

L'entretien de la Harley-Davidson des stocks 1<sup>fr.</sup>-25

# MOTO REVUE

SPORT ET  
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

16<sup>e</sup> ANNÉE — N° 260

3 Mars 1928

et *Motocyclisme*  
*Automobilisme*



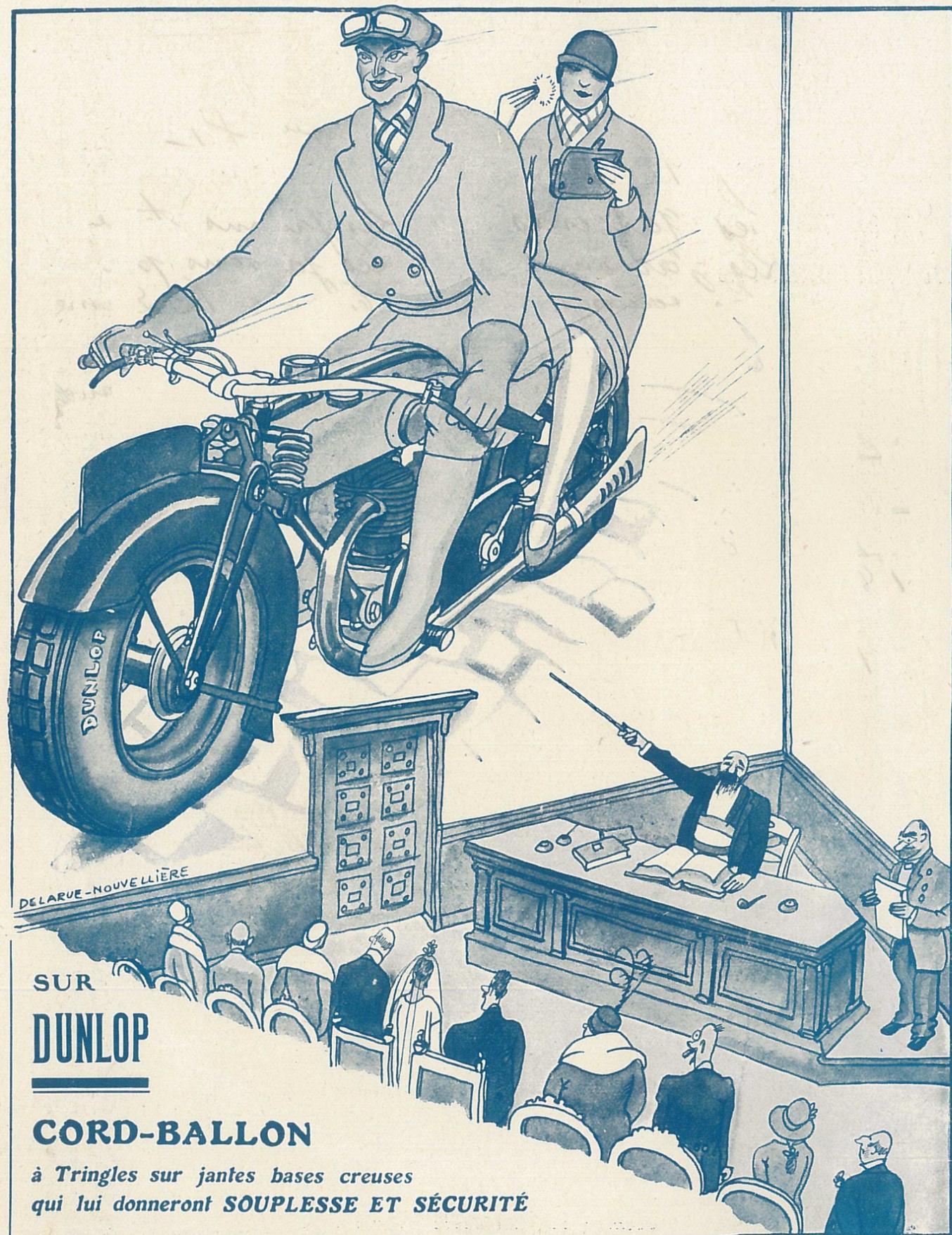
TÉLÉPHONE :  
CENTRAL : 03-81  
— 08-24

MOTO-REVUE  
BUREAUX :  
51, rue Vivienne, PARIS

Le meilleur éclairage de Motos ; Premier au Concours d'Éclairage ;  
Premier aux Six Jours d'Hiver 1928.

21, Rue de Chartres, NEUILLY.

Monsieur le Maire a dit : « La Femme doit suivre son Mari... »



SUR  
**DUNLOP**

**CORD-BALLON**

à Tringles sur jantes bases creuses  
qui lui donneront **SOUPLESSE ET SÉCURITÉ**

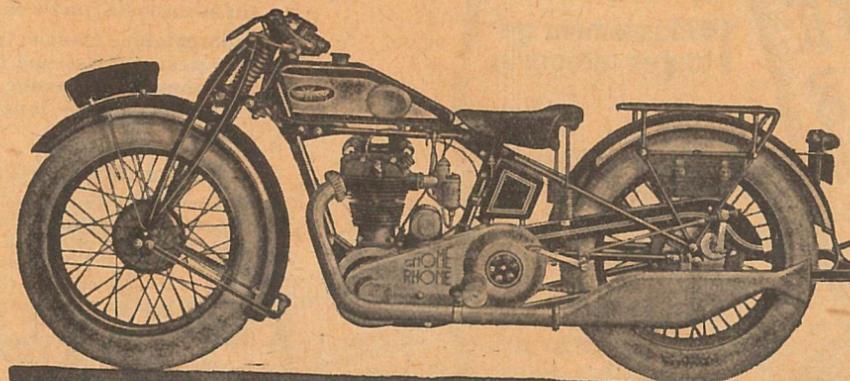
# GNOME RHONE

175 cmc. . 3.000 fr.

250 cmc. . . . . 4.600 fr.

500 cmc., Sport. . 6.200 fr.

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



500 cmc., D. 4, Super-Sport.

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE

M<sup>S</sup>INS DE VENTE 49, AV. DE LA G<sup>D</sup>E ARMÉE

SUCCURSALE  
6, R. D' AUBUISSON. TOULOUSE

**PARIS**

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

le vrai banc d'essai

**LA ROUTE**  
a consacré la  
marque

**SAN SOU PAP**  
ses succès  
répétés font  
la preuve de  
ses qualités.

**ENDURANCE**  
**RÉGULARITÉ**  
**VITESSE**

**1927 BOLD'OR**  
records 1925  
1926 battus

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

**PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS**  
1<sup>er</sup> classement général  
toutes catégories

**LES SIX-JOURS D'HIVER 1928**  
5 engagés  
5 premiers  
5 médailles d'or  
Coupe Bleue

**AGENCE GÉNÉRALE DE SAN SOU PAP**  
catalogues illustrés  
gratuits et conditions  
de vente en 12 mois.

**154. Boul. HAUSSMANN PARIS**

**Motex**

**SAN SOU PAP LA MOTO DE GRANDE CLASSE**



## il voit à 280 mètres pour 320 fr

La puissance des Éclairages Électriques sans accus **RADIOS-MOTO** est telle qu'à 280 mètres des phares la lecture des petits caractères d'un journal est très nette.

Cette puissance permet de rouler, par nuit noire, à plus de 100 km à l'heure. (Bol-d'Or 1927: Debaisieux 1<sup>er</sup> et Hommaire second, dans leur catégorie, tous deux sur Monet-Goyon, étaient équipés de **RADIOS-MOTO**).

### Simplicité, Robustesse

Fonctionnant sans accus, actionné par le pneu arrière, l'Éclairage **RADIOS-MOTO** est monté en quelques minutes par votre fournisseur sur n'importe quelle machine.

Indéréglable, étanche à l'eau et à la poussière, graissé une fois par an, il fonctionne sans panne, ni usure, ni réparation, aussi longtemps que la moto.

### Notice descriptive gratuite

Demandez-là : vous y trouverez tous renseignements relatifs à nos équipements pour motos ou vélos et à notre lampe de poche "**LUCIFER**" à dynamo, fonctionnant sans pile. Vous recevrez aussi la liste de nos agents.

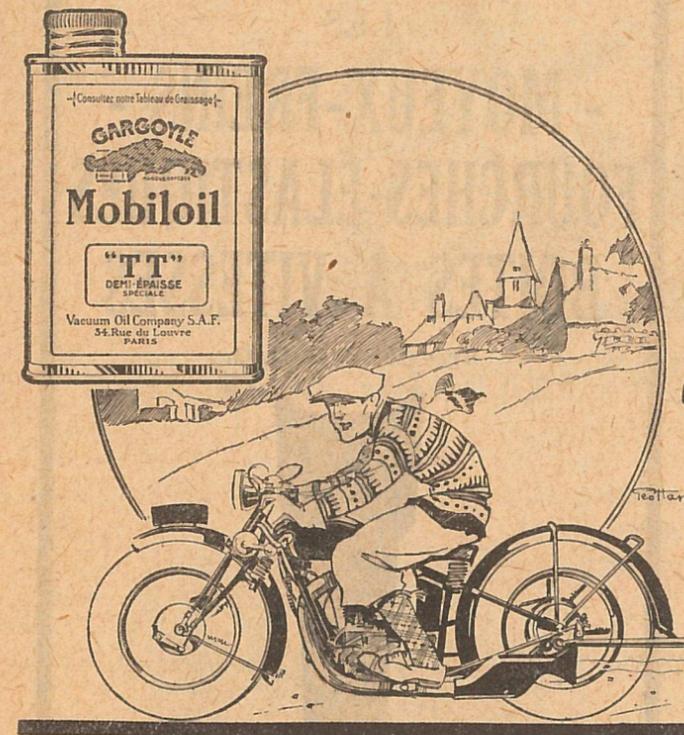
GÉO ARANDEL



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

## ECLAIRAGES ELECTRIQUES RADIOS (LUCIFER)

POUR MOTOS & VÉLOS  
18, Rue Denfert-Rochereau  
BELLEGARDE (AIN)



Un nouveau type de Mobiloil

**B**EAUCOUP de motocyclistes se plaignent de la difficulté des démarrages à froid, des inconvénients dus aux dépôts charbonneux et - dans les moteurs graissés par mélange - des ratés produits par l'arrivée d'huile pure au carburateur.

Une étude approfondie de la construction des motocyclettes ainsi que des essais prolongés ont permis de déterminer, pour chaque moteur, le type de Mobiloil qui en assure le graissage correct. C'est ainsi que pour de nombreux moteurs, Mobiloil "TT" est recommandée par notre Tableau de Graissage.

Par sa remarquable aptitude à rester fluide à basse température, elle facilite le démarrage en tous temps.

Par sa haute qualité et son riche pouvoir lubrifiant, elle assure le graissage parfait du moteur aux plus fortes chaleurs de fonctionnement, sans gommage des soupapes, sans encrasser les segments, les gorges et les lumières. Enfin, elle ne laisse en brûlant qu'une légère suie facilement évacuée par l'échappement.

En outre, Mobiloil "TT" convient particulièrement bien aux moteurs graissés par mélange, du fait qu'elle est parfaitement soluble dans l'essence dont elle ne se sépare pas dans le réservoir.

Mobiloil "TT" est maintenant en vente en bidon d'un litre. L'emballage scellé vous permet d'obtenir dans le minimum de temps une quantité exacte d'un lubrifiant authentique.



Coupon à retourner sous enveloppe fermée.  
VACUUM OIL COMPANY S.A.F.  
46, Rue de Courcelles - PARIS

Pour envoi gratuit de notre brochure : "Le Graissage rationnel de votre moto".

Nom : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_  
Ville : \_\_\_\_\_ 102-C

VACUUM OIL COMPANY  
Société Anonyme Française - 46, Rue de Courcelles - PARIS

AGENCES ET SUCCURSALES : Alger, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Rouen, Toulouse, Tunis, Bâle, Bruxelles, Rotterdam.

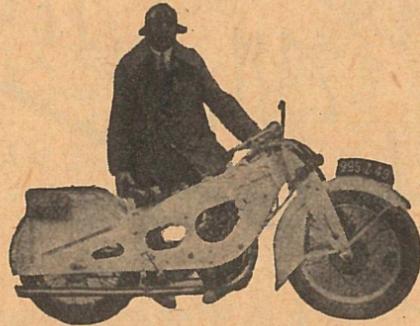
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Reproduction interdite

1928

# NEW-MOTORCYCLE

Type 4-45 Super-Sport



La Machine { DU GENTLEMAN  
DU SPORTSMAN

# PARIS-MOTOS

GEORGES FÈVRE

79, Avenue des Ternes, 79 — PARIS



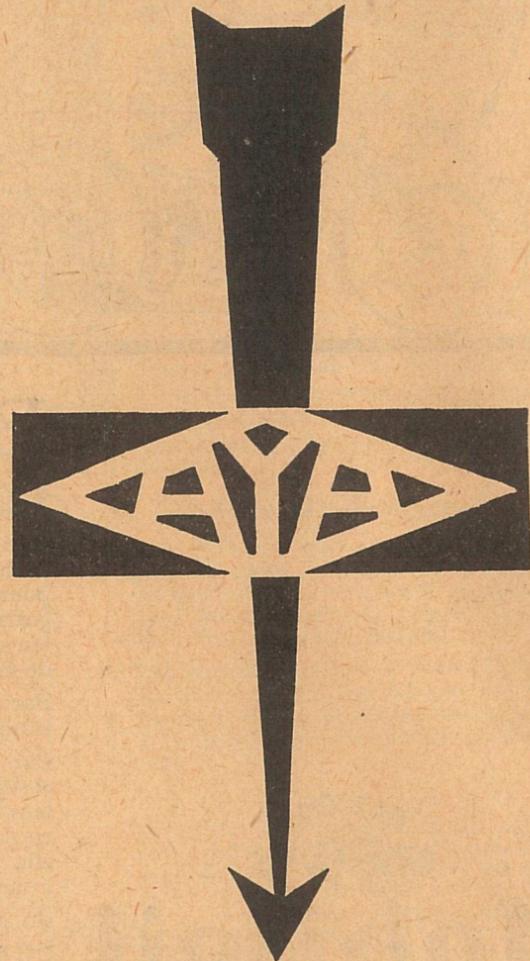
**AGENT EXCLUSIF  
POUR LA FRANCE**

- Agents demandés -  
pour toutes Régions

LES

# - MOYEUX-FREINS - FOURCHES-ÉLASTIQUES BOITES A VITESSES

Breveté S. G. D. G.



*sont les plus chers,  
mais aussi les meilleurs*

**Établissements J. PAYA = St-Étienne**

27, Avenue Denfert-Rochereau

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

# Terrot



**JUSTIFIE SA RÉPUTATION PAR SA QUALITÉ**

### MODÈLES 1928

Puissance	Cylindrée	Type	DÉSIGNATION	PRIX
2 CV	175 CC	LP	Tourisme standard	2550 francs
		LSP	Sport standard	2900 francs
		LC	Tourisme-Confort	3050 francs
		LSC	Sport-Confort	3150 francs
		LDC	Dame-Confort	3300 francs
3 CV	250 CC	FT	Tourisme	3650 francs
		FSS	Sport	4350 francs
		FTC	Tourisme-Confort	4450 francs
		FSC	Sport-Confort	4550 francs
		OT	Tourisme-Luxe	4700 francs
		OS	Sport-Luxe	4700 francs
4 CV	350 CC	HS	Sport	5200 francs
		HTC	Tourisme-Confort	5500 francs
		HSC	Sport-Confort	5500 francs
		HSS	Supersport	6100 francs
		HSSC	Supersport-Confort	6250 francs
5 CV	500 CC	NT	Tourisme-Confort	6700 francs
		NS	Sport-Confort	6700 francs
		NSS1	Supersport 1 échap <sup>t</sup>	7550 francs
		NSS2	Supersport 2 échap <sup>t</sup>	8000 francs

Tarif au 1<sup>er</sup> Mars 1928

Tous nos prix s'entendent pour machines prises à nos Usines de Dijon  
L'emballage et le port sont toujours à la charge du client et sont à  
ajouter aux prix ci-dessus.

Catalogue et Notices franco sur demande

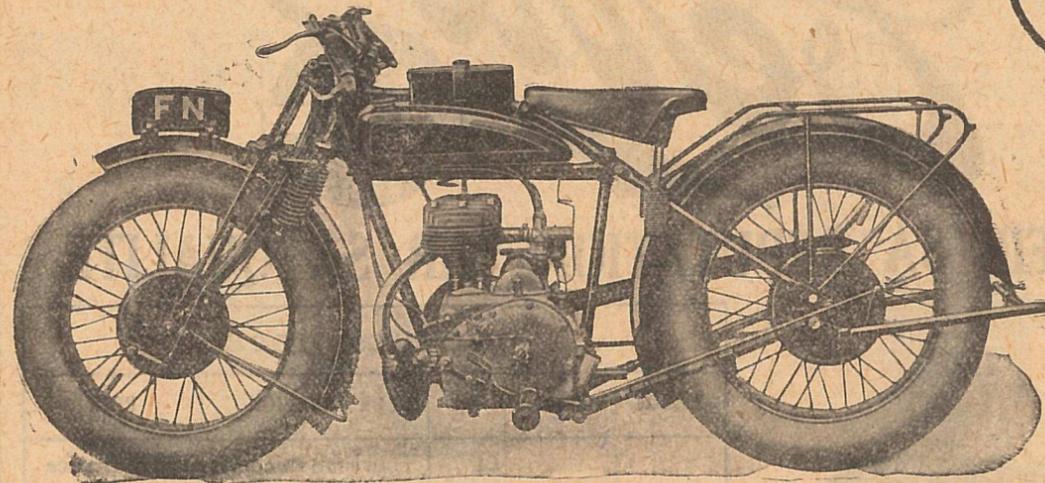
## Établissements TERROT

2, Rue André-Colomban  
DIJON

Magasins de Vente à PARIS : 30, Avenue de la Grande-Armée

# FABRIQUE NATIONALE d'ARMES

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



- Rapides -  
- Solides -  
Confortables

Les MOTOS

**FN**

détiennent

22 RECORDS  
DU MONDE

**SES MODÈLES 350 ET 500 cmc.**

*réunissent les perfectionnements les plus intéressants pour l'Amateur de Motos modernes :*

**CADRES fermés à berceau ; FOURCHES amorties et freinées ; BLOC-MOTEURS à 3 VITESSES ; CHAÎNE UNIQUE ; FREINS PUISSANTS ; GROS PNEUS de 100 et 115 mm. ; SELLE extra-souple surbaissée ; ACCESSOIRES des 1<sup>res</sup> MARQUES.**

# CLINOTO

*Pour laver soi-même...*

**Sans Eau, son Automobile**

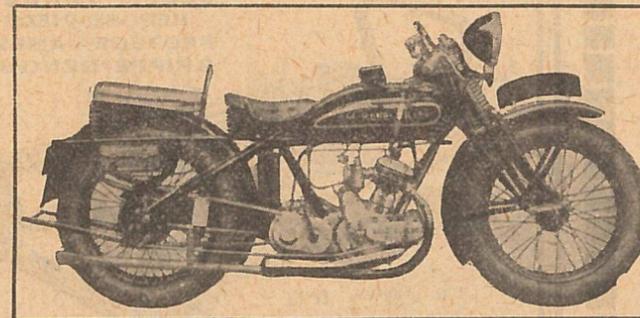
SANS SE MOILLER - SANS SE SALIR

LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

# CLINOTO

# La Nouvelle RENÉ GILLET

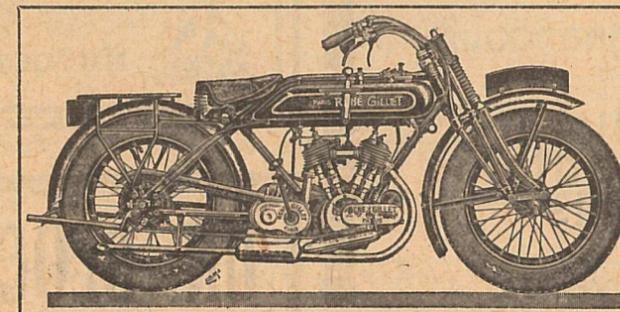
4 CV. - 350 cmc.



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

# La Moto RENÉ GILLET

6 CV. - 750 cmc. - Type Armée Française



est la plus popu-  
laire parmi les  
amateurs de long  
... tourisme ...

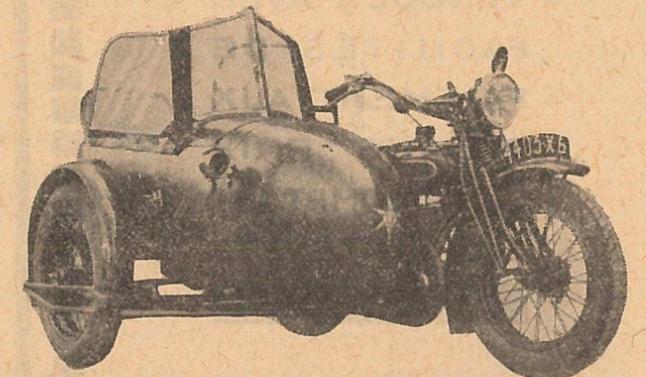
elle est :  
.. Économique ..  
Puissante - Rapide  
.. Stable - Sûre ..

# Le Side-car RENÉ GILLET

avec le fameux châssis suspendu RENÉ GILLET

est le complément de la 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 **RENÉ GILLET**  
AUX ÉTABLISSEMENTS

128, Route d'Orléans - MONTROUÉ (Seine)

**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

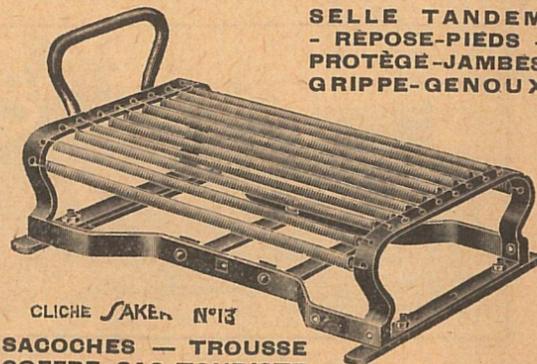
VENDUES AVEC  
FACILITÉS DE  
PAIEMENT AUX  
MÊMES PRIX  
QU'AU COMPTANT.  
SANS INTÉRÊTS

**MOTOS - MOTOS - MOTOS**

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

LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

SELLE TANDEM  
- RÉPOSE-PIEDS -  
PROTÈGE-JAMBES  
GRIPPE-GENOUX



CLICHE SAKER N°13

SACOCHES — TROUSSE  
COFFRE, SAC TOURISTE  
BOITE à CHAMBRE à AIR  
— PORTE-BOUGIE —

Fabrique la plus importante

D'ACCESSOIRES

pour

MOTOCYCLETTES



**UN BLOC MOTEUR**

3 vitesses Français

établi dans d'aussi bonnes conditions  
-:- que la fabrication étrangère -:-

**Monobloc Sport**

BREVETÉ S. G. D. G.

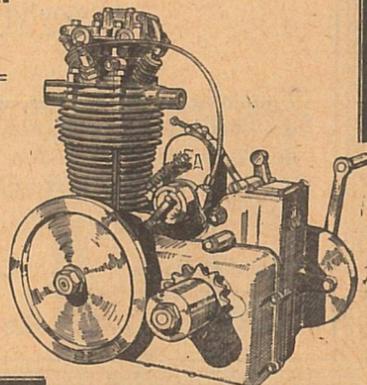
6 JOURS D'HIVER

- 1<sup>er</sup> ex-æquo -  
Catégorie 500 cmc.

**CHAISE & C<sup>ie</sup>**

53, Rue Auguste Lançon  
PARIS

RENSEIGNEMENTS ET  
PRIX SUR DEMANDE



Demandez des

renseignements

sur le modèle

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

350 cc.

arbre à cames en tête

**LA MACHINE DE GRANDE CLASSE**

au meilleur prix

■ ■

Modèle "FLÈCHE BLEUE"

175 cmc., 2 temps.

Modèle "FLÈCHE d'OR"

350 cmc., Moteur JAP,  
Soupapes latérales.

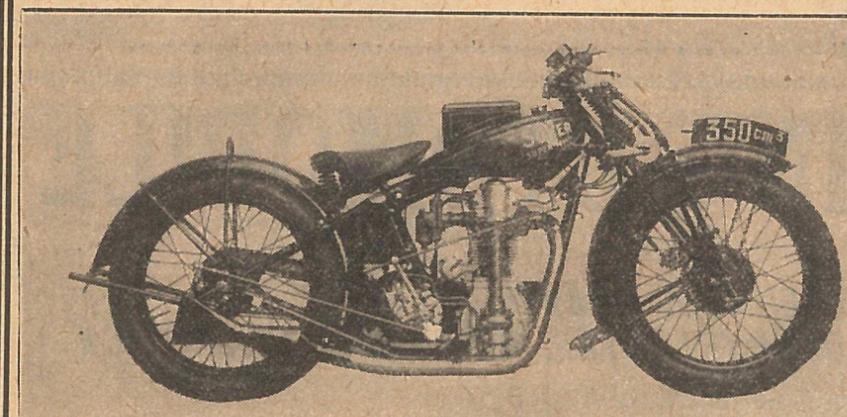
Modèle "FLÈCHE d'OR"

350 cmc., Moteur JAP à culbuteurs.

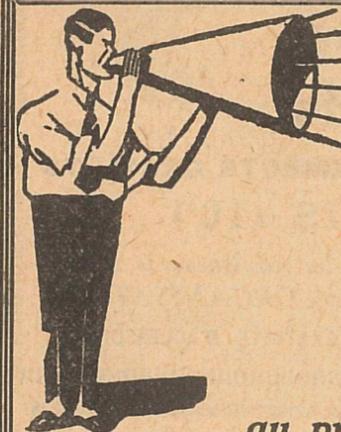
■ ■

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

63, Route de la Révolte  
LEVALLOIS (Seine)



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



**Motocyclistes... Attention!!!**

Les conditions de crédit LES MEILLEURES, sont faites au

**"Palais de la Motocyclette"**

où vous pouvez acquérir toute machine payable en 12 versements

au prix de catalogues : **SANS INTERÊTS**

**SANS ASSURANCE**

**SANS SURPRISE**

FACILITÉ DE REPRISE ET D'ÉCHANGE — STOCK DE MOTOS D'OCCASION — ATELIER DE RÉPARATIONS DE 1<sup>er</sup> ORDRE

(Le plus grand choix de Paris)

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# NEW-MAP

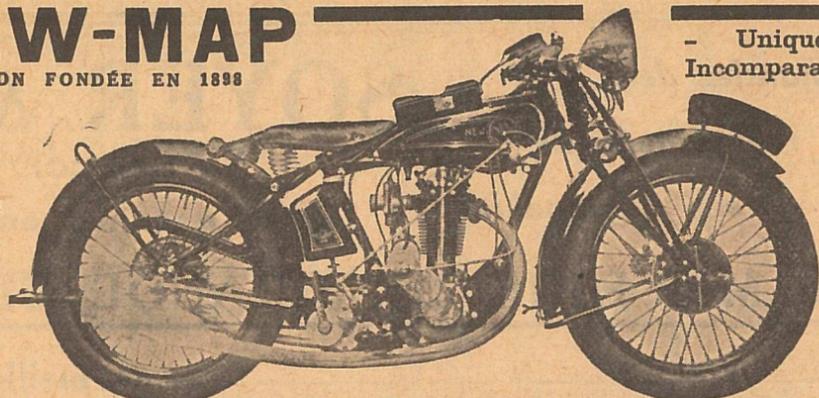
MAISON FONDÉE EN 1898

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<sup>re</sup> Catégorie ;  
250 cmc.  
MÉDAILLE D'OR  
COUPE DU M. C. de NICE

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

# S<sup>T</sup>-MARTIN-AUTOMOBILE

EST

LE PLUS FORT VENDEUR en FRANCE  
de MOTOCYCLETTES NEUVES et en SERVICE

LE SEUL LIVRANT

## TOUTES LES MARQUES

PAYABLES au COMPTANT ou en 14 VERSEMENTS

avec

# ZÉRO fr. % d'intérêts

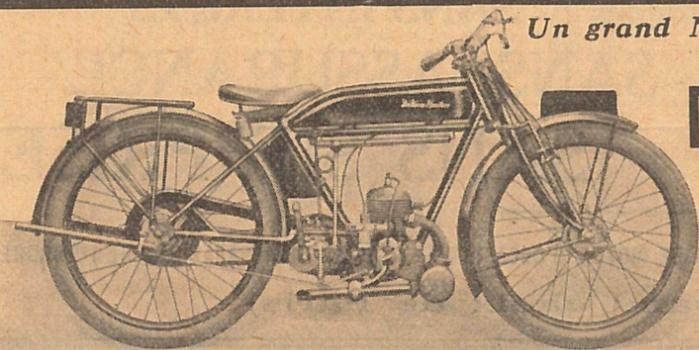
ACHAT, ÉCHANGE, RÉPARATIONS RENSEIGNEMENTS GRATUITS

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS (10<sup>e</sup>)

Notre Catalogue 1928 illustré, 120 pages, franco, Prix : 2 Francs, contient tous les renseignements utiles à connaître sur les MOTOCYCLETTES, les ACCESSOIRES et notre remarquable ORGANISATION.

GARANTIE DE MISE AU POINT DES MOTOS

POSE GRATUITE D'ACCESSOIRES



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

## DE DION-BOUTON

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

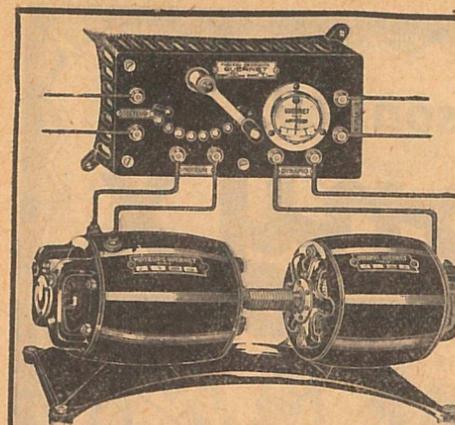
Renseignements - Présentation de Modèles  
- Demande de Représentation et Vente -

113, Avenue Victor-Hugo - PARIS

Publicité G. Swerts

X

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



## DÉCIDÉMENT !

### Le Convertisseur GUERNET

est le seul appareil parfait pour charge d'accus

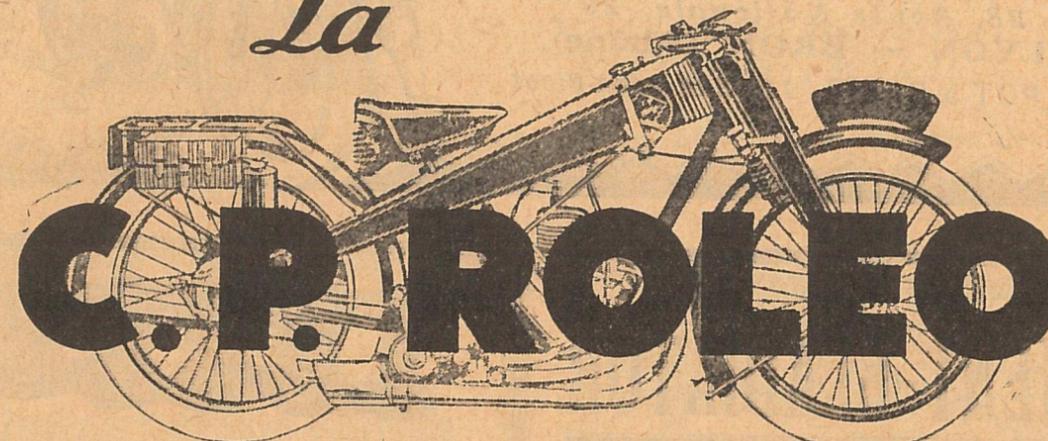
Type Garage, 15 volts, 7 ampères . . . . . 950 fr.

Type amateur, 6 volts, 5 ampères . . . . . 580 fr.

GUERNET, 44, Rue du Château-d'Eau, PARIS

Soyez un homme de  
progrès... Achetez...

# La



à cadre en tôle emboutie, à triangulation intégrale, et vous ne tarderez pas à être jalouxés par vos amis motocyclistes. Ce cadre embouti remplace le tube dans la moto, comme il l'a remplacé autrefois dans le châssis d'automobile.

Établissements ROLLET & C<sup>o</sup>  
64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XI<sup>e</sup>)

Demandez Notice N° 15  
et Catalogue

„**Rochester**” MOTO Baisse ses prix et présente de nouveaux types :

Moteur 175 cmc. DUTEN

2 vitesses ch.-courroie.	2.680 <sup>?</sup>	2.550 <sup>?</sup>
2 — chaîne-chaîne	2.780 <sup>?</sup>	2.650 <sup>?</sup>
3 — chaîne-chaîne	2.500 <sup>?</sup>	3.350 <sup>?</sup>
3 — ch.-ch. Sport.	3.750 <sup>?</sup>	3.600 <sup>?</sup>

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)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XI

# Moto Rhony'x

Saison 1927-28

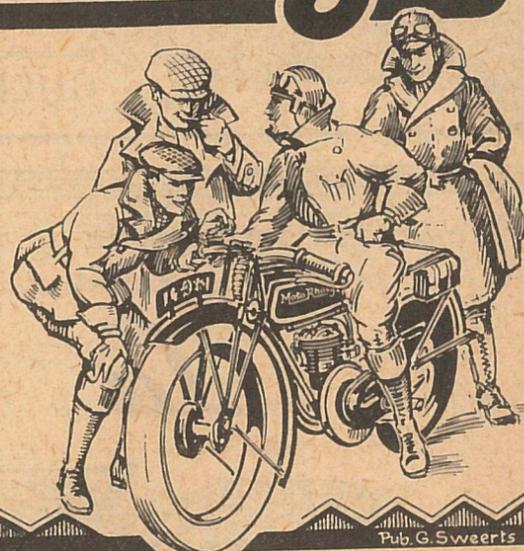
met à votre disposition les types ci-dessous susceptibles de justifier votre choix.

