Les Vitesses en 1927 et en 1928

MOTO REVUE

LE NUMÉRO 1fr.25

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16e ANNÉE — N° 265
7 Avril 1928

et Motocyclisme Automobilisme

TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

La nouvelle **TERROT**, 250 cmc., 4 temps, type " O " qui vient de faire des débuts retentissants dans Paris-Nice, La Turbie, la Mi-Corniche et le Mont-Agel.

Peugeot

SES PRIX

P 101.	- 175 cmc., Monovitesse.	1.850 fr.
P 102.	- 175 cmc., deux vitesses normales	2.350 fr.
P 102 B.	- 175 cmc., deux vitesses, chaîne-chaîne	2.500 fr.
P 105.	- 350 cmc., Culbuteurs .	6.300 fr.

CATALOGUE FRANCO :

CYCLES PEUGEOT - BEAULIEU (Doubs)

MAGASINS DE VENTE ET D'EXPOSITION A **PARIS : 71, Avenue de la Grande-Armée, 71**

— AGENTS DANS TOUTES LES VILLES —

MIEUX QUE LES MEILLEURS

L'éclairage électrique MAGLUM, qui remporte toutes les épreuves de nuit des grandes compétitions, s'est affirmé comme le meilleur, meilleur par la conception de son système, qui reste le maximum de la simplicité. MAGLUM a réalisé l'éclairage rationnel de la moto : pas d'organes délicats, tels les charbons qui s'usent ou s'encrassent rapidement ; pas de fusibles à la fragilité bien connue ; pas de conjoncteur-dijoncteur, véritable casse-tête chinois, même sur les meilleures voitures, pas d'induit tournant dont les fils sont si vites abîmés ; pas d'accus à l'entretien, répétés et coûteux, etc., etc... MAGLUM se compose d'un appareil très simple d'où un fil mène directement le courant au phare, lanterne AR, etc... pas de schéma d'installation compliqué où le client se perd. Un phare solide, résistant aux plus fortes trépidations, complète cet ensemble. Ajoutons que la puissance est extraordinaire et que vous roulerez en toute sécurité la nuit.

Demandez, dès aujourd'hui à votre Agent habituel, les renseignements sur

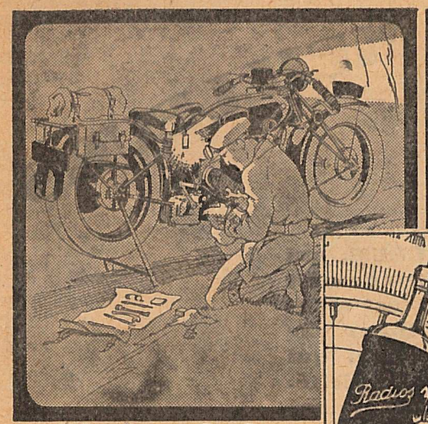
L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

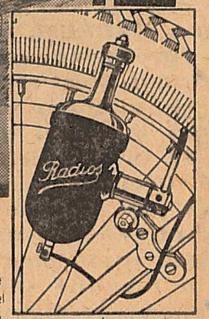
MAGLUM

DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE L. M. C.

21, Rue de Chartres, 21

NEUILLY-sur-SEINE





ce croquis montre l'entraînement et la fixation de la dynamo Radios sur la fourche arrière.

Voir clair pour réparer

Si une crevaison ou une panne nocturne vous oblige à réparer sur la route, allumez la balladeuse de votre Équipement Électrique RADIOS. Bien éclairé vous réparerez rapidement, sans tâtonnements ni ennuis.

Prix accessibles

Les Éclairages Électriques Radios-Moto sans accus ni entraînement obligeant à des transformations mécaniques sont de prix fort accessibles. Le modèle avec éclairages route et code, veilleuse, balladeuse, coûte 417 francs et le type le plus simple 320 francs.

Votre sécurité et votre agrément valent bien cela !

18 années d'expérience

Une expérience de 18 années ne se remplace pas. C'est pourquoi tant de motocyclistes adoptent RADIOS, sachant qu'il a fait ses preuves sur la route, qu'il est au point et que ni la pluie, ni la poussière, ni les chocs n'ont d'action sur lui.

Documentez-vous davantage en nous demandant notice gratuite et liste des revendeurs.

ECLAIRAGES ELECTRIQUES

RADIOS

POUR MOTOS OU VÉLOS

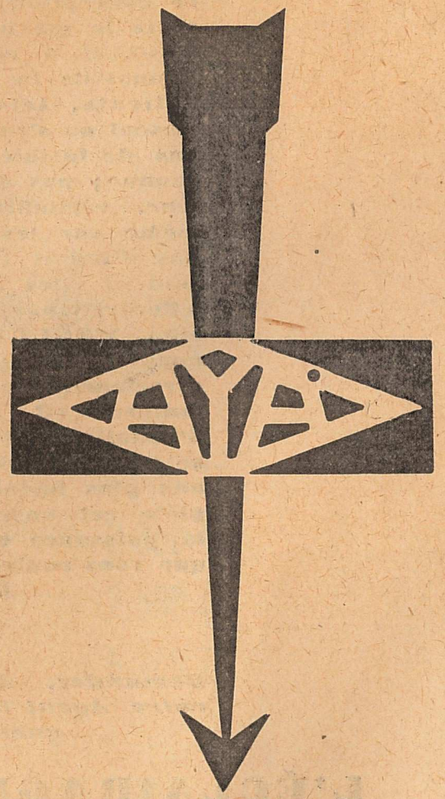
18, Rue Denfert-Rochereau, 18
BELLEGARDE
(Ain)

GÉO ARANDEL

LES

- MOYEUX-FREINS - FOURCHES-ÉLASTIQUES BOITES A VITESSES

Breveté S. G. D. G.



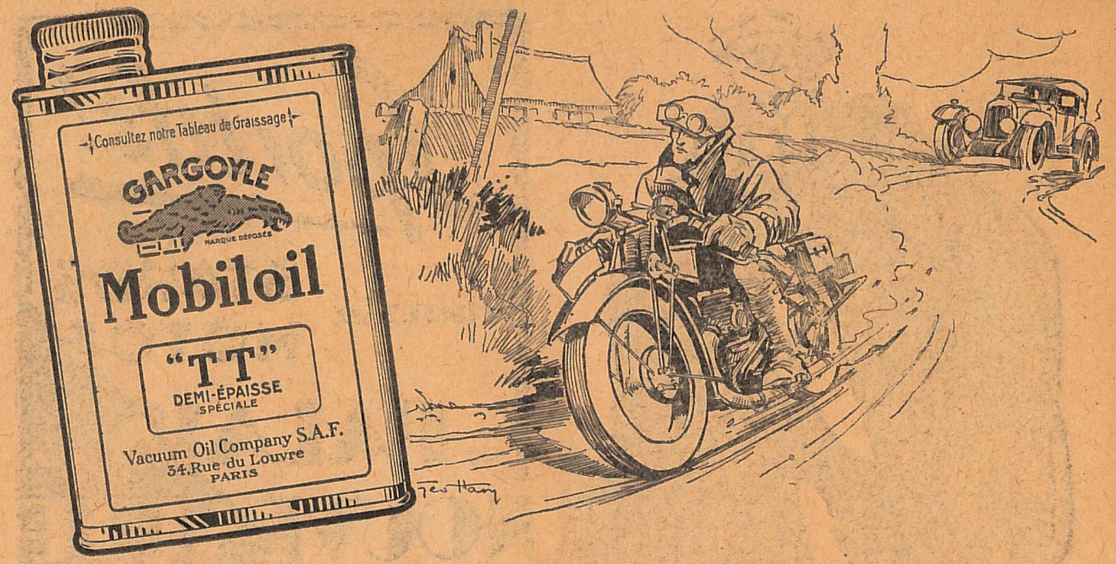
sont les plus chers,

mais aussi les meilleurs

Établissements J. PAYA = St-Étienne

27, Avenue Denfert-Rochereau

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



VOICI enfin les beaux jours que vous attendiez pour vos premières grandes sorties de l'année.

Pour votre tranquillité, vous devez avant tout assurer le graissage parfait de votre machine par l'emploi de Mobiloil selon les indications de notre Tableau de Graissage.

Mobiloil "TT" demi-épaisse spéciale, y est recommandée pour un certain nombre de motocyclettes, notamment celles dont le moteur est graissé par mélange. Elle est, en effet, parfaitement soluble dans l'essence et elle ne s'en sépare pas dans le réservoir.

Mobiloil "TT" facilite le démarrage par sa remarquable aptitude à former rapidement une pellicule d'huile entre les surfaces frottantes, même à très basse température.

Elle joint à cette fluidité à froid un "corps" suffisant pour assurer le graissage parfait du moteur aux plus fortes chaleurs de fonctionnement, sans gommer les soupapes. Quant à la carbonisation que produisent tant d'huiles dans les lumières d'échappement et sur les parois de la chambre de combustion, elle se réduit, avec Mobiloil "TT", à une légère suie facilement balayée par l'échappement

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

GARGOYLE
MARQUE DÉPOSÉE

Mobiloil

Consultez notre Tableau de Graissage.

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

Coupon à retourner sous envel. 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-D

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

Reproduction interdite.

MANTEAUSALF

Plus de 50.000 Pélerines Chamonix

ont été livrées à ce jour par les MANTEAUX SALF

Exécutée en loden imperméable SALF, cette pélerine est indispensable dans toute habitation à la campagne. Sous la main, au porte-manteau ou dans l'anti-chambre, toujours prête à être portée par toute personne prudente voulant éviter un refroidissement toujours grave

En série réclame avec capuchon et bretelles :

Longueur	100. . .	**110** fr.
—	110. .	**120** fr.
—	120. . .	**130** fr.

Sur demande envoi franco du catalogue et échantillons, liste de nos dépôts Paris, Province

Pour tous renseignements et vente en gros exclusivement s'adresser à la Société Anonyme du Loden Français 9, Place des Petits-Pères, Paris.

MANTEAUSALF MANTEAUSALF MANTEAUSALF MANTEAUSALF

Sportifs!

VISITEZ LES **STANDS MOTOS** DU **PALAIS** DE LA **NOUVEAUTÉ**

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

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

GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT AUX **MÊMES PRIX** QU'AU **COMPTANT**

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

Sans obligation d'assurance, et avec la sécurité que représente l'importance du magasin....

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

LA VÉRITÉ EN PUBLICITÉ

Suite de l'annonce parue dans Moto-Revue *7 janvier* 1928

Constructeurs, Agents, Motocyclistes,

LISEZ CECI....

La maison .... nous fait remarquer que sur 119 arrivants à Paris-Nice motocycliste, 80 étaient munis du carburateur .... et que contrairement à ce qui a été annoncé dans notre dernier numéro, les machines Automoto n'étaient pas équipées de cet accessoire.

Extrait de Sporting, *numéro du 27 mars, page* 10, *colonne* 2.

PUIS CONCLUEZ

LE

Carburateur GURTNER

APPUIE SA FABRICATION PARFAITE D'UNE PUBLICITÉ RIGOUREUSEMENT EXACTE

Un courrier volumineux apporte chaque jour aux Etablts GURTNER les éloquents témoignages de satisfaction de coureurs réputés parmi lesquels nous citons entre autres : RASSER et PORTRAIT (Dollar 175 cc), PETITPIERRE (Thomann 175), GAROT (Magnat-Debon 175), QUENETTE (Terrot 250), DOUET et MERCIER (Automoto 250), PERROTIN (Terrot 350), CORREARD (Dollar 350), VACHE (Dollar 500), etc., etc., etc...

QUENETTE, motocycliste expérimenté, essayeur aux Etablts TERROT, écrit ceci : « Le GURTNER mérite mieux que des félicitations et votre publicité est trop modeste. Dans Paris-Nice, ma TERROT 250 cc, du poids de 175 kg., auquel s'ajoutait le mien, 92, au total 267 kg., a consommé 3 litres 5 en palier et 4 litres en côte, ceci avec une moyenne réelle de 40-42... »

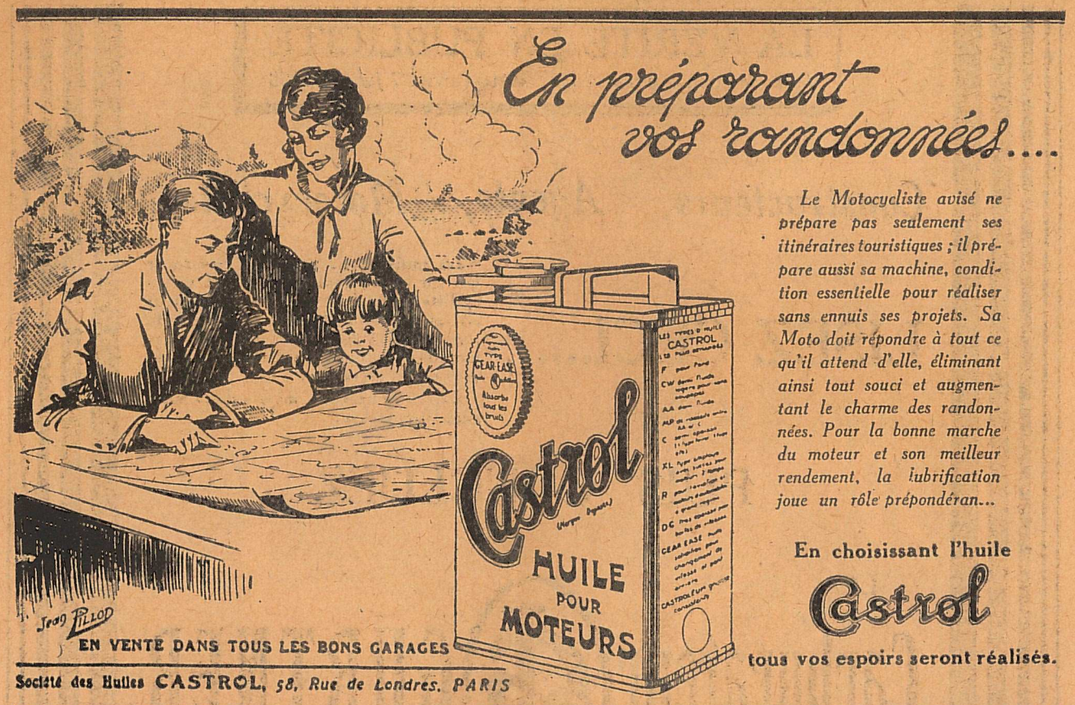
PERROTIN, chef du service des courses TERROT proclame : « Je suis très satisfait de mon GJ, tant au point de vue souplesse et reprise du moteur qu'au point de vue consommation... »

BETEMPS écrit : « Je suis surpris de voir qu'une maison autre que la vôtre fasse de la publicité sur ma victoire de PARIS-NICE... »

Et DOUET, et MERCIER, et tous ces As proclament leur complète satisfaction.

etc., etc., etc...

Etablissements GURTNER, Pontarlier (Doubs)



En préparant vos randonnées....

Le Motocycliste avisé ne prépare pas seulement ses itinéraires touristiques ; il prépare aussi sa machine, condition essentielle pour réaliser sans ennuis ses projets. Sa Moto doit répondre à tout ce qu'il attend d'elle, éliminant ainsi tout souci et augmentant le charme des randonnées. Pour la bonne marche du moteur et son meilleur rendement, la lubrification joue un rôle prépondéran...

En choisissant l'huile Castrol tous vos espoirs seront réalisés.

EN VENTE DANS TOUS LES BONS GARAGES

Société des Huiles CASTROL, 58, Rue de Londres, PARIS

La Magnéto France et les CONSTRUCTEURS de MOTOS

au SALON DE PARIS 1927

Sur **284** Machines françaises exposées,

104

étaient équipées avec MAGNÉTO FRANCE, le complément étant réparti sur **7** marques concurrentes.

La MAGNETO FRANCE équipait

30 MARQUES FRANÇAISES

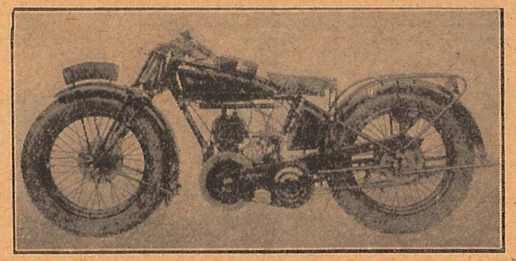
différentes, sur **69** marques Françaises exposées.

-:- -:- -:- -:- -:-

Mieux que tous commentaires, cette statistique prouve que la **MAGNÉTO-FRANCE** *a une imposante majorité dans le monde des Constructeurs de Motos. Ce choix est, d'ailleurs, apprécié et confirmé par tous les Motocyclistes qui savent que la* **MAGNÉTO-FRANCE** *est robuste et étanche, qu'elle donne une étincelle chaude et puissante, qu'elle est. en un mot,* **une Magnéto dont on ne s'occupe jamais.**

Usines et Bureaux : 93, Route d'Heyrieux à LYON — (Vaudrey 2-84)

APRÈS SES SUCCÈS DE 1926 :



APRÈS SES SUCCÈS DE 1927 :

Les Trois Jours de l'U. M. F. (Médaille d'Or) - Course de Côte de St-Alban (Meilleur temps 1926) - Course de Côte de Planfoy (Tous records motos battus) Paris-Les Pyrénées-Paris (Médaille d'Or et Coupe du Groupe Rouge) - Course de Laffrey (Premier) - Paris-Nice (Médaille d'Or), etc., etc...

Ravat

dans

PARIS-NICE 1928

Équipe	**3**	Coureurs
Avec	**3**	Motos 350 cmc. de série
Enlève	**3**	Places de premier
Obtient	**3**	Médailles d'Or

S'attribue LA COUPE DE L'UNION MOTOCYCLISTE DE FOREZ

CES MOTOS ÉTAIENT GRAISSÉES A LA KERVOLINE

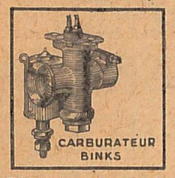
ÉTABLISSEMENTS RAVAT - SAINT-ÉTIENNE

SOCIÉTÉ ANONYME, CAPITAL 8.000.000 DE FRANCS

VENTE à L'ESSAI de 30 Jours
Reprise en compte de carburateurs de toutes marques

QUELQUES UNES DES SPÉCIALITÉS DES
Établts LIONEL DEKTEREFF & Cie, 21, Rue Mont-Thabor - Paris

Plus de panne d'essence ! Lorsque le débit s'arrête par l'orifice A

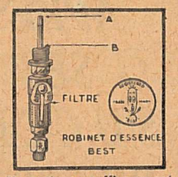


Réduit la consommation
Augmente la puissance
Essayez-le vous n'en voudrez plus d'autre

Votre sécurité l'exige !... Vous ne lâcherez jamais le guidon
Montage instantané

Casque réglementaire anglais
Léger et efficace

Adopté par les meilleures marques anglaises



Il restera suffisamment d'essence pour gagner un garage en ouvrant l'orifice B

Publ. G.S.

LES MOTOCYCLETTES

RENÉ GILLET

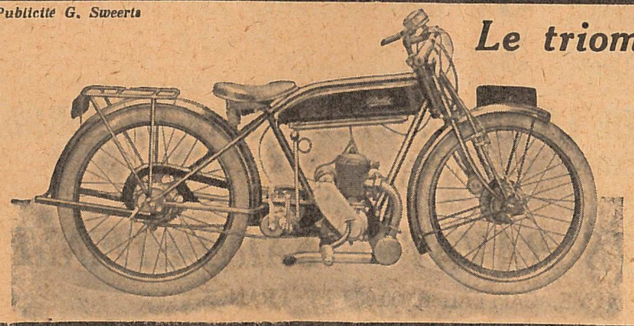
350 cmc. en solo, ou en 750 cmc.
solo ou avec side-car

SONT LES MACHINES RÊVÉES
POUR LE LONG TOURISME

FOURNISSEUR DE L'ARMÉE, DE LA GENDARMERIE, DE L'ARTILLERIE NAVALE, DES SAPEURS-POMPIERS DE PARIS, DE LA PRÉFECTURE DE POLICE DE PARIS & DU MINISTÈRE DES COLONIES

DEMANDEZ LES CATALOGUES AUX
Établissements RENÉ GILLET, 128, Route d'Orléans, 128 MONTROUGE (Seine)

Publicité G. Sweerts



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

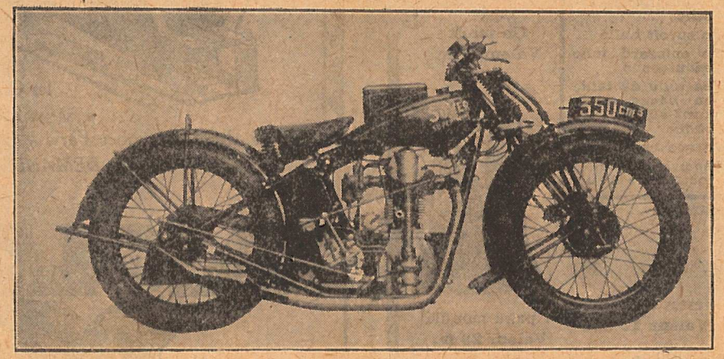
2 Modèles 175 et 250 cm3 à 2 temps, moteur sport à deux échappements, chaîne-chaîne, boîte 2 vitesses, marche-pieds sport, Réservoir d'huile supplémentaire.

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

SOYER & Cie

LIVRENT
IMMÉDIATEMENT
LEUR
NOUVEAU MODÈLE

SUPERSPORT
350 cmc.
Arbre à Cames en Tête



AU PRIX DE
6.300 Francs

ainsi que leurs modèles
175 cmc. 2 Temps
250 cmc. 4 Temps - JAP
350 cmc. 4 Temps - JAP

◆

Les MOTEURS SOYER 350 cmc. SONT CONSTRUITS ENTIÈREMEMT AUX USINES SOYER ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
116, RUE DE PARIS A COLOMBES

DEMANDEZ CATALOGUE
63, Route de la Révolte, 63
LEVALLOIS (Seine)

une bonne affaire !.. UN EQUIPEMENT COMPLET VALEUR 200f POUR... 129f !

Un serre-tête
Valeur 30 fr,

Un «Équipement» de Moto comprend :

- Une paire de lunettes
- Un manteau huilé
- Une paire mouffle cuir
- Un entonnoir essence
- Un suroît huilé
- Un cuissard toile caoutchouc
- Une toile de tente ou bâche moto 1 m² 60 et au choix
- Un sac anglais ou
- Une paire sacoches moto fibre et cuir

Un suroît
Valeur 6 fr.

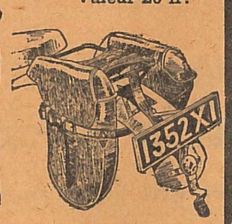
Un manteau
Valeur 30 fr.

Lunettes américaines
Valeur 10 fr.

1 paire mouffle
Valeur 20 fr.

Un sac anglais sans poches
Valeur 35 fr.

Un cuissard
Valeur 39 fr.



Une paire sacoches
Valeur 35 fr.

Une bâche moto
Valeur 35 fr.

Un entonnoir
Valeur 5 fr.

