

Les bruits de la Machine

# MOTO REVUE

LE NUMERO  
1<sup>fr.</sup>-25

MOTOS - SIDE-CARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

16<sup>e</sup> ANNÉE — N° 295  
3 Novembre 1928

et *Motocyclisme*  
*Automobilisme*



TÉLÉPHONE :  
CENTRAL : 03-81  
— 08-24

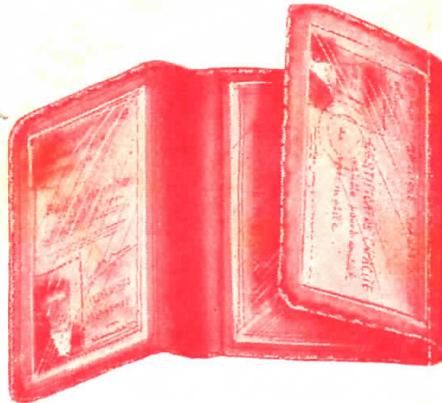
MOTO-REVUE  
BUREAUX :  
51, rue Violonne, PARIS

Est-ce de l'acrobatie ? Peut-être...

En tout cas, sans en conseiller l'exercice à nos Lecteurs, avouons que ces " cosaques " mexicains offrent aux détracteurs de la Moto, une leçon un peu roïde de la stabilité des machines actuelles.

# L'AUTO POCHETTE

## A. L.



Modèle grand luxe en simili peau de gant souple grébichée (petites agrafes juxtaposées permettant la flexibilité).

Agents généraux  
- et régionaux -  
Représentants  
- demandés

EST  
INDISPENSABLE  
A  
L'AUTOMOBILISTE  
AU  
MOTOCYCLISTE

Aux Représentants et Voyageurs de commerce et à toutes personnes possédant plusieurs cartes d'identité. **PARCE QUE** présentant **QUATRE** volets, elle a été conçue spécialement pour **EXHIBER A LA FOIS,**  
— **QUATRE CARTES DIFFÉRENTES,** telles que : —

#### AUTOMOBILISTES & MOTOCYCLISTES

Carte grise ;  
Permis de conduire ;  
Permis de circulation ;  
Carte de membre du Touring-Club ou autre Association automobiliste.

#### REPRÉSENTANTS et VOYAGEURS de COMMERCE

Carte d'Identité professionnelle ;  
Carte demi-tarif des Chemins de Fer ;  
Carte Syndicale ;  
Carte d'Abonnement à la Poste restante

#### USAGES DIVERS

Carte d'Électeur ;  
Carte de Mutilé ;  
Cartes d'Abonnement ;  
Cartes de Membres de toutes Sociétés ;  
Etc., etc.

**A. Limbourg**

94. Rue d'Aboukir - PARIS

Téléphone : CENTRAL 11-26

#### Prix de Vente

Le Modèle courant, en zapon cerclé. La pièce 19 50  
Le Modèle grand luxe, en simili peau de gant souple grébichée (petites agrafes juxtaposées permettant la flexibilité). La pièce. 24.50

#### EN VENTE :

AU SIÈGE : 94, Rue d'Aboukir, PARIS (2<sup>e</sup>) - Tél. : Central 11-26  
ou dans les principaux Garages et Maisons d'Accessoires d'Automobiles et Cycles, Maroquinerie, Papeteries.

**LA MOTOCYCLETTE**

**Terrot**



**6 fois CHAMPION DE FRANCE**

TOURISME	1923.	—	250 cmc.	: DESDRONS.
—	1925.	—	250 cmc.	: DURAND.
—	1926.	—	250 cmc.	: DURAND.
—	1927.	—	250 cmc.	: COULON.
—	1927.	—	500 cmc.	: ROLLAND.
—	1928.	—	350 cmc.	: PERROTIN.

*cloture magnifiquement la Saison sportive en triomphant à la*  
**COURSE de COTE de GOMETZ-le-CHATEL**

**1<sup>er</sup>**

**COULON**

sur Motocyclette **TERROT**  
Catégorie : 250 cmc.



ALGER-DJELFA-  
ALGER (630 km.)

1<sup>er</sup> 350 cmc. :  
**TRACOL**;

1<sup>er</sup> 500 cmc. :  
**BARCELO**

tous deux sur  
Motocyclette  
**TERROT**

La Cocarde "CHAMPION DE FRANCE" et le **Établissements TERROT - DIJON**  
nouveau Catalogue **TERROT**, sont envoyés franco  
SUCCURSALE : 30, Avenue de la Grande-Armée — PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# Sportifs!

VISITEZ LES

## STANDS MOTOS

DU PALAIS DE LA

# NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT  
PARIS

NORD 78-48  
BOTZARIS 18-32

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



A

### CRÉDIT

AUX MÊMES PRIX

### QU'AU COMPTANT

*(Prix de Catalogue des Constructeurs)*

SANS INTÉRÊTS

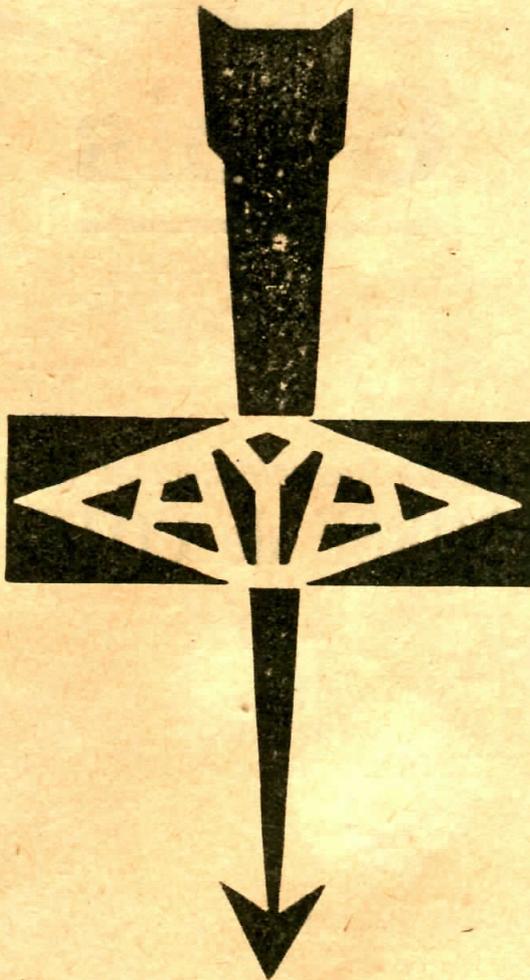
*Sans obligation d'assurance, et  
avec la sécurité que représente  
l'importance DE LA MAISON*

*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,*

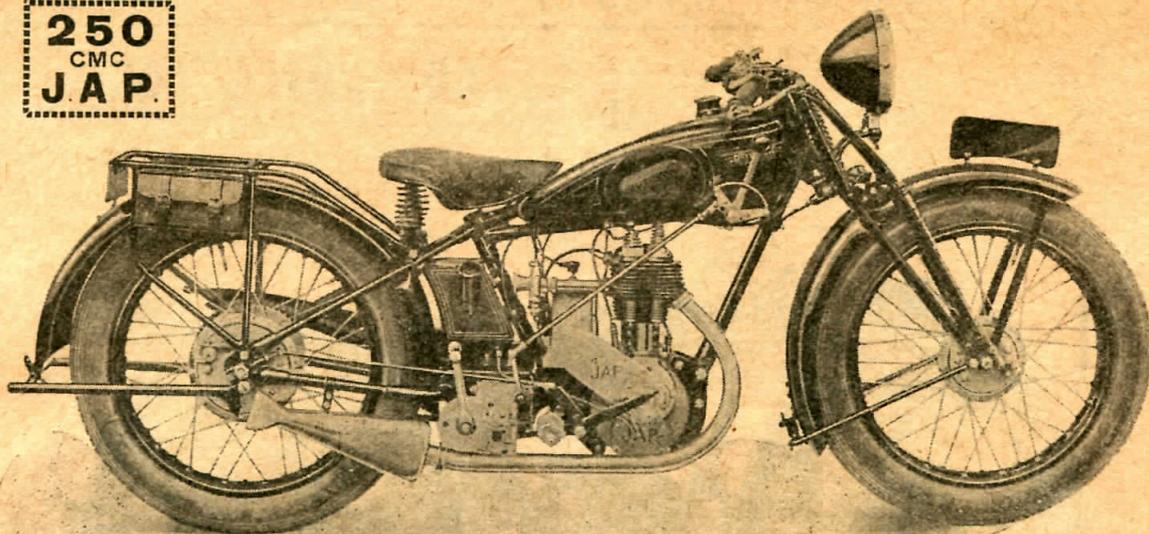
*mais aussi les meilleurs*

Etablissements J. PAYA - St-Étienne

27, Avenue Dentert-Rochereau

Dépôt à PARIS : 15, Rue de la Cérisaie, 4<sup>e</sup>

**250**  
CMC  
**J.A.P.**



# DOLLAR

... Grâce à ses moyens financiers et à son Usine moderne dirigée par des techniciens réputés, a pu établir

**" LA PLUS BELLE MACHINE "**  
du SALON, avec Bloc-moteur CHAISE, 250 cc. à Culbuteurs, équipée avec

**" Les plus beaux ACCESSOIRES "**:  
Selle DOLLAR brevetée, Chaîne RENOLD, Réservoir en selle, Moyeux serre-frein PERROT, etc., au Prix invraisemblable de... .. Frs.  
pour une Machine irréprochable. - -

**3.995** fr.

**STAND 144**  
**Grand Palais**

- |  |           |
|--|-----------|
| 175 cmc. — UTILITAIRE, Moteur 2 temps . . . . .    | 2.800 fr. |
| 250 cmc. — TOURISME, Moteur " Jap " . . . . .      | 4.900 fr. |
| 350 cmc. — TOURISME, Moteur " Jap " . . . . .      | 5.450 fr. |
| 350 cmc. — SPORT, Bloc Moteur " Chaise " . . . . . | 6.425 fr. |
| 500 cmc. — SPORT, Bloc Moteur " Chaise " . . . . . | 6.950 fr. |

350 cmc. — SPORT-LUXE, Bloc Moteur " Chaise " . . . . . 7.250fr.  
500 cmc. — SPORT-LUXE, Bloc Moteur " Chaise " . . . . . 7.495fr.  
Les Prix, pour ces 2 derniers Modèles, comprennent l'équipement électrique " Marchal " complet, un klaxon électrique, une jauge d'essence. Ces Machines ne sont jamais livrées sans ces accessoires.

**ÉTABLISSEMENTS DOLLAR**  
19 P, QUAI DE LA MARNE - JOINVILLE-LE-PONT (Seine)  
PIÈCES DÉTACHÉES et RÉPARATIONS : 9, Av. Félix-Faure - PARIS

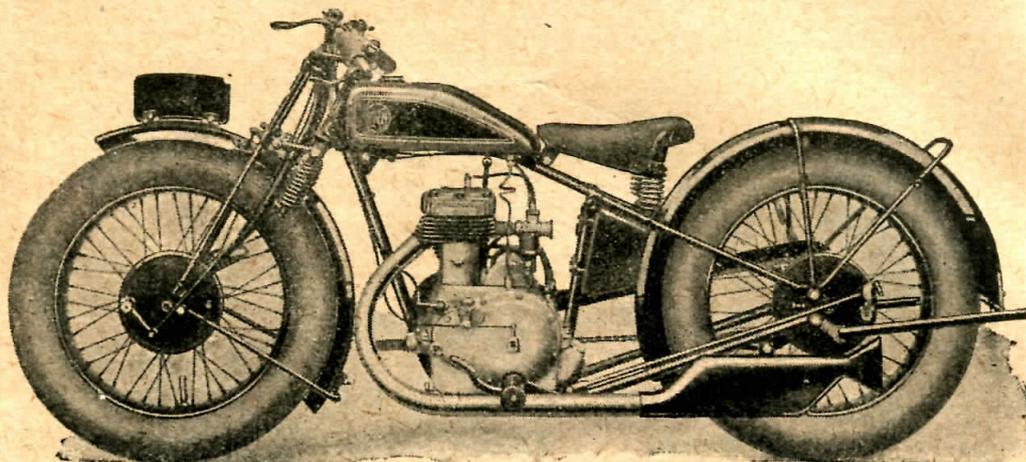
ROB. G. SPEERTS.  
**ÉTABLISSEMENTS DOLLAR**  
19 P. Quai de la Marne — JOINVILLE-LE-PONT (Seine.)  
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré  
et vos Conditions de vente à crédit.  
M Rue



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

## LES NOUVELLES SÉRIES 1929

Voir au Salon, Grande Nef, Stand 87 : la 350 cc. Normal, 350 cc. Surbaissée, 500 cc. Surbaissée



LA 350 CMC. SURBAISSÉE.

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

LA PERFECTION TRIOMPHÉ TOUJOURS

avec

# AMAC

LE CARBURATEUR  
DES RECORDS

1928

qui équipait, au Grand Prix de France, tous les engagés  
au Grand Prix Belge tous les engagés  
au Touristrophy Anglais tous les engagés  
au Grand Prix d'Europe tous les engagés  
au Bol d'Or tous les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup>

Tous ces appareils strictement de série qu'on croirait très coûteux, ne sont pas plus chers que ceux des autres marques françaises, moins connues, exigez-en donc un sur votre nouvelle moto

AVEC UN ÉPURATEUR D'AIR A FILTRE SOIE

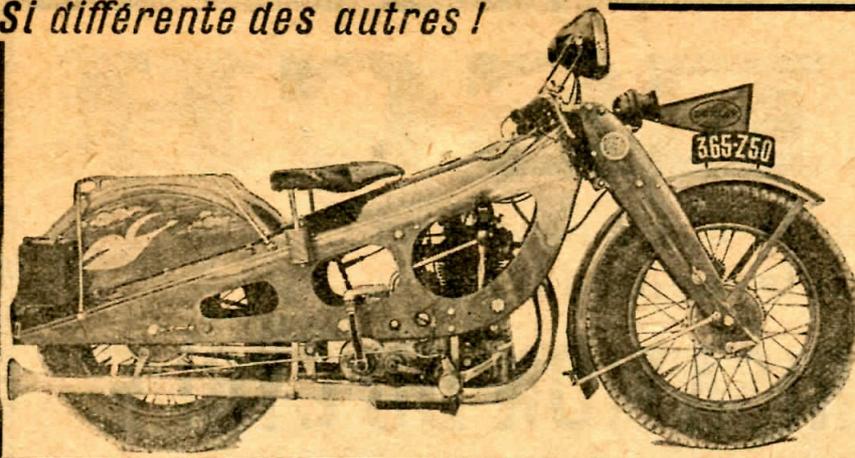
ET DES COMMANDES PAR POIGNÉES TOURNANTES

Société Anonyme AMAC, 75 ter, rue de Villiers, NEUILLY-SEINE, Tél. Wagram 92-42

DÉPOT A PARIS : Société des É<sup>ts</sup> Robert MUNRO, 198, Boulevard Péreire, PARIS - Tél. : Wagram 10-14



*Si différente des autres !*



**NEW-MOTORCYCLE**

77, AVENUE D'ANTONY, 77  
à CHATENAY (Seine)

Agence Générale :

**NEW-MOTORCYCLE**

pour la France :

79, Av. des Ternes PARIS 17<sup>e</sup>

OUVERT LE DIMANCHE

TOUTE LA JOURNÉE

# THE MOTORIST

41 AV. DES TERNES

28 R. DES ACACIAS

PARIS 17<sup>ème</sup>

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

VÊTEMENTS  
DE CUIR

BONNETERIE  
SPORT

SACQUES  
MOTO

EQUIPEMENTS  
ANGLAIS &  
AMÉRICAINS

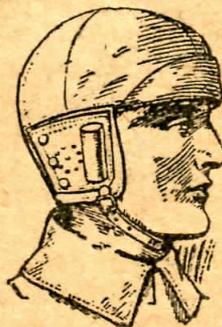
POE & SWEETIS

GANTS

TRENCH-  
COATS

SACS  
TYROLIENS

SERRE-  
TÊTES



SERRE-TÊTE cuir  
fourré laine  
25 et 30 fr.

CANADIENNES fourrées  
135 fr.

OFFRE A SES CLIENTS  
SES GANTS FOURRÉS

AMÉRICAINS

LES  
MOUFFLES  
cuir  
fourrés  
20 fr.

MOUFFLE  
de laine  
9.50

GANTS  
de cuir  
fourrés  
fourrure.  
39 fr.



GANTS MOUSQUETAI-  
RES laine 5 doigts.  
45 fr.

SER E-TÊTE  
toile et laine, amé-  
ricains 9.50

LES  
GANTS  
de laine  
5.50

GANTS  
5 doigts.  
américains  
25 fr.

GANTS  
de ville  
25 fr.



SERRE-TÊTES  
fourré fourrure  
49 fr.

CUISSARDS  
imperméables  
35 fr.

**BON POUR UN SUROIT NEUF** avec  
Nouveau Catalogue, 28 pag.  
75 clichés noirs et couleurs.  
contre 3 francs en timbres-poste.

## Les MOTOS RENÉ GILLET

EN SOLO OU AVEC SIDE-CAR

*sont les Machines rêvées pour le long Tourisme*

— FOURNISSEURS DE L'ARMÉE —

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

# Comment sont construites les Peugeot



## fabrication des cadres

Pour assembler ses cadres, Peugeot emploie uniquement le brasage, procédé coûteux, mais autrement sûr et régulier que l'autogène car il ne risque pas de "cuire" le métal.

Forgés dans l'acier, tous les raccords d'une Peugeot sont épais, massifs et renforcés par des nervures. Une rupture de ces pièces essentielles est pratiquement impossible.

Au cours de sa fabrication, chaque cadre est "suivi", vérifié, contrôlé minutieusement. Le cadre d'une Peugeot ne lâche jamais !

Une fois terminé, chaque cadre est vérifié géométriquement sur une table spéciale. Aussi dans une Peugeot "alignement" est toujours sans reproches.

# Peugeot

Catalogue franco, Cycles Peugeot,  
Beaulieu (Doubs)

Magasin d'Exposition et de Vente  
à Paris :  
71, Avenue de la Grande-Armée (N°)

1601



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII

**que va faire**

**en 1929**

**Eveiller la curiosité du monde sportif par une idée neuve**

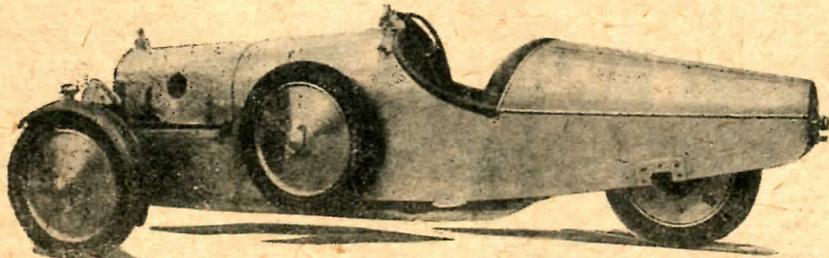
**Fixer l'attention de tous par un procédé original**

**Captiver l'intérêt général par une chance de succès**

Envoyer votre nom et votre adresse à  
**AUTOMOTO, 152, AVENUE MALAKOFF, PARIS (16<sup>e</sup>)**  
 et vous recevrez sans engagement de votre part tous renseignements nécessaires.

**La ligne, la tenue de route et le freinage font du SANDFORD**

*le cyclecar rêvé du sportif aimant dans la vitesse, le confort et la sécurité.*



**9**

**Records du monde**  
 catégorie Cyclecar 1.100 cmc.  
 dont le kilom. à **168 km. 381**

**STAND 81**

Visitez au SALON du CYCLE et T. S. F., **STAND, GRANDE NEF**, notre modèle à **15.900 fr.**  
**SANDFORD, 72, Avenue des Ternes — PARIS**

# PLANOR

## G R A N D I T

STATISTIQUE:

### SALON DE 1927:

*Selle Planor* montées sur Motos exposées. **O**

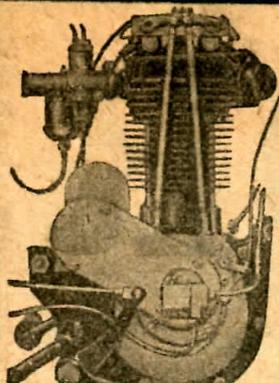
### SALON DE 1928:

<i>Selle Planor</i> montées sur Motos Françaises exposées.	<b>250</b>
SELLE X . . . . .	72
SELLE Y . . . . .	69
SELLES DIVERSES. . . . .	56
Total des Machines françaises exposées . . .	<b>447</b>

*A tous ceux qui nous ont fait confiance...*

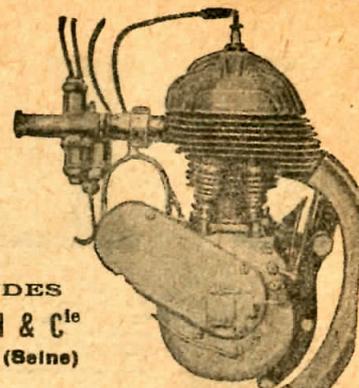
# MERCI!

**Etablissements PLANOR, 25, Rue de Bellevue - BOULOGNE-s.-SEINE**



# MOTEURS VOISIN

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



TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES  
SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C<sup>IE</sup>  
8 à 18, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)  
Téléphone : WAGRAM 50-36

Demandez des  
renseignements

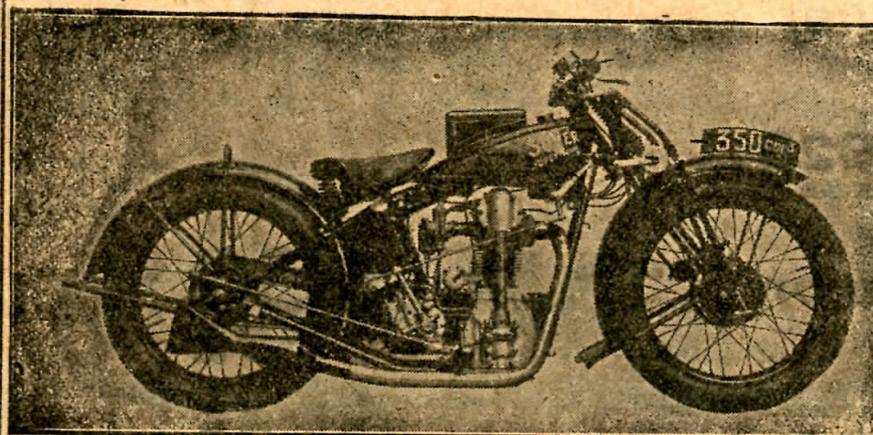
## SOYER & C<sup>IE</sup>

350 cc.

sur le modèle

arbre à cames en tête

### LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



- MEETING -  
DE BOULOGNE  
RALLYE SOUBITEZ

**1**<sup>er</sup> PROAL sur  
- SOYER 350<sup>ccm</sup>.  
- arbre à cames  
- en tête. -

- LIVRAISON IMMÉDIATE -

SOYER & C<sup>IE</sup>  
69, Route de la Rivolta  
LEVALLOIS (Seine)

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

#### LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS

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

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

#### AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions  
PNEUS et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto  
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS  
TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS  
Demander Tarif

#### Maison VAYSSE

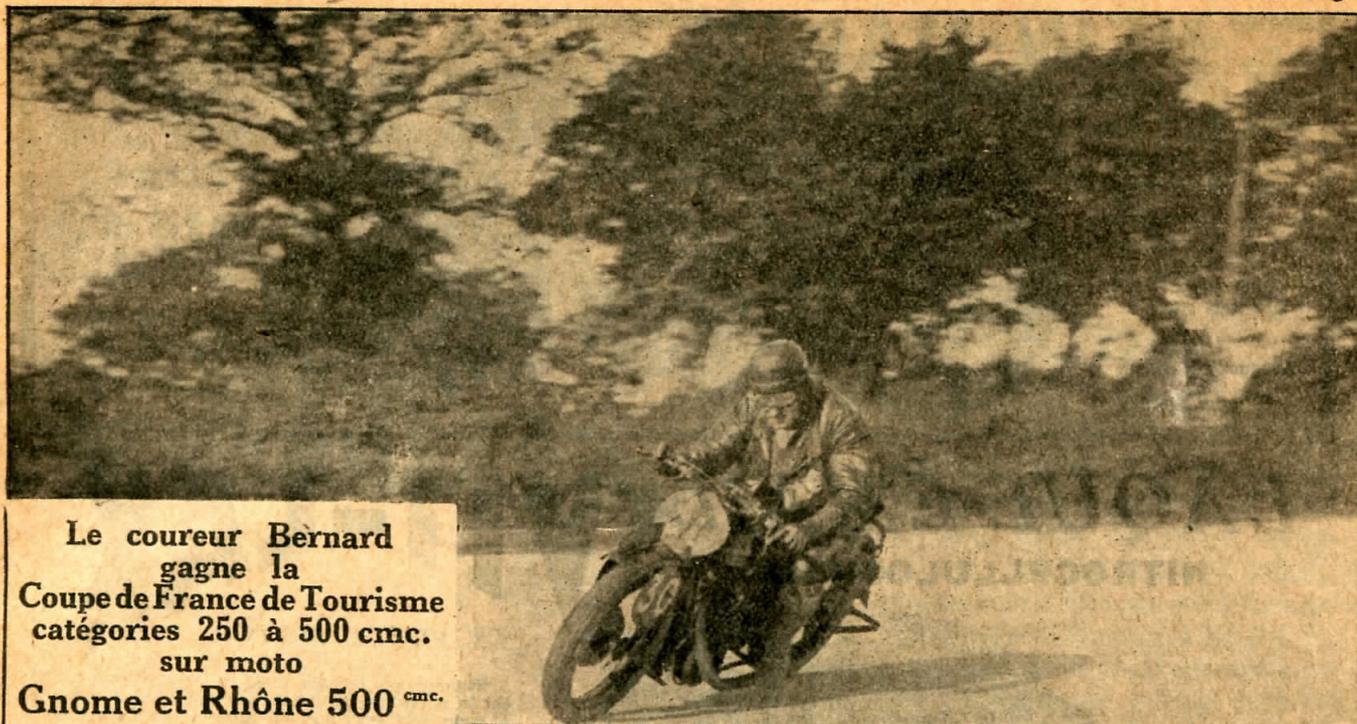
287, Rue de Vaugirard, PARIS (15<sup>e</sup>) - Téléphone : Ségur 27-78  
Toute commande référencée MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5% sur Moto et Vélo

#### LA 2 CV. →

120 fr. d'Impôts par An

## RAPID-VILLARD

SALON du MOTO-CYCLE (2<sup>e</sup> Série) - GRANDE NEF - STAND 38 - Tél. : PROVENCE 91-29



Le coureur Bernard  
gagne la  
Coupe de France de Tourisme  
catégories 250 à 500 cmc.  
sur moto  
Gnome et Rhône 500 cmc.

*...et naturellement, pour cette magnifique performance, il a employé Mobiloil.*

D'ailleurs, en matière de motocyclettes, l'avis des constructeurs est formel : ils approuvent tous notre Tableau de Graissage et en France 55 constructeurs, c'est-à-dire la majorité, recommandent officiellement l'emploi de Mobiloil.

Voilà qui prouve à quel point la valeur indiscutable de Mobiloil est appréciée par les techniciens en matière de construction mécanique.

*Demandez-nous aujourd'hui même notre brochure "Le Graissage Rationnel de votre Motocyclette" qui vous sera envoyée gratis et franco à l'aide du coupon ci-dessous.*



# Mobiloil

102-K

Pour envoi gratuit de notre brochure "Le Graissage rationnel de votre motocyclette"

Nom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Ville : \_\_\_\_\_

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# NEW-MAP

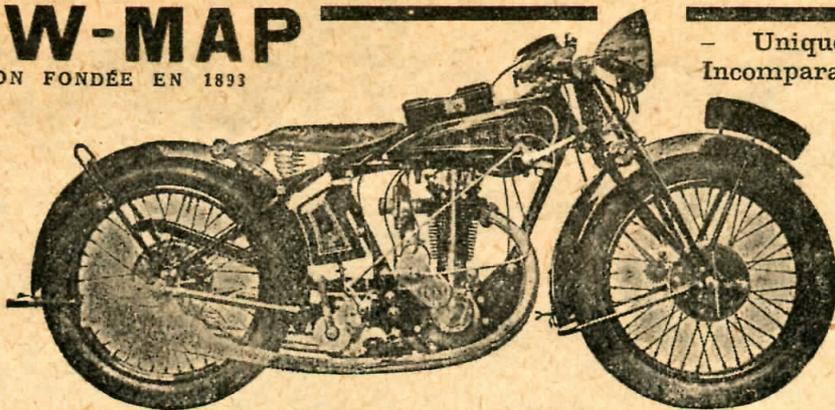
MAISON FONDÉE EN 1893

## 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 1926  
et 1927

**PARIS - NICE**  
**1927**

**1<sup>re</sup> Catégorie :**  
**250 cmc.**  
**MÉDAILLE D'OR**

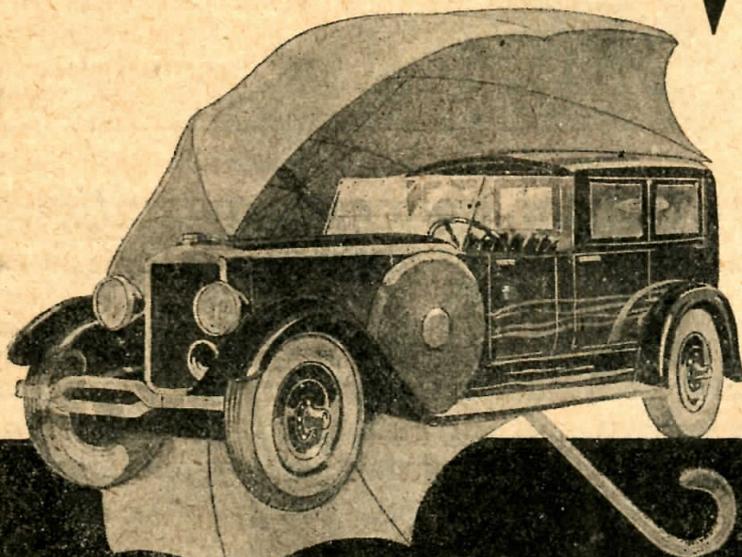
**COUPE DU M. C. de NICE**

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

## LAQUE-ÉMAIL NITROCELLULOSIQUE

# VIT-LAK

ET VOTRE MOTO?...



Si l'on a pu dire que la laque-émail "VIT LAK" est le parapluie de l'Auto résumant ainsi, ses qualités de résistance aux intempéries, quelle meilleure destination peut-on lui trouver, que votre Moto.

En effet, aussi bien que la voiture, elle a besoin d'un émail de qualité d'un beau coloris qui conserve tout son éclat, résistant à la pluie, au froid, au soleil, à la boue, l'essence, l'huile...

L'émail à froid "VIT LAK" (étiquette verte) s'applique facilement au pinceau et sèche instantanément. Il peut donc, du jour au lendemain, rendre à votre Moto, sa première jeunesse, sans laisser aucune trace de brosse, il donne le fini du bel émail.

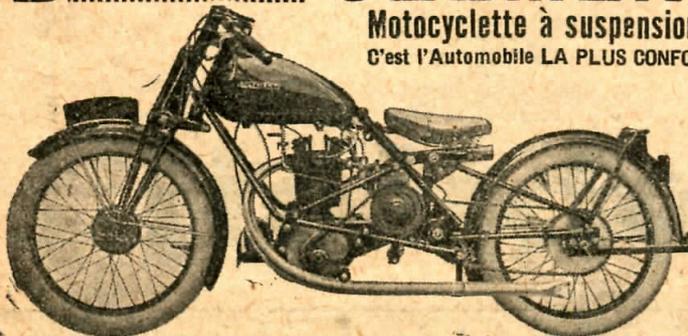
En vente partout. Demandez la Notice des Fabricants  
Ét. "VIT-LAK", Rayon B, 1, rue Ambroise-Thomas, PARIS (9<sup>e</sup>)



*le parapluie de l'auto*

## BERCEUSE CLEMENT 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 SÛRE 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

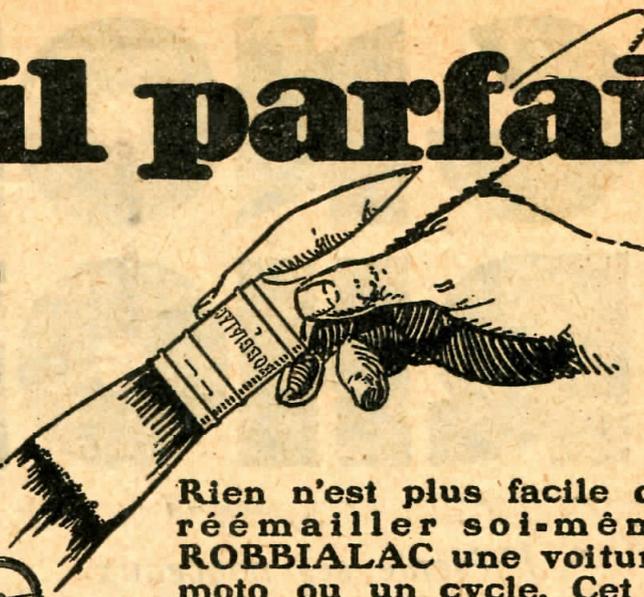
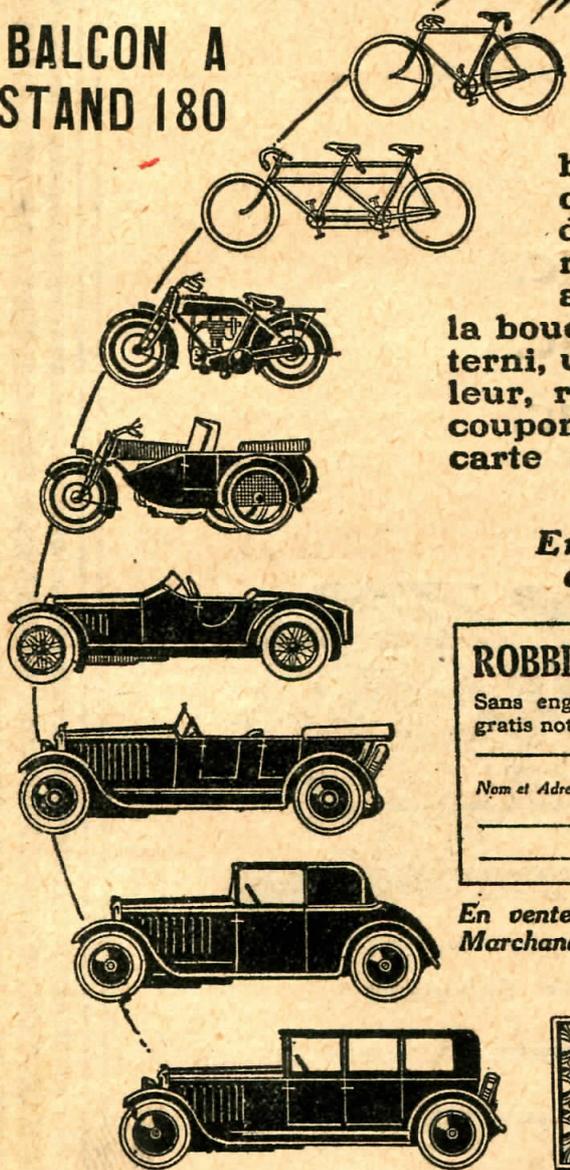
CLÉMENT-GLADIATOR — 76, Grande-Rue, 76 —  
PRÉ-ST-GERVAIS (Seine)

# L'émail parfait

pour

# autos motos vélos

BALCON A  
STAND 180



Rien n'est plus facile que de réémailler soi-même au ROBBIALAC une voiture, une moto ou un cycle. Cet émail, spécialement étudié pour l'amateur, coule si facilement sous la brosse et s'arrondit si bien de lui-même qu'il vous permet d'obtenir sans peine des surfaces unies et brillantes, qui résistent, sans se ternir et sans s'écailler, aux intempéries, à l'essence, à l'huile, à la boue, etc... Si votre véhicule est défraîchi, terni, usé, ou si vous désirez changer la couleur, remplissez et postez tout de suite le coupon ci-dessous, et vous recevrez, avec la carte des teintes ROBBIALAC, la notice spéciale sur l'émaillage.

*Envoyez ce coupon  
dès maintenant.*

**ROBBIALAC - Boulogne-s.-Seine**

Sans engagement de ma part envoyez-moi  
gratis notice pour réémailler \_\_\_\_\_  
(indiquer ici auto, moto ou vélo)

Nom et Adresse \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

*En vente : Garages, Grands Magasins,  
Marchands de Couleurs, Accessoires, etc.*



**ROBBIALAC**

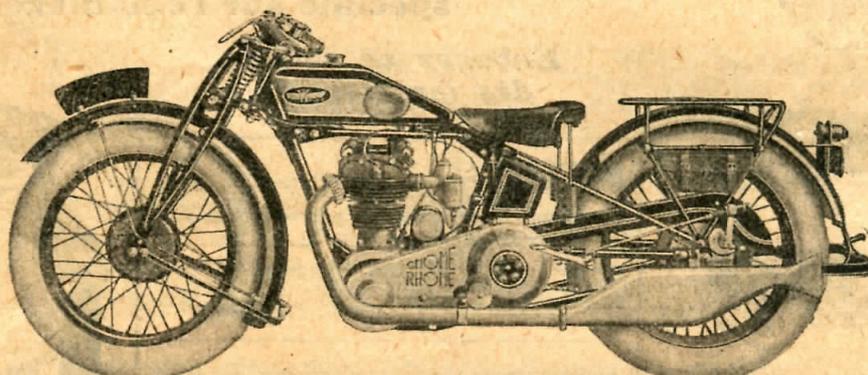
# CNOX RHONE

*Présente ses nouveaux*  
*— Modèles 1929 —*

500 cmc.

250 cmc.

175 cmc.



500 cmc., D 4, Type Super-Sport,  
Soupapes commandées par Culbuteurs.

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE MSINS DE VENTE 49, AV. DE LA G<sup>DE</sup> ARMÉE

PARIS

SUCCESSALES

31, RUE DE PARIS. LILLE

185<sup>BIS</sup> R. DE ROME. MARSEILLE

SUCCESSALES

297, AV<sup>E</sup> 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<sup>e</sup> Arrondissement)

TÉLÉPHONE  
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5. PARIS (2<sup>e</sup>)

## ABONNEMENTS

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	SIX MOIS 26 N <sup>os</sup>
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<sup>e</sup>)

## EDITORIAL

### Une pénible ordonnance épiscopale

Nous transcrivons *in-extenso* l'ordonnance récente d'un archevêque, celui de Rouen, sans en changer une ligne afin que l'on ne nous accuse d'aucune partialité :

« La motocyclette, à cause de sa rapidité et de la modicité relative de son prix de revient, est choisie par un certain nombre de prêtres pour faciliter leur ministère. Malheureusement les accidents, dans ce genre de locomotion sont fréquents, presque toujours graves, assez souvent mortels. Aussi, beaucoup d'évêques de France ont-ils interdit l'usage de ce véhicule à leurs prêtres. Nous avons hésité longtemps à suivre leur exemple.

« Mais ces derniers temps, les accidents se sont multipliés dans Notre diocèse. Si désireux que Nous soyons de respecter la liberté de Nos prêtres, Nous devons obéir aux appels de Notre cœur et au devoir impérieux de protéger leur vie et leur santé, car Nous en avons besoin toujours, mais plus que jamais en cette période où pour de nombreuses années encore, se fait sentir la pénurie, fruit de la guerre.

En conséquence, Nous interdisons aux prêtres du diocèse l'usage de la motocyclette. Ceux de Nos curés, vicaires ou professeurs qui en possèdent, devront s'en défaire dans un délai assez court pour que cette prescription ne soit pas lettre morte, la vente de ces véhicules étant relativement facile. »

Nous regrettons de donner à Son Eminence un courtis démenti sur l'ensemble de sa lettre épiscopale et sommes affligés de constater le peu de documentation à ce sujet de l'Archevêché. Il semble qu'avant de prendre une telle décision, il eût été simple de se documenter à la source même, et, peut-être, Monseigneur l'Archevêque eût été édifié par les statistiques officielles de la Préfecture de Police, qui lui auraient appris (à moins que ne soient erronés de tels ouvrages!!) que de tous les véhicules actuellement en usage en France, du camion au vélo, en passant par la voiture hippomobile, c'est la motocyclette qui, de l'aveu des gens francs (et des chiffres!) est le moins dangereux, *proportionnellement*. Il eût appris, en outre, que ces chiffres enseignent, dans leur sécheresse même; que le nombre global d'accidentés de motocyclettes est inférieur à n'importe quel autre véhicule et aussi que, de tous les véhicules actuels, la motocyclette est celui qui a le moins d'accidents de

la part du constructeur : nous en avons déjà déduit qu'en ce cas le conducteur est fautif, la plupart du temps. Faut-il pousser la déduction à ce point et dire qu'alors les prêtres du diocèse de Rouen seraient moins aptes à conduire que quiconque ? la pensée de l'Archevêque serait dépassée, nous le croyons.

Enfin, l'affirmation que « beaucoup d'évêques de France ont interdit l'usage de la moto » est absolument controuvée : nos renseignements personnels sont stricts dans ce sens. Nous dirons de plus à Monseigneur que, loin de suivre cette même voie, différentes congrégations, dont une est remarquable pour la pratique de l'humilité et de la pauvreté, ont adopté la motocyclette pour leurs missions, et aussi, nous connaissons en France une Ecole Apostolique qui a adopté la moto pour ses professeurs et qui, de plus, a prévenu les arguments épiscopaux en assurant, chaque fois qu'il en est besoin, le recrutement sacerdotal du diocèse de Rouen.

Enfin terminons en souhaitant que Mgr de la Villerabel reconnaisse l'erreur fondamentale de son ordonnance et évite à ses prêtres, toujours obéissants par vœu, un chagrin qu'ils concentreront en songeant qu'encore une fois l'épithète, imméritée, de rétrograde poursuivrait son clergé et par contre-coup celui de toute la France.

### Le Cyclecar à quatre roues n'est pas mort

La distinction parfaitement arbitraire, qui laisse parmi les motocycles les cyclecars à trois roues, et considère comme voitures des véhicules à quatre roues présentant des rapports certains avec les motocycles, n'a pas été au point de vue sportif très heureuse. Elle en a fait comme des parents pauvres de l'automobile. Qu'importe le nombre des roues. Ce qu'on demande, c'est un véhicule capable de transporter des personnes avec autant de confort qu'une voiture,

mais qui, d'autre part, soit d'un prix d'achat extrêmement bas et dont les frais d'entretien soient réduits au minimum. Ce programme ne peut être rempli que par un engin très léger. Le poids et le prix obligent à renoncer aux solutions classiques de la voiture et la meilleure preuve, c'est que tous les cyclecars à quatre roues, conçus selon la formule voitures, sont devenus rapidement de véritables voitures nettement plus lourdes et plus coûteuses.

## SOMMAIRE

No 295

Samedi 3 Novembre 1928

Par-ci, par-là .....	1145
Les modèles 1928 sur la route :	
La New-Motorcycle, par Maxend .....	1146
Le Salon 1928 .....	1149
Croquis du Salon .....	1154
Un reportage à l'A. C. F., par Maurice D.....	1155
Bruits divers, par J. Mellier .....	1156
Le Graissage en moto ... par T... ..	1158
L'arrivée de R. Sexé....	1161
Consultations techniques ..	1162
La Moto en Belgique, par G. Detaille .....	1163
Nos Clubs.....	1164

Il y a assurément des voiturettes bon marché, mais le prix en est encore de 15 ou 16.000 francs, alors que la majorité des cyclecars n'atteint pas 9 ou 10.000 francs. Le cyclecar, qu'il soit à trois ou quatre roues, constitue un chaînon entre la motocyclette et la voiture. Il est capable de rendre à tous égards les services d'une voiture de petite cylindrée, avec peut-être une légère infériorité du côté du poids transporté, mais avec, par contre, un avantage très net du côté de la vitesse et considérable en ce qui concerne l'économie.

Le grand public ne connaît pas assez le cyclecar ou s'il le connaît, c'est plutôt comme engin de sport. Le côté utilitaire ne lui apparaît pas suffisamment. L'aspect particulier des cyclecars ne lui plaisait pas non plus. Il n'aimait pas, par exemple, voir un moteur exposé à l'air. Les petites dimensions du cyclecar ne lui inspiraient pas confiance. Il renonçait ainsi à ces merveilleux petits véhicules qui groupent autour d'eux un grand nombre d'enthousiastes.

Un grand effort est fait actuellement pour la construction de cyclecars qui satisfassent aux exigences esthétiques du public et qui présentent même un certain nombre de raffinements comme la mise en marche électrique. Le moteur est soigneusement dissimulé, ce qui d'ailleurs est, à tous égards, avantageux, dès l'instant que la question vitale du refroidissement a été sérieusement étudiée, et nous sommes persuadés que la persévérance des constructeurs qui ont conservé leur foi dans le cyclecar sera récompensée. Nous sommes persuadés que le prix d'achat et que les frais d'entretien de toutes natures ne sont pour un cyclecar que la moitié de ceux nécessités par la plus petite voiture. Et quand nous voyons le succès des petites cinq chevaux, nous sommes persuadés qu'une publicité aussi active assurerait au cyclecar un succès au moins égal.

Et quel avantage que la simplicité du cyclecar. Il est à peu près impossible d'entretenir soi-même complètement une voiture à moins d'avoir pas mal de temps et un outillage assez complet. Mais le cyclecar comme la moto peut aisément être entretenu par son propriétaire. C'est un avantage très appréciable quand on se trouve loin des garages et c'est en tous cas une sérieuse économie.

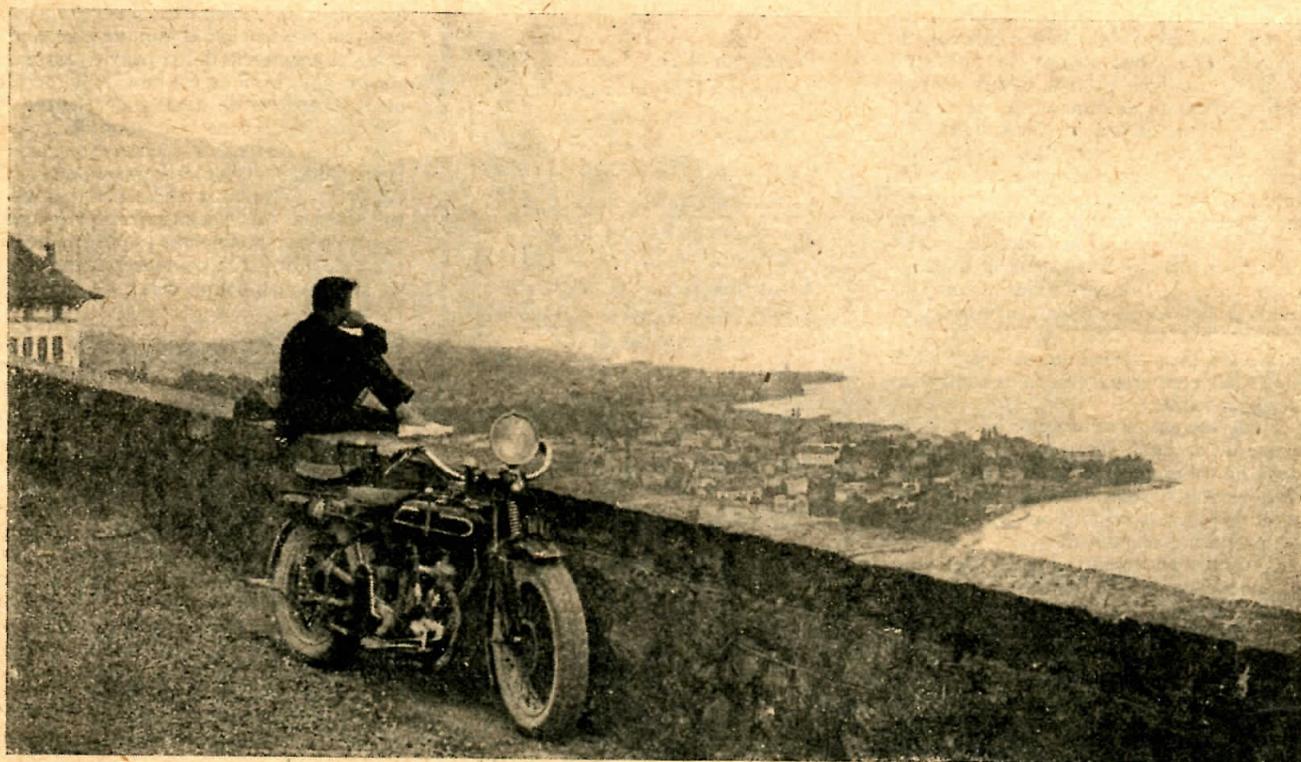
Il y a donc, croyons-nous, la possibilité d'exploiter commercialement, d'une manière plus active, le cyclecar à trois ou quatre roues.

### Mettez vos moteurs en marche à la manivelle

Le démarrage électrique est sans doute fort pratique et il nous épargne pas mal d'efforts. Mais il a quelques inconvénients.

Le premier est que, si on en abuse, surtout quand le moteur est froid, il réduit de beaucoup la vie de nos batteries. De plus, il permet de mettre en marche un moteur mal réglé et qui refuserait obstinément de partir à la manivelle. On est donc entraîné avec un moteur qui est mal au point. Un défaut qu'on ne remarque pas au début, ne manque pas de s'accroître par la suite et peut être, sur la route, cause d'une panne sérieuse. Un cylindre peut avoir une mauvaise compression ce qui impose aux autres une fatigue supplémentaire, brûle les soupapes, etc. On s'en apercevra immédiatement en mettant le moteur en marche à la manivelle et pas du tout si on part au démarreur. Nous n'allons pas jusqu'à dire qu'il faille exclusivement partir à la manivelle, et ainsi avoir l'héroïsme de renoncer complètement à l'usage si pratique du démarreur. Encore il y a des moteurs pour lesquels le départ est si facile que le sacrifice n'est pas bien pénible. Mais on devrait, en tous cas, se faire une règle absolue de mettre le moteur en marche à la manivelle quand il est froid. Si votre moteur part bien habituellement, et qu'il ne le fasse pas par extraordinaire, vous serez amené à l'examiner, à trouver ce qui est défectueux et à y remédier avant de prendre la route. Il y a, il est vrai, certains moteurs qui doivent à un défaut de conception à peu près irrémédiable et non à des causes accidentelles de partir difficilement. Mais il faut reconnaître que de tels moteurs sont rares. Le départ dit à la volée est non seulement dangereux et moins certain.

Sauvez donc vos batteries et assurez-vous du bon état de votre moteur en le mettant en marche à la main au début de la journée ou quand il est froid. Quand il sera chaud, ou même tiède et que l'huile sera dégelée, vous pourrez sans inconvénient faire usage du démarreur qui fonctionnera normalement.



L'âme sentimentale de Lamartine, le romantisme de Chateaubriand, les envolées de Victor Hugo ont manqué malheureusement d'un thème aussi poétique.



### C'est bien fait !

Des mécontents, des râleurs, des mauvais coucheurs, enfin toute la catégorie des « toujours les mêmes » défilent ces jours-ci à *Moto Revue* pour y venir acquiescer le tant désiré numéro spécial du Salon. Et ils rencontrent le « bec de gaz » ; ils protestent, ils hurlent, voire il y en a qui menacent de ne plus lire *Moto Revue*, comme des enfants qui se privent de leur confiture pour vexer leurs parents. Et nous, bons diables, nous essayons de les contenter : au fond, nous sommes des maladroits ; n'avons-nous pas publié onze fois de suite que pour avoir droit au numéro du Salon il fallait avoir passé commande avant le 19 octobre. Mais c'est toujours, vous vous en rappelez, l'histoire du rallye de Tours. On arrange tout à *Moto Revue* ! il semble pourtant que ce temps heureux de l'inconscience soit passé. En tout cas, les retardataires de cette année s'en souviendront en 1929 et ce sera bonne chose pour eux et... nous.

### Tout finit par des chansons

Nous avions promis de donner la suite de cette histoire de permis de conduire... Vous vous rappelez, il y a un mois, cette dame qui comparaisait accusée d'avoir essayé d'apprendre à conduire. Et le jugement reporté au 26 octobre vient d'être à nouveau reporté au 30 novembre. Dans tout cela, il nous apparaît que les finances publiques doivent s'en ressentir de tels alternelements, car enfin tout se paie en ce bas-monde. Et puis, appliquez le cas à la moto, le tout se terminerait par un éclat de rire. Enfin, avant de prendre position, attendons encore au 30 novembre.

### Dollar

à le plaisir de faire connaître à ses amis que, par suite des résultats heureux obtenus par la nouvelle direction, le Conseil d'administration de ces établissements a décidé, dans sa séance du 20 courant, tenue sous la présidence de M. Georges Despret, grand Officier de la Légion d'honneur, le financier et industriel bien connu, de donner à cette affaire le développement nécessaire. Pour ces motifs, le capital de cette Société vient d'être porté à 750.000 francs, par une augmentation de 750.000 francs immédiatement couverte par son Conseil.

Ces résultats n'ont rien de surprenant quand on connaît la parfaite fabrication *Dollar* qui expose au Salon, au Grand Palais, ses nouveaux modèles, stand 144, grande nef, rez-de-chaussée.

### Il grippe... il grippe.

Depuis la disparition presque complète d'une revue belge traitant la moto, c'est avec un réel plaisir et une attente fébrile que j'attends chaque dimanche matin votre numéro, y étant abonné depuis une dizaine de mois ; tous les amis du Club, l'aime beaucoup aussi et je considère cela comme un crime, si je ne puis plus avoir votre numéro du Salon, car c'est beaucoup pour eux et... un peu pour moi que je vous fais cette demande.

Vous recevrez demain ou après les 5 fr. 50 français par la poste, s'il elle coûtait plus pour l'étranger, je vous serais reconnaissant de me le faire savoir.

Je grippe d'impatience.

BAUDRY. Bruxelles.

### LE MONDE MOTOCYCLISTE

#### Fred de retour

Notre essayeur national, pris sans doute du même vertige que Robert Sexé, met à son tour les bouchées doubles et vient de rentrer à Paris. Enchanté de son voyage d'études en Amérique, il rapporte une jolie collection de souvenirs pour les lecteurs de *Moto Revue*, visites d'usines, essais, etc...

#### Un mariage encore à « Moto Revue »

Décidément, l'on se marie ferme à *Moto Revue* : l'une de nos excellentes demoiselles, bien connue de nos visiteurs, Mlle Bernard, vient de lier sa vie « à jamais » à son tour. Nos vœux l'accompagnent.

#### Du Jacquière souffrant

Ayant fait une chute lors de son raid Paris-Vienne-Bucarest, Hector du Jacquière fut soigné à l'hôpital d'Hermanstadt, puis confiant revint à Paris par la route. Mais son genou ayant enflé à nouveau, il est condamné au lit pour un certain temps. Nos vœux de prompt guérison !

#### M. Henri Desgrange, Commandeur de la Légion d'Honneur

Notre confrère et directeur du journal *L'Auto* est promu au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur. Tous nos lecteurs sont ou ont été à une époque de leur existence de fervents assidus de *L'Auto* et connaissent donc assez le passé actif et sportif de Henri Desgrange pour qu'il nous soit inutile de rappeler ses titres à la reconnaissance du pays. *Moto Revue* adresse au directeur de *L'Auto*, au nom de tous les motocyclistes, ses sincères félicitations.

#### Une suggestion à propos du filtrage de l'air

Un filtre à air, accessoire indispensable. Mais 70 francs... au minimum. Remplaçons-le donc facilement par un appareil de fortune. Que diriez-vous du tampon amovible (et vidé, au moins partiellement) du « masque à gaz » du type bien connu ? Il me semble que le résultat devrait être satisfaisant en ayant soin toutefois de ne pas trop passer la matière filtrante.

Abonné 82575.

#### Une adresse demandée...

Le 1<sup>er</sup> septembre nous publiâmes, page 916, une étude succincte sur une remarquable réalisation d'abonné, celle d'une sans-soupapes 500 cmc. à 4 temps sur laquelle plusieurs constructeurs portèrent une évidente attention ; par suite d'un mouvement imprévu d'écritures nous ne pûmes donner l'adresse de M. Meyer en temps voulu ; aujourd'hui nous la donnons afin de permettre à chacun d'en tirer toutes conséquences utiles ; M. Meyer, ingénieur à Issengheim (Haut-Rhin). Une étude ultérieure complète sera donnée de ce moteur.

### Des épreuves intéressantes

En causant au Salon, nous avons eu des détails sur une formule d'épreuves qui a rencontré un gros succès dans le nord de la France. L'agent de Gnome et Rhône de Lille, M. Pillot, qui, d'ailleurs, prépare pour la saison prochaine quelque chose de sensationnel pour les motocyclistes parisiens, a entrepris avec un succès non discutable, les courses sur herbe ; dans un cercle de terrain de rugby d'environ 300 mètres, il fait disputer des courses qui ressemblent étrangement au Dirt Track. Sans doute ces courses sont inoffensives, grâce à l'enlèvement du marchepied correspondant au virage, et des garde-boue ; il est arrivé de plus à obtenir des réunions vraiment spectaculaires.

Nous lui avons demandé si quelque danger était à craindre ; il nous a assurés que, dans les nombreuses courses qu'il a organisées cette saison, aucun accident ne s'est produit. Exception est faite, toutefois, d'un imprudent concurrent qui, malgré le règlement, s'était permis de virer debout sur la selle. Désarçonné, sa moto entra dans le public, blessant d'ailleurs une femme. Mais, lorsqu'il y a chute du concurrent, dans la terre molle il n'est pas enregistré d'accident ni corporel, ni matériel. Il semble donc que c'est une formule qui devrait être adoptée par les clubs parisiens.

#### La simplicité typographique...

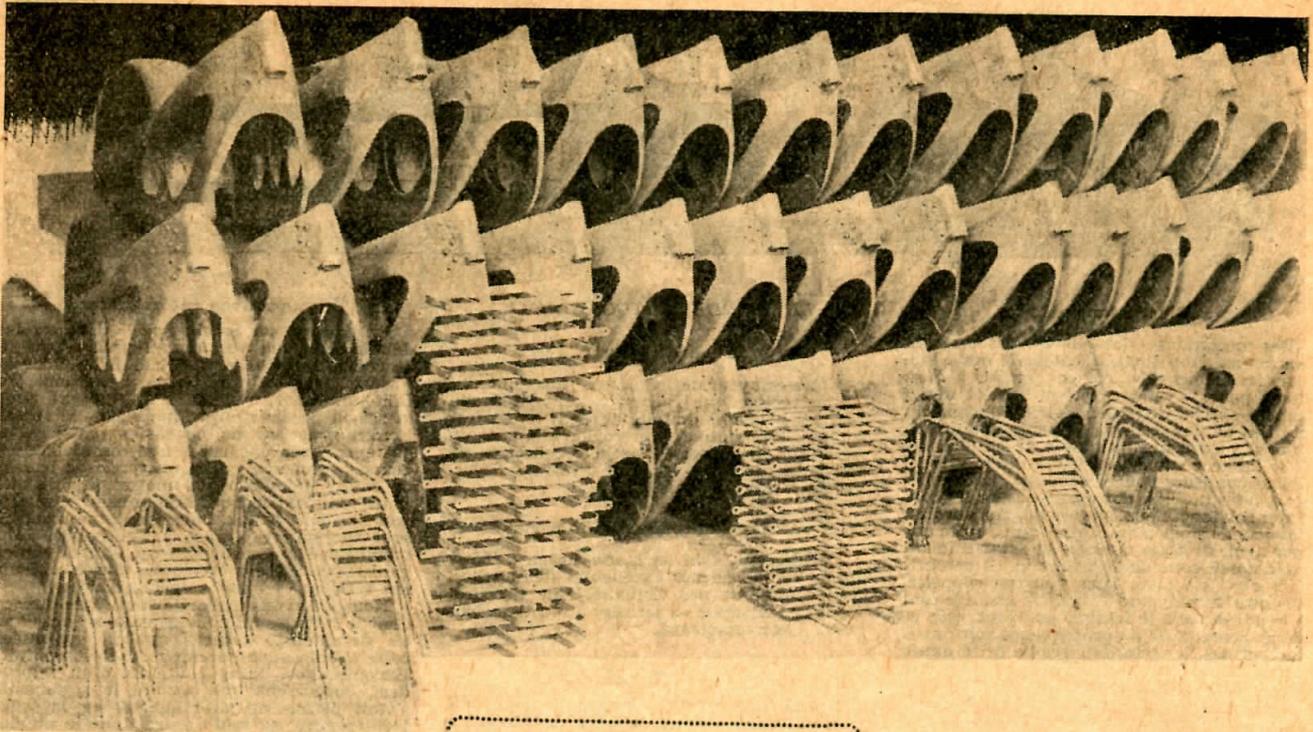
Ce qui caractérise le succès de la présentation du Dyalmo de Soubitez, c'est sa simplicité et ses résultats. Mais, par contre, pour une raison très mystérieuse, l'article de notre numéro spécial consacré à vanter cette belle simplicité est sorti des mains typographiques outrancièrement compliqué au point d'en être incompréhensible à première vue. Relisez toutefois l'article en question une seconde fois : c'est une petite fatigue largement compensée d'une part par la satisfaction d'avoir vivement rétabli le texte, d'autre part d'avoir mieux apprécié la réalisation moderne du Dyalmo à la moto.

#### Au Portugal

La situation motocycliste semble assez bien positionnée au Portugal par ces quelques mots d'un de nos lecteurs : « En ce qui concerne les amateurs de motocyclettes au Portugal, il y en a encore très peu et presque tous lisent *Moto Revue* d'autant que vos principaux libraires tiennent à avoir votre journal en devanture. Nous avons toutefois espoir qu'avec l'arrangement actuel de nos routes, le motocyclisme se développera rapidement maintenant. »

#### Rectifions donc...

À la suite de placards de publicité parus le 6 octobre, il fut rappelé que Mobiloil avait lubrifié de nombreuses machines dans les principales épreuves de l'année 1928. C'est Mercier, Douet sur Automoto, c'est Péan et Pfaender sur Peugeot, etc... Et c'est aussi Bernard qui a été sacré par mégarde Champion de France Motocycliste toutes catégories ; ah ! ces rédacteurs qui ignorent les règlements fédératifs ! Voici exactement le titre de Bernard : *Gagnant de la Coupe de France de Tourisme, catégories 250 à 500 cmc.*, sur moto *Gnome-Rhône*, 500 cmc. Eh ! mais, le titre réel ne semble-t-il pas plus brillant ? Nos excuses à Bernard d'avoir ignoré son vrai titre !



Il y avait deux raisons de faire une visite d'usine à la New-Motorcycle : la première consistait en l'originalité même de cette moto dont les méthodes de fabrication sont, en raison de sa conception, totalement différentes de la normale ; la seconde raison réside en ce que la ténacité de M. Roy, en ce que sa foi en la formule du cadre embouti, méritent une mention toute spéciale, méritent qu'on attire l'attention sur son effort ; je crois du reste pouvoir affirmer que cet effort n'a pas été stérile et que cette année a été, pour la New-Motorcycle, une bonne année. Cette moto « si différente des autres » a trouvé des adeptes fervents qui, satisfaits, seront de bons propagandistes. Quand on verra rouler de plus en plus nombreux les New-Motorcycle, les timorés ne s'effraieront plus en face de cette solution nouvelle ; ils finiront même par l'admettre ; de là à l'adopter il n'y a qu'un pas.

Les ateliers de la New-Motorcycle sont divisés en deux sections dont l'une à Orléans, où se tenait toute la fabrication naguère et l'autre près Paris, à Châtenay, où M. Roy vient d'installer ses ateliers de montage, de peinture, de mise au point et de recherches.

Les ateliers d'Orléans, ateliers d'emboutissage, occupent un espace couvert de plus de 350 mètres carrés, ceux de Châtenay couvrent une superficie de 1.800 mètres carrés ; il y a de quoi travailler.

Commençons par Orléans, puisque c'est là que s'ébauchent les châssis. Ces châssis sont primitivement des feuilles de tôle qui sont découpées à plat ; une seule feuille assure la fabrication de la carcasse ; tout tombe au découpage, le dos et les côtés avec leurs ouvertures, les deux longerons formant la fourche arrière et les trous nécessaires aux fixations des différentes pièces annexes, soit par boulons, soit par rivets. On conçoit aisément qu'une pièce ainsi découpée est rigoureusement semblable à ses sœurs ; que tout ne peut que tomber à sa place, ne laissant, par la suite, aucun imprévu de montage. Le châssis découpé est ensuite embouti sur des formes suivant les procédés classiques et on obtient, au cours de cette opération, sa forme définitive, contrôlée naturellement par les gabarits et appareils de vérification adaptés à cette fabrication.

La deuxième opération consiste dans le montage de la pièce de direction, pièce rap-

### NOS VISITES INDUSTRIELLES

chez  
**New - Motorcycle**  
à Châtenay

portée et rivée et destinée, comme son nom l'indique clairement, à recevoir le tube de direction, les roulements qu'il comporte, etc.

Cette tête de direction rigoureusement en place, on assemble les autres parties complémentaires du châssis : garde-boue et flasques arrière, renforts de châssis, etc., pièces qui sont soit rivées, soit soudées électriquement, suivant leur emplacement et suivant le travail qu'elles ont à fournir et les efforts qui leur sont imposés.

Toutes ces pièces étant en place, une opération de finition a lieu : c'est le meulage électrique des châssis, destiné à unifier les tôles et à faire disparaître les saillies produites par les soudures et à affiner les raccordements. Et c'est tout pour la confection du châssis : pas d'imprévu, pas d'alca, pas de distorsion, une fabrication saine du premier coup.

Pendant ce temps, dans d'autres ateliers, s'usinent les pièces décollées : biellettes de fourche, colliers, tendeurs de chaîne, etc., percages de haubans de fourche, qui, eux sont également emboutis.

De vastes magasins reçoivent et classent ces pièces en vue des séries successives à fabriquer, car l'on marche par série chez New-Motorcycle. Lors de ma visite, M. Roy avait, en plus de sa vente en France, à assurer, une fabrication de 300 machines pour l'Allemagne et une autre de 200 pour la Tchéco-Slovaquie ; l'Algérie est également pour cette marque un bon débouché.

Les ateliers de Châtenay reçoivent donc en blanc les châssis usinés, terminés, prêts à entrer au montage, et toutes les pièces annexes, fourches, guidons, etc... ; ils s'alimentent eux-mêmes en moteurs, boîtes,

bloc-moteurs, roues et tous autres accessoires de provenance extérieure et procèdent au montage total de la machine.

Il y a à Châtenay un grand hall de montage et un magasin de 400 mètres couverts, des ateliers auxiliaires de 150 mètres environ pour le polissage, le cuivrage et le nickelage et un autre atelier pour la peinture au vernis cellulosique, enfin les bureaux.

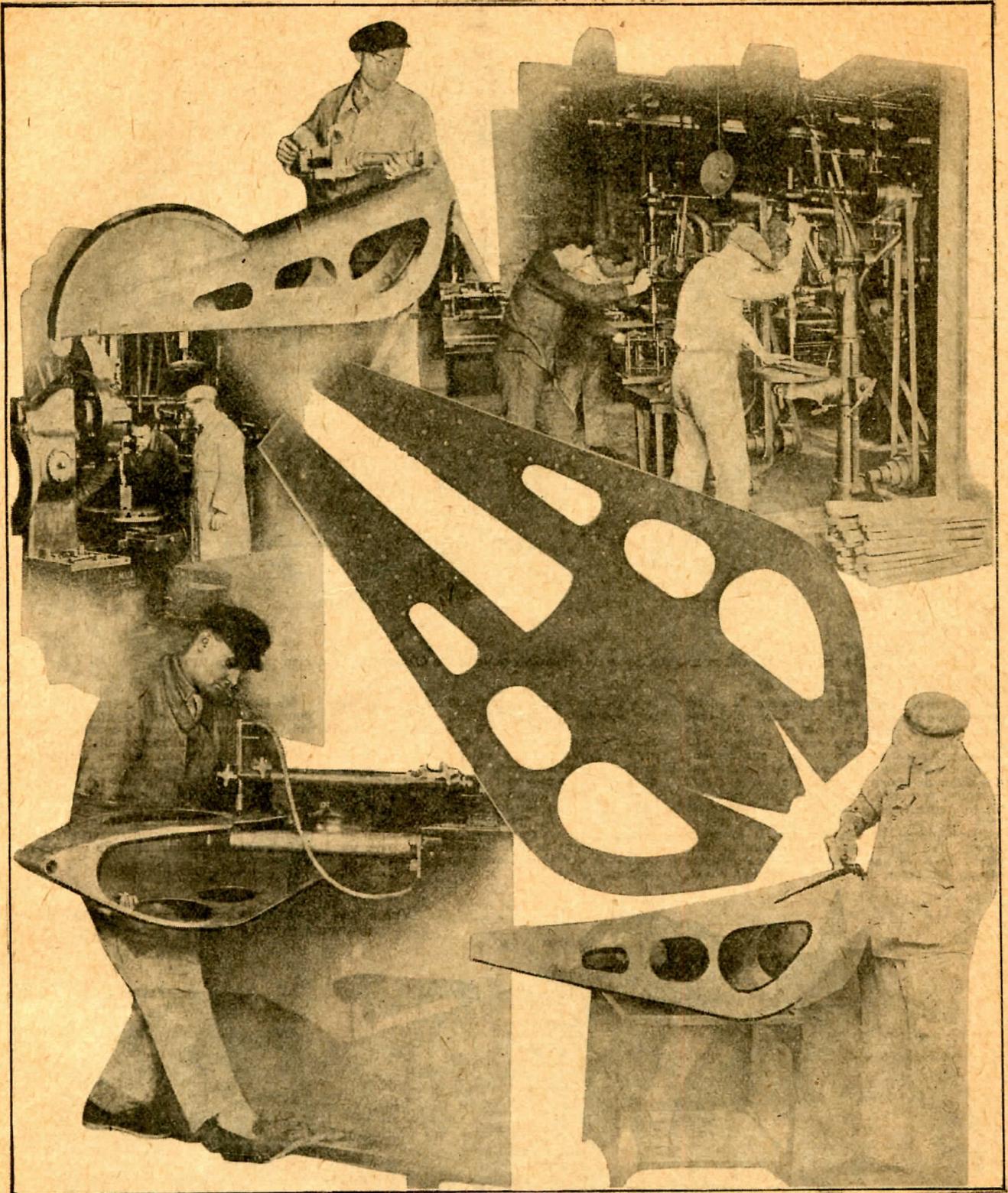
Le magasin de réception, qui a reçu et vérifié tous les arrivages, distribue à l'atelier de montage les lots nécessaires à la fabrication de séries déterminées. Les machines s'équipent avec rapidité, étant donné, comme il a été dit plus haut, que cette méthode de fabrication ne cause aucun aléa et aucune différence possible de cote. Le moteur, les roues, les fourches et les cent détails prennent leur place automatiquement et sans bricolage ; on n'entend pas de coup de marteaux, pas de grincements de scies, pas de sifflements de chalumeaux, si ce n'est une fois de temps à autre quand on essaie quelque chose, quand on veut faire une adaptation hors série, en vue d'une amélioration à venir et qui sera indiquée quand elle aura été expérimentée à la section d'Orléans.

L'atelier de polissage, les postes de cuivrage et de nickelage fonctionnent avec la même assurance. Le fait, du reste, de ne nickeler uniquement que sur cuivre indique bien le souci de présenter au public des machines non seulement propres, mais d'une propreté et même d'une coquetterie durables.

L'atelier de peinture s'inspire de la même formule ; les châssis y sont traités suivant les méthodes en honneur chez les meilleurs carrossiers, ponçages successifs, couches d'apprêt, couche de fond, vernis cellulosique, rien n'y manque ; la forme, du reste, de ce châssis se prête merveilleusement à ce genre de travail, grâce à ses plans sobres, sans rebonds brusques, sans coins inaccessibles.

M. Roy a donc le double mérite d'être un innovateur et d'être scrupuleux ; c'est le seul moyen de succès quand on sort des sentiers battus et que l'on veut s'imposer ; ne rien laisser au hasard et laisser le moins possible à la critique qui trouve toujours à s'exercer, même à tort.

On pourrait croire qu'une réalisation du genre de la New-Motorcycle est, par principe, immuable ; il n'en est rien, et malgré cette homogénéité de l'ensemble, malgré cet aspect définitif et en apparence interchangeable, on travaille dur, à Châtenay, pour améliorer sans cesse et parallèlement aux progrès réalisés dans l'industrie motocycliste.

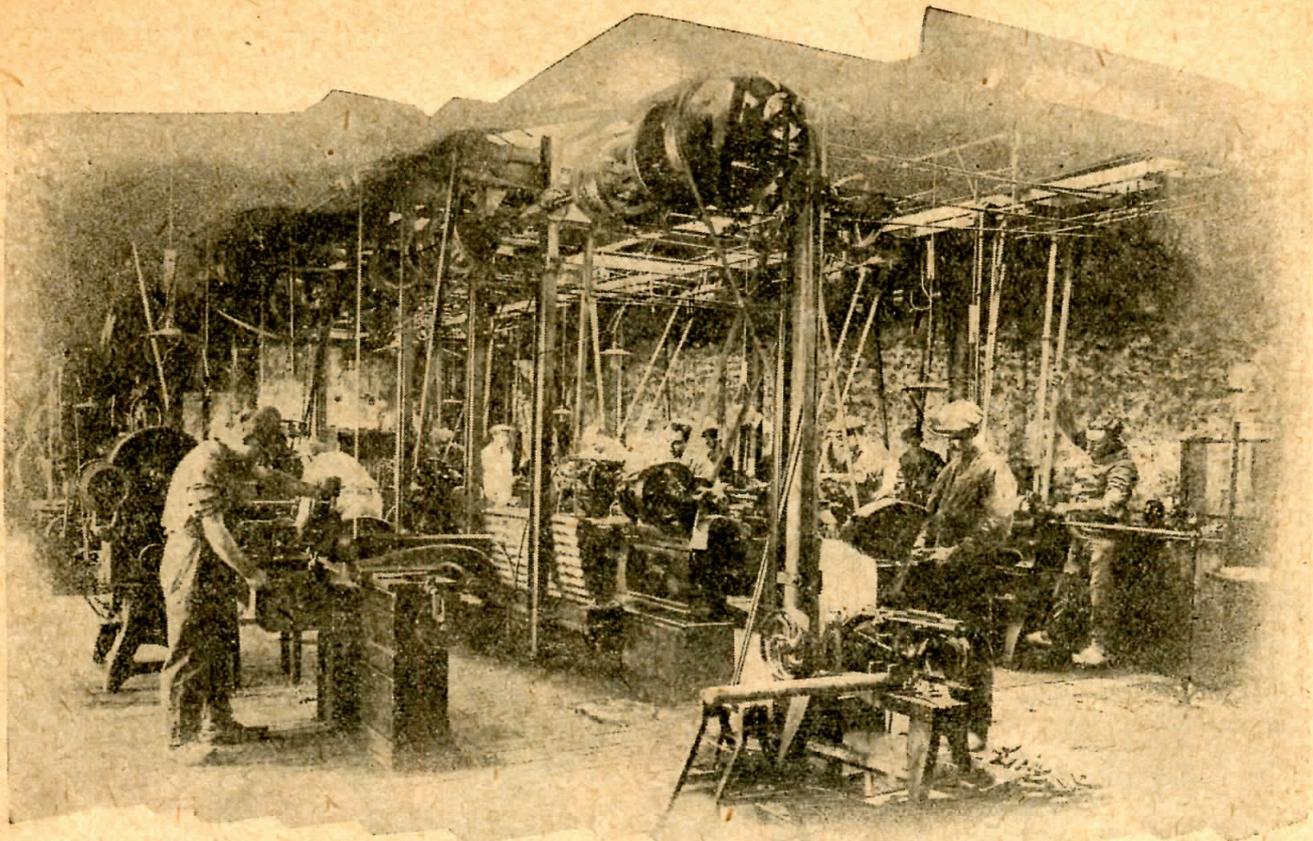


Voici un ensemble des diverses manipulations auxquelles doit se prêter la feuille de tôle plate pour être transformée en châssis de New-Motorcycle.

Au cours de cette visite, entre autres nouveautés, il m'a été donné de voir le nouveau modèle offrant un coefficient de propreté encore plus grand pour le ou les

passagers; le moteur est, pour ainsi dire, totalement enclos, tout en étant, fait paradoxal en apparence, encore plus accessible qu'antérieurement, c'est-à-dire, au moins

aussi accessible que sur un classique cadre en tubes: une nouvelle étude des formes et des résistances a permis de supprimer, de chaque côté, la nervure qui formait cloison-



L'atelier de carrosserie de la New-Motorcycle de Châtenay est des plus modernes.

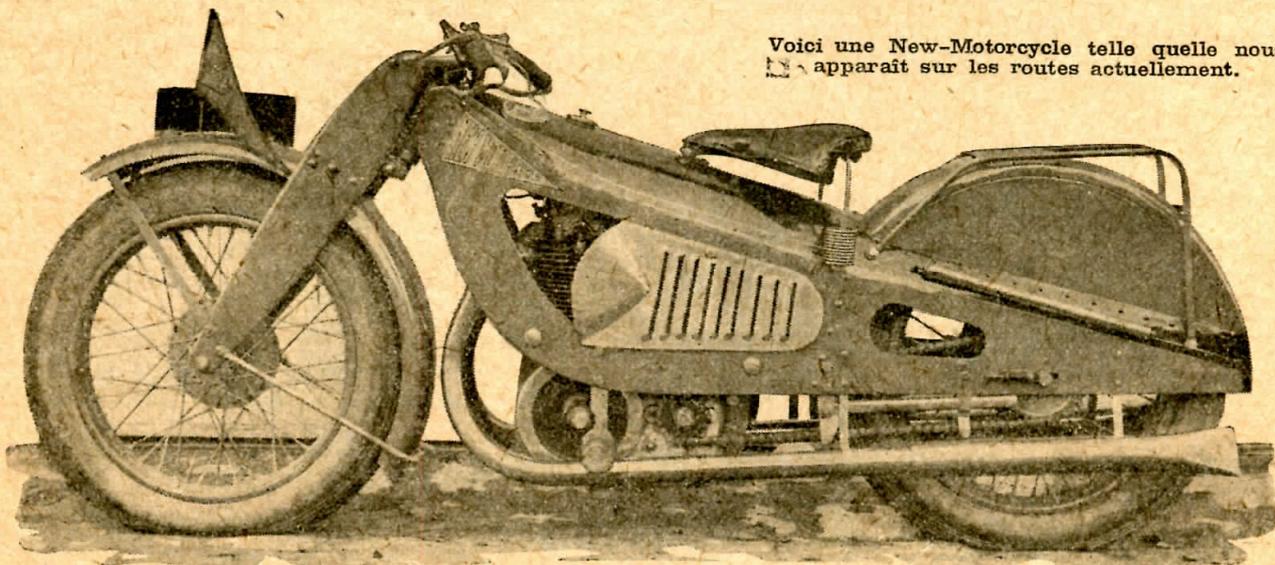
nement entre la partie antérieure et la partie postérieure du châssis ; on a donc ainsi tout le mécanisme sous les yeux et à portée de la main, je m'en suis rendu compte par moi-même ; cette nervure est simplement remplacée par un volet amovible comportant des ouïes destinées à la circulation de l'air ; ce volet, terminé à sa partie antérieure par un renflement, isole totalement le pilote de tout contact salissant avec les parties motrices ; c'est simple, efficace, il fallait y songer. J'ai pris à mon corps défendant une photo de cette nouveauté avec la maquette d'essai du volet, le modèle définitif étant,

lors de mon passage, fraîchement peint et par conséquent inabordable.

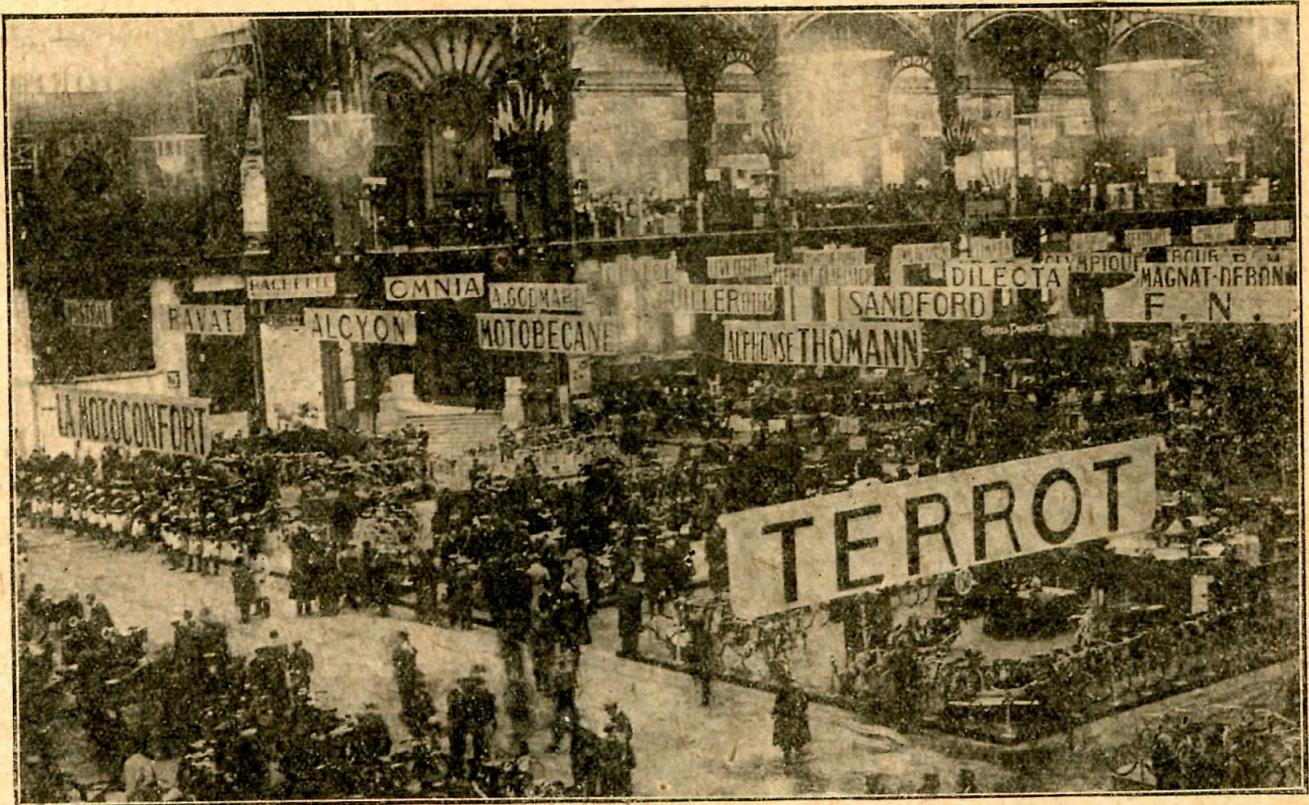
Je crois savoir, d'autre part, que cette étude a été poursuivie beaucoup plus loin qu'à l'adaptation des volets aux nouveaux modèles ; je crois savoir que M. Roy a également trouvé le moyen d'apporter cette amélioration à tous les modèles actuellement en service, ce qui aurait le double avantage d'augmenter la protection des modèles actuels et de les remettre du même coup au pair, au point de vue dépréciation, avec les machines qui vont faire leur apparition au prochain Salon.

M. Roy ne circule lui-même qu'en moto, pour son plaisir, pour ses affaires ; il peut ainsi remarquer, observer, conclure ; comme il est enthousiaste motocycliste, comme il est amoureux de son métier, comme aussi il aime recevoir des compliments et sentir qu'ils sont mérités, il ne peut faire autrement que de chercher sans trêve les moyens de satisfaire continuellement une clientèle dont le nombre toujours croissant lui est la meilleure compensation à ses efforts tenaces et la meilleure indication qu'il est dans une bonne voie.

Voici une New-Motorcycle telle quelle nous apparaît sur les routes actuellement.



## “Notre” Salon de la Motocyclette 1928



Grand succès, dépassant même nos prévisions, tel est le résultat de ce 1<sup>er</sup> Salon. Voici une vue de quelques stands au moment de la visite du Président de la République. Dans les prochains numéros, nous donnerons le compte-rendu complet de ce Salon inoubliable. Voici quelques impressions premières :

[C'est demain dimanche que se clôt le 1<sup>er</sup> Salon séparé de la Motocyclette.

L'ouverture du Salon eut lieu avec un succès dépassant de beaucoup les prévisions. Dès la première matinée, bien que beaucoup de stands, selon la classique habitude, ne fussent pas prêts, le nombre des visiteurs est déjà important. L'après-midi est un jeudi et nous nous attendions à trouver un élément composé en grande majorité de scolaires et universitaires. Or, la foule est composée de gens de tous âges et de toutes conditions, il rappelle exactement le Salon de l'Automobile. Le coup d'œil est féérique : ce n'est pas l'enchevêtrement un peu confus de toutes les carrosseries automobiles, c'est un succès.

Partout brille, sous les lustres, la moto aux émaux diaprés et vivement colorés. Il semble que l'on ne pouvait mieux réussir la présentation de notre industrie motocycliste. Chaque constructeur a rivalisé de goût pour captiver l'attention de nombreux visiteurs, et nous serions bien embarrassés de dire quelle est le plus beau coup d'œil, et encore plus embarrassés s'il nous fallait déclarer qu'un stand ait manqué de goût. Cycles et motos sont aussi bien présentés de part

ou d'autre. C'est dans l'après-midi du premier jour que l'on voit apparaître, aux yeux ahuris des profanes, Robert Sexé, que *Moto Revue* et la Maison Gillet-d'Herstal, en la présence même de M. Gillet et de plusieurs agents, étaient allés chercher sur la route de Fontainebleau. Il fit son entrée simplement, au Salon, dans l'équipage de son raid, sous l'avalanche des cinémas. Un champagne d'honneur fut offert par *Moto Revue*. Le lendemain, vendredi, eut lieu l'ouverture officielle de *Notre* Salon par le Président de la République française. Sans doute les années précédentes, le représentant de la France inaugurait, par contre-coup, le Salon de la Moto en même temps que celui de l'Automobile. Et ce fut pendant plusieurs années une impression bien nette que la motocyclette était le parent pauvre de l'Automobile. Nous avons, dans notre précédent numéro, donné les raisons pour lesquelles nous avions toujours prétendu que la motocyclette n'avait rien de commun avec l'Automobile et nous en avons reçu, le deuxième jour du Salon, la consécration officielle. Elle est d'autant plus offi-

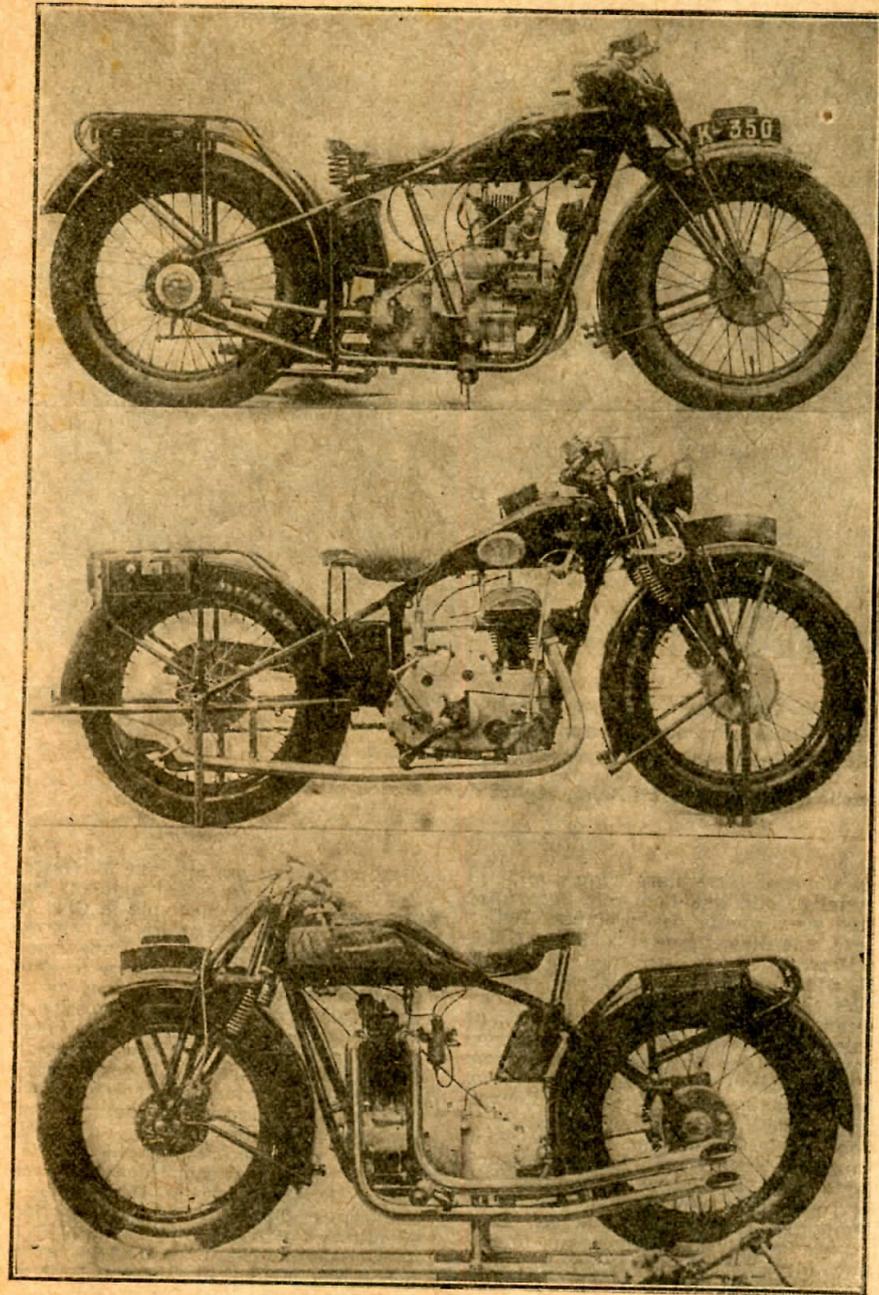
cielle, cette consécration, que M. Gaston Doumergue a paru attrayamment surpris, car il semble bien que le Chef de l'Etat, bien que célibataire, n'avait pas encore remarqué la valeur d'une motocyclette, et sa surprise fut vive lorsqu'il eut disséqué toutes les machines qui se présentaient à ses yeux. L'élégance et la présentation surpassent (c'est l'aveu d'un député de sa suite), tout ce qui se fait dans l'automobile. M. Duval-Arnould, député de la Seine, qui accompagnait M. Gaston Doumergue, compara très justement l'automobile à de beaux coffrets, et la motocyclette à de jolis bijoux. Nous avons calculé le temps passé par le Président de la République à l'ouverture du Salon de l'Automobile. 43 minutes ont suffi au Chef de l'Etat, dans ce dernier cas. Pour la Moto, arrivé à 8 h. 50, le Chef de l'Etat passait au rayon de T. S. F. 1 h. 30 plus tard, n'ayant manifesté aucune impatience, mais par contre un intérêt toujours croissant. Il semble que ce qu'il a admiré davantage, ce sont les carrosseries de sidecars : il eût été curieux de l'interviewer à ce sujet.

## AVANT LA LETTRE

## Le Technicien du Salon

Nous avons voulu nous rendre compte de la valeur technique de différents rédacteurs sportifs à l'occasion du Salon de la Motocyclette. Soyons francs et disons de suite que la plupart de nos motocyclistes sont plus instruits à ce point de vue que beaucoup de rédacteurs de nos grands quotidiens, qui causent, un peu à tort et à travers, d'une question où ils n'y connaissent rien. C'est un fait regrettable qui existe et contre lequel nous ne saurions trop regimber. De grands mots avec quelques termes techniques dissé-

minés au hasard, des articles destinés aux futurs motocyclistes? L'un d'eux écrit que le Salon de la Motocyclette a été organisé par suite de l'avalanche imprévue d'automobiles étrangères que l'on a été obligé d'accueillir! Diable, on ne pouvait plus décemment se tromper, même lorsque le fait est déclaré par l'un des plus grands journaux sportifs de France. Oh! mon cher confrère, que faites-vous de l'essor motocycliste en 1928? D'autres, plus paresseux, ne trouvent rien de mieux, que de reprendre ça et là des coupures soit telles quelles, soit par l'envers, soit obliquement. Il est devenu de bon ton aussi de parfaitement copier *Moto Revue*, en question motocycliste.



La Favor 1929 est le prototype des machines françaises à cardan et bloc Bridier-Charron : son succès est acquis et va forcer les autres constructeurs dans cette voie — Royal-Moto aussi est acquis au bloc-moteur — Cette Lorient est aussi une transmission à cardan avec un double tube qui sort des conceptions classiques.

Quant à dire que les curieux ne viendront pas en grand nombre au Salon, c'est faire acte de maladresse. Les événements ont d'ailleurs donné tort à l'écrivain aussi audacieux à ce sujet. Un autre de nos confrères ne trouve rien de mieux que de prétendre que l'on a eu tort de donner le rez-de-chaussée à la moto et le premier étage à la T. S. F., et il est prêt à entamer une campagne pour obtenir le contraire l'année prochaine! On ne pouvait mieux gaffer. Comme ce serait merveilleux de trouver encore les motos accrochées aux rampes du premier étage, tandis que le rez-de-chaussée serait accaparé par une industrie, sans doute très intéressante, mais qui n'a jamais demandé de tels honneurs. Un ancien rédacteur de *Moto Revue*, dont le seul défaut était de n'avoir jamais fait de moto, mais dont la principale qualité est de pondre de la copie au décimètre, nous donne son impression : « machines lourdes et légères ; tubes et châssis, petits et gros moteurs ; un et plusieurs cylindres ; 2 et 4 temps, etc.!! Telles sont, à notre avis, dit-il, les tendances actuelles, qui, d'ailleurs, n'admettent pas qu'une seule solution!! » Décidément, ne trouvez-vous pas que voilà qui va renseigner le public? Dire ensuite que « les tendances populaires ne sont pas en grand nombre » surprend. D'autres rédacteurs, ceux qui connaissent tant soit peu la question motocycliste disent que « le cadre en tôle emboutie est moins élégant! » Nous serions heureux également de mettre au concours des phrases que nous relevons un peu partout, comme celles qui traitent de « l'élasticité du cadre, qui ne doit pas nuire à la rigidité longitudinale de la tenue de route! »

Cette idée prédomine encore chez tous ces rédacteurs qui pensent que « l'usage du sidecar est nettement en régression. » C'est une belle erreur pourtant! Car il ne faut pas oublier que l'usage du tan-sad est une réalisation, le sidecar en est une autre; mais, quant à dire que le sidecar est aussi cher qu'une petite voiture ou le comparer à un cyclecar, c'est une preuve manifeste d'incompétence. C'est la plus mesquine et maladroite propagande que l'on puisse faire à l'idée motocycliste.

Allons, souhaitons que tous nos confrères aient des rédacteurs sportifs; peut-être alors verrons-nous les constructeurs faire moins de gorge-chaudes sur certaines thèses prétendues très techniques. — M. ADAM.

## NOS PREMIERES IMPRESSIONS :

## Chez Terrot

Un des stands les plus admirés est bien celui de la marque dijonnaise : fort bel alignement d'une belle gamme de machines, depuis la 175 deux temps jusqu'à la 500 double échappement. La grande nouveauté est la présentation de la 350 double tube Champion de France, machine qui a permis à Perrotin de s'adjuger ce titre fort envié. Elle est équipée d'un moteur Terrot, culbuteurs inclinés, culasse hémisphérique détachable, larges ailettes assurant un refroidissement parfait, graissage mécanique par pompe comportant un viseur direct. Point des longues tuyauteries inutiles. Un fort joli réservoir en selle donne à cette moto une ligne incomparable. Equipée en compétition, elle ne comporte pas de porte-bagages, mais une sacoche de chaque côté du garde-boue. Les pneus sont des 26 x 3,25 ou des 700 x 80. Ne perdons pas de vue que c'est une machine pour les purs qui préfèrent la vitesse au confort, assuré suffisamment par la selle souple. Le guidon donne une position légèrement inclinée des plus rationnelles. La Magdyno a fait avec succès son offensive chez Terrot. Les modèles livrés avec éclairage électrique comportent cet accessoire. Notons que la batterie d'accumulateurs n'est plus au petit bonheur après les tubes du cadre, mais possède sa place bien à elle : en effet, un socle venu de fonderie avec le carter la soutient d'une façon fort élégante. Les modèles deux temps ont l'éclairage électrique fourni par l'accouplement magnéto-dynamo France. On connaît la grande variété de machines que Terrot livre à sa clientèle : on est certain en y allant de trouver la moto de son choix, car deux et quatre temps voisinent tout aussi fraternellement que les latérales, les culbuteurs en échappement et les culbuteurs deux tubes. Par son fini impeccable, Terrot

continue à rivaliser avec le plus grand succès avec la production étrangère et à tenir dans notre industrie nationale un des tout premiers rangs, les modèles présentés sont exposés à la succursale parisienne, 30, avenue de la Grande-Armée, où tous les clients de la marque reçoivent le meilleur accueil de la part du représentant de la marque et directeur de la succursale, M. Grosse. C'est ce dernier qui préside aux destinées de Terrot dans la région parisienne. Connaissant à fond toute la fabrication, on est assuré que le présent et l'avenir de la marque sont en bonnes mains. On sait, de plus que devant le succès sans cesse croissant de la firme, tant à Paris qu'en banlieue, Terrot a aménagé un atelier de réparations à Suresnes, lequel évite, grâce aux nombreux ouvriers qui y sont à la disposition des clients, une attente toujours fastidieuse lorsqu'on se sert continuellement de sa machine, comme tel est le cas de la plupart des motocyclistes. Succursale bellement décorée, atelier bien aménagé, les terrotistes parisiens ont ainsi toute garantie d'être vite et bien servis.

#### Chez New Map

Toutes les machines de New Map sont présentées avec un cadre merveilleux de conception et de fabrication. Le tube de direction est en acier forgé avec une poutre maîtresse qui va au tube de selle, d'une seule pièce. Ici le réservoir tout en avant l'allure extérieure d'un réservoir en selle est un réservoir ordinaire, mais de grande contenance, posé sur cette poutre-maîtresse. Le cadre est en double berceau. Une belle 350 Jap double échappement attire l'attention ; boîte Burman, 3 vitesses. Les roues sont démontables et interchangeables et les moyeux sont à roulements annulaires. Les freins comportent des ailettes de refroidissement ; ils sont d'ailleurs de grande dimension et assurent un freinage réellement efficace. Le garde-boue à charnière facilite le démontage de la roue arrière. Dans le même stand présentation d'un splendide sidecar bien racé : aluminium bouchonné, pointe à la Bordino, allure sport, très surbaissé ; quatre attaches font que le side et la machine constituent un tout. La carrosserie est suspendue par ressorts à lames en crosse. Jolies machines, justement examinées avec intérêt par les visiteurs.

#### Et aussi... Automoto

Une firme qui a fait en moto des pas de géants. Sans copie servile elle a étudié le problème et l'a élégamment résolu. Une magnifique machine de grand tourisme et de luxe est présentée à l'admiration des connaisseurs : équipée du bloc moteur. Chaise 500 cmc. réservoir en selle de grande capacité (12 litres) avec tableau de bord complet encastré, éclairage électrique assuré par une dynamo ayant son logement prévu dans une cavité spéciale préparée au moment de la fabrication du cadre dans le tube de selle. Les moyeux sont à broche aisément démontables ; le garde-boue arrière étant à charnière a été descendu très bas ; il comporte ainsi que celui de l'avant des bavolets pour la meilleure protection du motocycliste. De chaque côté du porte-bagages, une valise des plus élégantes est fixée fort solidement et semble constituer un tout. On a là une des présentations les plus luxueuses du Salon.

Dans le modèle 350 cmc., le graissage des chaînes est assuré par une vis pointeau desservant les tubes qui amènent l'huile sur chaque chaîne (dynamo, primaire, secondaire). Les chaînes étant protégées, d'ailleurs, par un carter unique ; trois boulons et le tout vient d'une seule pièce. Sur les machines lourdes la béquille arrière est triangulée. Une autre solution élégante est celle de la béquille centrale qui permet au motocycliste à cheval sur sa machine d'en assurer la stabilité à l'arrêt et lui permet de repartir avec la plus grande facilité. Signalons encore que le cadre double berceau permet par un boulonnage approprié un démontage de moteur qui est un des plus aisés que nous connaissions ; que la fourche est montée à chacune de ses articulations sur Silentbloc, et on en connaît les avantages ; que la partie supérieure des pattes arrières est coupée pour permettre plus facilement la mise en place de la roue arrière.

Terminons enfin, en disant qu'Automoto ne tardera pas à sortir un bloc 350 cmc. avec transmission par cardan. Belle série de machines qui attire avec juste raison la foule des amateurs de belle présentation.

#### Et Train ?

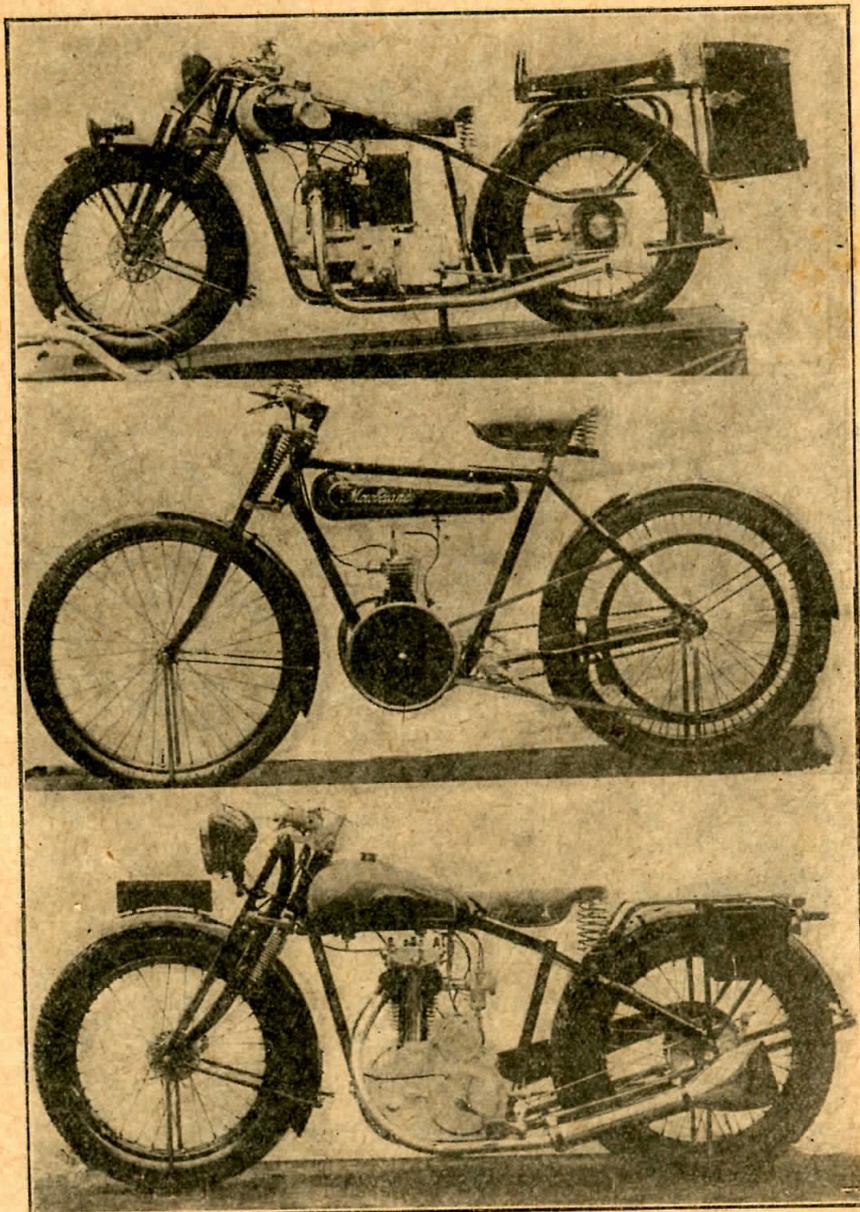
On sait que depuis déjà quelque temps cette firme s'est lancée dans la construction du 4 temps. Toujours le bloc-moteur auquel elle reste résolument fidèle ; pourquoi changer une solution qui a fait ses preuves ? Nous voyons à côté des blocs deux temps qui ont fait si longtemps le succès de la marque et qui sont universellement connus et appréciés, des blocs quatre temps qui viennent satisfaire les amateurs de ce cycle. Train nous fait connaître le fonctionnement de son moteur à culbuteurs en en faisant tourner un qui est coupé pour juger de la commande des culbuteurs ; il n'y a plus de tiges, les

culbuteurs sont commandés directement par deux tringles animées d'un mouvement alternatif et commandées directement par les cames. La magnéto fixée derrière le cylindre est commandée par engrenages à denture oblique : un fixé directement sur l'arbre moteur, un intermédiaire, un troisième qui commande la magnéto, le tout repéré, naturellement. Simplification extrême de montage et de démontage.

A juger par l'encombrement du stand et les demandes d'explications, nombreux sont les visiteurs intéressés par cette conception qui rencontre parmi eux le plus franc succès.

#### San Sou Pap

Après s'être lancée à la conquête de nombreux lauriers avec son 175 cmc., deux temps. San Sou Pap a voulu montrer qu'elle était capable de faire encore mieux ; aussi a-t-elle créé une série complète de machines que nous



Une curieuse réalisation : tout est étudié à fond : bloc moteur, cardan, dyalmo, de l'Helyett. — Motobécane veut aussi forcer le cycliste à adopter la moto et son modèle populaire est dérouant de bon marché — Cela n'empêche pas la marque d'offrir de superbes racers modernes.

avons pu examiner dans son stand. Une 175 cmc. deux temps monovitesse à transmission directe, mise en marche par des pédales. Ce type B.M.A. est prévu pour substituer au pédalier, par la suite, une boîte deux vitesses, le moteur, le cadre, les roues, les freins étant les mêmes que le type 175 cmc., chaîne-courroie, 2 vitesses. Bonne idée qui contribuera grandement à la diffusion de la moto. D'ailleurs en même cylindrée nous avons vu tous les types pouvant être demandés par les clients les plus divers : chaîne-chaîne, luxe, sport, cette dernière étant la réplique exacte des machines qui ont participé aux grandes épreuves. Ajoutons qu'elle est munie de l'éclairage électrique commandé par le moteur. Enfin en 175 cmc. un modèle est monté avec un culbuteur Jap qui assure à cette machine une vitesse de 115 km.-h.

Avis aux amateurs de sensations fortes ! En 250 cmc., deux modèles sont montés avec Jap, l'un en latérales, l'autre en culbuteurs. Mais le succès va au modèle de la maison : un moteur deux temps S. S. P. avec culasse aluminium, allumage par volant magnétique, et particularité heureuse, machine livrée tout équipée : montre, compteur, éclairage électrique et à un prix qui à lui seul est un record. En 350 cmc. San Sou Pap a tenu aussi à se distinguer : un moteur S. S. P., 4 temps à soupapes latérales, allumage par volant magnétique, la première et unique réalisation de ce genre, dynamo d'éclairage dont l'emplacement est venu de fonderie dans le carter. Tout est entraîné mécaniquement par pignons. Boîte à 3 combinaisons attaché par en-dessous. Vitesse ayant atteint 104 km.-h. aux essais. Dire le succès rencontré par cette

machine n'est pas possible : elle à celui qu'elle mérite vraiment. Une autre 350 cmc. est équipée d'un Jap à culbuteurs. Enfin la gamme se termine sur une 500 cmc. équipée d'un moteur très connu dont le succès dans maintes et maintes épreuves est une garantie pour le constructeur. Toutes les machines 1929 comprennent naturellement un réservoir en selle, des chaînes Renold, la même fourche, le cadre complet, sauf sur la 250 cmc. culbuteurs où le moteur est fixé par flasques et à partir de la 350 cmc., c'est un cadre double berceau brasé. Enfin à partir de la 175 cmc. sport, un frein de direction agrémente la conduite de la machine. Maison de grande conscience San Sou Pap a remporté en 1927 et en 1928 de nombreuses et sensationnelles victoires et il est certain qu'en 1929 elle tiendra à honneur de continuer à participer aux grandes épreuves. Ne serait-il pas indiscret ou téméraire de prévoir — noblesse oblige — une lutte également contre les records. Souhaitons-lui le succès qu'elle mérite, ce sera suffisant pour nous faire assister à de belles empoignées.

#### Durandal

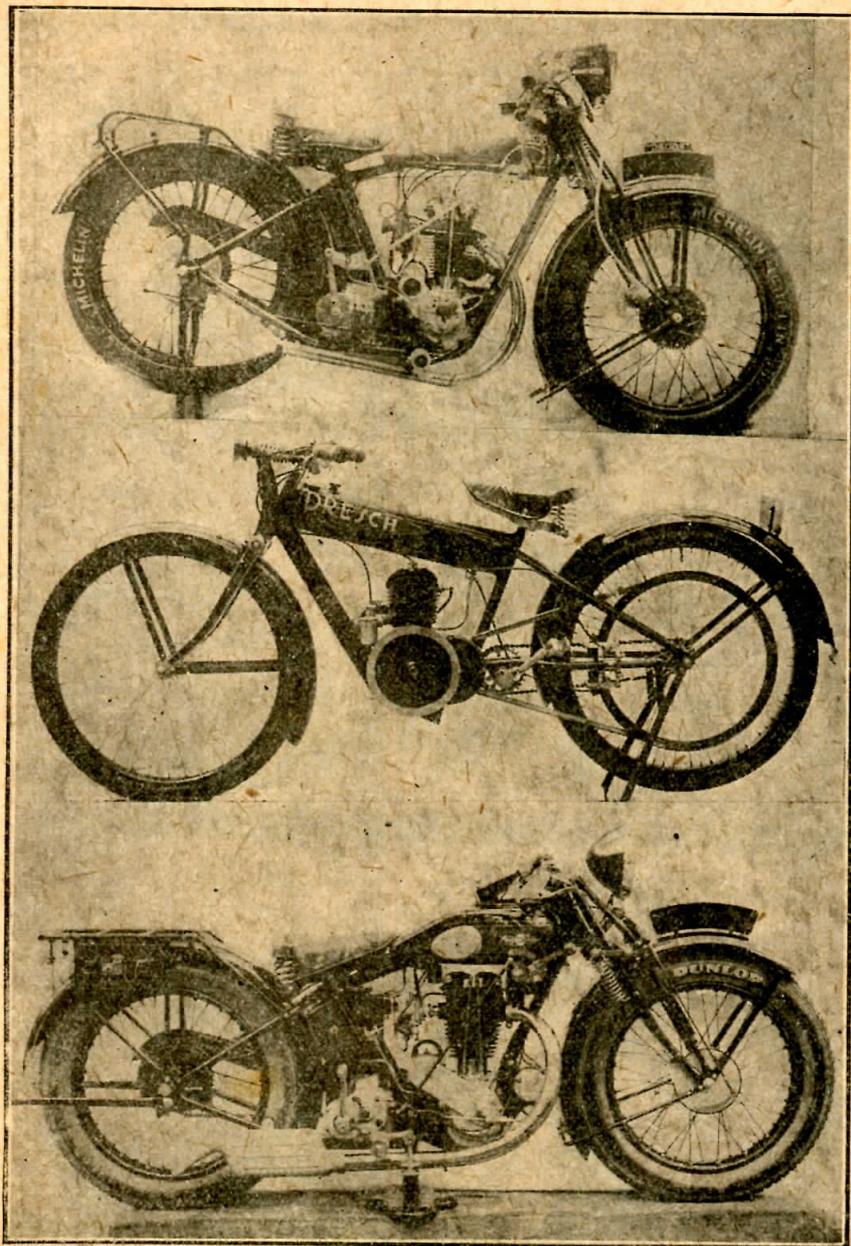
Un des champions de la tôle emboutie ! Chaque année Durandal améliore une production déjà en avant cependant sur bien des points. Son châssis est en tôle emboutie, quelque peu inspiré de la Coventry Eagle, mais modifié au goût du constructeur français. Solidement entretoisé, aucune flexion latérale n'est à craindre et tous les organes sont protégés de la façon la plus absolue tout en laissant au conducteur la parfaite accessibilité pour ses réglages. A l'intérieur : un très joli moteur 350 cmc. Zurcher à culbuteurs pour les amateurs de tourisme à très grande allure, ou un bloc-moteur Chaise 350 cmc. ou 500 cmc. pour les fervents du bloc. Partout 3 vitesses, des moyeux à broche, un réservoir de 14 litres au-dessus du châssis comportant cette présentation au point de vue progrès : c'est un stand qui connaît l'affluence.

#### Chaise

Marque en grand progrès et en grande extension commerciale. Après la création du célèbre bloc moteur 500 cmc. arbre à cames en tête adopté par les grandes marques, Chaise a créé cette année un 350 cmc. du même type, puis nous présente au Salon une gamme complète de bloc-moteurs. Signalons un bloc 175 cmc. deux temps à deux vitesses avec magnéto en bout d'arbre ; un 250 cmc. 4 temps à culbuteurs enfermés, 3 vitesses qui complètent à eux seuls la série allant de la petite à la grosse cylindrée. Le graissage est mécanique, sans tubulure inutile, puisque l'huile enfermée dans le carter à forme spéciale et comportant des ailettes à la partie inférieure, monte à la tête du cylindre, passe par un viseur, où se règle le débit, puis assure la lubrification complète du bloc tout entier. Sur le côté du stand, Chaise à pris soin d'exposer un bloc en coupe, afin que chacun se rende compte du travail des culbuteurs enfermés et du montage de ce bloc qui possède déjà un fort joli palmarès et n'attend que la saison nouvelle pour aller à la conquête de nouveaux lauriers.

#### Il y est, ce châssis...

C'est très bien aux constructeurs de trimoteurs d'avoir consenti à exposer leurs véhicules au Salon. La foule s'y intéresse beaucoup plus que nous ne l'aurions nous-mêmes espéré. Est-ce à dire que c'est par suite d'une occurrence du moment ; non, puisque le Stand Juéry par exemple se trouve à l'antipode du Stand Galland et très curieusement la foule afflue à l'un comme à l'autre. A ce dernier, de multiples réflexions jaillissent dans ce genre : « Voilà le fameux tri de l'essai, celui qui freine en un mètre ! » Mais l'ironie qui semble percer dès les premières paroles a tôt fait de laisser la place à la plus profonde admiration pour l'équipage étonnant de freins du véhicule en question et tous se retirent convaincus que la théorie a été vaincue par la pratique ! Et les affaires vont bon train si nous en croyons les six commandes que nous avons vu prendre durant notre visite à l'un de ces stands.



La Daring est nouvelle aussi pour nos lecteurs : elle s'inspire de toutes les conceptions actuelles avec une présentation coquette et légère. — Voici la machine que Dresch veut lancer pour populariser dans les milieux cyclistes l'idée de la moto, — Magnat-Debon offre une culbuteurs massive qui comblera d'aise les amateurs de belle mécanique.

### Notre vie motocycliste prend de l'extension

Le Président de la République a, sans doute, fait une amicale visite à chacun des constructeurs qui exposaient au Grand Palais. Mais il y a des gestes que précisément la minutie et l'exigüité du temps accordé par le protocole font hautement ressortir. A quel motif intime a vibré M. Gaston Doumergue, lorsque, arrivé à la hauteur du Stand de René Gillet, il s'est arrêté de lui-même et a voulu serrer la main au « Père de la moto française ». Après tout, qui nous dit que notre Président n'a pas vibré autrefois pour la motocyclette ?

### Quelle est la plus grosse machine du Salon

Une des plus remarquées, est certainement l'Henderson, ou si l'on veut, sa sœur la Super X. Il a paru assez curieux à beaucoup de visiteurs au Salon, de rencontrer des machines d'une telle cylindrée et dont la vente semble à première vue prohibitive. Cela tient uniquement au renouveau pour la machine de grand tourisme qui défie dans le monde motocycliste, et aucun doute que les grosses cylindrées telles que l'Henderson, ne connaissent le succès en cette année 1928.

## UN PEU DE SPORT

### A Gometz-le-Châtel

Dimanche dernier, l'A. M. C. F. organisait sa course de côte de Gometz-le-Châtel. C'est sous une pluie diluvienne qu'elle s'est disputée ; mais, malgré le temps, elle a connu un réel succès sportif et spectaculaire. Le mauvais temps qui sévissait laissait prévoir que l'épreuve serait remise à une date ultérieure, mais concurrents et engins étaient à pied d'œuvre, c'eût été cruel de les décevoir, c'est pourquoi, après une attente assez longue, les organisateurs se décidèrent à donner le signal des départs à partir de 14 h. 5. De belles performances furent accomplies : citons celle de Lambert qui, avec sa 1.000 cmc. D. S. Malterre, monte à plus de 115 de moyenne. Heureusement que la route n'est pas glissante ! En voitures, la palme revient à Mme Jennky et sa Bugatti qui gravit la côte à 104 km.-h. Derrière les deux meilleurs temps motos et voitures, des temps excellents furent réalisés, malgré le handicap du temps. N'oublions pas que Gometz-le-Châtel est la dernière épreuve de la saison, qu'elle se court à une date assez avancée et à toutes chances pour être défavorisée par le mauvais temps. Les résultats sportifs qui y sont obtenus n'en sont donc que meilleurs. Sont à l'honneur dans les différentes catégories : Rovin, Moto-Record, Monet-Goyon, Terrot, Sunbeam, Austral, Salmson, Tracta, Vermandi, Sima-Violet et Bugatti, ainsi que les coureurs Wegener, Favre, Sourdot, Coulon, Monneret, Francisquet, Hommaire, Chéret, Giraud-Cabantous, Nandillon, Dumoret et Mme Schell. Sait-on que Chéret ne réussissait plus à arrêter son L. M. P. ? On a dit tout le bien qu'on pensait de ce moteur, mais vraiment, grimper à près de 65 et vouloir continuer, n'est pas banal ! Voici les résultats techniques : *Motos 100 cmc.* — 1. Wegener (Rovin), 1' 19" 4/5 (moy. : 45 km. 113) ; 2. Robert (La Cyclette), 1' 29" 3/5. *125 cmc.* — 1. Favre (Moto-Record), 1' 17" 3/5 (moy. : 46 km. 392). *175 cmc.* — 1. Sourdot (Monet-Goyon), 45" 1/5 (moy. : 79 km. 646). *250 cmc.* — 1. Coulon (Terrot), 41" 3/5 (moy. : 86 km. 538). *350 cmc.* — 1. Monneret (Sunbeam), 34" 3/5 (moy. : 104 km. 046) ; 2. Hommaire (Monet-Goyon), 35" 2/5 ; 3. Coulon (Terrot), 36" 1/5 ; 4. Coulon (Terrot), 37" 2/5 ; 5. Dumery ( indép. ), 43" 4/5. *500 cmc.* — 1. Francisquet (Sunbeam), 33" (moy. : 109 km. 091) ; 2. Richard (Motosacoche), 36" 3/5 ; 3. Merle ( indép. ), 42". *1.000 cmc.* — 1. Lambert (D. S. Malterre), 31" 1/5 (Record général battu, meilleur temps de la Journée toutes catégories, moy. : 115 km. 385).

*Sidecars 350 cmc.* — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 45" 4/5 (moy. : 78 km. 603) ; 2. Coulon (Terrot), 47" 2/5.

*Tricyclecars 350 cmc.* — 1. Chéret (Austral), 55" 4/5 (moy. : 64 km. 516).

*Voitures sport, 1.100 cmc.* — 1. Giraud-Cabantous (Salmson), 37" (moy. : 97 km. 297). 2. Lepicard (Donnet), 38" 1/5.

*1.500 cmc.* — 1. X... (Tracta), 1' 18" 2/5 (moy. : 45 km. 918).

*2 litres.* — 1. Nandillon (Vermandi), 46" (moy. : 78 km. 261) ; 2. Bussienne (Sizaire), 47" 1/5.

*Voitures course, 750 cmc.* — 1. Dumoret (Sima-Violet), 55" 2/5 (moy. : 64 km. 982). *1.100 cmc.* — 1. Giraud-Cabantous (Salmson), 35" 4/5 (moy. : 100 km. 559) ; 2. Bourbon (B. N. C.), 45" 2/5 ; 3. Lafont (G. A. R.), 46".

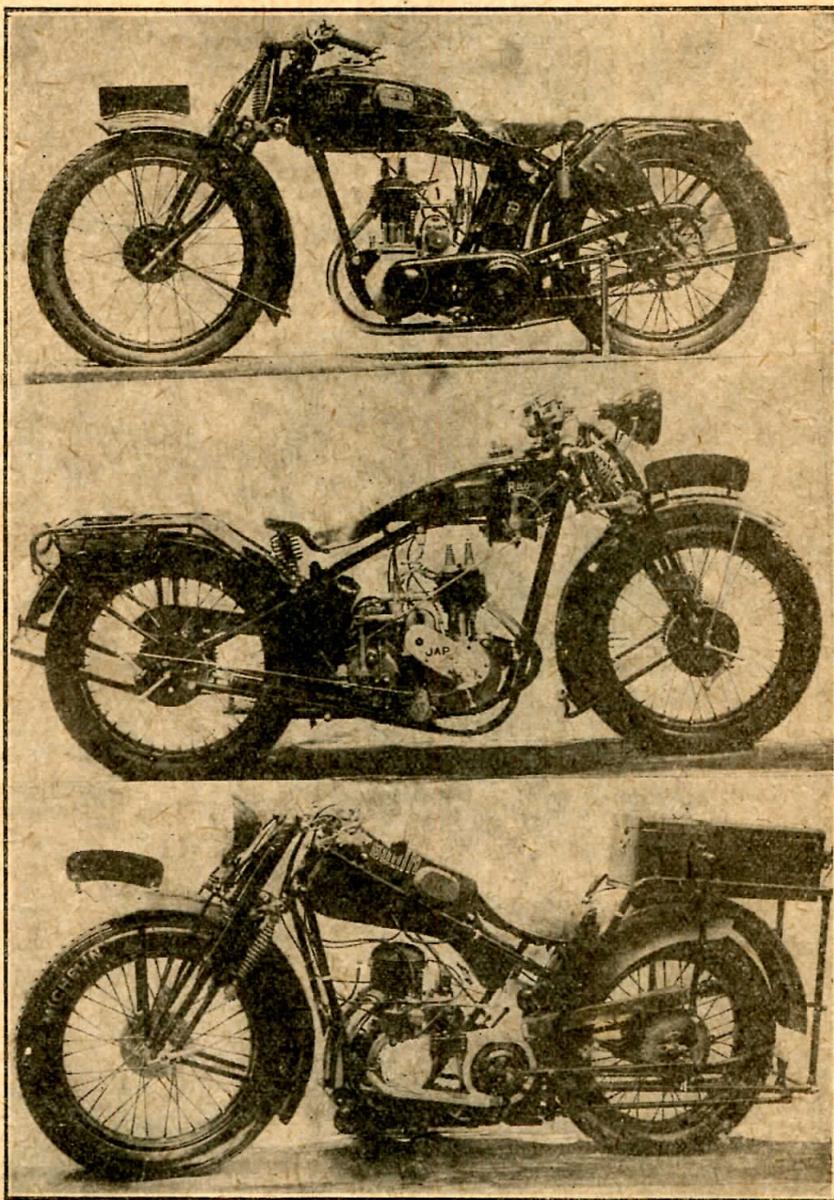
*1.500 cmc.* — 1. Mme Shell (Bugatti), 42" 3/5 (moy. : 84 km. 507).

*2 litres.* — 1. Mme J. Jennky (Bugatti), 34" 3/5 (moy. : 104 km. 046).

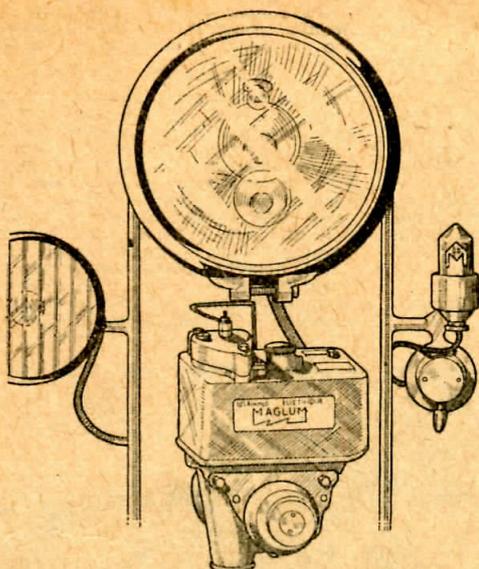
*Les Coupes.* — *Coupe des Dames.* Mme Jennky (Bugatti). — *Coupe Phoscao.* Salmson. — *Coupe du « Journal »* D. S. Malterre.

### Le Silentbloc et la moto

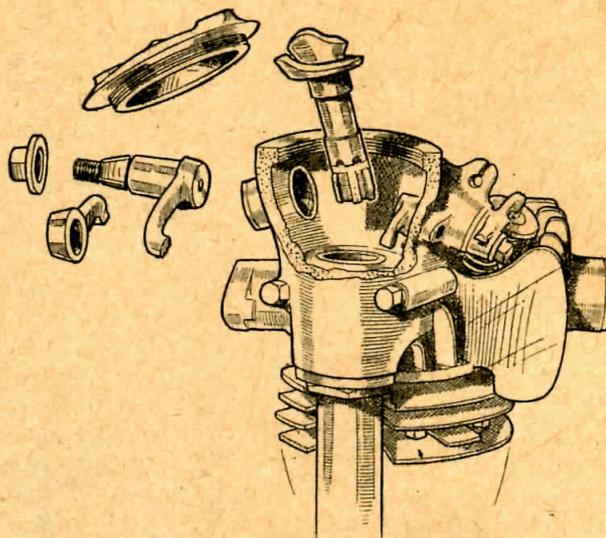
Le Silentbloc a reçu sa première application dans la moto, Marc le premier vient d'en faire l'application. Dorénavant nous pouvons souhaiter ne plus voir dans certains organes en mouvement la lubrification par l'huile, grâce à cette thèse que le caoutchouc étant incompressible pratiquement, que l'on peut établir le Silentbloc, qui en est un dérivé, à la motocyclette et de cette façon éliminer les grincements, le bruit tout particulièrement sur la fourche avant, sur les axes de ressorts, sur les colliers et mille autres détails. Souhaitons que l'initiative de cette marque rencontre de nombreuses imitations.



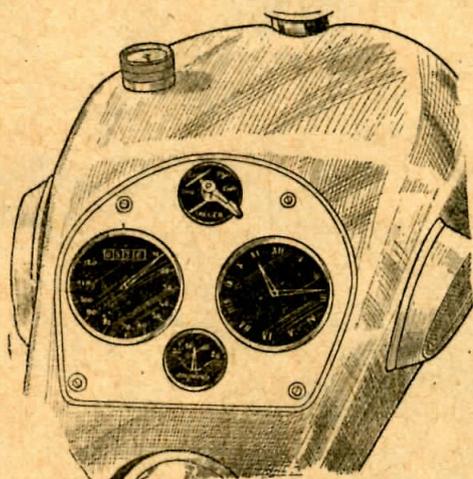
Parmi les jeunes marques, Radior a eu son succès avec son réservoir à plat, la disposition de ses sacoches et son cadre original. — Moto-Rhonyx aussi présente un cadre caractéristique sur ses latérales et le nouveau bloc J.A.P. — Bonin est une marque assez curieusement discutée car certaines de ses solutions sont révolutionnaires.



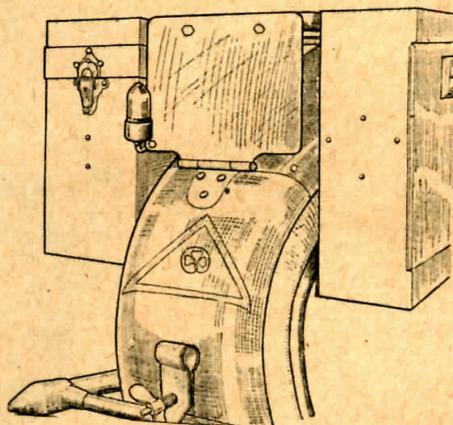
Le nouvel appareil Maglum type record,  
Sa puissance est de 100 bougies.



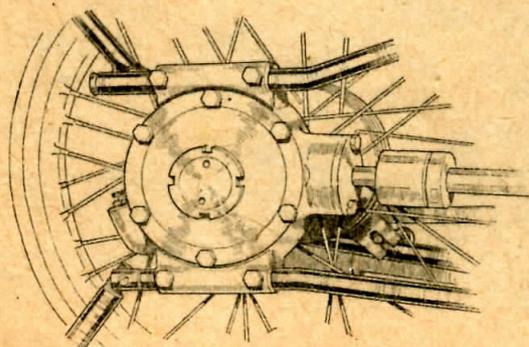
La nouvelle commande d'arbre à cames de Soyer et  
le détail des culbuteurs.



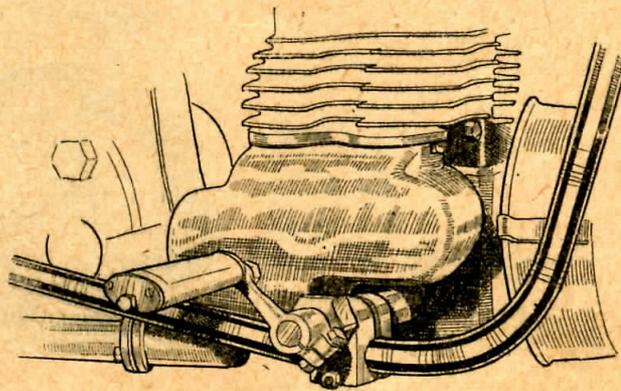
Un réservoir en selle d'une jolie ligne,  
doté d'un tableau de bord encadré.



Automoto possède aussi des mallettes  
arrière de dimensions généreuses.



Le cardan d'Helyett : en bas à gauche, l'arti-  
culation de la béquille.



'Silencieux du Villiers bicylindre' monté sur une  
Monet-Goyon.

## Un reportage à l'A. C. F.

Manœuvres ténébreuses — A la « Vieille Fripe » — Le cuistot n'est pas un tocquard  
Les « sphères » dirigeantes — L'œuf !

A la suite de manœuvres ténébreuses, sur lesquelles je ne tiens pas à insister outre mesure, je m'étais procuré une invitation pour une soirée à l'Automobile Club de France.

L'idée me vint, un instant, d'aller moi-même visiter cette maison si fermée. On n'a pas, tous les jours une pareille occasion. J'y renonçais cependant, car il aurait fallu, pour un soir, me priver de cette bienfaisante partie de manille que j'ai coutume de faire dans un petit bistro de la rue du Fer-à-Moulin.

J'avais justement un jeune ami, à l'esprit fort éveillé, et qui me semblait apte à visiter fructueusement l'imposante bâtisse. Rodolphe — c'est son nom — est un garçon bien élevé, qui ne se mouche pas dans ses doigts devant les dames et qui sait que l'on ne doit pas cracher par terre dans les salons, quand il y a des tapis. De plus, il grille d'envie de se pousser dans le monde, de fréquenter des gens chics et de devenir, lui-même, un homme du monde accompli, tel qu'il en a vu, plusieurs fois, le samedi soir, sur l'écran d'un petit cinéma du boulevard Saint-Marcel.

Je lui remis donc la précieuse invitation, accompagnée de dix francs, avec lesquels il pourrait louer un somptueux smoking chez un de mes amis établi fripier dans la rue Dupetit-Thouars, à l'enseigne de « La Vieille Fripe ».

— Et maintenant, Rodolphe, fais bien attention. Ta réussite dans la vie dépend peut-être de tes débuts dans le monde. Un détail insignifiant, en apparence, peut avoir une grande importance. Tu sais qu'un certain Laffitte, qui a fait jadis une grosse fortune, a dû son premier succès à ceci qu'il ramassa, un jour, fort soigneusement, une épingle devant un vieux monsieur qui l'observait en cachette...

— Très peu pour moi, me répondit Rodolphe. Ce n'est pas le genre de la maison. Et puis, j'espère bien que tu ne m'envoies pas du côté des Champs-Élysées pour ramasser des épingles ?

— Enfin, regarde bien ; écoute-bien. Tu aimes la mécanique, et l'automobile surtout. Je t'ai déjà emmené voir une course de côte à Gometz et tu as trouvé ça épatant. Tu vas voir les messieurs qui s'occupent, toute l'année, de ces choses-là et qui obtiennent des résultats surprenants. Ce sont les fils de ces preux chevaliers qui ne comptaient plus le nombre des chevaux tués sous eux ; il leur en faut encore. Tâche d'apprendre des choses nouvelles et viens me les dire demain, devant un vermouth-cassis.

\*\*\*

Quand vint Rodolphe, le lendemain, j'étais en train de chercher un gagnant pour Maisons-Laffitte, en compagnie du bistro de la rue du Fer-à-Moulin.

— J'apporte des informations étonnantes, me dit Rodolphe d'un ton supérieur. Tes lecteurs seront gâtés. Mais ça va te coûter au moins 5 ou 6 apéritifs.

Les verres remplis, Rodolphe commença.

— D'abord, mon cher, on a très bien dîné. Il y avait du rosbif et j'en étais un peu déçu. Ce plat me semble manquer de délicatesse et tout à fait impropre à charmer un palais raffiné. Eh bien ! le rosbif de l'A. C. F. est extraordinaire : c'est tendre comme du jeune pigeon, ça fond dans la bouche comme de la cervelle. Epatant ! Ah ! tu peux le dire : à l'A. C. F., le cuistot n'est pas un tocquard !

— Tiens, mais voilà une information intéressante. *Le cuistot n'est pas un tocquard.* Voilà qui me fait grand plaisir pour l'Automobile Club, si souvent calomnié...

— Par contre, continua Rodolphe, je dois joindre une juste critique à ces félicitations méritées. Il y a une réforme à faire, une réforme urgente qui s'impose et pour laquelle tu feras bien de faire campagne, si tu tiens à ce que je retourne là-bas. Voici ce que c'est :

Les vins étaient fort appréciables, par la qualité du moins, car j'ai dû me garder auprès d'un valet pour obtenir qu'il remplît mon verre — minuscule d'ailleurs — un nombre convenable de fois. Ce subalterne me supposait sans doute atteint de quelque infirmité stomacale...

— A moins qu'il n'ait eu le secret dessein de freiner ta consommation, dans l'espoir inavoué de vider, à l'office, des fonds de bouteilles plus abondants.

— Possible... En tous cas, jamais je n'ai compris, comme hier soir, les adversaires des règlements à la « consommation limitée ».

Il faut, maintenant, que je te dise que j'avais remarqué deux très gros messieurs, assis au centre de la table. Qu'est-ce qu'ils tenaient, comme obésité ! Quelle bedaine, Seigneur !

— Quels sont ces personnages, dis-je à mon voisin de table ? Ne seraient-ce pas les fameuses « sphères dirigeantes » ?

Un sourire approbatif, mais vite réprimé, m'indiqua que j'avais deviné juste. J'observai de mon mieux les célèbres « sphères dirigeantes ». Ils — où elles — s'exprimaient avec une certaine rondeur...

— Naturellement, acquiescai-je...

— ...avec une certaine rondeur et l'on voyait, à leur aspect, que la vie de « cercle » n'avait plus de secrets pour eux.

Je pensai que c'était l'occasion ou jamais de solliciter leur avis sur ta fameuse formule de course.

— Messieurs, leur dis-je, je voudrais vous soumettre une lumineuse suggestion, due à l'ingéniosité d'une personne fort compétente, qui est l'honneur du bistro de la rue du Fer-à-Moulin.

Il suffirait d'ajouter l'alésage des cylindres au rayon de braquage du carburateur, puis de diviser par l'écartement des vis platinées, augmentée du niveau d'huile, pour obtenir la formule idéale des Grands Prix de l'avenir.

— C'est fort simple, en effet, me

répondit la plus imposante des sphères dirigeantes, et fort original aussi. Ces messieurs de la Commission Sportive y avaient songé depuis longtemps, soyez-en persuadé. Malheureusement, nous sommes liés par la formule internationale jusqu'en 1968, au moins, et votre formule, malgré ses immenses qualités, n'a aucune chance d'être adoptée par la Commission internationale.

Nous le regrettons vivement, ajouta-t-il aimablement.

Puis, se levant :

— Vous pourrez terminer cet entretien avec mon collègue. Excusez-moi, M. L... m'attend pour faire une petite belote...

Je restais donc avec l'autre. Il m'offrit un cigare et dit :

— Je vois que vous avez des connaissances sérieuses en mécanique automobile et j'ai bien du plaisir à causer avec vous de ces choses. Je vais même aller plus loin : je vais vous dévoiler des décisions très importantes pour l'avenir, décisions qui viennent d'être prises par la Commission Sportive, après de longues et savantes études.

Ces études, jointes à des enquêtes et à des sondages dans les milieux compétents, nous ont montré qu'il y avait toujours un grand nombre de constructeurs sportifs désireux de prendre part aux grandes courses et particulièrement au G. P. de l'A. C. F. Néanmoins, certaines difficultés subsistent.

— Tu parles, Charles, pensé-je tout bas.

— Nous avons pensé qu'il existait un moyen d'aplanir toutes les difficultés. Jusqu'ici, on faisait courir les concurrents tous ensemble. C'est la méthode du passé, c'est la routine : à l'A. C. F., nous sommes des hommes de progrès, des hommes modernes ! Nous n'avons pas peur des innovations les plus audacieuses.

Nous avons donc décidé de modifier complètement nos méthodes. Les concurrents ne courront plus tous ensemble. Ils courront les uns après les autres, ajouta-t-il en scandant ses paroles, c'est-à-dire que la marque X... s'engagera pour le Grand Prix 1929, la marque Y... pour 1930, la marque Z... pour 1931, etc. etc..

Ainsi, le sport connaîtra, enfin, l'âge d'or. Tout le monde courra, chacun son tour, naturellement. Les intérêts commerciaux, si légitimes, seront sauvegardés tout comme dans les courses de côte, où l'on se garde bien de mettre deux concurrents dans la même catégorie. Nous sommes certains d'avoir notre engagé chaque année. L'avenir du Grand Prix est assuré, désormais, et nous pourrions nous consacrer, définitivement, au noble jeu de la belote.

— Et savez-vous qui a eu cette idée magnifique ?

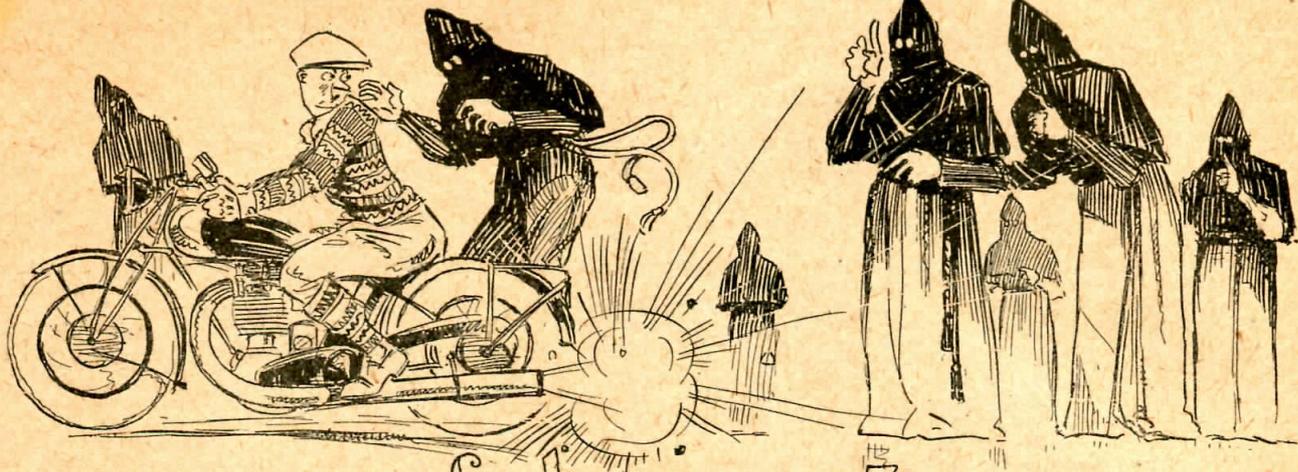
J'étais un peu rêveur. Distrain, je répondis à côté :

— C'est l'œuf...

— Comment ! l'œuf ? repartit-il vexé.

— L'œuf de Christophe Colomb, balbutiai-je, en réclamant mon vestiaire, pour m'enfuir au plus vite.

MAURICE D...



### Bruits Divers

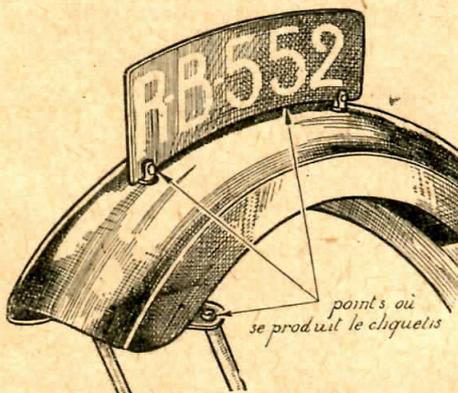
Il est difficile de faire fonctionner un mécanisme quelconque sans qu'il fasse du bruit. Tantôt, c'est un bruit continu comme celui d'une dynamo, le ronflement des engrenages, tantôt un bruit espacé comme le cognement d'une tête de bielle. N'oublions pas, bien entendu, le bruit de l'échappement qui nous a fait tant d'ennemis, mais qui n'est pas aussi désagréable que les autres à notre oreille, parce qu'il ne nous apparaît pas comme le symptôme d'un trouble de fonctionnement d'un moteur. Pour certains mêmes il est comme une manifestation de la puissance du moteur. Ne pourrait-on pas aller jusqu'à dire que si les machines étaient absolument silencieuses, les courses deviendraient beaucoup moins émouvantes. Une machine parfaitement silencieuse donne une impression de vitesse moindre qu'une machine bruyante. Le bruit a donc ses amis, au moins le bruit de l'échappement, mais il est dommage que l'on n'aime que le bruit de sa seule machine. Mais, laissons de côté le bruit de l'échappement et ne nous occupons que des bruits mécaniques qui eux sont désagréables à tout le monde, car je n'ai pas encore rencontré de motocycliste ni d'automobiliste qui célèbrât la beauté du cliquetis des soupapes ou du ronflement du pont arrière, ou qui considérât comme une musique délicieuse le ferraillement des garde-boue.

### Cliquetis des soupapes

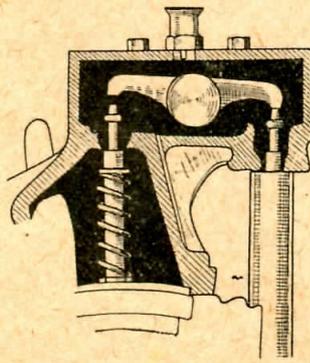
Avec certaines distributions le cliquetis est incurable. C'est le cas, lorsque les cames ont un profil donnant une levée et une fermeture brusques. Le cliquetis est très accusé aux régimes élevés ; il est masqué par le bruit de l'échappement. Dans les moteurs à refroidissement par eau, ce bruit est atténué par la chemise d'eau. Sur nos moteurs il arrive, au contraire, qu'il soit accentué par les vibrations des ailettes. On constate actuellement une tendance à supprimer les balanciers de distribution et à attaquer directement les poussoirs, solution d'ailleurs à peu près universellement employée sur les voitures. Les tiges et culbuteurs enfermés rendraient également la distribution moins bruyante, si

# Silence!

la soupape était elle aussi enfermée, car le choc se produit entre le culbuteur et la soupape ainsi qu'entre la came et le poussoir. Les ressorts de rappel sont très utiles pour maintenir le poussoir en contact avec la came. Ils contribuent ainsi à réduire le bruit. Les soupapes



On peut affirmer que les premiers bruits insolites proviennent toujours des ligatures du garde-boue.



Avez-vous bien vérifié l'écart et le jeu excessif des poussoirs?

latérales sont moins bruyantes que les soupapes en tête. De plus, leur bruit peut encore être réduit par un cache-soupapes. Nous croyons, malgré la vogue actuelle des soupapes en tête, que pour la moto utilitaire le moteur à soupapes latérales voisinerait avec les deux temps.

Quel que soit le type de 4 temps à distribution par soupapes, nous devons veiller à limiter au minimum le jeu des poussoirs. Nous croyons qu'il est préférable de faire ce réglage à chaud et de ne laisser qu'environ 2 dixièmes à l'admission et 3 dixièmes à l'échappement, à moins que le constructeur n'indique d'autres chiffres. Ce réglage a une grande importance non seulement pour le bruit qui naît d'un jeu excessif aux poussoirs, mais du déréglage de la distribution qui provient de la même cause. Avec des cames à levée brusque, il peut en résulter un décalage d'un nombre appréciable de degrés, et en conséquence une marche complètement anormale du moteur.

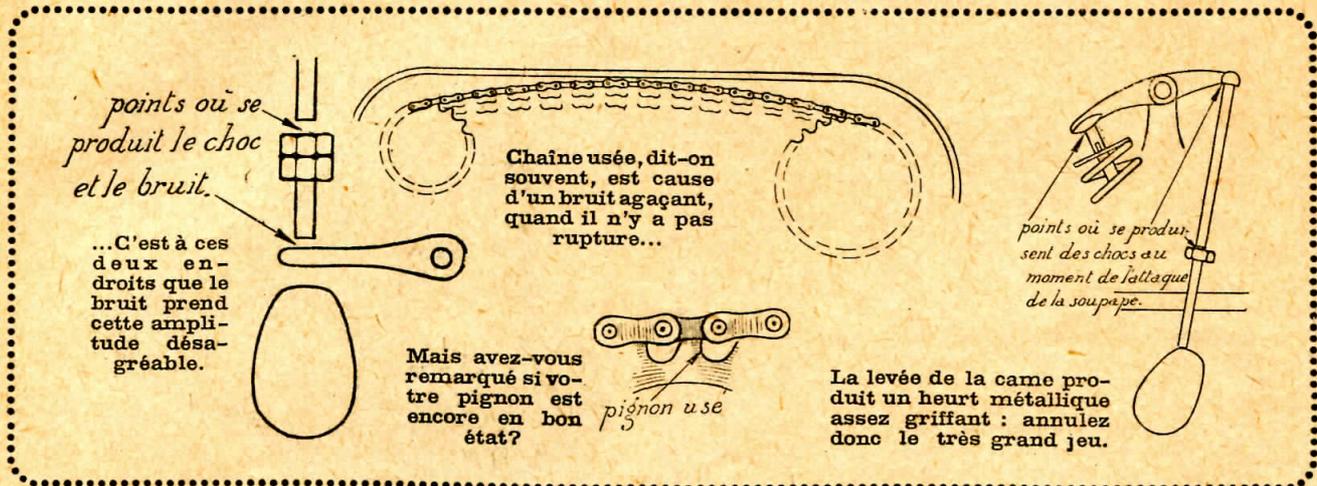
On remarque parfois, lorsqu'on marche à toute allure, comme un affolement de la distribution. Il semble, et l'impression est juste, que les soupapes ne se lèvent et ne s'abaissent plus exactement selon le profil des cames. Cela tient, en général, à des ressorts faibles. Néanmoins, des ressorts plus forts fatigueraient la distribution et, d'autre part, on ne saurait trop engager les conducteurs à ne pousser qu'exceptionnellement leur machine. Rien n'est plus onéreux que les petits matches qu'on dispute au hasard de la route, car ils éprouvent la machine à la limite de sa résistance et les points faibles apparaîtront impitoyablement. Si vous voulez aller vite, prenez une machine considérablement plus vite que vos besoins et ne la poussez pas. Nous ne conduisons jamais à plus de 75 une machine qui peut aisément faire le 100. Faut-il rénéter que des moyennes élevées ne se réalisent pas, à part certains grands itinéraires, en marchant à plein gaz, mais en tenant une allure régulière avec un engin qui a de bonnes accélérations, grimpe bien les côtes, a de bons freins, et s'inscrit facilement dans les virages. Pour en revenir à nos soupapes, il vaut mieux ne pas monter des ressorts trop puissants. Il est également très utile, pour assurer le bon fonctionnement des soupapes aux régimes

élevés, de mélanger de l'huile à l'essence. Les huiles ordinaires tendent à déposer dans le réservoir et à encrasser. Elles brûlent à trop basse température pour remplir efficacement leur rôle. Il y a des huiles spéciales pour cela et on peut les employer en toute confiance. Elles graissent les tiges des soupapes qui fonc-

cieuse, mais il n'en est rien. Une chaîne mal lubrifiée est très bruyante; chaque maillon quand il heurte la dent du pignon produit un petit choc. Une chaîne trop lâche heurte la garde-chaîne ou le carter. Quand une chaîne est vieille, sa tension n'est plus égale sur toute sa longueur. A certains moments, elle est trop lâche,

boue qui ferraille. Le montage des garde-boue laisse souvent à désirer, les pattes d'attache sont trop faibles, et lors de la révision d'hiver on pourra les renforcer avec avantage.

Il arrive que les freins grincent. Quand ils grincent au moment où on les serre, c'est qu'ils provoquent des vibrations



tionnent alors plus régulièrement aux hauts régimes. Elles lubrifient le haut du cylindre et du piston et en réduisant le frottement, augmentent le rendement et diminuent l'usure. Elles améliorent donc de manière très appréciable la marche du moteur et leur emploi peut être recommandé. On remédiera ainsi, en particulier, aux soupapes d'admission qui grippent ou qui sifflent. Avec les distributions à culbuteurs dont les organes ne sont pas protégés, les articulations ne conserveront pas longtemps la graisse qui y a été mise. C'est encore une source de bruit. On peut parfois envelopper ces articulations dans un doigt de gant rempli de graisse. Actuellement, tiges et culbuteurs sont enclos, en sorte que cette source de bruit n'existe plus.

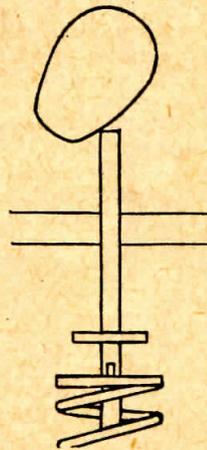
Un autre bruit c'est le claquement des pistons à froid. Quand il existe, il est incurable. Il disparaît d'ailleurs quand le moteur est chaud.

### Autres bruits

Le bruit des chaînes est particulièrement sensible quand on passe entre deux murs. On serait tenté de considérer la chaîne comme une transmission silen-

à d'autres endroits, elle est presque trop tendue. De plus, maillons et dents n'engrènent plus correctement, et le maillon reste en haut de la dent, puis sous l'effort, tombe subitement dans le creux d'où choc bruyant.

Rien n'est irritant comme un garde-



Et quand elle retombe, la came gémit aussi.

dans le tambour. Celui-ci est parfois un peu mince et se déforme, il n'y a alors rien à faire, ou bien les segments portent mal. On verra alors si l'usure de la garniture est bien égale et en particulier, si elle ne se présente pas un ressaut, à son extrémité. Quand les freins grincent en route, c'est qu'ils restent serrés, soit que le jeu n'est pas suffisant, soit que le ressort de rappel ne soit plus assez puissant, soit qu'en cours de route, par suite de frottement, les mâchoires se soient dilatées, soit enfin que la garniture présente des ressauts.

Une fourche qui gémit n'a rien que d'assez fréquent. La raison en est que bien peu de motocyclistes prennent le soin de graisser leur fourche. Nous sommes d'ailleurs persuadés que le Silentbloc est destiné à connaître sur nos fourches un bel avenir et qu'il leur assurera une silencieuse longévité.

Certains bruits sont inévitables, le clapotis de l'essence dans le réservoir par exemple, le crissement des pneus sur le sol, etc., mais ils n'ont pas l'importance ni l'intensité de ceux que nous avons indiqués et qu'heureusement, nous pouvons sinon éliminer du moins atténuer et rendre supportables.

## EN ALGÉRIE

### Alger -- Djelfa -- Alger

L'Union Motocycliste algérienne a organisé dimanche dernier sa première épreuve, importante par la distance, importante par la sévérité du règlement. Terrot y a gagné la première place après une lutte sévère contre 21 concurrents, en catégorie 36 tourisme et en 500 sport. Voici les résultats par catégories :

**Voitures : 2 litres sport :** Best (Talbot); 1.100 cmc. sport : Léo (Amilcar).

**Sidecars : 500 cmc. :** Domenech (New-Motorcycle); 350 cmc. : Salamagne (Peugeot).  
**Motos : 500 cmc. sport :** 1. Barcelo (Terrot),

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

2. Fornasero; 3. Hamberger; 4. Bogo; 350 cmc. : 1. Majorel (Peugeot); 350 cmc. tourisme : 1. Tracol (Terrot), 2. Nibouret, 3. Che-

valier, 4. Chaigneau; 250 cmc. : 1. Guaget (Peugeot).

**Classement général toutes catégories :**  
1. Tracol (Terrot), 1.134 points; 2. Nibouret (Peugeot), 1.106 points; 3. Guaget (Peugeot), 1.102 points; 4. Salamagne (Peugeot), 1.098 points; 5. Domenech (New-Motorcycle), 1.092 points; 6. Majorel (Peugeot), 1.081 points; 7. Chevalier (Terrot), 1.071 points; 8. Barcelo (Terrot), 1.061 points; 9. Fornasero (Terrot), 1.050 points; 10. Chaigneau (Terrot), 1.037 points; 11. Hamberger (New-Motorcycle), 1.020 points; 12. Best (Talbot), 1.019 points; 13. Léo (Amilcar), 999 points; 14. Bogo (Keller-Escoffier), 993 points.

## DEUX TEMPS ET GRAISSAGE

## Lubrification du moteur de moto

par un constructeur.

Sur la demande de beaucoup de nos lecteurs, de temps à autre nous exprimons ici les diverses tendances de la moto vues par les constructeurs eux-mêmes, sans en faire connaître l'origine.

La question du graissage dans un moteur de motocyclette est assez confuse et dans le moteur à 2 temps particulièrement les avis sont partagés entre le graissage mécanique et le graissage par mélange, dit par *Pétroil*.

Dans les moteurs 4 cylindres de voiture, le graissage s'effectue depuis longtemps déjà par circulation d'huile commandée par une petite pompe mécanique logée dans le carter.

Généralement la pompe est à piston: elle puise l'huile qui se trouve dans le fond du carter formant réservoir et la refoule par les paliers et le vilebrequin qui est creux jusqu'aux têtes de bielles? L'huile refoulée en abondance, après avoir graissé les portées des bielles, est projetée sur les parois du cylindre puis retombe ensuite dans le fond du carter pour être reprise ensuite par la pompe.

Ce système de graissage est généralement employé avec quelque variante sur la plupart des moteurs d'automobiles et donne toute satisfaction.

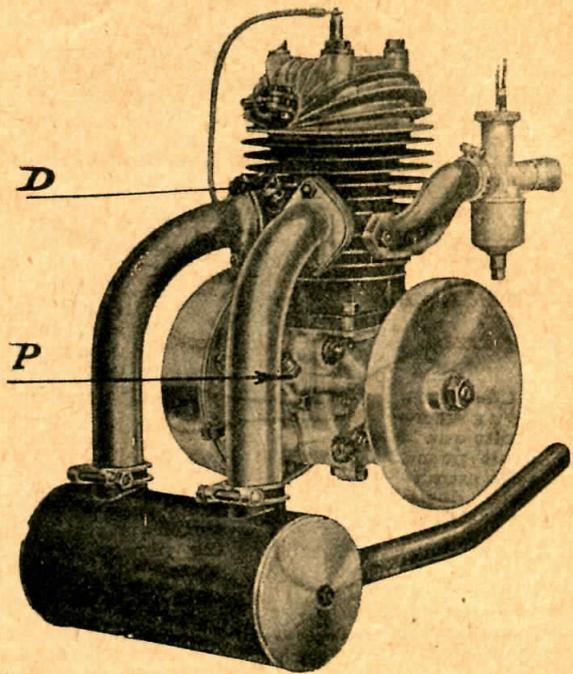
Les moteurs à 4 temps de motocyclettes, qui étaient, il y a encore quelques années, graissés par une pompe à main, système qui était vraiment trop rudimentaire, sont maintenant presque tous

pourvus d'une pompe à huile mécanique à pistons placée extérieurement et distribuant l'huile dans le carter moteur.

Ce système, qui est certainement ce qui a été fait de mieux jusqu'ici n'est pas aussi parfait toutefois que sur le moteur d'automobile car les conditions ne sont plus les mêmes.

Le carter du moteur d'automobile est spacieux. Il n'y a pas de volant à l'intérieur, la pression d'air y est pour ainsi dire nulle, le mouvement des pistons s'équilibrant ne crée pas de pression dans le carter. Il s'ensuit que le débit de la pompe peut être abondant, l'excédent d'huile retombe dans le réservoir et n'est pas sollicité par la pression d'air pour sortir à l'extérieur, soit par les paliers, soit par le reniflard.

Il n'en est pas de même sur le moteur monocylindrique de motocyclette: le carter y est exigü, le plus souvent les volants sont logés à l'intérieur laissant très peu d'espace libre; à chaque descente du

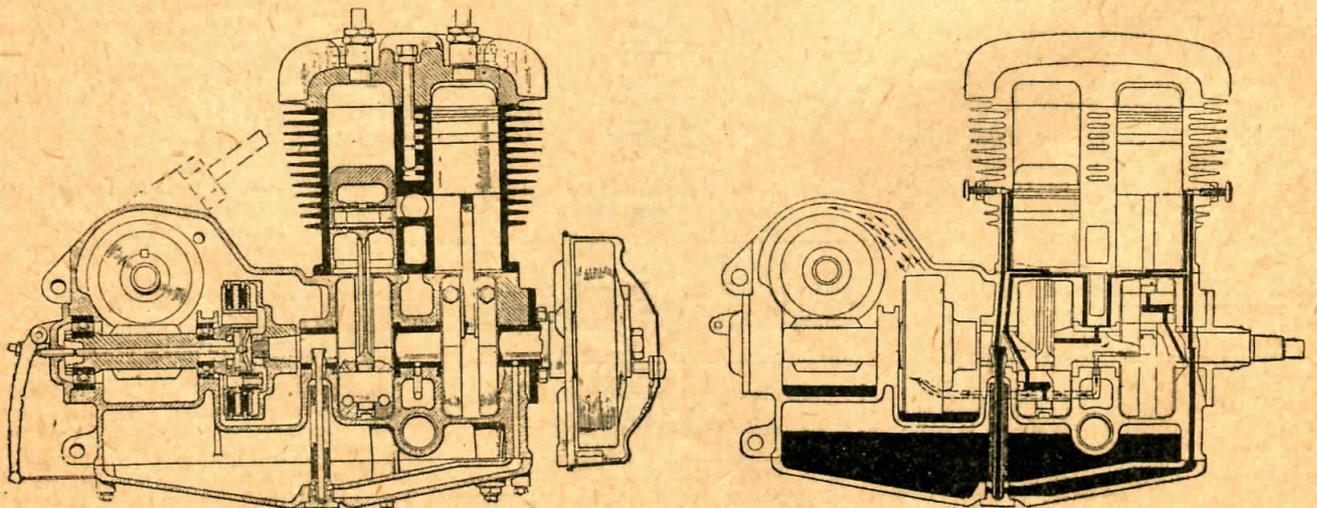


Le moteur bien connu Villiers. P : prise d'air. D : arrivée d'huile

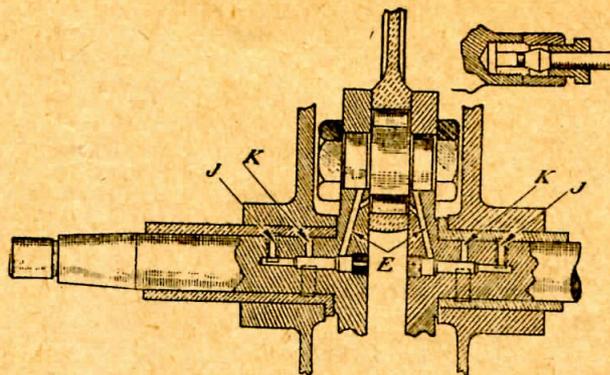
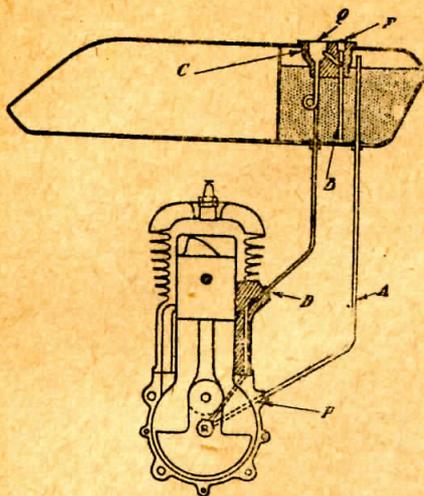
piston, il se crée dans le carter une pression qui tend à chasser à l'extérieur l'air qui s'y trouve, entraînant avec lui les excès d'huile.

On se trouve alors devant le dilemme suivant :

1° Ou agrandir le carter largement, de manière qu'il forme réservoir d'huile, mettre le volant à l'extérieur, employer une pompe d'un grand débit et recueillir l'excédent d'huile comme sur le moteur à 4 cylindres. C'est certainement la meilleure solution quoique, étant donné la pression offerte par le mouvement du



Moteur Villiers deux cylindres, deux temps. Schéma du graissage



Principe du graissage dans un deux temps moderne. Pendant la course descendante du piston, l'air comprimé dans le carter traverse le vilebrequin et gagne les canaux J situés au niveau des paliers principaux. Pendant la course descendante, ces canaux viennent en regard de rainures pratiquées dans les coussinets. Il y a alors communication entre le carter et les canaux placés en arrière des rainures.

L'air traverse les rainures, puis les canaux et arrive à la prise P. Le tuyau A le conduit à la partie supérieure du réservoir d'huile. La suppression obtenue fait monter l'huile en B ; celle-ci traverse le pointeau F et tombe dans la cupule P au-dessus de laquelle est placé un voyant. De P, l'huile passe en D où elle se divise en 2 parts : l'une destinée au graissage du cylindre ; l'autre arrive dans les canaux K percés dans le vilebrequin. L'excès est dirigé par les canaux E sur la tête de bielle

piston dans un carter que l'on ne peut tout de même pas agrandir outre mesure, une bonne partie de l'huile est évacuée à l'extérieur, ce qui augmente sensiblement la consommation ;

2° Ou régler le débit de la pompe à huile, de façon qu'il ne débite que la quantité nécessaire au bon fonctionnement du moteur. C'est la méthode la plus employée particulièrement sur les moteurs à volants intérieurs, mais ce n'est pas la plus sûre.

En effet, pour qu'une pompe à piston fonctionne avec sûreté, il est nécessaire que le déplacement du piston dans la pompe soit d'une certaine importance, de façon à créer une dépression suffisante pour aspirer l'huile, même si celle-ci s'est trouvée épaissie par le froid.

On se trouve donc dans l'obligation de démultiplier cette pompe au maximum, de façon que sa cylindrée soit la plus grande possible. En général, la pompe se trouve commandée par un des arbres à cames qui se trouve déjà démultiplié de deux fois. Le piston est commandé par un maneton monté sur une roue dentée entraînée elle-même par une vis sans fin montée en bout de l'arbre à came.

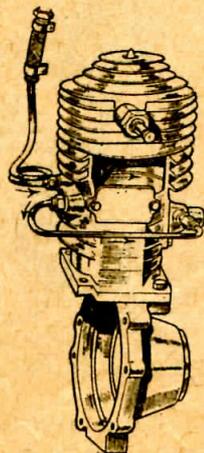
La démultiplication ainsi obtenue est environ 60 à 80 fois le régime du moteur ; elle pourrait certes encore être augmentée par l'adjonction d'un renvoi, mais cela entraînerait à une complication mécanique importante.

En effet, il ne peut être question sur un 2 temps de graisser abondamment suivant le premier système décrit, car si ce système est parfait sur un moteur

d'automobile, il ne saurait convenir au 2 temps car tout l'excédent d'huile passerait immédiatement par le canal de transvasement et serait gaspillé en pure perte. L'excédent d'huile qui passerait ainsi dans le cylindre aurait, d'autre part, l'inconvénient d'encrasser très rapidement ce dernier, ainsi que la bougie.

Reste donc le deuxième système, c'est-à-dire l'emploi d'une pompe mécanique débitant juste la quantité d'huile nécessaire au bon fonctionnement du moteur comme nous l'avons vue employée sur le moteur monocylindrique 4 temps de la motocyclette.

Mais, si ce système est loin de donner satisfaction sur le 4 temps pour les raisons que nous avons indiquées, il est encore bien plus défectueux appliqué au moteur 2 temps, car sur ce type de moteur la pompe à huile est obligatoirement commandée par le vilebrequin et n'est donc démultipliée que de 30 à 40 fois, ce qui correspond à une aspiration de 1/60 de centimètre cube à chaque déplacement du piston. On voit par là que le fonctionnement de la pompe est encore deux fois plus précaire que sur le moteur à 4 temps et n'offre par conséquent aucune sécurité.



Trajet de l'huile dans les canalisations pendant la marche

D'autre part, sur un 2 temps, étant donné la communication du carter avec le cylindre par le canal de transvasement il est nécessaire que l'huile arrivant dans le carter soit finement diluée sous la forme de brouillard, de façon à adhérer sur les différents organes ; dans le cas d'injection de celle-ci par pompe mécanique la goutte ou les gouttes d'huile sont entraînées directement par les gaz chassés dans le cylindre et cela a pour inconvénient de ne pas lubrifier suffisamment les portées des organes en mouvement, et d'encrasser rapidement la bougie et le cylindre.

Il s'ensuit que le graissage rationnel d'un moteur 2 temps est obligatoirement par mélange de l'huile dans l'essence. On ne peut demander mieux, car la sécurité est absolue et le système absolument parfait.

Seul, du moment que l'on a mis la quantité d'huile nécessaire dans l'essence, il est absolument sûr et graisse tous les organes en mouvement de façon parfaite et véritablement automatique.

Seul, il permet le graissage normal de tous les organes de la façon la plus économique. Pour un moteur 2 temps, dont le vilebrequin est monté sur billes et la bielle sur rouleaux, la quantité d'huile ne doit pas dépasser 5 à 6 % de la consommation d'essence.

Seul, il permet de doser toujours d'une façon invariable la quantité d'huile nécessaire, ce qui n'est pas le cas avec la pompe mécanique dont le réglage est à faire suivant la viscosité de l'huile employée ou d'après les variations de température.

Certains motocyclistes reprochent au système de graissage par « Pétrole », l'ennui de préparer le mélange et la difficulté que l'on peut rencontrer, dans le cas de réapprovisionnement d'essence.

Mais, tout d'abord, la contenance des réservoirs de nos motos est suffisante pour pouvoir effectuer un minimum de 300 kilomètres sans avoir besoin de se ravitailler.

Si toutefois on a à faire de longues étapes, il est toujours loisible d'emporter

une petite quantité d'huile dans un réservoir supplémentaire ou même le bidon d'huile lui-même que l'on vient d'acheter et pour lequel il existe dans le commerce des petits supports spéciaux très pratiques et très bon marché.

Pour notre part, nous ne voyons pas bien l'ennui qu'il peut y avoir à verser l'huile dans l'essence plutôt que dans le réservoir, mais nous estimons en tout cas qu'étant donné l'économie et la sécurité qu'offre le système de graissage par « Pétroil », cet ennui, s'il existe, est insignifiant à côté des ennuis que procure la pompe à huile mécanique et la surveillance continue à exercer en cours de route par le motocycliste.

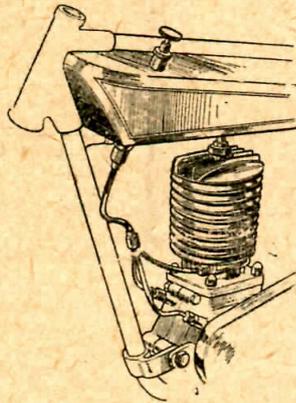
Prenons, par exemple, une motocyclette ayant parcouru 50 kilomètres en une heure et dépensé 2 litres d'essence. La consommation d'huile devant être d'environ 5 %, soit 100 cmc. pour environ 180.000 tours du moteur pendant 60 minutes, soit par minute : 3.000 tours.

La pompe étant démultipliée de 60 fois, le piston aura donc fait 3.000 aspirations pour aspirer 100 cmc, soit pour chaque aspiration 1/30 de centimètre cube. Si même la pompe était démultipliée de 120 fois, chaque aspiration ne serait que de 1/15 de centimètre cube.

On voit par là, combien son fonctionnement est précaire, il suffit d'un

léger engorgement quelconque dans la tuyauterie, soit par le froid, soit par l'emploi d'une huile trop épaisse, pour que la pompe se désamorçe et la circulation d'huile s'arrête.

Les constructeurs, du reste, emploient ce système, et ils sont nombreux, ont si peu confiance dans la sûreté de fonctionnement de la pompe qu'ils interposent sur la circulation d'huile un viseur que le motocycliste doit constamment sur-



Graissage par pompe à main. Défectueux parce que le motocycliste a toujours tendance à trop graisser

veiller. Beaucoup, du reste, adjoignent une pompe à main de secours pour obvier aux insuffisances ou aux défaillances de la pompe mécanique.

Dans ces conditions, autant dire que le graissage est automatique sans l'être. En tout cas, il n'est pas sûr et le motocycliste qui ne veut pas gripper son moteur doit toujours surveiller son graissage, comme au temps des pompes à main ou des pompes semi-automatiques.

De plus, on n'est jamais sûr de graisser d'une façon parfaite, c'est-à-dire de la quantité nécessaire, aussi le motocycliste ayant toujours l'appréhension de ne pas graisser suffisamment a toujours tendance à régler sa pompe plutôt largement, d'où grosse consommation d'huile et encrassement rapide de la bougie et du cylindre.

Si, dans le moteur monocylindrique 4 temps de motocyclette, le graissage, par pompe mécanique se heurte à quelques difficultés inhérentes à ce type de moteur, qui rendent son emploi précaire, on peut dire que, dans le moteur à 2 temps, elle n'est pas à recommander.

Pourtant certains constructeurs, par esprit d'imitation sans doute, ou croyant avoir fait une trouvaille, ont munis leur moteur 2 temps d'une pompe mécanique. Quelle erreur. — T...

## Bien des accrocs !

Il y a quelques mois, revenant d'un « Dirt track » ou à peu près (courses sur Prairies), j'ai été accroché par un cycliste, gamin de quinze ou seize ans, qui voulut dans un carrefour me doubler à droite pour prendre la transversale gauche, alors que moi je filais tout droit, résultat : roue du vélo en huit, moi quelques égratignures, rassemblement, c'était en plein Lille. Constat de l'agent, etc.

Quelques temps plus tard, prenant un virage à Lens (Pas-de-Calais), je fus dépassé en plein virage par une conduite intérieure et accroché par l'aile droite arrière ; au tableau repose-pied support de frein faussé, fourche arrière idem, garde-boue itou. Moi les reins en compote, la pointe du coude gauche ayant porté sur le pavé est encore douloureuse (depuis le 22 juillet). Bien que le délit de fuite soit bien établi, je dois engager des poursuites si je veux obtenir quelque jugement.

Jamais deux sans trois. Me trouvant dimanche après-midi sur la R. N. Lille-Douai, j'ai été renversé par une camionnette Ford occupée par quatre jeunes fous qui se sont enfuis en vitesse sitôt leur coup fait, sans que je puisse relever le numéro de la voiture, et pas de témoin de l'accident. Les gendarmes de Douai se sont livrés à une enquête, mais aboutira-t-elle, sur le simple signalement de la voiture-camionnette Ford, une tonne, caisse neuve, peinte, les panneaux vert d'eau, les traverses bleu marine.

Je fais tous les jours de 20 à 100 kilomètres, et je rencontre des milliers de chauffards, et *chauffardes*, qui vont à travers tout sans corner et sans ralentir, il faut être prudent pour eux, mais comment les empêcher de nuire !

Je roule également la nuit ; étapes de 60 kilomètres ; que de phares aveuglants, et pour quelques automobilistes qui éteignent, combien de brutes qui vous frôlent à 80, 90, sans éteindre malgré les appels répétés.

Ne pourrait-on assermenter des civils pris parmi les membres de clubs, gens sérieux et pondérés, car il n'y a pas assez de gendarmes sur la route, et ils ont une conception du Code de la Route qui n'est pas la nôtre.

## Une piste bien glissante !



A Gometz-le-Châtel Coulon, sur 250 cmc., fut vainqueur avec virtuosité si l'on a égard au sol terriblement humide.

## A bas les Resquilleurs

Celui-ci est millionnaire et il a l'audace de demander une carte de faveur pour entrer au Salon. Ceux-là sont l'infamale bande des resquilleurs que l'on voit à toutes les occasions. Ils viennent par dizaines, mendier à l'on voit à toutes les occasions. Ils viennent par dizaines, mendier à l'on voit à toutes les occasions. Ils viennent par dizaines, mendier à l'on voit à toutes les occasions. C'est une manie qui sévit un peu partout. Nous nous sommes amusés à mettre à l'épreuve cette race d'animaux domestiques. Evidemment, nous nous attendions à rencontrer des « fauchés ». Aussi notre surprise fut grande lorsque nous vîmes ces resquilleurs hésiter à dépenser cent sous pour entrer au Grand Palais, mais n'avaient aucune difficulté à dépenser trois fois la valeur de ces cent sous à payer des apéritifs au charmant bonhomme de *Moto Revue*, qui leur avait refusé la fameuse carte de faveur. Décidément, le resquillage est une maladie dont on n'a pas encore trouvé de remède. Allons, de grâce, dépensez cent sous pour entrer au Grand Palais, cela vous économisera 15 ou 20 francs d'apéritifs divers.

Au M. C. Seine

Saint-Christophe est distrait. Nous avons ce mois-ci deux accidents à déplorer. Le premier survenu à notre ami Robinet, actuellement en traitement à Auxerre, résultat d'une collision avec un camion chargé trop large. Le deuxième a endommagé le jeune Dupuy, par suite d'une rencontre avec un taxi. Espérant nos amis en bonne voie de guérison, nous leur adressons nos souhaits les plus vifs et l'assurance de nos amitiés les plus sincères.

## Le retour de Robert Sexé

fut simple, imprévu et rapide...

Il est 13 h. 30 et, sur la route qui conduit à Fontainebleau, devant le garage Dumoulin, l'équipe de réception de *Moto Revue* vient d'arriver. Rapidement, motocyclistes et automobilistes apparaissent, qui sont venus à la rencontre du globe-trotter Robert Sexé, et en dernière minute, on annonce l'arrivée pour 14 heures. Mettant des bouchées doubles, ainsi que nous l'avons dit dans le dernier numéro, Robert Sexé a réussi le voyage plus rapidement qu'un rapide, ou même qu'une auto ne l'a fait à ce jour. Profitant d'un cargo espagnol en partance d'Alger pour Marseille, Robert Sexé débarque en Provence, et, d'une seule traite, arrive à Montbard. On nous signale qu'il n'a pu résister au désir de faire une halte un peu longue pour contenter sa gourmandise en dégustant des rillettes fameuses. Il en a d'ailleurs emporté, que nous verrons à Montgeron. Parti ce 25 octobre de Montbard, il aura offert la suprême satisfaction et prouvé qu'un Sexé n'a jamais connu de retard sur l'horaire qu'il s'était fixé. Tandis que tous ceux qui sont venus à sa rencontre et parmi lesquels nous voyons M. Gillet, directeur des Etablissements d'Herstal, M. André directeur de l'Agence Parisienne, M. Guiguet de Lyon, de la revue *Auto Sport*, du Moto Club de Versailles, qui a délégué plusieurs de ses membres, de Bourra et de son camarade Andrieux, des représentants de la presse parisienne, M. Hervagault pour *Excelsior* et *Le Petit Parisien*, de nos collaborateurs Maxend et du secrétaire de *Moto Revue*, ainsi que de nombreux amis venus tant en voiture qu'autrement, sont en train de deviser, Sexé apparaît au milieu du groupe ayant trois minutes d'avance sur l'horaire imposé. Il n'a



Simplement, sans tambour ni trompette, Robert Sexé arrive à l'entrée de Montgeron. En chapeau mou clair, M. Gillet, le constructeur de la 'Polaire' est venu à la rencontre de son poulain. Les bérêts basques dénotent la présence de *Moto-Revue* et de Dumoulin.

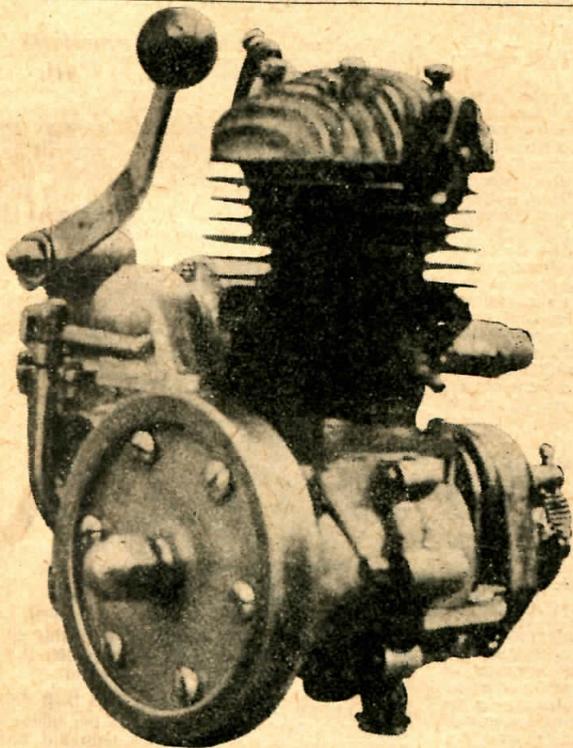
pas l'air fatigué et est d'une gaieté que nous ne lui connaissons guère. En effet, des quolibets, des boutades pleuvent de tous les côtés, *Moto Revue* lui reproche, très amicalement d'ailleurs, d'avoir voulu conserver de ses prérogatives de photographe de l'expédition, et de ne nous avoir envoyé que des photos où seul l'intéressé n'apparaît pas.

Son ami Guiguet, dit Bou-boule, constate que Sexé est arrivé aussi propre qu'au départ, tandis qu'Andrieux ne sait exprimer autrement son admiration pour son ancien camarade que par cette phrase typique : « Sexé est unique, et, évidemment, s'il fallait le recommencer, on le louperait. » *Moto Revue* constate d'ailleurs que l'anatomie de Sexé n'a guère changé malgré les 25.000 kilomètres abattus. Notre photographe regrette, de son côté, de ne pas voir sur les épaules du Juif errant sa légendaire houppelande huilée. Mais le temps passe entre quelques portos bien capiteux et les félicitations de la maison et de M. Gillet. L'heure du départ a sonné. A 15 heures précises, après les photographies d'usage, la cohorte s'ébranle vers la capitale. Les 25 kilomètres de banlieue sont franchis à une excellente allure, et, à travers la ville, sous le regard amusé de nombreux passants, qui ont reconnu Sexé, l'arrivée se fait devant le Grand Palais où des cinémas, des photographes attendent patiemment dans le ciel gris d'automne. Sexé passe, un peu gêné sous sa carapace de boue, dans le Grand Palais, où une chaleureuse ovation lui est faite au stand Gillet Herstal. Puis *Moto Revue* fait sauter le champagne en son honneur. Puis la visite de la presse sportive à nos confrères de *L'Intran-*

*sigeant*, avec G. Fraichard, de *L'Auto*, de *L'Echo des Sports*, avec M. Maurice Henri, *La Liberté*, avec M. Lomazzi, qui tous ont tenu à féliciter Robert Sexé. Avouons que le héros du raid prétend que la poussière de la route lui a occasionné de l'ophtalmie ; il semble plutôt que l'émotion seule est cause des troubles visuels de Robert. Il ne s'attendait pas en semaine à un accueil aussi cordial.

Puis, toujours au débotté (si l'expression pouvait être exacte), Sexé, toujours accompagné de ses admirateurs et de *Moto Revue*, est reçu au Moto Club de France où une réception chaleureuse lui prouve qu'il a des amis partout. Enfin, sans avoir eu le temps de se passer de l'eau sur le visage, il est comparé à la Brasserie Excelsior, dans un banquet soi-disant intime, mais où la main du fin gourmet qu'est M. Gillet se révèle. Nous trouvons réunies les personnalités les plus diverses du monde motocycliste, présidé par M. Gillet, qui a à sa gauche Robert Sexé, à sa droite Mme Rosy Sexé, arrivée à l'exacte minute pour retrouver son mari. Nous retrouvons autour des différentes tables, sans distinction de concurrence, les éléments les plus divers et les plus notoires du monde motocycliste. *Moto Revue* est représenté par le secrétaire général et Maxend, Le président de l'U.M.F., des délégués des principaux clubs parisiens et de France, jusqu'à M. Verdi, venu de Nice en auto pour acclamer le héros du jour. La barbe olympienne de M. Loubière, l'œil toujours taquin de M. Mounet se rencontrent avec les toujours gais Prévot père et fils de l'avenue de la Grande-Armée. C'est aussi Huchard qui est venu de Soissons sans prendre le temps de changer de vêtement, et qui a voulu témoigner à Sexé toute son admiration. Dans le cadre le plus charmant, dans une atmosphère rarement égalée, le banquet se termine à une heure très avancée de la nuit. Les mots ne pouvant exprimer l'admiration de chacun, seule une petite causerie de M. Gillet et quelques passages du raid racontés par Sexé. Nous évitons les discours disséqueux qui président généralement à ces sortes de réunions.

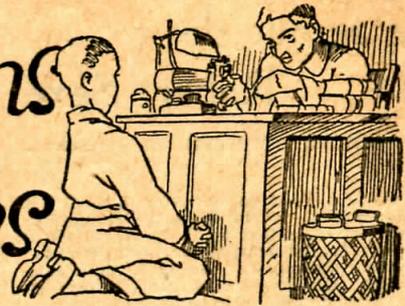
Le milieu de la route est dangereux, autant que la gauche : demandez-le aux morts pour cette cause



Voici le bloc-moteur remarquable du Salon : celui de l'O. S. A. Liberty.



# Consultations Techniques



Culbuteurs, freins et la suite...

1° Je possède une Gnome 500 cmc. culbuteurs : après plusieurs réglages des tiges de culbuteurs les embouts sont devenus trop courts : j'ai demandé au constructeur de nouveaux embouts qui eux aussi sont trop courts bien que neufs. Que dois-je faire pour remédier à cet état ? 2° Lorsque je d-fais la roue arrière, je constate une très grande difficulté, si je suis seul, pour arriver à loger d'une part la roue dans ses logements et d'autre part l'ergot de frein : ne pourrait-on remédier à un tel ennui ? 3° Enfin, mon embrayage patine, ou plutôt je ne puis plus arriver à débrayer malgré beaucoup de minutie dans mes réglages ; les disques pourtant sont en excellent état, je n'ai rien vu d'anormal.

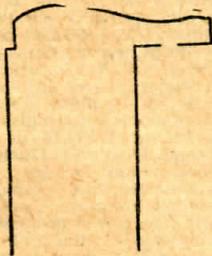
R 1° Tout d'abord, il nous semble que c'est du type D2 dont vous nous entretenez, et, dans ce cas, en effet les poussoirs sont usés, car leur cémentation est excellente, mais parce que le logement sur lequel ils viennent buter est usé. Demandez 2 logements neufs au constructeur : vous pouvez aussi adopter les nouveaux poussoirs de la D4 beaucoup plus longs.

2° Pour éviter l'ennui signalé, entrez d'abord la roue dans les logements d'axes sans vous inquiéter du frein : ensuite basculez légèrement la roue sur la droite et immédiatement le frein pourra se loger sans difficulté.

3° Il s'agit simplement de l'usure de votre tige de débrayage qui a perdu, par l'usage, 1 ou 2 millimètres de longueur. Changez-la et tout redeviendra normal comme par le passé.

## Mettez une cale

J' Je possède une Terrot 350 cmc. latérales, moteur Terrot. Une des pastilles en dur-alumin en bout d'axe de piston ayant fortement rayé le cylindre, celui-ci a dû être réalisé le piston changé. L'alésage primitif était de 70 %, après réalésage il est de 71,7 et le nouveau piston (en aluminium comme le précédent) pèse 48 grammes de plus que le piston initial. Le



fond du cylindre n'ayant pu être réalisé laisse paraître une légère banane et à environ la forme du dessin ci-contre.

Après remontage soigné aux essais sur route de la machine, un cognement métallique, correspondant comme bruit à celui que ferait un axe de piston qui a du jeu, se fait entendre au moment où le moteur tourne au régime de 1.800 à 2.000 tours environ. Ce cognement n'existe pas lorsque le moteur est en charge comme dans une côte, au moment où le moteur commence à avoir moins de tirage ; sans modifier la position des manettes le cognement se fait entendre.

J'ai supposé que cela pouvait provenir soit de jeu dans l'axe de piston, soit que le piston venait à toucher la saillie qui se trouve dans le

Il nous arrive quotidiennement d'être saisi de demandes de renseignements divers. Nous rappelons à nos lecteurs que, seuls, nos abonnés peuvent bénéficier de ces renseignements. Toujours joindre une enveloppe timbrée avec son adresse. Les demandes d'ordre purement technique ou juridique nécessitant des recherches, feront l'objet d'honoraires avec une base de cinq francs par consultation. Nos lecteurs comprendront certainement que nous faisons bénéficier nos abonnés de conditions exceptionnellement avantageuses et qu'il ne nous est pas possible de faire peser sur nos services des frais généraux de collaboration individuelle par trop formidables et trop fréquemment répétés.

fond du cylindre. Après démontage et vérification aucune de ces deux hypothèses n'est à considérer.

Je vous prierais donc de me dire d'où peut provenir ce cognement (est-ce un phénomène dû à l'augmentation du taux de compression) et quel remède il pourrait y être apporté. Je vous joint ci-inclus mandat de cinq francs ainsi qu'une enveloppe timbrée à mon adresse, et la dernière bande d'envoi de votre journal.

LETILLY FISME.

R La différence de poids des deux pistons est suffisante pour accentuer les vibrations, mais non pour provoquer cognement. Comme vous avez éliminé deux causes possibles de cognement (saillie du cylindre, jeu de l'axe de piston) il n'en reste à notre avis que deux autres dépendant du moteur (c'est-à-dire, en supposant qu'allumage et carburation sont bien réglés) : du jeu à la tête de bielle et l'élevation du taux de compression. En ce qui concerne ce dernier facteur, une augmentation d'alésage de près de 2 % se traduit par une élévation sensible du taux de compression et comme ce moteur a déjà un taux de compression assez élevé, l'augmentation est parfaitement suffisante pour le faire cogner dans les conditions que vous indiquez. Le seul remède pratique serait de mettre une cale sous l'embase de votre cylindre.

## C'est un gros travail

J' Ayant fait l'acquisition d'une moto B. S. A., type « Armée », mais sur lequel avait été agencé un moteur N. S. U., ce moteur ayant été mis complètement hors d'usage par la rupture d'une bielle, je décidai, après achat, de monter un autre moteur, le prix des pièces à changement me revenant à un prix trop élevé au cours actuel du change.

Après des modifications qui m'ont demandé un temps très long (le moteur est un « Indian »), j'ai monté le moteur sur le cadre. J'ai changé segments, tourné soupapes, fraisé sièges et rodé le jeu dans les portées du vilebrequin étant nul axes ; pistons également. J'ai également revu la magnéto que j'ai nettoyé mais rien trouvé d'anormal ; l'étincelle assez chaude je l'ai montée sur le moteur impossible de la faire partir. Je l'ai redémonté. J'ai vérifié à nouveau, elle donnait. Montée sur le moteur au début elle semblait donner assez régulièrement aux bougies, le moteur est même parti plusieurs fois puis, plus rien. Bref, je décidai de la remplacer par une Bosch, qui était

montée sur l'N. S. R. Je m'aperçois que ce n'est pas le même angle de rupture la Davit 50° et la Bosch 45°. J'ai décalé une came de rupture...

1° Le cadre B. S. A. peut-il tenir le coup avec le moteur Indian.

2° Le décalage de la came de rupture ne portera-t-il pas préjudice à l'induit.

3° Je suis embêté par la boîte de vitesses, pour l'installation du silencieux d'origine Indian.

FAYOLLE GRIGNY.

R Le cadre B. S. A. type armée est à notre avis un peu faible pour recevoir un moteur Indian (le point faible c'est le raccord de selle).

Non, le nouveau réglage de la came ne nuira pas à l'induit ; il y a naturellement, comme pour tous les moteurs en V, une différence d'intensité entre les deux étincelles, mais cela n'a pratiquement pas une très grande importance.

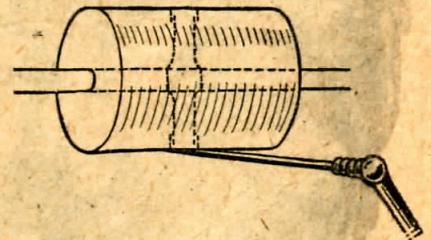
Nous ne voyons guère comment monter sans modification le système d'échappement d'origine. Le plus simple serait de prolonger les tubes d'échappement sur l'arrière et de les munir chacun d'un silencieux.

## Le Ner A Car...

J' Désirant construire une moto bi-place à châssis métallique, sans fourche, veuillez-vous m'indiquer par un croquis si possible, comment s'obtient la direction de la Neracar et quelle est la largeur nécessaire du châssis pour que la roue puisse se déplacer. Est-ce qu'un deux temps ordinaire vertical peut marcher aussi bien horizontalement sans nuire à son graissage et à son refroidissement.

DESHAYES, Vendeuvre,  
abonné n° 77.991.

R La direction du Ner A Car est malgré son apparence mystérieuse, extrêmement simple. Supposez simplement un moyeu comportant un très gros axe creux et à l'intérieur de cet axe creux un



pivot autour duquel se déplace le moyeu. La largeur doit être d'autant plus grande que vous voulez un plus grand braquage. C'est l'obstacle de ce système de direction.

Un deux temps fonctionne très bien dans ces conditions. Avec le graissage par mélange l'orifice de transvasement se trouvant à la partie supérieure permet à une quantité d'huile suffisante d'attendre le côté le plus haut du piston.

Quelques notes rétrospectives sur :

## La Moto en Belgique

Nous avons quelques détails à ajouter sur certaines épreuves importantes qui ont marqué la fin de la saison, en Outre-Quévrain.

D'abord, nous parlerons du *Circuit de La Woluwe*, magistralement organisé dans les admirables allées de ce superbe parc de Woluwe (Bruxelles) par l'Union Motoriste de Bruxelles, doyen des clubs motocyclistes de la capitale belge. Rarement, l'organisation matérielle d'une épreuve avait été poussée aussi loin et, ce qui est rare, le service d'ordre fut absolument impeccable. Cette retentissante épreuve n'avait pas attiré la toute grande foule comme ce fut le cas lors du précédent meeting de l'Auto Moto Club de Bruxelles, disputé en juin dernier sur le même circuit de Woluwe. Il s'en faut ; mais il y avait précisément ce jour-là reprise de la saison de football qui jouit ici d'une très grosse popularité. Néanmoins, il y eut quand même beaucoup de monde, signe des temps et que la moto est entrée dans nos mœurs.

Quant au programme sportif il donna le spectacle de luttes animées. On ne pouvait désirer davantage.

Avec infiniment de raison les organisateurs avaient ramené les distances à parcourir, en série et en finale, à une tren-

taine de kilomètres au maximum. Il y eut ainsi de la variété et le public qui aime la diversité dans le spectacle fut servi à souhait.

La route de ce circuit de 1 k. 800 environ, tracée dans les allées mouvementées du parc avait été la veille de la course partiellement réfectionnée, goudronnée, puis recouverte de fines pierrailles ; ce qui ne fut pas d'abord sans causer de bien compréhensibles hésitations. Néanmoins les motocyclistes s'y familiarisèrent rapidement, risquèrent magnifiquement leur chances, et, nous donnèrent, avec le spectacle de luttes ardentes, d'excellentes performances individuelles.

Finalement, ce fut la *Mondiale* qui se tailla la part du lion en enlevant successivement la palme en 600 cmc. seniors (Fondu), en 350 cmc. (id.) (Schouppe) et en 250 cmc. (Fondu).

Il est toutefois à noter qu'en 600 cmc. seniors Bentley, sur Gillet-d'Herstal prit nettement la tête au début, rétrograda pour ennui de bougies, puis remonta encore de la dernière à la seconde position.

Mentionnons aussi la course méritoire de Schouppe qui, bien, que blessé, réalisa l'exploit d'infliger à Breslau sa première défaite de l'année;

La catégorie sidecar fut l'apanage de René Milhoux, sur Gillet-d'Herstal, après une démonstration très significative ; tandis que MM. Vilain XIII et Charlier s'attribuaient respectivement les meilleures places juniors en 350 et en 600 cmc. Voilà succinctement quelles furent les principales péripéties d'une belle épreuve entre toutes.

GEORGES DETAILLE.

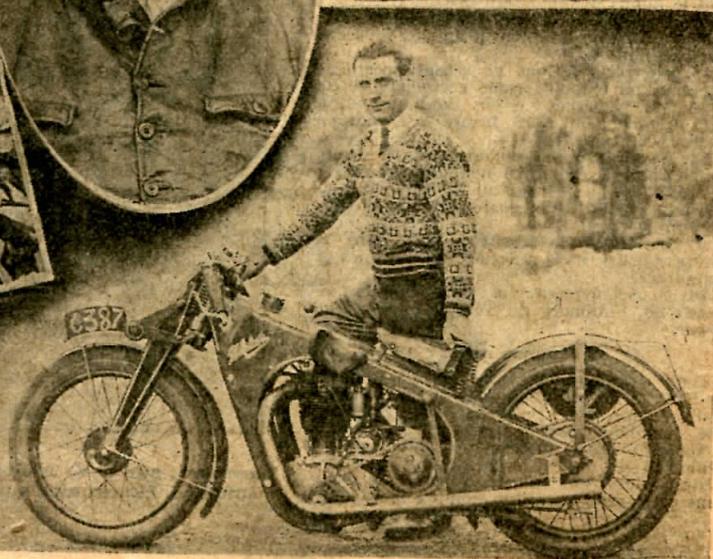
Le comte Raoul Vilain XIV qui s'est affirmé comme un des meilleurs juniors belges au cours de cette saison.

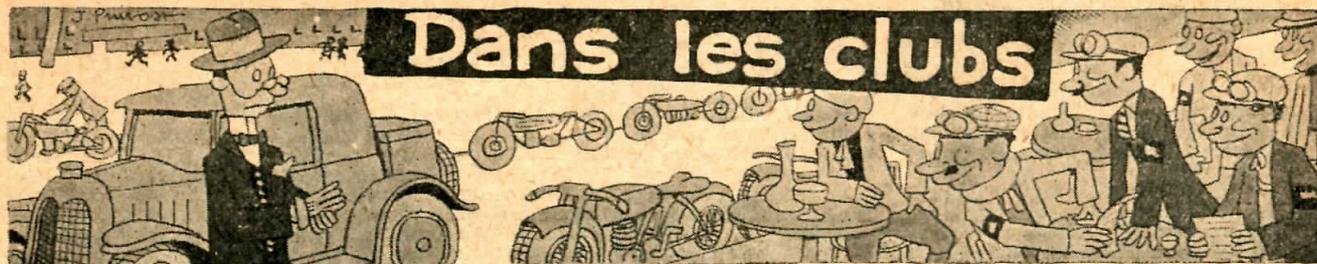
en bas :

Jules Fondu, sur la *Mondiale*, vainqueur en 350 cc et 600 cc au Grand Prix de la Woluwe et nouveau recordman de Belgique du kilomètre lancé dans les deux sens réalisant plus de 128 moyenne en 250 cc.

Le Bruxellois Demeuter, champion de Belgique sur prairies, vainqueur toutes catégories motos du Meeting des Routes pavées. A côté de lui, M. Van Geert, le constructeur des motos Rush.

Omer Schouppe, qui, sur la *Mondiale* 350 a remporté un succès incontestable au dernier Grand Prix de la Woluwe.





### Un Interclubs

#### M. C. de la Seine

Voici, dans ses grandes lignes, le règlement de l'Interclubs organisé pour le 25 novembre.

1° *Parcours*, 224 km.  
Versailles-Houdan 42, Dreux 19, Nonnancourt 13, Verneuil 21, Brézolles 13, Châteauneuf 18, Chartres 25, Maintenon 19, Rambouillet 22 et Versailles 32.

2° *Contrôles*.

2 fixes : Verneuil et Chartres (horaires).  
2 secrets.

3° *Moyennes*.

Minimum imposé pour moto

175 cmc. 36 ;

250 cmc. 42 ;

350 cmc. 48 ;

500 cmc. et plus, 52 ; 3 roues, 48.

Pour cyclecars et voiturettes : 4 roues, 55.

Chaque concurrent devra donner au départ, sous enveloppe cachetée, la moyenne qu'il désire prendre.

4° *Départs*, de minute en minute.

Par tirage au sort  $\frac{1}{2}$  heure avant le départ.

5° *Pénalisations*.

1 point par seconde d'avance ou de retard sur la moyenne désignée.

Les points seront calculés de la façon suivante :

1 du départ au 1° contrôle secret

2 du départ au 2° contrôle secret

3 du départ à l'arrivée.

Les contrôles secrets ne pourront se trouver à moins de 10 km. du départ ou de l'arrivée.

6° *Lieux de départ et d'arrivée*.

A 200 m. de la Grille de l'Orangerie, direction Saint-Cyr.

Sous peine de pénalisation de 50 points, il sera interdit de s'arrêter en vue des contrôles d'arrivée.

7° Les concurrents s'engagent à n'exercer aucun recours contre le M. C. Seine et devront être assurés aux tiers pour 100.000 francs.

8° Le classement se fera par équipes, les équipes se composant de 3 membres désignés à l'avance.

En cas d'*ex-aequo*, l'équipe ayant le concurrent le moins pénalisé sera classée 1<sup>re</sup>.

9° La coupe challenge deviendra la possession du club vainqueur 3 années consécutives ou non.

10° Les réclamations ne seront acceptées que sous enveloppe fermée accompagnée de 10 francs (restitués en cas de bien-fondé).

11° Engagement : 10 francs par équipe (sans limitation).

12° La clôture des engagements à droits simples est fixée au 15 novembre à midi ; à droits doubles, jusqu'au 20 novembre à midi. Le cachet de la poste à défaut en faisant foi.

13° Les résultats seront publiés dans la presse sportive avec mention des marques et cylindrées.

14° Renseignements et engagements au siège : 30, Faubourg du Temple ou à *Moto Revue*.

#### A Monaco aussi

Il n'y a pas de Club Motocycliste à Monaco. La F. F. M. a l'idée d'en créer un groupement. Entre temps, nous recevons de M. Salvetti, une demande pour former un groupement. Il remarque, avec justesse, que Monaco est dépourvu de toutes organisations motocyclistes, alors que plusieurs coureurs sont dans cette ville, et qu'un nombre incroyable

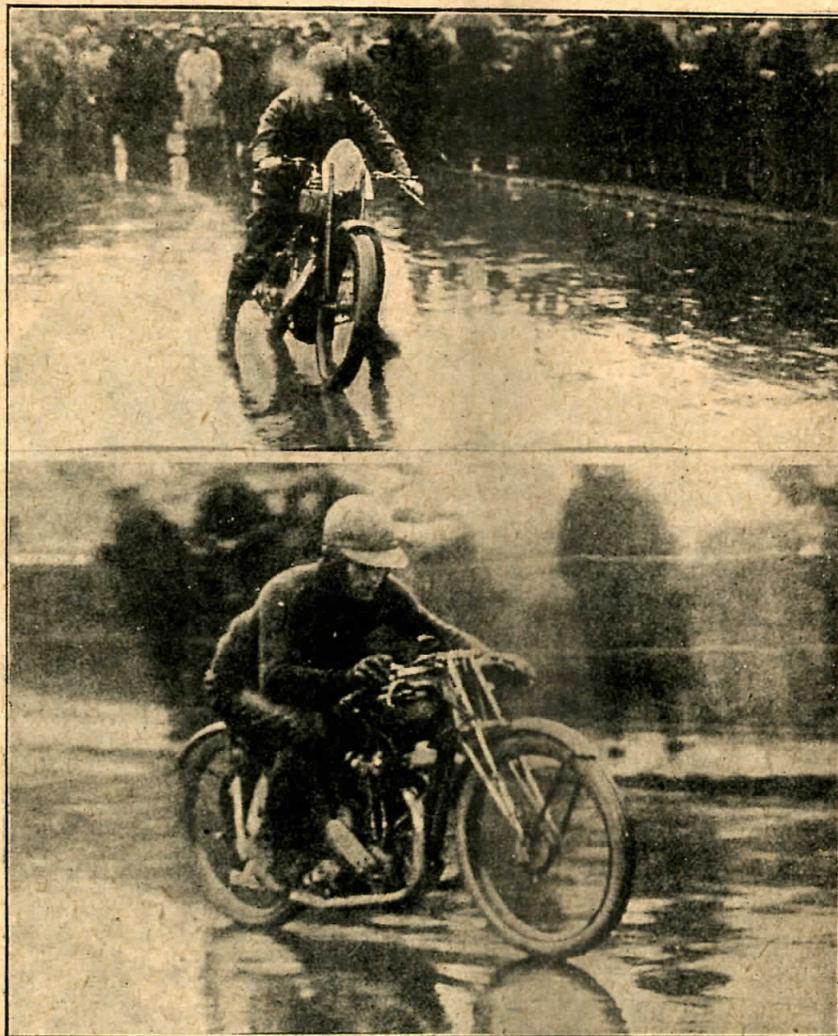
d'usagers de la motocyclette a surgi ces derniers temps. Mieux, cette lettre est contresignée de noms bien connus : Guirnara, Chéret, Bullton, qui, eux-mêmes, demandent que Monaco soit doté de son Club Motocycliste.

#### La faune motocycliste augmente

La-bas au Maroc, un nouveau club s'est

créé qui a pris nom « Les Lévriers » à Rabat. Dès la première réunion, 35 motocyclistes répondent à l'appel du Comité : c'est un beau début. Croyez-vous que les Marocains se désintéressent de ce qui se passe à Paris : non, certes, si nous remarquons que nous avons aperçu dans les stands du Salon le président du nouveau club, venu spécialement du Maroc.

#### A GOMETZ-LE-CHATEL LE 28 OCTOBRE



Lambert, sur D.S. Malterre 1.000 cmc: JAP. est le grand vainqueur de la journée. Hommaire sur Monet et Goyon est victorieux dans sa catégorie.

### Un banquet réussi

Le M. C. des Hirondelles dont le siège est à Malakoff est un club à buts bien limités : faire de la moto en distraction, entre gens choisis, corrects et avec le maximum de satisfaction. MM. Valiquet et Decressy, les présidents, ont en outre, une remarquable compréhension de leur but en maintenant à cent le nombre des adhérents et en donnant un numéro d'ordre à chacun des postulants. Le résultat est que le club de Malakoff-Montrouge est d'une telle qualité qu'on n'hésite pas, dans les bons milieux de la moto, à frayer avec de si corrects motocyclistes. Et voilà comment, le 27 octobre, les cent invités du banquet, redisons pas encore annuel puisque c'était la première fois, se retrouvaient autour de leurs présidents. A ce banquet, très bien organisé et d'une bonne gaité assistaient différentes personnalités motocyclistes : *Moto Revue* avait tenu à déléguer son secrétaire-général dont le don d'ubiquité est connu puisqu'on le rencontre partout où il y a motos. A la présidence du banquet, M. René Gillet, le constructeur montrougien, accompagné de son fils aîné, avait accepté de venir : à noter qu'une telle présence est un événement pour qui sait combien le « père de la moto » est difficile à acquérir dans de telles réunions : n'est-ce pas un témoignage éclatant en faveur des Hirondelles ? une allocution improvisée et anecdotique de M. René Gillet sur la fabrication de sa première moto, si tant on peut ainsi l'appeler, captiva l'assemblée. Nous vîmes aussi à cette réunion le « juif errant » Robert Sexé, accompagné de sa femme et qui de son côté, offrit avec humour quelques histoires piquantes sur son raid fameux. Nos amis motocyclistes de chez Monet et Goyon, Debaisieux et Dubois, le Sixdayman d'Hiver, entretenirent aussi une gaité de bon aloi. Le bal qui suivit permit aux dames une allure endiablée car les hommes dominaient. Puis, le matin, après une générale « soupe à l'oignon » ce fut l'envolée de tout le club vers la capitale, au Grand Palais, et l'envahissement des stands par une horde bariolée de cotillons à la grande frayeur de tranquilles vendeurs de ces stands.

### Un lieu bien nommé...

est celui où vient de se créer un nouveau club, qui compte déjà une trentaine de membres. Le M. C. des Rigollots tient ses assises au lieu-dit : les Rigollots, à Vincennes, donc titre tout désigné et ce, d'autant mieux que ceux qui le composent ont la prétention de ne vouloir point engendrer la mélancolie. Leur but : des sorties, de l'amusement. Leur insigne : un escargot. Cet animal, symbole de la lenteur, signifie, non pas que l'on roulera à 5 kilomètres à l'heure, mais bien avec une sage prudence, ce qui vaut mieux, d'ailleurs dans les sorties collectives. Les motocyclistes isolés, qui demeurent du côté des Rigollots, n'ont qu'à se présenter le 1<sup>er</sup> jeudi de chaque mois, à Vincennes, au siège, où se tient la réunion du M. C. des Rigollots. Ils y trouveront le meilleur accueil.

### Une épreuve d'hiver motogargantuesque

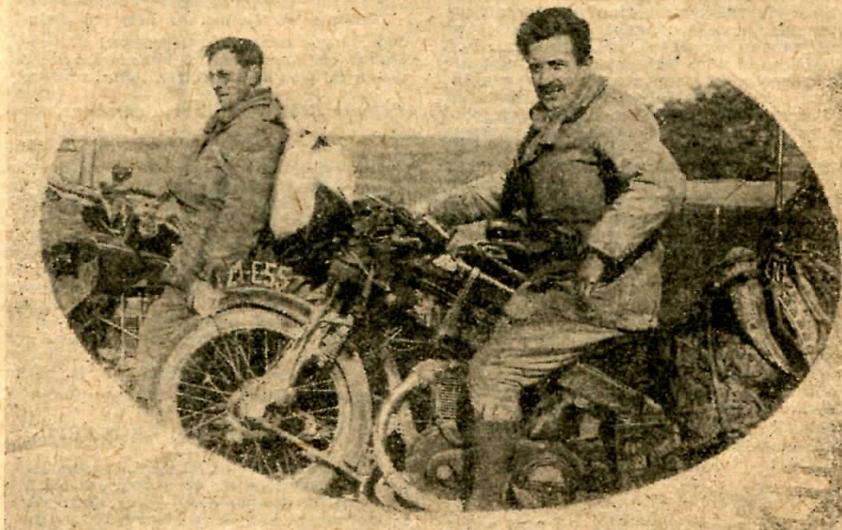
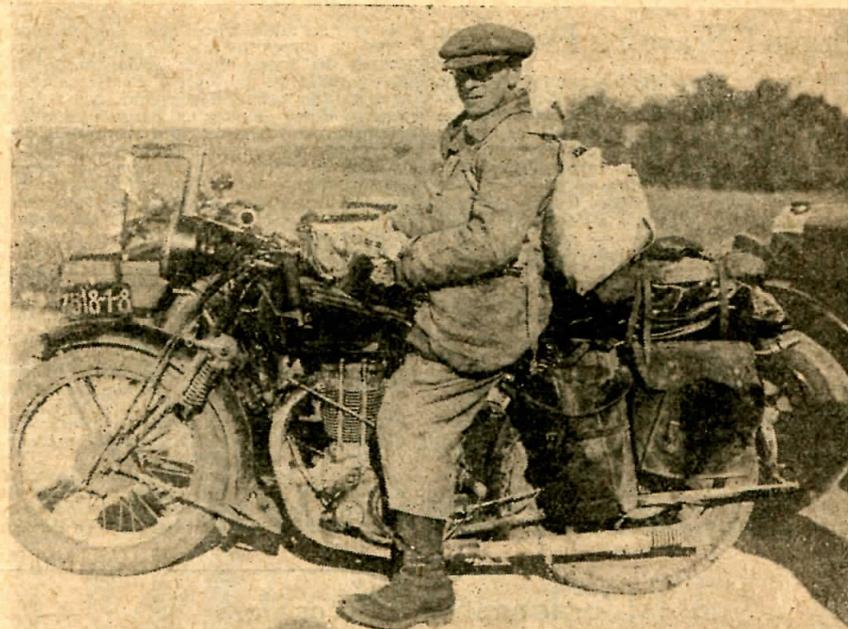
Après une éclipse de plusieurs mois, causée principalement par le déplacement d'une partie importante de ses membres, le Moto Club de Versailles vient de rouvrir ses portes. La mauvaise période par laquelle vient de passer ce groupement est heureusement terminée à ce jour, et nous en sommes particulièrement heureux. Il était, en effet, pénible de voir une ville aussi favorisée que Versailles, où se donnent les départs et où se jugent les arrivées d'un grand nombre d'épreuves (ne citons en exemple que Paris-les Pyrénées-Paris) posséder un Club qui n'existait plus que de nom. Nous souhaitons longue vie et bonne chance au groupement régénéré, qui invite tous les fervents de notre sport (et ils sont nombreux dans sa région) à assister à la prochaine réunion qui aura lieu le jeudi 8 novembre 1928, à 21 heures, au siège social, 1 et 3, rue Georges-Clemenceau.

Et comme la pratique de la moto n'exclue pas le goût de la bonne chère, Versailles ouvre dès maintenant la liste des engagements pour son épreuve d'hiver, qui se disputera le samedi 8 décembre, à 20 h. 30, autour d'une bonne table, au restaurant du Chapeau-Gris. Que les tristes et les moroses s'abstiennent, mais que ceux qui aiment la joie... et le bon vin, viennent nombreux à ces agapes. Voilà leur plus cher désir.

### Ah ! le psychologue...

Nous aimons beaucoup ceux de nos lecteurs qui relèvent les coquilles, les fautes, voire les erreurs qui glissent malgré tout le soin que nous mettons dans l'élaboration, rapide certes ! de chacun des numéros de *Moto Revue*. Ils prouvent qu'ils lisent attentivement nos colonnes et sont aussi des motocyclistes avertis. Remarquez que souvent leurs remarques n'ont pas été inaperçues de nos services, mais nous sommes à la merci de tant d'impondérables que nous sommes les premiers à « ficher » ces erreurs quelquefois si visibles et que nous ne jugeons pas utile de rectifier. M. Verguin, de Brav, nous écrit coquettement : *Je serais curieux de savoir comment Robert Sexé, parti de la porte Maillot sur simple tube, a trouvé le moyen de greffer un 2<sup>e</sup> tube à son moulin en cours de route ! Peut-être y a-t-il eu génération spontanée ?* Dans de pareilles remarques, il devient évident qu'une rectification s'impose qui justifie la correction des intéressés. La raison

en est simple : tous ceux qui ont accompagné Sexé au départ ont été avisés du fait ; Sexé avait fixé au 22 juillet son départ de Paris. La moto double tube partie d'Herstal était retenue à la frontière. Sexé jugea qu'il ne devait pas modifier son horaire, se fit correctement photographier au départ avec le simple tube, fila directement à Herstal où il lui fut remis une nouvelle double tube prise dans le tas et fila vers le Pôle. Nos documents ont été soigneusement repérés dans ce sens et toute la presse et les motocyclistes présents avaient été officiellement avisés du fait. Donc Sexé a fait 25.000 kilomètres sur la même machine, la double tube, et 300 kilomètres avec la simple : il est vrai que pour venir au départ, il avait chevauché sur sa 350 cmc. Tour du Monde : ci 17 kilomètres supplémentaires. Nous ne voyons pas que ces 317 kilomètres nécessités par les circonstances puissent, tout comme la traversée de la Méditerranée sur un cargo, diminuer la portée du raid de Sexé ! Bien au contraire !



A Hermanstaadt, rencontre de Sexé sur sa Gillet Herstal, revenant du Pôle Nord, et de Hector du Jaquièrre, du M. C. Asniérois sur sa C. P. Roléo lors de son raid Paris-Vienne-Bucarest. Le hasard fut seul en jeu en l'occurrence.

## EN MARGE DE MOTO REVUE

## Un Confrère bien mal loti ...en rédacteurs motocyclistes



L'illustration est un chef-d'œuvre de la production d'édition française et son zèle pour porter aux confins du monde le bel esprit et la belle facture française est magnifique. Cependant s'il possède dans sa salle de rédaction des auteurs absolument pétris de leur sujet, il a, et il ne faut pas trop lui en vouloir, une main un peu lourde lorsqu'il aborde des sujets nouveaux : depuis peu en effet,

notre confrère s'est envolé vers la motocyclette, l'un des faits saillants du jour. Il a bien raison d'intéresser ses lecteurs sur ce sujet nouveau mais un peu inconnu d'eux. Mais lorsque pour ce faire il s'entoure de gens au nom peut-être illustre en d'autres rubriques mais « parfaite ignorants » de la matière motocycliste, non seulement il se fait du tort mais fait croire à une pauvreté excessive des textes à offrir à ses

lecteurs. Les rédacteurs aussi et plus compétents que les siens en moto ne manquent pas et nous les lui signalerons volontiers : mais de grâce qu'il évite à nos jeunes gens les levées de boucliers comme nous avons déjà signalé :

### Bravo ! Bravo !! Bravo !!!

Bravo pour la réplique à Baudry de Saulnier au sujet de son article ridicule dans *L'illustration*. Mais dans le numéro de cette semaine il y a encore un article bien plus blessant au sujet des courses féminines motocyclistes en Angleterre. La moto est attaquée d'une façon honteuse et j'espère que vous ne laisserez pas passer ça sous silence.

Abonné 83 118.

#### « Et *L'illustration* continue »

Comme vous, j'ai été étonné par l'article de Baudry de Saulnier paru dans le numéro du Salon, de *L'illustration*. Mais ce même hebdomadaire vient de faire mieux dans son numéro du 13 octobre et dans un article signé « Le Semainier » et intitulé « Amazones modernes. » Il s'agit d'une photo prise en Angleterre de concurrentes d'une course de motocyclettes. Et ce prétexte suffit pour partir à fond contre la motocyclette. Voici quelques extraits de cet article au cas où, à *Moto Revue*, on l'aurait laissé échapper.

« La motocyclette, monture ombrageuse et pétaradante, qui emporte son écuyer dans un nuage de poussière et de fumée... » Où a-t-il

vu que la moto faisait plus de poussière et plus de fumée qu'une auto ? Et pourquoi fait-il du nuage de poussière un attribut inséparable de la moto ? Peut-être croit-il que c'est la moto (cet engin qui vient de l'enfer comme disait Baudry de Saulnier) semblable à un démon malaisant qui fabrique la poussière et la dépose sur les routes.

Et il continue : « Il n'est même pas possible de conserver à cet instrument la netteté et la finesse de lignes d'une bicyclette bien vernie, aux nickels éblouissants. L'outil est brutal et sans grâce, avec des caprices et des sautes d'humeur déconcertantes. S'en servir implique un certain dédain de l'opinion et un mépris volontaire de la civilité puérile et honnête. Traverser furieusement (sic) les rues (dans quel sens) en empoisonnant l'atmosphère (tout à l'heure c'était la poussière et la fumée, voilà maintenant le poison) et en exaspérant les passants par le bruit d'une fusillade nourrie est un acte qui soulève inévitablement une vague de réprobation qui laisse derrière le motocycliste un long sillage de rancune (ça c'est mêlé de poésie à la noix de coco et de clichés trop employés) ».

Après trente ans d'automobilisme, au moment où le véhicule à moteur tend de plus en plus à devenir un boudoir où une femme jouit du même confort que dans sa demeure

et ne renonce ni aux bas de soie ni aux toilettes légères, ces honorables dames (les concurrentes de la course féminine) reviennent délibérément à la période préhistorique (?) de la locomotion sans chevaux ou les chauffeurs, pour affronter des vitesses de 20 km. à l'heure, s'empaquetaient dans la fourrure et le cuir... Comment le sexe faible, qui d'ordinaire se targue non seulement d'être toujours à la page, mais de devancer la mode, a-t-il pu consentir à un tel anachronisme et se résigner à une pareille régression !!! Et on écrit cela à la veille de l'ouverture du Salon de la moto. Le signataire de cet article est peut-être très qualifié pour discuter littérature ou politique mais qu'il se mêle de ce qui le regarde. S'il croit ainsi faire de la réclame à son journal dans les milieux motocyclistes ! Voilà un journal comme *L'illustration* qui est lu dans le monde entier et qui, au moment même où la construction motocycliste française commence à s'avérer redoutable pour la construction étrangère, écrit des erreurs qui auraient à peine été excusables il y a six ou sept ans.

J'attends votre numéro du Salon : il me semble difficile de faire mieux que le numéro de l'année dernière véritable régal.

François JEHAN.  
étudiant n° 79.597

## L'ordonnance épiscopale...

L'ordonnance de l'archevêque de Rouen a soulevé la désapprobation de nombreux normands, non seulement dans le clergé pratiquant ou non de la moto, mais même dans les fidèles qui nous écrivent en grand nombre leur surprise et leur stupeur pénible. L'impression générale est que le secrétariat de l'archevêché est très mal renseigné et a pris une décision hâtive ou intéressée et grosse de conséquences... morales. Ces lettres portent l'empreinte du respect dû au pasteur et de l'obéissance passive à laquelle toute religion contraint ; cela ressort des demandes qui nous sont faites de « marquer le coup » ; toutes se terminent par le désir de ne pas voir figurer le nom du protestataire ; nous accédons à ce vœu et ne commenterons pas la portée néfaste du décret.

Inutile de dire que nous recevons aussi un nombre plus important encore de critiques galement acidulées d'adversaires ; notre rôle étant de nous en tenir du seul point de vue « motocycliste », nous en extrayons, si nécessaire, les bonnes idées sans peser sur une polémique déjà triste par ailleurs.

Voici, dans leur teneur, quelques idées du clergé normand telles qu'elles nous parviennent :

Cet ecclésiastique

Je vous envoie cet entrejeilet, s'il vous parait intéressant pour *Moto Revue* ? Je vous demande instamment de ne pas livrer mon nom. Ce serait une catastrophe. On a ainsi défendu autrefois la bicyclette au clergé. Depuis elle a fait du chemin... La moto est la quarante chevaux du gratte-la-terre ! Elle en fera aussi...

Ici cette boutade sur une vieille ballade

Comme au temps au bon roi Jean !

Ohé ! curés normands, rêvez-vous d'Yvetôt, Du roi, sur son bourri ?.. Vous lâchez la moto... Vous, les gars de la guerre.. ! Ah ! voyons, que

[diantre, La foire Saint Romain (1) l'avez-vous, dans le [ventre ? Jean des Pignons.

Celui-ci est un gros commerçant normand qui se trouve touché par la publication, dans les quotidiens, d'une telle ordonnance qui sort, semble-t-il, du domaine spirituel et atteint des intérêts privés dans l'industrie et le commerce, portant un grave préjudice, car l'opinion catholique se trouve mise en face d'un problème et d'une solution faussés sur le principe ; c'est une thèse curieuse aussi et qu'un Syndicat industriel semble devoir reprendre devant les tribunaux civils, d'après un autre mot reçu.

Celui-là aussi, industriel de la région,

#### ELECTRICIEN DE LA MARINE

20 ans de navigation, recherche situation dans une usine pour entretien général. Connaissant force, lumière, sonneries, etc. M. Quevarec, 60, rue de Passy, Paris.

(1) La grande foire de Rouen, qui se tient actuellement.

s'étonne d'une telle main-mise sur l'opinion avec des arguments erronés.

Veuillez trouver ci-inclus article que je découpe dans un journal quotidien du Havre, Le Havre - Eclair, paru dans son numéro d'hier, dimanche 21 octobre, en 2<sup>e</sup> page.

Cet article est la reproduction d'un avis paru dans le dernier bulletin religieux du Diocèse de Rouen qui se rapporte à l'interdiction aux Prêtres de la motocyclette.

Je suppose que ce bulletin est un journal corporatif qui n'est pas lu par la masse, mais étant donné qu'un journal quotidien important dans une région, se permet d'en donner connaissance et même plutôt une publicité, puisque de tout le bulletin il ne relève que la nomination des Prêtres et cet article « Interdiction de la Motocyclette » ; il me semble qu'il y a là un tort certain fait à l'extension de ce mode de locomotion économique et populaire qu'est la motocyclette, lorsqu'on répète que les accidents y sont fréquents, presque toujours graves, souvent mortels.

Peut-être possédez-vous des statistiques qui prouvent le pourcentage des accidents par rapport au nombre des motocyclettes en circulation, de façon à pouvoir répondre à cet avis et il me semble qu'il serait bon que vous répondiez à cet article ; nous demanderions au Havre-Eclair d'insérer ce dernier comme il a fait pour celui du bulletin religieux.

Pour nous, comme nous le disons ailleurs, nous espérons qu'il y a eu malentendu sur de fausses données et que la publicité insérée par les journaux a dépassé les prévisions diocésaines ; notre rôle est de protester sans engendrer de polémique risquant de dévier en un sujet aussi délicat, et nous souhaitons vivement que l'accord se fasse rapidement.

M. ADAM.



## 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

# 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<sup>m</sup>/<sub>m</sub>; 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)

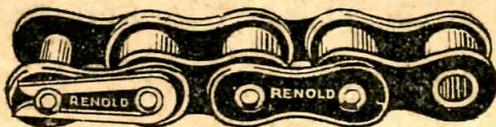
" Nous livrons un dispositif permettant l'éclairage " à l'arrêt d'un feu de position et pouvant servir de balladeuse.

Prix Frs ..... 60: -

" Nous nous chargeons de la pose de notre équipement complet sur toutes les motocyclettes "

Prix du montage Frs .... 10. -

" Nous avons étudié 40 montages différents, livrés complets, prêts à poser "



## MOTOCYCLISTES !...

LA CHAÎNE RENOLD EST LA MEILLEURE

SA RENOMMÉE EST UNIVERSELLE

- ELLE ÉQUIPE LES MARQUES -  
LES PLUS RÉPUTÉES DU MONDE

QUAND IL VOUS FAUT UNE NOUVELLE  
CHAÎNE, MONTEZ UNE RENOLD, AVEC  
LAQUELLE VOUS N'AUREZ AUCUN ENNUI

*Demandez-la à votre Agent de Motos*

Tarif et notice N° 1027, franco sur demande

à **RENOLD CHAINS Ltd**

14, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET

## COUVREZ-VOUS DONC...

Aussi bien pour la pluie, le  
froid, la neige et pour vous  
protéger des chutes, le  
**MANTEAU de CUIR**  
vous est **INDISPENSABLE**

## LA FABRIQUE LEGRAND

12, Rue Saint-Gilles, PARIS (3<sup>e</sup>)

vous offre aux **PRIX de GROS** des manteaux de  
cuir hommes et dames, de  
qualité irréprochable, de  
coupe soignée et élégante  
à partir de **350** francs

Vous trouverez aussi dans les mêmes conditions  
avantageuses, *gants et serre-tête* en cuir à **28** fr.  
**LA VESTE CANADIENNE**, que tout moto-  
cycliste doit posséder, est la grande spécialité de la  
maison qui vous en offre un choix incomparable.

*Conditions réservées aux lecteurs de Moto-Revue*

## Motocyclistes . . !

LA CÉLÈBRE MARQUE

# JEAN THOMANN

Vois présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

4 temps à culbuteurs, réservoir et pneus "Ballon", siège arrière fixe et surbaissé

**1**ère de la Fabrication Française par son esthétique, sa conception mécanique, sa robustesse et sa tenue de route

Du 25 Octobre au 4 Novembre, Stand n° 23 Grand Palais, Grand Nef à droite de l'entrée principale

Livraison par ordre d'inscription à partir de Janvier 1929

### VENTE A CREDIT EN 10 MOIS

par tous Agents de la Marque et renseignements gratuits sur demande

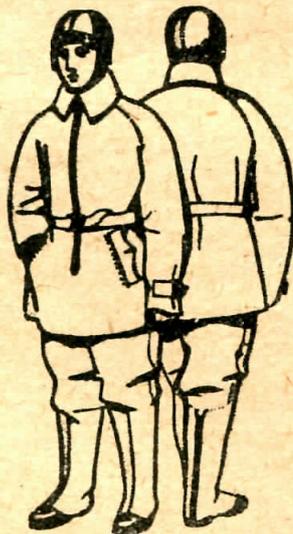
Société Anonyme des CYCLES et MOTOCYCLES JEAN THOMANN  
Établissements A. Fauvarque, 4-6-8, Rue Colbert,  
Montreuil-s/-Bois (Seine) - Téléphone : Avron 03-66

## 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

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

*Vous augmenterez  
vos moyennes avec*

LES BOITES DE VITESSES

*C. Picard*

qui sans TRANSFORMER

LES CADRES

se monteront sur  
toutes motos

ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent être graissées  
à la Kervoline

Demander la notice M. R.  
envoyée gratis

C. PICARD

26, rue Carnot,  
COURBEVOIE (Seine)



Pub. G. SWEERTS

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

Après les

COURSES DE CÔTE DE CHATEAU-TIERRY  
ET DES 17 TOURNANTS

A. Lambert sur DS 1000 cmc., remporte,  
à Monthlery, les trois manches des Motos  
bolides, 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup>)

# Velocette

EST BIEN LA MOTO  
DES CHAMPIONS...

Tourist Trophy Anglais

1<sup>er</sup> BENNET sur VÉLOCETTE  
2<sup>e</sup> WILLIS sur VÉLOCETTE  
5<sup>e</sup> HICKS sur VÉLOCETTE  
(Moyenne horaire : 110 kil.)

CHAMPIONNAT DE BROOKLANDS

HICKS battant 350, 500 et 1.000 cc. (Vitesse horaire : 166 km. 300)  
La VÉLOCETTE de Série est terriblement vite.

EST AUSSI LA MOTO DES RECORDS...

— puisque le 2 Octobre —  
à MONTLHÉRY, elle bat

## 47 RECORDS du MONDE

— de 350, 500 et 1.000 cmc. —  
AVEC UNE MACHINE DE 350 cmc.

HICKS sur une 350 cmc. VÉLOCETTE, bat les records des 5 km. et 5 miles; le premier, à 172 km. 182; le second, à 172 km. 028. De plus, continuant son effort sur le départ arrêté, HICKS, sur la même 350 cmc. VÉLOCETTE, bat le record des 10 km. et des 10 miles; le premier, à 164 km. 895, le second, à 167 km. 377. Le record de l'heure, à 161 km. 500.

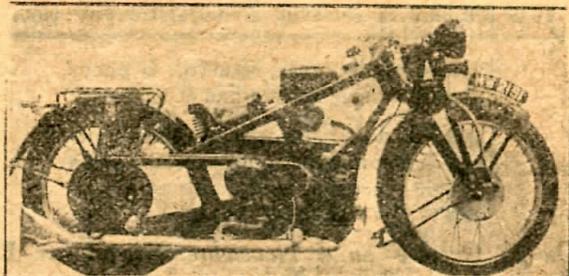
LIVRE SES MOTEURS DE COURSES  
SUR SES MACHINES DE SÉRIE. -

ORLÉANS-ACCESSOIRES 7, Place de la Porte d'Orléans. PARIS (14<sup>e</sup>)  
Agent Général pour la France et les Colonies  
GRAND PALAIS - STAND 32 - GALERIE J

L'OMNIUM-EXPORT 186, Elythe Road 186  
à LONDRES

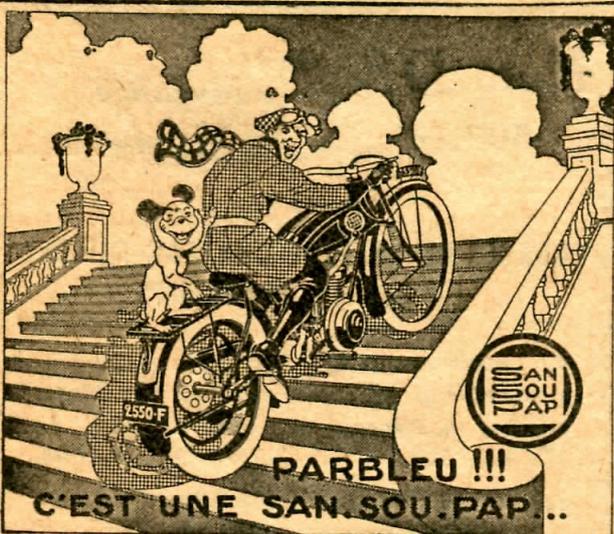
PRÉSENTE

## L'ASCOT-PULLIN



Blo-moteur 500 cmc., 4 temps, Culbuteurs enfermés, 3 Vitesses, Chaîne sous carter, C.d.re monobloc, Roues amovibles interchangeable, Freins hydrauliques, Éclairage électrique, Équipement de bo.d complet.

Au SALON : Stand LORRIOT N° 71, Grande Nef  
ET TOUS RENSEIGNEMENTS :  
LORRIOT. 57, Avenue Marceau - COURBEVOIE (Seine)



## LA MOTO QUI DURE

Catalogues illustrés et Conditions de vente en 12 mois, sur demande

# MOTEX

154, Boulevard Haussmann - PARIS (8<sup>e</sup>)

**SAKER** 33, Rue Anatole-France **SAKER**

LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

BELLE TANDEM  
- REPOSE-PIEDS -  
PROTÈGE-JAMBES  
GRIPPE-GENOUX



BREVETÉ  
S.G.D.G.

SACCOCHES — TROUSSE COFFRE,  
SAO TOURISTE, BOITE à CHAMBRE  
& AIR — PORTE-BOUGIE

FABRIQUE LA PLUS IMPORTANTE

D'ACCESSOIRES

pour

MOTOCYCLETTES





# 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 du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.



### MOTOS

Alcyon 250 cmc., mot. J.A.P., pneus ball., entier. équip., type touriste, sort. sept. 27, 2.800 fr., urgent. S'adr. : M. Jacquet, 10, avenue Emile-Zola, Paris (15°).

B. S. A. 250 cmc., grais. s. press., 2.300 fr.; Triumph 500 cmc., type H, 3 vit., 2.000 fr.; F. Diamond 250 cmc., grais. sépar., 1.900 fr.; Peugeot 175 cmc., bloc-mot., 1.700 fr.; Vélo-mot. Armor 1 CV, débray. ch.-ch., 550 fr. Ces occas. sont en excel. état tous rapports, à saisir de confiance. Vattier, 14, rue Pall-Kao, Paris (20°).

D. F. R. 350 cmc., 4 tps, 4 vit., pneus ball., état neuf, à céder au plus off. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15°).

## WILLIAM

2, Rue Dazobry 61-DENIS. Tél. 701

Ses avantages spéciaux

Agence TERROT et MONET

Départ service milit. vend moto D. F. R. 4 CV, 350 cmc., mot. Train, pneus 700 x 80, carbur. Amac, 2 mon., boîte Albion 3 vit., éclair. élect. Rosengard, 3.000 fr., à débat. Tél. pr rend.-vous : Gilbert, Littré 89-69.

Dollar 4 CV, culb., ballons, très bas prix. J. Poupponneau, 15 bis, rue Raflut, Clichy (Seine).

D. S. 500 cmc., parf. état, avec tan-sad, pn. ball., 3.500 fr. Robert, 21, rue Tlemcen, Paris. D'Yrsan moto, mot. Train, 2 vit., absol. neuve, valeur 2.500 francs, à vend. 1.200 fr., 175 cmc. Jean Lefebvre, 13, pl. de la République, Paris (3°).

F. N., belle moto 4 CV, 350 cmc., état neuf, ball., éclair. élect., tan-sad, essais, 4.200 fr. Facilités paiement. M. Alex, 104, av. Villiers, Paris.

F. N., Saroléa, Gillet-d'Herstal, Gnome et Rhône, Rovin, Moto-

## 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

## PIÈCES FRANÇAISES

Adaptables aux Moto-cyclettes type Armée

### B. S. A. et TRIUMPH

EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE  
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRE

F. DELAUNAY 62, Rue Rochecouart, PARIS  
Téléphone : TRUDAINE 1838



## 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, 6, r. Franklin Pré-St-Gervais, Seine

confort Triumph, occas. garant., depuis 1.200 fr. Laurent, 140, rue des Clarettes, Rouen.

F. N. 500 cmc., culbut., pn. ball., mod. 27, exc. état, acces., out. compl., 5.800 fr. Pumelle, 21, rue Jean-Jaurès, L'Hay-les-Roses (Seine). Tél. : 7.

F. N. M. 60, grand sport, équip. compl., 715 x 115, très bon état. Métayer, 158, Grande-Rue, Chaville (Seine-et-Oise).

Ingénieur partant colonies, vend moto F. N., 4 cyl., type 700, 6 HP, an. 1920, mais peu roulé, état garant. neuf, avec side-car, cap., par-brise, phare, compt. Stewart; accept. toute offre raison. Hilaireau, 71, rue Jules-Guesde, Levallois.

F. N. M. 70, état de neuf, acces., bas prix. René Tombe, 10, rue Marius-Dumont, à Franconville (Seine-et-Oise).

Gillet-d'Herstal 350 cmc., 2 tps, tan-sad, bon état, prix bas. Rollin, 6, rue de Poissy, Paris (5°).

Gillet-d'Herstal 350 cmc., nouvel. révisée, 3.800 fr. Muller, 35, rue Saint-Dominique. Tél. : Littré 20-04.

## PARIS-MOTO

Achète — Echange  
toutes Marques Motos

78, Avenue des Terres - PARIS

Gnome 5 CV, sp., compét., compl. équip., parf. état gar., 5.200 fr. ou échange pour 5 CV, 27 x 4 1/2 ou Morgan, essais à volonté. Hinker, Champagne-sur-Oise (Seine-et-Oise).

Bes. arg., vend moto Gnome 250 cmc., roulé 2.000 km., au plus off. Lenormand, 24, rue de la Fraternité, Colombes.

Gnome et Rhône D 4, 500 cmc., état neuf (3.000 km.) équip. élect. compl., compt., montre, etc., au plus offrant. Ecr. : M. Ruel, 43 bis, av. de Châtillon, Paris.

Indian solo, belle mach., com. nve, 3 b. phares, compt., klaxon, pn. confort, cause départ. Morlet, 50, av. d'Orléans, Paris.

Le Grimpour 175 cmc., 2 vit., état neuf, 950 fr. Clavilier, 52, boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Le Grimpour 175 cmc., saisis de suite, 2 CV, boîte Albion, 3 vit., Mag., out., pn. 650 x 65, à débat., 1.400 fr. Louis, 24, rue Montmartre, Paris.



# 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 cm. . . . . 12.000 fr.

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

# MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1928

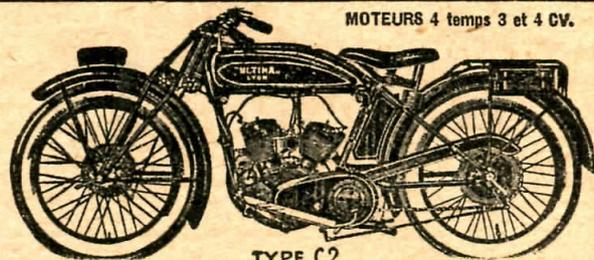
ENNEMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

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..... »

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

**E. BILLION, Constructeur** - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax  
 LYON (6<sup>e</sup>)

Téléph. VANDREV 02-04 | Télégr. ULTIMA-LYON | Chèque postal n° 154-61 Lyon



MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.

Magnat-Debon sup. 175 cmc. sport, type P. Nice 28, 85 km.-h., gr. Catalem, plus de 1.000 fr. d'accès. de marq., pn. ball. 25 x 3, fr. s. tamb., filtr. air, amol., tan-sad Terry, compt., rétrov., avert. rotor, sac., etc., le tout com. neuf, ess. à volonté, 3.200 fr. Gateau, 11, rue Elysée, Ménilmontant (20<sup>e</sup>).

Matchless 250 cmc., avril 28, arbre à cames en tête, tr. rapide, com. nve, 6.800 fr. Ecr. pour rend.-vous à J. P. Zambaux, 38,

Agence et Stock complet  
 - de Pièces détachées -

MOTOBÉCANE,  
 MOTOCONFORT, MONET-  
 & GOYON, FN

Agence :

GILLET-HERSTAL  
 SAROLEA, CLEMENT

Dépôt

Chânes : RENOLD et  
 BRAMPTON ;  
 Huiles : CASTROL et  
 KERVOLINE ;

Stock : Pièces Moteurs J.A.P.  
 Stock : Boîtes ALBION.

A. PRÉVOST

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

boul. Marbeau, Paris (16<sup>e</sup>).

Monet et Goyon 350 cmc.,  
 Maq. 1927, Burmann, éclair.,  
 tan-sad, compt., toute équip., au  
 plus offr. Bourdin, 26, rue Fré-  
 micourt, Paris (15<sup>e</sup>).

Monet et Goyon 250 cmc.,  
 mot. Villiers, parf. état, toute  
 équip., assur. et imp. payés, cause  
 départ régiment, 2.400 fr. Ter-  
 risse, 3, av. de Laumière,  
 Paris (19<sup>e</sup>).

Motobécane 250 cmc., sous  
 garant., compt., phare code,  
 roulé 1.500 km., 2.800 fr. Ortmans,  
 52, boul. Saint-Michel, samedi  
 1 à 5 h.

Motobécane 250 cmc., com.  
 neuve, gar. 4 mois, 2.600 fr.  
 Robert, 21, rue Tlemcen.

Moto-Ronyx 2 CV 1/2, bon  
 état, bons pneus prot.-jambes,  
 phare, 1.075 fr. ; Magnat-Debon  
 3 CV, 3 vit., ch.-ch., freins moyeux  
 état neuf, 3.000 fr. Villicitat,  
 Chenevaillies (Creuse).

New-Motorcycle 500 cmc.,  
 bloc-mot., nomb. acces., état de  
 neuf, 6.500 fr. Fevre, 79, avenue  
 des Ternes, Paris.

New-Map 250 cmc., arbre à  
 cames, nve, 4.900 fr. Fevre, 79,  
 avenue des Ternes, Paris.

## LES GROUPES MOTO

### LUXOR

LES PLUS ROBUSTES..  
 LES PLUS APPRECIÉS..  
 LES PLUS REPANDUS..

Attache orientable  
 pour fixation de tous nos  
 modèles de générateurs sur  
 tubes de cadre ou guidon de toutes  
 motos avec fourche à parallélogramme.

TRAIZET et C<sup>o</sup>, Fabricants  
 3, rue Tesson, PARIS-X<sup>e</sup>

## HABERT - MOTO-HALL 78 AV. DES TERNES

Soyer - Saroléa  
 Coventry Eagle  
 Vélocette  
 Motobécane  
 Motoconfort

Neuf - Occasions  
 Vente à Crédit  
 au prix du  
 Comptant  
 Galvani 09-45

Stock toutes  
 Marques  
 Accessoires  
 Répar.-Echang.  
 Dépannages

PARIS

Voir clair la nuit.....  
 ..... un Rêve,  
 qui devient une réalité  
 avec le Relairage "Soubitez"

## VINCENNE'S-MOTO-LEÇONS

Maison BASSIN  
 45, Cours de Vincennes - PARIS (20<sup>e</sup>)  
 Agence PEUGEOT - MONET & GOYON - TERROT - FN - SOYER - ROCHESTER  
 VENTE à CRÉDIT au même prix qu'au COMPTANT  
 Téléph. : DIDEROT 12-16

Norton 500 cmc., 1927, tr.  
 bon état, prix intérés. Fevre,  
 79, avenue des Ternes, Paris.

Norton 500 cmc., tr. bon état,  
 à solder, 3.500 fr. Robert, 21, rue  
 Tlemcen, Paris.

Norton 500 cmc., super-sport,  
 138 km.-h., état neuf, à vendre  
 7.100 fr., cause départ. S'adr. :  
 concierge, 8, rue Clément-Marot,  
 Paris (8<sup>e</sup>).

Peugeot 250 cmc., parf. état,  
 2.600 fr. Robert, 21, rue Tlemcen,  
 Paris.

## Protégez votre tête

avec le casque-serra-tête

### LE DUR A CUIR

Tout en cuir, amianté et caoutchouc  
 mousse, éidoart léger, résistant  
 H. CHAILLOU Fbrica t spécial ste de  
 vêtements en cuir souple  
 34 Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1<sup>er</sup>)  
 Tarif francs

Peugeot 4 CV, 1927, tan-sad,  
 compt., essais. Seurret, 1 bis,  
 avenue des Pages, Le Vésinet  
 (Seine-et-Oise).

Peugeot moto 4 CV, état de  
 marche, 1.600 fr. F. Lalaison,  
 102, rue du Fort, Malakoff (Seine).

Peugeot 4 CV 250 cmc., bon  
 état, cause départ, à saisir, 2.200  
 francs. Noyaret, 11, rue des  
 Louvettes, Rosny - sous - Bois  
 (Seine).

Peugeot 105 cmc., neuve,  
 écl. Marchal, 1<sup>er</sup> offre au-dessus  
 de 5.600 fr. Bono, Société Géné-  
 rale, Saintes.

Moto René Gillet 1927, 6 CV,  
 gros pneus Standard, phares,  
 sort. de l'usine, révisée à neuf.  
 A. Froideval, 38, rue du Rocher,  
 Paris (8<sup>e</sup>), visible tous les jours,  
 le soir à 6 h. 1/2 et dim. toute la  
 journée.

René Gillet, moto état neuf  
 garant. pneus conf., éclair. élect.,  
 fan-sad. S'adr. : 45, avenue  
 Gambetta, Grand - Montrouge  
 (Seine).

Rovin, moto 2 tps, 3 CV, 3 vit.,  
 roulée 1.500 km., prix 2.000 fr.  
 Vis. en semaine, l'après-midi.  
 Maître, 44, avenue de Saint-Ouen,  
 Saroléa 500 cmc., culb., 1927

# 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<sup>e</sup>)

— TÉLÉPHONE I NORD 81-24 —

# T.S.F.

PRIX TRÈS MODÉRÉS

## TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES Piles - Fils - Accus ÉBONITE

COUPE A LA DEMANDE  
COP, 52, Rue des Archives - PARIS (4<sup>e</sup>)

NOUVEAU TARIF

parf. état, à céder 3.600 fr., urg. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15<sup>e</sup>).

Saroléa 28, 350 cmc., culb., 4.000 fr.; une Spéciale 28, 350 cmc. culb., 2 tubes, 4.000 fr. Payables en 9 mensualités, occas., vendue 2/3 de leur val. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Stella, moto 5 CV bon état, 3 vit., essai le dim. matin, 1.500 fr. M. Vachaudez, 12, rue Liot, Billancourt (Seine).

Terrot 500 cmc., culb., dern. mod., roulé 1.000 km. S'adr.: 159, avenue de Choisy, Paris (13<sup>e</sup>).

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

Terrot, moto 350 cmc. latéral, parf. état, pneus ball., éclair. élect., compt.; tan-sad, pièce. et chamb. de rech., 4.100 fr. Vis. tous les jours. Laxionnaires 9, rue du Marché, Levallois-Perret.

Terrot 2 CV, type L, sort. en juin 1927, très peu roulé, 2.000 fr. Ecr.: Stahl, 51, rue Saint-Germain Romainville (Seine).

Terrot, belle moto, 4 CV, 350 cmc., J.A.P. à culb., état neuf, tan-sad, ball., compt., mont., éclair. élect., 4.600 fr. facilités paiement. M. Bille, 104, avenue de Villiers.

#### MOTOS D'OCCASION

Terrot, Monet, B.S.A., Triumph Bost. 2 vit., kick, débray. 350 fr. Magnét. neuv. R.B. blind. 60 fr. Achet. - Comptant - Motos usagées  
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

Terrot J.A.P., 350 cmc., état neuf, bien équipée, pn. ball., éclair. Mag., 4.650 fr., le dim. mat., Raoul Moulin, Septeuil (S.-et-O.).

Terrot sport, conf., 4 CV, parf. état, tan-sad, aff. sér., 4.200 fr. Godin, 111, rue Ordener, Paris.

Terrot Jap 350 cmc. latérale sp., fin 1927, peu roulé, com. nev., éclair. Luxor, rétro-viseur, cham. de rechange, prix 4.500 fr. Mon-

### LA PHARMACIE PORTATIVE

## BIEMANS

qui est offerte en prime par MOTO-REVUE est en vente

26; Rue Merlin - PARIS (11<sup>e</sup>)

Indispensable aux motocyclistes pour les premiers soins à donner en cas d'accidents, se présente sous différents modèles parmi lesquels :

Modèle N° 1.....	20 fr.
Modèle N° 2.....	40 fr.
Modèle N° 3.....	65 fr.

D'autres modèles plus complets figurent sur notre catalogue adressé franco sur demande.



**SIDE-CAR**  
CARROSSERIES EN TOUS GENRES  
CHASSIS-CAPOTES-PARE-BRISE  
FERNAND RICHARD  
139, Av. d'Italie, PARIS (13<sup>e</sup>) Tél. Gob. 15-00  
Envoi du Catalogue contre 3 fr. 50

SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES  
EXIGEZ LA MARQUE

## MECANO

45, RUE TOURTILLE - PARIS



## F.N.

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

and, 132, r. de Grenelle, Paris.  
Terrot 350 cmc. Jap, latéral, tan-sad, parf. état, 3.500 fr. Robjac, 28, rue de la Chapelle, Paris (18<sup>e</sup>).

Terrot 350 cmc., H. T. C. montre, compt., éclair. Maglum, tan-sad, sacoche, parf. état de marche, 4.200 fr. S'adr. café, 162, r. de Billancourt, Boulogne.

Terrot 500 cmc., culbut., tan-sad, écl., parf. état, 5.000 fr. Robert, 21, r. Tiemen.

Terrot 3 CV, sort. 30 avril 28, sur ball., sel. Terry, roulé 2.000 km esse dble emploi, 3.800 fr. Aubourg, coiffeur, La Duze (Sarthe).

## HALL

DE LA  
**VOITURETTE**  
ÉTABLIS. FONDÉ EN 1919  
99, Avenue d'Orléans  
Tél.: Gobelins 50-41

Les plus belles Occasions  
en  
Voiturettes et Cyclecars  
DE TOUTES MARQUES  
Garage gratuit pour  
véhicules à vendre  
VENTE et ACHAT

Terrot 350 Jap culb. parf. état, régl. spéc., 110 à l'heure, garan., 700 x 80, comp., tan-sad. Clément, 23, rue Alexandre-Pilleaud, Ivry-Port (Seine).

Une belle moto de marque à vendre, entièrement neuve, avec 25 % de remise sur catalogue. Voir ou écrire Moto Revue, 51, rue Vivienne, Paris.

600 fr. 3 CV, 3 vit., double berceau, graiss. circul., neuve, val. 3.300 fr., abandonné 2.300 fr., en 9 mois de crédit. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

MOTO CYCLETTES - VOITURETTES

## ROVIN

88, Boulevard Brune - PARIS (14<sup>e</sup>)

New-Map 350, Jap, Burman éclair. élec., l.-sad, compt., nomb. access., état de neuf, en solo, 4.500 fr., avec side 5.500 fr. Aspour, 23, rue Claude-Pouillet Paris (17<sup>e</sup>).

2 1/2 CV juin 1928, neuve, prix tr. avant., A. L. Laverge, chez M. Streiff, 9 rue Georges, après-midi et soirée, St-Ouen, 5 minutes porte de Saint-Ouen; urgent.

# ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

MOTOS DES GRANDES MARQUES

8, Avenue Dorian - PARIS (12<sup>e</sup>)

—FACE MÉTRO NATION—

**MAGNÉTOS  
DYNAMOS  
DÉMARREURS**  
Toutes Marques

Pièces détachées  
Pour tous Modèles

20 motor 1927 et 1928, toutes sur pn. ball., sont à vendre chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier Paris (20<sup>e</sup>), tél. Roq. : 07-67, à 10 m. de la place Gambetta, accès par la rue Standhall.

Vélocette 3 CV, 2 temps, excel. état, 2.400 fr. Luizzi, 3, pl. de l'Eglise, Levallois.

Occasion Monet-Goyon 4 CV, ball., 1928, gr. pneus av. et ar., pour 3.100 fr. Facilités; équip. électr. Doublet, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois.

A. J. S. 500, spéciale, cour., gagnante plusieurs épreuves, vendue par part., visible, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).

B. S. A. ch.-ch., 2.000 fr.; Triumph. 1.800 fr. S'adr. Petrot, 181, rue Belliard.

Dé-Dé super-sport, 175 cmc., excell. état. M. Hallier, Huisseau-s.-Cosson (L.-et-G.).

Téléphone  
SURESNES  
644

**la  
Cyclette**

SES BICYCLETTES  
A MOTEUR AUXILIAIRE  
NE NÉCESSITENT PAS LE  
PERMIS DE CONDUIRE  
- SES MOTOCYCLETTES -

60, Rue des Couvaloux, 60  
SURESNES (Seine)

D.F.R. 350 cmc., 4 t., ball. 1927, à céder au plus off. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15<sup>e</sup>).

F. N. 4 cylin. 750 cmc., 1926, 715 x 115, écl. élec. Bosch, 30 W, montre, compt., t.-sad, impôt payé, 3 l. 8 aux 100, toute conf., cause dép. régim., val. neuve 10.000 fr., cédée 5.800 fr. Maulcère, 9, av. Opéra.

F.N. M. 60 ét. impec., 700 x 100, base cr., 4.400 fr. Pozzi, 8, rue du Cap, Créteil.

Gnome 500 cmc., cour., 2.300 fr. Durand, 27, rue Montparnasse (6<sup>e</sup>).

Magnat-Debon 1928, état neuf, 350 cmc., équip. comp., occas. rare, à enl. 4.300 fr. Pierre Rousseau, 68, av. de la Princesse, Le Vésinet.

Monet et Goyon 350 cmc., dble échap., culbut. sous 4 mois garantie. Chambord, 26, rue Frémicourt.

Monet-Goyon R. C. 4, 1927, 350 cmc., état nf, écl., t.-sad, avec sid Peuple, pare-brise, 4.000 fr. ou sépar., à débattre. Barbos, 25, rue Charles-V, Paris (4<sup>e</sup>).

## A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>) Téléph. { Wagram 61-91  
Garnot 53-57

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

RÉPARATIONS  
en 24 heures

avec  
Garantie de 9 Mois

SPECIALITÉ  
pour MOTOS

Motoconfort 1928, Blackburne 500 cmc., boîte Hurman, 3 vit., pn. 27 x 4, peu roulée, avec éclair, Alternovi, 5.200 fr.; Motobécane 1928, Blackburne 350 cmc., boîte Hurman, 3 vit., pn. 27 x 4, 4.200 fr.; Terrot pn. conf., 27 x 4, parf. état, 3.200 fr. Agence Motoconfort, 7, boul. Victor-Hugo, Saint-Ouen (Mairie) (Seine).

Saroléa 350 spéciale, culbut., ayant effectué raids (traversée de l'Andorre et montée du pic de Sannoux), enc. 3 mois garant., vendue par son propriétaire, Marc Augier, s'adr. 4, rue Ch.-Renouvier, tél. Roq. : 07-67.

Terrot 350, latérales, conf., sept. 27, 1.500 km., compt. Radios, etc..., val. 6.200 fr., cède 4.200 fr., cause auto.; mot. auxil. Lutétia, parf. état, à v. 700 fr. Carquillat « Les Bluets », Noyon.

Moto Terrot 350 cmc., moteur Jap, soup. latérales, éclair. Radio,

- SOYER - TERROT - MOTOCONFORT

MOTOCYCLISTES! Si vous envisagez de changer au printemps, votre moto, faites des économies, car nous pouvons la reprendre de suite sur commande, livraisons 1929.

Achetez - AGENCE DIRECTE, R. LARGEOT  
toujours à

4, Grande-Rue Saint-Maurice (Seine) - Téléphone : Bastille 13-81

(Pont de CHARENTON)

qui vous fera les meilleures Conditions avec les mêmes Garanties

LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR

TOUTES MARQUES OCCASIONS 6 ET 12 MOIS

- TOUS PRIX - DE CREDIT -



CARROSSERIES & CHASSIS  
pour SIDE CARS

12 Modèles en mono et bi-places

Bois - Tôle - Aluminium

Capotes, Pare-brise, Pan-sad,

Pare-boue, Repose-leds,

Sa oches, lanternes, etc., etc.

ERNEST RICHARD, Constructeur

104, Av. de Choisy - PARIS

- Téléphone : Gobelins 62-82 -

16, Rue de Paris - IVRY

Catalogue contre 0 fr. 50

# ROBERT

- SPÉCIALISTE -  
MOTOS  
et  
VOITURETTES  
SPORT

21, Rue de Tiemoen, (20<sup>e</sup>)

EXPOSITION

DES NOUVEAUX SOYER  
- MODÈLES -

10 MOIS DE CRÉDIT - Téléphone : Ménilmontant 76-39

## MACHINES A ÉCRIRE

NEUVES ET D'OCCASION

Les Meilleures Marques - Les Meilleurs Prix

Société Française de Machines à Écrire, 42, rue Vivienne, PARIS

TÉLÉPHONE : CENTRAL 92-73

## NAVILLE & ses Fils

3, r. Sarrette, PARIS (14<sup>e</sup>)

- Montage - Rayons et

- Rayonnage - Jantes de

- Transformations - DE ROUES - tous profils

- POUR MOTOCYCLETTES ET VOITURES -

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

ACHAT VENTE **F.N.**

- Pièces détachées -

SPÉCIALISTES - RÉPARATIONS

11, Quai d'Anjou - PARIS (4<sup>e</sup>)

Tél. : Danton 77-57

CYCLECARS ET  
VOITURETTES

Amilcar type C 4, torp. 4 pl., démar. et éclair. élect., parf. état, 5.600 fr. Rabot, 62, av. Victor-Hugo, Clichy.

Camionnette Brassier, 800 k., détaxée, 6 CV, b. état, prix 3.500 fr. Simon, 74, rue de Lagny, Montreuil-sous-Bois.

# MARCHÉ DE LA MOTO

500 MOTOS, VOITURETTES, CYCLECARS D'OCCASION - TOUTES FORCES, TOUTES MARQUES  
LISTES AVEC PHOTOS 2 FRANCS - 104 - AVENUE de VILLIERS  
FACILITÉS DE PAIEMENT

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

# LA CHAÎNE YELLOW POUR MOTO

Citroën 5 CV, 2 pl., conf., Téalémit, éclair. B. R. C., code en parf. état, essais à volonté, à vend. 5.750 fr. P. Zimmer, 16, av. de Laumière, L. Nord : 83-00.

Citroën 5 CV, ferm., 5.500 fr. Huin, 12, rue Marcellin-Berthelot, Charenton; le sam. après-midi.

Citroën B 2, 9 CV., trp., com. 500 kgs, compl. rev. et remis. à neuf, av. fact. appui, suscept. faire long serv., sans aucun frais, 10.500 fr. Ecr. Fougerat, 3, rue Pléo (15°).

D'Yrsan sport, entier. équip. Minne, 4, rue Manganot, à Saint-Mandé (Seine).

**PIÈCES pour MOTOS**

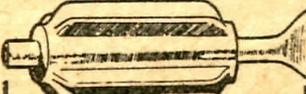
## INDIAN

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

E.H.P. 8 CV, faux cabr. Cor mous, 2 pl., sport, vites. 105 km., malle, av. compt.-tours, compteur, montre, allume-cigare, plafonnier, peinture neuve, coûté 34.000 fr., prendre pr 12.800 fr., demi-prix. Bourbon, 5, rue Dupont-des-Loges. Ségur : 61-12.

Peugeot 9 CV, 173, sp., culbut., graiss. spécial, servo-freins, à vendre prix intér. Tournaitre, écr. 21, rue du Bois-de-Boulogne, Neuilly-sur-Seine. Tél. Maillot : 29-53.

Morgan sport, tr. b. état, chaîne Renold, 3.600 fr.; B. S. A., ch.-ch., 5 CV, excel. état, 1.400 fr. Garé, 91, rue Pixéricourt, Paris; soir de 7 à 8, sam. après-midi, dim. tte la journée.



**LE SILENCIEUX SCHMEBELI**  
Le plus efficace - Le plus silencieux  
Le plus léger - Le meilleur marché  
Rendement maximum  
1<sup>er</sup> au Concours de Moto-REVUE  
2 et 4 temps - Toutes cylindrées  
11, r. de Bercy 60<sup>1</sup> RBEVOÏE (Seine)

Renault 6 CV, torpédo, parf. état mécan., 6.300 fr., comptant ou crédit, conviendrait à voy. de commerce. Danteuil, 6, av. Gde-Armée, Paris; Donnet, 7 CV, cond. int., parf. état, 7.500 fr., comptant ou crédit. Danteuil, 6, av. Grande-Armée, Paris.

Renault 6 CV, fourg., p. ball., parf. état, prix 5.400 fr. Rabot, 82, bd Victor-Hugo, Clichy.

Renault 6 CV, torp. 1924, 6.000 km., prix 8.500 fr.; garage chez Mme Lecavelier, à Illiers-l'Évêque (Eure).

Sima-Violet 28 sp., car. Bond., Duval, écl., dém. élec., neuve, s. gar. usine, r. 800 km., route de sec. complète, outils, 8.000 fr., c. double emploi. Ecr. Maigret, 25, rue Pastourelle (3°).

Cyclecar 6 CV, 2 pl., écl., dém.,



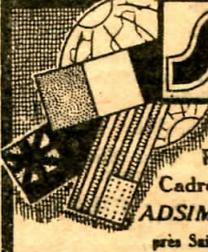
## PIPE L.M.B

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.*



## STYLSON

175-250-300-350 et 500 cc.  
Raccords acier forgé.  
Cadres très surbaissés.  
ADSIM - LE CHAMBON  
près Saint-Étienne (Loire)



## Repose-Pieds Élastiques "ELVER"

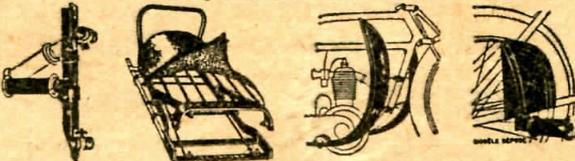
munis de Protège-talons

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du Passager arrière.

P. REVELLE & Cie. Fabr.  
36, rue Émile-Desvaux - PARIS (19°)  
- Téléphone: NORD 29-76 -

## LES ÉTABLISSEMENTS MOTO Accessoires

à GASSICOURT (8.-0.)  
ont fabriqué pour vous tout ce qui concerne L'ÉQUIPEMENT MODERNE d'une moto.



MODÈLES DÉPOSÉS CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

Indian, 2200 - Harley, 2800 - B.S.A., 2200 et toutes Motos de 1 à 9 HP.  
- Ecole d'Autos et Motos -  
Ces machines sont, à l'essai, de neuf et garanties 6 mois. - Prise en paiement de bons titres motos. CREDIT 13 mois  
Ets FOULON, 162, Avenue Daumesnil  
Tél.: DIDOT 37-13

PETITES ANNONCES ENCADRÉES  
EMPLACEMENT RÉSERVÉ  
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

compt., montre parf. état, 3.900 fr. Guyot, 15, rue de Thiard, Chalon-s.-Saône (S.-et-L.).

Topr. bon état, 6 CV 1/2, taxé, moteur Ballot, 4 cyl., carbur. Solex, 3 vit., carross. et peinture état neuf, 2.950 fr. Velnet, Chenerailles (Creuse).

Amilcar C4 sp. 3 pl., garanti état neuf, tr. bel aspect, b. équip., essai vol. Ecr. Lenain, 15, rue de l'Aqueduc.

Bugatti Bressia, parf. état, écl., démar. élec., à enl. 8.500 fr.; Renault, cond. int., 4 pl. à 5.000 fr. Robert, 21, rue Tlemcen.

Citroën 5 CV, état parf. sur tous points, 7.000 fr. Robert, 24, r. Tlemcen.

**GRAISSEZ VOS CILINDRES, PISTONS ET SCUPAPES avec MIXTROL OIL**

Prolongez la vie de votre Moteur. Economisez votre Essence. Evitez les Réparations coûteuses. Notices Renseignements sur demande

**MIXTROL OIL**  
Éts MARCHAND 2 rue de Villaret-de-Joyeuse, PARIS - Givrali 86-18

Peugeot 5 CV, cabrio. 172, dém., éclair., état neuf, à vend. de suite, 6.000 fr. Henry, 36, rue d'Anniens, à Breteuil (Oise).

Peugeot Cyclecar py. 172, éclairage élect., bon état, à vend. ou à échang. contre 6 CV Amilcar, avec soult; vis. tous les jours, 11, impasse Marteau, La Plaine-St-Denis.

Renault 6 CV, NN, c. int., 4 pl., tr. peu roulé, urg., décès, 10.700, à déb. Wanneveiche, 58, rue République, Puteaux.

Les 3 roues de toutes marques sont en stock chez Pierre; visitez-le, vous serez surpris du nombre et de la qualité de ses occasions, stock permanent de 20 Morgan, Sandfort, Montrace, etc., 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°).

Motos New-Map  
Toutes pièces de rechange  
3 Froyey  
12, St-Jean Nicot Paris VIII  
Tél. Ségur 20-09  
Pièces moteur L.M.P.

Voiturette Sport basse, tr. confortable, torp. moteur Nignan, dit de la Corse, 1.200 cmc. de cylindrée, 3 pl. trèfle et 6 roues, à enl. 5.500 fr. Voir ou écrire Lacome, directeur de Moto Revue, 51, rue Vivienne, Paris.

Morgan Supersport à eau, v. par part. moto refait à neuf, fact. à l'appui, éclair. acéty. équip. pneus neufs, v. cause reprise 4.500. Robert, 21, rue de Tlemcen.

**DIVERS**

Pour Indian, fourche avant, compt., 70 fr. Cadre suspension ressorts, 90 fr. Magn. Dixié, 105 fr. Pn. 28 x 3, 50 fr. Bouteille acétylée, moto 30 fr. Velnet, à Chenerailles (Creuse).

**BONNE NOUVELLE !**

Oh! toi! pauvre motocycliste qui craint l'hiver et ses glaçons  
apprends qu'aucun froid ne résiste au protège-mains  
" LE MANCHON "  
Renault M. L. l'inventeur  
à Mazé le vend au détail et en gros

Eclair. élect. Marchal moto,  
bas prix. J. Pouponneau, 15 bis,  
rue Reffut, Clichy (Seine).

A vendre 3 bons de 500 fr.,  
chez Automoto et 1 bon de 500 fr.  
chez Thomann à toucher en marchan-  
disées, prix à débattre. Ecr. :  
Bujard, 16, rue Claude-Bernard,  
Paris.

Carburateur A.M.A.C., 15 TT,  
Pr 500 cmc., abs. neuf. J. Goix,  
av. de Saxe, 33, Paris (7<sup>e</sup>).

H. P. Céma, 100 fr. Accu.  
Wat 4 v., 20 à 40 fr. Eliminateur  
R. D., 40 fr. Just-voire, 30 fr.  
Laloi, à Sonchamp (Seine-et-Oise).

**PIÈCES POUR MOTOS**  
**INDIAN**

NOUVEAU STOCK  
TRÈS IMPORTANT  
**PAUL BÉALÉ**  
100, Avenue des Ternes

Catalogue avec Photo sur demande

A vendre selle « Léda » tr. bon  
état, 120 fr. S'adr. : Levasseur,  
16, rue des Pruslorets, Fontenay-  
sous-Bois (Seine).

A vendre un petit mot. amovible  
complet, à remonter avec  
magn., 100 fr. S'adr. : Weber,  
Ouvrière-la-Rivière (Seine-Inf.).

Batterie accus Fulmen, 6 volts,  
80 amp., état neuf, écrire : A Renaud,  
11, rue Humblot, Paris.

Grand choix de carburateurs  
auto, neufs et de magn. 4 et 2 cyl.  
Châssis remor. Essieu av. B.  
2, prix inter. Delfosse, 5, Grande  
Rue Vanderburch, Cambrai.

**MOTOS** de toutes Marques.  
Grande facilité de paiement  
avec discrétion, moins cher  
qu'au comptant. Demandez  
Notice aux Etablissements A.C.M.  
32, Boul. Voltaire, ASNIÈRE (Seine)

Eclairage élect. Alternovi,  
poses sur toutes motos, prix les  
plus avant. Agence Motoconfort,  
7, boul. Victor-Hugo, Saint-Ouen  
(Mairie), (Seine).

Moteurs 175, 250 et 350 cmc.,  
2 et 4 temps, courroies caout.,  
10 à 25 fr. pièce; gr. choix de  
carbur., magn., cadres, fourches,  
élect., etc...; Motos B. S. A.,  
Triumph 5 CV, Douglas 6 CV,  
depuis 1.250 fr. Agence Moto-  
confort, 7, boul. Victor-Hugo,  
Saint Ouen (Mairie), (Seine).

Motocyclistes et cyclecaristes  
si vous avez besoin d'accessoires,  
de roues, de pneus, si vous voulez  
de l'huile Castrol X. L., ou ricin  
à 10 fr. le litre, voyez Pierre,  
4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>),  
à 200 m. de la place Gambetta.

Récompense à qui indiqu. local  
de cour p. gar. 10 motos dans  
Paris. Ecr. pr ts renseign. : Maurice,  
8, rue Bourg-l'Abbé (3<sup>e</sup>).

A vendre pare-brise A. R. Kap  
pour 6 CV Renault, et 1 thermo-  
mètre de radio. S'adr. : Drouet,  
31, rue de Londres.

Dynamo moto, chaîne, cour.,  
perce-cour., grp-g. rech. nick.,  
pn. ball. p. jte 650x55 neuf,  
pompe. Pont, rue Sermon, Mont-  
targis.

Pantalon-guêtres cuir noir,  
parf. état, 100 fr. Schmitz,  
Moutiers (Côte-d'Or).

Maglum pour Terrot, neuf,  
comp., bas prix. Licot, 37, rue  
H.-Ribière, Auxerre (Yonne).

**DEVOS, 57, Rue Lauriston - PARIS (16<sup>e</sup>)**

— Agent : **TERROT - PEUGEOT - MONET-GOYON -**  
**NEW-MAP - TRAIN - MOTOBÉCANE - OLYMPIQUE**

RÉVISION ET RÉPARATION DE TOUTES MOTOS

Nos occasions sont garanties 6 mois — Leçons gratuites à tout acheteur

**VINCENNES-MOTOS**

VENTE-ACHAT-ÉCHANGE — Téléphone : VINCENNES 593

Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES

Agent direct des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTO-  
CONFORT, MOTOBÉCANE PELGEOT, 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'occasion revisées et livrées  
avec garantie.

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

**ACCUS**

— LA PREMIÈRE MARQUE —

**SLEM**

Pub. G. S.

**LE GRAND GARAGE RENOUVIER**

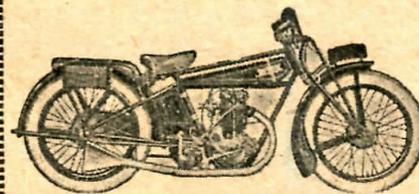
2 et 4, rue Charles-Renouvier, PARIS (20<sup>e</sup>) - Tél. Roquette 07-67

est le Spécialiste le plus compétent en cyclecars.  
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**

**MOTOS "HÉLIOS"**

La Marque  
préférée  
des  
Connaisseurs

**THOUARS**  
(Deux-Sèvres)

**DÉRIVE-CHAINES**  
**PENNANT**

Les meilleurs

Garantis sous tous rapports

Pour le Gros : **TOUCHET & DUPIEUX**  
81, Rue de la Chapelle PARIS (18<sup>e</sup>)

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

**JAP BURMAN BEST**

Carburateurs BINKS, Carburant DISCOL, Silencieux GHOST, Accessoires JOHN BOLL, etc.  
L. DEKTEREFLI & C<sup>e</sup> - 88, Avenue des Ternes - PARIS - Tél. Wagram 29-15

Ensemble ou séparé, sidecar  
Harley bi-pl., capote, pare-brise,  
4.000 fr., éclair. élect. Klaxon,  
groupe acétyl Lucas, avec géné-  
rateur pour petite moto. Renou-  
vel, 11, quai du Torrent, Saint-Dié  
(Vosges).

**SIDECARS**

Harley, moto avec sidecar,  
parf. état, 1.800 fr. Guyot, 15, rue  
de Thiard, Chalons-sur-Saône  
(S.-et-L.).

Harley biplace mot., boîte vit.,  
révisée, magn. refait, pn. neufs,  
éclair., compl., amort., 3.250 fr.  
Pichot, 110, av. Philippe-Auguste,

A vendre sidecar Indian, 7 CV  
bi-pl., 2.000 fr. Rezzonivo, Cau-  
debec-en Caux (Seine-Inf.).

Malterra, side-car 500, 1928,  
bon état, équip. compl. Prix  
inter., cause départ, 22, chem. de  
Saint-Antoine, Montreuil.



**SPÉCIALE pour Moteurs de**  
**Sport et Moteurs à deux Temps**

Renseignements : H BOURRUS Ag<sup>e</sup> gén<sup>l</sup>  
29, rue du Poteau PARIS (18<sup>e</sup>)

Terrot 4 CV, conf., juillet 28,  
side Peuple, M. écl. Novi, compt.,  
roulé 3.000 km., valeur 8.400 fr.,  
vendu 6.000 fr. ou éch. contre  
cab. Peugeot 27 ou 28. Coudouel,  
35, rue du Nigier.

**ON DESIRE ACHETER**

Moto Triumph 200 1 et 2 CV,  
avec ou sans rhéost. Sangnier, à  
Herlies (Nord).

Achèterai moto A. 50 Gnome,  
usagée ou accidentée. Ecr. :  
Collot, 6, rue Princesse.

J'achète Harley, Indian, B. S.  
A. Fou'lon, 162, rue L'amesnil,  
Paris, téléph. Did, 37-13.

**AMICAL - LOCATION - ÉCOLE-MOTO**  
Prête **AVANCES** de suite  
Répare, gere, vend sans frais  
128, rue Jean-Jaures LEVALLOIS  
— Tél. : 17-79 Levallois —

Particulier désire ach. 175 cmc.  
moderne, préf. Motobecane ou  
350 cmc.; Terrot 1928, ball, à  
vendre 4.800 fr. ou échanger  
contre 350 ou 500 culb., préf. S.  
Saroléa, M. Linck, 135 bis, rue  
Philippe-Triaire, Plateau de Nan-  
terre (Seine).

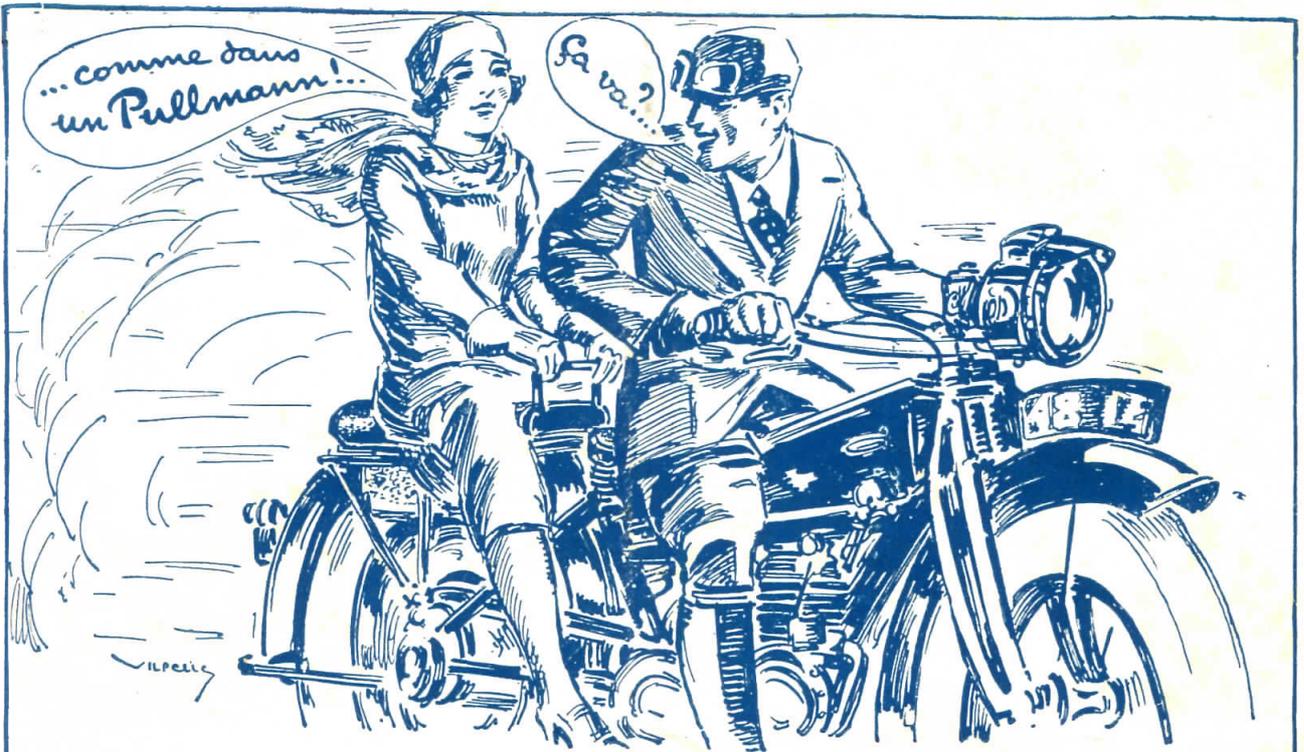
**ECHANGES**

Amilcar 6 CV parf. ét., repr.  
Morgan ou 500 cmc. récebt. Pozzi,  
8, rue du Cap, Créteil.

Vendrais ou reprendrais en  
compte moto moderne pour Bu-  
gatti 3 pl., pn. 710x90, roue  
rechange, au prix de 7.000 fr.  
Largeot, 4, Grande-Rue, Saint-  
Maur (Seine).

Echange ma Motobecane 2 vit.,  
état de marche, contre éclair.  
de moto puissant. Ecr. : Kung,  
rue Gabriel-Bertin, Franconville  
(S.-et-O.).

Camionnette Berliet 1.300 km,  
contre moto 500 ou 350 culbut.  
tAndré Porquet, 93, rue de Pon-  
toise, Bezons.

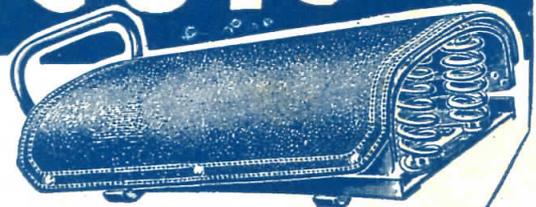


**Tous les Motocyclistes le recherchent  
pour le confort qu'il leur procure**

# le Strap Meilleure 640



Brevete  
S. G. D. G.



**en vente partout**

LES TRIOMPHES DE



**MONET** **GOYON**

— AU —

# Grand Prix de France

**1<sup>re</sup> Catégorie 500 cmc.**

devant un lot de 25 partants

RECORDS FRANCAIS établis en **175 cmc.**

**50** kilomètres et **50** milles, départ arrêté

**112 KM. 680**

**ET 112 KM. 364**

La Firme mâconnaise affirme chaque jour sa

**SUPERIORITÉ DE CONSTRUCTION**

Moteurs Villiers, 2 temps

Magnéto, 4 temps -:- Graissage Kervoline

**MONET-&-GOYON**

57, Rue du Pavillon  
— MACON —