- 185 cmc. Type A, monovitesse.
- 185 cmc. Type B, Chaîne-courroie, 2 vitesses.
- 185 cmc. Type C, Chaîne-chaîne, 2 vitesses.
- 185 cmc. Type C, — 3 vitesses.
- 250 cmc. Type D, — 3 vitesses.

**MOTO RHONY'X**

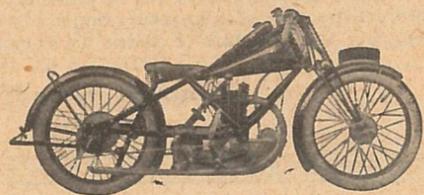
28, Route Nationale, 28  
LYON — BRON (Rhône)

DÉPOT à PARIS, 12, Rue Jean-Nicot



Pub. G. Sweerts

## CLÉMENT-GLADIATOR



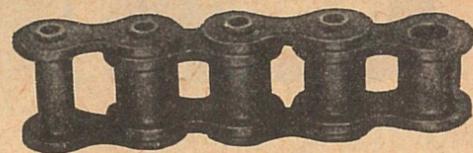
a prouvé dans le **BOL D'OR** et le **CIRCUIT DES ROUTES PAVÉES**, les courses les plus dures de l'année, la qualité de ses Cadres double poutre armée

**MODÈLES pour 1928 :**

- 3 C.V. 250 cmc. Tourisme, Sport, Course
- 4 C.V. 350 cmc. Tourisme, Sport, Course

DEMANDEZ LE NOUVEAU CATALOGUE

Société Anonyme Française des Cycles **CLÉMENT-GLADIATOR**  
76, Grande-Rue — PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)



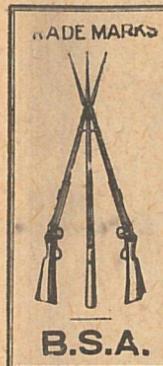
### MOTOCYCLISTES !...

LA CHAÎNE RENOLD EST LA MEILLEURE  
SA RENOMMÉE EST UNIVERSELLE  
- ELLE ÉQUIPE LES MARQUES -  
LES PLUS RÉPUTÉES DU MONDE

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

Demandez-la à votre Agent de Motos

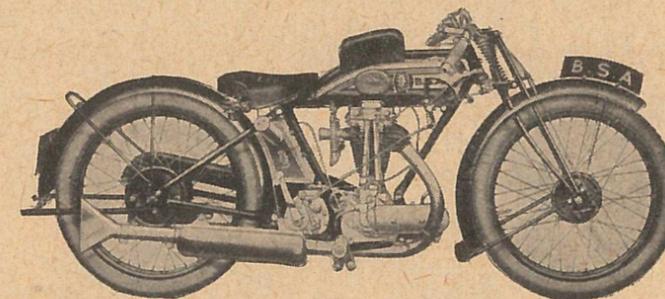
Tarif et Notice N° 1027, franco sur demande  
à **RENOLD CHAINS Ltd**  
14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET



Cette marque est votre sécurité

# B.S.A.

La Marque de qualité  
Celle dont la mise au point est unique



Son type L 28, 350 cmc. Super sport

# B.S.A.

10, Rue des Acacias, 10  
PARIS

qui construit et vend indiscutablement le plus grand nombre de Motos.

### Motocyclistes !...

Avant de commander votre moto  
Souvenez-vous que le -:- -:- -:-

### Syndicat de Vulgarisation Motocycliste

Mot à votre disposition les capitaux nécessaires  
— à l'achat de la machine de votre choix —

### REMBOURSEMENT

**12 mois**

Demandez notre  
Notice spéciale

### MONET-GOYON

S. V. M.  
27, Rue de la Boétie  
PARIS



Pub. G. Sweerts

Vous augmenterez vos moyennes avec

LES BOITES DE VITESSES

**Picard**

qui sans TRANSFORMER

LES CADRES

se monteront sur  
toutes motos

ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent être graissées à la Kervoline

Demandez la notice M. R. envoyée gratis

**C. PICARD**

26, rue Carnot  
COURBEVOIE (Seine)



Pub. G. Sweerts

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XIII

## NEW-MOTORCYCLE

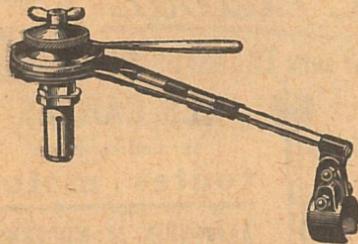
Types 350 cmc. et 500 cmc.  
Blocs-Moteurs



G. ROY, 13, r. du Parc, ORLÉANS

## LE FREIN DE DIRECTION EXCELSIOR

# AFA



LE SEUL ASSURANT TOUTE SÉCURITÉ  
GRACE AU

## DÉBRAYAGE INSTANTANÉ

PRIX : LA PIÈCE..... 85 frs.

ÉTABL. L. POUTRAIT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3 MILLIONS

7 et 9, Rue de la Croix-Faubin, PARIS (11<sup>e</sup>) - Tél. : Roquette 34-84

## ROYAL-MOTO

commence sa saison par de splendides victoires

**AU MAROC : 2 records en 175 cmc**

Km départ arrêté : 1<sup>er</sup> LÉVEILLÉ (record battu)

500 m. lancé : 1<sup>er</sup> LÉVEILLÉ (record battu)

## SIX JOURS D'HIVER

1<sup>er</sup> (e.-œ) GERGAUD (Médaille d'Or)  
sur Royal-Moto 175 cmc.  
bloc moteur Massardier

**AGENTS** Assurez-vous l'exclusivité  
pour votre Région

## Vente à Crédit aux meilleures conditions

Catalogues et Renseign<sup>ts</sup>  
Bureau Commercial :

70, Av. de la Gde-Armée  
PARIS (17<sup>e</sup>)

Téléphone : WAGRAM 80-35

Dépôt Général  
Motos et Pièces détachées :

26, Rue d'Armenonville  
NEUILLY-sur-Seine

(à 3 minutes de MAILLOT).

CAMILLE LACOME  
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION  
ET PUBLICITÉ

51, Rue Vivienne, 51  
PARIS (2<sup>e</sup> Arrondissement)

TÉLÉPHONE : CENTRAL 03-81  
CENTRAL 05-24

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAÎSSANT LE SAMEDI

### ABONNEMENTS

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	SIX MOIS 26 N <sup>os</sup>
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.

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

### Pas de Salon Anglais cette année

La Chambre Syndicale des constructeurs anglais a décidé de ne pas faire cette année de Salon à l'Olympia. Cela paraît étrange quand on considère la situation en apparence prospère de l'industrie motocycliste anglaise. On sait quel prestige peut

exercer un Salon et combien nous nous sommes naguère mordus les doigts de l'avoir supprimé pendant un an. Le Salon de Paris c'était pour l'automobile le Salon par excellence et c'était pour notre industrie la plus saine réclame. De tous les pays du monde on y accourt et même des marques étrangères, qui n'ont aucune chance de vendre des voitures chez nous, y exposent, à cause de la publicité qu'elles peuvent en tirer. Le Salon de l'automobile à Paris est la grande date, le grand événement automobile de l'année. Nos constructeurs qui sont des gens clairvoyants se sont bien aperçus que supprimer le Salon de Paris, c'était faire de Londres, de Milan ou de Bruxelles le centre du marché automobile européen, et détourner de notre pays un important mouvement d'affaires. Aussi se sont-ils hâtés d'organiser à nouveau un Salon annuel et on n'entend plus personne pour demander qu'il devienne bi-annuel. Même pendant les périodes de crise, personne n'a envisagé sa suppression.

La position unique qu'occupe dans l'industrie automobile le Salon de Paris, appartient, reconnaissons-le en toute impartialité, à celui de l'Olympia pour l'industrie motocycliste. La motocyclette est beaucoup plus répandue en Angleterre que dans n'importe quel pays, et la motocyclette anglaise jouit d'une réputation parfaitement méritée. Tous les ans, un de nos confrères anglais publie un numéro sur la suprématie anglaise et, il faut reconnaître que, toute question de chauvinisme mise à part, les Anglais peuvent être fiers de leur œuvre. Sans doute, cette suprématie peut être menacée un jour par le continent, et on trouve en France, en Belgique, en Italie, en Allemagne, des machines qui peuvent rivaliser avec les meilleures productions anglaises. En fait, les journaux anglais ont plusieurs fois mis les industriels en garde contre une confiance exagérée dans l'avenir. Déjà certains records très enviés ont franchi le détroit. Comment se fait-il donc que les Anglais renoncent au Salon de l'Olympia qui est pour l'industrie de leur pays

une si merveilleuse réclame, ce Salon où l'on accourt de tous les pays du monde, comme pour un pèlerinage ? C'est que dans la lutte pour le prix le plus bas de vente, dans cette concurrence effrénée que l'énorme production de motocyclettes a amenée, les constructeurs doivent rogner de tous les côtés, et plus d'un sombre. On supprime le plus grand nombre de frais et depuis le début de ce mois, la

plupart des constructeurs ont élevé leurs prix de 5 %. Cela est fort admissible et il vaut mieux payer 2 ou 3 livres de plus et avoir une machine plus soignée. Mais la suppression du Salon anglais est une mesure beaucoup plus grave, au moment surtout où, la motocyclette prend une telle importance sur le continent, au moment où en France, pour la première fois, la motocyclette va avoir son Salon à elle seule. Non seulement la suppression de l'Olympia sera une grosse déception pour tous les motocyclistes, mais encore elle retardera l'évolution de la machine anglaise, évolution qui est plus que jamais nécessaire, au moment où l'industrie continentale fait d'extraordinaires progrès. La réputation de la motocyclette anglaise repose non seulement sur sa qualité, mais sur le Tourist Trophy et sur l'Olympia Show, la plus grande épreuve et la plus belle exposition motocyclette du monde. Supprimer l'une ou l'autre c'est porter une sérieuse atteinte au prestige de la motocyclette anglaise.

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 260.

Samedi 3 Mars 1928

Par-ci, par-là.....	189
Mon petit doigt.....	190
Deux temps, 4 temps.....	191
Paris-Nice .....	193
La Harley des Stocks (1 <sup>re</sup> série).....	195
L'Eclairage à l'acétylène...	199
Le Sport de la semaine....	202
Nos organisations .....	203
<i>Une marque anglaise :</i>	
La Royal Enfield .....	205
La page des Clubs .....	208
Un Photo-Club .....	209

### Club et outillage

Nous voyons que beaucoup de clubs photographiques mettent, à la disposition de leurs adhérents, des ateliers de pose et des laboratoires, souvent aussi des appareils d'agrandissement, des cinés pour la prise de vues, etc... Ils permettent aussi la pratique du portrait artistique, donnent la possibilité de faire de la photo.

à ceux qui n'ont pas de laboratoire et contribuent de manière très utile à la diffusion de l'art photographique. N'y a-t-il pas là pour nos clubs motocyclistes de très bonnes suggestions. Organiser des promenades, des concours, des courses est excellent, mais cela ne suffit pas encore. Un club doit non seulement faire de la propagande mais rendre à ses membres le plus de services possibles. Or, combien peu de motocyclistes ont un outillage suffisant pour l'entretien et la mise au point de leur machine. Combien ne peuvent trouver de garage ? Outillage, atelier, garage voilà trois choses que peu de motocy-

clistes possèdent. Lesquels ont des outils indispensables quand on veut faire de la mécanique, comme par exemple un tour, une perceuse, un gros étai, des fraises à soupapes, des assortiments complets de limes, de clés, de burins, de blocs à tracer, etc. La plupart n'ont qu'un outillage de route tout à fait insuffisant, et nous croyons qu'ils consentiraient à payer un supplément de cotisation, ou un droit de location pour cet outillage. Assurément une organisation de cette nature demande beaucoup de soin, de peine, d'argent. Peut-être même serait-il nécessaire d'avoir ou en permanence, ou à des heures et des jours déterminés, un mécanicien professionnel. Celui-ci pourrait d'ailleurs donner des cours pratiques de mécanique. Il y a dans tous les clubs motocyclistes des mécaniciens qui sont à même de faire ces cours et qui accepteraient d'y consacrer leur temps, et cela à des conditions très avantageuses pour le club. Aux sorties du club on pourrait avoir un sidécar dépanneur. Il y a, dans les clubs, tant de bonnes volontés qu'une telle chose pourrait être mise sur pied. Le danger ce sont les maladroit et les négligents, les premiers risquent d'endommager les outils, les seconds omettent de les rendre ou les gardent trop longtemps. L'outillage ne devrait être remis que contre un reçu et rendu après la séance, toutes les détériorations seraient bien entendu payées par ceux qui les auraient commises. Pour éviter que ce soient toujours les mêmes qui se servent de cet atelier, le mieux serait d'établir un système de location à l'heure qui pourrait d'ailleurs fort bien compenser les dépenses du club. Enfin ce sont là des modalités d'organisation qui peuvent varier suivant les idées. Nous sommes les premiers à reconnaître les difficultés que pourraient rencontrer les clubs, mais nous croyons aussi que les services rendus seraient la récompense de la peine prise et des frais engagés.

#### Journal de bord

Je retrouvais quelques carnets jaunés, à l'encre pâlie, et je songeai, non sans mélancolie que c'était moi qui, il y a une

vingtaine d'années, les avais écrits. J'y avais noté les étapes accomplies, les dépenses, quelques impressions. Et ce sont toutes les aventures d'autrefois qui s'offrent à mon souvenir. Quelques photographies contribuent encore à les faire revivre. Il y avait bien des pannes, on n'allait pas bien vite, les moteurs avaient un profond dégoût pour les côtes, mais que la vie était bon marché, les hôtels accueillants, la vie douce et facile. On comprend les vieillards qui aiment à rappeler les souvenirs de leur jeunesse. On pleure volontiers sur soi-même. Sans aller si loin, combien il est agréable, pendant les veillées d'hiver, dans la saison du labeur, d'évoquer les voyages de l'été. Mais que ces souvenirs sont confus, froids, inertes si on n'a pas pris quelques notes qui seront un aliment à notre mémoire. Il ne faut pas grand chose. Un nom d'hôtel ou de pays et tout nous revient à la mémoire. Que d'utiles renseignements aussi pour nos prochains voyages. Nous éviterons de tomber dans les erreurs déjà commises. Nous saurons sur quelles dépenses nous pourrions compter (toujours plus fortes, hélas, que celles prévues !). Un livre de bord est une véritable mine de renseignements. Quelques-uns de nos lecteurs nous ont donné des impressions de voyage et combien d'entre nous ont lu avec le plus vif intérêt ces récits. Notre attention a été attirée sur des pays que nous ignorions, et nous nous promettons, à notre tour, d'y aller. Nous nous sentons saisis de l'esprit d'aventure et, pour un peu, nous emboîterions le pas aux plus intrépides des globe-trotters. Aucune publicité n'est meilleure pour la motocyclette ou le cyclecar qui permettent d'entreprendre sans ennui de telles randonnées. Ce sont les meilleurs essais de machines car là il ne peut être question de machines plus ou moins spéciales (ah ! cette légende de la machine spéciale), ni de conducteur professionnel. Machines de clients, montées par des clients, sur un itinéraire qui n'a pas été choisi spécialement en vue d'un essai. Cela porte auprès du public. Résurrection d'heureux moments, résumé de votre expérience, utiles leçons pour l'avenir, le journal de bord vous apporte tout cela.



Athos, Porthos et Aramis et l'inévitable d'Artagnan eussent été curieusement surpris de pirouetter sur des chevaux-vapeur sous l'œil amusé d'un photographe.

## Par-ci... Par là....

### Carnavals en moto, c'est moderne

L'Amicale motocycliste Dijonnaise une fois de plus vient de se distinguer au Carnaval de Chalon-sur-Saône dimanche dernier par sa participation au défilé en remportant un 2<sup>e</sup> Prix Hors Concours dans le classement. Une trentaine de motocyclistes avaient répondu à l'appel du Comité et tous revêtus du gracieux pull over aux couleurs du Club (tango et noir) obtenaient un véritable succès dans le cortège traditionnel. Cette manifestation toute sportive de l'A.M.D. prouve combien est maniable et résistante cette machine : la motocyclette, que trop de sceptiques considèrent comme un hollide inutile, une machine à... se casser la figure, au lieu de la considérer comme une chose pratique, plus même, nécessaire, qui bientôt espérans le remplacera la bicyclette parce que aussi facile à manier, plus rapide ne nécessitant qu'un minimum d'effort pour un maximum de rendement. Bravo pour ce jeune Club qui, en cette belle journée n'aura pas perdu son temps en poursuivant son but : le développement intense de la pratique du sport motocycliste. On envisage également à l'A.M.D. la création d'une section Camping (pratique du grand tourisme 1.000 à 5.000 kms) dont nous aurons l'occasion de reparler sous peu.

### Et maintenant garde à vous !

Le Préfet de police a décidé :  
1<sup>o</sup> Aucune voiture ne peut doubler, s'il en vient une autre en sens inverse.  
2<sup>o</sup> Aucune voiture ne peut doubler dans un carrefour.  
3<sup>o</sup> Les disques rouges vous obligent à vous arrêter.  
4<sup>o</sup> Les disques verts vous contraignent à ralentir.  
5<sup>o</sup> Les disques bleus vous avertissent de quelque chose d'anormal.  
Voilà pour vous, motocyclistes.

### Parlons-en un peu

Le record du monde de vitesse vient d'être battu par le capitaine Malcolm Campbell, qui a réalisé avec sa voiture « Oiseau Bleu », la vitesse moyenne de 332 km. 992 à l'heure. Cette superbe performance a été obtenue grâce aux pneumatiques Dunlop à tringles sur jante base creuse, qui équipaient la voiture bolide. Rappelons qu'en 1924, le record du monde de vitesse était de 234 kilomètres à l'heure. Si, en si peu de temps, les records ont fait un tel bond (près de 100 kilomètres) c'est en grande partie aux progrès réalisés par Dunlop qu'on le doit.  
• Qui peut le plus, peut le moins.  
C'est ce qui explique la vogue du pneu Dunlop qui équipe actuellement la majeure partie des voitures modernes.

### Une blouse par-dessus la soutane

A mon avis la meilleure protection contre le mauvais temps à motocyclette, consiste à revêtir une ample blouse avec ouverture juste pour passer la tête, imperméable (huilée ou autrement), avec ceinture ; sur la tête un surtoit huilé ; aux jambes des guêtres de cuir.

Avec cela, on peut braver la pluie, le vent et la boue, autant que faire se peut.

Abbé PROD'HON  
Curé Doyen à Sallins-les-Bains (Jura).

### Que Lumière soit... et il fut

Annonçons à nos motocyclistes que dorénavant les films Plavic et tous articles de cette firme sont dorénavant l'exclusivité de la maison Lumière et Jouglu.



### Erreur n'est pas compte

Dans nos lignes d'annonces du n<sup>o</sup> 258, du 13 février, nous avions marqué M. Pierre Psalty, au 212, du boulevard Péreire ; c'est 271 qu'il fallait lire : que ceux qui ont écrit à l'adresse erronée ne vivent pas sur leur quiétude et... nous excusent.

### Il en est l'agent exclusif

Paris-Motos est dirigé par un agent très actif dont la devanure est une merveilleuse exposition de machines de marque : Georges Fèvre : les engins qui circulent partout avec le blason tricolore sont légion qui prouvent l'activité et la commercialité de cet agent. Or donc, Paris et toute la France sont dorénavant dans ses mains, car il a réussi à acquérir l'exclusivité des fameuses New Motorcycle dont l'endurance coquetterie fut très remarquée aux derniers Six Jours d'Hiver. Et ce qui n'est pas moins intéressant, c'est de songer qu'avec un tel mécanicien, le moteur Chaise qui équipe les New Motorcycle sera en d'excellentes mains : On ne pouvait mieux placer sa confiance.

### La ville de Nevers s'est convertie

Et nous le savions, bien qu'un charmant correspondant nous ait écrit :  
« La ville de Nevers n'aime pas les motocyclistes puisqu'il est interdit de traverser la ville en tan-sad. Cependant, il en passe souvent en ville sous l'œil bienveillant des agents de police : rassurez vos lecteurs à ce sujet. » Et ils le seront.

### Premier Pas Dunlop

Les premières éliminatoires du Premier Pas Dunlop, la grande épreuve cycliste réservée aux jeunes débutants non licenciés, se disputeront au début de mars, aux dates suivantes :

Alpes-Maritimes, Nice.....	4 mars
Bouches-du-Rhône, Marseille.....	4 —
Corse, Bastia.....	11 —
Corse, Ajaccio.....	11 —
Var, Toulon.....	18 —

### Amilcar préparait la prise de Rome par l'Espagne

Amilcar, puis Annibal, dans les temps anciens, cherchèrent à anéantir Rome. La voie de mer était impraticable : c'est par terre que ces deux généraux carthaginois décidèrent la défaite de leurs adversaires. Et voilà pourquoi, en l'an de grâce 1928, Amilcar a décidé de vaincre tous ses adversaires selon le même principe et a engagé un remarquable sportman... espagnol dans son armée sportive. Cui de nos lecteurs devinera le nom de ce jeune animateur ?

### Toujours les cyclistes plus avancés que nous

Les jeunes gens désireux de prendre part à l'épreuve du Premier Pas Dunlop devront remplir la demande de licence établie à cet effet en y portant d'une façon très lisible leur nom, prénoms, leur âge, lieu de naissance, etc., et l'adresser au Comité départemental de l'U. V. F., organisateur de l'éliminatoire pour le département du concurrent (le nom et l'adresse de ce Comité sont portés sur l'affiche du Premier Pas Dunlop) en y joignant le montant du droit d'engagement, soit trois francs.

Par suite de sa demande d'engagement dans la course du Premier Pas Dunlop, le coureur se trouve automatiquement « licencié » de l'U. V. F.

Et puis après nous parlerons du Premier Pas motocycliste.

### Napoléon et la Moto

L'avenue de la Grande-Armée est de plus en plus l'avenue de la moto. La voilà bien la motorisation de l'armée ! Si Napoléon avait su cela il se serait certes arrêté dès le premier magasin que l'on trouve à droite en descendant cette avenue glorieuse et il eut sans doute, en signe de satisfaction et suivant son geste classique, pincé l'oreille de M. Dauteuil en le complimentant sur la belle présentation qu'il a faite de tous les modèles Soyer.

Les amateurs de cette moto d'une allure à la fois si personnelle et si classique, seront certains de trouver en M. Dauteuil un conseiller accueillant qui saura aiguiller chacun vers celui des différents modèles Soyer qui lui conviendra le mieux.

On trouvera également aux vitrines de ce magasin toute une collection de petits fétiches spéciaux pour la moto artistique ent stylisés et qui donneront à chaque machine une originalité propre et de bon goût.

### La superbe photo à 3.400 mètres...

...Que nous avons donné du Brec et Aiguilles de Chambeyron a pu fausser quelques idées car notre rédacteur a omis de préciser que l'altitude donnée concernait le maximum de hauteur de ce pic inaccessible sinon à la corde : Bernard eût pu croire à la diminution de son exploit du Pic du Midi : ce qui n'est pas.

### Lionel Lipman est sain et saui

Douze dents arrachées, la face meurtrie et une série d'autre bobos de même calibre, telle est la conclusion de la maladresse d'un chauffard qui a valu à notre sympathique Lionel, le frère de notre essayeur national, l'hôpital pendant trois semaines. Le moral est bon, disions-nous récemment de lui ; sans doute, physiquement tout est sauf à l'heure présente ; mais moralement c'est une autre histoire : Lionel essaye de sourire pour nous dire qu'il a décidé d'abandonner la compétition : qui saura jamais ce que cette décision comporte d'amertume et de tristesse pour un jeune à qui l'avenir était si brillant ? Lionel vivait pour le sport, ne rêvait qu'aux belles luttes sportives ; il lui semblait que son existence n'était qu'une empoignade perpétuelle contre le Temps, la Route et de loyaux adversaires... Un fou sur son chemin, et le beau songe est évanoui ! Lionel sourit de... souffrance morale : il peut nous cacher son chagrin... ça transperce quand même. Tous nos vœux l'accompagnent dans sa prompte guérison.

Le nom ne suffit pas toujours ajoutez votre prénom en entier

# Mon petit doigt m'a dit....

... que le lieutenant aviateur d'outre-Quévrain qui traversa l'Afrique en moto est retourné au manche à balai.

... mais que, fidèle à ses anciennes amours, il a construit une moto-aviette remarquablement conçue.

... que le bloc-moteur qui l'équipe est détaché d'une 500 cmc. de la même marque qui l'équipait lors de sa traversée.

... que cette moto-aviette décollerait et volerait fort bien.

... que l'essai tant attendu de la machine tant disséquée dans la presse parlera de l'éclairage électrique de cette moto.

... que mille des premiers engins qui vont

être livrés à la clientèle sont déjà équipés d'un éclairage très maréchal.

... que dans le choix des ampoules, la maison en question a juré de ne jamais donner une lampe sans l'avoir éprouvée, dans l'intérêt même du client.

... que le détenteur, en 500, du record du kilomètre quittait à nouveau sa patrie, Milan, pour Herstall...

... que les mutations sont actuellement à la mode au pays, non du citron, mais du charbon de terre.

... que ce célèbre Jockey changerait la couleur de son... gilet, car il passerait à une autre écurie...

## Les Inventeurs et leurs Brevets

342.896. — 23 juin 1927. — Appareil mélangeur d'huile et d'essence plus particulièrement destiné aux moteurs à deux temps de Motocyclettes. — L'essence et l'huile sont aspirées dans des corps de pompe de section différente suivant le rapport du mélange à

d'attelage d'un chien. Cette pièce d'attelage se monte sur la fourche arrière au moyen, d'une part, d'un raccord borgne recevant son extrémité, d'autre part, au moyen de raccord fendu muni d'un dispositif de serrage et recevant son renfort.

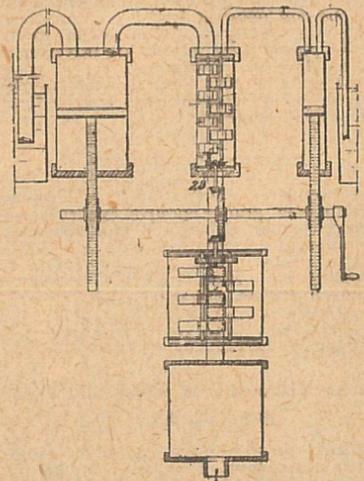
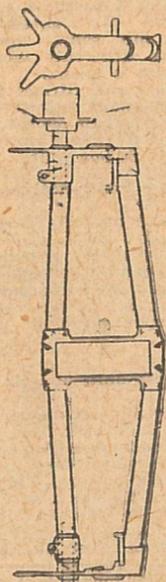
### Les rapports sur les brevets

Le rapport de la Commission sénatoriale du Commerce est distribué. Il préconise de remplacer à l'article 41 du projet adopté par la Chambre, la restauration des brevets, sollicitable durant trois ans, par une simple extension à 18 mois de délai de grâce actuel de 3 mois.

C'est là une sorte d'os à ronger offert aux inventeurs, en attendant... les calendes grecques. La loi actuelle ne remonte-t-elle pas, en effet, à 1844 ?

Les craintes des adversaires de la restaura-

On voit par ce schéma de quelle façon l'on peut utiliser et monter l'appareil décrit dans le dépôt de brevet n° 342885 (dont nous donnons ci-après les principaux détails.



obtenir par la manœuvre simultanée des pistons de ces pompes, puis sont chassées par ces mêmes pistons dans deux mélangeurs à palettes, que le mélange traverse successivement.

Communiqués par l'Office de M. H. Boettcher fils, pour l'obtention et la Défense des brevets d'invention et des marques de fabrique, en France et à l'étranger, 21, rue Cambon, à Paris (1<sup>er</sup>).

342.885. — 11 juin 1927. — Cycle triporteur. — Le tube supérieur du cadre de direction est utilisé directement au support des axes de roues. On monte sur la fourche arrière du cycle une pièce particulière en forme de L renforcée, munie d'un œillet pouvant recevoir le crochet du palonnier

ration, laquelle peut rapporter rapidement 10 millions au Trésor et indispensable aux inventeurs, rappellent par trop celles qui amènent les bateliers de la Seine à détruire le bateau à vapeur de Denis Papin, de peur d'être ruinés.

... que Bendley, actuellement militaire, l'y rejoindrait pendant ses courtes permissions...

... que tous les bans d'essai de la région liégeoise se disloquent sous l'effort des chevaux supplémentaires...

... que la marque bruxelloise, à nom anglais, synonyme de bond en avant, prenait son élan pour un nouvel effort...

... que son nom figurerait de nouveau sur le palmarès des grandes luttes de vitesse...

... qu'une vieille « maison » herstallienne, si elle n'a pas de bœuf sur le toit, y fait pourtant accéder des wagons à bestiaux pour l'expédition rapide de ses harasses...

... que dans un récent rallye d'estafettes militaires l'un de nos plus dévoués techniciens militaires fut admirable d'abnégation.

... que l'industrie anglaise était en l'espèce représentée par l'unique et superbe Brough Superior actuellement à Paris.

... que l'on voulut convaincre ce charmant colonel de l'utilité militaire de cet engin destiné au tourisme à l'allure modérée, assuraient les organisateurs de 180 kilomètres à l'heure. KAMOTSU.

La restauration doit être comportée par la nouvelle loi en cours de vote, elle ne correspond d'ailleurs qu'à un pas bien faible, quoique appréciable, fait en avant dans l'intérêt des inventeurs, des grands comme des petits, donc du progrès.

### Brevets nouveaux concernant « la moto »

589.151. — Société en nom collectif : Massias et Lecterc. — Perfectionnement aux pédales de motocyclettes ou bicyclettes à moteur.

588.959. — E. Guinard. — Suspension de selle pour cycles.

589.027. — R. Grinaull. — Procédé d'assemblage des tubes des cadres de bicyclettes.

589.128. — C. Masson. — Perfectionnement au frein de cycles dits à équipement anglais.

589.561. — Société Industrielle de Mécanique spéciale. — Procédé de cintrage à froid de tubes métalliques pour guidons de bicyclettes ou autres articles.

589.672. — Société dite : Continentale de Fabricants de Sellerie vélocipédique réunis. — Tige de selle de cycle crantée formant chariot.

589.701. — G. Rumi. — Selle pour bicyclette ou autres véhicules légers.

589.782. — M. Bauf. — Moyeu élastique pour bicyclettes, motocycles et automobiles.

589.795. — Société dite : Compagnie Continentale des Fabricants de sellerie vélocipédique réunis. — Chariot de serrage de selles de bicyclettes.

589.925. — R.-B.-V. Pierron. — Perfectionnements aux cale-pieds pour pédales de bicyclettes et autres véhicules du même genre.

589.973. — Société dite : Buchloh et Renkhoff G. m. b. H. — Selle coulissante basculable pour cycles.

590.118. — J. Jeunehomme. — Porte-pompe pour bicyclette.

590.260. — H. Lépinette. — Perfectionnement aux filets garde-jupes pour cycles de dames, appelés filets anglais.

590.270. — F.-L.-A. Danel. — Manivelle extensible pour vélos, autres applications. Communiqués par l'Office de M. H. Boettcher fils, 21, rue Cambon, à Paris (1<sup>er</sup>).

Pour vos réclamations, le plus grand nombre de renseignements exacts est nécessaire, c'est le seul moyen d'avoir une réponse rapide.

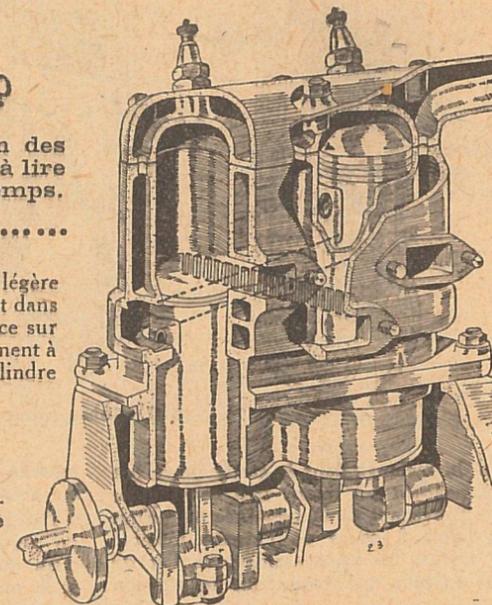
### POUR LES DÉBUTANTS

## Le deux-temps ou le quatre-temps ?

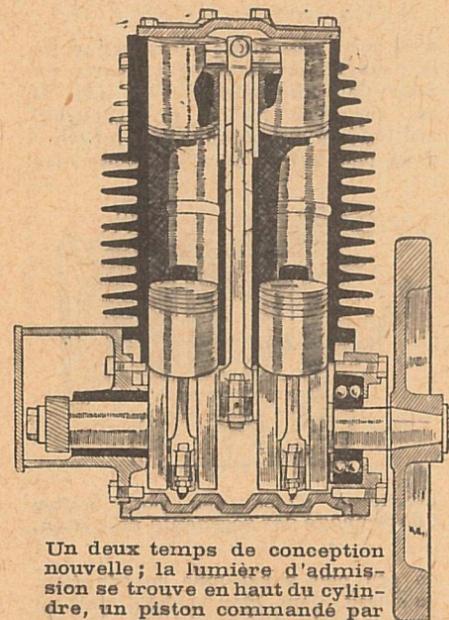
Borestroke a promis et nous adresse pour l'instruction des jeunes deux articles documentés et excessivement faciles à lire sur le choix si complexe d'un moteur deux ou quatre temps.

Une demande qui nous est souvent adressée par les débutants c'est de leur dire quel type de moteur est préférable, des deux ou des quatre temps. Et nous devons dire qu'ils nous embarrassent passablement. Une opinion courante c'est

correspond mieux à la réalité, la légère compression que le mélange subit dans le carter n'ayant aucune influence sur l'explosion, mais servant uniquement à refouler le mélange dans le cylindre



Moteur bicylindrique avec double piston pompe.