AU PALAIS DES SOLDES

41, Av. des Ternes et 28, Rue des Acacias, PARIS-17
Galvani 77-64 - Wagram 12-20
Cte Ch. Postal : 1183-48

LE SIÈGE **AMO** DÉPOSÉ

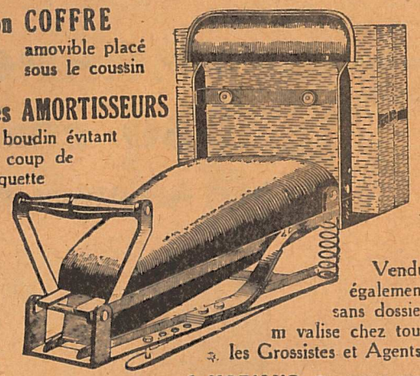
pour **MOTO**
Permet les **Grandes Randonnées**
grâce à

Sa SUSPENSION RÉGLABLE
par simple déplacement des ressorts à lames

Son PORTE-BAGAGES avec VALISE
de 43x32x18 amovible et extensible

Son COFFRE
amovible placé sous le coussin

Ses AMORTISSEURS
à boudin évitant le coup de raquette



Vendu également sans dossier m valise chez tous les Grossistes et Agents

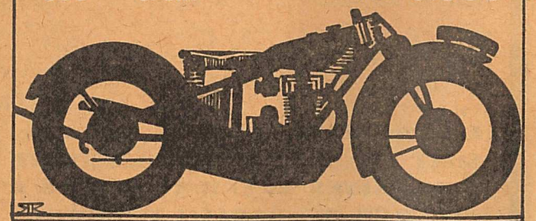
A. MODIANO, Constructeur
23, Rue Descombes, Paris - Carnot 71-53

AGENTS DEMANDÉS

AIGLON

LA MEILLEURE MARQUE — AUX MEILLEURES CONDITIONS

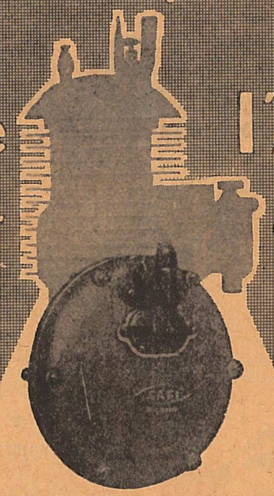
175cm³	MONOVITESSE		FRS 1.850
175cm³	TOURISTE		FRS 2.350
175cm³	LUXE	BLOC MOTEUR	FRS 3.550
350cm³	TOURISTE	BLOC MOTEUR	FRS 5.950
350cm³	SPORT	BLOC MOTEUR	FRS 6.300



catalogue M sur demande
a AIGLON — COURBEVOIE, Seine

VOTRE MOTO
n'est pas parfaite si elle ne comporte pas :

l'Éclairage électrique *d'un projecteur*



l'Allumage sûr et régulier *de votre moteur*

Pour l'obtenir employez le

VOLANT MAGNÉTIQUE SAFI

Breveté S.G.D.G. — *France et Étranger*

LE NOUVEAU TYPE F

confirme de nouveau ses qualités dans **PARIS-NICE**

BELLI, MONT et VALLET sur FAVOR

se classent **PREMIERS EX-ÆQUOS**, sans pénalisation et gagnent

3 MÉDAILLES d'OR et LA COUPE DE LA RIVIÉRA

AGENTS ! *Exigez le* **VOLANT MAGNÉTIQUE** SAFI *de votre constructeur.*
Demandez la Notice B à

SAFI

14, rue de Bassano. PARIS

J. GUIHOT

Pâques !...

C'est le moment où vous allez décider l'achat d'une nouvelle machine, et après avoir consulté tous les catalogues, c'est sur une motocyclette

DOLLAR

que vous fixerez votre choix, parce que dans la liste des modèles que nous vous présentons vous trouverez toute la gamme des machines qui obtinrent le plus gros succès au dernier Salon.

175 cmc. 2 temps — 175 cmc. 4 temps, à culbuteur
250 cmc. 4 temps, à culbuteur
350 cmc. bloc moteur, arbre à cames en tête
500 cmc. bloc moteur, arbre à cames en tête

Demandez aujourd'hui même notre nouveau système de vente à crédit pour tous ces modèles, sans assurance obligatoire.

19 (P.), Quai de la Marne
JOINVILLE-LE-PONT (Seine)

Ateliers de Réparations et Pièces détachées :
LIAUDOIS, 9, Avenue Félix-Faure - PARIS

Publicité G. Sweerts

Après avoir triomphé dans le

BOL D'OR 1927

Bosch

triomphe à nouveau dans les **6 JOURS D'HIVER** *et dans* **PARIS-NICE.**

MOTORISTES : **Faites monter un de ces équipements sur votre Moto et vous connaitrez la perfection.**

FERNAND PÉAN (A. & M.)

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF : FRANCE ET COLONIES

97, Boulevard Exelmans, 97 - PARIS (16e) — Tél. : AUTEUIL 35-15

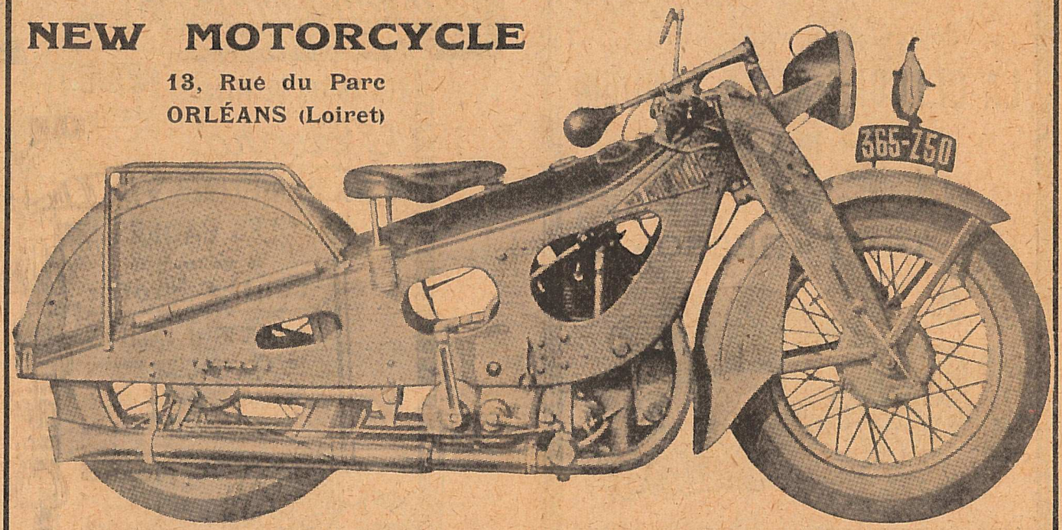
Agences à Lille, Bordeaux, Lyon, Marseille, Clermont, Toulouse.

-:- *Méfiez-vous des Contrefacteurs et des Imposteurs.* -:-

Si DIFFÉRENTE des AUTRES !...

NEW MOTORCYCLE

13, Rue du Parc
ORLÉANS (Loiret)



AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

PARIS-MOTOS 79, Av. des Ternes PARIS

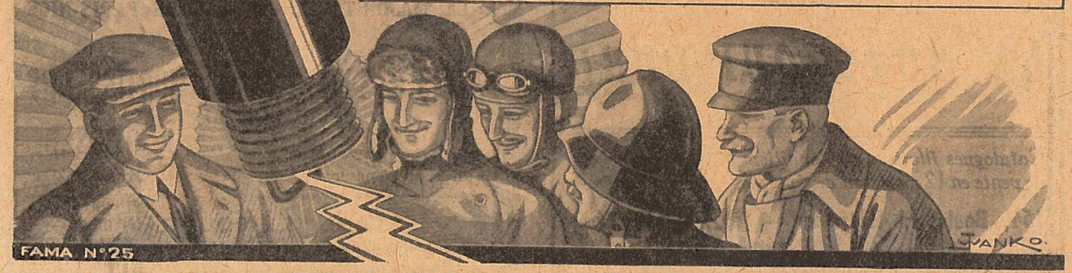
AGENTS DEMANDÉS POUR TOUTE LA FRANCE

Gilardoni

LA PREMIÈRE BOUGIE FRANÇAISE

Une bougie doit être insensible aux vibrations et supporter, sans se briser, les différences brusques de température auxquelles elle est soumise. Toutes ces qualités sont réunies chez la bougie GILARDONI. La perfection de cette fabrication a fait adopter la bougie GILARDONI par nos principaux constructeurs d'automobiles et de motocyclettes. Elle assure le service des Compagnies Aériennes Françaises.
GILARDONI figure au palmarès de toutes les grandes épreuves : Bol d'Or, Grand Prix de l'U. M. F., Meeting de Boulogne, Circuit des Routes Pavées, Côte de Gaillon, etc...

Chez tous les Agents de l'Automobile
BOUGIE GILARDONI, CHOISY-LE-ROI (Seine)



Ne soyez pas égoïstes !

adoptez pour votre passager

LA CÉLÈBRE SELLE TANDEM

TERRY

TOUT en RESSORTS

DEMANDEZ LA NOTICE AUX

Établissements DELLHEIM 39, Av. du Roule — NEUILLY —

175 cc. — 2 CV.

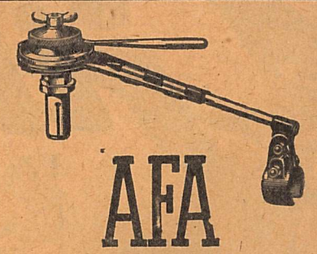
SAN SOU PAP

175 cc. — 2 CV.

LA MOTO QUI DURE

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

154, Boulevard Hausmann - PARIS (8e)



AFA

VOUS ASSURERA

BONNE SUSPENSION

ET

DIRECTION IMPECCABLE

COMME

A LA MAJORITÉ DE NOS AS DE PARIS-NICE

AVEC LES

FREINS de DIRECTION et AMORTISSEURS

EXCELSIOR ALFA

Débrayage Instantané La pièce, prêt à poser: **85 fr.**

Auto-Progressif La paire et ferrures: **170 fr.**

ÉTABL. L. POUTRAIT

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

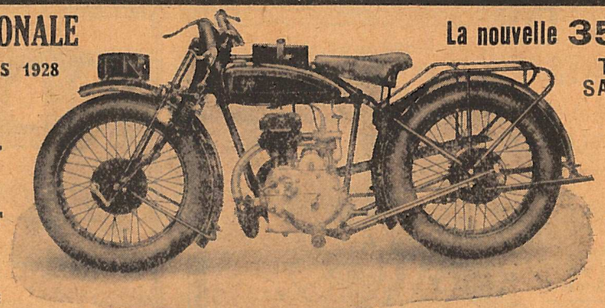
FABRIQUE NATIONALE

NOUVEAUX MODÈLES 1928

350 cc. et 500 cc.

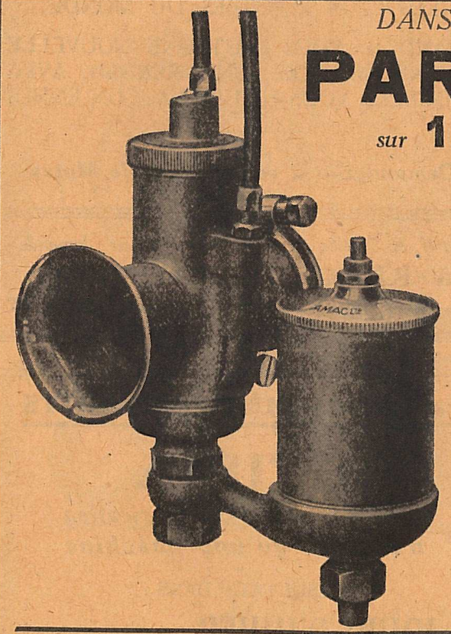
LES MACHINES QUI DÉTIENNENT

22 Records du Monde



La nouvelle **350 cc.** TYPE SAHARA

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



DANS

PARIS-NICE 1928

sur **116** *concurrents classés,* **73** *machines étai nt équipées d'un*

AMAC

Le Carburateur des Records...

les **43** *autres machines se répartissant — 4 autres Marques de Carburateurs —*

EXIGEZ le nom **"AMAC"**

sur le couvercle de cuve de votre carburateur.

Agents Généraux pour la France : **Éts Robert MUNRO, 198, Bd Péreire, PARIS (Wagram 10-14)**

NEW-MAP

MAISON FONDÉE EN 1898

MOTOS ET SIDE-CARS

Types : 175-250-350-500

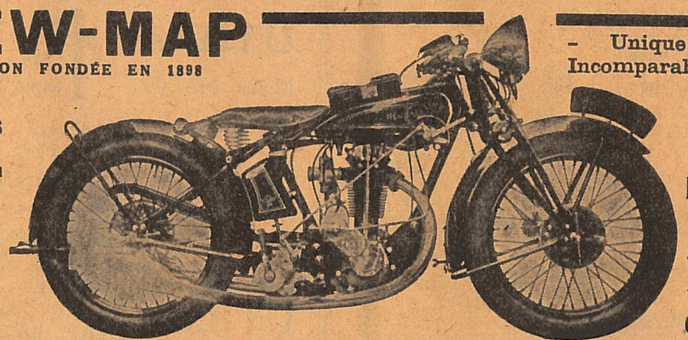
Tourisme, Sport et Spécial

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS :

— 122 —

Avenue Lacassagne

LYON



- Unique en qualité -
Incomparable en élégance

30 Victoires en 1926 et 1927

PARIS - NICE 1927

1re Catégorie ; 250 cmc. ÉDAILLE D'OR

COUPE DU M. C. de NICE

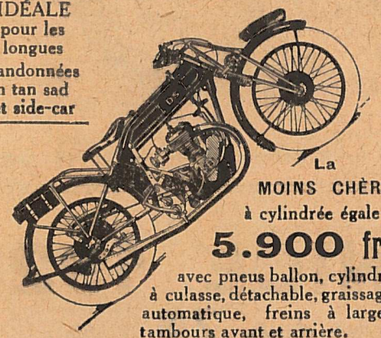
Les Types 1928 comportent freins AV et AR de 200 % ; Roues à broches interchangeables et roulements annulaires ; Frein de direct. ; Amortis. de fourc. ; Raccords en acier forgé, etc.

Moto DS

500 cc

Victorieuse dans :
LE BOL D'OR
LES COUPES DE L'ARMISTICE
LES SIX JOURS D'HIVER
PARIS-LES-PYRÉNÉES-PARIS, etc., etc...

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, détachable, graissage automatique, freins à larges tambours avant et arrière.

Établissements MALTERRE FRÈRES

(Ingénieur A.M.)

13, Rue Biscornet — PARIS (12e)

Usines à Montreuil-sous-Bois

Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN

MOTOCYCLISTES !...

LA CHAINE **RENOLD** EST LA MEILLEURE

SA RENOMMÉE EST UNIVERSELLE

- ELLE ÉQUIPE LES MARQUES -
LES PLUS RÉPUTÉES DU MONDE

QUAND IL VOUS FAUT UNE NOUVELLE CHAINE, 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

Syndicat de Vulgarisation Motocycliste

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

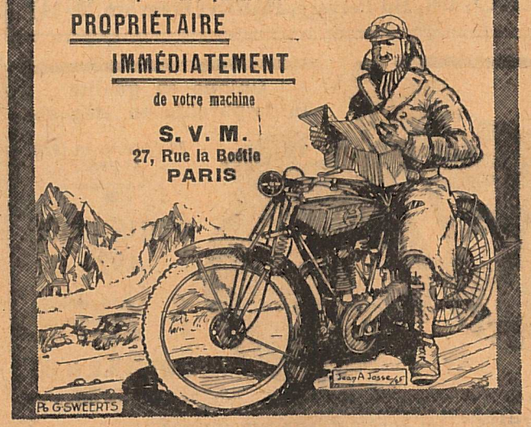
Conditions imbattables

Contrat Simple et clair qui vous rend

PROPRIÉTAIRE IMMÉDIATEMENT

de votre machine

S. V. M.
27, Rue la Boétie
PARIS



Pas de BONIMENTS, des FAITS

UTILIA

confiant dans sa fabrication n'engage qu'une machine

RÉSULTATS DANS :

6 JOURS D'HIVER sur 79 Partants

PARIS-NICE sur 147 Partants

UTILIA Moteur MADOZ — 1er ex-æquo — ***HUBERT*** Catégorie 250 cmc.

remporte
1 Médaille d'Or et la Coupe de la RIVIERA

Moteur Madoz - Pneus Hutchinson - Huile Kervoline - Selle Sera

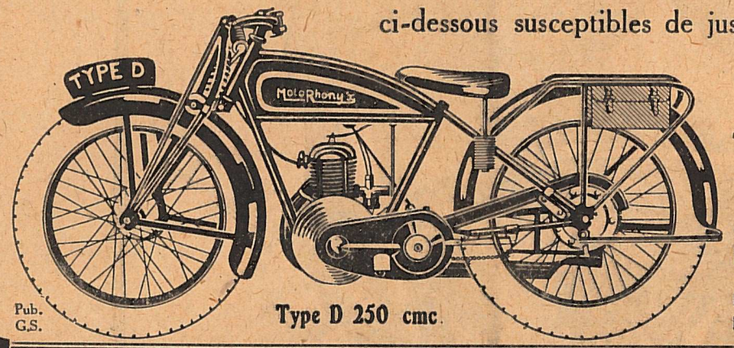
Catalogue franco sur demande

UTILIA 10, Rue Achille-Martinet PARIS (18e) - Marcadet 22-49

ACHETEZ une MOTO 2 TEMPS... surtout si c'est une...

Moto Rhony'X

qui, au COMPTANT et à CRÉDIT, met à votre disposition les types ci-dessous susceptibles de justifier votre choix.



Type D 250 cmc.

185 cmc. - Type A *monovitesse*
185 cmc. - Type B *chaine-courroie - 2 vitesses*
185 cmc. - Type C *chaine-chaine - 2 et 3 vitesses*
250 cmc. - Type D *chaine-chaine - 3 vit. 4 temps*
350 cmc. - Type E *moteur JAP*

MOTO RHONY'X
28, Route Nationale
LYON-BRON (RHONE)
Dépôt à Paris : 12, r. Jean-Nicot

Pub. G.S.

CLINOTO

Pour laver soi-même...

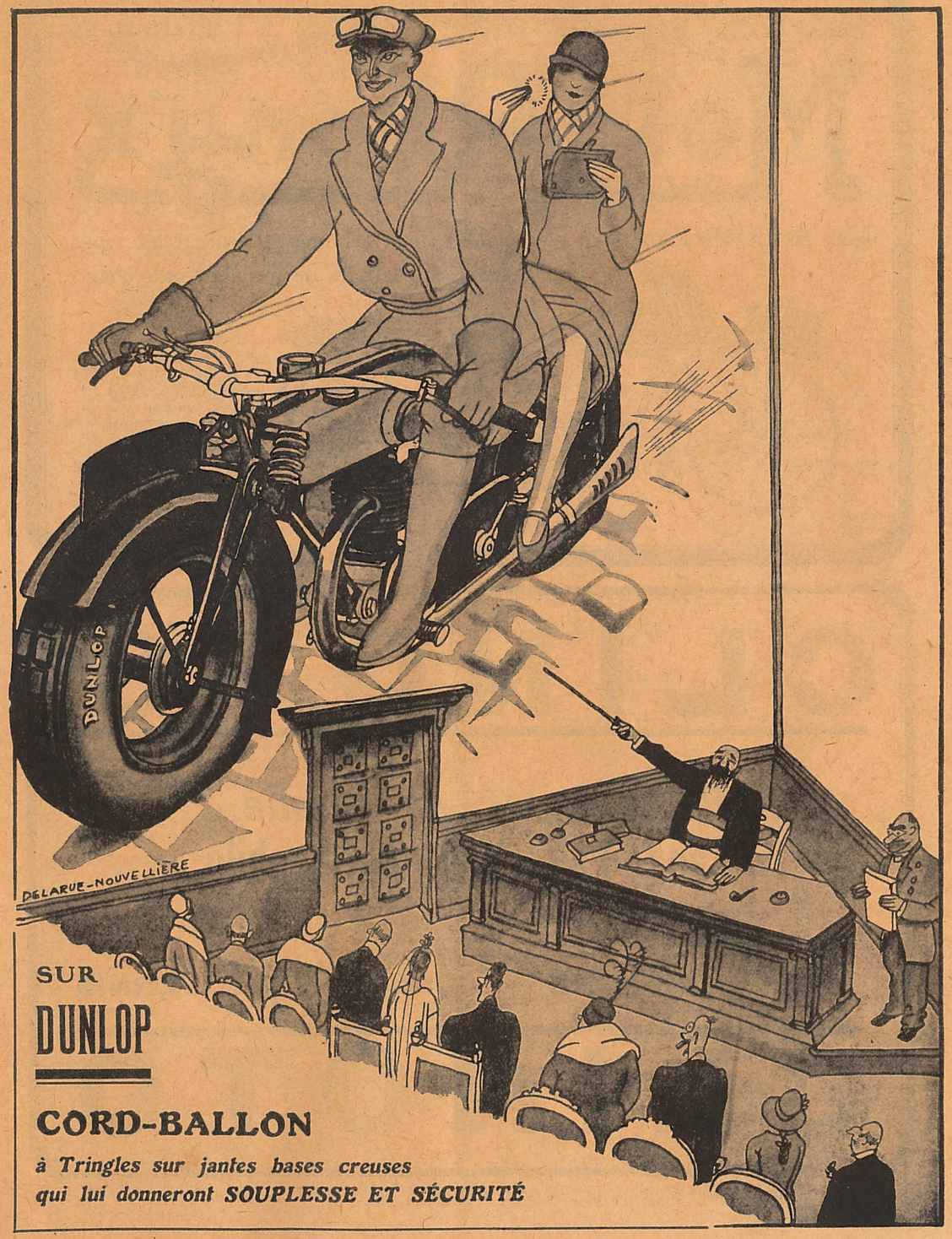
Sans Eau, son Automobile

SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

CLINOTO

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

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

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

TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81 / CENTRAL 08-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 Nos	SIX MOIS 26 Nos
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.

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

SOMMAIRE

N° 265
Samedi 7 Avril 1928

Par-ci, par-là..... 315
Banquet de *Moto Revue* (Photographies) 316
Les vitesses en 1927 et 1928, *par Fred Lipman*..... 317
Visites aux Usines : Les boîtes de vitesses Staub. 321
Mon petit doigt..... 324
Le Décalaminage..... 329
Le Rallye de Tours..... 331
Le Grand Concours..... 332
La Page des Clubs est double 333
Les Imperfections des premiers deux temps..... 335
Le Sport hebdomadaire... 339
La Course de côte d'Argenteuil 340
Nos consultations techniques..... 341
Le Courrier de la Semaine . 342

La crise

On sait que la démission de M. de Vogué, président de l'A. C. F. et de la Fédération nationale des Clubs Automobiles régionaux, est certaine, ainsi d'ailleurs que celle de M. de Knyff. L'influence de ce dernier, malgré l'œuvre utile qu'il a accomplie au début, n'a pas été assez heureuse pour que son départ donne lieu à beaucoup de regrets. M. de Vogué est, au contraire, une personnalité très sympathique, mais dont l'action a été entravée par mille et une intrigues. Le gros reproche qu'on peut adresser à l'A. C. F. c'est de n'avoir pas su se dégager des influences étrangères et de s'être laissé mener par le bout du nez. La courtoisie est une belle chose, mais ne doit pas dégénérer en faiblesse. L'insuccès des organisations sportives de l'A. C. F. vient bien pour une part de l'inertie des constructeurs, mais aussi de formules désuètes, auxquelles les Anglais se cramponnent avec cet Amour de la tradition qui les caractérise. Il y a là, néanmoins, une situation angoissante, car si le club central erre à la dérive, c'est l'anarchie ; et le sport, s'il veut rester propre et loyal, nécessite une forte discipline. Ou bien l'A. C. F., qui comporte dans son sein des hommes énergiques et compétents, se ressaisira, et enverra certains de ses membres faire la trempette et jouer aux cartes, mais fera du développement de l'automobile son but essentiel, ou bien il y aura un autre club pour se substituer à lui. Mais comment pourrait-il imposer son autorité, car les Automobiles Clubs affiliés représentent un nombre énorme d'automobilistes ; ils ne voudront pas reconnaître l'autorité de l'un des leurs et l'étranger sera trop satisfait de cette anarchie pour reconnaître ce club comme représentant l'automobilisme français. Nous pouvons dire aussi que, quels que soient les reproches qu'on peut faire à l'A. C. F., il est parfaitement impossible de rien lui reprocher qui soit déloyal et malhonnête. Il a des traditions d'honneur et sa disparition serait à ce titre très regrettable. Ce qu'il faut souhaiter, c'est que la crise qu'il traverse soit une leçon salutaire et qu'il ouvre les yeux.

Il a une situation financière brillante, il y a bien dans ses trois mille membres des activités qui peuvent s'exercer autrement qu'au poker. C'est affaire d'énergie. Il faut qu'il soit, non plus un cercle aristocratique, mais un club de sportsmen, un animateur. Tout cela, nous le répétons, il peut, il doit l'être, c'est son devoir et c'est un peu son droit. Il ne doit pas se décourager parce que des réformes de la dernière heure n'ont pu donner tous les résultats voulus. Il faut persévérer. Un esprit plus large, moins de paperasserie, plus d'activité véritable, moins de caporalisme et plus de discipline : n'y a-t-il pas là un beau programme à réaliser ?

La hantise de la grand'route

On peut, à part quelques grands itinéraires, admettre en principe que les routes nationales sont dans un état de complète décrépitude, alors que les routes secondaires, sans être bien extraordinaires, offrent un sol moins raviné. Elles sont pourtant à peu près désertes (ce qui explique leur bon état relatif), alors que les routes nationales sont sillonnées de nombreuses voitures. Pourtant, il arrive souvent que l'itinéraire empruntant des routes secondaires n'est pas plus long. Il se peut que la route soit sinueuse et empêche les grandes vitesses et les fortes moyennes, mais la route nationale est si mauvaise qu'on ne peut rouler qu'à toute petite allure. Et par surcroît, les chocs qui démolissent tout sont souvent causes de pannes. Pour le touriste, la route secondaire devrait avoir beaucoup plus d'attraits.

