Le 1er Salon de la Motocyclette (1re Compte-Rendu)

MOTO REVUE

LE NUMÉRO 1 fr. 25

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16e ANNÉE — N° 296
10 Novembre 1928

et Motocyclisme Automobilisme

TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vienne, PARIS

Voici l'hiver avec tout son cortège : doit-on remiser sa moto pendant la mauvaise saison ? Non, les paysages d'automne ont une attirance particulière pour les gourmets de la nature !

GÉO ARANDEL

... voir clair !

Avoir devant soi un faisceau blanc, sans un "trou", éclairant nettement l'obstacle à 280 mètres, tel est le résultat obtenu avec l'éclairage électrique Radios. Aussi quel plaisir de rouler dans la nuit noire à "plein gaz" avec son Radios !

simple, robuste, garanti

Bénéficiant de 18 ans d'expérience, Radios est simple et robuste. Aussi vous est-il garanti une année "contre tous vices de fabrication ou de matière".

documentez-vous gratuitement

Notre notice descriptive et la liste des revendeurs vous seront envoyées gratuitement sur simple demande.

ECLAIRAGES ELECTRIQUES

RADIOS

pour cycles et motos

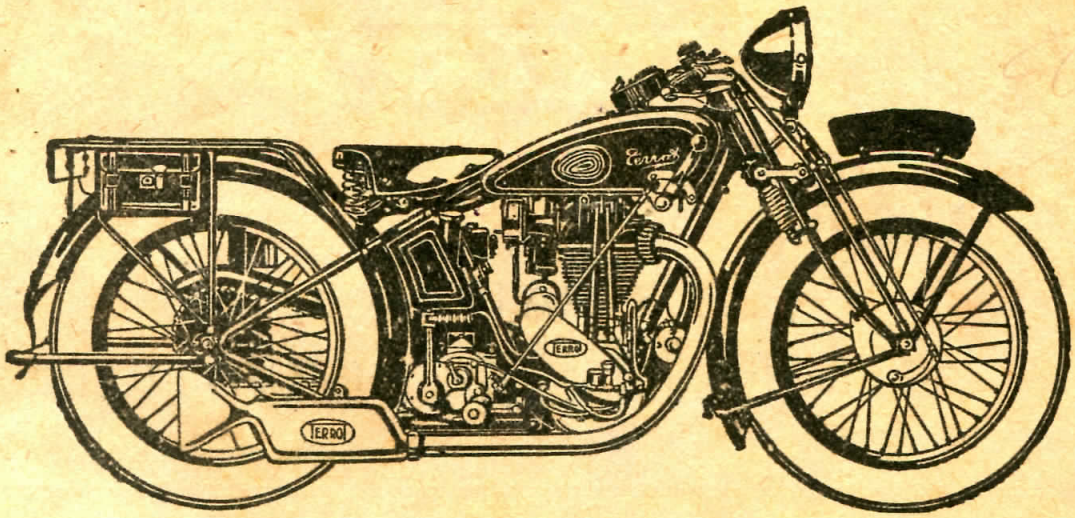
21, Rue Denfert-Rochereau
BELLEGARDE (Ain)

La grande marque Française...

:— vous présente sa nouvelle —:

350 CC., HSSO

Type "Champion de France"



le plus grand succès du SALON

Demander la "COCARDE CHAMPION DE FRANCE" — *et le nouveau Catalogue qui vous seront envoyés franco* — **Établissements TERROT - DIJON**

— AGENTS DANS TOUTES LES VILLES —

LES

MOYEUX FREINS

- sont montés avec le -

Servo-Frein "BABEL"

Breveté S. G. D. G.

LE PLUS PUISSANT,
LE PLUS RATIONNEL
DES SERVO-FREINS

Etablissements PAYA, 27, Rue Denfert-Rochereau

SAINT-ÉTIENNE

Écoutez le bon conseil de

St-Martin-Automobiles

27, Rue du Château d'Eau — PARIS (Xe)

Vous avez visité le *Salon du Motocycle*. Votre choix est fait, sinon consultez-nous. REMETTEZ-NOUS VOTRE COMMANDE DE SUITE pour livraison à votre date.

(LE 1er VERSEMENT, SEUL A NOUS FAIRE, EST INSIGNIFIANT)

- 1929 -

Sera l'année des demandes nombreuses.
Songez à vos vacances !!
Soyez prudent !
Nous vous attendons bientôt.

Pendant un mois grande surprise confidentielle

offerte à tout acheteur.

VENEZ NOUS VOIR.

SAINT-MARTIN-AUTOMOBILES *livre toutes les Marques de* MOTOCYCLETTES NEUVES *payables en*

14 VERSEMENTS

avec **ZÉRO fr. %** *d'intérêts, avec* ***assurance gratuite*** *d'une* ***année*** *(remboursée par nos soins) avec* ***Permis de circuler gratuit*** *(Carte grise et Impôt payé pour un trimestre).*

C'est la Maison des Motocyclistes.

MARC

en avant du Progrès
LE PREMIER

présente ses Modèles montés

sur **Silentbloc**

la plus grosse Nouveauté du SALON
plus de vibrations ;
plus de graissage
plus d'usure.

SES MODÈLES 350 CMC. :

Soupapes latérales, Moteur **JAP.** **5.275 fr.**
Culbuteurs, Moteur **L.M.P.** . . **5.275 fr.**

SES MODÈLES 500 CMC. :

Soupapes latérales, Moteur **JAP.** **5.750 fr.**
Soupapes latérales, Mot. **L.M.P.** **5.650 fr.**
Culbuteurs, Moteur **L.M.P.** . **6.400 fr.**

Ces Machines sont livrées : Cadre double berceau, Boîte STAUB, 3 Vitesses, Chaîne-chaîne, Freins dans les moyeux AV et AR, Pneus de 700 × 100, à tringles.

Ses Bloc-Moteurs JAP-STAUB

350 cmc., Soupapes latérales. Prix . . . . . **5.700 fr.**
350 cmc., Culbuteurs. Prix . . . . . **6.250 fr.**

et sa **Populaire 4 temps, 350 cmc.**
Soupapes latérales, 3 Vitess. ch.-chaîne, freins dans les moyeux, Pneus de 650 × 90. **4.280 fr.**

CATALOGUE CONTRE 1 FR.
- EN TIMBRES-POSTE -

USINE : 12, RUE DU PLATEAU - VINCENNES

Les Boîtes de Vitesses

BURMAN

Les plus chères à l'achat
Les moins chères à l'usage
et

Les Pompes de graissage à viseur

BEST

équipaient au Salon les machines des meilleures marques.

Exigez-les sur vos machines

Renseignements, notices et catalogues sont envoyés franco, sur demande adressée aux

Ets. Lionel DEKTEREFF & Co

88, Avenue des Ternes — PARIS

Agents généraux pour la France de

BURMAN SONS Ltd, BEST LLOYD Ltd

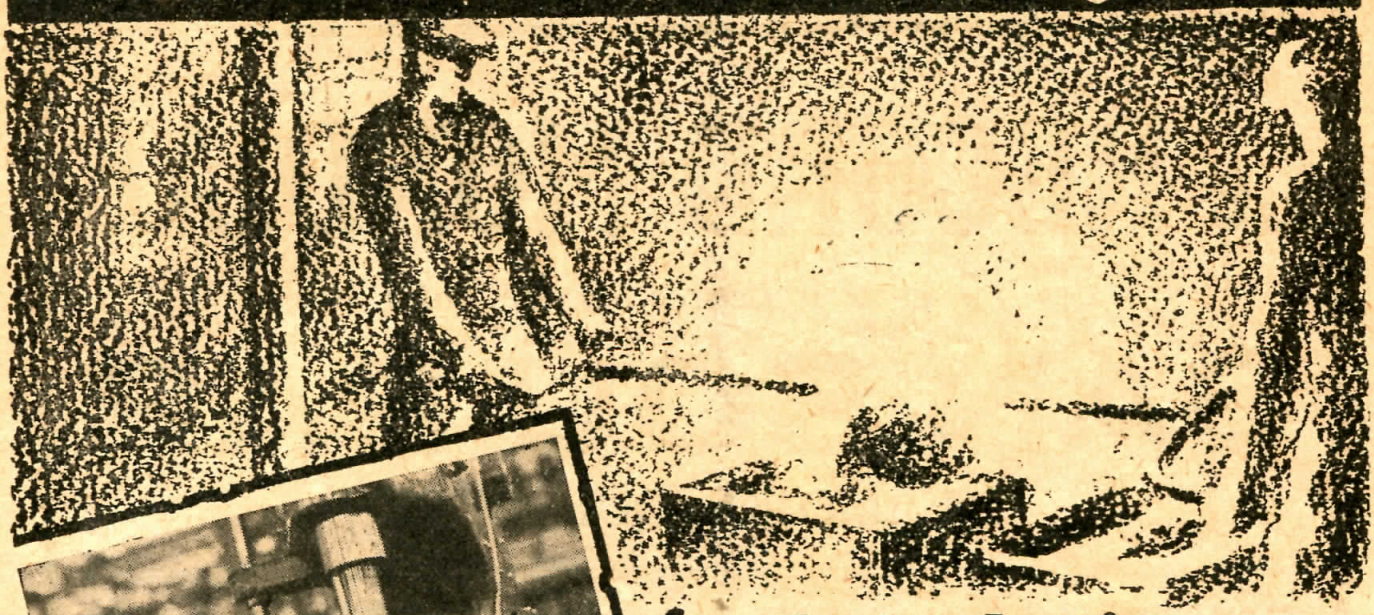
Motocyclettes ZÉNITH, Casques CROMWELL
Carburateurs DISCOL, Silencieux GHOST, etc.

Vente à l'ESSAI des célèbres carburateurs

BINKS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

Comment sont construites les Peugeot



fonderie et usinage des pièces du moteur

Peugeot, fabriquant lui-même son acier, peut en contrôler strictement la qualité.

Le même contrôle s'exerce sur les autres métaux fonte et aluminium ; sur chaque poche de coulée est opéré un prélèvement aux fins d'essais et d'analyses.

Quant à l'usinage, il est effectué par des machines-outils automatiques perfectionnées. Leur précision extrême garantit l'interchangeabilité de toutes les pièces d'une Peugeot.

Une machine Archdale à roder et rectifier les cylindres. C'est la seule machine de ce genre existant en France dans une usine de motos.

Peugeot

Catalogue franco
Cycles Peugeot
Beaulieu (Doubs)

Magasin d'Exposition et de Vente à Paris :
74, Av. de la Grande-Armée (16e)

AU BOL D'OR 1928

Le RECORD MONDIAL

des 12 et 24 heures, a été battu par

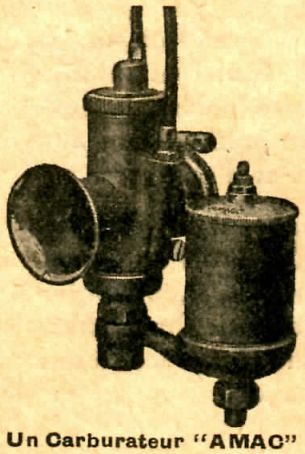
SAN SOU PAP

LA MOTO QUI DURE

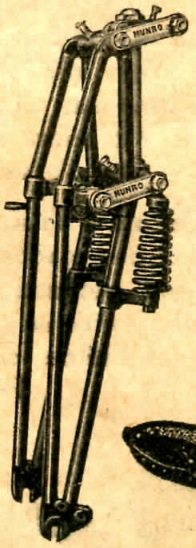
CATALOGUES ILLUSTRÉS GRATUITS & CONDITIONS DE VENTE EN 12 MOIS

MOTEX, 154, Boulevard Haussmann - PARIS (- AGENTS - DEMANDÉS)

POUR ÊTRE PARFAITEMENT ÉQUIPÉE **VOTRE MOTO** *DOIT AVOIR:*



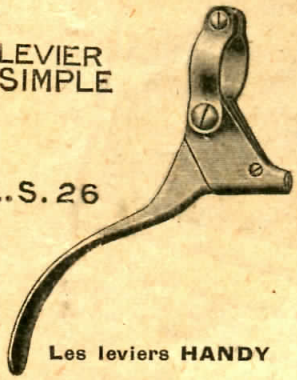
Un Carburateur "AMAC"



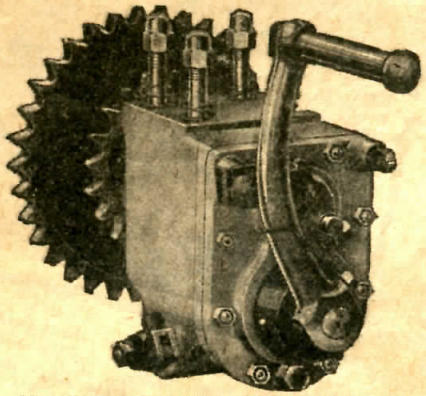
Une Fourche MUNRO-CONFORT et SAXON

LEVIER SIMPLE

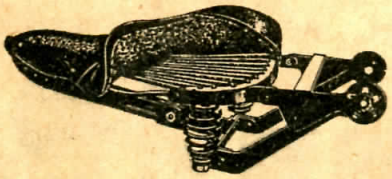
L.S.26



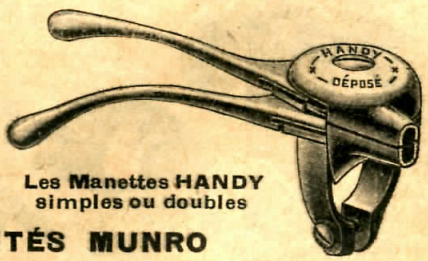
Les leviers HANDY



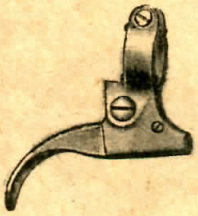
Une Boîte "STURMEY-ARCHER"



Une Selle LECKIE



Les Manettes HANDY simples ou doubles



Un levier décompresseur

ET TOUTES LES AUTRES **SPÉCIALITÉS MUNRO**

DEMANDEZ CATALOGUE A

SOCIÉTÉ DES ÉTABTS. ROBERT MUNRO, *198, Bd Pereire,* **PARIS** (Wagram 10-14)

Intarissable

Le MAGLUM

véritable source d'électricité le MAGLUM est intarissable. Un simple déclic et le Maglum est embrayé, fournissant une lumière puissante, sans arrêt, aussi longtemps que vous voudrez. Le dernier *SALON* a, d'ailleurs, été un énorme succès pour Maglum, principalement pour le type *" Record "* le dernier né des Maglum qui fournit 100 bougies et qui équipait 30 constructeurs.

.....

Demandez Notices à

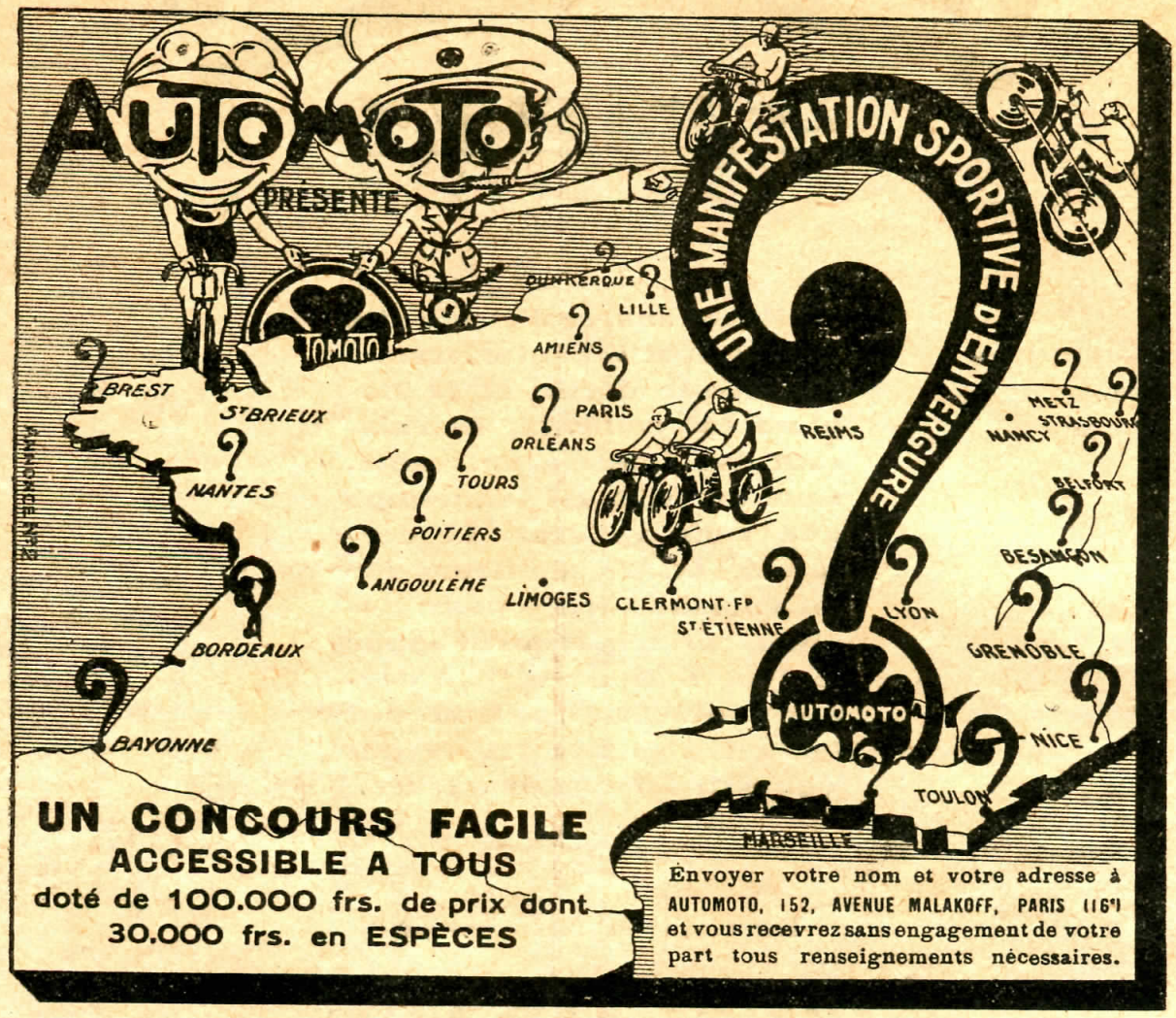
L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

MAGLUM

CHEZ TOUS LES AGENTS ET

21, Rue de Chartres, 21

:: NEUILLY-sur-SEINE ::

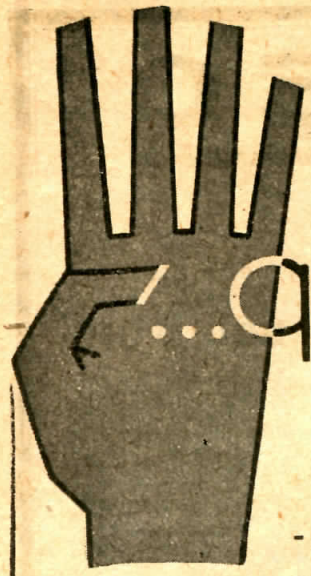


MAGLUCE MARELLI

L'APPAREIL D'ALLUMAGE ET ÉCLAIRAGE
POUR MOTOS QUI S'IMPOSE

Société Anonyme Française des Magnétos MARELLI
77, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr = PARIS (17e)

Tél. : Wagram 49-09 Télég. : Magmarelli 62 Paris



...Quatre!

Quatre conditions inséparables sont à la base du problème de l'éclairage de la **MOTOCYCLETTE:**

- *La ROBUSTESSE*
- *La CONTINUITÉ* (même à l'arrêt du Moteur)
- *La PUISSANCE*
- *L'ENTRETIEN nul*

. . . . . .

elles sont **magistralement** remplies

par

NOTICES GRATUITES FRANCO sur DEMANDE à la
SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS FIXES & DE TRACTION
Route de Meaux - Pont de la Folie — ROMAINVILLE (Seine)

SALON de PARIS

Seule, la

GILLET-HERSTAL

(- MARQUE - FRANÇAISE)

offre à sa Clientèle une gamme de Modèles qui peuvent rivaliser :

par la qualité,

avec les meilleures Marques mondiales;

par le prix,

avec les moins chères des Marques françaises ;

parce que **SEULE,** elle fait bénéficier ses Clients, de l'expérience acquise depuis de nombreuses années par la glorieuse - Marque belge -

GILLET-Herstal

et de l'avantage qu'elle a de — construire en France. —

SEULE : *elle accorde le maximum d'avantages à ses Agents ;*

SEULE : *elle vend directement* **payable en 14 Versements**

Sans imposer d'assurance ou autres changes.

PRIX EN BAISSE

La 350 cmc.	- **"Tour du Monde"** . . .	**4.800**
La 500 cmc.	- **"Sport"**, 4 temps, Culbut.	**6.950**
La 500 cmc.	- **"Type Bol d'Or"** . . .	**7.900**

La 175 cmc.	**GÉCO-HERSTAL** 4 temps, culb. Cadre surbaissé Pneus ballons	**4.200**
La 250 cmc.		**4.800**
La 350 cmc.		**5.400**

S. A. Établ. GERKINET - JEUMONT (Nord)

BUREAUX ET STOCKS A PARIS : **32, Rue Pierret, à NEUILLY**

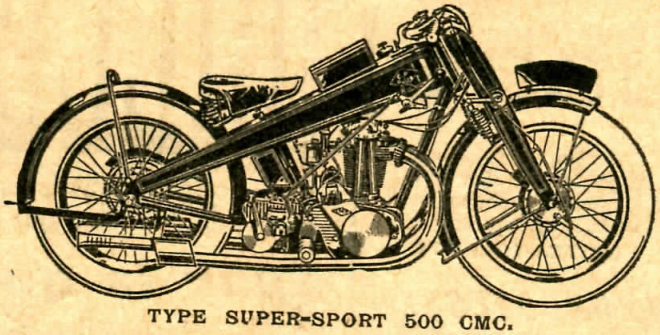
C. P. ROLEO

en tôle d'acier emboutie à triangulation intégrale

—::—

2 Machines
1res ex-æquo dans
Paris-Nice
et dans les
3 Jours du Forez

—::—



TYPE SUPER-SPORT 500 CMC.

—::—

1re de la Catégorie 350 cmc., au
BOL D'OR

1re des Machines Françaises toutes catégories, engagées dans cette course.

2e du Classement général toutes catégories.

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

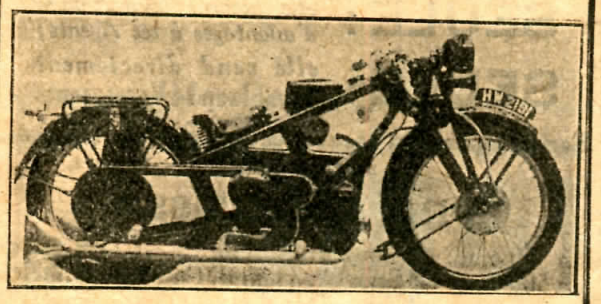
ENFOURCHER NOTRE MACHINE POUR L'ESSAI : C'EST L'ACHETER !

Établissements ROLLET et Cie, 64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XIe)

L'OMNIUM-EXPORT 186, Blythe Road, 186 — à LONDRES —

PRÉSENTE

L'ASCOT-PULLIN



Blo-moteur 500 cmc., 4 temps, Culbuteurs enfermés, 3 Vitesses, Chaîne sous carter, Cadre monobloc, Roues amovibles interchangeables, Freins hydranliques, Éclairage électrique, Équipement de bord complet.

Au SALON : Stand LORIOT N° 71, Grande Nef

ET TOUS RENSEIGNEMENTS :

LORIOT, 57, Avenue Marceau - COURBEVOIE (Seine)

NOVI ***ne fait pas de publicité...***

l'ALTERNOVI

se charge de la faire sur la Route.

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

42, Rue des Grilles, à PANTIN

(Téléphone : COMBAT 14-42)

" 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 chargons 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 ".

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

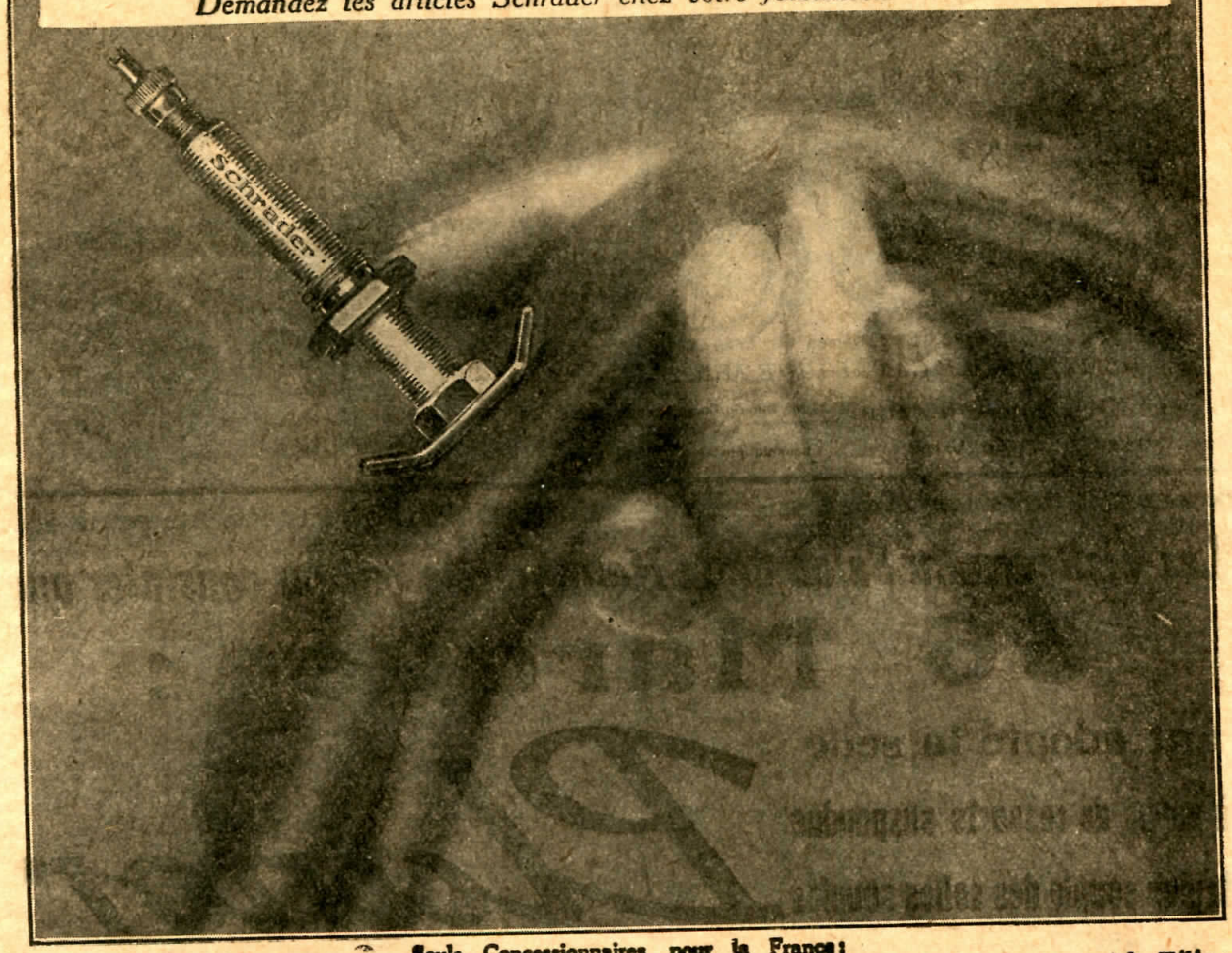
LE NOM SCHRADER EST VOTRE GARANTIE

AMÉLIORE LES MEILLEURES. La vie des meilleures chambres à air est prolongée par l'emploi de la valve Schrader.

C'est pourquoi vous trouverez la valve Schrader sur 90 % des pneus de moto et d'auto qui roulent dans le monde entier, meilleure preuve de sa qualité incontestée.

Le prestige du nom Schrader est votre garantie.

Demandez les articles Schrader chez votre fournisseur habituel.



Téléph. : WAGRAM 95-45

Seuls Concessionnaires pour la France :
A SCHRADER'S SON, INC., of FRANCE
91bis, Avenue des Ternes, Paris (XVIIe)

Adr. Télég. : AIRVALVE-PARIS

Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus **Indicateurs** de Pression

LA QUALITÉ SCHRADER EST INDISCUTÉE ET INIMITABLE

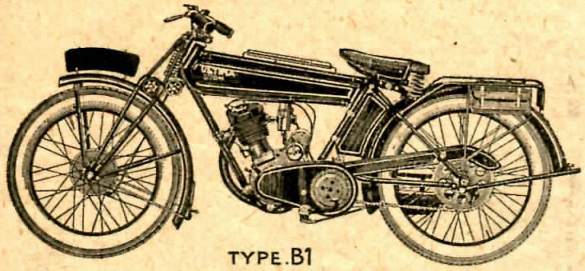
MOTO "ULTIMA" LYON

CRÉÉE EN 1908

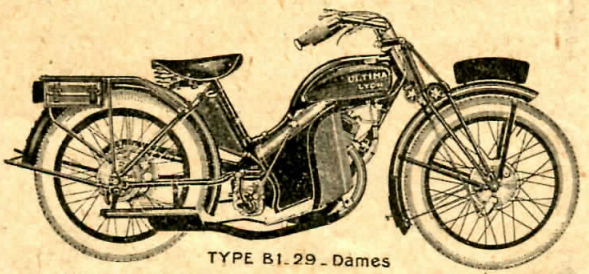
ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

LES CINQ MODÈLES EXPOSÉS AU SALON

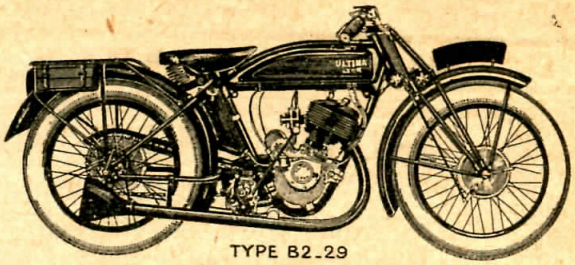
250 cmc. 350 cmc. 500 cmc.



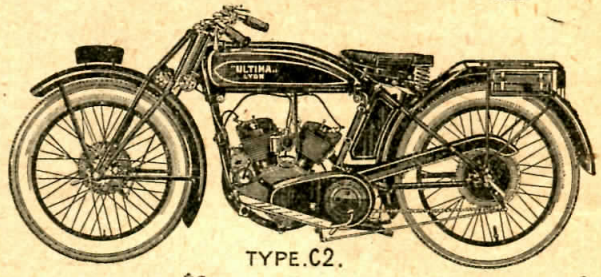
TYPE B1



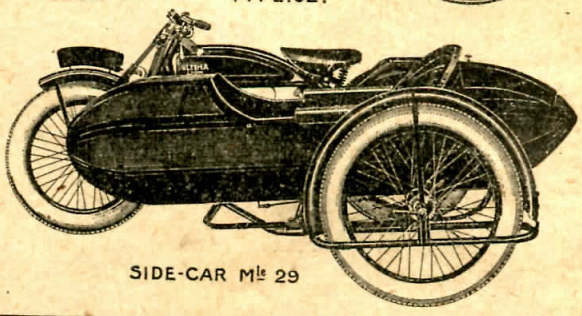
TYPE B1-29 - Dames



TYPE B2-29



TYPE C2.



SIDE-CAR Mle 29

DEMANDEZ LE CATALOGUE M.R. 29

E. BILLION. Constructeur 24-24 bis Rue du Commandant-Fauraz LYON

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

Les Visiteurs du Salon de la Motocyclette ont pu constater que

56 Marques :

ont adopté la selle

à nappe de ressorts suspendue

la plus souple des selles souples

Planor

AIGLON
ARGENTRÉ
AUSTRAL
AUTOMOTION
AUTOMOTO
B. C. R.
BONIN
CLÉMENT
DÉ-DÉ
DE DION
D. F. R.
DOLLAR
DRESCH
DURANDAL

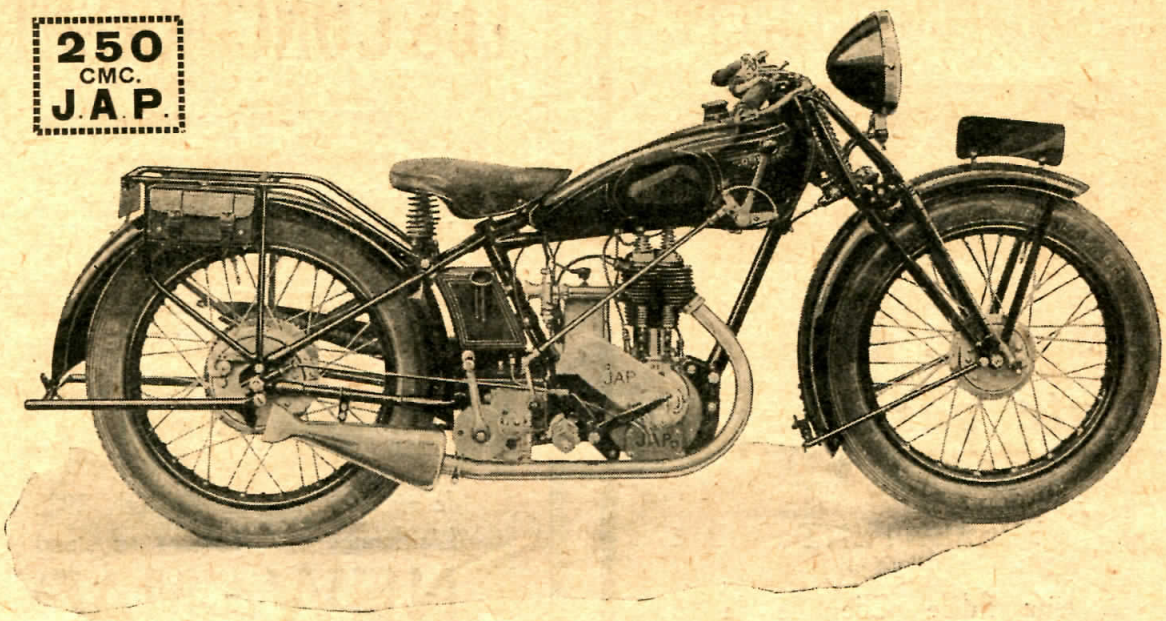
FAVOR
FRANÇAISE (La)
GALLAND
GAM
GÉRALD
GILLET René
GLADIATOR
GNOME & RHONE
GRIFFON
GRIMPEUR (Le)
HELYETT
JUERY
LORIOT
LUCIFER

MARC
MONET et GOYON
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
MOTOSACOCHE
NEW-MAP
NEW-MOTRCYCLE
ORIGAN
O. S. A. LIBERTY
PEUGEOT
PIERMÉ
PRESTER
RADIOR
RHONY'X

ROCHESTER
ROLÉO (C. P.)
ROVIN
ROYAL-MOTO
ROYAL-SPORT
SAN-SOU-PAP
SERRAS
SIC
SOYER
STELLA
THOMAN (J.)
TRAIN
ULTIMO
UTILIA

Anc. Établis. MORTAGNE, *25, Rue de Bellevue* — **BOULOGNE-s.-SEINE**

— SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.500.000 FRANCS —



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 servo-frein* **PERROT,** *etc., au Prix invraisemblable de.. .. .. Frs. pour une Machine irréprochable.*

3.995 fr.—

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** ".	**7.250 fr.**
500 cmc.	— SPORT-LUXE, Bloc Moteur " **Chaise** ".	**7.495 fr.**

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**

PUB. G. SWEERTS.

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 _____

LES MOTOCYCLETTES

ROVIN

celles qu'on ne discute pas...

PRÉSENTENT

à leur fidèle Clientèle la -- gamme complète, -- 175 cmc. à 500 cmc., en 2 et 4 temps, de leurs fameuses Motos de qualité, leurs prix vous réservent -- -- une agréable -- --

SURPRISE

ROVIN

Catalogues - Gratuits -

Vente en 12 Mois

169, Boulevard Péreire

PARIS

AGENTS DEMANDÉS

LES CONCURRENTS

eux-mêmes

ont été unanimes à reconnaître
L'IMPECCABLE PRÉSENTATION
ET
LA TECHNIQUE SUPÉRIEURE
DES MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

de série exposées au SALON 1928

L'affluence des visiteurs au stand

NEW - MAP

a confirmé cet hommage et la compétence des connaisseurs

NEW-MAP, 122-124, Av. Lacassagne - LYON

Velocette

EST BIEN LA MOTO DES CHAMPIONS...

Tourist Trophy Anglais
1er BENNET sur VÉLOCETTE
2e WILLIS sur VÉLOCETTE
5e 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*

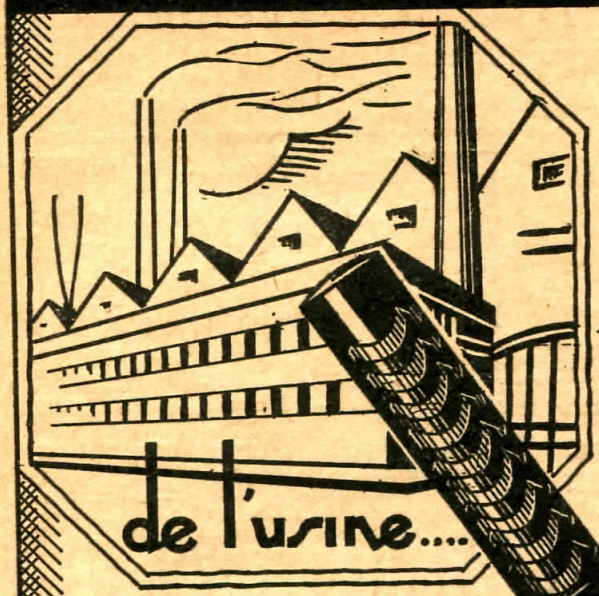
47 RECORDS du MONDE

— *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. -

ORLEANS-ACCESSOIRES 7, Place de la Porte d'Orléans, PARIS (14e)
Agent Général pour la France et les Colonies



1/2 Million de Stylos "PULLMANN"

vendus directement

Plume OR garantie 18 carats
Pointe IRIDIUM

grandeur réelle

28 frs.

Malgré la modicité de son prix, le
" PULLMANN "
est muni d'une plume **or** 18 carats à pointe iridium ;
l'ébonite employée est de **première qualité ;**
le montage est d'une **rigoureuse précision ;**
sa valeur marchande est de **50** fr.

.....et c'est.....

grâce à un outillage perfectionné, à des méthodes de standardisation et surtout grâce à la suppression des intermédiaires que le **" PULLMANN "** peut être vendu au prix exceptionnel de **28** francs,

Ci-dessous le "Bon de Commande" à adresser au Directeur des Stylos "PULLMANN", 22, Boulevard Barbès, Paris.

BON DE COMMANDE

Veuillez me faire livrer à l'adresse suivante et **contre remboursement** *le stylo " Parfait Pullmann " plume* **OR 18 carats,** *conforme au modèle que vous proposez.*

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____ Ville _____ Dép^t. _____

N. B. — Si le "PULLMANN" ne vous convient veuillez le retourner par retour du courrier.

Signature :

M. R. 10-11-28.

HELYETT

a présenté au Salon
LA MOTO DE L'AVENIR
Moto à cardan bloc-moteur 350 cmc.

Celle qu'il fallait créer et qui a obtenu **UN SUCCÈS SANS PRÉCÉDENT**

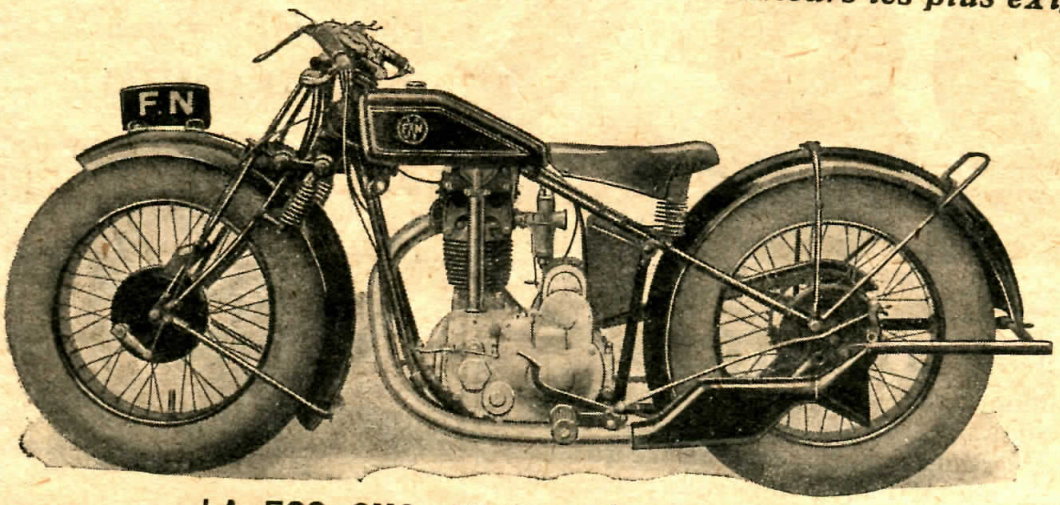
HELYETT

présente également une gamme complète de motos
2 temps moteur HELYETT et 4 temps moteur JAP
Usines HELYETT à Sully-sur-Loire.

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

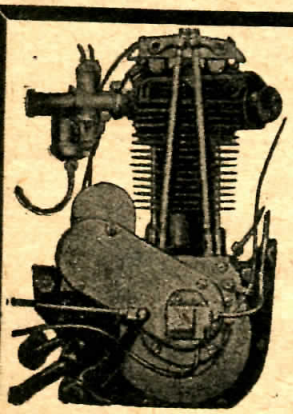
LES NOUVELLES SÉRIES 1929

sont à même de satisfaire les amateurs les plus exigeants



LA 500 CMC. SURBAISSÉE, CONFORT

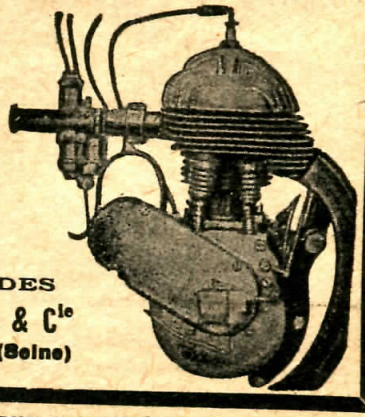
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE — Tél. : Wagram 94-27



MOTEURS VOISIN

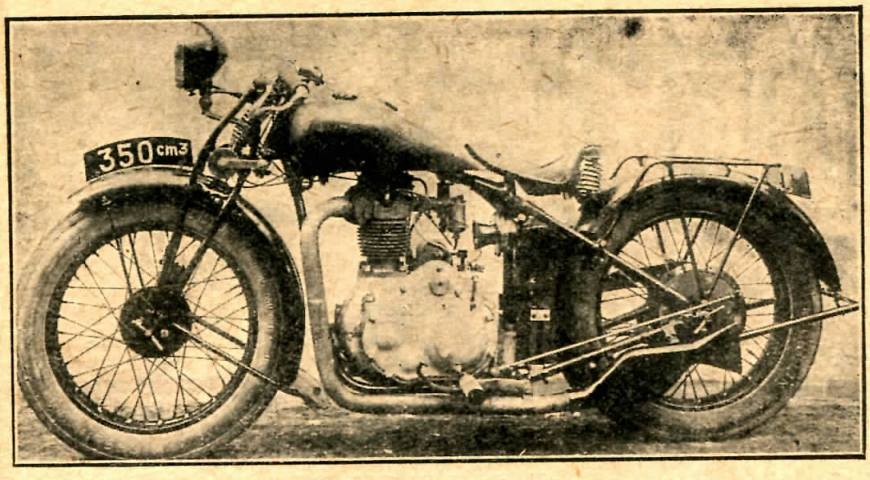
350 cmc. A SOUPAPES LATÉRALES
350 cmc. A CULBUTEURS
250 cmc. 2 TEMPS

TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES
SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & Cie
6 à 16, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : WAGRAM 50-36



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

Le grand succès du Salon !



Les Établissements

SOYER

FABRIQUENT dans leurs Usines leur nouveau

BLOC-MOTEUR

arbre à came en tête !

UNE NOUVEAUTÉ SENSATIONNELLE

une boîte à came permettant le démontage des culbuteurs en quelques secondes

Notre catalogue illustré est adressé GRATUITEMENT

VENTE A CRÉDIT

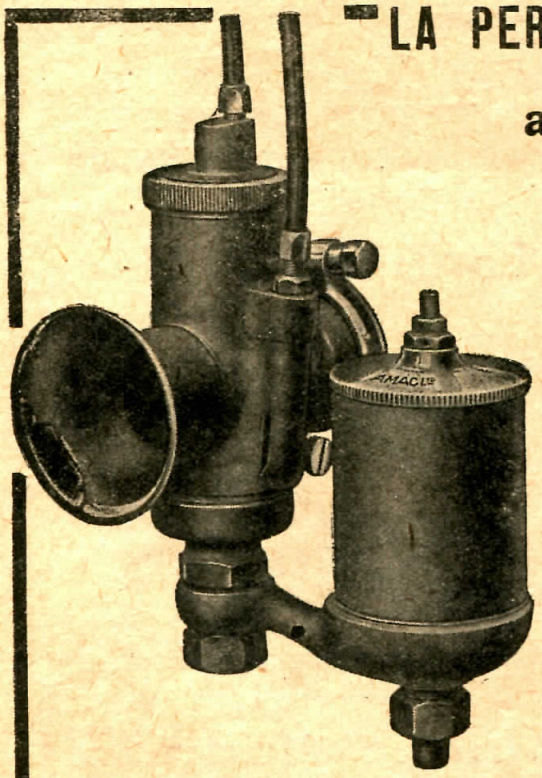
Agents DEMANDÉS dans quelques régions non concédées.

Écrire : *Étab*ts **SOYER & Cie**, 69, *route de la Révolte, LEVALLOIS-PERRET (Seine)*

LA PERFECTION TRIOMPHE 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 1er, 2e ou 3e

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 Ets Robert MUNRO**, 198, *Boulevard Péreire, PARIS - Tél.: Wagram* 10-14

Motocyclistes . . !

LA CÉLÈBRE MARQUE

JEAN THOMANN

Vous présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

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

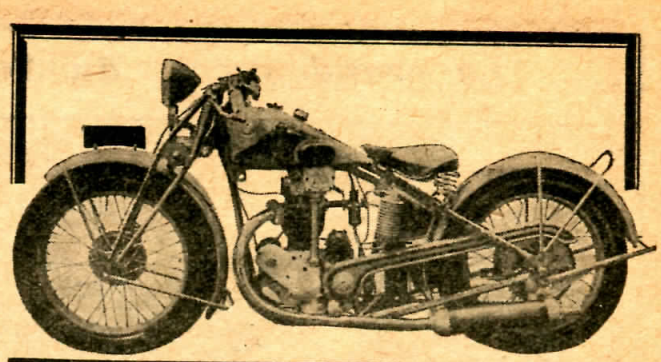
1ère de la Fabrication Française par son esthétique, sa conception mécanique, sa robustesse et sa tenue de route -:- -:-

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



Type **D.S. 5** *compétition 350 cmc. à arbre à cames en tête.*

O.S.A.

— LIBERTY —

Circulation d'huile avec radiateur - filtre. -

- SIX MODÈLES, TOUS BLOC-MOTEURS ET - CADRE A DOUBLE BERCEAU - ÉMAIL GRIS

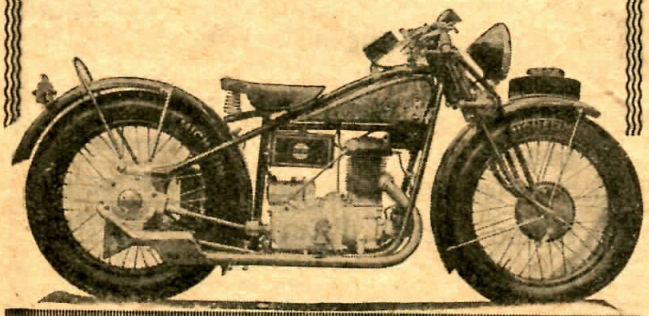
B. 2. - 175 cmc. :	Bloc-moteur	**O.S.A.**	**3.200 fr.**
C. 3. - 250 cmc. :	—	**O.S.A.**	**3.650 fr.**
C.S.3. - 250 cmc. :	—	**O.S.A.**	**3.950 fr.**
E. 4. - 350 cmc. :	—	**JAP-STAUB.**	**6.000 fr.**
E.S.4. - 350 cmc. :	—	**JAP-STAUB.**	**6.400 fr.**
D.S.5. - 350 cmc. :	—	**O.S.A.**	**6.500 fr.**

AGENTS DEMANDÉS

O.S.A., 1, Rue Ambroise-Thomas - ARGENTEUIL (Seine)

DÉDÉ *en tête du - Progrès -*

Présente sa Motocyclette **E. 5**



Bloc-moteur **L. MOUSSARD**, 350 cmc. 2 temps, Transmission par cardan, complétant la gamme de ses Motos classiques toutes cylindrées, 4 temps **JAP** et 2 temps **L. MOUSSARD.**

- ÉVRARD -

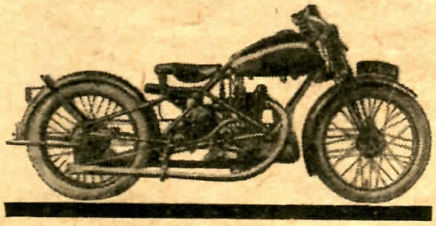
50, Avenue Marceau — COURBEVOIE (Seine)

Pour les Connaisseurs !...

...le succès du **SALON** *a été...*

La BERCEUSE

Clément-Gladiator



Clément-Gladiator

— 76, Grande-Rue, 76 —

LE PRÉ-SAINT-GERVAIS

A L'AUTODROME DE MONTLHERY **HUTCHINSON**

vient de battre tous les

RECORDS du MONDE

DE 7 A 24 HEURES

(catégorie 175 cc.)

avec **SOURDOT & HOMMAIRE**

sur **PNEU**

MOTO CORD

HUTCHINSON

PARCOURANT

2.010 km. 886

A LA MOYENNE DE

83 km. 786

SUR MOTO

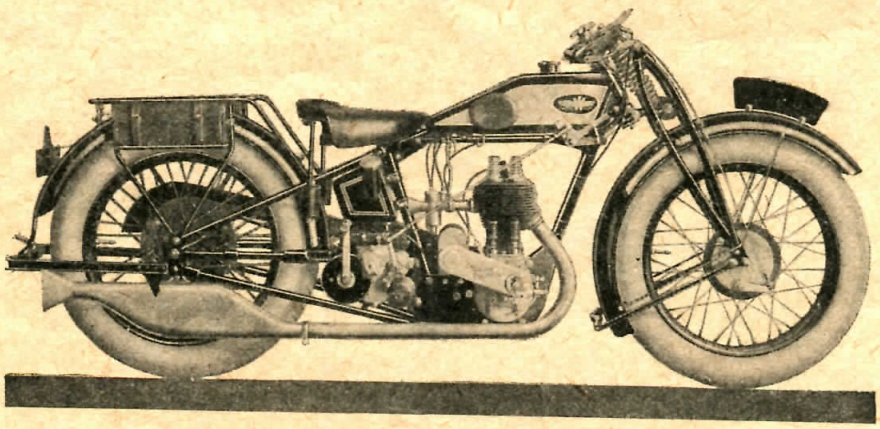
MONET & GOYON

HUTCHINSON

GNOME RHONE

Présente ses nouveaux
— Modèles 1929 —

500 cmc.
250 cmc.
175 cmc.



500 cmc., D. 3, Type Sport.

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE — M^SINS DE VENTE 49, AV. DE LA G^DE ARMÉE

PARIS

SUCCURSALES
31, RUE DE PARIS. LILLE
185BIS R. DE ROME. MARSEILLE

SUCCURSALES
297, AV^E JEAN-JAURÈS. LYON
6, R. D'AUBUISSON. TOULOUSE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION ET PUBLICITÉ
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2e Arrondissemt)

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 Nos	SIX MOIS 26 Nos
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 (2e)

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

EDITORIAL

La Gendarmerie et les contraventions

Récemment à Paris, au Ministère de la Guerre, s'est tenue une réunion consultative de l'Inspection des Routes L'absence du Ministre de l'Intérieur ou d'un de ses représentants indique nettement que *la police* routière est désormais confiée d'une manière complète à la gendarmerie. Administrativement, il semble que cette solution soit logique, et nous n'aurions rien à objecter à cette mesure si nous étions sûrs que la gendarmerie fût capable de s'acquitter de cette tâche Nous croyons que cela n'est pas impossible, mais qu'il y faudra du temps ; car il faut du temps pour se débarrasser des vieilles habitudes et des vieux préjugés. Notez bien que nous ne faisons nul état des vieilles railleries traditionnelles à l'égard des gendarmes. C'est notre vieil esprit gaulois, essentiellement frondeur, qui se donne carrière à l'égard de l'autorité

Nous sommes persuadés que les gendarmes pourraient fort bien faire la police de la route, mais à condition qu'ils fussent au courant de ce qu'est réellement la circulation sur route, d'une manière pratique, et non pas d'après des « théories » Or, ce qu'on apprend aux gendarmes, c'est uniquement la partie négative de leur tâche. Leurs instructions leur indiquent les fautes à punir, mais on ne leur dit pas pourquoi ce sont des fautes, pourquoi elles sont une entrave à la circulation ou un danger, etc. On parle sans cesse de répression. Et de nombreux exemples récents nous montrent que la gendarmerie comprend, dans la plupart des cas, son rôle comme un rôle de répression des fautes. On verra par exemple des gendarmes, pourvus d'une automobile, s'arrêter à un carrefour de route et dresser des contraventions aux conducteurs qui n'avertissent pas. A quoi bon avoir une voiture dans ce cas ?

Si la police routière doit avoir des voitures n'est-ce pas pour circuler, pour pouvoir étendre son rayon d'action, pour donner l'impression qu'elle est pour ainsi dire partout, pour que l'on sente qu'elle veille sans cesse. Nous savons fort bien que des ordres ont été, à plusieurs reprises, donnés en haut lieu pour que la police de la route comprenne son rôle de cette manière, pour qu'elle l'instruise au lieu de punir. Mais au cours de la transmission par la voie hiérarchique, les ordres se déforment progressivement ; chacun y ajoute son interprétation et finalement, d'interprétation en interprétation, on s'écarte de plus en plus des directives primitives. On a tendance à croire que la police de la route est la chose la plus simple du monde, c'est une erreur. Nous pouvons *a priori* considérer qu'il est simple de monter à cheval, de piloter un avion, de tirer le canon. N'empêche qu'il y a dans l'armée des écoles spéciales qui préparent les officiers à ces diverses occupations, et des écoles où ils font des stages prolongés et où on travaille dur. Avant de faire l'instruction des usagers de la route, il faudrait que la gendarmerie fit la sienne, depuis les chefs jusqu'aux simples gendarmes. Des stages dans des centres spécialement organisés, avec des conférences, des leçons de choses, des exercices pratiques, permettraient d'arriver à ce résultat. Et qu'on nous en croie, si la police de la route faisait preuve de compétence, si elle montrait qu'elle a du problème routier une connaissance plus complète que les usagers de la route, si elle faisait comprendre aux contrevenants pourquoi ils sont en faute et quelles peuvent être les suites de cette faute, il n'est pas douteux que son autorité en serait beaucoup plus solidement établie. Qu'en haut lieu on veuille sincèrement comprendre comme il convient le rôle de la police routière, nous en sommes bien persuadés, mais cet esprit il faut le communiquer à toute la gendarmerie. Chez celle-ci nous pensons qu'il n'y a pas de mauvaise volonté, mais simplement des conceptions fausses et surannées. Les gendarmes pour la plupart sont des gens qui n'ont pas d'animosité particulière contre nous. Ils sont peut-être même pleins de bonne volonté. Mais il faut les instruire.

SOMMAIRE

No 296

Samedi 10 Novembre 1928

Par-ci, par-là 1171
Mon petit doigt, par *Kamotsu* 1172
Les modèles 1928 sur la route :
La 500 cmc. Gillet-Herstal, par *Maxend*..... 1173
LE SALON 1928 1176
La puissance des moteurs (fin), par *R. Imbert*..... 1189
La page des Tris, par *H.-P. Borestroke*..... 1192
Les Antidétonants, par *H.-P. Borestroke*..... 1193
Nos Clubs 1194
U. M. F. contre A. C. F., par *E. R.*..... 1196
Courrier de la semaine.... 1197

Secrets bien gardés

On murmurait que le Salon de l'Olympia nous révèlerait des nouveautés sensationnelles, mais on le répète tous les ans, et chaque fois on doit avouer que, si beaucoup de marques procèdent en secret à des essais de machines très originales, la plupart quand vient le Salon, présentent des modèles très classiques. Cette année encore, nous devons reconnaître que les progrès sont la plupart du temps des progrès de détail, que les modèles 1928 sont directement issus des modèles 1927.

Il y a néanmoins quelques machines originales. Il y en a toujours eu évidemment, mais bien souvent dans le passé, elles n'ont été qu'un moyen d'attirer le public autour des stands, et certains modèles exposés n'ont jamais été livrés à la

clientèle. Cette année il y a au contraire quelques machines très révolutionnaires et qui sont destinées à être construites au moins en petites séries. Espérons simplement que les acheteurs anglais soutiendront les constructeurs qui ont le courage, dans un pays essentiellement traditionnaliste, de faire du nouveau. Les quatre grosses nouveautés sont la quatre-cylindres Brough Superior, la quatre-cylindres A. J. W, l'O. E. C. Tinkler et enfin l'Ascot Pullin. La Brough Superior possède un 4 cylindres en ligne, le 4 cylindres en V de l'an dernier ayant donné des résultats médiocres. Cette moto comporte une suspension arrière. L'A. J. W. a un châssis en cornières et une direction dont le principe est le même que celui de l'O. E. C. Le moteur est un British Anzani de 900 cmc. à refroidissement par eau. Tout le mécanisme est enclos sous un capotage. Le bloc-moteur Tinkler monté sur l'O. E. C. avait fait son apparition il y a deux ans et une moto Tinkler était même engagée dans le T.T. On croyait depuis que cette nouveauté avait comme tant d'autres disparu, mais l'inventeur est un homme énergique qui a su convaincre une marque à l'esprit moderne. Le bloc Tinkler présente l'aspect d'une caisse métallique absolument régulière avec à l'avant un radiateur. Le moteur est un monocylindrique horizontal à refroidissement par eau. La boîte de vitesses se trouve à côté de lui et la chaîne primaire entraîne également l'arbre à cames qui se trouve en tête du cylindre. Ce bloc est monté dans le cadre O. E. C. à direction double (qui, entre parenthèses, peut être livré sur tous les modèles O. E. C. sans supplément de prix). L'Ascot Pullin comporte un cadre en tôle emboutie clos latéralement. Le bloc-moteur est horizontal. Le prix de ces diverses machines est élevé : 140 livres pour l'A. J. W.. 70 à 80 livres pour l'O. E. C. et l'Ascott Pullin. Il ne s'agit donc pas de machines qui soient appelées à être construites en grandes séries. Mais, étant donné leur intérêt, il est à souhaiter qu'elles rencontrent un succès commercial suffisant. Car il est indiscutable qu'elles renferment des idées ingénieuses et qu'elles preparent la moto de demain. Une chose pourtant ne laisse pas de surprendre : c'est que toutes ont une transmission par chaîne.

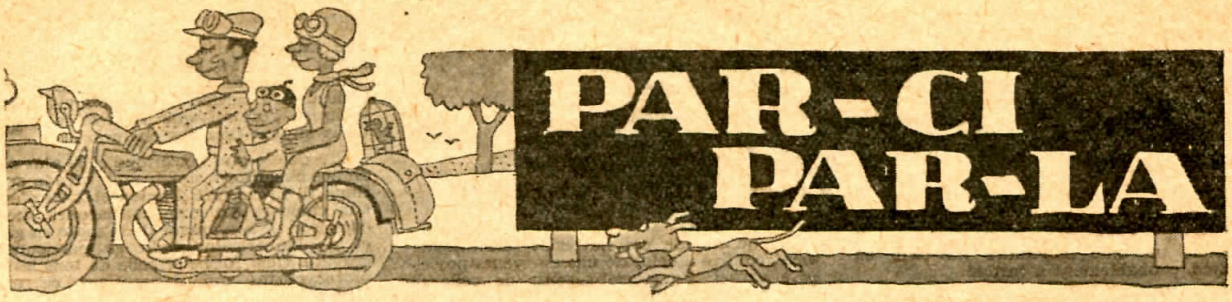
On sévit contre les charretiers

Le commandant de la gendarmerie Soulaire, de la direction de la gendarmerie nationale, a récemment fait un rapport des plus remarquables sur la manière dont la gendarmerie assure la police routière. Il y établit que la police routière doit faire l'éducation des usagers de la route, les empêcher de commettre des fautes plutôt que de les punir. Excellentes directives dont il est à souhaiter qu'on tienne compte.

Ce rapport donne également des indications intéressantes sur l'activité des brigades volantes, qui, sur les voitures, ont au cours de trois mois (15 juin-15 septembre) dressé 76 contraventions, même pas une par jour. On ne peut donc pas se plaindre de la sévérité de ces brigades. Sur ces 76 contraventions, 24 ont été dressées à des automobilistes et 2 seulement à des motocyclistes (défaut de permis de conduire, défaut d'éclairage).

Quant aux voitures attelées, elles ont été l'objet de 24 contraventions, les troupeaux de 2 contraventions, les cyclistes de 11 contraventions (presque toutes pour défaut d'éclairage). Il est intéressant de constater le nombre des contraventions dressées aux véhicules attelées. Car jusqu'à présent on ne leur dressait que rarement des contraventions, le plus souvent pour défaut d'éclairage. Au contraire, nous voyons 7 contraventions contre des charretiers tenant leur gauche, 1 contre un charretier endormi, 5 pour attelage à l'abandon, etc. Il y a donc quelque chose de changé et les brigades volantes ont fort bien compris que l'automobiliste ou le motocycliste ne devaient pas être les seuls dont les fautes méritaient d'être punies. Notons, de plus, que les brigades volantes ont circulé sur des itinéraires très fréquentés où le nombre des véhicules à moteur est très supérieur à celui des véhicules à chevaux.

Le sidecar n'est pas ennemi de certains exercices dans lesquels il prouve sa grande stabilité ainsi que Greenwood nous le montre sur cette 500 cmc. Norton.



De l'excellent travail pour tous

La Fédération des Motoristes et Vélocistes réunissait le 30 octobre, en l'Hôtel des Ingénieurs civils, sous la présence de M. Félix Lainé, les Agents en Cycles et Motocycles. A l'ordre du jour : l'aménagement des trottoirs cyclables ; la faculté pour les usagers du cycle d'employer le cornet-avertisseur, aussi efficace que le timbre ou le grelot ; le paiement de l'impôt sur le cycle par semestre ; des mesures nouvelles permettant au candidat un permis de conduire pour les motocycles et d'assurer son apprentissage sans s'exposer à des contraventions.

Cette réunion fût suivie s'un déjeûner amical qui réunit un grand nombre d'Agents au cours duquel fût affirmée, à nouveau, la solidarité des commerçants spécialistes, vulgarisateurs des industries de la motocyclette et du cycle, dont l'affluence fût si grande à la deuxième série du Salon.

Avec gros silencieux...

La nouvelle Norton 500 à arbre à cames et avec gros silencieux, modèle 1929, va faire l'objet d'un essai de notre collaborateur Fred S. Lipman, retour des Etats-Unis d'Amérique ; nous pensons qu'il n'aura pas eu peur de tirer un peu sur la manette des gaz !

Moto Revue et les écoliers

Puisque la motocyclette devient de plus en plus un instrument de la vie sociale, puisque des l'âge le plus tendre les écoliers se passionnent aux problèmes de l'auto et surtout de la moto, pourquoi *Moto Revue* ne créerait-il pas des cours de motocyclistes à l'usage des écoliers ?

Que MM. les instituteurs que la question intéresse nous écrivent dans ce sens : rappelons d'ailleurs qu'en Angleterre, depuis déjà longtemps, cette organisation existe et que notre initiative, débutant d'abord dans la région parisienne, pourrait être rapidement étendue à toute la France.

Il est agent à Lyon

Marc, l'aviateur motocycliste à la carrure imposante, où se détache la larme rouge de la Légion d'Honneur, va quitter Paris : Gnome et Rhône l'installe à son agence de Lyon : est-ce à dire qu'il va oublier ses amis parisiens ? non, car il nous prie de dire à tous les motocyclistes parisiens de passage à Lyon que la visite à Marc s'impose dans leur programme.

La monotypie a ses inconvénients

Dans notre numéro spécial du Salon, l'agence de Paris de la Kervran a été annoncée, 3, rue des Orteaux au lieu de 113 ; espérons que nos lecteurs ont rectifié facilement. Nous en profitons pour les aviser, eux qui, avec un ensemble qui prouve leur grand intérêt pour notre revue, nous font part de toutes les regrettables coquilles qui se glissent dans toute publication, que cela tient à ce que nos machines à composer sont des monotypes et non des linotypes ; c'est-à-dire qu'elles composent le texte lettre par lettre et non ligne par ligne. A la mise au point et à la justification, les lettres arrivent à sauter ou à se déplacer. Ces inconvénients nous sont apparus depuis longtemps, mais ce n'est pas en un jour qu'on peut y remédier, car il ne faut pas oublier que l'essor de la moto en 1928 nous a, non pas surpris, mais un peu déhanché. Aussi, depuis quelques mois, nous avons pris une décision qui, avant peu, va permettre à *Moto Revue* de s'assimiler, du point de vue présentation et impression, aux grands organes anglais. Nous en reparlerons.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

M. Rousseau est mort

Tandis que les visiteurs, le jour de la Toussaint, se pressent autour du Stand Dollar, la nouvelle circule de la mort de M. Rousseau. Lundi dernier, dans une collision avec un taxi, M. Rousseau reçut, très légèrement sembla-t-il, le volant dans l'estomac. Aucune complication ne semblait à prévoir, quand le mercredi une opération intestinale fut déclarée urgente et jeudi matin, malgré les efforts des médecins, M. Rousseau expirait.

Rousseau Marc, âgé de 41 ans, Chevalier de la Légion d'honneur, était avant la guerre directeur d'une usine de décolletage belge ; la grande tourmente l'épargna malgré trois blessures et trois citations. Depuis, inspecteur des Forges, il dirigea commercialement les établissements Train pendant longtemps, puis devint le directeur général des établissements Delachanal, motocyclettes Dollar : c'est à ce poste important et au moment où il voyait, au Salon 1928, le succès foudroyant de la firme Dollar, que la mort vient le faucher en pleine possession de ses moyens. Nous adressons au nom de tous les motocyclistes et de *Moto Revue* à la firme Dollar, nos sympathies émues.

Le premier dimanche fut un succès

Eh bien *Moto Revue* a lieu d'être satisfait : que de journaux, que de gens bien renseignés ont prophétisé l'insuccès du Salon séparé de la motocyclette. Voici les chiffres officiels des entrées payantes du premier dimanche du Salon de l'Automobile : 30.000, et de celui de la motocyclette : 30.500.

500 ! mais ne voyez-vous pas que c'est un chiffre. Les visiteurs eux-mêmes venaient tous avec l'idée qu'au moins « on pourrait examiner » cette année ! Déçus, ils ne l'ont pas été, car l'ambiance est communicative de la gaîté ; mais enfin, c'est un succès indiscutable !

Une heureuse initiative

Les motos « Origan », toujours à l'affût des nouveautés, viennent d'adopter le guidon-souple « Masson ».

Les constructeurs des motos « Origan » aiment, en effet, donner à leurs superbes modèles la ligne, le confort et l'assurance de la plus constante sécurité. Ce guidon a fait l'objet d'une description dès son apparition, dans la dernière *Page Pratique* de *Moto Revue*. Il a été vivement discuté par nos jeunes et la meilleure preuve de la prescience de *Moto Revue* en est la rapide adoption par les constructeurs.

Nous le savons, hélas !

Si des fois (après les courses des Routes Pavées), on voulait organiser une « course des nids de poule », je recommande la G.C. 141, de Corbeil à Milly (Seine-et-Marne). Vous m'en diriez des nouvelles !

Et à propos de nids de poule : la N. 7 étant en réparation entre Paray et Juvisy, on vous oblige à faire un détour par une route *absolument impraticable* tant en moto qu'en auto ! Ceci est-il tolérable sur une artère de trafic international (Paris-Fontainebleau-Marseille-Côte d'Azur-Italie, etc.), et avant de vous envoyer promener par n'importe quelle route de détour, ne devrait-on pas commencer par réparer ladite « Grande Autruche N° un tel ? »

MIC, *Paris.*

Lâches anonymes

Notre courrier quotidien renferme toujours de multiples lettres où nous pourrions glaner de remarquables suggestions : mais, malgré nos avis, nos correspondants refusent de signer ou signent des « fantaisies ». Rappelons-leur qu'ils perdent leur temps, leur argent, leur encre... La première chose que fait notre secrétaire est de contrôler l'identité du correspondant : pas d'identité, il ne lit même pas la lettre et la jette au panier. Rien à faire donc, car il est entêté... plus que tous les anonymes réunis. C'est dommage pour vous et pour *Moto Revue* ; mais c'est un principe ! D'ailleurs remarquez combien nous évitons, pour différentes raisons, de publier les adresses dans la revue et même les noms si le désir nous en est exprimé. Alors ! pourquoi se classer dans les « lâches anonymes ? »

Le Jour des Agents

Le succès du Salon motocycliste qui s'est affirmé des plus grands a attiré la foule des agents et représentants, même des régions les plus éloignées. C'est ainsi que nous avons pu joindre au Stand Terrot, l'actif représentant de cette marque à Alger, où il est en même temps l'un des animateurs de l'U. M. Algérienne. Venu visiter le Salon et, naturellement, en particulier la marque qui lui est chère, il en emporte la meilleure impression tant par la foule d'intéressés qu'il y a vus que par la beauté des machines qui y furent présentées.

En effet, pourquoi pas ?...

Une suggestion sur l'irritante question de la « Police de la route ». Pourquoi les grandes Associations sportives et de tourisme n'obtiendraient-elles pas des pouvoirs publics la création de *commissaires de la route, recrutés parmi leurs membres*, assermentés naturellement, qui la feraient, cette police, bénévolement et sans courir après les primes à la contravention, ceux-là.

Qu'en pensez-vous ? Les chauffeurs sérieux sont les premiers interessés à traquer les chauffards.

DE HAMETIL, *Bordeaux.*

Non et non...

Beaucoup d'abonnés n'ont pas tenu compte de nos avertissements, de nos avis, de nos pressantes objurgations : nous avons dit que, passé le 19 octobre, toute demande de numéro spécial du Salon était, quel que soit le demandeur, abonné ou non, classifiée au tarif de 10 francs. Comme toujours, il y a un nombre appréciable d'abonnés qui n'ont pas voulu profiter du prix de 5 fr. 50 de faveur avant la date : ils ne sont pas contents : nous n'y pouvons rien, car il ne faut pas oublier que nous sommes tenus par des contrats commerciaux depuis le 19 octobre. A eux d'être plus avisés l'an prochain. Nous avons encore quelques centaines de numéros à la disposition des retardataires, à 10 francs le numéro et sans garantie une fois le stock épuisé.

Mon petit doigt m'a dit....

... que la « rouge et noir » d'aviation avait à l'étude un bloc bicylindre flat-twin en 500 cmc. probablement à cardan.

... que l'on parle de la moto militaire en « culbuteurs ».

... que l'essai de la 500 cmc. supersport D 4 Gnome s'impose maintenant.

... que cet essai prochain sera confié à celui de *Moto Revue* qui est tout désigné pour ce faire par sa pratique intensive de la D 2 et de la D 4.

... que par contraste, le collaborateur du sus-dit, essaiera de son côté » la Champion de France » dijonnaise pour les mêmes susdites raisons.

... que ce système est celui réclamé depuis très longtemps par nos lecteurs en vue de la meilleure présentation des modèles.

... que le nouveau bloc-moteur 250 cmc 4 temps, 2 tubes, figurant dans un stand où l'on remarquait également une 100 cmc., superpopulaire recevrait la consécration de la route dès la sortie du stand.

... qu'il serait piloté, via la Corse, par l'un des administrateurs de la maison, accompagné, sur un autre nouveau modèle, par l'agent de la marque de l'avenue de la Grande-Armée...

... que, par contre, la 100 cmc. susnommée ferait l'objet d'un très prochain essai à *Moto Revue*, pour l'édification de ceux, nombreux, qu'une moto populaire intéresse...

... qu'une maison d'éclairage à la devise ! « Lumière partout et toujours » porterait son capital à 5 millions et inaugurerait dans le même temps sa nouvelle usine de Nanterre.

... que la même Maison présenterait bientôt au public une pompe de sa fabrication, pompe à huile ou à graisse, rigoureusement étanche, pour le plus grand bien de nos sacoches.

... que les matricules de la moto kaki en deux syllabes, équipée d'un bloc-moteur 2 temps à cardan, avaient été relevés devant témoin par notre essayeur (non national), en vue d'un essai dès après l'Armistice.

... que le nombre d'essais proposés au ci-devant désigné, au cours de ce Salon, suffirait à l'alimenter en motos pour tout le restant de son existence.

... que l'ex-constructeur d'une voiturette qui fit belle impression au Bol d'Or de Fontainebleau met la dernière main à l'étude d'un bloc-moteur 500 cmc., 4 cylindres, 4 temps, à cardan, dont la conception permettrait l'établissement d'une moto au prix approximatif des 500 cmc. actuelles.

... qu'un spécialiste du bloc 500 cmc., arbre à cames en tête, sortirait bientôt un nouveau bloc 2 cylindres en V fermé, face route, avec transmission par cardan.

... que bientôt surgirait une nouvelle voiturette dont le moteur 2 cylindres deux temps, en ligne, indique nettement la paternité, mais que la carrosserie de cette voiturette semble étrangement inspirée de celle parue dernièrement dans *Moto Revue* et qui abritait un 4 temps flat-twin.

... que des essais de servo-freins, faits sur des taxis, ont amené les constructeurs à envisager le même principe pour la moto et que ces servo-freins compléteraient des moyeux amovibles interchangeables inspirés de la meilleure technique.

... qu'un accu au fer-nickel, dont *Moto Revue* a parlé, aurait retenu l'attention de fabricants d'éclairages électriques et principalement de l'agent parisien d'une célèbre marque italienne.

... qu'une de ces batteries serait également confiée à celui de nos essayeurs possesseur actuel d'une moto sœur de celle de Sexé retour du pôle.

... que figuraient dans plusieurs stands ces articles de ménage appelés « Brownings », qu'en raison de la place prise par ces instruments dans la vie familiale, on peut supposer qu'ils deviendraient le complément inséparable du tan-sad et du side-car.

... que la moto semble de plus en plus s'écarter du type « compétition » pour se rapprocher du type « utilitaire » ou « grand tourisme » et qu'elle a raison.

... que parallèlement, on peut prévoir, avec l'accroissement de réserve de puissance, une nouvelle vogue du side-car en faveur duquel un bel effort a été fait du côté châssis, comme du côté carrosserie.

La peste, le choléra ont nom chez nous : tramway. Ne le doublez jamais à gauche, ça l'offusque.

... qu'une marque de Lyon, en deux noms anglais très courts, réputée pour sa belle présentation, débuterait la saison prochaine dans nos Six Jours d'Hiver.

... que le cadre ouvert « Mondiale » attirait, à juste raison du reste, tous les ecclésiastiques visiteurs du Salon et qui firent dans ce stand des stations prouvant l'intérêt qu'ils portaient à cette solution motocycliste.

... que la « rétrospective » exhibait, entre autres antiquités, un moteur de 1903, soupapes en tête commandées par culbuteurs, ce qui prouve qu'il n'y a jamais rien de nouveau sous le soleil.

... que désireuse de ne pas se faire damer le pion dans le domaine de la transmission, une importante maison de chaînes aurait rendu visite au seul constructeur français ayant équipé de ses moyeux toutes les motos françaises à cardan ; que cette visite semble indiquer l'intérêt que soulève le problème de la suppression des chaînes.

... que le plus éclectique et le plus sportif de nos chemisiers, après avoir créé la cravate Bugatti, la cravate Dunlop et bien d'autres, aux couleurs des grandes marques, créerait, en raison de son amour de la moto en général et de l'américaine kaki en particulier, la cravate *Moto Revue* et celle de tous les clubs motocyclistes qui désireraient ce modèle élégant de reconnaissance.

... qu'il n'est pas vrai, comme certains l'ont dit, par jalousie peut-être, qu'une maison comtoise de carburateurs ait collaboré de près ou de loin à l'étude de la partie boîte de vitesse d'un certain bloc-moteur 2 temps à cardan.

... qu'un des cicerones de la visite présidentielle présenta à notre souriant Premier la moto américaine kaki, en lui attribuant le nom de sa compatriote rouge sang, ornée d'un Peau-Rouge... daltonisme ou incompétence ?

... que la marque de carburateurs comtois, plus haut signalée, nous doterait très prochainement d'un indicateur de pression pour pneus lisible et exact.

... qu'il y aurait entente entre les constructeurs anglais d'une moto dont le réservoir noir s'orne de deux panneaux blancs et l'un de nos spécialistes français, bien connu, pour une fabrication mixte permettant de vendre cette machine à un prix français.

... que nombre de visiteurs du Salon ont vainement tenté d'établir une corrélation entre certains cosaques et la marque de motos dont ils distribuaient les prospectus, et que justement ce manque de corrélation est peut-être la seule raison valable de ce genre de publicité...

... qu'à la suite d'un article paru dans *Moto Revue*, plusieurs constructeurs ont reçu des demandes de motos bi-places, spécialement étudiées pour le duo et laissant au porte-bagages son affectation réelle en vue du grand tourisme.

... qu'un quotidien a fait gravement l'éloge de la Gnome et Rhône et principalement de ses soupapes en « tôle » ; en tête ! cher confrère dur d'oreille ou collectionneur de coquillage, car si Gnome faisait des soupapes en tôle, nous l'aurions su... évidemment et nos lecteurs aussi...

... qu'à la suite d'un pari, le record, établi par Sexé au cours de son dernier raid, fut battu en une seule étape Pôle-Nord-Tlemcen ; que seule la vérification du carnet de route permit de constater qu'il s'agissait d'une liaison entre les XVIIIe et XXe arrondissements et les rues du Pôle Nord et de Tlemcen...

... que notre globe-trotter est, du reste, déjà réparti vers d'autres horizons, toujours par la route, naturellement.

... qu'il y aurait dans divers coins plusieurs études de bicylindres 2 temps en ligne ou flat-twin en blocs-moteurs destinés aux transmissions à cardan et que nous en parlerons le moment venu.

... qu'Ascot Pullin aurait l'intention de faire un gros effort en France et que l'un de nos constructeurs s'intéresserait de très près à cette monobloc dont l'aspect sourit aux amateurs de motos super propres.

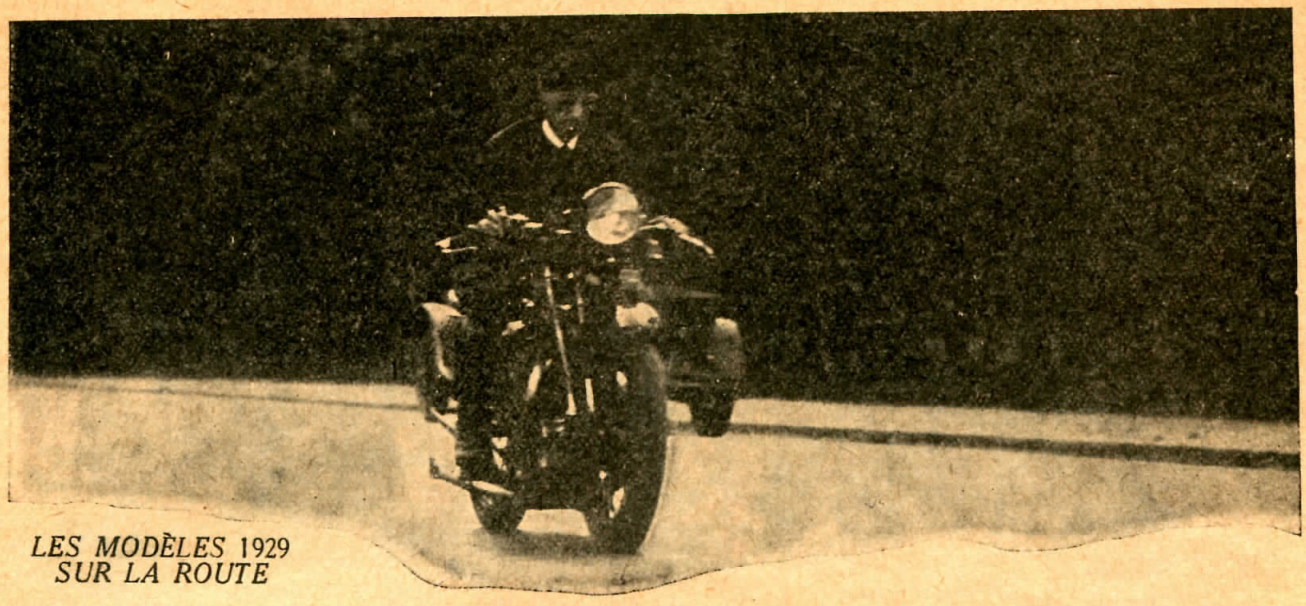
... qu'O.S.A. est probablement le premier qui présente sur une moto (sa 350 cmc. arbre à cames en tête) un épurateur-radiateur d'huile.

... qu'enfin tout le monde s'accorde à trouver que le Salon de la moto fut très réussi, qu'il obtint un grand succès et désire qu'il se renouvelle annuellement.

... qu'un directeur d'un magasin d'exposition de la Grande Armée, aux motos rouge-noir, est allé faire une cure de « Santé » : ce qui va satisfaire bien des clients.

KAMOTSU.

M. Rousseau Marc enlevé ces jours-ci au sport motocycliste



LES MODÈLES 1929 SUR LA ROUTE

Essai de la 500 cc. Gillet Super-Sport

par MAXEND

Si je ne craignais d'être taxé de partipris, j'écrirais un article enthousiaste d'un bout à l'autre sur la nouvelle 500 cmc. 2 tubes que M. Gillet a mis à ma disposition.

J'avais antérieurement effectué un certain kilométrage sur la 500 cmc. monotube et j'avais pu, sur cette machine, apprécier les qualités du bloc-moteur Gillet-Herstal, 500 cmc à culbuteurs. Mais que dire du nouveau modele double tube à cadre surbaissé, que dire qui ne soit pas élogieux ?

Mon appréciation personnelle se trouve heureusement corroborée une fois de plus par l'intérêt que cette machine suscite chez les autres motocyclistes. Maintes fois, en effet, depuis que je circule sur cette Gillet, j'ai vu des motocyclistes la regarder au passage, d'un coup d'œil qui en disait long ; presque chaque fois que je m'arrêtais, des amateurs venaient rôder autour de moi, regardaient, inspectaient et bientôt m'interrogeaient avidement sur les qualités et les possibilités de ma monture et j'étais heureux de voir que les précisions que je donnais à ces admirateurs de passage étaient accueillies sans réserve.

Ce qu'on peut dire en un mot de ce modèle Gillet-Herstal, c'est qu'il en est parfaitement réussi à tous points de vue : ligne et harmonie générale, position tenue de route, maniabilité, qualités de souplesse, de reprises et de puissance du moteur, douceur du débrayage, aisance du passage des vitesses, efficacité des freins conjugués, accessibilité des organes, etc...

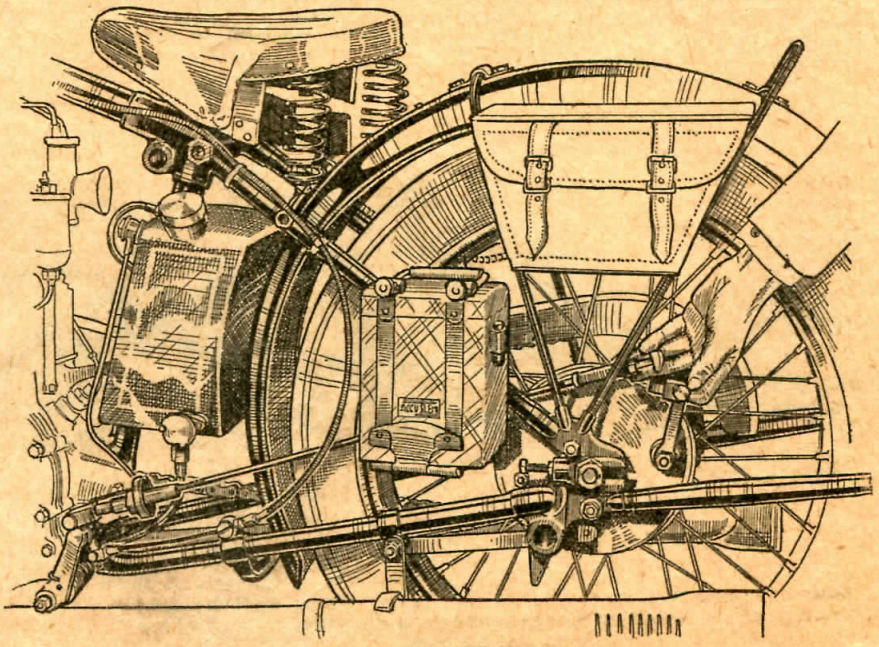
La 500 cmc. Gillet-Herstal est d'une ligne harmonieuse

Ce modèle Gillet se présente sous la forme d'un cadre en berceau surbaissé, réservoir à cheval, selle basse, à 68 centimètres du sol. La sobriété de ligne de son bloc-moteur ne contribue pas peu à augmenter son élégance. Compact et homogène, on le sent bien en place, bien attaché ; il inspire confiance ; sa forme et son encombrement contribuent certainement pour une grande part à l'équilibre de la machine. La Gillet est également sobre de couleur, elle ne se fait pas remarquer par une débauche de vernis criards, mais bien plutôt par son élégance discrète et sûre.

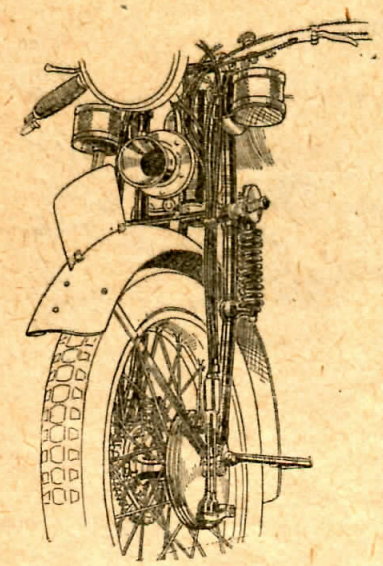
La position en selle est basse à souhait ; les jambes et les bras trouvent une position naturelle et sans contractions, étant donné l'emplacement judicieux des repose-pieds et du guidon. On ne porte pas du tout le poids du buste sur les poignets ; dans la position normale les bras sont légèrement pliés et par suite bien articulés pour encaisser en douceur les réactions de la route : bref, la position est très rationnelle pour un motocycliste de taille moyenne. La fourche comportant amortisseurs et freins de direction fonctionne à souhait.

A cause de cette bonne position et aussi de

Le dévérouillage instantané de la commande de frein arrière : La molette permettant le réglage à la main instantané de ce frein et la conjugaison des commandes des freins avant et arrière. Le réservoir d'huile séparé assurant le parfait refroidissement du lubrifiant ; en bas de ce réservoir la commande de réglage du débit.



la bonne répartition des poids, la machine, malgré l'importance de son 500 cmc., malgré son poids de 140 kgs est très maniable en ville.



La nouvelle fourche Gillet. On aperçoit la double commande du frein avant dont l'une indépendante à la main et l'autre conjuguée, par l'intermédiaire de la pédale du frein au pied, avec le frein arrière.

Agrément de conduite

J'ai fait dans Clamart un essai concluant quant à la maniabilité et à la tenue de route : il pleuvait à flots ; le mauvais pavé de Clamart, agrémenté d'une double ligne de tramways, est copieusement enduit d'une sorte de glaise gluante ; malgré toutes ces embûches, je ne me suis jamais senti en difficulté, jamais obligé d'obéir à ma machine au lieu de lui commander, même au débrayé, même lors des coups de frein, et cela quelque soit l'allure entre 5 et 50 kil. heure. Les freins conjugués sont sans doute pour quelque chose dans ces arrêts sans flottement sur pavé pras ; la pédale. en avant du pied gauche. actionne, en effet. ensemble le frein AV et le frein AR ; un réglage à la main permet de régler ces freins à sa convenance personnelle et de les faire agir soit en même temps soit en avance l'un sur l'autre, au choix ; l'efficacité s'en trouve naturellement accrue et l'on s arrête dans le minimum d'espace, sans bloquer les roues, avec cette agréable impression de sentir la machine s'appuyer sur le sol, au cours du freinage, au lieu de se dandiner, voire de ruer comme il arrive quand on bloque la roue arrière.

Caractéristiques

Moteur : 4 temps O. H. V., 44 × 90 ⅝, équilibrage spécial, cames à profil spécial, tuyauteries d'admission et d'échappement polies. Culasse double échappement assurant une marche absolument silencieuse.

Boîte de vitesses : Rapports de démultiplication $\frac{4,64}{1}$ $\frac{5,85}{1}$ $\frac{9}{1}$

Allumage : Magnéto spéciale pour vitesse élevée.

Carburateur : genre course, de première marque, à double manette.

Silencieux : un étouffoir amovible est fixé à l'extrémité de chaque tuyauterie d'échappement.

Cadre : berceau avec douilles forgées pour montage du sidecar, à droite ou à gauche de la machine. Surbaissé vers l'arrière, donne une position exceptionnellement basse de la selle.

Fourche : genre « Druid » avec amortisseurs de chocs à freinage constant aux jumelles et rattrapage du jeu latéral. Frein de direction.

Freins : commande au pied conjuguée des freins arrière et avant, réglage et décrochage instantanés des tringles. Commande additionnelle indépendante à la main pour le frein avant.

Réservoir d'essence : avec fond renfoncé, contenance 10 litres.

Réservoir d'huile : indépendant, fixé au cadre sous la selle, contenance 3 litres. Ce réservoir, construit en aluminium, assure le refroidissement constant de l'huile de circulation.

Pneus : 26 × 3,25", haute pression, sur jantes à base creuse.

Garde-boue : 130 ⅝ de largeur, supports en tubes extra-rigides, entourant le garde-boue arrière.

Poids : 135 kgs environ.

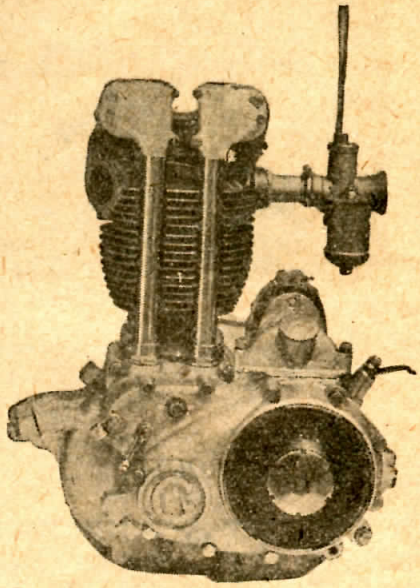
Fini : émail noir avec filets or.

Vitesse : 135 km. à l'heure, vitesse « Standard ».

Consommation : 4 litres d'essence, 1/3 litre d'huile aux 100 km.

Ayant, pour le rodage, adopté la multiplication de side-car, j'ai trouvé en ville une machine idéalement maniable ; tout comme sur une voitures six cylindres qui se respecte, l'emploi du levier des vitesses est inutile dès après démarrage et l'on tient normalement le 20 en 3e ; avec le secours du débrayage on assure sans cogner toutes les reprises, ce qui dénote la souplesse remarquable de ce moteur qui atteint 112 avec cette multiplication side-car et avec celle de solo, 135, vitesse « Standard » pour tous les modèles de ce type.

Bien mieux que moi, encore, mon camarade Sexé pourrait en dire long sur la maniabilité de cette machine ; le fait, du reste qu'il l'ait choisie pour son raid vers les régions arctiques est un plaidoyer suffisamment éloquent en faveur des qualités d'ensemble de la Gillet, d'autant que les itinéraires



Vue du bloc-moteur ! on se rend compte par cette vue de l'accessibilité de tous les organes culbuteurs et leur graissage et, ce qui caractérise le bloc Gillet, l'embrayage, accessible de l'extérieur.
On voit également sur cette photo les réglages à main du frein et le réglage, à main, du débit d'huile.

Mais il est très aisé de tourner la tête, si nécessaire de lâcher une main pour prévenir d'un virage sans que la direction de la machine n'en soit affectée.

choisis par Sexé sont généraleent démunis de tout mécanisme et à plus forte raison de toute pièce de rechange.

En épreuve de grand fond, tous les spectateurs du Bol d'Or 1928 ont encore présente à l'esprit la belle aisance avec laquelle Vroonen gagna en catégorie 500 cmc solo et la course sans histoire, et victorieuse aussi, de Milhaux sur side-car de même marque.

Cette double victoire, pour ne citer que celle-là dans un glorieux palmarès, prouve bien les qualités d'endurance de la Gillet et ce sont, à mon avis, ces épreuves de grand fond ou de grand tourisme, plus que les épreuves de vitesse pure, qui doivent influer heureusement sur l'opinion de l'ache teur éventuel.

Moteur sobre

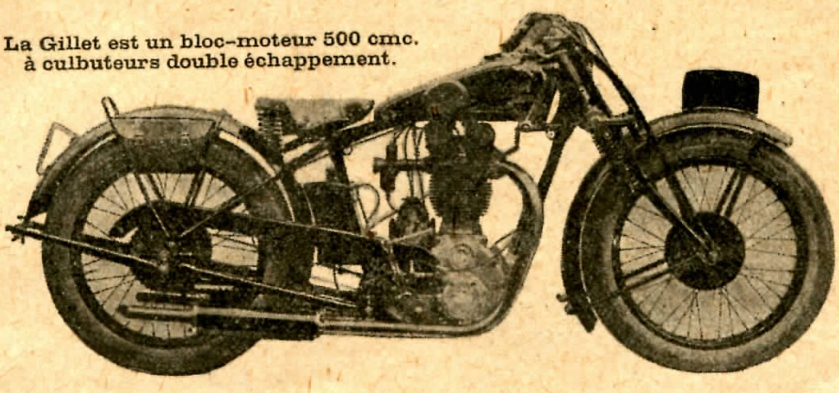
La consommation de ce 500 cmc. est celle-là même qui est indiquée sur le catalogue : 4 litres d'essence pour 100 kil. et 1/3 de litre d'huile. Cette consommation peut évoluer d'une petite fraction au-dessus ou au-dessous, suivant que le parcours est effectué en ville ou sur route ; mais la différence est peu sensible étant donné, comme je l'ai dit plus haut, l'emploi presque constant de la 3e vitesse.

L'huile conservée très longtemps ses qualités lubrifiantes, le système de graissage adopté étant celui dénommé « à carter sec ». L'huile, en effet, ne séjourne pas dans le moteur, mais une circulation constante, d'un débit de 12 litres à la minute, fait effectuer à l'huile un circuit continu qui la renvoie après passage au moteur, dans le réservoir séparé, en aluminium où elle se refroidit avant de retourner assurer le graissage des différents organes, y compris par l'intermédiaire d'un tube qui canalise les vapeurs d'huile, le graissage de la chaîne unique de transmission.

La Gillet est une machine propre

Comme toutes les motos de grande classe, la Gillet est propre ; le bloc-moteur par lui-même constitue déjà un bon ensemble mécanique plus compact, plus à l'abri, et par conséquent moins sujet à projections d'huile que le système : moteur et boîte séparés. De plus, comme dans toutes les motos d'excellente réalisation, la question étanchéité a été traitée avec le même scrupule que la question rendement ; on peut donc rouler sur cette machine en tenue de ville sans avoir besoin, la journée finie, de recourir aux bons soins du teinturier et à dépenser des hectogrammes de savon noir pour être présentable.

La Gillet est un bloc-moteur 500 cmc. à culbuteurs double échappement.



La Gillet n'a donc que des qualités

Evidemment toute machine doit avoir ses petites imperfections ; seulement dans les motos de cette classe, elles ne frappent pas du premier coup et ne se révèlent guère qu'au bout d'un usage plus ou moins long ; ce ne sont plus alors que des demi-défauts, puisqu'ils n'ont pas réussri à se manifeste dès le début, ni à provoquer cette sorte de gêne ou de contrainte que l'on ressent sur une machine défectueuse.

***

Pour mon compte, je me déclare personnellement enchanté de cette moto. Je dois dire également, à cette occasion, toute la satisfaction que m'ont donnés les accessoires que j'essayais du même coup, entre autres le fonctionnement impeccable du « Magluce Marelli » qui assurait l'allumage, l'éclairage, et actionna le klaxon sans défaillance aucune ; les nouveaux montages « O. S. », montre et indicateur de vitesses, sur collier souple, ont également bien tenu, et leur position les rend très lisibles ; ces deux accessoires sont dignes d'une belle machine, par leur élégance et leur sûreté de marche...

Je crois en définitive que la production Gillet avec ses nouveaux modèles, et sur la réputation de ses modèles antérieurs, connaîtra, cette année, en France, une recrudescence de vogue très méritée et va donner à M. André, le très aimable agent de Gillet, pour la région parisienne, l'occasion de développer toute son activité.

MAXEND.

AUTOUR DU SALON

Glanes et désirs de nos lecteurs

Sur le registre...

Les visiteurs du Salon déposaient leurs critiques, leurs félicitations ou leurs compliments sur un registre à notre stand Moto Revue, *l'ensemble de ces remarques concerne des cas très particuliers ; il y a cependant quelques glanes dont nous pouvons utilement faire profit.*

Une Citromoto ? mais ça existe !

? *Vous devriez inviter une grande maison de motos à sortir une machine qui serait fabriquée en grande série — une machine qui serait la Citroën de la moto —*

Henri MAMS, Montreuil.

R Il semble pourtant qu'un gros effort a été fait par plusieurs firmes ; comparez les prix des voitures et motos populaires et rapportez-les sur la base du salaire journalier et vous verrez que c'est l'auto qui a du retard.

Coquilles Saint-Jacques

? *Ne pourriez-vous faire un peu moins de fautes dans vos descriptions de machines, les coquilles sont trop nombreuses.*

R. GOLLIN.

R Fautes et coquilles font deux. Ces dernières, en effet, existent trop souvent ; nous vous avons déjà dit que cela tenait au système monotype qui sert à l'impression de *Moto Revue* et que maintenant ce n'était qu'une affaire de quelques semaines, car nous avons au montage la plus belle rotative de France actuelle et vos regrets n'auront plus lieu d'exister.

Mais avez-vous bien lu Moto Revue ?

? *A quand l'essai de la 350 cmc. Monet-Goyon Sport annoncé depuis plusieurs mois ?*

R La réponse est faite par *Moto Revue* même.

Drame en 3 actes...

? *Mon idée : La Gnome Rhône E 3 est une belle machine.*

Mon projet : Est d'en avoir une bientôt ainsi qu'un abonnement à Moto Revue.

Ma critique : C'est les inconvénients qu'apporteront les soupapes en tête (malheur au piston qui rencontrera le clapet cassé).

MENRIS.

R Votre idée est juste, votre projet ne l'est pas moins. Quant à votre critique, elle existe, mais par la faute des conducteurs ; nous-mêmes, nous avons eu l'entrée d'une soupape chez son voisin le piston ; n'avions-nous pas, pendant 2.000 km., remis toujours à demain la revision. *Nostra culpâ*, mon cher, et... la vôtre aussi ! N'oubliez pas que les soupapes sont dans une véritable fournaise ; le métal qui les compose est le meilleur que l'industrie ait pu établir ; cependant, 12.000 km. (moins ou plus, selon les cas) pour une 500 qui roule normalement, représente un maximum de résistance pour ces soupapes ; le métal cristallise sous l'influence des sautes de température ; autrement dit, les atomes qui le composent dépérissent, se dissocient, se désagrègent... et comme tout bon motocycliste qui se respecte, vous remettez au lendemain l'échange de ces soupapes et tant va la cruche à l'eau qu'elle casse ! Il ne nous reste plus ensuite qu'à dauber sur le constructeur ; ça nous console et ça ne lui fait pas mal, puisque cette remarque est d'ordre général. Vlan !

Pourquoi, oui pourquoi...?

? *Pourquoi, mon cher* Moto Revue, *avez-vous cessé vos conseils pratiques aux Motocyclistes ?*

Abonné 76-610.

R Oui, pourquoi ? Eh, mais parce que... parce que... Allons, nous vous ferons plaisir.

Ne mordez pas trop fort Detaille

? *Que signifie, dans un de vos derniers bulletins, la réponse plutôt aigre-douce que vous daignez accorder à un de vos correspondants des environs d'Anvers et portant comme titre : « Detaille ne soigne-t-il pas les Belges de* Moto Revue ? *» Avouez que Detaille ne soigne fort ou délaisse même pas mal d'épreuves intéressantes..*

Et, dire que le sport motocycliste, en Belgique, est des plus florissants.

ROBERTE, Bruxelles.

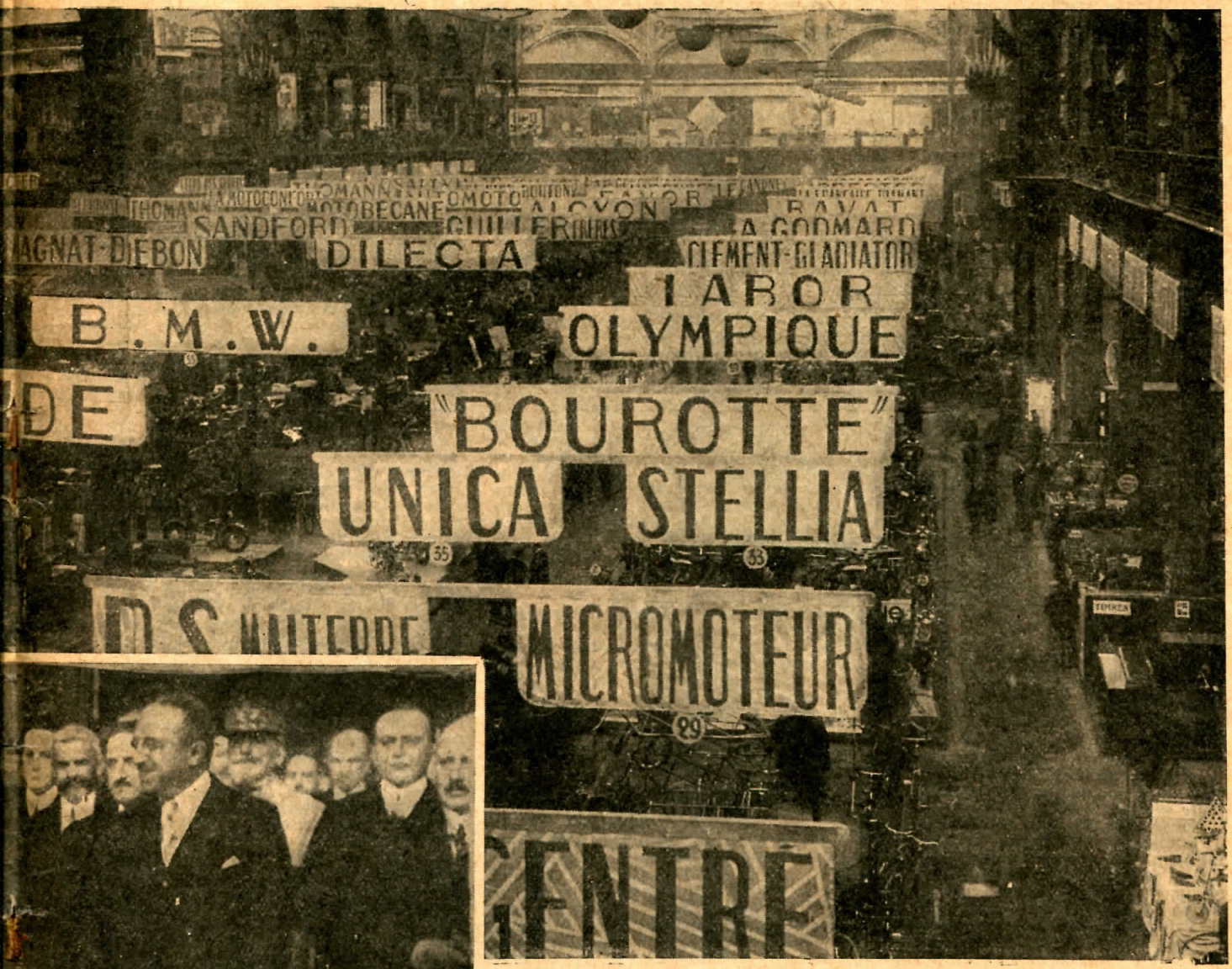
R Pauvre Detaille ! Plus *Moto Revue* lui demande de copie, plus les abonnés belges « rouspètent ». Hors, sus ! messieurs d'Outre-Quievrechain, *Moto Revue* est français... toutefois on va voir « à voir » à vous contenter en 1929.

(Voir suite page 1195.)

Notre Salon de

Notre Salon de la Motocyclette, celui que nous avions réclamé depuis tant d'années, *exposition* avec toute la largeur de vues et... de place qui était nécessaire à notre industrie, s'est déroulé pour la première fois du 25 octobre au 4 novembre 1928, avec le plus grand succès. Sans doute, il s'est appelé le 22e Salon de l'Automobile et du Cycle pour certains ; d'autres le nommeront le 2e Salon de la Motocyclette, en se rappelant qu'il a existé, il y a quelques années, une ébauche de salon séparé ; mais nous, les motocyclistes, faisons-en une date historique et appelons-le dorénavant le 1er Salon de la Motocyclette.

la Motocyclette



GASTON DOUMERGUE, Président de la République Française entouré de M. Tardieu, ministre (à sa gauche), de toute sa maison militaire, a ouvert officiellement le 26 octobre le Salon de la Motocyclette. M. Gentil (à gauche du cliché) président de la Chambre, syndicale de la Motocyclette et le Baron Petiet (derrière le président) ont fait au premier magistrat de l'Etat les honneurs de l'Exposition. L'intérêt non dissimulé de M. Doumergue pour cette industrie trop longtemps comprimée est la meilleure réponse à ceux qui ont contesté l'utilité sociale de la motocyclette.

Le Premier Salon de la Motocyclette à Paris

a eu lieu du 25 Octobre au 4 Novembre 1928 au Grand Palais

Dans le prochain numéro Robert Sexé avant son départ pour le Salon de Berlin, nous donnera ses impressions recueillies au cours de sa promenade à travers les stands, impressions d'ordre général très critiques et... futuristes

Le premier *réel* Salon de la Motocyclette séparé vient de se terminer. Ouvert le 25 octobre, il a clos ses portes le 4 novembre. Tout d'abord, voyons si nos prévisions concernant l'utilité de ce Salon séparé étaient justes. On a beaucoup discuté et beaucoup contredit les efforts des organisateurs dans certains mondes. N'avons-nous pas vu des quotidiens, dont l'emprise sur l'opinion est grande, laisser entendre l'insuccès vraisemblable de ce Salon? L'un d'eux, qui se distingue par la modicité de son prix, et dont les idées sont pourtant souvent justes, en maintes occasions, est allé émettre l'opinion que, l'an prochain, le Salon de la Motocyclette aurait intérêt à se trouver au premier étage, afin de laisser celui de la T. S. F. occuper les immenses stands du rez-de-chaussée. Il semble que comme « rigolade » on ne pouvait faire mieux ! Les dix jours qui viennent de se passer ont prouvé surabondamment l'utilité du Salon séparé de la Moto. Remarquez que, l'an dernier, la foule n'a pas été plus compacte au Salon mixte que cette année aux Salons de l'Auto et de la Moto.

L'automobile a retrouvé ses fervents, celui de la moto également. Par contre, certains chiffres glanés au hasard des statistiques nous font voir qu'au Salon de la Motocyclette il est passé plus de visiteurs qu'aux jours correspondants à celui de l'auto. Chiffres évidemment minimes, mais qui prennent une importance extrême, lorsque l'on considère qu'un nombre important d'agents provinciaux et étrangers, un peu surpris par ces diverses circonstances, n'avaient pas attendu, s'étaient éclipsés dès le 15 octobre. Donc c'est un succès incontesté, en dehors de toute sentimentalité.

Nous avons interwievé différentes personnalités du monde motocycliste sur l'opportunité du Salon de 1929 séparé. Toutes sont unanimes non seulement à le réclamer à nouveau, mais à lui donner encore plus d'ampleur. L'un d'eux, M Valpic, agent de Cleveland, nous a dit textuellement : « Le Salon 1928 de la Moto m'a remis vingt-deux ans en arrière. Depuis le premier Salon de l'Automobile, où nous faisions acte de figurants, nous ne recevions quasiment aucune commande. Or, après ce laps de temps, nous avons pu constater une reprise surprenante d'achat par les visiteurs. »

M. Delaunay, agent de Saroléa, est lui-même étonné de l'intérêt porté par le public à sa marque, et il n'est pas loin de soupçonner que tous les succès se rapportent vers lui, impression qui est très agréable mais qui est identique dans tous les stands Même dans la partie trimoteurs, qui pour la première fois exposait, nous avons assisté au stand Gailand à la vente ferme de près de dix véhicules en quelques instants. Chez Juéry, la satisfaction n'est pas moins grande, et l'on se promet, dans cette partie encore inconnue hier, de revenir plus brillamment encore l'an prochain.

Chez les grands constructeurs, où l'on n'est pas entraîné par l'ambiance du milieu, il était intéressant de connaître l'impression générale : chez Terrot, MM. Vurpillot et Dion sont exhubérants ; il semble que chez eux ils vont accaparer l'ensemble de la vente future. Or, le dernier jour, nous avons rencontré M. de Lirac, le remarquable directeur commercial de Gnome et Rhône, généralement soucieux ! Il arbore aujourd'hui visage des plus souriants. Nous lui communiquons nos pensées pessimistes sur les idées de certaines presses. Il bondit et nous fait remarquer que lui-même — très réservé sur toutes les conditions et l'ambiance qui déforment les impressions de la foule — il est obligé de constater que Gnome et Rhône, qui pourtant n'a sorti qu'un nouveau modèle cette année, a conquis le grand public — lui-même ne s'attendait pas à une telle activité que nous confirment d'ailleurs tous les agents qui se pressent dans son stand ; aussi c'est avec instance qu'il nous demande l'essai de la 500 supersport type D 4, tant réclamée par nos lecteurs cette année.

Nous ne pouvons qu'obtempérer à ce désir.

Chez Monet et Goyon, l'impression de M. Challenge est identique. A San Sou-Pap, M. May sourit malicieusement derrière ses bésicles. Chez Dollar, une nuance de tristesse plane évidemment à la suite de la mort imprévue, il y a deux jours, de M. Rousseau, le directeur; mais cependant cette mélancolie est fortement atténuée par le succès débordant pour les machines présentées.

Motobécane retient plus particulièrement, ainsi que le Grimpeur-Dresch, l'attention du public motocycliste.

Même dans les petites marques, où plutôt celles qu'on a l'habitude d'appeler ainsi, par un contraste assez inexplicable, nous voyons cette même satisfaction générale. Piermé est enchanté du succès de sa 500, et à sa suite un grand nombre de petits constructeurs manifestent le même contentement. Une grande conclusion matérielle a été donnée à ce Salon, qui fut un succès. Evidemment, il y a toujours les renfrognés, on les voit toujours et partout, de-ci, de-là, on en rencontre qui nous annoncent, par de grands gestes de Cassandre, qu'avant six mois la moitié des constructeurs de motocyclettes devront fermer boutiques. Sur quoi basent-ils de telles opinions? Sans doute sur l'impromptu de l'essor motocycliste en cette année 1928 ; d'autres en certains faits locaux, telle la dernière ordonnance épiscopale du cardinal-archevêque de Rouen, sur l'interdiction de la moto dans son diocèse : mais toute règle comporte au moins une exception, qui la confirme, et les meilleures preuves que nous puissions donner de l'inanité de cette prophétie et de l'importance de tels décrets, sont les projets de plus en plus vastes auxquels nous nous voyons contraints de nous soumettre à *Moto Revue* pour 1929, et tous les constructeurs sont conquis à cette idée de l'amélioration matérielle de notre revue qui, au dire de tous, est le baromètre incontestable de la production motocycliste. La meilleure preuve, d'ailleurs, de la justesse de nos conceptions, le nombre imposant d'ecclésiastiques qui ont fait fi, malgré un traditionalisme enraciné, des ordonnances diocésaines et ont accaparé divers stands pendant toute la durée du Salon.

Nous faisons des vœux pour que l'an prochain nos constructeurs, satisfaits des résultats de 1928, s'entendent avec les différents organisateurs pour donner à ce Salon une attraction invincible sur la foule.

Les tendances

Parmi tout ce que nous voyons au Salon 1928, rien n'a surpris nos prévisions. Rappelez-vous ce que certains de nos collaborateurs vous disaient il y a quinze jours : c'est la confirmation des directives de *Moto Revue*, nous ne pouvons donc que renvoyer nos lecteurs à cette pré-étude. Le bloc moteur, ainsi que nous le disions, a fait une offensive heureuse. La transmission à cardan a affronté l'opinion triomphalement, au point d'inciter les plus grosses maisons à son adoption, pour l'an prochain. Le réservoir de selle, ou pour mieux dire la présentation encore plus surbaissée, nécessaire à une bonne tenue de route, a conquis définitivement *tous* les constructeurs. D'un point de vue général, c'est le tourisme qui accapare les directives des constructeurs : beaucoup moins de machines hyper-super-sport, mais des modèles super-tourisme, l'une et l'autre tendance ne se confondant pas. Il a paru necessaire de presenter au grand public des véhicules utilitaires avant tout : ce fut la note dominante de 1928 et à ce point de vue les résultats souhaités furent acquis. L'impression générale est celle que la moto n'est pas dangereuse, comme d'aucuns l'on fait savoir.

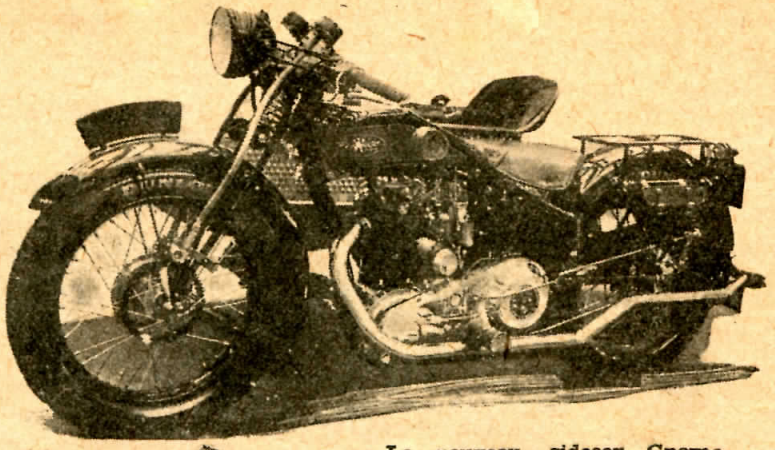
Parmi les agents étrangers que nous avons rencontrés au Salon, nous nous en voudrions de ne point signaler la présence de M. Muller, le représentant de la marque René Gillet à Vienne, en Autriche. Le motocycliste français qui est allé visiter l'Autriche cette année, a été bien accueilli, et la réception toujours cordiale à nos compatriotes par M. Muller, qui cause d'ailleurs le français, nous incite à avoir un peu de reconnaissance envers cet agent qui n'a pas craint de se déranger pour visiter le Salon français. Cette amabilité vaudra bien, de la part des motocyclistes français, une petite fête l'an prochain lorsque, aux environs de la fête nationale, il nous amènera à Paris tout une équipe de plusieurs douzaines de motocyclistes autrichiens, afin que nos hôtes soient reçus chaleureusement.

M. A.

LE PROFANE AU SALON

Vitesses, Tourisme, Prix !

Tout le monde est devenu sage



Le nouveau sidecar Gnome Rhône élégant, à 4 attaches se se monte sur la D 4.

La vitesse utile des motos utilitaires Vitesses de rêve, moyennes effectuées

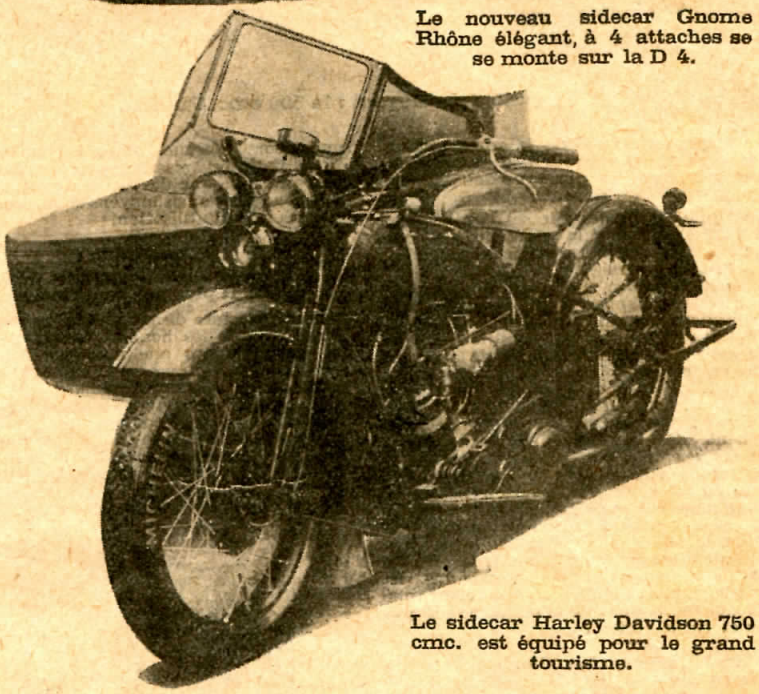
Il y a quelque temps encore, bon nombre de motocyclistes « moyens », de parfaite bonne foi, demandaient des engins capables de réaliser des vitesses astronomiques, de l'ordre de cent trente au moins. Dans ces Sociétés, d'un commerce fort intéressant, car on y est enthousiaste et sincère, on n'évoquait que moteurs « gonflés » par des procédés magiques et mystérieux, culasses, cames, réglages autorisant le 140 tout au moins.

Les machines les plus « gonflées » ne font pas souvent atteindre le but plus tôt

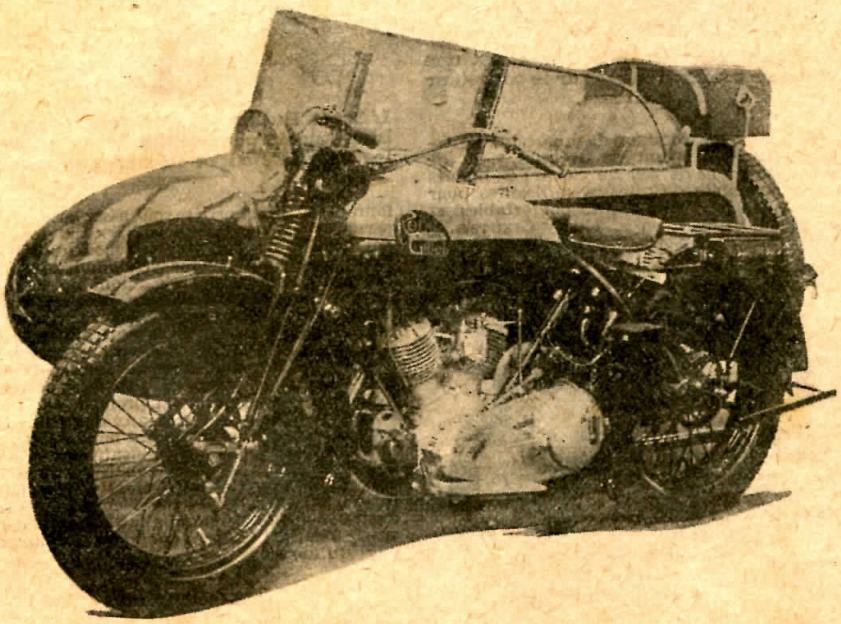
Nous avons eu la curiosité, maintes fois de suivre ces foudres de vitesses et leurs machines de choix, persuadé que nous ne tarderions pas à être « semés » et que nous arriverions au but après le dessert. Eh bien ! nous devons à la vérité de déclarer que, le plus souvent, un modeste 80 nous a permis de ne pas les décoller et que, pas mal de fois, nous avons rencontré nos émules d'Eddoura en difficulté sur le bord des chemins, qui avec une bielle, qui avec une distribution, qui, enfin avec un obstacle qui n'avait pas voulu s'effacer...

Les vitesses de catalogue ne correspondaient pas toujours aux possibilités réelles des machines.

Devant ces faits, certains parmi les constructeurs cataloguaient de 350 cmc. 2 temps (nous ne faisons allusion ni aux remarquables « Tour du Monde » Gillet, ni aux fabricants qui livrent plus qu'ils ne promettent) susceptibles, entre n'importe quelles mains et dans toutes les conditions, d'atteindre au moins le 115. Or, ces motos utilitaires atteignaient seulement leur vitesse normale de 80.



Le sidecar Harley Davidson 750 cmc. est équipé pour le grand tourisme.



Tandis qu'Harley vient vers la 750 cm. René Gillet se dirige vers la 1000 cmc. en sidecar.

L'expérience a ramené tout le monde dans les voies de la sagesse

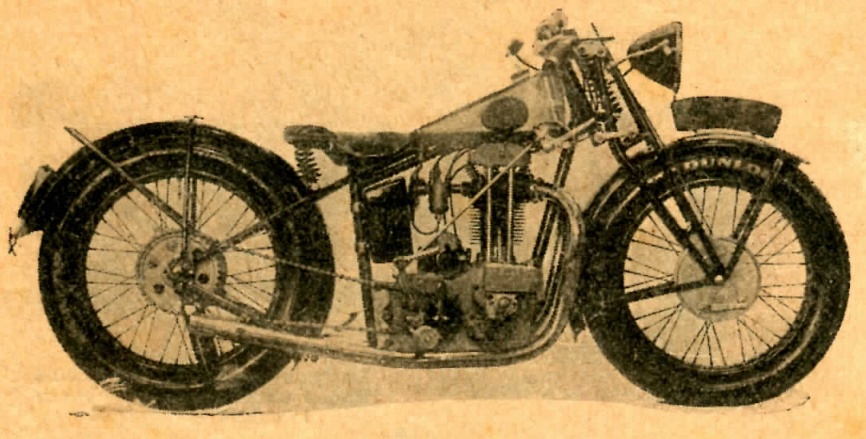
Aujourd'hui, clients et constructeurs se sont heureusement débarrassés de leurs exigences et de leur bluff au profit de la raison et du confort, des facilités d'utilisation. L'expérience a ramené tout le monde dans les voies de la sagesse...

Il y a deux sortes de vitesse : la vitesse absolue et la vitesse moyenne

Est-ce à dire que la vitesse, but éternel des fils d'Icare, soit à négliger ? Que non pas. Mais il y a deux sortes de vitesses : la vitesse absolue, exceptionnelle, et la vitesse moyenne qu'on peut réaliser avec un engin déterminé. Ces deux vitesses ne sont fonction l'une de l'autre que moyennant la coexistence de certaines conditions : les unes inhérentes à la machine, les autres propres au facteur humain, au conducteur.

En dehors des machines spéciales, conçues et construites en vue de la vitesse pure ou de moyennes élevées, destinées à des conducteurs d'élite, il y a une vitesse relative et pratique au delà de laquelle toute vitesse est inutile, même dangereuse pour la sécurité des motocyclistes, la durée des cadres, boîtes de transmissions et peut-être moteurs. Certes, nous ne concevons plus une 175 qui ne puisse atteindre un 70 effectif, une 350 incapable d'une pointe autour de 90, alors qu'une 500 latérale, dépassera couramment le 100.

Et, avec le progrès de la conception et de la construction, les vitesses aujourd'hui suffisantes, seront largement dépassées bientôt.



Un modèle très élégant : la 500 cmc. Piermé.

Avec le progrès fatal de la construction, la vitesse des coureurs d'aujourd'hui deviendra la vitesse pratique des usagers de demain

Quoi qu'il en soit, les vitesses d'aujourd'hui sont suffisantes pour la généralité des usagers : elles permettent un service rapide et de belles heures de vrai sport.

Moto Revue a bien voulu faire les honneurs de son récent et superbe numéro du Salon à des considérations du signataire de ces lignes, sur l'utilisation de la moto dans notre police. Plusieurs lecteurs se sont étonnés de la modestie des engins que je préconise pour cet usage. Comment, me dit-on, alors que les Américains, notamment, emploient des 1.200, des big-chief, vous, vous contentez de 350 ou de 500 ? Comment, dès lors, pour la police de la route par exemple, vos inspecteurs pourront-ils lutter de vitesse avec la Bugatti délinquante ou le cyclecar à turbo du fraudeur? A-t-il jamais été question, si on analyse le problème, de match dans de telles conditions? L'Etat a le devoir de n'exposer ni la vie ni la dignité de ceux auxquels il confie la sécurité précisément de nos routes et chemins. Et croyez-vous bien, aimable contradicteur, que l'apologue du lièvre et de la tortue ne soit pas d'une éternelle vérité ?

Une machine capable d'une pointe de vitesse autour de 100 offre bien des possibilités

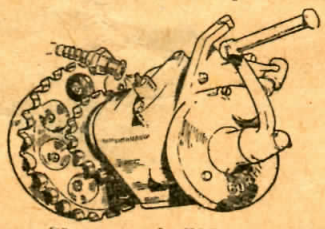
Il ne s'agira pas, pour ceux qui assureront la police de la route, de faire des courses exceptionnelles avec des engins spéciaux, mais plutôt de se poster aux endroits critiques, dangereux, où une imprudence peut provoquer un malheur. Pour nous, alors, il s'agira, d'être « mobile », mais nullement de devenir en vitesse pure les émules de nos champions. Au demeurant une machine capable d'une pointe de vitesse autour de 100 autorise bien des possibilités. Au cas — rares, je le répète, — où nos adversaires auront des engins spéciaux, je compte surtout pour les rattraper, sans risque et sûrement, sur les postes dont seront munis nos policiers de la route qui leur permettront de communiquer avec leurs collègues, dans toutes les directions. Cette organisation sera, sans nul doute, plus pratique que des bolides peu maniables et peu adaptés à nos moyens et aux conditions européennes d'utilisation.

Conclusion :

Les moyennes, pratiquement désirables, ne postulent plus des machines spéciales

Pour conclure disons, fort d'un empirisme constant, que les bonnes vitesses moyennes ne postulent pas une machine dangereusement rapide et d'un emploi malaisé, mais une moto comme le sont la plupart des productions catalouées de nos constructeurs, sûres, stables et, aussi, confortables.

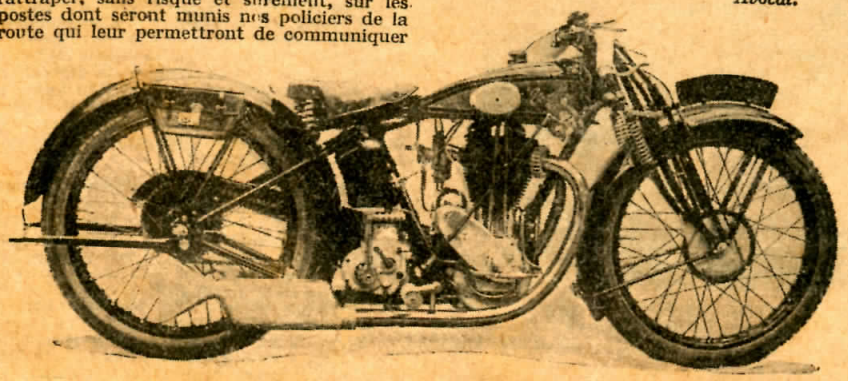
Ceux dont le coup d'œil, le sens de la conduite, les réflexes rapides et sûrs, le parfait équilibre et la résistance destinent aux exploits trouveront hors série des machines dignes de leur valeur exceptionnelle.



Burman 350 cmc. de 500 cmc. est une boîte avec prise directe sur le compteur de vitesse.

Quant à nous, commun des mortels, réjouissons-nous simplement de ce qu'il vient de nous être donné de voir au Salon : de bonnes motos, capables de vitesses suffisantes pour l'heure, mais, avant tout, confortables et sûres.

Henry CHUTAD.
Avocat.



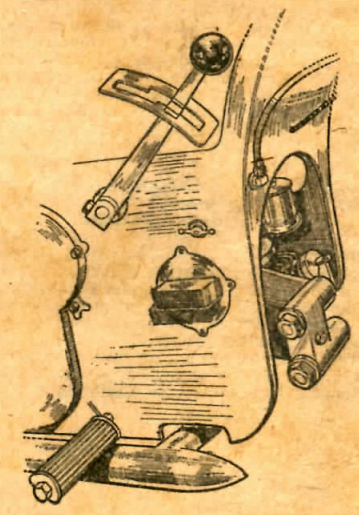
La « Champion de France » 350 cmc. Terrot.

LES MODÈLES 1929

René Gillet

La doyenne des marques, qui, pendant si longtemps, s'était cantonnée dans la fabrication de sa 750 bicylindre fameuse, avait déjà fait un effort en 1928 en présentant sa 350 cmc. dont l'essai a paru dans *Moto Revue*. René Gillet continue pour 1929 la fabrication de ces deux modèles, mais leur ajoute quelques autres types fort intéressants. En 350, un modèle sport ayant les mêmes caractéristiques que sa sœur aînée, mais de lignes plus modernes, grâce à un réservoir en selle : le moteur et la boîte sont de fabrication René Gillet, comme la 350 tourisme.

La 750 Armée est augmentée d'un type sport ayant un moteur un peu plus poussé, un réservoir en selle contenant 12 litres d'essence et 6 litres d'huile. Enfin, terminant la présentation, la nouveauté ultime de la maison : un 1.000 cmc., destiné à concurrencer redoutablement les marques étrangères chez les amateurs de très grand tourisme avec moyenne élevée et confort absolu. Tous ces modèles sont montés avec le moteur René Gillet 4 temps à soupapes latérales commandées, l'arbre moteur est monté sur roulements à galets. La fourche est d'un système réellement efficace, grâce à son ressort compensateur. Les freins conjugués sont une trouvaille, car ce système assure un freinage progressif et d'une grande efficacité. Les



L'Ascot Pullin possède une carapace bien étudiée pour le levier de vitesses les marchepied et le refroidissement.

fourches avant et arrière sont assez larges pour permettre de remplacer les 700 × 100 de série par des 715 × 115 et tous les modèles 750 et 1.000 sont équipés pour y adjoindre instantanément le sidecar L. V... dont on connaît la belle ligne. Au sujet de ces derniers, René Gillet présente plusieurs modèles, dont un est particulièrement bien dessiné : ligne habituelle des L. V. mais fini encore plus joli, si c'est possible, carrosserie bi-place spacieuse pour les 2 passagers. Le pare-brise est en forme de coupe-vent et est prolongé par deux écrans en mica qui évitent aux occupants les remous d'air qui se produisent habituellement lorsque le pare-brise est insuffisant. René Gillet s'est enfin décidé à donner satisfaction aux motocyclistes qui désiraient voir compléter par d'autres types aussi consciencieusement construits, celui qui a fait sa popularité aussi bien en France que dans les autres pays du monde.

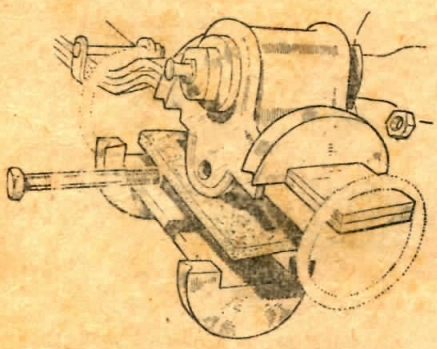
O. S. A. Liberty

Au milieu de machines fort bien présentées deux motos surtout attiraient l'attention. La première est une 350 cmc. culbuteurs

munie du nouveau bloc Jap-Staub que bien des marques ont adopté dès son apparition. Ce modèle est muni de la Magdyno France, comporte des poignées tournantes que beaucoup préfèrent aux manettes. La batterie d'accus ayant son logement spécial se trouve abritée des chocs. La seconde machine a été conçue par la maison elle-même qui a traité un bloc 350 cmc. arbre à cames en tête de fort belle ligne ; graissage par circulation d'huile, celle-ci revenant au réservoir après être passée dans un radiateur-épurateur. Le tableau de bord est encastré dans le réservoir : solution la plus rationnelle et la plus élégante, la prise du compteur étant sur la boîte de vitesses. Le réservoir de 9 litres est à cheval. La dynamo et la magnéto sont entraînées directement par engrenages montés sur galets (taille Glaeson). Selle très souple, fourche robuste et suffisamment élastique ; c'est la machine de compétiteur amateur. Deux belles machines que plus d'un a regardées d'un œil envieux.

Mondiale

La Mondiale est l'une des firmes adeptes de la tôle emboutie. Reconnaissons que sa présentation est jolie. Nous avons pu voir notamment le bi-cylindre Villiers deux temps dont *Moto Revue* a déjà eu l'occasion de parler. Montage également du Villiers deux temps, mono, Chaise et Jap 4 temps. Mais la meilleure production est sans contredit une machine surbaissée, spéciale, em-

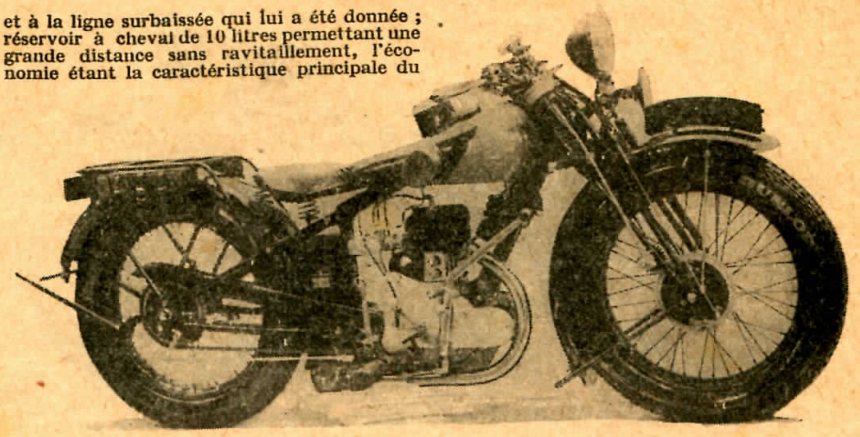


B.M.W. possède une attache coulissante pour le ressort de compression du sidecar : le pointillé représente des ressorts à boudins

brayage à friction, silencieux dans les marchepieds, chaîne enfermée. La selle est remplacée dans le modèle Luxe par un siège confortablement rembourré qui donne le maximum de confort au conducteur. De belle ligne, ces machines ont suscité l'intérêt des visiteurs du Salon.

F. N.

Le stand de la moto économique. Trois types seulement, mais de bonne facture : tout d'abord la 350 cmc. rendue célèbre par sa traversée du Tanezrouft qui lui a fait donner le nom de modèle Sahara ; bloc-moteur quatre temps à soupapes latérales, trois vitesses, pneus conforts de 675 × 100 qui assurent à la machine une tenue de route impeccable. Pour répondre aux amoureux de la ligne moderne un second type du même modèle a été créé : un cadre surbaissé avec réservoir à cheval, les autres caractéristiques restent les mêmes. Ensuite la fameuse 500 cmc. à culbuteurs complète la présentation. Le progrès réside en ce fait que l'on a donné à ce moteur l'allure d'un arbre à cames en tête en enfermant ensemble les deux tiges de culbuteurs ; les culbuteurs eux-mêmes sont aussi enfermés, ce qui assure un silence parfait. F. N. reste fidèle pour cette machine aux gros pneus de 715 × 115 et à la ligne surbaissée qui lui a été donnée ; réservoir à cheval de 10 litres permettant une grande distance sans ravitaillement, l'économie étant la caractéristique principale du



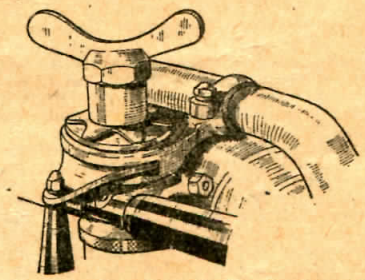
La Peugeot P. 107 avec son éclairage Marchal.

moteur F. N. Un modèle Standard, en cette cylindrée est livré à la clientèle désireuse de vitesse. Comme on le voit, il y en a pour tous les goûts, même pour les plus difficiles.

Une nouvelle « Ravat » 350 cmc »

Certains motocyclistes s'intéressent plus particulièrement aux motocyclettes de course, d'autres, ceux qui réclament journellement un travail très dur à leur machine, recherchent un engin plus robuste, plus confortable, plus économique : la nouvelle Ravat, 350 cmc. remplit toutes les conditions de leur dure eixgence.

Le moteur de construction Ravat, quatre temps, 72, 85,5 comporte un piston Alpax, 3 segments à axe libre. La bielle acier spécial et montée sur rouleaux et le vilebrequin composé de deux tourteaux de fonte à cœur



Radior équipe d'un frein de direction à la fois collier de direction et pince de guidon.

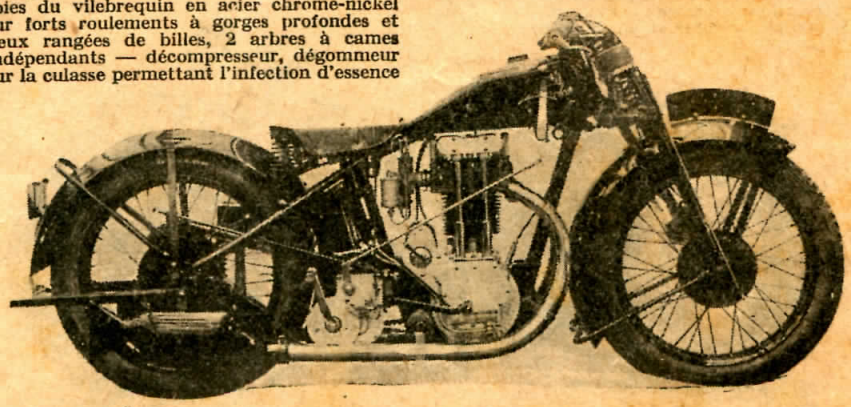
noir incassable, porte sur deux anneaux de frottement de chaque côté de la bielle, le maneton est en acier chrome-nickel. Les soies du vilebrequin en acier chrome-nickel sur forts roulements à gorges profondes et deux rangées de billes, 2 arbres à cames indépendants — décompresseur, dégommeur sur la culasse permettant l'infection d'essence dans la chambre de compression, par temps froid. Les ressorts de soupapes et soupapes sont protégés par un carter démontable, le graissage des ressorts est assuré par un reniflard placé dans le carter. La culasse moderne à turbulence est démontable. Le volant externe, en acier forgé, est muni d'un arrache-volant.

La Magnéto. — La plate forme de magnéto « Méa » à avance variable, d'une seule pièce avec le carter moteur, la commande de magnéto par chaîne sous-carter.

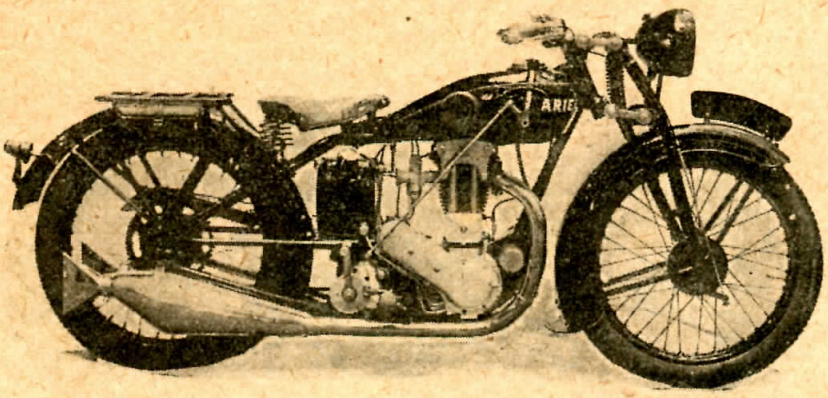
Le graissage est assuré par pompe mécanique à indicateur de débit. En cas de fortes difficultés routières, pompe à main supplémentaire commandée par manette au guidon.

En un mot, moteur parfaitement conçu, dont les formes permettent facilement l'emploi de la clé à molettes pour les menues réparations, revision ou nettoyage.

Sans faire figure de nouveauté, la 350 cmc. Ravat se distingue parmi les nombreuses séries de motocyclettes 350 cmc. répandues sur nos routes. Son moteur de grand tourisme « tire » et sans être compliqué des mécanismes des moteurs de course (à culbuteurs ou arbre à cames en tête) atteint cependant le 90 kms à l'heure, ne consommant que 3 litres à 3 l. 200 au 100). Sa mise en marche rapide, son ralenti excellent, ses démultiplications étudiées s'adressent à la foule des motocyclistes recherchant le confort, l'économie, l'agréable conduite d'un engin souple. Au point de vue tenue de route, la nouvelle Ravat possède toutes les qualités : sa position basse, sa suspension, son ensemble étudié lui permettent de « coller » au sol même dans les virages en côtes de pourcentage élevé. Dans les descentes rapides, les arrêts brusques, le freinage de l'arrière seul donne un bon résultat, le freinage simultané est puissant. Quant à l'échappement, nul souci de contrevenir aux arrêtés ; un tuyau de gros diamètre aboutit à un pot d'échappement de fort volume (7 fois la cylindrée du moteur)



Saroléa a présenté tous ses modèles avec cadre surbaissé : la 500 cmc. supersport.



Ariel apparaît sur le marché français depuis sa victoire aux Pyrénées.

amplement suffisant pour atténuer le bruit de l'explosion, des chicanes judicieusement disposées permettent l'évacuation silencieuse des gaz brûlés aboutissant à l'extérieur par l'extrémité en forme de queue de poisson. C'est la machine vraiment étudiée, exempte de durs reproches et patiemment attendue par toute l'exigente clientèle qui désirait voir réaliser une motocyclette robuste, confortable, stable et dont l'achat ne nécessite qu'une somme minime relativement. Cette machine peut être livrée avec éclairage électrique par dynamo spéciale et accumulateurs. Cette dynamo assure en même temps l'allumage par bobine d'après le principe au « Delco ». L'heureux possesseur de ce dispositif appréciera l'avantage de cet appareil lorsqu'il voudra partir par temps froid.

Dé-Dé

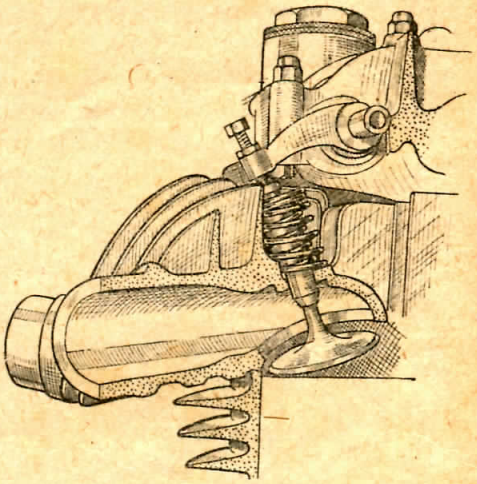
Stand qui a connu la faveur populaire, surtout en ce qui concerne son type 350 à bloc-moteur deux temps, à transmission par cardan. Ce système avec deux temps est le seul du Salon. Aussi, chacun tient-il à voir la différence d'allure avec les 4 temps. La transmission est assurée par pignons coniques à dentures spirales, qui offrent une plus grande résistance que les dentures droites. Le cadre, bien dessiné, est un double berceau à fourche à parallélogramme. M. Evrard, le constructeur, avait équipé sa machine d'un très bon éclairage électrique qui en complète bien la ligne. Auprès de cette machine une gamme complète comprenant deux modèles 175 cmc. à 2 et 3 vitesses, des 250 cmc. à deux et quatre temps, une 350 luxe comportant un Jap à soupapes latérales, une 350 confort avec un culbuteur et des pneus 700 × 100, une 350 supersport 350 avec un moteur 2 temps, double échappement, des pneus de 650 × 90. Enfin 2 modèles 500 ; en sport, un Jap latéral, en supersport, un culbuteur. Ces deux modèles comportent tout ce qui est nécessaire aujourd'hui pour avoir une belle ligne moderne : pneus 700 × 100, réservoir en selle, frein de direction, cadre double-berceau, etc. Evidemment, éclairage électrique si on le désire.

Villard

Villard est le champion incontesté du trois roues à transmission avant, et il est si satisfait de sa conception qu'il n'en a rien changé pour 1929. Ses succès aussi bien sportifs que commerciaux sont là pour nous prouver qu'il a raison. Signalons toutefois que Villard s'est intéressé à la question du transport des mutilés des deux jambes. Il veut qu'eux aussi aient la joie de la locomotion mécanique. Aussi a-t-il créé un volant débrayeur qui remplace la pédale. Une traction sur ce volant assure un débrayage parfait tout en permettant de braquer à n'importe quel moment. Le kick par pédale est remplacé par une manivelle de mise en marche placée à l'intérieur du véhicule. Un essai du trois roues Villard 1929 dans *Moto Revue* pourrait être utile et permettrait à chacun de connaître la technique de cet engin réputé.

B. M. W.

Machine allemande de belle ligne qui est munie de la transmission par cardan depuis de nombreuses années. La perfectionner ? c'était difficile, mais la firme s'est livrée à de nombreuses améliorations de détails qui montrent le souci constant de toujours faire mieux. Le démontage des roues se fait à l'aide d'une simple broche après déblocage avec la clef à tube d'un contre-écrou. La prise du compteur de vitesse se trouve au-dessus du bloc ; les knee-grips sont de caoutchouc mousse véritablement élastique ; une jauge d'essence facilement lisible évite la fameuse panne sèche. Le câble du frein AV est muni à sa jonction avec lui d'une rondelle de caoutchouc qui évite la pénétration de la pluie. Le modèle B. M. W. à soupapes latérales comporte, non pas une tôle cache-soupapes, mais un véritable boîtier dans lequel les queues de soupapes, les ressorts et les poussoirs travaillent dans un bain d'huile. Entre ce boîtier et le cylindre lui-même, des jours sont ménagés qui permettent la libre circulation de l'air assurant ainsi un excellent refroidissement. La culasse, de système Ricardo, est à turbulence : brassage des gaz excellents. Les pignons d'entraînement de la magneto sont en fibre, ce qui donne un silence parfait à la distribution. Le frein à pédale qui agit sur la transmission est très progressif et réglable à la main par un simple bouton molleté ; un système antivol des plus pratiques, permet au propriétaire de laisser sa machine en toute quiétude au bord du trottoir. Le coffret à outils est venu de fonderie dans le carter aluminium. Les manettes à crémaillère sont d'une grande douceur ; la lanterne AR peut en quelques secondes, devenir balladeuse pour éclairer un travail nocturne. B. M. W. fabrique un tan-sad très bas, confortable, recouvert de cuir de bonne qualité, ainsi que des repose-pieds aluminium qui respectent la ligne de la machine. Enfin, un sidecar est exposé : fabriqué par la Maison Royal, de Munich, qui fournit tous les modèles B. M. W., il est suspendu par des ressorts à lames formant crosse dirigée vers l'arrière ; des ressorts à boudin évitent des coups de raquette. Comme on le voit, les plus petits détails ont été étudiés pour le mieux-être du motocycliste.



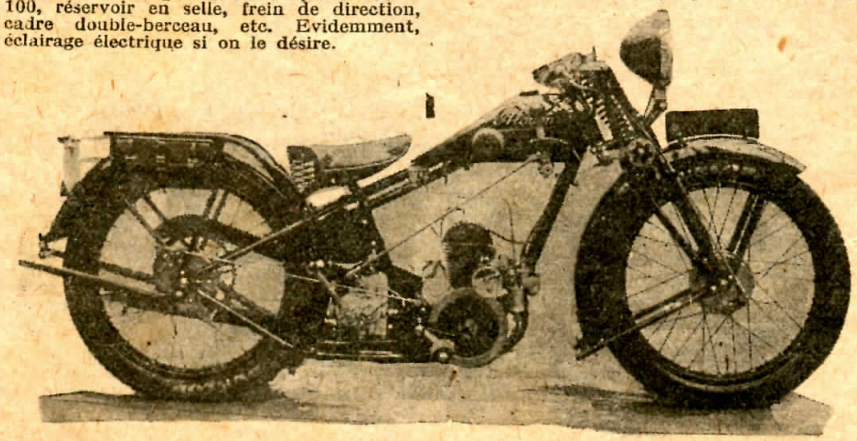
Chaise possède une culbuterie commandée très techniquement.

Radior

Radior est de ces marques régionales venues depuis relativement peu de temps à la moto. Elles ont commencé à s'inspirer d'abord des leçons et des directives données par leurs aînées, puis ensuite se sont lancées elles-mêmes en avant. Elle présente quelques machines de belle allure moderne, dont le cadre au lieu de comporter un tube à la partie supérieure a une poutre en acier laquelle relie de la manière la plus solide le tube de direction au tube de selle. C'est cette poutre qui soutient le réservoir et permet de donner à ce dernier la ligne moderne du réservoir en selle. La firme n'équipant ses machines qu'avec des moteurs ayant fait leurs preuves, le Jap, entre autres, donne ainsi à ses clients la meilleure assurance de contentement au cours des randonnées futures.

Bonin

Firme spécialisée dans la machine de luxe, nous présente une 350 cmc. 2 temps avec magnéto en bout d'arbre, éclairage électrique complet. Mais ce qui fait la grande particularité de cette machine est la suspension arrière très travaillée ; elle consiste en deux ressorts à lames donnant un déplacement vertical de 8 cm. Pour éviter les coups de raquette, au-dessus du porte-bagages, deux ressorts compensateurs à boudin et afin d'éviter toute surcharge, le porte bagages est occupé par deux coffres en tôle permettant d'emporter avec soi nécessaire de toilette, vêtements, etc. Le châssis est en tube de 22/18 et constitue un cadre double berceau.



Alcyon a un modèle 175 cmc. très surbaissé.

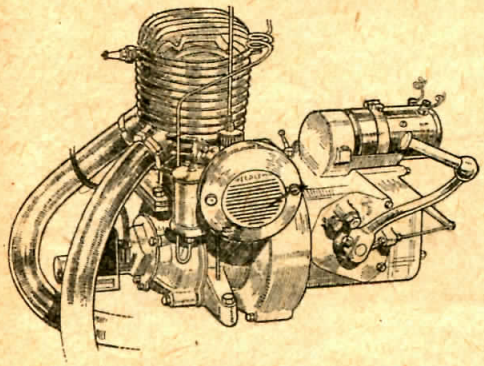
Un autre modèle est muni d'un 500 cmc., Chaise bloc-moteur, avec cadre triple berceau. Les roues sont démontables facilement, l'éclairage électrique est livré complet avec accus.

Helyett

Cette firme était jusqu'ici peu connue des Parisiens. Par modestie, elle s'était toujours cantonnée dans sa région : l'Orléanais. Elle s'est enfin décidée à nous présenter ses machines et il faut reconnaître qu'elle ne pouvait faire mieux.

Dans son stand : une 175 cmc. deux temps, avec deux bougies, allumage par volant magnétique, machine fort bien venue pour l'amateur de promenade tranquille et sans ennuis. Helyett est le promoteur du double allumage sur le deux temps : une bougie de chaque côté du déflecteur.

Une autre machine très admirée — encore de l'avance ! — est une 350 cmc. Jap, bloc-moteur avec transmission par cardan. L'allumage est assuré par une magnéto France avec dynamo combinée qui assure un éclairage aussi sûr que puissant. La béquille AR est originale : c'est un tube venant en position de repos dans le prolongement du cadre et ne détruisant pas la ligne si agréable de la machine. Le moyeu AR est démontable, naturellement : un contre-écrou de gros calibre à démonter ; la roue descend avec la plus grande facilité. Le phare est un Marchal, assurance d'éclairage puissant, agrémenté d'un monocle Code Marchal du côté droit de la fourche et du klackson du côté gauche. Le cadre est du type double



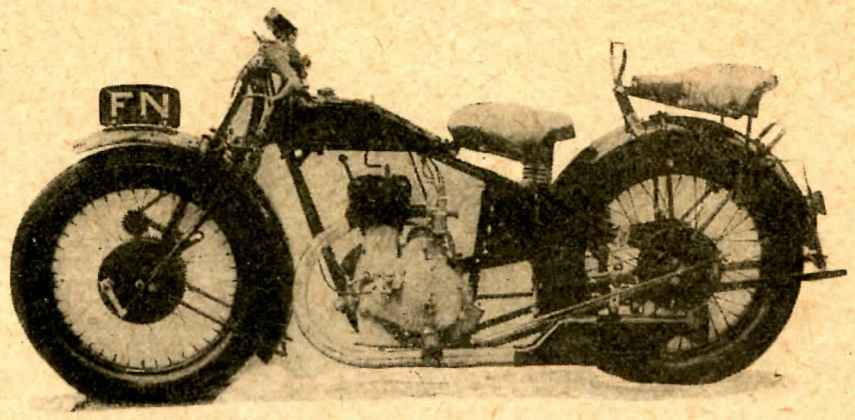
Le bloc moteur Dé-Dé possède une manette qui permet de mettre instantanément la dynamo en prise : la butée du kick est élastique.

berceau, mais les deux tubes qui constituent le berceau ne partent pas du tube de direction : de celui-ci descend un tube unique auquel sont soudés ensuite les deux tubes constituant le berceau. Un point qui avait attiré l'attention des motocyclistes est cette transmission par cardan : il était à craindre que la denture ne résiste pas aux démarrages, aux reprises ou aux arrêts brusques. M. Picard, le constructeur de l'Helyett, a résolu le problème en dotant sa machine d'un embrayage très doux et c'est celui-ci qui absorbe les chocs. De la sorte rien à craindre. Ajoutons que la denture du cardan est de toute première qualité, ce qui donne un surplus de tranquillité au possesseur de cette belle machine.

Peut-on être indiscret en annonçant qu'Helyett participera en 1929 à de nombreuses compétitions de tourisme et de régularité et tiendra à ce moment ce que sa belle mécanique a de promesses.

Loriot

Indépendamment de l'Ascot Pullin, qu'il est chargé de présenter au public français, Loriot a installé dans son stand quelques exemples de sa fabrication. Nous avons remarqué une 350 cmc. Jap double échappement formant bloc-moteur avec une boîte Bridler et Charron, et, la grande nouveauté du Salon 1928, transmission par cardan. Les



F. N. livre sa 350 cmc. latérales équipée d'un tansad de la maison.

culbuteurs sont enfermés, donc silence parfait. Réservoir en selle donnant à la machine la ligne moderne qui lui convient. Porte-bagages spécial s'harmonisant avec la partie arrière du cadre. Roue arrière rapidement démontable, freins à ailettes de refroidissement. Une autre machine fort bien venue, elle aussi, est une 350 cmc. Zurcher double tube, transmission chaine-chaine, avec boîte Bridler-Charron fixée sur socle. Graissage par pompe mécanique comportant un viseur. Ces machines d'une belle facture sont le digne complément de l'Ascot et peuvent figurer avec honneur près de cette dernière dans le même stand.

Motoconfort

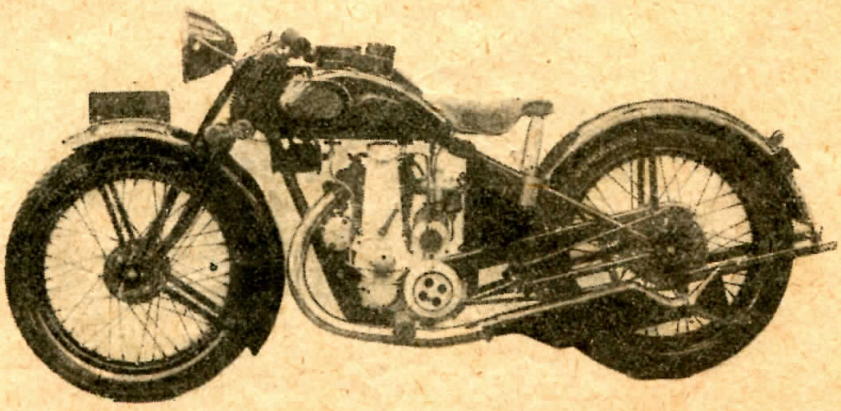
Cette marque, après le succès rencontré par la célèbre 2 temps 175 monovitesse, se devait de présenter une gamme absolument complète ; elle n'y a pas failli et nous voyons dans son stand des modèles fort bien équipés. Citons au hasard un modèle 350 cmc. à moteur Blackburne culbuteurs enfermés, un 350 cmc. bloc-moteur de la maison, qui reçoit le moteur encastré dans le bloc ; dans ce modèle, la prise du compteur de vitesse est à la boîte du bloc ; un 350 cmc. Jap à soupapes latérales, un 500 Blackburne doublé tube, monté en compétition qui dénote chez son auteur une réelle étude de la ligne. Mais la grande nouveauté est sans contredit le modèle 100 cmc., monovitesse à pédales, allumage par magnéto, moteur Licence Motobécane deux temps de 46 × 60, comportant une fourche à parallélogramme, deux freins sur poulie-jante. Avantage : le possesseur du permis de conduire la déclare comme moto et ne paye que pour un cheval, soit 30 francs par an. Celui qui ne veut pas s'astreindre au permis de conduire la déclare comme B. M. A. et paye le droit fixe de 72 francs et... pas de limite d'âge. Machine qui fera rêver plus d'un écolier !

A. J. S. Norton

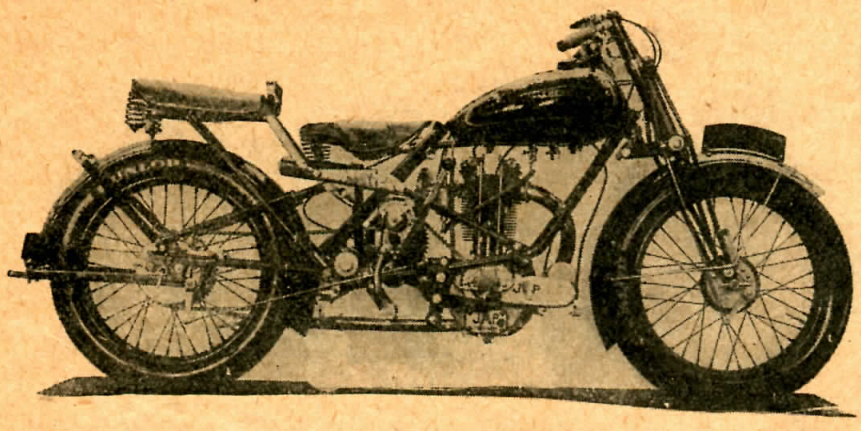
Le stand de M. Lucien Psalty, agent général de ces deux marques, est le rendez-vous des amateurs de machines rapides. Les jeunes, que hante l'idée de vitesse, sont tous là. A. J. S. est représentée notamment par la 500 double échappement, culbuteurs enfermés culasse détachable, graissage à circulation d'huile. La roue AR est à broche, d'un système particulier à la maison, réservoir en selle. Le compteur est à prise sur la boîte de vitesse. Un modèle arbre à cames en tête à commande par chaine travaillant en carter étanche, l'une des rares réalisations de ce genre. On sait qu'A. J. S. fait une gamme assez bien fournie comprenant plusieurs modèles de 350, 500 et 1.000 cmc. Dans le même stand, Norton figure avec un modèle arbre à cames en tête, commande par pignons, en 500 cmc., catégorie dans laquelle Norton tient une bonne place, le réservoir en selle est d'un nouveau dessin plus plaisant. Les caractéristiques sont les mêmes que la plupart des machines anglaises de bonne marque. A signaler, enfin, au centre du stand, la 680 Brough-Superior que l'on trouve jolie : bicylindre en V, elle attire le regard par son réservoir nickelé. Stand bien fréquenté dans lequel M. Lucien Psalty a sujet de se réjouir du succès remporté par notre Salon.

C. P. Roléo

Le succès rencontré par cette marque n'a pu que l'engager à persévérer dans la voie où elle s'est engagée : donc châssis sans modification. Toujours la même ligne, tôle emboutie, réservoir encastré dans le châssis. D'excellents moteurs animent ces machines. Les deux plus remarquées ont été, sans contredit la 500 cmc. double-tube, d'une ligne très soignée, centre de gravité très bas, donc stabilité excellente. La C. P. Roléo est d'ailleurs connue pour sa tenue de route.



La révélation du Salon : le nouveau moteur Train sur 350 cmc. culbuteurs.

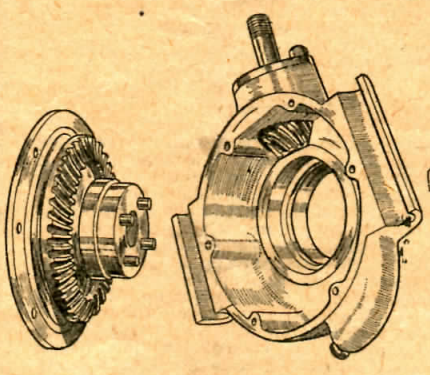


La berceuse des routes Pavées, Clément Gladiator 350 cmc. culbuteurs à suspension générale.

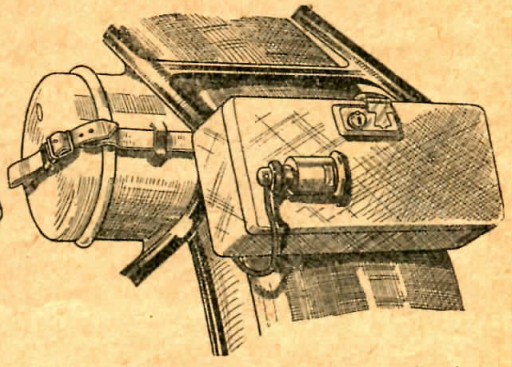
De l'autre côté du stand, une 350 cmc. ayant une particularité attrayante : le châssis traité à l'émail craquelé, on le dirait recouvert de peau de crocodile teinte ; machine qui a rencontré beaucoup de succès, indépendamment de son esthétique générale pour cette belle présentation.

Dresch

Nous avons entendu le Citroën de la moto. En effet, le point marquant dans ce stand est le grand effort réalisé pour tendre vers la grande série. Ici, pas de gamme de machines, mais deux nouveautés. Tout d'abord un modèle utilitaire réellement bon marché. La conception B. M. A. Dresch interloque un peu mais, à l'examen, on reconnaît une étude tendant à la simplification à l'extrême : un cadre tubulaire très large formant dans sa partie supérieure réservoir d'essence, et dans sa partie inférieure tuyau d'échappement, un moteur deux temps robuste, transmission par courroie avec démultiplicateur, une paire de pédales, des garde-boue enveloppants, une selle souple et une fourche élastique ; enfin, un prix très bas : voilà la machine pour l'ouvrier et pour l'employé, pour leur permettre de se rendre économiquement et sans fatigue à leur labeur quotidien. La seconde nouveauté réside dans le lancement d'une 250 cmc., qui a fait sensation. équipé d'un moteur licence Mag., à soupape d'admission commandée par culbuteur, travaillant dans un carter étanche, boîte 3 vitesses, graissage automatique par pompe à huile commandée par l'arbre moteur, transmission par chaînes. Le cadre est un double berceau d'un modèle spécial particulier à Dresch ; la fourche est constituée par deux flasques en acier forgé, reliés par les biellettes avec amortisseurs incorporés. Réservoir en selle de bonne capacité, supportant le coffre à outils ; le réservoir d'huile est fixé haut sur le tube de selle. Entre ce réservoir et la boîte de vitesses, prend place l'accumulateur, en cas de machine équipée de l'appareillage électrique Soubitez. Le klaxon se loge, en ce cas, sous le réservoir. Réglage de la chaîne arrière par excentrique, système Dresch. Les freins à tambour suffisamment généreux, sont équipés à trois segments qui assurent un freinage des plus efficaces. Ces deux machines sont les deux seuls types présentés par Dresch, qui n'a pas voulu disséminer ses efforts et a préféré faire porter sa production vers une machine répondant aux désirs les plus souvent exprimés : avoir une moto équipée, bien montée après avoir été bien conçue, à la portée des bourses les plus modestes. Si l'on en juge à la difficulté que l'on éprouvait à approcher la machine, il est certain que le succès récompensera les efforts d'une technique un peu particulière, mais susceptible de plaire au grand nombre d'amateurs ne disposant pas des moyens d'acquérir une machine de grand luxe, encore qu'il n'y ait absolument rien à reprendre à la production Dresch au point de vue présentation.



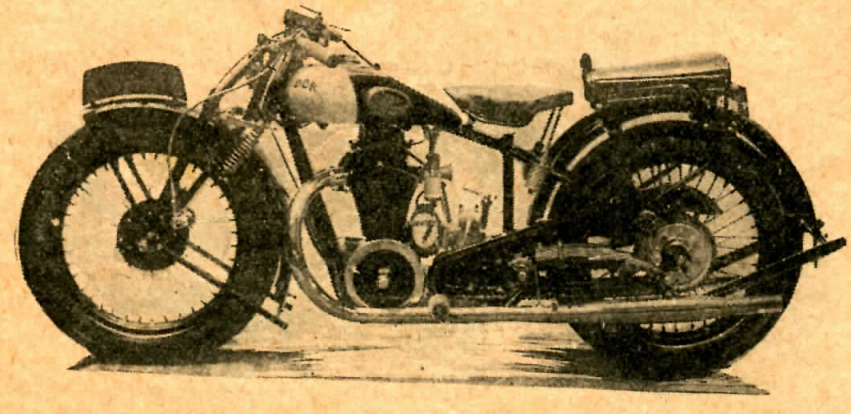
L'intérieur d'un moyeu Ydral.



Radior a placé derrière son porte-bagages une boîte-outils avec lanterne et équipement complet.

Monet-Goyon

La firme mâconnaise présente sa gamme complète de motos. En 175 cmc., où elle se distingue tout particulièrement puisqu'elle vient de battre les records des 12 et 24 heures sur piste, elle reste fidèle au Villiers, l'un des meilleurs deux temps qui existent à l'heure actuelle ; rapide, sûr, économique, il est le moteur rêvé pour le tourisme moyen à allure assez rapide. Les possesseurs de bourses modestes sont nombreux à s'intéresser à cette machine. En 250 et en 350, le Villiers est aussi a l'honneur quoique pour cette dernière cylindrée il rencontre un adversaire sérieux dans le Mag. On sait en effet qu'en quatre temps, c'est ce dernier que Monet-Goyon a adopté pour ses 350 et ses 500. Une particularité du cadre Monet-Goyon est le tube double de la direction au moteur : les tubes sont d'un diamètre largement calculé et les raccords sont tous en acier forgé. Dans ce stand, deux machines surtout attirent l'attention : la 175 qui vient de battre les records à Montlhéry ; machine de course, donc très entourée, et la 500 double tube avec le Mag à culbuteurs enfermés. Le dessin des tuyaux d'échappement a été modifié à leur avantage. Dans quelques modèles, et en particulier dans ce dernier, une poutre en acier forgé relie la direction au tube de selle ; c'est sur cette poutre que repose le réservoir qui, de ce fait, a l'allure d'un réservoir en selle. Les axes sont à broche et le garde-boue arrière à charnière. L'allumage se dispute magnéto et volant magnétique, ce dernier sur les deux temps seulement. La pompe à huile supplémentaire est commandée au pied, Monet-Goyon ayant jugé qu'il y avait assez de manettes au guidon. Enfin, dans le même stand, présentation du Villiers bicylindre deux temps qui a tant fait parler de lui chez nos lecteurs impatients de le connaître et, plus encore, de l'essayer.



B.C.R. nous présente sa suspension connue sur 500 cmc. Chaise.

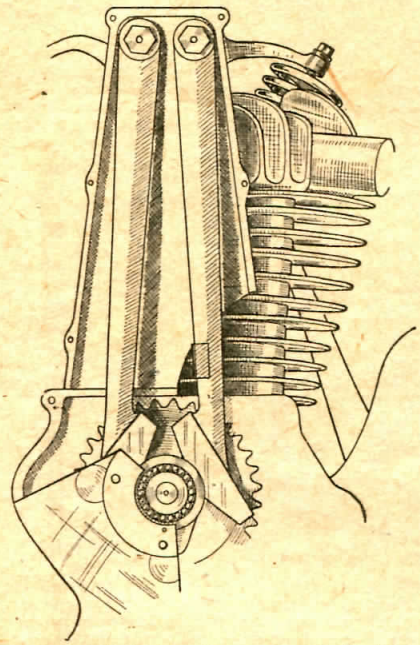
New-Motorcycle

Un premier changement chez New-Motorcycle est son rapprochement de Paris par suite de l'extension prise par la marque: production encore améliorée si possible. Au Stand, présentation de la plaque de tôle découpée non encore traitée, le client se rend compte ainsi comment est conçu le châssis, auquel une modification a été apportée. En effet, on reprochait à l'ancien châssis de gêner quelque peu l'accessibilité à certains organes. Le constructeur a donc supprimé le montant latéral, réunissant ainsi les deux fenêtres en une seule ; puis, pour que la

machine conserve sa réputation de propreté il clôt cette grande fenêtre à l'aide d'une plaque munie d'auvents facilitant le passage de l'air. Du côté moteur, New-Motorcycle reste fidèle en 350 et en 500 au bloc Chaise dont nous avons déjà parlé. Les freins sont larges et garnis d'ailettes. Un modèle est attelé d'un sidecar à châssis Bernardet et carrosserie en aile d'avion qui s'apparente très bien à la machine. Stand très animé où défile une foule d'amateurs.

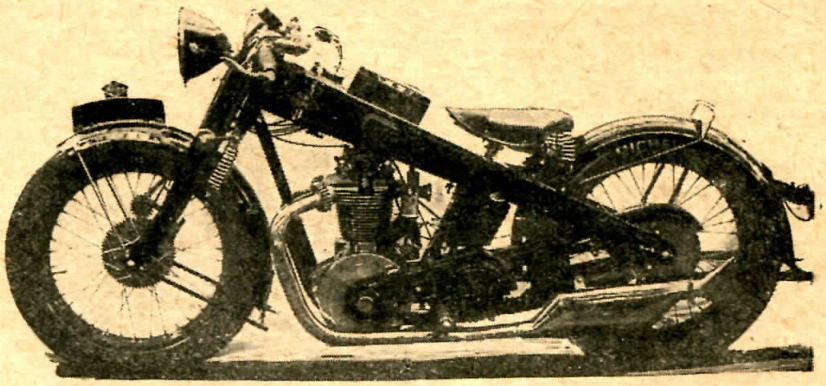
Gillet-Herstal

La marque des grands raids. Chacun a encore présent à la mémoire Paris-Constantinople, le tour du monde, et tout récemment le voyage de Robert Sexé dans les solitudes glacées. Naturellement, stand assiégé pour y admirer la machine de retour d'une semblable randonnée de 25.000 kilomètres, dont nos lecteurs connaissent le détail. Gillet-Herstal a soigné sa présentation. Ce qui frappe dès l'abord est l'adoption pour les réservoirs d'un émail splendide, couleur crème, de l'effet le plus heureux. Au point de vue machines, la célèbre 350 deux temps, modèle Tour du Monde. Pas de modifications : bloc-moteur à distributeur rotatif, graissage



Train fut l'objet de la curiosité de tous avec son nouveau culbuteur par sabots acier et tiges originales en duralumin.

par mélange. distribution par engrenages, boîte deux vitesses, cadre berceau surbaissé réservoir en selle cloisonné pour réserve d'huile, deux freins aux moyeux à larges tambours. Dans la catégorie 500 cmc., deux types à culbuteurs enfermés : le simple échappement, bloc moteur, à culasse détachable, pompe à huile noyée, magnéto commandée par engrenages, cadre berceau avec attaches pour le sidecar, réservoir d'essence en selle, réservoir d'huile sous la selle, larges freins à tambour avec ailettes de refroidissement, frein de direction, gros silencieux. Le modèle double-tube est celui qui a permis à Robert Sexé de mener à bien le long voyage qu'il avait entrepris. Si une foule de curieux venait examiner sa machine, le flot se portait ensuite sur le même modèle rutilant, exposé dans le stand, et les commentaires flatteurs entendus prouvent que la maison Gillet a réalisé une machine plaisante à tous points de vue. Ici, nous avons évidemment quelques modifications de détail apportées au type précédent pour lui permettre une vitesse plus élevée : la magnéto et le carburateur, notamment, ont été étudiés en conséquence ; la pédale de frein assure

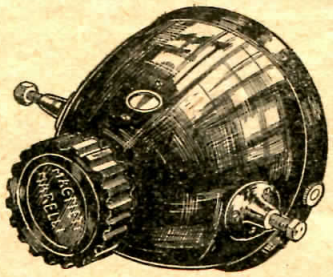


C.P. Roléo a un moteur L.M.P. sur ses modèles 350 cmc.

le freinage intégral avant et arrière, tandis qu'une manette au guidon commande le frein avant seul. Les silencieux sont aussi d'un type différent. Telle qu'elle se présente, cette machine est le prototype de la moto de compétition aussi bien que de tourisme à allure rapide. Vraiment, belle réalisation tout à l'honneur des ateliers d'Herstal. Ajoutons que l'association de ces derniers, avec ceux de Jeumont, pourrait faire de Gillet une redoutable concurrente, au point de vue des prix, à la production nationale comme à la production étrangère.

Royal Enfield

Belle production anglaise mise en valeur par son représentant, M. Pierre Psalty. Deux modèles, en particulier, retiennent l'attention du visiteur, et plus encore du tech-

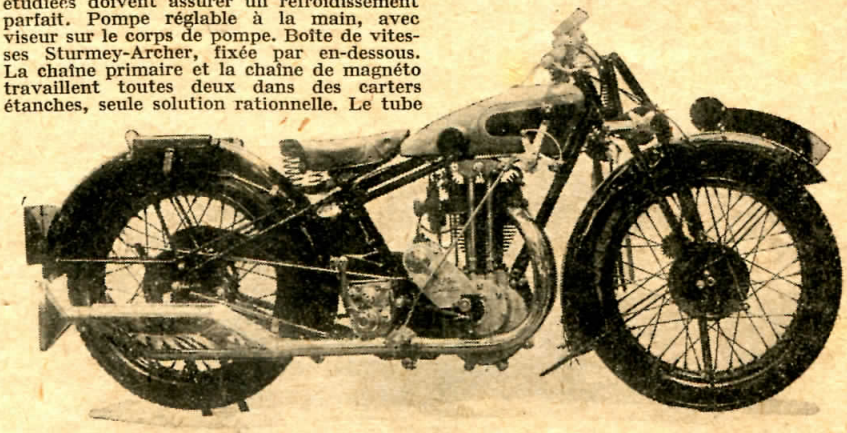


Le phare Marelli est très soigné.

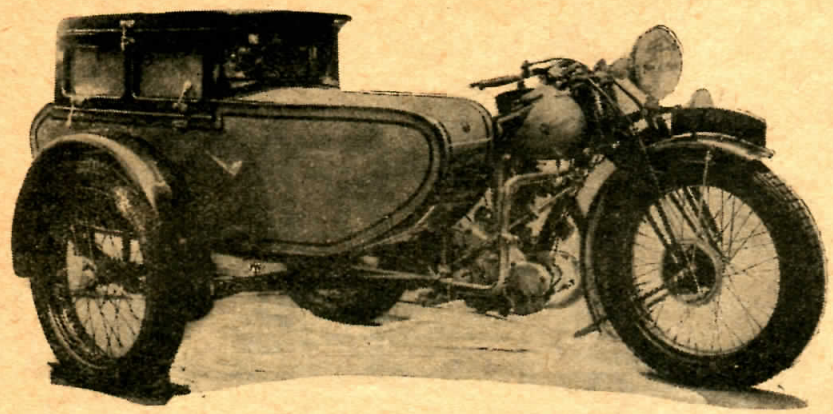
nicien : la 350 double tube, moteur Royal-Enfield à culbuteurs enfermés et à lubrification par circulation d'huile. Le dessin du cylindre est des plus jolis, les ailettes bien étudiées doivent assurer un refroidissement parfait. Pompe réglable à la main, avec viseur sur le corps de pompe. Boîte de vitesses Sturmey-Archer, fixée par en-dessous. La chaîne primaire et la chaîne de magnéto travaillent toutes deux dans des carters étanches, seule solution rationnelle. Le tube allant de la direction à la selle est doublé et un réservoir en selle de grande capacité le dissimule ; réservoir d'huile sous la selle. Les silencieux attirent l'attention par leur dimension imposante. Guidon ajustable, frein de direction, fourche parallélogramme, pneus à tringles, assurent à cette machine le succès qu'elle mérite. En 500 cmc., même présentation. Royal Enfield a d'ailleurs, pour 1929, un programme très vaste, puisqu'il commence à la 250 cmc. et se termine à la 1.000 cmc. bicylindre en V. Cette marque a beaucoup plu aux visiteurs, Pierre Psalty a eu la main heureuse en s'assurant, depuis longtemps, l'agence générale de la marque pour la France.

Peugeot

Que d'encre le retard apporté dans la publication des essais Peugeot a-t-il fait couler ! Les curieux ont été satisfaits. Ils le sont encore en visitant le stand où l'on peut voir d'abord la P. 102, machine utilitaire, moteur Peugeot 2 temps et boîte deux vitesses, transmission à chaîne (d'ailleurs Peugeot a entièrement abandonné la courroie). La selle est fixée en 3 points. Le réservoir est de grande contenance surtout pour un petit 175, moteur économique. Viennent ensuite les trois machines bien connues, relevant de la même esthétique : cadre surbaissé, réservoir en selle de 10 litres, bloc-moteur de 250 latérales, 350 latérales ou culbuteurs, selle à large assise, suspension en trois points, roues à broche interchangeables, réglage du débit d'huile par secteur sur le carter du bloc, larges freins, telles se présentent les caractéristiques jumelles de la P. 105, P. 107 et P. 108. Les couleurs s'harmonisent fort bien et sont la preuve d'une étude poussée même aux petits détails. Terminons en précisant que les tiges des culbuteurs de la P. 105 sont enfermées ainsi que les culbuteurs eux-mêmes.



La Royal Enfield 350 cmc. à culbuteurs enfermés : c'est la machine destinée au nouveau coureur Richer.



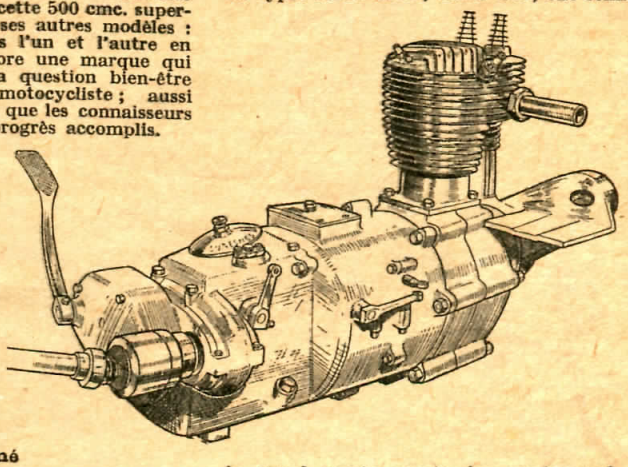
Le sidecar Peuple à double fin : affaires et tourisme

Moto-Comptoir

L'agent de la marque JAP a fait un beau stand, très fréquenté. Il présente en effet toute la série des célèbres moteurs anglais. A remarquer en particulier le 500 à culbuteurs enfermés et le bloc Jap-Staub résultant d'une heureuse combinaison du moteur avec la boîte bien connue. On y trouve les avantages du bloc avec sa transmission par engrenages et ceux de la boîte séparée, celle-ci étant instantanément démontable. Lubrification assurée par graissage central. Ce stand est aussi celui où règne la pompe à huile Best et Lloyd qui est montée en série sur le Jap. Enfin, même Stand, une boîte à changement de vitesse progressif ; il s'agit, en bref, de deux satellites à augmentation automatique de résistance ; pas d'embrayage évidemment. Beaucoup de curiosité intéressée autour de cette nouveauté.

Saroléa

Une marque belge qui connaît l'estime des amateurs de machines solides, nerveuses et rapides. Cette année, nous présente une 500 double tube, de conception moderne. Moteur à culbuteurs enfermés ; le carter est plus grand que dans l'ancien modèle et les roulements sont plus forts. La magnéto est commandée par pignons, sa plate-forme étant venue de fonderie avec le carter moteur. Graissage par pompe à double débit ; la distribution est à bain d'huile. Le réservoir d'huile comporte un filtre, innovation des plus pratiques. Les parois du moteur sont plus épaisses et les ailettes plus fortes. Le cadre est fait d'un tube de la direction au moteur et ensuite en double berceau, fer en T ; très surbaissée, donne une ligne bien moderne à la machine ; la fourche est également d'un nouveau dessin. On voit que Saroléa a voulu (et a réussi), présenter des pièces encore plus solides, bien protégées de la poussière, avec des portées bien plus grandes pour diminuer l'usure et le bruit. La lubrification à circulation d'huile a été très étudiée et le motocycliste a sa tâche singulièrement diminuée de ce côté puisqu'il lui suffit de maintenir le niveau dans le réservoir d'huile et de le vidanger de temps à autre. L'absence de bruit est obtenue du fait de la transmission magnéto par engrenages et de la culbuterie enfermée. En dehors de cette 500 cmc. super-sport, Saroléa présente ses autres modèles : 350 et 500 cmc. traités l'un et l'autre en tourisme et sport. Encore une marque qui a fortement travaillé la question bien-être et soulagement du motocycliste ; aussi a-t-elle vu, par la foule, que les connaisseurs savent reconnaître les progrès accomplis.



Le bloc-moteur Bridier et Charron équipait de nombreuses marques : c'est l'avenir du cardan.

Piermé

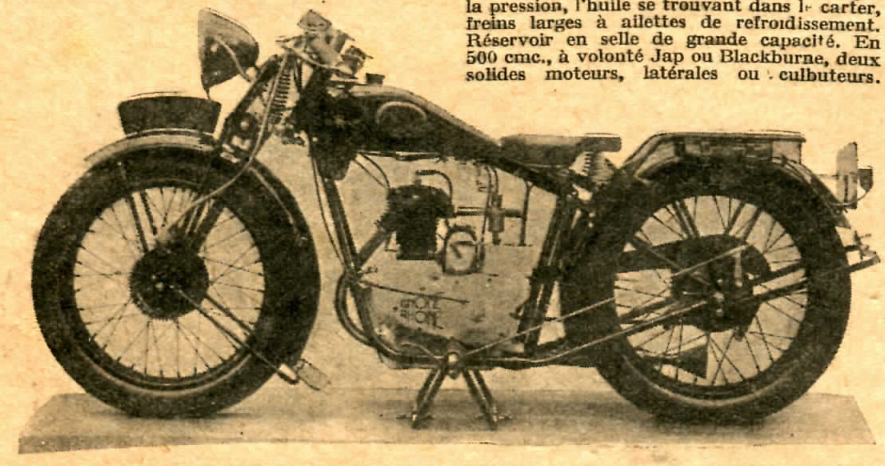
Un des petits constructeurs en avant du progrès. Deux catégories ayant chacune trois modèles différents. En 350 cmc. Piermé a adopté le Jap Staub, réunissant les avantages du bloc moteur et de la boîte séparée. Un manomètre fixé sur le carter moteur indique la pression, l'huile se trouvant dans le carter, freins larges à ailettes de refroidissement. Réservoir en selle de grande capacité. En 500 cmc., à volonté Jap ou Blackburne, deux solides moteurs, latérales ou culbuteurs. Fourche brevetée d'une technique intéressante. Fixation de la boîte après les flasques du moteur et réglage spécial de la chaîne primaire. Belles machines d'un fini parfait. Piermé les fournit à volonté, aussi bien en 350 qu'en 500, à soupapes latérales et à culbuteurs simple ou double échappement. On peut affirmer que si tous les goûts sont satisfaits, le bon goût en particulier y triomphe

Royal Sport

Une marque qui a adopté deux moteurs : l'un, l'Aubier-Dunne en deux temps 175 et 250 avec boîte 3 vitesses, l'autre le Jap en quatre temps, depuis le 175 jusqu'au 500 soit en soupapes latérales, soit en culbuteurs. Signalons notamment le 500 Jap à culbuteurs enfermés dont le montage est des mieux réussis. Egalement une 250 Jap à soupapes latérales dénotant un souci évident de plaire. Au point de vue ligne générale, le constructeur ayant reconnu la bonne tenue de route et la stabilité de sa conception, préfère s'y maintenir ; néanmoins le cadre de par sa fabrication a une ligne suffisamment surbaissée pour satisfaire au goût du jour. L'ensemble a une allure robuste qui ne doit pas se démentir à l'usage et c'est bien là le point essentiel pour le motocycliste.

Soyer

Soyer avait déjà en 1928 une belle gamme de machines de toutes cylindrées les types flèche bleue, flèche d'or, ont connu le grand succès auprès des amateurs. Les deux types marquants de leur présentation 1929 sont sans contredit la 350 cmc., montée en bloc-moteur de la maison, arbre à cames en tête ; rappelons, d'ailleurs, que Soyer est la première maison française qui ait sorti ce genre ; la dynamo Soubitez assure d'une part un allumage parfait, et d'autre part alimente une batterie d'accus, éclairage complété par phare, code, lanterne arrière et klackson. L'arbre à cames a été tout à fait bien étudié, et remarque qui fera plaisir aux amateurs de compétitions, en peu d'instant on peut remplacer l'arbre à cames de série par un arbre spécial qui assure une plus grande vitesse. Les culbuteurs et les doigts de culbuteurs se démontent avec une facilité surprenante. Le carter dans lequel se trouve l'huile est de contenance suffisante pour faire entrer facilement un bidon de 2 litres, bien avant l'épuisement complet ; des ailettes en assurent le refroidissement. Nouveauté encore pour plaire aux jeunes : le changement de vitesse se manœuvre à la main ou au pied. La transmission se fait dans le bloc par engrenages, du bloc à la roue, par chaîne. Le cadre Soyer à double berceau est bien connu. Le réservoir nouveau modèle est à cheval et complète harmonieusement la ligne de la machine. On voit que Soyer a fait un gros effort pour suivre la voie qu'il s'est tracée de donner à sa clientèle une machine d'une excellente tenue de route et d'un bon rendement assuré. Ajoutons que le modèle 500 cmc. est identique avec des cotes différentes. *(A suivre).*

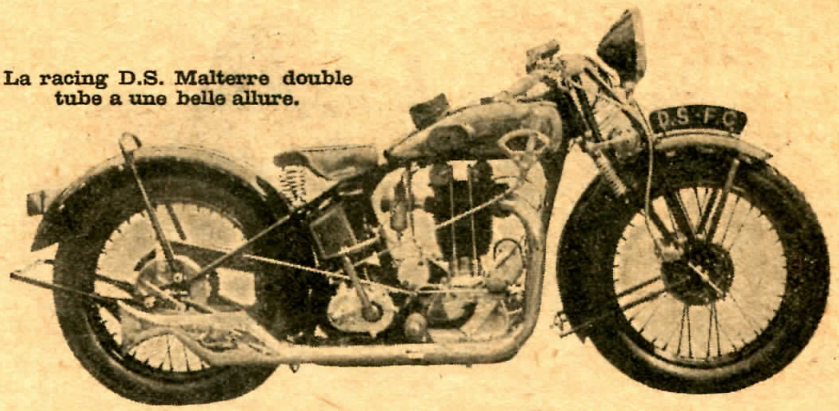


Gnome a lancé la belle 250 cmc. 4 temps bloc-moteur qu'on n'attendait pas.

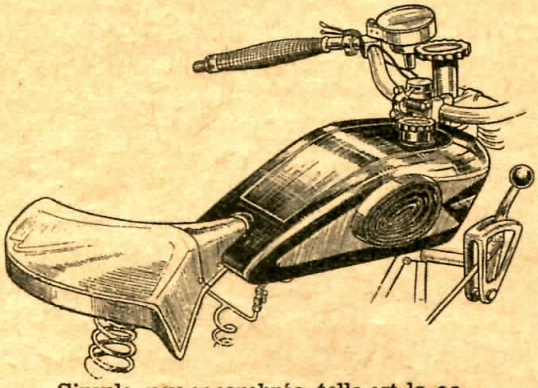
Chez les Accessoiristes

S. A. F. T.

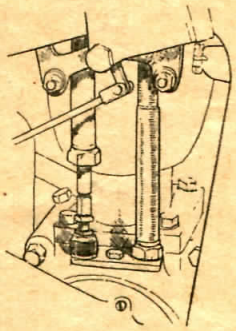
L'accumulateur S. A. F. T. au fer nickel semble devoir s'imposer sur la motocyclette. Il faut observer qu'après les indications données dans *Moto Revue* sur cette application, la Société des fer-nickel a dû faire un effort imprévu pour sauter de l'exploitation des accumulateurs de traction pour les chemins de fer à celle de la motocyclette. Le nombre des visiteurs qui affluèrent au stand S. A. F. T. fut grand pour demander des explications sur cette application à la moto et l'on a vu combien il était aisé d'adapter à nos machines cette nouvelle forme de génération électrique. De plus, une question assez imprévue avait surgi : celle de l'attache des accumulateurs sur une partie quelconque de la moto : il y avait là un obstacle que beaucoup de constructeurs ont rencontré et n'ont pu éluder facilement : sur la direction, c'est sans doute la partie la plus désignée théoriquement ; pratiquement, c'était autre chose. Sur le porte-bagage ou la partie-arrière, il n'y fallait guère songer. Il semble donc que. pour éluder le maximum d'aléas, c'est sous le tube de selle, près de la boîte des vitesses que la place de l'accumulateur semble la meilleure. Et la question de l'attache s'est alors posée : S. A. F. T. avait d'abord cru devoir confier la confection de cet accessoire tertiaire à des petits façonniers, selon une habitude courante. Mais il eut vite reconnu que là n'était pas la solution, car cette fixation comprenait des problèmes inconnus à ce jour et la société a donc étudié elle-même le meilleur mode d'attache à la moto afin de donner complète satisfaction à l'usager. On dit que S. A. F. T. envisagerait aussi (oh ! pas demain encore) l'étude d'une moto utilitaire électrique. La chose est possible vu l'état actuel de l'accu, si l'on songe que la suppression des réservoirs, moteurs, carters divers, donnerait une capacité énorme au constructeur. Il est évident qu'il y a une grosse question qui surgit : celle de la recharge en cours de route. Mais cependant, la banlieue parisienne pourrait servir de champ d'expérience pour le début et le lancement d'une telle machine.



La racing D.S. Malterre double tube a une belle allure.



Simple, peu encombrée, telle est la caractéristique du réservoir et de la direction de la 250 cmc. Gnome-Rhône.



Durandal a des culbuteurs vraiment accessibles.

Auteroche

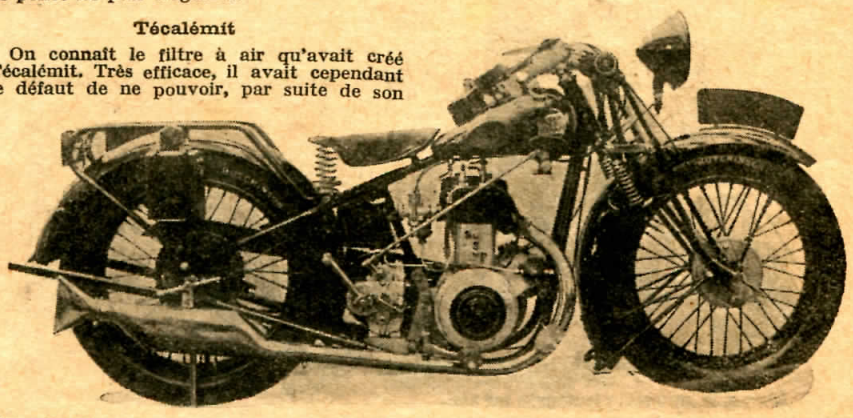
Une nouveauté du Salon. La maison Auteroche présente, sous la marque Elbord, un appareillage d'éclairage très puissant. Pour les deux temps, il s'agit d'un système redresseur de courant primaire de la magnéto, qui transmet le courant à une batterie d'accus, laquelle fournit l'éclairage à un phare puissant sous une tension de 6 volts, 12 ampères. Il s'agit simplement d'un porte-balai double fixé sur le rupteur lui-même, sans modification de la magnéto, par la vis centrale du rupteur. Un collecteur spécial formant couvercle de la magnéto permet d'utiliser les deux alternances du courant. On obtient avec ce système un régime de charge de 1 amp. 5. Ce collecteur, de par sa structure des plus étudiées, laisse à la magnéto toute sa vigueur en ce qui concerne l'allumage du moteur. Pour les 4 temps, ce système est complété d'un alternateur excité par la batterie d'accumulateurs. Ceux-ci ne fournissent pas le courant aux phares, lesquels sont au nombre de deux, réunis à l'alternateur par deux circuits indépendants dont on saisit immédiatement l'avantage : si l'une des ampoules grille, l'autre, sans survoltage, continue son service et permet de rouler. Le système Autoroche donne, sous une tension de 12 volts avec des ampoules de 50 bougies, un éclairage éblouissant qui permet de rouler en pleine nuit à une allure des plus rapides, sans aucun danger, tout en étant assuré à l'arrêt de satisfaire aux règlements de police les plus exigeants.

Técalémit

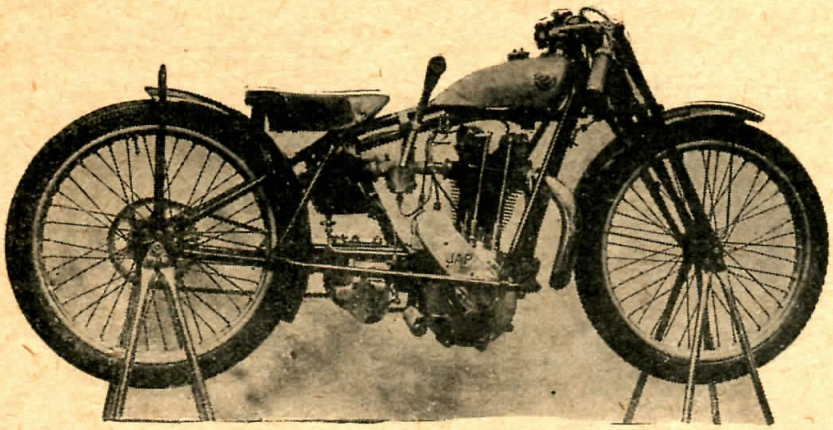
On connaît le filtre à air qu'avait créé Técalémit. Très efficace, il avait cependant le défaut de ne pouvoir, par suite de son encombrement, se monter partout. Certains carburateurs ont leur entrée d'air si près du réservoir d'huile ou du tube de selle que le filtre à air ne pouvait y trouver place. C'est pour obvier à cet inconvénient que la Maison a créé un nouveau type : le Técafiltre AR moto. Il est plat, constitué par un disque percé de fentes horizontales par où pénètre l'air. Celui-ci doit traverser un tamis de feutre qui retient les impuretés, lesquelles sont renvoyées au dehors par une fenêtre située au bas du disque. En cas de colmatage du feutre, des fenêtres permettent à l'air de se rendre au carburateur, après s'être nettoyé du fait de la force d'inertie des poussières. Ajoutons que Técalémit possède des graisseurs coudés qui remplacent en cas de besoin les graisseurs droits. Sur presque toutes les machines on place le phare devant la fourche et la lubrification de celle-ci est difficile, sinon impossible avec des graisseurs droits. La difficulté est résolue par l'emploi des graisseurs coudés que l'on oriente dans le sens le plus accessible.

La Bougie Marchal

Créateur d'une bougie qui a déjà conquis sur le marché une place très importante et obtenu en course des succès appréciables, il a réalisé pour motos des modèles particulièrement intéressants. La Bougie Marchal est caractérisée par un isolant en microlite, stéatite pure traitée d'après le procédé spécial qui est le secret de Marchal, et qui lui confère une résistance diélectrique et mécanique exceptionnelles. Cet isolant est vissé et scellé directement dans le culot, sans interposition de joint métallo-plastique. L'électrode centrale est également vissée et scellée dans l'isolant de la même façon. Les électrodes sont *chromées*, ce qui les rend insensibles à l'érosion causée par l'étincelle et absolument indéréglables. Cette bougie possède, en outre, des ailettes de refroidissement de l'électrode centrale, qui la rendent particulièrement résistante à l'auto-allumage, gros écueil pour l'allumage des motos.



San Sou Pap ne renie pas son nom mais présente une 350 cmc. latérales et volant magnétique.



L'unique Dirt Track du Salon : la Zénith J.A.P.

Le Silentbloc sur la moto

Après la réalisation du silentbloc dans l'automobile, sur les chapes d'amortisseurs, sur les axes de ressorts, leviers et tringleries de freins, supports de radiateurs, supports de moteurs ou klaxon, cardans (arbre de rotation), colliers de direction, articulations de phares, il semble que l'application à la moto eût dû se faire rapidement ; c'est cette année 1928 qui a enfin vu l'application du Silentbloc à la moto ; au Salon, nous l'avons remarquée sur différentes machines telles qu'Automoto, Marc, etc... Le silentbloc est une articulation élastique et sans usure parce que sans frottement, dont le but est de supprimer, dans tout axe oscillant, les questions d'entretien tel que le graissage, celles d'usure si regrettable entre les axes et les coussinets ; Thiry, l'inventeur du silentbloc, a aussi compris l'intérêt de supprimer tous les bruits, tous les ferraillements qui enlaidissent la moto, ainsi que nombre de vibrations cachées qui font le désespoir des usagers. Le silentbloc est composé essentiellement d'une matière plastique, élastique et isolante, l'Adhérite, à laquelle on a donné la forme d'un anneau cylindrique emmanché à force. Les fibres longitudinales s'allongent tandis que les radiales se compriment et par la suppression totale de l'élasticité radiante en tout sens, le silentbloc évite tout déplacement des axes dans leur plan ; et cela sans aucun collage. Le silentbloc est, de ce fait, inusable puisque le mouvement de rotation est transformé en mouvement angulaire donc à minime liberté et sans frottement. On nous a fait remarquer que, sur la moto, le champ de déplacement, par suite du travail excessif trop souvent réclamé à ce véhicule, entraînerait néanmoins une rotation en certains cas ; non, puisque l'angle de déplacement est, en effet, calculé de telle façon qu'en cas de dépassement, le mouvement de torsion l'emporte sur le travail d'adhérence, l'anneau glisse, reprend une nouvelle position d'équilibre pour fonctionner à nouveau normalement. Comme on peut le voir, l'extension à la moto du silentbloc va nous permettre d'entrevoir de nombreuses améliorations sur nos véhicules pour la plus grande propagande dans le public.

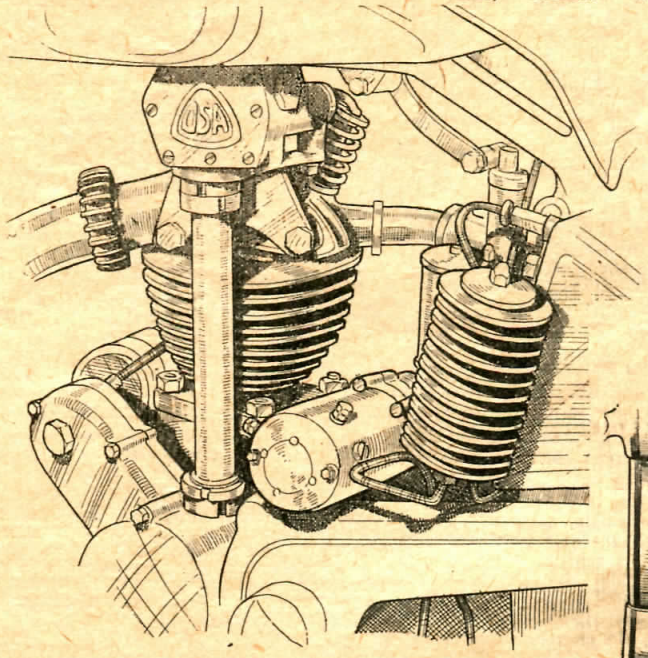
Henderson nous écrit

Je suis très surpris de voir que, dans le numéro du Salon de *Moto Revue*, au bas de la page 115, vous avez eu l'amabilité d'insérer le tarif de mes motos en dollars *en Amérique*, chose qui trompe le client d'une part, étant donné les divers droits subis par les machines, ce qui en augmente sensiblement le prix, et d'autre part ces prix sont tout à fait inexacts. Voici les prix en dollars *à l'usine en Amérique* :

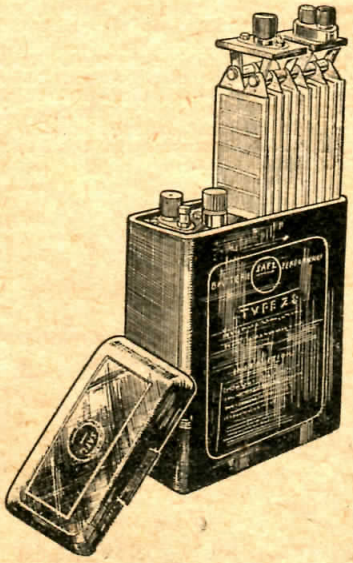
Super X populaire.....	$ 319
Super-Sport X	$ 380
Henderson	$ 446 75

L. Dektereff

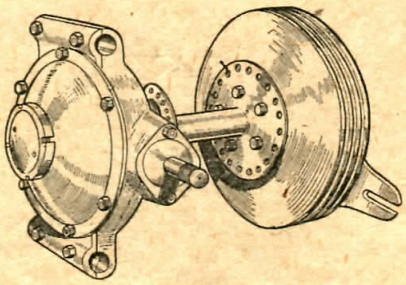
L'agent de nombreuses marques anglaises. En particulier de Zénith pour laquelle il présente une « Dirt Track Racing », machine équipée d'un 500 Jap, cadre entièrement renforcé, fourche triangulée. Ce modèle peut être livré monté, en tourisme. Même stand : la nouvelle pompe Best et Lloyd à double débit, la boîte de vitesses Burman à 4 combinaisons avec levier de commande à 2 secteurs, et prise prévue pour compteur de vitesse. Enfin la série des carburateurs Binks, simple et double cuve. En un mot, de quoi équiper une moto avec des pièces de réelle valeur.



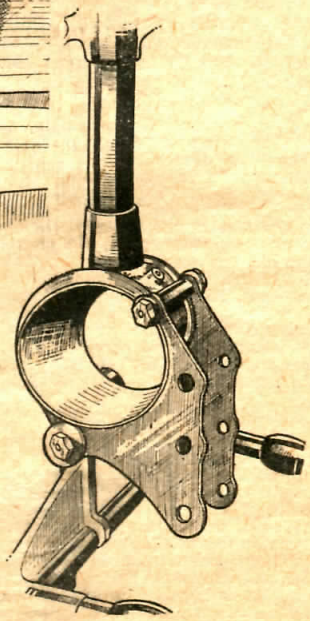
O.S.A. Liberty possède sur son 350 cmc. bloc a.c.t. un radiateur épurateur d'huile.



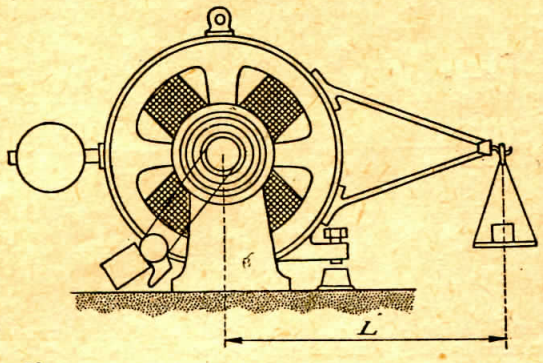
S.A.F.T. est la nouvelle batterie au fer-nickel qui révolutionne notre monde motocycliste.



Ydral équipe de son moyen-frein de nombreuses motos et des trimoteurs.



Automoto possède, dans le cadre, un logement prévu pour la dynamo.



La Puissance des Moteurs

par le Docteur René Imbert

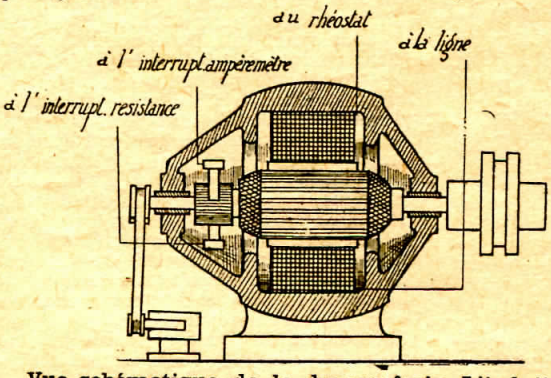
(fin)

Étude indigeste mais cependant nécessaire : MOTO-REVUE se doit d'aborder certaines questions ardues : heureusement que la plume agréable de l'auteur permet une facile assimilation de ces questions.

Le moteur plat...

Le moteur plat, disions-nous, ralentit en côte mais la puissance n'en est pas affectée sensiblement.

A première vue, on peut être surpri par la faiblesse du rendement de nos moteurs ; aussi indiquerai-je, à titre d'indication, les rendements de quelques moteurs ou systèmes de transformation d'énergie et on verra que nous n'avons en somme, qu'à nous estimer satisfaits, car nous ne sommes pas des plus mal partagés.



Vue schématique de la dynamofrein. L'induit de la dynamo est entraîné par le moteur à essayer.

La machine à vapeur alternative n'avait, à sa naissance, vers 1800, qu'un rendement de 2 ou 3 %. Après une longue station aux environs de 10 %, elle arrive aujourd'hui vers 16 %.

Les turbines à vapeur arrivent aux environs de 20 %.

Les moteurs à explosion, dont nous nous servons couramment, ont, comme nous l'avons dit, un rendement de 25 % environ.

Les moteurs à combustion interne, genre Diesel, arrivent vers 30 %. Un moteur de ce type, spécialement étudié pour obtenir le rendement maximum, détient le record avec 35 %.

Le moteur humain a un rendement très variable d'un individu à l'autre : chez les intellectuels, il n'est que de 15 à 16 %. Chez les ouvriers manuels entraînés, il atteint 30 % ou un peu plus.

Les moteurs électriques arrivent à rendre environ les 80 % de ce qu'ils ont reçu, tandis que les transformateurs industriels ou même domestiques, du genre Ferrix, atteignent 95 %, parfois 98 %.

***

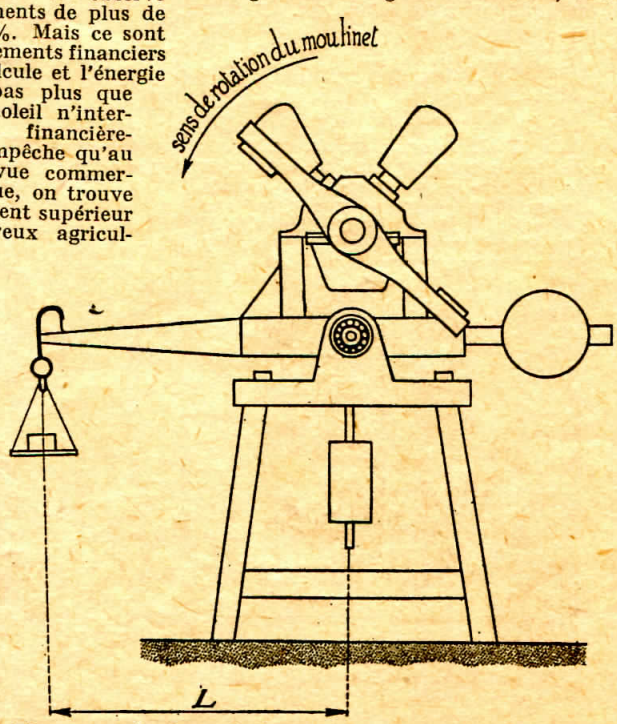
On voit qu'on ne retrouve jamais, après transformation d'une énergie, la totalité de celle qu'on a amenée. On peut comparer ceci à ce qui arrive lorsqu'on porte de l'étoffe à un tailleur pour faire faire un costume sur mesure : il faut fatalement en apporter plus que le nécessaire et il reste obligatoirement des déchets inutilisables. On ne conçoit pas que le tailleur puisse rendre, en plus de l'étoffe mise en costume, une certaine quantité d'étoffe telle qu'au total, il y en ait plus qu'on ne lui en avait fourni. Or, il existe un cas bien connu des théoriciens où ceci se produit, c'est-à-dire où le rendement est supérieur à 1 ; c'est en agriculture où on observe des rendements de plus de 1 et 1 ½ %. Mais ce sont là des rendements financiers que l'on calcule et l'énergie terrestre pas plus que celle du soleil n'interviennent financièrement. N'empêche qu'au point de vue commercial pratique, on trouve un rendement supérieur à 1. Heureux agriculteurs !

Tout ceci explique une confusion assez fréquente : si, au moment où le ralentissement de la voiture se produit, la côte devient moins dure, la puissance fournie par le moteur devient supérieure à celle qu'exige la machine à la vitesse à laquelle elle est tombée et si on continue à appuyer à fond sur le champignon, elle reprendra de la vitesse sans qu'il soit nécessaire de changer de vitesse : on dit, en général, que la machine a eu une bonne reprise.

Une machine poussée dans les mêmes conditions n'aurait pas repris. Mais par contre, en passant sur la combinaison inférieure, elle aurait pu alors accélérer encore bien plus rapidement que la machine à moteur plat.

Ceci se produit encore lorsqu'on aborde une côte à admission réduite : sur la machine à moteur plat, il suffira d'augmenter l'ouverture des gaz pour que la machine reprenne lentement sa vitesse, tandis que la machine poussée ne pourra y arriver ; presser sur l'accélérateur ne fera que déterminer le cognement. Par contre, la descente sur une combinaison plus faible permettra d'ouvrir en grand les gaz et de voir la machine reprendre très rapidement sa vitesse. Ici encore, on entend couramment dire : « Quelle reprise ! » et cependant, est-ce identique ? Et ce n'est encore pas tout.

Vous essayez une machine, pour faire un tournant, vous coupez complètement les gaz, pour les rouvrir en grand aussitôt après ; si le carburateur mal réglé fait cafouiller le moteur pendant ce brusque changement de régime alimentaire, vous



Une vue du banc-balance équipé avec un moulinet Renard.

dites couramment « ce moteur a de mauvaises reprises. ».

Ce mot de reprise désigne donc, dans un cas, l'aptitude à monter les côtes sans changer de vitesse; dans le deuxième, l'aptitude d'une machine à accélérer ; dans un troisième, l'aptitude du moteur à modifier très rapidement son régime de rotation sans cafouillage.

En réalité, je crois que c'est à ce troisième cas que s'applique seul le terme de reprises, les deux autres correspondant à la souplesse et à l'accélération de la voiture.

Remarquons enfin que, pour cette puissance au frein, comme pour la puissance mécanique théorique, la puissance ne signifie quelque chose qu'en précisant la vitesse de rotation envisagée.

De cette puissance, quelle fraction arrivera à la jante ?

Puissance à la jante

La liaison du moteur à la boîte s'effectuant par des chaînes ou des engrenages, ces organes ne manquent pas de s'approprier une part plus ou moins importante de ce que nous aurions tant d'intérêt à transmettre intégralement ; les engrenages de la boîte (qui sont toujours en prise), les roulements des boîtes, les embrayages, la chaîne secondaire, les roulements des roues ne se font pas faute de demander leur part de cette destruction, de sorte qu'il n'arrive finalement à la jante que les débris des nombreux CV grignotés au long des transmissions, que nous avions introduits sous forme d'essence volatile dans le carburateur.

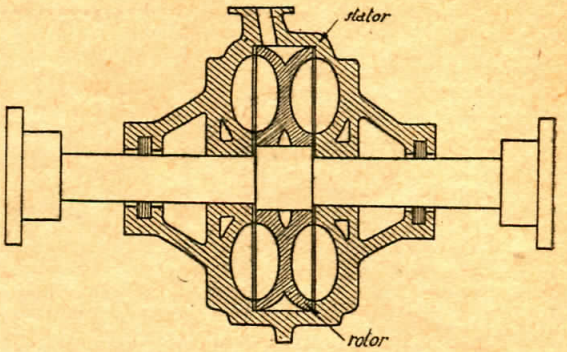
On a vu que, jusqu'à présent, ces diverses puissances s'enchaînaient l'une à l'autre logiquement et qu'il était facile de concevoir le passage de l'une à l'autre. Il me reste à envisager la dernière et j'avoue que force m'est bien de l'amener sans autre préambule ici, car elle n'a aucun rapport avec les autres. Je veux dire :

La puissance fiscale

$$P = KND^2 L \omega$$

Telle est la formule qu'un beau jour le fisc emprunta au service des mines pour établir le paiement des impôts.

On saisit à première vue assez ma les rapports qui existent entre elle et celles dont nous nous sommes déjà occupés, mais malgré cette apparence incohérence, on verra qu'elle se justifie cependant.



Coupe transversale du frein hydraulique Froude. Le rotor est entraîné par le moteur à essayer ; le stator est fou sur l'arbre du rotor. Les réactions mécaniques et thermiques produites entre le stator et le rotor absorbent la puissance du moteur et tendent à faire tourner le stator.

En effet, K est un coefficient de proportionnalité dont nous reparlerons plus loin, N est le nombre des cylindres, D est l'alésage (ou diamètre) du cylindre en cmc. L est la course en centimètres, n le nombre de tours par minute pour le moteur au maximum de puissance.

Il est bien évident que si, en travaillant comme un nègre, un seul cylindre fournit un certain nombre de chevaux, quatre cylindres côte à côte travailleront comme quatre nègres et fourniront une puissance quadruple, d'où la proportionnalité de la puissance à ce nombre de cylindres.

D'un autre côté, le multicylindre n'aura pas 8 paliers au lieu de 2. En général, il n'en aura que deux. Son arbre à came sur deux paliers aussi ne frottera pas quatre fois plus, etc... Au total, la puissance ne sera pas quatre fois celle du mono de même cylindrée. On donne donc à K des valeurs moyennes variables avec le nombre de cylindres.

K = 0,00020 pour un mono.
K = 0,00017 pour un bicylindre.
K = 0,00015 pour un quatre cylindres

On voit que la formule peut s'écrire :

$$P = \frac{K}{\pi} \times \pi D^2 LN\omega$$

ce qui met en évidence le terme $\pi D^2 LN$, c'est-à-dire la cylindrée du moteur. Il résulte de là qu'à cylindrée égale, un mono a une puissance fiscale supérieure à celle du multicylindre.

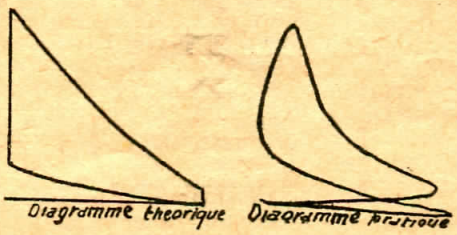
Lorsqu'on applique cette formule à un 350 cmc. tournant à 1.550 tours, on trouve une puissance de 3 CV 500. Même en employant la vitesse assez fréquemment atteinte de 4.500 (le triple de 1.500) on trouve une puissance de 10 CV ½, alors que de tels moteurs arrivent à développer sensiblement plus. Il semble donc que les valeurs octroyées à K soient trop faibles. Générosité du fisc qui volontairement, admet une puissance inférieure à la réalité, semble-t-il ? Rassurez-vous vite, il n'y perd pas.

Une telle formule ne peut être rigoureuse, et si elle s'approchait de trop près de la réalité, elle risquerait souvent de la dépasser. Un constructeur dont la machine serait sur-imposée, ce qui en diminuerait la vente, prouverait par un essai au frein que son moteur ne fait pas le nombre de chevaux calculés et ce serait des réclamations sans nombre. Le remède est bien plus simple : on impose un nombre de CV trop faible... mais on les fait payer plus cher. Du reste, depuis 1927, cet impôt de puissance a fait place à un impôt de cylindrée qui est bien voisin du précédent, si on tient compte que les vitesses de rotation avouées étaient très voisines les unes des autres; il n'y a pas alors grand changement.

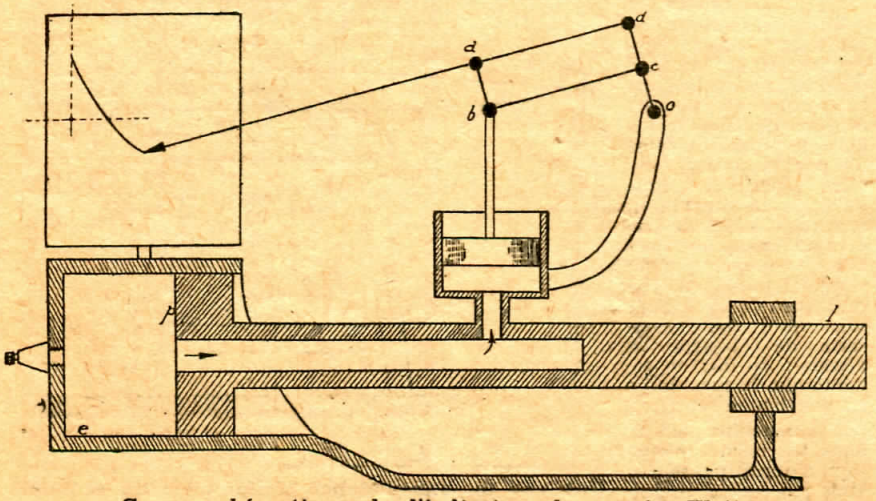
Cette puissance fiscale mise à part, car elle ne constitue qu'un moyen d'avoir une idée approchée de la puissance du moteur, nous avons vu quatre puissances intervenir chacune résultant de la diminution de la précédente, par une cause quelconque. Il y a donc trois passages de l'une à l'autre. Or, on sait qu'on appelle rendement d'un système mécanique, le rapport entre l'énergie qu'il reçoit et celle qu'il restitue. On conçoit donc que trois rendements seront à envisager :

Rendement thermique

Le rapport de la puissance thermique théorique à la puissance mécanique théorique constituera le rendement ther-



Deux diagrammes du même moteur. Voyez la différence entre la théorie et la pratique.



Coupe schématique de l'indicateur de pression Watt.

mique. Son amélioration est l'œuvre de l'ingénieur constructeur qui s'efforcera de diminuer les pertes calorifiques (dans les limites d'un refroidissement acceptable), assurera le refroidissement maximum des gaz à l'échappement par une combustion et une détente aussi complètes que possible, et s'efforcera de réaliser la carburation idéale.

L'amélioration de ce rendement est toute entière dans la construction du moteur. Une fois celui-ci construit, seule la carburation et réglage de la distribution pourront être retouchés. Quant au résultat final, c'est l'augmentation de puissance à consommation égale ou diminution de consommation à puissance égale. Sa valeur est d'environ 1/3, les deux autres tiers étant rejetés sous forme de chaleur dans le milieu extérieur.

Rendements mécanique et total

On pourrait considérer le rapport de la puissance mécanique théorique à la puissance mécanique qui constitue le rendement mécanique du moteur. C'est le rendement mécanique propre du moteur, c'est-à-dire la fraction de l'énergie dépensée effectivement sur le piston qui est retrouvée à l'axe du moteur, le reste étant perdu en frottements et pour actionner les services annexes : magnétos, aspiration des gaz, échappement des produits de combustion, pompes, distribution, etc. Il est des 3/4 environ.

On considère plus souvent le rapport de la puissance thermique théorique à la puissance au frein qu'on appelle alors rendement du moteur. On le calcule facilement à partir des deux autres : il est de $1/3 \times 3/4 = 1/4$.

Au total le moteur à explosion ne restitue donc que 25 % de ce qu'il absorbe sous forme de nourriture carburante. Et encore ne faut-il pas se plaindre : pendant longtemps les machines à vapeur ne rendaient que 10 %. Ce n'est que par des études très longues et des artifices quelquefois impossibles à employer, vu les conditions matérielles, qu'on a pu arriver aux environs de 20 %.

Rendement de la transmission

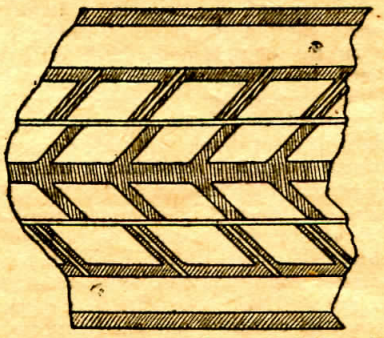
Enfin, le rapport de la puissance au frein du moteur à la puissance à la jante constitue le rendement de la transmission et des roulements.

Assez bon avec les transmissions à chaînes lorsqu'elles fonctionnent dans de bonnes conditions mécaniques, il peut devenir exécrable si la chaîne n'a pas été nettoyée après une sortie dans la boue ou si la tension en est mauvaise, que ce soit par excès ou par défaut.

L'amélioration de ces deux derniers rendements est l'œuvre du metteur au point qui n'intervient que fort peu dans le premier : tout au plus la carburation et le réglage de la distribution lui ménagent-elle là une part. Mais son triomphe est dans la poursuite de tous les innombrables frottements qui vivent en parasites dans tous les recoins du moteur et de la machine pour en absorber la puissance. Le résultat de ce travail minutieux est de faire d'un moteur de série de 500 cmc. qui arrivait bien péniblement à 120 km/h un engin atteignant plus de 180 km/h.

Mesures

Reste à voir comment on peut mesurer ces diverses puissances d'où l'on déduira les rendements.



Coupe montrant les alvéoles du frein Froude.

La puissance thermique théorique est connue par les résultats des expériences des chimistes qui ont déterminé le pouvoir calorifique de l'essence. Tous les calculs effectués, on trouve que la combustion d'un litre de mélange, introduit dans le cylindre, devrait fournir 270 kgms environ.

La puissance mécanique théorique se calcule par les diagrammes des pressions comme nous l'avons vu. Ces diagrammes sont obtenus par des enregistreurs de pression, dont le plus connu est l'indicateur de Watt : un cylindre enregistreur tourne d'une quantité proportionnelle à la course du piston, grâce aux timoneries. Sur une génératrice du cylindre inscripteur se déplace un style solidaire d'un piston manométrique P. Le résultat, une fois la feuille développée dans un plan, est un diagramme comme ceux que nous avons déjà vu intervenir.

La puissance au frein... se mesure avec un frein, eut dit M. de La Palisse, si les beautés du cycle de Beau de Rochas lui avaient été familières ; or, les freins de tous modèles descendants, aujourd'hui modernisés, du primitif frein de Prony, ont été décrit ici il y a trop peu de temps pour qu'il soit encore nécessaire d'y revenir. Cette mesure faite une fois sur l'axe moteur, et refaite en deuxième lieu sur la roue arrière de la moto, permet de mesurer les derniers éléments qu'il nous manquait à déterminer.

De tout cela il résulte que la puissance au frein d'un moteur (pratiquement la plus usuelle) n'a de signification que si on indique le régime de rotation correspondant. Que tout moteur a une puissance maximum limitée correspondant à un régime déterminé ; que la puissance fiscale n'a, en général, rien de commun avec les puissances réelles : un 500 à culbuteur étiqueté 5 CV pouvant fournir plus de 25 CV à 5.000 tours, tandis que certains moteurs de voiture de 1.500 cmc. étiquetés 7 ou 8 CV, arrivent à en fournir une bonne centaine.

Dr René IMBERT.

EN MARGE DU SALON

Un nouvel appareil d'éclairage

Evidemment, lorsque nous vînmes au stand Maglum, avec le général Maurin, qui semblait s'intéresser d'une façon non équivoque à l'éclairage en moto, nous eûmes la surprise de rencontrer deux ingénieurs de deux marques d'électricité étrangères très intéressés par les appareils exposés. Ces présences nous firent flairer quelque chose d'anormal : nous ne fûmes pas long à découvrir la raison.

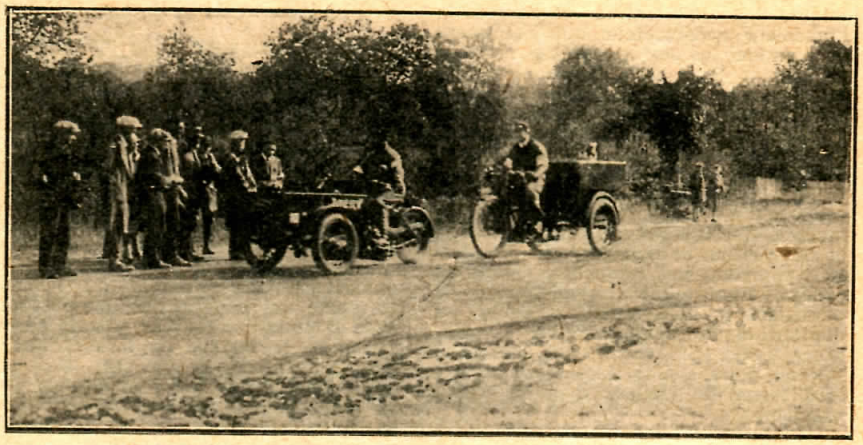
Maglum, l'an dernier, avait fait un effort dépassant nettement beaucoup d'autres « éclaireurs » ; mais dans l'industrie, dans le commerce, c'est un peu comme dans les courses de demi-fond derrière motos, le moindre ralentissement du premier provoque le « devancement » immédiat des suivants. M. Courtot père eut tôt fait, au début de la saison, d'être rattrapé et nous eûmes l'impression qu'il avait atteint le plafond de son invention et que Maglum ne pouvait faire mieux après la présentation de son type Luxe... Or, il paraît que M. Courtot est né malin et d'une malice de premier ordre ; son sac à surprises est loin d'être vide. Nous n'insisterons guère sur le succès que le nouveau type « record », dernier venu du Salon, a provoqué, qui est la condensation de toutes les qualités du lux et du modic. Le « Record » est augmenté en puissance et diminué en encombrement, augmenté en avantages et diminué en prix. Tout le monde connaît l'expérience au moyen de laquelle, au Salon M. Courtot convainquait les visiteurs, projetant, en plein jour, un faisceau éblouissant de lumière sur la verrière. Caché dans un coin du stand voici le « Jumo » ,sans doute appelé ainsi parce qu'il nous donnera du courant alternatif comme auparavant... et continu... parfaitement ! Nous avons voulu savoir évidemment les conditions de fonctionnement de ce nouvel appareil : disons tout de suite à nos lecteurs, que nous ne verrons pas celui-là sur le marché avant un ou deux ans *au moins* ; il subira les essais très rigoureux de la route pendant 20.000 kilomètres-lumière. Sa conception nous reste inconnue, ses résultats assez surprenants. Pourquoi Maglum a-t-il alors présenté un appareil des « Mille et Une Nuits », pour ne pas l'offrir encore au public ? Mais seulement pour prouver que les directives de la maison, prétendant que l'éclairage par accus n'est pas nécessaire à une moto. M. Courtot nous assure, en effet, que le nouvel appareil « Jumo », lorsqu'il sera lancé dans le public entraînera, pour le possesseur, un emploi exclusif du courant alternatif pendant la période nocturne, et l'emploi du courant continu avec l'accu pendant la période diurne ; le possesseur pourra à son choix, user du continu ou de l'alternatif en cours de route sur la simple pression d'un bouton. La maison estime que son type « Record » est celui qui est l'avenir de la moto. En effet, nous dit-on, le possesseur futur du « Jumo » ayant enfin satisfait ses désirs de l'éclairage avec accu, de l'éclairage sans accu, de l'éclairage à petite intensité ou à grande puissance à la fois avec un appareil à bon marché, reviendra invinciblement vers la conception de l'entraînement mécanique, lorsqu'il saura qu'il n'y a qu'à appuyer sur un bouton pour obtenir tous les avantages de l'accu (mais aussi tous ses désavantages et ceci pour le même prix), il préfèrera n'avoir aucun souci d'entretien, délaissera l'accu qu'il n'utilisera que dans les grandes occasions ; en effet, quand il aura l'occasion assez rare d'avoir une randonnée nocturne de longue haleine, il remontera sa batterie d'accus sur le support adéquat, n'aura qu'un fil à greffer, un bouton à poser et son accu se rechargera immédiatement prêt au besoin nocturne. Il nous semble aussi que cette solution qui va permettre de ne se servir de ses accus que lorsque l'occasion lointaine en impose la nécessité est une trouvaille : souhaitons que Maglum ne nous fasse pas trop attendre.

N'est-ce pas en donnant une indigestion de bonbons à un enfant que l'on le rassasie de sa gourmandise ?

LA PAGE DES TRIS

Une ère nouvelle : L'équipement du motocycle industriel

H. P. BORESTROKE, nous a dit, dans le n° 291, les raisons du succès des motocycles industriels : mais ces véhicules doivent être livrés complets à la clientèle.



Equipement

On soulève parfois une objection : celle de la protection contre les intempéries. En fait elle n'est pas solide. Nous pourrions rétorquer que le tri-porteur à pédales n'est pas protégé et que, de plus, à cause de l'effort musculaire à fournir, il est impossible de revêtir des vêtements imperméables. Mais laissons de côté cet argument. La pluie et la boue peuvent à première vue être à craindre : 1° pour le mécanisme ; 2° pour le conducteur. Mais en réalité, voyons sur un trimoteur la disposition du moteur et de la transmission. Ils sont parfaitement à l'abri des projections des roues avant. La caisse les protège contre la pluie. La seule partie exposée c'est la chaîne, mais l'expérience a prouvé qu'en étant brossée tous les soirs et frottée de graisse, puis de temps à autre passée au bain de graisse, elle dure très longtemps sans donner d'ennui. La chaîne a l'avantage de ne jamais causer de pannes graves comme il peut en survenir avec les engrenages et cela est précieux pour un service commercial.

Quant au conducteur, il est sur certains motocycles commerciaux protégé comme dans une voiturette par un parebrise et un auvent. Sur un trimoteur, la caisse constitue un bouclier contre la pluie, et au surplus des vêtements imperméables protègent admirablement. Ils ne sont pas nécessairement inélégants.

Un équipement complet est nécessaire. Indicateur de vitesses et kilométrique, et éclairage électrique. Si à la rigueur une lanterne est suffisante à Paris ou dans les villes bien éclairées, il faut à la campagne un éclairage pratique et puissant.

Valeur publicitaire

La caisse d'un motocycle commercial peut avoir des formes extrêmement diverses correspondant à tous les besoins Tantôt c'est une simple plateforme, tantôt elle est de vastes dimensions et reçoit des objets fragiles. Elle est à cet égard très supérieure à la carrosserie d'une voiture car les ressorts qui la supportent sont beaucoup plus souples. On peut rêver d'une multitude de combinaisons possibles, répondant à toutes les exigences. Le classement des marchandises est beaucoup plus simple que dans une camionnette à cause de la position basse de la caisse. On réduit ainsi le temps nécessaire aux livraisons. Indépendamment de cette grande commodité, le motocycle industriel constitue une excellente publicité. Il attire beaucoup plus l'attention des passants que ne le ferait une voiture. Les panneaux peuvent recevoir toute la publicité qu'on veut. On peut même adopter des formes de caisses en rapport avec le commerce exercé, un appareil photographique, une bouteille, une chaussure, une baignoire, tout ce qu'on peut imaginer. Il n'y a pas de meilleur moyen d'attirer l'attention des badauds. Il est infiniment plus aisé et plus économique d'établir une carrosserie originale pour un motocycle que pour une voiture. On peut aussi, dans beaucoup de cas, changer rapidement de carrosserie en sorte que l'on peut à la caisse de livraison substituer une carrosserie pour la promenade. N'est-ce pas l'idéal pour un grand nombre de petits commerçants ? On voit donc tout le parti qu'on peut tirer d'un motocycle industriel qui s'adapte sans difficulté à tous les besoins.

Le motocycle industriel est au point

On a toujours un peu peur des nouveautés et on préfère qu'autrui en fasse l'expérience avant de se décider soi-même. Mais le motocycle industriel n'est plus une nouveauté . Tout d'abord il existe depuis plus de vingt ans, et il y a encore des motocycles de cette époque qui assurent leur service sans défaillance. Depuis ce temps il y a toujours eu des motocycles industriels et on n'a cessé d'expérimenter. Enfin notre Championnat a nettement prouvé que le motocycle industriel est parfaitement au point et qu'il est capable d'assurer tous les services qu'on peut exiger de lui. De plus il est déjà employé par de grosses maisons qui en sont entièrement satisfaites et ne cessent de développer leurs livraisons par motocycles. La preuve est donc faite et employer un motocycle industriel ce n'est pas s'engager dans une aventure douteuse ; c'est réduire ses frais, augmenter son rayon d'action, satisfaire ses clients et assurer la prospérité de ses affaires.

H. P. BORESTROKE

APRÈS L'ÉPREUVE :

Des controverses

avaient surgi sur certains points du Championnat :

oiseau eut quelques ennuis ; doit-on accuser la mécanique ? nous ne le croyons pas ; que ce charmant jeune homme ne nous en garde pas rancune, mais il a manqué un peu, un tout petit peu d'expérience. Excellent conducteur dans Paris, il a commis la peccadille de conduire à la manière de « Paname » et il fut tout interloqué, une fois sur la route, d'être contraint à « laisser » ses manettes à fond; eh oui ! les gaz se coupent, recoupent, perpétuellement dans Paris, et ça le démangeait d'en faire autant sur la route, et voilà pourquoi 4 points de pénalisation lui furent octroyés. Par contre, son J. A. P. a fait merveille puisque nous l'avons contrôlé sur la côte de Rolleboise à 48 : c'est beau, ce me semble, avec 676 × 125 = 801 kilos. Oh ! les motos avec tan-sad... où sont-elles ? Avant, Magny sur les fondrières, il gazait à 60 ; c'est beau aussi, mais pas recommandable pour le châssis... qui eut à honneur de tenir quand même.

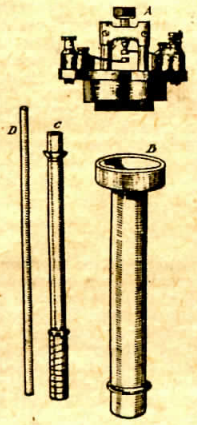
Villard

Leur nouveau nom c'est « Rapid-Villard ». Pourquoi les appeler autrement. De tous les véhicules engagés au Championnat du Motocycle Industriel, ce furent incontestablement les plus souples et les plus rapides. M. Villard est un ancêtre, dont l'expérience était à la base de sa démonstration. Qu'il ait réussi semble normal. Cependant, il faut admettre que la performance fut des plus remarquables, d'autant plus qu'un incident à l'arrivée provoqua une répartition générale de tous les constructeurs. On était très étonné du non classement du 3e véhicule et la tenue exceptionnelle des 3 Villard avait enlevé l'enthousiasme de tous les constructeurs participants. Reconnaissons que c'est d'ailleurs la première fois que dans une épreuve on remarque une telle solidarité et une telle franchise. On nous dit que Villard a préparé un délicieux modèle pour les mutilés des jambes, un autre modèle pour les mutilés d'une jambe et d'un bras et, en préparation actuellement, un modèle spécial à ceux privés des deux bras. Reconnaissons donc l'effort social de M. Villard.

LES ANTIDÉTONANTS

par H.-P. BORESTROKE

Augmentation du taux de compression, élévation du régime, telles sont les deux tendances actuelles. En ce qui concerne la première on est assez rapidement arrêté par des phénomènes détonatoires sur lesquels d'ailleurs la vérité complète n'a pas été faite. Par l'amélioration des formes de chambres de combustion, par l'emploi de carburants autres que l'essence, et enfin par l'addition à l'essence de corps antidétonants, on a pu notablement augmenter les taux de compression.



1) Différentes pièces constituant l'appareil de Midgley.

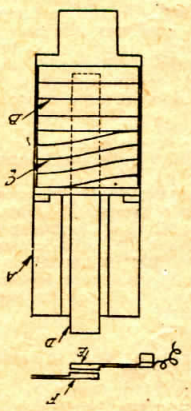
A) tête de l'appareil, sur laquelle sont montés les contacts électriques : B) corps ; C, piston avec ressort en spirale, pris dans la masse ; D, tige coulissant à l'intérieur du piston.

Le dessin du moteur, la forme de la chambre d'explosion, le refroidissement aussi égal que possible de tous les points de la culasse ont naturellement une importance considérable. Si on veut mesurer l'importance de ces divers facteurs il faut les faire varier et au contraire se servir du même carburant. Au contraire, si on désire déterminer les qualités antidétonantes de plusieurs carburants, on les essaiera dans le même moteur, avec peut-être cependant la possibilité de faire varier le taux de compression. Pour avoir un terme de comparaison, on pourra par exemple comparer le carburant antidétonant à de l'essence ordinaire d'une densité et d'une composition déterminée.

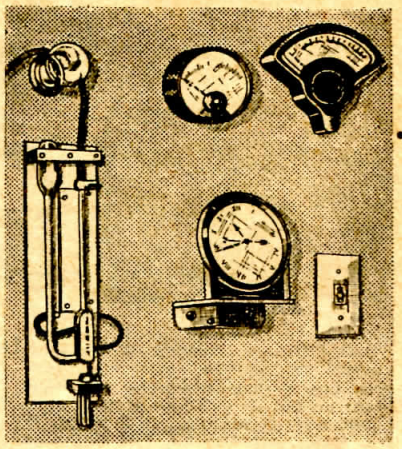
Pour varier la compression on dispose d'un moteur spécial dont le cylindre peut être élevé ou abaissé par rapport au carter. La distribution peut par exemple se faire par un arbre à cames en tête. L'arbre de commande comporte un manchon coulissant. C'est sur un moteur de ce type que Ricardo a entrepris des essais pour le compte de la Compagnie Shell.

On sait d'autre part qu'en Amérique des recherches ont été entreprises avec des essences traitées aux sels de plomb. Le savant qui en fut chargé, Midgley, a conçu un appareil fort ingénieux pour mesurer les tendances à détonner que présente un carburant. Son appareil se compose tout d'abord d'un cylindre de faible alésage qu'on visse au fonde de la culasse du moteur. Dans ce cylindre est logé un piston tourné d'une pièce avec sa tige. Il comporte de plus, entre lui-même et la tige, un court ressort en spirale très dur et qui est lui aussi pris dans la masse. A l'intérieur de cet ensemble tige-ressort-piston se trouve une tige d'acier ; cette tige, si elle se soulève à une certaine hauteur, heurte un petit ressort plat qui porte une vis platinée. Celle-ci, entrant en contact avec une autre vis platinée fixe, ferme un circuit électrique.

Montons cet appareil sur notre moteur. Si l'élévation de pression est progressive, le petit piston de l'appareil Midgley se soulèvera progressivement (d'une faible quantité d'ailleurs à cause de la force du ressort spiral). La tige centrale restera à l'intérieur et ne sortira pas de son logement. Si au contraire l'élévation de pression est brusque, la tige sera projetée vers le haut et ainsi les deux vis platinées entreront en contact. Le courant passe, allume une lampe et décompose l'eau d'une éprouvette. Le gaz ainsi produit est mesuré. La quantité en est proportionnelle à la durée pendant laquelle le courant a passé. Cette durée dépend d'autre part du temps pendant lequel la tige du Midgley est restée soulevée et ainsi de la vilence du choc subi par le piston de l'appareil.



2) Coupe schématique. Dans le cylindre A, en communication avec la chambre d'explosion du moteur à compression variable, peut se mouvoir un piston B maintenu par un puissant ressort C qui s'oppose à sa montée. A l'intérieur la tige D joue librement. Si elle est projetée vers le haut, elle établit le contact entre les vis platinées E et F.



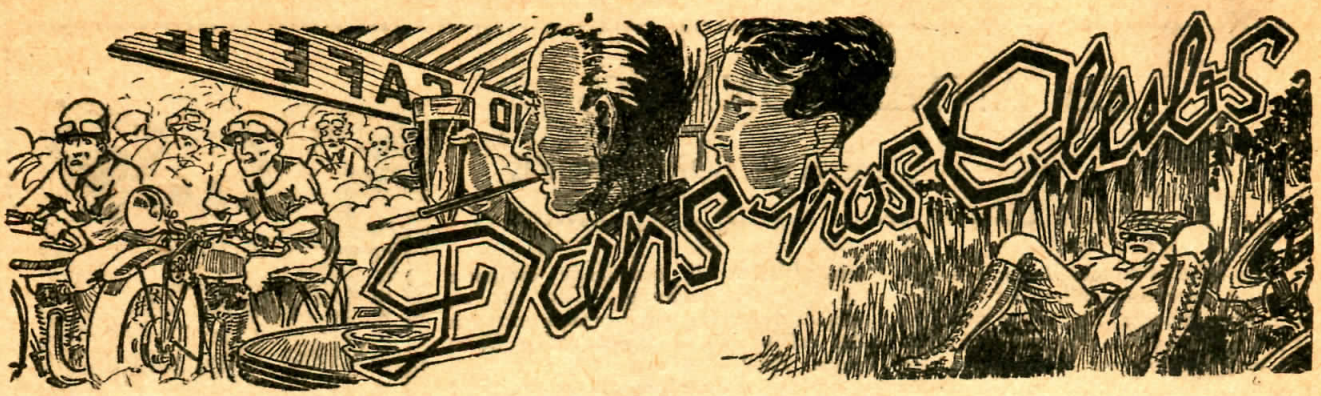
3) La planche de bord comporte le tube servant à mesurer les gaz ; une lampe et un commutateur, sont reliés à la tige centrale de l'appareil. Sur la même planche se trouvent aussi le thermomètre de refroidissement, le compte-tours et le chronomètre.

Le moteur lui-même entraîne une dynamo. Son carburateur n'a pas de cuve à niveau constant, mais un robinet à trois voies permet d'amener au corps de carburation soit de l'essence ordinaire, soit les carburants à étudier. Un thermomètre permet de connaître la température de l'eau de refroidissement. Il y a de plus un compte-tours qui permet de comparer deux carburants différents à un même régime. Le moteur tourne à 1.000 tours minute. Chaque essai dure exactement une minute. Comme cela, en mesurant la quantité de gaz dégagée par l'électrolyse de l'eau, on mesure également la tendance du carburant à détoner.

Naturellement les essais ne sont effectués qu'après que le moteur a atteint sa température normale de fonctionnement.

L'appareil Midgley répond à un double but : tout d'abord de comparer la valeur antidétonante d'un carburant par rapport à l'essence, ensuite de déterminer si des échantillons d'un carburant antidétonant présentent tous les mêmes qualités antidétonantes. On peut aussi assurer la régularité de la fabrication et la parfaite correspondance d'une fourniture à échantillon. On n'est jamais trop minutieux quand on veut utiliser les hautes compressions, sources de l'économie et un rendement.

H.-P. BOKESTROKE



La Fédération Française de Motocyclisme s'organise

Après une période d'attente volontaire, ceci dans un but de politique style Modération dont nous reparlerons, la 2 F. M. est prête à toutes éventualités. Les Clubs qui ont demandé les statuts de la Fédération et ceux qui vont le faire reçoivent satisfaction. La nouvelle Fédération ne sera pas dissidente comme on se plaît à la distinguer de l'autre, parce que Dissident veut dire : professer une opinion différente de celle de la majorité. Elle prétend, au contraire, professer l'opinion de la majorité des motocyclistes ou représentants des intérêts motocyclistes (relire les campagnes de presse à ce sujet).

La F. F. M. estime donc que les Clubs Motocyclistes peuvent aujourd'hui se gérer eux-mêmes, sans tutelle aucune ; les Clubs Motocyclistes formeront donc le Comité Directeur de la 2 F. M., sous une représentation proportionnelle et équitable, comme il a été défini dans le numéro de *Moto Revue*, à la page 1131.

Pour aider les jeunes clubs, des affiches passe-partout de propagande pour eux et la Fédération, leur seront fournies, des statuts-types, enfin tous renseignements pouvant leur être utiles. L'inscription au calendrier sportif sera gratuite, ainsi que pour cette année, l'envoi d'un délégué contrôlant les épreuves officielles du Calendrier sportif.

Les Clubs se hâteront dans leur inscription à la Fédération, ainsi qu'au Calendrier sportif. Une Commission technique de Conseil, formée à la 2 F. M., est composée de constructeurs et de journalistes, afin que tous les intérêts motocyclistes soient respectés. Des permanences sont établies tous les lundis au Siège Social, 30, faubourg du Temple, à Paris, où tout le monde est admis, et où toutes les suggestions sont écoutées.

Les Commissions diverses de la 2 F. M. devant être composées avant la fin de l'année, il est nécessaire que les Clubs se hâtent. Un annuaire 1929 paraîtra incessamment.

Un banquet va réunir également sous peu tous ceux qui s'intéressent à la 2 F. M., c'est-à-dire constructeurs, clubs motocyclistes, grand public et prouvera que les buts de cette nouvelle Fédération ne sont pas révolutionnaires, ainsi que certains ont pu le croire.

Le M. Touring Club de Marseille aime le tourisme

Je lis dans votre n° 294 du 27 octobre, la juste remarque de Cambounet. Oui, tout comme vous, je regrette infiniment qu'il n'y ait pas plus de motocyclistes amateurs de la nature, recherchant les beaux sites, et ne dédaignant pas de mettre pied à terre pour admirer un joli panorama. J'ai pris l'initiative de faire partager à mes camarades de Club, les charmes du tourisme que l'on peut retirer de la pratique de la moto ; et, pour ce faire, nous organisons chaque semaine une sortie accessible à toutes les bourses et à toutes les machines, depuis la plus petite jusqu'à la plus grosse cylindrée, et d'où la vitesse est bannie. Les arrêts sur la route sont fréquents, peu nous chaut la moyenne. Quel plaisir pour nous de contempler un panorama, observer avec des jumelles les moindres détails, prendre un cliché, etc. A la bonne saison, les sorties se font généralement avec départ le samedi après-midi, avec matériel de camping. Le petit déjeuner, déjeuner et dîner sont toujours pris sur l'herbe avec les vivres du bord préparés au moyen de réchauds à alcool liquide (à propos de réchauds à alcool, combien de camarades ont été et seront étonnés des repas confortables que l'on peut confectionner avec ces réchauds, café, potages, grillades, etc.).

A l'occasion des fêtes (Pâques, Pentecôte, etc.), des sorties plus longues sont organisées pour 2 ou 3 jours, toujours avec le matériel de camping, et surtout avec le minimum de frais. Chaque période de pleine lune est l'objet d'une sortie spéciale de nuit, pour les amateurs de clair de lune, et je dois ajouter que ce ne sont pas les moins prisées.

DAILLY,
Vice-Président du M. T. C.
Marseille.

Un banquet à la C. S. V. C. A.

Samedi dernier, la Chambre Syndicale des Voyageurs du Cycle, de l'Automobile et de l'Aviation, donnait son banquet annuel dans les Salons Jean-Goujon. *Moto Revue* y avait délégué un de ses collaborateurs pour le représenter. Le repas fut des plus gais et des mieux réussis. Au dessert, M. Grosse, de la maison Terrot à Paris, et Président de la C. S. V. C. A., prit la parole pour remercier les convives, au nombre de près d'une centaine, qui étaient venus y apporter leur note de gaieté, un mot aimable pour les dames, et tracé rapide de l'œuvre accomplie en 1928. M. Grosse donne rendez-vous aux membres en 1929 pour fêter le 25e anniversaire de leur Chambre Syndicale. C'est ensuite M. Lajeunesse, rédacteur en chef de la *Revue des Agents*, qui parle au nom de la Presse sportive et demande une liaison constante entre les constructeurs et les journaux. M. Eitinat, secrétaire, remercie les membres présents. La soirée se termina par des chansons et quelques sketchs joués de la manière la plus réussie par la troupe Rolier, amateurs emplis d'ardeur et d'entrain, qu'ils surent communiquer à tous. Charmante soirée dont chacun emporta le meilleur souvenir.

Régularité parisienne

Le 25 novembre, le groupement motocycliste de la région de St-Denis, qui ne fait pas partie du M. C. D., organise une épreuve de régularité sur St-Denis-Soissons-St-Denis. Afin de mettre au point les détails de l'épreuve une réunion de l'Amicale Motocycliste Dionysienne aura lieu, 2, rue du Port, St-Denis, le 20 novembre, à 20 h. 30.

Il est furieux, le club...

...Parce que *Moto Revue* n'a jamais donné le compte rendu du Gymkhana organisé par le M. C. d'Artois, le 9 septembre. Et c'est sans doute pour se venger de notre silence qu'il annonce à grand fracas l'organisation en 1929 de son Grand Circuit de Régularité et de la course de côte de Vimy, persuadé que *Moto Revue* n'en parlera pas. Quel espoir déçu !

Allons, êtes-vous motocycliste ?

C'est la question que posent souvent (mentalement) les « recalés » à l'examen du permis de conduire à l'examinateur. Evidemment, que peut-on penser d'un inspecteur qui « recale » son candidat motocycliste parce qu'il a posé le pied à terre dans un virage ! Nous-mêmes et les plus grands as jugeons, n'en déplaise aux non-pratiquants, que poser son pied à terre et caresser le sol dans un virage est souvent le fait d'un excellent pratiquant et, en telles occurences, la marque d'une grande prudence. Il faut tout de même bien recaler pour quelque chose.

A Dax aussi...

A Peyrehorade dernièrement, de fortes velléités de grouper les motocyclistes de la région s'étaient manifestées : est-ce à croire qu'elles n'ont pas abouti si nous nous en rapportons à la volonté qui nous arrive de grouper aussi à Dax. Ne vaudrait-il pas mieux que M. Coudroy s'entende avec « ceux » de Peyrehorade et de fonder dans la même région ensemble un club qui peut être très vivant.

Lettre ouverte au Motocycle Club d'Argenteuil

Dans votre règlement de votre course dite des « 6 heures d'Argenteuil », qu'a publié *Moto Revue* le 22 septembre, vous interdisez aux concurrents de faire ou de laisser faire de la publicité sur les résultats obtenus par eux. Pourquoi donc avez-vous après l'épreuve envoyé à *Moto Revue* la photographie d'un de vos membres qui s'est classé premier ?

Vous établissez un règlement et vous êtes les premiers à ne pas vous y conformer. Ce n'est pas la première fois que cela vous arrive. Si vous voulez que les Clubs viennent disputer vos épreuves il faut leur montrer que vous êtes respectueux des règlements que vous avez établis, car sans cela vous risquerez de les décourager. A la 2 F. M. on désire bien au contraire faire une très large publicité sur les résultats obtenus par les clubs dans leurs épreuves. Pourquoi donc interdire cette publicité ? Est-ce pour vous la réserver en toute exclusivité lorsque c'est un de vos membres qui a gagné l'épreuve ?

G. ZADGOUN,
Trésorier du M. C. B. O

A PROPOS D'UN

Nouveau Club aux Lilas

Le 1er octobre a été fondé aux Lilas un nouveau groupement. Pour beaucoup, cela va sembler extraordinaire car il y a déjà aux Lilas une section du M. C. Saint-Denis dont il a été souvent question. Mais le nombre des motocyclistes est des plus grands maintenant dans cette région industrielle et ouvrière et c'est précisément la conception nouvelle que nous avons plusieurs fois appuyée ici de nombreux groupements, partout où le besoin s'en fait sentir, qui a donné naissance à ce nouveau club. En effet, l'idée de grands clubs à grand rayon était excellente ces dernières années : la centralisation avait la supériorité sur l'éparpillement. Mais depuis, les événements ont retourné la conception. La création de la 2 FM. a été précisément la nécessité qui s'imposait de décentraliser tous les forts groupements ; en effet, les goûts, les besoins varient très violemment entre deux centres quelquefois très rapprochés, et il est évident qu'un organe directeur, autre qu'une Fédé, contraint non seulement d'agir sur des directives générales, mais d'entrer dans le détail de la vie de ces divers groupes locaux se heurte à des dissentiments, à des divergences de vues nombreuses et son activité est souvent brisée par de telles frictions. Aussi, la création de petits et nombreux groupes autonomes et prenant la désignation de Moto-Clubs est devenue une nécessité ; c'est ce qui explique notre action dans ce sens. Ces clubs sont d'ailleurs lancés ou freinés par les Fédérations vers lesquelles leurs aspirations les reportent. S'ils sont peu nombreux, par suite de la petitesse de leur rayon d'action, ils trouvent un appui incontestable à la 2 FM, qui se matérialise d'abord par l'apport d'une voix pour les 10 premiers adhérents avec progressivité décrue pour éviter le trust des grands groupements. Si, par contre, la localité ou les aspirations du groupement sont très grandes, ils trouveront à l'U. M. F., à partir de 50 membres, toutes les réalisations vers lesquelles leur groupement les dirige.

Or donc, le nouveau M. C. des Lilas s'est réuni le 1er octobre; pour débuter, l'adhésion de 45 membres, chiffre qui s'est grossi depuis de 15 nouveaux motocyclistes, porte l'effectif des membres actifs, à 60 pour le premier mois. Brillant espoir !...

A peine formé, ce groupement a eu l'avantage de pouvoir engager huit de ses membres dans les Six Heures d'Argenteuil et a eu la joie de constater l'arrivée des 8 partants ce qui est la meilleure marque d'activité.

Ce club a été constitué avec l'aide de nombreux commerçants de la localité et se trouve placé sous la Présidence d'Honneur de M. Decros, maire des Lilas et la vice-présidence d'honneur a été attribuée à M. Renault, premier adjoint et à M. Schildt, bien connu dans notre ville par toutes les Sociétés sportives.

Le bureau est ainsi constitué :

Colliette, Zeimet et Cayre, Chapeau, Boucher et H. Eberlin, Pécoul, Péchon, Gobert et Schaffner.

Commission sportive :

Goëtz, Lannois, P. Eberlin, G. Eberlin, Hugon M., Hugon A., Prétet, Marquet, Perreau, Le Baillif, Folliot.

Un Gymkhana à Mulhouse

Cette manifestation du 15 octobre fut vraiment réussie comme étant la première de ce genre dans cette région. Aussi, a-t-elle suscité un intérêt considérable auprès de la population nombreuse qui était venue y assister. Il y avait au moins 1.500 spectateurs qui suivaient avec un intérêt croissant les évolutions acrobatiques de quelques participants. La fête se déroulant sous clôture, le nombre des spectateurs est vraiment considérable et encourage le M. C. de Mulhouse à faire encore mieux la prochaine fois qui ne se laissera pas attendre.

Le M. C. Bressand

A Montret, on parle de la prochaine création du M. C. sous l'active impulsion de M. Vadot. *Moto Revue* encouragera le futur club s'il prend vie.

Au M. C. de la Seine

Le M. C. Seine informe ses adhérents de Charenton, St-Maurice et environs, que le siège de la section a été transféré au Café Boyer, place des Ecoles, à Charenton. Nous rappelons que les réunions se tiennent tous les mercredis soir, à 21 h., chez Boyer. M. Léger, le sympathique mécano et président de la section, met à l'étude pour cet hiver l'organisation de cours de mécanique à l'usage des non-bouzilleurs. Nous espérons que les auditeurs seront nombreux à ces réunions, et les assurons que leurs amis seront toujours les bienvenus, tant au Club qu'à ces différentes sections.

On nous écrit :

A la suite de nombreuses lettres parvenant au M. C. Seine, nous vous donnons en quelques mots le programme du M. C. Seine.

Le Club, déjà âgé de 6 ans, a été fondé dans le but d'encourager la moto (comme tous les clubs d'ailleurs). Pour cela, des sorties sont organisées aussi souvent que possible, des excursions intéressantes ont lieu, des épreuves sportives et amusantes sont créées. Des réunions organisées dans les différentes sections permettent aux membres de se retrouver et de discuter différents programmes, et enfin une réunion du Comité a lieu tous les mois (réunion ouverte à tous), au siège et là, le calendrier est fixé pour le mois suivant.

En plus de cela, un service spécial d'assurances, avec affiliation à la D. I. A. et un service du Bulletin fait aux membres.

Quoique vieux, le club n'engendre pas la mélancolie, et ceux qui nous rencontrent en balade vous le diront. On s'amuse au M. C. S., et comme par hasard on réduit toujours les frais, de sorte que les sorties ne reviennent pas bien cher.

La cotisation de 30 francs par an est modique et l'adhésion, 10 francs, donne droit au fanion et à l'insigne.

Tous renseignements supplémentaires au siège : 30, faubourg du Temple, ou au Secrétaire général. A. Bourassin, 2, boulevard Beaumarchais, Paris (XIe).

Dans le bon vieux temps, les rois se déplaçaient à cheval, du moins on le disait.

Il paraît que certains firent exception et délaissant leur brave dextrier, enfourchaient une autre monture.

C'est ainsi que l'on put voir notre bon roi de Navarre descendre de son cheval et... si vous ne me croyez pas, amis du M. C. S., allez donc au 7, rue Jacques-Cœur.

M. Romain, Emile, pour les amis du Club, se fera un plaisir de vous montrer Henri IV et sa monture, et comme vous êtes curieux, sûrement qu'il vous montrera toute son écurie, ce qu'il ne fait qu'aux amis du M. C. S.

SOUS L'ÉGIDE DE LA 2 F.M.

Une Fédération régionale

Le 21 octobre, différents présidents de Motos Clubs Normands, sur la suggestion parue dans *Moto Revue*, s'étaient réunis à Evreux en vue de discuter la formation du Moto Club de l'Eure. L'accord entre les Clubs représentés fut de suite parfait. Il est certain qu'en novembre les statuts en seront discutés et janvier 1929 verra la création du Moto Club de l'Eure avec des sections dans chaque ville possédant déjà un club. Le Moto Club de l'Eure peut d'ores et déjà compter une centaine de membres. Etaient présents à la réunion : M. Colas, secrétaire du Moto Club de Gisors; M. Monnier, fondateur du Moto Club d'Evreux, M. Lerefait Président du Moto Club de Bernay. M. Saussay, de Louviers, s'était fait excuser, mais donnait son entière approbation au futur M. C. E.

La double alliance

Le M. C. de la banlieue Ouest et le M. C. de la Seine, tous deux affiliés à la 2 F. M. ont conclu une alliance de bonne camaraderie et ont pris la décision de faire des sorties en commun et d'accorder réciproquement à leurs membres les avantages qu'ils ont dans leurs clubs respectifs, tout en gardant chacun leur complète indépendance administrative.

Le dimanche 4 novembre les Silencieux feront une sortie sur la Ferté-sous-Jouarre Rendez-vous pour le M. C. Seine à 8 h. 30. porte de Pantin, et pour le M. C. B. O. à 8 heures à son Siège Social.

Le 11 novembre c'est au tour du M. C. Seine de faire avec les Silencieux une sortie sur le circuit de la Coupe de l'Armistice.

Classement du Championnat du M. C. Seine

Rectification.

Voici le classement officiel des 5 premiers du championnat de vitesse du M. C. S.

1er D'Artagnan, sur Terrot 350 cmc.
2e Deslandes, sur Montgommery, 350 cmc.
3e Doll, sur 175 cmc. Thomman.
4e Lesimple, sur 250 cmc. Terrot.
5e Chapougnot, sur 200 cmc. Terrot.

Nous avisons les membres de la section de Charenton-Saint-Maurice, que le siège des réunions a été transféré au Café Boyer, place des Ecoles, à Charenton. Comme par le passé, réunions tous les mercredis à 21 h. Pour tous renseignements et inscriptions, s'adresser Café Boyer.

Les prochaines du M. C. Seine

Pour la semaine prochaine :

Réunions : le 7 à 21 h., 56, avenue Daumesnil pour le 12e.

Le 8 à 21 h., 17, Bd Arago, pour le 13e.

Le 9 à 21 h., 132, avenue de la République, pour les 11e et 20e arrondissements.

Nous rappelons à tous les motocyclistes, qu'ils seront les bienvenus à nos réunions et que sur demande, soit au siège, 30, faubourg du Temple, soit aux sections, tous renseignements leur seront donnés sur les avantages du club.

Glanes et désirs *(suite)*

(Voir page 1175)

Bientôt, bientôt... grâce et patience

? *A quand* Moto Revue *sur papier identique à celui du numéro du Salon ?... Tout y gagnerait.*

CAULT, Asnières.

R Quand, mais bientôt, pages... rotatives, papier glacé, organisation, concours, prix et primes, etc... enfin tout est prévu ; mais voyons, reprenez les numéros d'il y a un an et demi et aujourd'hui et voyez nos pas de géant !

Ecorchez-nous l'épiderne, mon cher...

? *Moins de réclame déguisée au sujet des comptes rendus d'épreuves. A quand le concours de la moto « tout temps » c'est-à-dire propre ?... Vous avez bien fait un concours d'éclairage et de silencieux !!!!*

DELACROIX, Lamottre.

R Déguisée ? Hum ! beaucoup nous disent le contraire. Au fond, ne désirez-vous pas *Moto Revue* à meilleur marché encore ? Alors réfléchissez...

La moto « tout temps » ? Mais elle existe. Demandez à celui qui rédige ce mot, il vous dira qu'il en a une, une 500 cmc. culbutée, mais que c'est souvent le conducteur qui n'est pas « tout temps ». Enfin, on fera encore un pas de ce côté cette année pour vous faire plaisir.

Oui, pourquoi !

Le numéro du Salon de *Moto Revue* a vraiment dépassé mes espérances, il est superbe et bien réussi.

Mais pourquoi faut-il que pour la première fois où le Grand Palais a bien voulu accorder sa Grande Nef à la moto, notre hebdomadaire favori intitule son numéro spécial.

Numéro album du Salon de l'*Automobile*.

Pour se racheter, j'espère que *Moto Revue* nous donnera de très beaux comptes rendus de notre salon et que l'année prochaine le numéro spécial portera comme titre :

Numéro Spécial du Salon de la Motocyclette, ou à la rigueur :

Numéro Spécial de la Voiture à deux roues.

L'U. M. F. A TENU SON ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

On garde les mêmes, et on recommence....

Deux assemblées importantes se tenaient lundi dernier, à Paris. D'abord celle de l'Amicale des Clubs Motocyclistes, ensuite celle de l'U. M. F. et de son Comité.

Nous parlerons d'abord de la première : *Que dire de l'Amicale* ?

Ce groupement, si nous remontons à sa fondation qui eût lieu à Lyon, avait pour but de mettre en échec un certain mouvement contraire aux intérêts du sport motocycliste qui se dessinait à ce moment-là au sein de la Fédération. Il n'entra pas en lutte, mais il faut cependant reconnaître que pendant un temps il fit échec à certaines manœuvres et réussit à se maintenir tant bien que mal.

Aujourd'hui, qu'est-il ? Rien ou presque ! Les clubs s'en désintéressent et les délégués n'y sont pas nombreux. Nous reviendrons prochainement sur ce groupement.

Donc quelques clubs étaient représentés. L'opposition y est très faible, car nous devons vous dire que la presque totalité est M. C. F. Nous passons les différentes questions que nous retrouverons tout à l'heure au Sein du Comité de l'U. M. F. et nous en arrivons à cette question : Qui sera Vice-Président de l'U. M. F. ? du côté Clugs bien entendu.

Certains de nos confrères avaient annoncé : Qui sera Président de l'U.M.F. C'est d'abord méconnaître les statuts que poser semblable question et cependant ils en étaient autrefois de ce Comité. S'ils nous avaient demandé notre avis nous leur aurions dit, mais ce sera M. Pérouse. Cette question ne se posant pas, revenons au Vice-Président? c'est alors que jouèrent les petites intrigues.

Aucun des deux candidats, qui en mouraient d'envie, n'osaient se déclarer. Enfin tout en cherchant qui reprendrait la Présidence de l'Amicale, un des deux se dévoila. « Je veux bien être Président de l'Amicale, mais je veux être Vice-Président de l'U. M. F. » — Alors que dans la matinée il aurait dit le contraire. Il voulait tout balancer « », il était trop occupé et *enfin il n'avait pas le temps de s'occuper des motocyclettes*, il valait mieux vendre une Bugatti. Tant qu'au second, ma fois il est aussi très connu. Il est à la page, c'est un travailleur, mais il a une marotte pour les cyclecars, c'est fantastique. A chaque réunion, il remet ça, paraît-il. Par alternatives, ils descendirent au téléphone, laissant là les débats et les délégués sans Vice-Président. Il s'agissait de faire un choix ? Comment s'y prendre pour les contenter tous les deux. Voici le petit tour : c'est simple et facile. Si nous modifions les statuts. Le bureau du Comité de l'U. M. F. se compose de deux Vice-Présidents et de deux Administrateurs, dont la moitié est prise parmi les délégués du côté A. C. F. Supprimons le poste d'administrateur et nommons deux Vice-Présidents. Il serait peut-être trop long de détailler tous les pourparlers qui s'ensuivirent et certains de nos lecteurs s'en plaindraient certainement, tandis que d'autres ne comprennent peut-être pas très bien le fonctionnement de l'Amicale et de l'U. M. F. Comme nous le disiont tout à l'heure, nous y reviendrons plus longuement.

Enfin l'entente ayant pu se faire, les délégués volent vers l'Assemblée générale de l'U. M. F. qui s'est tenue dans les Salons de l'A. C. F. Place de la Concorde... Ça sonne bien, qu'en pensez-vous?

L'Assemblée générale se présentait sous une drôle de forme. Certains clubs n'étaient pas en règle, entendez par là qu'ils avaient bien payé leur cotisations annuelle, mais en retard. C'est alors qu'on fait jouer l'article 10 du Règlement général, qui dit : « *Qu'aucun club ne pourra être représenté à l'Assemblée générale s'il n'a réglé avant le 1er mars sa cotisation de l'année en cours.* » Mais, pour la première fois et par mesure de clémence, le délégué pouvait assister à la réunion sans avoir le droit de participer au vote. N'est-ce pas merveilleux pareil article. Ainsi le club que vous représentez est en retard, c'est vous, Délégué, qui prenez..... mais attendez, si vous avez la chance d'avoir été élu pour deux ou trois ans, alors la punition est levée... vous ne votez pas, mais vous ne sortez pas... vous regardez les autres, ceux qui ont la chance de voter. Maintenant, combien étaient-ils ? Nous avons établi une petite statistique que nous vous soumettons.

Les clubs affiliés actuellement à l'U. M. F. sont au nombre de 44, dont 14 l'ont été dans le courant de cette année et ne pourront voter qu'en 1929. Il en reste donc 30. Sur ces 30, 19 avaient le droit de voter et par conséquent 11 n'en avaient pas le droit.

Par combien de délégués étaient-ils représentés. Les payants figuraient avec 8 et les non payants avec 6. Les délégués sortants ne furent donc élus que par 8 clubs, soit 24 voix. C'est maigre. Il y a là de nombreuses anomalies que nous relèverons dans de prochains articles.

Passons maintenant à la deuxième séance, celle du Comité. Là, la salle fût plus remplie. Du côté A. C. F. avec 11 membres et du côté clubs avec 10 membres.

Le côté club n'a pas changé ; quant au côté A. C. F. il s'est modifié par la disparition de certaines figures, dont une fort connue et des plus intrigantes. Par un petit tour de passe-passe, le fauteuil présidentiel change d'occupant. Le Président Longuemarre s'efface devant le Président de la Commission Sportive Pérouse. Alors maintenant, MM. les Délégués, nous vous disons fini la « rigolade ». C'est le « *Mussolini* » de l'A. C. F. qui apparaît. Toute cette petite comédie était prévue et nous en connaissions les principaux actes depuis longtemps. Mais que les Délégués de clubs n'oublient pas que la « Comédie » ne fait que commencer, la pièce n'est qu'à son premier acte, nous leur en prédisons un autre sous peu et le troisième et dernier acte après le premier trimestre 1929.

Si nous nous en reportons aux bruits qui sont venus jusqu'ici, le discours de prise de contact fût des plus militaire, Main de fer, sonnage des indiscrétions, rien ne doit transpirer d'ici, essor pris par la moto, par conséquent l'A. C. F. doit veiller ; application stricte des règlements ; pas de soviets, etc...

Oh ! nous reconnaissons fort bien, avec vous, Monsieur le Président, que le sport motocycliste a besoin d'être dirigé, d'être surveillé ; mais n'oubliez pas qu'il se compose d'éléments jeunes, actifs, qu'il est actuellement une force qui va sans cesse grandissante et que cette force de jeunesse ne demande qu'à obéir, mais elle veut aussi avoir sa place au tapis vert. Elle est capable de se diriger seule, elle est assez forte et ses éléments dépassent les 44 clubs qui sont affiliés chez vous, mais elle veut des motocyclistes dans ses Commissions, dans son Comité ; elle ne veut pas qu'un seul club dirige en France le pouvoir sportif, qu'en dehors de deux hommes rien n'existe et rien ne puisse se faire sans leur consentement ; que ceux qui n'ont pas le temps de se dévouer à cette cause qui va faire de chez nous la troisième puissance dans le rang de l'industrie motocycliste soit sous la domination des clubs automobilistes. Nous nous complétons peut-être, car actuellement, si les motocyclistes n'existaient pas, il faudrait les inventer pour que vos épreuves automobiles réussissent. Nous ne causons pas la même langue et nos idées ne sont pas les mêmes. Nous ne faisons pas du commerce, mais du sport,.... Nous voulons dans nos chefs, des motocyclistes et excusez-moi, Monsieur le Président, mais vous ignorez tout de la moto. Il y a dans votre Comité des personnages qui n'ont rien à faire avec la motocyclette et qui recherchent trop les honneurs. Vous ne pouvez même plus recueillir 15 délégués, il vous faire appel à un seul club. Pourquoi toujours le même et pas un peu chez les autres ?.....

Puis le Comité eût connaissance du bilan financier, qui à ce jour s'élève à près de 90.000 francs.

Dans un prochain article, nous envisagerons les différentes modifications qui doivent donner lieu à la création d'un nouveau poste de Vice-Président.

E. R...

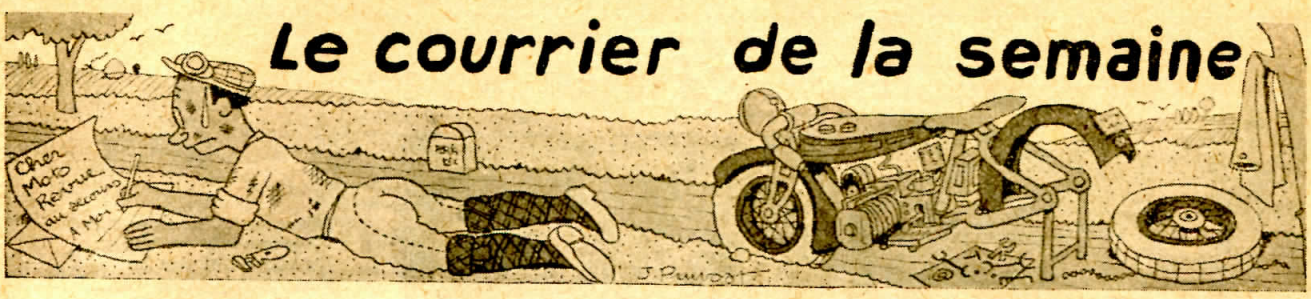
Nach Berlin !

Robert Sexé part au Salon de Berlin où *Moto Revue* se doit d'être représenté : mais, le train n'est plus de mode. C'est en moto que Sexé rejoindra la capitale allemande. Et pour donner à ce voyage son sens utilitaire, il emmènera Mme Sexé sur son... tansad. De plus, il concourt à cette occasion, dans le rallye en étoile organisé pour ce Salon par l'A. D. A. C.

Sous les Ponts de Paris ?

Un de nos collaborateurs serait heureux de trouver un appartement modeste dans les 10e, 11e, 12e ou 15e arrondissements, loyer environ 2.000 francs. Un grand merci au motocycliste ami qui pourra lui procurer un tuyau.

Moto Revue A. C. Secrétariat.



Ce fut bien vexant pour tous...

Si les motocyclistes, lecteurs de *L'Illustration*, ont été quelque peu surpris en lisant l'article signé de M. Baudry de Saunier dans le numéro du *Salon de l'Automobile*, ils ont dû l'être encore beaucoup plus désagréablement en parcourant celui du 13 octobre dont l'illustre anonyme a signé « le Semainier ».

Là encore nous relevons des erreurs grossières qui sont le fait non seulement de l'ignorance complète de la moto, mais d'un parti pris ridicule qui fait rééditer à son auteur toutes les inepties qui ont pu être dites sur la moto.

« La motocyclette qui, dans la riche famille de l'automobile, faisait jusqu'ici figure de parente pauvre et de gavroche ».

Je vois très bien ce monsieur, monocle à l'œil et gants blancs, au volant d'une superbe conduite intérieure souple et silencieuse, garnie de cuir de reptile, regarder d'un œil d'orgueilleux mépris le pauvre motocycliste qui le croisera. Mais si, au point de vue luxe, on peut traiter la motocyclette de parente pauvre de l'automobile, je crois qu'au point de vue mécanique le deux roues ne reste pas en arrière. Il ajoute : « au lieu d'être menacé par le progrès, le domaine de l'auto à deux roues est en train de s'agrandir ». Mais c'est ce qui nous réjouit. Nous espérons que par le progrès, au contraire, la moto se perfectionnera de plus en plus et demeurera ce qu'elle est, un engin utilitaire et la machine de tourisme la plus démocratique.

« La motocyclette, monture ombrageuse et pétaradante, qui emporte son écuyer dans un nuage de poussière et de fumée en le secouant férocement sur sa selle inconfortable ». Je crois que l'auteur veut parler ici des motos d'il y a vingt ans et encore avec beaucoup d'exagération et s'il voulait bien, sans parti pris, examiner et essayer une moto moderne, il constaterait que cette monture n'est pas ombrageuse, est silencieuse, ne fait pas plus de fumée et soulève moins de poussière qu'une voiture, et qu'enfin les selles actuelles sont très confortables. Je ne crois pas non plus que les motocyclistes aient à se plaindre des caprices et des sautes d'humeur déconcertants de leur monture.

Aucune élégance extérieure. Ceci est uniquement affaire de goût. Le côté esthétique n'est pas négligé par nos constructeurs et il y a des motos qui, actuellement ; sont très bien présentées, mais n'ont pas évidemment la sobriété de lignes d'une bicyclette.

Les motocyclistes seront peu flattés de l'opinion que l'on se fait de leur état d'esprit et je ne pense pas que se servir d'une motocyclette implique un certain dédain de l'opinion publique et un mépris volontaire de la civilité puérile et honnête. Il y a bien des fous parmi les motocyclistes, mais tous ne laissent pas derrière eux un long sillage de rancune. Les fous du volant ne sont-ils pas aussi nombreux ? N'y a-t-il que les deux roues qui traversent les villages en trombe ? Ce motophobe distingué est d'un ridicule qui touche le grotesque quand il se laisse aller à écrire qu'avant d'enfourcher une motocyclette, il faut s'être fait un front qui ne sait plus rougir. Cette affirmation ne mérite pas d'être relevée. Les menaces et les injures iraient plutôt à juste titre au « gentleman » qui, dans sa vaste et luxueuse voiture, cherche à éblouir les gens, se croit le maître de la route et ne laisse que le bas-côté de la chaussée à l'humble motocycliste.

Monsieur le psychologue, vous connaissez mal l'esprit des motocyclistes. Nous ne cherchons pas à conquérir orgueilleusement notre indépendance dans un splendide isolement. Pour beaucoup, le choix d'un véhicule individuel est fixé par des exigences matérielles et il n'est pas à la portée de tout le monde de s'offrir une voiture pour transporter les parents et amis qui se feraient un plaisir de vous accompagner. Mais si vous aviez bien voulu vous donner la peine d'observer un peu, vous vous seriez rendu compte que le motocycliste aménage très souvent sa monture pour voyager en duo ; on est accompagné dans ses voyages ou excursions par des amis qui utilisent le même moyen de transport. Le motocycliste ne fuit pas la société, témoins les nombreux clubs qui se fondent un peu partout et dont les sorties collectives sont un des buts principaux.

Il est vraiment regrettable qu'un journal aussi sérieux que *L'Illustration* ait laissé place à un article aussi tendancieux contre la moto cyclette. L'auteur n'y fait aucune critique justifiée, mais nous offre un ramassis d'arguments insipides qui ne sont pas d'un homme dans le progrès.

M. BARNY,
Abonné 70.665.

Mais d'accord, mon cher... !

Je vois dans le numéro de cette semaine votre article sur le bois et les taxis. Vous faites erreur en disant que le chauffeur abuse lorsqu'il réclame le prix du retour s'il est chargé dans Paris. Je vous adresse copie de la circulaire de police municipale du 28 juin 1912.

« Toutes les voitures de place hippo ou automobiles prises, soit dans l'intérieur de Paris, soit dans les bois de Boulogne ou de Vincennes, propriétés de la Ville, sont obligatoirement soumises aux tarifs réglementaires adoptés par la P. S.

« Les cochers et conducteurs de ces voitures sont abstreints, sous peine de sanctions disciplinaires de marcher au tarif régulier sur la réquisition des voyageurs s'ils ont répondu à leur appel, sans pouvoir fixer un prix de gré à gré pour le paiement du prix à effectuer.

« Les cochers et conducteurs des voitures de place hippo ou automobiles prises dans les conditions réglementaires ci-dessus, c'est-à-dire dans Paris et dans les bois de Boulogne ou de Vincennes, *ont toujours droit*, lorsque les voitures sont laissées en dehors des fortifications et notamment dans les bois de Boulogne et de Vincennes, à l'indemnité kilométrique de retour calculée à vol d'oiseau suivant la carte de la P. S. (Cette indemnité est de un franc par zone de 800 mètres déterminées par des cercles sur la carte de la P. S. Tout cercle entamé compte pour un franc).

« Les cochers et conducteurs ont également droit à l'indemnité de passage des fortifications, si les voitures ont été prises à Paris par le voyageur et si elles ne sont pas ramenées par lui (indemnité de 1 franc) ».

Je n'ai pas soustrait un mot de cette circulaire qui parle des bois de Boulogne et Vincennes, tandis que vous ne parlez que du bois de Boulogne.

C. CHOPIN, abonné n° 81.044.

Il y a du vrai...

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre article sur la sévérité de l'examen pour le permis de conduire, et je me permets de vous soumettre quelques observations que je me suis faites souvent à ce sujet.

Je suis d'accord avec vous que le permis ne prouve rien, il serait plus logique d'obliger tous les motocyclistes ou automobilistes à s'assurer contre les accidents occasionnés aux tiers.

La plupart des motocyclistes n'ont, pour tout bien, souvent que leur moto, avouez que c'est peu, quand il s'agit d'indemniser une personne qui a été estropiée, quand c'est de la faute du conducteur.

De plus, il serait plus logique de convoquer les candidats dans la région qu'ils habitent ; pourquoi convoquer à Passy un monsieur qui habite Noisy ou tout autre banlieusard de l'est ; c'est une perte de temps ajoutée à l'attente pendant l'examen qui dure quelquefois 3 heures ; c'est souvent ce qui provoque l'état d'énervement dans lequel sont les candidats qui sont passés par là et qui ont été recalés, surtout quand le temps est mauvais, et piétinent sur place pendant 3 heures, n'est pas recommandable pour conserver tous ses réflexes. Pourquoi aussi fait-on d'abord passer les candidats présentés par les écoles.

L. LAMBERT, Noisy-le-Sec.

Le dernier défenseur...puisque les constructeurs, eux, faiblissent

Je suis cycliste, et même cycliste impénitent. Mon frère pratique la moto, à son grand plaisir.

Tous deux, nous sommes parfaitement d'accord pour reconnaître les charmes spéciaux de l'un et l'autre de ces deux modes de locomotion.

Nous devisons et critiquons toujours sans partialité.

Nous savons et reconnaissons que la bicyclette est vraiment la « Petite Reine » et qu'elle représente un « bienfait social ».

Nous savons et reconnaissons que la moto représente un énorme progrès sur le vélo et que le grand et très juste succès qu'elle remporte lui est bien dû.

Enfin, *tous deux*, nous lisons *Moto Revue*.

Avec amertume, nous constatons et regrettons votre partialité et votre étroitesse d'esprit qui vous pousse à renier et ignorer la plupart du temps (quand vous ne l'attaquez pas) la bicyclette.

Le comble nous fut apporté par la lecture du n° 291, du 6 octobre. Dans votre rubrique « Par-ci, par là », au 1er entrefilet « Salon de l'Automobile » vous parlez du *Salon de la Moto* qui sera un *succès pour la* **moto** et pour les accessoires d'auto et de *moto*. Vous voulez bien signaler aussi que « la T. S. F. viendra augmenter le nombre des visiteurs »... C'est tout, c'est bien tout...

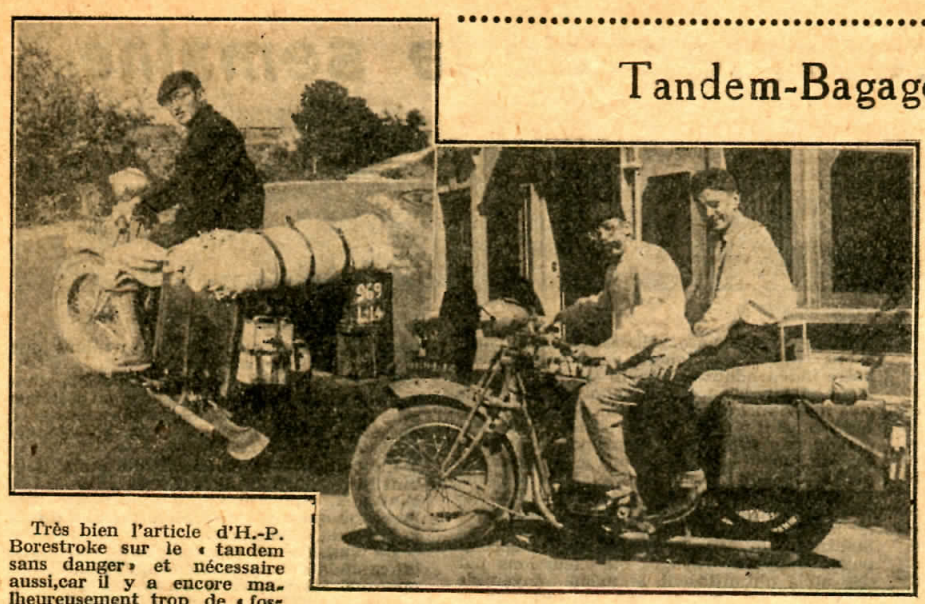
Là, votre inadmissible parti-pris éclate, hurle, enfin, se signale clairement.....

Car nous nous rappelons avoir vu, aujourd'hui encore, quelques-unes de ces machines à deux roues, mues par la force musculaire... vous voyez sans doute à peu près ce que je veux dire... elles ont une chaîne (comme des motos) qui transmet avec un truc de pédales, un mouvement de rotation à la roue arrière (le tout s'appelle, je crois, depuis un moment déjà, une « bicyclette »).

... et pire encore.... Je vais vous dire... méfiez-vous, Monsieur *Moto Revue*... tenez-vous bien... il est fortement question d'exposer quelques-unes des horreurs décrites ci-dessus aux côtés de motos dans le même salon qui sera, scandale sans précédent, le : **Salon du Cycle, Motocycle et T. S. F.**

FOUTOUX, Paris.

Tandem-Bagages-Camping



Mais, oui... nous avons toujours admis la thèse du tansad et des bagages ; puisque les raids de Sexé ne suffisent pas, voici un exemple entre mille d'un de nos lecteurs.

Très bien l'article d'H.-P. Borestroke sur le « tandem sans danger » et nécessaire aussi, car il y a encore malheureusement trop de « fossiles » qui poussent des grands cris après les jeunes fous qui montent à deux sur lammeê motocyclette et aussi bien des débutants en moto qui ont besoin de conseils,

Cependant, vous me permettrez de ne pas être tout à fait de l'avis de H.-P. Borestroke quand il écrit : « Il faut, impartialement reconnaître que le transport des bagages devient avec le tandem quelque chose d'assez difficile et il faut se limiter au strict nécessaire c'est-à-dire à ce qu'on peut loger dans deux sacoches de cavalerie disposées de part et d'autre du porte-bagage et dans des havre-sacs portés sur les épaules ».

Eh bien j'ai fait, avec un camarade cet été, une petite tournée dans le Midi et en Espagne, en camping et néanmoins nous transportions assez de bagages et le strict nécessaire tenait dans deux valises, et de plus, nous avions notre tente et des couvertures. Quant aux havresacs nous les avions laissés de peur de fondre sous le soleil des Espagnes.

Or, tout s'est très bien comporté depuis la FN 350 culbuteurs (qui date pourtant de 1926 et a fait déjà du chemin) jusqu'aux porte-bagages, sans oublier l'équipage...

Aussi, votre opinion sur le transport des bagages, pour juste qu'elle soit, me paraît exagérée, car nous ne sommes pas les seuls à faire du camping en moto et le matériel à emporter pour une absence de plus d'un mois représente quelque chose.

Voici, d'ailleurs, notre itinéraire et quelques tuyaux sur notre « raid », ce qui pourrait peut-être intéresser quelques motocyclistes, car le voyage vaut le coup :

Départ des Sables-d'Olonne le 13 août, Limoges, Arcachon, Saint-Jean-de-Luz par Biarritz, Défilé de Pancorbo, Saint-Sébastien, Vitoria, Sarragosse, Tarragone, Barcelone, Saint-Jean-de-Luz, Perpignan, Foix Saint-Girons, Carcassonne par Pamiers, Mazamet, Albi, par Villefranche, Rocamadour, Limoges, grottes de Lacave, Brive et les Sables-d'Olonne.

Vous m'excuserez (ou peut-être vous me remercierez) de ne pas vus faire de laïus sur le paysage et les incidents de route, ça demanderait trop longtemps. Un mot, cependant, sur les routes, car, à vrai dire, avant le départ je n'étais que médiocrement rassuré sur les routes d'Espagne. Or, il y en a d'excellentes. Hendaye-St-Sébastien-Vitoria, par exemple, car les Espagnols travaillent parfois, néanmoins dans le nord, car nous ne sommes pas descendus en Andalousie. Mais à côté de ça des routes franchement ignobles, comme on n'en trouve pas en France, même en cherchant dans les coins réputés les plus mauvais et bannis des itinéraires des touristes. Ainsi, entre Sarragosse et Tarragone sur 40 kilomètres de part et d'autre d'Alcaniz une route épouvantable, de 25 à 30 centimètres de poussière, des trous « hénaurmes » et la route agréablement coupée à chaque instant par des arroyos qui, heureusement étaient à sec en cette saison. Quant aux routes de France, une simple remarque qui s'impose quand on vient de rouler sur la route espagnole en corniche de Tarragone à Barcelone, c'est l'état lamentable de la route entre Port-Brou et Banyuls. Route excessivement pittoresque, mais très mauvaise et très dangereuse..

J'aurais bien voulu rencontrer entre Sarragosse et Tarragone un de ces « méchants » motocyclistes à qui il faut des pneux de 65 au maximum, car les autres déjantent dans les virages et réduisent tellement la vitesse. Il est vrai que ces gens-là font principalement de la vitesse devant les cafés de leurs patelins mais ne se trouvent jamais sur la route.

Sur ces paroles pleines de fiel.

H. SOUPAULT
Collège de Blaye.

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

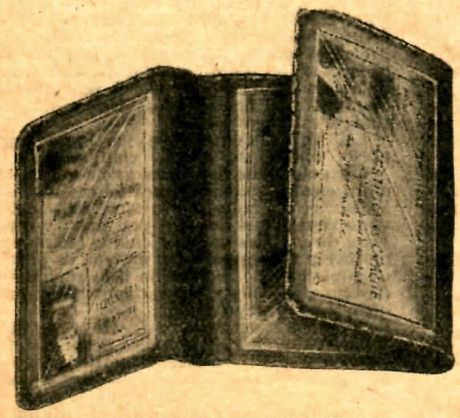
1° Il ne pourra être délivré **qu'une seule Prime** à chaque Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons ;

2° **Les Primes** seront délivrées à nos Bureaux, 51, rue Vivienne, contre versement du prix indiqué à nos caisses ou à domicile en joignant à leur envoi le prix du port ;

3° Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement ;

4° En cas d'épuisement du stock, les fonds seront remboursés, sous déduction des frais de retour, ou réservés à une autre prime au choix de nos Lecteurs ;

5° Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile.



AUTO-POCHETTE A.L. (Modèle de grand luxe)

PRIME N° 30 DU SAMEDI 10 NOVEMBRE 1928

L'AUTO-POCHETTE A. L.

MODÈLE DE GRAND LUXE

En simili peau de gant souple grébichée très élégante et très pratique par son extrême souplesse. Rendra les plus grands services aux motocyclistes, automobilistes et à tous ceux qui ont à exhiber cartes d'identité ou autres, parce que par ses **quatre volets**, elle permet d'exhiber simultanément **quatre cartes** différentes, carte grise, permis de conduire, permis de circulation, carte d'association, *(Voir l'Annonce page II des numéros du 20 Octobre et 3 Novembre)*. **VALEUR : 24 f. 50**

Prix pour nos Abonnés **12** fr. - franco de port : 1 fr. 50 en sus.

Cette prime en raison de sa valeur est excusivemenf réservée à nos Abonnés.

Tarif des Insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonciers 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 ½ sur 13 ½ ;
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 e 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 175 cmc., sport, dble échap., 3 vit., ch.-ch., pns. nfs., écl. Radios pr, 1.300 francs. Louis Lefranc, 31, rue de la Bruyère, Paris (9e).

Arbinet 1927, entièr. équip., 350 cmc., Train 2 temps, parf. état de marche, prix intéres. Ts les soirs à partir de 7 h. E. Brouillot, 4, rue Jonquoy, Paris (14e).

Austral 250 cmc., parf. état, roulé 700 km., éclair., compt. Jeager, 3.000 francs. Ecrire : P. Brunet, 65, quai de Valmy, Paris (10e).

Dé-Dé supersport, 175 cmc., excel. état. M. Hallier, Huisseau-sur-Cosson (Lot-et-Garonne).

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

Moto D. F. R. 350 cmc., culb., bon état, 3.700 francs. P. Schmidt, hôtel Croix-d'Or, Soissons.

F. N, M 60, 1927, à l'état absolu de nf., compt. t.-sad, pare-jambes, grandes-sacoches, aff. de conf. garantie, vendue par partic., 5.000 francs. Guerche, 115, boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).

F. N. 360 cc., type Sahna 1927-28, 4.000 km., tan-sad, pare-jambes, compt., rétro-phare, nomb. access., état nf., belle occas. à saisir de suite A. Bourdet, café des Sports, Elbeuf-Saint-Aubin (Seine-Inférieure).

F. N. 350 cmc., mod. 70, sorti en 1928, état neuf, éclair. élec., Bosch, tan-sad compt. Ecr. pr rendez-vous : A. Allègre, 13, rue Quentin Bouchard (8e).

Griffon à vendre, 175 cmc., monovit., Matte, 5, rue du Pasteur-Wagner (11e).

Harley avec deux « rear car », Haymey avec side « biplace », bas prix. S'adres. à Chollet, 45 *bis*, rue Chaptal, Levallois-Perret.

Monet Goyon 350 cmc., 2 tubes 1929, réservoirs de selle, gd sport. à moitié pr. catalogue,

ÉCOLE DE MOTOS
Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur
Maison de Confiance
Fondée en 1884
VENTE DE NEUF ET OCCASIONS AU COMPTANT ET A CRÉDIT
ÉCHANGE — RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES QUALIFIÉS
AGENCE
TERROT - PEUGEOT - MONET & GOYON - RAVAT - RADIOR
VÉLOCETTE - NEW-MAP - RENÉ GILLET - F.N.
MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - ROCHESTER - GNOME
et toutes Bonnes Marques
MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN
Nos Occasions sont garanties Six Mois
OUVERT TOUS LES JOURS
Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. — Fermé le Mardi
G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian PARIS (12e)
— Face Métro Nation —

MAISON F. TOUTIN *Téléphone : Levallois 10-41*
171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)
PIÈCES POUR **TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P. M.**
Expéditions en Provinces — Demandez le Tarif 1928
La Maison se charge des Réparations. — Travail soigné.

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

Chenel, 178, route de la Révolte, Levallois.

Monet et Goyon, 250 cmc., moteur Villiers, parf. état, divers access., vendue pour cause double empl. S'adres., 9, rue du Château, Villemonble (Seine).

Monet Goyon, 4 CV, mot. Mag. à cul., parf. état, équip. complet, tan-sad, 3.900 francs. Fain, 11, avenue des Gobelins, Paris.

Moto 125 et 175 cmc., Monet, 2 tps, 2 CV, 2 vit., à liquider, 500 et 1.200 francs. S'adres. Michel Quaie, à Opt Vaucluse.

Motobécane, 3 CV, 3 vit., ch.-ch., c. nve., 1928, t.-sad, pn. conf., écl. élec. out., 2.500 francs. René, rue Sedaine, 44, Paris.

Motobécane 250 cmc., mai 1928, excel. état, éclair. Novi, t.-sad, Terry ; compt., 3.000 francs, cause achat plus forte. Langlais, 135, avenue Mozart.

GRAISSEZ VOS CYLINDRES, PISTONS ET SOUPAPES avec
MIXTROL OIL
Prolonger la vie de votre Moteur.
Economisez votre Essence.
Evitez les Réparations coûteuses.
Notices, Renseignements sur demande
MIXTROIL OIL
Ets MARCHAND, 2, rue de Villaret-de-Joyeuse, PARIS - Galvani 38-18

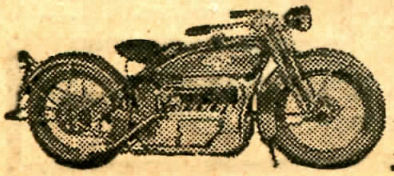
Motoconfort 308 cmc., sept. 27, bon état écl. Péhut, pare-j., t.-sad, ass. 2.400 fr., Saint-Saëns, 1, rue Crozatier, Paris (12e) ; jusqu'à 6 h. ou sam. tantôt, 5, rue de la Main-d'Or (11e).

Motosacoche 500 cmc., culb. modèle compétition, parf. état, toute équip., belle occas. à enl. de suite, pressé. Lanois, 212, rue de Belleville, Paris.

New Imperiale, 250 cmc., J. A. P., soup. latérales, 3 vit., freins AV et AR, tambour, excel. état, prix : 2.600 francs. Hogut, 11, rue Despaux, Chatou (S.-et-O.)

Norton cul., 1928, 130 heure, cadre berceau, réser. 15 l. madios pas roulée 1.000 kms, essai ttes distances, 10.000 francs a coûtée 13.000. Missier, 2, rue Dailly, Saint-Cloud.

Peugeot P. 105, mai 28, très peu roulé, état de neuf, cse double emploi, 4.900 francs. Concierge, 41, bd. de Reuilly (12e).



CLEVELAND Pièce d'origine pour tous modèles
4 cylindres, légères : 1.000 cmc., « CENTURY » ou « TOURISME » . . . . 13.500 fr.
— — 700 cmc., — — . . . . 11.300 fr.
AGENCE GÉNÉRALE : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, 23 — Paris

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1908

ENNTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

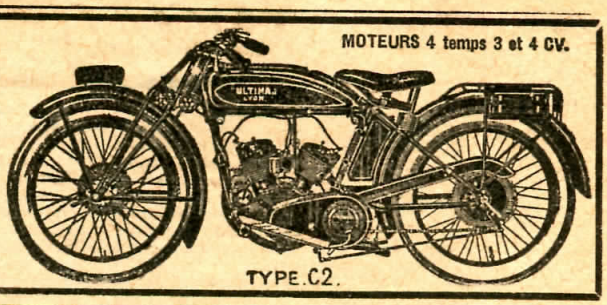
Type A avec démultiplicateur et débrayage ..... 2.875 fr
Type B1-29 avec boîte ULTIMA 3 vitesses, débrayage kick-starter..... »
Type B1-29 — — Dames et Ecclésiastiques... »
Type B2 — — Moyeux à broches..... »
Type C2 — — — 2 cylindres .... »

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

E. BILLION, Constructeur - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax LYON (6e)

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

MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.



TYPE C2.

Ravat, moto neuve, 350 cmc., culb., équip. complet, vendu pour cse double emploi, prix défiant toute concurrence, compt. ou crédit. S'adr. Renaudy, 9, rue du Château, Villemonble.

Saroléa 500 spéc. record km. lancé, M. C. A., com. neuve, à vend., cse deuil, bien équip., 6.500 francs. Gouttebessis, Courrières (Puy-de-Dôme).

Saroléa 500 cmc., équip., le soir à 8 h., 9, rue des Boulangers, Paris (6e).

Saroléa 350 cmc., soup. latér., état neuf tan-sad, cales-pieds, comp., éclair., 3.800 francs, le soir après 18 h. 30 et sam. après-midi Dersoir, 14, rue Tiphaine, Paris

STEIGBOY

AU CONCOURS DU **SILENCIEUX** remporte 2 places **D'HONNEUR** et confirme ses précédents SUCCÈS

STEIGBOY, 19, rue Raspail LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Moto marque Soyer, 250 cmc., 3 CV ½, 2 vit., 2 tps, débrayage à courroies, couleur noir, état neuf. Prix, 2.200 francs. R. Vuillemin, 121 *bis*, rue Haxo, Paris.

Terrot 250 cmc., pneu neuf., t.-sad., putil., année 26, 2.800 fr. A. Vermeersch, 143, rue Saint-Maur, Paris (11e).

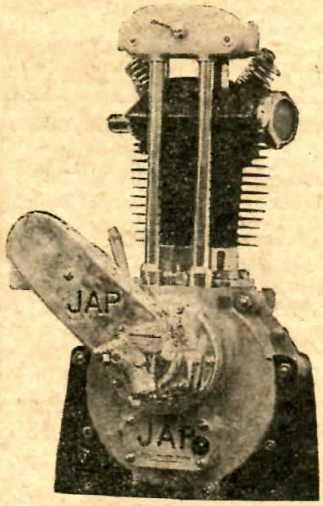
Terrot 350 cmc., conf. H. S. C. 28, éclair. élect., t.-sad, com. neuve, S'adres. Concierge, 10, rue de l'Abbé-de-l'Epée, Paris (5e).

Terrot 500 cmc., culb., double tube et Monet Goyon, 350 cmc., culb., dble tube, toutes deux abs. neuves, roulé 2.000 kms., équip. Maglum, mont. compt., etc., prix, très intéres., vend. par partic., cause achat voiture. Vito Auber's Garage, passage Goix. Métro : Aubervilliers.

Terrot 350 cmc., conf., éclair. élect. Marchal, Soubitez, klaxon, élec., etc., absol. com. neuve, 5.000 francs. H. de la Chapelle, 16, rue de Chaillot. Ecrire ou samedi de 1 h. à 4 h.

Terrot 250 cmc., dble échp., type sport, écl. Marchal, rad., toute équip., état impeccable, 3 vit., selle et ten., Terry, 3.400 fr. Vigne, 7, rue du 29 Juillet, Paris (1er), 7 heures le soir.

Terrot 350 cmc., ét. neuf, pn. ballon, compt. OS, t.-sad, etc. Moulin, Route de Mantes, Septeuil (S.-et-O.).



Moteurs JAP

AGENTS! vous qui êtes intéressés par le *Moteur* JAP soit au point de vue de vente, soit au point de vue entretien ou réparations, envoyez-nous votre adresse et vous recevrez gracieusement par retour, une documentation complète sur le JAP, ceci vous est

INDISPENSABLE

MOTO-COMPTOIR — AGENTS EXCLUSIFS — 167, Bd Péreire - PARIS *Tél : Wagram* 83-45

POUR breveter vos **INVENTIONS**

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

PIÈCES FRANÇAISES

Adaptables aux Motocyclettes type Armée

B. S. A. et TRIUMPH

EXPEDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS — Téléphone : TRUDAINE 15.05

F. N. 350 cmc., type Sahara, t.-sad Leda, gros phare Luxor, rétro. roulé 4.000 kms., parf. état, 4.500 francs, le soir après 7 h. ½. R. Guébey, 87, rue de Picpus.

F. N. M. 67, 500 cmc., nve, pn. bal., tout. équip., compt., mont., 2 phares, pare-jambes, t.-sad, etc., cause, ach. voit., à enl. Girard, 14, rue des Minimes.

Gillet-Herstal 350 cmc., pour 4 CV 1925, comme neuve, bon prix. Marcel, 84, Grande-Rue, 84, Créteil (Seine).

Motoconfort à vendre, 3 CV, 3 vit., freins tambour AV et AR, éclair. élec., t.-sad, pare-jambes klaxon, peu roulé, parf. état

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.

VENDUES A CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS

DEVAUX, Constructeur 241 *bis*, *Avenue Daumesnil*

Modèles visibles même le Dimanche

CATALOGUE SUR DEMANDE — TÉL. : DIDEROT 37-64 —

Prix 2.500 francs, vis. chez Mme Dornois, 43, av. Marinville, Saint-Maur-des-Fosses.

Monet et Goyon, 2 CV, parf. état, 1.000 francs. Ecrire Lestang, 10, rue Descamps, Paris.

Peugeot P 104, 350 cmc., parf. état, t.-sad, éclair. élec. Couturier, 25, rue de la Collégiale, Paris (5e).

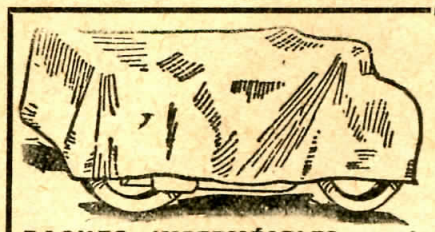
P. 105, c. neuve, écl. élec., comp. mont., t.-sad, 5.500 francs. Solignac, Gar. Racine, rue Racine, Montrouge.

Terrot J. A. P., 350 cmc., latérale, 3.600 francs. Terrot J.A.P. 500 cmc., latérale, 4.600 francs. Terrot J. A. P., 500 cmc., culbut., 5.200 francs. Terrot, 250 cmc., double échapp., 3.200 francs A. J. S., 500 cmc., spéciale course, 6.500 francs. Saroléa, 350 cmc., culbuteur, 5.200 francs. New-Map, 250 cmc., J. A. P., luxe, 3.600 fr. New-Map 350 cmc., J. A. P. luxe, 3.600 francs. Motobécane, 350 cmc neuve, 5.250 francs. René Gillet, neuve, équip. Marchal, 6.250 fr. Ttes ces motos sont des 1928 sur pns 27 × 4 ballons ban creux. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e).

Terrot 250 cmc., 3 CV, F. T. G., 3 vit., très b. état, 3.300 francs, t.-sad. Heva, écl. acét., t. les

MOTOCYCLETTES SAROLÉA — Tous les Modèles sont livrables immédiatement — à l'Agence directe : 62, Rue Rochechouart — PARIS

COMPTANT ET CRÉDIT



BACHES IMPERMÉABLES neuves, couvrant entièrement la Moto (en forme) . . . . . 35 fr.

"THE MOTORIST"
SPÉCIALITÉS MOTOCYCLISTES
41, *Avenue des Ternes*
28, *Rue des Acacias*, 28
— PARIS (17e) —
GALVANI 77-64 - WAGRAM 12-20
—(Métro : TERNES)—

BON POUR UN SUROIT
et le nouveau Catalogue 28 pages
- 75 clichés noir et couleurs. -
ENVOI CONTRE 3 FR. EN TIMBRES

UN ÉQUIPEMENT COMPLET
1 *Sacoche double ;*
1 *Serre-tête ;*
1 *Vêtement huilé ;*
1 *Paire moufles cuir*
1 *Bâche de moto ;*
1 *Entonnoir caoutchouc ;*
1 *Lunettes ;*
1 *Suroît ;*
1 *Cuissard.*
9 Pièces pour .. 129 fr. Valeur : 215 fr.

soirs, 7 h., sam. tantôt. Simmer, 9, rue Guisard, Paris (6e).

Terrot mot. J. A. P., 350 cmc., état de neuf, à vend. 3.900 francs, pns ball. 700 × 100, vitesse : 100 kms. à l'heure, freins AV et AR à tambours, ch.-ch., graissage par pompe mécan., amortis., selle Terry, t.-sad, visib. tous les jours. S'adres. Jacobe, 68 *bis*, rue du Maréchal-Foch, Versailles.

Unique, Gillet-Herstal, 350 cmc., 2 tps., modifiée, moteur et pns. Radios OS, à débattre, 3.500 francs. R. Abbadie, 9, rue Parrot, ou Kodak, 9, bould. des Italiens.

D. S. 500 cmc., très bon état, 3.200 francs. Robert, 21, rue Tlemcen (20e).

Motoconfort, tous les modèles en magasin, compt. ou crédit, au même prix. Robert, 21, r. Tlemcen (20e).

Motobécane, 3 CV, écl., garantie 4 mois, 2.500 francs. Robert, 21, rue Tlemcen.

Motoconfort, 4 CV, 308 cmc., écl. élec., à partir de 2.500 francs. Robert, 21, rue Tlemcen.

Terrot 500 cmc., J. A. P., culbt., 5.000 francs. Robert, 24, rue Tlemcen.

B. S. A., compétitions culbuteurs, garant. 4 mois, 130 à l'h., 5.000 francs. Robert, 21, rue Tlemcen (20e).

Douglas, état absolument parf., 3.200 francs ou 3.600 avec side Robert, 21, rue Tlemcen (20e).

Motoconfort, neuves, disponibles de suite. Robert, 21, rue Tlemcen (20e).

O. S. A. neuves, avec prime. Robert, 21, rue Tlemcen (20e).

3 motos neuves au prix de gros: 1 Gérald, 175 cmc., sport, très vite, 2 freins tambour, 3 vit., 3.300 francs. 1 DéDé 175 cmc., 2 vit., 2.000 francs. 1 Griffon, 175 cmc., 3 vit., 2.350 francs. R. Eymard, 3, avenue de Paris, Saint-Mandé (Seine).

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

Le Vêtement Standard
recommandé pour vous Motocyclistes et décrit dans « Moto-Revue » est le
TRÈS-SEC
en lin pur imperméable, inusable, élégant et pratique il est fait exclusivement sur mesure par
CHAILLOU
34, Place du Marché-St-Honoré. Paris (1e)
fabricant-spécialiste de Vêtements de Sport
Demandez-lui les conditions réservées à nos lecteurs.

- SOYER - TERROT - MOTOCONFORT
MOTOCYCLISTES ! *Si vous envisagez de changer au au Printemps, votre moto, faites des économies, car nous pouvons la reprendre de suite sur commande, livraison 1929.*
- Achetez toujours à l'AGENCE DIRECTE, R. LARGEOT
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 — TOUS PRIX — OCCASIONS 6 ET 12 MOIS - DE CREDIT -

AUX DOCKS DU PNEU
vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions
PNEUS et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS
TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif
Maison VAYSSE
387, Rue de Vaugirard, PARIS (15e) - Téléphone : Ségur 27-76
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 % sur Moto et Vélo

PIÈCES POUR B.S.A TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS de MARQUES
CALBIAC, 1, Rue des Jardins-St-Paul PARIS SOUDES

MOTOCYCLETTES - VOITURETTES
ROVIN
31, Boulev. Brune - PARIS (14e)

500 cmc., solde, soit 600 fr., 100 p. m. moto Benjamin, 2 CV, 2 v., t.-sad, écl. Mag., soir ap. 19 h. Varnier, 21 imp. Marteau, Plaine Saint-Denis.

Moto 2 CV, 2 v., tr. b. état., 850 francs, vis. t. l. j. Boyer, 17, rue Barrault, Paris (13e).

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

900 francs, moto 1929, neuve, garantie 6 mois, en 2 et 3 CV, ch.-ch., 4 tps. Mag., Ball. équip. élec. complet, phare, gde facilité. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

HUILE MINÉRALE extra-raffinée
okoil
SPÉCIALE *pour Moteurs de Sport et Moteurs à deux Temps*
Renseignements : H. BOURRUS, Ag. gén. 29, rue du Poteau, PARIS (18e)

CYCLECARS ET VOITURETTES

Citroën torpédo, 4 pl., B2, 1925, parf. état, 6 roues, 4.800 fr., vis. t. l. j. ou échang. contre moto ou sidecar. Robert, 108, rue Anatole-France, Levallois.

Lorraine, coupé limousine, 7 places, type B 2 6, état mécan. impeccable, cse départ. Prix : 6.000 fr. à débattre. Galimard René, 2, rue du Docteur-Lombard, Issy (Seine).

Morgan, gd. sport, eau. roue à broche, éclair. access., sorti mai 28, roulé 3.000 kms., état de neuf, à vendre très bas prix ou échang. contre 500 cmc. Norton, de préférence. Péraldi, 10, rue Saint-Ferdinand, Paris.

Peugeot, 4 CV, cabriolet 172, dém., éclair., état neuf., à vendre de suite, 6.000 francs. Henry, 36, rue d'Amiens, Breteuil (Oise).

Peugeot, quadrillette, très b. état, nomb. access., 4.500 francs. Largeois, 33, rue Saint-Jean Dreux.

Renault, 6 CV, cond. int., 4 pl., 3 Pullman, fr. AV, parf. état, 8.300 francs. Vilmur, 32, rue Lemercier.

Salmson, 7 CV, 2 pl., Spider,

En vente dans toutes les bonnes maisons de cycles et de motos
LA CHAÎNE YELLOW POUR MOTO

HARLEY-DAVIDSON

- complète la série de ses 350 cmc., 1.000 cmc. et 1.200 cmc. par -

La MERVEILLEUSE 750 cmc. idéale pour le **SOLO** comme pour le **SIDE-CAR**

NOMBREUSES OCCASIONS en STOCK — RÉPARATIONS par SPÉCIALISTES RÉPUTÉS

Toutes pièces d'origine à lettre lue

HARLEY-DAVIDSON, 32-34, Rue Pierret — NEUILLY-sur-SEINE (— Téléphone : — NEUILLY 5-21)

équip., état méc. et carr. impecc., échang. contre moto 4 tps, à culb., préf., F. N. R. Hannotin, 5, avenue des Marronniers, Bièvres (Seine-et-Oise).

Sara, 7 CV, grand sport, fr. AV, écl. elec., capote, 6.500 francs, reprend. moto. Rabot, 23, rue Martre, Clichy (porte).

Violet, cause décès, bon état, access. neufs, 3.600 francs. Benilan, 10, rue Orangerie, Versailles

LE SILENCIEUX SCHNEEBELI
Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur marché
Rendement maximum
1er au Concours de Moto-Revue
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bezon COURBEVOIE (Seine)

Voiturette sport bassen très confortable, torp., moteur Bignan « dit de la Corse », 1.200 cmc. de cyclindrée, 3 places trèfle, et 6 roues, à enl. 5.500 francs. Voir ou écrire : Lacome, directeur *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, Paris.

Roue Rudge, p. Amilcar, pn. 715 × 115, 1 ch. à air, 2 lanternes, 1 klaxon, 350 francs. Bartheneuf, 18, rue Bezout, Paris (14e).

Amilcar, 64, sport, 6 CV, parf. état, prix intéres. Giselard, 88, avenue Saint-Denis, Pierrefitte.

Vends Salmson sport, 6 CV, 2/3 places, équip. élec., comp., 6 roues, conf., état neuf, cause db. empl., pr. 7.600 francs. Salie, rue de Severie, Varzy (Nièvre).

6 CV G. N. Salmson, 2.000 fr., bon état mécan., éclair. élect., capote, bons pns., vis. tous les jours. R. Loriot, 91, avenue J.-B.-Clément, Boulogne-sur-Seine.

CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDE CARS
12 *Modèles en mono et bi-places*
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-sad, Pare-boue, Repose-pieds, Sacoches, Lanternes, etc., etc.
ERNEST RICHARD, Constructeur
164, Av. de Choisy - PARIS
— Téléphone : GOBELINS 62-82 —
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50

Cause achat camionnette, vds Cyclecar, 2 pl., 5 CV, « Sima Violet », état de nf., bien équip., bonne occas. Voisin Gaston, à Longnes (S.-et-O.).

3 roues de toutes marques, toujours 20 véhicules en magasin, venez visiter. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20e).

20 cyclecars de marques diverses, à tous prix, comptant ou crédit, reprise en compte. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20e).

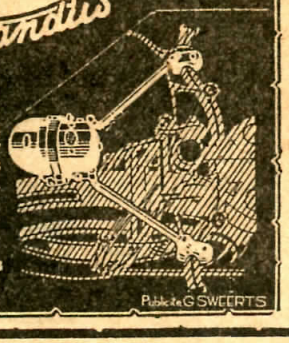
SIDECARS

B. S. A. type. armée, avec side, p. état, 1.500 francs ou éch. contre

LES GROUPES MOTO

les plus robustes — *les plus appréciés* — *les plus répandus*

« LUXOR »



Dispositif spécial applicable à tous nos modèles de faces pour leur adaptation sur motos munies de fourche à parallélogramme.

Exigez la Marque « LUXOR » de votre Fournisseur.

TRAIZET et Cie, Fabricants
3, rue Tesson, PARIS-Xe

Publicité G. SWEERTS

KERVRAN

livre à présent ses Modèles 1929 à réservoir de selle et continue sa série à cadre normal, 2 et 4 temps, à des Prix toujours inégalés.

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* (19e)
— Téléphone : NORD 29-76 —

GROUPES COMPLETS POUR MOTOS

CADRES SPÉCIAUX pour Bloc-Moteur CHAISE 175, 350 et 500 cmc
J.A.P. 250 et 350 cmc;
MOUSSARD 250 et 350 cmc

SOCIETE SURESNOISE DE CADRES
3, rue Ledru-Rollin, SURESNES

pte moto solo. Lagier, 9, av. Denis Lassoy, Courbevoie (Seine).

B. S. A., 3.500 francs, avec side Goria, pn. 780 nomb. acces., capote, p.-brise, tout très bon état. S'adr. Concierge, 46, rue M.-Le-Prince, Paris.

D. S. Malterre, 500 cmc. 1927, side LV 1928, dern. modèle, peu roulé, pns 700 × 100, à vend

ACCESSOIRES
SAKER
pour Motocyclettes
33, *Rue Anatole-France*
LEVALLOIS-PERRET
Tél. 16-06 — GROS

ou échang. contre voit. 5/6 CV. Maire, 108, boulevard de Belleville (20e).

Indian, side 5 CV, mono, parf. état mécan., pneus et peinture. Robert Fumoleau, avenue de Rompsay, Saint-Eloi-La-Rochelle.

A vendre sidecar Indian 7 CV, bi-place, 2.000 fr. Rezzonico, Caudebec-en-Caux (Seine-Inférieure).

Sidecar Malterre, 500, 1928, bon état, équip. complet, prix intér., cause départ. 22, chemin de Saint-Antoine, Montreuil.

Triumph, typ. Accardo avec side très bon état, éclair. élect., bien équipé, 6.000 fr à débattre, Hellenbrand, menuiserie, 25, rue Jussieu, Paris (5e).

Agents & Mécaniciens!

demandez la Notice spéciale concernant et facilitant la pose des relais et boîtes - 2 et 3 Vitesses -

STAUB
s'adaptant à tous les Modèles
BUREAUX et ATELIERS:
2, Impasse des Acacias, 2 - PARIS

ECHANGES

Echangerai moto Rhony'x 1928, 250 cmc., 2 tps, 3 CV ½, roulé 700 kms, pour 4 CV, 4 tps, 350 ou 500 cmc., même état, gde marque, suivant arrangt. Bouldard Henri, Tourouvu (Orne).

Echange très jolie petite voiturette 2 pl., 5 CV, contre moto, 350 cmc., Robert, 108, rue Anatole France, Levallois.

Vendrais ou échangerais Motosolo, 250 cmc., contre 175 cm. bon état. Raymond Bligny, rue Louis-Blanc, Dijon (Côte-d'Or).

A vendre terrain, b. sit., Chaville-Velizy, 310 m. Reprendrais en compte, sidecar, pn. conf. ou voiturette. Lauly, 67, rue Gutenberg (15e), ap. 19 h.

Echangerais poste T. S. F., 7 lampes, comp., grand luxe, valeur 4.500 francs, contre voiture, donnerai soulte. M. Borremans, 49, rue de la Chapelle Saint-Ouen.

Magnétos
Carburateurs
Réservoirs

SAGA
POUR MOTOS

Société Anonyme
Grouvelle Arquembourg
71, rue du Moulin-Vert
PARIS (XIVe)

A vendre ou échang. contre cyclecar, une sensitive perçant à 25 m/m, jamais servi et 1 forge portative, un chalumeau à ess. conten. 5 l., un étau à pieds, poids 40 kg., et une moto Smart, 2 CV, le tout en parf. état. M. Leneuf Louis, 25, rue Auguste-Dubois, Arnay-le-Duc.

DIVERS

1 tan-sad complet, 50 francs, 1 mallette arr., 20 francs, 1 phare Mangin, 1 bout. P. V. 120 l., 1 lent. arr. val. 350 fr. pour 200 francs. P. Rémy, 25, rue du Bois. Paris (19e).

Safi, volant magn. neuf, gagné à concours, val. 500 fr. vend. 250 francs. Rochard, 86, Grande Rue, Nogent-sur-Marne.

Ecl. élect. Radios moto (sorti usine 1928), 250 francs. H. Paluani, 7, rue d'Evette, Balfort. (Tre).

WILLIAM
2, Rue Dézobry St-DENIS Tél. 701
Ses avantages spéciaux
Agence TERROT et MONET

Boîte de vitesse Moss, 3 vit., valeur 1.200 francs, gagnée au concours Moto Revue, à enlever pour 900 francs, à prendre à Paris chez Munro. Ecrir. Roger Pichio, 63, rue Van-de-Weyer, Bruxelles, qui enverra le bon de concours.

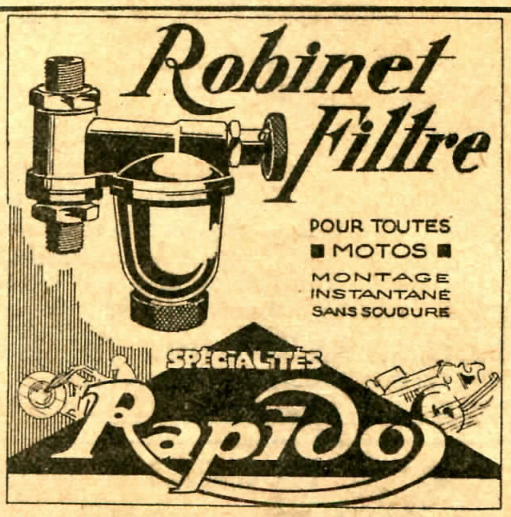
Maglum pour Terrot neuf, comp., bas px. Licot, 37, rue H.-Ribière, Auxerre (Yonne).

H. P. Céma 100 francs, accu. Wat., 4 v, 20 ; 40 fr. Eliminateur R. D., 40 francs Just-Voice, 30 francs. Laloi, à Sonchamp (S.-et-O.).

Je vends une culasse J. A. P. 500 cmc., d'origine, de forme hémisphérique, nve et tube d'échap., grand sport, valeur, 600 francs, céder à 350 francs. Faudon Charles, Blace (Rhône).

Magondeaux 500 l., avec phare route et ville. Moyeu 3 vit. pour vélo. Bas prix. Bernou, 10,

Montsouris - Motos
Griffon - Terrot - Peugeot
O.S.A. Liberty
et toutes autres Marques
LIVRE IMMÉDIATEMENT
la 350 cmc TERROT
32-34, Bd Jourdan - PARIS (14e)



29-31, Cours Henri - LYON-MONTCHAT (Rhône)
Pub. G. Swerts

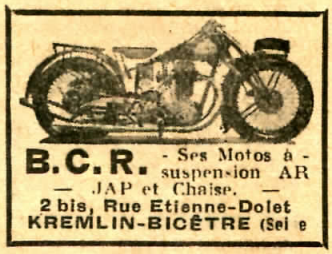
MOTOCONFORT
AGENCE
21, r. de Tlemcen
PARIS (20e)
:: Ménil. 76-39 ::
O.S.A.
SOYER
TERROT
GILLET-HERSTAL
CRÉDIT SANS — ECHANGE —
ROBERT

ARGENTRÉ
présente à son magasin
1, Rue de Romainville, PARIS
les 6 modèles de motos du Salon.
Venez voir sa 350cc à 3.800 francs.
Ouvert le Dimanche

rue Denfert-Rochereau, La Varenne.

Pièces pour Harley, Indian, Triumph, B. S. A., transf. compl., ch.-ch. pour B. S. A., cart., pignons chaîne 120 francs. Envoi prov., timb. réponse A. Geoffroy, 155, bd. Victor-Hugo, Saint-Ouen (S.).

Moteurs Villiers 175 cmc., mle 1928, vol. magn., carbur., 500 francs ; 350 cmc., culbut. doub. échap. neuf, 750 fr. ; B.S.A., 500 francs cylindres origine Ghôme


B.C.R. - Ses Motos à - suspension AR
— JAP et Chaise. —
2 bis, Rue Etienne-Dolet
KREMLIN-BICÊTRE (Seine

500 cmc., lat. nf., 150 frs. ; Madebon, 350 cmc., culb. avec pist., bielle, 150 francs ; Mosser 80 francs ; Indian, 5 CV, 60 francs, culasse, 30 francs ; Anzani, lat. avec pist., 100 francs ; Harley, 160 francs, Indian, 120 francs ; Boîtes de vit., 2 V. ch.-ch., 250 francs ; Albion. nve, 2 vit., 400 francs, B. S. A., 3 V., 300 francs ; Harley, 3 vit, ch.-ch., 450 francs. A Geoffroy, 155, bd Victor-Hugo Saint-Ouen.

Accessoires divers, cadre com, de 350 cmc., roues, fourch., réserv. 200 l., Bout 250 ls. Péhu. Magond., 120 francs ; Proj. acétyl. nf., 100 francs ; éclairage élect. Radios, complet, garanti, 200 fr. ;

Motosacoche
Mag
Monet-Goyon Mag
Pièces d'origine
Revision
Transformations par outillage spécial
MILLAND, Mécanicien spécialiste
61 Route de Villiers NEUILLY-s/-Seine

phares électr., nfs, 50 francs ; moyeux à frein AV, 100 francs ; Selles Terry, 100 francs ; tan-sad, 60 francs ; Carburateur AMC, 120 francs ; Binkswex, de source, 150 francs. Magnétos diverses. A. Geoffroy, 155, bd. V.-Hugo, Saint-Ouen.

Citroën 10 HP torpédo type B2, parfait état mécanique, confort, pare-chocs. Suspension spéciale, nombreux accessoires 8.500 f. Goussu, T. S. F., 46, rue de Rome, Paris (8e).

ON DESIRE ACHETER

Achèterai comptant à partic., Terrot où F. N. 28, 350 ou 500, conf., équip. Vercheres, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

MOTOS D'OCCASION
Terrot, Monet, B. S. A., Triumph
Boît. 2 vit., kick, débray. 350 fr.
Magnét. neuv. R.B. blind. 00 fr.
Achat - Comptant — Motos modernes
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17e) Téléph. { Wagram 01-80 / Carnet 88-57

RÉPARATIONS
en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

Achète au comptant F. N. 67, surbaissé. Robert, 101 *bis*, av. de la République, Epinay (Seine).

Désire acheter une batterie Féry OO/S bon état. Du Menehy. Assérac (L.-Inférieure).

MOTO-AGENCY
24, Bd de Courcelles, PARIS, 28e
Achète - Vend - Répare - Échange
FN., Terrot, Monet, Motocoulort, Soyer, etc.
— Stock en neuf et occasions —
École de Motos - Permis gratis à tout acheteur

Acheteur motos F. N., types M 60, M 50, M 67 et M 70 1926-27-28 au comptant et au prix le plus élevé, pressé. S'adresser : Latscha, 187 *bis*, rue Armand-Silvestre, Courbevoie (Près gare d'Asnières).

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

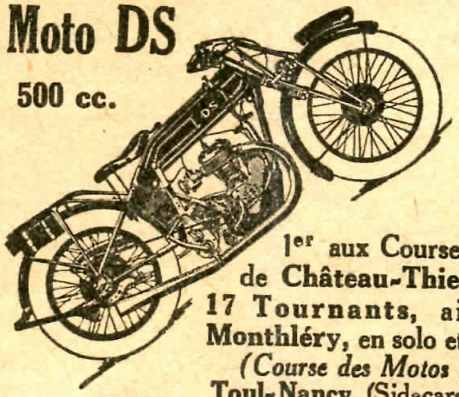
Achèterai torpédo, 4 pl., à reviser, bas prix. Bloch, 7, rue des Caves, Sèvres.

Achèterai : Villard, faire offre à Legal, 19, rue du Départ, Paris.

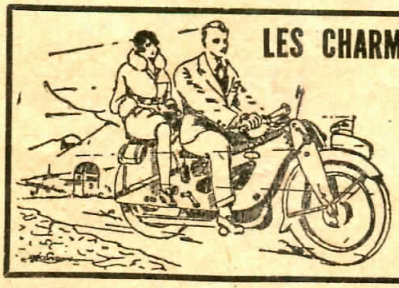
MOTOS VOLEES

1.000 francs de récompense à qui retrouvera F. N., Sahara, équipée tourisme, 1908 × 8, éclair. Magondeaux volée le 27 octob. Bois de Vincennes, caractéristique « Réservoir nickelé ».

Moto DS
500 cc.
5.900
Francs



1er aux Courses de Côtes de Château-Thierry et des 17 Tournants, ainsi qu'à Monthléry, en solo et side-cars, *(Course des Motos Bolides)*
Toul-Nancy (Sidecars) record battu de 2 minutes (moyenne : 129 km. 106 m.)
Etablissements MALTERRE Frères (Ing. A. M.)
13, Rue Biscornet - PARIS (12e)
Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN



LES CHARMES DU TOURISME
A DEUX
✳
NEW-MOTORCYCLE
77, Av. d'Antony
à CHATENEY (Seine)

Ancelot, 10, rue du Regard, Paris. 100 francs récompense, Alcyonnette série, disparue gare Lyon-Pérache le 15 octobre, plaq. B. M. A. J. Lanseim. Abonné : 74.398.

ACHAT - VENTE
- Pièces détachées -
F.N.
SPÉCIALISTES — RÉPARATIONS
11, *Quai d'Anjou - PARIS* (4e)
Tél. : Danton 77-57

20 francs récompense : sacoches cavalerie perdues sur route, sens Joigny le 27 octobre, linge et outillage. S'adress. *Moto Revue*.

PARIS-MOTO
Achète — Échange
toutes Marques Motos
78, Avenue des Ternes - PARIS

? ? ?
OUI !!! MAIS...
193, Rue Championnet (18e)
Conduire avec maîtrise et entière sécurité sur toutes voitures automobiles s'apprend...
Cours théoriques pratiques et de perfectionnement, leçons particulières, formalités pour permis de conduire.
Apprentissage gratuit à tout acheteur de voitures
Téléphone : Marcadet 21-36

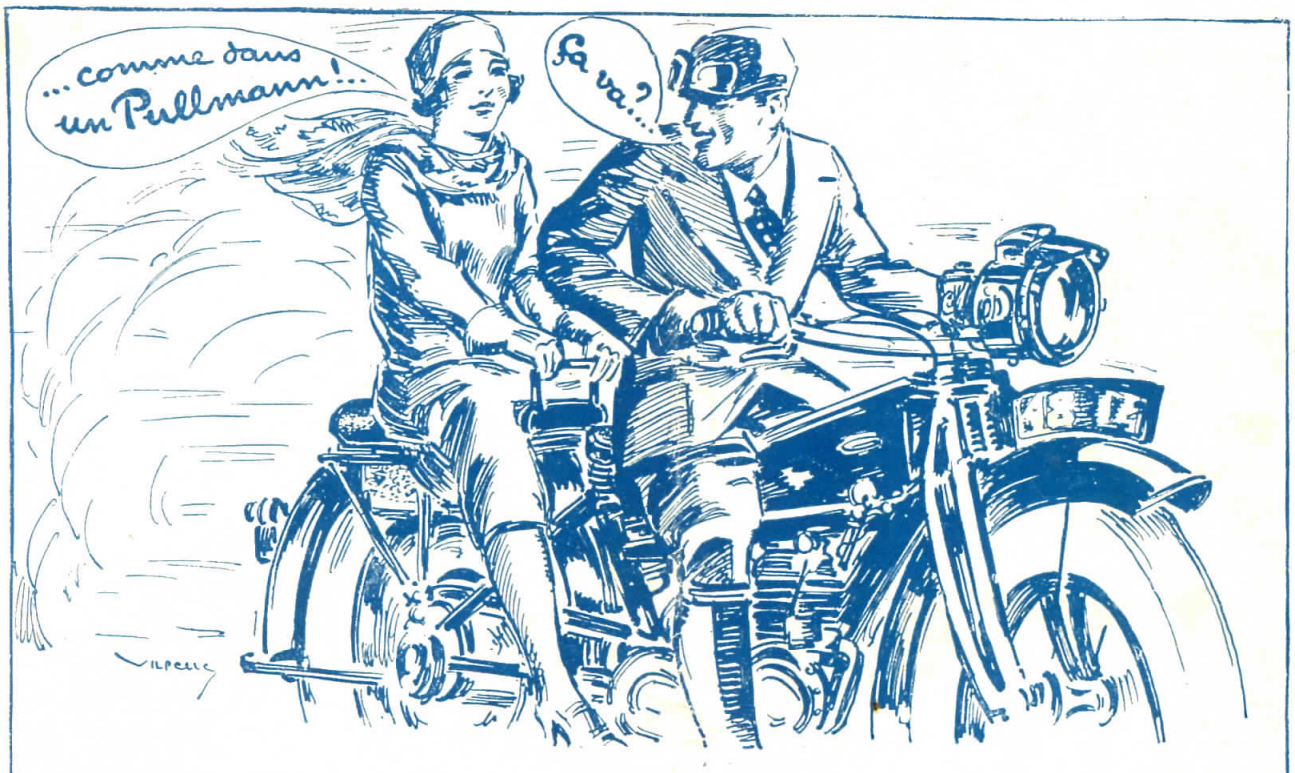
EN VENTE
"L'ANNUAL"
1928 (23 Année)
ANNUAIRE UNIVERSEL
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
Nouvelle Édition entièrement remaniée et recomposée à neuf
1360 Pages d'Adresses et de Documents
Prix de l'exemplaire relié 35 francs
(Port en sus pour les Départements et l'Étranger
222, Boulevard Pereire, PARIS
Tél. : Wagram 30-79

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES
sont réparés d'une façon définitive par le
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR
sans changer ni piston, ni segment. Envoyer le cylindre et joindre le piston.
Établissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

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

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 —::—

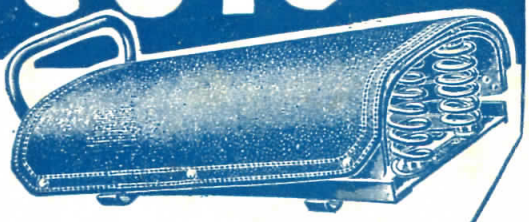
Imp. Spéciale de *Moto Revue*, 30, rue du Poteau, Paris (18e)
Adresser toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris
Le Gérant : C. LACOME.



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

le Strap Meilleure 640

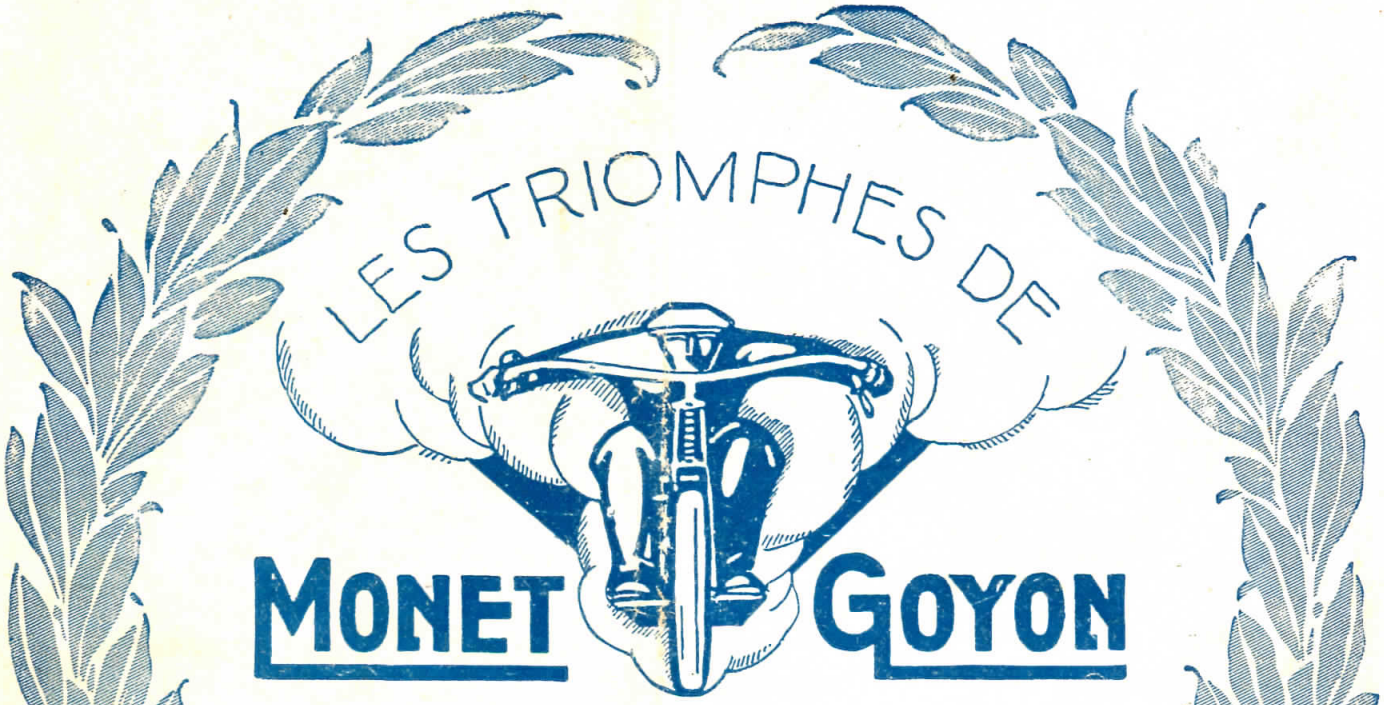
Brevetée
S. G. D. G



en vente partout

Publicité Bowden-Cicca-Brampton-Brown

Mallerich et Vitry



12 précédents

RECORDS du MONDE

battus en catégorie **175** :

7 heures - **8** heures - **9** heures - **10** heures - **11** heures - **12** heures

1000 Km. - **1500** Km. - **2000** Km. - **500** milles - **1000** milles

et le

Record des 24 heures

couvrant

2010 km. 880 à la moyenne de 83,786

Les Motos **MONET-&-GOYON** s'avèrent imbattables et chaque course est l'occasion de prouver leurs qualités de

VITESSE et D'ENDURANCE

Moteurs Villiers, 2 temps

Magnéto, 4 temps -:- **Graissage Kervoline**

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon — MACON —