

2 temps, 2 cylindres et culasse unique 1^{fr.}25

MOTO REVUE

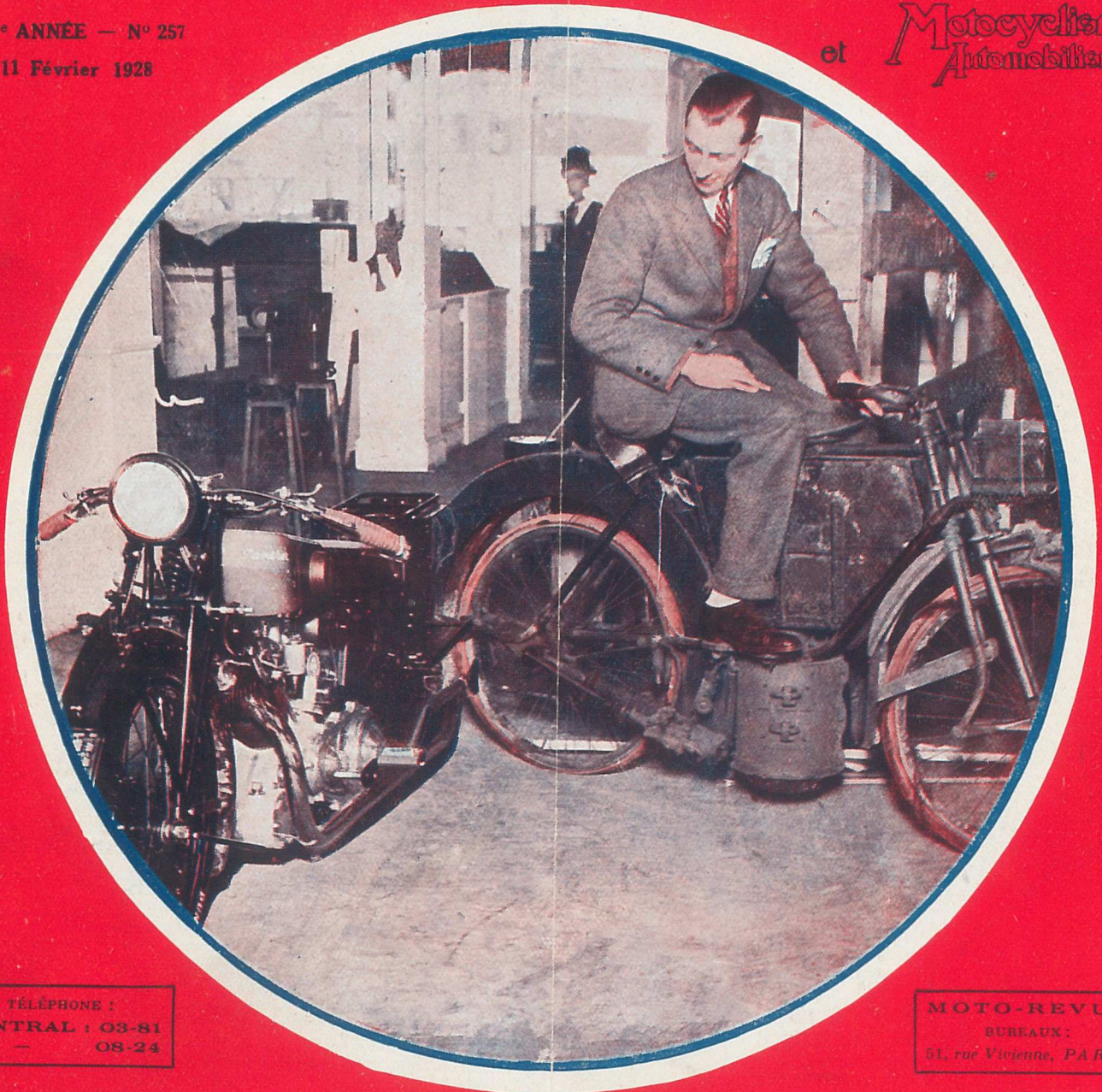
SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 257

11 Février 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

Histoire ancienne, histoire contemporaine ! l'ancêtre est né en 1890, marchant au coke avec chaudière dans le garde-boue arrière. Tandis qu'à son côté, l'un des monstres de l'industrie actuelle est prêt à bondir à plus de 115 km. à l'heure.

**P A S
D'ORGANES
DÉLICATS**

Les récentes épreuves de nuit ont manifestement prouvé qu'un éclairage de motocyclette devait être avant tout simple et ne comporter aucuns organes délicats, tels que : fusibles, charbons, conjoncteurs, disjoncteurs, accus, etc. La moto devient de plus en plus un engin utilitaire, et l'éclairage ne doit pas être une source d'ennuis; il ne faut pas avoir le souci de l'entretien continu d'une batterie, du nettoyage des charbons ou de la fragilité d'un fusible. L'éclairage Maglum est simple et reste la meilleure solution pour toutes les grandes épreuves de nuit, et vous serez convaincu de sa supériorité.

Notices sur demande à
l'Éclairage Électrique

MAGLUM

Magnéto - Lumière L. M. G.
Service Commercial :
21, Rue de Chartres
NEUILLY-sur-SEINE
Téléphone : Carnot 46-41

**LUMIÈRE
PARTOUT &
TOUJOURS**

Terrot



inaugure la Saison Sportive 1928
par 3 victoires

1° - *En tourisme*

6 JOURS D'HIVER (Cat. 350 cc.)

1^{er} ex æquo **DOYEN**
sans pénalisation - Médaille d'or.

2° - *En vitesse*

COTE DU BOUL^D MICHELET (Cat. 500 cmc. et 1000 cmc.)

1^{er} ex æquo **ROLLAND**
meilleur temps de la journée motos - Records battus.



DOYEN



ROLLAND

Catalogues et Notices franco sur demande

Établissements TERROT 2, Rue André-Colomban
— DIJON —

MAGASIN DE VENTE A PARIS — 30, Avenue de la Grande-Armée

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

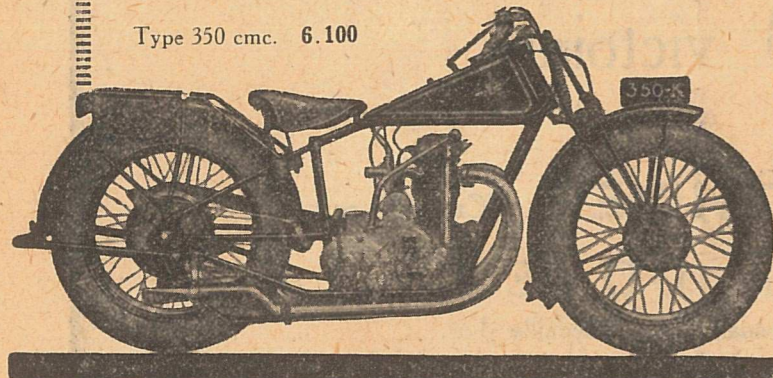
DOLLAR

remporte LA MÉDAILLE D'OR : La plus haute récompense

Nos types pour 1928 :

175 cmc., 2 temps	2.650
175 cmc., 4 temps à culbuteurs	4.300
250 cmc., 4 temps à culbuteurs	5.400
350 cmc., bloc moteur, arbre à came en tête	6.100
500 cmc., bloc moteur, arbre à came en tête	6.600

Type 350 cmc. 6.100



Demandez notre nouveau système de VENTE à CRÉDIT sans assurance obligatoire pour tous ces modèles

Comme seules peuvent le faire les grandes maisons industriellement organisées, DOLLAR donne pleine satisfaction à sa nombreuse Clientèle en lui assurant la possibilité d'obtenir toutes pièces détachées quels que soient les modèles, MEME VIEUX DE DIX ANS. La fabrication des motos DOLLAR organisée en grande série a nécessité la construction de nouvelles, et vastes usines outillées de la façon la plus moderne, permettant une fabrication parfaite en grande série.

CATALOGUE 1928 FRANCO
Établissements DELACHANAL

Nouvelle adresse :
19, Quai de Marne, JOINVILLE-le-PONT (Seine)
Atelier de Réparations et Pièces détachées
LIAUDOIS, 9, Avenue Félix-Faure, PARIS

Pub. G. S.

AGENCE GÉNÉRALE KOEHLER-ESCOFFIER

pour PARIS

LA SEINE — SEINE-&OISE — SEINE-&MARNE — OISE — AISNE — ARDENNES — MEUSE — MARNE — SEINE-INFÉRIEURE — EURE-&LOIR
EURE — LOIRET — SARTHE — ORNE — MANCHE — MAYENNE — ILLE-&VILAINE — MOR IHAN — FINISTÈRE — CALVADOS

CONDITIONS DE CRÉDIT TRÈS AVANTAGEUSES

AGENCE GÉNÉRALE DURANDAL

pour PARIS

CATALOGUE DE CES MARQUES SUR DEMANDE

PAUL BÉALÉ

100, Avenue des Ternes — PARIS

chez qui la Clientèle trouvera les derniers Modèles de ses machines en exposition, et qui se fera un plaisir d'adresser les Catalogues à toute Personne qui en fera la demande.

NOMBREUSES MOTOS D'OCCASION DE TOUTES MARQUES
PRISE EN DÉPOT SANS FRAIS ET VENTE RAPIDE DE TOUTES MOTOS

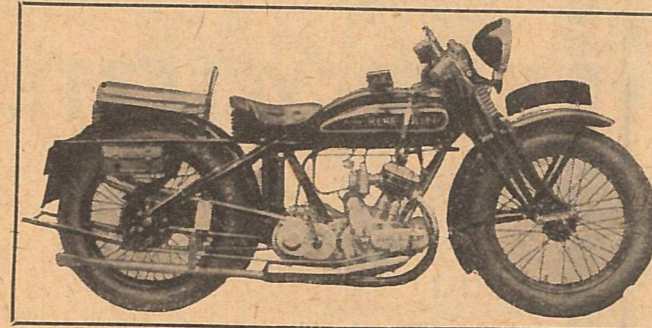
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR **MOTOS INDIAN**

Catalogue N° 10 de ces pièces envoyé sur demande

Expédition rapide à lettre lue France et Étranger

La Nouvelle RENÉ GILLET

4 CV. - 350 cmc.

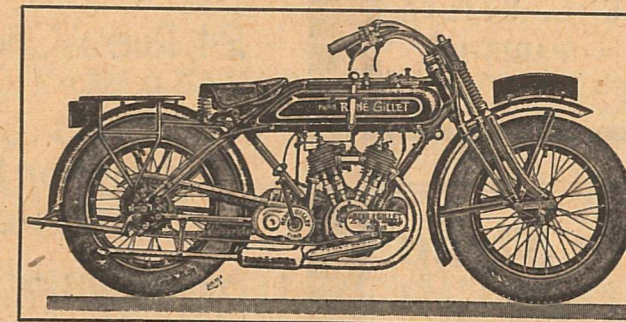


est la machine rêvée pour le long tourisme en solo ou avec tan-sad.

La Moto RENÉ GILLET

6 CV. - 750 cmc. - Type Armée Française

est la plus populaire parmi les amateurs de long tourisme

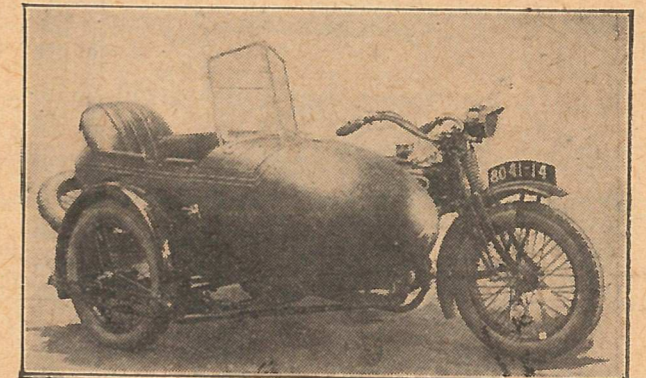


elle est :
.. Économique ..
Puissante - Rapide
.. Stable - Sûre ..

Le Side-car RENÉ GILLET

avec le fameux châssis suspendu RENÉ GILLET

est le complément de la Motocyclette 6 CV., type Armée Française, pour le long tourisme confortable et économique.



Fournisseur de l'Armée, de la Gendarmerie, de l'Artillerie Navale, des Sapeurs-Pompiers de Paris, de la Préfecture de Police de Paris et du Ministère des Colonies.

DEMANDEZ LES CATALOGUES SPÉCIAUX AUX ÉTABLISSEMENTS **RENÉ GILLET**

128, Route d'Orléans — MONTROUGE (Seine)

POUR SES DÉBUTS

EN COURSE

(1 seule moto engagée)

LA MARQUE

“ UTILIA ”

Moteur MADDOZ 250 cc., Graissage à la KERVOLINE

pilotée par **HUBERT** finit

1^{re} EX ÆQUO
sans pénalisation

Il s'adjuge le
Diplôme de la Médaille d'Or

MOTORISTES, demandez en l'Agence

aux **ETABLISSEMENTS C.-L. UTILIA**

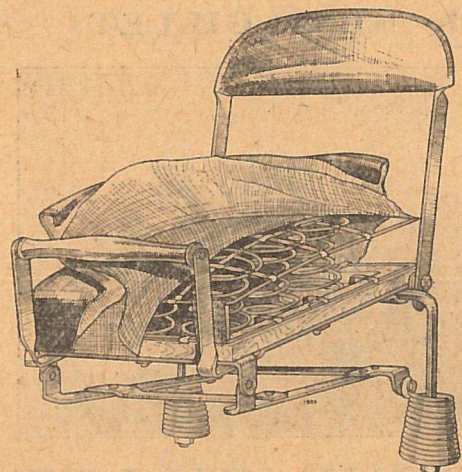
10, Rue Achille-Martinet — PARIS-18^e

Té. MARCADET 22-49

Le Super Moto Strap

avec ou sans dossier articulé
et muni de son assise munie de ressorts
réalise le *suprême confort*
pour votre passager

Vendu 15 jours à l'essai



BÉRARD Frères, Neuilly-sur-Seine

20, Rue d'Armenonville - WAGRAM { 65-12
94-15

MOTOS - MOTOS - MOTOS

Avant d'acheter
votre
MOTOCYCLETTE

visitez les
STANDS

du

◀ **PALAIS** ▶

DE LA

NOUVEAUTÉ

24, Rue de Clignancourt

les plus
importants
de Paris

Vous y trouverez
les meilleures marques

VENDUES AVEC
FACILITÉS DE
PAIEMENT AUX
MÊMES PRIX
QU'AU COMPTANT.
SANS INTÉRÊTS

MOTOS - MOTOS - MOTOS

**LE CATALOGUE 1928 DE
S^T MARTIN AUTOMOBILES
EST PARU!**

Envoi franco (dans l'ordre des demandes)

Prix : 2 fr.

C'est un recueil **UNIQUE** de plus de cent pages, contenant tous les renseignements utiles à connaître sur **LES MOTOCYCLETTES, LES ACCESSOIRES** et notre remarquable organisation :

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

LIVRE AVEC GARANTIE DE MISE AU POINT,

au comptant ou payables en 14 versements

TOUTES LES MARQUES DE MOTOCYCLETTES

C'est la Maison des Motocyclistes

Des milliers de clients satisfaits recommandent **S^t MARTIN AUTOMOBILES**

C'est notre vraie et belle référence

Notre devise s'impose à tous : **TRAVAIL — LOYAUTÉ**
Nous vendons, nous achetons, nous échangeons, nous réparons **TOUTES LES MARQUES**

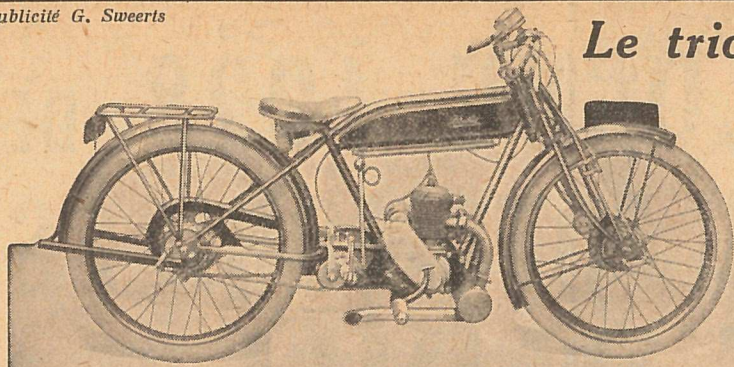
*Nous avons toujours du disponible en magasin.
Nous posons gratuitement nos accessoires.*

Venez nous voir

Écrivez-nous

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

Mentionnez toujours la « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs



Le triomphe de la qualité justifie la vogue de la moto **ROCHET**

2 Modèles 175 et 250 cm³ à 2 temps, moteur sport à deux échappements, chaîne-chaîne, boîte 2 vitesses, marche-pieds sport, Réservoir d'huile supplémentaire.

Présentation des modèles — Vente
Demande de Représentation : : :
113, Avenue Victor-Hugo - PARIS



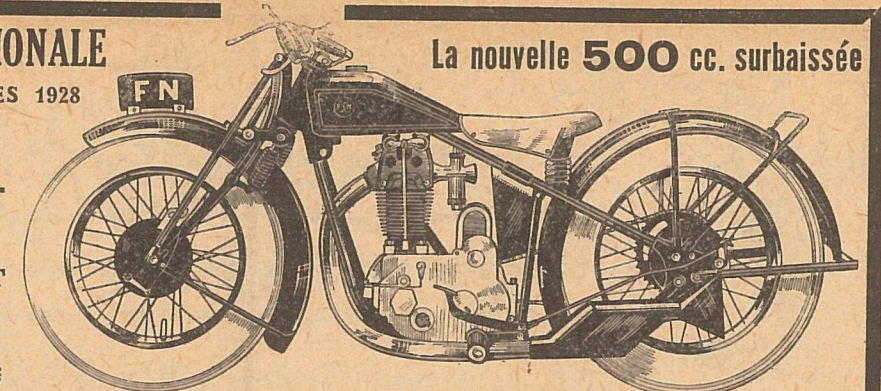
FABRIQUE NATIONALE

NOUVEAUX MODÈLES 1928

350 cc. et 500 cc.

LES MACHINES
QUI DÉTIENNENT

22 Records du Monde



La nouvelle 500 cc. surbaissée

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

PLUSIEURS MILLIERS DE NOS LECTEURS

ONT SOUSCRIT EN JANVIER 1928 UN
ABONNEMENT COMPLET

52 NUMÉROS DE MOTO-REVUE ET
12 NUMÉROS DE SON SUPPLÉMENT
MENSUEL : L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

A **55 FRANCS** AU LIEU DE **65 FRANCS**

POUR QUE TOUS PUISSENT
S'ABONNER ET PROFITER
DE CE PRIX SPÉCIAL

NOUS RÉPORTONS A
FIN FÉVRIER 1928
LA CLOTURE DES INSCRIPTIONS

VOYEZ AUSSI NOTRE ANNONCE
3 SOUS PAR JOUR

Demandez des
renseignements
sur le modèle

SOYER & C^{IE}

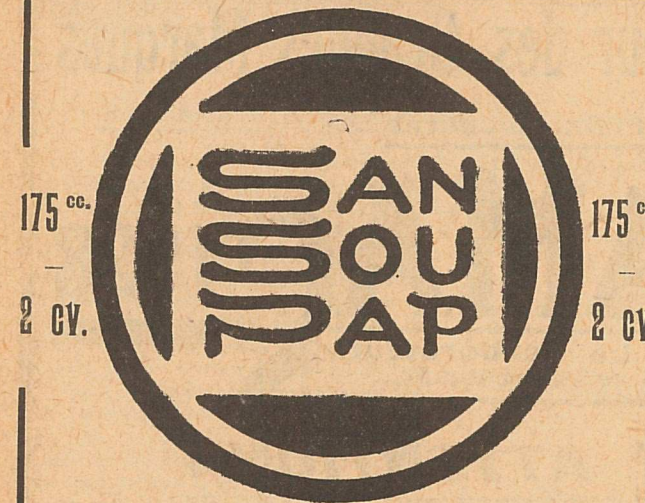
350 cc.

arbre à cames en tête

LA MACHINE DE GRANDE CLASSE au meilleur prix

SOYER & C^{IE}, 63, Route de la Révolte
LEVALLOIS (Seine)

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



LA MOTO QUI DURE

Catalogues illustrés et Conditions
de vente en 12 mois, sur demande à **MOTEX**
154, Boulevard Hausmann - PARIS (8^e)

D. S. MALTERRE

Victorieuse dans la Coupe de l'Armistice, les
Six Jours d'Hiver et Paris-Les Pyrénées-Paris

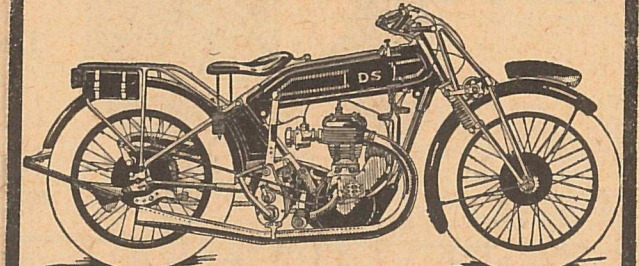
VOUS OFFRE

SON TYPE 500 CMC.
à fourche à parallélogramme avec amortisseurs et les
larges freins à tambour avec mâchoires extensibles sur roues
avant et arrière :

1^o avec pneus normaux de 700 x 85,
2^o en type confort avec les pneus ballons de 700 x 100.

ET SON TYPE RACING
avec moteur à culbuteurs à double échappement
(150 kilomètres à l'heure)

Établissements **MALTERRE Frères** (Ing. A. et M.)
13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)
Usines à Montreuil-sous-Bois



STOCK CONSIDÉRABLE de PIÈCES pour HARLEY et INDIAN

NEW-MAP

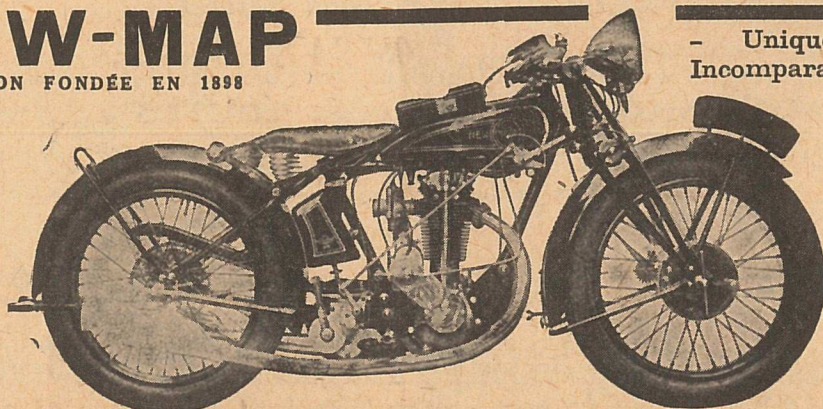
MAISON FONDÉE EN 1898

MOTOS ET
SIDE-CARS

Types : 175-250-350-500
Tourisme, Sport et Spécial

CATALOGUES ET
RENSEIGNEMENTS :
— 122 —
Avenue Lacassagne

LYON



— Unique en qualité —
Incomparable en élégance

30 Victoires en 1926
et 1927

PARIS - NICE
1927

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

COUPE DU M. C. de NICE

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



UNE MARQUE qui S'IMPOSERA dans les 6 JOURS D'HIVER 1928

DRUZ
sur Motocyclette

LUCIFER

250 CMC.
4 TEMPS

TOUS MODÈLES A 2 ET 4 TEMPS

En vente chez : **MESTRE & BLATGÉ**, Constructeurs 46-48, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

AGENTS ! Demandez nos conditions spéciales pour Vente au comptant et à crédit. - Tarif M.T. franco sur demande



Motocyclistes... Attention!!!

Les conditions de crédit LES MEILLEURES sont faites au

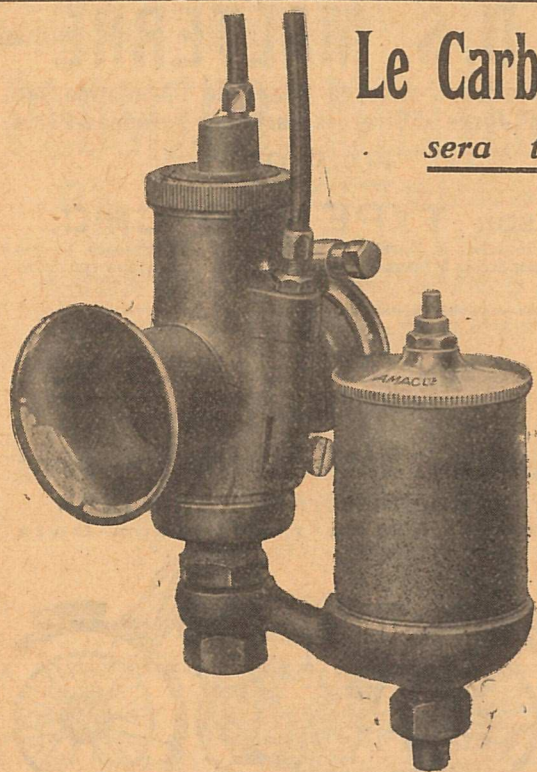
"Palais de la Motocyclette"

où vous pouvez acquérir toute machine payable en 12 versements au prix de catalogue

Sans Intérêts - Sans Assurance - Sans Surprise

Facilité de reprise et d'échange, stock de motos d'occasion, atelier de réparations de 1^{er} ordre, le plus grand choix de Paris

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



Le Carburateur des Grandes Marques

sera toujours un moderne

AMAC 1928

Le Carburateur des Records...

ATTENTION!

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

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

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

"Rochester" MOTO Baisse ses prix et présente de nouveaux types :

Moteur 175 cmc. DUTEN

2 vitesses ch.-courroie.	2.680 [?]	2.550 [?]
2 — chaîne-chaîne	2.780 [?]	2.650 [?]
3 — chaîne-chaîne	2.500 [?]	2.350 [?]
3 — ch.-ch. Sport.	3.780 [?]	3.600 [?]

Moteur 250 cmc. LUTETIA

Nouveaux types	
3 vitesses :	
chaîne-chaîne Tourisme.	3.750 fr.
chaîne-chaîne Sport.	4.200 fr.

Catalogue franco sur demande

ROCHESTER-MOTOS, 10, Grande-Rue, LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81
CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale.	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	64 fr.	43 fr.

Toutes communications, chèques et mandats doivent être libellés :
"MOTO-REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS

Importance de l'échappement sur un deux temps

Un amateur anglais, M. Shackburgh Wright, avait équipé d'un compresseur une Scott Flying Squirrel, mais on lui imposa à Brooklands les fameux silencieux avec leurs énormes queues de poisson. Bien que, pour régulariser le flux des gaz brûlés et réduire au minimum les dépressions, il eut placé à la sortie des cylindres un pot d'échappement de 6 litres de contenance, soit 12 fois la capacité du moteur, les silencieux de Brooklands se traduisirent par une perte de vitesse de 10 kilomètres à l'heure au moins et par un échauffement anormal. On voit par cet exemple qu'il est considérablement plus difficile d'atténuer le bruit d'échappement d'un deux temps que d'un quatre temps. Et pourtant, il semblerait au premier abord qu'avec une alimentation par compresseur, les contrepressions à l'échappement aient moins d'importance qu'avec l'alimentation habituelle par carter-pompe.

Avionnettes

Nos lecteurs ont sans doute vu dans la presse quotidienne qu'il y a quelque temps un aviateur suisse avait affronté le parcours Genève-Casablanca avec une avionnette Klein Daimler de 20 CV. Nous empruntons à notre confrère les Ailes quelques détails sur ce petit avion.

D'une envergure de 13 mètres, d'une surface de 20 mètres carrés, l'avion pèse à vide 275 kilos, la charge utile est de 175 kilos.

Le moteur donne 20 CV à 3.500 tours. Ce deux cylindres opposés, à refroidissement par air, n'a que 885 cmc. de cylindrée. L'hélice est démultipliée dans le rapport de 1 à 3. On sait combien est dangereuse la mise en marche au moyen de l'hélice. Ici on emploie... un kick-starter que le pilote peut mettre en marche de sa place.

Avec passager, cette avionnette monte à 4.200 mètres. Avec le seul pilote elle grimpe à 6.700 mètres. La vitesse maximum est de 125 kilomètres à l'heure. La vitesse minimum, 40 à l'heure, simplifie beaucoup l'atterrissage. L'appareil en fait dispose, malgré ses petites dimensions et la faible cylindrée de son moteur, d'un gros excédent de puissance.

Le taux de compression du moteur est de 6 à 1, et pour éviter tout cognement on utilise un carburant contenant 60 % de benzol et 40 % d'essence. La consommation horaire à

pleine puissance n'est guère que de 6 litres, l'appareil est donc très économique. Il est, par surcroît, facile à piloter et très sûr.

Une hausse en Angleterre

Les constructeurs anglais ont décidé d'augmenter leur prix à partir du 28 janvier. La hausse n'est pas très élevée, 5 %. Il n'est donc pas probable qu'elle ait une répercussion sensible sur le mouvement des affaires. On enregistrera certainement avant la hausse un très grand nombre de commandes, les acheteurs voulant profiter des prix actuels et achetant plus tôt qu'ils l'avaient prévu. Les ventes à crédit si répandues ne peuvent qu'encourager cette attitude. D'autre part, après le 28 janvier, il y aura un ralentissement, mais l'ensemble des transactions avant et après la hausse correspondra sans doute à la moyenne normale.

Cette hausse a plusieurs causes ; on invoque le prix plus élevé des matières premières et de la main-d'œuvre. C'est peut-être vrai pour une part, mais plus véritable est la situation assez difficile des constructeurs et des agents. Sans travailler à perte, ils n'ont qu'une marge de bénéfices très réduite, et un léger fléchissement des ventes, une crise industrielle quelconque, peut causer leur ruine. Il y a déjà assez de marques qui ont fait le saut. Or, il est certain que, même du point de vue du client, des prix trop bas ne sont pas sans inconvénients. Tout d'abord c'est une chose assez fâcheuse qu'une faillite, même pour le client. Il en résulte une dépréciation immédiate de la machine, même si elle est excellente. On ne pourra plus compter sur les services de l'usine, au bout de quelque temps on ne trouvera même plus de pièces de rechange et on devra faire établir spécialement, à

un prix très élevé, les pièces dont on aura besoin. On a donc à faire face à une perte très sérieuse et à une augmentation considérable des frais d'entretien. Même sans aller si loin, le constructeur poursuivi sans cesse par la hantise du prix pourrait-il établir une aussi bonne machine. Il devra rogner sur tout, sur ses bureaux d'études, sur ses laboratoires d'essais et en admettant même qu'il se refuse énergiquement à sacrifier la qualité des organes essentiels de la machine, il rognera sur l'équipement, sur les selles, sur les pneus, sur l'émail, sur le nickelage, sur tous les accessoires. On sacrifiera donc le confort,

SOMMAIRE

N^o 257

Samedi 11 Février 1928

Par-ci, par-là	119
Echos des Six Jours	120
Par Monts et par Vaux ...	121
Le Rallye des étudiants...	123
La Motocyclette Helios ...	124
La Moto l'hiver	125
Les Avantages du 2 temps.	131
Mon petit doigt	135
Le Silencieux H. V.	135
Le Sport de la Semaine. ..	136
Le Moto-Club Scolaires ...	137
Nos Organisations	138
Les Clubs	139
Courrier de la Semaine ..	140

on aura de multiples petits ennuis, plus fâcheux parfois qu'une panne grave. Si on a des organes qui se dérèglent ou se brisent, faut-il s'attendre à ce qu'il vous vienne en aide, à ce qu'il vous traite avec cette générosité qui contribue tant à établir la réputation d'une marque ? Quand le prix n'est pas la considération essentielle dans un achat, ne vaut-il pas mieux dépenser un peu plus et être en possession d'une machine aussi parfaite qu'on peut la faire aujourd'hui ? En admettant qu'une machine médiocre coûte 4.000 francs et une machine excellente 6.000 francs, n'est-ce pas celle-là qui sera en définitive la moins onéreuse ? Vous pourrez la garder plus longtemps, la revendre avec moins de perte, réduire vos frais d'entretien, et, en plus, elle vous aura, pendant qu'elle aura été entre vos mains, donné beaucoup plus de satisfaction. Si nous sommes sages, ne demandons pas un abaissement excessif des prix. Le progrès se trouverait ralenti, nous tirerions de nos machines de moindres services et nous dépenserions en définitive plus d'argent. Faire de bonnes machines est encore mieux que de faire des machines bon marché.

Une iniquité se prépare

On ne doit pas aimer beaucoup l'automobile en Corse, car M. Ricolfi, qui représente à la Chambre la patrie de Napoléon, a déposé un projet de loi qui vise simplement à mettre hors la loi tous les possesseurs de véhicules automobiles. En effet, M. Ricolfi propose qu'en cas d'accident, l'automobiliste soit présumé responsable sauf le cas où deux automobiles se rencontreraient. Ce serait donc faire du trop fameux article 1384, la base même de la jurisprudence automobile. Comment veut-on, en effet, qu'un automobiliste trouve toujours des témoins, et s'il en trouve il est à peu près certain que, sans même bien savoir ce qui s'est passé, ils donneront tort à l'automobiliste tout simplement parce que l'accidenté est un voisin, un ami ou un parent, et que l'automobiliste lui est, en général, de passage. De plus, on sait combien les préjugés peuvent influencer sur les témoignages, même pour des gens de très bonne foi, et en général le non automobiliste n'aime pas l'automobiliste et est instinctivement porté à lui donner tort. Combien de personnes enfin s'éclipseront pour ne pas être témoins et ne pas avoir à se déranger, surtout pour un inconnu. On recommande bien, quand on a un accident, de prendre une photo, de faire appeler un huissier

ou un gendarme. Cela est plus facile à dire qu'à faire. J'avoue que, s'il m'arrivait de renverser un piéton, je ne me sentirais guère en état de prendre une photo. Quant au gendarme, voudra-t-il se déranger. On se rappelle qu'il y a quelque temps un gendarme a refusé de venir constater un accident. Au surplus la gendarmerie peut être très éloignée du lieu de l'accident. Donc, en admettant même qu'il y ait eu des témoins, il peut être très difficile d'établir son innocence, beaucoup plus difficile que pour l'accidenté de trouver des témoignages établissant votre faute.

Sans doute, le projet Ricolfi est dicté par un bon sentiment : celui d'assurer à la victime une compensation. Mais nous croyons qu'il aboutira à un résultat tout contraire. Il se produit en effet par une augmentation considérable des risques. A chaque accident l'automobiliste aura les plus grandes chances d'être condamné. Il paiera l'amende, il fera la prison, s'il y a lieu, mais la grosse somme représentée par les dommages-intérêts sera réglée par l'assurance. Il est certain que les assurances pour faire face à cet accroissement des risques décideront une augmentation des primes, et une grosse augmentation. Que se produira-t-il ? C'est que beaucoup d'automobilistes qui n'ont pas de fortune personnelle et des ressources très limitées, ne s'assureront pas. Ils compteront sur leur prudence, ce qui est bien, et sur leur adresse, ce qui est plus dangereux, pour éviter les accidents. Mais pour combien cet optimisme ne sera pas justifié ? Ils auront des accidents, des accidents graves. Leur victime sera tuée ou estropiée, mais, comme on ne peut peigner un diable qui n'a pas de cheveux, elle ne tirera rien des dommages-intérêts qui lui auront été alloués. Il est bien probable qu'alors le gouvernement, devant cette situation, reprendra ses projets d'assurance obligatoire, de fonds communs, etc... Et nous connaissons assez l'Etat pour savoir qu'à l'imitation de Panurge, il mange son blé en herbe. Pour combler son déficit il votera de nouvelles taxes et il achèvera cette œuvre de destruction d'une grande industrie et d'un moyen de transport indispensable à la vie d'une société moderne. Le projet Ricolfi, directement et indirectement, est une grosse menace pour l'avenir. Injuste et dangereux, il doit être combattu avec la plus rigoureuse énergie par tous nos groupements sans oublier le groupe automobile de la Chambre des Députés, qui a là une belle occasion de manifester son énergie et son utilité.



La vallée de l'Ubaye près du Lauzet ; un repos sur la route de Barcelonnette.

Par-ci... Par là....

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Fernand Charron va mieux

Nos vœux et ceux de toute la presse ont eu un résultat heureux. Charron a retrouvé le calme et son rétablissement semble n'être qu'une question de temps. Nous en sommes vraiment satisfaits.

C'est un genre... atroce

Dans une randonnée nocturne que nous fîmes, sous le vent, la bourrasque, la pluie, quelques kilomètres après Château-Thierry, nous rencontrâmes, étendu sur le gazon, un homme les bras en croix. Près de lui, et sur la route même, un vélo. Grâce à notre phare, nous pûmes l'éviter et arrêter les amis qui nous suivaient.

Et, lorsque nous fûmes près de la « victime », nous nous aperçûmes que nous avions affaire à un « bien portant », saoul ou criminel. Que l'individu en question rende grâce au ciel et à la tourmente d'eau de n'avoir pas fait connaissance avec la gendarmerie et de s'en être tiré avec quelques gifles au point. Cependant, c'est un genre atroce et... criminel dont la fréquence devient telle qu'elle amènera des représailles terribles pour les innocents réellement victimes de la route.

Ce cher Dardy est content !

Il écrit à M. Chaillou après s'être équipé du superbe manteau de cuir, prix de nos rallies :

Je tiens à vous remercier du superbe cadeau aux rallies de Moto Revue. La valeur de ce manteau de cuir a dépassé toutes mes espérances. Car en tant que qualité et exécution il serait je crois sinon impossible, du moins très difficile de trouver aussi bien.

Je souhaite que l'année prochaine un lecteur de Moto Revue ait la même chance que moi, car la neige de Dreux et la pluie de Fontainebleau sont peu de chose après une si belle récompense.

Le film de Satory a été filmé à Satory

En présence de toutes les personnalités militaires du camp de Satory, devant les officiers et soldats du 503^e régiment de Chars d'assauts, du 5^e Génie, du 24^e régiment d'Infanterie et devant le personnel du Dépôt de matériel automobile, le film de Satory a été projeté devant les auteurs et acteurs, au foyer du soldat : inutile de dire le succès de M. René Gillet dans cette amicale réunion où chacun cherchait à se reconnaître et à revivre un « passé » bien présent à toutes les mémoires.

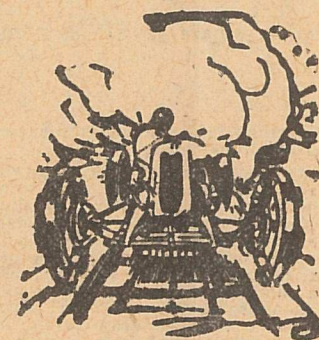
C'est Sexé qui a la « Tour du Monde »

On nous dit : il y a une huitaine de jours environ, je vous ai écrit concernant la « Peugeot 105 cmc. » dont on attend toujours le fameux essai de l'ami Lipmann. Qu'a-t-il pu lui arriver ? Fait-il un essai de tour du monde ?... Dans ce cas, je comprends qu'il faut plusieurs mois et encore c'est à voir !

En tout cas, j'avais engagé des pourparlers avec un garagiste pour l'achat et j'ai prudemment suspendu tout.

Les dames ont l'engouement de la Royal Enfield

Nous avons sous les yeux divers documents très originaux de dames en motocyclettes. Loin de paraître « avancée », l'allure de ces sportives est très élégante et sans excès. La nouvelle Royal Enfield, dont notre sympathique agent Pierre Psalty est le dépositaire pour la France, semble avoir acquis les



favours de nos dames. Il ne s'agit pas, bien entendu, de motos spéciales pour le sexe faible, mais la moto courante, à cadre surbaissé, qui a un tel succès en Angleterre. Nous donnerons d'ici peu une description de la Royal Enfield qui mérite d'être connue davantage en France.

Lorsque nous passons par là

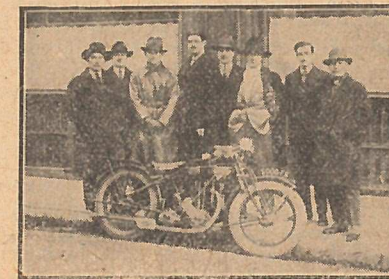
Nous remarquons l'une des plus anciennes maisons de Paris qui est transformée depuis peu : Intensifier la vente dans des conditions avantageuses pour les clients et donner une extension encore plus grande au sport motocycliste, telle est, nous a-t-on assuré, la devise de cette maison.

En effet, le Palais de la Motocyclette vient de renouveler son stock de marchandises ; les marques de motocyclettes neuves ou d'occasion sont actuellement en magasin.

3^e Les échanges de machines et tous les accessoires disponibles qui peut souhaiter un motocycliste sont actuellement en exposition ; aussi, il est très distrayant et très curieux de rendre une visite au 225, boulevard Pereire.

Ventes à des conditions uniques, ventes faites au prix du catalogue sans aucun intérêt, sans aucune assurance et sans supplément ; 1/3 comptant et le soldé en dix traites mensuelles, telles sont les conditions merveilleuses qui sont faites aux jeunes gens.

Quant aux réparations, un atelier de premier ordre auquel est attaché un personnel spécialiste viendra permettre aux possesseurs de machines d'obtenir vite et bien toute modification ou toute réparation imprévue ou urgente. Nous serons heureux de signaler toutes les maisons aussi bien agencées que le Palais de la Motocyclette.



Nos organisations motocyclistes ont décidé d'être actives en 1928. Voici le bureau d'un de nos groupes les plus vivants, le Moto Club du Berry.

Ne confondez pas nos thèses

Récemment, nous disions qu'en cas de panne de flotteur percé, il était aisé de réparer en employant un bouchon de liège. Quelques jeunes ardents, interprétant mal notre texte, se sont imaginés que le liège était tout désigné pour remplacer les flotteurs normaux. Erreur ! n'employez le liège que lorsque vous ne pouvez faire mieux, de même préférez le ferodo au liège pour l'embrayage.

Nous n'en sommes pas partisans

Les journaux, nos lecteurs, de charmant papas nous transmettent quotidiennement les exploits de leurs rejetons qui, à leur dire, sont les plus jeunes automobilistes ou motocyclistes de France, d'Europe, de l'univers. Des photos accompagnent les missives avec prière d'insérer. Et nous refusons. Laissez, chers amis, vos bébés s'amuser avec leurs joujoux. Nous publierons d'ailleurs à ce sujet un document d'un de nos constructeurs connus sur la moto-joujou qui fut les étreintes de son bébé : aucun danger, c'est une petite moto des plus agréables. Quant aux vrais engins, laissez-les à nos jeunes gens pour lesquels nous sommes maintenant partisans d'accepter à la conduite à partir de 14 ans : mais n'exagérons rien.

Le maire de Clécy est un homme sérieux

M. Martin, maire de Clécy (Calvados) est digne d'un éloge, qui a décrété que tout enfant de moins de 5 ans ne doit pas sortir dans les rues à circulation sans être accompagné. Nos félicitations, car au lieu de rechercher les causes d'accidents là où elles ne sont pas, il a compris l'intérêt d'éduquer les mamans et pas sur l'ignorance du Code de leurs bébés. Bravo !

L'armée s'éclaire aussi !

Signalons qu'à la suite de la démonstration de motorisation de l'armée, l'armée a commandé des Gnome et Rhône et des Terrot munis de l'éclairage Maglum : évidemment. Une fois de plus, le choix s'est porté sur l'éclairage le plus simple, le plus sûr et qui peut être mis entre les mains de tout le monde, sans entretien spécial. Bravo pour Maglum.

Une marque qui s'apprête

Parmi ceux de nos agents dont l'activité fut remarquable pendant les Six Jours d'Hiver, il est juste de signaler celui qui lança Boura, jeune ardent que nous faillîmes voir à l'arrivée. Köhler Escoffier a confié ses chances à Bealé, un actif agent parisien : les succès d'Eddoura vont se compléter dans notre région parisienne grâce à Bealé : nous avons dit en effet que Köhler méritait d'être un peu rentré foudroyant. Bealé prépare sa saison : que les meilleurs se tiennent.

Un truc pour les cuirs

M. Lacoste, de Bordeaux, nous adresse cette recette

« Vous avez parlé dans un de vos numéros de l'entretien du cuir... Ce qui, à mon humble avis, donne les meilleurs résultats est le Brecknell, qu'on trouve chez les selliers. Il assouplit le cuir, ne le tache pas et ne risque pas de souiller les choses avec lesquelles il vient en contact, même de suite après son emploi. »

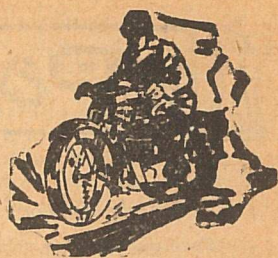
Effectivement, mais nous, motocyclistes, nous sommes si peu en relations avec les selliers que nous remercions notre lecteur de cette nouvelle.



NOS ORGANISATIONS

Les 6 jours d'hiver

(Suite à notre compte rendu des numéros précédents)



Nous dûmes reporter à ce numéro nos conclusions sur les accessoires des machines engagés aux Six Jours d'Hiver. Nous disions qu'enfin les constructeurs avaient compris toute l'importance du problème de l'éclairage sur les motocyclettes; aussi, peu de coureurs étaient partis avec les ridicules lampes de poche des autres années. Toutefois, étant donné la sévérité de la course, il y eut beaucoup de déchets parmi les nombreux systèmes d'éclairage. Une maison s'est affirmée véritablement meilleure et vous le devinez, c'est « Maglum ». Au départ, sur une cinquantaine d'engagés : 50 % étaient équipés par le maintenant célèbre appareil, le restant des partants se partageaient entre des marques d'éclairages. Et parmi ces 50 %, citons les formidables équipes Gnome et Rhône et San Sou Pap, dont on a beaucoup admiré la merveilleuse tenue en course, ainsi que la manière impeccable dont les machines étaient présentées au parc fermé. En outre « Terrot », « Ufilia », « Lucifer », « Claude Delage », « Clément-Gladiator », « Royal-Moto », « Kochler-Escoffier » étaient également équipés à leur satisfaction. Signalons en outre que, dans l'étape de nuit, les trois premiers concurrents arrivés avec près de deux heures d'avance sur leurs horaires, étaient des « Maglumistes ».

L'éclairage électrique sans accumulateurs est une solution rationnelle pour la moto, à condition toutefois que son montage soit étudié sérieusement.

« Maglum » court depuis deux ans et il est le doyen des appareils pour motos. Sa grande expérience dans la matière a permis de mettre au point un ensemble parfait, ne comportant aucun organe délicat et un entraînement mécanique qui vous mettra à

l'abri des ennuis inhérents aux systèmes par frictions ou par courroies.

Durant les Six Jours d'Hiver, nous vîmes une voiture de la Maison Elite qui parcourut les étapes dans des conditions identiques aux coureurs : la popularité de ce véhicule fut vite considérable, car on distribuait à tous les spectateurs de remarquables petits cadeaux, tels des baromètres Elite, permettant au motocycliste de prévoir avant le départ dominical le temps de la journée. Hélas ! ces baromètres trop précis, indiquaient impitoyablement le mauvais temps et plus d'un coureur les maudissait confondant la cause avec l'effet. Plus débrouillards, d'autres spectateurs eurent l'heur de recevoir des pieds à coulisse Elite. Mais ce que nous désirions, c'était une bougie Elite et notre demande fut acceptée : nous avons dit maintes fois l'ennui que, sur une machine poussée, nous rencontrons pour accommoder des bougies à notre moteur : certes, nous savons que s'il nous plaît d'employer des bougies à 80 ou 100 fr., nous aurions satisfaction, mais, il faut cependant reconnaître qu'une telle dépense est incompatible avec les moyens de la majorité d'entre nous et nous n'hésitons pas à dire que c'est grâce à la bougie Elite que les plus grands vainqueurs des Six Jours : Sexé, Andrieux, Dumoulin et d'autres doivent la remarquable régularité qui permit pour Gillet Herstal l'acquisition de la Coupe Rouge.

Et pour nous convaincre de ce préambule, nous montâmes nous-mêmes sur notre engin personnel, à Evreux, une Elite qui nous permit de marcher à une allure folle sans connaître aucun des ratés traditionnels auxquels notre moteur trop délicat a accoutumé de faire depuis toujours : Elite n'est pas cher, c'est une qualité ; Elite a un départ

facile, c'est une autre riche qualité que nous connaissions peu (on le sut au Concours d'éclairage !); Elite a une régularité implacable aux grandes vitesses, et c'est ce qui nous chaut le plus ; et voilà pourquoi nous flattons Elite qui a les qualités des bougies très chères sans en avoir le prix.

En vue des difficiles performances qu'ont à accomplir leurs coureurs, les constructeurs motocyclistes avisés mettent à profit cet axiome : « Un bon carburateur facilite le travail du meilleur moteur ». Dans les récents Six Jours d'Hiver, New-Motorcycle équipa ses machines avec carburateur J. G. (Gurtner).

Résultat : Debaisieux, 1^{er} ex-aequo en catégorie 500 cmc. et médaille d'or ; tandis que Dubois, en catégorie 250 cmc., enlève la médaille de vermeil.

D'autre part, la Coupe Bleue fut conquise par Chéret et Stern, tous deux équipés avec le même carburateur qu'ils ne démontrèrent pas une seule fois au cours de l'épreuve.

Boura prétend que le casque est très utile, surtout lorsque l'on fait un « soleil » près d'Orléans par suite de bris de roue arrière dans l'un des traditionnels trous des routes châteaudois. Où est sa référence sportive ? Où, mais dans le fait même que Boura s'était engagé comme amateur avec sa machine personnelle et, sur notre poussée, il avait décidé de se sacrer professionnel avec l'aide de Béalé. Il est parti sans reviser sa machine et faillit arriver : son cran, la valeur de sa machine sont en dehors de toute critique : la fatalité qui a englouti William, Clech, Daniel, Naas et Rousselet, l'a également atteint. C'est dommage car Kochler-Escoffier a trouvé, par hasard, un jeune qui fit brillante publicité pour sa marque et nous le verrions avec plaisir dans une prochaine épreuve.

Collections de Catalogues

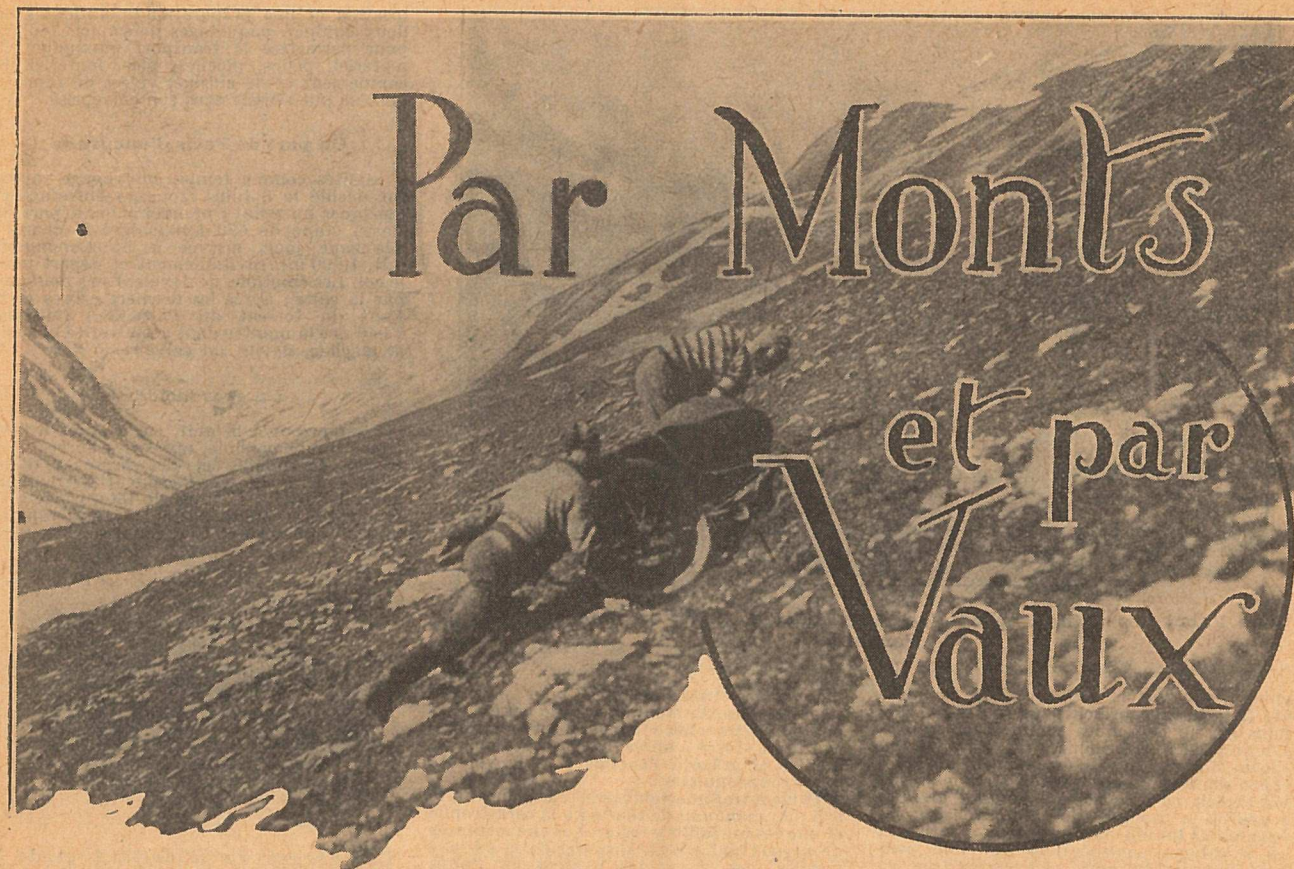
Je me trouvais, il y a quelque temps, chez un ami motocycliste convaincu et qui pratique la moto depuis les premières années de ce siècle. Esprit sérieux et méthodique, il conserve et classe tout, depuis les portraits de famille jusqu'aux catalogues de motos. L'autre soir, nous avons passé de bien agréables moments à les feuilleter. Nous



pouvions ainsi revivre toute l'histoire de la motocyclette et y greffer nos propres souvenirs. C'était le vieux tri qu'il fallait aider si énergiquement dans les côtes, et qui vous remerciait en vous envoyant dans le fossé au premier virage ; la Werrier avec moteur à la fourche avant ; la voiturette Bollée avec le passager tampon ; la petite Clément à moteur Buchet, et toutes les aventures qui nous étaient survenues avec ces engins revenaient à notre esprit. Ce n'était pas une petite affaire que d'aller à Versailles. Puis, d'autres catalogues nous montraient une étape nouvelle : le moteur plus puissant était placé en avant du pédalier, mais les cadres hauts, le pédalier, la selle, les petits pneus, les freins, que tout cela aujourd'hui nous semble bizarre ! Mais tout cela se modifie. Les cadres s'abaissent, la fourche élastique paraît, et ce sont enfin de petites machines pratiques, celles du quart et du tiers de litre. La magnéto élimine l'accumulateur, la soupape commandée remplace la soupape automa-

tique. Et nous rappelions les longs voyages enfin possibles, les courses, le Tour de France. Et pourtant, que ces motos nous paraissent laides, mal proportionnées, peu solides ! Les motos anglaises font leur apparition sur notre marché et les motos américaines également. Elles nous semblent de véritables voitures sur deux roues, avec leurs gros pneus, leurs marchepieds et leur changement de vitesse. Nous retrouvons une photo du premier Morgan qui, en 1913, disputa le Grand Prix des sidecars. Et ces premiers sidecars, qu'ils semblent étranges ! Puis voici l'après-guerre, et notre cœur se serre à l'idée de toutes ces créations du Salon de 1919. Que d'idées neuves dignes de vivre et qui ont disparu ! Et tous ces vélomoteurs avec leurs moteurs microscopiques, leurs lignes grêles, leurs pneus minuscules ! *Moto Revue* prédisait, dès cette époque, leur évolution vers la moto légère. Puis c'est, après cette ère de tâtonnements, une période de transformation progressive vers la machine trapue, robuste, confortable. Et de tous ces cyclecars innombrables, combien peu ont survécu !

C'est vraiment une belle, une émouvante histoire qu'on revit grâce aux vieux catalogues. Et le jeune potache, collectionneur de catalogues, mais non acheteur de machines, quand dans une dizaine d'années il sillonnera les routes qui seront peut-être devenues bonnes, sur sa supersport 1937, éprouvera sans doute, en feuilletant la collection des catalogues glanée au Salon 1927, la même impression que nous devant les pauvres vieux prospectus tout jaunis d'il y a vingt-cinq ans.



Le tourisme en montagne étant d'actualité, nous donnons ci-dessous les parties principales d'un voyage patronné par le *Journal de Barcelonnette*, qu'un de nos abonnés de la région nous a fait parvenir il y a quelque temps. Cette relation du passage d'un col difficile en haute montagne intéressera vivement nos lecteurs.

En partant de la Condamine

Trois hardis conducteurs.

Dans notre vallée si pittoresque, aux excursions si agréables, il est un col que les nombreux touristes automobiles de passage, et même les habitants de notre région, considèrent, à juste titre, comme particulièrement difficile, même infranchissable en auto : c'est le col du Parpaillon (altitude 2.650 mètres) faisant communiquer la vallée de l'Ubaye avec celle de la Durance.

La route qui conduit à ce col-chemin stratégique — part de la Condamine pour aboutir à Embrun. Par des lacets nombreux, d'où l'on découvre de magnifiques points de vue, elle traverse le pittoresque village de Saint-Anne, premier et dernier avant le tunnel. Elle se continue à travers des forêts de sapins, franchit le pont du Bérard, longe les gorges profondes du Parpaillon qu'elle traverse pour atteindre la cabane des bergers.

A partir de cet endroit, la route pénètre dans une région désolée d'une sauvage splendeur et par de nouveaux lacets, cotoyant le précipice, se hisse jusqu'au col.

Cette route difficile, avec ses virages en épingle à cheveux et ses rampes impressionnantes (qui approchent parfois 19 %) était, en septembre, particulièrement mauvaise, par suite de fortes pluies et de chutes de neige. A 150 mètres du tunnel, la couche de neige dépassait 15 centimètres.

En sidecar et en cyclecar...

Le 18 septembre une excursion fut organisée par un groupe de nos lecteurs se proposant de franchir ce col en auto et était composée de

deux automobilistes parisiens pilotant, l'un un sidecar, l'autre un cyclecar et de M. Bonnet, propriétaire de l'hôtel du Commerce, au volant de sa grosse voiture Renault.

Le départ s'effectua à 9 h. 30 de la Condamine, au milieu des encouragements des très nombreux spectateurs qui suivirent des yeux la caravane jusqu'au dernier tournant de Saint-Anne. Les premières difficultés commencèrent dans les lacets assez durs à la sortie de la Condamine, puis le voyage continua sans histoire jusqu'à Saint-Anne. A ce moment, nouvelles difficultés dues à la pluie, dont nous avons parlé plus haut, qui avait mis la route en piteux état. Les conducteurs furent aux prises dans la partie boisée, avec les ornières profondes, la boue glissante, les éboulis, sans oublier le pourcentage de la rampe.

A coups de pics, pour passer...

Ce mauvais passage franchi, la route devint meilleure jusqu'à la cabane des bergers. Aussitôt après les ennuis recommencèrent sous la forme de gros éboulis qu'il fallut par endroits déblayer à la pioche et à la pelle. Conducteurs et passagers rivalisèrent d'ardeur et il fut bientôt possible de continuer.

A quelques centaines de mètres de la cabane, la route devint très étroite, éboulée en partie et par de brusques virages superposés atteint une altitude élevée, toujours à pic sur le précipice.

C'est à cet endroit que l'audace des conducteurs prenant les virages en plusieurs fois, sous la menace d'affaissement de la route, fut particulièrement remarquable. Cependant tous les obstacles n'étaient pas vaincus, il restait la neige.

Devant le danger de l'entreprise, conducteurs et passagers hésitèrent, mais le col était trop près et la vue du tunnel redonna de l'ardeur à tous.

La pelle et la pioche entrèrent de nouveau en action, les roues furent encordées, tout le monde s'employa et, avec des dérapages

impressionnants, les voitures atteignirent l'entrée du tunnel, dans un admirable paysage neigeux.

De beaux clichés pour... « Moto Revue »

Quelques minutes de repos dans l'admiration des pics environnants, prise de nombreux clichés et reconnaissance du tunnel, lequel à première vue, ne paraît pas présenter d'obstacles sérieux, sinon une couche de glace vers le premier tiers ; il fut aussitôt abordé. Quelques glissades, quelques émotions et tout le monde fut à la sortie de cette véritable glacière.

Un brouillard épais montait de l'enfer de Crévoux ; conducteurs et passagers se trouvèrent dans une ombre dense qui les fit songer aux régions nordiques. Bien que le panorama fut caché, quelques vues curieuses furent prises. Le temps se gâtant, on décida de déjeuner à Crévoux. Après de minutieuses précautions prises pour la descente sur la neige, les premières cabanes de Couvriez furent atteintes. Là, le ciel devint plus clair et permit de terminer, sans incidents sérieux, cette belle excursion au village de Crévoux, où, à 14 heures, les intrépides touristes firent le plus grand honneur au frugal mais réconfortant déjeuner que leur servit l'accueillant cafetier, M. Pascal.

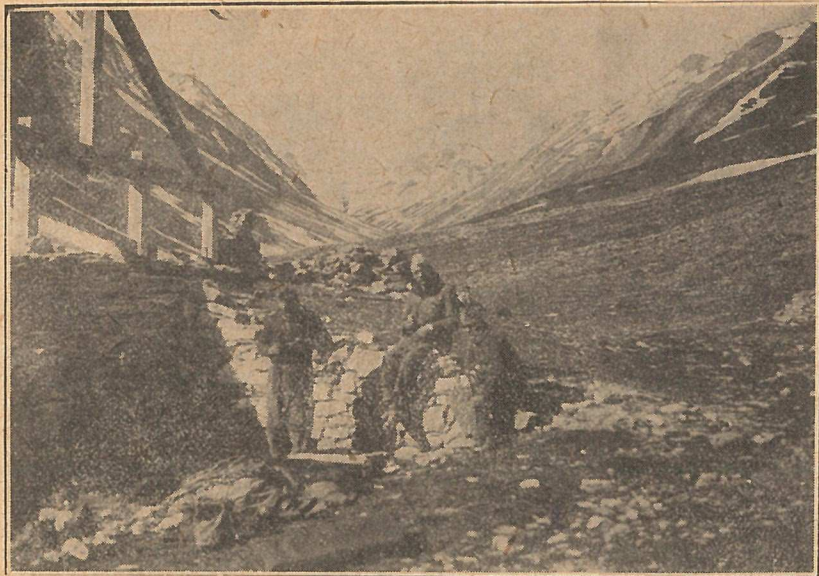
« Moto Revue » a interviewé...

Nous sommes donc allés interviewer les automobilistes parisiens qui étaient de l'excursion, les frères Dalbiac, spécialistes bien connus des pièces détachées pour motos des stocks de l'armée.

...Vu collections photos superbes... détails impressionnants... quelques lignes pour nos lecteurs.

Ce qu'en pensent les frères Dalbiac

Vieux pratiquants de la route de montagne, nos excursions et nos passages avec les ma-



Sous l'abri des ruines, après l'accident de juin 1927 : au fond, la vallée de Parpaillon

chines, quelquefois difficiles, ont toujours été faits jusqu'à présent, sur routes ou chemins classés et donnés comme carrossables. L'admirable performance de Bernard au Pic du Midi nous a valu évidemment quelques essais d'altitude assez fantaisistes, mais son bel exploit aura eu aussi l'avantage de faire connaître à nombre de motocyclistes, les possibilités insoupçonnées de leur monture et les avantages considérables que l'on peut tirer d'une bonne moto pour le tourisme en montagne.

Avant les sommets, il y a nombre d'excursions magnifiques et variées à faire dans les vallées et même pour les amateurs d'altitude, il n'est pas forcément indigne de s'attaquer aux aiguilles et aux glaciers par des sentiers en escalier.

Les routes qui passent 2.000 mètres sont nombreuses dans les Alpes et jusqu'à celle du Galibier (2.556 m.), elles sont accessibles à tous pendant la belle saison, sans précautions spéciales. Il est utile d'insister pour que ces routes soient de plus en plus pratiquées dans la saison d'été et lorsqu'elles ont été « déclarées ouvertes » par le Service des Ponts et Chaussées. S'y aventurer trop tôt ou trop tard expose à de grosses difficultés et aussi à de gros risques.

Faisons donc de la montagne

Contrairement à ce que l'on croit généralement, la route du Galibier n'est pas la route carrossable la plus haute de France et il est nécessaire à ce sujet de préciser que l'altitude que l'on donne est souvent inexacte. L'arête finale du Col est à 2.653 mètres au-dessus du niveau de la mer et la cote maximum de la route, qui passe en tunnel, n'est que de 2.556 mètres. Sans parler de certains chemins stratégiques qui approchent la hauteur de l'observatoire du Pic du Midi, le VO-GC30, de la Condamine à Embrun, par le col du Parpaillon, atteint la cote de 2.650 mètres, dans une nature sauvage et primitive, la plus âpre que l'on puisse trouver.

Le Parpaillon avait été envisagé à la suite d'un article très documenté de M. Henri Petit, dans la *Vie Automobile*. M. Petit, après une montée assez difficile et cinq heures passées dans le tunnel n'avait pu le franchir, le sol étant recouvert d'une épaisse couche de glace.

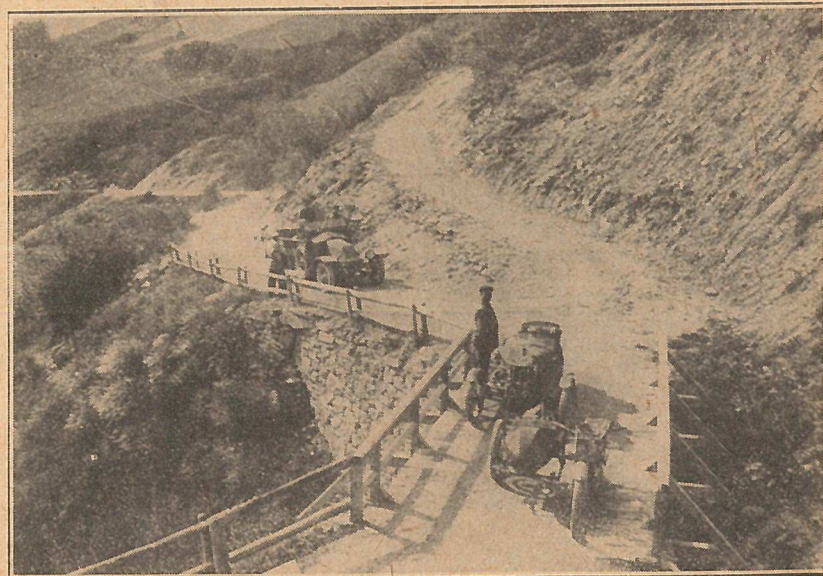
C'est le passage de ce col dans des conditions locales mauvaises, que relate le *Journal de Barcelonnette*.

La saison était trop avancée et, à cette époque, une période de quelques jours de mauvais temps pouvait, à cette altitude,

bloquer les trois machines pour plusieurs semaines dans la montagne. Si le col du Parpaillon fut franchi ce jour-là, à fin septembre, ce fut en « force », après des passages mouvementés et grâce à l'énergie et à la volonté des excursionnistes.

Par contre, une tentative précédente faite le 5 juin manquait de tourner à la catastrophe et une équipe faillit y rester. Les circonstances ne permettant pas de disposer de la période propice, ces excursions avaient été faites aux époques extrêmes et connurent de ce fait les pires difficultés, qu'il n'est pas recommandé de rechercher. Ce doit être un enseignement pour les touristes en haute montagne ; il faut choisir de préférence juillet et août, pendant lesquels ces routes sont alors relativement faciles et partir de très bonne heure.

Pour illustrer ce qui précède, et à titre d'exemple, la première excursion composée d'un sidecar et d'un cyclecar, après une orga-



Le col du Parpaillon : la route grimpe de la Condamine vers Sainte-Anne

nisation et une préparation minutieuses de deux équipes, paquetages personnels réduits pour permettre le transport maximum de matériel, pelles, pioches, pics, matériel de campement et de cuisine, vivres de réserve, etc., ne put réussir dans son entreprise.

On part de Paris d'une traite

Limités comme temps, un voyage rapide fut décidé le 6 juin. Hommes entraînés et machines au point ; premier jour, départ de Paris, étape de 650 km malgré la charge ; deuxième jour, arrivée à La Condamine (alt. 1.300 m), ravitaillement et départ pour le col. Les émotions ne devaient pas manquer par la suite ; après les derniers arbres et le Pont du torrent du Parpaillon (altitude 2.040 m.) la montée dans cette vallée blanche et glaciale, devint un calvaire.

Un gros incident

C'est presque à la nuit, en arrivant à l'extrême limite possible, après des heures d'un travail formidable et des passages d'une audace incroyable que l'accident arriva. A un endroit difficile, l'équipe de tête, isolée à ce moment-là, voulut passer un gué rapide : glissade, tonneau et tout sauta dans le vide ;



Les gorges du Bachelard et de la Malunée

La deuxième équipe, assez loin derrière, n'avait rien vu. Ce n'est qu'au dernier tournant que, brutalement lui apparut le désastre. Moto et side gisaient écrasés à plus de cent mètres dans le fond, entraînant dans la chute les frères des deux équipiers suivants. Instant tragique dans la demi-obscurité de cette solitude glacée.

Mais on se débrouilla...

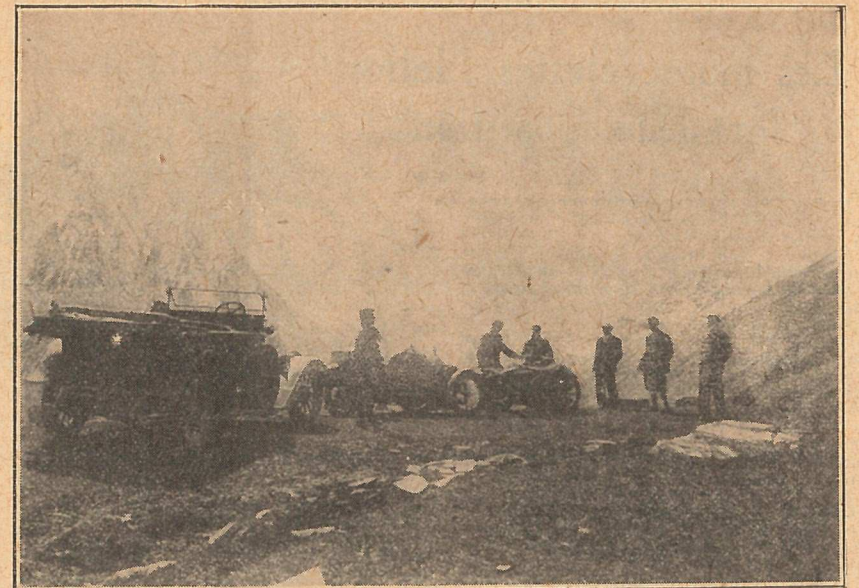
Par un heureux hasard, les hommes qui avaient culbuté et roulé avec la machine n'avaient pas été écrasés et si les blessures et contusions étaient multiples et douloureuses il n'y eut pas de complications. La nuit tombant rapidement il fut nécessaire d'agir vite pour l'organisation du campement, le froid à cette époque de l'année et à cette altitude ne pardonnant pas. A l'aube, après avoir supporté les rigueurs nocturnes de la température, les héros de cette aventure s'organisèrent pour le sauvetage du matériel.

Après un travail acharné et plus de 27 heures dans la montagne, le chemin refait en sens inverse, la petite caravane durement éprouvée rentra à la nuit à La Condamine avec tout son matériel qu'elle avait sorti du ravin.

Le motocycliste aime les émotions un peu fortes

Pour les admirateurs de belles campagnes, de rivières tranquilles, de nature calme et reposante, le Parpaillon ne laissera qu'une sensation de vertige, d'angoisse mais aussi d'admiration. Quant aux sportifs qui aiment les impressions fortes et pour qui la difficulté vaincue est toujours une satisfaction, n'hésitez pas ; passez le col du Parpaillon.

La région est magnifique, les excursions y sont nombreuses et faciles et pour les amateurs d'edelweiss, c'est un endroit privilégié et il est rare d'en trouver d'aussi accessibles à tous. Vous trouverez dans l'admirable vallée de l'Ubaye, chez M. Bonnet, propriétaire de l'hôtel du Commerce à La Condamine, l'accueil le plus aimable, une excellente table, un séjour agréable et des conditions si rares aujourd'hui, qui font que nous recommandons cette « bonne maison » aux camarades de la route.



Une belle plateforme à 2.450 mètres invite à la halte sur le chemin du Parpaillon dont on distingue à droite le petit col. En second plan le sommet de Sonaille et le Grand Bérard

Le Rallye des Étudiants a lieu le 19 Février

A la suite de la réunion constitutive du 2 février 1928, le M. C. Scolaires a discuté sa participation au Rallye des Étudiants. Le rallye des étudiants est organisé par *L'Echo des Sports*, avec le concours de *Moto Revue*. Un certain nombre de scolaires ont décidé d'y participer ; des conditions particulières ont été accordées à cette occasion aux membres du M. C. S. qui viendront à ce rallye : pour adhésions, s'adresser au Secrétariat de *Moto Revue*.

Un gros succès

Le classique Rallye des Étudiants a lieu le 19 février prochain.

Disputé la première année sur le parcours Paris-Lisieux, l'année suivante entre Paris et l'Isle-Adam par Compiègne, il se déroule, cette fois, sur le parcours Versailles, Houdan, Rambouillet, Dourdan, Etampes, La Ferté, Alais et Arpajon, soit un total de 141 kilomètres.

Ce rallye, réservé à la jeunesse de nos facultés et grandes écoles et pour la première fois aux anciens étudiants, mais pour ceux-ci une limite d'âge — 25 ans — entrera en vigueur, semble vouloir dépasser le succès de ses devanciers.

Les engagements doivent être adressés à notre confrère Maurice Henry, directeur de l'épreuve, à *L'Echo des Sports*, 13, faubourg Montmartre, à Paris, auprès duquel on peut également se procurer tous renseignements, à l'exception des membres du M. C. Scolaires qui s'adresseront à *Moto Revue*.

Ajoutons, enfin, que de nombreux prix viendront récompenser l'ardeur des étudiants automobilistes et motocyclistes.

Un prix spécial pour le premier des motocyclistes faisant partie du M. C. Scolaires a été offert par les frères Y. et G. Ledoux-Lebard et consiste en une pièce d'orfèvrerie en vermeil. Nous remercions vivement le premier donateur du M. C. Scolaires.

Adhrez au M. C. Scolaires

Ceux des étudiants, désirant participer au « Rallye des Étudiants » et profiter des conditions exceptionnelles accordées, pourront

s'inscrire à nos bureaux simultanément au M. C. des Scolaires et au Rallye des Étudiants.

D'accord avec les organisateurs du Rallye des Étudiants nous prenons dès aujourd'hui les engagements spéciaux pour les M. C. Scolaires. Ces engagements seront exceptionnellement de 20 francs au lieu de 50 francs.

Pour répondre au désir de nos jeunes gens une Coupe spéciale a été réservée au motocycliste premier du classement général.

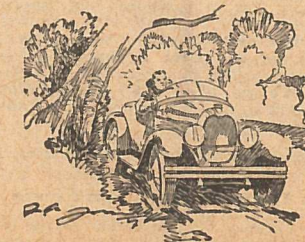
Le déjeuner, présidé par M. Dalmier, ancien sous-secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts, est du prix de 30 francs. Nous attirons l'attention des participants sur le fait qu'ils n'ont aucune crainte ni aucun souci à avoir sur leur tenue, un peu particulière si les conditions atmosphériques entraînent en lutte contre eux ; il s'agit d'un repas amical et non d'une réunion mondaine.

Jugez-en : Hors-d'œuvre variés, Dame de Turbot sauce Dieppoise, Poularde sauce Marengo, Haricots chevrillers (d'authentiques Arpajon !), Filet de bœuf charollais rôti cresson, Salade, Fromages variés, Ananas au marasquin, Moka, Fruits variés, Café, etc...

Les prix seront distribués aussitôt le dessert :

La liste des Prix

Coupe de l'A. C. I. F. ; 2 trench coat (Loden français) ; dix abonnements à *L'Actualité Automobile* ; 6 jeux de bougies Gilardoni ; un service fumeur vermeil du docteur Ledoux-Lebard (motos) ; la médaille d'or de l'A. C. I. F. ; la médaille d'or du M. C. F. ; de nombreux objets d'art...



Un objet d'art offert par la Municipalité d'Arpajon.

Un objet d'art offert par le Syndicat d'Initiative d'Arpajon.

Une paire d'amortisseurs Houdaille.

Une régence Hutchinson.

Un cours de culture physique de trois mois, offert par les Ecoles du professeur Desbonnet.

Six équipements de Rustines.

Un « Petit Pyrène ».

Un équipement de gaines métalliques Téalémit.

Trois filtres purificateurs d'essence Blackman munis du produit Gesel.

Deux trompes offertes par Mestre et Blatgé.

Une pompe, même donateur.

Une pendulette offerte par la Maison Michelin.

Une paire d'amortisseurs Excelsior A. F. A.

Un appareil Repson offert par les Etablissements Repuseau.

Une raquette de tennis offerte par *L'Echo des Sports*.

Un jeu d'amortisseurs Mamet, même donateur.

Un volant Bertfort's, même donateur.

Six bidons d'huile Ilo, même donateur.

Un portefeuille offert par les huiles Yacco.

Une pendulette offerte par les pneumatiques Dunlop.

Une coupe offerte par M. Versigny.

Trois rasoirs Gillette.

Quatre casquettes Sools.

Un portefeuille offert par le Bon Marché.

Un bon de 120 francs offert par Saint-Didier.

Six demi-bouteilles de quinquina Du-

bonnet.

Un prix d'une valeur de 100 francs offert par la Belle Jardinière.

Une médaille offerte par l'Amer Picon.

... et ce n'est pas terminé...

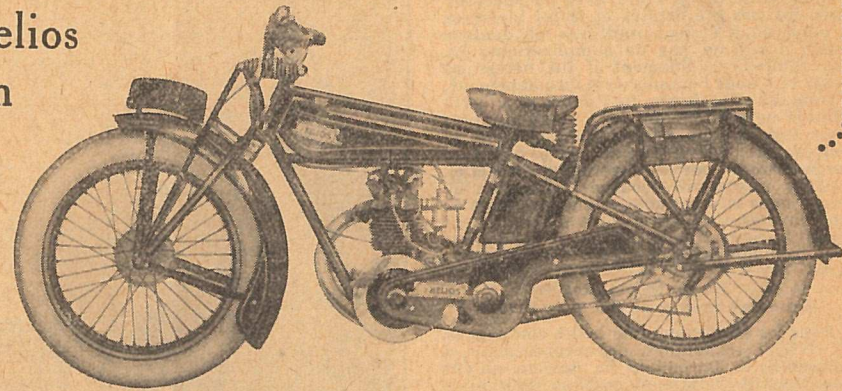
Les motocyclettes Helios font leur apparition

Helios... ? Une marque de motocyclettes qui s'éveille dès ce début de 1928. Une marque étudiée et sérieuse qui est désormais appelée à faire parler d'elle journalièrement dans le monde motocycliste.

Depuis plusieurs années, cette Maison étudiait la possibilité de satisfaire à toutes les exigences de la clientèle et d'ores et déjà elle présente au choix des acheteurs plus de dix types de machines bien au point, allant de la petite 175 cmc. à la grosse et puissante 500 cmc., avec les prix les plus réduits, sans toutefois nuire en rien au montage et au fini de chacune d'elles. Cette gamme si complète de modèles bien distincts, inégalée à ce jour, permet à l'agent d'offrir en toute sécurité le type approprié à chacun de ses clients, étant certain à l'avance de pouvoir satisfaire les plus difficiles.

Plusieurs constructeurs se sont, en outre, appliqués à faire de la motocyclette « ancienne » une motocyclette « moderne », en tentant d'y apporter un peu du confort de la voiture ; peine qui sera difficilement récompensée car, malgré tout, on se heurte à un engin à 2 roues et sur lequel, malheureusement, il n'est guère facile d'adapter une « carrosserie » confortable satisfaisant à tous les « desiderata » du monde motocycliste.

Les fabricants de pneumatiques, de moteurs, de boîtes de vitesses, de selles, etc.,



ne nous ont peut-être pas encore montré tout leur savoir, mais néanmoins, ils sont tous arrivés à un point de fabrication tel que résistance, confort et sécurité semblent s'associer au plaisir de la motocyclette pour la plus grande joie des amateurs de grand air et de vitesse.

Les organes principaux sur lesquels doit être portée tout d'abord l'attention, sont : le moteur, la boîte de vitesses et le cadre. Les moteurs et les boîtes employés sur les motocyclettes « Hélios » sont choisis parmi les marques les plus réputées et les plus sérieuses. Les cadres, entièrement fabriqués dans les ateliers de cette Maison, sont exécutés avec le plus grand soin par des ouvriers spécialisés et avec des matières de premier choix ; ils sont entièrement soudés à l'autogène, même

sur les modèles ordinaires et procurent ainsi toute sécurité au motocycliste, malgré les plus grandes vitesses. Les porte-bagages sont tous spécialement étudiés pour le tansad et seuls en sont démunis les types sport ; les garde-boue très enveloppants assurent la propreté de la machine et du conducteur lui-même ; une fourche spéciale, brevetée est montée sur les modèles ordinaires et donne une souplesse remarquable à la direction ; quant aux modèles plus lourds, ils sont munis d'une fourche à parallélogramme et quelques-uns sont même équipés à leur sortie de l'usine de 2 amortisseurs et de 1 frein de direction, complétant ainsi avantageusement leur présentation et le confort si recherché avec l'état actuel des routes ; le confort de la plupart des machines est encore augmenté par l'emploi de pneus ballons à tringles Dunlop sur jantes base creuse.

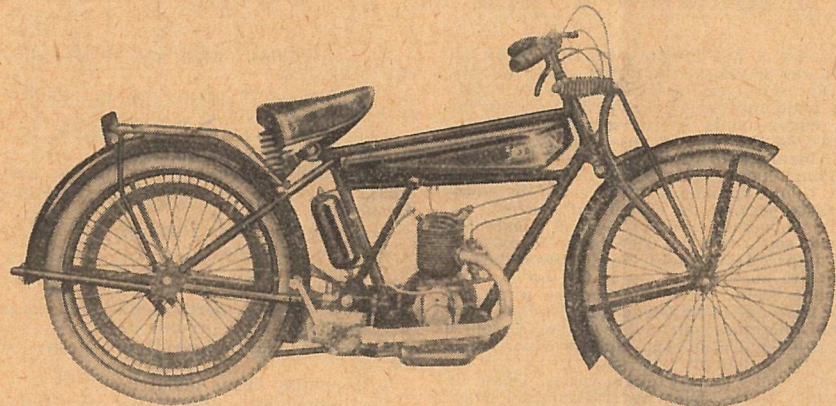
En un mot, comme on peut le voir, rien n'a été négligé sur ces merveilleuses machines et nous sommes certains que chaque motocyclette « Hélios » est capable de répondre aux exigences d'un motocycliste raisonnable et avisé.

Il a raison, l'excellent Liaudois

... qui nous écrit ce poulet :

M'intéressant au « Petit Doigt » et aux petites cylindrées, je serai reconnaissant à votre « Petit doigt » de me faire savoir si le fameux record en 100 cmc. de Gometz-le-Châtel 1923, battu en 1927 par Faure, est bien établi sur les mêmes bases : départ arrêté ou lancé.

Nous reconnaissons en effet que le règlement 1923 portait cette annotation sérieuse : « une modification importante a été apportée à la course ; le départ, cette année, sera donné arrêté ». Comme quoi, les recordmen futurs doivent ne se glorifier qu'à bon escient.



Hélios vue du côté échappement

Un peu de tout

Nous avons accepté, dans l'intérêt de tous

Nos lecteurs n'ont pas oublié l'effet considérable produit par l'annonce d'une sensationnelle découverte faite par M. Van Deth, au sujet d'une gomme spéciale qui annihilerait tous les effets de dérapage en auto ou en moto. Notre confrère L'Auto a publié, en son temps, une étude serrée à ce sujet. Nous-mêmes, en deux entrefilets récents, avons émis l'intérêt considérable possible.

Légerement ironique aussi, notre rédacteur a soulevé un doute à ce sujet : le défi est crânement relevé par M. Van Deth qui consent à subir l'essai sur une moto : en conséquence, nous allons tenter l'expérience sur des pneus Dunlop de 27 x 4 auxquels seront adaptés des bandes de roulement de gomme V. D. ; ces essais seront faits spécialement sur route boueuse, et sur les rues asphaltées et bombées de la capitale. A cet effet, les freins seront réglés au blocage absolu pour juger du résultat strictement pratique : et si la conclusion est probante... nous en recauserons.

Ce que coûte le permis rose

La loi des finances subordonne la délivrance des originaux et duplicata de permis de conduire (carte rose) et de récépissé de mise en circulation (carte grise) au versement préalable d'un droit de 20 francs au profit du Trésor. Ces dispositions sont applicables à partir du 2 mai 1926. Aucune demande de cette nature ne sera recevable, si elle n'est accompagnée de la justification du versement en question. Ce qui porte à 85 francs, plus 4 francs de timbre, le permis de conduire.

Le Pompier du Moulin Rouge

Il est curieux de constater que la motocyclette entre décidément dans nos mœurs

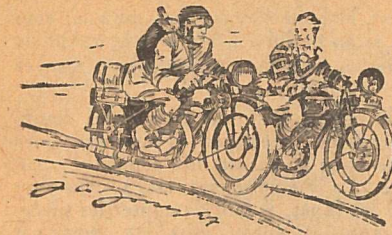
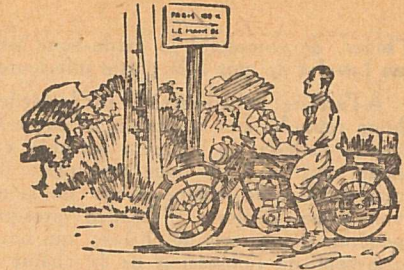
françaises et dans toutes les classes de la société sous toutes ses formes. A l'Eldorado, de Paris, nous apprenons qu'une nouvelle pièce est à l'étude qui fera bientôt fureur : Le Pompier du Moulin Rouge. Et nous verrons un véritable sidecar René Gillet, type pompier de Paris et équipé avec une moto-pompe Delahaye, telle que nous l'avons vue dans les récentes et retentissantes démonstrations. Pendant tout le second acte, cet engin figurera sur la scène qui se passe dans une caserne de pompiers de la Ville de Paris.

Est-ce une nouveauté au théâtre ? Non, nous ne le croyons pas, car il nous revient que l'an dernier, au Théâtre de Paris, nous avons pu signaler que les bruits de coulisses dans La Garçonne et Tu m'épouserai, étaient admirablement rendus par... une moto René Gillet.

Pourvu que le pompier de service ne quitte pas son poste pour rejoindre sa caserne ! Et puis, ...le théâtre sera bien protégé, ce nous semble

La moto l'hiver

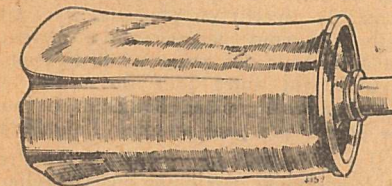
Les motos des uns qui roulent perpétuellement sont toujours propres ; celles des autres, les dominicains, sont des engins crottés comme des barbeta : Qui a raison ?



Nous avons, dans un précédent article, examiné les moyens que le motocycliste avait de se protéger contre les intempéries et les vêtements spéciaux qui lui permettaient d'affronter le vent, la pluie et le froid. Occupons-nous maintenant de la machine.



La moto est, reconnaissons-le, plutôt conçue pour le beau temps, mais nous sommes persuadés que nous nous achèterons de plus en plus vers une moto d'un entretien aussi simple que la voiture. Celle-ci peut rapidement, avec quelques seaux d'eau ou le jet d'une lance, être remise extérieurement en état. Tous les organes moteurs, toute sa transmission, tout son équipement électrique sont abrités et ne réclament pas plus de soin après une étape sous la pluie que par beau temps. Et quand on a roulé toute la journée dans la boue, on peut se dispenser de nettoyer sa voiture puisque les organes essentiels sont protégés par des carters étanches et fonctionnant dans l'huile ou dans la graisse. Nous en sommes encore bien loin pour nos motos. Mais il ne faut pas exagérer cependant et le nettoyage d'une moto peut être effectué assez rapidement. On peut, d'autre part, garantir partiellement les organes. D'autres accessoires peuvent être montés sur la machine pour protéger le motocycliste.

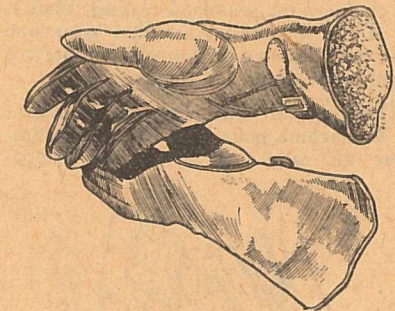


Accessoires de protection pour le motocycliste

Alors qu'il est relativement aisé de se garantir la poitrine et le ventre, on aura aisément froid à la figure, aux mains et aux pieds

Quand on est cinglé pendant des heures par une pluie glacée, on envie l'automobiliste qui, même dans une voiture découverte est protégé par son pare-brise. Or, il y a des pare-brise qui peuvent se monter sur le guidon. Nous ne dirons pas qu'ils sont très, très décoratifs, mais ils sont certainement confortables. Malgré leur apparence ils sont légers et s'ils offrent une certaine résistance au vent qui souffle de face, ils ne donnent guère prise à un vent latéral. Ils ne gênent pas non plus la vision car on regarde par-dessus ; la zone de protection d'un pare-brise est plus large que sa surface même. Les pare-brise sont munis d'un tablier et leur efficacité n'est pas douteuse. Ils sont en celluloid et en cas de chute ne risquent pas de blesser. Si même les montants étaient faussés, il serait aisé de les redresser. Ils n'affectent en rien la stabilité de la machine, même en solo.

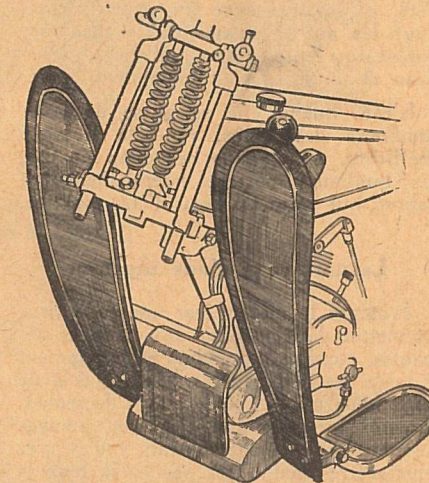
Les mains seront bien mieux protégées



permettent non seulement d'avoir chaud mais de rester propre.

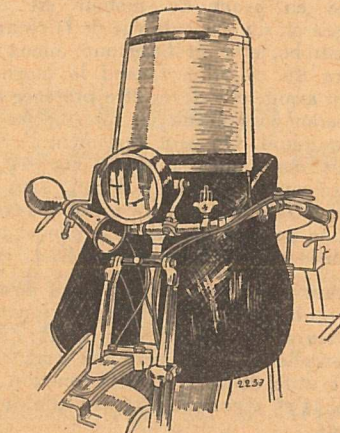
Protection de la machine

La mode est actuellement aux très gros pneus dont le confort justifie pleinement l'adoption, mais les gros pneus forment ventouse et projettent beaucoup de boue. Il faut donc des garde-boue qui soient capables d'empêcher les projections, et cela est beaucoup plus difficile pour l'avant que pour l'arrière. Le garde-boue doit être très large et même déborder sur la fourche. Il doit être



par des cônes protecteurs en cuir ou en simili cuir que par les gants les plus coûteux. On peut alors se contenter de gants plus légers et plus souples, qui permettent de manipuler plus aisément les manettes. Les poignées tournantes sont d'ailleurs plus pratiques en hiver, car souvent on a les doigts engourdis par le poids et on sent à peine les manettes.

Pour les jambes, rien ne vaut les protège-jambes ; et, d'ailleurs, on peut constater que presque toutes les machines qui roulent l'hiver en sont munies. Cela est absolument justifié. Contrairement à ce qu'on pourrait croire les écrans ne gênent nullement le refroidissement du moteur. Quant à la résistance à l'air, elle est négligeable, et fût-elle appréciable, il vaut mieux sacrifier un ou deux kilo-



prolongé sur l'avant assez loin pour que la boue ne puisse s'échapper et être rejetée par le vent sur le motocycliste. Dans les meilleurs types de garde-boue, des rigoles latérales permettent à la boue de s'écouler vers le bas. Elles renforcent, d'ailleurs, le garde-boue. On fera bien,

l'hiver, de compléter le garde-boue par un bavolet de cuir à la partie inférieure.

A l'arrière, la boue arrêtée par le garde-boue retombe sur la chaîne, et on protégera celle-ci de manière sensible en fixant sur le garde-boue une pièce de cuir derrière la chaîne. Nous ne pouvons que déplorer l'absence presque générale des carters de chaînes, qui nous délivrent de l'obsession de la chaîne à démonter, à nettoyer, à graisser. Les protège-chaînes protègent plutôt nos pantalons et nos chaussures que la chaîne elle-même. Ou bien nous devons en venir aux engrenages sous carter, ou bien nous devons enclore la chaîne, même si cela doit augmenter légèrement le prix de la machine. Assurément, un carter de chaîne n'est pas aisé à réaliser, mais il est d'une incontestable utilité pour une machine destinée à fournir un service régulier par tous les temps.

Il n'y a, pour ainsi dire, pas un organe de la machine pour lequel l'eau ne constitue un danger. C'est surtout l'appa-

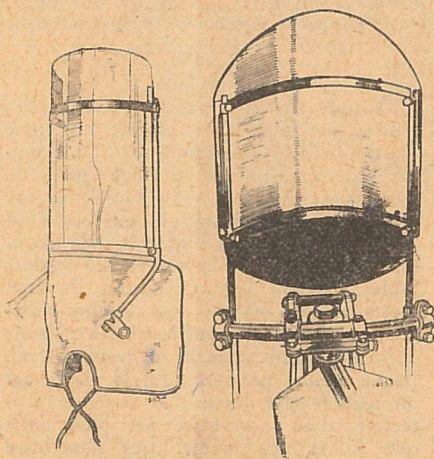


reillage électrique qui est fragile sous ce rapport. La magnéto, quand elle est placée en avant du moteur est très exposée et, du point de vue de la sécurité de marche, elle est beaucoup mieux en arrière du cylindre. Quand la magnéto est en avant, elle devra être protégée par un écran en cuir ou en tôle d'acier ou d'aluminium. On peut également l'envelopper dans une gaine de cuir ou de caoutchouc ou même, à défaut, dans un sac à éponge, où on aura percé des trous pour le passage des fils. La bougie sera protégée par un capuchon spécial.

Beaucoup de pratiquants usent de cire pour obturer les points de jonction extérieurs, tels que l'arrivée du fil : l'idée est excellente. Dans certaines magnétos, il est utile de vérifier cette jonction car l'eau s'y accumule causant de réels ennuis.

Le moteur lui-même, si le garde-boue est efficace, recevra peu de boue. Dans le cas où le carburateur est bas, comme sur les deux temps, on fera un écran en tôle d'aluminium qui empêchera eau et boue d'être projetées dans la prise d'air. Les gaines seront fréquemment

graissées intérieurement selon un des procédés indiqués dans d'autres articles. Servez-vous pour ce graissage d'huile épaisse préalablement chauffée. De temps à autre on frottera le moteur avec une



brosse trempée dans du pétrole et on le passera à la pâte à fourneau.

Les nickels actuels résistent assez mal à l'humidité. La meilleure protection, c'est une mince couche de vaseline ou mieux du vernis transparent, qu'on fera l'été, disparaître avec un peu d'alcool. Pour les autres parties de la machine, passez un chiffon gras qui fera glisser l'eau et empêchera la boue de mordre.

L'eau, quand elle se glisse dans les tambours des freins, rend le freinage inefficace, aussi, dans beaucoup de cas, les tambours portent latéralement un rebord qui permet à l'eau d'être évacuée.

Le nettoyage d'une machine

Protégez le moteur par une toile cirée et mettez de la vaseline aux raccords des câbles, etc... et lavez alors abondamment à l'eau. Le nettoyage sera bien plus facile si la boue n'a pas eu le temps de sécher. Laissez bien égoutter l'eau et essuyez alors soigneusement. Quand vous voyez que votre chaîne est sèche, il faut la placer dans un plat de pétrole, puis la passer au bain de graisse.

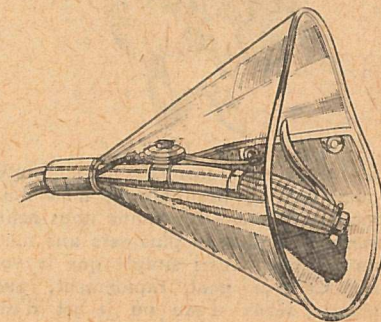
Le moteur sera brossé au pétrole, puis essuyé. Le nettoyage ne présente, somme toute, pas de difficultés, mais demande de la patience et du temps. Mais n'hésitez pas à laver à grande eau. Le pétrole ternirait l'émail. Vous trouverez aussi des produits comme le Clinoto qui simplifie considérablement le nettoyage, et qui



enlève la boue comme par miracle, surtout si on ne lui a pas donné le temps de sécher, mais il faut toujours bien essuyer après le nettoyage.

De temps à autre, enlevez les roues, graissez-les, nettoyez l'intérieur des garde-boue et passez une couche d'émail noir. La même chose est à conseiller pour les roues. Il faut démonter les pièces de temps à autre, tous les mois par exemple, et repeindre l'intérieur des jantes. Ne roulez pas sur de vieux pneus dont les sculptures sont usées, car ils favoriseront les dérapages. On use moins de pneus l'hiver que l'été. Les chutes ne sont pas à craindre, si vous n'avez pas peur et si vous vous abstenez de mouvements brusques, de démarrages et de coups de freins brutaux.

N'oubliez pas que, l'hiver, un éclairage sûr et puissant est indispensable, car vous aurez certainement occasion de rouler la nuit. Si vous ne roulez qu'assez rarement, vous reculerez peut-être devant le

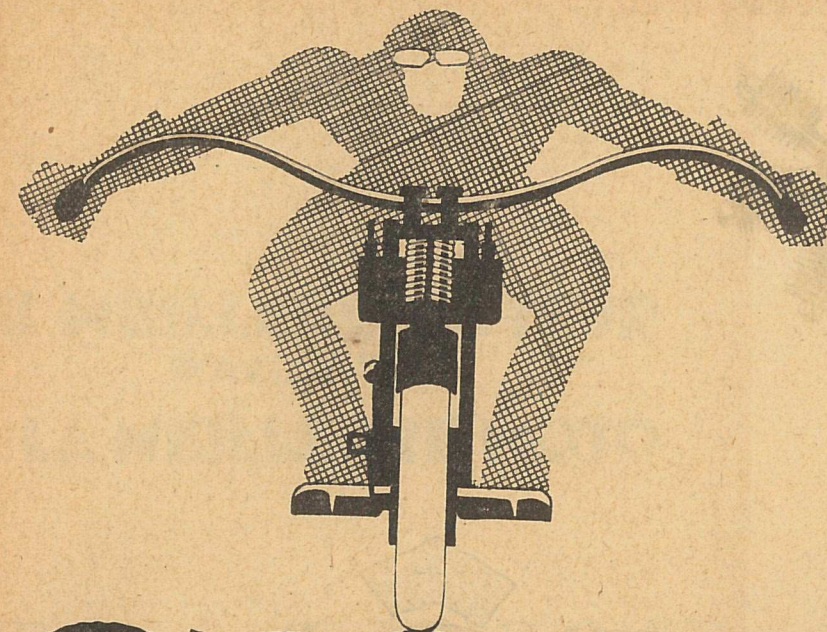


prix d'un éclairage électrique (de 400 à 1.500 francs selon les types) et vous vous contenterez d'un éclairage à l'acétylène, mais achetez alors un groupe puissant et non une lanterne de bicyclette. Les phares à pastille nécessitent une bouteille d'acétylène dissous, mais soyez sûr que vous pourrez trouver sur place des bouteilles de rechange.

Soyez assurés que rouler l'hiver à motocyclette n'est nullement un supplice et ne risque nullement de vous rendre malade : tout au contraire. La seule condition c'est que vous-même et votre machine soyez bien équipés. Le seul point noir, c'est le nettoyage fréquent de votre moto, mais encore ne faut-il pas en faire un épouvantail. Le mieux est de le répartir en plusieurs fois. Un jour vous vous occuperez du moteur, un autre jour des roues et de la transmission, un autre jour du cadre, et n'hésitez pas à graisser abondamment tous les points que peut attaquer l'humidité.

Il y a des soins perpétuels à prendre, pas compliqués, pas longs, mais réguliers à prendre pendant toute cette période humide ; le plus gros défaut du motocycliste est de ranger sa machine et d'omettre à l'arrivée d'essuyer les parties les plus exposées ; c'est maladroit de sa part

H.-P BORESTROKE.



GNOME RHONE

présente

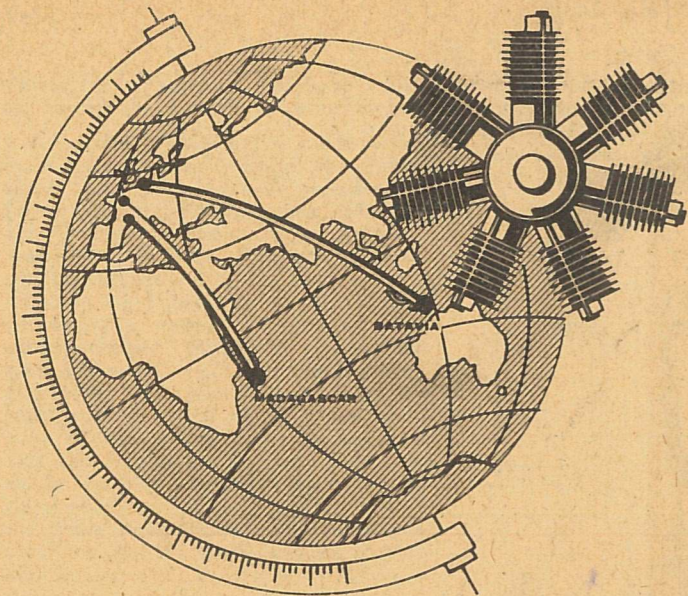
ses nouveaux modèles
1928

Siège Social
34.rue de Lisbonne
Magasins d'exposition
et de vente.
49av.de la Grande Armée

● **PARIS**

Succursale à Toulouse
6.rue d'Aubuisson

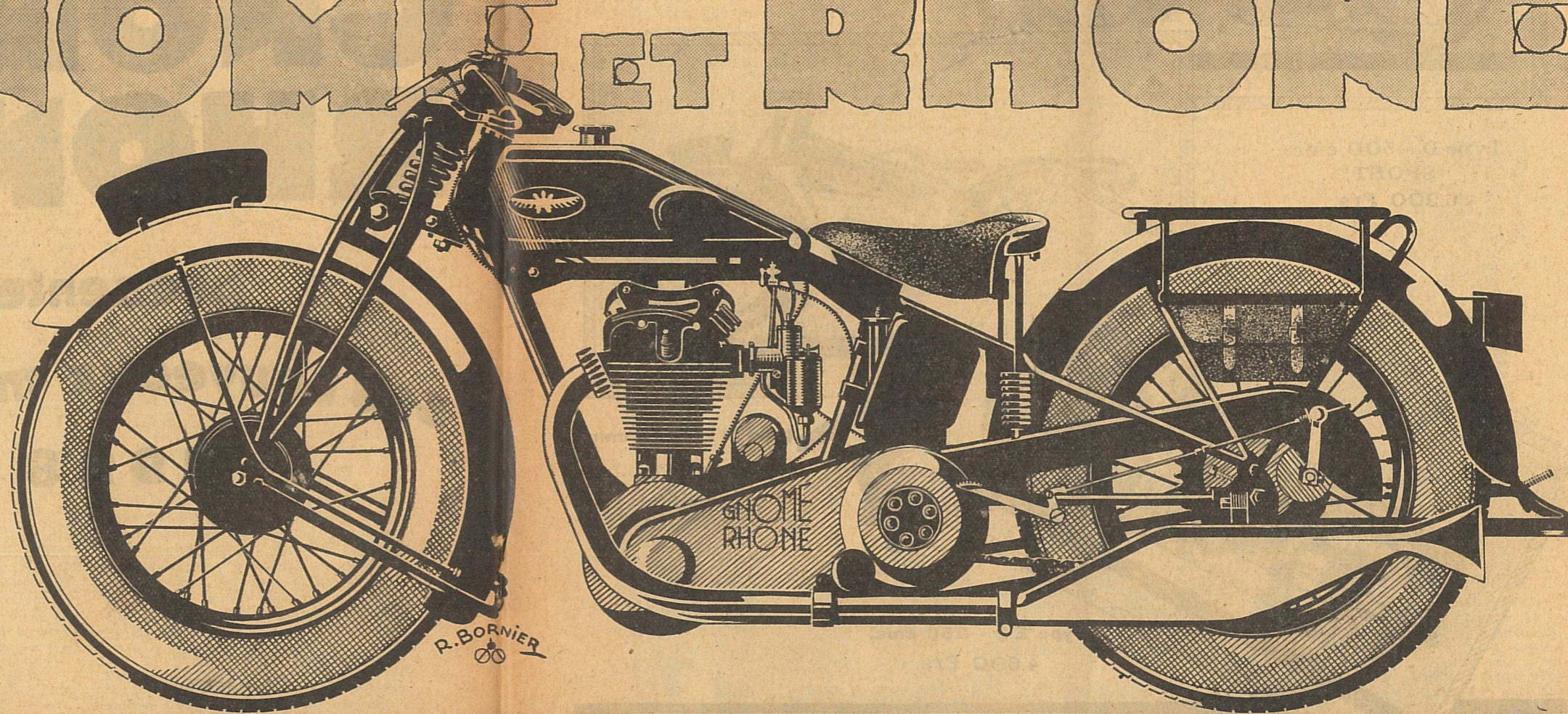
Succursale à Marseille
185 bis rue de Rome



**DU MEILLEUR MOTEUR
D'AVIATION
A LA MEILLEURE MOTO**

GNÔME ET RHÔNE

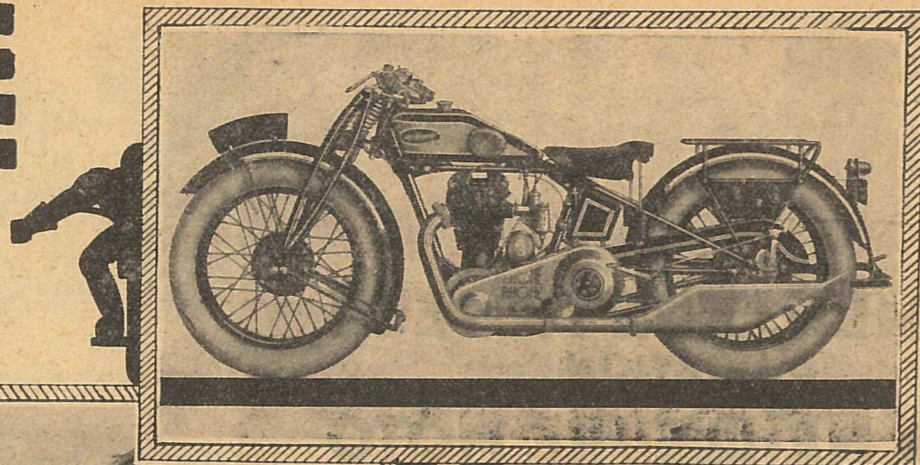
**LA NOUVELLE
500 CM³
SUPER SPORT 1928
TYPE D4**



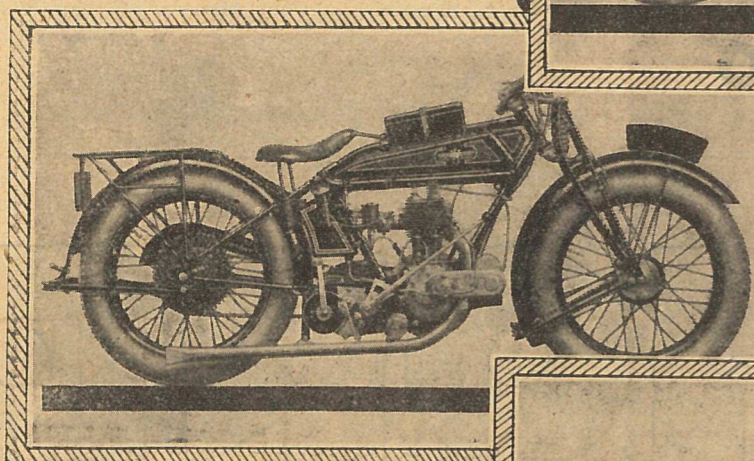
R. BORNIER

GNOME RHONE

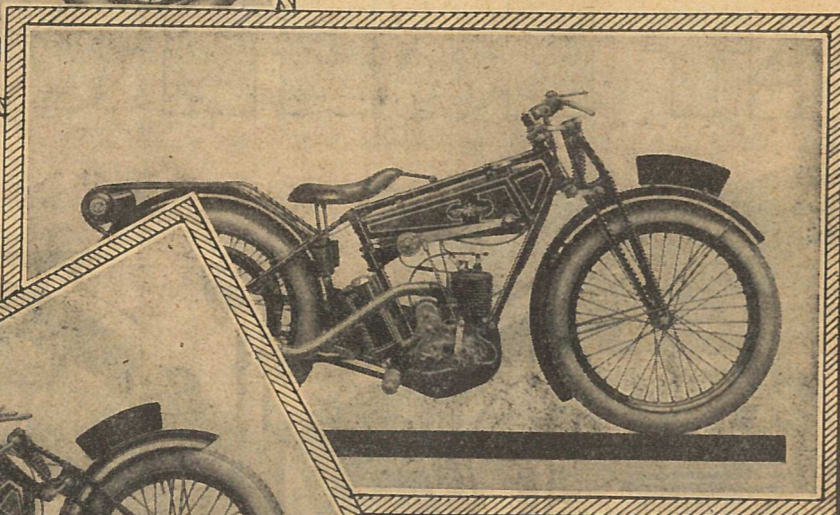
Modèles 1928



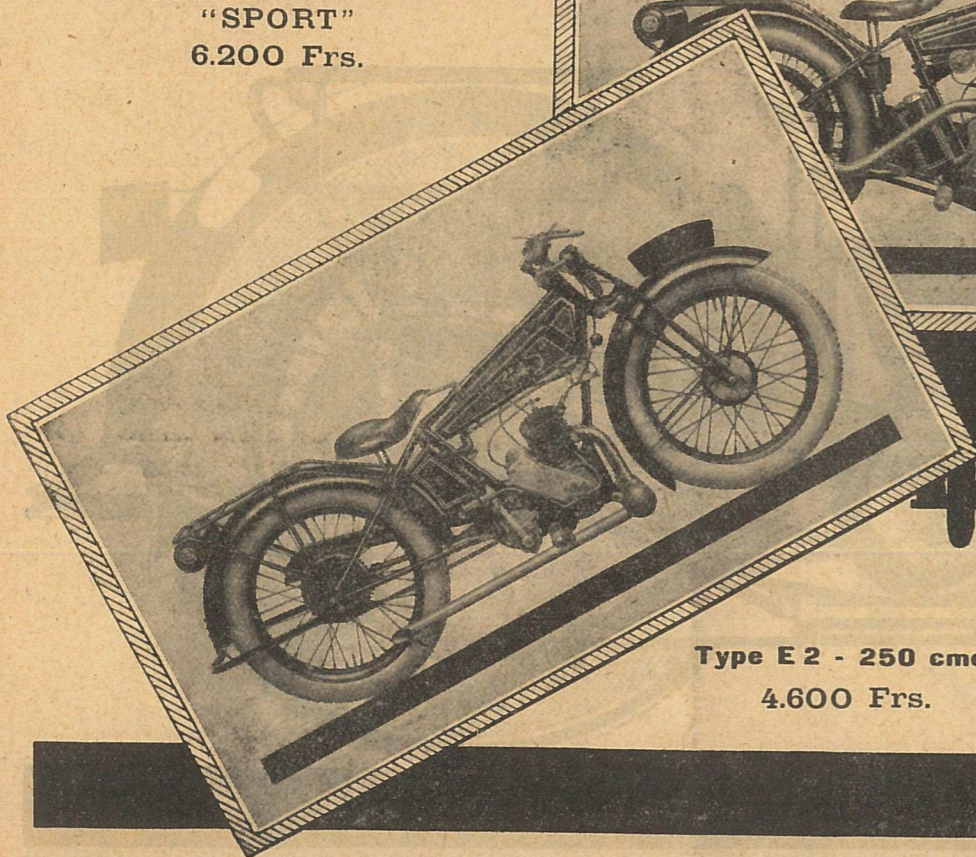
Type D 4 - 500 cmc.
"SUPER-SPORT"
7.500 Frs.



Type D - 500 cmc.
"SPORT"
6.200 Frs.



Type H 2 - 175 cmc.
3.000 Frs.



Type E 2 - 250 cmc.
4.600 Frs.

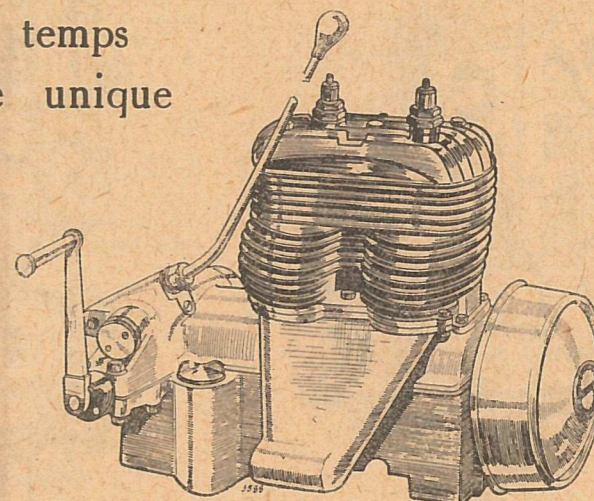
Les avantages du deux temps deux cylindres, à culasse unique

Les conceptions sur le 2 temps bi-cylindres sont multiples, et il semble que l'avenir lui réserve un gros succès.

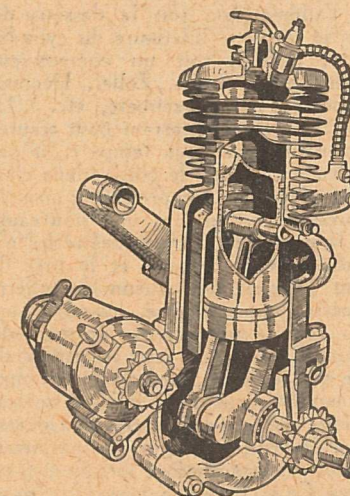
Le deux temps à trois lumières et à carter-pompe est pratiquement un compromis excellent et qui fait les délices de nombreux motocyclistes, mais il souffre néanmoins de certains défauts qu'on n'a pu qu'atténuer et non éliminer. Ils tiennent au rendement assez médiocre du carter comme pompe par suite de l'espace nuisible, aux pulsations qui résultent du temps très court de l'aspiration, à l'impuissance de l'écran déflecteur du piston à assurer une marche parfaitement régulière des gaz et une séparation très nette des gaz brûlés et des gaz frais, à l'impuissance des gaz frais de balayer complètement les gaz brûlés. Irrégularités de fonctionnement au ralenti à vide et consommation un peu plus élevée en sont les conséquences. Elles sont moins sensibles pour les petites cylindrées pour lesquelles le moteur fonctionne avec comparativement plus de gaz qu'un gros moteur. Notons d'ailleurs que, même avec un quatre temps, le rendement thermique est d'autant plus avantageux que le moteur fonctionne avec une plus grande charge gazeuse. Un moteur consomme, par unité de puissance, beaucoup plus au ralenti avec une faible admission. C'est pourquoi de deux moteurs, l'un de faible, l'autre de grosse cylindrée, fournissant

une même puissance, le gros aura un plus mauvais rendement (ceci dans certaines limites bien entendu). Cela provient de l'abaissement du taux réel de compression qui résulte de la diminution de la charge. Mais alors que, malgré l'abaissement du rendement thermique, le quatre temps possède au ralenti son fonctionnement régulier, le deux temps bafouille et cette horripilante marche à 4 ou à 8 temps est suffisante pour le faire condamner par beaucoup de gens, en dépit de très réelles qualités. On juge, comme souvent, d'après les apparences. Si on montait sur des voitures des deux temps à trois lumières et à carter-pompe, ce serait lui faire une très mauvaise réclame, bien qu'un tel moteur soit pratiquement capable de remorquer une voiture avec une moindre cylindrée qu'un quatre temps. Il est vrai que ce défaut se trouve atténué du fait de la charge à traîner qui nécessiterait, même à petit allure en palier, une ouverture d'admission suffisante pour assurer une marche régulière. Il y a bien un deux temps dû à ce maître du deux temps qui s'appelle Violet et qui est presque complètement exempt de bafouillage.

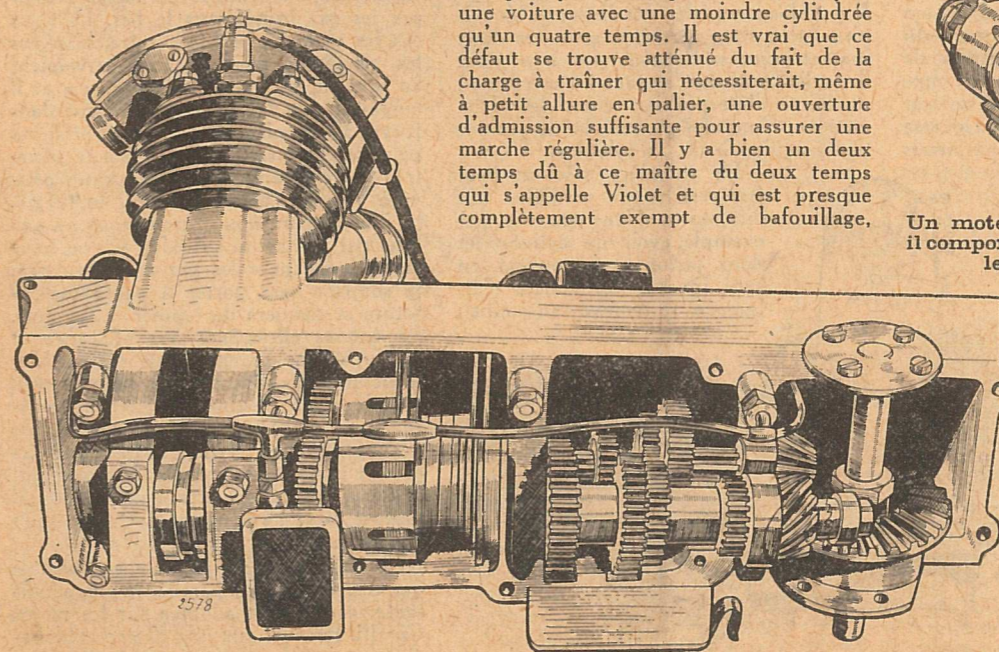
Un moteur qui en 1927 fit couler beaucoup d'encre: le Villiers, deux cylindres deux temps.



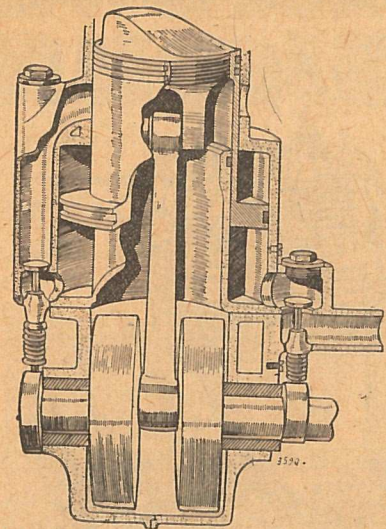
sans doute parce que l'emploi d'un flat-twin permet d'avoir un espace nuisible moindre qu'avec un deux cylindres côte à côte à carters séparés. La deux cylindres Scott est un exemple de deux temps



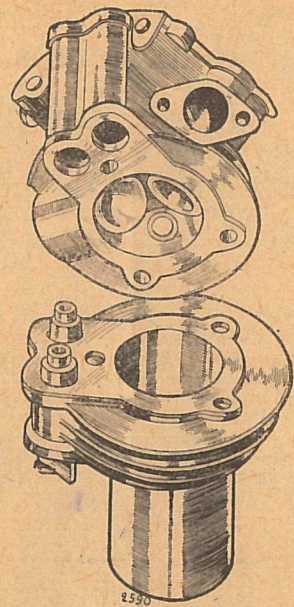
Un moteur très caractéristique, car il comporte un piston à double étage: le Dunell deux temps.



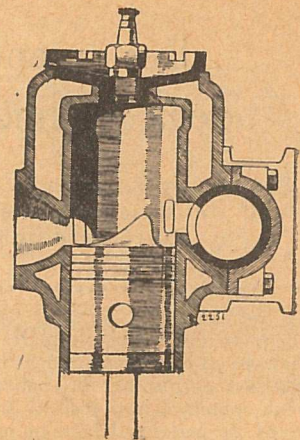
En enlevant la partie inférieure du carter de la Planhette 250 cmc. on aperçoit tout le mécanisme ingénieux d'un des plus remarquables blocs-moteurs actuels.



Piston compresseur à double étage qui est consacré par Duneit dont nous donnons un autre cliché par ailleurs.



Le bloc-moteur d'une 250 cmc. connue: la Panhette; le cylindre et la culasse sont séparés et l'on aperçoit les tulipes des soupapes.

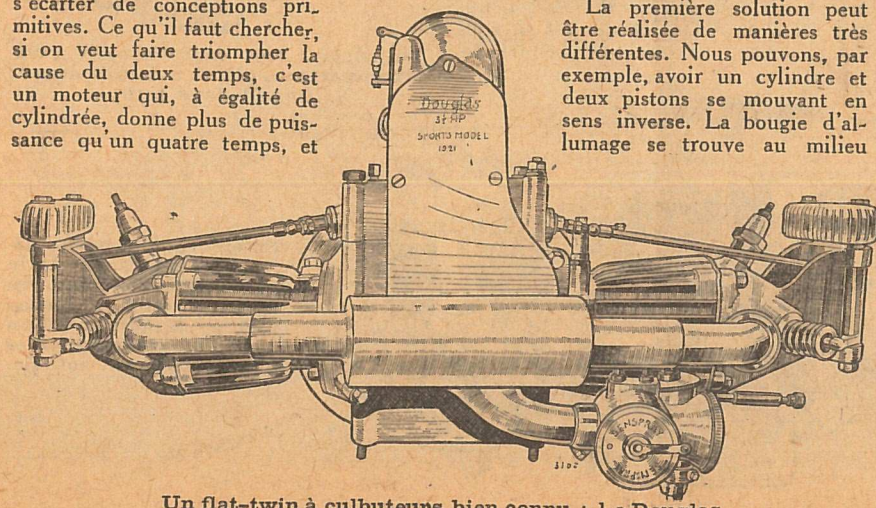


Une nette vue en coupe du 2 temps Duesenberg.

du cylindre. Quand les deux pistons sont à leur point le plus rapproché, l'étincelle éclate et l'explosion du mélange comprimé chasse les deux pistons. Quand ils arrivent près de l'extrémité de leur course, ils démasquent l'un les lumières d'admission, l'autre les lumières d'échappement, et les gaz frais chassent devant eux les gaz brûlés d'un bout à l'autre du cylindre. L'inconvénient est qu'il faut réaliser entre les deux pistons un attelage plus ou moins lourd et compliqué et qui n'est pas sans diminuer le rendement.

Une autre solution ce serait d'employer un seul piston se mouvant dans un cylindre fermé à une extrémité par une culasse tout comme les types courants, mais cette culasse aurait une ou plusieurs soupapes et en bas du cylindre se trouveraient des lumières. On pourrait soit introduire les gaz frais par la partie supérieure du cylindre et laisser échapper les gaz brûlés vers le bas. Dans ce cas, les soupapes seraient rafraîchies par les gaz frais, mais les gaz arriveraient en une nappe, à une vitesse élevée et il en résulterait des remous, alors que dans le type à deux pistons opposés, les lumières peuvent être pratiquées sur tout le pourtour du cylindre assurant ainsi un arrimage régulier en une nappe uniforme. Si, d'autre part, nous introduisons les gaz frais par le bas du cylindre et que nous fassions échapper les gaz par la culasse, la soupape sera portée à haute température et risquera de donner des ennuis. La culasse elle-même sera échauffée et nous courons grand risque d'avoir des difficultés d'allumage. Le deux temps semble donc destiné à rester un sans-soupape, d'autant que toute soupape devrait de plus être de très grandes dimensions et être levée très brusquement à cause du temps très court dont on dispose pour l'évacuation des gaz brûlés et l'introduction des gaz frais.

Troisième solution possible, et il semble que ce soit celle qui paraît la plus séduisante, car elle est adoptée sur les motos Garelli, Puch et sur une Zoller actuellement aux essais, ainsi que sur les moteurs de voiture Trojan, Violet-Deguingand

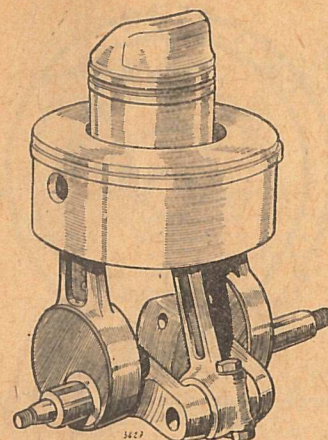


Un flat-twin à culbuteurs bien connu: 1 e Douglas

deux cylindres à carter-pompe, dont la disposition spéciale a permis de donner aux carters des dimensions extrêmement faibles. Mais la tendance actuelle est de renoncer au carter-pompe et d'utiliser pour l'alimentation soit le dessous du piston et la partie inférieure du cylindre (Cando, Acher), soit un compresseur indépendant (François, Zoller, Henocq, Dewandre, Fiat Duesenberg, etc...). Le succès final du compresseur pour assurer l'alimentation des deux temps n'est pas douteux, et l'obstacle le plus sérieux c'est le prix élevé des compresseurs; mais le compresseur est encore une nouveauté dont la production en grandes séries n'a pas encore été envisagée et le prix de revient pourrait sans aucun doute être très sérieusement abaissé, quand il sera conçu comme une partie normale du moteur. D'ailleurs, il faut se garder de croire que le succès final du deux temps n'est possible que si son prix de revient est nettement inférieur à celui du quatre temps. On risquerait alors de ne jamais s'écarter de conceptions primitives. Ce qu'il faut chercher, si on veut faire triompher la cause du deux temps, c'est un moteur qui, à égalité de cylindrée, donne plus de puissance qu'un quatre temps, et

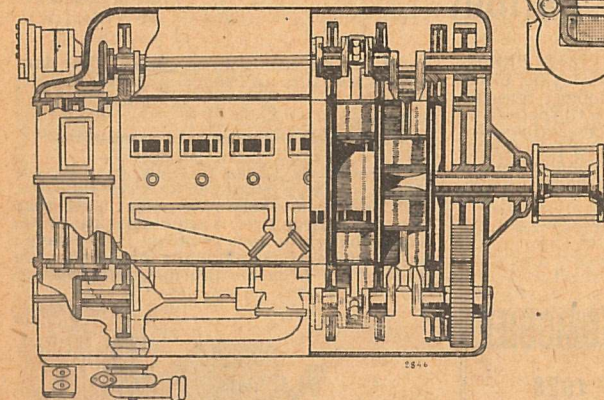
à égalité de puissance, consomme moins. Quant à l'insuffisance de l'écran déflecteur de piston pour régler la marche des gaz à l'intérieur du cylindre, c'est une question sur laquelle tout le monde est d'accord. Tout d'abord la même forme de déflecteur ne convient pas à tous les régimes, et ensuite que des remous sont inévitables. Cette double présence dans le cylindre d'un courant descendant de gaz frais et d'un courant descendant de gaz brûlés rend bien difficile d'empêcher des échanges entre les deux courants. Il y a deux remèdes possibles: ou bien la circulation dans le même sens des deux masses gazeuses l'une entrant à un bout du cylindre l'autre sortant à l'autre bout, ou bien l'interposition entre les deux courants d'une cloison étanche et prolongée jusqu'en haut du cylindre.

La première solution peut être réalisée de manières très différentes. Nous pouvons, par exemple, avoir un cylindre et deux pistons se mouvant en sens inverse. La bougie d'allumage se trouve au milieu



Le moteur Wardill à compression dans le carter.

Henocq, Dewandre, etc... C'est d'accoler deux cylindres mais de ne garder qu'une culasse commune. Les deux pistons montent et descendent en même temps, souvent avec un certain décalage dont nous verrons l'utilité. Les lumières d'admission sont disposées à la partie inférieure d'un des deux cylindres, les lumières d'échappement à la partie inférieure de l'autre cylindre. Ainsi quand les deux pistons sont en bas de leur course, les gaz entrent par un cylindre et sortent par l'autre, la paroi des cylindres tenant lieu d'écran. C'est absolument comme si nous avions pris un cylindre du premier type que nous avons signalé (cylindre unique, deux pistons opposés, chambre

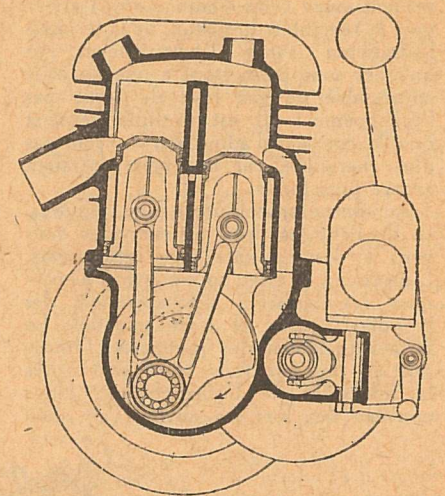


Le moteur Fiat à 2 temps et à compresseurs.

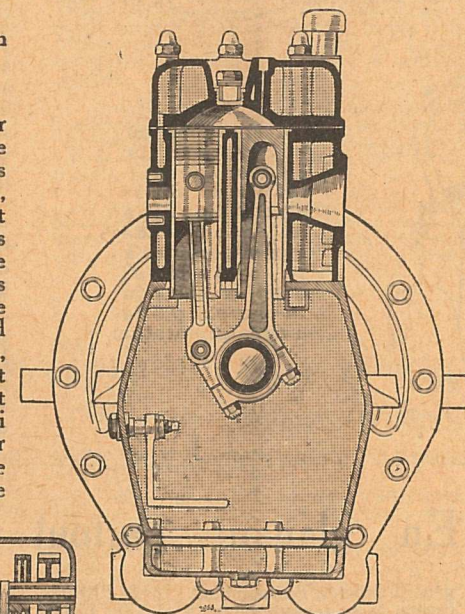
d'explosion constituée par l'espace compris entre les deux pistons), et que nous ayons plié en deux ce cylindre. Par là nous suppléons les accouplements délicats par engrenages ou bielles et nous avons un moteur beaucoup plus logeable et beaucoup plus facile à construire. Toutefois signalons impartialement une infériorité. C'est que les deux pistons opposés s'équilibreraient, tandis qu'ici l'équilibre est celui d'un monocylindre. Mais la difficulté n'est pas en réalité

aussi grave. Les pistons de faible alésage ne sont pas lourds et l'on peut, comme sur le Garelli, avoir une bielle commune. Nous pouvons, d'autre part, comme sur le Violet-Deguingand constituer notre groupe de quatre cylindres, chaque groupe équilibrant l'autre, à part un couple secondaire. Nous pouvons aussi (Zoller, Henocq, Dewandre) disposer nos deux cylindres côte à côte et les traiter comme un monocylindre et disposer ces groupes de deux cylindres en ligne. Nous aurons ainsi un moteur plus compact, chaque groupe n'occupant pas en longueur plus de place qu'un cylindre unique. Ces cylindres, de plus, sont de faible alésage et permettent de réaliser un moteur très court.

Nos deux cylindres sont l'équivalent



Le moteur nouveau italien Picca a d'étranges ressemblances avec le Comery.

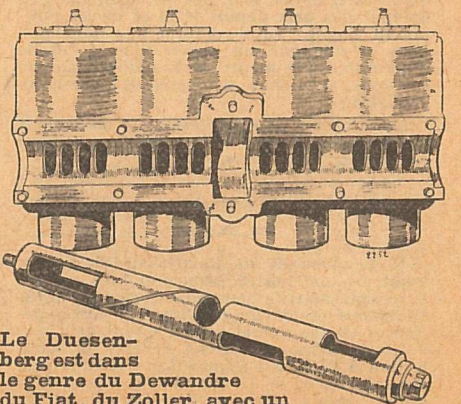


Le Zoller est un 2 temps suralimenté par surpresseur: coupe de ce moteur selon l'axe du cylindre. Nous en avons donné d'ailleurs précédemment une description.

d'un cylindre unique deux fois plus long et il suffira de donner aux deux pistons la moitié de la course d'un piston unique. Il y a à cela des gros avantages. Tout d'abord l'équilibrage devient beaucoup plus facile. Ensuite la vitesse linéaire des pistons est réduite de moitié ce qui réduit beaucoup l'usure et facilite le graissage. Nous pourrions faire tourner très vite un moteur de ce type, d'autant que les lumières d'admission et d'échappement pourront offrir une très grande section de passage aux gaz. Avec la faible course l'angularité de la bielle se trouve réduite ainsi que la pression exercée sur le

cylindre. Ce sont là de très gros avantages et qui justifient pleinement les recherches entreprises. D'ailleurs, quelques-uns de ces moteurs ont franchi depuis peu de temps la période des essais et se trouvent sur le marché. La moto Garelli, la Puch sont de vieilles connaissances, et la voiturette Trojan, sans révolutionner le monde automobile, circule à de nombreux exemplaires, mais son prix n'est guère inférieur à celui des voiturettes de modèle plus court. Quant à la Violet-Deguingand, elle a été une des sensations du dernier Salon de l'automobile. Avec un peu de persévérance, comme pour toutes les nouveautés, elle doit réussir à s'imposer.

Nous disons que, sur un certain nombre de moteurs de ce type, on a par des artifices divers décalé les temps. Il faut tout d'abord bien distinguer ce décalage du réglage de la distribution résultant de la hauteur à laquelle se trouvent les lumières dans le cylindre. Dans ce cas, plus haut nous plaçons ces lumières et plus nous prolongeons la période d'ouverture, la lumière s'ouvrant en effet plus tôt et se fermant plus tard. Ainsi, dans un deux temps à trois lumières si nous ouvrons,



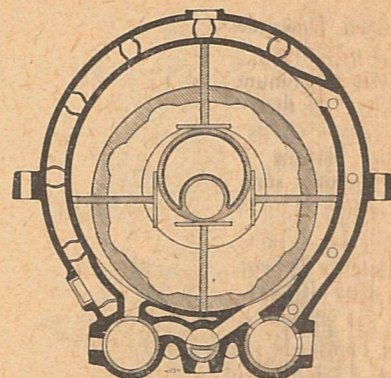
Le Duesenberg est dans le genre du Dewandre du Fiat, du Zoller, avec un compresseur indépendant.

et nous devons le faire, la lumière d'échappement avant celle d'admission, il arrive qu'à la remontée du piston, nous fermons l'admission avant l'échappement. et qu'ainsi nous permettons à une quantité appréciable de gaz frais de sortir par l'échappement. Il est presque heureux que le courant d'admission ne soit pas plus énergique, car nos pertes seraient encore plus fortes.

Au contraire, dans notre deux cylindres, en décalant les deux pistons nous arrivons à des résultats plus intéressants. Dans ce cas, en effet, nous pouvons démasquer les lumières d'échappement des premières, mais, et c'est essentiel, les fermer également les premières, l'introduction des gaz frais continuant après la fermeture de l'échappement. Nous pouvons dès lors les envoyer en aussi

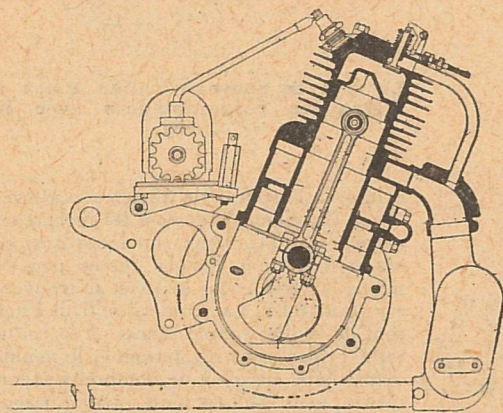
grande quantité que nous voulons, à une pression aussi élevée que nous voulons (abstraction faite, bien entendu, des lois du taux de compression qui nous limitent dans cette voie), mais sans crainte que ces gaz s'échappent dans l'atmosphère. Nous évitons donc tout gaspillage sur le moteur Zoller; ceci est obtenu en articulant la bielle du piston d'admission sur le côté de la tête de bielle côté échappement. Avec ce procédé les deux pistons arrivent ensemble au point mort haut!

Le moteur à deux temps, deux cylindres et à culasse unique paraît appelé à un brillant avenir; sans doute il est plus coûteux à construire que le deux temps monocylindrique à trois lumières du type classique, surtout s'il est équipé d'un compresseur, et c'est ce qui l'em-



Le surpresseur dans le Zoller fait partie du volant.

pêchera peut-être de supplanter celui-ci sur les motocyclettes, mais pour les voitures il n'en est pas de même et il s'affirme déjà comme un rival très possible du quatre temps et comme le plus dangereux. Certes, on objectera qu'à nombre égal de cylindres, il n'a pas un couple plus régulier que le quatre temps; mais, par contre, il présente des avantages. On supprime la distribution compliquée du quatre temps. Il sera plus court, le vilebrequin aura deux fois moins de coudes et sera meilleur marché. A régime égal la vitesse linéaire des pistons sera bien moindre et à cylindrée égale il semble qu'on approche de l'idéal qui voudrait que le deux temps donnât le double de puissance. P. H. BORESTROKE



La chambre de compression du moteur Dunalt: le piston différentiel pompe une quantité de gaz supérieure à la cylindrée; c'est la solution la plus simple de la suralimentation

En glanant partout

Nous le regrettons, mais hélas! ..

On nous écrit: Pouvez-vous demander la marche à suivre pour que notre club soit reconnu par l'U. M. F.? ce qui, jusqu'à aujourd'hui était impossible, car nous ne voulions en aucun cas, passer par A... qui a la zone d'action de notre région. En notre faveur nous pouvons faire figurer nos 360 membres à jour de leurs cotisations 1927, 5 ans d'existence, un actif très brillant, l'organisation de très nombreuses sorties, gymkhanas, rallies, une salle de réunion, une douzaine de coureurs licenciés et surtout une grosse popularité dans la région. A côté de cela le Moto-Club d'A... est pour ainsi dire inexistant, ils ne sont pas 50 membres; ils doivent des prix depuis 1924 et ne les ont jamais payés: vous comprendrez donc que nous ne voulions pas passer sous la tutelle d'un club qui se meurt. Nous comptons donc sur vous, si la chose est possible, pour cette affiliation.

Nous avons omis à dessein de donner les noms des intéressés; mais journalièrement nous recevons de telles lettres.

Le Film de la Motorisation va de succès en succès

Nous avons dit que l'expérience de Satory avait eu une portée beaucoup plus grande encore que nous l'avions entrevu en novembre. Dans tous les milieux, on s'intéresse aux expériences et aux exercices qui eurent lieu.

Ainsi qu'annoncé, René Gillet a présenté le film à l'Ecole d'Application d'Artillerie de Fontainebleau le 31 janvier. Il y eut plusieurs séances, auxquelles assistèrent le

général Nogier, commandant l'Ecole d'Application, le lieutenant-colonel d'Aloville, directeur de l'Instruction automobile; tous les officiers du cadre de l'Ecole d'Application d'artillerie, les officiers instructeurs du centre automobile, les élèves officiers et les hommes de troupe. Les projections commencées à 14 heures, se terminèrent tard dans la soirée.

Lisez dans
L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE
DU 1^{er} FÉVRIER 1928

Les Echos sur la vie automobile, nos Conseils techniques, le Compte rendu des Six Jours d'Hiver pour les voitures, des Articles abondamment illustrés sur les huiles de graissage, les Equipements électriques, la Tenue de route, les Pneus à tringle et straight-side, ainsi que les raisons qui ont annulé, cette année, le Grand Prix.

La Revue du Fordiste apportera aux possesseurs de Ford des articles détaillés sur l'entretien des soupapes de la Ford, ainsi que mille et un "trucs" ou "tours de main" courants.

Et l'on va enfin voir ce curieux film dans toutes les salles de France, à dater du 19 février.

Le suprême confort du conducteur

Il réside de l'aveu de tous dans l'assise douce, souple, exempte de coups de raquette, que procure une selle rationnelle. C'est pour cela que le siège E. N. a acquis dès sa parution l'approbation de tous ceux qui l'ont essayé: cette selle extra-souple ainsi que le nouveau tan-sad sur le même principe, semble avoir



réveillé l'ardeur des amoureux de confort: pourquoi en avons-nous causé? Parce qu'il est basé sur un principe nouveau dont nous indiquons ci-contre la conception. Nous sommes, nous-mêmes, trop douilletés sur notre confort pour ne pas reconnaître que la selle E. N. a fait un pas immense dans le confort motocycliste: notre regret est de n'avoir pu encore en faire l'essai complet... mais ce n'est que partie remise. En effet nous serons heureux de donner sous peu dans nos colonnes l'impression ressentie tant par le conducteur que par le passager sur le nouveau siège EN.

Mon petit doigt m'a dit...

...que, au cours de récente épreuve de tourisme, les performances de certaines tortues (qui ne sont pas dorées) ont donné, cette fois encore, raison au bon La Fontaine...

...que Georges W. Patchett est un coureur très prisé en outre-Manche puisqu'il a conduit au succès, à Brooklands, une certaine 1.000 cmc. Mc. Evoy remarquable...

...que ce dénommé Patchett a l'intention de conduire, en 1928, au triomphe, sur ce même autodrome, la nouvelle 500 F. N...

...que Van Oorbeck, l'ingénieur bien estimé d'une marque belge, qui a connu de récents records mondiaux, dirige maintenant le banc d'essai de la maison en face...

...que dans tous les bureaux d'étude, on voit s'étaler des plans de suspension arrière et que la « Berceuse aux étoiles » devient la valse à la mode...

...que, tandis que la Chambre syndicale anglaise décide sur la moto un 5 % augmentatif désagréable, certains fabricants allemands décident, par contre, la baisse de leur prix équivalente...

...que Bentley, qui fit tant d'étincelles au dernier « circuit des Routes Pavées », sur sa

Saroléa, se disposerait à être « très méchant » cette saison sur « Rush » où il vient d'être engagé...

...que le fabricant de compteurs qui eût l'occasion de se faire disséquer récemment par *Moto Revue*, a décidé la construction de patte d'attaches pour fourches Druid et similaires...

... que le constructeur d'un moteur 175 cmc. 2 temps à distribution mixte et culasse à turbulence, dénommé « impeccable », constructeur également d'un alternateur d'éclairage moto dont on commence à parler ferme, fait actuellement les essais d'un bloc-moteur 350 cmc., flat-twin 2 temps, également à distribution mixte et culasse spéciale.

... que les essais de ce bloc-moteur 350 cmc. 3 vitesses, donnent la certitude de passer le cap des 100 à l'heure sur machine de série, vitesse qui a découragé beaucoup d'autres jusqu'à ce jour...

... que la série des 3 roues, aluminium et bleu ciel, qui sont exposées dans un magasin tango de l'avenue des Termes se compléterait cette année d'un modèle nouveau, toujours

culbuteurs et 3 vitesses, marche arrière garantie 120 et vendu 14.000 francs.

... que la place Bailard s'orne en son milieu, pour le sens giratoire, d'une borne rase-terre à feu vert intermittent dont la visibilité a été reconnue telle qu'on l'a entourée de piquets, de cordes, de drapeaux rouges et, la nuit, de lanternes à pétrole, pour compléter son efficacité.

... que cela fait plus d'un mois que l'on travaille à cette borne invisible et à nos frais, sans doute...

... que dans une épreuve récente d'hiver certains motocyclistes trop en-chainés ou trop en-nuyés par les nombreux réglages maudissent le bloc séparé et appelaient à leur secours le bloc moteur.

... que, dans cette même épreuve, certains autres, bloc-motocyclistes convaincus, trop encanaillés ou trop empoisonnés par leur unique chaîne, applaudissaient à la vulgarisation de la cardan.

... que tout compte fait, les cardanistes avaient jugé prudents de ne pas paraître en course, craignant les ennuis inhérents à leur système.

... que, pour contenter tout le monde motocycliste, *Moto Revue* reste bien embarassé et laisse le soin à « Messire l'Avenir ».

... que la marque américaine de grosses kakis deux cylindres nous adresse une superbe 1.000 cmc. nouvelle, ressemblant étrangement à l'ancienne, mais à double came et donnée pour 140 à l'heure.

... que la coutume de nos voisins d'outre-Atlantique est de sous-estimer la vitesse et la puissance réelles, ce qui nous promet d'agréables surprises dans ce sens.

Le Concours des Silencieux

Un nouvel appareil: le H. V.

Les règlements sont bientôt au point et nous comptons sous peu les publier: inutile de dire combien cette question soulève de polémiques. Partout les constructeurs nous montrent de nouveaux et efficaces modèles.

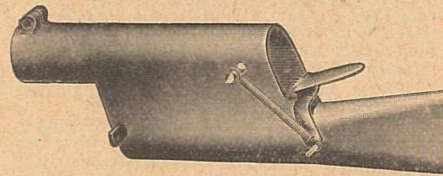
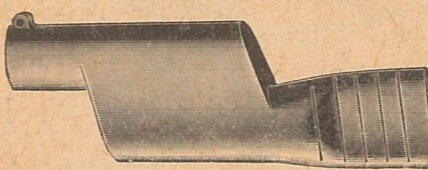
De son côté, le public, souvent désagrément

battre les préjugés de certains et résoudre le problème du silence.

Le silencieux H. V., est entièrement construit en tôle d'acier de forte section et d'une seule pièce.

La chambre de détente, d'un volume amplement suffisant pour atténuer le bruit de l'explosion, est mise en communication avec l'extérieur, par l'extrémité du silencieux, aplatie en forme de queue de poisson et striée, permettant ainsi une évacuation, en nappe des gaz brûlés et obtenant, par ce procédé, un bruit d'échappement considérablement assourdi, tout en conservant une note très agréable (même pour l'oreille du plus indifférent). Notre désir étant de donner satisfaction à tous, nous avons construit un modèle spécial, avec système d'échappement libre qui plaira certainement aux motocyclistes fervant du bruit. Ce modèle allie l'utile à l'agréable. En effet, le volet d'ouverture avec rappel par ressort, pouvant être commandé automatiquement par manette placée sur le cadre ou sur le guidon de la moto, le conducteur pourra régler son échappement à volonté, lorsqu'il sera en rase-campagne, ainsi que lorsqu'il aura à traverser une agglomération.

Les deux modèles de silencieux H. V. ne freinent pas le moteur en tôle d'acier et d'une seule pièce, ils forment un tout bien homogène et très léger, ils se posent dans le minimum de temps sur tous les tubes d'échappement de 30-40-45-50 et 55 millimètres de section; entièrement nickelés, ils sont d'un bel effet et donnent de la ligne à la moto; d'un prix modique, ils conviendront à toutes les bourses.



Pour nos lecteurs à l'étranger

Au lieu de:
Pour un an (52 numéros) 66 fr.
Pour 6 mois (26 numéros) 34 —
Pour 3 mois (13 numéros) 18 —

Il suffit, pour cela, de se rendre au Bureau de Poste de son domicile et de demander une formule d'abonnement postal international.

La Poste vous fera payer le prix de l'abonnement français et nous le transmettra directement, mais non pas votre nom que nous ne connaissons jamais, mais la commande du numéro à servir chaque semaine.

Abonnements internationaux ou abonnements poste

Nous attirons l'attention de nos lecteurs à l'étranger, notamment en Suisse, en Belgique, Province de Luxembourg, Angleterre, etc., qui peuvent bénéficier des conditions excessivement intéressantes d'abonnement et obtenir pour leur pays, le prix d'abonnement qui est payé en France, c'est à dire:

Pour un an (52 numéros) 45 fr.
Pour 6 mois (26 numéros) 23 —
Pour 3 mois (13 numéros) 12 —

Le Sport de la Semaine

La Course du Boulevard Michelet

Elle eut lieu le 29 janvier à Marseille pour la deuxième fois, au milieu d'une affluente considérable. Plus de 100 concurrents participèrent à l'épreuve.

Motos 125 cmc. — 1. Barnavol (Barnavol spécial), moy. 50 km. 487.

175 cmc. — 1. Gaussergues (Magnat-Debon), moy. 86 km. 957 (record battu); 2. R. Feraud (Ravat), moy. 76 km. 596; 3. Bergallo (Piermé); 4. Berthe (San Sou Pap); 5. Lombardi (Alcyon); 6. Piscaglia (Piermé); 7. Grenon (Rovin); 8. Mérie (Duphy).

250 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche, pneus Hutchinson), moy. 86 km. 124; 2. Soubeyrand (Motosacoche), moy. 84 km. 507; 3. Piscaglia (Ravat); 4. Duc (Motosacoche); 5. Chavernoc (New - Map).

350 cmc. — 1. Gaussergues (Monet-Goyon, pneus Hutchinson), moy. 111 km. 800 (record battu); 2. Boetsch (Magnat-Debon); 3. Oilter (Motosacoche); 4. Olive (Piermé); 5. Gabelier et Luporski (A. T. S.); 7. Andrea (Magnat-Debon); 8. Mathieu (Alcyon).

500 cmc. — 1. ex-aequo Rolland (Terrot); Gaussergues (Monet Goyon).

750 cmc. — Elnon (Scott), moy. 82 km. 949.

1.000 cmc. — 1. ex-aequo : Rolland et Eddoura (Köhler Escoffier), moy. 118 km. 421 (record battu).

Sidecars 350 cmc. — 1. Amort (New-Map), moy. 80 km. (record battu); 2. Vache (B.S.A.).

600 cmc. — 1. Jouvant (Monet-Goyon), moy. 75 km.; 2. Chastan (Saroléa).

1.000 cmc. — 1. Fayet (Brough Sup.), moy. 79 km. 646.

1.100 cmc. — 1. Morgan moy. 78 km. 603; 2. Néné.

Voitures sport 1.100 cmc. — 1. ex-aequo : Bollack (B.N.C.) et Jourdan (Salmson), moy. 89 km. 552; 3. Sardou (Donnet).

Voitures course 750 cmc. — 1. Billet (B.N.C.), moy. 93 km. 264.

1.100 cmc. — 1. Morel (Amilcar), moy. 102 km. 273; 2. Lippmann (Amilcar); 3. D'Havrincourt (Salmson); 4. Coutras (Octo).

La cote de Riva Bella

L'A. M. C. de Roquebrune, cap. Martin, a fait courir, près de Menton, l'épreuve de côte de Riva Bella. Oilter, sur Motosacoche enlève la première place du classement général; Boetsch, sur Magnat-Debon est premier des 350 cmc. Avant la course, Shipmann, pour éviter un véhicule, buta dans un mur et se blessa peu grièvement à la tête.

Vitesse motos 175 cmc. — 1. Minetti (Ibis); 2. Castello (Harlette).

250 cmc. — 1. Sartorio (Motosacoche); 2. Roero (Guzzi).

350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon); 2. Oilter (Motosacoche); 3. Onda (F. N.); 4. Broccardi (Magnat-Debon); 5. Guizol (Terrot).

500 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche), meilleur temps de la journée.

750 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche).

Sidecars 350 cmc. — 1. Cuvelier (Terrot).

600 cmc. — 1. Dawson (A. J. S.); 2. Rolly (Motosacoche).

Experts et juniors, motos 175 cmc. — 1. Calviera (Monet-Goyon); 2. Imberti (Harlette); 3. Hamlet (Terrot); 4. Rizzo (Motosacoche).

350 cmc. — 1. Brooks (Magnat-Debon); 2. Schilder (Magnat-Debon); 3. Beccatini (Terrot); 4. (ex aequo) Ralph (Magnat-Debon) et Isnard (B. S. A.).

500 cmc. — 1. Churman (Sunbeam); 2. Keen (Saroléa).

Sidecars 350 cmc. — 1. Groppo (Monet-Goyon).

1.000 cmc. — 1. Zerboni (Indian); 2. Angely (Harley).

Enfin, nous y sommes arrivés

Le Salon de l'Automobile va changer de tournure. Applaudissons au geste qui nous vaut dorénavant un Salon de la Motocyclette tel qu'il existe d'ailleurs à Londres et dans maints autres pays. Effectivement, le

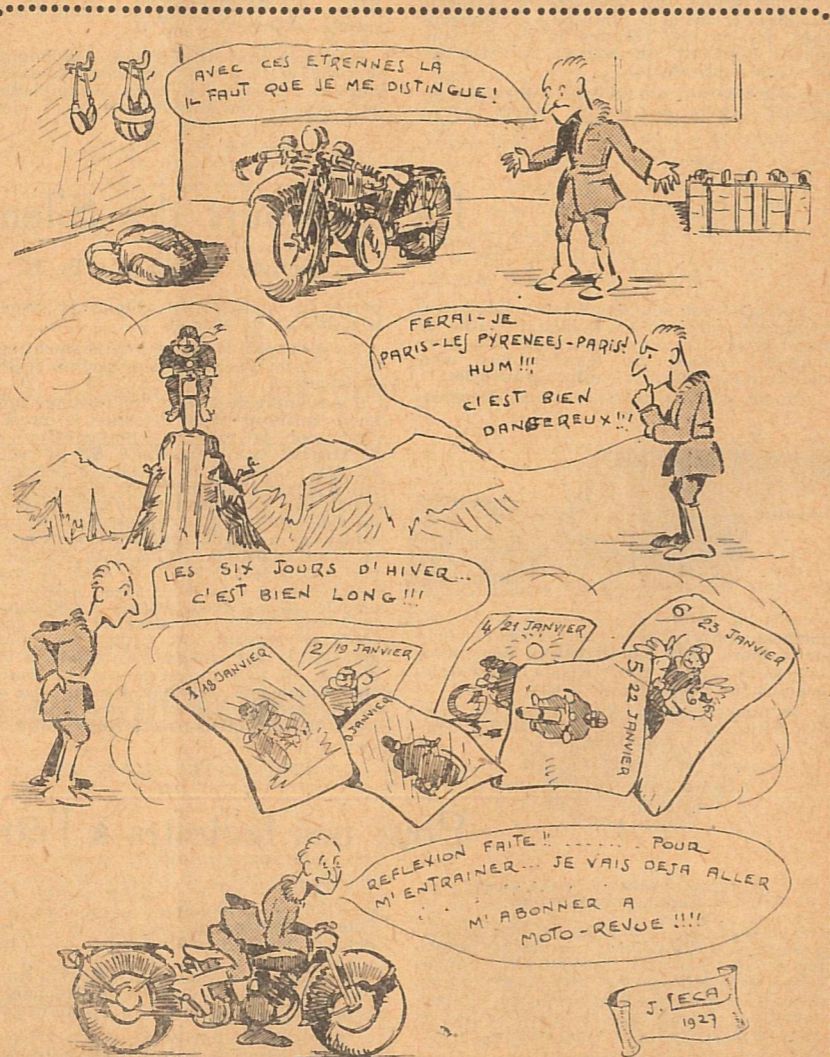
Salon mélangé de l'Automobile, du Motocycle et de la Bicyclette devenait trop à l'étroit et maintes fois avions-nous songé à reprendre la formule qui, pour des motifs inexistantes actuellement, fit échec il y a un certain nombre d'années; car le temps n'est pas si loin encore où les 19.000 motos de France se sont transformées en 300.000.

Donc nous aurons le Salon traditionnel de l'automobile du 4 au 14 octobre. Un nouveau Salon, réservé à la motocyclette, à la bicyclette, aux pneumatiques et aux accessoires, nous sera octroyé du 25 octobre au 4 novembre; puis du 15 au 25 novembre, le Salon normal des Poids Lourds.

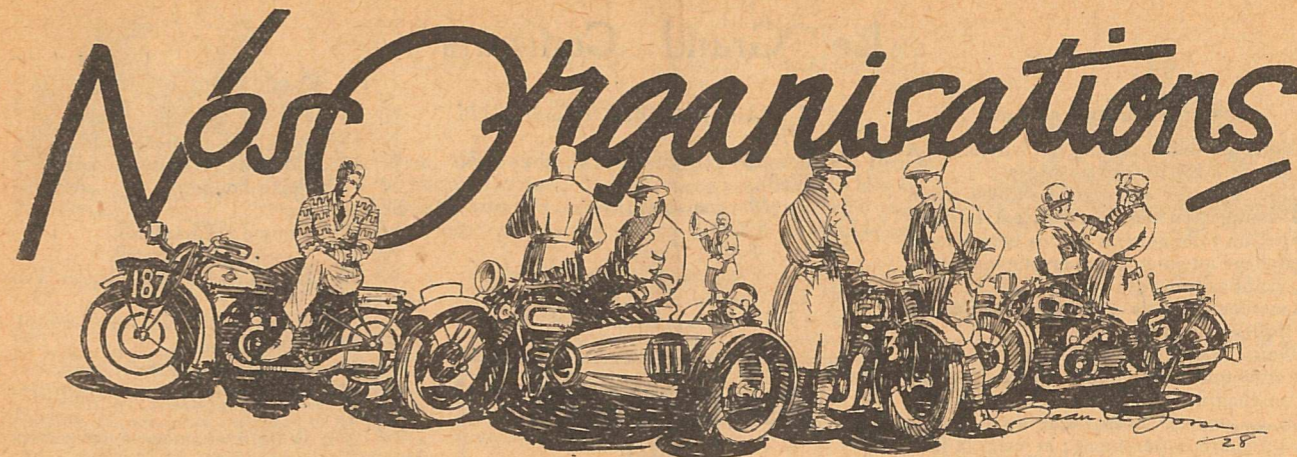
Evidemment, dit-on, la clarté y gagnera, la grande foule se dirigeant vers la 1^{re} série. Ce n'est pas tout à fait notre avis: il est aisé d'apercevoir chaque année le véritable courant de la foule. Cette foule se divise en deux groupes: d'une part, le connaisseur, l'acheteur qui vient pour étudier et choisit les jours creux de la semaine; d'autre part, le curieux qui vient au Salon, principalement le samedi et le dimanche, parce que l'automobilisme fait partie intégrante de notre vie

sociale; il y vient quoique pas assez fortuné pour acquérir la belle voiture ou simplement la petite 5 CV utilitaire; ce curieux, c'est la majorité des visiteurs, ce curieux, c'est un anonyme qui comprend une des plus grosses parties de la population. Et si vous examinez ce fort courant, vous constaterez qu'il défile assez perplexe devant l'accumulation des voitures variées exposées au rez-de-chaussée à ses regards plus ou moins profanes. Par contre, vous le voyez grimper là-haut, au 1^{er} étage, vers le cycle, l'accessoire, la moto, où sa cohue gigantesque et bigarrée entretient pendant tout le Salon une activité de bon aloi. Ajoutez à ceci que les dates sont heureuses puisque le Salon de la Motocyclette, séparé de son grand frère l'auto, va réunir deux dimanches: les 28 octobre et 4 novembre, deux samedis anglais: les 27 octobre et 3 novembre auxquels l'on peut ajouter un ou deux jours des fêtes de la Toussaint; c'est donc la plus grande aisance pour les visiteurs et par suite, le succès le plus franc qui amorce « notre » véritable premier Salon de la Motocyclette. L'idée fut heureuse, bravo!

RESOLUTIONS DE NOUVEL AN



Composition de Jean Lecca.



Le Moto Club des Scolaires est fondé

Le Moto Club des Scolaires, dont la constitution avait été retardée par suite de circonstances imprévues, est constitué officiellement.

C'est le 2 février qu'il a eu lieu, en le local des Clubs, 5, rue Saint-Augustin, dans nos anciens bureaux: cette salle sera ultérieurement aménagée et sera destinée à nos M. C. Scolaires, aux réunions du Moto Camping Club de France, à notre Cours de Préparation Militaire et à toute une série de conférences, réunions prévues à notre programme, ainsi qu'aux Clubs en général pour leurs réunions.

La salle des Clubs n'ayant pu être aménagée en temps, nous avions dû freiner et ne recevoir, à notre grand regret, qu'un certain nombre d'adhérents parmi ceux qui furent les premiers enthousiastes du nouveau Moto Club. La gaité régna, comme il se doit, dans une réunion de jeunes. Les Statuts furent facilement élaborés et adoptés à l'unanimité.

Le bureau provisoire fut établi sans aucune difficulté et selon nos prévisions:

Il fut décidé que le M. C. des Scolaires, dont la durée sociale est illimitée, aurait son siège social au local des Clubs, 5, rue Saint-Augustin, Paris.

L'élection des différents membres du bureau provisoire donna les résultats suivants: Présidents d'honneur: M. Lacomme et M. Keller (rappelons que M. Keller est l'un de nos collaborateurs les plus distingués et, sous un nom d'emprunt original, est chargé de la rédaction technique et de la tenue de *Moto Revue*; membre de l'enseignement, il est en outre un ardent pratiquant et l'une des voix les plus écoutées de nos Automobiles Clubs).

Les membres d'honneur sont nombreux qui ont demandé à s'inscrire dans notre nouveau Moto Club. La prochaine assemblée ratifiera leur aimable concours.

Les membres honoraires aussi se font nombreux qui désirent s'intéresser à notre national groupement: eux aussi seront annoncés dans la prochaine réunion.

Quant au bureau, il fut constitué provisoirement ainsi:

Président: M. Ph. Maillard-Brune, fils du docteur (Ecole Bréguet); Maillard-Brune est notre amateur qui, à 16 ans 1/2, fit un remarquable Paris-les Pyrénées-Paris et courut en professionnel la Coupe de l'armistice. Promoteur du nouveau Club, son choix par ses camarades fut excellent.

Vices-Présidents: Guy Ledoux-Lebard, fils du docteur (P. C. N.), que l'on vit dans plusieurs épreuves de la saison passée, malgré son jeune âge; Hamel, dont l'activité nous promet de belles initiatives (Ecole Bréguet).

Secrétaire Général: Le secrétaire général de *Moto Revue*, par ses fonctions particulières, fut unanimement réclamé pour diriger les premiers pas du groupement et tenir momentanément l'emploi de Trésorier du Club. Un secrétaire-adjoint fut nommé en M. Yves Ledoux-Lebard dont la valeur n'attend pas les années.

Administrateurs: Quatre administrateurs provisoires: M. Robert Pascal (Louis-le-Grand), M. Deloge (Ecole Supérieure des Beaux-Arts), M. Duflos (Ecole Supérieure des Beaux-Arts) et Faucher (Ecole Centrale).

Il fut admis que les dames seraient acceptées dans le M. C. Scolaires comme membres actifs ou honoraires.

La cotisation fut fixée mensuellement et sans droits d'entrée, à 5 francs, somme que tous les sociétaires présents eurent à cœur d'acquitter immédiatement.

Les premiers actes du nouveau Club

Les frères Y. et G. Ledoux-Lebard eurent la délicate attention, lorsque le bureau demanda la participation de nos scolaires au Rallye des Etudiants du 19 février, de l'*Echo des Sports*, d'offrir une superbe pièce d'orfèvrerie à attribuer au

premier du rallye parmi les membres du M. C. des Scolaires.

Il fut ensuite arrêté, d'accord avec l'organisateur du Rallye, M. Maurice Petit, qu'on établirait pour nos scolaires un droit d'engagement de faveur pour ce Rallye. Pour tous renseignements, s'adresser à *Moto Revue* (M. C. Scolaires). Ceux des étudiants qui ont attendu la constitution du groupement et qui voudront participer au Rallye sont invités à se joindre à leurs camarades en adhérant au M. C. S.

Les questions du fanion, de l'insigne et de la carte, ainsi que tous les avantages matériels attachés au nouveau Club furent ardemment discutées. La prochaine réunion fixera chacun sur ces points

Une première sortie

Il fut en outre décidé, afin de se mieux connaître et de discuter gaiement, comme il se doit dans un Club de jeunes, d'organiser pour le *Dimanche 4 mars* une sortie collective dont les détails seront fixés prochainement; il semble de prime abord que l'on s'arrêtera à une promenade par Versailles, Rambouillet, Dourdan, Ablis, Etampes (déjeuner à la Chalouette 14 fr), gymkhana, visite de l'aérodrome de Villesauvage, etc., et retour assez tôt.

Et maintenant adhérez

Que tous les étudiants viennent à nous, nous adressent leur adhésion (5 francs), nom, prénoms, âge, marque et force de la moto, du side ou du cyclecar, établissement d'enseignement, etc...

Les anciens élèves, de quelque âge ou situation, sont invités aussi à adhérer soit comme membres honoraires s'ils ne pratiquent plus, soit comme membres actifs: qu'ils soient persuadés qu'ils seront les bienvenus. Nous insistons pour qu'en province le mouvement s'étende et qu'il soit formé des sections régionales. Nous y reviendrons.

La mise sous presse nous contraint à ne pas nous étendre dans ce numéro

Le Grand Concours

Erreur n'est pas compte

Voici la liste définitive, officielle et strictement exacte des réponses :

Les réponses au *Grand Concours* ayant été données en dernière heure à l'imprimerie, un tolle général de nos concurrents s'est élevé au sujet d'une erreur matérielle de composition qui a échappé à notre correcteur dans la cylindrée donnée de quelques machines :

Nous regrettons vivement cette distraction qui a mis une véritable stupeur et un chagrin atroce dans le cœur de milliers de jeunes. Notre mise au point va les satisfaire entièrement ; et voici la liste exacte des réponses au Grand Concours. Nous mettons entre parenthèses les chiffres exacts sur lesquels se basent les réponses qui serviront à prouver la justesse de toute réponse discutée :

Les réponses exactes

- N° 1 : Marque Ultima, cylindrée, 331 (331, 8315).
- N° 2 : Marque Rovin, cylindrée 172 (172, 39176).
- N° 3 : Marque Kervran, cylindrée, 211 (211, 5396).
- N° 4 : Marque Rochester, cylindrée 169 (169, 6464).
- N° 5 : Marque Moto Rhony'x, cylindrée 184 (184, 9459).
- N° 6 : Marque Alcyon, cylindrée 169, (169,06795).

- N° 7 : Marque Griffon, cylindrée 174 (174, 3776).
- N° 8 : Marque Stella, cylindrée 172 (172, 4738).
- N° 9 : Marque Royal Moto, cylindrée 173 (173, 5969).
- N° 10 : Selle : Terry.
- N° 11 : Projecteur : Luna.
- N° 12 : Pompe : Luber.
- N° 13 : Bougie : Leda.

- N° 14 : Protège genoux : Saker.
- N° 15 : Magnéto lumière : Maglum.
- N° 16 : Boîte de vitesses : Picard.
- N° 17 : Porte-bougies : Moreau « Skilfo ».
- N° 18 : Bougie : Champion.
- N° 19 : Casque : Cromwell.
- N° 20 : Pare brise : Veuilleotte et Willemain (V. W.).
- N° 21 : Filtre : Rudux (Indiamoto)
- N° 22 : Selle : Leckie.
- N° 23 : Manette : Handy.
- N° 24 : Boîte vitesses : Sturmey-Archer.
- N° 25 : Boîte à chambre à air : Sacker.
- N° 26 : Marque : Griffon ; année 1922 (Salon).
- N° 27 : Marque : Cl. Delage ; année 1927 (Salon) (ou 1928).
- N° 28 : Marque : René Gillet.
- N° 29 : Marque : D. S. Malterre ; année 1927 (Salon) (ou 1928).
- N° 30 : Marque : Harwill (année 1925) (année facultative).

Ainsi qu'on le voit par cet exposé, les réponses seront acceptées du fait qu'elles correspondent aux indications ci-dessus : il est évident que nous ne pouvons tenir rigueur, par exemple, à ceux qui ont dit : N° 29, D. S. Malterre 1928, alors que d'autres nous ont dit : N° 29, D. S. Malterre Salon 1927, ce qui est exact dans les deux sens.

Nos Organisations

FEVRIER

Cours de préparation militaire à Moto Revue,
Concours du *st encteux*.
Concours d'insignes du M. C. G. F.
Concours d'usure.
Constitution du M. C. G. F.
Concours de tentes.

MARS

3 — Banquet Moto Revue.
Rallye spéciale du M. C. Scolaires.



Nos autres organisations en cours

La médaille d'or de "Moto Revue"

A la suite de la course de côte de la Riva Bella, ont obtenu qualification à la médaille d'or 1928 de *Moto Revue* : Minetti, Sartorio, Boetsch, Oilter, Cuyelier, Dawson, Calviera, Brooks, Churman, Gropo, Zerboli, 1 point ; Castello, Roero, Rolly, Imberti, Schilder, Keen, Angely, 2 points ; Onda, Hamlet, Beccatini, 3 points ; Broccardi, Rizzo, Ralph, Isnard, 4 points.

Une rectification

Le monotypiste chargé d'établir la formule de la médaille d'or dans notre dernier numéro a confondu les facteurs et il est effectivement très difficile de départager dans le sens donné. Voici la formule exacte :

Nombre de points obtenus
Nombre d'épreuves = quotient pour le classement.

Notez bien que...

Les réclamations ne seront reçues, pour la médaille d'or que pendant le mois suivant la course ou l'épreuve qualificative. Attention donc et ne vous plaignez pas de votre non-chance.

La Préparation militaire motocycliste

Nous avons reçu quelques inscriptions au sujet de nos cours de préparation militaire motocycliste.

Il y a un fait qui domine pour nos jeunes gens.

La moto est en essai à l'armée ; plusieurs firmes de la démonstration de Satory ont reçu ferme des commandes en vue d'essais motocyclistes à Fontainebleau : du point de vue mécanique, la partie semble gagnée.

Du point de vue recrutement, il y a encore un grand pas à faire. Il faut que nos jeunes arrivent au régiment en parfaits connaisseurs de la moto, techniquement, pratiquement ; il ne faut pas qu'ils soient des bricoleurs : le moment venu, et qui ne va pas tarder, *Moto Revue* devra fournir son contingent de jeunes recrues absolument au point. Sachez bien que seront impitoyablement éliminés ceux qui n'auront pas suivi les cours divers de préparation.

Le commencement des cours sera annoncé ultérieurement. Envoyer de suite les adhésions : voir notre précédent numéro.

Le banquet "Moto Revue"

Les inscriptions au banquet arrivent nombreuses à nos bureaux. Rappelons que le prix au banquet est fixé à 36 francs, bal compris, par personne ; que pour ceux n'étant pas inscrits au banquet, la participation au bal est de 10 francs par tête et non par couple.

La tenue de soirée, quoique souhaitable, ne sera pas de rigueur, mais nous sommes certains que nos amis se feront une joie de venir en tenue correcte et banniront le costume sport : tenue sombre pour les hommes, claire pour les dames. Un contrôle sévère à ce sujet sera effectué à l'entrée.

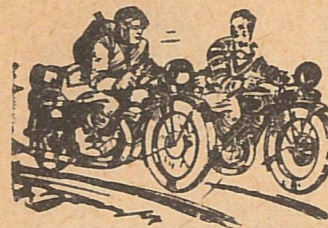
Le film de Satory a passé...

...dans notre premier moto-club, le 9 février. C'est le M. C. Dyonisien qui a eu la primeure dans nos organisations de la présentation du film de la motorisation. Le succès fut immense, comme l'on s'en doute, et la population laborieuse de Saint-Denis a prouvé l'intérêt qu'elle portait au futur engin utilitaire et général qu'est la motocyclette.

CORRESPONDANCES REDACTIONNELLES

Toutes les communications à *Moto Revue* qui ne rentrent pas dans les questions strictement administratives (abonnements, réclamations, envois, etc.) ou de consultations techniques, ou de renseignements divers, et qui sont plus spécialement destinées à notre Rédaction devront se conformer aux conditions suivantes, pour nous faciliter la rapidité et la facilité de nos travaux.
Lettres : Etre écrites d'un seul côté de la page, autant de lettres séparées que de sujets traités ; ne pas mélanger les questions renseignements avec les renouvellements d'abonnement.
Photos : Envoyer des photos toujours nettes ; inutile de nous adresser des « loups » qui ne pourront être reproduits. Mettre, au dos de l'épreuve, vos noms et adresses complets ainsi que le sujet de l'illustration.
Nous préférons, toutefois, recevoir le film ou le cliché.

La Page des Clubs



La région parisienne veut diriger le mouvement

Moto Revue a fouetté les énergies et on se réveille ferme et plus particulièrement dans la région parisienne si rétive à ce jour : Noisy-le-Sec possède un Club actif : le siège social chez M. Gost, rue de Paris, Noisy-le-Sec ; on recevra les adhésions chez notre correspondant M. Marche, 194 bis, rue de Paris. Les motocyclistes sont nombreux dans cette région et voudront rapidement se grouper et participer aux interclubs de la saison. 30 adhérents à la première réunion : c'est bien, très bien ! La constitution du bureau, les discussions diverses, toutes les questions administratives furent rapidement mises au point. Les frères Marche, sont bien actifs et la présidence leur fut accordée sans discussion.

Le XVII^e arrondissement de Paris aussi

Munier et Cornelis et avec l'appui du Moto-Club Dyonisien, ont décidé de former une Section Motocycliste dans le 17^e arrondissement. Que tous les motocyclistes du 17^e arrondissement, susceptibles de s'y intéresser, s'inscrivent ou adressent leur adhésion dès maintenant à M. C. Munier, 7, rue Balagny, Paris (17^e), afin d'établir les premiers bases pour la fondation de la Section. Nous ne doutons pas un seul instant que les nombreux motocyclistes verront avec joie la création de cette Section ou le meilleur accueil leur sera réservé.

Le M. C. Gennevilliers est parti vers l'activité

Définitivement constitué, le groupement de Gennevilliers nous réclame l'interclubs le plus tôt possible ; nous avons dû mettre les bouchées doubles et, il doit être satisfait à l'heure actuelle. La petite moto O. S. A., Liberty semble connaître un succès imposant dans cette région, car nous la rencontrons partout.

L'Anjou aussi... à Cholet, patrie des mouchoirs rouges

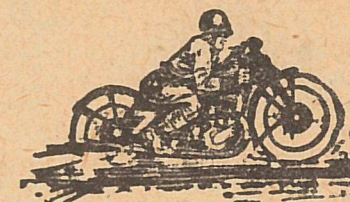
A Cholet, on veut également constituer un Moto Club. Région très délaissée pour ce sport, il serait heureux que l'on pût arriver à constituer un groupement vivace et nos vœux, ainsi que le patronage de *Moto Revue* accompagnent le nouveau groupement sitôt créé. S'adresser à M. Simon, 5, rue de Pineau, Cholet.

Mais soyons assurés qu'on se remuera dans cette ville, puisque d'autre part M. Biondi, à Cholet aussi, groupe de son côté d'autres motocyclistes dans ce sens. Le mieux est que les deux ardents apôtres s'entendent immédiatement et fondent une Société vivante.

Le M. C. de Seine-Inférieure a des sections vivantes

Celle de Dieppe est très fière de son succès de recrutement ; ils sont maintenant 70 dont 60 au moins ont une motocyclette. Ce club avait organisé le 4 décembre une sortie sur Bacqueville avec recherche de 5 contrôleurs dans un secteur déterminé ; plus de 30 au rendez-vous avec une vingtaine de membres de Rouen. Gros succès de propagande à Bacqueville et dans la région. Le 15 janvier, une sortie au clocher dans un secteur en comprenant une vingtaine. Nous avons dû emprunter toute la gamme des petits chemins de campagne. Sortie très

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



réussie, les concurrents ayant tous fait preuve de bonne humeur ainsi qu'il sied à des motocyclistes.

L'arrivée et le passage d'une vingtaine de motos à Eu et au Tréport ne sont pas passés inaperçus, c'est toujours de la propagande. Le rallye-camping du 14 juillet de *Moto Revue* est encore dans toutes les mémoires. Une sortie eut lieu dimanche dernier et, malgré le temps affreux, une vingtaine de motocyclistes avaient voulu y participer.

L'occasion est unique, pour les clubs d'illustrer de façon vivante leur prochaine réunion et de montrer à leurs amis, parents et... adversaires, ce que l'on fait réellement en moto. Gageons que les Etablissements René Gillet ne sauront suffire à la besogne : ne tardez donc pas à faire votre demande.

Il pourrait s'appeler « M. C. Valenciennes »

MM. Hot et Prunier, bien connus à Valenciennes, veulent constituer un Club ; ils ont raison parce que les motocyclistes sont très nombreux dans la région et ce sera un club très vivant avant peu ; songez que nous avons compté à Valenciennes plus de 200 machines fournies par un seul agent. L'an dernier, nous avons eu écho d'un rallye-jeton, organisé à Valenciennes et dont le succès motos fut incroyable. Aussi *Moto Revue* accorde immédiatement son patronage au futur groupement.

Motocycle Club de Bordeaux

L'Assemblée générale annuelle du Motocycle club de Bordeaux a eu lieu le 12 janvier. Ont été élus membres du Comité 1928. Georges Sarthou, président, Wright et Meunier-Quinsac, vice-présidents, Falque, secrétaire-général et Dapoigny, trésorier. Membres de la Commission Sportive : De Boissac, président, Couleau, vice-président, Naudon, Giudici, Cosson et Chavagnier membres. Et ce qui est plus vivant, c'est le calendrier du M. C. promet de belles empoignées pour la saison.
Pour le Secrétaire Général, F. Fouquey.

Le M. C. de la Seine en lutte avec le M. C. Dyonisien

Au Nord, Saint-Denis ; au sud, le M. C. de la Seine ; les deux clubs porteraient des noms dans le genre du Racing et de la Générale, ceci serait la première phase de la lutte à outrance que les deux groupements désirent entamer : lutte sportive et courtoise mais acharnée. Un interclub, est en préparation dans lequel d'autres groupements tels que le M. C. Versailles ont l'intention de jeter leur poids. Ça devient palpitant. En effet, poursuivant son but de propagande, le M. C. de la Seine au cours de sa dernière réunion à Choisy-le-Roi a eu le plaisir d'enregistrer l'adhésion des gros motocyclistes, tels Jacob, très connu et apprécié dans cette région, fort appoint ! pour le M. C. Seine et qui va enrichir le nombre de ses membres. Notons que Druz, Jacob Albert qui se sont classés premiers de leur catégorie respective dans les Six Jours d'Hiver représenteront en champions incontestés le M. C. de la Seine, Avec de telles compétences, le Club Parisien doit connaître les plus jolis résultats ; d'autre part, la formation d'une section dans les 9^e et 10^e arrondissements a été confiée à M. Daroust, autre six dayman motocycliste, ce qui mettra le nombre des sections officiellement constituées à douze : réunion le 11 février, à 21 heures, à la Civette de Strasbourg, angle de la rue du Château-d'Eau. A l'issue de cette dernière réunion, il a été décidé que le M. C. Seine serait représenté au banquet de *Moto Revue* par plusieurs de ses membres. Les motocyclistes désirent former une section dans leur localité sont invités à en adresser la demande au secrétaire général : M. Brisset, 102, avenue Anatole-France, Vitry, qui convoquera le comité et aidera à la fondation de la section sous tous les rapports.

Calendrier des Clubs

FEVRIER

- 12. — Le Rallye de Saint-Amand (M. C. Berry).
- 19. — Concours d'estafettes (M. C. F.).
- 20. — Réunion du M. C. Noiséen.
- 21. — Rallye clocher (M. C. Bergerac).
- Rallye Saint-Maximin (M. C. Marseille).
- Cours de préparation militaire motocycliste.
- Interclubs parisien (*Moto Revue*).
- Epreuves éliminatoires de l'Interclubs (M. C. Versailles).

Le mouvement s'étend impitoyablement

Et voici qu'à Limoges, on veut également créer un Club : on a raison, car la région est riche en motocyclistes qui ne demandent qu'à se grouper autour de M. Sohm.

Les 200 membres que j'ai groupé en 3 mois

Tel est le début triomphal de la lettre que nous recevons du Club de Saint-Antoine, de l'A. M. C. Saint-Antoine ; voici un président actif qui ajoute : « ...chez nous, le demi-mille serait vite atteint avec un peu de stimulation. Avez-vous un programme de stimulation ?... »
Oui, nous l'avons. Des circonstances particulières nous ont contraints à freiner, mais nous allons sous peu le faire connaître.

A nos Moto Clubs : du Cinéma

Continuant notre propagande pour l'extension de la motocyclette, nous sommes heureux d'annoncer que nous avons obtenu des Etablissements René Gillet que tous les Clubs de la région parisienne qui désireront, dans une de leurs réunions, projeter le film des expériences de la motorisation, pourront se mettre à ce sujet en relation directe et de notre part, avec M. Peyrus, 126 bis, route d'Orléans, Montrouge (Seine).

Le Courrier de la Semaine

Les communications destinées à être publiées sous cette rubrique doivent être écrites sur un côté de la feuille seulement. Moto Revue ne partage pas nécessairement les opinions émises dans ces lettres, qui devront invariablement porter les noms et adresse de l'expéditeur (et peuvent ne pas être publiées).



Les contes de la veillée

Vive le Silence, il nous apportera, toutes les sympathies que nous ne pouvons convaincre. C'est pourquoi je suis ravi de votre campagne à ce sujet. Je tiens à vous apporter un fait réel qui m'a frappé.

Par un beau dimanche de septembre, je passais dans un pittoresque petit coin de banlieue. La route goudronnée était parfaite, une pente douce nous conduisait à l'entrée du village où nous devions nous arrêter. Je profitais de la descente pour passer au point mort et arrêter le moteur. Nous descendions tranquillement, sans bruit, dans une glissade ravissante. Vers le bas de la côte, à l'endroit où nous devions arrêter, nous vîmes deux vieillards, appuyés sur leurs cannes, qui nous regardaient arriver vers eux, avec des yeux où l'on lisait la stupefaction et l'étonnement: nous arrêtas et nous vîmes un sourire sur leur visage: le plus vieux prit la parole, regardant la machine: « Grand Dieu! c'est la première fois que je vois une moto faire si peu de bruit! » Comme nous descendions du side-car pour aller nous rafraîchir, il reprit la parole et nous dit: « Toutes les autres motos me font peur. » Nous lui répondîmes: « Il ne faut pas avoir peur, grand-père. » Lui reprit, avec son ami: « Celle-là je l'admire » et tous deux restèrent un quart d'heure à regarder sous toutes les formes cette machine si mystérieuse pour eux, puis ils partirent l'air content. Nous étions heureux de n'être pas obligé de remettre en marche devant eux car leurs illusions auraient vite disparu. Nous sommes encore loin du silence quoique la machine soit une René Gillet.

R. BISSON.
Abonné 71.436.

Ils disparaissent cependant et heureusement!

Je lis dans le Courrier de la Semaine de *Moto Revue* du 31 décembre, une rubrique qui me fait regretter que tous les constructeurs ne soient pas d'excellents constructeurs.

Possesseur d'une moto 2 chevaux, 2 temps, j'ai parcouru en mon année 1927, environ 2.500 kilomètres en toute satisfaction; puis, au début novembre, un mauvais fonctionnement se manifesta, imputable au décalage du volant magnétique. J'écrivis à l'usine et sur son invite, je fais expédier le moteur à l'usine qui, quelques jours après adresse un devis de frais de révision du moteur de 232 francs.

Vu le peu de chemin parcouru, je suis stupéfait d'une telle note; d'ou lettres à l'usine, puis, à l'occasion, passage à l'usine. Le résultat est nul et le garagiste, à qui le moteur a été retourné, fera la réparation.

Ma machine n'étant plus sous la garantie, je ne comptais pas sur une faveur mais j'espérais cependant que, comme le prouve cette rubrique: « Excellents constructeurs » citée plus haut, il pouvait exister un autre état d'esprit dans les rapports de constructeur à client.

Il est aisé d'en déduire quel est le constructeur qui a vraiment un esprit... motocycliste.

M. BURDEAU,
rue J.-J.-Rousseau, Montceau-les-Mines (S.-et-L.).

Quousque tandem abutere... ?

Je vous serais très obligé si vous vouliez bien mener une campagne vigoureuse contre les non-observations du Code de la Route, notamment en ce qui concerne les conducteurs des autos de tourisme qui font preuve, en général, d'un sans-gêne extraordinaire.

1° Phares aveuglants à la traversée des villes ou aux croisements.
2° Virages à gauche à la corde.
3° Mépris ou ignorance totale du Code de la Route lors d'un croisement ou d'un dépassement.
4° Délis de fuite.

Notons, par surcroît, que, ni la police, ni la gendarmerie, n'ose verbaliser contre ces « idiots du volant » de peur de tomber sur un électeur influent, un député ou un gros manitou quelconque.

Dernièrement une contravention avait été portée pour défaut d'éclairage à un conducteur d'auto qui est en même temps un gros industriel. Cette contravention n'a pas eu de suite... c'était fatal!

Pour ma part, je suis à mon cinquième mille de kilomètres, en 5 mois, j'ai beaucoup roulé de nuit et je puis dire que si j'ai trouvé des gens très corrects sur mon passage, j'en ai rencontré d'autres qui seraient tout juste dignes d'être enfermés dans un asile d'aliénés.

J'estime que, dans son imperfection, notre Code de la Route est pratiquement satisfaisant. Donc, rien à modifier de ce côté. Mais je désirerais, et bien d'autres avec moi, que nos officiers de gendarmerie et nos commissaires de police ne briment pas les malheureux agents de l'autorité quand ils collent une contravention à un chauffard influent, et, par contre, ne félicitent pas ces mêmes agents pour avoir verbalisé contre un pauvre bicycliste dont la lanterne à bougie vient de s'éteindre.

LUDO,
Ingénieur-Electricien, Castres.

Protestez, c'est votre droit

Etant possesseur d'une D. S. depuis bientôt un an dont je suis heureux d'avoir fait l'acquisition, il m'arrive fréquemment en

causant à des motocyclistes, quand je leur parle de ma D. S. de m'entendre dire que c'est une machine faite avec des pièces de rechange d'Harley et d'Indian, hors ceci n'est pas exact. Ayant été moi-même plusieurs fois à l'usine de Montreuil, j'ai pu constater que les pièces étaient faites chez eux, et je pense, moi, qu'au contraire, les frères Malterre, ont été à bonne école, sur l'Harley et l'Indian, deux excellentes machines; d'ailleurs avec ma moto, j'ai déjà parcouru quatorze mille kilomètres, et par tous les temps sans aucun ennui mécanique, j'ai parcouru cet été, avec ma femme en tan-sad, une grande partie des routes du massif Central, nous sommes montés au sommet du Puy-de-Dôme, le moteur n'eut aucune défaillance; nous sommes allés, venant du lac Chambon, passant par le château de Murols, la vallée de Chaudefour, jusqu'au col de la Croix St-Robert, pour redescendre sur le Mont-Dore et retourner à la Bourboule. La rampe fait, du château de Murols à la Croix Saint-Robert, 16 kilomètres sans aucun palier. Notre voyage s'est effectué, à l'aller comme au retour, sans aucun ennui.

Nous avons fait le trajet de Paris à la Bourboule, d'une seule étape. Nous attendons le bon temps prochain pour recommencer, cette fois, dans les Pyrénées.

GAUDEFROZ. A. 74785.

Hélas! nombreux sont les critiques qui « débinent » une machine sans rien y connaître: c'est un genre qui se porte assez dans nos groupements et contre lequel vous avez raison de lutter.

Il y a longtemps que la Motorisation par la moto est dans l'air

Ceux qui voient ce véhicule pour la première fois s'écrient: « très dangereux, c'est un casse-g... ». Votre correspondant de Pantin dit aussi: « il ne faut pas être trop vieux ». Or, je suis de la classe 1888, calculez mon âge, je dois être le doyen des motocyclistes et je conduis une Monotrace depuis deux ans. J'ai fait 2.000 km. dans les Pyrénées, la première année, autant en Bretagne l'année dernière, et pourtant je ne me suis encore rien cassé. Alors ? !

La Monotrace est instable, « on peut se renverser, dit-on », pas plus qu'en moto. Les jambes sont ici remplacées par les roues de secours latérales. Je demande qu'un motocycliste essaie de ne pas poser ses pieds à terre au moment de l'arrêt de sa machine. Résultat certain, une bûche. Or, je m'arrête brusquement avec ma Monotrace; je suppose que je n'ai pas le temps de baisser les roues latérales, qu'arrive-t-il? Ma voiture tombe très doucement à droite ou à gauche sur une des petites roues relevées. Je démarre dans cette position penchée, je donne un tout petit coup de guidon à gauche si ma voiture est tombée à gauche et me voilà reparti sur deux roues. Ce n'est pas de l'acrobatie, mais de la simple pratique.

Votre correspondant de Pantin prétend que ce véhicule ne prendra pas et qu'on lui préférera un cyclecar à 3 roues. Oui, avec plaisir si en échange de ma Monotrace on m'offre le fameux 3 roues S..., qui fait du 156 à l'heure et coûte 21.000 (prix du dernier Salon). Mais les autres 3 roues! oui, pour circuler autour de Paris le dimanche, mais pas pour passer le Galibier et faire 2.000 km. en montagne. Je n'en ai pas vu un seul sur ma route. Les moteurs d'ailleurs ne sont pas comparables au point de vue puissance, souplesse, dépense et surtout le ralenti qu'on peut seulement comparer à celui d'une auto de grande marque. Un reproche à l'adresse de la Monotrace: l'avant est d'une forme bizarre qui choque l'œil. Inconvénient auquel il est facile de remédier: j'ai proposé et dessiné un faux capot avant ayant la forme du capot des Renault, avec de chaque côté des flasques bombées pour le « tournant » de la roue avant. C'est un thème à proposer à vos dessinateurs.

Je prétends que la Monotrace est la moto de l'avenir, la preuve en est que ces mêmes dessinateurs nous présentent continuellement dans *Moto Revue* des véhicules qui dérivent de la Monotrace ou s'en rapprochent sans avoir les avantages dont le principal le confort pour la personne assise derrière et la protection complète contre les intempéries. Cet été à Pornichet je me rendais quel temps qu'il fasse au casino de la Baule, avec ma femme en tenue de soirée, dans ma Monotrace — et Dieu sait s'il a plu souvent cet été. — Nous arrivions aussi propres que si nous avions fait le trajet dans une conduite intérieure.

Un de mes amis, motocyclistes, pour arriver présentable, laissait sa moto au garage et faisait la navette en autocar. Comparez les avantages que j'avais avec les ennuis et les dépenses du voisin et concluez.

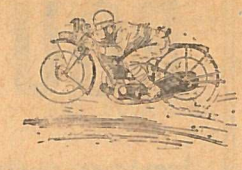
Colonel de Cavalerie.
G. DE B.
abonné.

Roses de Noël, fleurissez!

Je viens par la présente vous féliciter des quelques pages de *Moto Revue* que vous avez sacrifiées au petit roman dit *Les Roses de Noël*, tous les amis, mes parents, ma sœur et même des voisins s'arrachaient notre pauvre revue. Je serais heureux ainsi que d'autres frères motocyclistes, de voir de temps à autre quelques petites histoires dans ce genre, et peut-être, même des « jeunes filles » s'abonneraient et liraient notre cher *Moto Revue*.

Meffre, à Montoux,

La Transmission Sauvageot



Le rendement d'un moteur est, en dépit des progrès de la science et des étonnants résultats obtenus par la métallurgie, encore très faible: du point de vue thermique, il atteint environ 30%; du point de vue mécanique, environ 22%. On a calculé, notamment pour certains organes, que la part d'énergie cinétique absorbée sous forme de frottements atteignait 1,56% pour le pied de bielle et 6,30% pour la tête de bielle.

L'attelage bielle et manivelle constitue donc un moyen assez primitif, je dirais volontiers barbare, de transformer le mouvement rectiligne en mouvement circulaire. Ses défauts résident dans l'impossibilité de supprimer le point mort et dans la variation continue du bras du levier moteur.

Depuis longtemps les inventeurs ont cherché un dispositif permettant de remplacer la manivelle par un mode de transmission de mouvement plus mécanique. Il n'apparaît pas qu'ils y aient réussi jusqu'à aucune des solutions expérimentées jusqu'ici n'a reçu de consécration pratique.

L'ingénieur Sauvageot jouit déjà d'une solide réputation dans les milieux industriels: inventeur des grilles et gazogènes qui portent son nom, il a vu ses appareils utilisés dans le monde entier où ils ont fait réaliser aux industriels de précieuses économies de combustible, tout en accusant un rendement nettement supérieur aux autres appareils calorifiques.

Sauvageot n'a pas cherché à faire un moteur, il a réalisé uniquement la transmission qui fonctionne parfaitement! il laisse avec juste raison chaque branche spécialisée: machine à vapeur, groupe électrogène, Diesel, automobile, etc., mettre au point le moteur parlant de la transmission qu'il a inventée.

Cette transmission, dont nous avons suivi les essais sur un appareil de démonstration, nous a paru présenter les avantages suivants:

- 1° Elle est très simple.
- 2° Elle supprime complètement les points morts, le volant étant automatiquement débrayé aux fins de course.
- 3° La vitesse angulaire du volant est indépendante de la vitesse rectiligne de la tige de piston.
- 4° La course du piston peut être augmentée, la première partie de la course pouvant porter son effort entier sur le volant, la seconde sur la compression des gaz seulement.

Dans le premier groupe, la figure 1 représente schématiquement un appareillage pour machine à vapeur;

La figure 2 un appareillage pour moteur à explosion à deux temps;

La figure 3 un appareillage pour moteur à explosion à quatre temps.

En dehors de cylindres, pistons, tiges de pistons, paliers et volant, tout le mécanisme se compose de deux pièces placées à l'intérieur du volant dont le moyeu est prévu pour les recevoir.

Le volant peut être remplacé selon les besoins de la cause par le rotor d'un moteur électrique: par exemple, la turbine d'une pompe centrifuge, etc., de cette façon la commande de l'organe résistant se fait directement par la tige de piston.

Dans le second groupe, la figure 4 montre une coupe de la transmission.

La figure 5 une vue partielle de l'arbre-moteur à plus grande échelle!

La figure 6 une coupe suivant la ligne A-B de la figure 5.

On voit sur la figure 4 un carter venu de fonte dont la partie supérieure comporte deux paliers axiaux 2 et 3 dans lesquels repose l'arbre moteur 5 accouplé directement avec les pistons de deux cylindres à longue course placés l'un à droite, l'autre à gauche. Il s'en suit que l'arbre 5 se déplace suivant un mouvement rectiligne alternatif! cet arbre 5 est empêché de tourner sur lui-même par des

glissières ou éventuellement par tout autre moyen.

Sur la figure 5, où cet arbre est représenté à plus grande échelle, on remarquera qu'il comporte deux rampes hélicoïdales 6 et 7 à filet contraire, à pas très allongé, affectant la forme de rainures, lesquelles viennent glisser sur les dents hélicoïdales 8 et 9 des manchons d'accouplement 10 et 11. Ces derniers sont munis latéralement de dentures 12 et 13 pouvant venir en prise suivant que l'arbre 5 est actionné de droite à gauche ou de gauche à droite avec la contre-partie 14 et 15 du moyeu du volant 17. Ce volant 17 est monté sur deux paliers à billes latéraux 20 et 21. Afin d'équilibrer les poussées axiales, ce volant tourne latéralement sur des butées à billes 22 et 23. Le volant est donc guidé dans son mouvement de rotation continu par ces butées et n'est de ce fait aucunement influencé par les mouvements alternatifs rectilignes de la tige ou arbre 5 reliant rigidelement les deux pistons.

Lorsque l'arbre 5 se déplace de gauche à droite, les dents hélicoïdales d'entraînement 8 du manchon 11 commencent à glisser dans les rainures hélicoïdales 6. Ce mouvement a pour but de provoquer l'entraînement suivant un mouvement de rotation du manchon 11. Ce dernier, sollicité par l'effort axial de l'arbre 5 tendant à l'entraîner vers la droite, vient en prise immédiatement par l'intermédiaire de sa partie dentée 12, avec la contre-partie dentée 15 du volant 17. Le volant commence alors à se déplacer suivant un mouvement de rotation qui sera d'autant plus accéléré que la vitesse de déplacement axiale de l'arbre 5 sera grande.

Lorsque la course de l'arbre 5 de gauche à droite est terminée, le manchon 11 se débraye automatiquement: le volant tourne ainsi fou sur l'arbre jusqu'au moment où celui-ci prend son mouvement au sens contraire. Il n'y a donc pas de freinage du volant au point mort du piston.

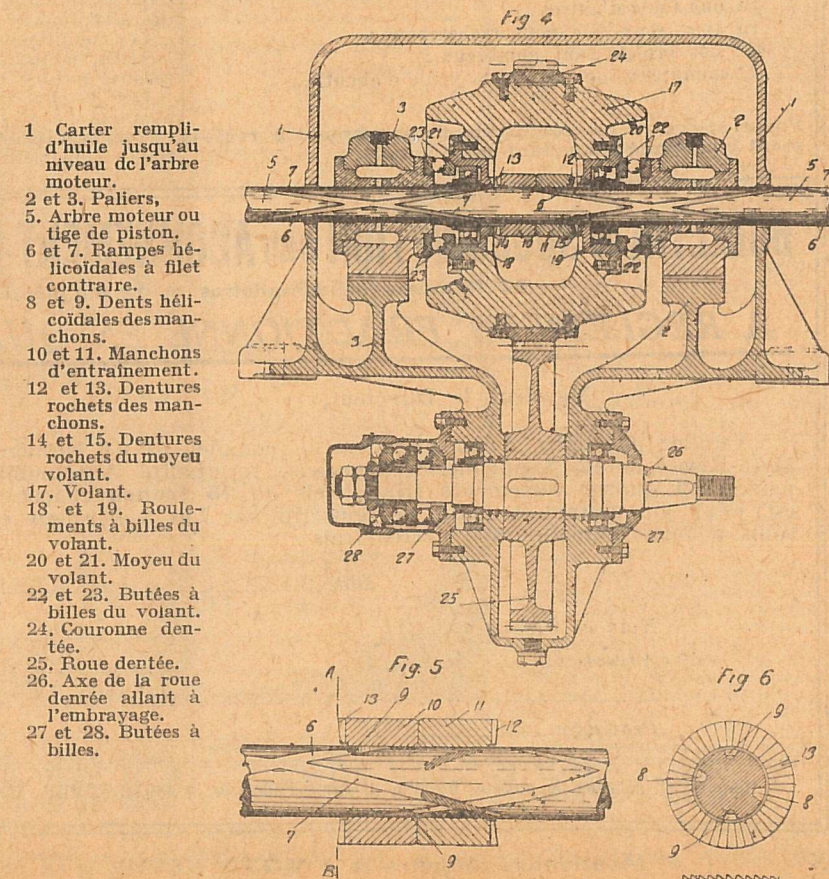
Nous avons vu l'arbre hélicoïdal se déplacer avec des vitesses différentes, des plus petites aux plus grandes, sans constater d'à-coups dans l'entraînement du volant. L'inventeur a ensuite monté son dispositif avec commande mécanique pour obtenir 800 impulsions aller retour à la minute sans jamais avoir le moindre reté d'embrayage ni faire apparaître de traces d'usure du mécanisme.

Détail intéressant: lorsque la tige de piston vient à diminuer momentanément de vitesse, le volant est également débrayé et conserve ainsi sa vitesse acquise sans freinage.

L'arbre hélicoïdal n'est soumis qu'à un faible effort de torsion puisque le volant n'est jamais freiné par cet arbre; cet effort de torsion est d'ailleurs égal à la différence (si elle est positive) entre le couple moteur s'arrêtant à la tige de piston et le couple résistant commençant au volant; il est donc très faible.

Cette transmission a un très bon rendement mécanique du fait que les rainures hélicoïdales sont à pas très allongé; elle paraît avoir une application définitive certaine avec les machines à vapeur, les moteurs Diesel et ceux à gaz pauvre.

M. C...



POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

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

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

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés UN NUMÉRO PAR SEMAINE et, en OUTRE, UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL (*Moto Revue* et *L'Actualité Automobile*) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous ingénions à trouver constamment le neuf et l'inédit, l'actuel et le rétrospectif, nous engageons des frais d'autant plus élevés que nous vous donnons davantage, sans pour cela élever d'un sou le prix de vente de notre numéro.

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exige un prix d'abonnement relativement important et coûte actuellement, pour la France et les Colonies, 55 francs (prix de faveur maintenu jusqu'au 29 Février 1928).

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ comportant QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (55 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autre frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

Ces conditions spéciales ne peuvent être consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Étranger.

Les lecteurs dans ces conditions, profiteront de tous les avantages dont jouissent les abonnés.

Pour profiter de ces facilités, il suffit de nous adresser le bulletin d'abonnement ci-dessous après l'avoir rempli, daté et signé.

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

Veuillez m'inscrire à un abonnement complet de 64 Numéros (52 Numéros hebdomadaires de *Moto-Revue* et 12 Suppléments mensuels, *L'Actualité Automobile*) au prix de 60 francs, que je paierai en quatre versements trimestriels de 15 francs chacun. Le montant du premier versement est joint au présent bulletin de souscription. Les 3 derniers encaissements seront faits par vos soins à mon domicile sans autres frais.

Date _____ Signature : _____

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

Remplir et détacher le présent Bulletin et nous l'adresser, à MOTO-REVUE, Service D, 51, Rue Vivienne PARIS (2^e)



TRIUMPH
212, Boulevard Péreire - PARIS

MOTOS

Manque de place, André 250 cmc., ch.-ch., fr., a t., av. pn. confort, ab. neuve, mai 27, roul. 200 km., 2.800 fr.; voiturette à remonter 5 HP, à vend. 3.000 fr. ou éch. c. moto side.

A. J. S. 500 cmc., culb., 1927, état neuf, acces., tan-sad, 5.700 fr. Ragot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles. Visible même dimanche

B. S. A. 5 CV, type K-2, avec ou sans side, bon état, chaîne, courroie, éclairage, guid. sport, frein direct., pneu 28 x 3 tige, selle élast., consom. 3 lit. 1/2, solo, side 4 lit., garantie. Ecr. : G. Lenoir, 8, rue des Halles, Beauvais (Oise).

Moto GRIMPEUR
neuve, n'a jamais roulé; 250 cmc., 2 temps, 2 vitesses. Prix des plus avantageux. S'adresser ou écrire à MOTO-REVUE, 51, r. Vivienne, Paris, 2^e

Dé-Dé, 175 cmc., 2 CV 1/2, état de neuf avec tan-sad et repose-pieds, prix int. Visible tous les jours chez M. Lobjoit, 147, rue de Flandre, Bourget.

D. F. R., 2 t., 350 cmc., parf. état, année 1925, 3 vit., éclair. Luxor, tan-sad V. et W., compt., roulé 6.000 km., pneus neufs 700 x 80, acces., prix 3.500 fr. S'adr. t. l. j. chez M. Mortier, 22, rue St-Albin, Montrouge (Seine).

Urgent, 3 CV, bloc-moteur, neuve, 1/2 valeur, facilités. Café, 178, boul. de la Révolte, Levallois; le matin et le dimanche.

Dollar, sport, 2 CV, culbut., 2.500 fr. Blondet, 30, rue Lecuyer, Aubervilliers.

Dollar sport, comme neuve, 4 HP, v.h. 110 km.; Koehler Escoffier, sport, 4 HP, culbut., très bon état, 2.600 fr.; Aleyonnette, parf. état, pneus et chambre neuve, 750 fr. Denis Laugier, boul. des Lices, Manosque (Basses-Alpes).

A profiter de suite, sup. occas moto D. S. Malterre, 500 cmc., 4 temps, compl. neuve (juin 1927),

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

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

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

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

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

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

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le N° suivant ; Tout Abonné à *Moto Revue* a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au delà du prix de l'abonnement.

TARIF : 1° Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel ; 2° Non abonnés, la ligne 10 francs ; 3° A caractère commercial, la ligne 10 francs.

NOTA : En raison de la perte que nous subissons sur ces annonces, nous nous réservons d'appliquer le tarif commercial de 10 francs la ligne à un abonné dont l'annonce aurait un caractère commercial.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir un feuillet 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.

LES GROUPES MOTO

LES PLUS ROBUSTES
LES PLUS APPRÉCIÉS
LES PLUS RÉPANDUS

Exigez-les de votre fournisseur habituel

Dispositif spécial Universel (Bt^e S.G.D.G.) de Fixation de Phare et de Générateur

TRAIZET & C^{ie} Fabricants 3, Rue Tesson - PARIS (10^e) - 3

Le complément d'un moteur... une boîte

Picard

Se monte très FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE

Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot COURBEVOIE (Seine)

PIÈCES pour MOTOS INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ INDIAMOTO

1, Rue Faraday, Paris (17^e)

Reste ouvert le Dimanche matin de 9 à 12 h.

Tél. CARNOT 50-79

toute équipée, phare Marchal, éclair. électr. L. M. C., compt. O. S., tan-sad, carb. Amac, pneus ballon 700 x 100, boîte sur le cadre avec sacoches garnies, cédée à 5.600 fr., cause maladie. M. Boileau, 209, faub. Saint-Antoine (11^e).

D. S. Malterre, 500 cmc., état absolu de neuf, 3.900 fr. Delburg, 49, boul. de la Tour-Maubourg.

Gagnez 800 fr. en achetant une moto Everest neuve, modèle 1928, 350 cmc., 2 temps, 3 vit., frein AV. et AR., valeur 4.800 fr., vendue 4.000 fr., se presser, stock limité. Marcel, 32, rue du Surmelin, Paris (20^e).

F. N., M. 60, 350 cmc., pneus ballon, équip. comp., sem. part. 19 h. Sam. et dim., journée. Hugron, 34, rue Croix-Nivert.

Vends F. N., M. 60, conf., 27, compt., montre, phare chal., détenteur intercepteur, siège, mal. AR., tous les jours, état neuf. Chocolaterie, 9, impasse Ronce, Paris (20^e).

F. N., M. 67, 500 cmc., à culb., compt. Jaeger, tan-sad, roulé 800 km. R. Meslin, 230, boul. de la Villette, Paris (19^e).

Gillet-d'Herstal, 350 cmc., T. Champ. Fr., exc. état, fr. AV., fr. direction, am. Hartf., s. Terry, tan-sad, 3.500 fr. Ecr. : J. Chaussemiche, 42, rue Denfert-Rochereau, Paris (5^e).

Gillet-d'Herstal, luxe, selle Terry, Luxor, outill. compl. et acces., 3.500 fr. S'adr. : 17, rue de Clignancourt.

A vendre, cause double emploi, Gnome et Rhône, 500 cmc., parf. état, acces., 3.700 fr. Fermey, 106, av. de l'Île, Joinville-le-Pont (Seine).

CLEVELAND PIÈCES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES


4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrées... 7.500 fr. — [750 cmc. cylindrées... 11.800 fr. — 1.000 cmc. 12.500 fr.

AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

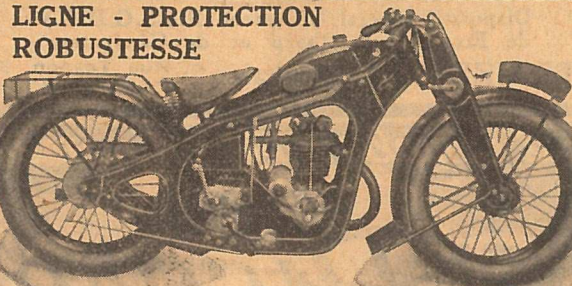
POUR VOUS MONTRER COMPÉTENT Mais dites
Un Alterno-Moto des Phares
AUTEROCHÉ
 (LICENCE DUTEN)
 Le plus puissant éclairage sous le plus faible volume au plus bas prix.
 7, Rue Carnot à LEVALLOIS (Seine)
 ne dites pas un éclairage de Motos...

Gnome et Rhône, 500 cmc., état neuf, à courroie, 3.500 fr. Delburg, 49, boul. de la Tour-Maubourg.
 Gnome et Rhône, 500 cmc., 4 CV, 4 t., état neuf, 1 chaîne, 1 cour. rech., 2 chamb., éclair., compt., à saisir, 3.200 fr. S'adr. : Stanislas Leclercq, 18, av. Pasteur, Drancy (Seine), le soir après 6 h., dim. toute la journée.
 Gnome et Rhône, 250 cmc., parf. état, 2.300 fr. Delburg, 49, Bd de la Tour-Maubourg.
 Griffon, 2 CV, parf. état, 900 fr. Sthalh, chez Deduytsche, 16, rue Libre-Pensée, Romainville (Tél. : 55).
 Griffon, sport, 3 CV 1/2, tan-sad., compt., nomb. acces., 2.000 francs, à débattre. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (14^e), après-midi.
 Harlette Geco, type sport, 175 cmc., 4 temps, moteur Zurcher à culb., 3 vit., s. avril 27, roulé 1.000 km., fais à 2.300 fr. Bruneau, 12, rue Parchamp, Boulogne-sur-Seine (Seine).
 Superbe Indian, solo, sp., ts acces., roulée 1 an, dern. mod. surbais., au pl. offrant au ach. c. Peugeot 161. 172 ou autre. Lancesseur, 53, rue de Clichy.
 La Française 3 CV 1/2, éclair. Magondeaux, compt. O. S., tan-sad., sacoches cavalerie, pare-jambes, peu roulé, très bon état, prix 2.500 fr. Ecrire : Prono, 10, rue Jean-François-Lépine, Paris (18^e).
 Magnat-Debon, 350 cmc., sport, confort, mod. du salon, écl. élect., tan-sad, acces., roulé 2.000 km., état de neuf, garantie, 4.650 fr. Julien, rue Eugène-Mercier, 10, Epernay.
 Cause achat voiture, je vends mes 2 motos Monet et Goyon, 2 CV et Favor 3 CV, type Paris-les Pyrénées, débrayage, boîte 2 vit., comme neuves, écl. élect. ville et route, tan-sad et tous acces., essais, prix 1.800 fr. chaque. S'adr. : Nere, 18, av. de Garlande, Bagneux (Seine).
 Monet et Goyon 2 CV, conf., type Z-C 1927, état neuf, prix 2.500 fr., cause régiment. René Leblanc, 32, av. Henriette, Epeville-Hamm (Somme).
 Monet et Goyon, conf. état de neuf, sortie avril 1927, écl. élect., vendrai 2.800 fr. S'adr. : Ducrocq, 7, rue Lauzin, Paris (19^e).
 Monet et Goyon 2 CV, état de neuf, guidon sport, éclair. élect., tan-sad, etc. Eischen, 17, rue des Roses, Alfortville (Seine).
 Monet et Goyon 2 CV, 1.100 fr. Boucher, 164, rue de Belleville, Paris (20^e).
 Monet et Goyon, 350 cmc., M. C. 1927, équipée grand tour., écl. Maglum, tan-sad, sacoches, pièces de rech., envel., 2 ch. à air. Ecr. pr rend.-vs : J. Tresse, 6, rue Mizon, Paris (15^e).
 Monet et Goyon 2 CV, 2 vit., parf. état, 1.800 fr., à déb. P. Giron, 11, rue Payenne, Paris (3^e).
 Monet et Goyon 4 CV, 350 cmc. moteur Villiers, pneus confort, équipée pour grand tour., boîte 4 vit., état neuf, ch. à air de rech., outil, compl., prix 3.700 fr., tous

Motocyclistes ! il n'existe qu'une seule réparation qui vous donnera la
SuperVulc SÉCURITÉ PARFAITE
 le nécessaire pour Motos contient une feuille de **4 FR.**
50 RÉPARATIONS SUPERVULC pour
 Demandez ce nécessaire à votre fournisseur habituel ou à
LÉON MAX
 16, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

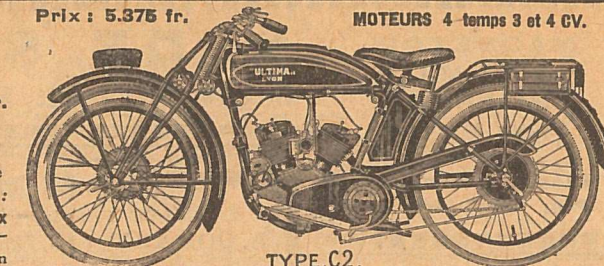


LIGNE - PROTECTION ROBUSTESSE
Durandal ZUCHER 350 cc. culbuteurs. - Boîte CAMP-BELL 500 cc. - Chaînes BRAMPTON. - Graissage KERVOLINE avec écl. MAGLUM. - Prix.. 6.250 fr.
ÉTS PH. ULBÉRICH, Rue de Reims, DIJON
 Agence Parisienne : P. BÉALÉ, 100, Avenue des Ternes, PARIS



MOTOCYCLISTES, chez PLAZOLLES 16, Rue Crussol (11^e)
 Vous trouverez
AU COMPTANT René Gillet, Terrot, Peugeot, Gillet d'Herstal, Dollar Roléo, Motobécane, Monet-Goyon, Gnome-Rhône, Aloyon
A CRÉDIT ATELIER de RÉPARATIONS et de MISE AU POINT SPÉCIALISÉ
 Conditions aux lecteurs de Moto-Revue

les jours après 6 h. du soir. Travouillon, 17, place Trarieux, Suresnes (Seine).
 Motoconfort, 175 cmc., ch.-ch., 2 vit., écl. élect., pneu 650 x 65, kick, état neuf, roul. 600 km., confiance, prix 2.000 fr. T. les jours, sauf dim. Borie, 15, rue de Liège, Suresnes (Seine).
 Motoconfort 4 CV 1/2 avec ou sans side (1 pl. 1/2) osier, entier. revue, état méc. et gén. parf., cause achat voiture. Visible tous les jours, préf. le soir, après 18 h. et dim. matin, pour essais, prix très int. Themis, rue Made-moiselle, Paris (15^e).
 Motoconfort 4 CV 1/2, tan-sad, cab., 2 m. r. huile. Cordin, 39, rue Voltaire, Montreuil (Seine).
 Motoconfort 4 CV, 1927, état parf., 2.500 fr. Kaufmann, 3, rue Michel-Peter, Paris (13^e).
 Motoronyx, 185 cmc., monovitesse, bon état, prix à déb. M. Clovis Bomberault, boulanger, Coullons (Loiret).
 Neracar, sup. occas., 2.500 fr.; tri-porteur 3 CV, presq. neuf, 2.500 fr.; nomb. occas. motos toutes marques. Leclercq, 47, av. de la République, Paris.
 New Map dern. salon, soup. en tête, écl. élect., ballons, tan-sad, entier, neuf, 4.700 fr.; le soir après 7 h. Lemonnier, 48, rue Jules-Guede, Levallois.
 Peugeot, 175 cmc., neuve, 2.400 fr., urg. Dangoisse, 2, rue Danville, Paris (14^e).
 Peugeot, bloc, 350 cmc., avril 1927, équip. compl., 700 x 100, acéto, 160, compt., coffre, tan-sad, 5.000 fr. Rouillet, 4, rue F.-Magillon, Paris (15^e).
 Moto Peugeot, 175 cmc., bloc moteur, à peine roulée, 3.000 fr. Dauriat (Jean), 9, rue d'Aligre, Paris (12^e).
 Ravat, 250 cmc., 4 temps, Anzani 1927, compt., éclair. Luxor, comme neuve, roulé 2.000 km., prix à débattre. Mouton, rue Jean - Jacques - Rousseau, Drancy (Seine).
 Terrot, 350 cmc., mot. Jap, pneus ballons, écl. acéto, tan-sad, pare-jambes, état neuf, 4.300 fr. Seltzer, 9, rue Denis-Papin, Pantin. Ecr. pr rend.-vous.
 Vend Terrot Jap, 250 cmc., 1926, 4 t., lat., ch.-ch., 3 vit., frein de dir., amortis., caches soup. alum. et side rotin Peuple, moto 1.500 km., side 500 km., le tout ou séparément, confiance. Le Roux, av. des Erables, 22, Vauzelles, par Nevers (Nièvre).
 Terrot, 350 cmc., culb., Jap, pn. conf., état neuf, chamb., pn. de rech. R. Simon, 21, rue Alphonse-Daudet, Paris (14^e).
 Terrot, 250 cmc., tan-sad, éclair. T. T., tous essais, 2.400 fr. Caillier, 5, villa Jean-Godart, Paris (12^e).
 Terrot Jap, super-sport, culb., 27, pneus conf., éclair. puissant ville et campagne, compt., tan-sad, 2 sacoches cavalerie, chamb. de rech. absol. neuve, gar. prix intéressant. Remy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris (4^e).
 Terrot, 250 cmc., tan-sad, éclair., nomb. acces., très bon état, tan-sad, 3.000 fr. Garreau

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1908
 ENTièrement CONSTRUITE DANS MES ATELIERS
 Type A avec démultiplicateur et débrayage..... 2.875 fr.
 Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses débrayage kick-starter..... 3.750 »
 Type B1 ————— chaîne chaîne..... 3.975 »
 Type C1 ————— 2 cylind. en V 500 cmc ch. ch. 4.775 »
 Type C2 ————— 2 cylind. ch. ch. moyeux à freins et à broche
 5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à :
E. BILLION, Constructeur - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax LYON
 Téléph. VAUDREY 2-04 Télégr. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon
 Prix : 5.375 fr. MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV.

 TYPE.C2.

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE
 41, Avenue des Ternes et 28, Rue des Acacias, PARIS
Casques de Motocycliste : 20 fr.
Casques de cuir : 25 et 30 fr.
 Équipements : imperméables 150 fr.; Cuissards 45 fr.; Sacoches : 59 fr.
 Envoi du catalogue spécial, 16 pages, 2 fr. en timbres, remboursables à la commande et donnant droit à 5 % de remise.



Magasin de Vente SOYER
 6, Avenue de la Grande-Armée — Téléphone Wagram 69-17
 Ses Motos 350 et 175 cmc.
 La 350 cmc. Super-Sport
 seul arbre à cames engagé dans les 6 jours d'Hiver, au prix de 6.300 frs
Stock de Pièces détachées
 Vente à Crédit

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.

175 et 250 cmc. CONFORT
 Pneus ballons sur jante base creuse.
KERVYRAN Kervran & Granier Constructeurs BANNALEC (Finistère)

E.N. "Extra-souple" SELLES SIÈGESAR
 Principe nouveau
 Supprime les secousses
 Assise entièrement souple et réglable
 Suspension à réglage instantané : tous poids. — :
 Gros : TOUCHET & DUPIEUX, 31, Rue de la Chapelle - PARIS



Superbe side car, châssis René Gillet par 750 cmc., carrosserie L. V. luxe roulé 2.000 km. prix : 1.100 fr. pneu bal. Ch René Marcel, méc. Segonzac (Charente).
 René Gillet side bi-place r, secours, tan-sad, écl., outil., 5.500 francs. Vergniaud, 19, rue Charles-V, Paris.
 A vendre René Gillet 26 avec side bi-place, pare-brise, capote, roue rechange, garnie, pneu, confort Michelin, éclair. Pehu, compt., pare-jambe, acces., état général excellent 6.500 fr. net, visible. Romain, 17, rue Sainte-Isaure, Paris (18^e).

CYCLECARS ET VOITURETTES
 Benjamin 6 CV 1924 2 cyl., 2 pl. pn. bon état, 5 roues, écl. démar. élect., mot. révisé, 4.800 fr. Ecrire pour rendez-vous. Libre samedi après-midi et dimanche. Ch. Voyer, 23, rue Poitou (3^e).
 Bugatti sport 1.500 cmc. ent. révisée, moteur neuf, écl., dém., 9.500 fr. tout essai, ferait échange contre moto. Delburg, 49, boul. de la Tour-Maubourg, Paris.
 De Dion 1914 9 CV demi-taxe 4 cyl., 3 vit., et ar. 4 places, capote et rideaux neufs, peinture bon état, éclair. acéto., dessous phares et lanternes acétoe, 5 roues Michelin garnies et 2 pneus, 2 chambres rechange, outil. et acces. à vendre au plus offrant. Chernel, Neuville-sur-Loire (Nièvre).
 G. A. R. mot. chap., Dromier, culb., torp. 4 pl., 7 CV., écl. dém. élect., klaxon route 5 roues rayon pneu confort, dont 2 neufs, compl. révisé. Prix : 6.000 fr. Debussert, 9, rue Tiquetonne, Paris.
 G. A. R. 7 CV, 2-3 pl., parf. état méc. et carros., 5 roues confort, nomb. acces. Drouard, 9, rue de la Villette, Paris (19^e).
 Achat voiturettes, garage gratuit, avances sur voitures à vendre. Herboriste, 24, rue Voltaire, Levallois (Seine).
 Grossley, force 20 CV, consommation 15 litres aux 100 km., 1 l. 1/2 d'huile, vit. 130 km., compl. remise à neuf, moteur

SIDE-CAR
 CARROSSERIES EN TOUS GENRES CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
Fernand RICHARD
 139, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. Gob. 25-00
 Envoi du Catalogue contre 0fr. 50



ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT
 9, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
 — MOTOS DES GRANDES MARQUES — (FACE MÉTRO NATION)

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS
Toutes Marques

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. Wagram 01-00 Carnot 53-57

RÉPARATIONS en 24 heures avec Garantie de 6 Mois

ÉCOLE DE MOTOS GRATUITE
A L'AGENCE PARISIENNE des GRANDES MARQUES
B. GODART, 116, Bd de Grenelle, Ségur 61-76

VOITURETTES et CYCLECARS en 24 heures sans assurances
CREDIT DIRECT

Spécialité pour MOTOS

INDIAN. 2.700 fr. - B.S.A. 2.700 fr.
État neuf - Garantie 6 mois - Crédit
Fabrique de Carrosseries
Tous types - Catalogue gratuit
Et tous motos de 1 à 9 CV. FOULON, 162, av. Daumesnil

4 cylindres à 5 paliers, tenue de route parfaite. Mutteau, 15, rue Choron, Paris.

A vendre très bas prix cyclecar Laffitte 3 pl., capote, éclair. élect., roulé 6.000 km., visible 45, rue Boissière à France-Services qui recevra les offres faites et les transmettra au propriétaire.

Torpédo La Licorne, Chapuis Dormier, 4 pl., parf. état, 4.500 fr. Peltier, 38, rue de Pairs, Clichy.
Mathis 5 CV, torp. 3 pl., éclair., dépar. élect., parf. état, bas prix. Gadeau, 19, rue du Cherche-Midi, Paris (6^e).

Morgan luxe, aur., parf. état, prix 4.500 fr. à enlever de suite. Vétillard, 8, rue Gustave-Rey, La Garenne (Seine). Tél. : 367.

Morgan eau 1920, écl. magondeaux, capote neuve simili-cuir, bon pneus, 3.500 fr. Chappey à Livarot (Calvados).

Cabriolet Peugeot 5 CV état de neuf roulé 14.000 km., nomb. accés., sortie 1926 8.750 fr. Bigères, 99, faub. du Temple, Paris.

Renault 6 CV, torpédo 3 pl., 1925, freins sur 4 roues, amort. Snubbers, très bon état, bas prix. Maître, 74, avenue de la République (11^e).

Sénéchal, cabriolet abs. neuf, souple, 2 pl., servi démonstration, grand coffre, av. 14, rue Cour-des-Noues. Roquette : 65-04.

Cyclecar 2 pl., parf. état., écl., pag. acc., à enlever 3.700 fr. double emploi. Ducrey, 7, villa Ermitage (20^e), ap. 7 h. et samedi après-midi, dim. matin.

Cyclecar 2 pl. 3 vit., état de marche, carte grise, bas prix (cause achat voiture). S'adresser Leroux, 17, rue Gramme, Bois-Colombes, samedi après-midi et dimanche.

Cyclecar sport 6 CV, neuf au plus offrant, 6, rue Riquet.

DIVERS
A vendre, carburateur Amac, avec câbles et manettes, conviendrait pour Morgan, 100 fr. S'adr. à M. Léon Guyenon, 6, rue Traversière, Courbevoie. 9 h. du matin à 5 h. 1/2 du soir.

Carb. Zénith, 20 k., neuf, moto, 1 paire g.-boue large, 1 fourche munro Saxon compl. avec g.-boue, jantes neuves., bon. occas. Pasquier, 83, rue Jean-Jaurès, Puteaux.

2 pneus, 2 ch. à air Michelin 27 x 4 absol. neufs, emballage d'usine, prix tr. int. M. Joret, 54, rue Héricart, Paris (15^e).

Sidécars P. E. U. P. L. E., carross. tôle, pare-brise, roue 650 x 65 ou 700 x 80, 700 fr.,

HALL de la VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, PARIS (14^e)
Téléphone : Gobelins 60-44
Le plus grand choix de Paris en Voiturettes et Cyclecars à vendre. - EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

B. S. A. et TRIUMPH
EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
Téléphone : TRUDAINE 15.95

Tél. 16.06 - GROS

175 cmc., moteur P. M.
250 cmc. et 350 cmc.
Moteur Zürcher

MOTOCYCLETTES (4 temps)
PROPUL-CYCLE
7, Rue Gravel, 7
LEVALLOIS (Seine)

CATALOGUE FRANCO
et Représentants
Agents demandés

LIAUDOIS
Agent Direct de toutes les Grandes Marques
RÉPARE TOUS TYPES : SPORT et TOURISME
Stock : Pièces détachées
9, Avenue Félix-Faure, PARIS (15^e) - Ségur 09-08

MOTO-AGENCY
24, Bd de Charonne, PARIS, 20^e
Achète - Vend - Répare - Échange
FL, Terrot, Monet, Motoconfort, Soyer, etc.
Stock en neuf et occasions
École de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

ROTO-PHARE ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
POUR MOTOS

L'Équipement complet comprend :
1^o Magnéto ; 2^o Phare argenté, intérieur avec lampe de phare et veilleuse ; 3^o Une lanterne arrière ; 4^o Un feu de position pour l'arrêt (blanc et rouge).
L'équipement complet en ordre de marche et garanti est vendu 450 Francs

Sté ROTO-PHARE, 7, Rue Yvart, PARIS (15^e)

ACHAT PONT DE CHARENTON ÉCHANGE

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

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

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

MOTO-MONTE
- 175 cc. - 250 cc. -

1^{er} Prix ex-æquo : PARIS - NICE 1927
Tourist-Trophy 1927 - Montlhéry - 3 Jours U.M.F.
Coupe Sporting - Circuit de l'Ain 1927
Challenge de Régularité (Catégorie 175 cc.)

Anciens Établ^s DAVID, Le Chambon, près St-Étienne (Loire)

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

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

A vendre après Faillite, en Bloc ou distinctement,
IMMEUBLE

Fonds de commerce de Mécanicien, situé sur route de grande communication, à 8 kilomètres de Tours.

Pour tous renseignements s'adresser à :
M^e MATIGNON, Agréé près le Tribunal de Commerce
- 23, Rue de Buffon, 23 - TOURS -

Ne VENDEZ plus à bas prix VOS **INDIANS**
faites-les transformer en types BICHIFF ou SCOUT
Elles sont aussi maniables que les 500 cmc. françaises actuelles
 Paiement en 14 versements SANS INTÉRÊTS
ACHAT - VENTE DE MOTOS NEUVES - ÉCHANGE
Toutes réparations - Leçons gratuites - Dépannage en province
GARAGE avec ENTRETIEN, cycle et mécanique : 50 Fr.
LOUIS FLOURET 100, Bd Kellermann - Autobus K et AR. Tram. 93
- 19, Rue de Nice - Métro : Bagnolet -

fonction. parf., com. neuf, val. 3.300 fr., à vendre ou à éch. contre moto récente en bon état. Christoffe, 47, Grande-Rue-du-Pont-Marchand, Toulon (Var).

Voiturette sport, mot. Violet 4 cyl., 2 temps, à eau, bas prix ou éch. Hendreson ou Excelsior. Lucien, 67, rue Castagnary, Paris (19^e).

Vend ou échange cyclecar 6 HP, état neuf, sport, contre moto sidécars 350 cmc. Bouricault, Rocreuse-Lesigny (Vienne).

Échange fusil hammerless, à platines, à 3 coups choke et 1/2 choke, calibre 16 ; le 3^e canon tirant à balle, portée garantie, comme neuf, valeur 2.500 fr. et une moto 175 cmc. Grimpeur, 2 vit., neuve, les deux contre moto 4 temps, 500 ou 350 cmc. bon état. Ecr. : Chailleux, 11, rue Clemenceau, Ancenis (Loire-Inférieure).

Moto F. N., moteur 4 cyl., 500 cmc., en état de marche, vendus ou échangés contre cyl. plus faible. Ecr. ou s'adr. : Millet, mécanicien, 3, imp. de la Mare, Paris (20^e).

1 boîte 2 vit. Picard, 250 cmc. et 1.500 cmc. com. neuve, 250 et 350 fr. ou éch. contre Picard 4 vit., ch.-ch.22 ligne C. 60. Le Moullec, 99, Pavé-des-Gardes, Bruyères-de-Sèvrès, Sèvres (Seine-et-Oise).

Pilain 8/10 CV, impôt 4 CV, torp. 4/5 pl., cap., par-bris., écl. acét., 3.600 fr. ou éch. contre cyclecar ou voiturette 2 pl., quad. Peugeot préf. Gaston, 5, rue Emile-Allez, Paris.

As à glissière de course 1 ram., à vendre 600 fr. ou à éch. contre moto 3 CV, bon état. S'adr. ou écr. : M. Dubois, 25, rue du Gal-Colin, Chatou (Seine-et-Oise).

A vendre un moteur industriel 1 HP 1/2, un tandem, le tout complet, état neuf, pour 800 fr. ou éch. contre moto moderne Henri Bernard, Maisonneuve (Vienne).

Achète toutes motos modernes. Moto Agency, 24, boulevard de Charonne.

Prêt et garage gratuit sur motos à vendre. Moto Agency, 24, boulevard de Charonne.

OCCASION UNIQUE
Voiturette Sport 6 HP., Moteur Ruby très vite, Pneus Ballons, Éclairage Marchal, Montre-compteur, tous accessoires 6.500 fr.
Ch. SWEERTS
36 ter, r. de la Tou-d'Auvergne, PARIS
Tél. Trudaine 78-82 et 51-96

TOUTES CHAINES
DALBIAC, 1, RUE DES JARDINS, PAUL PARIS

très bon état. Chauvet, 61, rue de la Côte-des-Chênes, Rosny-sous-Bois.

Groupe D. K. N. P. roue arr., 1 CV 1/2, accés., p. roulé, com. neuf, confiance, 800 fr. (V. L. 1.000). Moutinay, Villers-le-Til-leul (Ardennes).

Châssis René Gillet, susp., carros., bi-pl., r. secours, 2.000 fr. Cossard, 112, rue de Charenton, Paris (12^e).

Châssis Harley complet, état neuf, avec roue, ch. 760 x 90 (neuf), carros. luxe Garnier, p. brise, porte-mallette, le tout pour 1.000 fr. R. Huguenet, 40, rue Jeannin, Dijon (Côte-d'Or).

Boîte 4 vit. Picard, neuve, 650 fr. L. Clerc, 19, rue Saint-Ennemond, Saint-Étienne (Loire).

1 compteur « Stervart » pour 5 CV Citroën ou Peugeot, bon état, 80 fr. Barrois, Clos Lamotte, Pré-Saint-Gervais (Seine).

Jeune homme 24 ans, sérieux, connais. pratiques, techn. sur la moto, cherche bonne situation chez const. comme désirant collab. actif, dévoué, voyages, démonstrations, direction succursales, etc. peut fournir caution. Ecr. : Victor, chez Frene, 21, rue Elysée-Chatin, Grenoble (Isère).

A louer, Gare du Nord, remise pour moto, 3, rue des Petits-Hôtels.

Je céderais bon fonds cycles moto, sit. sur route nation., dans sous-préf. Bourgogne., distrib. ess. huile, bonne client., aff. sérieuse, cause santé, prix 10.000 fr. Ecr. : E. Krier, Lamarche-sur-Saône (Côte-d'Or).

ON DESIRE ACHETER
Suis acheteur à particulier vieille moto 4 ou 5 CV, pas ant. à 1920 et au-dessous de 1.000 fr., envoyer prix et détail à A. Bouron, Coex (Vendée).

Je suis acheteur moto 250, 1927. Greland, 6, rue Castex, Paris (4^e).

Cherche side d'occasion pour R. Gillet 6 CV. J. Astruc, 24, rue Ch.-Roucas-Blanc, Marseille (Bouches-du-Rhône).

Désire acheter F. N., M. 60, à particulier. Faire offre à Patrice, 161, av. de l'Aéroport, Blanc-Mesnil (Seine-et-Oise).


ACCESSOIRES
SAKER
pour Motocyclettes
33, Rue Anatole-France
LEVALLOIS-PERRET

Tél. 16.06 - GROS

Pièces détachées
INDIAN
d'origine
Meilleur marché que la contrefaçon - Demander le Tarif.
F. SEGOND 8, Rue Lebon, 8 PARIS

CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise Tan-Sad
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoques, Lanternes, etc., etc.
ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Avenue de Choisy, 184
PARIS - Tél. : Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

LES CHARMES DU TOURISME
A DEUX
*
NEW-MOTORCYCLE
13, Rue du Parc
- ORLÉANS -



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

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

Si vous circulez, en vélo, en vélomoteur, motocyclette, sidecar, cyclo-car, et même avec une voiturette de 12 CV.
Soyez aussi Prudent QUE PREVOYANT
En adhérant dès aujourd'hui aux assurances individuelles dont "MOTO REVUE" fait bénéficier tous ses abonnés, et à des TAUX INCROYABLES c'est ainsi que pour une PRIME ANNUELLE des plus réduites, vous aurez une assurance vous garantissant contre les accidents corporels et les dégâts matériels que vous pourriez causer ou subir jusqu'à une somme de
100.000 - 200.000 francs
par sinistre.
Nous avons eu, à des conditions similaires, des Assurances INDIVIDUELLES LES VOL, INCENDIE et enfin le D. A. S.
de l'Indemnité des assurances
à **MOTO-REVUE**
5, Rue Saint-Augustin, 5 - PARIS



Si vous aimez le cyclo-car et la voiture légère...
pour vous utiliser...
pour vous perfectionner...
vous devez lire le
MANUEL PRATIQUE
Le Cyclo-car la Voiturette Légère
Prix 10 francs Édité par MOTO REVUE
FRANCO RECOMMANDÉ POUR 11 fr. 15 6, Rue Saint-Augustin, Paris



BULLETIN D'ABONNEMENT à nous retourner après l'avoir rempli et découpé (ou recopié)

A dater du 1^{er} MARS 1928, le prix de l'abonnement complet à *Moto-Revue* hebdomadaire et son supplément mensuel, *L'Actualité Automobile*, fixé par faveur à 55 francs, sera porté au prix normal de 65 fr. pour 64 Numéros France et Colonies (52 hebdomadaires et 12 mensuels). Voir ci-dessous le prix pour l'étranger.
Souscrivez-donc dès maintenant et surtout avant fin Février 1928 pour profiter du prix de faveur de 55 francs qui fait ressortir le prix du numéro à 0 fr. 85.

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

Nom Prénoms

Profession Adresse

(Signature)

(1) 64, 32 ou 16 Numéros.
(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes, la mention : CHEQUES POSTAUX 29.737-PARIS (2^e).

	PRIX DE L'ABONNEMENT COMPLET (64 numéros)					
	AVANT FIN FÉVRIER			APRÈS LE 29 FÉVRIER		
	Un an 64 N ^{os}	6 mois 32 N ^{os}	3 mois 16 N ^{os}	Un an 64 N ^{os}	6 mois 32 N ^{os}	3 mois 16 N ^{os}
France et Colonies	55 »	30 »	18 »	65 »	35 »	22 »
Union Postale	80 »	45 »	26 »	92 »	51 »	30 »
Autres Pays	110 »	60 »	35 »	129 »	70 »	40 »

ET VOYEZ, D'AUTRE PART, LES CONDITIONS D'ABONNEMENT A PAIEMENT FRACTIONNÉ EN 12 MOIS

•• Impr. Spéciale de *Moto Revue*, 30, rue du Poteau, Paris, 18^e. Le Gérant : C. LACOME.
Adresser toute la correspondance : 51, rue Vivienne, Paris.



Spido

l'huile de sécurité

Demandez le "Guide Spido" à la Société A. ANDRÉ Fils, et "Guides Peugeot", 8, Rue Tour-des-Dames, Paris, 9^e.

LES TRIOMPHES DE



au

Boulevard Michelet à Marseille

Sur 4 engagés - 4 victoires

en 2 temps et en 4 temps

1

175 cmc. — 1^{er} GAUSSORGUES.

350 cmc. — 1^{er} GAUSSORGUES.

500 cmc. — 1^{er} ex-æquo, GAUSSORGUES

600 cmc. side-car. — 1^{er} JOUVENT.

RECORDS BATTUS dans chaque Catégorie

Ce beau début de saison sera bien accueilli de tous les amateurs de belles machines qui s'intéressent aux **NOUVEAUX MODELES** que la firme maconnaise sort ces jours-ci.

Moteur VILLIERS, 2 temps - M. A. G., 4 temps - Graissés à la Kervoline - Carburateur AMAC.

MONET-&-GOYON

57, Rue du Pavillon
MACON