Que de sites charmants, que de monuments intéressants on laisse échapper si l'on s'en tient à la route nationale. Il est bien probable aussi que, dans les villages et les bourgs écartés de la grande route à circulation intense, on trouvera des hôtels plus tranquilles et plus économiques.

Mais rien n'y fait, on est comme attiré par la grand'route. Il y a pour cela des excuses.

La première, c'est qu'on craint, en s'écartant de la route nationale soigneusement jalonnée d'indications de direction et d'obstacles, de se perdre. La lecture de la carte est si simple que cette excuse n'a pas de valeur, il faut toujours étudier son itinéraire avant de partir. Mais combien reculent devant cet effort ? On a peut-être peur de ne pas trouver, en cas de panne, du secours et des garages ; mais depuis quand une machine moderne soigneusement entretenue laisse-t-elle en panne son conducteur ? Voyez les épreuves d'endurance singulièrement plus pénibles que tout ce que peut affronter un touriste. Les abandons et les pannes sont des plus rares. On

peut et on doit avoir une confiance absolue dans sa machine. Ce n'est donc encore là qu'un mauvais prétexte. N'y aurait-il pas aussi, chez quelques-uns d'entre nous, je ne sais quel amour-propre qui nous pousse à nous targuer de moyennes extravagantes ? La route nationale est en général plus courte, elle représente pour ainsi dire une mesure bien déterminée, qui sert à mesurer les exploits réels ou imaginaires. Que de hableurs on rencontre, des gens qui font des moyennes de 100 ou de 120 et encore sans pousser. La grande route leur semble le seul lieu digne de leurs exploits. Avec quel œil dédaigneux ils vous regardent quand vous annoncez que vous avez fait du 45 ou du 50 de moyenne ! Le lendemain vous les laissez sur place alors que votre compteur indique du 75. Mais ce ne sont là que des enfantillages. On prend donc la grand'route, en vertu du moindre effort, pour ne pas étudier un itinéraire, par crainte de se tromper ou de rester en panne loin de tout secours, souvent aussi par amour-propre pour pouvoir dire qu'on a accompli tel trajet en tant de temps.

Faut-il s'en plaindre après tout ? Les routes et les chemins secondaires perdraient de leur charme s'ils étaient trop fréquentés. Leur surface, qui n'est pas étudiée pour résister à un trafic intense se désagrégerait rapidement. Ne vaut-il pas mieux que quelques sages en profitent paisiblement ?

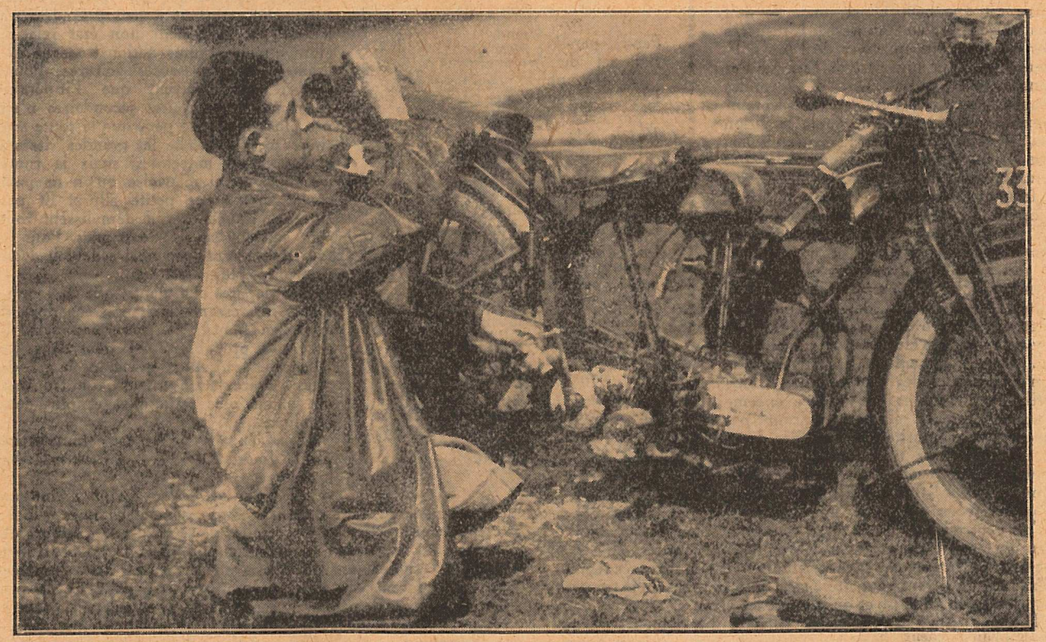
Ne truquez pas vos deux temps

Avec le printemps (il n'est plus loin malgré la neige) tous se préparent pour les futures randonnées et notre courrier s'enfle de demandes de renseignements sur le réglage des moteurs.

Alors qu'il n'y a pas un propriétaire d'automobile qui songerait à modifier son moteur, nombreux sont les motocyclistes désireux d'augmenter leur vitesse. Il y a particulièrement beaucoup de possesseurs de deux temps qui veulent truquer leurs moteurs, augmenter la compression, changer le piston de fonte pour un piston d'aluminium. Beaucoup sont certainement déçus quand nous leur conseillons de n'en rien faire et de se contenter de nettoyer et d'entretenir leur machine et de se bien garder d'en modifier les organes essentiels. Mais nous savons trop qu'en voulant améliorer leur moteur, ils ont les plus grandes chances de le massacrer. Un deux temps constitue un ensemble définitif immuable, et l'intervention du motocycliste ne peut porter que sur quelques points. On peut fignoler l'usinage, mais c'est l'extrême limite.

Veut-on monter un piston en aluminium à la place d'un piston en fonte : il y a quatre vingt-dix-neuf chances pour cent que vous aurez des ennuis de segments, des grippages, etc. Dans un deux temps, on ne doit pas dessiner d'une manière indépendante un cylindre et un piston, mais les deux doivent être étudiés l'un pour l'autre. Malgré sa simplicité apparente il est beaucoup plus délicat de produire un deux temps qu'un quatre temps. Le deux temps à trois lumières et à carter-pompe a des défauts inhérents à sa conception et qui ne peuvent être atténués qu'au prix d'une grande expérience et d'une extrême habileté. A la moindre erreur, voilà tout le cortège des irrégularités de fonctionnement qui réapparaissent : marche à quatre temps, préallumage, échauffement, ferraillement, etc. Si le constructeur, à force de recherches, a réussi à nous en délivrer en grande partie, allons-nous, pour un illusoire gain de vitesse, tout sacrifier ? Qu'on s'applique à avoir des joints étanches, une bielle bien d'aplomb, des segments bien rodés, cela est parfaitement justifié. Mais réduire à l'épaisseur d'une feuille de papier la paroi du piston, perforer une bille, augmenter la compression, etc., tout cela c'est s'exposer à de gros ennuis.

Quand votre piston se sera fêlé, que votre bielle aura cassé après avoir détruit le moteur, vous regretterez bien de n'avoir pas laissé les choses dans l'état primitif. Toute modification sérieuse nécessite un outillage très complet et l'habileté professionnelle nécessaire pour en tirer parti. Que de déboires représente la mise au point d'un moteur ! En admettant que vous veuillez quand même tenter l'aventure, ne faites rien d'irréparable. Si vous voulez essayer un nouveau piston, conservez précieusement l'ancien. Surtout, ne faites rien qui modifie la hauteur des lumières. Tirez donc le meilleur parti de votre moteur tel qu'il est et, si la vitesse atteinte ne vous suffit pas, il sera souvent plus économique de changer de moteur ou de machine.



A se fier au geste, on croirait notre motocycliste en panne par suite de non fonctionnement de sa bouteille d'acétylène : non pas, mais simplement il souffle dans son gicleur bouché : bien petit inconvénient de route.

Par-ci.... Par là.....

Non c'est mal interprété

Nous lisons dans notre confrère *Excelsior*, sous le titre : Les feux rouges, du 6 mars :

Il avait été question, on le sait, d'imposer aux bicyclettes et motocyclettes un feu rouge placé à l'arrière, dès la chute du jour.

La préfecture de police a imposé cette mesure aux motocyclettes, mais elle l'a écartée pour les bicyclettes, craignant que certains cyclistes ne remplacent le feu rouge par un lampion qui se trouverait visible également de l'avant, ce qui pourrait être la cause d'accidents. Pour les bicyclettes, la pastille rouge, donc, suffit.

L'auteur de cet article est imprécis et certainement pas bien renseigné. Les motocyclettes solo et les bicyclettes sont astreintes au point de vue éclairage arrière, au même réglementent, c'est-à-dire à l'allumage à la chute du jour du feu rouge qui doit être constitué simplement d'une pastille à reflet prismatique susceptible de réfléchir les lumières projetées par un véhicule venant à l'arrière de la moto ou du vélo.

Le feu rouge ou le réflecteur c'est tout un. Quant à croire que la lumière avec foyer électrique ou acétylène est obligatoire pour les motos, c'est une erreur ; seul le feu rouge réflecteur prismatique 60 %, type Mécano, ou le système type Cataphote, sont obligatoires. N'oublions pas que, par contre, les sidecars sont assimilés à l'automobile et non aux motocyclettes.

Lerefait veut bouger

Notre Sixday's man bien connu, Lerefait, que nous voyons d'ailleur dans toutes les épreuves d'endurance sur sa Gnome Supersport, a décidé de remuer son département.

Il admit nos critiques lors des derniers Six Jours d'Hiver, lorsque nous prétendions que sa région avait besoin d'un coup de fouet. Il a l'intention de former un Club auquel *Moto Revue* accorde son patronage.

Nous profitons de l'occasion pour signaler que les motocyclistes passant dans la région de Bernay auront avantage à s'adresser à Normandie-Auto que dirige avec sa compétence accoutumière, l'invincible Lerefait.

Pas de prestations pour nous

Nous recevons souvent des demandes de nos lecteurs, possesseurs de motocyclettes et sidecars, sur la question des taxes de prestation qui leur sont réclamées par les communes voisines.

A ce sujet, la réponse du Président du Conseil du Ministère des Finances à M. Albert Fournier, qui lui avait posé une question écrite, est la suivante :

« Les motocyclettes et les sidecars, qui ne peuvent être considérés comme les voitures, ne sont pas imposables à la taxe des prestations. Par contre, les cyclecars, qui comportent une carrosserie analogue à celle des voiturettes ordinaires, sont passibles de la taxe ».

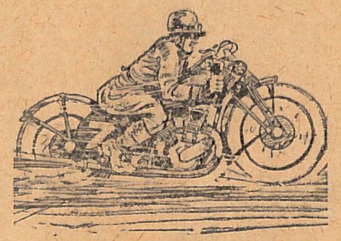
Un spécialiste de la Cité Universitaire

Proche de la Cité Universitaire, dont la plupart des hôtes sont ses clients, M. Robillard, dont le magasin et le garage sont situés 32, boulevard Jourdan, fera également les meilleures conditions aux membres du Moto Club Scolaire et naturellement à toute la clientèle de son quartier qui lui fera confiance.

Agent des principales marques, motocycliste endurci lui-même, M. Robillard sera d'un précieux appui pour tous ceux qui s'adresseront à lui soit pour l'achat de machines ou accessoires, soit pour garage, soit pour réparations.

Un gros bruit

Nous recevons l'avis d'une réunion, qui se passe, au moment où nous mettons sous presse, au café de la Métropole, à Paris. Il s'agit d'une réunion générale de tous les



Clubs, non affiliés à l'U. M. F. (Club amateur), en vue de la formation d'une fédération des Clubs de France ; de l'élection d'un bureau provisoire et de toutes les initiatives qui permettront d'établir une saison en 1928 très chargée.

Le Moto Club de la Seine, ainsi que le Moto Club de Saint-Denis, qui groupent déjà à eux deux plus de 30 sections, ont pris la direction de ce mouvement.

Je viens d'acheter une machine neuve

« Et, ma foi, nous écrit-on souvent, me voilà bien embarrassé car il y a mille détails que j'ignore. Et j'ai crainte que je ne fasse à mes dépens la mise au point de ma machine ! » Voilà pourquoi, dans le numéro prochain, M. Mellier traitera pour vous, avec sa coutumière maîtrise, de la mise en route et de la mise au point d'une machine neuve. Retenez ce numéro.

Rappelons que...

Parmi les selles actuellement sur le marché, nous rappelons que celle qui a fait le sujet de plusieurs entrefilets et échos ces temps derniers dans *Moto Revue*, était la selle E. N. à qui nous avons par mégarde donné un autre nom pouvant prêter à confusion.

L'amour de la mécanique

Le motocycliste aime bien travailler par lui-même et assurer l'entretien, le graissage et les divers réglages de sa machine ; on ne saurait trop le louer des soins dont il entoure sa moto ; cela lui permet de mieux la connaître, de mieux la comprendre et de mieux en jouir.

Malheureusement il ne lui est pas toujours facile, s'il n'a pas de garage personnel, de faire en toute tranquilité cet entretien ; dans les grands garages, il n'a pas toujours la permission de le faire et l'aurait-il, ce n'est pas sans une sorte de gêne qu'il opère, avec une hâte fébrile comme s'il était en faute et comme s'il causait un préjudice à ceux qui lui donnent l'hospitalité. S'il a besoin d'un outil ne figurant pas dans sa trousse, il est perdu et n'ose le demander ni à un ouvrier, ni au chef du garage dont l'outillage, du reste, et les pièces ne sont que rarement appropriées à la moto.

ONOMATOGRAMMES

Bergougnan

à gauche

D. S. Malterre

à droite

Envoi de M. Guérin. Alfortville

C'est ce qu'a fort bien compris Robert, dont le nouveau garage, 21, rue de Tlemcen, a été spécialement aménagé pour donner satisfaction aux motocyclistes : tout un étage leur a été réservé où ils seront chez eux et pourront, non seulement garer leur machine, mais, bien mieux, y travailler tout à leur aise avec la certitude d'y trouver, mis à leur disposition, un outillage approprié ainsi que les rechanges courantes dont ils pourraient avoir besoin, et même les conseils en cas d'embarras.

Voilà encore une victoire de la L. N. M., car Robert y a adhéré d'office et fera l'impossible pour satisfaire tous les motocyclistes dont il connaît et sait respecter le goût pour le travail personnel.

Un maire motocycliste

Le 29 mars, Le Drancy vit défiler le film de la motorisation. La population ouvrière du Drancy se groupait autour de M. Déchanel, son maire actif, pour applaudir la bande déjà célèbre, ainsi qu'un nouveau film anglais sur la motocyclette vraiment intéressant que M. Peyrus, de la maison René Gillet, réussit à avoir de l'obligeance de la maison Pathé. Mais, en dehors du succès spectaculaire, il y a à noter l'allocution vraiment d'à-propos du maire qui, en quelques mots, sut faire observer à ses administrés, peu suspects d'affection pour l'armée, qu'une telle séance devait être dominée par l'idée grandiose de l'adaptation de la moto dans la vie sociale du travailleur qui y a droit tant pour son travail que pour son plaisir ; il parut à M. Déchanel peut-être regrettable que les administrations civiles n'aient pas, les premières, compris leur rôle et aient délaissé l'intérêt du travailleur et que ce fussent précisément les progrès des voisins qui aient contraint l'armée à prendre vigoureusement en main une cause que le civil eût dû accaparer depuis longtemps. Et l'on entendit la promesse faite par M. Déchanel de nous doter d'un groupement de défense motocycliste au Parlement. Eh ! eh ! ça va !

N'employez pas le téléphone. Vous risquez de passer votre temps. « Pas libre ».

Parmi les pompes

Les pompes, heureuses comme les gens heureux, n'ont pas d'histoire, et voilà pourquoi les pompes « Pilgrim » n'ont jamais fait l'objet d'une étude de *Moto Revue*.

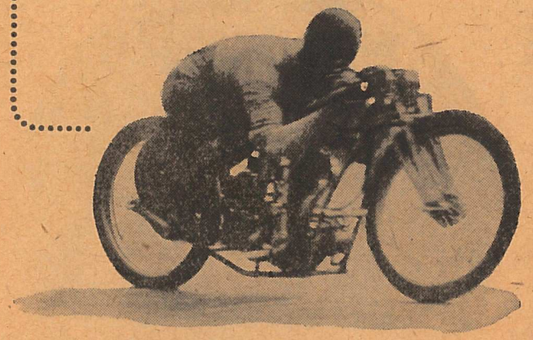
Cette pompe s'est imposée sur toutes les machines dès l'année 1926 et le nombre de constructeurs qui l'ont adoptée est considérable.

Le principe de cette pompe qui peut s'adapter d'ailleurs à n'importe quelle machine actuelle, soit qu'elle soit munie d'une pompe qui ne donne pas satisfaction, soit qu'il s'agisse de modifier le graissage, mélange Pétrol-Oil pour graissage séparé, est très simple : aucun ennui de tubulure. Le Pilgrim est à vrai dire composé d'une double pompe entre laquelle est interposé un viseur ; mieux, cette pompe est munie d'un avantage assez heureux sur toutes les autres pompes à huile : c'est de pouvoir se régler en cours de marche et sans le secours d'aucun outil, ce qui supprime la pompe supplémentaire à main que beaucoup de grosses machines ont conservé dans le but d'augmenter le graissage normal aux grandes vitesses et dans les gros pourcentages.

Nous sommes partisans de voir adopter par beaucoup de nos petits motocyclistes ce graissage automatique peu coûteux et qui les débarrassera des ennuis « huileux » des systèmes à mélange.

Quelques photographies du banquet de MOTO-REVUE, présidé par M. le Général Maurin, Inspecteur général de la Motorisation, et qui a remporté un beau succès.

Quelles sont les vitesses susceptibles d'être atteintes en 1928 ?



Marchant n'est pas seulement un bon coureur de vitesse, l'un des meilleurs, mais aussi l'un des plus remarquables metteurs au point actuels.

En considérant la courbe ci-contre, on se rend facilement compte des vitesses actuelles, en prenant la base du kilomètre lancé pour la vitesse maximum.

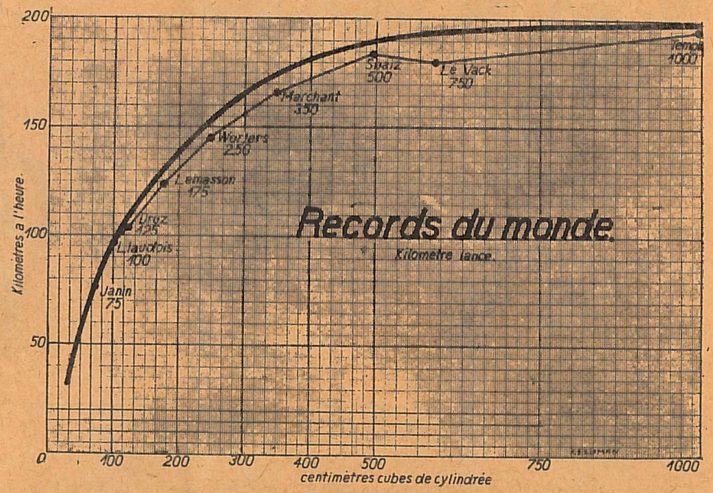
La vitesse est, en effet, en fonction de la cylindrée, puisque, pour des cylindrées différentes, on obtient toutes choses égales, d'ailleurs, des vitesses différentes.

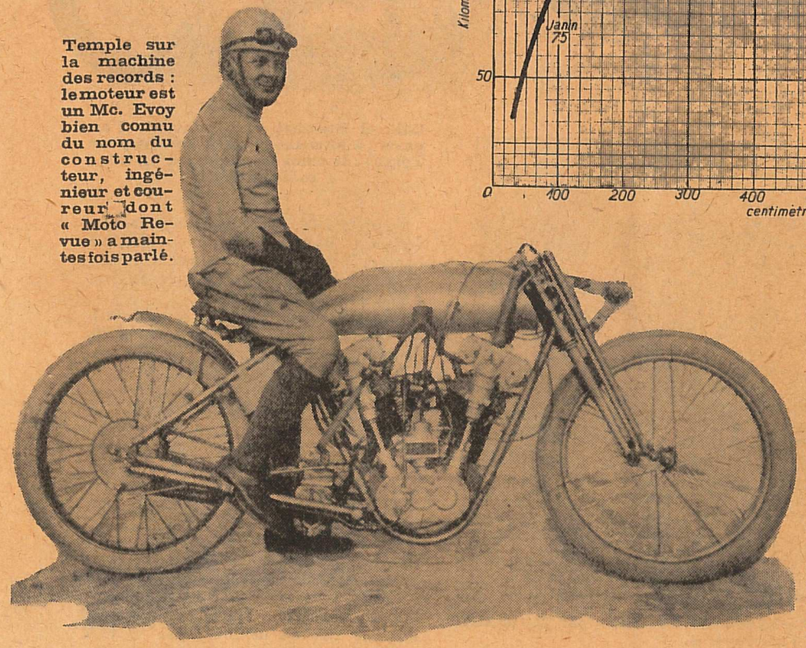
Essayons d'étudier cette fonction.

Il est une chose que nous savons déjà : la vitesse n'est pas directement proportionnelle à la cylindrée (très heureusement d'ailleurs) car si l'on peut faire, je suppose, 180 à l'heure avec 1.000 cm3, on pourra avec une 100 cm3 obtenir une vitesse moitié moindre que précédemment, c'est-à-dire que, pour une cylindrée dix fois plus faible on peut obtenir une vitesse qui n'est que la moitié plus petite (bravo pour les petites machines !)

Mais ceci n'est exact que pour deux cylindrées en examinant plusieurs autres intermédiaires, on verrait qu'elles influencent la vitesse d'après une nouvelle loi différente de la précédente. Conséquence : la fonction n'est pas une fonction linéaire.

Sur 2 axes coordonnés, portons, d'une part, les valeurs de la cylindrée de 0 à 1.000 cm3 et, d'autre part, les valeurs de la vitesse de 0 à 200 km à l'heure. Marquons tous les points correspondant aux records du monde dans les différentes catégories de cylindrées (kilom. lancé) et joignons par des droites ces différents points. Comme on obtient une fonction assez discontinue, traçons une courbe





Temple sur la machine des records : le moteur est un Mc. Evoy bien connu du nom du constructeur, ingénieur et coureur dont « Moto Revue » a maintes fois parlé.

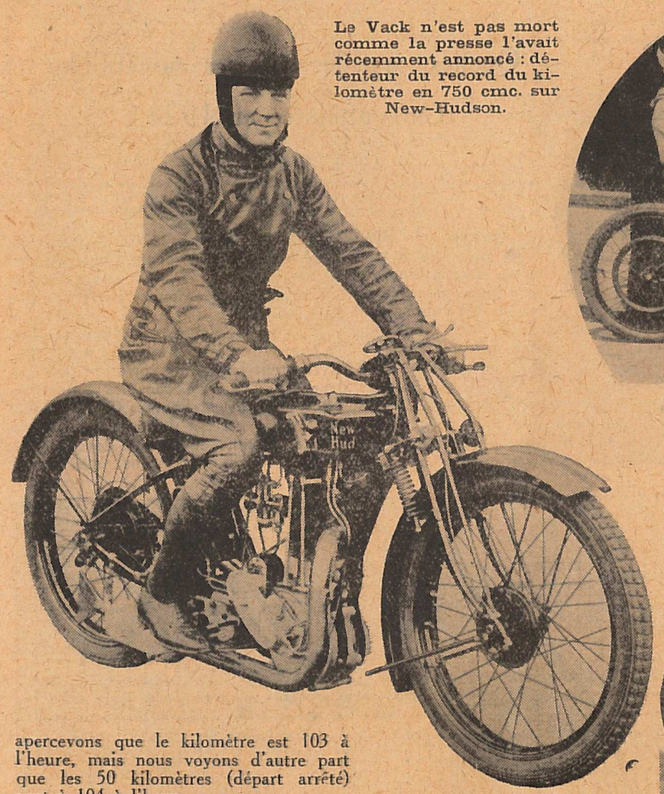
qui donne des vitesses au moins égales ou supérieures à la précédente.

Cette nouvelle courbe, qui affecte en gros la forme d'une parabole, nous montre quels sont les records qui sont excellents et ceux qui ne le sont pas vis-à-vis des premiers, car il ne faut pas oublier que tout est relatif.

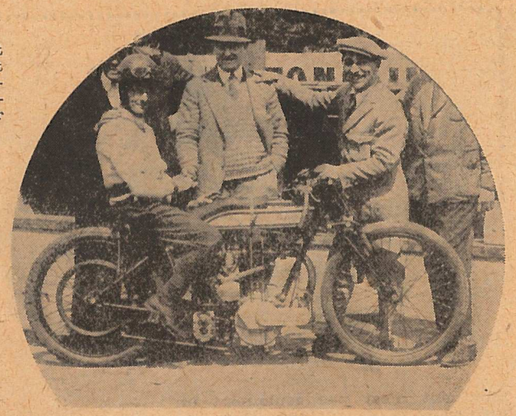
Donc, l'examen de cette courbe nous révèle que, si les temps de Janin et de Liaudois sont bons, pour les catégories 75 et 100 cm3, la ligne formée par les vitesses des catégories supérieures quitte nettement la courbe idéale représentant les vitesses susceptibles d'être atteintes dans ces catégories.

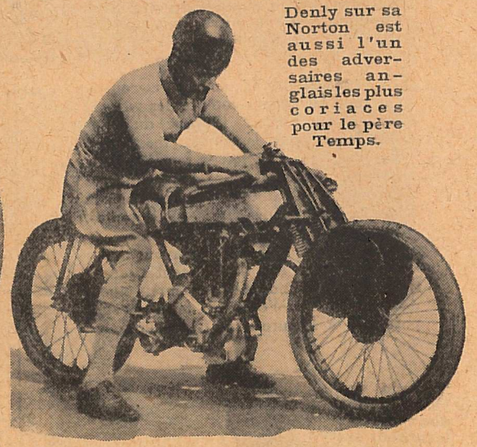
En effet, l'examen des records du monde nous prouve que cette courbe est l'expression de la vérité la plus exacte, et l'idéal que l'on pourrait obtenir avec chaque cylindrée.

Pour la catégorie 125 cm3, nous nous



Le Vack n'est pas mort comme la presse l'avait récemment annoncé : détenteur du record du kilomètre en 750 cmc. sur New-Hudson.



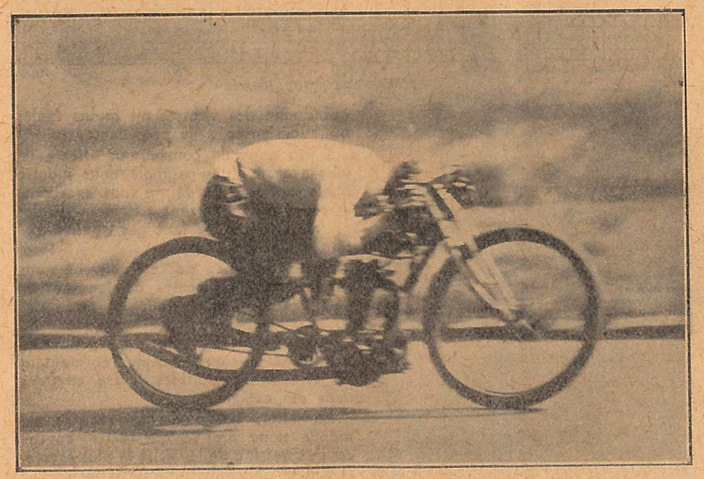


Denly sur sa Norton est aussi l'un des adversaires anglais les plus coriaces pour le père Temps.

apercevons que le kilomètre est 103 à l'heure, mais nous voyons d'autre part que les 50 kilomètres (départ arrêté) sont à 104 à l'heure.

Un simple calcul nous permettra de dire que, puisque l'on fait 50 kilomètres départ arrêté à 104 de moyenne, l'on peut facilement établir le record du kilomètre à près de 110 à l'heure.

Colonel Stewart vint souvent, l'an passé, à Montlhéry où il courut pour Terrot : le voici au départ d'un kilomètre arrêté.



Les 175 cmc. ont un représentant très coté en Alcyon pilotée par Lemasson à plus de 123 kilomètres.

Pour la catégorie 175, catégorie que détient la maison Alcyon avec 123,99 à l'heure, il nous semble normal que cette vitesse soit augmentée de près de 7 à 8 km. au moins.

N'oublions pas que, à titre indicatif, W. D. Marchant bouclait le tour de l'autodrome de Montlhéry à 131 sur une 175 Blackburne, il y a 3 ans.

Pour la catégorie supérieure 250, nous savons que le record du kilomètre est à 144 à l'heure, mais n'oublions pas que les 5 kilomètres lancés ont été effectués déjà à 145 et que les progrès de mon ami Worters nous permettent de dire que le 150 peut être réalisé dans cette catégorie.

Un exemple personnel me permet de dire que ces vitesses peuvent être améliorées, puisque j'ai déjà pu obtenir avec un 250 Terrot-Jap, près de 100 à l'heure sur le kilomètre arrêté et ce, avec une machine qui ne dépassait pas le 130.

Le record étant à 104 on peut l'amener à près de 110 avec une machine effectuant 150 à l'heure.

En 350, une des meilleures performances actuelles accomplies a été faite par le premier metteur au point du monde, W. D. Marchant, mais n'oublions pas que son record du kilomètre à 155 à l'heure n'est pas aussi bon que son record des 5 milles à 170,44.

La fin de l'année 1928 donnera nettement près de 180 à l'heure sur le kilomètre lancé, en 350.

Ne perdons pas de vue que Marchant a réalisé l'année dernière 3 moteurs, un 250, un 350 et un 500, qui ont fait merveille.

En même temps, je me permets de présager que le nouveau moteur de 250 de Marchant est capable de faire une vitesse de 160 à l'heure.

Pour la catégorie 500 cm3, l'excellente performance de la F. N. laisse présager que, cette année, à part Marchant et Le Vack, personne n'est capable d'approcher ces vitesses.

En effet, on a déjà réalisé 183 en 500 cm3, ce qui est extraordinaire.

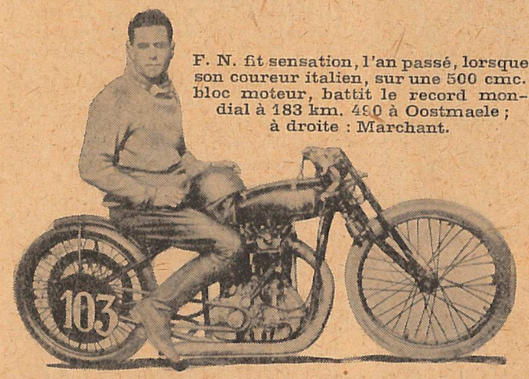
Le Vack me disait récemment qu'il pensait battre ce record cette année, mais seulement de quelques kilomètres, sinon de quelques mètres.

L'ingénieur qui réalisa cette merveille de puissance, surtout pour un bloc moteur, a passé au service des courses de Gillet ainsi que Sbaiz, et ces changements nous laissent présager quelques tentatives, sur le record en 500, de la part de cette marque.

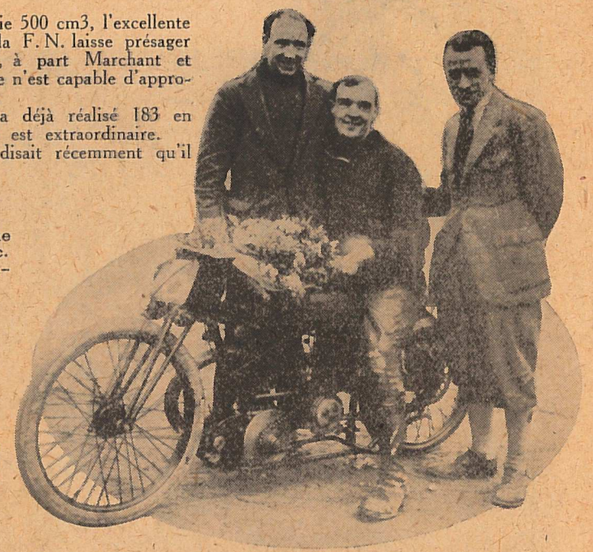
N'oublions pas que l'outsider de cette cohorte est Denly, sur Norton qui réalisa déjà 177 sur les 5 milles dans cette cylindrée.

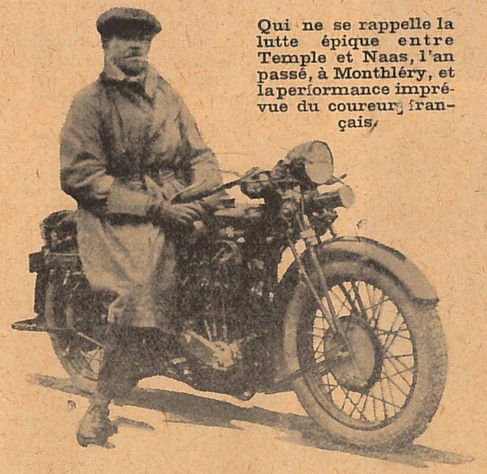
Il reste à savoir si, cette année, Denly, qui est un des as de l'équipe indépendante de la maison Norton, sous la direction de Spring, fera ses tentatives sur des machines de l'ancien modèle, munies de culbuteurs ou sur les nouveaux modèles à arbre à came en tête de la maison.

Il ne faut pas oublier de mentionner non plus la maison A.J.S. qui, cette année, va tenter un sérieux effort dans le domaine des records et de la vitesse pure. Ne vient-



F. N. fit sensation, l'an passé, lorsque son coureur italien, sur une 500 cmc. bloc moteur, battit le record mondial à 183 km. 490 à Oostmaele ; à droite : Marchant.

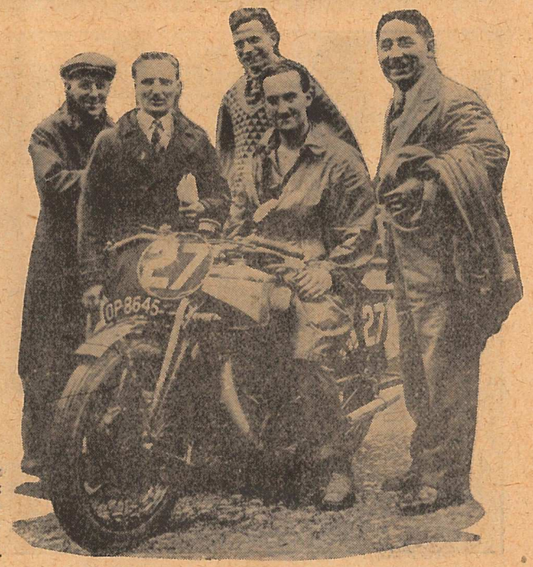




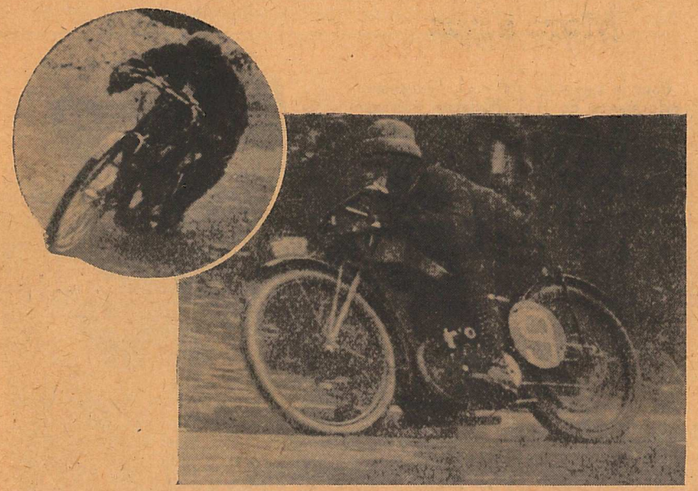
Qui ne se rappelle la lutte épique entre Temple et Naas, l'an passé, à Montlhéry, et la performance imprévue du coureur français.

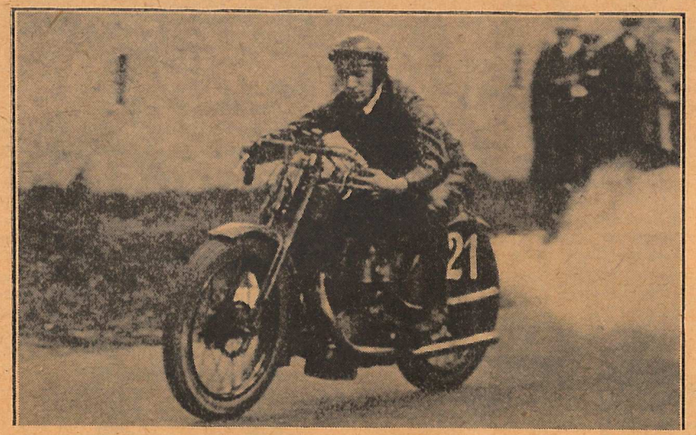
Il ne faut pas oublier que cet ingénieur est certainement le plus grand recordman du moteur mono-cylindrique à refroidissement par air.

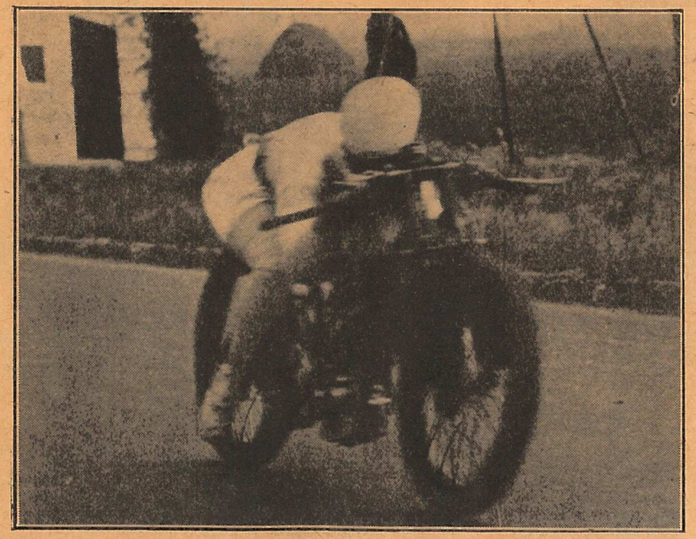
Ses moteurs sont entièrement réalisés par lui, depuis le carburateur jusqu'à la pompe à huile.



Un brelan d'as : de gauche à droite : Denly, Craig, Mc. Evoy, Woods et... leur manager français Lucien Psalty.







elle pas de s'attacher l'excellente pilote Mrs Stewart.

Il nous reste à dire un mot de la catégorie 1.000, dont le record tient debout depuis bientôt 2 ans.

Nous pouvons penser dès maintenant que les 200 à l'heure seront largement dépassés cette année.

J'ai vu, pour ma part, Dixion tourner à l'autodrome de Brooklands à 169 à l'heure sur un side-car, ce qui représente 172 à 173 à l'autodrome de Montlhéry, ce qu'on peut convertir pour le solo en 208 à 210 à l'heure sur une ligne droite.

Temple, de son côté, prépare un nouveau moteur et courra cette année pour A. J. S. Il est à prévoir que c'est dans l'espoir de dépasser aussi le 200 sur 2 roues qu'il fait tous ces efforts.

Malgré toute l'estime et l'amitié que j'ai pour Eddoura, le sympathique pilote lyonnais, je ne crois pas qu'il soit capable (tout au moins sa machine) de dépasser 185 à l'heure.

Un récent essai à la piste de Miramas lui a permis sur la ligne droite, de faire près de 200, mais avec un très fort mistral dans le dos.

Rolland doit rester dans les parages des vitesses d'Eddoura, tandis que Naas doit être, avec son nouveau moteur Jap, entre le 180 et le 185 aussi.

Un tuyau pour finir :

Nous croyons que la plus importante marque belge de motocyclettes, tâcherait de s'approprier le record de vitesse sur deux roues et nous n'en dirons pas plus long.

A part ces quelques essais intéressants, nous pensons qu'il est inutile de parler des tentatives séparées des quelques pilotes indépendants tant en Angleterre : J. S. Wright et Barengworth sur Zénith et Brough-Superior, Baldwin sur Zenith aussi et T. Spann sur B.-Superior ;

qu'en Allemagne : Blickendorfer sur un Jap à compresseur Cozette qui n'a jamais terminé un kilomètre dans les deux sens ;

qu'en France : Eddoura, Naas et Rolland.

Il nous reste maintenant à souhaiter bonne chance à toutes ces maisons et à tous ces pilotes et surtout à espérer que quelques noms étrangers disparaîtront de la liste des records mondiaux, remplacés par quelques noms français, ce qui nous permettrait de voir augmenter le petit nombre de pilotes et de maisons françaises qui s'intéressent aux records mondiaux depuis le kilomètre jusqu'au 24 heures.

FRED S. LIPMAN.

En médaillon : Liaudois, en 100 cmc., tient le record sur le kilomètre au guidon d'une Train, à 96 km. 750. Janin en 75 cmc., également sur une Train, tient bon son record depuis le 11 octobre 1925 à 75 km. 870 à l'heure.

Eddoura sur Kœhler Escoffier battit un record envié en côte.

Le beau sexe à la conquête des records ! Mrs Stewart relaie son mari dans les records de longue distance.

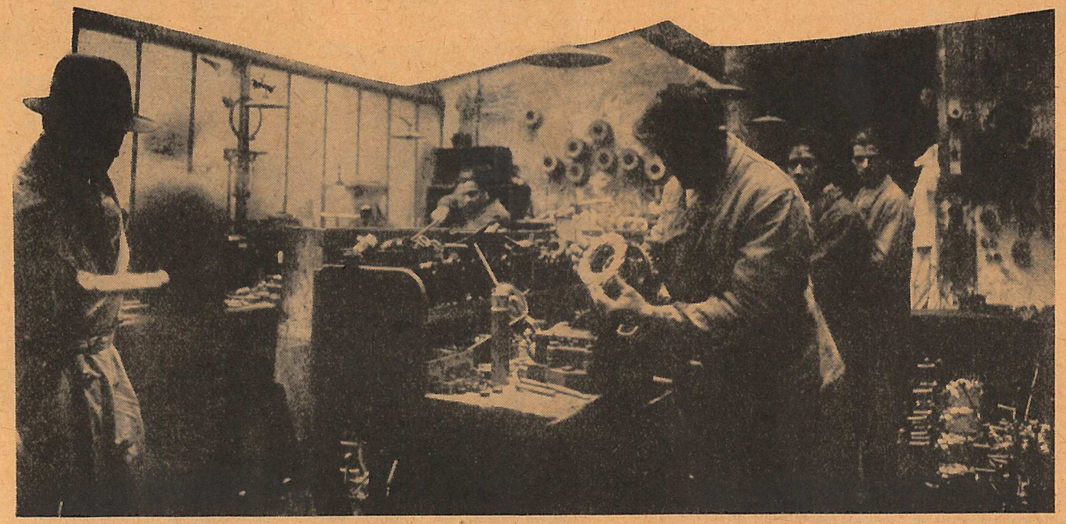
NOS VISITES TECHNIQUES DANS LES USINES

La fabrication de la boîte de vitesses Staub

Dans la photo ci-dessus M. Staub présente lui-même ses six modèles différents de boîtes de vitesses, depuis le petit kick-débrayage, jusqu'à la grosse 500 cc chaîne-chaîne.

Staub, dont nous visitons aujourd'hui les ateliers où se construisent ses boîtes de vitesses peut, à juste titre, être classé au rang des pionniers de la motocyclette française. Il entreprit, dès l'après-guerre, la lourde tâche de lutter efficacement contre les boîtes étrangères, les seules admises à cette époque, les seules considérées comme de bonne qualité et les seules employées sur les machines françaises, malgré le lourd handicap de leur prix.

Jusqu'alors, Staub était façonnier spécialisé dans la mécanique générale : travaux de tour, fraiseuse, etc... et, à cette époque, il était tout à la fois son ouvrier, son chef d'atelier, son dessinateur, son comptable et son patron ; c'est beaucoup pour un seul homme et le succès qui lui sourit aujourd'hui



Chaque ouvrier dans cet atelier fait le montage total de la boîte assurant une précision absolue.

Un autre coin de l'atelier de montage : mise en place du système K ck starter dans son logement.

est la juste récompense de son travail acharné, sans découragement, malgré les déboires du début, malgré le souci des échéances venant s'allier au souci du travail lui-même de la réalisation quotidienne.

Sans crainte d'être démenti, je puis affirmer ici que le succès de Staub est dû à une qualité que l'on aimerait rencontrer toujours chez les constructeurs : celle qui consiste à ne pas être exagérément orgueilleux de son œuvre propre.

Avec son bon sens d'ouvrier clairvoyant, Staub comprit, dès le début, qu'il fallait, à sa théorie, l'appui d'une pratique également éclairée et ses premières boîtes furent mises aux essais sur les motos de coureurs réputés comme étant doublés de bons mécaniciens et de metteurs au point avertis.

Il accepta toutes les suggestions, n'élimina jamais d'office un reproche ou une critique.

Aujourd'hui, Staub construit six modèles types de boîtes de vitesse depuis le relai : point mort, débrayage et kick, jusqu'à la boîte pour 500 cmc, 3 vitesses chaîne-chaîne en passant par toute la gamme : boîte destinée à transformer les motos monovitesse, boîte 175, 250, 350, 500 cmc., 2 et 3 vitesses, chaîne-courroie et chaîne-chaîne.

De plus en plus, Staub arrive à tout faire dans ses ateliers et à l'heure actuelle, sauf la fonderie des carters, toutes les opérations sont faites chez lui, depuis l'usinage de la matière première jusqu'au rodage définitif.

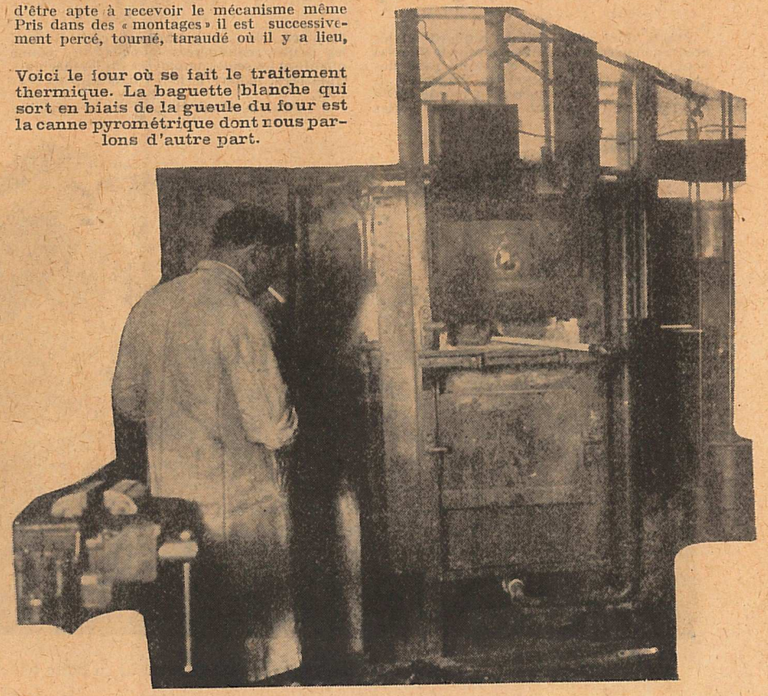
Le premier atelier que nous visitons est celui de l'usinage des carters ; ce carter, d'un alliage approprié et moulé en coquille, forme en quelque sorte une boîte monobloc dont le couvercle rapporté est fixé à la partie inférieure, ne remplit que l'office de couvercle sans servir de support ni d'appui à une quelconque des pièces en mouvement ; il ferme la boîte d'une façon étanche grâce à l'interposition d'un joint et d' « hermétic ». L'avantage de cette boîte monobloc est d'être indéformable et, par conséquent, de conserver aux rouages qui se meuvent en elle un alignement à tout jamais correct.

Ce carter, à l'aspect si simple, passe cependant sur toute une série de machines avant d'être apte à recevoir le mécanisme même Pris dans des « montages » il est successivement percé, tourné, taraudé où il y a lieu, enfin fraisé pour le dressage des farces et des emboîtements. Empilés après vérifications, les carters attendent enfin d'être acheminés vers les ateliers de montage et d'assemblage. La photographie, au cours de cet article, montre la partie d'une imposante pyramide de carters représentent la production de dix journées.

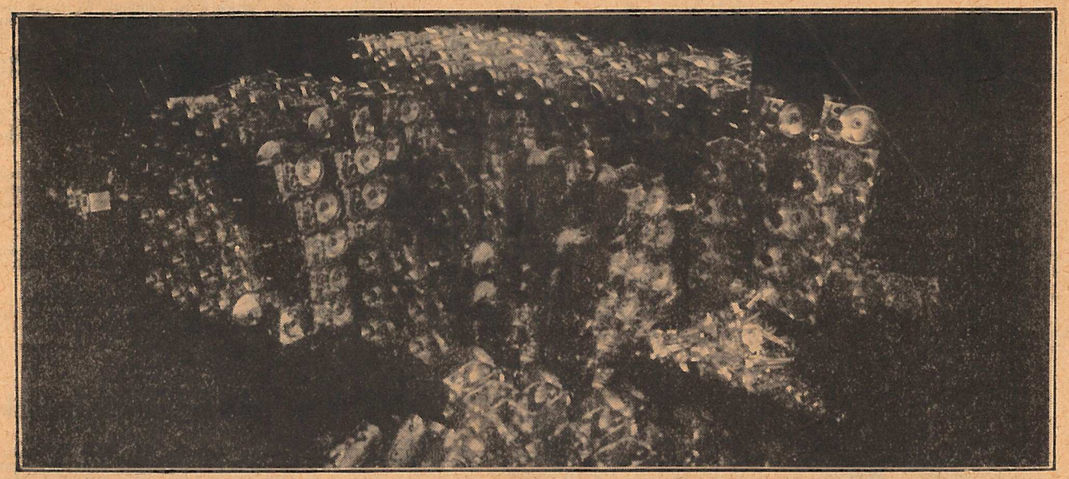
Dans un autre atelier, véritable fourmillière de machines de toutes sortes qui tournent en ronronnant sous l'impulsion des courroies actives, devant l'œil attentif des spécialistes, les aciers bruts s'ébauchent, se façonnent, s'amenuisent, muent et se débarrassent de leur gangue brunâtre et rugueuse pour bientôt apparaître polis, lustrés, avec leur froid reflet métallique et laissent peu à peu deviner leur forme définitive. Ce cylindre luisant sera un arbre canelé, ces disques épais seront des pignons et tout cela, si disparate tout à l'heure, sera bientôt un harmonieux ensemble de pièces s'unissant et se séparant dans un tourbillon constant, sans heurts, sans efforts, mais avec précision souplesse et, pour ainsi dire, intelligence.

La dernière main est mise à ces pièces dans un autre atelier contenant de splendides machines modernes : machine à mortaiser les engrenages « Fellows », rectifieuse « Norton et Modern », machine à mandriner « Lapoint-Hudson », machine à tailler les pignons « Brown et Sharp ». De cet atelier les pièces internes de la boîte de vitesse sortent avec leur forme définitive et passent dans la salle voisine subir le traitement thermique approprié. Le four est également perfectionné : c'est un four à gaz de ville, avec compresseur d'air ; les pièces à traiter, rangées dans des boîtes de tôle, y sont insérées et y subissent le traitement désiré à la température rigoureusement déterminée ; à cet effet, une canne pyrométrique (sorte de longue barre ayant l'aspect de verre opalin et que l'on aperçoit sortant de biais sur la photo du four), permet grâce à son galvonomètre de contrôler à chaque instant la constance de la température requise.

Viennent enfin les ultimes opérations dans les ateliers de montages.



Voici le four où se fait le traitement thermique. La baguette blanche qui sort en biais de la gueule du four est la canne pyrométrique dont nous parlons d'autre part.

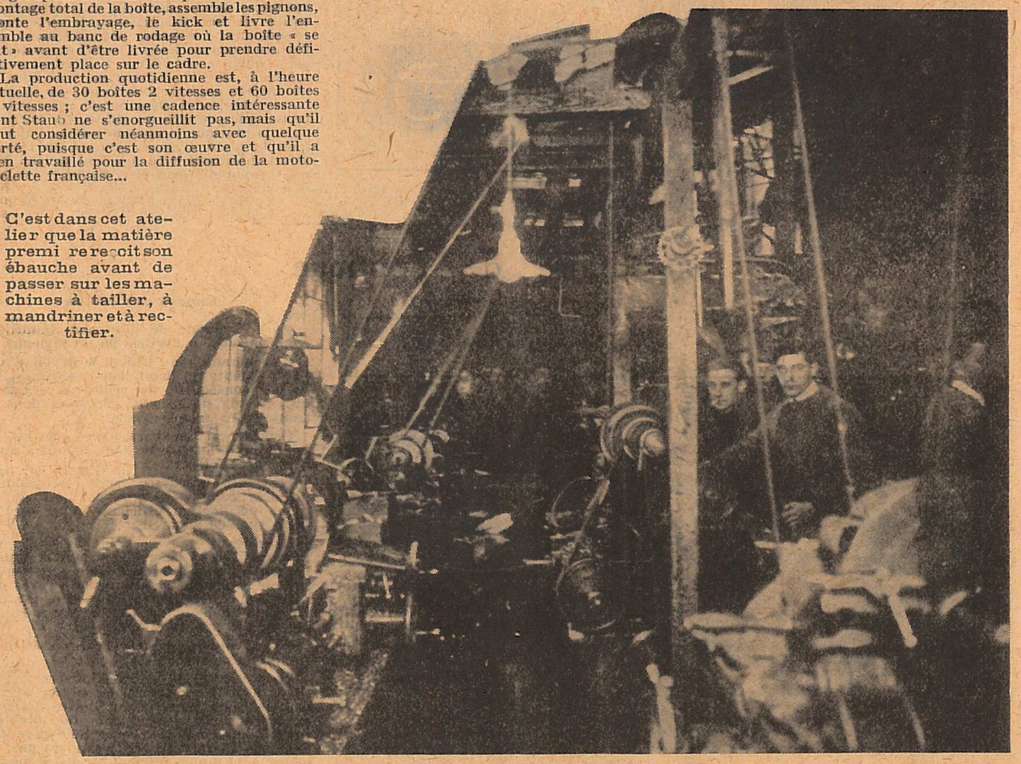


Ici les carters usinés attendent en tas imposants leur transfert dans les ateliers de montage.

Après vérifications c'est aux établis de montage que toutes les pièces arrivant des divers ateliers se trouvent assemblées en vue du groupement final. Chaque ouvrier fait le montage total de la boîte, assemble les pignons, monte l'embrayage, le kick et livre l'ensemble au banc de rodage où la boîte « se fait » avant d'être livrée pour prendre définitivement place sur le cadre.

La production quotidienne est, à l'heure actuelle, de 30 boîtes 2 vitesses et 60 boîtes 3 vitesses ; c'est une cadence intéressante dont Staub ne s'enorgueillit pas, mais qu'il peut considérer néanmoins avec quelque fierté, puisque c'est son œuvre et qu'il a bien travaillé pour la diffusion de la motocyclette française...

C'est dans cet atelier que la matière premi re re oit son ébauche avant de passer sur les machines à tailler, à mandriner et à rectifier.



Les documents photographiques qui illustrent cet article furent pris en plein travail, sans aucune préparation spéciale : on voit ainsi combien une petite usine, bien petite au début puisqu'elle ne comportait qu'un unique membre peut, avec du sérieux, de l'ordre, arriver à s'imposer sur le marché à tel point qu'à l'heure présente, on peut se passer de la fabrication étrangère, car les « Staub » sont irréprochables et luttent victorieusement avec les meilleures marques connues et équipent maintenant de nombreuses machines.

Mon petit doigt m'a dit....

... que les épreuves de tourisme (ou autre) françaises n'ont pas encore le don d'intéresser les Anglais, puisque le dernier Paris-Nice aurait eu l'heur de deux lignes seulement dans les journaux anglo-saxons.

... qu'une importante firme de carbure et magnétos et qui a contribué, pour son début en motos, à la victoire d'un 175 deux temps, aurait réalisé un silencieux par dépression.

... que ce silencieux retentirait dans le sport motocycliste par son unique qualité : le silence.

... qu'un essai en serait donné récemment dans *Moto Revue*.

... que la même maison, très sagace, a également établi un nouveau carbutateur monomanette caractérisé par l'absence des trous classiques aux autres carburateurs de ce type.

... que la vitesse de 180 à Montlhéry aurait été atteinte par un trois-roues très élégant, bleu et aluminium, à turbo-compresseur.

... qu'aucune bougie employée n'aurait résisté à un tel effort.

... que, grâce à ce véhicule, le record de viteste pourrait bien rentrer sous peu en France.

... qu'on verra sous peu une 350 quatre temps latérales, dont l'allumage sera assuré par volant magnétique.

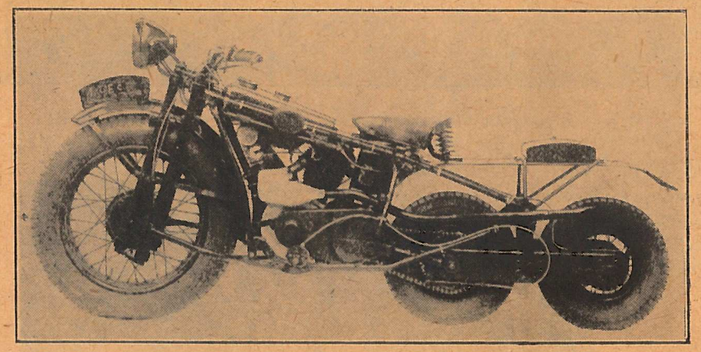
... que la nouvelle A. J. S., A. C. T., commande par chaîne est enfin arrivée à Paris et a élu domicile au palace des Etrangers bien connu.

... qu'un bataillon nombreux de Saroléa vient de débarquer à Paris, avenue des Ternes, pour compenser l'insuffisance notoire des constructeurs français pris de court cette saison.

... qu'une grande épreuve d'endurance, courue récemment aurait un mal de digestion inouï.

... que les critiques à elle adressées par la presse motocycliste feraient l'effet d'un caillou dans l'estomac des « homologateurs ».

KAMOTSU.



En verrons-nous bientôt en France ?

Une motocyclette semi-tank

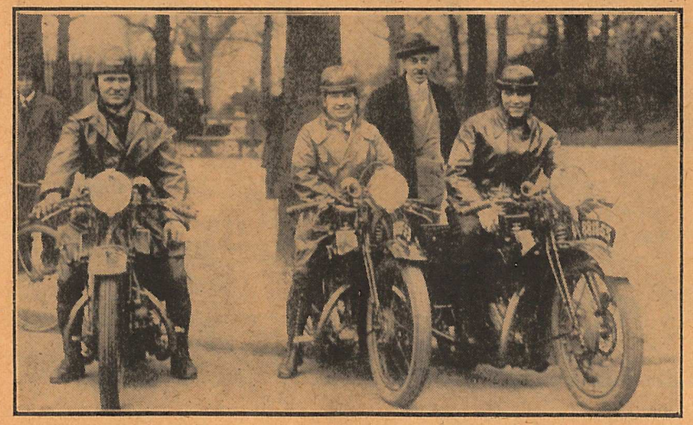
La toute dernière invention militaire anglaise est la « motocyclette semi-tank » qui accomplit d'une façon plus légère et plus rapide de ce que les tanks accomplissent d'une façon plus lourde et plus lente. Cette motocyclette à trois roues montées de telle façon qu'elles permettent de franchir tout obstacle. Des expériences très sévères ont été faites dernièrement en Angleterre et ont eu des résultats surprenants, de sorte que les « semi-tanks » rentrent définitivement dans l'armée anglaise. Nous n'avons pas encore vu cet « engin » en France : offre-t-il, comme semble le dire la décision du War Ministry, un intérêt capital pour l'essor de la moto. Notre expérience personnelle nous porte à croire que de grosses difficultés surgiront dans la pratique et nous ne voyons pas pourquoi la moto 2 roues, équipée en tan-sad, serait inférieure à ce nouveau cousin. Nous nous trompons peut-être, l'avenir seul nous départagera.

M. A.

Sans faire de politique

Y a-t-il des députés sportifs ?

Proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à confier au Service des poids et mesures la vérification des instruments de mesurage et de pesage non légalement astreints au contrôle, et particulièrement des distributeurs d'essence, présentée par M. Louis Hélies député.



Paulin Zind et Doix montés sur la Ravat 350 cmc. furent vainqueurs ex-æquos à Paris-Nice : Zind sera chef de l'équipe moto en 1928.

Exposé des Motifs

Avec demande de discussion immédiate, conformément à l'article 96 du règlement.

Considérant que l'Etat a le devoir d'assurer la fidélité du débit dans les transactions et par conséquent de veiller à ce que les instruments de mesure employés dans ces transactions soient exacts ;

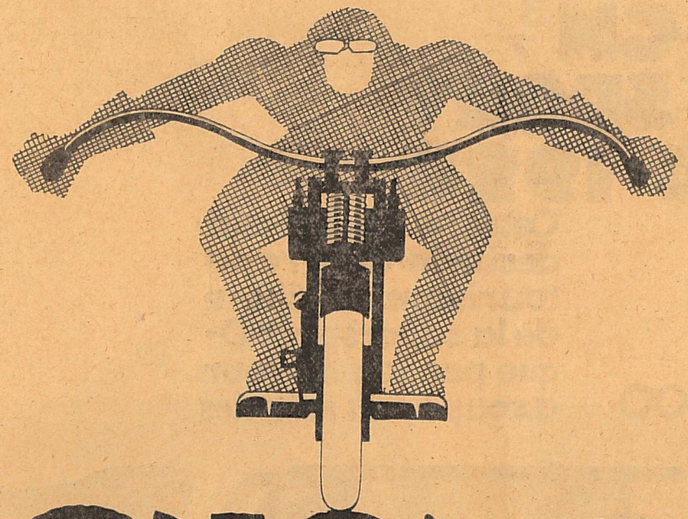
Considérant en particulier que les distributeurs d'essence ne sont soumis à aucun contrôle régulier ;

Que ces appareils sont fréquemment inexacts comme le prouvent les résultats d'une vérification officieuse faite dernièrement sur 900 appareils.

Considérant que cet état de chose nuit gravement aux usagers de la route et inquiète les détenteurs de ces appareils qui peuvent se voir condamnés à des peines graves pour détention d'instruments de mesure inexacts, alors que, de bonne foi, ils n'ont pu en constater le mauvais fonctionnement.

Nous vous proposons la proposition de résolution suivante :

La Chambre invite le Gouvernement à prendre toutes dispositions utiles, afin de soumettre au contrôle du Service des poids et mesures les instruments de mesure à usage commercial, les compteurs servant au débit de l'électricité, de l'eau, du gaz, des essences et huiles ; les appareils à mesurer les peaux dans les mégisseries, etc., et à donner des instructions le plus tôt possible à ce service pour que la vérification des distributeurs d'essence soit faite immédiatement.



GNOME RHONE

la 500cm³ D³ sport

LA MOTOCYCLETTE DE L'AVENIR

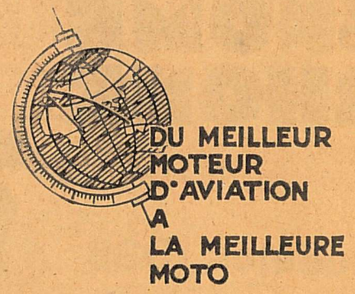
R. LANG

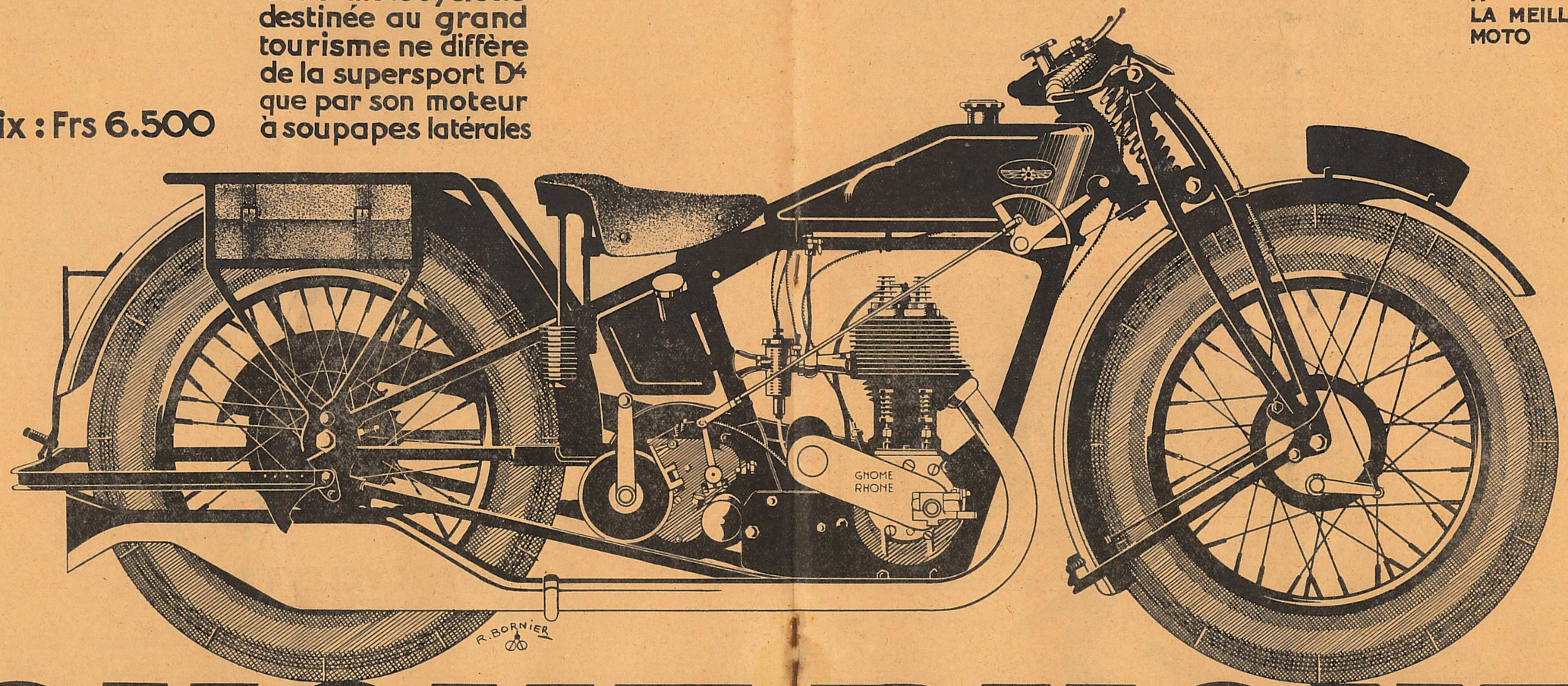
Siège Social
34, rue de Lisbonne
Magasins d'exposition et de vente.
49 av. de la Grande Armée
PARIS
Succursale à Toulouse
6, rue d'Aubuisson
Succursale à Marseille
185 bis rue de Rome

LA 500 CM³ TYPE D³ SPORT MODÈLE 1928

Cette motocyclette destinée au grand tourisme ne diffère de la supersport D⁴ que par son moteur à soupapes latérales

Prix : Frs 6.500

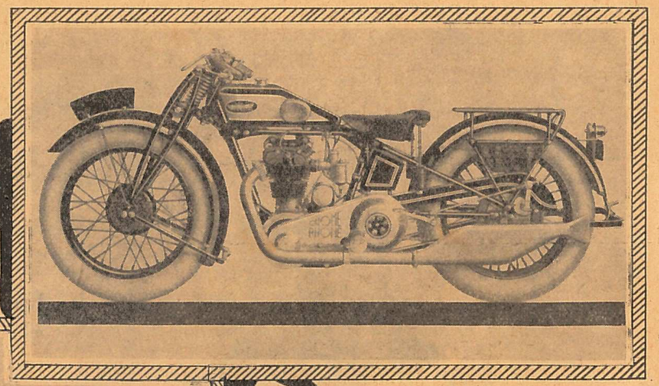




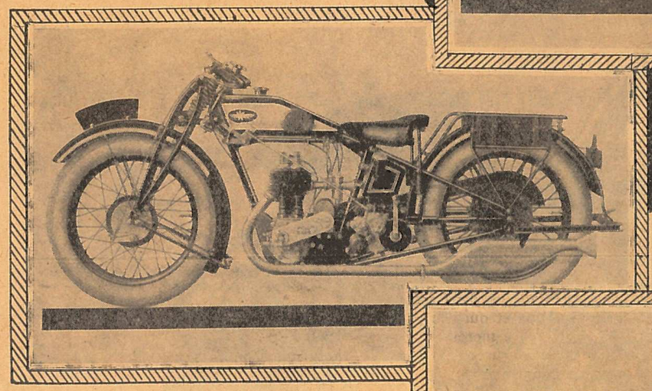
GNOME RHONE

GNOME RHONE

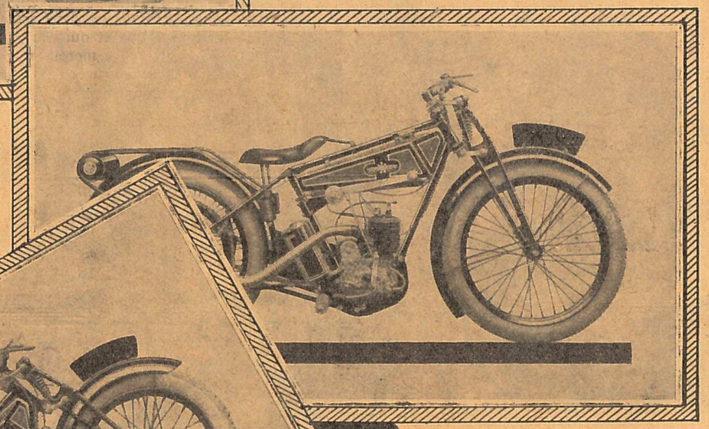
Modèles 1928



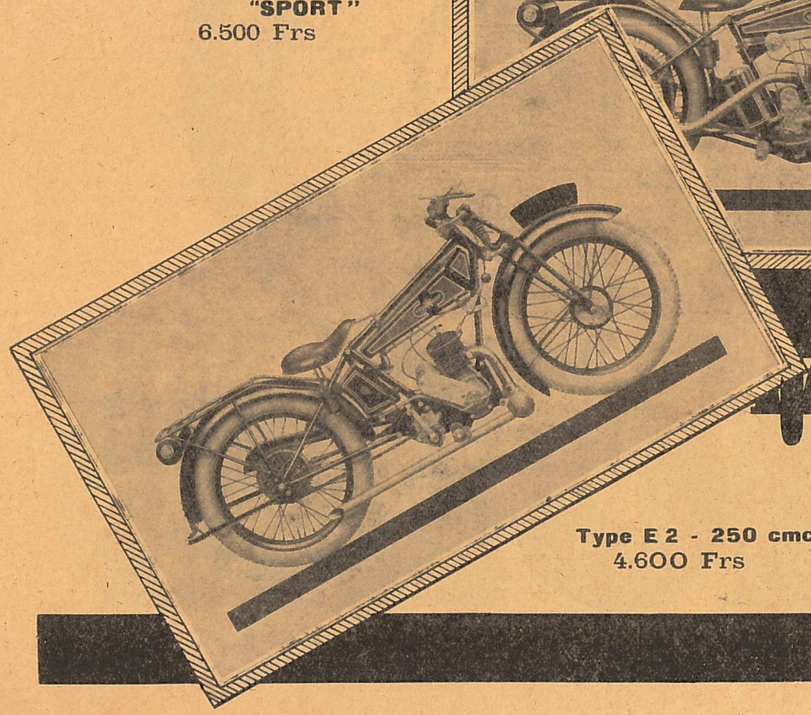
Type D 4 - 500 cmc.
"SUPER-SPORT"
7.500 Frs



Type D3- 500 cmc.
"SPORT"
6.500 Frs



Type H 2 - 175 cmc.
3.000 Frs



Type E 2 - 250 cmc.
4.600 Frs

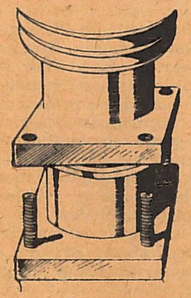
Une nécessité avant les beaux jours

Le Décalaminage

Décalaminage

C'est la saison où, à ses moments perdus, le motocycliste prépare sa monture pour les randonnées de la belle saison. Autrefois, il était nécessaire tous les 10 ou 12.000 kilomètres de démonter au moins le moteur, sinon toute la machine. C'est aujourd'hui parfaitement inutile sinon après une distance au moins double de celle-là.

Le décalaminage a pu aussi être réduit dans les mêmes proportions et nombreuses sont les machines, particulièrement les quatre temps qui peuvent faire 5.000 kilomètres et plus sans être décalaminées. La raison en est que la température est moins élevée, que les pistons sont plus étanches et surtout que l'huile, ne servant plus qu'au graissage et non plus au refroidissement est introduite en beaucoup plus petites quantités dans le moteur. Peut-être aussi les huiles sont-elles mieux étudiées ? Décalaminer n'est

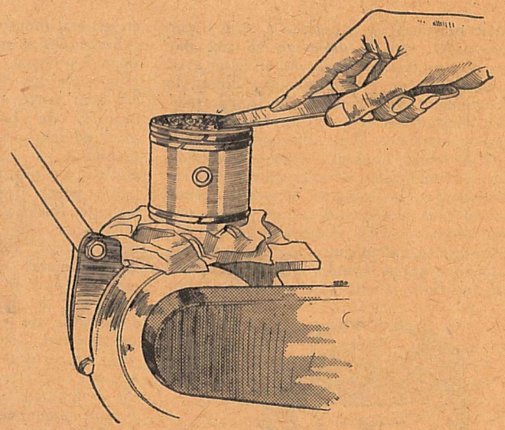


Quand vous avez dévissé vos cylindres, ayez toujours soin de les tirer d'un mouvement égal et suivant une ligne droite, afin de ne rien fausser.

nullement une opération difficile et elle est à la portée de tous les amateurs. Elle fait partie de l'entretien courant dont un motocycliste un peu soigneux peut, même s'il ne possède qu'un outillage rudimentaire, s'acquitter avec succès.

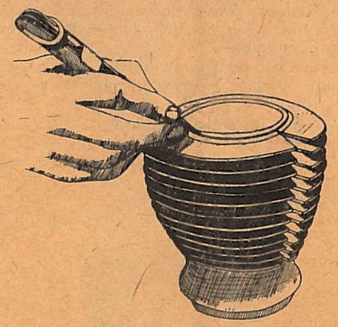
On peut théoriquement décalaminer avec des produits chimiques incorporés à l'essence et en particulier avec du camphre synthétique, mais la calamine qui se dépose dans la chambre d'explosion d'un moteur à refroidissement à air est beaucoup plus dure que celle qu'on trouve dans un moteur à eau et ce nettoyage chimique risquerait de ne donner que des résultats incomplets et il vaut mieux gratter les crasses. Nous ne parlerons pas du décalaminage au chalumeau qui est délicat et n'est pas à portée de l'amateur. De plus, qu'il s'agisse du nettoyage au chalumeau, ni les gorges des segments, ni le dessous du piston ne se trouvent nettoyés. Le décalaminage à la main reste donc le procédé le plus sûr et le plus courant.

De même que le canif, le tournevis est d'une grande utilité pour le grattage de la tête d'un piston. si toutefois on y met certaines précautions pour ne pas rayer le métal ce qui serait désastreux.



Outillage

Que doit-on avoir comme outillage pour décrasser un moteur? Nous pouvons dire qu'il varie d'un moteur à l'autre. Le grattage lui-même est loin d'être aussi compliqué qu'autrefois avec la culasse détachable que nous voyons figurer aussi bien sur les deux temps que sur les quatre temps et qui est appelée à être universelle sur les motos comme elle l'est déjà sur les voitures.



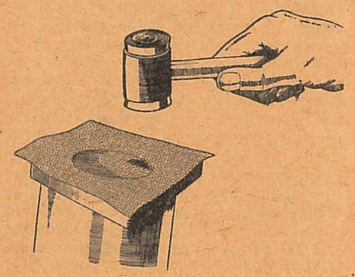
Un simple canif est un outil précieux pour le décalaminage ainsi que le montre la figure ci-dessus,

On peut décalaminer un moteur à soupapes latérales sans démonter le moteur, sans enlever le cylindre, simplement en faisant pénétrer par les orifices des bouchons de soupapes des grattoires très souples en fil d'acier ou en ressorts. Mais on travaille peu à son aise, on voit mal ce qu'on fait et on risque de laisser des îlots de calamine qui pourraient fort bien par la suite donner du préallumage. Et comme on n'opère pas commodément, on perd en définitive plus de temps que si on avait enlevé culasse ou cylindre. Il ne faut jamais rien faire à moitié, car on gaspille son temps et on n'obtient pas de résultats satisfaisants.

Il faut tout une série de grattoirs. Par exemple, pour un piston plat rien ne vaudra le couteau à mastic du vitrier. Pour la surface d'une culasse hémisphérique il faudra un grattoir courbe. Pour les gorges des segments on emploiera un grattoir étroit. Pour nettoyer la chapelle des soupapes, le grattoir devra être très souple. On fait de très bons grattoirs avec de vieux couteaux de table. Les grattoirs ne doivent pas être trop affûtés pour ne pas entamer le métal ; évitez les angles vifs. Quand vous n'avez pas le grattoir qu'il faut, n'hésitez pas à le confectionner.

1° Démontage

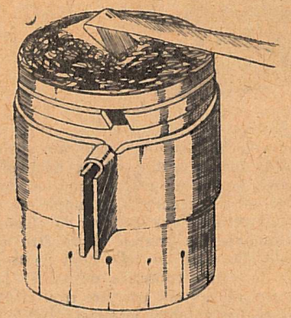
Même si vous n'avez pas de culasse détachable, il n'y a guère d'exemple de moteur qu'il faille enlever du cadre pour les décalaminer. Si vous avez un moteur à quatre temps à culasse détachable, enlevez simplement la culasse. Le nettoyage de la face interne du piston en alliage léger et celui des gorges des segments pourra se faire à longs intervalles, par exemple tous les 15.000 kilomètres. Il est ennuyeux, en effet, de démonter des segments qui sont bien



Manière d'enlever les rondelles sans abîmer la base du cylindre.

étanches. En règle générale un quatre temps n'a guère besoin d'être décalaminé que tous les 6.000 kilomètres environ, à condition que la carburation soit bien réglée, que le taux de compression

soit moyen (pas supérieur à 5 à 1 par exemple), que le graissage ne soit pas trop abondant et qu'il soit effectué avec une huile de bonne qualité. Sinon, le cognement qui avertira de la nécessité de décalaminer fera son apparition avant cette distance. Dans des circonstances défavorables, nous avons vu des moteurs qui commençaient à cogner après 2.000 kilomètres. Un moteur s'encrasse beaucoup plus vite quand la moto sert pour un service de ville. Il est donc impossible d'indiquer, même approximativement, une distance après laquelle il faut décrasser. Il faut simplement guetter les premiers



Un des nombreux outils que l'on peut faire soi-même et qui servent d'une manière très satisfaisante.

symptômes. Un moteur encrassé chauffe et cogne en côte. Il faut donner de moins en moins d'avance. Donc, quand le cognement apparaît dans des conditions où jusque-là il ne cognait pas, le décrassage s'impose.

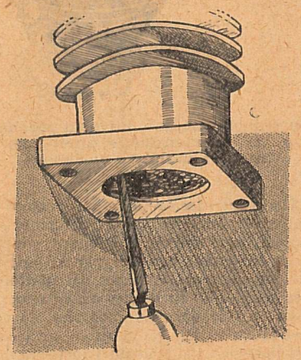
Les deux temps doivent être décalaminés plus souvent, surtout l'orifice d'échappement. Tous les mille kilomètres enlevez la tubulure d'échappement, amenez le piston en bas de sa course et avec un grattoir recourbé enlevez la calamine, en la faisant tomber à l'extérieur du cylindre. Il est utile aussi de nettoyer la tubulure d'échappement et le silencieux. Le nettoyage de la chambre de combustion et du piston peut être effectué moins souvent, 2.000 à 3.000 kilomètres, dans des conditions normales. L'ennui est qu'après avoir été démonté, un deux temps est assez long à retrouver son rendement primitif. Aussi vaut-il mieux se contenter de nettoyer assez fréquemment l'orifice et le système d'échappement et espacer un peu plus le décalaminage du piston et de la chambre d'explosion. Celui-ci est naturellement très facilité par une culasse détachable.

Si le moteur n'a pas de culasse détachable, il faut démonter le cylindre. Le piston doit être maintenu au point mort inférieur. Le cylindre doit être tiré bien d'aplomb, car, si étrange que cela puisse paraître, rien n'est plus facile que de fausser une bielle. Quand le cylindre est presque dégagé du piston, mettez sous ce dernier des chiffons pour qu'il ne heurte pas le carter. Les pistons étant en général montés avec des axes flottants cylindriques et entrant à frottement doux dans les bossages du piston, rien n'est plus facile que d'enlever le piston. L'axe est bien porté à ses extrémités par des pastilles de bronze ou d'aluminium qu'il ne faut pas perdre. ou bien il est maintenu par un ressort en fil d'acier circulaire et qui, en s'engageant dans une petite gorge pratiquée à l'intérieur du bossage, forme verrou. L'axe peut également être immobilisé latéralement par un segment. Il y a encore quelques rares moteurs dont l'axe est conique, entré à force et immobilisé par une vis traversant le bossage. Comme il est impossible de voir dans quel sens est monté l'axe, il faut dans ce cas se renseigner auprès des constructeurs. En général le petit diamètre se trouve du côté de la vis de fixation. Si on n'est pas sûr de soi, il vaut mieux dans ce dernier cas laisser le piston en place, d'autant qu'au remontage on peut fort bien fausser la bielle ou le piston.

Entre la culasse et le cylindre il y a un joint métallo-plastique, entre le cylindre et le carter un joint en papier. A moins qu'on ne puisse trouver un joint métallo-plastique convenant au moteur, il est bien préférable de le remplacer. Le prix en est si peu élevé qu'il n'y a pas lieu d'y regarder. On devrait toujours avoir un ou deux joints de rechange, Quant au joint en papier, il est aisé de le découper dans du bristol ou du papier à dessin, voire dans du papier d'emballage mais ce dernier se déchire trop facilement. Nous reviendrons tout à l'heure sur cette importante question des joints.

2° Décalaminage

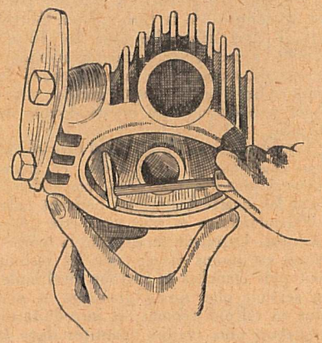
L'essentiel est qu'aucune parcelle de suie ne tombe dans le carter et c'est pourquoi il est beaucoup plus simple



Cette figure montre comment on décalamine l'intérieur d'un cylindre.

d'enlever le piston quand celui-ci a un axe flottant. On couvrira le moteur pour que la poussière ne pénètre pas.

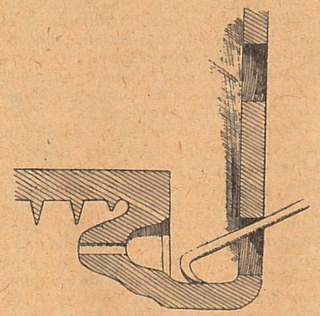
Le grattage de la calamine doit être très bien fait. Il ne faut pas chercher à aller vite. Les types de moteurs deux temps ou 4 temps à soupapes latérales, qui n'ont pas de culasse détachable sont les plus longues à décrasser. Il est en particulier difficile d'arriver au fond de la culasse. Lorsque, autrefois, le fond de la culasse était plat, on pouvait coller, sur un plateau de bois, de la toile émeri,



Décalaminage de la chambre de combustion à l'aide d'un grattoir.

monter le tout sur une tige carrée qu'on fixait sur un vilebrequin. Avec les culasses actuelles, ce n'est plus possible. Il est plus simple d'opérer avec des grattoirs recourbés qu'on introduit par les orifices des bouchons de soupape. Les grattoirs les meilleurs pour cela sont constitués de fils d'acier réunis en faisceau. Indépendamment de leur souplesse ils attaquent très bien la calamine qui dans les moteurs à air est très dure. Pour voir s'il reste encore de la calamine renversez le cylindre, mettez-vous à l'ombre et placez à l'orifice des soupapes une lampe de poche.

On peut enlever la calamine chimiquement en plaçant le cylindre dans une solution de soude à saturation et portée à l'ébullition ; on rince ensuite à l'eau bouillante. Mais ce traitement, assez peu



Un tournevis recourbé devient un outil excellent pour le nettoyage d'un cylindre.

pratique pour une pièce de grandes dimensions comme le cylindre, ne doit pas être employé pour l'aluminium.

Avec une culasse détachable, on aura

tout bénéfice à polir l'intérieur avec de la toile émeri très fine. La calamine se formera moins vite et adhérera beaucoup moins à cette surface polie qu'à une surface rugueuse.

Il ne faut pas, surtout avec les deux temps, négliger le système d'échappement. On peut pour cela employer un système analogue à celui qu'on emploie pour nettoyer un fusil, mais en substituant au chiffon un tampon de grosse paille de fer, attaché sur une grosse ficelle. La ficelle étant fixée par un bout, on fera aller et venir la tuyauterie.

Le nettoyage du piston ne présente pas de difficulté sérieuse. Toutefois sur les deux temps il est fréquent que le segment supérieur soit du côté échappement, collé dans sa gorge. Laissez alors le piston dans le pétrole pendant une nuit. Si ce remède échoue, employez le système de la lessive de soude, mais uniquement si le piston est en fonte.

Remontage

Avant de remonter cylindre et piston assurez-vous que tout est d'une propreté méticuleuse. Remontez le piston. Si l'axe était conique vous aurez pris bonne note, avant le démontage, du sens dans lequel l'axe doit être introduit. Vous coucherez le moteur à plat et vous appuierez le piston sur un bloc de bois évidé. Quand l'axe sera en place avec sa vis de fixation, qui, elle, est goupillée, donnez avec le marteau et un bout d'acier un ou deux petits coups de l'autre côté comme pour chasser l'axe. Et voici la raison. C'est qu'en enfonçant l'axe vous avez très probablement légèrement déformé le piston. Par le moyen indiqué, vous remettez tout en place.

Nous n'insisterons pas sur le montage des segments qu'on fait glisser sur trois petites languettes de métal.

Les deux surfaces de l'embase du cylindre et du carter doivent être parfaitement propres. Si le joint était enduit de gomme-laque, celle-ci se dissout dans l'alcool. Evitez de gratter le carter, l'aluminium s'entamant très facilement. Pour le joint employez du papier à dessin. On recommande souvent de prendre l'empreinte en plaçant la feuille de papier sur le carter et en tapotant avec un marteau. Cela doit être évité à cause toujours de la malléabilité de l'aluminium. Il vaut mieux opérer de la manière suivante : Prendre une feuille de papier de quelques centimètres trop grande. Placer le cylindre au milieu et avec un crayon passé par les trous de l'embase, indiquer les trous qu'il faudra faire pour passer les goujons dans les joints. Le cylindre aura la même empreinte. Découper alors le joint. L'essayer 1° sur le cylindre pour voir si le rebord inférieur du cylindre peut passer, 2° sur les goujons pour s'assurer que les trous sont bien à leur place et

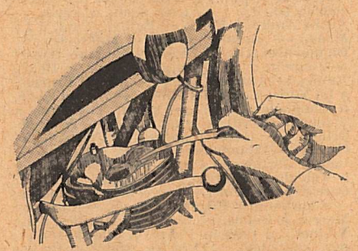


Figure indiquant la manière de tenir l'outil pour le décalaminage du cylindre.

que le joint ne fronce pas. On enduira alors d'une légère couche de gomme-laque, d'hermetic, ou de sécotine, le carter et on mettra le joint en place bien d'aplomb. Le piston sera enduit d'huile à moteur ainsi que l'intérieur du cylindre ; les joints seront tiercés. Souvent les segments buttent contre le cylindre. On peut alors les serrer avec une ficelle, un vieux bout de mètre de couturière ou une bande de fer blanc découpée dans une veille boîte de biscuits et qu'on peut serrer avec une vis et un écrou de telle manière qu'elle maintienne le segment dans sa gorge au moment où il va entrer dans le cylindre. On recommence pour les deux autres segments. Il faut surtout éviter de tourner le cylindre en même temps qu'on l'enfonce. Le dessous de l'embase du cylindre aura été enduit comme le carter de gomme-laque, d'hermétic ou de sécotine. Il ne reste plus qu'à serrer les écrous, au diagonale et successivement d'un quart de tour chacun pour assurer une pression égale. Le joint débordant on le coupera au bord du carter avec un canif bien affûté. L'essentiel est d'avoir des surfaces parfaitement propres et un serrage égal des quatre écrous de l'embase.

Si la culasse est détachable il est bien préférable de changer le joint métallo-plastique. Là encore une rigoureuse propreté est indispensable. Le joint doit rentrer sans effort sur les boutons qui maintiennent la culasse. On peut enduire, toujours très légèrement, le joint de graisse Belleville. Un serrage parfaitement égal est encore plus nécessaire que pour l'embase.

On aura si nécessaire profité du démontage pour roder les soupapes et changer les ressorts d'échappement qui après cette distance commenceront sans doute à s'affaisser.

H. P. BORESTROKE

« La sortie rallye de Moto Revue » *(Samedi et Dimanche de Pâques)*

Nous sommes heureux de donner quelques précisions complémentaires, et regrettons que selon la fâcheuse habitude motocycliste, les engagements nous arrivent toujours au dernier moment et compliquent notre tâche.

Nous avons dit que, pour participer à notre rallye de Tours, il s'agissait de justifier que le motocycliste avait couvert un parcours de 200 km. minimum entre le samedi 7 avril à midi et le dimanche 11, heure d'arrivée à Tours.

Bien entendu, il faut que le motocycliste se soit engagé par avance et ait entre les mains le carnet de route qui, seul, peut lui servir de justificatif grâce aux cachets des contrôles de route qui sont prévus sur ce carnet.

Il n'est pas utile que le motocycliste parte à midi le samedi. Il pourra, s'il le juge à propos, partir à 3 ou 4 h. du matin ou 5 h. même, selon, évidemment, ses capacités, son expérience de la route, etc... Il lui suffira, malgré tout, de se présenter au contrôle de Tours en temps voulu.

Par contre, nous ne saurions trop lui conseiller, s'il doit partir à une heure matinale, de se faire contrôler la veille au contrôle des départs qui lui sera indiqué sur la feuille de route qu'il recevra à la suite de son engagement.

Nous avions prévu, dans notre règlement précédent, que l'heure limite d'arrivée à Tours serait le dimanche matin avant 10 heures.

En raison des demandes, assez nombreuses du reste, qui nous sont parvenues nous demandant de reporter d'une heure l'heure d'arrivée, nous ne voyons aucun inconvénient à cela — ce qui, du reste, va faciliter beaucoup es concurrents et leur éviter de coucher à Tours ou bien en cours de route.

Par conséquent, c'est bien à 11 heures l'heure limite d'arrivée. A 11 heures précises, c'est-à-dire quand les 11 coups s'égréneront à l'horloge de l'Hôtel de Ville à Tours, le contrôle sera fermé.

Le contrôle d'arrivée aura lieu au Café de l'Univers qui se trouve sur la Grande Place, en face de l'Hôtel de Ville ; il sera assuré par notre excellent ami M. Laury, le sympathique secrétaire des bureaux de Tours de l'Automobile Club de l'Ouest qui, en cette occasion, nous apporte son concours le plus complet.

Le gymkhana, d'après les dernière informations qui nous sont transmis, aura lieu sur la pelouse du Vélodrome mise gracieusement à la disposition de *Moto Revue* par l'Association Sportive du Centre qui dispute, ce même jour, un match amical.

Le gymkhana commencera à 2 heures précises. Nous pouvons, dès maintenant, prévoir le succès le plus complet en raison du nombreux public qui y assistera.

M. Laury, de l'A. C. O., nous communique également que le logement, à cette époque-ci de l'année, se trouve très facilement et, ce qui est intéressant, à tous les prix, selon évidemment, les hôtels. M. Laury se tient, du reste, à la disposition de nos amis participant au rallye qui se présenteront aux bureaux de l'A. C. O., 4, rue Victor-Hugo, à Tours, pour leur donner toutes indications utiles.

Nous avons pensé qu'il était beaucoup plus intéressant de faire deux beaux premiers prix de valeur plutôt que de faire une série de prix importants mais de valeur bien moindre.

Nos amis reconnaîtront que *Moto Revue*, en la circonstance, fait un effort comme à son habitude, du reste, en offrant deux splendides prix.

Les deux premiers concurrents pourront prendre, au choix, à *Moto Revue* deux bons de livraison pour :

Soit une motocyclette « Rovin » 175 cmc., vendue à 3.850 fr.

Soit une motocyclette « Le Grimpeur » 250 cmc., à trois vitesses, vendue 3.600 fr.

Il y a, en outre, quelques autres prix mais reconnaissons que les deux premiers prix valent la peine de se déranger et de prendre la direction de Tours.

Nous avions, dans nos précédents numéros, annoncé que les figures de gymkhanas seraient éliminatoires, c'est-à-dire que celui qui ferait une faute pour l'épreuve des « quilles » ne pourrait pas participer à l'épreuve de « l'œuf à la cuillère » et à l'épreuve de ralenti. Nous avons réfléchi que nous ne pouvions pas ains éliminer un concurrent pour une faute. Nous ferons donc, vraisemblablement, faire les trois figures à chaque concurrent en attribuant des points. Du reste, ceci est une question susceptible d'être vue sur place et en parfait accord avec tous les concurrents.

Le Grand Concours 1927

Les questions éliminatoires seront données dans le prochain numéro.
Nous classons les réclamations auxquelles réponse sera donnée directement,

Contents et Mécontents

Il y eut un certain nombre de mécontents ; par contre, les vainqueurs sont au comble de leurs vœux et de leurs rêves.

M. Pascal ne sait comment témoigner de sa joie, d'autant que ce jeune homme eût un mérite évident dans le travail laborieux qui l'amena à la solution. Nous fûmes surpris de reconnaître en lui l'un des jeunes gens qui, nombreux, envahissaient nos bureaux à tous leurs moments de loisirs pour consulter à fond la collection des *Moto Revue*. Il nous est arrivé même, certaines fois, de les « vider » très correctement, car nous ne savions pas exactement les motifs de leur insistance à rester jusqu'à la dernière minute et il se trouvait que l'un de ceux qui furent chassés, est l'un des heureux vainqueurs : M. Pascal, De Saintes (Charente-Inférieure), par contre, nous recevons ce vœu de M. Bonnaud, l'autre vaiqueur : « Connaissant les solutions types et les réponses que j'avais données, je pensais être convenablement classé. J'appréciais d'autant plus les chances qui me favorisaient, qu'en famille je ne pouvais faire du tan-sad avec ma femme et ma petite fille de deux ans et que je songeais adjoindre un sidecar à ma Terrot 350. Je ne saurais donc dire combien je suis heureux. Puis-je vous demander si nous serons départagés par les trois questions, etc.

A cette question nous lui répondrons qu'il n'a qu'à s'entendre avec M. Robert Pascal, et nous croyons que l'accord sera assez aisé, puisque, s'il désire faire du tan-sad la 500 Gnome Sport est toute désignée, alors que M. Robert Pascal, déjà fervent de vitesse, meurt d'envie de posséder la 500 culbuteurs.

A ces deux-là de s'entendre entre eux et de nous éviter un départage supplémentaire.

Les Résultats (suite)

N'ayant eu que 10 fautes

Ripert Gaston, à Guignicourt (Aisne). — Roger Paul, La Commanderie à Saint-Denis, Hors Ambroise (I.-et-L.). — Rollin Gilbert, à Château-Thierry. — Sahyt René, à Beaufort (Drôme). — Samson André, à Poissy. — Simille Marcel, à Asnières. — Sudrie Roger, à Bordeaux. — Trouve André, à Rueil.

11° N'ayant eu que 11 fautes

Albiaume, au Mans. — Amy Gaston, à Doulbon (B.-du-R.). — Angleraud Jean, à Villeurbanne (Rhône). — Barraye Roger, à Alfort (Seine). — Baron Lucien, à Paris. — Beauregard Antoine, au Pont-Courpière (P.-de-Dôme). — Beyassat Lucien, à Saint-Jean-de-Luz. — Belgrand Henri, à Maisons-Alfort. — Bernard Clément, à Paris. — Bernard Edmond, à Sainte-Tulle (B.-Alpes). — Bertrand Albert, à Soissons. — Boulord Ernest, à Lyon. — Bouron Arsène, à Coex (Vendée).

Camus Jules, à Meslay-du-Maine (Mayenne). — Cristofle Camille, à Toulon. — Cordonne à Giraumont, par Jarny (M.-et-M.). — Cote Gilbert, à Saint-Albain, par Verizet. — Demerson Jean, à Fourchambault (Nièvre). — Desbordes Jean, à Panquet, par Aix-sur-Vienne. — Devoret Gaston, à Bordeaux. — Druck Charles, à Paris. — Eckle Pierre, à Paris. — Fauconnier Louis, à Sceaux. — Favre Alfred, à Lille.

Fillon Maurice, Orléans. — Franchet Louis, à Paris. — Gauthier Robert, à Voujaucourt (Doubs). — Gratuze Georges, à Le Puy (Hte-Loire). — Guignolet Xavier, à Saumur. — Herpin Fernand, à Aulnay-sous-Bois. — Israël Robert, à Montreuil-l'Orgille (Eure). — Joerger Robert, à Paris. — Katz Jean, à Paris. — Kippeurt René, à Sèvres. — Lagarde Jacques, à Rouen. — Lamouret Marcel, à Créteil. — Lefevre Maurice, à Tillé par Beauvais. — Leroy Eugène, à Saint-Denis (Seine). — Magne Charles, à Paris. — Maignan Lucien, à Tours. — Marc Georges, à Béziers. — Matharan Pierre, à Troyes. — Mattard G., à Juifs, par Aigre (Charente). — Maurice Georges, à Paris. — Morlot Albert, à Bruyères (Vosges). — Plat Georges, Le Havre. — Poneet-Bijonnet Marcel, à Paris. — Primault Raymond, à Courçay (I.-et-L.). — Redon Georges, à Limoges. — Reverdy Marceau, à Poilly-les-Gien (Loiret). — Sarrus Jean, à Marmande. — Saugnac Roger, à Belin (Gironde). — Pavineau Eugène, à Pantin. — Soulignac Pierre, à Nancy. — Terra Louis, à Firminy (Loire). — Thevenet Georges, à Meudon. — Thieulart Pierre, à Crouy (Aisne). — Tournier Albert, à Billancourt (Seine). — Vaguet Joseph, à Paris. Vallat Léon, à Saint-Étienne. — Viadieu Raymond, à Toulouse. — Viet Auguste, à Auray (Morbihan). — Vignal Victor, à Renage (Isère). — Xirinache Rou Pierre, Calaf en Torba (Espagne).

12° N'ayant eu que 12 fautes

Arnaud Avellin, à Lamecaube, par Simacourbe (B.-P.). — Auger Jean, à Paris. — Authe André, à Paris. — Bailleul Paul, à Le Mans. — Bernier Jean, à Mulhouse. — Bignon Alexandre, à l'Épinay-le-Comte (Orne) — Blandin J., à Lormes (Nièvre). — Boure Emile, à Colombes (Seine). — Brenot Francis, à La Vallet-Le-Theil (Allier). — Brunel René, à Langlade (Gard). — Bujoli Théodore, à Jeumont (Nord). — Cambon Jean, à Montpellier. — Camus André, à Fresnay-sur-Sarthe). — Cannenière Robert, à Rouen. — Cantar Jacques, à Paris. — Cappelle Emile, à Têteghem (Nord). — Cassière Adrien, à Carrières-sur-Seine. — Cervel Léon, à Limoges. — Charbonnier Eugène, à Paris. — Chauvry Marcel, à Reims. — Chevalier Georges, à Le Vésinet. — Colleau Pierre, à Plessis-Mallet, par Courpalay. — Debelley André, à Besançon. — Debonneville Gaston, à Boulogne-sur-Seine. — Deslaudes Georges, à Paris. — Desmis Marcel, à Oelaère, près Cassel (Nord).

Drahon Romain, Parc Saint-Maur. — Dufresne Robert, à Rouen. — Duhoux Louis, à Saint-Didier, par Chateaubourg. — Durand Fernand, à Beauvais. — Feuillot, à Pavillons-sous-Bois. — Ferary Raymond, à Dombasle-sur-Meurthe. — Gandon Marcel, à Rueil. — Gazon V. M. Fils, à Sablé (Sarthe). — Gelinaud Maubert, à Saint-Beauzire (Puy-de-Dôme). — De Garate René, à Saint-Cloud. — Gerbaud Louis, à Lyon. — Gomber Charles, à Paris. — De Goncourt Antoine, à Versailles. — Gouiron Clarius à Gignac-la-Nerthe (B.-du-Rh.). — Grillon Roger, à Josnes (L.-et-Cher). — Guérin Pierre, à Marbache. — Guyard Pierre, à Nogent-les-Montbard (Côte-d'Or). — Harissard Léon, à Bordeaux. — Henriot Francis, à Epernay. — Jullien-Vierzo Emmanuel, à Grenoble. — Junin Emile, à Saint-Denis (Seine). — Labbé Edmond, à Saint-Denis (Seine). — Laville Louis, à Lyon. — Lazarc Angel, à Paris. — Lechartier Charles, à Paris. — Leleu Henri, à Pantin. — Louis Jules, à Le Ménil-Thillot (Vosges). — Male René, à Lignières, par Bezon (L.-et-Cher). — Mangas André, à Le Puiset, par Jamille (E.-et-L.). — Marie Marcel, à Vron (Somme). — Petit Paul, à Moret-sur-Loing (S.-et-M.). — Proger Robert, à Chartres. — Poty Léon, à Paris. — Prévost Jean, à Versailles.

Quenot Daniel, à Creil-sur-Mer (Seine-Inf.). — Raibert Henri, à Couthenan (Hte-Saône) — Ray Marc, à Le Pecq (S -et-O.)., — Robelin Robert, à Paris, Rodrigues Henri, à Paris. — Roger Pierre, à Paris. — Roger Raymond, à Donnemarie (S.-et-M.). — Rollet Jean, à Château-de-Ternant, par Orcines (Puy-de-Dôme). — Rougerie Joseph, à Saint-Priest-sous-Aixe (Hte-Vienne). — De La Rounère Jean, à Marseille. — Roustet Jean, à Saint-Etienne. — Simonis Georges, à Paris — Steinmetz Paul, à Colmar (Ht-Rhin). — Taudet Adrien, à Amboise (I.-et-L.), — Thiéry André, à Paris — Troly Francis. à Paris. — Vanderdonck Jean, à Lens (Pa-s de-Calais).

13° N'ayant eu que 13 fautes

Amette Robert, à Garches (S -et-O.). — Antoine Georges, à Tours — Armatte Louis, à Aigny-le-Duc (Côtes-d'Or). — Avril François, à Villeneuve-le-Roi (S.-et-O). — Baque Marcel, à Puteaux (Seine). — Bardet Emile, à Dijon. — Baron Gaston, à Pierrelaye (S.-et-O.). — Bellet Pierre, à Caen. — Biardon Louis, à Lyon — Billard Arthur, à Paris — Birroche Jacques, à Nancy. — Bonnetouche Paul, à Sorcy (Meuse). — Bordry Marcel, à Lormes (Nièvre). — Bourdin Gaston, à Paris. — Bourgade Paul, à Fleury (Aude). — Garre Jean, à Roanne.

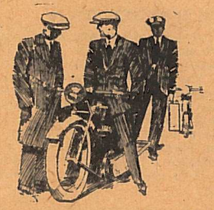
Cavailhes Albert, à Alzoune (Aude). — Chardonnet, à Pont-de-Brainan, par Châteauneuf-les-Bains (P.-de-C.). — Clément Ernest, à Montaillé, par Saint-Calais (Sarthe). — Combe Jean, à Chapchinier, par Saint-Sauveur-Peyre (Lozère). — Conte Auguste, à Lyon. — Coty Louis, à Langeais (.I-et-L.). — Cubaynes Jean, à Cahors. — Dailly Joanny, à Marseille. — Decombas Alfred, à Thiers (P.-de-D.). — Delahousse Jules, à Lille. — Demarest Robert, à Croisset (Seine-Inf.). — Dufour Raphaël, à Reims. — Dumont Francis, à Cortaillod (Neufchâtel, Suisse). — Durand Gaston, à Paris. — Duval Armand, au Havre. — Fattoir Gins, au Pré-Saint-Gervais — Gardes Roger, à Saint-Etienne. — Garot Charles, à Meslay (Mayenne). — Grenouilleau Georges, à Coron (M.-et-L.). — Hennequin Alfred, à Seloncourt (Doubs), — Humbert Pierre, à Reims. — Ingueller Arthur, à Strasbourg. — Jeannes Alain, à Melguen (Finistère). — Jonard Edgard, à Amiens — Lajois Eugène lieutenant C. M. I. S. P. 47. — Lamidey Roger, à Douzy (Ardennes). — Mamollie Gaston, à Paris. — Lamy Marcel, à Sidi Tabet (Tunisie). — Larribe Frank, à Mont-de-Marsan (Landes). — Lecoq Eugène, à Paris. — Lefaulon Edouard, à Libourne (Gironde). — Legrand Germain, à Breau-Richarville, par Dourdan. — Lesonel Eugène, à Paris. — Letournel Henri, à Clos-Fontaine, par Nangis (S.-et-M.).

Lonet Henri, à Paris. — Louis Edouard, Saintes (Ch.-Inf.). — Machi Jean, à Bordeaux. — Maillot Marcel, à Châteauroux. — Malabat Vincent, à Brocas-les-Forges (Landes). — Lasson Joseph, à Vichy. — Mesnier Robert, à La Broque (Bas-Rhin). — Monel Marcel, à Drancy (Seine). — Monin Roland, à Narcy (Nièvre). — Morain Marcel, à Paris. — Moreau Lucien, à Paris. — Ortige Yvan, à Saint-Sixte, par Saint-Romain (L.-et-G.). — Pellisson Charles, au Bourget. — Petit Victor, à Chauvirey (Hte-Saône). — Pescay René, à Billancourt (Seine). — Plessis Maurice, à Paris. — Prunier Georges, à Argenteuil. — Puissant Roger, à Vitry-le-François. — Robeau Raoul, à Charleville (Ardennes). — Robert Julien, à Petit-Clamard. — Roucairol André, à Montbazin (Hérault). — Sembeil Lucien, à Coudrieu (Rhône). — Soulages Jules, à Montpeyroux (Hérault). — Tesse Emile, à Angers. — Thévenin René, à Orléans. — De Tissandier Charles, au Bourget. — Welker Victor, à Beauregard, par le Cheznay (S.-et-O.). — Wilmotte Fernand, à Neuilly-Plaisance (S.-et-O.).

14°. — N'ayant eu que quatorze fautes

Anachet Paul, à Angoulême (Charente). — André Paul, à Nancy (M.-et-M.). — Aubry Joseph, à Vignot (Meuse). — Aubouard Robert, à Paris. — Archen Auguste, à Haijange (Moselle). — Bailly Pierre, à Aulnay-sous-Bois. — Balmigere Henri, à Montpellier. — Berret Maurice, à Dugny (Seine). — Barron René, à Fourchambgult (Nièvre). — Bernot Jean, à Le Theil (Allier).

(A suivre)



DANS LES CLUBS

Le vainqueur du Grand Concours a fondé un Club

M. Bonnaud qui fut l'un des deux vainqueurs du Grand Concours a décidément pris goût à la motocyclette et a créé un Club dans l'originale petite ville de Saintes. Ce Club s'appelle le Moto Sport Saintongeais.

Le Président d'Honneur est M. Chapsal, sénateur et maire de Saintes.

MM. Mauny, Gaillard Frères, Berthelot, Moreau se sont groupés autour de M. Bonneau pour former le bureau et la première assemblée a réuni 25 motocyclistes qui sont venus sans savoir de quoi il s'agissait, mais ont été rapidement convaincus.

M. Bonneau craint que le Club ne soit pas actif : les membres n'étant pas très fortunés. C'est précisément une grosse erreur : les meilleurs Clubs sont ceux dont l'ensemble des membres sont de condition modeste, la richesse s'alliant généralement très peu à la discipline dans les Sociétés.

Moto Revue accorde son patronage au nouveau groupe, qui, lui aussi, a oublié de nous donner son adresse sociale.

Après les Pélicans, les Hirondelles, nous avons les Limousins

Le Pélican représente le sacrifice en moto et l'ardeur de la jeunesse.

Les Hirondelles, la vitesse, l'aristocratie du mouvement.

Quant aux Limousins, inutile de dire qu'ils sont le symbôle de la puissance formidable de ces chevaux-vapeur ou animés.

Le M. C. du Limousin est donc né et le Bureau provisoire vient de se mettre en collaboration étroite avec l'A. C. Limousin en vue d'une activité fébrile pendant la saison.

Une cinquantaine de membres font déjà partie du nouveau Club, quinze jours après sa fondation et le premier acte de vie du nouveau Club est curieux à signaler : c'est une demande très instante à *Moto Revue* de bien vouloir traiter de la conduite d'une motocyclette neuve.

Nous croyons que son idée est excellente et nous mettons en chantier un article selon son désir.

Cependant, le M. C. du Limousin a complètement omis de nous donner son adresse...

De tous les côtés banquets et bals

A l'occasion de la Mi-Carême, de tous les côtés nos Motos Clubs ont donné banquet et bal.

L'Auto Moto Club de Carpentras, dans la salle du Café du Commerce richement décorée, donna un superbe bal le jeudi de la Mi-Carême et les danseurs et invités joignant l'utile à l'agréable offrirent, par l'intermédiaire de la commission de leur groupement, la somme de 100 fr. au Bureau de Bienfaisance de leur ville. Geste à signaler, et qui ne peut qu'attirer la sympathie municipale.

Les Motocyclistes de Boulogne seront satisfaits

Il vient de se fonder (et c'est heureux.) un club motocycliste à Boulogne-sur-Seine.

Il y a longtemps que nous réclamions l'organisation dans cette région où nombreux sont les motocyclistes fervents.

Nous serions heureux également que tous ceux qui habitent cette localité, ainsi que Billancourt, se présentent au siège de ce nouveau club, 186, rue Edouard-Vaillant, afin de renforcer ce groupement et de lui donner toute la vigueur qu'il est en droit d'espérer.

Ce nouveau Club s'appellera le M. C. de Boulogne-Billancourt.

Un club protestant... fort

...mais nous nous permettons de vous faire remarquer une erreur qui s'est glissée dans votre communiqué : en effet, nous ne sommes pas l' « Amical-Moto-Club du 3e » mais tout simplement l' « Amical-Moto-Club » notre siège social seulement se trouvant dans le 3e arrondissement et nos membres habitant dans les différents quartiers.

Et voilà qui est fait.

Le Moto Club d'Argenteuil

Argenteuil est sorti.

11 motocyclistes étaient à la promenade amicale du 18 mars sur Corbeil, Parisis, Compiègne.

Nous les rencontrâmes sur la route en cours d'essais d'une moto Train 350 et nous fûmes surpris de la discipline de ces jeunes gens.

M.C.B (*).C. du Berry

Il grandit...

La zone d'action du Moto Club du Berry vient de s'étendre au département de l'Indre. Une section vient de se créer au siège social à Châteauroux, 10, place Lafayette. Président : Fenny ; secrétaire : Barret.

La section promet d'être des plus actives au cours de la saison.

Et est très actif...

Le 18 mars, le Moto-Club du Berry organisait une sortie à Châteauroux siège d'une nouvelle section du Club.

Favorisée par un temps superbe, la manifestation obtint un vrai succès, un gymkana inspiré de *Moto Revue* anneaux, œufs, verre d'eau, course de lenteur, intéressa vivement les spectateurs venus nombreux. Ce fut une bonne journée de propagande pour le sport motocycliste.

L'Hirondelle Moto Club continue à vivre

A la dernière réunion du 15 mars nous notons au Club de l'Hirondelle 53 enfants. Une randonnée est envisagée sur Dieppe et Fécamp pour Pâques. Parmi les études du bureau, signalons la composition de la sacoche médicale tant réclamée, que d'ailleurs *Moto Revue* a mis à l'étude chez un de nos meilleurs médecins motocyclistes.

Perpignan voudrait un Moto Club

Nous recevons de notre correspondant, M. Fraiche, de Perpignan, une demande de patronage en vue de la création d'un groupement dans cette région. Nous serions heureux d'apporter notre appui aux futurs motocyclistes aussitôt que son projet sera organisé.

Le Moto Club de Marrakech (Maroc)

Le M. C. Marrakechois a vu le jour et se promet sur les belles routes de notre protectorat, une activité remarquable pour cette saison. M. de Fontguyon a pris en mains la direction du nouveau groupement. Le commandant général de la région, le général Huré, a accepté la présidence d'honneur. MM. Michel, Briens, Zriehen, Gailhanou et Beasana ont accepté de diriger le bureau.

La fondation officielle du Club date de fin décembre 1927 et il ne s'agit pas d'un feu de paille puisque, depuis, le groupement a organisé une épreuve de kilomètres, une de régulatiré et qu'un grand gymkana est en cours d'organisation pour Pâques.

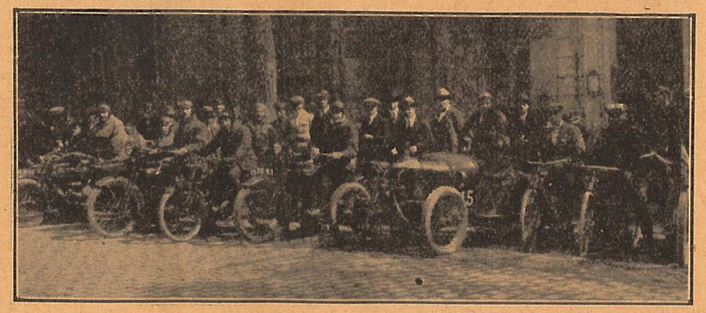
Le Moto Club de Limoges est créé

Dès la première semaine, plus de 50 motocyclistes ont répondu à l'appel, ce qui explique le besoin, que la région avait, d'un groupement motocycliste.

Nous sommes heureux d'accorder notre patronage à ce nouveau groupe et nous invitons fortement tous les régionaux à s'adresser à M. Sohn, secrétaire du Club, 2, rue Soufflot, à Limoges.

Le Moto Club de la Seine

Le vendredi 30 mars eut lieu la réunion des sections des 11e et 20e arrondissements où l'on discuta l'adhésion au rallye de Tours de *Moto Revue*.



Le bureau de l'Union Motocycliste des Ardennes est ardent et nous promet une saison vivante.

A Châteauroux, le M. C. du Berry se rencontre avec MM. Dubois de la Sablonnière, Penny et Barret délégués de Vierzon et de Bourges.

L'Interclubs Parisien

Les éliminatoires dans les Clubs se poursuivent régulièrement. Les résultats nous arrivent. Voici l'éliminatoire du M. C. de la Seine ; à cette liste, il faut ajouter Druz et Jacob qui sont qualifiés d'office à la finale, les Six Jours d'Hiver et Paris-Nice tenant en ce cas lieu d'éliminatoire.

Du M. C. de la Seine (officiel)

J'ai l'avantage de vous faire connaître les résultats des éliminatoires (régularité) du Moto Club de la Seine qui se sont déroulées aujourd'hui sur un tracé d'environ 150 kilom.

Sur 18 concurrents au départ, 9 ont terminé l'épreuve dans les délais prévus.

Dans l'ordre : 1° Colas Lucien, 600 points, 350 cmc. ; 2° *ex-æquo* Chatterton, 595 points, 250 cmc. ; 2° *ex-æquo* Brisset, 595 points, 500 cmc. ; 2° *ex-aequo* Aufrère, 595 points, 350 cmc. ; 5° Davoust, 585 points, 175 cm. ; 6° Larcher, 474 points, 750 cmc ; 7° Godel, 415 points, 500 cmc. ; 8° *ex-aequo* Marchand, 180 points, 500 cmc. ; 8° *ex-aequo* Rivière, 180 points, 500 cmc.

Le Président de la Commission sportive.
AUFRÈRE.

Le courrier des Agents Motoristes de France

est un résumé technique, pratique, corporatif des notes et instructions indispensables à l'agent qui travaille la Motocyclette.

Il contient toute documentation d'ordre intérieur et extérieur que l'Agent se doit de connaître.

Le courrier mensuel sera adressé gracieusement à tout Agent de la moto qui en fera la demande sur papier à en-tête de sa maison.

Cette demande devra être adressée à **MOTO-REVUE**, 51, rue Vivienne, Paris, et devra porter la mention : COURRIER des AGENTS.

LA COTE D'ARGENTEUIL

Le 25 mars s'est déroulée à Argenteuil, la classique épreuve organisée par le M. C. F. Un public nombreux était venu applaudir les performances de nos « as » et malgré la pluie qui gêna beaucoup les concurrents, le succès a été complet. Le sol glissant et les circonstances atmosphériques défavorables permirent aux anciens records de tenir debout, mais la tenue de route des machines a fait une grosse impression. Il est incontestable que de grands progrès ont été faits en matière stabilité.

1.800 mètres, départ arrêté, arrivée lancée.

Motos 100 *cmc.* — *Professionnels.* — 1. Liaudois (Liaudois), 2' 13", moyenne 48 kil. 721.

Motos 125 *cmc.* — *Indépendants.* — 1. Paoli, 2' 7" 3/5, moyenne 50 kil. 783, record établi.

Motos 175 *cmc.* — *Professionnels.* — 1. Parizet (Alcyon, pneus Dunlop), 1' 48" 1/5, moyenne 59 kil. 889.

Indépendants. — 1. Tulacktin, 1' 54" 3/5 moyenne 56 kil. 544, record battu ; 2 Friederich.

Motos 250 *cmc.* — *Professionnels.* — 1. Lemasson (Alcyon), 1' 26" 4/5, moyenne, 74 kil. 654.

Indépendants. — 1. Bouché, 2' 11" 4/5, moyenne 49 kil. 165.

Motos 350 *cmc.* — *Professionnels.* — 1. Marcel Jolly (Alcyon, pneus Dunlop), 1' 27", moyenne, 74 kil. 482 ; 2. Ed. Théry (Magnat-Debon). 3. Barthélemy (A.C.M.).

Indépendants. — 1. Dubuisson, 1' 34" 3/5, moyenne, 68 kil. 498 ; 2. Chalumeau. 3. Prugnont. 4. Coquelet. 5. Roby. 6. Gringuet. 7. Féron.

Motos 500 *cmc.* — *Indépendants.* — 1. Pierval, 1' 28" 1/5, moyenne, 73 kil. 469 ; 2. Lemétais. 3. Dumont.

Motos 1.000 *cmc.* — *Professionnels.* — 1. Flahaut (Harley-Davison), 1' 28", moyenne 73 kil. 636.

Sidecars 350 *cmc.* — *Professionnels.* — 1. Coulon (Terrot), 1' 40" 2/5, moyenne 64 kil. 541 ; 2. Amort (New Map).

Sidecars 600 *cmc.* — *Indépendants.* — 1. Lemétais, 1' 50" 1/5, moyenne, 58 kil. 802, record battu.

Sidecars 1.000 *cmc.* — *Professionnels.* — 1. Norbert Laurent (Harley-Davison), 1' 39" 4/5, moyenne, 64 kil. 929.

Le Moto-Club des Scolaires

Notre prochaine réunion

Nous informons nos membres que c'est le jeudi 19 avril, à 3 heures, qu'aura lieu notre troisième réunion dans la salle des Clubs 5, rue Saint-Augustin. Nous espérons qu'elle aura plus de succès que la dernière, car les convocations de celles-ci sont parties trop tard par suite d'un oubli. Nous invitons donc dès maintenant tous nos membres à se trouver le jeudi 19 avril à 3 heures, 5, rue Saint-Augustin.

A cette réunion, nous choisirons la date et l'itinéraire de la prochaine sortie au cours de laquelle se disputera l'interclubs pour lequel sont déjà inscrits : Maillard-Brune, Hamel, Guy Ledoux-Lebard ; Yves Ledoux-Lebard; Fauché ; Aufrere ; Colas.

Ceux qui désirent avoir les photos de la première sortie du M. C. S. peuvent se les procurer à *Moto Revue*.

C'est Pascal, un jeune du Moto Club des Scolaires qui a gagné au grand concours de *Moto Revue*. Nous serons heureux de le voir grâce à cela participer à nos sorties.

Participation au rallye de Tours

Nous savons tous que c'est le samedi 7 et dimanche 8 avril que se déroulera le grand rallye de *Moto Revue* avec 2 motos aux premiers.

Pour rendre le parcours plus agréable nous invitons nos camarades qui font ce rallye à se trouver le samedi 7 avril, à 14 heures, à Picardie d'où nous nous dirigerons sur Tours.

Moto Club Universitaire du Sud Ouest (Section du M. C. Bordeaux)

Le Moto Club Universitaire du Sud-Ouest a déposé ses statuts à la Préfecture le 7 mars 1928. A peine formé, le nouveau Club groupe 50 étudiants motocyclistes de notre ville et organisa sa première sortie qui a eu lieu sur le parcours Saint-André-de-Cubzac, Libourne, Sainte-Foy, Bordeaux. Cette première sortie comptait 11 partants. L'un d'eux a participé au concours du litre d'essence, organisé par le Moto Club Bordelais et s'est classé troisième : Casadebaiget sur Ravat. Le dimanche 11 mars, deuxième sortie sur Bordeaux, Arcachon, 15 partants. Très belle moyenne sur Bordeaux-Facture. Traversée lente et silencieuse des localités bordant le bassin. Déjeuner-camping sur la plage des Abatilles. Retour fort régulier à la tombée de la nuit. En résumé une sortie qui permet de fonder les plus grands espoirs sur les motocyclistes universitaires de Bordeaux.

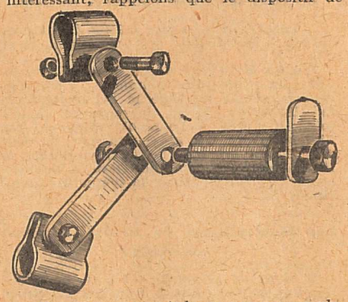
Nous pensons, grouper au plein de la saison motocycliste 30 partants chaque dimanche. La discipline sera très forte au sein du nouveau club. Nous allons faire en particulier des démonstrations pour le silence obligatoire, la pratique du tan-sad, les vitesses limites dans la traversée des villes. Les « cherreurs » seront impitoyablement bannis du club après 3 blâmes des chefs de route.

Si nos finances autorisent l'abord des Pouvoirs Publics, nous organiserons sans doute une course de côte réservée aux membres de notre Club. Nous demanderons à ce sujet tous renseignements à *Moto Revue*.

Un repose-pieds idéal

Une indiscrétion nous permet d'annoncer à nos lecteurs que chez Dellheim on est sur le point de diminuer de façon très sensible le prix de vente du repose-pieds Superfect.

Pour certains de nos lecteurs qui ne connaîtraient pas encore cet accessoire si intéressant, rappelons que le dispositif de

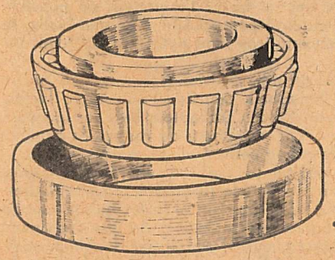


fixation du repose-pieds se compose seulement d'un compas permettant naturellement sa pose dans n'importe quelle position.

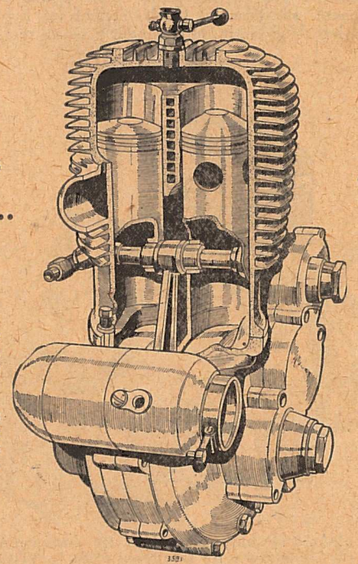
Si nous ajoutons en outre que les colliers sont extensibles, on comprendra l'intérêt que comporte le repose-pieds Superfect qui permet de régler avec une précision absolue la position du cavalier.

L'HISTORIQUE DES DEUX TEMPS

Les imperfections des premiers deux temps



Parmi les perfectionnements de ces temps derniers, notons le roulement à galets destiné à diminuer les frottements.



Garelli emploie avec succès un deux temps bicylindrique avec bielle commune : les pistons sont différents.

La grande vogue du deux temps est postérieure à la guerre, mais le deux temps a fait son apparition presqu'à la même époque que le quatre temps. Il lui serait même antérieur si l'on fait entrer dans cette classe les moteurs à gaz de Hugon ou de Lenoir, mais ceux-ci ne comprimaient pas le mélange gazeux et c'est à la compression des gaz avant l'explosion qu'est dû le moteur moderne.

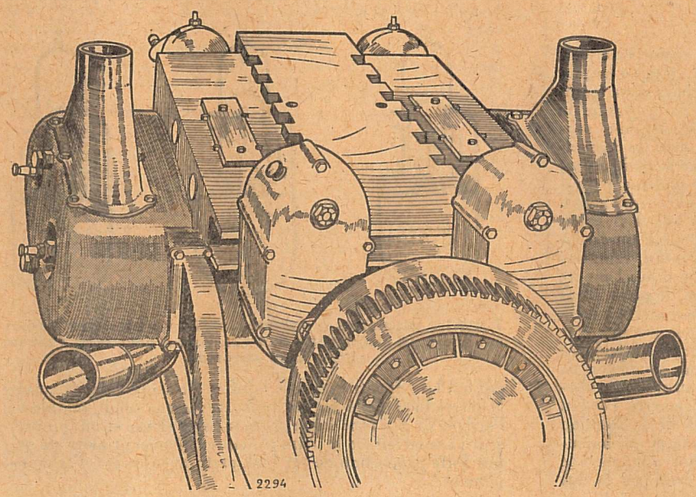
Nos véritables ancêtres ce sont Beau de Rochas qui indiqua le cycle théorique à quatre temps et Otto qui le réalisa. Le deux temps tel que nous l'avons actuellement, est fort mal nommé, car on y trouve, mais différemment groupées, les mêmes phases de fonctionnement que sur le quatre temps

L'introduction du mélange dans le cylindre et l'échappement des gaz brûlés au lieu d'occuper deux courses du piston, se produisent et simultanément, au moment où le piston se trouve aux environs du point mort inférieur. Mais les deux phases essentielles, compression et explosion existent comme dans un quatre temps.

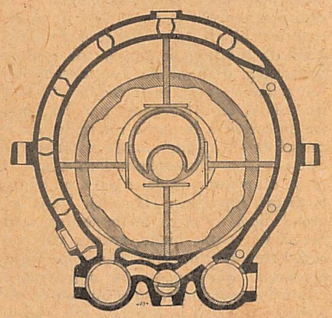
Le deux temps du type classique à trois lumières a d'abord été employé sur des moteurs de bateaux, à régime assez lent, ce qui supprimait un bon nombre de difficultés provenant précisément de la grande vitesse de rotation. Le moteur Ixion qui vit le jour dans les premières années de ce siècle fut, croyons-nous, le premier moteur de moto à carter pompe. On voyait, par ailleurs, figurer dans Paris-Madrid, un deux temps remarquablement étudié : le Lepape, dans lequel une pompe à piston servait à l'alimentation du cylindre travailleur. Peu après l'Ixion, apparaissaient deux machines qui devaient faire tant pour le développement du deux temps, la Levis et la Scott. Il y eut même des essais pour employer le deux temps sur des voitures (Lucas Valveless en Angleterre, Legros en France). Combien d'efforts ont été faits depuis pour développer le deux temps et c'est par milliers que des brevets ont été pris. Mais beaucoup de ces brevets se rapportent à des moteurs compliqués et coûteux et qui ne sont restés qu'à l'état de projet. Le deux temps est loin d'ailleurs d'avoir dit son dernier mot. Sans parler des moteurs Diesel et semi Diesel industriels ou marins, il y a aux essais des voitures de course à deux temps, et sur trois voiturettes de série, deux françaises et une anglaise, le deux temps a donné de très bons résultats.

Le deux temps à 3 lumières et à carter pompe

C'est le type employé sur toutes les motos à deux temps. Il a pour lui son extrême simplicité qui permet de le produire à

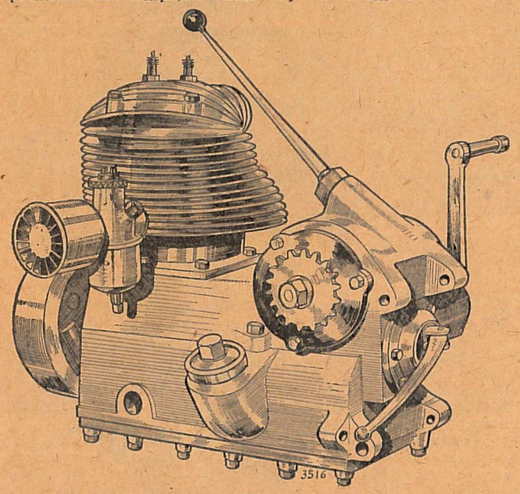


L'un des rares quatre cylindres 2 temps avec compresseur a été réalisé par Violet, le spécialiste de cette formule.



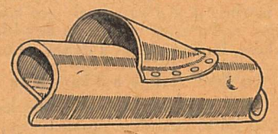
Le volant est équipé en compresseur par excentrage : cette idée a été préconisée par Foller après de sérieux essais.

bon compte, malgré une construction soignée. Mais que de recherches ont été nécessaires pour établir des deux temps vraiment satisfaisants. Quels étaient les points faibles des premiers deux temps, et comment y a-t-on remédié.



Le classique bicylindre qui fit sensation au dernier « Show » de Londres, c'est le Villiers.

La première difficulté qui se présente c'est l'aspiration dans le carter. Celui-ci, pour que l'aspiration soit énergique, doit être d'un aussi petit volume que possible. Nous ne parlons pas de l'étanchéité qu'un bon usinage permet de réaliser assez aisément. Mais, on eut par contre quelque peine à réduire les dimensions



Chasser violemment les gaz par une prise d'air ajoutée au tuyau d'échappement est une conception très anglaise ; et ce système réduit nettement la consommation des 2 temps.

du carter. On commença par employer un volant extérieur, mais avec les roulements lisses, il fallait une certaine largeur pour que l'usure ne fut pas trop rapide. Si certains deux temps du début avaient si souvent besoin d'être rebagués, c'est qu'on ne pouvait donner à leurs bagues une portée suffisante sans sacrifier le rendement. Ce fut Scott qui, avec sa perspicacité habituelle, trouva le moyen de concilier le petit espace dont on pouvait disposer avec un système de roulement presque inusable. Il fut un des tous premiers à employer des galets. C'est la solution employée par tous aujourd'hui. Les galets permettent de diminuer considérablement la largeur du carter. On a, d'autre part, mais ceci n'est pas aussi général, remplacé les coudes du vilebrequin par des disques. On a aussi monté sur le carter, à la partie inférieure du cylindre, de petits blocs qui pénètrent à l'intérieur du piston quand celui-ci arrive à la fin de sa course. On a été plus loin encore. On a par exemple employé un piston annulaire qui a un déplacement plus grand que le piston travailleur (Dunelt). Dans le Bekamo un piston de grand diamètre et de faible course, attelé lui aussi sur le vilebrequin par une bielle, accroît par ces déplacements l'action aspirante et refoulante. Nous ne parlons pas de la solution énergique qui consiste à employer une pompe d'alimentation indépendante, ou d'une autre réalisée sur une machine anglaise pendant la guerre : une cloison traversée par la tige du piston séparait le carter du cylindre et c'est dans la partie inférieure du cylindre que se faisait l'aspiration du mélange gazeux. Si l'on avait employé ce dispositif avec une bielle, le moteur aurait été beaucoup trop haut pour être logé dans un cadre de moto.

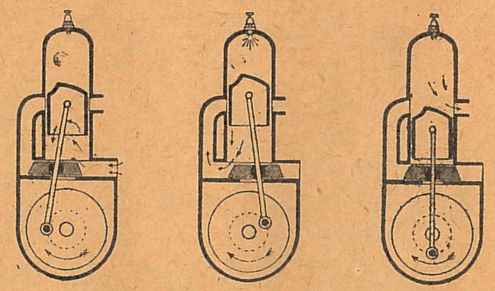
On employait donc, à l'exemple de certaines machines à vapeur marines, une glissière horizontale montée au bout de la tige du piston. Nous avons eu en France, un moteur basé sur le même principe mais comme c'était un moteur de voiture, la hauteur n'était plus un obstacle et l'on pouvait employer une bielle.

Dans les premiers deux temps, l'espace mort du carter, trop considérable, présentait un double inconvénient. L'aspiration affaiblie ne permettait d'admettre dans le carter qu'une charge assez faible, et d'autre part le refoulement des gaz frais dans le cylindre s'opérait sans vigueur. Il y avait une double perte et le rendement était bien médiocre. Grâce à la réduction de l'espace mort du carter nos deux temps modernes sont alimentés de manière bien plus satisfaisante

Difficulté d'atteindre des régimes élevés

Pendant longtemps la deux temps était un moteur qui tournait lentement, On ne peut plus en dire autant aujourd'hui ; cependant d'une manière très générale, le deux temps n'atteint pas les régimes des quatre temps. S'il donne l'impression de tourner plus vite cela est dû à la fréquence double de l'échappement. Quelles sont les raisons qui ont longtemps empêché les deux temps d'atteindre un régime élevé, ou du moins de donner leur maximum de puissance à un régime relativement faible ?

La première difficulté vient du temps très court dont on dispose pour la double opération du transvasement des gaz frais et de l'évacuation des gaz brûlés. Les premiers deux temps ne présentaient que des sections de passage insuffisantes. Les gaz frais entraient difficilement et l'alimentation devenait de plus en plus maigre au fur et à mesure que montait le régime. Les écrans déflecteurs présentaient des formes défectueuses qui étaient loin d'assister la marche des gaz. Ces premiers deux temps étouffaient littéralement au-delà d'un certain régime et ils étaient enclins à chauffer dès qu'on voulait les pousser tant soit peu. Il est très difficile d'assurer la bonne alimentation en gaz frais parce que non seulement le temps est très court, mais encore parce que la pression dans le carter est très faible. Nous n'avons pas ici la forte aspiration du piston descendant et toute une course pour assurer le remplissage. Et si dans les quatre temps eux-mêmes, nous ne pouvons réaliser un bon remplissage, on se représente ce que cela peut être pour un deux temps. Pour l'échappement, nous n'avons pas non plus la remontée du piston pour expulser énergiquement les gaz brulés. Nous ne devons compter ici que sur la pression des

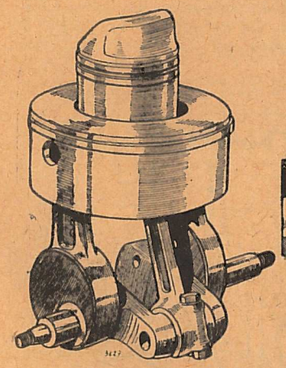


Dans les machines à vapeur, la distribution par tiroirs est toujours employée ; dans la moto, cela exigerait un cadre trop surélevé.

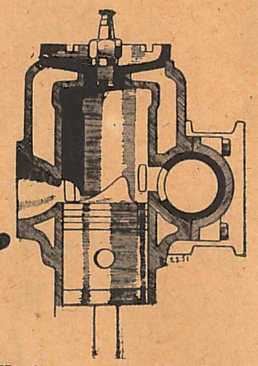
gaz qui les fait sortir dès que l'orifice est démasquée, et ensuite la chasse bien molle des gaz frais. Le remède serait, semble-t-il l'arrivée de gaz frais à une pression assez élevée et un compresseur permettrait de le faire ; mais on risquerait alors de voir une forte proportion de gaz frais partir avec les gaz d'échappement.

Si nos moteurs fonctionnaient selon le cycle Diesel ou semi Diesel, dans lesquels on envoie seulement de l'air pur, alors que le combustible n'est injecté qu'à la fin du temps de compression, cela serait sans inconvéniert. Et c'est pourquoi le cycle à deux temps convient si bien à ces moteurs.

Si l'on veut tourner vraiment vite, il est nécessaire d'avoir une chambre d'explosion de forme régulière. Sur les premiers deux temps, l'écran divisait en deux la chambre d'explosion et ainsi la propagation de la flamme se trouvait gênée par ce mur de fonte qu'on lui opposait. On tourne maintenant la difficulté. L'écran, au point mort haut, vient presque en contact du côté transvasement, avec une excroissance de la chambre d'explosion. La partie de l'écran qui est en pente douce et le fond de la culasse constituent, lorsque le piston est en haut de sa course, une chambre d'explosion qui, sans être parfaitement sphérique, permet tout de même le tourbillonnement des gaz. Voilà précisément un détail qui a une très grande importance.



L'embiellage et le double piston avec compression dans le carter est accepté par Wardill.



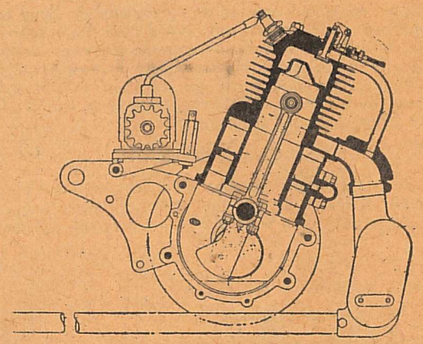
Un fourreau rotatif a donné à certains deux temps de course de remarquables résultats, tel que le Duesenberg 8 cylindres en ligne et surcomprimé.

A l'augmentation du régime s'opposaient aussi les appareils d'allumage : sur un mono à quatre temps, la magnéto tourne seulement à la demi-vitesse du moteur, alors que sur un deux temps, elle tourne au même régime. C'est dire qu'une magnéto fatigue autant sur un deux temps qui tourne à 3.000 que sur un quatre temps qui atteint 6.000 tours. Les nouveaux types de magnéto à induit fixe permettent les régimes les plus élevés. Le volant magnétique, à volants tournants, s'il est soigneusement équilibré, rend également possibles de grandes vitesses de rotation.

Refroidissement

Les deux temps étaient, au début, enclins à chauffer, non pas que la température de fonctionnement fût particulièrement élevée, mais les dilatations inégales produisaient de la distorsion. Ces déformations se produisaient, non pas à la culasse, comme un quatre temps, mais, au contraire à la partie inférieure du cylindre à l'endroit des orifices de transvasement et d'échappement ; l'un est à une température peu élevé, l'autre est chauffé par les gaz d'échappement, d'autant plus que ceux-ci sont laminés au moment où le piston va obturer l'orifice d'échappement

Par surcroit, sur les premiers deux temps, la section de passage offerte aux gaz était tout à fait insuffisante. C'est pour remédier à ces difficultés que Scott, après un premier modèle où le cylindre était refroidi par ailettes et la culasse par eau selon une pratique fréquente au temps des premiers quadricycles, se décida à faire le contraire et à refroidir le cylindre et de plus la culasse. Depuis, à vrai dire, les moteurs à grand rendement de la Super et de la Flying Squirrel ont non seulement les cylindres, mais encore les culasses refroidis par l'eau, cela surtout pour refroidir la bougie d'allumage.

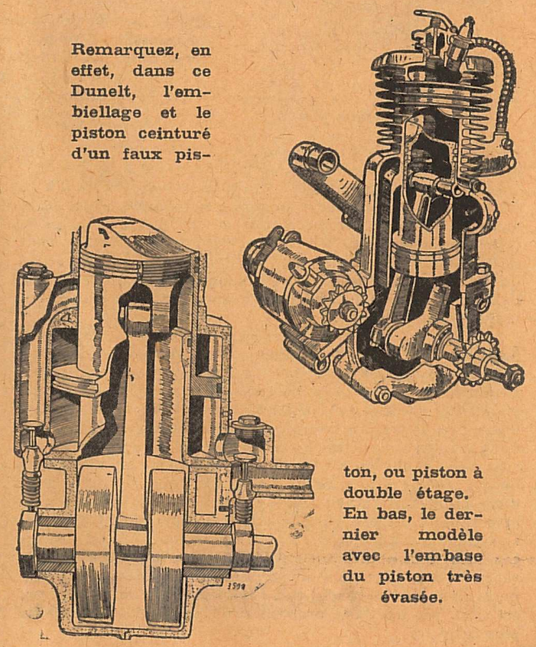


En pompant, au moyen d'un faux piston, une quantité de gaz supérieure à la cylindrée, on obtient des résultats équivalents à la suralimentation par compresseur : Dunelt s'est cantonné dans cette formule.

Une autre difficulté provient de la forme irrégulière du piston, de cette bosse que constitue l'écran. Si l'on donne au métal une épaisseur suffisante pour assurer une répartition égale de la chaleur, le piston est très lourd et l'équilibrage difficile. Au contraire, un piston léger sera affecté de distorsion. La première solution qui se présente à l'esprit, c'est le piston en aluminium ou en magnesium, mais il était à peu près impossible de se servir de ces pistons en alliages légers lorsque leur coefficient de dilatation était élevé.

Sur les quatre temps, il y avait bien du claquement à froid, mais ça marchait quand même. Sur le deux temps, par contre on ne doit laisser qu'un jeu infime entre le piston et le cylindre, la moindre fuite bouleverse la marche et même rend le départ impossible. Aujourd'hui par une sélection judicieuse des alliages et un traitement thermique on a réduit le coefficient de dilatation du piston fini.

Remarquez, en effet, dans ce Dunelt, l'embiellage et le piston ceinturé d'un faux piston, ou piston à double étage. En bas, le dernier modèle avec l'embase du piston très évasée.



Pourtant, un grand nombre de spécialistes du deux temps estime que ce jeu est encore trop grand pour des épreuves sur courtes distances où le moteur ne tourne pas assez longtemps pour que le piston s'échauffe et se dilate d'une quantité suffisante. Ils préfèrent donc pour le sprint un piston de fonte. Pour des épreuves de durée, le piston en alliage léger, mieux refroidi et plus léger, reprend l'avantage.

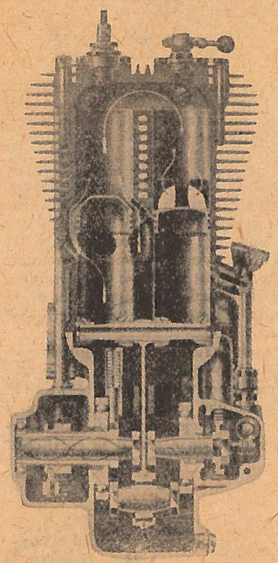
Consommation

Le deux temps d'une manière générale, consomme plus que le moteur à quatre temps non seulement pour une même cylindrée, mais encore pour une même puissance. Cette consommation plus forte, n'est pas très sensible dans les petites cylindrées, mais le devient de plus en plus dans les grandes. C'est le gros obstacle aux deux temps de forte cylindrée. Qu'un deux temps de 250 cmc. consomme par exemple quatre litres aux cent kilomètres, au lieu de trois comme un quatre temps de cette cylindrée, cela ne fait pas une très grosse différence, mais si nous voulons employer sur une voiture un 1.500 cmc. et qu'il pompe ses 24 litres au cent kilomètres, alors qu'un moteur de cette cylindrée à quatre temps, se contente de 10 à 12 litres,. nous devrons renoncer.

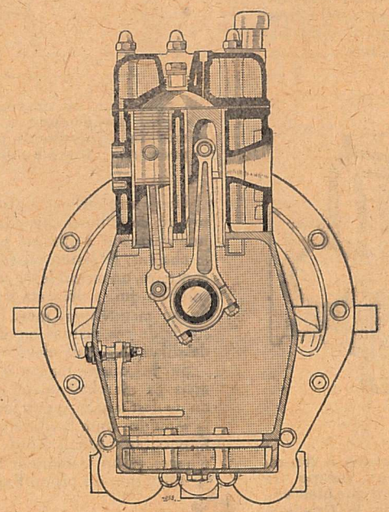
C'était naturellement sur les deux temps primitifs que se faisait sentir cette forte consommation. A quoi tenait-elle ? Il semble paradoxal de répondre à l'échappement, mais c'était en fait le cas. Tout d'abord l'évacuation des gaz brûlés n'est pas assistée par le piston comme sur un quatre temps. Ils sortent d'abord par la pression qu'ils possèdent, et ensuite par le balayage des gaz frais, mais cette chasse est peu énergique. Le résultat, c'est que l'expulsion est incomplète, d'autant plus incomplète qu'elle doit s'opérer dans un temps très court. La proportion des gaz brûlés qui restent dans le cylindre après le temps d'échappement est donc plus considérable que dans un autre temps. Comment cela influe-t-il sur la consommation ? C'est que ces gaz brûlés, composés surtout d'anhydride carbonique et de vapeur d'eau, gênent ensuite la combustion des gaz frais auxquels ils se sont mélangés, et la ralentissent. On doit compenser cet effet, par une forte proportion d'essence, par un mélange plus riche.

D'autre part, la séparation entre les gaz frais qui arrivent et les gaz brûlés qui partent n'est pas aussi nette que l'indiquent les schémas de fonctionnement. Il y a des tourbillons qui les mélangent en certaines places. Il y a des gaz frais qui s'esquivent directement par l'orifice d'échappement. Il y a donc une partie des gaz frais qui s'échappent d'eux-mêmes ou qui sont entraînés par les gaz d'échappement : c'est autant d'énergie qui s'en va.

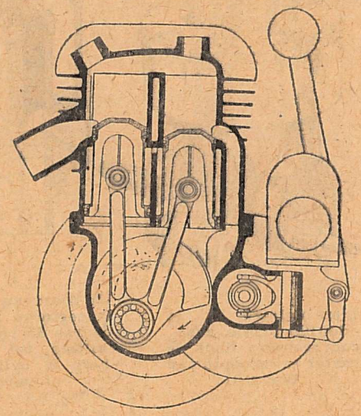
Ces défauts, inhérents au deux temps à trois lumières, étaient beaucoup plus accusés sur les deux temps primitifs. