surtout si sa valeur positive normale est faible ; cela se produit rarement en pratique.

Examinons donc la chasse positive. Les schémas figure 1 donnent des types de fourches employées en motocyclettes et elles sont dessinées telles qu'elles offrent une chasse positive, comme il en est en pratique sur toute les machines.

Le guidon de la machine donnant la ligne droite, les deux roues étant dans le même plan, la moto à l'arrêt est uniquement soumise à la pesanteur. Si nous donnons au guidon une légère impulsion, la fourche continue son mouvement d'elle-même et la roue avant se met en travers de sa position primitive. Si on dépasse



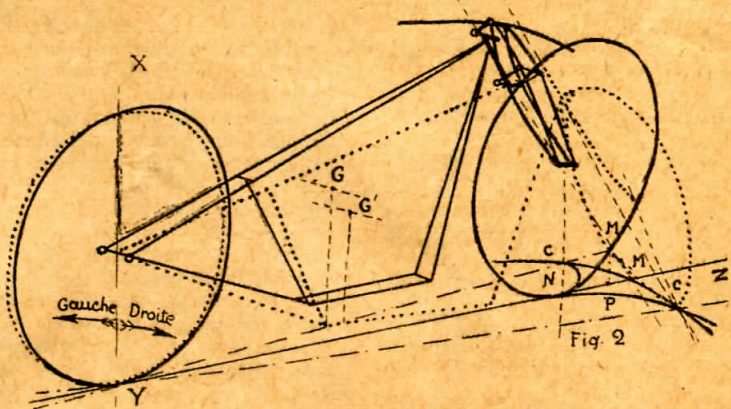
Pour ce qui regarde la suspension, nos fourches sont « élastiques » et d'action assez progressive ; quoiqu'elles soient, pour la plupart établies d'après des principes discutables.

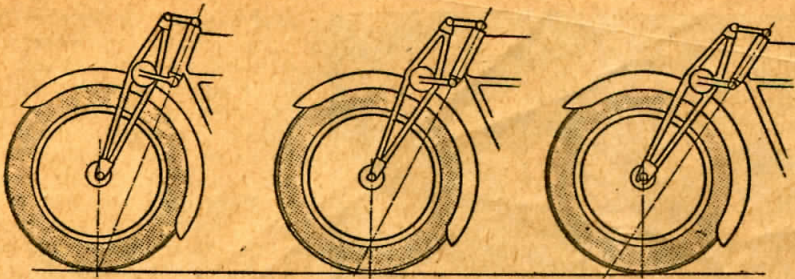
Il y a enfin la question de la direction. C'est dans cette partie du problème de la fourche que nous allons rester.

Il s'agit de permettre à la roue avant de se placer dans des plans de directions différentes par rapport à celui de la roue arrière. La fourche doit donc pouvoir pivoter dans la tête du cadre. Or, dans la construction actuelle, les fourches de motos et de bicyclettes sont inclinées par rapport à la verticale ; on obtient généralement une chasse d'une certaine valeur. L'axe de pivotement de la fourche et le point de contact du pneu avec le sol ne sont pas fixes dans ce cas. On est donc conduit à étudier l'inclinaison de la potence de direction, les positions relatives de l'axe de la roue et de l'axe de pivo-

leur semble toujours avoir été une question d'empirisme et d'essais pratiques. Cette valeur n'est d'ailleurs pas fixe, elle

cette position en agissant sur le guidon et qu'on le lâche ensuite, la roue revient dans cette position en travers du plan de la





La prolongation de l'axe de la direction par rapport au point de contact du pneu sur le sol, influe énormément sur la tenue de la route : point trop souvent oublié par beaucoup

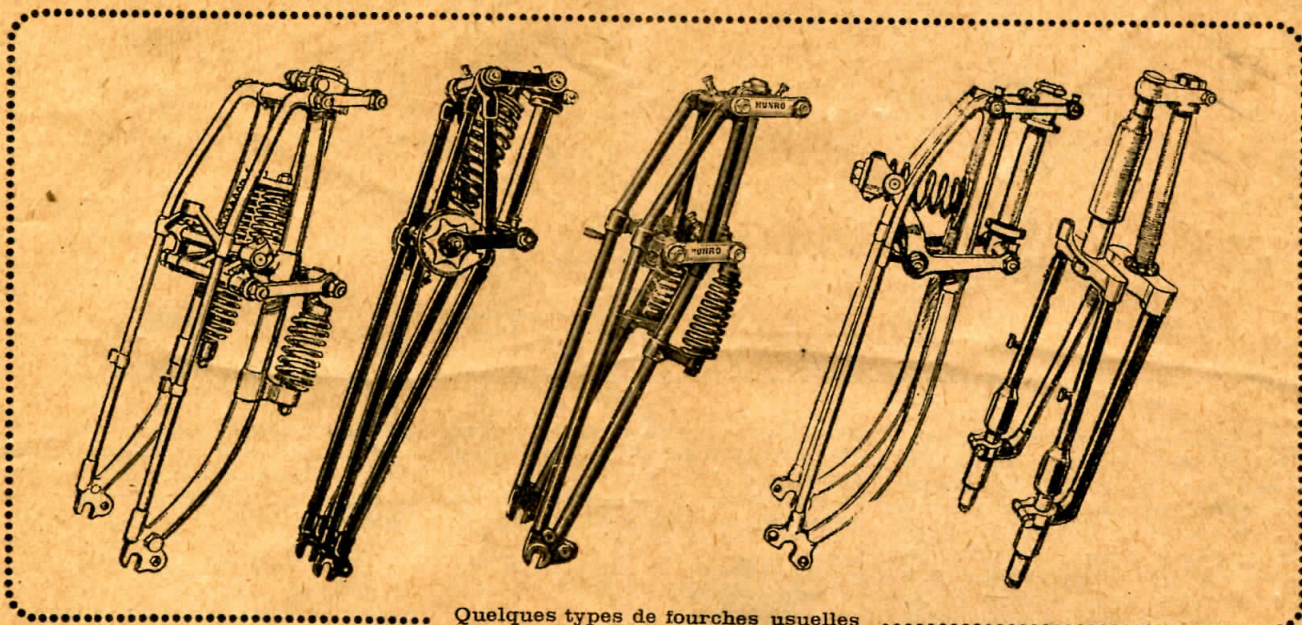
machine. Nous avons donc là l'équilibre. Cette expérience est quelquefois difficile à réaliser avec une moto, du fait que l'on a affaire à une surface de contact pneu-sol au lieu d'un point, le frottement empêche la continuation du mouvement. Il en est d'ailleurs de même avec une direction dure, frein de direction serré, mauvais

n'ait pivoté de l'autre côté pour retrouver une position d'équilibre, symétrique à la première. L'effet de la pesanteur se fait sentir en marche tout comme à l'arrêt. Peut-être certains motocyclistes ont-ils remarqué le fait suivant : roulant à faible allure et sans tenir le guidon, la fourche, se mettant à pivoter, à cause d'un

La cause de ces mouvements de la fourche est la pesanteur. Tout comme une bille sur un plan incliné descend jusqu'à la rencontre d'un obstacle, le centre de gravité de la moto, trouvant une position plus basse, la fourche étant tournée, la pesanteur agira toujours en ce sens.

Si nous cherchons à définir cette position d'équilibre, c'est-à-dire à préciser la valeur de la chasse pour cet équilibre, la position du point de contact pneu-sol et la position de la roue; nous devons relever deux courbes expérimentalement (fig. 2).

1° La courbe décrite par le point M de l'axe de la potence qui est l'axe de pivotement de la fourche. Cette courbe est une portion de circonférence, dont le centre est le point Y; et 2° en même temps, les courbes décrites par les points tels que N, contact du pneu avec le sol. Ce sont donc les lieux de ces points. Ces courbes 1 et 2 sont relevées pour un coup de guidon à droite et à gauche.

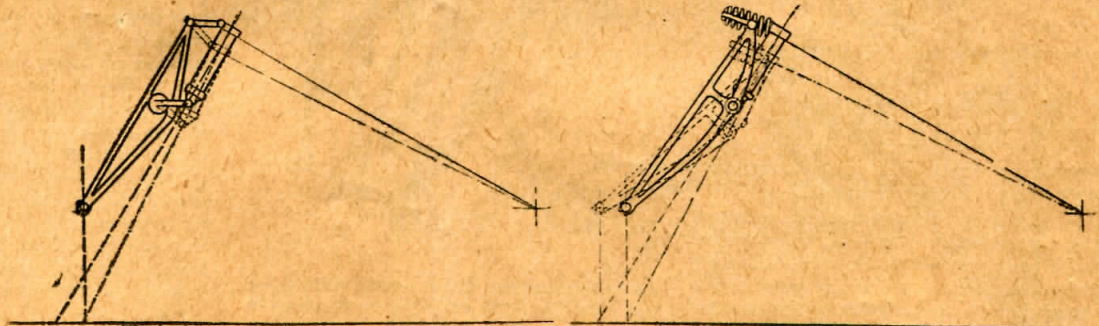


Quelques types de fourches usuelles

roulements, etc., mais le pneu étant bien gonflé, le mouvement de la fourche étant libre et sur un sol bien uni, cela va très bien. Avec une bicyclette et sur la glace, le guidon étant abandonné, la fourche tourne immédiatement, fait quelques oscillations et s'arrête. Bien des motocyclistes ont remarqué que lorsqu'ils hissaient la machine sur la béquille arrière, la roue avant, sans raison apparente, tournait à droite ou à gauche, et, ayant redressé le guidon, la roue a encore tourné pour venir dans la même position à moins qu'elle

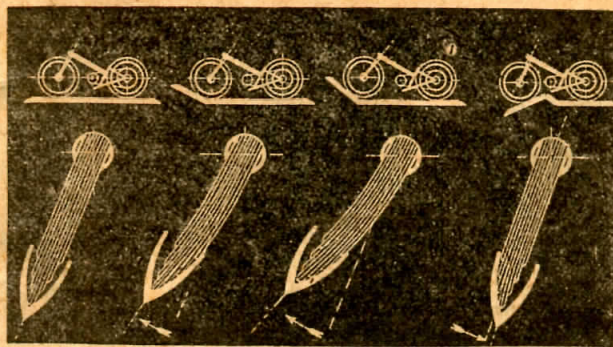
choc de la route, ils ont essayé de redresser par un mouvement du corps. Si la manœuvre n'a pas réussi immédiatement, ils auront tout juste eu le temps de redresser par un coup de guidon pour ne pas entrer dans le décor. Il leur a semblé que la déviations accentuait d'une manière accélérée.

La première courbe, dans ses premières parties (immédiatement à droite et à gauche de M) est sensiblement à angle droit, avec les premières parties de la deuxième courbe (à gauche et à droite de N). L'expérience montre que M, dans son déplacement, est alors légèrement en



avance sur N qui suit la deuxième courbe. La figure 3 illustre ce fait. Les lignes telles que MN relient le point de l'axe et le point de contact sur leur courbe respective. Elles sont légèrement inclinées sur la direction ZT au début et montre la légère avance de M sur N. Ensuite, les deux courbes devenant presque parallèles, les lignes sont parallèles à ZY.

L'expérience indique que la position d'équilibre correspond aux points C où les courbes se rencontrent. Le point M du pneu est alors venu en C. La machine a bougé latéralement, en pivotant autour de X, Y, et en bas-

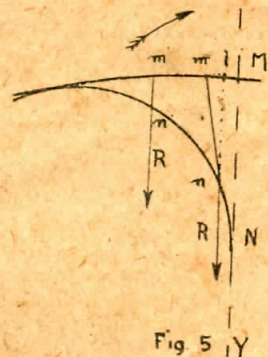
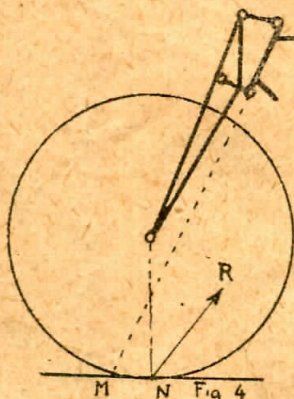
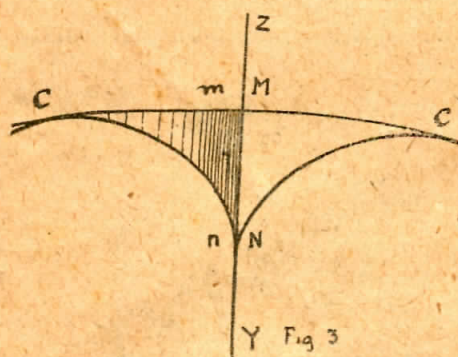


La fourche très originale de la Néander est constituée avec des lames qui réagissent rationnellement selon la route

tend à quitter la ligne droite.

Jusqu'ici, nous avons examiné la machine à l'arrêt, ou animée d'une faible vitesse. Aux allures moyennes et rapides, ce qui précède est toujours vrai : la pesanteur existe évidemment toujours. Mais, d'autres forces prennent naissance ; leur effet peut, nous le verrons, dans certaines conditions, s'opposer à celui de la pesanteur.

La moto étant donc lancée sur la route, il se produit une réaction sur la route avant. Cette réaction est appliquée au point de contact pneu-sol, elle est dirigée vers l'arrière de la machine, son inclinaison sur la verti-



culant sur la partie (l'arc) N M' du pneu avant. L'arc de circonférence N M' a donc même longueur que l'arc N C de la courbe.

La chasse, mesurée dans la direction ZY, diminue. MN devient mn et est finalement égal à zéro aux points C, c'est-à-dire quand la roue s'étant mise en travers, comme nous l'avons vu, la machine est en équilibre sous son poids. (Ne pas confondre cet équilibre avec celui dont la rupture occasionne la chute de la moto. La condition de celui-ci existe toujours, évidemment : la verticale descendant du point G, centre de gravité, doit couper la ligne qui joint les points de contact pneu-sol des roues avant et arrière.)

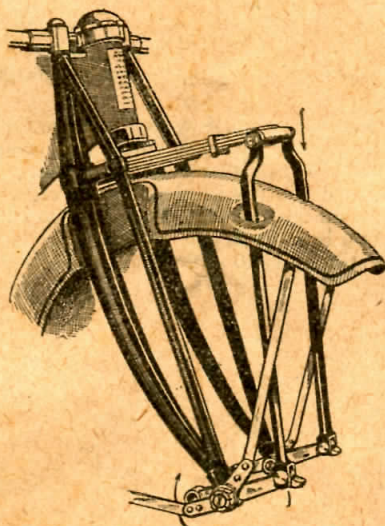
Dans ces conditions, la roue avant se trouve dans un plan déterminé par la tangente en C, à l'arc décrit par M, et par l'axe de pivotement de la fourche.

Le point M' du pneu, pour venir en C, est descendu d'une hauteur MP (fig. 2). La machine, dont le poids a provoqué le mouvement de la fourche, a suivi le mouvement de descente et le point C, centre de gravité a baissé et est venu en C'.

En résumé, avec une fourche avant à chasse positive, le poids de la machine tend à faire tourner la fourche, jusqu'en une position telle que l'axe de pivotement rencontre le point de contact du pneu avec le sol. Le centre de gravité est alors aussi

rapproché du sol que le permet la machine (la moto restant debout, en équilibre sur ses deux roues).

On arrive donc à cette conclusion : c'est qu'une machine munie d'une telle fourche



La suspension bien caractéristique de l'Indian qui est encore employée par la firme.

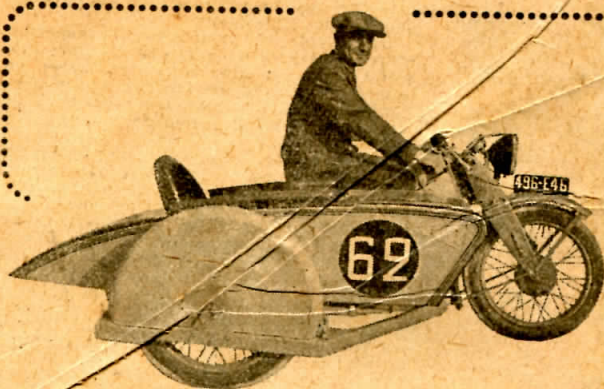
cale et son intensité varie d'après le poids, la vitesse, la route, etc. (fig. 4).

Pour un faible pivotement de la fourche, la réaction tend à remettre la moto sur la ligne droite, à cause de la légère avance du point m de l'axe de pivotement sur le point N de contact (fig. 3). La réaction R figure 5, (sa projection horizontale, plus exactement) appliquée en n, a par rapport au point m, un bras de levier ml ; le moment produit tend à tourner la fourche dans le sens de la flèche, donc à la replacer dans la ligne droite. Plus loin, l'effet redresseur n'existe plus.

A partir de quelle déviation de la fourche l'effet redresseur disparaît-il ? Il disparaît évidemment en même temps que l'avance du point m sur n (fig. 3 et 5) donc à partir de la déviation correspondante. Mais alors, quand cette avance s'annule-t-elle ? C'est variable : mn mesure la chasse dans la direction ZY ; et cette chasse est variable avec les mouvements de la suspension, qui pratiquement, sur la route, changent à chaque instant d'amplitude. Réponse impossible donc, tout comme il est impossible de déterminer la vitesse à partir de laquelle l'autorectification de la direction se fait sentir. La force R qui la produit dépend aussi des obstacles de la route ; donc, facteur impossible à chiffrer.

(A suivre)

DEMOL



Le sidecar Bernardet

Essai fait par notre collaborateur Maxend

On m'avait dit : le nouveau châssis de side-car, inventé et réalisé par les frères Bernardet, est en cours d'essai.

J'arrivai donc à l'improviste à Bourg-la-Reine et demandai à voir cette nouveauté, immédiatement.

Je fus aussitôt conduit à Châtenay où se trouvent actuellement les ateliers de New-Motorcycle. M. Roy, en effet, avait été séduit par ce nouveau châssis qui s'harmonisait merveilleusement avec sa machine : si différente des autres et avait de prime abord décidé d'équiper une de ses motos en tête emboutie avec ce side-car que le sympathique Hamberger était chargé de sonner « jusqu'à la gâchette ».

Le pavé de Châtenay n'ayant pas été jugé assez mauvais pour des expériences concluantes, nous nous rendîmes en cœur au lieu dit « le Pavé des Gardes », très peu fréquenté, et pour cause, par les véhicules de quelque sorte qu'ils soient. C'est sur ce « Pavé des Gardes » dans les hauts de Sevres que, paraît-il, se font les essais de suspension de la Farman.

Il est à peu près impossible de se faire une idée de l'état épouvantable de cette route en « pavés du Roy », datant le crois de 1610, et qui n'a jamais été refaite depuis. Les pavés sont énormes, les vides, les angles cassés, usés, effondrés. La distance normale de hauteur entre deux pavés avoisine les 15 à 18 centimètres, il faut le voir pour s'en faire une idée. C'est sur ce parcouru sans en plus de franchises que je vis évoluer le sidecar Bernardet attelé à la New-Motorcycle. Dire que pilote et passager étaient comme dans un pullman serait exagéré : là du reste, n'était pas le but de la démonstration qui ne visait qu'à prouver la solidité à toute épreuve et la non-répercussion pour la moto des chocs encaissés par le side. Dix fois aux environs de 15 kilomètres à l'heure, Hamberger recommença l'expérience, pour moi seul, un essai de 100 kilomètres, sur cette même route ayant été effectué la veille. La démonstration se termina par une vingtaine de tête-à-queue à grande allure, et nous reprîmes le chemin de Châtenay, où je pus constater tout à loisir que rien dans le side, comme dans la machine, n'avait flanché.

Qu'a donc ce châssis de si extraordinaire que l'on puisse impunément essayer de la rompre ?

Maintenant que les résultats sont connus, il convient de donner les caractéristiques de cette intéressante invention :

Le châssis du side-car Bernardet n'est pas en tubes, mais en tôle emboutie ; c'est une sorte de cadre trapézoïdal qu'une nervure de renforcement en diagonale divise en deux triangles indéformables. La qualité et la forme du profil des tôles, la dimension des goussets, les points et modes d'assemblages, tout est inspiré de la meilleure technique en vue de la plus grande solidité et de la plus grande rigidité de l'ensemble. Le souci de la sécurité a été poussé à l'extrême à tel point que les constructeurs n'ont pas voulu se contenter d'une roue à fusée, mais ont adopté une fourche complète avec moyeu à broche, supprimant tout porte à faux, tout travail de distorsion et par suite tout motif de rupture.

Voici donc décrit le cadre muni de sa roue ce cadre, naturellement, supporte deux longs

Nous avons donc vu que a première originalité de ce châssis était d'être constitué de tôle en place de tubes, innovation qui se traduit par un accroissement considérable, pour un poids sensiblement égal, du coefficient de sécurité.

Ce n'est pas tout : un autre problème également très important a été résolu quant à l'attelage du side à la moto, attelage qui permet de qualifier cet ensemble de « châssis-souple » ; cette définition est un peu impropre, c'est attelage souple qu'il faudrait dire.

Tout le monde connaît, tout au moins de réputation, les courses de side-cars américains sur pistes plates et que, pour ces genres d'épreuves des side-cars articulés sont employés. Ils sont d'une conduite des plus délicates pour ne pas dire acrobatiques et nécessitent une intervention continue du pilote et du passager ; bref, ils ne sont pas à recommander pour un usage normal et ne se prêtent guère au tourisme ou aux bonnes balades dominicales. Mais, du point de vue technique, ces side-cars ont un avantage incontestable : ils laissent à la moto, avec laquelle ils se forment pas une masse compacte et homogène, toute son liberté de manœuvre ; ils ne lui transmettent pas les efforts, les chocs et les percussions, et, en cas de choc, un choc ne peut flusser le cadre de la moto à laquelle ils sont accouplés.

Il fallait donc pouvoir tirer parti de tous ces formidables avantages tout en éliminant les inconvénients de conduite qui résultaient de cette liaison articulée ; il fallait réaliser un châssis qui se contente de se laisser entraîner par la moto, sans s'appuyer sur elle, sans lui transmettre, en les amplifiant par son levier, tous les chocs que lui imposent les défauts de la route, chocs qui finissent par avoir raison du meilleur cadre et de la meilleure fourche ; il fallait trouver un attelage à l'lieu d'un assemblage

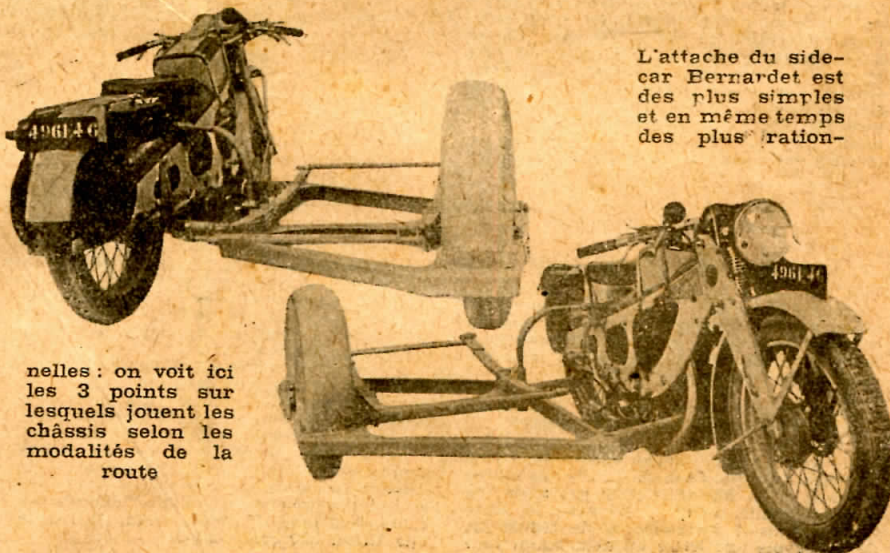
ressorts à faible bande sur lesquels vient se fixer et se suspendre la carrosserie ; ces ressorts sont naturellement calculés en fonction du poids qu'ils ont à supporter et peuvent, si besoin en est, recevoir des amortisseurs.

rigide. Voilà donc le problème auquel, depuis plus de 18 mois, se sont attachés les frères Bernardet et que résoud leur type actuel de châssis, dernier descendant d'une longue succession de modèles d'essais successivement éprouvés, expérimentés, triturés et transformés en vue d'une amélioration constante jusqu'au modèle définitif.

La solution de l'attelage Bernardet est très simple ; encore, fallait-il y songer. Le side-car est fixé à la moto par trois points comme on le voit très bien sur l'une des photos illustrant cet article : un point en avant du moteur, un point à proximité du moyeu arrière et sur le même plan, un troisième point sous la selle. Les deux attaches inférieures sont constituées par des chapes dont la forte est placée verticalement, soit perpendiculairement à la route. A ces deux chapes inférieures viennent se fixer les attaches qui sont reliées au châssis par des bras en tôle emboutie de même contenance que le cadre et de profil approprié. Il se fait donc, si l'on ne considère que ces deux points d'attache, que le châssis peut osciller et pivoter autour de ces deux points et que l'on peut le soulever sans influencer en rien l'équilibre de la motocyclette ; ces deux organes se replient même en quelque sorte l'un sur l'autre et le troisième point d'attache n'intervient et c'est en ce troisième point que réside l'astuce de la liaison souple ; ce troisième point est constitué également par une chape permettant un déplacement vertical, laquelle chape est reliée au châssis par l'intermédiaire d'un arc en acier spécial, renflé en son centre ; cet arc est en acier à ressort de forme et de matière appropriée, ayant fait l'objet d'une longue étude aux établissements Mortagne qui se fait dès le début fort intéressante innovation.

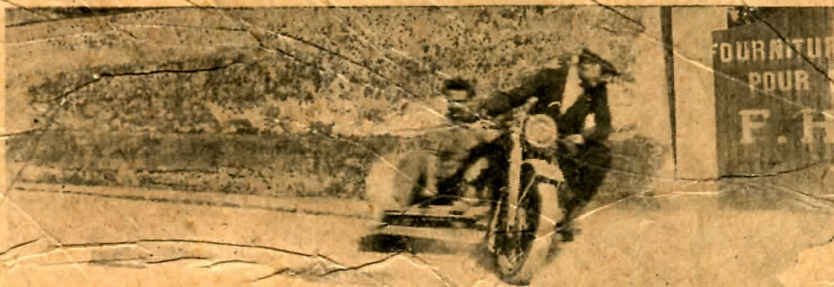
On comprend maintenant l'utilisation de cette liaison souple qui permet le débatement du châssis sous une amplitude juste nécessaire pour éviter à la moto de subir les contre-coups des chocs qui la recolt, et qui, d'autre part, freine ces oscillations avant que leur amplitude ne soit une gêne pour la conduite de l'ensemble.

Lorsqu'on voit évoluer le side-car on comprend, dès les premiers mètres, que le but est atteint ; en effet, quel que soit l'état de la route, la moto reste toujours verticale



L'attache du side-car Bernardet est des plus simples et en même temps des plus rationnelles :

on voit ici les 3 points sur lesquels jouent les châssis selon les modalités de la route



Un virage ne doit pas influencer et amorcer le déhanchement du châssis comme cela s'est trop souvent produit au détriment de la vulgarisation du sidecar

et ne semble nullement contrariée par les bonds que peut faire le side ; on se rend compte nettement que la moto entraîne le side sans que sa marche en soit influencée ; on ne constate aucun flottement dans la fourche et la roue avant, si minime soit-il ; ce flottement possible n'était du reste pas corrigé par la force musculaire du pilote, puisque Hamberger n'a fait voir au cours du même essai qu'il pouvait aisément lâcher les mains, chose assez peu fréquente avec l'attelage classique.

Les essais de tête à queue, qui ont été faits maintes et maintes fois, ont démontré eux aussi que le formidable travail imposé, au cours de cette manœuvre, aux deux éléments, moto et side, n'exerçait sur l'un comme sur l'autre aucun effet nuisible de distorsion, contrôlable après coup ; la chose a semblé si intéressante à certaine grande maison, qu'elle a décidé, pour étude plus approfondie, d'en faire des prises de vue au ralenti.

Je crois que voilà des expériences concluantes. En voulez-vous de plus convaincantes encore, de plus officielles même ? Ce même jour, que je vis malheureusement échouer, se classait 4 jours plus tard, avec la même New-Motorcycle et le même Hamberger, 2^e catégorie, 500 cmc., au Meeting des routes pavées ; M. Roy ne visait dans cette épreuve qu'une démonstration éclatante ; il engagea une machine de série, Bernardet frères équipèrent leur châssis d'une carrosserie confortable n'ayant rien à voir avec les fuscaux de course ; sécurité de marche de l'ensemble, l'absence totale d'ennuis mécaniques leur valut cette place d'honneur que bien des spécialistes auraient brigüé avec des machines super-spéciales.

Une autre preuve ? Le lendemain de cette remarquable démonstration, trois side-cars : un 500 cmc. Gillet-Herstal, un 1.000 cmc. Harley-Davidson et un 1.000 cmc. Cleveland participaient au Championnat du Moto-cyclo Industriel organisé par *Moto Revue*. Les trois motos et leur side-car chargés de la tare imposée firent le parcours sans histoire. Le lendemain les frères Bernardet recevaient une triple lettre de félicitations chaleureuses émanant des

MON PETIT DOIGT M'A DIT...

...qu'une maison renommée pour son absence de soupapes (peut-être pas en 4 temps latérales !) produirait au prochain Salon une superbe culbuteurs à moteurs en 3 lettres : devinez.

Ah ! cette Régularité irrégulière

Je veux vous signaler aussi l'extrême politesse du Moto Club de C. J'avais appris que lors de la fête d'aviation qui a eu lieu dans cette ville, au début du mois, le Moto Club organisait un concours de régularité. Je lui envoie une lettre lui demandant tous

renseignements, et une feuille d'engagement. J'ai attendu la réponse et je l'attends encore. J'ai fini par apprendre deux jours avant la fête, qu'il y avait non un concours de régularité, mais seulement un gymkhana, et cela par la voie des journaux.

Je vous prie, aujourd'hui, de bien vouloir remercier de ma part le Moto Club de C., pour son amabilité, et lui dire qu'il s'est privé ainsi du concours de 3 machines, qui les auraient certainement intéressés.

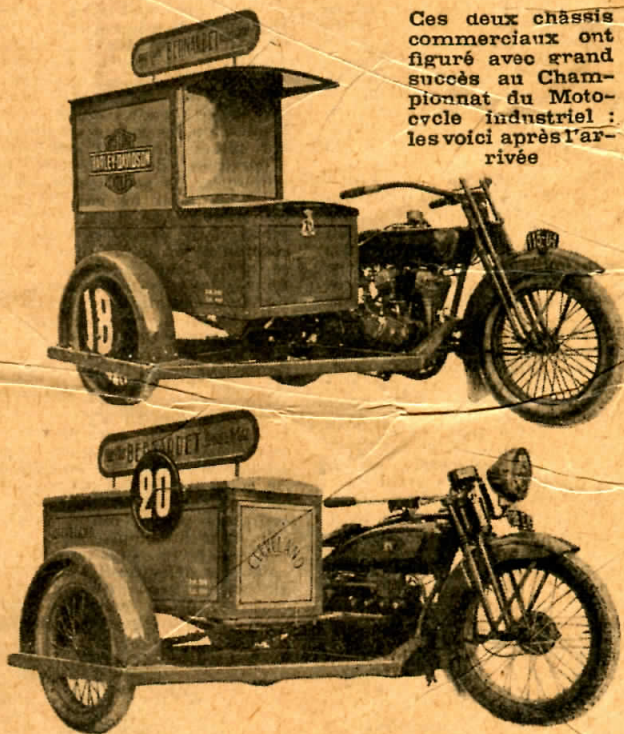
Je ne parle pas de la mienne, qui est une simple 500 latérales, mais des machines de deux de mes amis, alors de passage chez moi, et avant comme montures, l'un une Harley 1.200 électrique, livrée fin juin, et l'autre une Monet 500 compétition.

constructeurs ou agents des motos engagées dans cette compétition.

Ils avaient fait, pour réussir ce quadruple coup de maître, un effort formidable afin d'être prêts en hâte sans rien laisser au hasard ; il faut les en féliciter sans réserve comme il faut féliciter les constructeurs de motos qui leur firent si magnifiquement confiance.

Ne nous étonnons pas trop, après ces probantes démonstrations, de voir, au prochain Salon, les side-cars Bernardet dans beaucoup de stands ; ils ont su faire œuvre utile au progrès motocycliste et leur nouveau châssis sera le digne complément des carrosseries si pratiques, si élégantes et si originales qu'ils avaient déjà exposées l'année dernière et qui attirèrent tous les connaisseurs dans le Stand Harley, où elles étaient exposées. Une raison de plus de l'espérer qu'il exercera sur les amateurs résidera certainement dans le prix de vente de ce side-car, qui, malgré tous ses avantages, sera sensiblement inférieur aux prix actuellement pratiqués.

MAXEN



Ces deux châssis commerciaux ont figuré avec grand succès au Championnat du Moto-cyclo Industriel : les voici après l'arrivée

Ce n'est pas là le moyen d'attirer à soi les motocyclistes de la région.

BROSSARD, Montmorillon.

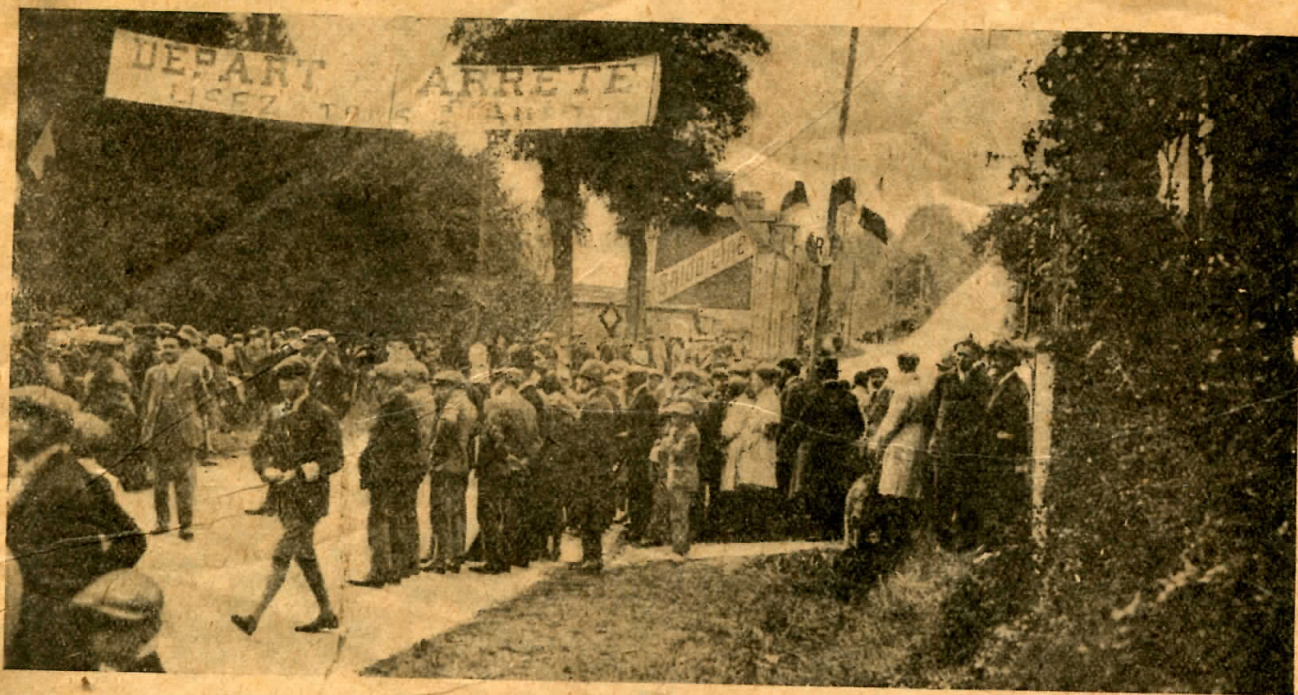
DERNIÈRE MINUTE

Routes infectes

De Czernowitz, le 26 septembre

R. Sexé vient d'arriver à Czernowitz, il nous télégraphie : Suis arrivé ici après une fort pénible traversée de la Galicie dans la boue, sous la pluie. Dès qu'il pleut, les routes sont à peu près impraticables. J'espère arriver demain soir à Bucarest. — Robert Sexé.

Le Sport de la Semaine



Le départ de la course de côte de Ste-Barbe, dite de Gaillon, le 30 septembre.

La Course de Côte de Gaillon

C'est le 30 septembre qu'a eu lieu la célèbre épreuve. Plus de 50 partants et près de 30 champions classés sur des machines brillamment exceptionnelles. La côte de Gaillon est bien connue de tous les usagers du Nord de la France et de la région parisienne. Cette côte se trouve exactement à Sainte-Barbe et non à Gaillon même, comme on serait tenté de le croire.

4 concurrents ont dépassé le 110 km. sur les mille mètres à 2 pourcentages différents de la célèbre côte : 5 autres concurrents ont nettement dépassé le 100 km.

C'est toujours Morel sur Amilear qui reste le grand vainqueur, et bat en même temps le record des 1.500 cmc. à la moyenne de 118 km. 421 à l'heure. Le motocycliste Eddoura confirme sur sa 1.000 cmc Köhler Escoffier, ses performances de la saison : il monte la côte à 114 km. 650 à l'heure. Puis derrière lui, se trouve Francisquet sur Sunbeam 500 cmc qui, par deux fois, égale le 110 km. ; il ne faut pas oublier les performances également remarquables de Flahaut sur Saroléa ; de Boëtsch sur Magnat-Debon ; de Gausorgues sur Monet et Goyon qui, en 500 cmc. dépassent le 100 à l'heure ; le même Gausorgues sur Monet et Goyon qui dépasse également le 100 à l'heure sur 350 cmc. ; on peut joindre à ce dernier son co-équipier, Sourdot, qui s'est classé premier en 175 cmc., à la moyenne de plus de 81 km., mais qui, cependant, ne put battre le record ; il est remarquable de constater que, pendant toute la saison, le duo Gausorgues - Sourdot, n'a pas encore connu, sur son Villiers la moindre défaite, et nous nous en voudrions de ne pas signaler que Kervoline lubrifie toujours ses machines. Les records furent battus en 125 cmc. par Portrait, en 250 cmc. par un indépendant René, en 350 cmc., par Gausorgues ; en 500 cmc., par Francisquet ; mais ne fut pas atteint en 1.000 cmc.

Chéret bat les records en 350 cmc. ; puis c'est Darmont, vainqueur en 750 cmc. et Dhôme en 1.100 cmc., ce dernier battant également le record. Le prix du Syndicat d'Initiative de Vernon fut gagné par Eddoura.

CALENDRIER INTERNATIONAL

OCTOBRE

- 7. Circuit du lac de Garde (Italie). Grands Prix de France (M.C.F.).
- 28. Côte de Gometz-le-Châtel (A.M. C. F.).
- Matches d'Alger (A. C. Algérie).

NOVEMBRE

- 4. Autodrome Montlhéry.
- 11. Coupe de l'Armistice (A.C.I.F.).

Rappelons que Köhler-Escoffier, est une machine française et lyonnaise. Il serait regrettable de ne pas signaler l'effort très remarquable d'un de nos jeunes concurrents des rallyes de *Moto Revue*, Henger, qui, pour la première fois, participait à une épreuve officielle sur une nouvelle Marc 250 cmc., moteur L. M. P., 4 temps et qui fut victime d'un éclatement de pneu à quelques mètres de l'arrivée.

(Distance : 1 kilomètre départ arrêté)

125 cmc. — 1. Portrait (indépendant), 1' (moy. hor. : 60 km.), record battu ; 2. Faure (Moto-Record), 1' 13" 3/5 (moy. hor. : 48 km. 913).

175 cmc. — 1. Sourdot (Monet-Goyon), pneu Hutchinson, 44" 2/5 (moy. hor. : 81 km. 081) ; 2. Tulackin (indépendant), 1' 5" 4/5 (moy. hor. : 54 km. 711).

250 cmc. — 1. René (indépendant), 49" 2/5 (moy. hor. : 72 km. 874), record battu ; 2. Brouet (Soyer), 52" 2/5 (moy. hor. : 68 km. 702).

350 cmc. — 1. Gausorgues (Monet-Goyon), pneu Hutchinson, 35" 2/5 (moy. hor. : 101 km. 695), record battu ; 2. Jourard (indépendant) ; 36" 4/5 (moy. hor. : 97 km. 826) ; 3. Boëtsch (Magnat-Debon), 37" (moy. hor. : 97 m. 297) ; 4. Saule (indépendant), 54" 2/5 (moy. hor. : 66 km. 176)

500 cmc. — 1. Francisquet (Sunbeam, pneu Dunlop), 31" 4/5 (moy. hor. : 113 km. 208), record battu ; 2. Flahaut (Saroléa), 33" (moy. hor. : 109 km. 091) ; 3. Francisquet (Sunbeam), 33" 3/5 (moyenné hor. : 107 km. 143) ; 4. Boëtsch (Magnat-Debon), 33" 4/5 (moy. hor. : 106 km. 509) ; 5. Gausorgues (Monet-Goyon), 35" 4/5 (moy. hor. : 100 km. 559) ; 6. Cardine (indépendant), 41" 2/5 (moy. hor. : 86 km. 957) ; 7. Tanton (ind.), 46" 2/5 (moy. hor. : 77 km. 586) ; 8. Bourguenolle (indépendant), 46" 3/5 (moy. hor. : 77 km. 253) ; 9. Duchesne (ind.), 1' 46" 2/5 (moy. hor. : 33 km. 835).

1.000 cmc. — 1. Eddoura (Köhler-Escoffier, pneu Dunlop), 31" 2/5 (moy. hor. : 114 km. 650), meilleur temps des motocyclettes ; 2. Lambert (D. S. Malterre), 36" 4/5 (moy. hor. : 97 km. 826) ; 3. Girard (indépendant), 47" 3/5 (moy. hor. : 75 km. 630).

Cyclecars 350 cmc. — 1. Chéret (L. M. P. Austral, pneu Hutchinson), 1' 1" 2/5 (moy. hor. : 58 km. 632), record battu.

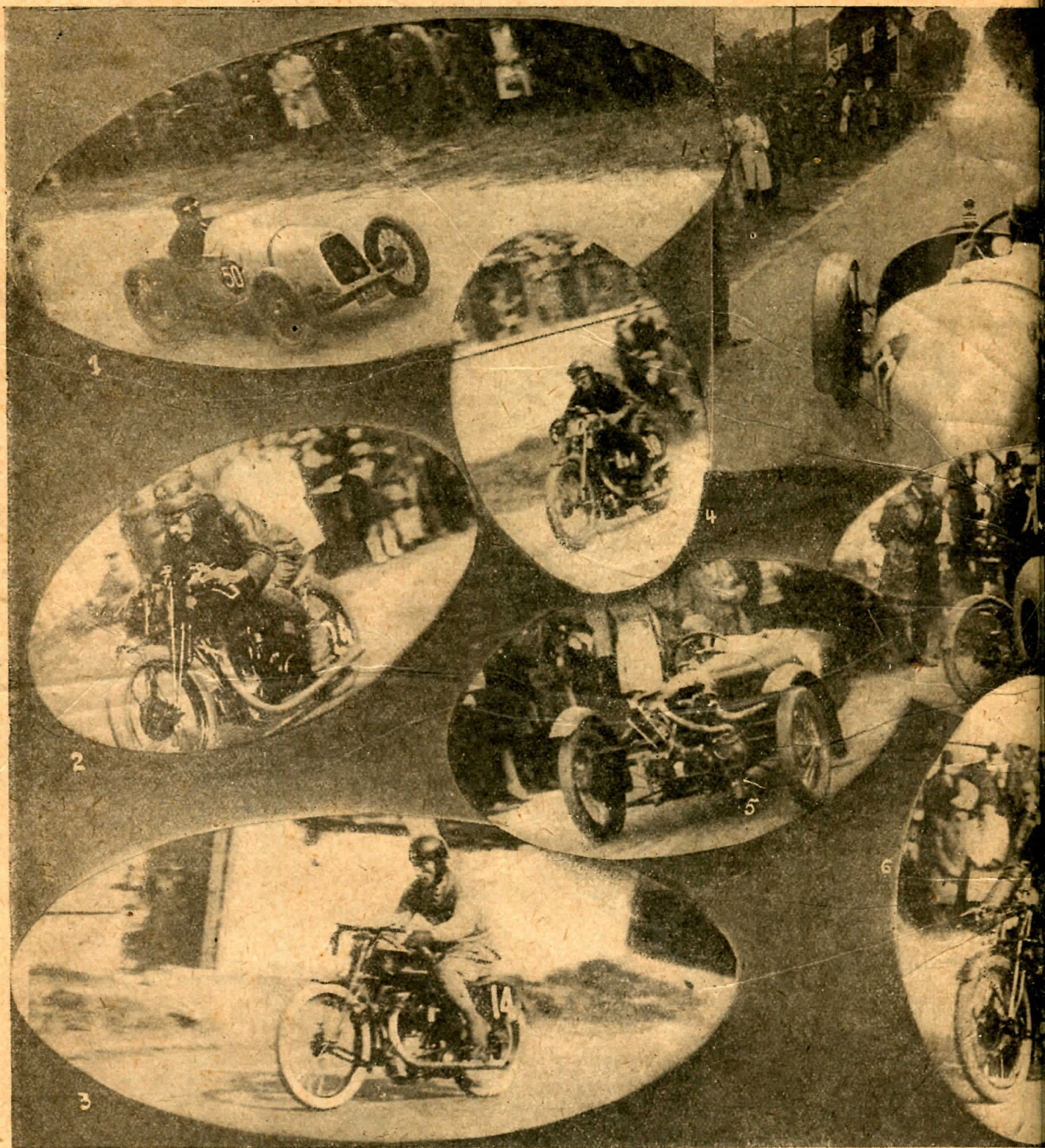
750 cmc. — 1. A. Darmont (Darmont-Morgan, pneu Dunlop), 53" 1/5 (moy. hor. : 67 km. 669).

1.100 cmc. — 1. Dhôme (Darmont-Morgan, pneu Dunlop), 37" (moy. hor. : 97 km. 297), record battu ; 2. Sandford (Sandford), 37" 4/5 (moy. hor. : 95 km. 238) ; 3. Patron (Sandford), 40" (moy. hor. : 90 km.).

La Coupe de l'Armistice

La Coupe de l'Armistice se disputera le 11 novembre.

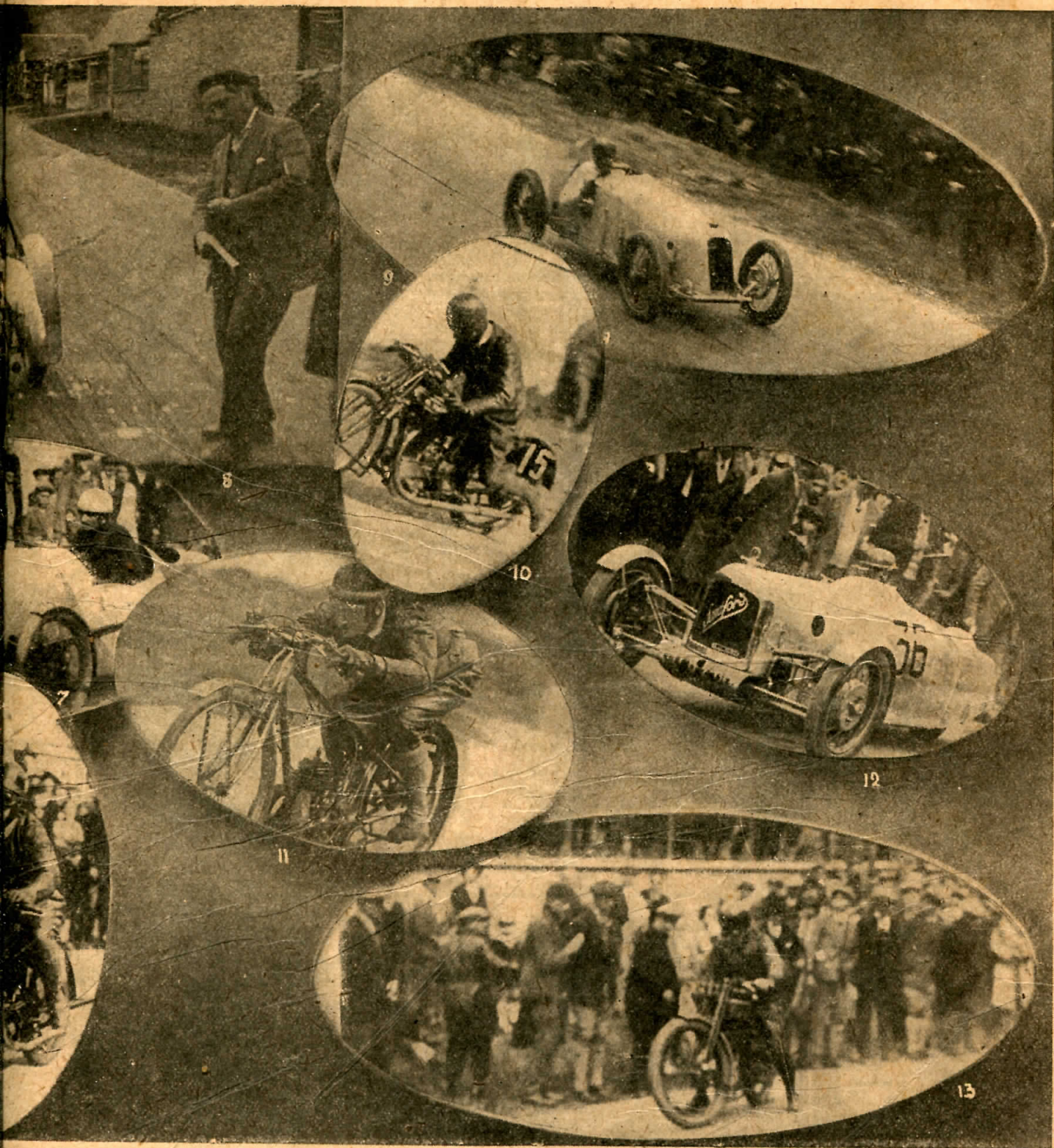
Dans ses grandes lignes, l'épreuve ne variera pas, elle restera concours de tourisme, avec pénalisation à la régularité de marche et classement des concurrents, pour l'attribution des coupes, au moyen de la traditionnelle course de côte, dans les détails, certaines modifications seront favorablement accueillies des concurrents : un nouvel itinéraire permettrait d'élargir le parcours, de toucher à des centres plus importants et d'accroître ainsi la propagande en faveur du deux roues. Cette manifestation perpétuera, au moyen d'un challenge, la mémoire de celui qui en fut l'animateur dévoué, le regretté Robert Rousset.



UN LOT IMPRESSIO

1. De Rovin, sur Rovin 750 cmc. bat le record. — 2. Flahaut, sur Saroléa 500 cmc. est 2^e mais a battu l'ancien record temps et bat le record. — 5. Darmont, sur Morgan 750 cmc. — 6. Francisquet, sur Sunbeam 500 cmc. est 1^{er} et a le record. — 9. Morel, sur Amilcar 1.500 cmc. bat le record général à 118 k. 421. — 10. Boëtsch, sur Magnat-Debon, 350 cmc. bat le record. — 11. Morel, sur Amilcar 1.500 cmc. bat le record général à 118 k. 421. — 12. Morel, sur Amilcar 1.500 cmc. bat le record général à 118 k. 421. — 13. Lambert, sur D. S. Malterre, 1.000 cmc. bat le record.

Gaillon, le 30 Septembre



NANT DE RECORDMEN

3. Gaussorgues, sur Monet-Goyon 350 cmc. bat le record. — 4. Eddoura, sur Koehler-Escoffier, 1.000 fait le meilleur battu l'ancien record. — 7. Chéret, sur tri Austral 350 cmc. bat le record. — 8. Dhôme, sur Darmont-Morgan, 750 cmc. bat cmc. est 3^e et 4^e mais bat l'ancien record. — 11. Sourdou, sur Monet et Goyon 175 cmc. est 1^{er} de sa catégorie. — 12. Sand- c. très puissante, fait une terrible embardée au départ : remarquer l'imprudence classique des spectateurs

Embrayage

Par H.-P. BORESTROKE

Un moteur à explosion est loin d'avoir la souplesse d'un moteur à vapeur. Avec une machine légère et un moteur ayant un grand excédent de puissance, et développant même à régime réduit une puissance suffisante pour entraîner la machine, il est, la rigueur possible, et ce fut le cas pendant longtemps de se passer d'embrayage, mais encore la mise en marche nécessitait un effort physique assez grand et qui effrayait beaucoup de personnes. Un embrayage qui permet au moteur d'en-

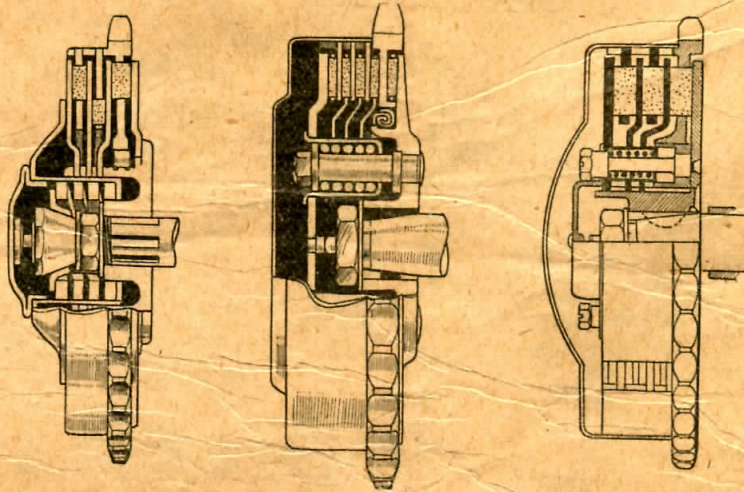
permettaient de l'avancer ou de la reculer, selon qu'on voulait débrayer ou embrayer. Certes tout embrayage n'est progressif que parce qu'il y a glissement, mais le glissement d'une courroie sur une poulie est peu recommandable. Cet embrayage était d'ailleurs assez progressif. Un autre embrayage fit son apparition au début de l'automobile, l'embrayage à cône, progressif mais encombrant. Aujourd'hui, sur les voitures on emploie le plus souvent un embrayage composé d'un disque garni

mais beaucoup moins bien, sauf pour les très petites puissances, à un moteur de moto. On a appliqué, il y a maintenant un nombre respectable d'années, aux automobiles, un embrayage composé d'une multitude de disques et présentant ainsi une surface de frottement considérable sous un volume très réduit. Et c'est de ce type que dérivent nos embrayages actuels.

La difficulté vient, en ce qui concerne nos moteurs de moto, de la disposition généralement adoptée du moteur et de la

Type d'embrayage actuel avec pignon de 34 dents

Au milieu :
Un embrayage d'un type plus ancien 1921, dont le prototype est la Sturmev Archer

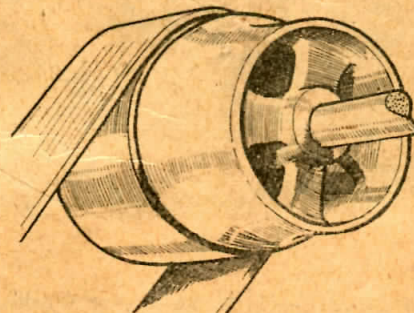


Embrayage du type Jardine au moment de son action sur une boîte à trois vitesses

traîner progressivement la machine et, de plus, d'isoler le moteur et la transmission pour pouvoir passer les vitesses est nécessaire. Le plus simple embrayage c'est celui employé dans l'industrie et qui consiste à faire passer la courroie d'une poulie folle sur une poulie entraînée par le moteur, mais on se représente le glissement qui se produit et le manque de progressivité, et aussi par surcroît l'encombrement. De plus, un tel embrayage n'est possible qu'avec une courroie plate qui doit être extrêmement large et longue pour offrir assez d'adhérence.

Un autre embrayage possible est constitué par une courroie qu'on tend plus ou moins. Procédé également primitif utilisant le glissement de la poulie. La voiturette Léon Bollée jadis si célèbre avait un embrayage de ce type. La roue arrière était montée sur deux bras articulés qui

d'amiante serré entre deux plateaux. Un tel embrayage convient très bien à un moteur de voiture qui à un couple très régulier, et un volant de grand diamètre,



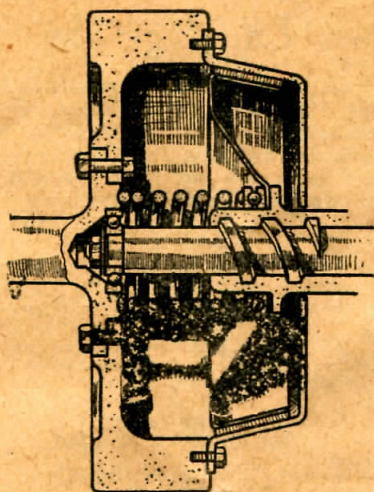
L'embrayage bien connu par poulie folle et poulie fixe, employé pour l'entraînement des machines industrielles

boîte de vitesses qui oblige à placer l'embrayage sur la boîte de vitesses. Il tourne à une vitesse qui n'est guère que la moitié de celle du moteur, c'est-à-dire qu'il doit résister à un couple double et présenter une surface double. Il y a même eu des embrayages logés dans le moyeu arrière des motos et c'était un couple cinq à six fois plus grand qu'il y avait à transmettre. Avec le système des disques multiples cela était possible, le plus souvent pour augmenter le coefficient de frottement on employait des disques alternativement de bronze et d'acier. Ces embrayages fonctionnent dans l'huile, si on les emploie dans une boîte de vitesse, il est à peu près nécessaire de les loger à l'intérieur même de la boîte, mais on se trouve en présence d'un dilemme : ou bien employer l'huile épaisse qui convient aux engrenages et avoir un débrayage qui

dégage mal, l'huile tendant à entraîner les disques, ou bien employer l'huile assez fluide qui convient à l'embrayage, mais n'a pas la viscosité suffisante pour les engrenages. On préfère donc des embrayages à disques secs dont un des premiers fut réalisé par Burman en 1914.

Actuellement, on emploie des embrayages d'assez grand diamètre, une vingtaine de centimètres de diamètre. Selon la puissance à transmettre on peut monter 2, 3, 4 et 8 disques. Grâce à la grande surface de frottement, la pression peut être relativement faible et il suffit d'une cinquantaine de kilos de pression pour avoir une adhérence suffisante.

Ces embrayages fonctionnent à sec, et entre les disques d'acier, sont pincés des disques garnis de liège ou d'amiante. Le liège donne un entraînement plus progressif mais résiste assez mal à un patinage prolongé. Il est moins sensible à l'huile. Mais néanmoins, l'amiante étant plus capable de résister aux mauvais traitements, est plus généralement employé. Les



Embrayage à cône plus utilisé en autos qu'en motos.

constructeurs de boîte de vitesses donnent d'ailleurs presque toujours la possibilité de choisir entre les garnitures de liège et celles de l'amiante, et même certains combinent le liège et l'amiante.

Il y a dans la construction d'embrayages des précautions à prendre. C'est ainsi que le pignon de chaîne doit être soutenu et avoir un roulement à billes de telle manière que la ligne de chaîne ne varie pas. Il faut également prévoir la possibilité d'un réglage assez étendu du mécanisme de commande, et un câble assez fort pour ne pas rompre à tout bout de champ et ne pas nécessiter de fréquents réglages.

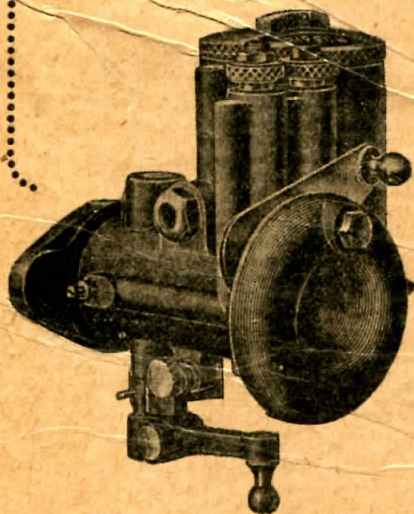
Il arrive souvent aussi que l'embrayage, dans certains systèmes, n'agit pas sans raison apparente. Il suffit alors de voir si la bille qui fait butée sur l'entraîneur ou plus rationnellement la tige cimentée qui bute sur cette bille n'est pas diminuée par l'usage, réduisant ainsi la course et ne permettant pas le décollage des disques.

H.-P. BORESTROKE.

UN NOUVEAU CARBURATEUR

Le Griffon 1928 pour motocyclettes

La simplicité est la caractéristique principale de ce carburateur à gicleur unique



un orifice calibré (7) en communication avec l'intérieur de la cuve à niveau constant par l'intermédiaire des canaux (8) étagés des orifices latéraux (9 et 10) mettant l'intérieur du gicleur en communication avec le puits (6).

A sa partie supérieure le gicleur est coiffé d'un bouchon (11) percé d'un orifice calibré, (12) ouvert à l'atmosphère.

Un diffuseur (13) permet de réduire la section de passage de gaz s'il y a lieu.

Un papillon (14) règle la quantité de gaz.

Des canaux (15 et 16) mettent en communi-

catité au ralenti. La vitesse de marche est réglée par la butée de ralenti du papillon 14 et la richesse du mélange par la vis 17.

Lorsque le papillon 14 commence à s'ouvrir sous l'effet des dépressions de plus en plus grandes s'exerçant sur l'orifice 13 du puits 6, le niveau du combustible baisse à l'intérieur du gicleur (5) jusqu'au droit des trous inférieurs (9) de ce dernier et il s'établit alors le régime de marche normale.

La richesse du mélange sera déterminé par la section de l'orifice (7) du gicleur (5) et par

Le premier point par quoi se distingue ce carburateur Griffon est une extrême simplicité. Les organes en sont peu nombreux, bien groupés, très accessibles. Le gicleur unique s'enlève instantanément à la main.

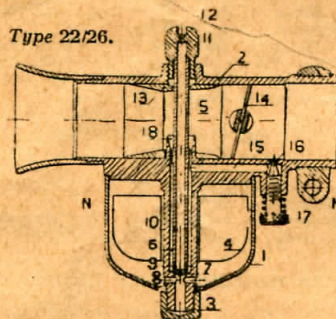
Les points de fixation des câbles de commandes de l'étrangleur des gaz et du correcteur sont placés beaucoup plus bas que dans les appareils similaires, ce qui permet d'assurer une large courbe aux câbles ou d'établir des cadres sensiblement plus bas, suivant la tendance de ces dernières années.

La consommation est des plus réduites, la parfaite automaticité du système assurant une alimentation correcte du moteur à toutes les allures sans qu'il soit besoin d'enrichir exagérément certains points. Le correcteur, qu'il soit automatique ou commandé à la main permet d'appauvrir le mélange dans la même proportion à toutes les allures.

Description. — Le carburateur comprend une cuve à niveau constant (1) fixée sous le corps (2) par un bouchon (3). Un flotteur (4) de grandes dimensions assure par l'intermédiaire d'un pointeau non représenté sur la figure, la fermeture de l'essence lorsque le niveau normal NN est obtenu.

Un gicleur (5), assurant à lui seul la marche au ralenti et en puissance, plonge dans un puits (6) situé dans l'axe de la cuve.

Ce gicleur comporte à sa partie inférieure

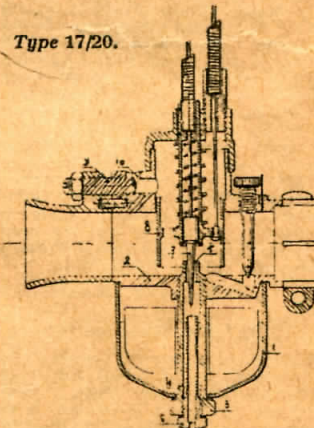


catation la partie du corps située en aval du papillon avec le puits (6).

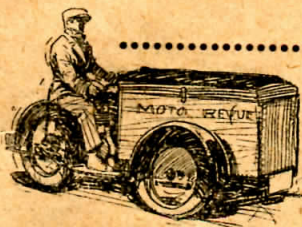
Un vis (17) permet de fermer le canal (16).

Fonctionnement. — A l'arrêt le niveau s'établit en NN l'essence située dans le puits (6) et comprise entre le niveau NN et les orifices (10) est aspirée dans la tuyauterie d'admission et le départ est facilement obtenu.

Moteur en marche au ralenti, l'essence se stabilise à hauteur des orifices 10. On a donc un léger noyage du gicleur assurant l'auto-



la section de l'orifice 12 du bouchon (11). On conçoit qu'avec un jeu de quelques bouchons 11 judicieusement calibrés on pourra faire varier de façon beaucoup plus progressive la richesse du mélange que lorsqu'on ne dispose que du calibre 7.



La Page des Tris

Ainsi que nous l'avions annoncé, nous donnerons régulièrement l'état et l'activité de l'industrie du motocycle industriel. Dans cette rubrique, chaque maison, qu'elle ait ou non participé au 1^{er} Championnat des Tris, recevra l'accueil auquel nous avons accoutumé tous nos lecteurs. De plus, il a existé une idée de groupement, de club des trimotoristes : ils trouveront, à MOTO REVUE, tout l'appui désirable.

LES SUITES DU CHAMPIONNAT

Le Championnat porte déjà ses fruits

Celui-ci nous écrit :
Je suis marchand de faïence ferblanterie et de semences quand c'est la saison.
J'ai un petit cheval une voiture à 2 roues, une caisse, plate, longueur 2 m. 50, largeur 1 m., profondeur 0 m. 25. J'ai vu dans *Moto Revue* la roue motrice qui, je crois, ferait mon affaire.

La Caisse pourrait être de moins grande dimension : je suis chineur, je dois m'arrêter presque à toutes les portes pour le bien du métier, je crois que quand j'arriverais dans un village, je m'arrêteraï au point culminant, de la sorte je pourrais descendre ma voiture à bras et m'arrêter à ma volonté. Je vous rais très obligé de me donner l'adresse d'un fabricant ou de me mettre en relation avec.

H. VITRY à Mairy-Mainville (M.-M.).
Que chacun des constructeurs de tris, adresse son catalogue à cet abonné.

Faut-il établir une rubrique d'emplois ?

Je suis avec intérêt, les efforts que vous faites, pour répandre l'usage du trimoteur. Ce véhicule est, à mon avis, appelé à un grand avenir vu sa puissance, sa rapidité, son faible encombrement et la grosse économie qu'il fait réaliser en impôts, assurance, consommation et entretien, comparativement aux camionnettes automobiles.

Mais pour conduire des trimoteurs, il faut des hommes qui soient motocyclistes convaincus, et qui ne s'effraient pas de la pluie, la boue, la neige. J'ai lu avec attention dans le numéro 286 du premier courant, l'essai du trimoteur Galland, par M. Adami ; l'auteur déclare à la fin de l'article, qu'il verrait de nombreux motocyclistes, qui vont voir *Moto Revue*, s'initier à la conduite du trimoteur.

Je suis personnellement passionné pour la moto, mais mes loisirs et mes moyens ne me permettent d'en faire que bien peu, je connais bien le moteur de moto, surtout le deux temps, et je roule depuis deux ans et demi sur une petite Monet et Goyon, qui ne m'a jamais donné d'ennuis, quoique je fasse tout l'entretien moi-même ; je dois dire que ce sont les articles si documentés de *Moto Revue* qui m'ont permis de me tirer d'affaire dans le démontage et remontage du moteur et de la boîte de vitesses. Pour toutes ces raisons, je voudrais me mettre à conduire des trimoteurs, pour avoir un métier suffisamment rémunérateur et qui soit dans mes goûts. Aussi quoique ce ne soit peut-être pas dans vos attributions, je vous serais reconnaissant de vouloir bien m'indiquer des maisons susceptibles de m'engager comme conducteur débutant, ce qui me permettra de m'approcher de la capitale et d'aller grossir les rangs des rallyes *Moto Revue*.

SOUCHAY, Abonné 81.485.

Oh ! les dépanneurs !

Assidu de votre journal, j'ai suivi en moto votre concours des véhicules industriels, qui m'a beaucoup intéressé. Mais, à mon avis, vous n'avez pas assez insisté sur la superbe course de régularité des deux Dresch et des deux Nilons, qui ont monté Gaillon d'une façon remarquable pour la charge qu'ils tiraient. Mais, par contre, je n'ai pas vu un véhicule monter cette côte à 45 kilomètres à l'heure. J'ai vu une voiture de dépannage qui suivait son poulain pour dépanner en cas d'accident.

BLOCK, Paris (17^e)

En réponse à de trop nombreuses lettres auxquelles nous ne pouvons répondre individuellement :

LES FIRMES DE TRIMOTEURS ENGAGÉS

Austral, 7, rue de la République, Puteaux (Seine). Tél. 461.
Cleveland, M. Valpic, 23, Avenue Trudaine Paris.
Galland, 16, rue Chauvelot, Paris. Tél. Vaug. 17-30.
Gillet-Herstal, MM. Goode, 32, rue Pierret, Neuilly (Seine). Tél. 45-31.
René Gillet, 128, route d'Orléans, Montrouge (Seine). Ségur 62-47.
Grimpeur, 16, rue de Vouillé, Paris. Tél. Vaugirard. 18-92.
Hurley Davidson, MM. Goode, 32, rue Pierret, Neuilly (Seine) Tél. 521. Pereire 03-56.
Jésun G., 30, rue Chevallier, Levallois-Perret (Seine). Tél. 366.
Juéry Ch., 8, rue de Jarente, Paris. Arch. 03-05.
Ninon, M. P. Béalé, 100 Avenue des Ternes, Paris. Tél. Wagram, 96-84.
Peugeot, Valentigney (Doubs) et 71, Av. Grande-Armée, Paris. Passy 13-40.
Tétard, 56, rue Sedaine, Paris, Tél.
Villard, 146 bis, Boul. Voltaire, Asnières (Seine).

LES MOTEURS ENGAGÉS

Aster, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris. Trudaine 32-62.
Chaise, 34, r. A.-Lançon, Paris (13^e).
Cotin, Gennevilliers.
Dulen, 56, rue Marius Aulan, Levallois (Seine). Wag. 23-07.
Harrissard, 33, rue Marsault, Gennevilliers (Seine), Tél. Asnières 8-84.
Jan, 167, boul. Pereire, Paris. Wagram 83-45.
Maq, Milland, 61, rue de Villiers, Neuilly. Wagr. 50-86.
Pauvert, 45, rue de Versailles, Ville d'Avray (Seine). Tél. 108.
Train, 6, rue Rouget-de-Lisle, Courbevoie (Seine). Tél. 579.

LES CARROSSERIES ENGAGÉES

Bernardet, 6, rue de la Faïencerie, Bourg-la-Reine (Seine).
Boullier, e Peuple, 124, rue de Neuilly, Puteaux, Tél. 6-59

LES EQUIPEMENTS ENGAGÉS

O. S., Etablissements Seignol, 17, rue Duret, Paris. Tél. Passy 12-38.
Mixtral Oil, 32, rue d'Alsace, Paris. Tél.
Ydral, 19, rue de Nanterre, Suresnes Tél. 562.

Eh ! mon cher, vous imaginez-vous un trimoteur chargé grimant Gaillon avec le conducteur à côté et à pied ! Si réellement il avait fait cela, eh ! bien, il eût réalisé une véritable prouesse acrobatique, dont

nous e croyons incapable, sans vous chagriner. Quant aux voitures de dépannages, il y en avait 20 en tout, simplement parce que le règlement ne le défendait pas et qu'il n'y avait rien de plus simple, parce qu'il s'agissait d'une démonstration et non d'une épreuve sportive. L'avons-nous pourtant réélué !... Enfin, on verra, l'an prochain à vous contenter.

La suite de nos Interviews

M. Cheilus nous envoie ses impressions sur l'épreuve et sur son ancêtre...

Austral n° 17 (1905)

Hors classe : 264/175. Conducteur : Gohier. Carrosserie : ridelles. Moteur : Aster. Poids imposé : 75 kgs. Contrôlé : 76 kgs. Moyenne : 25 kms, Pénalisation : 0, Médaillon d'Or.

En vous renouvelant mes félicitations pour votre initiative très intéressante et l'excellente organisation de votre épreuve, service d'ordre parfait, j'y joins mes remerciements pour les citations concernant Austral dans votre numéro du 15 que je lis avec intérêt aujourd'hui. Si j'avais pu penser — en vous écrivant il y a une quinzaine — que vous aviez ouïlé « l'ancêtre », le voilà bien réhabilité — Merci encore.

Il a tenu à honneur, en emburant de tous ses poumons, quoiqu'un peu asthmatique, de ne pas me faire mentir, de justifier sa réputation, et de vous remercier lui-même en contribuant au succès de votre épreuve ; il en sera récompensé par un bon graissage. Il n'était pas aussi beau ni aussi bien paré que ses jeunes confrères, mais nous avions préféré lui laisser son cachet antique, et comme il doit continuer sa laborieuse carrière en approvisionnant l'auberge de la Chalouette à Pierrefitte, près Etampes — où tout est vieux, mais tout est bon — de votre ami M. Riché (qui serait, certes, heureux d'une citation dans *M. R.*), nous l'avons chargé de légumes, afin de donner à la clientèle rurale l'idée qu'elle pourrait utiliser le mototri pour les mêmes fins. La chanson populaire a exalté les fraises et les framboises, mais : les carottes et les radis.

Et les choux que nous avons vus — et qui sont arrivés encore très frais à Paris — ont eu l'honneur de figurer au Championnat de Motocycle Industriel, ce qui doit les consoler largement.

Cette fois, je dois prendre la précaution de vous demander de ne pas publier ma lettre, car on pourrait croire que je suis intéressé dans *Moto Revue* ; mais vous pouvez y prendre ce que vous voudrez pour votre prochain article — n'oubliez pas, si possible, M. Riché et sa chalouette — il en serait si heureux !

M. CHEILUS.

Directeur des Etablissements Austral.

Et Tétard...

Mais ce malchanceux de Tétard méritait aussi un mot sur sa performance qui a été réelle malgré un abandon regrettable.

Tétard n° 11

Trimoteur : 350 cmc. Concl. : Tétard Louis. Carrosserie : caisse livr. Mot. : Hanissard. Poids imposé : 250 kgs. Contrôlé : 254 kgs. Moyenne : 30 kms. Abandon.

Tétard n° 12

Trimoteur : 350 cmc. Conducteur : Dupont. Carrosserie : plateau. Moteur : Hanissard. Poids imposé : 250 kgs. Contrôlé : 251 kgs. Pénalisation : (chaîne magnéto).

Il eut une Médaille de Vermeil

Tétard s'est débattu avec ce que l'on appelle la guigne, la malchance persistante : une vis usée à la magnéto, décalage des pignons et rupture de la chaîne, en pleine route, ce n'est pas folichon : c'est d'ailleurs preuve que Tétard est venu au Championnat avec des véhicules de série et de travail quotidien. Nous l'avons vu sur la côte avant Louviers : son tri donnait merveilleusement et il passait avec assez d'aisance ses concurrents dont l'un était poussé à main (oh !). Sa marche fut très régulière et il est bien regrettable qu'un incident aussi banal ait pu le contraindre à l'abandon.

Tétard fait observer que le règlement lui a plu : les charges imposées lui apparaissent bien normales.

Par contre, il verrait avec plaisir la pénalisation, pour l'an prochain, de tout véhicule calant en côte ou faisant demi-tour. C'est aussi notre avis.

Chantons aussi Ninon...

Ninon a engagé deux machines pour son apparition sur le marché parisien. Un écart exact de 10 kilos les séparait. Cet écart était insignifiant, puisque l'un et l'autre sont arrivés avec le même total, c'est-à-dire 0 point de pénalisation. Nous croyons que M. Paul Beale a été bien inspiré en s'adjoignant la représentation de la nouvelle industrie commerciale.

Voici l'impression de M. Béalé :

Il y a tout lieu de féliciter *Moto Revue* d'avoir songé à organiser cette démonstration qui a prouvé la valeur de ces véhicules industriels en les faisant mieux connaître.

Les deux tris que nous avions engagés n'étaient chargés qu'à 250 kg. car, comme vous l'avez dit précédemment et très justement dans certains de vos numéros, il ne faut pas tromper la clientèle et, comme nos catalogues indiquent ce poids, nous avons préféré ne pas charger au delà quoique nos possibilités soient de beaucoup supérieures.

Lors de cette démonstration, notre caisse déconverte pesait au total, conducteur non compris bien entendu, 484 kg. et notre coffre de livraison pesait, dans les mêmes conditions, 495 kg. N'est-ce pas déjà très beau comme résultat avec des moteurs 350 cmc. ? Mais nous avons fait beaucoup mieux et, avec les mêmes moteurs, nous avons déjà réalisé en côte et devant des clients, des essais sans défaillance avec un poids emporté de 450 kg.

Notre préparation à cette épreuve avait été absolument nulle, les véhicules partants étant strictement de série.

Pendant le parcours nous n'avons eu, à aucun moment, à faire usage du moindre outillage. Quant à notre consommation, nos réservoirs étant pleins au départ, nous n'avons pu à Rouen y mettre qu'à peine 5 litres d'essence, ce qui prouvait donc une consommation exacte de 4 litres pour 100 km.

Les grandes côtes de Rolleboise et Gaillon ont été terminées à plus de 30 km. à l'heure

dans le haut de ces côtes, ce qui prouve la nervosité de nos moteurs.

Au sujet du prochain Championnat, je serais très partisan d'une épreuve à peu près analogue comme longueur de parcours et moyenne imposée, mais se courant sur plusieurs jours. Par exemple pendant 3 jours de suite le parcours Paris-Rouen ou un autre en étoile dans le genre des 6 Jours d'Hiver. Là, nous aurions probablement des surprises car certains véhicules, le 16 septembre, sont arrivés très péniblement au but et n'auraient certainement pas pu recommencer le lendemain la même épreuve.

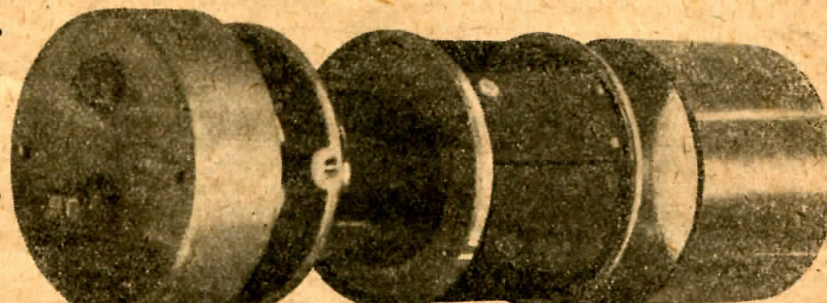
Quant aux contrôles secrets et aux Coupes Challenges, je n'en suis nullement partisan. Je ne crois pas que ce soit un moyen parfait de prouver la régularité de marche d'une machine car, en imposant une moyenne de 30 km. à l'heure, les meilleurs véhicules sont toujours sujets à des crevaisons et certains concurrents ne réussissent à s'approcher de la moyenne imposée que bien malgré eux, ayant trop souvent besoin de s'arrêter pour réparations mécaniques.

Ces freins Ydral... Ont-ils fait discuter !

La Clément Gladiator aux Rontes Pavées, a été dénommée la berceuse. Le nom, croyons-nous, lui restera, car elle a donné l'impression d'une parfaite stabilité, sur les mauvais pavés du Nord, ce qui n'est pas peu dire. Elle était équipée des merveilleux freins Ydral. Les mêmes qui équipaient les mototris et à l'essai Galland au concours du Moto-cyclé Industriel.

L'ÉCLAIRAGE EN MOTO

L'Équipement Alternovi



L'Alternovi est un générateur de courant étudié spécialement pour l'éclairage des motocyclettes. Produisant du courant alternatif, cet appareil ne nécessite pas l'adjonction d'une batterie d'accumulateurs.

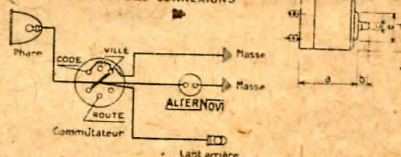
L'équipement complet comprend :

ment réduites (73 mm de diamètre, 85 mm de longueur) rendent son montage très facile et permettent d'adopter diffé-

puissance, de 45 watts, permet d'utiliser des lampes spéciales donnant un éclairage de 80 bougies.

2° Le Projecteur se fixe sur un support type Standard, permettant le montage rapide sur tous types de motocyclettes. Son diamètre est de 200 mm. Son éclairage

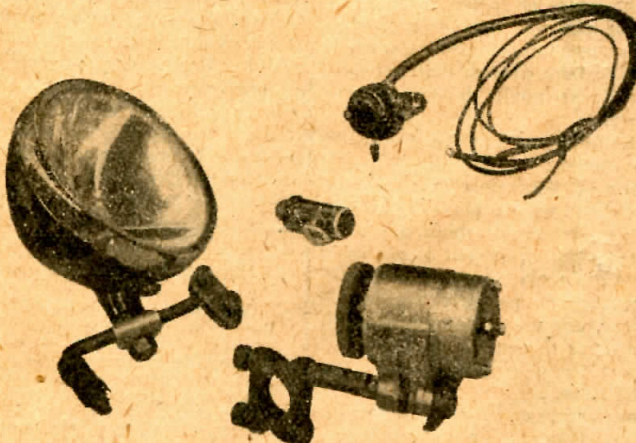
SCHEMA DES CONNEXIONS



puissant permet, la nuit, les plus grandes vitesses.

3° Le Commutateur est à trois positions : Ville-Code-Route. Un dispositif de résistance permet d'effectuer ces trois combinaisons avec une seule lampe ; il se fixe sur le guidon à portée de la main.

4° La Lanterne arrière très robuste est d'un type courant.



1 Alternovi, 1 Projecteur, 1 Commutateur, 1 Lanterne arrière.

1° L'Alternovi, de par sa conception, est actuellement l'appareil le plus léger, étant donné sa puissance, il ne pèse que 1 kg. 200, ses dimensions extrême-

rentes sortes d'entraînement, le plus simple se faisant par friction sur le volant, permettant ainsi d'avoir l'éclairage la moto étant arrêtée.

Electriquement, l'Alternovi est un alternateur à intensité constante. Sa

Moto Revue est installé au Salon Stand 10 à côté de l'Echo des Sports

Propos d'Octobre...

par JEAN-JACQUES

Les vacances sont bien finies. Voici la brume, le froid, la chute des dernières feuilles, la rentrée des classes, le retour des marchands de marrons. M. Gaston Doumergue, en inaugurant le Salon de l'Automobile, arbore un sourire qui semble dire : « Vous avez bien assez rigolé comme cela. C'est le moment de vous remettre au travail : je reprends la série de mes corvées symboliques et protocolaires, moi. Quand, à la fin de juin, je me rends à Longchamp, ça veut dire : partez aux champs. Quand j'inaugure le Salon de l'Automobile, c'est pour inviter tout le monde à travailler. Tout le monde, vous entendez : Mlle Mistinguett à lever la jambe, les députés à interpeler, et le gosse de la communale à réciter le ba-be-bi-bo-bu. C'est bien compris ? »

Quel honneur pour nos industries de locomotion ! Par je ne sais quelle obscure subtilité dans le jeu de nos institutions laïques et républicaines, nos industries semblent symboliser toutes les autres, et leur montrer la voie... Elles inaugurent chaque année de travail.

* *

Et c'est fort bien ainsi. L'auto, la moto, le cycle occupent, en France, une place à part. Vous êtes-vous jamais demandé pourquoi ? Car enfin — il faut bien le reconnaître — dans le passé, tout au moins, nous étions rarement en avance sur l'étranger, industriellement tout au moins.

Un de mes amis, qui a quelque bon sens, m'en fournissait l'autre jour une explication qui ne me semble pas sans valeur.

— Il est des industries pour lesquelles nous étions remarquablement placés, me disait-il, et où nous sommes pourtant sérieusement distancés. Nous eûmes : Lavoisier, Chevreul, Sainte-Claire-Deville et Berthelot, mais l'industrie chimique allemande nous dame le pion.

Nous avons eu Niepce et Daguerre, qui ont inventé la photographie ; mais les appareils allemands font prime, et les hommes d'affaires anglo-saxons nous donnent une bien belle leçon pour l'exploitation commerciale de cette invention. Les frères Lumière ont véritablement réalisé le premier cinéma pratique : dans cette branche aussi nous luttons péniblement. D'autres industries se sont créées et développées récemment :

Dis-moi donc si le moyen admirable de nos vieux artisans parisiens n'était pas merveilleusement prédestiné pour la fabrication des machines à écrire, à calculer et autres du même genre, que nous achetons par milliers, et fort cher, au

pays de Lindbergh ? Ah ! que de fautes ont été commises ! Et sais-tu qu'ils portent une bien lourde responsabilité, ceux qui auraient pu assurer aux travailleurs de chez nous ces multiples sources de richesse, et qui n'ont pas su le faire ?

Mon ami continua :

— Les industries du moteur forment une exception à peu près unique dans notre histoire industrielle. Il y a eu, pour elles, un phénomène exceptionnel, une sorte d'explosion d'un enthousiasme général qui a galvanisé tout le monde, et qui a fort avantageusement remplacé, chez nous, les robustes qualités des anglo-saxons et des germains. Ils ont la patience, la ténacité. Ils sont opiniâtres et méthodiques. Opposons-leur nos qualités à nous, la force irrésistible qui naît de l'enthousiasme, et nous sommes assurés du succès. Simple question de psychologie pratique.

Nos industries ? Elles se sont créées et développées au milieu des acclamations, des bravos et des fleurs qui accueillaient les vainqueurs des grandes manifestations d'autrefois, les grandes courses comme on n'en fait plus, hélas ! L'ardeur qui les a conduites au succès, c'était ce murmure d'admiration qui émanait des foules, au temps des grandes courses.

— Mais alors, dis-je, que penser de la situation actuelle ?

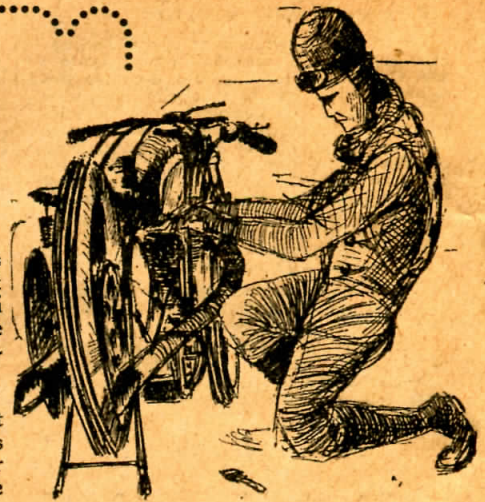
— C'est bien simple, me répondit-il. Si nous commettons la faute d'abandonner nos méthodes pour adopter le froid système qui convient à d'autres races, nous en supporterons les conséquences. Ces industries sont belles et fortes de toutes façons, elles ne peuvent pas disparaître. Mais leur développement peut ralentir, leur ascension se faire plus difficile, et la concurrence internationale devenir plus dure, plus âpre.

Un instant, mon ami s'arrêta, sembla réfléchir, puis reprit :

— C'est une loi générale et véritablement indiscutable : on ne travaille bien que dans la joie, on ne fait bien que ce qu'on fait avec passion, surtout quand on est Français. Le succès plus ou moins grand des courses — je parle des très grandes courses, des vraies compétitions, simples et brutales dans leur résultat — c'est un baromètre infaillible du moral qui règne. Réfléchis...

Songe encore à ceci : en France, malheureusement, les travaux de laboratoire sont bien négligés, tout le monde le sait. Il n'est rien d'aussi triste à constater, mais c'est un fait, reconnu de tout le monde. J'ai bien peur qu'il n'y ait là, chez nous, un état d'esprit enraciné qui sera bien long à disparaître.

Or, mon cher, les courses, quand elles



sont intelligemment conçues, remplacent, et souvent avec avantage, les essais de laboratoire. Elles ont admirablement rempli ce rôle autrefois. Leur suppression, leur déclin ; c'est le déclin des méthodes scientifiques, c'est un pas de plus dans la voie de la suppression complète des travaux de laboratoire. Situ croix que c'est encourageant !

Considère un instant le cas de l'industrie motocycliste. On peut dire, sans crainte d'être démenti, qu'il n'y a jamais eu — jamais — dans le domaine de la moto une très grande épreuve comparable aux Grands Prix Automobiles de jadis. Nous avons eu, et nous avons encore, d'excellentes manifestations commerciales, très utiles, certes, mais qui poursuivent un autre but : « Jusqu'à ces dernières années, la construction motocycliste anglaise jouissait, vis-à-vis de la nôtre, d'un prestige... un peu inquiétant... »

Rapproche les faits, réfléchis... conclus.

— Enfin, dit mon ami, allons toujours au Salon. Nous y bavarderons encore... Mais comme je regrette la triste décadence des belles courses d'autrefois.

Quant à la moto, un avenir magnifique est ouvert devant elle.

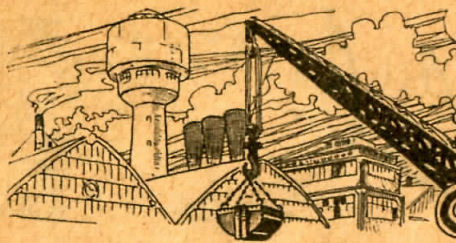
Ah ! si l'on voulait, pour elle, dégager les enseignements que nous trouvons dans l'évolution de l'automobile, en appliquer les leçons, et éviter certaines fautes que la grande sœur est en train de commettre... Du moins, j'en ai bien peur.

JEAN-JACQUES.

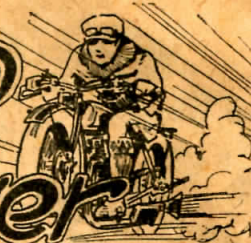
Moto Revue au Salon

Moto Revue a profité cette année de l'extension donnée à la partie motocycliste. C'était son droit, son devoir de prendre une ampleur en rapport avec son extension. Le stand de Moto Revue ne se trouvera donc plus caché dans les bas-côtés, mais au centre même. Nos lecteurs pénétreront dans le Grand Palais, en traversant le Hall principal et le grand escalier, à droite sera l'endroit où Moto Revue recevra, non seulement tous les lecteurs, mais aussi tous les motocyclistes et automobilistes.

Le numéro du Salon y coûtera 10 francs !



La Moto à l'Étranger



aux États-Unis

Interview de M. Jean Vurpillot
Ses impressions personnelles

Nous profitons de notre passage à Lyon pour poser différentes questions à M. Jean Vurpillot sur la situation du marché motocycliste américain. M. Jean Vurpillot, qui vient de se rendre aux États-Unis, pour acheter un important lot de machines-outils, a profité de son voyage pour visiter de nombreuses usines américaines, et notamment toutes les usines construisant des motocyclettes.

Ces usines sont exactement au nombre de quatre, nous dit M. Jean Vurpillot, soit dans leur importance :

Harley-Davidson ;
Indian ;
Excelsior-Henderson ;
Cleveland.

A elles quatre, ces différentes maisons sortent annuellement 40.000 motos, dont plus de la moitié sont exportées.

Vos lecteurs seront sans doute surpris du nombre restreint de marques se partageant le marché américain, alors que chez nous plus de cent marques, et autant chez nos voisins anglais, se disputent la clientèle.

En Amérique, en raison du prix élevé de la main-d'œuvre, seules peuvent vivre les maisons puissamment outillées, travaillant en grande série, et dont la production est scientifiquement organisée.

L'essor de la motocyclette en France nous a donné d'assister au cours des dernières années, à l'éclosion d'une floraison de petits constructeurs de motos, assemblant tant bien que mal, plutôt mal que bien, des organes disparates achetés à droite et à gauche. Cette catégorie de constructeurs ne peut pas exister en Amérique. D'ailleurs, il n'existe pas là-bas de fabricants d'organes séparés, à part les spécialistes d'accessoires par trop spéciaux tels que Messinger (selles), Schebler (carburateurs), American Bosch (magnéto), etc.

Chaque constructeur est suffisamment outillé pour établir lui-même, non seulement son moteur et sa boîte de vitesses, mais ses garde-boue et ses réservoirs.

En dehors des quatre marques précitées, deux autres marques existent encore, tout au moins de nom : d'abord « Ner-a-Car », à Syracuse, qui a cherché à lancer une motocyclette d'une conception nouvelle, surtout en ce qui concerne le châssis et la direction.

Ensuite « Evans », la bicyclette à moteur

qui, bien que n'ayant pas connu la popularité de l'Alcyonnette, a eu une certaine vogue en France et en Allemagne, il y a cinq ou six ans.

Le meilleur client américain pour les constructeurs est l'État, qui a compris depuis longtemps tout le parti que l'on pouvait tirer de la motocyclette en temps de paix comme en temps de guerre.

Dans toutes les villes, la police est dotée de motos rapides qui livrent une chasse sans merci aux chauffards et aux automobilistes par trop pressés.

Les délinquants sont heureusement assez rares, et somme toute les usagers de l'automobile font preuve d'une discipline qui est à citer en exemple. La circulation, il est vrai, est organisée de main de maître. A chaque carrefour, ou plus exactement à chaque croisement de rue, même dans les petites villes de dix mille habitants, comme Waynesboro, où se trouvent les célèbres usines des rectifieuses « Landis », des pylones sont édifiés au sommet desquels sont disposés trois feux de couleur différente :

Le feu rouge (arrêt absolu) ;
Le feu vert (avertissement) ;
Le feu jaune (passage libre).

Ces feux s'allument automatiquement d'un carrefour à l'autre, progressivement, avec un intervalle calculé rigoureusement pour permettre au véhicule marchant à l'allure autorisée (vingt milles à l'heure, par exemple), de ne trouver sur sa route aucun feu rouge qui l'arrête.

En somme, la circulation se fait à débit variable, mais à vitesse constante.

Tout le monde, y compris et surtout les piétons, se conforme à la signalisation ci-dessus, même si aucun véhicule n'apparaît dans la voie transversale à l'horizon le plus lointain.

Il en résulte que le flot de voitures s'écoule, s'arrête, repart, sans un bruit ni un coup de klaxon, puisqu'on ne doit pas doubler et que le conducteur n'a pas la préoccupation de savoir si un véhicule va déboucher sur sa droite ou sur sa gauche.

Ce mode de signalisation en vigueur également à Berlin depuis plusieurs années, n'est possible que dans les villes à rues perpendiculaires, comme la plupart des villes américaines, à l'exception de Washington, belle ville sévère dessinée par un Français du corps expéditionnaire de Rochambeau, et dont les rues sont étoilées.

Et voilà comment s'exprima M. Jean Vurpillot, le directeur d'une des premières usines françaises de moto, si ce n'est même la première.

Une femme première en épreuve officielle

Pour la première fois une femme, à l'autodrome de Brooklands, a réalisé le 29 septembre la prouesse d'être première en épreuve officielle. C'est Mrs. W.E. Scott qui s'est classée première de l'épreuve réservée sur l'autodrome, à la vitesse de 182 km. à l'heure, ceci constitue, non seulement le record féminin sur piste circulaire, mais aussi le premier record féminin en toutes catégories.

UN TYPE RARE !

Un Français qui connaît sa géographie !

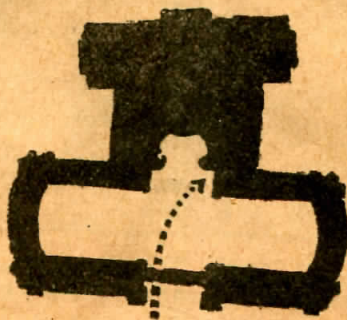
Permettez-moi de vous faire remarquer que vous êtes dans l'erreur quand vous écrivez, sous la photographie du N° 288, que Robert Sexé, se trouve au milieu des Esquimaux !... des glaces et des rennes, oui... mais, des Esquimaux, non... car, ceux-ci ne se trouvent pas en Laponie... et la Laponie n'est pas le Groenland !

De plus de la côte Mourmane au Pôle Nord, il y a de la marge !... Dire que Robert Sexé est en Laponie est beaucoup plus logique et c'est déjà pas mal !...

Un qui n'aime pas les fautes géographiques et le bourrage de crânes !

F. AUBERT.
Villebon.

Moto Revue au Salon





UNE PERFORMANCE Dunkerque-Perpignan

C'est sur la place Jean-Bart, à Dunkerque, que Marc Augier a quitté, sur Moto Gillet-Herstal, la ville à destination de Perpignan dans les 24 heures. Le départ fut contrôlé par M. Marquis, vice-président du Bicycle-Automobile-Club et de M. Capelle. La course très difficilement réalisable, dans la banlieue parisienne, nécessitait un pilote et M. Augier a eu recours au service de la F. I. M. et ce fut le mousquetaire Portnos qui fut désigné par son imposante carrure à faciliter la tâche à l'audacieux motocycliste. Le mousquetaire en question vint prendre Augier à Beaumont-sur-Oise, ils ont passé à travers la banlieue puis à travers Paris, jusqu'à Maisons-Alfort où eut lieu le grand ravitaillement en vue de la nuit. Ce ravitaillement eut lieu chez M. Oziaux, ravitaillement tant en carburant pour la machine, qu'en carburant pour le coureur lui-même, et entouré de quelques motocyclistes Augier fila en direction de Sens et Avallon.

...une dépêche

M. Marc Augier qui tente la liaison Dunkerque-Paris-Perpignan est parti aujourd'hui à midi de Dunkerque; à 17 h. 45 il passait à Beaumont ayant marché à une moyenne de plus de 67. La les Mousquetaires du M. C. S., Portnos et Aramis ainsi que de nombreux admirateurs qui lui firent escorte jusqu'à la Porte de la Chapelle, Paris fut traversé en 12 minutes; de là il se rendit à Maisons-Alfort où le ravitaillement était installé chez Oziaux, le vice-président du Moto Club de la Seine. Après s'être restauré il repartit à 18 h. 30 accompagné par le troisième Mousquetaire d'Artagnan jusqu'à la sortie de Melun.

(En dernière minute, nous recevons télégramme et photo de son passage régulier, à Avallon.)

Le Moto Club de Sens

C'est sur le circuit de Beaumont qu'a eu lieu le 30 septembre l'épreuve annuelle de l'Auto Club Sennonais? Nous regrettons beaucoup de ne pas avoir été prévenus officiellement avec une carte comme certains clubs ont l'habitude de nous l'adresser, car le délégué de *Moto Revue* se trouvait à Sens et fut contraint de visiter la ville au lieu d'aller prêter son concours à nos jeunes motocyclistes.

Le Club des Tortues

Encore une acquisition du Muséum Motocycliste, allez-vous songer! Non pas. Le Club des Tortues existe et depuis longtemps: il est sis à Paris, chez Bastide, l'agent de la B. M. W. et a déjà plusieurs années d'existence et est bien vivace. De plus, il est réservé aux machines *vites*! Mais oui! malgré son nom, on n'y accepte pas de machines inférieures à 500 cmc., ou tout au moins susceptibles de rouler sans défaillance avec des 500. Enfin, ce club est un peu fermé; on s'y connaît, on ne recherche pas le nombre, mais la qualité aussi la cotisation est très élevée, 350 fr. par an! Il est vrai qu'elle donne droit à un insigne représentant une superbe tortue en or... véritable et damasquinée qui vaut certainement plus de 250 fr. à elle seule. Songez enfin que des sorties régulières et sévères de 300 à 500 kilomètres, sont le programme des «tortues». Il paraît que rien ne sert de courir, les tortues partent toujours à point.

Calendrier de l'U. M. F.

OCTOBRE

- 5. Auto. Marseille-Paris (M.C. Marseille).
- 7. Grands Prix de France (M.C.F.). Côte d'Origny (M. C. Aisne).
- 21. Rallye-Contravention (M. C. Marseille).
- 28. Côte de Gometz-le-Châtel (A.M. C.F.).

NOVEMBRE

- 4. Côte des Plâtrières (M. C. Marseille).

Rallye-Ballon d'Argenteuil

Le Rallye Ballon organisé par la ville d'Argenteuil avec le concours de la maison de Coster et *Moto Revue*, a remporté un grand succès. 37 motocyclistes et automobilistes s'étaient donné rendez-vous à Argenteuil dimanche. Le ballon piloté par M. Wanker, élève de M. S. Désiré, s'est élevé à 9 heures et a atterri à 10 h. 1/4 à Bretigny-sur-Orge. Le ciel très nuageux a rendu très difficile la poursuite, mais néanmoins d'heureux concurrents ont rejoint le ballon et ont pu se distribuer les nombreux prix offerts par la ville d'Argenteuil. Tous ont remporté un agréable souvenir de cette matinée.

Les Hirondelles

Assemblée générale extraordinaire du 27 septembre

Election du bureau: Président d'honneur: M. Valiquet Albert; Président actif: M. Lionchon Eugène; Vice-présidents MM. Toupart Jean et M. Lepaulard Pierre; Secrétaire: M. Delgouffre Raoul; Trésorier, M. Decressy

Albert; Secrétaire adjoint: M. Schneider Henri; Trésorier adjoint: M. Boulanger Marcel.

Commission sportive MM. Cheize André, Thévenet Georges, Parmigiani Angélo, Perren René, Vincent Emile.

Banquet. — Le Banquet de la Société aura lieu le 27 octobre chez M. Alfred, à Montrouge, prix du banquet: 26 francs par personne, la caisse de la Société offre la somme de cinq cents francs pour le banquet à répartir entre les membres actifs. Les inscriptions sont reçues au siège jusqu'au 15 octobre.

Le M. C. de Manosque est fondé

C'est le 25 septembre que le M. C. de Manosque, prit vie.

Les membres du Comité sont:

Président: M. Décaroli; Secrétaire: M. Bedos; Trésorier: M. Nalin; Administrateurs: MM. Amalric et Porporat, ainsi que M. Rondano, comme mécanicien-dépanneur.

D'ailleurs, le secrétaire nous écrit:

« Nous sommes satisfaits de vous signaler que, pour la première réunion, il y a eu déjà

Un huissier constatera votre envoi du numéro du Salon

d'inscrits 17 membres actifs: ce qui n'est pas mal pour une petite ville comme Manosque.

Ensuite, ils veulent s'affilier à une fédération. Rappelons que deux cas se produisent: D'abord l'U. M. F.: actuellement, ils ne peuvent pas, parce qu'il faut être 50 au moins inscrits. Ensuite la 2 F. M.: c'est possible avec le nouveau règlement du faubourg du Temple.

Que les intéressés fassent cas de ce désir: c'est dans cette intention que nous publierons dorénavant ces souhaits dans *Moto Revue*.



Landelle, sur 350 cmc. New-Map fit le trajet Alès-Nîmes, soit 90 km., sans toucher à son guidon: et les routes sont mauvaises!

La première épreuve du Championnat du M. C. Seine

Voici les résultats reçus en dernière heure :

1. Doll, 2. Champognot, 3. Lesimple,
4. Robinet, 5. D'Artagnan, 6. Bouillon,
7. Klein, 8. Jambon, 9. Coupot.

Une suggestion pour les Normands

Le M. C. de Gisors fort actif et dont les membres sont des plus fervents motocyclistes seraient heureux de voir se relier entre eux les différents clubs normands. Il existe en effet, des moto-clubs à Bernay, à Evreux : pourquoi ne pas créer un Moto Club de l'Eure, qui grouperait sous le même fanion tous les motocyclistes du département, en laissant toutefois à chaque club existant son autonomie et sa liberté d'action particulière. Il ne s'agirait en somme que d'une entente pour les sorties, les gymkhanas, les épreuves, alors que chaque club conserverait et ses membres et sa liberté d'action. La parole est à Bernay et à Evreux. Ils peuvent s'entendre avec M. Lemaire, Président du M. C. de Gisors, qui leur fera certainement le meilleur accueil.

La Foire aux remises...

La Foire aux Motos... N'oubliez pas, motocyclistes, que sur présentation de votre carte du M. C. S., la foire aux Motos, avenue Daumesnil, vous fera des réductions de prix appréciables, et, comme tout arrive, si vous n'êtes pas membre du M. C. S., vous obtiendrez tous renseignements sur notre Club et pourrez même y adhérer sur place. De plus, les membres du M. C. S. pourront se faire « tuyauter » gracieusement : rayon moto et moteur. Allez-y voir ?

On va banqueter...

Le 2 octobre prochain, à 21 h. 30, faubourg du Temple, aura lieu la réunion mensuelle du bureau et des commissions sportive et touristique du M. C. Seine. Ordre du jour : a) Calendrier des réunions des sections ; b) Permanence au siège ; c) Sorties dominicales ; d) Interclubs prochains ; e) Réunion générale ; f) Banquet annuel ; g) Bulletin officiel ; h) Comité des récompenses. Messieurs les membres du bureau et des commissions, viendrez-vous à bout de tout cela. Nous en recauserons.

**Les Silencieux :
Motocycle Club de la banlieue Ouest**

Tel est le nom du nouveau groupement qui vient de naître à Colombes. L'assemblée constitutive a eu lieu le jeudi 27 septembre 1928. De nombreux motocyclistes avaient répondu à l'appel et c'est avec enthousiasme que la fondation de ce Motocycle Club a été votée. Le siège social est fixé au café de la Mairie, 12, rue de Paris, à Colombes. Un comité provisoire pour la période d'organisation a été nommé :

- Président : G. de Coster.
- Vice-président : L. Bourdoncle.
- Trésorier : G. Zagdoun.
- Secrétaire général : A. Vidy.
- Secrétaire-adjoint : Ch. Bourdoncle.

Tous les motocyclistes, sidecaristes et cyclecaristes de la région sont chaleureusement invités à se joindre à ce groupement auquel *Moto Revue* accorde son haut patronage. Ils y trouveront à ce Club de la bonne camaraderie et de la gaieté. Le droit d'adhésion est fixé à 10 francs, donnant droit au fanion du Club. La cotisation annuelle est de 60 francs, payable par trimestre.

Pour tous renseignements et inscriptions, s'adresser au siège social ou à M. Gustave Zagdoun, 8, avenue Raspail, à Bois-Colombes. Afin de faire plus ample connaissance, une sortie sur Compiègne a été prévue pour dimanche le 7 octobre. Rendez-vous à 9 heures devant le monument aux morts de Colombes. Une invitation cordiale est faite à tous les motocyclistes qui voudront se joindre « Aux Silencieux ». Pourvu qu'ils n'ahurissent pas le Club voisin de leurs échappements libres !

LA 2 F. M.

CALENDRIER

OCTOBRE

- 6. Banquet (M. C. Dyonisien).
- 27. Banquet (M. C. Hirondelle).

NOVEMBRE

- Bal motocycliste (A.M.C. Semur).

On veut faire un Club à...

Floirac en Gironde : et on a raison. Et puisque la 2 F. M. vient de décider de créer des groupements dans tous les arrondissements de France, voici un M. Doucède de Belle-Croix, qui aura gros avantage à s'adresser directement à la 2 F. M. laquelle lui facilitera rapidement la tâche, d'autant que le nouveau groupement a, d'ores et déjà, un siège social bien à lui.

Une nouvelle section du M. C. Seine

M. C. de la Seine. Communiqué.

La sortie projetée sur Orléans a eu lieu le dimanche 30 septembre ; rendez-vous à 7 heures dimanche Porte d'Orléans. Les motocyclistes désirant se joindre à nous pour cette promenade, furent amicalement invités à se trouver au lieu de départ. Une section est en formation à Bois-Colombes. Les sportifs qui sont encore isolés actuellement (il y en a encore ?) ont tout intérêt à se mettre en relation avec M. Gourdin, 17, rue des Bourguignons, à Bois-Colombes. M. Gourdin, excellent mécanicien, eut sans aucun doute une nombreuse compagnie le 27 courant au soir, date de la première réunion à Bois-Colombes.

Les Six heures d'Argenteuil

Cette épreuve se présente comme devant être un succès sans précédent. Outre le

bronze de valeur, offert par M. de Fels, député de Seine-et-Oise, les organisateurs ont déjà reçu plus de 2.500 fr. de prix et tous les prix, quelque soit le nombre des concurrents, seront distribués. Comme toujours, à Argenteuil, le ravitaillement en huile sera gratuit et peut-être l'essence.

Que les clubs se dépêchent de se faire inscrire, car le M. C. A., toujours si minutieux dans l'organisation de ses épreuves, prévoit de limiter le nombre des engagés pour éviter la pagaille.

Nous donnerons la semaine prochaine la liste des prix.

Adressez-vous, pour tous renseignements : M. Larmé, 12, route de Sannois, à Argenteuil.

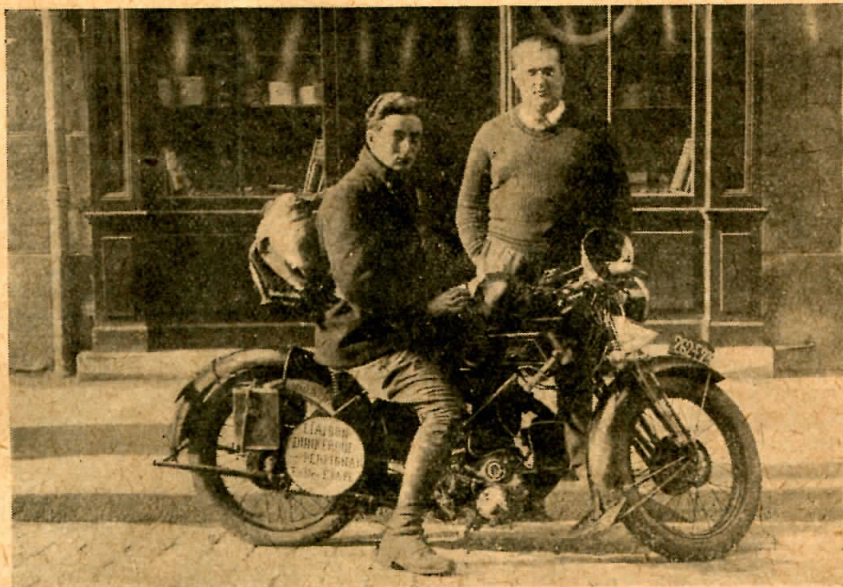
Les avantages du M. C. du 11^e arrondissement

Les conditions : 20 fr. par an de cotisation valable pour l'année 29, cotisation pour les dames : 5 fr. par an.

10 fr. d'adhésion donnant droit à l'insigne pour le véhicule (pour les hommes seulement). Avantages, assurance ; remise dans beaucoup de maisons allant jusqu'à 20 % ; sortie en groupe avec service de dépanage ; de la rigolade et de la camaraderie.

Une pharmacie...

De nombreux lecteurs au lu de la prime hebdomadaire de la pharmacie portative, nous ont écrit pour l'acquiescer. Très bien, mais le succès imprévu nous a contraints à ne pouvoir satisfaire tout le monde à la fois : c'est ce qui explique que nous repassons aujourd'hui la prime, ayant pu obtenir renouvellement du contrat chez le fabricant M. Biemans. Quelques-uns, plus gourmands, nous ont dit leur désir d'avoir quelque chose de mieux encore : à leur intention, mais pour cet article, pas en prime, le fabricant peut leur fournir la même trousse avec « monture en cuir et non en pegamoïd ». Enfin, pour nos automobilistes, cyclecaristes et sidecaristes, pour les motocyclistes fortunés ou qui ne regardent pas à l'encombrement, il existe une magnifique trousse absolument complète avec outils chirurgicaux nickelés qui pourra leur être adressée sur demande spéciale.



Dunkerque-Perpignan : Voici Marc Augier au passage à Paris. Le mousquetaire Porthos, à l'impressionnante carrure, fut chargé de « débloquer » le passage officiellement, avec le concours des autorités parisiennes, à travers la capitale : M. Augier est ici, devant l'agence de M. Oziaux à Maisons-Alfort

La Société, non la Section

A notre dernière réunion, en présence de nombreux membres, nous avons décidé :

1° Renouvellement du Bureau.
Président : M. Gaston Roure.
Vice-Président : Lelong Marius, Hubault, Ducreux.

Secrétaire : Sleimpeter Lucien.
Secrétaire-adjoint : Pesseire, Ailland J.
Trésorier : Jubelin.
Trésorier-adjoint : Mounin.
2° Cette section prendra désormais le titre de Société Motocycliste Cuersoise, aux couleurs bleue rayée blanc.

Couleurs qu'ils espèrent faire briller dans les prochaines épreuves régionales.

Les 500 mètres lancés en côte du Moto Club Jurassien

Favorisée par un temps superbe cette manifestation obtint un gros succès.

Le meilleur temps de la journée fut réalisé par Roux de Besançon qui monta la côte à près de 110 à l'heure, battant ainsi le record de l'année précédente détenu par Vermot de Besançon.

Résultats :

175 cmc. tourisme : 1^{er} Jacquet (Monet-Goyon), 61 km. ; 2^e Chardon (Triumphus), 54 km.

175 cmc. sport : 1^{er} Valfin N. (Monet-Goyon), 90 km. ; 2^e Valfin A. (Monet-Goyon), 77 km. ; 3^e Moysse (Prester), 67 km.

250 cmc. tourisme : 1^{er} Chevalier (Monet-Goyon), 77 km.

250 cmc. sport : 1^{er} Dognon (Motosacoche), 95 km.

350 cmc. tourisme : 1^{er} Droge (Monet-Goyon), 78 k. 300.

350 cmc. sport : 1^{er} Roux (Magnat-Debon), 109 k. 700 ; 2^e Dognon (Monet-Goyon)

103 k. 400 ; 3^e Galetti (Terrot), 90 km. ; 4^e Dargaud (Motosacoche), 81 km. ; 5^e Deck (Monet-Goyon), 79 km.

Sortie-Rallye (Coupe et Fanion d'honneur)

L'U. A. M. Giennoise organise le 7 octobre prochain une sortie rallye qui promet le plus éclatant succès ; comme toujours, nos amis ont su rivaliser d'entrain avec des clubs beaucoup plus importants et ils vont nous le prouver une fois de plus en organisant, le 7 octobre, une sortie-rallye régularité, par Gien, Les Bordes, avec de la première étape. Les Bordes-Sully, deuxième étape ; Sully-Gien, troisième étape ; à l'issue de ce rallye, organisation d'un gymkhana, place de la Victoire à Gien.

Epreuve du double cercle, course de l'œuf à la cuiller, planche bascule, quilles, etc.

Cette sortie-rallye ayant pour but de disputer la « Coupe et le Fanion d'honneur de l'U. A. M. G. », nul doute qu'il y aura de nombreux engagés et aussi de nombreux prix. Engagements gratuits au siège de l'U. A. M. G. Café du Loiret, à Gien.

Les 1^{er} sont les derniers

Jésus-Christ, parlant des ouvriers de la dernière heure, déclarait que les premiers seraient les derniers : cette sentence fut reprise le 23 septembre par l'A. C. de l'Île de France, un grand club qui comprend l'essor utilitaire et d'agrément de la moto. Monte là-dessus, déclarait le starter de la commune libre de Montmartre, organisateur en double de la fameuse côte de Ralenti.

Grand tumulte et joyeuse animation sur la butte.

Tout le long de la rue Lepic, à partir du croisement de cette rue avec celle des Abbesses — entre la place Blanche et cette dernière des voitures chargées de carottes, de choux

et de pommes de terre règnent, au grand dam de tous moyens de locomotion mécanique — une grande course automobile et motocycliste se disputait, sur un parcours de 800 mètres.

Les voitures ou les motos, parties du pied de la colline, devaient s'efforcer d'atteindre la place du Terre, où le contrôle d'arrivée était établi, dans le maximum de temps. Naturellement, il y avait certaines règles : ne pas faire de sur-place, ni de marche arrière, ne pas débrayer, mais on avait le droit de procéder selon une ligne brisée pour allonger le parcours.

Automobile. — 1. Badel, en 35"23". Moyenne 1 k. 168, record battu ; 2. Evêque, 28' 30" 4/5 ; 3. Pierre Cibié, 23' 33" 4/5 ; 4. Genbié, 23' 24" 2/5 ; 5. Breton, 22' 31" 4/5 ; 6. Thollon (Lorraine), 21'48"2/5 ; 7. Picardat, 21' 35" 1/5 ; 8. Blondel, 17' 35" 2/5 ; 9. Boumet, 17' 28" 3/5 ; 10. ex-æquo Mauler et Baud, 13' 35" 4/5.

Motocyclette. — Henault, 12' 5" 1/5 ; 2. Durand, 10' 38" 3/5 ; 3. Porthos, 10' 18" 4/5 ; 4. Michaud, 9' 46" ; 5. Lezin, 9' 21" 2/5 ; 6. Thiellard, 6' 49".

Sidecars. — Ponsard, 13' 48" 2/5.

Tricycles. — Couvretelle, en 12' 43" 3/5.

Tandis que son co-équipier Athos se débattait avec un mur à Avallon, Porthos, l'autre mousquetaire a failli gagner la côte de Ralenti : il s'est classé 3^e, ce qui est bien. A noter que le 3^e mousquetaire Aramis a brillé par son échec : il avait confondu la course avec une épreuve de côte, si l'on peut dire, car son temps fut de 1'20". Signalons un nouveau roi qui envahit la Commune libre de Montmartre : le roi de la Chaussette, gagnant moral a-t-on dit : la veille n'avait-il pas escaladé la butte sacrée des Martyrs en 45" ; mais aujourd'hui la verte poisse lui permit de griller son moulin avec élégance. Profitons-en pour dire que ce roi de la Chaussette et des Bonisseurs a consenti à accorder à tous les lecteurs de *Moto Revue* une réduction de 10 % et des avantages intéressants.

Au Maroc

Sortie marocaine le 16 septembre

Réunion des motocyclistes du Club et sortie amicale sur Tiflet. Routes magnifiques, toutes goudronnées sauf un passage médiocre vite traversé.

Départ imposant de 18 motos et un seul sidecar (celui portant le fanion de *Moto Revue*). Traversée de villages... (groupement de baraques en bois).

Noms de consonnance locale... Monod, Tiflet... Traversée de la forêt de la Mamora (environ 30 km. de forêt). A Tiflet, quelques motocyclistes poussent plus à l'intérieur du pays sur Khémisset, puis reviennent rejoindre le premier groupe resté à la forêt de Mamora.

La plus franche gaieté régnait. Le jeune et actif Président se dépensait sans compter : toasts, goûters.

Ce fut une sortie particulièrement réussie et vraiment pour se croire si loin de Paris, il faut faire un effort.

Retour paisible sur Rabat, et dislocation ; après apéritif général offert par le Club, on se sépara en se promettant de se retrouver bientôt.

Le M. C. de Rabat d'ailleurs commence à prendre une extension considérable et à être l'un des plus actifs du Maroc. Il est vrai qu'il y a, à la tête, un Président et des dirigeants très fermes. Rappelons que, tandis que nous nous réchaufferons autour de la bûche de Noël, le M. C. Rabat organisera son kilomètre lancé ! C'est que là-bas, il fait bien chaud encore à cette époque et les belles crèches de Noël avec de la neige, du froid, etc., c'est bon pour nos bêtes de France : en Afrique et en Asie, on roule en motos à cette époque.

Le Maroc vu par un... Marocain de France

Je tiens à vous faire part de l'étonnement que j'ai ressenti à la lecture de l'article intitulé « Le Maroc vu par un Parisien »,

paru sous la rubrique « Au Maroc » dans votre numéro du 15 courant.

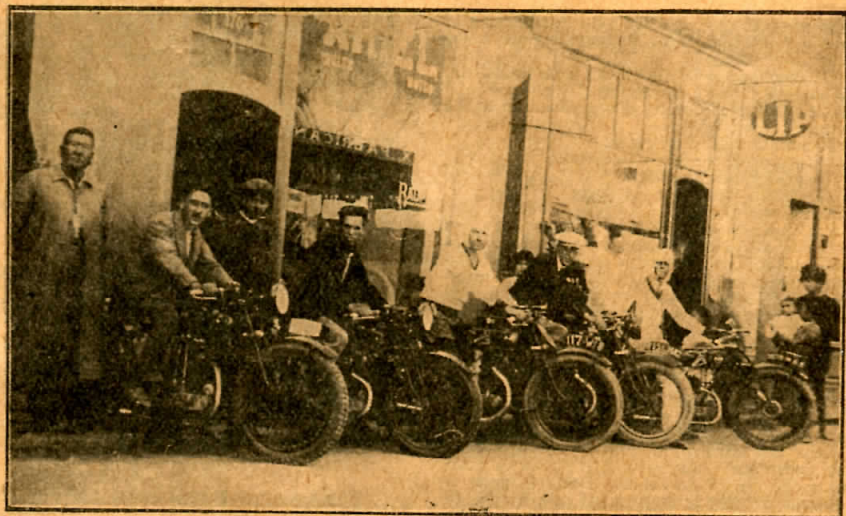
Toutes les semaines, il est au Maroc de nombreux motocyclistes qui s'offrent des promenades autrement intéressantes que celle faisant l'objet de l'article en question ; il en est un en particulier, M. Fleury, de Casablanca, qui, tout dernièrement, gagnait en moto Ouarzazat, oasis saharienne, après avoir traversé le Haut Atlas — alors que les officiers des renseignements sont obligés de rejoindre ce poste par avion. Il y a quinze jours à peine, deux motos, celle de M. Schulzhalter et la mienne, atteignaient pour la première fois la kasbah de Telouet, à 2.400

mètres d'altitude. Au mois de juin dernier je vous ai adressé moi-même la relation d'un voyage de 1.000 kilomètres qui nous a amenés, ma femme et moi, dans l'extrême-sud marocain.

Je vous adresse ci-joint la photo de deux kasbahs berbères sises dans l'Atlas — dont celle de Telouet — de manière à ce que vous puissiez avoir une petite idée de la beauté originale de nos sites.

H. DE FONTGUYON,
abonné 84.327.

Merci des cartes reçues qui seraient superbes pour *Moto Revue* si votre moto y figurait.



Le groupe d'A. J. S. qui veulent conquérir le Maroc ! Tout beau, mais certains constructeurs français veulent répliquer.

d'accumulateurs. Equipement électrique complet par dynamo commandée par chaîne. Transmission chaîne-chaîne (sous carlers). De chaque côté du cadre sont fixées des flasques facilement détachables,

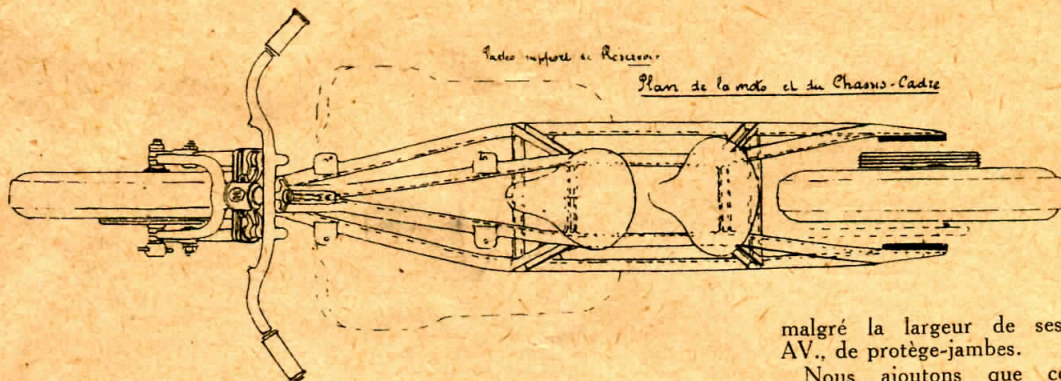
à intérieur à tambour, garnis d'ailettes.

Guidon à frein de direction et à commande par poignées tournantes.

Sur le réservoir, d'une forme très arrondie et très large, est encastré le « tableau »

est le modèle étudié actuellement ; il serait muni d'un Bloc-Moteur 4 cylindres du type Henderson ou Herstal, de 750 à 1.000 cmc.

Elle est pourvue de marchepieds, et



bles, formant « capot », qui abritent hermétiquement toute la partie mécanique. À l'avant, ces flasques forment l'entonnoir qui capte l'air et balaye les cylindres pour ressortir par des fenêtres latérales.

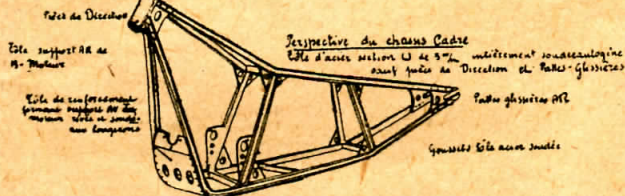
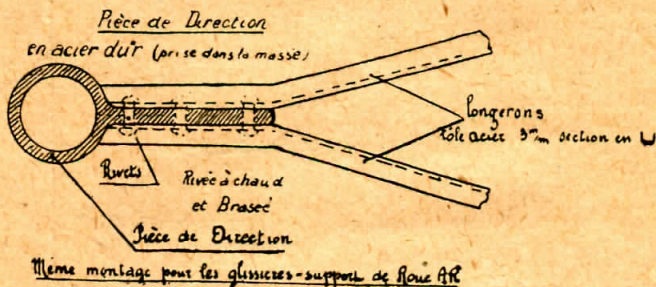
des instruments de bord lumineux : montre, compteur, manomètre, etc...

La machine en ordre de marche ne dépasse pas 190 kilogs, atteint selon le type de moteur des vitesses suffisantes et obtient des moyennes remarquables ;

malgré la largeur de ses garde-boue AV., de protège-jambes.

Nous ajoutons que construite en France avec des procédés de montage, elle serait en série d'un prix abordable, nettement inférieur à la plupart des grosses motos étrangères. Elle solutionne l'adjonction plus ou moins pratique du siège supplémentaire inconfortable, placé à l'arrière des nombreuses motos.

M. Lambert se tient à la disposition des constructeurs ou personnes que ce



Les roues sont munies de pneus ballons 715 x 115 et qu'abritent de larges garde-boue AV et AR.

Ces roues facilement détachables, sans dérèglement de la transmission et des freins à l'AR.

Freins AV et AR de grand diamètre

d'une grande stabilité, grâce à son centre de gravité très bas et à son équilibrage. Son châssis-cadre ne « tortille » pas comme dans beaucoup de machines, grâce au triangulaire des différentes pièces qui le constituent.

La machine représentée ci-contre

type de motocyclette biplace pourrait intéresser. Il en circule actuellement deux exemplaires dans Paris ; en cette période de la transformation invincible de la moto de sport vers le véhicule strictement utilitaire, nous croyons qu'il y a là une solution assez agréable.

CE QUE L'ON DIT :

Un peu de tout

Un arrêt attendu

Le monde motocycliste a l'attention actuellement tendue vers le célèbre contentieux sportif M^e Annet Badel qui est, pour une cliente, en contestation à la justice de Versailles : cette demoiselle apprenait à conduire sous la direction d'un moniteur. Un gendarme zélé dresse un procès-verbal motivé. La justice est saisie, mais très perplexé, malgré les textes en faveur de la « délinquante », elle a remis au 26 octobre la sentence.

Or, cette sentence fera loi : son importance et ses conséquences sont telles que nous sommes heureux qu'un juge ait pris un mois pour éclairer sa religion.

Et après ? nous en recauserons.

« Moto-Revue » est lue et discutée et...

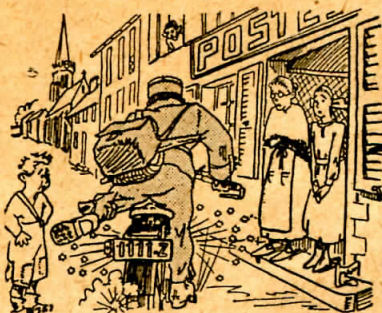
... c'est le principal. Une de nos confrères un peu très « cyclisme » fait de la moto en temps perdu. C'est son droit, car le cyclisme

tire vers la courbe descendante. Cependant, quand on prétend que le voisin se trompe, il faut mettre ses lunettes. Il dit qu'il est regrettable que le confrère (c'est *Moto Revue*) n'est-ce pas ?) qui a la prétention d'être l'auteur de l'essor du motocyclisme en France (eh ! oui, voilà une belle prétention !) puisse admettre certains résultats dans un placard de publicité.

Mais, cher confrère, comment votre rédacteur peut-il enfermer son esprit dans un cadre si petit, si étroit. Qui dit que les 256 à l'heure n'ont pas été atteints ; qui dit qu'on n'a pas fait du 300 kilomètres à l'heure ! Ce qu'on vient d'atteindre, c'est le 200 à l'heure « dans les règlements de l'Union Internationale Motocycliste », sans plus. S'il plaît à la Fédération Internationale dissidente d'homologuer d'autres records sur d'autres bases, qui

Le numéro du Salon coûtera 10 francs au Salon même, même aux abonnés !

l'en empêchera ? Pas nous, bien sûr. S'il plaît aussi à un particulier de pousser à plus de 200 devant un cercle d'amis compétents et de publier ces résultats, qui l'en empêchera ? Pas nous encore ! Cela nous rappelle tout le battage fait lorsque le 200 à l'heure fut atteint après la guerre en autos sous les règlements de l'Internationale. Et pourtant, s'il avait plu à la maison Benz d'inonder *Moto Revue* (ou notre estimé confrère en question) de placards de publicité annonçant qu'en 1906 Benz avait atteint le 225 à l'heure, c'était son droit et c'était, de plus, *absolument vrai* ! Allons ! *Moto Revue* aime tout le monde et ne peut être à la suite d'une seule organisation ; sa porte reste grande ouverte à tous, aussi bien à ceux des Fédérations Internationales que des Fédérations dissidentes ou des simples particuliers. Du moment que le commerçant incriminé ne prétend pas que son record a été homologué par l'un ou l'autre groupement, que voulez-vous lui dire ? Nous n'y pouvons rien, car nous ne pouvons prouver le contraire. Notre impression est d'ailleurs conforme à notre confrère, mais ayant assisté personnellement à la tentative en question à Arpajon, nous ajouterons que l'histoire du mille pris pour le kilomètre est absolument fautive, qu'une banale panne de chronométrage fut la raison du résultat incriminé : allons, en moto, mettez des lunettes. — M. A.



Il ne porte pas la joie, celui-là !

Un petit fait qui mérite d'être signalé dans vos colonnes. Hier soir, il était environ neuf heures, je rentrais chez moi en moto. Ma machine largement éclairée par mon Marchal. La route était droite, bonne et libre et, ma foi, je gazais. Dans le faisceau de mon phare j'aperçois à ma gauche deux gendarmes qui rentraient poussant chacun une bicyclette non éclairée : tout à coup, arrivant peut-être à trente mètres d'eux, l'un se met en travers de la route son vélo devant lui et me siffle, je marchais à ce moment à 80. J'ai dû pour ne pas lui rentrer dedans passer sur le bas côté de la route et presque dans le fossé; enfin grâce aux freins puissants de ma P. 105 j'ai pu m'arrêter à quelques mètres d'eux. Ils me demandent mes papiers qui étaient en règle, et comme je disais : « — Vous avez de la chance que mes freins soient bien réglés sinon je ne me serais peut-être pas arrêté ici. » Alors le Pandore au vélo me répond : « — Oh ! mon ami, j'aurais lancé ma bicyclette sur votre machine et vous n'auriez pas été loin. » Comment trouvez-vous la réplique. Je dois presque ma vie à mes freins, car, étant sur un bas-côté défoncé comme c'était, j'aurais pu faire connaissance avec les tas de cailloux ou le poteau télégraphique. Deux autos qui venaient derrière moi ont été arrêtées de la même et brutale façon, mais cette fois le digne représentant de notre brave maréchaulsée a jugé inutile d'opposer son vélo à l'auto, car ce dernier ne se désarçonna pas facilement. Ils sont courageux pour arrêter de paisibles citoyens. S'ils montrent autant de bravoure pour arrêter les bandits de grands chemins, nous allons être vite débarrassés des écumeurs de la route.

N'auraient-ils pas dû me faire signe au moins 100 m. avant que j'arrive sur eux puisqu'il y avait un moment que je les apercevais. Mais en 25 ou 30 mètres à 80 à l'heure, on risque de se casser le cou. Ah, mes camarades motocyclistes qui roulez la nuit, si vous apercevez des gendarmes, ralentissez, car une crise brusque et violente de leur part peut vous amener un vélo lancé contre votre moto, la bûche du sang et qui saisi... peut-être pourriez-vous être victimes de nos défenseurs et représentants de l'ordre public.

ORTEJOIE, Sommières.

Et voilà notre confessionnal !

Dans la campagne, comme ici, où il faut lancer la moto, les machines chères sont impossibles ou presque à vendre pour le moment. Quelles marques de moto pourriez-vous me conseiller de vendre ?

Je voudrais me lancer sérieusement dans la moto et ne vendre que pour des maisons intéressantes comme qualité et prix et aussi comme garantie, échange de pièce et rapidité de livraison de pièces de rechange, une maison à la page quoi.

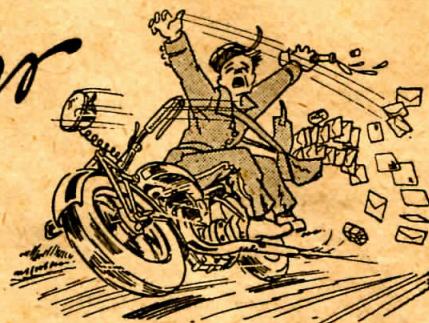
Vous vous y connaissez et je vous demande une réponse confidentielle. Je joins un timbre. Peugeot, Terrot, Alcyon et Motobécane sont déjà représentées. Veuillez m'inscrire à votre courrier Motoriste.

Abonné n° 85.572.

Pièce réaliste en deux parties

1^{re} Partie : Lors de chaque épreuve il est bien rare de n'avoir pas quelques éloges ou reproches à adresser à ceux qui sont en quel-

Le Courrier de la Semaine



Vous aurez la Kervran la semaine prochaine...

Je profite de cette occasion que j'ai de vous écrire pour m'associer à la demande formulée déjà par plusieurs de vos abonnés, à qui il serait agréable de voir figurer souvent, dans vos « modèles 1928 sur la route », des essais de motos utilitaires d'un prix abordable pour les bourses modestes (Motobécane ou Motoconfort, 250 ou 308 cmc. par exemple, Le Grimpeur, etc.). Si je m'en réfère à l'intérêt suscité par l'essai de la « Train », je suis certain que nombre des lecteurs de votre si intéressante revue seraient très heureux d'en voir paraître d'autres concernant ce genre de machines plus intéressantes, pour beaucoup, que les « Colideo » qui font la joie des amateurs fortunés.

A. BILLIARD, Dijon.

On doit vous ouvrir même si vous avez... moins d'un mètre

Voici un cas qui vient de m'arriver au passage à niveau de Neuville, avant Montreuil, sur la route du Mans à la Guerche. Après avoir klacsonné ou plutôt Fortonné, puisque j'ai un Forton (qui fait du bruit), avant d'arriver et en arrivant sur ledit passage, j'ai attendu patiemment (c'est mon naturel), croyant voir l'arrivée d'un train. Comme sœur Anne ne voyant rien venir, j'ai cette fois trompette et j'ai eu le plaisir de voir une brave femme, qui du bas de sa porte me criait « Et le portillon ». Comme je lui faisais remarquer que ma machine est un peu forte et que j'ai toujours l'arrière fort embarrassé, elle m'a répondu, sans un sourire je vous l'assure « mais, si on vous ouvre, c'est parce que l'on veut bien, votre guidon ne fait pas un mètre, et l'on a reçu des ordres pour n'ouvrir qu'aux motos qui ont un guidon d'un mètre.

Ma machine est une 500 cmc., moteur Blackburne, le guidon ne fait que 87 cm. et je roule toujours tout équipé. J'ai fait peser ma machine, elle fait 180 kilos. Il m'est donc difficile de passer par le portillon, à moins que je ne me décide à mettre un guidon de 1 m. 05, pour ne plus me voir refuser l'ouverture de ces gentils passages à niveaux. Donc, mon cher *Moto Revue*, je vous serais très reconnaissant de me faire savoir si oui ou non, la brave femme m'a dit la vérité, car j'ai bien essayé de faire une petite enquête personnelle, mais à la gare, l'on m'a envoyé, je puis dire « au bout du quai ». Si donc, il vous était possible de nous faire avoir gain de cause, l'on vous en remercie à l'avance.

Henri POLETTO,
Vice-Président du *Moto-Club Manceau*.

Moto Revue au Salon

Moto Revue a profité cette année de l'extension donnée à la partie motocycliste. Non seulement c'était son droit, mais aussi son devoir de prendre une ampleur en rapport avec son extension de ces derniers mois. Le stand de *Moto Revue* ne se trouvera donc plus caché dans les bas-côtés, comme les années précédentes, mais au centre même de l'exposition internationale. Nos lecteurs trouveront tout l'accueil désirable. Lorsqu'ils pénétreront dans le Grand Palais, en traversant le Hall principal et le grand escalier à droite sera l'endroit où *Moto Revue* recevra, non seulement tous les lecteurs, mais aussi tous les motocyclistes et automobilistes de toute la France.



G. GAUTHEREAU.

Un plaidoyer qui n'est pas mal !

Pro domo !

Je viens de percevoir par la voie de *Moto Revue*, qui me parvient aujourd'hui même, le bruyant coup de grosse caisse, que vous voulez bien consacrer à notre modeste groupement. Ce battage possède une origine symptomatique (purement locale d'ailleurs), qui ne m'est pas inconnue.

Je crois de mon devoir de vous conter en détail, pour justifier si possible notre maladresse et notre incorrection, la navrante histoire du sport motocycliste montilien.

En 1926 fut constitué en notre ville un *Moto Club Montilien*, dont le regretté Jean Freydier, bien connu et unanimement estimé dans les milieux motocyclistes régionaux, était secrétaire et votre serviteur trésorier. Dès sa naissance, ce club connut une prospérité assez florissante, nous comptions 33 adhérents et organisâmes une course de régularité qui obtint plein succès. Survint la maladie qui devait emporter notre secrétaire, un certain désarroi régna dans notre groupement dont la direction reposait presque entièrement sur lui. Pour corser l'affaire, un M. C. fut formé dans une localité avoisinante, auquel passèrent avec armes et bagages bon nombre de nos adhérents qui trouvaient que nous étions par trop longs à nous remettre de la perte de notre secrétaire. Bref, le M. C. Montilien tomba en léthargie.

En 1927, première tentative pour reconstituer le *Moto Club*, avec convocation à une réunion par la voie de la presse locale. Résultat : 3 adhérents présents. Première sortie : les 3 mêmes personnages. Re-convocation, re-réunion : les mêmes individus. Re-sortie : les mêmes phénomènes etc... etc... (si cette histoire vous intéresse, nous pouvons la recommencer). Ce M. C. microscopique était mort-né.

Au début de 1928 seconde tentative : sont présents, 1 Durandiste, l'agent et moi-même, nous décidons en principe la reconstitution de M. C. Pour ma part, je tâte un mien ami motocycliste possédant une « Dupont » ; réponse : « Me faire inscrire au *Moto Club* ? pour ce que ça me rapporte ! » Second adhérent éventuel (moto « Dubois ») « Oh ! moi, je fais de la moto tant que je ne peux pas me payer une auto, alors je m'en fiche ! » Troisième disciple problématique

(oh combien !) : « Oui, on pourrait voir, mais vous savez... ! » Vous concevez avec moi que la situation tournait au ridicule et, comme la reconstitution du M. C. n'était pas pour nous la conséquence d'un vœu et

sents. Seconde : huit. A la troisième avec convocation générale, nous comptons être une quinzaine.

Quant à la clause exclusive dont vous parlez, je vois que vous ignorez totalement, l'état d'esprit motocycliste qui règne ici. Je ne sais si c'est l'effet du soleil méridional, mais il est de bon ton, lorsque vous rencontrez sur la route un ami motocycliste qui ne monte pas la même marque que vous, d'essayer de la « gratter ». Vous ne pouvez pas savoir ce que cette maladie peut devenir obsédante. A tel point que nous n'avons pu jusqu'à ce jour effectuer une sortie entre motocyclistes possesseurs de différentes marques de machine sans en être atteint (souvent malgré nous). Je vous laisse à penser la charmante promenade que peut être 300 kilomètres au cours desquels votre seul souci est de « tirer sur les ficelles », parce que devant vous une « Dupont » vous envoie de la poussière ou derrière une « Dubois » vous talonne. Vous voyez qu'en fait, nous avons résolu le problème et trouvé le remède : nos sorties s'effectuent à 30 ou 40 à l'heure et que nous soyons 6, 8 ou 15, nous partons ensemble, nous nous arrêtons ensemble et arrivons ensemble. Nous avons eu la maladresse d'être *Durand-Club Montilien*, et pour avoir la tranquillité, nous aurons l'incorrection de le rester. D'ailleurs, combien de clubs qui s'intitulent M. C. de Fouilly les Oies, sont en vérité l'entourage d'un agent quelconque, où le motocycliste qui n'est pas du milieu trouve un accueil plutôt frais et éprouve la sensation désagréable de faire l'effet d'un caillou dans la mare aux canards ?

Je reste persuadé d'avoir fait, pour ma part, l'impossible pour essayer de grouper tous les motocyclistes de notre localité et si d'autres se croient capables de le faire, je tiens les imprimés, cartes et convocations de l'ancien *Moto Club* à leur disposition et leur souhaite bonne chance.

L. DOMERGUE,
Président du « Terrot-Club Montilien ».

Pas mal sa défense à ce président et nul doute qu'avec une si belle énergie, il n'arrive à son but. Mais que diable ! si je venais m'inscrire à votre club, me refuseriez-vous parce que j'ai une Motobécane ou une Gnome ! C'est là que gît l'abcès, mon cher !



Tout propriétaire d'une motocyclette ou d'une automobile doit posséder le "Memento Moto-Revue"

Recueil des droits et devoirs ; Code routier ; formulaires, c'est l'ouvrage indispensable de tout conducteur avisé

Prix : 2 fr. 50 (franco 3 francs)

à
MOTO-REVUE

que, d'autre part, nous avions autre chose que de nous mettre martel en tête pour le bien de nos semblables, nous en restâmes là.

Devant le « J'm'enfoutisme » général, les derniers survivants de cette tragédie, l'agent de « Durand » et moi, décidons la formation du *Durand-Club Montilien* : 20 adhérents. Première sortie (sans convocation), six pré-

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

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 imposées ;
- 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 ;

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

PRIME N° 26 DU SAMEDI 6 OCTOBRE 1928

Pharmacie portative "BIEMANS"

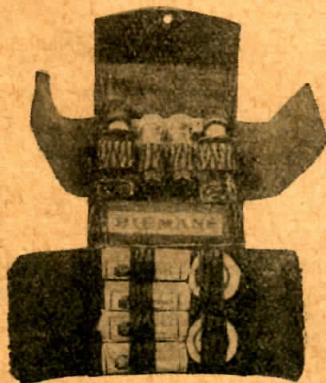
POUR MOTOCYCLISTES, AUTOMOBILISTES ET LE FOYER

contenant dans une élégante trousse en pegamoïd, les Articles ci-dessous énumérés :

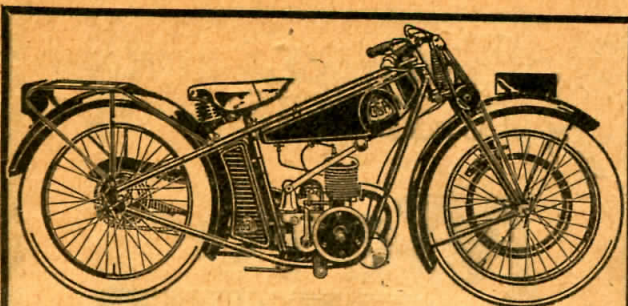
- 1 Bouteille pour teinture d'iode ;
- 1 Bouteille pour ammoniacque ;
- 2 Tubes verre comprimés (Aspirine ou autres) ;
- 1 Paquet taffetas anglais perforé ;
- 2 Bandes Tangeps — 2 Bandes gaze hydrophile ;
- 2 Paquets de coton comprimé.

En somme, le nécessaire pour les premiers soins en cas d'accident.

A nos Lecteurs. . . 15 fr. — A nos Lecteurs non abonnés. . . 18 fr.
(FRANCO DE PORT, EN SUS : 2 FRANCS)



REDEMANDÉ



Au Circuit des
ROUTES PAVÉES

les deux O. S. A. engagées terminent brillamment
2^e et 4^e, sur des machines de série n'employant
pas de carburants spéciaux.

O. S. A.

expose au SALON, Grande Nef, Stand 68, tous
ces modèles, à Bloc Moteur cadre double berceau
175, 250, 350 cmc. à arbre à cames.

O. S. A. 1, Rue Ambroise-Thomas, ARGENTEUIL

ACFOR et CUIRVET

vous présentent leur ÉQUIPEMENT
"TOUS TEMPS"
en tissus imperméable ou en CUIR

Catalogue
général
sur
demande

Ouvert
le Samedi
après-midi



Notice explicative
pour mesures à
prendre.
Echantillons et
Prix sur demande

- 102 -
Rue Amelot
PARIS

Téléphone :
Roquette 62-36

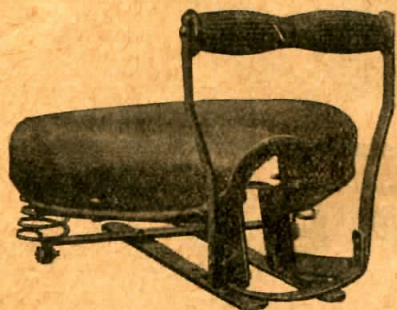
SERRE-TÊTE spécial à 8 côtes. — MANTEAU-BLOUSE
raglan col transformable à fermetures "Éclair" ample et
confortable. — PANTALON-GUÈTRE, combiné à pont,
ceinture réglable et fermeture "Éclair" arrière. — Le
"TOUT TEMPS" procure aux Motocyclistes une pro-
tection jamais atteinte à ce jour.

PLANOR continue...

APRES SA SELLE

le
Siège
Arrière **Planor**

à nappe de ressorts suspendue



LE

MOINS

CHER

144fr.

FRANCO

Société An^{me} des Anciens Établ^{ts} MORTAGNE
Capital 3.500.000 fr. 25, rue de Bellevue, BOULOGNE s/s

Syndicat de Vulgarisation Motocycliste

Vend à Crédit des
Motos de toutes marques
livrées par le Constructeur
et avec sa garantie.
Conditions imbattables

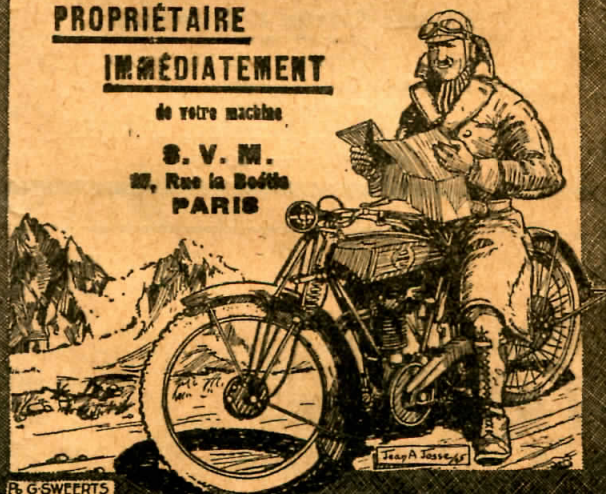
Contrat Simple et clair qui vous rend

PROPRIÉTAIRE

IMMÉDIATEMENT

de votre machine

S. V. M.
27, Rue la Boétie
PARIS



P. G. SWEERTS

Encore et
Toujours..

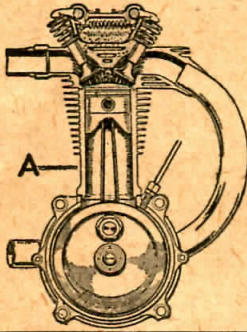


MOTOCYCLISTES! AUTOMOBILISTES!

SI votre Moteur s'use prématurément ;
SI vos cylindres s'ovalisent ; - - -
SI vos soupapes grillent ; - - -
SI vos bougies s'encrassent ; - - -
SI vos pistons grippent... - - -

c'est que ces organes ne sont jamais graissés.

Quelques gouttes de **MIXTROL** dans votre
— essence, supprimeront tous ses dangereux **SI**



**NE CALCINE JAMAIS
SUCCÈS GARANTI**

MÉFIEZ-VOUS des imitations à
bon marché !

Agents actifs demandés pour la Province

Notre Palmarès :
600 Victoires ;
300 Records du Monde ;
3 Championnats marins.

É^{ts} **MARCHAND** 2, Rue Villaret-de-
Joyeuse — PARIS
— Téléphone : GALVANI 36-18 —

L'actualité Automobile SUPPLÉMENT
MENSUEL DE

**MOTO
REVUE**

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

|| SPÉCIMEN FRANCO SUR DEMANDE ||

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

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

EN VENTE

“ **L'ANNUAL** ”

1928 (23 Année)

**ANNUAIRE UNIVERSEL
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE**

*Nouvelle Édition entièrement remaniée
et recomposée à neuf*

1360 Pages d'Adresses et de Documents

Prix de l'exemplaire relié **35 francs**
(Port en sus pour les Départements et l'Étranger)

222, Boulevard Pereire, PARIS

Tél.: Wagram 30-79

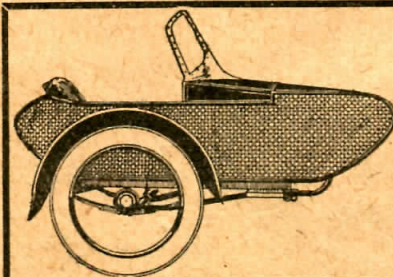
PIPE L.M.B

POSITIVEMENT
IMBOUCHABLE
CONDENSANT
38% de NICOTINE

*La Pipe des
Gens de Goût*

EN
VENTE
DANS LES
BONNES MAISONS
ET BUREAUX DE
TABAC-SPECIALISTES

A DÉFAUT, DEMANDEZ LE
CURIEUX ALBUM ILLUSTRÉ 29 M
"Ce qu'un fumeur doit savoir"
ENVOYÉ GRATUITEMENT PAR LA
PIPE L.M.B., 17, RUE DE BUCI, PARIS
et tous Grands Magasins et Bonnes Maisons.



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

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

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

Envoi franco au Catalogue —::— Venez visitez nos Magasins d'Exposition

Une Moto bien équipée comporte un Side Car P.E.U.P.L.E



Tarif des Insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur, s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes:

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 1/2 sur 13 1/2 ;
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer;
 - 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
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.
Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites et remboursant au delà de son prix d'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 à un abonné dont l'annonce a un caractère commercial.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille de **Service Permanent des Occasions** (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

TRIUMPH

112, Boulevard Peralès PARIS

A. J. S. 500 cmc. spéciale, 6.800 fr. Gnome-et-Rhône D. 4, 5.200 fr. Terrot, J. A. P., 500 cmc., culbuteurs, 6.000 fr. Terrot, J. A. P., 500 cmc., Maglum, 5.300 fr. P. 105 Marchal, neuve, 5.800 fr. Terrot, 350 cmc., latérale, 4.200 fr. Terrot 350 cmc., latérale, 3.900 fr. Terrot 250 cmc., 3 vitesses, 4.600 fr. Terrot 250 cmc., 2 temps, 3.300 fr. Vélocette, 3 vitesses, 2.200 fr. Toutes ces motos sont âgées de moins d'un an. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris.
Benjamin 4 cyl., 4 temps, 5 HP, très bon état, éclairage et démarrage électrique, 4.000 fr. net. S'adresser Mme Cuvillier, rue de Compiègne, Pierrefonds (Oise).

WILLIAM

2, Rue Dézobry, St-DENIS. Tél. 701

Ses avantages spéciaux
Agence TERROT et MONET

D. S. latérale, parfait état, tan-sad, outillage, bout. Mag., 3.600 fr. ou échange contre bonne 350 cmc. Sordès, 5, rue Merlin-de-Thionville, Suresnes (Seine), Tél. 250.

F. N. M. 60, parfait état. Saulier, 21, rue de Longchamp, Paris (16^e).

F. N. 350 cmc., M. 70, 1928, neuve, 4.500 fr. Facilités. M. Henry, 104, avenue de Villiers, Paris.

Ch. Gerald, 2 CV, 2 vit., kick, état mécanique parf., cour, pn. neufs, occasion unique à enlever cause départ. 800 fr. Ecrire pour rendez-vous Chantrel, 12, avenue de Lamotte-Picquet, Paris (7^e).

Gillet, 350 cmc., touriste, excellent état, nombreux accessoires, tan-sad, courroie rech., etc. peu roulé, essai ou livr. pour route, 3.000 fr. Ecrire : J. Daire, Poste restante, Bureau 108, Paris.

Gillet Herstal, 350 cmc., 2 temps, transformée sauf moteur, pneus neufs, tan-sad amovible, outillage complet pour démontage rapide moteur, 3.500 fr.

Maison F. TOUTIN

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

Téléphone : Levallois 10-41

∴ PIÈCES 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

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES

sont réparés d'une façon définitive par le
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR
sans changer ni piston, ni segment. Envoyer
le cylindre et joindre le piston.

Établissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

PIÈCES FRANÇAISES

Adaptables aux Moto-cyclottes types Armées

B. S. A. et TRIUMPH

EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 82, Rue Rochechouart, PARIS
Téléphone : TRINGAM 18.58

Essai à volonté R. Abbadie, 9, rue Parrot, Paris (12^e). ou Central 21-59.

Gnome et Rhône 500 cmc., tout équipée, très bon état, 2.500 fr. Gaullier, 5, rue Emile-Zola, Kremlin-Bicêtre (Seine).

Gnome et Rhône, 500 cmc., D. 2., fin 27, abs. ét. état neuf, éclairage Maglum, compt. O. S., tan-sad, frein direction, amortisseurs, nomb. pièces de rechange et access. Prix 5.000 fr. Varnel, 12, rue de Suez, Paris (18^e). Visible de 9 h. à 14 heures.

Henderson 1928-29, roulée 2.000 km., avec ou sans side-car. Ecrire Jean Sellier, 6, rue de Mirande, Dijon (Côte-d'Or).

Belle occasion. Particulier vend Indian 9 HP, side monocap, pare-brise, éclairage Mag., carburateur Zenith 3 CV, 1 env. rech. parf. état, visible tous les jours, même le dimanche, 3.000 fr. 67, rue de la Renaissance, Bois-Colombes (Seine).

TOUTES CHAINES 610 MOTO

DALBIAC, 1, RUE DES JARDINS ST PAUL PARIS

Monet et Goyon 350 cmc., supersport, éclairage électrique Maglum 4.200 fr. Crevot, 20, rue Visconti. Le dimanche matin.

Monet et Goyon 2 CV, confort, type Z. C. comme neuve, affaire de confiance. Prix 2.800 fr. à débattre. S'adresser Tabac, 69, rue Saint-Dominique, Paris (17^e).

Monet et Goyon, 4 HP, 2 temps, pneus 700 x 100 sortie, avril 27. Prix à débattre. M. Verret, 9, rue du Jura.

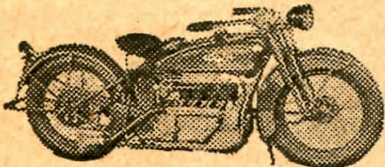
Monet et Goyon, modèle 1927 3 CV 1/2, peu roulé, 2 temps, ch. ch. Terry, 2.950 fr. Duhamel, rue Saint-Marc, Stains (Seine).

Monet et Goyon, 250 cmc., éclairage électrique, 2.200 fr. Boucher, 9, rue Molière, Montreuil (Seine).

Monet et Goyon 175 cmc., parf. état de marche, 1.100 fr. S'adresser Bar, 23 bis, rue Popincourt, Paris.

Monotrace, très bon état, Ecrire Laborderie, 82, boulevard du Port-Royal, Paris (5^e).

Monotrace accidentée se vend chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).



CLEVELAND

Pièce d'origine pour tous modèles.

1.000 cmc., « CENTURY », 160 à l'heure. 13.500 fr.
4 cylindres, légères, 750 cmc. cylindrée. 11.300 fr. - 1.000 cmc. 12.000 fr.

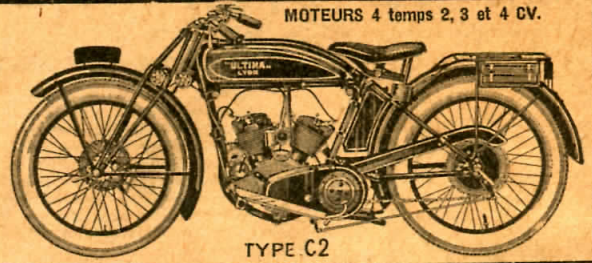
AGENCE GÉNÉRALE : Établissements VALPIO, 23, Avenue Trudaine, 23 - Paris

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1908

ENTTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

Type A avec démultiplicateur et débrayage	2.875 fr.
Type B1-29 avec boîte ULTIMA, 3 vitesses, débrayage kick-starter	»
Type B1-29 — — — — — Dames et Ecclésiastiques	»
Type B2 — — — — — Moyeux à broches	»
Type C2 — — — — — 2 cylindres	»

5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à
E. BILLION, Constructeur - 24-24 bis, Rue du Commandant-Fauroux LYON (6^e)
 Téléph. VA DREY 02-04 Télégr. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon



Motobécane 3 HP, ballons, sortie juin 1928, éclairage électrique, tan-sad, rep.-pieds, compt. O. S., pte bidon, comme neuve, 2.700 fr. à débattre. Parmentier, 119, avenue des Batignolles, Saint-Ouen (Seine).

Gnome et Rhône 4 HP, ch. courr., tan-sad, très bon état, à profiter 2.200 fr. Lucien, 119, avenue des Batignolles, Saint-Ouen (Seine).

La Française Diamant, 4 HP, comme sortant usine, compt., rétro-viseur, 2.500 fr. Parmentier, 119, avenue des Batignolles, Saint-Ouen (Seine).

Motoconfort 350 cmc., 4 HP 1/2, 2 temps, chaîne-courroie, bon état de marche. Vergnaud, 33, rue Letort, Paris (18^e).

Agences et Stock complet de Pièces détachées -

MOTOBÉCANÉ, MOTOCONFORT, MONNET et GOYON, FN

Agences :

GILLET-HHRSTAL, SAROLÉA, CLÉMENT

Dépôt

Chaînes : **RENOULD et BRAMPTON** ;

Emiles : **CASTROL et KHRVOLINE** ;

Stock : Pièces Moteurs **J.A.F.**
 Stock : Boîtes **ALBION.**

A. PRÉVOST

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

Si vous voulez vendre votre 3 roues, venez voir le seul spécialiste, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Motoconfort 350 cmc., 4 HP 1/2, 2 temps, chaîne-courroie, bon état de marche. Vergnaud, 33, rue Letort, Paris (18^e).

New-Motorcycle 5 CV, bloc moteur, 4 temps, culbuteurs, peu roulé, état neuf, s'adresser, Mattendi, marchand de meubles, 44, rue de Fontenay, Vincennes (Seine).

Particulier vend B. B. Peugeot carr. sport, 2.300 fr. Ecrire pour rendez-vous, Valliving, 87, rue Lafontaine, Paris (16^e).

Peugeot P. 104, bloc moteur, 350 cmc., neuve, tan-sad, accessoires, 4.600 fr. Ecrire, Antoine, 156, avenue de Saint-Ouen, Paris (18^e).

4.500 fr. Peugeot, 350 cmc., P. 104, état de neuf, tan-sad, compteur, frein de direction, nbx accessoires, ou échanger contre

AVIS!!!

SAHNA

SUPPRIME LA CONCURRENCE



Il met, dès maintenant, en vente son plus grand choix de Vêtements et Gants fourrés cuir, à des prix inconnus à ce jour.

Remise 10% aux Lecteurs de MOTO-REVUE, à partir de 100 francs.

CANADIENNES
 Prix : depuis.. 125 fr.
GANTS, depuis. 7 fr.

Tout Article d'équipement pour la Moto.

PROTÈGE-JAMBE en tissu imperméable, depuis... 35 fr.



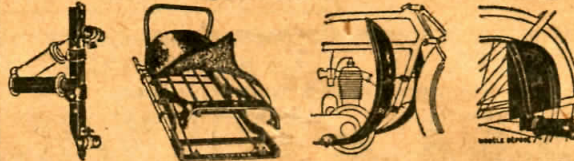
102, Avenue Simon-Bolivar - PARIS (19^e)

(MÉTRO : BOLIVAR OU COMBAT)

Maison ouverte Dimanches et Fêtes jusqu'à Midi

LES ÉTABLISSEMENTS MOTO Accessoires à GASSICOURT (S.-O.)

ont fabriqué pour vous tout ce qui concerne L'ÉQUIPEMENT MODERNE d'une moto.



MODÈLES DÉPOSÉS

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

VINCENNE'S-MOTO-LEÇONS Maison BASSIN

45, Cours de Vincennes - PARIS (20^e)

Agence PEUGEOT - MONNET & GOYON - TERROT - FN - SOYER - ROCHESTER

VENTE à CRÉDIT au même prix qu'au COMPTANT

Téléph. : DIDEROT 12-16

voiture 5 CV. M. Breysse, 111, rue de la République, Puteaux (Seine).

Peugeot P. 105, éclairage Marchal, compt., très bon état, pour voir et essai, téléphoner pour rendez-vous à Sougniez, 8, rue du Rendez-Vous, Paris. Téléph. Diderot 30-43.

Ravat, 4.500 fr., 4 CV et accessoires, coûté 6.000 fr. en juin 1928, très peu roulé. Jean Boulard, Bourg-Le-Roi (Sarthe).

René Gillet 350 cmc., neuve, pneus 27 x 4, cause double emploi, vendue par particulier, prix très avantageux. Visible Moto Hall, 78, avenue des Ternes, Paris (17^e).

Rover moteur Jap, bi-cylindre, 750 cmc., 3 vitesses, tan-sad, éclairage, bouteille Magondeaux et accessoires, 3.800 fr., essai à

Protégez votre tête avec le nouveau casque



LE DURA CUIRE

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

H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple
 34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1^{er})

Tarif franco

volonté. Pinaud, 36, boulevard d'Asnières, Neuilly-sur-Seine (S.).

Moto Sandford, supersport, boîte Staub, carb. Amac, moyeu Aya, frein de direction, 310 cmc., à vendre ou échanger contre cyclecar Morgan, valeur 2.900 fr. Ecrire Moret, Canton-le-Bas, par Longueville (S.-et-M.).

Saroléa 350 cmc., supersport, parfait état de marche, éclairage électrique Soubitez, klaxon, compteur, montre, prix intéressant. Habert, 78, avenue des Ternes, Paris (17^e).

Saroléa 350 cmc., touriste, type 1927, roulé 1.500 à 2.000 kms, parfait état. E. Doller, Rancourt (Ardennes).

Motos Saroléa, plusieurs motos neuves 1928, derniers modèles 350 et 500 cmc., ayant fait l'exposition chez les agents, à enlever de suite avec forte remise sur tarif. Agence, 62, rue Rochecouart, Paris (9^e).

ECOLE DE MOTOS

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)

— MOTOS DES GRANDES MARQUES —

—(FACE MÉTRO NATION)—

NEW-MAP

MAISON FONDÉE EN 1898

MOTOS ET SIDE-CARS

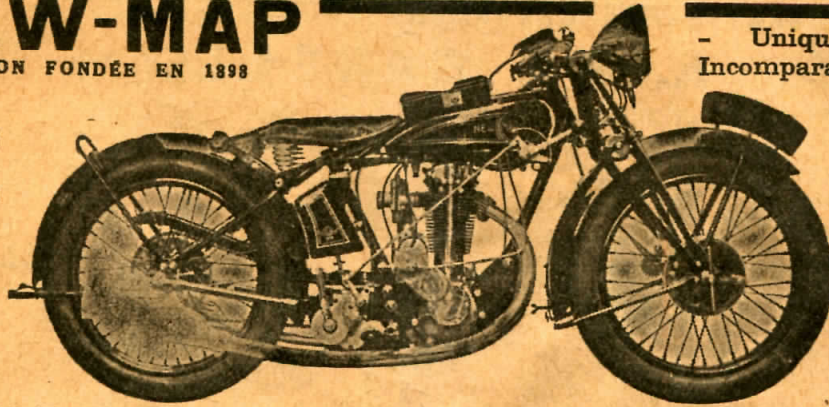
Types : 175-250-350-500

Tourisme, Sport et Spécial

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS :

— 122 —
Avenue Lacassagne

LYON



- Unique en qualité -
Incomparable en élégance

30 Victoires en 1928
et 1927

PARIS - NICE
1927

1^{re} Catégorie ;
250 cmc.
MÉDAILLE D'OR

COUPE DU M. C. de NICE

Les Types 1928 comportent freins AV et AR de 200% ; Roues à broches interchangeables et roulements annulaires ; Frein de direct ; Amortis. de fourc. ; Raccords en acier forgé, etc.

Soyer neuve, moteur Jap, 350 cmc., culbuteurs, pneus confort 5.000 fr. Voir Pujol, 18, rue de Villiers, Levallois-Perret (Seine).
Soyer 250 cmc., 2 temps, éclairage, tan-sad, pare-jambes, nbx accessoires, bon état, vendue par particulier. Visible Moto Hall, 78, avenue des Ternes, Paris (17^e).
Sunbeam 500 cmc., complètement remontée à neuf, bien équipée, visible tous les soirs après 6 h. 1/4 ou le dimanche chez Loveiko, 17, rue d'Issy, Billancourt (Seine).

Terrot H. S. S. 350 cmc., Jap, culbuteurs, éclairage électrique, tan-sad, compteur Steward, très bon état, 4.300 fr. Clerc, 115, avenue du Président-Wilson, Montreuil-sous-Bois (Seine).

la
Cyclette

Téléphone :
SURESNES
644

SES BICYCLETTES A MOTEUR
SES GROUPES MOTEURS
pour BICYCLETTES
SANS CONCURRENCE
comme Prix et Qualité

60, Rue des Convaloux, 60
SURESNES (Seine)

Terrot 500 cmc., supersport, Jap, montre, compteur, tan-sad, à vendre ou échanger contre voiture 5 HP, affaire de confiance. Mollet, 38 bis, rue Fontaine, Paris.

Terrot, modèle 1928, 350 cmc., équipée état neuf, visible tous les jours à 5 h. 1/2, samedi et dimanche toute la journée. Bengen, 137, avenue du Pont-d'Épinay, Gennevilliers (Seine).

Terrot 250 cmc., supersport, type H. S. S., vitesse 100 kms-heure, éclairage, tan-sad, parfait état mécanique, visible tous les jours. Ballet, rue Couston, 6, Paris (18^e).

Triumph 500 cmc., latérale, ch.-ch., compteur, écl., parfait état. Habert, 78, avenue des Ternes, Paris (17^e).

Triumph 5 CV, équipement complet, 2.900 fr. Ferrer, Marin, 22, rue Vincent-Nicolas, Bobigny (Seine).

Ultima 350 cmc., 3 vit., 4 tps, courroie, tan-sad, compteur kilométrique, 4.000 kms., parfait état de marche, 2.750. Toutes les après-midi à partir du 6 octobre. Vallet, 45, rue de Wattignies, Paris (12^e).

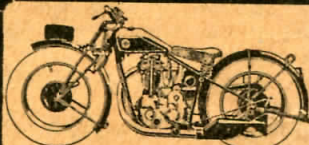
A vendre de suite, stock motos

DÉRIVE-CHAINES PENNANT

Les meilleurs

Garantis sous tous rapports

Pour le Gros : TOUCHET & DUPIEUX
81, Rue de la Chapelle PARIS (18^e)



TYPE 500 CC. 1928.

et impôt gratuit à tout acheteur de Moto
LATSCHA
187 bis, r. Armand-Silvestre - COURBEVOIE
(près gare d'Asnières) — Ouvert Dimanches et Fêtes

F.N. VENTE - ACHAT ÉCHANGE

aux meilleures conditions des fameuses Motos 350 et 500 cc. 1927 et 1928, avec facilité de paiement et école de Motocycliste gratuit. — Carte grise

F.N.

ACCUS

— LA PREMIÈRE MARQUE —

S L E M

Pub. G. S.

VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone : VINCENNES 895
Léon CABET, 43, Avenue de Paris - VINCENNES

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

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

Pièces pour moteurs -- Boîtes de vitesses -- Pompes de graissage

JAP BURMAN BEST

Carburateurs BINKS, Carburant DISCOL, Silencieux GHOST, Accessoires JOHN BOLL, etc.
L. DEKTEREVI & C^e - 88, Avenue des Ternes - PARIS - Tél. Wagram 29-15

d'occasion en parfait état et de toutes marques Oriol, New-Map, Supersport, Monet et Goyon 175 et 350 cmc., C. P. Roléo, Motobécane, Peugeot, Delage, etc. S'adresser C. Munier, 7, rue Balagny, Paris (17^e).

A enlever de suite F. N., 350 M. 70 et Morgan Darmont Spécial, 130 à l'h., très peu roulé. Paccard, 182, boulevard de la Villatte, Paris.

Ch. Géraud 250 cmc., 3 CV, grand tourisme, éclairage, tan-sad, état neuf, 1.600 fr. ou poste de T. S. F. et 1.000 fr. Pinet, 23, rue des Blancs-Manteaux, Paris (4^e).

Monet et Goyon 350 cmc. supersport Villiers, tube sport boîte Burmann, pneus 710x85,

Avant d'acheter une Moto
voyez la

ROYAL-SPORT

250 et 350 cmc., 4 Temps, Moteur JAP, obtenant la Médaille d'Or : Paris-les Pyrénées-Paris, la plus haute récompense, avec machine entièrement de série.

VENUES À CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS
DEVAUX, Constructeurs
241 bis, Avenue Daumesnil
Modèles visibles même le Dimanche
CATALOGUE SUR DEMANDE
— TÉL. : DIDEROT 37-64 —

éclairage électrique Jaeger A.F.A., tan-sad, sac. cav., de confiance, après 19 h. 8, rue Halévy, Paris (9^e), 3.900 fr.

René Gillot, 900 fr., Moto-comfort, équipée, 2.300 fr., Gnome et Rhône, 4 CV, comme neuve, 2.500 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg, Paris.

Terrot 250 cmc., 4 temps, comme neuve, toute équipée, 3.800 fr. Cité Belge, 5, boulevard Jourdan, Paris (14^e).

Terrot 175 cmc., dernier modèle, pneus confort, roulé 1.000 kms, éclairage, tan-sad, comme neuve, 2.500 fr. Colombeau, 20, rue Polonceau, Paris (18^e).

Terrot Jap 350 cmc., parfait état, tous accessoires. Durouchoux, 44, rue Singer, de 18 h. 30 à 19 h. 30.

Terrot 350 cmc. H. S. S., parfait état, éclairage Mag., tan-sad, tous accessoires, pneus 80 neufs, 4.000 fr., de 18 h. à 20 h., 25, place de l'Arrivée, Enghien-les-Bains (Seine-et-Oise).

500 fr. 3 CV, 3 vit., neuve, double berceau 1928, garantie

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

6 mois, valeur 3.300 fr., laissé 2.300 fr., à crédit 12 mois 150 fr., sans frais. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois-Perret (Seine).

Faites réparer vos motos par Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg.

Un side-car Monet-Goyon, état neuf, 5.700 fr. Monet-Goyon 350 cmc. touriste, comme neuve, 4.800 fr. F. N. 500 cmc., encore sous garantie, 6.100 fr., Monet et Goyon, 3 CV. très bon état, 3.500 fr. Paris Motos, 79, avenue des Ternes, Paris (17^e).



LE SILENCIEUX SCHNEEBELI
Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur rendement
Rendement maximum
1^{er} au Concours de Moto-REVUE
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bâton, COURBEVOIE (Seine)

Gnome et Rhône 500 cmc., 4 HP, 4 temps, 3 vit., chaîne-courroie, vérif. occasion, prix à débattre, pressé. Ecrire Pelet-Grande-Paroisse (Seine-et-Marne).

Ravat 250 cmc., roulé 50 kms, a céder cause maladie, encore sous garantie 3 mois, pneus ballons, 4.000 fr. Soubeyrand, Boen (Loire).

Grimpeur 250 cmc., 2 temps, 3 vit., Albion, tte équipée, 2.100 fr. Sardin, 14, rue Chevreul, Choisy-le-Roi (Seine).

MOTOCYCLETTES - VOITURETTES

ROVIN

35, Boulev. Brune - PARIS (14^e)

SIDECARS

A vendre cause voiture, sidecar B. S. A., 5 CV, très bon état. Aricat, 22, rue de la Jarry, Vincennes (Seine).

B. S. A. avec sidecar, 5 CV, 3 vitesses, éclairage complet, pneus neufs, état mécanique parfait, offres à M. Guillemin, rue du Payé-d'Amour, Bourg-en-Bresse (Ain).

B. S. A., side ch-ch., parfait état, access., tan-sad, prix modéré. Gintz, 11, rue de la Halle, Toul. 2.500 side Indian, parfait état, éclairage Mag, pn., ch. rechange, vis. Garage Magenta, 30, rue de la République, Puteaux (Seine).

R. Gillet, avril 1928, 750 cmc., pneus 700x100, éclairage électrique Marchal, klaxon, compteur, roue de secours, side bi-place, capote-housse, pare-brise,

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-9
Carnot 52-57

MOTOCYCLISTES

POUR
LE CHOIX
DEVOTRE
MOTO



Vos mises au point
Vos réparations

ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :

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

— AGENCE : —

RAVAT - TERROT - MONET & GOYON - DOLLAR
GNOME & RHONE - BOYER - TRIUMPH - HARLEY
DAVIDSON - HARLETTE - PEUGEOT - OLÉMENT-
GLADIATOR - RENÉ GILLET - Oyclecar SIMA VIOLET

Vente - Échange - Pièces Détachées pour Motos de toutes marques et A.B.C
COMPTANT - CRÉDIT

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

Demandez Tarif

Maison VAYSSE

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

HABERT - MOTO-HALL 78 AV. DES TERNES

SOYER
SAROLÉA
COVENTRY EAGLE
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT

Vente à Crédit
au prix du
Comptant

Neuf et Occasions
toutes marques
ACCESSOIRES
RÉPARATIONS
ÉCHANGES

Galvani 09-45

PARIS



**Le Siège Biplace V et W
LE PLUS SOUPLE**

Ainsi que les accessoires les plus pratiques
sont en vente chez tous les Agents.
Catalogue sur demande. - Pour le Gros :
Étab. V&W, 5, r. Franklin Pré-St-Gervais, Seine



RÉPARATIONS
en 24 heures

avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

pas 3.000 kms., prix à débattre, voir Moreau, 11, avenue du Petit-Parc, Vincennes (Seine), après 18 heures.

Rover side car, 5 CV, moteur Jap, état garanti, 1.800 fr., essais à volonté. S'adresser, 20, Grande Rue, Marly-le-Roi (Seine-et-Oise).

Sidecar complet pour Saroléa ou Terrot 350 cmc., alu Bouchonné, neuf, peu roulé, Maglum complet pour Saroléa 350 cmc., Habert, 78, avenue des Ternes, Paris.

Side Clément 5 CV, bloc-moteur 2 cyl., arbre à cames en tête, freins tambours, bon état.



CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDE CARS

12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, tan-sad,
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoques, lanternes, etc., etc.

ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Cnoisy - PARIS
- Téléphone : GOBELINS 62-82 -
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50

2.500 fr., voir dimanche matin, Jack Nevo, rue Ferrière, Combault-Pontault (Seine-et-Marne).

2 B. S. A. type armé, une ch-ch., joli side bateau, pare-brise, Magondeaux et l'autre ch-courroie, tan-sad, Magondeaux, pièces de rechange, le tout révisé. Essais Léroutel, 64, rue des Bains, Fécamp (S.-Inf.).

PARIS-MOTO

Achèts - Échanges
toutes Marques Motos
78, Avenue des Ternes - PARIS

CYCLECARS ET
VOITURETTES

Amilcar 6 HP Top, tour., 2 pl., éclairage électrique, nbx accessoires, 5 roues, bons pneus, parfait état, ess., ttes distances, impôts et assurances payés, 7.500 francs; pour rendez-vous, écrire M. Nottier, 5, rue Marc-Sembat, Alfortville (Seine).

Amilcar, carrosserie Bordino, éclairage électrique, culasse Ricardo, garanti 110 à l'heure, état de neuf, nombreux accessoires, très bas prix. Pesaldi, 10, rue Saint-Ferdinand, Paris.

Ariès, cause double emploi, Ariès 5 CV, 3 places, éclairage, démarage électrique, pneus neufs, 4.200 fr., Geas, 60, rue Jeanne-d'Arc., tous les jours à partir de 20 heures.

MARCHÉ DE LA MOTO

508 MOTOS, VOITURETTES, OYCLECARS D'OCCASION - TOUTES FORCES, TOUTES MARQUES
LISTES AVEC PHOTOS 2 FRANCS FACILITÉS DE PAIEMENT

— 104 —

AVENUE de VILLIERS



LES MOTOS AMÉRICAINES :

EXCELSIOR SUPER X - - -
SUPER-SPORT X



J. HERN

Concessionnaire exclusif pour la France.

163, rue de Belleville, PARIS, 19°

MODÈLES LUXE 1928-29
entièrement équipées ;
Prêtes à prendre la route.

LA FAMEUSE **HENDERSON**
4 CYLINDRES

Pas le prix d'une moto...
Benjamin 2 places, bon état,
petite révision à faire, 1.700 fr.,
voir ou écrire (timbre pour la
réponse) à M. P. André, 25, rue
Pétrelle, Paris (9°).

Charron 1919, 12 CV, bon état
de marche, 4.500 fr., écrire pour
rendez-vous, Mercier, avenue de
Rungis, Orly (Seine).

Citroën, beau cabriolet B. 2,
3/4 places, excellent état, pneus
neufs, accessoires complets, prix
9.800 fr. Morin, 33, rue de Bala-
gny, Paris (17°).

Citroën 5 CV, torp., occasion
unique, mot. spéc., 80 à l'heure,
garanti rev. compl. tous acces-
soires, duco et capote neuve,
8.000 fr. ou échange contre
bijoux. Laurent, 89, rue de
Rivoli, entre midi et 2 heures.

Citroën 5 CV 1925, conduite

HUILE MINÉRALE
extra-rafinée



SPÉCIALE pour Moteurs de
Sport et Moteurs à deux Temps

Renseignements: H. BOURRUS, Ag. gén.
29, rue du Poteau, PARIS (18°)

intérieure, sple culasse Ricardo,
vent état de mécanique parfait,
carrosserie et peintures neuves,
9.500 fr. Morin, 49, rue de Tu-
renne, Paris (3°).

Citroën 5 CV, parfait état
mécanique, access., 3 places,
pneus neufs, 8.500 fr. Ecrire
pour rendez-vous Boisclair, 38,
avenue de la Motte-Picquet,
Paris (7°).

Darmont spécial compétition
très vite, état absolu neuf,
nombreuses pièces de rechange.
Prix intéressant. Bouchillout, Ber-
gerac (Dordogne).

Morgan à air, 3 pl., jolie
carr., conf., moy., broche, gr.
pns, compt., écl. élect., prêt à
rouler, cause départ service, 5.000
francs. Ménoret, 33, rue de Cou-
lmiers, Paris (14°).

Darracq sport, bas prix, voir
garage, 92, avenue de la Défense,
Courbevoie (Seine).

Morgan Air, très bon état,
pneus comme neufs 700x90,
compteur, nombreux accessoires,
éclairage, projecteur, 4.500 fr.
Photo d'Art, 195, avenue d'Ar-
genteuil, Bois-Colombes (Seine).

Morgan Air, 3 places, coffre,
belle carrosserie, conf. moyeu,
broche, gr. pn., compt., écl. élect.
prêt à rouler, cause départ ser-
vice, 5.000 fr. Ménoret, 33, rue
Coulmiers, Paris (14°).

Morgan sport à Air, éclairage
acétylène, compt., carrosserie spé-
ciale, grand sport 3 places, parf.
état, photo, essais à volonté,
3.500 fr. Brisset, 19, boulevard
Louis-Blanc, Limoges (Haute-
Vienne).

Morgan à Eau, parfait état,
carr. 1928, 3.500 fr. ou échange
contre moto 350 cmc., pn. ballons,

CARBURATEURS
ÉPURATEURS D'AIR
POIGNEES TOURNANTES

AMAC

- Société Anonyme Française -
75 ter, rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-sur-SEINE
Télégr.: Cerbuamac - Tél.: Wagram 92-42

Dépôt à PARIS: É. R. MUNRO, 198, Boul. Péreire

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN
TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS (13°) Tél. Gob. 25-00
Envoi de Catalogue contre 0 fr. 50

*Ceci...
simplement
pour vous
rappeler que
"Soubitez"
éclaire
bien!*

DEVOS, 57, Rue Lauriston - PARIS (16°)
- Agent: TERROT - PEUGEOT - MONET-GOYON -
NEW-MAP - TRAIN - MOTOBÉOANE - OLYMPIQUE
RÉVISION ET RÉPARATION DE TOUTES MOTOS
Des occasions sont garanties 6 mois - Leçons gratuites à tout acheteur

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

ch.-ch. Samedi après-midi, di-
manche matin. Davril, 62, rue de
Paris, Pantin (Seine).

Morgan supersport 1927,
vendu par particulier, entière-
ment revisé, factures à l'appui,
éclairage acétyl., équip., vendu
cause départ régiment, 4.500 fr.
Visible Robert, Garage, 12, rue
de Tlemcen, Paris (20°).

20 cyclecars Morgan, tous
modèles sont à vendre ou échan-
ger, prix défiant toute concu-
rence; si vous êtes acheteur d'une
3 roues, n'hésitez pas, venez voir
Pierre, 4, rue Charles-Renouvier,
Paris. Tél. Roquette 07.67.

Morgan spécial, état garanti,
urgent, 8.000 fr. Sandford, 72,
avenue des Ternes, Paris (17°).

Peugeot 5 CV, cabriolet, éclair-
age, dem. électrique, état de
mécanique parfait. S'adresser ou
écrire Fauconnier, 3, rue des
Imbergères, Sceaux (Seine).

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

Quadrilette Peugeot, 172cmc.
3 places, éclairage et démarrage
électrique, pneus neufs, parfait
état, 6.000 fr. Méry, 262, rue
Saint-Honoré, Paris (1er).

Peugeot, 5 CV, 3 places, con-
fort, 5.200 francs. Coiffeur, 69,
rue de Grenelle, Paris.

Cabriolet 5 CV Peugeot 1927,
parf. état tatu s/pact, essuis abs.
à volonté, 7.500 fr. Hémery,
47 ter, rue d'Orsel, Paris.

Renault 6 CV, conduite inté-
rieure, août 1926; demi Spletélp.,
indie., p.-chocs Kibend et Dun-
lop, à fringles 12 x 45, comme
neufs, assurance valable 6 mois.
Très peu roulé, 13.000 francs.
Laborde, chez Barry, 7, rue de
Copenhague, Paris (8°).

Coupé limousin, 5 places,
très belle ligne, pour grande
remise, à enlever, Cronier, 6,
Legouvé, Botzaris 17.58.

Cabriolet Citroën 5 CV, état nf,
prix 7.500 francs. Le Guennee,
132, rue de Chanzy, Houilles
(Seine-et-Oise).

Voiturette Francon, 6 CV,
torpédo, vitesse 60 km. à l'heure;
5 pneus neufs ou très bon état,
phare Magondeaux et accessoires,
s'adresser, Taupin, 5, rue Pillet-
Will, Paris.

Morgan 6 HP, conduite inté-
rieure sport, 2 places, pneus
base creuse 715 x 115, tout neuf,
moteur à eau, rev. à neuf, roue
à broche, éclairage Mag. Tat.,
divers accessoires, vendus ou échan-
ge contre 5 CV Citroën, 2 ou 3 pla-
ces, visible tous les jours à partir
de 19 heures et dimanche toute la
journée, 10, impasse Aristide
Duru, près Gare de Vanves, à
Vanves (Seine).

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

**LA CHAÎNE
YELLOW
POUR MOTO**

Fourgonnette Villart, 4 HP, état de neuf, 3.000 francs. Ecrire Matrieux, 16, rue de Bièvre.

Sandford 1.100 cmc, surbaissé, tout aluminium poli, éclairage électrique, compt., montre, outillage, parfait état, 11.500 francs. Visible le soir ou matin, Tuot, 38, rue de la Véga, Paris (12°).

D'Yrsan, bon état gar., nombreux accessoires, bas prix. Jay, 100, rue St-Honoré, Paris.

Torpédo camionnette commerciale 7 CV, éclairage, démarrage électrique, klaxon électrique, montre, compteur, pneus ballons, état neuf. A enlever, 34, rue de la Pointe, La Garenne-Colombes (S.).

Majola 6 CV, 3 places en tréfle, éclairage électrique, roues métalliques, accessoires et roue de rechange, garnie pneus neufs, peinture neuve, 5.000 francs. Duc, 28, rue Eugène-Sue, Paris.

5 HP Peugeot, 4 places, 25, parf. état, écl., démar., 5 roues, assurances payées. 5.300 francs Dugad, 3 bis, place République, Levallois (Seine).

A enlever de toute confiance, superbe Morgan à eau, tout cuir, garanti neuf, 5.000 francs. R Chinsky, 20, rue Rieussec, Viroflay, (Seine-et-Oise).

Harley 7/9 = en excel. état mécanique, car appartenant à méca. len de motos, pneus neufs, double éclairage acétyl. Magond, et par accus, side armée, à débattre 3.000 fr. Louis, 8, rue du Regard, Paris, de 8 à 9 h.

Moto FN, sahara 4 CV, éclairage, tant-sand, équipée tourisme, sacoches, impôts 1928 payés, assurance jusqu'à septembre 1929. Cause maladie 5.200 francs. Laurent, 12, rue d'Alleray, Paris (15°), samedi et dimanche matin.

ECHANGES

Echange, 2 motos Sumbeam, état neuf, ch.-ch., contre voiturette Citroën, Renault, ou Peugeot, 47, rue Jules-Vallès, Saint-Ouen (Seine).

Echange Alcyon, 350 cmc., latérales, modèle 28, ballons 700 x 100, tan-sad, éclairage Luxor, gros modèle, roulé 700 kms., comme neuve, contre René Gillet solo 750 cmc., de préférence pas antérieure à 1926, soulté. Ecrire à Sperat, P. T. T. Saint-Priest-des-Champs (Puy-de-Dôme), en donnant description et différence de prix. Je désire machine non accidentée.

MOTOS D'OCCASION
Terrot, Monet, B. S. A., Triumph
Bott. 2 vit., kick, débray. 350 fr.
Magnét. neuv. R.B. blind. 60 fr.
Achat - Constant - Motos modernes
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

Echange cyclocar Benjamin, 4 cyl., éclairage électrique, contre moto moderne. Moris, 24, boulevard de Charonne, Paris.

A échanger contre voiturette

HASTELY vous présente
ses Modèles

**500 CC.
350 CC.
250 CC.**

MOTEURS CHAISE et JAP

Les Pur Sang de la Moto

Bureaux : 15, Rue Matheron - AIX-en-PROVENCE

STYL'SON

175-250-300-350 et 500 cc.

Raccords acier forgé.
Cadres très surbaissés.

ADSIM - LE CHAMBON
près Saint-Étienne (Loire)



LE GRAND GARAGE RENOUVIER

2 et 4, rue Charles-Renouvier, PARIS (20°) - Tél. Roquette 07-67

est le Spécialiste le plus compétent en cyclocars.
Consultez-le pour tout Achat ou Vente, Reprise
ou Compte de toute Moto moderne.

MORGAN - AMILCAR - MONOTRACE - DURANDAL - TERROT

En Magasin, un stock unique de 3 roues de toutes Marques.
— Reprises en compte de toutes Motos modernes. —

AGENCES : MOTOBÉCANE - SOYER - GILLET
D.F.R. - NEW-MOTORCYCLE

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

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

AGENCE DIRECTE : **R. LARGEOT**
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. 59

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

5 HP, F. N. 4 cyl., 6 HP, avec side, pare-brise, capote, pneus neufs, le tout à l'état de neuf, ou à vendre net 3.000 fr., réelle occasion. Ecrire pour rendez-vous, Dejeune, route de Compiègne, Pierrefonds (Oise).

Echangerai D. S. Malterre, spéciale, roulé 2.000 kms., sous garantie, contre 350 cmc., modèle 1928, préférence P. 105. Mineo, 37, rue Gergovie, Paris (14°) de 7 à 8 heures.

New-Motorcycle 500 cmc., bloc., chaise, selle Brook T. T., neuve, pas roulé, contre Morgan ou similaire, ou side-car René Gillet même valeur. 7.450 fr. André Colin, 6^e Air-Union, Aeroport du Bourget (Seine).

A CHAÎNE-MOTO

YELLOW est actuellement en
— Vente à —
Office Central des Fabricants

54 rue Louis-Blanc PARIS (10°)
(près gares du Nord et de l'Est)

Toutes les dimensions, tous maillons au choix, toutes réparations de Motos y sont exécutées par **VERNISSE** lui-même, ex-champion de France.

ON DESIRE ACHETER

Achète bon prix motos modernes, Moris, 24, boulevard de Charonne, Paris.

Moto F. N. 350 cmc., sahara, au comptant. Marçais, Coulonge (Sarthe).

AMICAL - LOCATION - ECOLES-MOTO

Prête AVANCÉES de suite
Répare, gare vend sans frais
128, rue Jean-Jaurès LEVALLOIS
— Tél. : 17-79 Levallois —

Suis acheteur appareillage électrique complet, parfait état, pour Harley 1928. Docteur Boudon, La Canourge (Lozère).

Suis acheteur châssis side Harley, même cassé. Binoche, 9, Lavoisier Saint-Jean, Nancy (Meurthe-et-Moselle).

J'achète Harley, Indian, B. S. A. Foulon, 162, rue Daumesnil, Paris, téléph. Did. 37-13.

Indian, 2200 - Harley 2800 - B.S.A., 2200

et toutes Motos de à 9 HP.

- Ecole d'Autos et Motos -

Ces machines sont à l'état de neuf et garanties 6 mois. - Prise en paiement de bons, titres motos - CREDIT 13 mois
Ets FOULON, 162, Avenue Daumesnil
Tél. : DIDEROT 37-13

DIVERS

Micro-moteur, prêt à monter sur vélo, parfait état, 250 francs. Decler, 76, Grande Rue, Sèvres (Seine-et-Oise).

Bouteille Pehu 250 l., chargée, et 1 phare, 200 francs. Minguet, 146, cours Gambetta, Lyon (R.).

Dynamo Radios, neuve, à céder 200 francs. Ecrire Gaby, 30, rue des Roulettes, Montreuil-sous-Bois (Seine).

UNUS

— BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES —

Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes

En vente chez tous les Commissionnaires

Gros : **C. CHOLLET**, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (10°)
— TÉLÉPHONE : NORD 81-24 —

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.**

Changeement de vitesse et débrayage Keops, bon état, 50 fr. Picot, 127 ter, rue Henri-Barlin, Le Mans (Sarthe).

Fourches rigides et élastiques, complètes, montées sur garde-boue, pour Harley-Davidson type armée, Tournus, 2, avenue de la Gare, Sathonay, Ain.

Groupe moteur léger, 125 cmc., avec déb., 250 francs. Vilmur, 32, rue Lemercier, Paris.

Moteurs 2 temps, 175, 350 et 4 temps 1.000 cmc., depuis 300 fr., boîtes de vitesses neuves avec Klick, 300 francs, diverses pièces de cyclecar. Huile Castrol X. L. et ricin, 20 francs le bidon. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris.

Pierre, 4, r. Charles-Renouvier, Tél. Roquette 07-67, organise pour le Salon une exposition de machines de seconde mains, ayant au maximum 1 an. Si vous êtes vendeur ou acheteur, venez le voir, vous ferez une bonne affaire.

Carrosserie side, pare-brise, contre plaque, porte à droite, 150 francs. Coty, Langeais (Indre-et-Loire).

Pas d'emploi, vend envelope Michelin et une chambre à air 700 X 80, neuves. Prix avantageux. Lafleur, 3, rue Montgolfier, Pantin (Seine).

Collection Moto Revue complète de 1923 à ce jour. Becker, 183, boulevard Pereire, Paris.

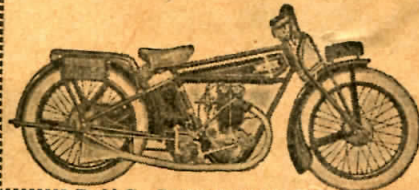
Peinture, papiers peints, vitre-rie, travaux à façon, bas prix. Thomas, 17, passage Brunoy, Paris (12^e).

Phare moto Besnard, acétyléné, n° 855, Magondeaux, 250 l.; Ecrire ou s'adresser Baudoin, 54, rue Perronet, Neuilly-sur-Seine

Radios neuf ayant roulé un mois, 270 francs, compteur Jeager, 130 francs. Ecrire Trignac, 7^e Génie, 8^e compagnie, Avignon (Vaucluse).

Ch. Local, petit atelier garage,

MOTOS "HÉLIOS"



• La Marque -
préférée
des
• Connaisseurs -
—
THOUARS
(Deux-Sèvres)

Publ.S. G.

SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES

EXIGEZ LA MARQUE

MECANO

45, RUE TOURTILLE - PARIS



SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS

MOTO-REVUE PEUT VOUS MANQUER

ABONNEZ-VOUS France et } 26 N^{os} : 23 fr.
Colonies } 52 N^{os} : 45 fr.

préférence proximité Seine ou Marne. Ecrire Gilbert, 67, rue de la Folie-Méricourt, Paris.

Cède pour presque rien, client., outillage, marchand, petit constructeur mécan., ss. carreau, convient à artiste, peut se faire même un appart. Ecrire pour rendez-vous, R. Varine, 73, avenue Michel-Bizot, Paris.

Magondeaux 175 litres, Pehu 250 l., phares acétylène et élect. en solde. Courroies caout. neuves, toutes dimensions, 15 à 25 francs pièce ; moteur Anzani 350 cmc., soupapes lat., moteur 250 cmc., 2 temps, sur roulement à billes, lot de carburateurs, magnétos, cadres, fourches, quantité d'accessoires, Agence Motoconfort, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine), Mairie.

Eclairages motos électrique, 3 lampes, neuves, d'occasion, facilités. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Terrain 300 mq., puits, maison bois, électricité reprend en compte moto. Voir, 24 bis, Ruelle des Caillots, Montreuil-sous-Bois (près de la mairie), Seine.

MOTOS VOLEES

1.000 francs de récompense à qui retrouvera New-Map, 350 cmc., culbuteurs, 1 échappement, mat. 32.06-M. 12, type L. S. 3, N° 164, volée au Vélod. Jean Boin, à Marseille, le 29 juin pendant l'arrivée du Tour de France. Sardou, 7, avenue Géry, La Ciotat (Bouches-du-Rhône).

500 francs récompense : Moto bécane, 308 cmc., moteur 3213, repeinte en grenat, compteur, montre, tan-sad soudé au portebagage. Disparue à Bordeaux-Les Quinconces, le 16 septembre. Ecrire : M. A. à Moto Revue, sous toute discrétion.

ROBERT

SPÉCIALISTE -
MOTOS
et
VOITURETTES
SPORT

21, Rue de Tiemoen, (20^e)

EXPOSITION

DES NOUVEAUX **SOYER**

TERROT
GILLET-
HERSTAL
ROCHESTER

10 MOIS DE CRÉDIT — Téléphone : Ménilmontant 76-39



Repose-Pieds Élastiques
" ELVER "

munis de Protège-talons
Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du Passager arrière.

P. REVELLE & Cie Fabr.
36, rue Émile-Desvoux - PARIS (19^e)
— Téléphone : NORD 29-76 —

BULLETIN D'ABONNEMENT A MOTO REVUE ET SON SUPPLÉMENT MENSUEL L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Veuillez m'abonner à (1), numéros de Moto-Revue et son supplément l'Actualité Automobile à partir du Numéro en date du Ci-joint la somme de (2)

Nom

Prénom

Profession

Adresse

	Prix de l'Abonnement complet (64 Numéros)		
	Un an 64 numéros	Six mois 32 numéros	Trois mois 16 numéros
France et Colonies.	55 »	30 »	18 »
Union Postale ...	80 »	45 »	28 »
Autres Pays	110 »	60 »	35 »

Signature

(1) 64, 32 ou 16 Numéros.

(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention **CHÈQUES POSTAUX 27.737 PARIS (2^e)**.

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

- 1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques
- 2° Réduction sur le prix d'où bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;
- 3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces ;
- 4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions » ;
- 5° Bénéfice des Assurances à *Primes réduites* de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;
- 6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;
- 7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;
- 8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;
- 9° Participation à nos Concours richement dotés
- 10° — à nos Rallyes divers ;
- 11° — à nos Sorties collectives
- 12° — à nos Causeries et Conférences
- 13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

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

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

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés **UN NUMÉRO PAR SEMAINE** et, en **OUTRE, UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL** (*Moto Revue* et *L'Actualité Automobile*) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous ingénions 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 coûtent 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)**

Gilardoni

LA PREMIÈRE BOUGIE
FRANÇAISE

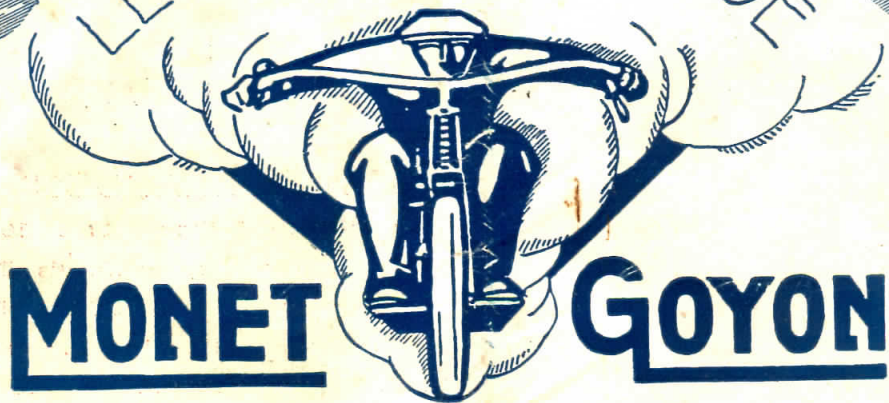
Les Bougies GILARDONI sont entièrement fabriquées dans nos usines de Choisy-le-Roi, selon les méthodes d'usinage les plus modernes et par un personnel expérimenté. La perfection de leur fabrication les a fait adopter par les principaux constructeurs d'automobiles et de motocyclettes ainsi que par les compagnies aériennes françaises.

Neuves, les Bougies GILARDONI sont toujours vendues en étui aux prix de 15 fr. et 22 fr.. Méfiez-vous, celles livrées nues ont été usagées et réparées.

BOUGIE GILARDONI,
Choisy-le-Roi.



LES TRIOMPHES DE



Course de Côte de Gaillon

175 cmc. 1^{er} SOURDOT

350 cmc. 1^{er} GAUSSORGUES

LE BRASSARD DE TOURISME

Championnat de France 1928

est gagné en petites cylindrées

par HOMMAIRE sur 175 cmc.

MONET-&-GOYON

57, Rue du Pavillon
— MACON —