Un deux temps de conception nouvelle; la lumière d'admission se trouve en haut du cylindre, un piston commandé par un excentrique l'obstrue au moment voulu. Le piston normal est donc de même forme qu'un piston de quatre temps.

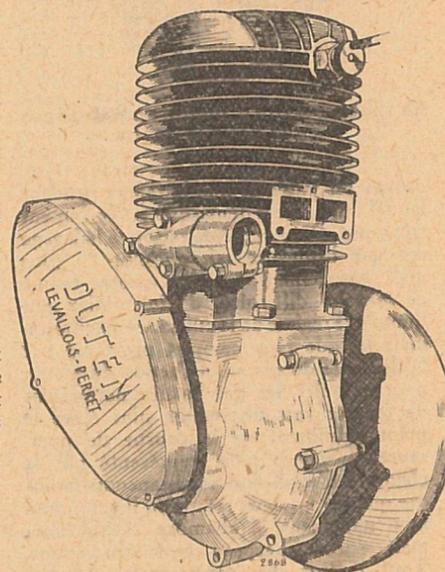
que le deux temps n'est populaire qu'à cause de son moindre prix, mais qu'il est moins durable, moins économique de consommation et d'entretien. Mais c'est une opinion contre laquelle s'insurgent à juste titre tous ceux qui ont quelque pratique du deux temps. Voilà une quinzaine d'années qu'on travaille ferme que dans une période aussi étendue les ingénieurs éminents qui s'occupent du deux temps ne soient pas arrivés à le corriger des défauts qu'il pouvait avoir à l'origine.

La question doit être tout d'abord clairement posée. Nous avons en effet des types multiples de deux temps Prenons donc le plus répandu, celui où le carter sert à pomper le mélange et à le transvaser dans le cylindre. C'est le type très classique à trois lumières et à pré-compression dans le carter (nous préférons l'expression de carter pompe qui

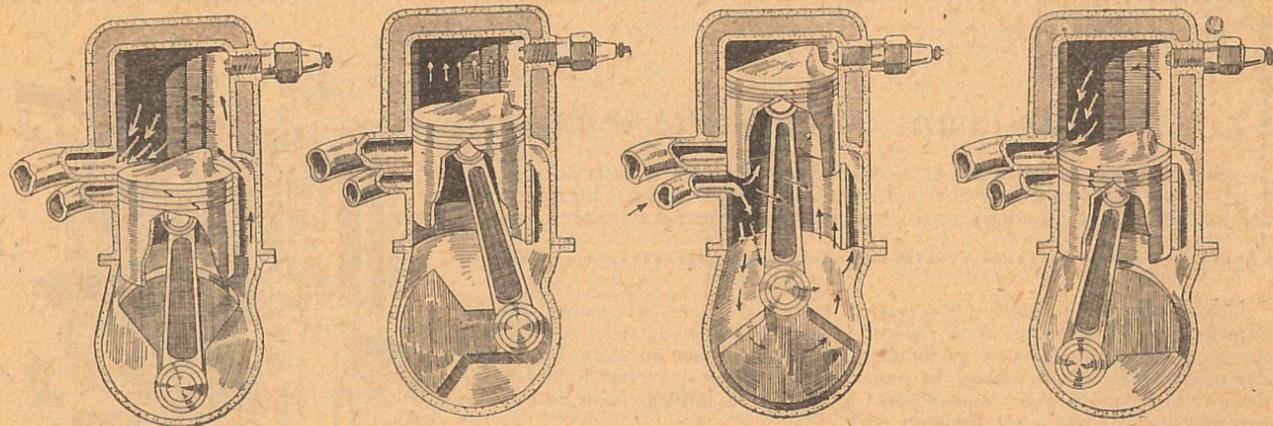
quand le piston découvre l'orifice de transvasement). Une autre question importante c'est la cylindrée. Il est reconnu que le deux temps est surtout avantageux pour les petites cylindrées et que pour les cylindrées dépassant 350 cmc. il vaut mieux scinder la cylindrée en plusieurs cylindres à faible capacité. Il est certain que les problèmes d'alimentation deviennent de plus en plus difficiles à résoudre au fur et à mesure que la cylindrée augmente, non pas cylindrée totale, mais cylindrée par cylindre. Dans un multicylindre à deux temps, en effet, le moteur peut être considéré comme la juxtaposition d'une série de monocylindres. Prenons donc comme type un deux temps d'une cylindrée de 175 à 250 cmc. ou un multicylindre composé d'éléments de cette cylindrée et comparons-le à des quatre temps de cylindrée équivalente sous les rapports suivants : rendement volumétrique, rendement thermique, régularité de fonctionnement, résistance à l'usure et simplicité d'entretien. Naturellement il serait injuste de prendre comme exemples de deux temps des moteurs mal étudiés comme il y en eut tant il y a six ou sept ans. La plupart des marques qui les construisaient ont disparu, mais non sans avoir fait le plus grand tort à la cause du deux temps

### Rendement volumétrique

Le rendement théorique d'un deux temps devrait être à régime égal le double de celui d'un quatre temps. C'est il faut le reconnaître un résultat dont on est très éloigné surtout en ce qui concerne la puissance maximum. On y parviendra sans doute avec des deux temps à balayage en équilibrant et à alimentation par pompe indépendante, mais certainement pas avec le trois lumières à carter pompe. Actuellement le rendement d'un bon deux temps est sensiblement le même qu'un

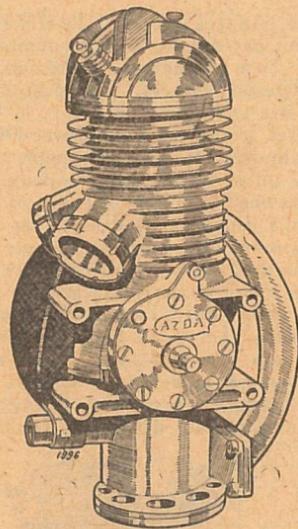


Moteur Duten distribution mixte.



Différentes phases de fonctionnement du moteur 2 temps.

tion du mélange dans le carter ne se fait que pendant un temps très court et le vide provenant de la remontée du piston est faible à cause de l'espace nuisible du carter. Le transvasement se fait de plus en plus mal parce que la pression



Le moteur Azda à piston comprimant les gaz dans le carter.

du gaz est faible et que le temps pendant lequel l'orifice est démasqué est également très court. Pour la même raison le balayage des gaz brûlés se fait de plus en plus mal. Assurément dans un quatre temps ce sont les difficultés d'alimentation qui limitent le régime de la puissance maximum, mais le vide plus complet provoqué par la descente du piston et l'action du piston pour refouler les gaz brûlés permettent de reculer vers un régime plus élevé le point culminant de la courbe de puissance. L'espace mort représenté par la chambre d'explosion est beaucoup moindre que sur un deux temps où il comprend non seulement la chambre d'explosion, mais encore l'espace mort du carter. Tout l'effort des constructeurs tend à réduire cet espace mort, et l'excellente

marche des deux temps actuels en est en grande partie le résultat.

Par contre, si nous comparons la courbe de puissance d'un deux temps et celle d'un quatre temps, nous constatons que, si la première ne monte pas tout à fait aussi haut, du moins elle ne plonge pas aussi rapidement quand le régime s'abaisse. Elle est beaucoup plus plate et, par exemple à 1.000 tours minute, nous verrons qu'elle s'élève notablement au-dessus de celle du quatre temps. Et nous avons l'explication d'une des plus précieuses caractéristiques du deux temps, c'est-à-dire sa faculté de développer une puissance élevée à un faible régime. Le deux temps est donc un moteur très souple et avec lequel on n'a guère à se servir de la boîte de vitesse. Cette qualité est précieuse. Ne voyons-nous pas dans la construction automobile que les six cylindres doivent leur popularité à cette souplesse. Plus on charge un deux temps et mieux il marche. N'est-ce pas là une chose pratiquement plus importante que la vitesse maximum?

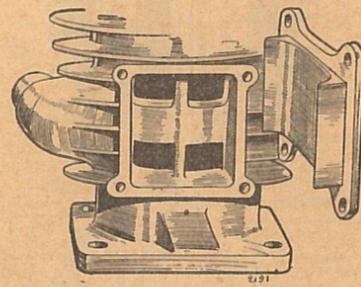
La régularité du couple est un autre facteur important. Non seulement elle aussi contribue à la souplesse mais encore elle ménage les pneus et la transmission.

Inférieur au quatre temps pour la vitesse pure, le deux temps reprend l'avantage quand il y a un effort à fournir.

#### Rendement thermique

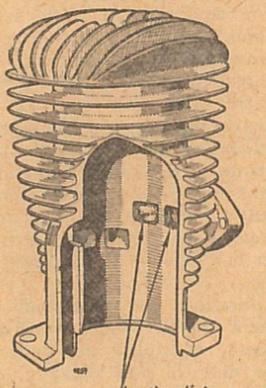
Il est généralement admis que le deux temps à puissance égale consomme plus que le quatre temps, mais cependant n'oublions pas que, dans le cas du graissage par mélange, il faut déduire la quantité d'huile incorporée à l'essence soit environ 10 %. Dans ces conditions on peut considérer comme normale pour un 175 deux temps une consommation de 3 litres aux cent kilomètres et certains moteurs dépensent même moins. La consommation d'un quatre temps de la même cylindrée sera inférieure d'un demi-litre environ en service normal. Cela fait donc aux cent kilomètres une économie d'un franc. Si vous roulez dans votre année 10.000 kilomètres cela représentera une centaine de francs d'économie. On conviendra que ce n'est guère et qu'il

n'est guère raisonnable d'invoquer contre le deux temps de petite cylindrée un excès de consommation. Cela n'est le cas que d'un moteur mal construit, mal réglé ou mal conduit. Pour les cylindrées plus fortes l'écart sera sans doute



Lumières cloisonnées pour éviter l'accrochage des segments du piston.

un peu plus grand, mais en admettant qu'il soit d'un litre environ, peut-on trouver là de quoi condamner un type de moteur si remarquable à d'autres égards. Deux francs aux cent kilomètres cela représente pour un voyage de 1.000 kilomètres une dépense de 20 francs. Qu'est

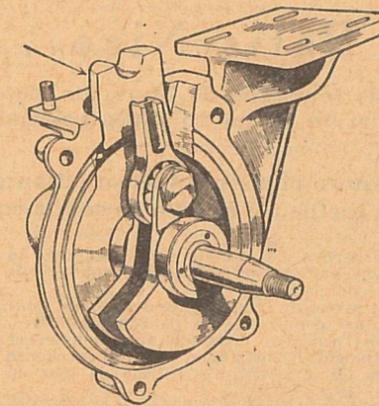


Lumière d'échappement en partie obstruée

Dans le 2 temps les lumières d'échappement et celles d'admission doivent être soigneusement graissées.

cela en comparaison des autres frais de route. Il est plus que probable que par la régularité de son couple le deux temps vous permet de réaliser une économie au moins aussi grande.

D'autres considérations entrent en jeu pour lesquelles nous jugeons qu'un développement est nécessaire pour nos lecteurs : la résistance à l'usure tout d'abord : on a beaucoup disserté sur ce sujet car nombreux sont les usagers d'anciens types qui ont une connaissance peu étendue de la construction actuelle. Une autre question de premier ordre est l'entretien qui n'est pas le même pour un deux ou pour un quatre temps. Nous verrons ensuite la sûreté de marche du moteur deux temps ainsi que les quelques défauts constitutionnels de cette forme de moteur, défauts qui sont presque annihilés à l'heure présente, et nous pourrions,



Blocs d'aluminium servant à diminuer l'espace mort et venus de fonderie avec le carter.

dans notre prochain article, tirer pour nos jeunes une conclusion par un parallèle entre les deux conceptions qui ont et auront longtemps de rudes partisans. Nous savons, en effet, combien cette question du deux temps et du quatre temps est intéressante pour ceux qui n'ayant jamais ou que très peu pratiqué la moto désirent être amplement renseignés sur ce sujet afin de mieux diriger leur choix dans l'acquisition de la machine idéale.

H. P. BORESTROKE,

(A suivre).

Ne prenez pas vos rendez-vous au dernier moment, vous risquez de n'être pas seul et d'attendre... ou de ne pas être reçus.

#### LA MOTO SUR LA ROUTE

### Un beau voyage sur une 350 cmc à culbuteurs

Il fait froid, en hiver, les routes sont boueuses, les dérapages fréquents et les journées courtes. Néanmoins, en décembre dernier, je décidai d'effectuer le voyage Dijon-Paris-Kiel (Allemagne du Nord) en moto.

La préparation de ma machine, une Terrot 350 cmc culbuteurs et pneus ballons avec laquelle j'ai déjà fait 15.000 kilomètres ne fut pas longue : un train de pneus et un rodage de soupapes.

L'obtention des différents papiers fut moins rapide malgré la grande complaisance du Touring Club de France.

L'arrimage de mes bagages, 40 kilos, et l'étude de mon équipement me demandèrent beaucoup de soins. J'en ferai profiter les lecteurs de *Moto Revue* si M. Lacomme le juge bon.

Puis une visite à l'usine Terrot, dont j'admire l'organisation très moderne. M. Jean Vurpillot, après m'avoir reçu très aimablement, m'invite à une fête organisée par l'Association Touristique du personnel des Etablissements Terrot.

Cette charmante fête très bien réussie me permet de constater la bonne union et l'intelligente coopération existant entre la Direction et le personnel.

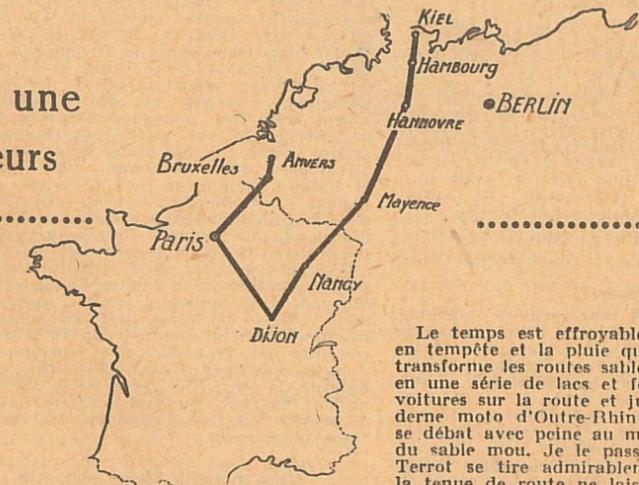
Tout le monde me souhaite bonne chance et, le samedi 17 décembre, je me mets en route.

Dijon-Paris; il fait — 10° mais ça gaze très bien sur la route excellente.

Arrivée à Paris, à l'octroi, j'entends dire : « Ce n'est plus une moto, c'est un camion de transport pour le Pôle Nord » et ma foi, mes bagages, mon équipement et le froid intense permettent cette appréciation.

Lundi 19 décembre, je quitte Paris vers 4 heures du soir après une courte visite à *Moto Revue* où M. Lacomme, son directeur, me fait un charmant accueil. Mais il fait terriblement froid et je décide de faire étape à Soissons.

Pendant le dîner, j'entends ronfler une moto. Par ce froid, un motocycliste ! c'est certainement un enragé. Je ne me trompe pas : voilà M. Crétier accompagné de Mme Crétier. Par — 10°, — 12°, la nuit et



en tansad c'est ce qu'on peut appeler avoir du cran! Charmante soirée employée à évoquer les glorieux souvenirs de Paris les Pyrénées-Paris 1925.

Le lendemain matin, départ pour Bruxelles. La route est bonne mais la neige est épaisse. Je constate avec satisfaction que malgré la neige et ma charge de bagages, la Terrot tient remarquablement la route.

Je couche à Bruxelles. Mercredi matin, verglas effroyable. Avant de partir, je passe au Royal Automobile Club de Belgique, où on me remet très aimablement un fascicule du Club contenant un très précieux lexique des mots usuels relatifs à l'automobile en Français, Anglais, Néerlandais, Italien, Espagnol, Allemand. Déjeuner à Louvain et étape à Anvers. La route fut terrible avec les pavés couverts de verglas. Je tombe et ne peux me relever, à cause du poids de mes bagages, qu'avec l'aide de complaisants passants.

Après une nuit à Anvers, je me décide, devant le verglas persistant et l'impossibilité de faire plus de 100 kilomètres par jour sur ces pavés transformés en patinoire, à confier ma machine au bateau et à prendre le train, car je dois être à Kiel le 23.

Ma Terrot arrive normalement par le bateau et samedi dernier 11 février je me décidai à repartir.

L'itinéraire très minutieux de 1.250 kilomètres établi gracieusement par le Bureau de Tourisme Michelin me sera d'un grand secours. Je décide de faire trois étapes

Le temps est effroyable, le vent souffle en tempête et la pluie qui cingle la figure transforme les routes sableuses du Hanovre en une série de lacs et fondrières. Peu de voitures sur la route et juste une très moderne moto d'Outre-Rhin dont le cavalier se débat avec peine au milieu des trous et du sable mou. Je le passe sans peine, ma Terrot se tire admirablement du sable et la tenue de route ne laisse rien à désirer.

Le soir, repos à Hanovre. Le lendemain, étape dure jusqu'à Mayence. Toujours la pluie et le vent debout. Routes généralement bonnes mais sinueuses et grasses. Enfin après 12 heures de route sans arrêt, je me couche avec satisfaction.

Lundi 13, il me reste un bon morceau à avaler : Mayence-Dijon. Très bonnes routes en Allemagne et en Sarre. Déjeuner à Sarreguemines pendant que l'excellent agent de Terrot me retend mes chaînes. Une chaîne est trop longue, hélas ! elles sont vieilles — et il faut enlever un maillon ; je suis agréablement surpris par le prix insignifiant et la rapidité du travail.

En Lorraine, routes généralement mauvaises, montées et virages durs. La tempête continue toujours. Dîner à Nancy. A Neufchâteau, halte pour changer une bougie. La nuit est noire et la boue accumulée sur la machine ne facilite pas l'opération. Enfin, dans la nuit, arrivée à Dijon, après 16 heures de route y compris arrêts.

Somme toute, voyage excellent et pas trop fatigant malgré le temps effroyable.

Consommation : essence, 41.200 aux 100 kilomètres. Huile de ricin, 1/4 de litre aux 100 kilomètres.

Défait ma trousse une fois pour changer de bougies. Soit 2.350 kilomètres sans aucun ennui, dont 1.250 kilomètres d'une seule traite.

La 350 cmc culbuteurs Terrot est vraiment l'engin rêvé pour les grands déplacements rapides et économiques.

Paul DE MAISTRE

## Paris-Nice

La grande course de tourisme de Mars du Moto-Club de Nice se court du 11 au 15 Mars prochain

Le grand nombre d'engagés, le nombre plus grand encore d'amateurs qui a désiré y participer est la meilleure preuve de son succès

## Paris-Nice se court le 11

Paris-Nice se courra du 11 au 15 mars prochain, la liste des engagés augmente chaque jour avec une régularité de bon aloi.

Les organisateurs viennent de recevoir un nombre intéressant de nouvelles inscriptions, dénotant de la part des constructeurs un réel effort pour les coupes de tourisme.

La marque Le Grimpour entre de nouveau en lice, avec huit machines, réparties en catégorie 175 et 250 cmc. De son côté, San Sou Pap alignera quatre machines en 175 cmc. et Automoto deux machines en 250 cmc.

175 cmc. — Geco Herstal (Andely); 2. Le Grimpour (Léonard); 3. Le Grimpour (X...); 4. Le Grimpour (X...); 5. Le Grimpour (X...); 6. San Sou Pap (Cherét); 7. San Sou Pap (Stern); 8. San Sou Pap (X...); 9. San Sou Pap (X...).

250 cmc. — 1. Dollar (X...); 2. Dollar; 3. Geco Herstal (X...); 4. Le Grimpour (Quillard); 5. Le Grimpour (X...); 6. Le Grimpour (X...); 7. Le Grimpour (X...).

350 cmc. — 1. Motosacoche (Ollier); 2. Motosacoche (Sartorio); 3. Motosacoche (Charrières); 4. Dollar (X...); 5. Dollar (X...); 6. B. S. A. (Dellest); 7. B. S. A. (Chevane); 8. B. S. A. (Lunes); 9. B. S. A. (Berrenger); 10. Gillet Herstal (Andrieu); 11. Gillet Herstal (Dumoulin); 12. Automoto (Douet); 13. Automoto (Mireur).

500 cmc. — 1. Gillet Herstal (Reinartz). Sidecars 600 cmc. — 1. Gillet Herstal (Gillet).

Au total : 31 engagés. Les engagements sont reçus à Sporting, 6, boulevard Montmartre, à Paris; au M. C. de Nice, 11, place Wilson, à Nice; et au M. C. de France, 212, boulevard Péreire, à Paris.

D'autres engagements importants seront régularisés cette semaine et la marque Aleyon participe, elle aussi, à cette belle manifestation. Voilà de la part de la marque bleu-ciel, une très heureuse décision. Nous sommes convaincus que les quatre machines engagées, deux 250 cmc., pilotées par l'arizet et Meunier, et deux 350 cmc., pilotées par MM. Jolly et Lemasson, se couvriront de gloire, dans le Critérium d'Hiver de la Route.

Un autre engagement a été enregistré, celui d'une Thomann, qui courra en 175 cmc. et sera pilotée par Petitpierre.

Il est à présumer que, cette année encore, épreuve réunira un contingent important

Paris-Nice se court à la seule régularité de marche, que des contrôles horaires sont prévus sur le parcours.

En raison de l'importance des étapes, dont certaines comptent plus de 350 kilomètres, l'effort qui sera demandé aux hommes et aux machines mettra en valeur l'excellence d'une fabrication qui s'affirme de jour en jour.

En dehors des prix individuels, Paris-Nice se voit attribuer plus de vingt coupes et challenges, dont la Coupe du Président de la République, superbe vase de Sèvres, remis en toute propriété.

En dernière minute de nouvelles inscriptions dans l'épreuve. De Rovin, qui met en ligne deux machines en petite cylindrée 125 et 175 cmc. et puis Rochester, qui met quatre machines en 175 et 250 cmc., pilotées par Cornéls, Perrin et Wech; Né-Dé aura Roudadoux et Renaudeau; La Cyclette, l'Alfa, Aubier et Dumne, avec chacun une machine; quatre amateurs: Jacob, Collignon, Prévost et Lathébeaudière; Terrot, avec trois nouvelles machines, dont un sidecar 350 cmc., piloté par Gautherot, ce qui dénote un bel effort de la marque dijonnaise; Jean Thomann, avec Robert et Fabre; Condor, la marque suisse, avec Condor et Willemin; Griffon, qui engage deux machines pilotées par Brunet et Viladié; Cleveland, une machine; la marque marseillaise Monet-Govon, a engagé huit machines, qui seront conduites par les habitués champions de la maison: Lamotte, Saillel et Jacquemont, trois amateurs; Dollar, qui ajoute deux autres machines, soit au total six machines pour la marque: une Th. Laffitte, conduite par Trabucio; une machine allemande Flottweg; Magnat-Dehon, autre habitué de Paris-Nice, avec deux 250 cmc. et deux 350 cmc.; au total, pour une journée, 48 inscriptions. Dans l'ensemble, 124 inscriptions régularisées.

## Une nouvelle très nouvelle

M. Clève Landman (?) participera à Paris-Nice sur une moto Cleveland 1000 cmc. et en solo. Nous attirons l'attention sur le fait que c'est la seconde fois que l'on verra la motocyclette Cleveland en course. C'était en 1920, au circuit de Provence sur Marseille-Nice et retour que nous vîmes un certain

Valpic qui pilotait les 2 temps type armée à réservoir tubulaire vert et qui remporta la première place de sa catégorie 250 cmc. et mieux que cela la première place du classement général. La coupe Paris-Nice fut aussi l'apanage de ce Valpic qui depuis est devenu l'agent général pour la France des motocyclettes Cleveland.

Nous profitons de l'occasion pour signaler aux amateurs de riche mécanique qui passeront par l'Avenue Trudaine de l'intérêt qu'ils auraient à contempler gracieusement la nouvelle Cleveland course 144 à l'heure à 4 cylindres dont la particularité première est l'extrême ralenti. Ils verront également de quelle splendide façon a été organisée la turbulence de la culasse.

## Petits faits Paris-Nice

Gauthereau dont nous avons donné, dans le dernier numéro le désir violent de faire Paris-Nice nous signale que l'imprimeur a falsifié son adresse: lisons donc: 230, Fg Saint-Honoré, Paris (et non 280), et téléphonez-lui: Litré 89-69.

C'est un du M. C. Scolaires, qui a des performances professionnelles à son actif et qui, étant libre, peut participer à Paris-Nice, les 3 jours du Forez, Paris-les-Pyrénées, etc... Une marque étrangère veut-elle lui confier ses chances? Si oui, qu'on nous écrive au Secrétariat de Moto Revue.

M. Daniel Marcel, qui participait à l'épreuve de Satory ainsi qu'aux Six Jours d'Hiver et qu'un ennui strictement mécanique contraignit à l'abandonner serait heureux de trouver un constructeur en vue de participer à Paris-Nice. Nous croyons qu'il a ses chances.

Nous apprenons que le coureur Clève Landman qui doit courir à Paris-Nice sur la fameuse 1.000 cmc. Cleveland, a décidé de s'équiper avec l'éclairage Soublière muni du phare S.P.E.

On se remue fort dans le monde de l'éclairage.

Rochester annonce que l'équipe participant, en son nom, à Paris-Nice sera composée comme suit: chef d'équipe, Cornéls, vieux pratiquant mille fois vainqueur dans les Six-Jours, les Pyrénées, partout; co-équipiers: Wech en 250 cmc., Jack Enders, frère de notre essayeur en second et Perrin en 175 cmc.

du Service des Mines qui, tout en reconnaissant le bien fondé de notre réclamation, sont impuissantes à faire apporter une modification à notre avantage, attendu que cette anomalie provient du service des finances qui ne veut accorder aucun effet rétroactif en faveur du dégrèvement.

Néanmoins, vous pouvez faire savoir que nous continuerons les pourparlers que nous espérons mener à bonnes fins, dans quel cas nous nous empresserons d'en aviser tous les possesseurs de Gillet-Herstal par la voie de votre publication.

Enfin, nous croyons que cette façon de procéder est excellente de nous envoyer sur un papier libre leur nom et adresse avec leur protestation: cela nous permettra mieux que la façon d'agir d'un de nos amis qui, nous arrêtant récemment sur le boulevard en nous criant: Vendus! vendus, vous le faites exprès de ne pas nous faire dégrever!!

## QUELQUES CONSEILS AUX HARLEYSTES

## La Harley des Stocks

(1<sup>re</sup> série)

Il y a longtemps que nos nombreux possesseurs d'anciennes Harley nous demandent une étude sur ce sujet; nous espérons qu'ils auront, grâce à notre collaborateur, H.-P. Borestroke, toute satisfaction.

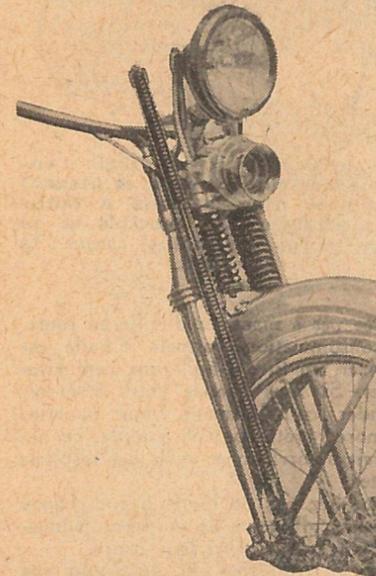
Les machines américaines sont très nombreuses en France. Ce sont en grande partie des machines provenant des stocks. Un trop grand nombre ont été montées par des amateurs aussi hardis qu'inexpérimentés, qui ont assemblé, démonté, réglé ou déréglé au petit bonheur car ils n'avaient aucune idée du travail de précision minutieuse que constitue le montage et le réglage d'une machine. On a raconté partout et répété à tort et à travers que la machine américaine est une machine de construction robuste

Coupe du bi-cylindre Harley-Davidson 1924; il diffère peu du Harley des Stocks, sauf en ce qui concerne l'équipement électrique et la position de la pompe à huile.

et leur conduite. Il y a un certain nombre de points, d'une grande importance pratique et souvent ignorés, et qu'il est bon de connaître si l'on veut obtenir de ces machines toute satisfaction. Ceux qui sous l'empire d'idées préconçues parlent de la moto américaine comme d'une machine à battre commettent une grosse erreur. Les machines américaines sont construites de matériaux de premier ordre, d'aciers spéciaux parfaitement appropriés aux fatigues qu'ils doivent supporter, elles sont usinées avec un soin minutieux dont l'interchangeabilité des pièces peut être tenue pour une preuve certaine. Assurément, les derniers types sont supérieurs aux machines des stocks qui ont cinq ans d'existence et plus, et dont la construction a été parfois gênée par la difficulté de se procurer des aciers

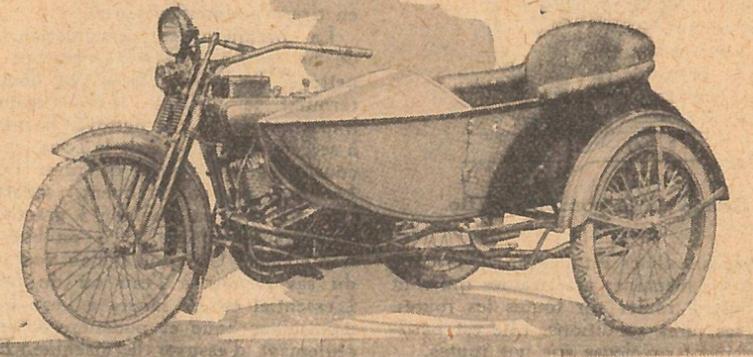
parfaitement conformes aux échantillons. Mais ces machines elles-mêmes marchent remarquablement et sont capables d'assurer un service pénible et prolongé si l'on veut se donner la peine de leur donner les soins voulus.

Il n'y a pas de machine plus connue et plus répandue en France que la Harley-Davidson. Non seulement la liquidation des stocks en a jeté une quantité considérable sur le marché, mais les machines neuves, dont le prix, en dépit du change et des droits d'entrée est fort avantageux, se vendent très facilement à cause de leurs qualités reconnues. Aussi ne nous sera-t-il pas nécessaire d'en donner une bien longue description. Il y a trois modèles de Harley: la Harley sport qui n'est pas très employée en France, la 7-9 HP que nous étudierons plus spéciale



Coupe de la fourche Harley, montrant le système de suspension par ressorts à boudin.

mais par ailleurs assez grossière. Il n'y a pas de plus grosse erreur. Les machines américaines actuelles sont remarquablement finies, et pour celles des stocks, si extérieurement le fini n'est pas pour des raisons évidentes aussi parfait, mais mécaniquement parlant, elles sont d'une construction aussi précise et nécessitent les mêmes précautions pour leur montage



La Harley équipée avec son typique sidecar.

## L'enquête sur la Gillet Herstal

## Pas si fort! On y arrivera

On y arrivera! Je souhaite que ce soit bientôt, mais j'en doute! Vous avez déjà essayé, moi aussi, et je paye toujours un cheval de trop.

Enfin notez mon nom parmi les possesseurs de Gillet trop imposés qui seraient heureux de se voir mieux traités et avec tous mes vœux de réussite?...

Entre nous, n'y aurait-il pas un autre moyen? La maison Gillet qui doit être très complaisante autant que j'ai pu m'en rendre compte ne pourrait-elle apporter pour un prix peu élevé une modification quelconque au moteur qui obligera le service des Mines à calculer à nouveau la cylindrée et nous ferait reculer aux taux exacts d'imposition.

Je vous donne cette idée qui n'est peut-être qu'une ineptie. Mais je ne suis pas assez calé en mécanique ni en droit administratif pour

savoir si mon raisonnement est applicable. D. L. PICARD, 15, rue Dulong, Paris.

Et pour vous satisfaire, voici précisément ce que nous écrivent les établissements Gillet Herstal, à Jeumont.

Nous relevons dans votre numéro 258, page 261, copie d'une lettre émanant d'un de vos abonnés, M. Dufresne, qui se plaint avec juste raison, de l'imposition exagérée des modèles 850 cmc. qui ont été taxés pour 6 CV avant la nouvelle réglementation.

Comme dans votre réponse vous demandez à tous les Gillettistes, intéressés de vous écrire, nous croyons bon de leur faire savoir par votre intermédiaire, qu'en qualité de concessionnaire de la marque, nous nous occupons activement de ce dégrèvement. Tout fermement encore, nous nous sommes adressés auprès des autorités compétentes

ment. la 12 HP qui, à part les dimensions du moteur et quelques détails secondaires diffère si peu de la 7-9 HP, que l'on peut suivre pour elle les conseils que nous donnerons pour cette dernière.

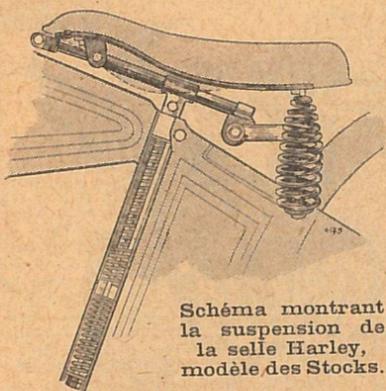
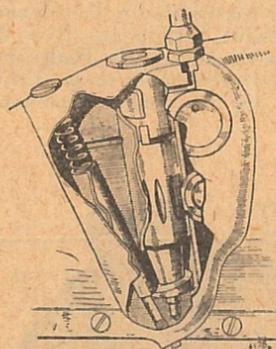


Schéma montrant la suspension de la selle Harley, modèle des Stocks.

La Harley est vraiment une belle machine, d'une robustesse harmonieuse et puissante. Bien qu'elle présente les dispositions généralement adoptées sur les motos américaines, elle présente un certain nombre de détails particuliers, parmi lesquels on peut relever les suivants :

La fourche Harley se compose d'une fourche droite rigide, dont les deux tubes traversent une triple plaquette et montent jusqu'au guidon. La fourche élastique proprement dite est composée de tubes coulissants dans lesquelles se trouvent les ressorts amortisseurs. Les tubes inférieurs sont articulés sur deux courts leviers qui oscillent sur la fourche rigide et portent l'axe de la roue. Sur les derniers types de Harley, d'autres ressorts extérieurs, ceux-là, compensent l'action des premiers. Cette fourche est vraiment souple et donne une extrême sûreté de direction.

Le raccord de direction est également remarquable, il est d'une seule pièce et ainsi, assure une résistance à toute épreuve. Cette solidité des organes



Coupe de la pompe à huile.

exposés aux chocs est notable sur presque toutes les machines américaines qui sont destinées à rouler sur toutes les routes, dans les pires conditions. Elle est particulièrement précieuse sur nos routes.

Le cadre est naturellement à berceau et le moteur y est fixé par des plaquettes

et des raccords brasés. De plus, une lame d'acier partant du tube horizontal de renfort du cadre est fixée sur les deux culasses et fait ainsi du moteur et du cadre un tout homogène.

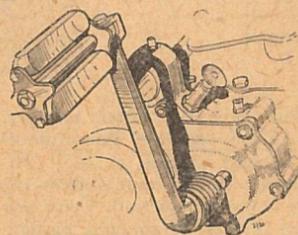
La selle est supportée non seulement par de gros ressorts à boudins, mais encore par une tige de selle à ressort qui peut être réglée pour le poids du cavalier.

Quant aux autres détails ils sont assez évidents pour que nous n'y insistions pas et passons immédiatement à l'entretien de cette remarquable machine

**Entretien général**

Il paraît superflu de recommander de tenir sa machine propre, mais un trop

Dans le démarreur Harley, comme dans tous les kick-starters, il arrive de loin en loin que les dents ne se présentent pas face à face. Un taquet incliné dirige par simple pression du doigt les dents dans leur place.



grand nombre de motocyclistes considère qu'une machine peut rouler indéfiniment sans qu'on ait autre chose qu'à garnir ses réservoirs. Et pourtant il n'y a pas là seulement une question d'amour-propre, mais de sécurité. En nettoyant une machine on est obligé de l'examiner en détail; l'on peut parfois remarquer un boulon dévissé, une fêlure suspecte. Le fait de posséder une machine aussi solide que les Harley n'est pas une excuse suffisante pour la négliger. D'ailleurs, il y a quelque plaisir à posséder une machine propre, l'émail et le nickel conserveront longtemps leur éclat et ainsi, lorsqu'on vendra sa machine, on en tirera un meilleur prix.

La première recommandation, c'est de ne jamais se servir d'essence pour nettoyer les parties émaillées dont elle ternirait le brillant. Il est également important de ne pas nettoyer la machine à sec, surtout s'il y a de la boue, car cela courrait grand risque de rayer l'émail. Le seul moyen vraiment, satisfaisant c'est de laver la machine à grande eau, au besoin avec une lance ou bien avec une éponge. On peut, si l'on veut, mêler du savon noir à l'eau ou du pétrole. L'essentiel est de laisser à l'eau le soin d'entraîner boue et poussière et ensuite seulement d'essuyer la machine. Et cet essuyage doit être parfait, il nécessite donc une assez grande quantité de chiffon,

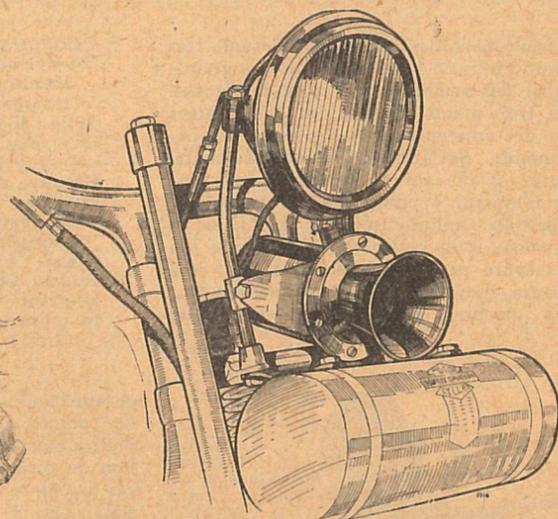
Une peau de chamois est préférable à tout. On passera sur les parties nickelées un chiffon vaseliné ou de la pâte à polir. Quand vous lavez votre machine, ne négligez pas de couvrir la magnéto ou la dynamo.

Quant au moteur, le mieux est de faire usage d'une brosse plate dure et de pétrole ou d'essence. On essuie ensuite avec un chiffon.

Une fois par semaine prenez la précaution de vérifier tous les écrous de la machine. Cela vous évitera de les semer sur la route.

**Graissage**

Vérifiez avant chaque sortie le contenu de votre réservoir d'huile. Ne vous



Dans le modèle actuel 1928, l'ensemble électrique (phare et klaxon) est adapté avec la boîte à outils sur le point le plus sensible et en même temps le moins choqué : la direction.

exposez pas à manquer d'huile en route. La consommation normale d'huile est d'environ un litre d'huile aux cent kilomètres. Si vous laissez votre réservoir se vider complètement, vous pourriez désamorcer votre pompe à huile, ce qui pourrait naturellement avoir des résultats néfastes.

N'oubliez pas de huiler avant chaque sortie les culbuteurs de soupape d'admission. On évitera ainsi leur usure.

Donnez également un demi-tour aux graisseurs de la fourche. De temps à autre, toutes les semaines par exemple, vous graisserez les articulations de toutes les commandes ainsi que le kick-starter; vous pourrez par la même occasion vérifier le niveau d'huile dans la boîte de vitesse. Le trou graisseur se trouve en arrière de la boîte de vitesse côté, du kick-starter.

Après quinze jours de service continu, soit après 800 ou 1.000 kilomètres vous ferez bien de nettoyer votre moteur au pétrole, nous indiquerons plus loin la manière dont il faut le faire.

Tous les 800 kilomètres vous gar-

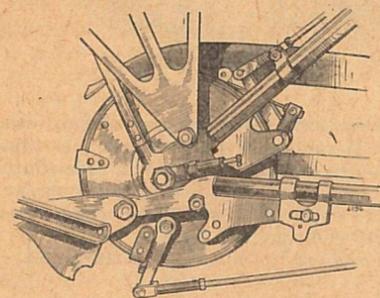
nirez d'huile la boîte de vitesse. Vous pouvez faire usage d'huile graphitée, mais non de graisse. Les engrenages se fraient un passage dans cette dernière et ne sont plus graissés.

Remplissez les graisseurs de fourche, et passez les chaînes au bain de suif. Le suif ne doit pas bouillir mais être juste assez chaud pour pouvoir pénétrer dans les rouleaux de la chaîne. Préalablement vous aurez soigneusement lavé la chaîne au pétrole. Faites attention au suif et ne le portez pas à une haute température, car s'il prend feu, il est très difficile à éteindre. Une bonne précaution c'est d'avoir deux jeux de chaîne, qu'on emploie à tour de rôle on peut donc les nettoyer et les graisser à loisir. Ainsi soignées ces chaînes dureront beaucoup plus longtemps ainsi que les pignons.

Vous ferez bien également de vérifier votre batterie si vous avez l'allumage électrique; nous donnerons dans un chapitre spécial les renseignements qui s'y rapportent. La magnéto n'a besoin que d'une goutte d'huile à de très longs intervalles, tous les 2 000 kilomètres environ.

Quand vous aurez fait trois mille kilomètres, vous aurez à graisser vos moyeux, vous les démonterez, les nettoierez et les graisserez avec de la graisse consistante.

Tous les ans il faudra procéder à la revision complète de votre machine. Vous serez ainsi certain d'avoir une saison sans panne grave et ainsi vous ne risquerez pas de voir votre moto immobilisée pour une semaine ou deux, pendant



Réglage du frein arrière Harley des Stocks.

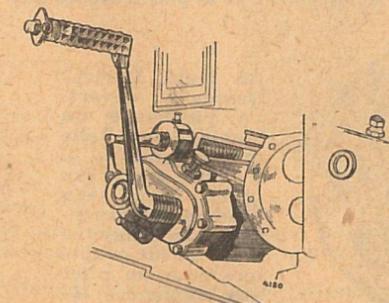
les plus beaux jours de l'année. Autant que possible adressez-vous à un spécialiste pour ce travail, car il arrive qu'un bon mécanicien spécialisé dans la réparation des voitures automobiles soit très peu qualifié pour celle des motocyclettes. Vous verrez, quand nous parlerons du montage et du remontage du moteur, qu'il s'agit d'un travail de précision qu'il n'est guère possible à un amateur d'exécuter. Ne courrez pas le risque de massacrer définitivement votre moteur.

Certains amateurs parlent de réaléser à tout propos. Cette opération qui nécessite également le remplacement des pistons n'est nécessaire qu'après 25 ou 30.000 kilomètres.

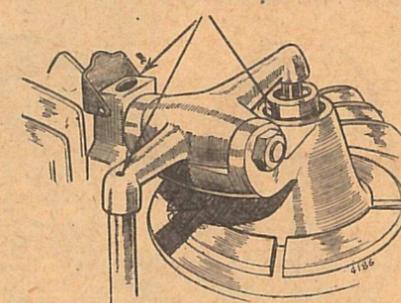
**La machine sur la route**

Ce petit article s'adresse à des motocyclistes: par conséquent nous n'avons

pas à reproduire les conseils généraux qu'on peut donner sur la conduite des motocyclettes. Signalons cependant que les motocyclettes américaines ne sont pas des monstres mais qu'elles sont maniables et pratiques même en solo. Pourtant leur poids est assez élevé puisque la

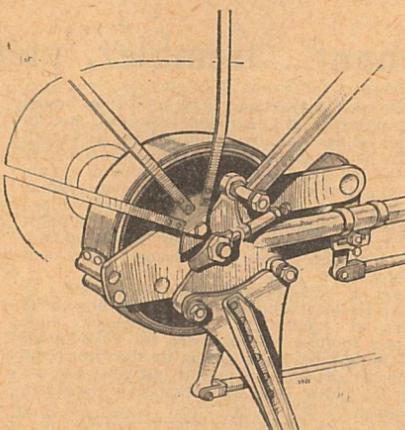


Au-dessus le kick-starter et à droite, les points à graisser quotidiennement à la burette pour obtenir un fonctionnement parfait des culbuteurs.



Harley-Davidson pèse 160 kilos environ, et un débutant fera mieux de prendre ses précautions. C'est ainsi que, pour mettre la machine en route, le mieux sera de placer la machine sur son support, le levier de vitesse au point mort. On ouvre le robinet d'essence de droite. On tire à soi le bouton moleté de la soupape d'air du carburateur, on ferme le petit volet d'air additionnel, on noie le carburateur. On peut également, si le temps est froid, injecter de l'essence dans les robinets de compression, un des deux bouchons du réservoir d'essence est à cet effet muni d'une petite seringue. De cette manière le moteur partira presque immédiatement. Lorsqu'il sera un peu chaud, il faudra remettre le bouton moleté à sa place, puis ouvrir le volet d'air. Nous aurons l'occasion de nous occuper du Schebler et nous verrons qu'on ne peut le régler de manière satisfaisante qu'à chaud.

Au début, avec les poignées tournantes, vous tâtonneriez un peu. La poignée gauche comporte à la fois le contact,

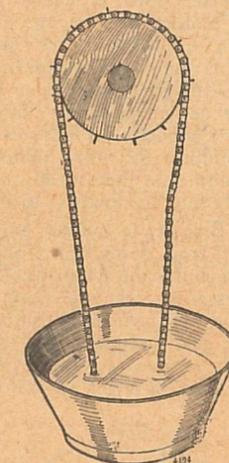


Dans le modèle actuel, les tambours de freins ont été augmentés de telle façon qu'ils sont de « dimensions généreuses » comme il se doit sur de fortes machines.

l'avance à l'allumage et le décompresseur. La poignée de droite les gaz. Commencez par fermer les gaz en tournant à droite la poignée de droite. Tournez également à fond et à droite la poignée gauche, vous aurez ainsi décomprimé et coupé l'allumage. Essayez alors de lancer le

moteur au moyen du kick-starter. La pesée doit être franche et énergique. Si le moteur ne part pas, tournez légèrement vers la gauche sur les poignées. A un moment donné, si tout est en ordre, le moteur partira. Pour qu'il ne s'emballer pas, ramenez la poignée gauche à droite,

Si les bains de boue sont bons pour les articulations humaines, il vaut mieux offrir à vos chaînes un bain de suif; un disque de bois garni de clous pour le guidage sera un accessoire appréciable et facile à confectionner.

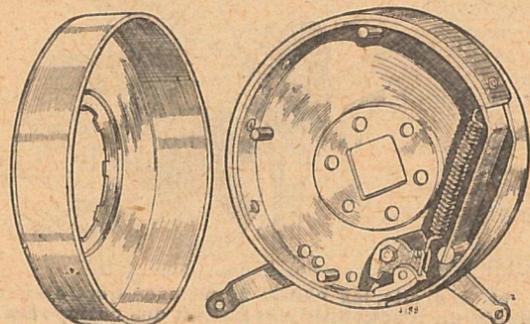


car rien n'est aussi mauvais pour un moteur que de marcher à vide et sur place. Il en résulte des vibrations et un échappement très préjudiciables au moteur.

Poussez la machine et relevez le support avec votre pied et mettez-vous en selle, votre moteur fonctionnant au ralenti. Débrayez alors en appuyant avec le talon sur la pédale de gauche et amenez le levier de vitesse sur le cran du secteur marqué « Little » (petite vitesse); il faut le faire sans hésitation, avec franchise et rapidité, mais sans violence. Il est essentiel pour cela que l'embrayage dégage bien. Il faut marquer un temps entre le moment où l'on débraye et celui où l'on engage la petite vitesse. Cela donne aux engrenages primaires, jusque là entraînés par le moteur, le temps de ralentir assez pour permettre au pignon baladeur d'introduire ses dents dans

celles du pignon secondaire. Il est essentiel, en effet, pour bien changer de vitesse que la vitesse des pignons qu'on met en prise soit aussi voisine que possible. C'est un résultat qu'on n'obtiendra qu'avec quelque pratique.

(moyenne vitesse) et réembrayez, cette fois assez rapidement sans hésitation. Quant à nouveau le moteur atteint un régime trop élevé, passez en grande (high) en procédant de même. Une fois en route, conduisez avec le moins de gaz et le plus d'avance possible, sans exagération cependant. Il y a un point où, pour une ouverture donnée de l'admission, la poignée de gaz donne le meilleur rendement, et plus d'avance entraînerait une réduction de la vitesse. Après quelques centaines de mètres,



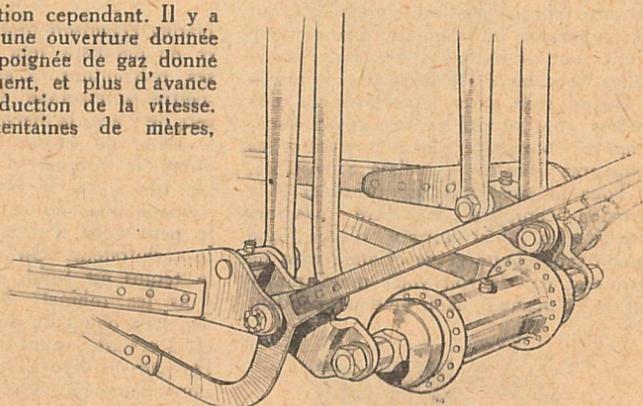
Le frein Harley-Davidson ouvert. La puissance du freinage est telle que longtemps, il n'avait été prévu qu'un frein aux modèles commerciaux. Le deuxième frein ne fut adopté que pour se plier aux exigences légales.

Embrayez progressivement en donnant en même temps un peu de gaz. Vous voilà en route. Un conseil tout d'abord. Prenez, dès le début, l'habitude de faire toutes les manœuvres nécessaires sans regarder ce que vous faites et sans quitter la route des yeux. Il n'y a pas longtemps que nous avons eu connaissance d'un accident mortel dont la cause unique fut que le motocycliste occupé à régler en route son carburateur, se jeta littéralement dans un camion qui survenait. Donc, dès le début, faites-vous une règle absolue de ne jamais quitter la route des yeux et d'acquiescer les réflexes nécessaires à la conduite de votre moto. C'est un peu comme un pianiste qui voudrait regarder à la fois ses doigts et sa musique.

Bientôt, le moteur emballe: c'est qu'il est trop démultiplié pour l'effort qu'il a maintenant à fournir. Il nous faut donc passer en seconde. Pour cela, débrayons tout en fermant presque complètement les gaz, marquons un temps d'arrêt pour les raisons exposées plus haut, puis amenez le levier au cran marqué Middle

sible, sans exagération cependant. Il y a un point où, pour une ouverture donnée de l'admission, la poignée de gaz donne le meilleur rendement, et plus d'avance entraînerait une réduction de la vitesse. Après quelques centaines de mètres,

Les machines anciennes comportaient le graissage par valves classiques: actuellement la fourche est équipée du Técalémit.



vous trouverez généralement possible d'ouvrir le petit volet d'air additionnel. Le graissage est automatique, comme nous l'avons vu, la consommation normale est d'un litre aux cent kilomètres, et d'un litre un quart environ si vous soutenez une vitesse élevée. N'hésitez donc

pas à donner une pompe d'huile chaque fois que vous demandez au moteur un coup de collier en côte par exemple.

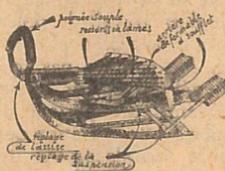
Quand vous abordez les côtes à bonne allure, il est bien rare que vous ayez à changer de vitesse. Mais, si vous percevez un fléchissement notable dans le régime du moteur, changez sans hésitation. Bien que les manuels prétendent le contraire, il nous a toujours paru plus facile de descendre la gamme des vitesses que de la monter. Le tout est de changer sans hésitation, en laissant légèrement accélérer le moteur. Il ne faut pas marquer de temps d'arrêt. Le changement de vitesse par double débrayage (débrayage, point mort, débrayage, vitesse) est absolument inutile.

Terminons ces simples indications par un conseil, celui de se servir des freins le moins possible, non qu'ils ne serrent pas ou s'usent, mais parce que si vous

freinez, c'est en réalité le pneu qui frotte sur la route. De plus, songez que vous imposez à toute la machine un rude effort, et ce n'est certes pas le moyen de ménager votre machine et par contre coup votre porte-monnaie.

(à suivre) H. P. BORESTROKE.

Ci-dessous un croquis explicatif du montage des selles et sièges arrière — le croquis se rapporte plus spécialement au siège arrière. On y voit l'attelage des ressorts en lamelles avec les ressorts à boudin, avec leur réglage par vis, 6 pans à l'avant. Puis la bande souple en toile qui ferme l'arrière et évite ainsi



toute barre ou attache rigide. Enfin la poignée souple — sans vibration — démontable instantanément, suivant les goûts. Notez surtout le réglage des 2 gros ressorts arrière par simple déplacement de l'articulation de leur tige, réglage simple et absolument efficace pour tous les poids.

### Maintenant... tremblez, piéton !

Dernièrement, M. Paquier, à Avord, un de nos ardents du M. C. Berrichon, nous signalait l'insouciance et aussi la gaminerie de nombreux piétons fautifs de leur propre accident: voilà une nouvelle décision qui va faire plaisir à tous les motocyclistes.

Le Préfet de Police a donc décidé: Article 1<sup>er</sup>. — Les chaussées sont réservées aux véhicules. Les trottoirs sont réservés aux piétons.

Art. 2. — Il est interdit de faire circuler ou stationner des véhicules sur les trottoirs, exception faite pour les cycles conduits à la main, les voitures d'enfants et de mutilés; exception faite également pour les passages permettant d'entrer dans les cours intérieures des immeubles, mais où les véhicules ne doivent pas employer la marche arrière à moins que le conducteur soit renseigné par une personne se trouvant sur le trottoir.

Art. 3. — Les piétons sont tenus de traverser les chaussées perpendiculairement et non en diagonale; de pas franchir les carrefours en diagonale, mais de les contourner en traversant successivement les voies qui y aboutissent sauf aux endroits où des passages spéciaux leur seront réservés.

De ne pas traverser la chaussée en dehors des passages qui leur sont réservés, sur les voies où des signaux indiquent ces passages;

De ne pas engager sur la chaussée en dehors du temps d'arrêt des voitures sur les points où fonctionne un service de police réglant le passage alterné des piétons et des véhicules;

De se ranger sur les voies où il n'y a point de traversée réservée, pour laisser passer les véhicules après avertissement des conducteurs.

Art. 4. — Les conducteurs sont tenus: 1° d'arrêter leur véhicule à proximité des arrêts fixes et facultatifs des tramways, pour laisser monter et descendre les voyageurs; 2° De ralentir, s'il y a lieu, de s'arrêter pour céder la priorité au piéton qui s'est engagé sur un point spécialement prévu pour son passage.

Nous répondons en bloc à toutes les demandes. Trop de demandes sur les deux échos que nous avons donnés sur les sièges et selles Noisieux: qu'on nous excuse de répondre à tous en bloc par une illustration très claire:

### L'ÉCLAIRAGE SUR LA MOTOCYCLETTE

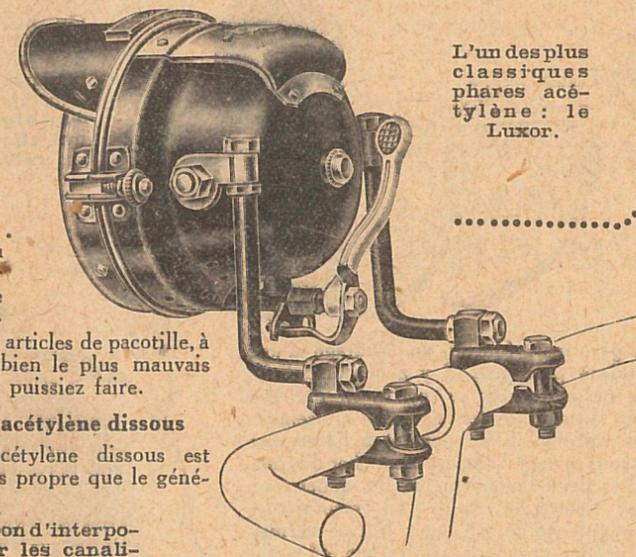
## L'Éclairage par l'acétylène

Commençons par reconnaître franchement l'évidence, c'est-à-dire la supériorité de l'éclairage électrique sur l'éclairage à l'acétylène, comme propriété, commodité et économie. Le dernier concours de Moto Revue a certainement créé un véritable élan chez les constructeurs pour produire des équivalents qui fissent disparaître les deux objections que pouvait soulever l'éclairage électrique, c'est-à-dire, son prix et son poids. L'éclairage à l'acé-

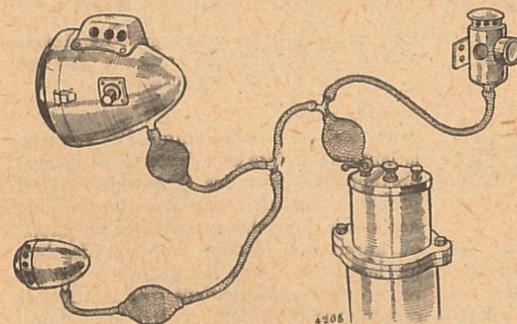
trois cents francs à l'achat d'un bon phare, que de courir de graves dangers. Proscrivez donc tous les articles de pacotille, à bas prix. Ce serait bien le plus mauvais placement que vous puissiez faire.

### Générateurs ou acétylène dissous

La bouteille d'acétylène dissous est plus pratique et plus propre que le géné-



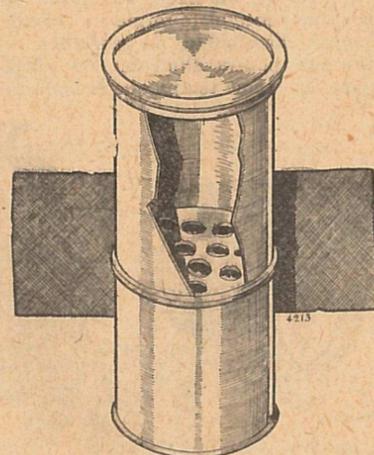
L'un des plus classiques phares acétylène: le Luxor.



Il est bon d'interposer sur les canalisations des poches de caoutchouc souple qui régularisent parfaitement le courant gazeux et permettent d'obtenir un éclairage régulier des 3 lampes.

tylène, néanmoins, figure sur la majorité des motos et il est parfaitement possible d'en tirer un bon parti si l'installation est bien faite.

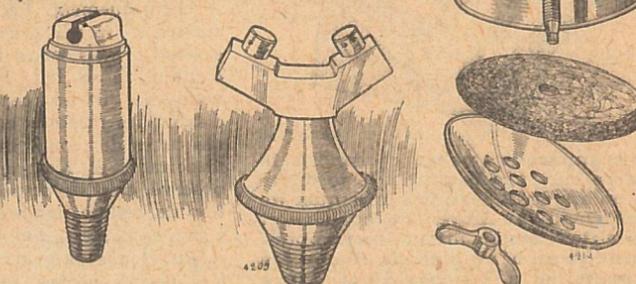
Ce qu'il faut éviter tout d'abord, c'est une lanterne à acétylène de trop petites dimensions, à peine plus grosse qu'une lanterne de bicyclette. Un éclairage qui n'est pas puissant est peut-être plus dangereux encore qu'une absence complète d'éclairage. Il ne peut alors avoir d'autre utilité que d'éviter une contravention, mais il ne permettra pas de voir l'obstacle et d'éviter la buche. Il n'est pas rare, hélas, de lire dans les journaux qu'un motocycliste s'est jeté contre une charrette non éclairée, et nous sommes persuadés que beaucoup de ces malheureux avaient bien une lanterne, mais tout à fait insuffisante. Un système d'éclairage n'est pas destiné à vous permettre de voir votre garde-boue. L'autre hiver, j'avais un cyclecar extrêmement rapide et nerveux, sur lequel je n'avais installé qu'un éclairage de fortune, je n'ose dire de secours. J'aime assez peu rouler la nuit. Une fois pourtant, je fus retardé par des ennuis de chaîne et je fus pris par la nuit. Hélas, les deux phares ne donnaient que très mal, et je vous assure que j'ai gardé un souvenir assez peu agréable des 80 kilomètres que je dus parcourir dans une nuit, frôlant des charrettes non éclairées et courant mille risques. Même si on ne roule que très rarement la nuit, il faut un très bon éclairage. Il coûte certainement plus cher, mais j'aime encore mieux consacrer deux ou



Deux vieilles boîtes à conserves, quelques trous percés avec une queue de lime formeront un crible excellent pour sélectionner les morceaux de carbure.

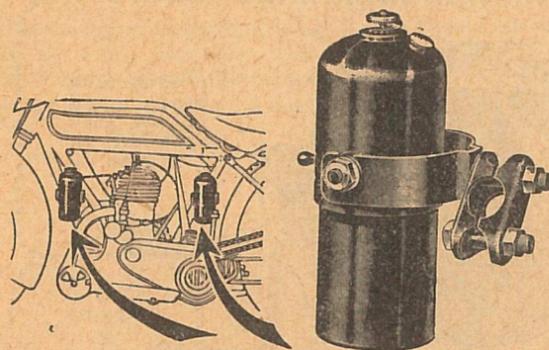
rateur. Elle donne un gaz épuré, exempt de vapeur d'eau, et qui s'écoule avec une

Deux types de becs: simple et conjugué, le plus généralement employés.



parfaite régularité. Elle seule permet l'emploi de phares à chalumeau qui fournissent une lumière puissante. Le gaz se conserve indéfiniment sans perte, alors que, si vous avez placé dans le générateur du carbure, celui-ci se désagrège peu à peu et le jour où vous voudrez vous servir de votre générateur, vous constaterez qu'il ne contient plus de carbure, mais de la chaux. Il y a un mais, c'est qu'une bouteille est assez lourde et encombrante, car il vous faut une bouteille de 250 litres. D'autre part, si on s'éloigne des grands centres, il peut être impossible de trouver des bouteilles de rechange, et surtout des petites bouteilles. Si donc vous êtes sûr de pouvoir vous ravitailler, prenez la bouteille. En solo, le mieux est de la loger sur le côté du porte-bagage. Sur un sidecar, il est généralement aisé de la placer sur le châssis du sidecar. Avec la bouteille, n'hésitez pas à employer un phare à pastille qui, non seulement réalise une sérieuse économie

Les générateurs bien établis comportent un tampon feutré qui retient toute trace d'humidité contenue dans l'acétylène produit.



On a reproché aux générateurs de s'épuiser subitement : voici un montage double Luxor qui efface cette critique.



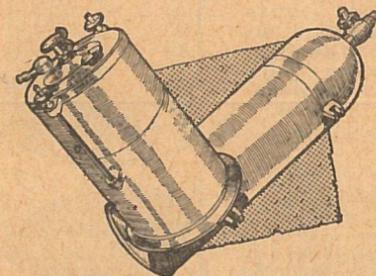
En remplissant le générateur il faut boucher avec le pouce le trou central pour éviter son obturation.

Sur un sidecar, on fixera au moyen de colliers une petite plate-forme au châssis. On pourra alors monter un générateur de voiture qui pourra alimenter un phare puissant, en même temps que la lanterne

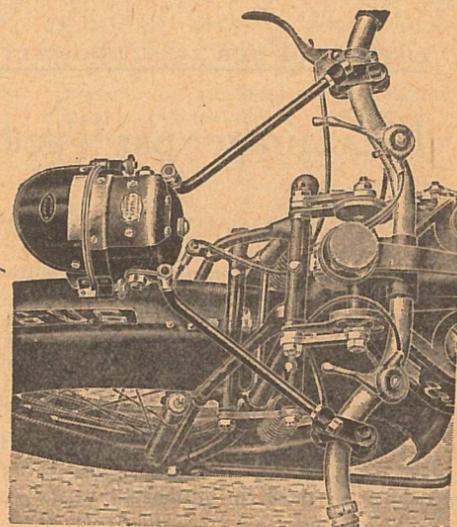
de gaz, mais fournit un éclairage d'une extrême puissance. Il y a des dispositifs qui permettent de se mettre en veilleuse pour la traversée des villes et le croisement des voitures. L'équipement à l'acétylène dissous revient d'ailleurs assez cher d'achat. Les deux inconvénients du générateur sont l'entretien qu'il doit recevoir et l'irrégularité de son débit. Sur ce dernier point, des progrès sensibles ont été réalisés, surtout si on emploie le carbure concassé en petits morceaux. Le gaz n'est jamais très pur et il est chargé d'humidité. Aussi, est-il nécessaire de le faire passer sur du feutre ou du crin. Les bons générateurs possèdent un épurateur de ce type, mais si on avait un générateur qui n'en soit pas pourvu, il serait possible d'en construire un constitué par un tube (un corps de pompe métallique, en acier de préférence) rempli de crin et portant deux tétines. Un des couvercles devra être amovible.

Evitez des générateurs de trop petites dimensions. Il faut une contenance de 4 à 500 grammes de carbure au minimum. Ne garnissez pas à l'avance le générateur de carbure car celui-ci s'altère assez rapidement. Il faut conserver le carbure dans des boîtes métalliques étanches. Ce carbure doit être concassé. Il est dangereux de la concasser soi-même, un éclat de carbure atteignant l'œil occasionnerait une très grave brûlure. Quelques motocyclistes imprègnent le carburateur de pétrole, prétendant qu'ainsi l'attaque est plus régulière. Nous n'avons pas constaté que la différence fut bien grande.

La meilleure place pour un générateur, c'est le tube de selle ou la fourche arrière.

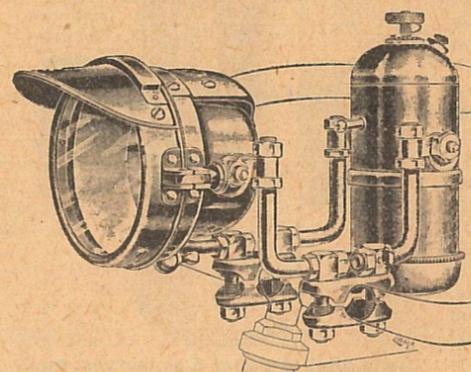


Deux appareils à ne pas confondre : le générateur et la bouteille, le premier est un appareil destiné à fabriquer de l'acétylène ; au moyen de carbure et d'eau ; le second contient du gaz épuré et assure un débit plus régulier, mais la bouteille a l'inconvénient d'être plus lourde que le générateur.

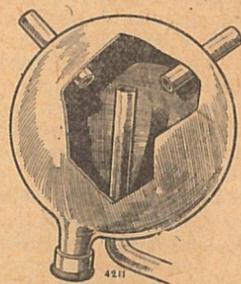


Vue en plan d'un montage complet de phare à l'acétylène sur le guidon d'une machine.

éviter les sauts de la flamme. Par surcroît, la lanterne arrière et la lanterne de sidecar doivent être pourvues de robinets. Il est probable, en effet, qu'avec la pression nécessaire pour alimenter le bec du phare, on aurait une flamme trop grande dans les lanternes. Dans les poches à gaz on remarquera généralement que le tube de caoutchouc d'un côté pénètre assez loin ; il faut que ce côté se trouve en bas, de



Le générateur peut être greffé directement sur le guidon : l'ensemble est même assez coquet : Luxor l'a bien compris



du sidecar et la lanterne arrière. Mais, ne tentez pas d'employer un phare à chalumeau, vous n'auriez que des déboires.

#### Les canalisations

Théoriquement, l'acétylène attaque le cuivre et forme avec lui un composé explosif ; mais nous n'avons jamais eu d'ennui de ce fait. Pour la facilité de nettoyage, il est cependant préférable d'avoir des raccords en cuivre, reliés par des tubes de caoutchouc. Ce qui est plus important, et n'est que bien rarement observé, c'est de disposer sur la canalisation un certain nombre de petites poches à gaz, en principe une à la sortie du générateur et une en avant de chaque lampe. Ces petites poches en caoutchouc contribuent à stabiliser le débit de gaz et à

Une simple boule avec un tuyau d'arrivée et deux de sortie ainsi disposés empêchera l'eau d'aller jusqu'au bec : un bouchon dévissable servira à la vidange de temps à autre.

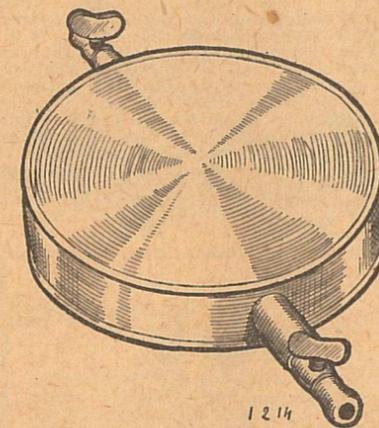
telle manière que l'eau qui se condense puisse tomber au fond. Il est, bien entendu, nécessaire de nettoyer de temps à autre la canalisation et de s'assurer qu'elle ne contient pas d'eau.

Disposez donc une poche immédiatement à la sortie du générateur et montez à l'autre extrémité de la partie un raccord en V. De là partiront les canalisations vers le phare et vers la lanterne arrière. Peu

avant ceux-ci, placez une porte à gaz, mais de plus petites dimensions que celle du générateur. Veillez, bien entendu, à ce que le tube de caoutchouc ne puisse être pincé et aux endroits où vous devez le fixer, enfiler un petit bout de tube de bois creux, du bambou par exemple. Si vous avez un sidecar pour alimenter la lanterne du sidecar, disposez sur le tube qui va au phare un branchement en Y, d'où partiront les canalisations vers le phare et la lanterne. Dans toute cette installation, il faut veiller soigneusement à ce que les tubes de caoutchouc ne puissent être pincés ou pliés, ainsi que les poches à gaz. On peut aux endroits où on les fixe, les couper et glisser un bout de tube de cuivre ; ou bien, comme nous le disions plus haut, les faire passer dans un tube de bois ou d'ébonite.

On emploie généralement, au moins pour le phare, des becs conjugués. Les deux filets d'acétylène qui jaillissent se heurtent et s'étalent en une nappe. Ces becs doivent donc être disposés en long, dans l'axe de la machine et non en travers. Quelles que soient les précautions prises pour épurer le gaz, ils se bouchent fréquemment et il faut toujours avoir quelques aiguilles spéciales pour les déboucher. N'éteignez pas en arrêtant l'eau du générateur mais en soufflant : de cette manière, le gaz qui arrivera encore après l'arrêt de

l'eau empêchera le bec de se boucher. L'inconvénient, c'est la mauvaise odeur de l'acétylène, une odeur d'ail particulièrement écœurante. Ne laissez jamais séjourner le carbure après avoir éteint. Dès que la production de gaz se sera arrêtée, démontez le générateur et passez le carbure restant au crible. Celui-ci peut



L'appareil illustré ici est un détendeur. C'est une sorte de boîte munie de deux robinets et que traverse le courant de gaz dont le débit est de ce fait régularisé.

être fait facilement avec une boîte percée de trous d'un demi-centimètre environ. Mettez le carbure dans cette boîte, fermez-la avec son couvercle et secouez énergiquement. La chaux partira et il restera dans la boîte du carbure encore utilisable. Il n'est pas de petites économies. Pour éviter la poussière vous pouvez attacher à la boîte une poche où elle tombera.

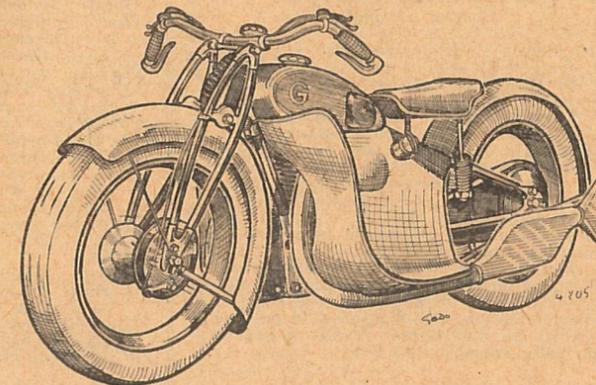
Fréquemment, il faudra démonter l'épurateur, soit qu'il consiste en un disque de feutre fixé sous le réservoir d'eau, ou d'une petite chambre bourrée de crin. Vous le laisserez sécher, car s'il est trop humide, il gêne le passage du gaz (on s'en aperçoit à ce que le gaz refoulé remonte dans le réservoir d'eau et gargouille). On peut fabriquer soi-même un petit appareil pour assécher le gaz. On prend une boîte plate qu'on place verticale. On fait pénétrer à la partie inférieure un tube de cuivre qui amènera le gaz à la partie supérieure, ou on soude également les tubes de départ. A la partie inférieure, on monte un petit robinet par lequel on pourra faire sortir l'eau qui se sera condensée.

L'acétylène, surtout employé avec un générateur demande donc des soins, mais c'est malgré tout un bon éclairage et qui convient bien à ceux qui ne roulent que très rarement la nuit. J. MELLIER.

#### PROTECTION CONTRE LES INTEMPÉRIES

### Il faut graisser les roulements

On pourrait protéger efficacement le conducteur en fixant, au moyen de quelques boulons, une tôle qui masquerait le moteur et tous les organes accessoires et dont l'évasement vers l'avant formerait protège-jambes et canalisation d'air ; Perfectionner l'ensemble en prévoyant des orifices permettant de faire de menus réglages au moteur sans enlever la tôle complètement.



1° Pourquoi les roulements à billes de fourches de direction ne possèdent-ils pas de graisseurs ? La liberté d'une fourche est une condition de sécurité primordiale et il est inadmissible, qu'alors que les axes du parallélogramme ou les ressorts sont justement, munis de « trca », on mette le motocycliste dans l'obligation de démonter sa direction ou de renverser sa machine l'une et l'autre, chose difficile, inutile d'insister sur ce truisme pour un graissage nécessaire, et qui doit être fréquent, de cuvettes de sa direction. Le jeu ou le coincement d'une bielle ne sauraient engendrer le même danger que le jeu ou le coincement d'une

direction : jeu vertical, d'abord, blocage et accident, peut-être mortel, ensuite.

2° En attendant que nous ayons la moto de demain : moteur enfermé par construction générale de la machine, transmission par cardan, motocycliste à l'abri des inevitables suintements de lubrifiant et de la boue, n'y aurait-il pas moyen sur la généralité de nos machines actuelles d'assurer une protection du cavalier, sans difficulté bien grande ? Souvenons-nous du groupe Motosacoche enclos sous des tôles dont l'épanouissement, côté cylindre et roue avant, en forme de cornet, permettait un appel d'air. Ne pourrait-on rapprochant un peu moins du cylindre les

marche-pieds, wagon ou sport, ou en allongeant les tiges de quelques centimètres, arrondir et évaser les protège-jambes et les prolonger vers l'arrière jusqu'à la boîte par une tôle protectrice du cylindre et du carburateur ? Le refroidissement serait amélioré par l'air canalisé (oh ! imparfaitement, je le sais, et sur cette question, comme sur d'autres, nous pourrions nous étendre, *sed non hic locus*) et l'ensemble serait, simplement, fixé comme les marchepieds wagon. En enlevant ceux-ci, simplement, on aurait libre accès au cylindre. Henry GIÉLAT, avocat. Commissaire police. Thiers, (Puy-de-Dôme).

#### LE MONDE MOTOCYCLISTE

##### Le Vack est grièvement blessé

Herbert Le Vack, que nous avons tous connu à Monthéry, aux records d'Apajon, l'homme réputé avec Temple comme les meilleurs motocyclistes du monde, vient d'être victime dans un accident d'automobile. Son état aux dernières nouvelles serait très grave.

Autant que possible spécifiez en haut et à gauche de vos lettres le service auquel vous vous adressez : abonnement, assurance, annonces, rallies, concours, etc. ; si vous écrivez à plusieurs services, faites des paragraphes distincts.

##### Est-ce un bien, est-ce un mal ?

La Commission sportive de l'A. C. U. d'Angleterre a interdit l'emploi du pétrole éthylisé dans le Tourist Trophy 1928. Il faut voir là une conséquence de l'arrêt pris par cette même commission aux termes duquel aucun carburant non vendu librement sur les marchés ne pourra être utilisé dans le T. T., arrêté qui date de la fameuse querelle de l'alcool il y a deux ans.



## Le Sport de la Semaine



### Dijon, la capitale gastronomique de France

Le 16 mai 1928, c'est-à-dire la veille des Six Heures de Bourgogne, comme prélude à la classique épreuve, l'Automobile Club bourguignon organise, avec le bienveillant appui des Clubs affiliés à l'Association Internationale des Automobiles Clubs reconnus, un grand concours de tourisme dénommé Rallye International de Dijon « Capitale Gastronomique ».

Cette compétition est ouverte aux voitures automobiles et aux motocyclettes avec ou sans sidecars. Elle comporte l'attribution de prix multiples.

Son règlement qui vient de paraître est dès maintenant à la disposition des intéressés au Siège Social de l'A. C. B., 8, place du Théâtre.

Nous avons la certitude que très nombreux seront les automobilistes qui, répondant à l'appel des organisateurs, se retrouveront à Dijon, Ville d'Arts et Capitale Gastronomique où l'accueil le plus enthousiaste leur sera réservé.

### Le calendrier suisse pour 1928

#### Courses internationales

18 mars. — Kilomètre lancé, à Genève.  
12-17 août. — Circuit international des Alpes.

#### Courses nationales

18 mars. — Kilomètre lancé à Genève.  
3 juin. — Course de montagne, à Eigenstal ou Grafenort-Engelbert, de la Section Lucerne A. C. S.  
17 juin. — Course de montagne, à Dornach-Gempen, de la Section Bâle A. C. S.  
8 juillet. — Course du Zugerberg de la Section Zoug et Zurich A. C. S.  
22 juillet. — Course de montagne, Rheineck-Walzenhausen, de la Section de Saint-Gall-Appenzell A. C. S.  
9 septembre. — Course de montagne du Grand-Saconnex, à Genève.  
Les courses de Genève (kilomètre lancé), d'Eigentel ou Grafenort-Engelbert, de Dornach-Gempen et du Zugerberg ont été désignées comme courses obligatoires de maîtrise.  
La course du Klausen a été supprimée pour cette année.

### Le calendrier yougoslave

L'A. C. des Serbes-Croates-Slovéniens a établi son calendrier :  
8 avril. — Course Avala à Belgrade.  
6 mai et 3 juin. — Concours d'adresse à Maribor (Slovénie).  
28 mai. — Course internationale à Zagreb.  
1<sup>er</sup> juillet. — Course Belgrade-Kraljevo-Belgrade.  
5 août. — Course de côte à Lioubel.  
26 août. — Course Belgrade-Topola-Belgrade.  
23 septembre. — Course de l'Adriatique à Spalato.  
30 septembre. — Course de côte près de Sarajevo.

### L'Entrevue du Camp du Drap d'Or

Est-ce pour prendre notre revanche du succès imprévu et colossal du roi d'Angleterre et de la considérable défaite de François I<sup>er</sup>, lorsque Charles-Quint vint contracter son alliance, le M. C. du Nord de la France vient d'autoriser la section calaisienne à transformer la course du Cran d'Escalles, le 17 juin 1928, en une course de vitesse de 2 heures, dénommée « Circuit du Camp du Drap d'Or ».

Cette manifestation a paru au calendrier des épreuves sportives officielles de l'U. M. F. sous la dénomination de « Côte du cran d'Escalles », mais avec l'assentiment de l'U. M. F., l'épreuve de côte a été transformée en circuit de vitesse.

Désireux de donner à cette épreuve toute l'ampleur désirable, le M. C. N. F., sollicite la participation de coureurs à ce circuit.

Sous peu, nous donnerons le règlement et serons heureux de pousser cette belle manifestation.

## Calendrier sportif

### MARS

2. — Kilomètre lancé (A. C. du Sud-Ouest); Kilomètre lancé de Morlaix (A. C. du Béarn).
4. — Ouverture de Monthéry.
11. — Circuit de l'Estérel (M. C. Nice)
- 11-16. — Paris-Nice (A. C. Nice).
- 12-17. — Critérium de tourisme (A. C. Nice); Les Véhicules Industriels (A. C. Marseille).
17. — Course de vitesse (M. C. Nice).
- 16-25. — Salon Suisse (Genève).
18. — Côte de la Turbie (M. C. Nice); Kilomètre lancé (A. C. Genève); Kilomètre lancé (A. C. Tunisie).
22. — Coupe de Monte-Carlo (M. C. Nice).
- 23-11 avril. — Salon de l'aviation (Berlin).
25. — Côte du Mont-Agel (M. C. Nice); Côte d'Argenteuil (M. C. F.).
- 24-2 avril. — Concours motocycliste d'Allemagne (Berlin).

### Lamy fait le meilleur temps dans la côte de Massillan

Un ciel superbe, une foule innombrable encadrèrent la réunion qui fut brillante. L'A. C. du Gard a réussi à la perfection son épreuve de la côte de Massillan, le 26 février, départ arrêté, arrivée lancée. La côte présente un virage très sec et une courbe très prononcée à l'arrivée qui oblige les concurrents à couper les gaz. Jusqu'à ce jour, le record appartenait à Rolland sur Terrot 500 cmc. avec 1'31 pour les 2 kilomètres.  
Motos 125 cmc. — 1. Barnaval, 2'42" 3/5.  
175 cmc. Gaussergues, 1'52".  
250 cmc. — 1. Piscaglia, 1'5".  
350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 1'36" 2/5 (meilleur temps des motos).  
500 cmc. — Gaussergues, 1'37" 1/5.  
Sidecars 600 cmc. — 1. Jouvent, 2'48" 3/5.  
Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Hugues, 2'4" 1/5.  
Voitures sport 1.100 cmc. — 1. Pignap, 1'56" 4/5.  
1.500 cmc. — 1. Decollas, 1'54" 3/5.  
750 cmc. — 1. Billiet, 1'48".  
1.100 cmc. — 1. Morel (Amilcar), 1'35" 4/5.  
1.500 cmc. — 1. Mistral, 1'43" 3/5.

Cette belle journée fut complétée par la

chute du record battu par Lamy sur sa Bugatti 2 litres. L'ancien record était détenu par Rolland avec 1'31".  
Un vin d'honneur réunit les concurrents à l'A. C. du Gard.

### Le Circuit des Trois Villes

C'est le samedi 18 février que s'est réuni en son nouvel hôtel la Commission Sportive du M. C. N. en vue de l'organisation, le 29 avril prochain, du circuit motocycliste des Trois Villes (Lille, Roubaix, Tourcoing).

Cette épreuve de vitesse est ouverte d'une part aux membres du M. C. N. F. et, d'autre part, aux constructeurs et tous coureurs licenciés ou professionnels.

Le circuit lui-même, situé près de Wambrechies au cœur même des trois citées industrielles et sportives nommées plus haut, a un développement de 5 km. 250 ; très roulant, très accidenté, donc spectaculaire au possible cette belle compétition sportive connaîtra le 29 avril prochain le succès qu'elle mérite.

Le M. C. N. F. reçoit dès maintenant les engagements et se fera un plaisir d'adresser aux personnes qui en feront la demande et que cela pourrait intéresser le règlement complet de cette grande épreuve.

### L'Autodrome de Monthéry rouvre

La première réunion 1928 a lieu le 4 mars. L'autodrome a eu bien peu de chances à ce jour pour que nous lui adressions en cette année 1928 nos vœux de prospérité ; et les souhaits de *Moto Revue* sont appréciés.

Profitions-en pour noter les maisons qui ont un abonnement à l'Autodrome et sont maintenant le noyau de la nouvelle organisation : Alcyon, Amilcar, Ballot, B. N. C., Citroën, Chenard Walcker, Delahaye, Gnome et Rhône, Lombard, Renault, Salmson, Société des Huiles de Pétrole, Unie, Voisin.

### De nouvelles lampes électriques pour motos. — La « Sully »

Les lampes « Sully » ont été établies spécialement pour résister aux chocs et aux trépidations de la route, ainsi qu'aux surtensions de voltage, qui peuvent être occasionnées par les alternateurs.

Ces lampes moto sont confectionnées avec les derniers perfectionnements d'outillage permettant notamment l'utilisation d'ampoules sans pointes, moins fragiles que les précédentes et évitant la déformation des rayons lumineux.

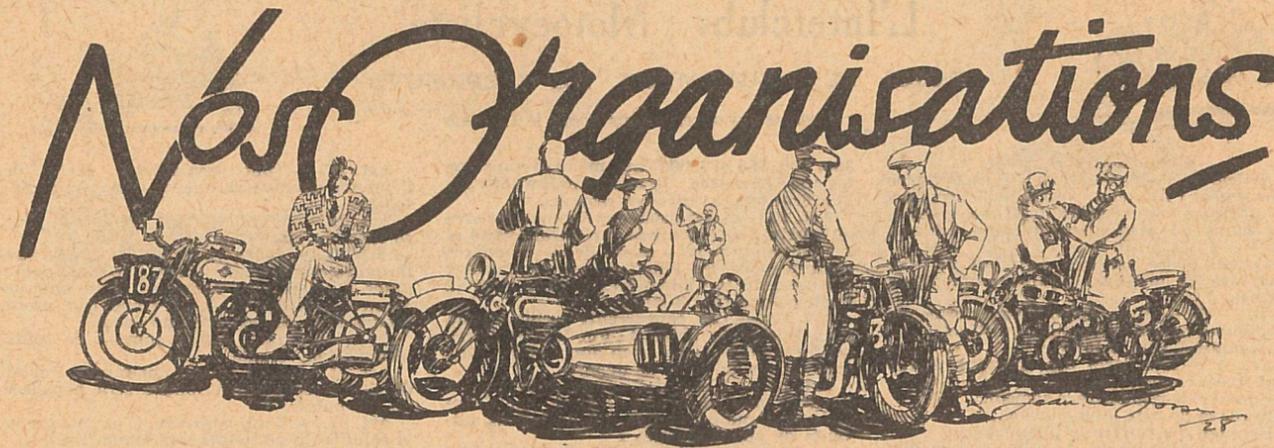
Pour les lampes de 25 bougies et au-dessus le renplissage par gaz rare, augmentant la solidité et l'éclat du filament, le centrage intégral du filament permettant la mise en place de l'ampoule et son changement sans aucun réglage dans le projecteur.

Notre panier est le vrai dépotoir des lettres anonymes, sérieuses ou non, qui n'ont même pas droit à une simple lecture.

### Les six heures de Bourgogne

La fameuse épreuve de l'Automobile Club Bourguignon prend tournure et nous croyons que les 4 heures pour l'automobile et les 2 heures pour la motocyclette seront un succès formidable.

Nous rappelons que les engagements ont lieu à l'A. C. Bourguignon 8, place du Théâtre, à Dijon, qui restera pour ce jour du 17 mai la capitale gastronomique de la France.



## La Ligue Nationale Motoriste, la Ligue Nationale Motocycliste

### La ligue nationale motoriste ou ligue nationale motocycliste = L. N. M.

Nous pouvons d'ores et déjà informer nos lecteurs que l'organisation matérielle est en excellente voie et que nous serons fins prêts dans la première quinzaine de mars. Les cartes des ligueurs sont actuellement confectionnées en excellente toile et avec toute la coquetterie que réclame notre jeunesse et notre bon goût.

La L. N. M. est une organisation puissante nous dirons même plus, formidable. C'est la Société sportive qui groupera le plus grand nombre de membres qu'on n'a jamais connu en France. De nombreux garagistes nous ont déjà envoyé la liste des conditions qu'ils font à tous les ligueurs de la L. N. M. Ce qui nous a fait beaucoup plaisir c'est d'avoir reçu déjà plusieurs lettres d'adhérents individuels à la L. N. M. Nous faisons savoir qu'ils ont décidé dans leur rayon d'accorder eux aussi des conditions avantageuses à leurs camarades de la L. N. M. 4 tailleurs, 2 photographes et une dizaine de fabricants de produits

alimentaires se sont offerts à accorder une remise supplémentaire sur tous les achats accompagnés de la carte L. N. M. C'est un besoin de groupement qui s'est fait sentir depuis longtemps, qui fut tenté par différents organes mais avec plus ou moins de succès.

Aujourd'hui *Moto Revue* a pris en mains ce groupement et la L. N. M. est entraînée par un succès certain.

### Quelques précisions : un guide ?

Evidemment dans *Moto Revue* nous donnerons les noms et les adresses de tous les garagistes, commerçants, hôteliers, membres individuels qui accorderont des conditions avantageuses à tous les membres de la L. N. M. Cependant le besoin s'est fait sentir urgent de grouper tous ces noms disséminés dans les différents numéros de *Moto Revue* en un seul volume qui sera édité sous la forme d'un guide que l'on pourra se procurer aux bureaux de la L. N. M.

### Un appel à tous

Nous faisons un appel vibrant à tous les hôteliers, garagistes, commerçants de toutes les natures qui voulant posséder les panonceaux de la grande Ligue Nationale nous feront connaître les prix fixes, habituels de leurs repas, chambres, pneus, huile, essence, etc., avec les remises qu'ils accorderont à nos adhérents.

### Comment adhérer à la L. N. M.

Il suffira de nous en exprimer le désir par écrit en précisant son nom et son adresse, l'identité de son véhicule et toutes les caractéristiques pouvant établir l'identité du nouveau ligueur. Aucune cotisation ne sera exigée des ligueurs ; cependant le carnet et l'insigne de la ligue motocycliste seront cédés à un prix excessivement avantageux ; ce ne sera d'ailleurs que les seules dépenses contractées par le ligueur.

notre bon à tirer à l'heure prévue pour ne pas retarder l'impression du numéro et son envoi aux abonnés. Ce qui nous contraint à ne pas donner la liste dans ce numéro.

Donc, au prochain numéro, tout le monde sera satisfait.

### Le grand Concours

Quelle impatience pour nos jeunes gens pour savoir s'ils ont gagné oui ou non la moto de leurs rêves. Nous recevons des quantités de lettres certaines manquant parfois même de courtoisie. Mais notre secrétariat étant d'une humeur toujours égale, la joie des uns, la tristesse des autres, la rancœur du petit nombre ne peuvent pas l'effleurer.  
Le dépouillement se poursuit correctement, régulièrement, inlassablement et nous savons déjà que presque tous les prix sont attribués aux heureux vainqueurs. Lorsque le dépouillement sera complet il y a bien des chances qu'il ne restera plus de prix pour le nouveau concours que nous organiserons aussitôt après. Oui, c'est regrettable pour nous, c'est charmant pour les heureux vainqueurs, mais tout compte fait nous sommes satisfaits.

Donc, dans le prochain numéro nous vous donnerons des précisions. Les beaux jours qui se succèdent depuis quelques temps ont impatienté ceux qui ont la quasi certitude d'avoir gagné une moto. Nous excusons leur grande impatience. Ils seront enfin satisfaits ceux qui depuis 8 ou 10 mois tenaient leur cerveau en éveil et dont la trop grande application engendra souvent des insomnies.

## Nos Organisations

### MARS

3. — Banquet *Moto Revue* (Palais des Expositions).

4. — Sortie des Scolaires (*Moto Revue*).

Cours de préparation militaire.

Le M. C. C. de F.

Le L. N. M.

Concours du silencieux.

Concours d'usure.



sommes heureux de leur annoncer que cette fois tout est terminé. Au moment où nous écrivons ces lignes le Jury vient de classer les solutions et c'est une obligation de donner

Il y a 900 Dupont abonnés à MOTO REVUE. Spécifiez toujours votre identité.

LE CONCOURS D'INSIGNES DU M. C. C. F.

On se fâche et on s'énerve

Nous comprenons les impatiences de ceux qui, ayant passé leur temps et leurs soins à nous présenter des projets d'insignes pour le Moto-Camping Club de France, attendent depuis déjà plusieurs semaines les résultats du fameux concours.

Qu'ils soient assurés que, seules, des considérations tout à fait extérieures nous ont contraints à remettre de jour en jour les résultats du Concours d'Insignes. Mais, nous

## L'Interclubs Motocycliste

VOICI LE RÉGLEMENT DE L'ÉPREUVE

Envoyez vos observations avant le 13 mars



## Éliminatoires et finale

Article premier. — Moto Revue organise sous le nom « Interclubs » un match entre tous les amateurs motocyclistes de France groupés par clubs ou associations affiliées ou non affiliées à l'U. M. F.

Art. 2. — Ce match a pour but de faire connaître la meilleure équipe amateur de France.

Art. 3. — Il se dispute sous forme de 3 épreuves ayant un caractère distinct : Régularité, côte, estafette.

Art. 4. — Les dates des épreuves finales sont fixées comme suit :

Epreuve de régularité le samedi...

Epreuve de côte le dimanche...

Epreuve d'estafette le dimanche...

Art. 5. — L'épreuve de régularité se disputera sur un parcours de 150 kilomètres pour les éliminatoires, de 250 kilomètres environ pour la finale.

Art. 6. — Un contrôle des passages sera opéré tous les :

40 kilomètres pour les éliminatoires ;

50 kilomètres pour la finale.

Art. 7. — Pour la finale, des contrôles secrets existeront sur le parcours indiqué.

Art. 8. — Les vitesses horaires seront les mêmes pour les éliminatoires que pour la finale.

Motos 175 cmc., 32 km. ; 250 cmc., 35 km. ; 350 cmc., 40 km. ; 500 cmc., 45 km. ; 750 et 1.000 cmc., 45 km. ; Sidecars 350 cmc., 35 km. ; 500 cmc., 38 km. ; 600 cmc., 38 km. ; 750 cmc., 40 km. ; 1.000 cmc., 40 km. ; cyclecars 350 cmc., 32 km. ; 500 cmc., 35 km. ; 750 cmc., 38 km. ; 1.100 cmc., 42 km.

Art. 9. — Tout passage aux contrôles en dehors des heures fixées entraînera :

1° 5 points de pénalisation par minute de retard sur l'horaire imposé ;

2° 5 points de bonification par minute d'avance sur l'horaire imposé jusqu'à 5 minutes.

3° 5 points de pénalisation par minute d'avance sur l'horaire imposé au-dessous de 5 minutes d'avance.

Art. 10. — Les secondes ne sont pas comptées ; le décompte sera fait par appréciation sur 30 secondes, la minute n'étant écoulée ou acceptée qu'autant que ces 30 secondes ne seront pas atteintes.

Art. 11. — La seconde épreuve (côte) éliminatoires et finale comportera un essai de rendement de machine sur une côte normale d'un minimum de 6 % et d'un maximum de 9 % et sur une distance de 500 à 1.000 mètres.

Art. 12. — Pour les éliminatoires 2 essais seulement seront autorisés : le deuxième essai annulant le premier quel que soit le résultat.

Art. 13. — Pour la finale un seul essai sera autorisé.

Art. 14. — Une lancée de 50 mètres sera accordée aux concurrents.

Art. 15. — Selon les cylindrées les machines devront parcourir la côte, en supposant une pente de 6 % et une longueur de 1.000 mètres.

175 cmc. 72", 250 cmc. 68", 350 cmc. 64", 500 cmc. 58", 750 et 1.000 cmc. 52", sidecars 350 cmc. 68", 500 cmc. 65", 600 cmc., 60", 750 cmc. 57", 1.000 cmc. 54", cyclecars

350, 500, 750 et 1.000 cmc. mêmes temps que les motocyclettes. Mêmes pénalisations sur bonifications calculées en secondes.

Art. 16. — La troisième et dernière épreuve (estafette) sera organisée sur terrain varié et sur un parcours tenu secret de 60 kilomètres environ pour les éliminatoires comportant 2 relais ; de 100 kilomètres environ pour la finale comportant 3 relais.

Art. 17. — Les concurrents recevront un pli à porter du poste A, qui leur remettra un autre pli à porter à un autre poste, etc., avec retour au point de départ.

Art. 18. — L'un des postes désigné à l'avance aura la faculté d'exiger, par tirage au sort d'une enveloppe, un des essais suivants de panne simulée :

1° Démontage et remontage d'une bougie.

2° Dégonflage et regonflage d'un pneu AV et AR.

3° Démontage et remontage du gicleur.

Entre les deux actes de l'une ou de l'autre panne le concurrent devra se présenter au contrôle où il recevra le pli à porter à l'endroit désigné.

Art. 19. — Les temps imposés pour chaque véhicule seront calculés d'après la difficulté des étapes suivant les bases moyennes ci-dessous :

Motos : 175 cmc., 20 km. ; 250 cc., 23 km. ; 350 cmc., 26 km. ; 500 cmc., 30 km. ; 600 cmc., 30 km. ; 750 cmc., 30 km. ; 1.000 cmc., 30 km. ; Cyclecars : 350 cmc., 20 km. ; 300, 23 km. ; 750, 26 km. ; 1.000, 30 km. ; 1.100 cmc., 42 km. à l'heure.

Art. 20. — Tout passage aux contrôles en dehors des temps fixés entraînera :

1° 5 points de pénalisation par minute de retard à chacun des contrôles.

2° 5 points de bonification par minute d'avance jusqu'à 5 minutes.

3° 5 points de pénalisation par minute d'avance au-dessus des 5 minutes accordées.

Art. 21. — Pour les fractions de minute se reporter à l'article 10.

## Organisation générale de l'épreuve

Art. 22. — Les contrôles horaires pour la première et la troisième épreuve fermeront ½ heure après les temps normaux d'arrivée.

Art. 23. — Tout concurrent se présentant à l'un des contrôles après sa fermeture sera éliminé d'office de l'Interclubs.

Art. 24. — Il sera attribué à chaque concurrent, au départ de la première épreuve un bagage de 500 points.

Art. 25. — Les 6 concurrents dans chaque club, ayant totalisé le maximum de points après les 3 épreuves, seront classés pour la finale. Les suivants immédiats seront désignés comme suppléants. L'équipe gagnante sera celle ayant totalisé le maximum de points.

Art. 26. — Pour permettre le contrôle en cours de route les véhicules devront être munis de disques numérotés de chaque côté du véhicule.

Art. 27. — Tout concurrent se trompant de route devra revenir au point d'où il s'est écarté de l'itinéraire et faire sa déclaration au premier contrôle.

Art. 28. — Tout concurrent exclu de l'épreuve devra effacer ses numéros immédiatement.

Art. 29. — L'épreuve de régularité peut se faire en circuit fermé.

Art. 30. — Toute réclamation devra être formulée par écrit et signée, une demi-heure après au plus tard après la fin de chaque épreuve avec remise de 20 francs qui seront rendus si le cas est reconnu fondé.

Il ne sera tenu aucun compte de toute réclamation verbale.

Art. 31. — Tout concurrent faisant l'objet de toute réclamation fondée sera pénalisé de 100 points.

Art. 32. — Tout concurrent ayant perdu la totalité de ses points sera éliminé.

Art. 33. — Les concurrents devront strictement se conformer aux règlements administratifs concernant la police de roulage sur les voies publiques et dans les agglomérations. La plus grande prudence leur est recommandée, les organisateurs déclinant toute responsabilité.

Art. 34. — Tout concurrent doit être assuré pour les accidents qu'il peut causer aux tiers pour une somme d'au moins 200.000 fr.

Art. 35. — Tout concurrent inscrit s'engage à observer pendant toute la durée du concours toutes observations qui lui seraient faites par les officiels, sous peine d'être exclu de l'épreuve par décision des commissaires sportifs. Du fait de son inscription, il reconnaît avoir pris connaissance du présent règlement et s'engage à s'y conformer strictement.

Il s'engage enfin à n'effectuer aucun recours contre les organisateurs par suite d'accidents de quelque nature qu'ils soient, ou non-observation des règlements de police, de voirie ou du Code de la route.

Art. 36. — Les organisateurs se réservent le droit d'apporter le cas échéant, au présent règlement, les modifications qu'ils jugeraient nécessaires.

## Récompenses

Art. 37. — Selon les désirs des donateurs les concurrents pourront recevoir des gratifications, à la condition toutefois que ces primes d'encouragement soient remises au Comité organisateur au moins 15 jours avant chaque épreuve, tant aux éliminatoires qu'aux finales.

Art. 38. — En fin d'épreuves finales les 6 équipiers vainqueurs se verront décerner la « Coupe Interclubs » pour leur club. Cette coupe deviendra la propriété exclusive du club dont les équipiers l'auront gagnée 3 années consécutives ou non.

Art. 39. — De plus les finalistes vainqueurs recevront un brassard spécial qu'ils s'engageront à porter dans toutes les épreuves, sorties ou rallies interclubs ou amateurs de l'année et sur la machine de l'interclub. Ce brassard sera leur propriété jusqu'à l'épreuve de l'année suivante.

Art. 40. — Pour chaque club le montant de l'engagement est fixé à francs.

vous appartiennent que dans le cas où elles appartiennent à un constructeur, il faut être sûr que le professionnel soit possesseur de sa machine.

Nous proposons donc que lors des éliminatoires, le professionnel désirant y participer, soit titulaire de la carte grise depuis un mois au moins.

4° Pour le classement, nous sommes d'avis de rejeter le classement par catégories.

5° Le Comité du Motocycle Club d'Argenteuil propose comme moyenne pour la course de régularité 35 kilomètres à l'heure pour le 175 cmc. et 250 cmc. et 45 kilomètres pour le 350 cmc. et 500 cmc.

ou mieux un calendrier, soit que chaque coureur désirant participer à la course contacte à vos bureaux une assurance spéciale à prix réduits pour le jour de l'épreuve.

2° Lors des réunions des présidents de Club, le vote aura lieu par Club, chaque association (grande ou petite) n'ayant droit qu'à une seule voix ; cela pour ne pas défavoriser les petits clubs.

3° Vous exigerez dites-vous, la carte grise pour chaque machine afin d'éliminer les professionnels courant sur une machine de constructeur. A notre avis, on ne peut empêcher un professionnel de courir comme membre d'un Club sur sa machine, mais étant donné qu'on ménage plus les montures lorsqu'elles

## Le Moto Club d'Argenteuil fait parler de lui

Dans ses séances du 18 février, ce groupement a accepté de faire partie de l'Inter-Club de Moto Revue. Cependant

1° Vous prévoyez bien pour la finale une assurance couvrant les accidents contre les tiers pour les coureurs participant à cette finale. Mais rien ne couvre les accidents pouvant arriver lors des éliminatoires aux concurrents de chaque club. Il est, à notre avis, indispensable que cette question soit résolue, soit en envisageant une assurance collective pour le jour de la course (chaque club vous donnant la date de cette épreuve

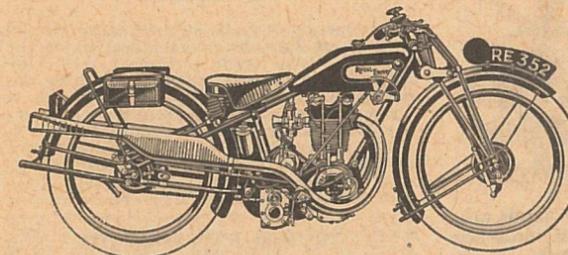
Une fabrication soignée,  
trop méconnue en France



L'apparition sur le marché de la motocycliste Royal Enfield 250 cmc. à 4 temps, type 1928, fut une révélation pour beaucoup de motocyclistes. Nous voici au début de la saison, à l'époque où nos jeunes gens se tâtent, réfléchissent, font des calculs compliqués pour arriver à joindre leurs espoirs, leurs finances et leur engouement pour tel ou tel modèle de moto. Il nous a paru intéressant de donner un aperçu d'une fabrication anglaise, très prisée de l'autre côté du détroit, et nos lecteurs pourront avec satisfaction comparer d'une part les nombreuses motos françaises et allemandes dont nos colonnes ont été remplies, ces temps derniers, avec la construction anglaise.

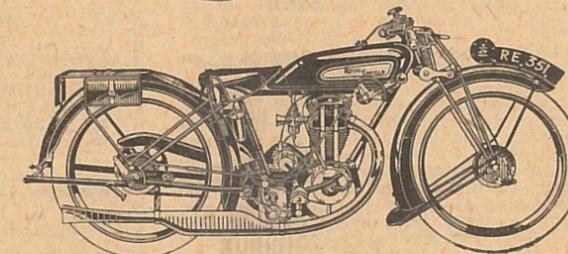
Des caractéristiques...  
il ne s'agit pas d'essais pour l'instant

Parlons des nouvelles machines que les usines de la Enfield Cycle Co Ltd, à Redditch, ont lancé ces temps-ci sur le marché mondial. Royal Enfield est ancien : le gouvernement français n'a-t-il pas durant la guerre fait l'acquisition de nombreuses machines de cette firme : il nous souvient également qu'étant prisonnier des Allemands, évacué sur les confins de la Courlande, nous avons rencontré de remarquables Royal Enfield, achetées à l'époque par le gouvernement impérial russe et dont l'allure n'était rien moins que parfaite en ces contrées désolées et glaciales.



Le modèle 350 à soupapes en têtes de 346 cmc de cylindrée, dont la réputation est universelle.

Le modèle 351 est le type tourisme qui ne diffère que par quelques détails du modèle sport.

La remarquable 350 cmc.  
à soupapes en tête

Le succès des établissements Royal Enfield tient surtout dans la présentation de leur modèle 350 cmc. que nous pouvons, sans

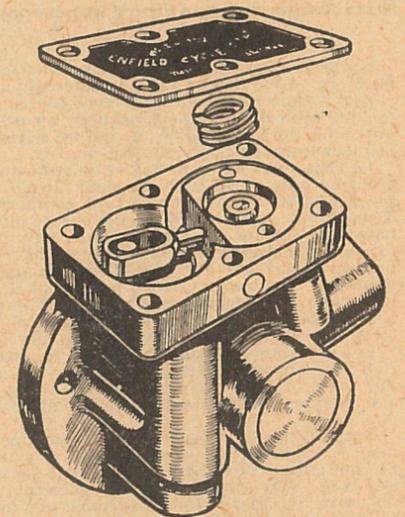
craindre de critique, classer dans les meilleures actuellement sur le marché mondial.

Trois types dans cette cylindrée si adaptée aux multiples désirs de nos motocyclistes : le modèle courant de grand tourisme à vive allure, le modèle sport pour les amateurs d'émotions sportives et de la pointe de vitesse qui est une qualité aristocratique dans la moto. Enfin le type à double échappement qui vient satisfaire les purs d'entre les purs qui ne recherchent que la stricte vitesse avec ses émotions et le danger qu'elles comportent.

Le modèle 350 cmc. comporte les mêmes caractéristiques générales pour les 3 types. Le moteur est un mono d'un alésage de 70 pour une course de 90, ce qui représente exactement une cylindrée totale de 346 cmc. Le moteur est à soupapes en tête, Royal Enfield laissant aux modèles plus petits la conception de la soupape latérale. Dans de telles formules, il est très logique de ne plus employer que le piston en alliage d'aluminium avec bielle en aluminium. Nous serions heureux que nos lecteurs se reportent à notre dernier numéro où nous avons traité de la question de l'aluminium dans tous ses emplois : il est temps que nos motocyclistes chassent cette idée malencontreuse et trop ancrée encore chez beaucoup, de la fragilité de ce métal. Une moto moderne a des emplois multiples de l'aluminium. Les roulements sont à galets ; un article très documenté à ce sujet fait partie de notre numéro de L'Actualité Automobile du 1<sup>er</sup> mars. Comme l'on peut

et le bruit si désagréable de ferraillement reproché à nombre de culbuteurs sont complètement annihilés.

Le graissage, disions-nous, est assuré par une pompe mécanique de modèle connu ; mais, cependant, il faut toujours songer que l'on peut avoir un incident : on nous répond : impossible. Hélas ! même avec la pompe automatique si simple et si précise, l'arrêt intempêtif peut se produire ; aussi, en constructeur sérieux, Royal Enfield a doublé son graissage par une seconde pompe de secours à main. Et puis ! n'oublions pas que lorsque l'on exige un effort soudain de la machine, vitesse soutenue, côte, surcharge, il faut lubrifier davantage. Là intervient opinément le rôle de la pompe à main.



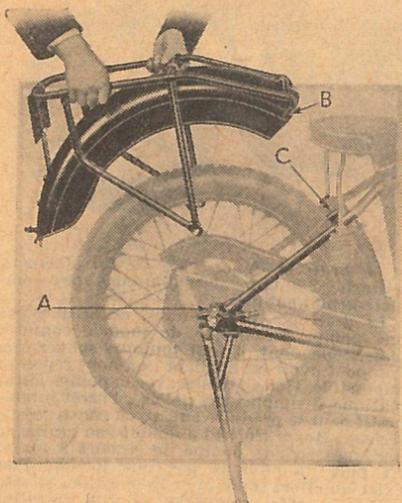
Dans la Royal Enfield, la pompe automatique est nette de ligne, simple à démonter pour le nettoyage.

L'Amac équipe traditionnellement toutes les Enfield. Il reste entendu que c'est l'Amac à aiguille.

La boîte des vitesses est une Sturmey Archer de mondiale renommée, à 3 rapports ; en solo 5,3, 7, 11,5 ; en sidecar, 5,9, 7,8 et 12,8. Comme on le voit les prévisions sont nettes. La fourche est connue : nous insistons sur la remarquable stabilité de cette conception à double ressorts et de l'amortisseur qui est incorporé dans les biellettes. La transmission est assurée par une chaîne de qualité à galets et un amortisseur de la marque a été inséré dans la roue arrière pour assurer à l'extrême la longévité de la chaîne.

On n'a pu concevoir une position de selle plus basse et plus rationnelle ainsi qu'en témoigne le cliché qui orne le départ de cet article. Les freins de 125 millimètres de diamètre, avant et arrière, sont efficaces comme

les Anglais ont accoutumé à faire. Dunlop est le classique équipé des pneus de la Royal Enfield : du 675 x 70 semble pour une machine vite largement suffisant car au-dessus on risque le flottage désagréable dans les virages. Ne parlons pas des béquilles avant et arrière. Par contre le porte-bagage, comme d'ailleurs sur la 250, est instantanément détachable.



Le porte-bagage rapidement démontable permet de donner à la machine instantanément une allure supersport

Entre les trois types, il y a naturellement quelques différences. Les caractéristiques ci-dessus concernent surtout le type tourisme n° 351, celui que l'on peut acquérir au prix abordable de 7.350 francs ; ce qui est agréablement imprévu pour un racer anglais.

Le type sport est le n° 355 et ne vaut que 350 francs de plus ; entre les deux, il n'y a pas à hésiter. Songez que ce type comporte d'abord une position de selle encore plus basse. Le moteur est surcomprimé, c'est-à-dire soigné autant que faire se peut... Chaque machine sport a été l'objet d'un soin particulier et montée et vérifiée par un spécialiste compétent comme nos voisins en ont. Les ressorts de soupapes sont également plus forts, puisque la compression est plus élevée.

Le carburateur est de plus grande absorption pour augmenter sensiblement la vitesse. Par contre, il n'est pas livré de porte-bagage avec ce type, bien qu'il soit facile d'en ajouter un.

Naturellement, le type à double échappement est une machine exceptionnelle et nous ne conseillons aux amateurs de l'acquérir que s'ils sont réellement des gourmets ; un rustre aurait tôt fait de démolir un tel bijou. Ce type n° 352 est exactement le type sport à l'exception du moteur qui est un moteur de course J. A. P. Pas de kick-starter. C'est le vrai racer dans la catégorie 350 cmc. et les fanatiques de Montlhéry ou de Miramas auront un bolide difficilement battable par les plus rapides.

Mais voilà, le prix est assez élevé : 10.850 francs. Au fond, ne voyons-nous pas nombre de jeunes dépenser une somme plus élevée à bricoler de belles machines certes, mais qui jamais n'ont été prévues pour un tel service. Qu'attendent-ils pour acquérir le vrai pur sang, objet de leur rêve.

3.850 francs de différence, cela vous représente mieux que n'importe quelle description technique indigeste, l'effort réel de

Royal Enfield vers la beauté du sprint à la portée de tous.

Le concours d'éclairage de *Moto Revue* a provoqué une épreuve identique en Angleterre : pourquoi ? mais l'Anglais a un peu notre caractère d'insouciance ! Et l'éclairage... ? Royal Enfield cependant a senti la directive actuelle et l'on peut instantanément monter sur la 350 cmc. le fameux éclairage Lucas, magdyn M. L., sans que le supplément réclamé puisse paraître prohibitif : 800 francs seulement !

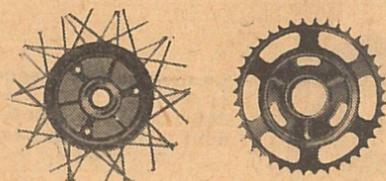
Il ne faut pas oublier que tout le graissage de la partie bicyclette est prévu par Técalémit, hommage régulier à la France, mais preuve de l'impartiale correction de nos voisins.

Ce qu'elle dépense ? Il nous a été assez difficile de nous rendre un compte exact de cette donnée puisque nous n'avons pas encore eu l'heur d'en faire l'essai. Nous avons cependant lieu de supposer que l'Amac 1928 qui l'équipe a conservé toutes les qualités d'économie outrancière qui font sa renommée mondiale. Le réservoir cependant est vaste puisqu'il contient plus de 12 litres.

Le réservoir d'huile, dont nous avons parlé plus haut, contient 2 l. 500 de lubrifiant ; l'un et l'autre sont munis de filtres, les tubes sont partout gainés évitant au possible toute projection de liquide. Ainsi qu'on le voit, par cette sommaire description, la Royal Enfield 1928, 350 cmc., est un bijou et ne le cède en rien à la meilleure construction anglaise et... française.

La 250 cmc. 1928 à 4 temps

La nouvelle 250 cmc. qui vient d'apparaître en France, dans l'exposition de l'agent général Pierre Psalty, n'est pas, ainsi qu'un envieux nous l'avait insufflé, un modèle ancien, plus ou moins agrémenté et modernisé ; c'est, au contraire, un engin absolument nouveau en toutes ses parties et dont le prix modeste en francs-papier de 5.650 fr. attirera une clientèle nombreuse à la marque anglaise qui a réussi ce coup de force d'une moto de haute valeur pour un débours abordable. Conséquemment aux directives sur la nouvelle formule de la cylindrée, on a soigneusement évité toute interprétation qui eût rendu son usage prohibitif : la feuille des Mines l'a classée dans les motos 3 CV, exactement 2 HP 1/4, soit 90 francs d'impôt d'Etat et 17 % de taxes communales ; or, si nous formulons la puissance exacte de l'engin selon le taux mathématique, nous arrivons à un effort réel correspondant à plus de 5 CV, soit la possibilité d'emmener partout,



Dans la roue arrière un ensemble très bien compris du pignon et de son amortisseur de chaîne.

en toute région, un passager, même lourd, en tan-sad.

Remarquez que le 4 temps est plutôt rare en cette cylindrée : une fausse idée de beaucoup de gens qui discutent encore sur ce point, en se basant sur d'antiques machines et omettent de se rendre compte des progrès énormes réalisés en cette cylindrée : ne disions-nous pas, l'an passé, qu'un regain très mérité avait effleuré les 250 cmc. ; en France, même, nous avons vu nos plus

grandes firmes se lancer dans cette voie et c'est heureux.

Le moteur est un Royal Enfield de 64 d'alésage et 70 de course, à 4 temps. La ligne générale de la machine est plaisante au possible et fait aisément croire à un engin sport de 350 cmc.

Le graissage a été assuré automatiquement et doublement par une pompe mécanique et une pompe à main. La boîte des vitesses ressemble étrangement aux boîtes courantes : 3 vitesses avec les rapports suivants : en 1<sup>re</sup> vitesse, 18,5 ; en 2<sup>e</sup> vitesse, 9,4 ; en 3<sup>e</sup> vitesse, 6,4 ; ce qui nous donnera normalement une vitesse maximum frisant le 90 par bonne conduite, avec un peu de soins, le 95 n'est pas loin.

La transmission est classique, par chaîne Renold ou par chaîne à galets. Dans la roue arrière, nous avons remarqué un amortisseur très utile et pas assez répandu en France.

Nous disions que la présentation était coquette, la ligne surbaissée a d'ailleurs été largement copiée en France.

La position de la selle, de ce fait, est très basse. La fourche, type parallélogrammique, est de fabrication Enfield et comporte (c'est d'usage maintenant) un frein de direction incorporé. Nous disions qu'il y avait copie, en France, des lignes de cette machine : voyez le réservoir à cheval et dites-nous si nous ne le rencontrons pas maintenant sur quelques marques françaises cotées.

Le réservoir d'huile est classique, mais nos amis anglais, plus pratiques, ont carrément prévu la question du remplissage par un orifice largement dégagé : rude leçon pour nos constructeurs français.

Employez une Terry, une Lycett ou tout autre marque anglaise de selle tout en ressorts : question de goût, puisque vous ne majorez pas d'un cent le prix de cette 250 cmc.

Le freinage n'est pas rétrograde en Angleterre ; songez que pour une 250 cmc., Royal Enfield emploie des 125 m/m. à double segments alors que l'une des plus grandes firmes de France emploie cette dimension pour ses 500 cmc.

Ne parlons pas des pneus, Dunlop est forcément l'équipier : avec du 625 x 65, nous avons une dimension qui correspond à celle employée en France pour les 350 cmc. latérales.

Une particularité de la 250 cmc. 1928, c'est le porte-bagage qui, en moins de 45 secondes, peut être retiré et permet au propriétaire de se donner un bon aloi de « sport » qui, avouons-le, est pour beaucoup dans la décision de nos jeunes ; deux écrous et le tour est joué.

En conclusion

Comme on le voit, la fabrication Royal Enfield est l'une des plus soignées du marché mondial. Cette étude forcément très schématique ne pourra satisfaire toutes les curiosités, mais permettra cependant à chacun de se rendre compte d'une construction pas assez connue en France et dont le succès en Angleterre est la meilleure preuve d'excellence et de supériorité. A. M.

HEURES D'OUVERTURE DE MOTO REVUE

Les bureaux de *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, Paris (2<sup>e</sup>), sont ouverts tous les jours de la semaine de 8 h. 30 à midi et de 13 h. 30 à 18 h. 30. Le samedi, une permanence est établie de 14 heures à 17 h. 30. Bien entendu, fermeture des bureaux les dimanches et fêtes.

Voyageur demandé visitant marchands de vélos, motos, autos et hôtels-restaurants pour article fort intéressant et rétribué : Indiquer départements visités. Ecrire L. N. M. à Moto-Revue.



Un peu de tout

Des critiques ! des doléances !



J'ai eu l'occasion de passer dimanche dans une ville toute proche, ex-port de guerre et encore centre aéronautique naval, ville remplie de motocyclistes, où la 350 et la 500 rapides sont réines, ou vous avez de nombreux lecteurs et abonnés et je ne dois pas vous cacher, pour votre édification personnelle que les concurrents trouvent que vous « cherez » un peu (c'est leur terme) quant à ce concours : « des règlements plus ou moins complets, des précisions qui ne viennent jamais, des dépouillements... laborieux, des ex-aequo à départager... bref, du mécontentement et des abonnés qui n'ont pas du tout

envie de renouveler leur abonnement qui lisent l'anglais se tournant vers *Motocycle*, des lecteurs qui n'achèteront que lorsque « ça sera intéressant ». Je ne veux pas insister, certain que vous comprendrez le peu de bien que vous faites à votre revue par cette lenteur exagérée. Ai-je partagé ce mécontentement ? Vraiment, non, je suis un... fidèle et la preuve en est dans mon renouvellement d'abonnement, mais je serais et beaucoup de camarades seraient aussi heureux de savoir si on a gagné un porte-bougie ou une 500 noire et rouge. Abonné 70.950.

burlesque, très français comme l'Eldorado nous y a habitués, c'est-à-dire où la note est gaie mais discrète, et où la bouffonnerie frise l'extrême, mais sans jamais l'atteindre. La motocyclette sidécar René Gillet, type sapeurs-pompiers de Paris qui, pendant tout le deuxième acte, tient la scène et... démarre

au grand affolement des spectateurs trop nombreux qui considèrent encore la moto comme un instrument dangereux. Allez voir cette pièce, vous rirez de bon cœur... et surtout de la surprise de toutes les vieilles dames qui n'enlèvent pas leurs yeux de cette damnée... moto.

La Médaille d'or 1928

Cette semaine ont gagné...

A la suite de la course de côte de Massillon sont classés pour la médaille d'or 1928 : Barnavol, Gaussorgues, Piscaglia, Boetsch, Provant, Jouvent, 1 point.

Les résultats de la côte de Morlaas non encore arrivés ne nous permettent pas encore de classer les concurrents.

Les Scolaires veulent un Championnat 1928. Maillard-Brune nous écrit :

Je vous propose donc d'organiser un *Championnat du M.C.S. 1928*. Voici la formule que je préconise : éliminatoires dans nos diverses sections de province et participation des motocyclistes provinciaux étant sortis vainqueurs de ces éliminatoires dans une série d'épreuves disputées, en principe, dans la région parisienne. Ces épreuves, au nombre de trois, seraient les suivantes :

- 1<sup>re</sup> Rallye ou gymkhana ;
- 2<sup>e</sup> Epreuve d'endurance ;
- 3<sup>e</sup> Course de côte.

Le grand vainqueur de ce tournoi serait déclaré Champion de France Scolaire 1928. Voici, à grands traits, mon idée et l'idée de beaucoup, j'attends des suggestions...

Je pense que ma proposition n'est pas contraire à vos opinions et serait d'une grande réclame pour notre club.

Un livre un peu technique, mais bien intéressant

Ce livre s'appelle : *Organes de transmission* et traite d'une façon technique, mais pas le moins du monde aride parce que beaucoup de schémas, d'illustrations viennent aider à la sécheresse du texte. Certes, nous ne croyons pas qu'il s'adresse à la majorité de nos lecteurs dont l'instruction n'a pas été poussée assez loin pour la compréhension de cette encyclopédie. Par contre, tous ceux dont les études atteignent les trois secondaires et qui s'intéressent aux arbres de transmission, aux accouplements rigides ou élastiques, aux clés, clavettes, manchons, paliers et chaises, poulies et courroies, débrayage et changements de vitesse par courroie, tendeurs et enrouleurs, liront avec délectations les techniques actuelles de la mécanique moderne. Voilà pourquoi nous croyons devoir conseiller ce petit livre que la librairie Béranger, 15, rue des Saints-Pères, Paris, vient d'édition. Se recommander de *Moto Revue*.

Nous ajouterons que cette brochure s'adresse aussi aux mécaniciens, chaudronniers et électriciens et qu'il est la troisième partie d'une encyclopédie merveilleuse à laquelle collabore magistralement le mécanicien-électricien René Champly.

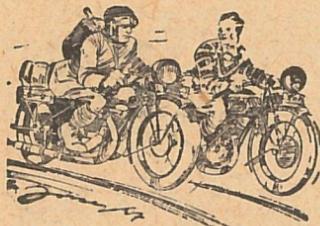
La moto à l'Eldorado

Nous avons voulu juger de l'effet de la motocyclette au théâtre et sommes allés, au milieu de la cohue, à l'Eldorado où se joue la pièce *Le Pompier du Moulin-Rouge*. Vaudeville



Dessins de Jean Leca.

## La Page des Clubs



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

### LE MOTO-CLUB DES SCOLAIRES SORT DIMANCHE PROCHAIN

#### Appel à la sortie du 4 mars

En pensant que nos membres ou futurs membres n'oublient pas la date du 4 mars qui est celle de la première sortie du M. C. S., soyez nombreux au rendez-vous porte Mailot !

#### Programme

Promenade agréable et instructive. Après le déjeuner vous aurez à prendre des décisions intéressant la vie de notre club.

#### Notre insigne

Nous vous soumettrons une vingtaine de projets reçus pour l'insigne qui sera probablement une plaque émaillée car les fanions s'abiment trop vite. Apportez-nous vos idées.

#### La province veut s'organiser

Nous n'oublions pas la province qui nous a envoyé beaucoup de demandes et si nous en jugeons par les lettres reçues, elle ne montre pas moins d'ardeur que nous à vouloir créer ses sections. Cela sera bientôt fait et nous allons nous mettre en rapport avec des délégués chargés de recruter des adhérents et d'organiser des comités locaux en commençant par les grandes villes.

#### Notre carte et ses avantages

Afin de l'établir le plus tôt possible nous pensons vous en montrer un projet dimanche. Ce ne sera pas une simple carte de membre car elle comportera de multiples privilèges. Nombreux sont en effet les constructeurs, mécaniciens, garagistes qui nous ont écrit pour accéder à nos membres des conditions spéciales.

#### Le Moto-Club des Aiglons a surgi...

Une section motocycliste vient d'être créée à Laigle (Orne), qui fait partie du Vélo Club des Aiglons.

Inutile de dire que dès la première réunion plus de 30 membres y participèrent. *Moto Revue* a accordé son patronage de grand cœur à cette nouvelle section qui, nous l'espérons, ne tardera pas à englober tous les usagers d'une région où les motocyclistes sont très nombreux.

Nous avons plaisir en signalant que le Vélo Club Aiglons a été fondé en 1895 et nous profitons de cette occasion pour signaler également que le siège social est à la Mairie, car dans ce pays les pouvoirs publics sont d'ardents propagandistes de notre sport.

#### Dans l'Oise grand branle-bas à Monataire

M. P. Benoist (aucune homonymie avec l'écrivain célèbre ou le secrétaire de rédaction de *L'Auto*) a décidé de fonder un club Moto Cycliste et *Moto Revue* a promis son patronage : que tous les pratiquants de la région se groupent immédiatement sous son égide.

#### Un Club à Tanger

M. Jean Vigne, un de nos plus anciens abonnés, a décidé à Tanger la création d'un Moto Club auquel d'avance *Moto Revue*

accorde son patronage. Ce sera le premier de nos M. C. franco-internationaux en ce sens que, dans ce groupement, par suite de la situation et du statut spécial de Tanger, tous les pays du monde se trouveront représentés. Les règlements de ce M. C. seront très curieux et une ardeur pas ordinaire l'animerait sans doute.

#### Lens est en effervescence

Au pays noir du charbon on fait beaucoup de motocyclette, de plus la région est pénétrée par le fatalisme de l'esprit de Société ; rien de surprenant que notre ami Carpentier (pas le boxeur agent de (Dollars, Ravat, Gillet-Herstal, Alcyon, Motoconfort, Thomann, Labor, et tant d'autres, ait décidé de constituer un groupe motocycliste.

*Moto Revue* à qui il a été demandé son patronage lui accorde très volontiers et fait des vœux pour l'active prospérité de ce nouveau groupement.



## Calendrier des Clubs

### MARS

4. — Première sortie du M. C. Scolaires.

11. — Rallye de Châteauroux (M. C. Berry).

Éliminatoires de l'Interclubs (*Moto Revue*).

Course du printemps (M. C. Saint-Cloud).

Tous les mercredis : Réunion du Pelican M. C., 86, rue Botzaris, Paris.

Tous les jeudis : A. M. C. de Seine-et-Oise, 6, place du Marché, Saint-Germain ; M. C. Jura, 26, rue Lafayette, Lons-le-Saulnier.

Tous les samedis : Moto Tourist Parisien : 279, avenue Daumesnil, Paris.

#### Le Moto Club de Blaye est formé

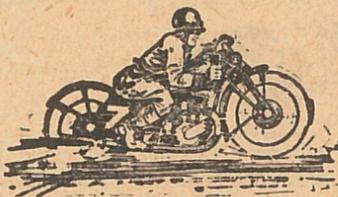
18 motocyclistes se sont groupés autour de M. Péré, professeur au Collège et ont constitué un moto club. Le bureau est ainsi formé :

Président : M. Déromas. Vice-Président : M. Sevrain. Secrétaire : M. Péré. Trésorier : M. Peyron. Président de la commission sportive : M. Lacombe. Président de la Commission de tourisme : M. Lissague.

Dès le début la vitalité du nouveau Moto Club-Blayais augmentera son nombre. Il organisera des sorties et rallyes le plus souvent possible.

#### A Blois, le Moto Club est créé

Un effort des organisateurs, un coup d'épaule de *Moto Revue* et le Moto-Club Blois vient de se créer. Le bureau provisoire est nommé ; et bientôt nous entendrons parler de ce nouveau groupement créé par M. R. Rouet ces jours derniers.



#### Le 8 Mars, aux Lilas... le « Film »

La section des Lilas du M. C. Dyonisien fera projeter le 8 mars, aux Lilas, le film entier de la motorisation.

#### Polytechnique aussi... demande le « film »

C'est le 22 mars, jeudi, que le film entier de la motorisation sera projeté devant les élèves de l'Ecole Polytechnique.

#### Le M. C. de la Seine a vu le « film »

Le « film », celui de la motorisation a été projeté le 29 février, dans le Casino d'Alfortville, sous le patronage du M. C. très actif de la Seine. L'ardent animateur de la propagande motocycliste en France, M. Peyrus, de la maison René Gillet peut se vanter d'avoir accroché un remarquable grelot : il est d'ailleurs à l'entière disposition des Clubs qui désirent voir projeter le fameux film.

En ce moment d'ailleurs, tous les cinémas de Paris ont commencé à donner une partie de ce film dont le silencieux succès semble devoir éveiller des étonnements saines et inconnes dans le public stupéfait.

#### Extrait des journaux sportifs

Demain à 13 h. 30, sortie sur le parcours de la Coupe de Régularité. Rendez-vous 13 h. 30, place de la Gare, Vitry.

Et voilà comment dimanche passé, un certain nombre de motocyclistes se rendirent au lieu de concentration du M. C. de la Seine et... comme Sœur Anne !...

#### Premier Pas Dunlop 1928

Nous rappelons que le règlement du Premier Pas Dunlop, la grande épreuve cycliste réservée aux jeunes coureurs non licenciés, a fixé les limites d'âge, pour les concurrents désirant prendre part à cette épreuve à : 15 ans minimum et 18 ans maximum. Les premières éliminatoires du Premier Pas Dunlop se disputeront au début de mars, aux dates suivantes :

Alpes-Maritimes (Nice), 4 mars.  
Bouches-du-Rhône (Marseille), 4 mars.  
Corse (Bastia), 11 mars.  
Corse (Ajaccio), 11 mars.  
Var (Toulon), 18 mars.

#### La chasse en tan-sad

Un sanglier dont on a pu retrouver la trace jusque dans les fossés de la Citadelle, est allé faire une incursion dans les jardins de Rouval d'ou, après avoir éventré plusieurs silos et s'être amplement repu, il prit la direction de Grouches, par la cité Rousé et la route de Saint-Pol.

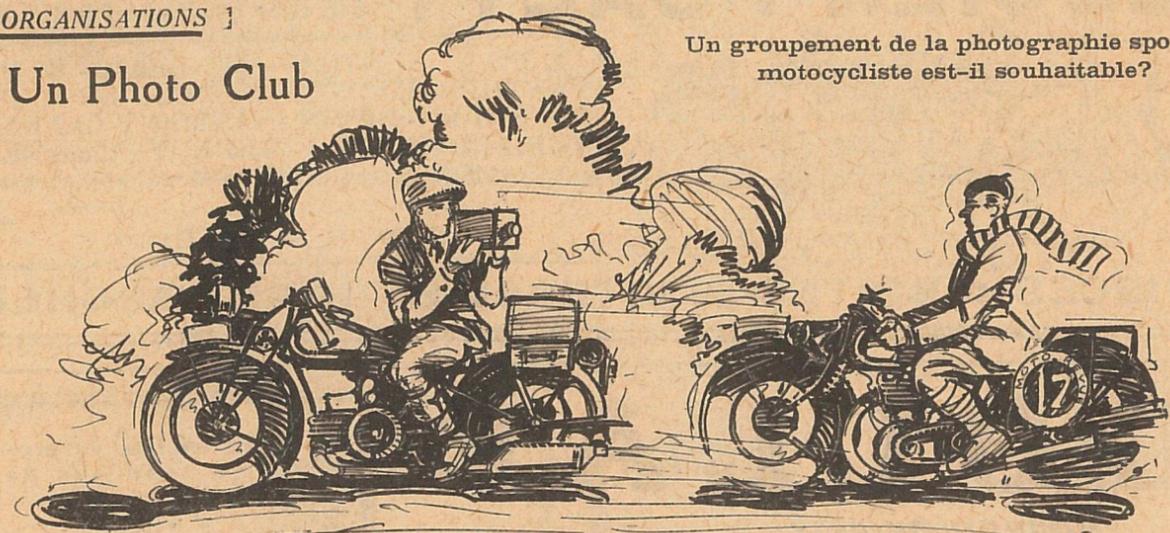
Ce fut un motocycliste, M. Brasseur encaisseur à la Société de Force et Lumière l'Artésienne, qui aperçut le pachyderme sur le territoire de Grouches. Il prévint aussitôt M. Tempez, maire, lequel pria un adroit chasseur, M. Houziaux Courcol, de se mettre en battue.

Ce dernier, installé sur le tan-sad de la moto de M. Brasseur, une alerte Terrot Sport, s'en fut par les chemins de traverse à la recherche du sanglier.

Bientôt l'animal était en vue ; vite rejoint, M. Courcol lui décocha deux balles qui l'atteignirent à l'épaule et au côté. Sérieusement touché et perdant le sang en abondance, le sanglier s'enfuit et alla se réfugier dans la forêt de Luchaux où il expira.

## NOS ORGANISATIONS I

### Un Photo Club



Un groupement de la photographie sportive motocycliste est-il souhaitable?

Dans un récent article sur la photographie sportive, j'avais dû, en raison du peu de place qui m'était réservé, être un peu bref et me borner à indiquer « grosso-modo » mes idées sur la photographie ; l'article d'aujourd'hui complètera donc la causerie, mais, comme je m'adresse surtout à ceux qui possèdent un laboratoire, je conseille à ceux qui ont la possibilité d'en faire un à ne pas hésiter, et de faire le développement eux-mêmes, la manipulation étant le seul moyen d'apprendre rapidement et cela d'autant plus vite que l'œil sera vite exercé à reconnaître le bon et le mauvais cliché.

Pour le genre de photographie que vous devez faire, je vous ai conseillé l'objectif simple du type moderne anastigmat, cet objectif est très bien corrigé et présente l'avantage d'être très lumineux, d'où possibilité de travailler avec toute la rapidité de l'obturateur. Toutefois, il est bon d'exiger un objectif signé d'un opticien connu. Les marques étrangères, anglaises ou allemandes sont très bonnes, mais il est juste de reconnaître qu'il existe de très bonnes marques Françaises.

#### Le foyer à employer

La distance focale à choisir pour un objectif doit être à très peu de chose près, la moyenne entre le plus grand côté de la plaque à couvrir et la diagonale de cette plaque. Exemple : Si vous adoptez le format 9 x 12, il faut que la distance focale soit la moyenne entre 12 centimètres et 15 cm. (diagonale de la plaque), c'est-à-dire 13 cm. 5. Evidemment, ce n'est pas à quelques millimètres près, en plus ou en moins, mais l'idéal est tel. Vous devez donc remarquer sur la monture de l'objectif les indications suivantes 14,5 (luminosité) : F. 13,5 (distance focale).

#### L'obturateur est important aussi

Je répète qu'il est nécessaire d'avoir un obturateur à rideau pour les grands instantanés. Ceux qui possèdent un obturateur d'objectif devront, pour « croquer » un sujet rapide, ne le photographier qu'à une distance d'environ 10 mètres au plus près.

#### Plaques ou pellicules

Oui, je suis ennemi de la pellicule ! si elle représente sur les plaques l'avantage d'être plus légère, elle a le gros inconvénient d'avoir une plus faible durée de conservation. Le support altère l'émulsion d'autant plus vite que la température est plus élevée, enfin, leur manque de planéité nuit à la netteté de l'image.

#### Manipulez le tout avec délicatesse

Pour le développement, l'éclairage du labo joue un grand rôle, il n'est pas nécessaire d'avoir une lumière rouge très foncée comme cela est préconisé pour la mise en châssis, lorsque la plaque est vierge ; il est préférable d'avoir un éclairage rouge un peu plus clair pourvu qu'il soit en rapport avec la sensibilité de l'émulsion employée.

Vous trouverez dans le commerce des papiers dits (actinovre... inactinochrome, etc.) destinés à remplacer les verres colorés des lanternes. Ces papiers présentent un avantage considérable.

Il est plus pratique de développer vos plaques dans une cuve verticale ; pourtant, si vous ne possédez qu'une cuvette pour le développement à plat, agitez-la sans cesse pour éviter que des saletés viennent se déposer sur la surface sensible.

Lorsque le cliché est développé, c'est-à-dire, lorsqu'on trouve que l'image présente l'intensité voulue, ce que l'on reconnaît, en général, lorsque que les détails des ombres du sujet, c'est-à-dire des parties claires du négatif sont visibles, il faut le passer à l'eau pour le débarrasser du révélateur avant de le plonger dans le bain de fixation (hyposulfite laissez-le dans ce bain jusqu'à complète disparition de la teinte blanchâtre, laiteuse, qu'on observe du côté verre. Il est bon de l'y laisser même un peu plus longtemps avant d'éclairer le laboratoire à la lumière blanche.

Enfin, pour le lavage, il est préférable de laisser le cliché dans l'eau pendant une demi-heure en changeant l'eau plusieurs fois, plutôt que de le laisser trois quarts d'heure dans la même eau même courante. En changeant l'eau, vous éliminez plus facilement l'hyposulfite et assurez ainsi la bonne conservation du cliché. Avant de le mettre sur l'égoûttoir, il est bon de débarrasser la gélatine des grains de poussière qu'elle peut retenir, en frottant légèrement avec une touffe d'ouate.

Ceci fait, il n'y a plus qu'à mettre le cliché à l'ombre sur un égouttoir. Pourtant, pour sécher rapidement, je conseille de plonger la plaque (non les pellicules) dans de l'alcool à brûler pendant 4 à 5 minutes : l'alcool pénètre par endosmose dans les pores de la gélatine en en chassant l'eau. Il suffit d'une demi-heure à peine pour que la plaque mise sur l'égoûttoir soit sèche.

#### Voici quelques coups de main

Il est très important de nettoyer souvent les chambres et les châssis, les poussières entrent très facilement dans l'appareil, y circulent, et viennent se coller sur la plaque sensible, ces poussières arrêtant au moment

de la pose les rayons lumineux, produisant autant de points blancs sur le négatif.

Il est donc bon d'enduire légèrement les parois internes de l'appareil d'une légère couche de vaseline sur laquelle les poussières viendront se déposer.

Dans l'intervalle des emplois, les objectifs doivent être abrités, il ne faut pas les laisser exposés au soleil, ils doivent être préservés de l'humidité et de la poussière.

Lorsque les lentilles ne sont pas propres, il y a lieu de les nettoyer avec une étoffe douce de coton. Il faut éviter la présence de buée sur les lentilles, la buée se dépose surtout en hiver. Elle a pour résultat, à la longue, de piquer les lentilles et exiger un repolissage complet, ce qui est assez coûteux.

Pour les viseurs ? choisissez le simple cadre métallique qui se rabat sur l'appareil lorsque celui-ci est fermé. Avec ce viseur, qui ne comporte aucune lentille, l'œil, appliqué contre l'ailette, voit le sujet s'encadrer dans les limites du cadre, sans aucune déformation.

Ce sont, à mon avis, les meilleurs viseurs.

#### La photo en moto

Il reste entendu que lorsque vous aurez à photographier un sujet très animé vous vous placerez de telle sorte que l'éclairage donne au sujet une ombre portée sur la droite ou sur la gauche et ne jamais faire de cliché, alors que votre obturateur marche à toute vitesse, avec le soleil dans l'objectif.

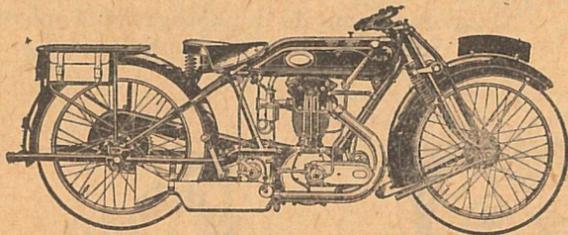
Pourtant, ce conseil ne doit pas être retenu pour la photo documentaire, je veux dire le paysage. Comme je l'ai déjà indiqué, faites des clichés pendant le cours de vos promenades, choisissez votre paysage, *situez-le toujours* et placez votre machine au premier plan. Si le soleil est face à vous, profitez-en pour essayer de donner à votre image l'effet artistique très recherché, mais pour cela, il faut que votre objectif soit protégé des rayons solaires. Vous aurez donc soin de vous arranger pour que le soleil vous soit caché, par un arbre par exemple ; malgré cette précaution, vous aurez peut-être sur votre plaque un léger voile, mais qu'importe ce voile si l'effet recherché est obtenu. On obvie d'ailleurs à cet inconvénient en abritant l'objectif au moyen d'un parasoleil que vous trouverez chez votre marchand d'appareil.

Lorsque vous nous ferez des envois de plaques, ou pellicules à *Moto Revue*, desquelles je tâcherai de tirer le meilleur parti, n'oubliez pas d'y inscrire votre nom, pour que le cas échéant je puisse vous dire la ou les erreurs commises.

René HERVAGULT.

# LUCIEN PSALTY

Agent et Représentant des plus célèbres  
— Marques du Monde. —  
50, Rue Brunel - PARIS (17<sup>e</sup>)



A. J. S. - NORTON - SUNBEAM - P. M.  
PANTHER - L.E.V.I.S. - DUNELT-BROUGH-  
SUPERIOR - ROVIN - CLÉMENT-GLADIATOR  
- ROCHESTER - TERROT - Chater-Lea  
MONET et GOYON, etc..., etc...

VENTE A CRÉDIT

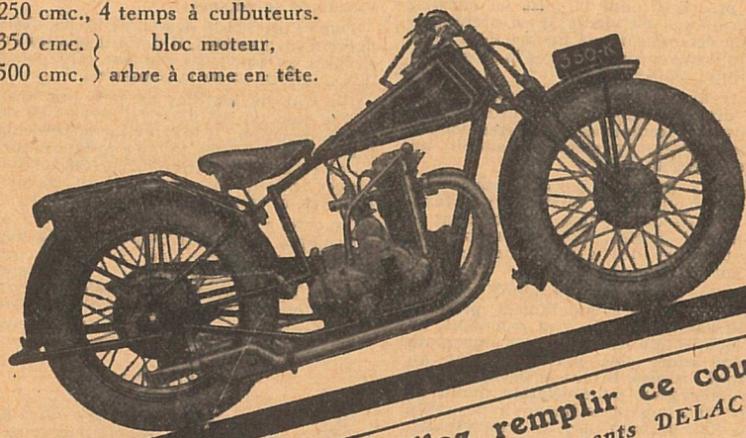
PIECES et BOITES de VITESSE STURMEY ARCHER

# DOLLAR

MINIMUM DE PRIX

MAXIMUM DE QUALITÉ

175 cmc., 2 temps.  
175 cmc., 4 temps à culbuteurs.  
250 cmc., 4 temps à culbuteurs.  
350 cmc. } bloc moteur,  
500 cmc. } arbre à came en tête.



...toujours en tête du progrès, ne vend pas de machines à courroies.

Tous ses modèles sont à chaîne-chaîne et offrent aux motocyclistes l'idéal du confort sur la route, tant au point de vue protection assurée par des garde-boue très enveloppants, que par les accessoires signés des noms les plus réputés.

Selles : TERRY  
Chaînes : RENOLD  
Pneus : DUNLOP

Veuillez remplir ce coupon et nous l'adresser  
Établissements DELACHANAL, 19, Quai de la Marne  
JOINVILLE-LE-PONT (Seine)  
Vous recevrez par courrier tournant notre Catalogue franco

Adresse

Nom

MR. 3/3

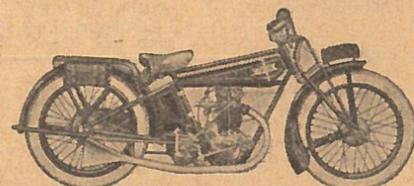
## MOTO-MONTE

— 175 cc. — 250 cc. —

1<sup>er</sup> Prix ex-æquo : PARIS - NICE 1927  
Tourist-Trophy 1927 — Monthéry — 3 Jours U.M.F.  
Coupe Sporting — Circuit de l'Ain 1927  
Challenge de Régularité (Catégorie 175-cc.)

Anciens Étab<sup>ts</sup> DAVID, Le Chambon, près St-Étienne (Loire)

## MOTOS "HÉLIOS"



- La Marque -  
- préférée -  
- des -  
- Connaisseurs -

THOUARS  
(Deux-Sèvres)

Publ. G. S.

## A CRÉDIT

Votre INTÉRÊT est de voir  
le GRAND STOCK de

COMME AU COMPTANT

500 MOTOS et Cyclecars  
neufs et d'occasion  
1<sup>res</sup> Marques, garanties, depuis 1.000 fr.

Vendues par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS

Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

...AGENTS! Demandez le Catalogue Général avec Prix (sans concurrence)

— des PIÈCES DÉTACHÉES neuves et garanties pour Motos —

# HARLEY-DAVIDSON

Agence Générale Française "ROYAL-ENFIELD"

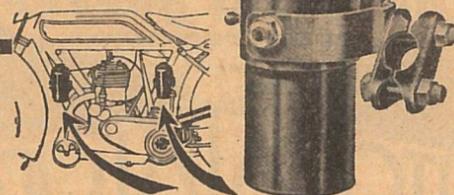
(TÉLÉPHONE : GALVANI 55-52)

Établissements PIERRE PSALTY, 271, Boul. Péreire, Paris

(MÉTRO : MAILLOT)



MARQUE DÉPOSÉE



## LES GROUPES MOTO

LES PLUS ROBUSTES  
LES PLUS APPRÉCIÉS  
LES PLUS RÉPANDUS

EXIGEZ-LE de votre FOURNISSEUR HABITUEL  
Dispositif spécial Universel (Bté S.G.D.G.) de fixation de Phare et Générateur  
TRAIZET & C<sup>ie</sup>, Fabricants, 3, Rue Tesson, PARIS (10<sup>e</sup>)

...et surtout...

que ce soit  
une boîte

## Lucam

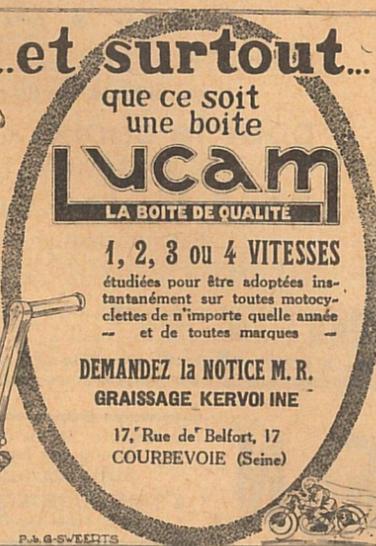
LA BOÎTE DE QUALITÉ

1, 2, 3 ou 4 VITESSES

étudiées pour être adoptées instantanément sur toutes motocyclettes de n'importe quelle année et de toutes marques

DEMANDEZ la NOTICE M. R.  
GRAISSAGE KERVOI INE

17, Rue de Belfort, 17  
COURBEVOIE (Seine)



## MOTOCYCLISTES

POUR  
LE CHOIX  
DEVOTRE  
MOTO

Vos mises au point  
Vos réparations



ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :  
DÉTRUCHE & VULLIAMY 119, Fg St-Martin (10<sup>e</sup>)  
— Tél. : NORD 81-07 —

— AGENCE : —

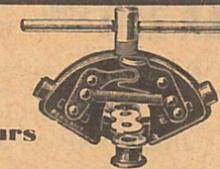
RAVAT - TERROT - MONET & GOYON - DOLLAR - GNOME  
& RHONE - SOYER - TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON -  
HARLETTE - PEUGEOT - CLÉMENT-GLADIATOR -  
RENÉ GILLET - CYCLECAR SIMA-VIOLET

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

**Creve!**  
pour échantillon 10 réparations contre 1 fr.  
pour FRAIS D'ENVOI, adressé à  
**BOUCHER FRÈRES**  
15<sup>me</sup> Rue Emile Deschanel, Asnières (Seine)  
Ne demandez jamais : "des pièces pour réparer les chambres à air"  
EXIGEZ LES VÉRITABLES  
**Super-Patchol**  
les pièces qui tiennent

## DÉRIVE-CHAINES PENNANT

Les meilleurs



Garantis sous tous rapports

POUR LE GROS : 31, Rue de la Chapelle - PARIS (18<sup>e</sup>)

## ACCUS

— LA PREMIÈRE MARQUE —

## SLEM

Pub. G. S.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

**CETTE  
ANNONCE  
DOIT  
VOUS  
INTÉRESSER**

**LISEZ-LA  
!!!...**

**LE TEMPS NE VOUS  
ATTENDRA PAS!!!**

Si vous n'êtes pas abonné à **MOTO-REVUE** et à son supplément mensuel **L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE**, souscrivez dès maintenant et au plus tard avant le 15 Mars 1928 pour

**PROFITER du PRIX de FAVEUR ACTUEL** **64** Numéros pour **55** Frs.  
(52 Numéros de Moto-Revue et 12 Numéros Supplément mensuel)

Voyez aussi notre Annonce "3 sous par jour" POUR RÉGLEMENT EN 1 AN

**ROBERT** - SPÉCIALISTE -  
**MOTOS**  
et  
**VOITURETTES  
SPORT**

GARAGE ET MAGASIN DE VENTE  
21, Rue de Tlemcen - PARIS (20<sup>e</sup>)

**TERROT - ROCHESTER - GILLET-HERSTAL**

**MOTO-COMPTOIR-BORDEAUX  
AGENCES**

GILLET D'HERSTAL - KEHLER - ESCOFFIER - GRIFFON  
Tout l'équipement, tout l'accessoire, le plus grand choix d'occasions  
RÉPARATIONS - ÉCHANGES  
Magasins : 13, Rue Jean-Burguet - Ateliers : 81, Rue Paul-Louis-Landes  
**COMPTANT BORDEAUX CRÉDIT**

**LE PALAIS DES SOLDES**

Dans la but de faire connaître l'emploi de nos  
**Suroits noirs cirés américains**  
Nous envoyons contre 3 fr. en timbres-poste  
**Un Suroit neuf garantissant**

entièrement la tête **CONTRE LA PLUIE** et le catalogue illustré 16 pages de texte noir et couleurs donnant droit à 5 % à tout acheteur.  
41, Avenue des Ternes et 28, rue des Acacias - PARIS

**STYL'SON**

Motocyclettes 175 cc., 250 cc., 350 cc.  
FABRICATION DE PREMIER ORDRE  
Raccords tout acier. - Cadre brasé - Type surbaissé  
Con<sup>res</sup> **ADSIM, Le Chambon (Loire)**

**SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS**

**MOTO-REVUE PEUT VOUS  
MANQUER**

**ABONNEZ-VOUS** France et Colonies } 26 N<sup>os</sup>: 23 fr.  
} 52 N<sup>os</sup>: 45 fr.



tous renseignements  
pour  
l'achat d'une voiture  
neuve (tous les châssis - caractéristiques & prix de l'année)  
d'occasion (caractéristiques de tous châssis sortis depuis 20 ans)  
pour le choix des accessoires  
ou de toutes fournitures  
pour toutes questions  
d'administration ou de circulation

**VOLUME DE LUXE DE 500 PAGES**  
FRANCE: 40 FR. - ÉTRANGER: 52 FR.  
Franco à réception de son montant  
**4, rue de Castellane, PARIS:**  
TÉLÉPH. CENTRAL 87-34 CH. POSTE: C. C. PARIS 104-23

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

**LA 250 cmc. VERTE ET ROUGE ARGENTÉ**

à 3 vitesses, chaîne-chaîne, frein dans les 2 moyeux, fourches à amortisseurs, guidon T. T., attaches pour side-car, écl. électrique, pneu Ballon 25x3 Michelin.  
**INCROYABLE: 3.400 fr.** - Catalogue franco 0.50  
CONDITION et CRÉDIT, 10 mois sans assurance  
**DURAND, 1, RUE ROMAINVILLE — PARIS (1)**

**POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!**

**Avantages réservés aux Abonnés exclusivement**

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

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

**Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés**

Aucune difficulté ne saurait nous arrêter lorsqu'il s'agit de la satisfaction de nos abonnés et lecteurs.  
Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés **UN NUMÉRO PAR SEMAINE** et, en **OUTRE, UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL** (*Moto Revue* et *L'Actualité Automobile*) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous ingérons 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 15 Mars 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 RÉGLEMENT 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 NUMEROS**  
(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)  
**A RÉGLEMENT 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<sup>e</sup>)**



## CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

**AVIS IMPORTANT.** — Tous ceux qui font usage de 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 1/2 sur 13 1/2 ;
- 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.

**TRIUMPH**  
212, Boulevard Péreire - PARIS

Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier Rog. 07-67, vend ou échange ses motos neuves ou d'occasion à des prix défiant toute concurrence, garage gratuit pour motos à vendre. Occasions de la semaine Norton culbuteur, 500 cmc. A. J. S., 500 cmc. culbuteur Terrot. A. B. C. 500 cmc. parfait état état méc. s'adr. chez Antony, boulevard Chanzy à Arcachon. Aiglon Peugeot bloc moteur 175, déc. 27, roulé 500 km., écl. 3.000 fr. De Thubert, E. O. R. Camp d'Avor (Cher).

Acyon 2 CV 1/2 prise directe, roulé 300 km. comme neuve, 1.400 fr. Sanglard Albert, 7, rue Jeanne-d'Arc, à Nevers (Nièvre). Belle occasion, motocyclette B. S. A. 350 cmc. à culbuteurs 4.000 fr. parfait état. Bastille, 56, boulevard de Clichy, Paris. B. S. A. 500 cmc. excellent état, chaîne-chaîne, éclairage, pneus neufs, tan-sad 2.800 fr. Lanot, 12, avenue de Sceau, Versailles.

Charles Gérard 175 cmc. bon état, 1.200 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

Cleveland tan-sad, très bon état, avant. A. Perrot, 11 avenue Pauline, Joinville-le-Pont.

D. F. R. 4 CV et neuf 3 vit. Burmann, selle Terry, tan-sad, carb. Amac, outillage, 2.600 fr. vis. dimanche matin. Morel, 59, rue Planchat, Paris.

D. F. R. 350 cmc., 2 t. mot. Train, carb. Amac, bon état, 2.400 fr. Boucheron, 5, place de la République, Poissy (Seine-et-Oise).

D. F. R. 350 cmc., état neuf, équip. compl., prix int., le soir 7 h. et dimanche matin. Combeau, 66, rue Barrault (13<sup>e</sup>).

D. F. R. 4 CV, gris, s. pres., peu roulé, comme neuve, 3.000 fr. Cruz, 14, rue des Minimes (3<sup>e</sup>).

Dollar 350 cmc. spécial, doubl. échap., neuve, type compétition 28, benzol, ess. ou discol., carb., Binks, boîte Burman, vitesse, 130 garant., ou échange cont. moins rapide, Terrot ou F. N. confort, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

## Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)  
Téléphone : Levallois 10-44

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

Expéditions en province — Demandez le nouveau tarif 1928  
La Maison se charge des réparations  
TRAVAIL SOIGNÉ — PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1<sup>re</sup> MARQUE, PRIX DE SOLDE

## ÉCOLE DE MOTOS

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

**Maison de Confiance**

Fondée en 1884

VENTE DE NEUF ET OCCASIONS AU COMPTANT ET A CRÉDIT  
ÉCHANGE — RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES QUALIFIÉS

**AGENCE**

TERROT - PEUGEOT - MONET & GOYON - RAVAT - RADIOR

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

MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - ROCHESTER - GNOME

et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN

Nos Occasions sont garanties Six Mois

OUVERT TOUS LES JOURS

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

**G. AUGOYAT** 8, Avenue Dorlan  
PARIS (12<sup>e</sup>)  
— Face Métro Nation —

## SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

Dollar spec. hors série, 110 kmh., 4 HP, à culbuteur, net 3.500 fr. Écrire à Concorde, 6, impasse du Pèlerin (17<sup>e</sup>).

Dollar super-sport 175 cmc. 4 temps, culbuteurs, 3 vitesses, chaîne-chaîne, selle Terry, guidon T.T., sorti fin 1926, en bon état, cause service militaire, s'adr. à Dufrex Gabriel, matelot-mécanicien au C. A. M. de Cherbourg (Manche).

Moto Dollar 2 HP 1/2, culbuteurs sport siège arrière, 1 pneu, 2 chambres, 3 chaînes rechange. 2.800 fr. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4<sup>e</sup>).

Douglas 4 HP, 3 vit., tan-sad, compt., bout., acét., 250 l. et chaîne de rech., bon état, outill. 2.000 fr. Miot, 43, rue Pasteur, à Suresnes.

D. S. Malterre 500 cmc., à l'état absolu de neuf, 3.900 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

D. S. Malterre 500 cmc., parf. état, outillage, 3.000 fr., visible le matin jusqu'à 10 h. Leconte, 12, rue Philibert-Ducot, à Paris (13<sup>e</sup>), très pressé.

## HALL de la VOITURETTE

99, Avenue d'Orléans, PARIS (14<sup>e</sup>)

Téléphone : Gobelin 60-44

Le plus grand choix de Paris en Voiturettes et Cyclocares à vendre. — EXPOSITION PERMANENTE

(Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

Je vends ma moto 175 cmc. Favor, type Paris-les Pyrénées, sortie 9/1/27, je la vends à cause départ, roulé 2.000 km. env. prix 2.800 fr. S'adresser ou écr. à M. Emile Thouvenin, à Benay par la Villette-du-Clain (Vienne).

Favor 250 cmc., 27, 90 km. à l'heure, équip. compl., valeur 4.200 fr. contre 350 ou 500 même état. Marchal, 58, rue Dufresne-Bast, Asnières.

F. N. M. 60, pneus ballon, équip. complet., semaine partir 19 h., sam., dim., journée. Hugron, 34, rue Croix-Nivert.

F. N. M. 70, pn. ball., écl. élec., roulé 1.000 km., besoin argent, 3.500 fr. M. Chalazy, 47, rue de Romainville (19<sup>e</sup>).

F. N. M. 60, 350 cmc., culbuteurs parf. état, 5.200 fr. Ragot, 143, rue St-Dominique, Paris.

F. N. type M 60, 350 cmc., culb. état parfait, 5.200 fr. Thomas, 3, rue Berzelius, le soir apr. 7 h. 1/2 ou sur rendez-vous

Gnome et Rhône 500 cmc., side-car, vendrais séparément, prendre rendez-vous. Mercie, 2, rue de la Briche, St-Denis.

Gnome et Rhône 500, 3.650 fr., 3 vit., amort., fr. AV, éclair., compt. état de neuf, samedi tantôt, dim. seulement. Georges, 17, rue St-Sabin, Paris (11<sup>e</sup>).

Gnome et Rhône d'occasion, revisées par l'usine, à vendre avec garantie, 49, av. de la Grande-Armée, Paris. Dem. M. Servantin.

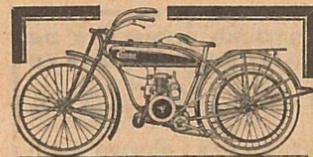
Gnome et Rhône 250 cmc., 4 HP, écl. élec., état neuf, 2.800 fr., à débattre. Zehirre, 6, Imp. St-François (18<sup>e</sup>), métro Clignancourt.

Gnome et Rhône 500 cmc., side luxe, 4.800 fr. Humbert, 49, rue Tandou, Paris (19<sup>e</sup>).

Gnome et Rhône 250 cmc., parfait état, 2.350 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Gnome et Rhône 250 cmc., équipement complet, très bon état, 2.800 fr. Van Moriss, 43, Grande-Rue, Le Pré-St-Gervais.

Griffon 4 HP, avec side, ent. revisée, prix 3.500 fr.; pour visiter café Audon, 21, rue Doudeauville, Paris; essais le samedi apr.-midi.



LEVANS Française  
Moteur 175 cmc. DUTEN

La moins chère du monde entier

Monovitesse à 1.650 fr. réducteur

Monovitesse à débrayage / 1.850 fr. et kick starter

2 vitesses, boîte Staub et kick 2.050 fr.

Avec pièces de 650 x 60 supplément... 75 Francs

GEO-DUPUY, 31, Rue Poussin, PARIS (xv<sup>e</sup>)

Harley solo 1920, écl. élec., bon état méc. 2.800 fr. Pierre, 25, rue Saintonge (3<sup>e</sup>).

Ch. Gerald 175 cm., bon état, 2 vit. 1.500 fr. Pierre, 25, rue Saintonge (3<sup>e</sup>).

Vend. solo sport spéc. Indian parf. état, roul. 1 an, éch. c. chas. 5 CV ou cyclecar. Lanceuseur, 53, rue de Clichy.

Magnat Debon, 175 cmc. 2 vit., état de neuf absolu, toute équip., réelle occasion. Vigne, 34, boul. de la Villette, Paris (9<sup>e</sup>).

Monet Goyon 4 HP, mot. Villiers, 450/conf., 700 x 100, comp. OS., t-sad Terry, 2 guid., ét. neuf absolu, 4.200 fr. Blanchisserie, 71, rue Julien-Lacroix, Par. 20<sup>e</sup>.

Monet et Goyon, 2 temps, dern. mod., conf., écl. élec., très nomb. access., état neuf. Dagorno, 36, rue Langier.

Monet Goyon, 250 cm., gd sp., 2 t., 2 ach., pn. 700 x 80, acces., ass., état neuf. 2.900 fr. Caudrillier, La Neuville, par Thumeries (Nord).

Monet Goyon 350 cm., av. side-car, pneu 700 x 100, très bon état, comme neuve, essai à vol. bas prix, Robillard, 32, bd Jourdan, Paris (14<sup>e</sup>).

Monet Goyon 175 cm., sup. sp., 3 vit. prix 2.100 fr., état neuf, roulé 500 km. Pellard, 28, rue Baudin, Noisy-le-Sec.

Monet Goyon 350 cm., M.A.G. état neuf, bien équip. 4.600 fr. Charmard, Taluyers (Rhône).

LA PUBLICITÉ est une chose...  
L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE  
en est une autre

L'Alterno-Moto des Phares

**AUTEROCHE**

7, Rue Carnot, à LEVALLOIS (Seine)

FAIT PEU DE BRUIT  
ET  
BEAUCOUP DE LUMIÈRE

PIECES POUR  
**B.S.A TRIUMPH**  
ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES  
DALBIAC, 1, RUE DES JARDINS S<sup>t</sup> PAUL PARIS SOYDES

Moto DS  
500 cc

IDÉALE pour les longues randonnées en tan sad et side-car

LA MOINS CHÈRE à cylindrée égale :  
**5.900 fr.**

avec pneus ballon, cylindre à culasse déta chable, graissage automatique, freins à large tambours avant et arrière

Établissements MALTERRE FRÈRES (Ing. A. M.)  
13, Rue Biscornet — PARIS (12<sup>e</sup>)

Usines à Montreuil-sous-Bois  
Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN

## 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<sup>e</sup>) - Téléphone : Ségur 27-78  
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 % sur Moto et Vélo

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE BASSIN  
45, Cours de Vincennes - PARIS (20<sup>e</sup>)  
Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON  
Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées.

Moto Confort 4 CV 1/2 (1p-1/2) osier, entier., revue, état méc. et gén. parf. Les jours préf. le soir après 18 h. et dim. matin pour essais, prix très int. Themis, 1, rue Mademoiselle, Paris (15<sup>e</sup>).

Moto confort 4 CV 1/2 1927 t. b. état. M. Delobel, instituteur, rue Curie, Val Pompadour, par Valenton (S.-et.-C.).

New-Motorcycle armée 1927ay. peu roulé, mot. Train 5 CV, 350 cmc. pneus ballons, selle Brooks, 3 vit. prix 4.000 fr., fac. de païem., s'ad. M. Matteudi, 44, rue de Fontenay (Vincennes).

Peugeot Soyer 4 CV parf. ét. 1.400 fr. Dagorno, 36, rue Langier.

Peugeot 5 CV 1/2 taxe, com. neuve, access., n'imp. quel prix. Nivette, 5, rue Robert-Estienne, à Pavillons-sous-Bois (Seine).

Peugeot 175 cm., état neuf, prix int. M. Leclerc, 31, rue Bonaparte, Paris.

Moto P.S. 125 cm., C.M.C. ét. marche. 850 fr. Magnéto Bosc mono 150 fr. Vélo homme, 190 fr. Moteur 2 CV, 150 fr. Mariot, 31, rue Froidevaux, Paris.

René Gillet solo tan-sad, écl., outill. 4.250 fr. Cossard, 112, rue de Charenton, Paris.

René Gillet exc. état, roulé 4.000 km., écl. compt., tan-sad, urg. écr. Collas, 22, rue de Ville-neuve, Clichy (Seine).

San Sou Pap, neuve 175 cm., 2 vit., débray. Rick déf. par étal. Prix int. Moto Hall, 78, avenue des Termes, Paris.

2 motos Sarolea sup. (500 et 350) presque pas roulé, conv. à amat. de vit. S'adr. 59, rue Philippe-de-Girard, Paris.

Sarolea 350 cmc., supersp., 170 bis, Avenue de Paris, Vincennes.

Soyer 175 cm., neuve 3.000 km. compt. Terry, cad. doub. bere. 2.300 fr. Ecrire Lecler, Breuille (Seine-et-Oise).

Soyer 175 cm., mod. 1927, 3 vit., roulée 500 km. Prix 2.900 fr. Magasin Soyer, 6, avenue de la Grande-Armée, Paris.

Soyer, 175 cm., roulé 800 km., s. Terry, écl., access. Prix 2.000 fr. Penin, 10 sp. r. Blanche (16<sup>e</sup>).

Moto Terrot 250 cm., 2 temps, 3 CV, frouche à parall., selle et tan-sad Terry, sac'et cof. à outill., ét. gén. très bon. 3.000 fr. M. Jean Scornec, 32, rue de Belfort, Clichy (S.).

Moto Terrot, à vend., sp. conf., 3 CV, sort. 1926, parf. ét. méc. vis. le sam. ap. midi et le dim. mat. Foucher, 4, Bd St-Martin, Paris (10<sup>e</sup>).

Terrot 4 CV mag., culb., ét. n. 2.300 fr. Jacques, 71, bd Victor-Hugo, Clichy.

Il est tout en cuir  
LE PLUS LÉGER, SOLIDE, RÉISTANT  
H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple  
84, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1<sup>er</sup>)  
Tarif franco

Protégez votre tête  
avec le nouveau casque  
LE DURACUIRE

## CLEVELAND

4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée... 7.500 fr. — 1750 cmc. cylindrée... 11.800 fr. — 1.000 cmc. .... 12.500 fr.  
AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS

PIÈCES D'ORIGINE  
POUR TOUS MODÈLES

Terrot 350 cmc. sup. sport, cul., pn. bal., mach. très inter. ayant réf. en compétition, mot. dém. dev. ach. essais à vol., excell. ét. gar. Lambaux, garage Victor Porte Maillot.

Terrot 175 cm., deb., bte Sat. 3 vit., access., ét. nf. 1.850 fr. Faizant, 8, rue Indépendance, Colombes.

Terrot 350 cmc. sup. occas. parf. ét. mac., écl., vend. toute conf. 2.500 fr. Lenglet, 8, rue Anjou (8<sup>e</sup>), le soir après 6 h. ou dim. mat. M. Lenglet, 8, rue d'Anjou, Paris.

Terrot confort dernier mod., 3 HP, roulé 1 mois. Creuzet, 152, avenue Wilson, Pré-Saint-Gervais. Porte des Lilas.

Terrot 350 cmc., culb. Jap Burmann 4.300 fr. Ecrire pour rendez-vous R. Mangin, 134, boul. Voltaire.

Terrot 250 cmc., neuve, équip. à enlever, 3.200 fr. Robillard, 32, boul. Jourdan, Paris.

Terrot 3 CV, supersport conf., roul. 1.800 km. état neuf, O. S. éclair. élect., prix à débattre. J. Delaire, 5, rue de Charonne, Paris, de 8 à 12 heures, de 2 à 6 h. 1/2.

**CARROSSERIES ET CHASSIS**  
pour SIDE CARS  
12 modèles en mono et bi-places  
Bois - Tôle - Aluminium  
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad  
Pare-boue, Repose-pieds,  
Sacoche, Lanternes, etc., etc.  
**Ernest RICHARD**  
Constructeur  
184, Avenue de Choisy, 184  
PARIS 13<sup>e</sup> Tel. Gobelin 62-82  
Catalogue contre 0 fr. 50

Triumph 5 CV, équipée, 3.000 francs. Bourgeois, 6, rue de la Prévoyance, Métro : Danube.

Triumph 5 CV, compteur, pare-jambes, phare, bouteille, tan-sad, repose-pieds, garantie 3 mois, prix intér. Moto Stall, 78, avenue des Ternes, Paris.

Triumph 500 cmc., parfait état, garantie 3 mois, 85 km. à l'heure, visible en semaine au Garage Letiennest, 121, rue du Château, Boulogne. Le dimanche, 49, avenue du Bois-de-Boulogne, Clamart. Larmandière, prix int.

A vendre moto Utilla, 175 cmc., 9 HP 1/2, en parfait état, avec écl. avant et arrière, tan-sad et repose-pieds et accessoires, prix 2.000 fr. Lastlandes, 111, avenue Victor-Hugo, Paris (16<sup>e</sup>).

Moto 4 CV 1/2, très peu roulé, 2.500 fr. Tous les jours, à partir de 19 h., samedi apr.-midi, essais à volonté; facilité de paiement. Richard, 16, rue Faie-Félix, Vincennes.

F. N. M. 67, parf. état méc., compl. équipée, pn. 115, magn. Bosch, gr. sacoche, 5.500 fr. à déb. Torsleff, 36, Chaussée, Honfleur (Calvados).

Soyer 3 CV, sport, état neuf, 2.350 fr. Marin, 78, Grande-Rue, Pré-Saint-Gervais.

Harley, parfait état, side très confort., occ., doubl. emploi, voiture, 4.500 fr. Joseph, 162, rue de la Croix-Nivert, Paris.

**UNUS**

## En RAISON du SUCCÈS OBTENU

auprès de la  
**CLIENTÈLE MOTOCYCLISTE**  
LES ÉTABLISSEMENTS

# ACFOR & CUIRVET

TOUS VÊTEMENTS DE CUIR

Voir  
MOTO-REVUE  
N° 244  
(Annonces)

ont été obligé de procéder à des agrandissements et à transférer leurs locaux de vente et atelier de fabrication au

Voir  
MOTO-REVUE  
N° 251  
(Annonces)

## 102, RUE AMELOT

PRÈS DU CIRQUE D'HIVER - 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> Étage - ASCENSEUR

**AUTOMO'S** LE PREMIER DÉCALAMINANT  
donne  
Régularité, Souplesse, Puissance  
En vente chez les Accessoiristes et Garagistes  
Téléphone : 794  
AUTOMO'S - 20, Rue Raspall, COURBEVOIE (Seine)

LOCATION - VENTE - ACHAT - RÉPARATIONS  
**MACHINES à ÉCRIRE**  
de toutes Marques. Neuves et Occasion  
**RAPID-OFFICE**  
5, Rue des Filles-St-Thomas - PARIS  
FOURNITURES

**ROTO-PHARE** Éclairage Électrique  
POUR MOTOS  
Magnéto à grand rendement, Phare parabolique argenté et orientable, Lampe de phare et veilleuse, Lanterne arrière, Feu de position pour l'arrêt.  
L'équipement complet . . . 450 francs  
**Sié ROTO-PHARE, 9, Rue Yvart, PARIS**

**BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES**  
Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes  
En vente chez tous les Commissionnaires  
Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X<sup>e</sup>)  
TÉLÉPHONE : NORD 81-24

Terrot Jap, avec side sport, ensemble ou séparément, prix dérisoire. Druck, 26, rue Nicolai, Paris.

D. F. R. 4 CV, 350 cmc., état neuf, roulé 800 km., avec access., tan-sad, repose-pieds, compt. O. S., etc., prix 4.700 fr. Visible le dimanche matin. Louis Ruel, 43 bis, avenue de Châtillon, Paris (14<sup>e</sup>).

Terrot Jap, 4 CV, pn. 700 x 80, parf. ét. gén., écl., tan-sad, 3.300 fr.; D. F. R., 175 cmc., sp., parf. ét. gén., écl., tan-sad, nomb. access., 2.500 fr. Sam., dim. Marmion, 34, rue Marengo, Courbevoie.

20 motos modernes, sur ballons, sont à vendre ou à échanger au Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier. Le consulter pour tout achat ou échange.

Moto Axa, 4 CV, 3 vit., ch.-ch., pn. 700 x 80, écl. Maglum luxe, nomb. acc. et pièces, tan saad, le tout état neuf. Cause dép. rég. occas. 3.600 fr. Vis. t. les jours, R. Jarry, 99, r. Avenir, Les Lilas  
F. N. M. 70, excellente affaire, équipement électrique Novi, avec accus, conj. et disj., code route, pare-jambes N. W.; ph. secours

AGENCE et  
**STOCKS COMPLETS DE PIÈCES DÉTACHÉES**  
pour  
MOTOBÉCAN, MOTOCONFORT, F.N. MONET-GOYON, CLÉMENT  
**STOCK PIÈCES MOTEURS J.A.P**  
**DÉPOT DES OHAINES RENOLD et BRAMPTON**  
Tous Accessoires MOTOS  
**A. PRÉVOST**  
26, Avenue de la Grande-Armée, 26  
PARIS (17<sup>e</sup>)  
Téléphone : WAGRAM 54-81

Ernst, int. guid., out. compl. pn. excel. 700 x 100, chamb. ét. neuf; à débat. : 5.500 fr., 3.000 compt. Ecrire Secrétariat Moto Revue.

VOITURETTES ET CYCLOCARS

Benjamin 6 CV (2), moteur 4 temps, 1 cam. on. 200 k.; 1 sport luxe, état marche parf., 12.000 fr. les deux. E. Ricordeau, à Esmans par Montreuil (S.-et-M.).

3.500 fr., Benjamin 5 CV, 4 cyl., écl., dém., torp. sport 2-3 pl., parf. état marche. Dim. mat. ou écrire : Prins, 33, rue Denis-Gogue, Clamart (Seine).

Bugatti 1.500 cmc., 16 soup., mot. neuf, carr. sport, 3 pl., acaj., écl. deu., 9.500 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Citrôen carr., 5 CV, état exc., nom. access. Saizeau, 10, rue Rasp., Levallois.

Deabaye 8 CV, us. transp. métal, transf. av. coussin et strap. démont., march. parf., vér. occ., Magondeaux, 2 gros pls, 1 gr. bout. neuve av. rég. en veill., out. comp., bons pneus, plus ch. air de rech. bon état, vend. cause départ. Ecr. pour rend.-vous, 83, avenue Didier, La Varenne (Seine).

Morgan 1926 air, parf. état, access., 4.800 fr., sur rend.-vous. Ecrire : Maitrot, 34, rue Saint-Cloud, Billancourt.

Salmson cabr. ou torp., 3 pl., pas ant. à juin 26. Couly, Altenberg, par Munster (Haut-Rhin).

Morgan eau, gros pneus, fr. AV., écl. spéc., très bon état, bas prix. Couly, 175, aven. Clichy.

Salmson cabr. ou torp. sport, 3 pl., pas ant. à juin 26. Couly, Altenberg par Munster (H.-R.). Cabr. Peugeot 5 CV, état de neuf, nomb. access., sort. 1926, 8.750 fr. Bigeres, 99, faub. du Temple, Paris.

Torpedo Salmson 7 HP, ent. rev., 5 roues, très b. écl. élec., 5.250 fr., à discuter. Pressé, cause dép. Jean Guittou, ing. A. et M., 2, avenue Carnot, à Cachan (Seine).

Exc. aff., cabr. Salmson 7 CV, culbut., vol. soup., ph. cod. amort., access., pneus conf., 8.500 francs. Ecr. : Costy, 88, avenue J.-Jaurès, Paris.

Salmson type G. N. 7 CV exc. état de marche, 3 pl., garn. cuir, cap. neuve, 2.700 fr. Dusauso, 15, rue des Fours, Arras.

**SIDE CARS P.E.U.P.L.E**  
122, 124, 126, Rue de Neuilly, à PUTEAUX  
Téléphone : 659 PUTEAUX - Adr. Télégr. : PEUPLE-PUTEAUX  
CHASSIS POUR TOUTES MOTOS DE 2 A 6 CHEVAUX  
--- CARROSSERIES EN TOUS GENRES ---  
Envoi franco du Catalogue --- Venez visitez nos Magasins d'Exposition  
Une Moto bien équipée comporte un Side Car P.E.U.P.L.E

Dep. 3.400 fr., torpédo 8 HP, 5 rou., 6 p., 4 pl., essai à vol., parf. état, outill. sup. 50, rue des Bruyères, 5 mètres du métro Les Lilas.

G. A. R. 6 CV 5, conf., essais, 4.900 fr. Corbel, 23, Soyer, Neuilly.

Grossley force 20 CV, cons. 15 l. aux 100 km., 1 à 1 1/2 huile, vit. 130 km., compl. rem. à neuf, mot. 4 cyl. à 5 pal., tenue de route parf. Mutteau, 51, rue Vivienne, Paris.

Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, est le spécial. incontesté du 3 roues, voyez ses occ. en Morgan et Sandford, repr. en compte de toutes motos mod. Tél. à Roquette 07-67.

Mathis 6 CV, 3 pl., carr. sport, conf., parf. état, 7.300 fr. Raymond, 15, rue de Beauce, Parc-Saint-Maur.

Morgan touriste, mot. Jap, révisé, 1.500 fr. Dagorno, 36, rue Laugier, Paris.

Morgan air 27, très bon état. Airault, 195, avenue d'Argenteuil, Bois-Colombes.

Moragn sport, à eau, peu roulé, très bon état, roue AR. détach., pneus 100 x 90, ch. renold, écl. acétyl., imp. payés, 4.500 fr. Beaureue, 3, rue J.-B.-Dauray, Paris.

**Le GRAND GARAGE RENOUVIER**  
2 et 4, r. Charles-Renouvier  
PARIS (XX<sup>e</sup>) - Tél. : Roquette 07-67

est le spécialiste le plus compétent en cyclocars. Consultez-le pour tout achat ou vente, reprise et compte de toute moto moderne

**MORGAN - AMILCAR  
MONOTRACE - DURANDAL  
TERROT**

Morgan 1926 air, parf. état, access., 4.800 fr., sur rend.-vous. Ecrire : Maitrot, 34, rue Saint-Cloud, Billancourt.

Salmson cabr. ou torp., 3 pl., pas ant. à juin 26. Couly, Altenberg, par Munster (Haut-Rhin).

Morgan eau, gros pneus, fr. AV., écl. spéc., très bon état, bas prix. Couly, 175, aven. Clichy.

Salmson cabr. ou torp. sport, 3 pl., pas ant. à juin 26. Couly, Altenberg par Munster (H.-R.).

Cabr. Peugeot 5 CV, état de neuf, nomb. access., sort. 1926, 8.750 fr. Bigeres, 99, faub. du Temple, Paris.

Torpedo Salmson 7 HP, ent. rev., 5 roues, très b. écl. élec., 5.250 fr., à discuter. Pressé, cause dép. Jean Guittou, ing. A. et M., 2, avenue Carnot, à Cachan (Seine).

Exc. aff., cabr. Salmson 7 CV, culbut., vol. soup., ph. cod. amort., access., pneus conf., 8.500 francs. Ecr. : Costy, 88, avenue J.-Jaurès, Paris.

Salmson type G. N. 7 CV exc. état de marche, 3 pl., garn. cuir, cap. neuve, 2.700 fr. Dusauso, 15, rue des Fours, Arras.

**SIDE-CAR**  
CARROSSERIES EN TOUS GENRES  
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE  
**FERNAND RICHARD**  
189, Av. d'Italie, PARIS (13<sup>e</sup>) - Tél. Gab. 25-00  
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

**LA MOTO POUR TOUS! Voyez les Modèles**  
**Claude DELAGE**  
12, Rue Honnet, à CLICHY (Seine)  
175 cc. - Chaîne-chaîne, monovitesse Staub . . . 2.060  
175 cc. - — deux vitesses Staub . . . 2.245  
175 cc. - — Grand Touriste . . . 2.730  
250 cc. - — trois vit., disques multiples. 3.950  
350 cc. - Culbuteurs simple échappement . . . 6.000  
350 cc. - — double échappement . . . 6.400  
500 cc. - — double échappement . . . 8.000  
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE  
Demandez les Conditions de Vente à Crédit

**MONTMARTRE-ACCESSOIRES-AUTOMOBILE**  
Le Spécialiste Montmartrois de la Motocyclette  
Agence des Premières Marques  
**TERROT - MOTOSACOCHE** et toutes autres Marques  
Permis de conduire gratuit et leçons de mécanique à tout acheteur Motos neuves et d'occasion garanties.  
Reprise en compte de toutes Motocyclettes et Voitures  
**RENAULT, CITROËN.**  
Maison de confiance ne vendant que des machines de Marque  
G. LEFEBVRE Mécanicien **PARIS (18<sup>e</sup>)** Téléphone : 110, Rue Damrémont **Marcad. 35-64**

**Pour être pratique et confortable**  
une Moto doit être bien équipée  
**Les Établissements MOTOS-ACCESSOIRES**  
à GASSICOURT (S.-et-O.)  
ont étudié pour vous des Pare-jambes, Siège arrière, Selle tandem, Repose-pieds, Bidon de secours, Sacoche, etc., qui répondent à vos besoins. Demandez-les à votre fournisseur habituel et s'il ne peut vous les fournir, demandez notre Catalogue franco.

Sénéchal sp., bord., mot. Ruby, rev., 5.000 fr. net ou éch. moto sp. mod., le dim. soir à 7 h. 21, rue de la Beaune, Montreuil-sous-Bois.

Sigma, rev. à neuf, en us. mot. Ballot, imp. 3 CV, pneus 710 x 90, état de neuf, équip. élec. compt., cap. genre cabr., à enlever, 3.800 fr. Daux, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris.

Zèbre 3 CV, torp., 2 pl., écl. état parf., pn. état neuf. Brissard, 5, rue du Gammier, Paris. Le soir après 7 h. 30.

Part. vend. Amilcar sp., bord., très peu roulé, nf. abs. Duchatel, 19, rue Monge, Paris.

Lancia torp. 14 CV, 6 pl., état neuf, 100 km. à l'heure, 5.800 francs. Volland, 42, rue des Entrepreneurs, Paris.

Mathis 6 CV, écl., démar. élect., mot., carr., pneus très bon état, 6.000 fr. Visible 21, rue Fontaine-au-Roi, Paris. Après 19 h.

Moragn-Darmont spécial sous gar., roulé 500 km., écl. élect. Marchal, occ. excep., 10.500 francs, sorti 2 mois. Ecr. ou voir dim. : Malleva, 53, rue Edouard-Vaillant, Levallois.

Salmson-Bignan 7 CV, torp. 2 pl., parf. état, 6.950 fr. Toner, 9, rue Eug.-Gibez, Vaug. 15-87. Et Amilcar acajou 3 pl.

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

Amilcar 6 HP, carr. hors série, 2 pl. et sp. écl. élec. rétro Hartford Téal., compt., montre, cap. inv., parf. état. Chonez, mairie de Saint-Cloud. Tél. : 210.

Si vous voulez un cyclocar, une bonne voiturette, venez consulter le Garage Renouvier, 4 rue Ch.-Renouvier, à 200 m. de la place Gambetta. Roq. 07-67.

D. S. side-car, peu roulé, état neuf. S'adr. 8, rue de la Liberté, Nanterre (Seine), après 18 heures.

Harley Davidson parfait état, sidecar bi-place, cul. à vendre ou échange contre voiturette. S'adres. Gohard, 45, rue de Pantin, Pré-Saint-Gervais.

Side Harley 9 CV, bi-place, L.V. Susp., 5 lames, fourche pleine, écl. av. et arr., pneus 760 x 90, moteur révisé, prix à débattre, Vallois, 8, rue Moret, Paris.

Harley side, état irrépr. Magond Klaxon, pare-genoux, suspension Zicler. Cause achat voiture. A partir de 19 h. 30 et le dimanche matin. Grisard, 26, r. Ed.-Jacques, Paris.

Harley side et Evans en état marche, à vendre bas prix pr cause santé. E. Maramet, 8, rue Basses, à St-Ouen

## Les Accessoires pour Motos

# "Skilfo"

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

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

Dépôt à ALGER :  
**KRAMÈS, 24 bis, Rue de Lyon**

Side-car Harley Davidson 1919, 9 HP, side bi-place, éclair. Magon-daux, outillage, compl. équipé, parf. état, pr. 3.500 fr. M. Baix, 85, bd de l'Ouest, Le Raincy (S.-et-O.).

Indian side-car, ent. revisé, prix intéressant. C. André, 3, rue Maurice, Longjumeau.

Indian 3 boules, side conf., phare, outill. compl., 2.250 fr. Simonin, 3, rue Louis-Morard, Paris.

Superbe side Motosacoche, Mag., 1.000 emc., écl., cl., dyn., accu, pn. Ball., roue sec. interch., cap., par-brise, compteur, 61, rue de Villiers, Neuilly-s.-Seine.

Moto Rasser 5 ch. side Gloria, pare-br., écl. Magondeaux, pneus neufs, 2 rech., access., parf. état, pr. 3.000 fr. ou éch. c. voit. 3 pl., 5 ch. 9, villa Marceau, Paris, de 12 à 13 ou dimanche sur rendez-vous.

Terrot HS, 4 CV, bon état, châssis side-car, 4.800 fr. Cham-pion, avenue Gare, Jarnac (Char.).

Sidecar Griffon, 6 HP, parf. état de mar. Verdet, 38, rue Lamarck, Paris.

### La Bougie R.C.

est née Française et est toujours Française Elle vient de fêter son vingt-cinquième anniversaire.

124 bis, Rue de Paris à SAINT-DENIS

Side Indian, gd sport, neuf, 6 l. 100 km., acc., project., 4.250 fr. Volland, 42, rue des Entrepreneurs, Paris.

Sidecar D. S. Malterre, 500 emc. 1927, écl. Magondeau, montre, cmpt., Tan-Sad, 4.800 fr. Durand, bijoutier, 4, rue de Turenne, Paris.

Sidecar D. S., comme neuf, graissage méc., éclair., tout équipé, au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15°).

ON DESIRE ACHETER...

Cherche ensemble micromoteur bon état. Lassagne, Damazan (L.-et-Gar.).

Suis acheteur comptant toute moto ou cyclecar, échange. Del-burg, 49, bd Labour-Maubourg, Paris.

Particulier serait acheteur au comptant d'un Morgan à eau, roue

### VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ECHANGE — Téléphone : VINCENNES 538

**Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES**

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

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

### SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES

EXIGEZ LA MARQUE

## MECANO

45, RUE TOURTILLE - PARIS

### LES ACCESSOIRES LES plus SÉRIEUX

En vente chez tous les Agents. Catal. sur demande: 17, r. Riquet, Paris

**Établis. VEUILLOTTE & WILLEMANN**

### ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE

## TERROT - SOYER - ROLÉO - ALCYON

### MOTO-COMFORT, ETC.

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

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

### LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES

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

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

### MOTOCYCLISTES, chez PLAZOLLES

16, Rue Crussol (11°)

Vous trouverez

**AU COMPTANT A CRÉDIT**  
René Gillet, Terrot, Peugeot, Gillet d'Herstal, Dollar Roléo, Motobécané, Monet-Goyon, Gnome-Rhône, Aloyon

**ATELIER de RÉPARATIONS et de MISE AU POINT SPÉCIALISÉ**  
Conditions aux lecteurs de Moto-Revue

à broche, peu roulé, état de neuf, commerçant s'abstenir, faire offre à M. Braconnier, 8, Imp. du 14-Juillet, Kremlin-Bicêtre.

Ne jetez plus vos vieilles autos ou motos, vendez-les à Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, le spécia-liste de la voiturette déclassable.

Suis acheteur moteur moto, préférence B. S. A. ou Triumph, état quelconque, écrire Bonissent, 30, rue Cugnet, Colombes (Seine).

Cherche side bi-place, René Gillet ou moto 6 à 8 CV, faire offres détaillées à Masson, 16, rue de Staël, Paris (15°).

Particulier suis acheteur René Gillet ou autre bonne marque avec side bi-place en bon état, paiement comptant. Bernat, 59, rue des Aubépines, Bois-Colombes.

Acheteur 5 HP Citroën ou Peugeot, parf. état, faire offres dét. à Guitry, ab. P.O.P., 30 bis, rue Victor-Massé.

Achète 250 ou 350, moto récente, même accid., indi. prix détail. B. Ferlay, Chaponost (Rh.).

Achète F. N. ou Terrot 350. Cruz, 14, rue des Minimes (3°).

### Pièces détachés INDIAN d'origine

■

Meilleur marché que la contre-façon - Demander le Tarif.

**F. SEGOND 8, Rue Lebon, 8 PARIS**

Voiturette 6-8 HP, parfait état. A. Hofmann, case 15.092, Pontarlier (Doubs).

ECHANGES

Vends ou échange Moto Rovin, 3 CV moteur Jap, boîte Sturmev Archer, 3 vit., carb. Amac, pneus Mich. 65 x 65, groupe Luxor 1.800 fr. ou contre 350 F. N. avec supplément; visible Gaston Muller, tous les jours, 80, rue des Amandiers, Paris (20°).

A vendre ou à échanger contre poste T. S. F. side-car Indian, 3 boules, bon état marche. Lapas-set, Ercouloubre (Aude).

Le Grimpeur 5 CV, comme neuve, roulé 500 km., tan-sad, repose-pieds, fourche parallélo-gramme, gros pneus, prix 1.900 fr., voir ou écrire Lamonet, 29, Chemin de Brévanne, Créteil,

## MOTO "ULTIMA" LYON

CRÉÉE EN 1908

ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

Type A avec démultiplicateur et débrayage	2.975 fr.
Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses	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. moyens 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.

(Seine). Prendre tramway, 13 A, descendre Terminus; s'adresser Tabac.

Je vends ou échange contre une bonne moto 350 x 500, mon taxi landaulet Citroën, en parfait état de marche et de peinture, prix 6.500 fr. S'adresser Garage Bos-moto, 10, rue Danton, Levallois; demander M. René.

Cause enfants Amilcar tour., à vendre ou échang. c. 4 places ou cam. B. Ferlay, Chaponost (Rhône).

### BERTRAND Frères

9, Rue du Parc LES LILAS (Seine)

Fabrique de GARDE-BOUE

Gros galbe pour confort

Fournissent immédiatement par unité ou par série.

Echang. poste T. S. F. neuf, g. luxe, 7 lampes, cadre HP., Brunet duotone, valeur 5.500 fr., contre moto de marque, 4 HP confort. Brenaud, St-Georges (Rhône).

DIVERS

A vendre urgent ville Norman-die, bon fonds cycles, motos, prix intéressant, M. Locq, 115, rue de Ferrières, Gournay-en-Bray.

Tan-sad à dossier 1 CV 1/2, repose-pieds, comme neuf, prix 90 fr. Puiset, 5, rue Bernier, Joinville-le-Pont.

Garez votre cyclecar, votre moto, votre voiturette chez un spécialiste. Le Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, à 200 m. de la place Gambetta. Tél.: Roquette 07-67.

A vendre moteur marin Abeille 4/5 ch. complet très bon état. Un Solex vertical 30 m/m. Un Zenith vertical 26 1/2. Une Bosch 4 cyl. Un kilmélior 4 cyl. Pussilieux, Palinges (Saône-et-Loire).

### WILLIAM

2, Rue Dézobry, St-DENIS. Tél. 701

Ses Avantages spéciaux

Agence TERROT et MONET

Châssis cyclecar 2 cyl. 7 HP à eau, quelques pièces à remonter, à vendre ensemble 650 fr. ou séparément. Cora, 44, rue Jessart, Paris.

Particulier loue remise pour 2 motos. M. Delassus, 43, bd de la Villette, Paris (10°).

2 Pneus voiturette ou moto 700 x 80, bon état, 70 et 61 fr.

### LIAUDOIS

Agent Direct de toutes les Grandes Marques

RÉPARE TOUS TYPES: SPORT et TOURISME

— Stock; Pièces détachées —

9, Avenue Félix-Faure, PARIS (15°) — Ségur 09-08

### SILENTÉCHAPPEMENT ÉVÉ

Silencieux ou échappement libre. POUR TOUTES MOTOS.

Se commande au pied

ou avec une manette. Se place à droite ou à gauche.

**VÉRITABLE SILENCIEUX AVEC CHICANE A L'INTÉRIEUR**

L'échappement libre «Évé» est prévu pour être commandé de deux manières à volonté. 1° A la main: Une simple pression sur le levier donne l'échappement libre. 2° Automatiquement: Avec une manette placée sur le cadre ou le guidon. Entièrement nickelé. Obligatoire dans les grandes villes. A la commande, nous indiquons le diamètre extérieur du tube. Alésages courants toujours en stock: 35, 42, 45 et 50. Autres dimensions, on livre un raccord nickelé avec un supplément de 12 fr. Les accessoires: manettes, câbles, gaines, se comptent en supplément.

N° 7230. L'appareil complet pour tubes jusqu'à 35 1/2 ..... 65 fr.  
N° 7230 bis. Pour tubes au-dessus de 35 1/2 ..... 70 fr.

Écrire à TOUT POUR L'AUTO, 55, Place de la République, LYON.

### LE SILENCIEUX HV

à Échappement réglable pour MOTOS

COMMANDÉ DE 2 MANIÈRES: 1° A la main. 2° Automatiquement. avec une manette placée sur le cadre ou sur le guidon.

Henri VOLLAND, 86, Grand-Rue de Montplaisir, LYON

### PIÈCES FRANÇAISES

Adaptables aux Motocyclettes type Armée

## B. S. A. et TRIUMPH

EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

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

Menoret, 33, rue de Coulmiers, Paris (14°).

Moteur Peugeot 55 x 90, 4 cylindres, 6 CV très bon état. Bazinet, rue de Loigny, Orléans.

Side à vendre avec attaches, 200 fr. A. Varin, Château de Flamboin, par Gouaix (S.-et-M.).

Eclair. Elect. moto, dynamo phare route et ville, tableau de bord, conjonct., disjonct., accus Dinin. Crichini, 30, rue Erard, Paris.

4 roues flasquées Michelin p. pneus de 700 x 80, très bon état, 15 fr. pièce, Fourmillon, 46, rue du Clos-le-Roi, à Troyes.

### M. MICHOLLIN

8, Rue de Paris, Asnières

Réparations, Transformations de toutes Motos

**AGENCE TERROT**  
Comptant Crédit

Châssis René Gillet complet, 600 fr. Genty, 2, rue Becaria, Paris.

Canot 7 m. x 1 m. 40, coque chêne, moteur Renault 8 CV, barque de pêche 6 m./1 m. 50, prix à débattre, visible à Paris Ecr.: Fizez, 8, rue du Bac, Paris 350 fr. ap. photo 6 x 9 Tessa, Zeiss compur., 220 fr. éclairage élect. Colin. Chevalier, 3, ch. Jemmape à Alger.

Carr. side luxe pare b. acc., état neuf abs., 450 fr.; roues sec. R. Gillet pour pneus 100 et 115, 100 fr.; tan-sad Bow spring, 80 fr. Renault, libraire à Plombières (Vosges).

Place à louer dans garage particulier, avenue Trudaine (9°). S'adr.: Nielly, 50, rue de la Tour-d'Auvergne.

A vendre collection Moto Revue de 1921-1927, avec un des salons, année 1926 de La Moto, le tout en parfait état. Prix: 80 fr. Ecrire: Meffre J., Les Gravières, Monteaux (Vaucluse).

1° Moteur Ruby état parfait, revu; 57 x 95, sport magnéto, carb., 1.400 fr.; 2° A solder 3 ra-

### NAVILLE et ses Fils

8, Rue Sarrette, Paris (14°)

Montage Rayonnage DE ROUES pour Motocyclettes et Voitures

Expéditions en Province

diateurs nid d'abeille pour cycle, car, haut. 60 cm., larg. 33 cm., 180 fr. l'un.; 3° 2 châssis, carrosserie genre Bédélia face tandem neuf, 250 fr. l'un.; 4° 1 moto Dewupière 3 CV, 4 temps, pneus neufs, comme neuve, 1.000 fr.; 5° 1 phare magnétique Colin grand modèle, veilleuse et feu

### MOTOCYCLETTES SAROLÉA

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

COMPTANT ET CRÉDIT

**MAGNÉTOS  
DYNAMOS  
DÉMARREURS**  
Toutes Marques

**A. DE SARELLO**  
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>) Téléph. { Wagram 81-00  
Carnot 59 57

**RÉPARATIONS**  
en 24 heures  
avec  
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ**  
pour MOTOS

**FN** 4 cyl., Pneus Ballon,  
Ecl. électr., parf. état: 5.800 fr.  
**PARIS-MOTOS**  
79, Avenue des Ternes 79 - PARIS

rouge, état neuf, 200 fr.; 6<sup>e</sup> 1<sup>er</sup> moteur Renault remis à neuf 7 CV 2 cyl. magnéto, 600 fr. Ecr. : E. Bertrand, 7, rue Mongauthier, Poitiers.

Amortisseurs Artfort spéciaux F. N., culbuteurs, bouteilles Magondeaux 250 l., capote Morgan bon état, prix avantageux. Beaumont, 43, rue Berthe (18<sup>e</sup>).  
A vendre numéros de clowns musicaux, costumes et instruments, ensemble ou séparément.

**ATELIER DE RÉPARATIONS**  
65, Rue du Théâtre, 15<sup>e</sup>  
Garage gratuit pour Voitures à vendre. Révision générale sur Dents Garage : Motos, 25 fr. - Voit., 50 fr.  
VENTE — ACHAT

**FILTREZ...**

**VOTRE ESSENCE!**

PLUS D'ENNUIS  
de  
CARBURATEUR  
avec



**“L'ENTOMOS”**

Entonnoir à double filtrage muni d'un filtre spécial permettant le mélange de l'huile et de l'essence sans réduire le débit du filtrage.

En vente : dans les Garages et Maisons d'Accessoires

**AUX MEILLEURES CONDITIONS**  
**Motos ROOHESTER**  
- Toutes occasions en Motos, -  
- Cycles et Machines à coudre -  
**HOSPITAL, 56, Bd de Grenelle, PARIS (15<sup>e</sup>)**

S'adre. : à Cornillaut, 5, impasse du Mont, Vitry-sur-Seine.

T. S. F. de confiance, adressez vous à H. Rasp, 14, allée de la Robertsau, Strasbourg. Si vous désirez un poste de T. S. F., avantages de prix et de fonctionnement, devis et photos.

A vendre moteur industriel Dolo 3 HP 1/4 a tourné environ 1.500 heures, prix 2.000 fr. Thierry, Electricien, Dompairie (Vosges).

PETITES ANNONCES ENCADRÉES  
EMPLACEMENT RÉSERVÉ  
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

LE GARAGE LAUGIER LIVRERA LES NOUVEAUX MODELES DU  
**CYCLECAR SIMA-VIOLET** à partir du 15 Mars  
36, rue Laugier, PARIS  
— Tél. : WAGRAM 38-27 —

**BULLETIN D'ABONNEMENT**  
à **MOTO-REVUE** et son Supplément Mensuel **L'ACTUALITE AUTOMOBILE**

Veillez 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 .....

(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<sup>e</sup>).

	PRIX DE L'ABONNEMENT COMPLET (64 numéros)					
	AVANT LE 15 MARS			APRÈS LE 15 MARS		
	Un an 64 N <sup>os</sup>	6 mois 32 N <sup>os</sup>	3 mois 16 N <sup>os</sup>	Un an 64 N <sup>os</sup>	6 mois 32 N <sup>os</sup>	3 mois 16 N <sup>os</sup>
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

LA MOTOCYCLETTE

# Ravat

VOUS PRÉSENTE LA GAMME DE SES MODÈLES 1928

**DEUX TEMPS**  
TYPE B. 2. — 175 cmc., moteur Ravat, 2 vitesses, chaîne-courroie, 2 freins, repose-pieds, pneus 650 × 55.  
Prix : 2.550 fr.

**DEUX TEMPS**  
TYPE B. T. 6. — 175 cmc., moteur Ravat, 3 vitesses, commande au réservoir, 2 freins, marchepieds wagon, guidon sport, pneus 650 × 65, selle souple 3.300 fr.

**DEUX TEMPS**  
TYPE B. 8. — 175 cmc., moteur Ravat, 3 vitesses, chaîne-chaîne, commande au réservoir, 2 freins sur tambour, cadre sport, repose-pieds, guidon réversible, pneus 25 × 3 Prix : 3.500 fr.

TYPE E. T. 8. — 250 cmc., moteur Ravat, 3 vitesses, chaîne-chaîne, commande directe, 2 freins sur tambour, selle moto, guidon réversible, frein de direction, pneus 26 × 3 1/2 Prix : 4.500 fr.

**QUATRE TEMPS**  
TYPE C. S. 6. — 175 cmc., moteur à culbuteurs Zurcher, 3 vitesses, chaîne-chaîne, commande au réservoir, cadre sport, guidon réversible, 2 freins sur tambour, selle souple, pneus 25 × 3, repose-pieds sport. Prix 4.200 fr.

TYPE E. S. S. 6. — 250 cmc., moteur à culbuteur Zurcher, 3 vitesses, chaîne-chaîne, commande directe, guidon réversible, 2 freins sur tambours, selle souple 33 × 33, pneus 26 × 3 1/2, jantes base creuse. Prix : 5.200 fr.

**QUATRE TEMPS**  
TYPE F. T. 8. — 4 HP, moteur à soupapes latérales Blackburne, 3 vitesses, chaîne-chaîne, commande directe, guidon réversible, 2 freins sur tambour, selle souple 33 × 33, pneus 26 × 3 1/2, jantes base creuse. Prix 5.400 fr.

TYPE F. S. S. 6. — 350 cmc., moteur à culbuteur Zurcher, 3 vitesses, chaîne-chaîne, commande au réservoir 2 freins sur tambour de 210 mm, guidon réversible, amortisseurs, freins de direction, pneus 26 × 3 1/2, selle souple 3 attaches, 33 × 33. Prix : 6.300 fr.

TYPE H. 8. — 500 cmc., moteur Blackburne, 3 vitesses, chaîne-chaîne, commande au réservoir, boîte 4 boulons. 2 freins sur tambour, moyeux de 210 mm, guidon T. T., fourche brevetée à amortisseurs, frein de direction, selle souple 3 attaches, pneus 27 × 4, cadre avec attaches de side-car. Prix : 6.950 fr.

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE  
**Établissements RAVAT**  
Société Anonyme au Capital 8.000.000 de francs  
St-ÉTIENNE (Loire)

LES TRIOMPHES DE



**MONET** **GOYON**

au

**Boulevard Michelet à Marseille**

**Sur 4 engagés - 4 victoires**

en 2 temps et en 4 temps

**1**

175 cmc. — 1<sup>er</sup> GAUSSORGUES.

350 cmc. — 1<sup>er</sup> GAUSSORGUES.

500 cmc. — 1<sup>er</sup> ex-æquo, GAUSSORGUES

600 cmc. side-car. — 1<sup>er</sup> 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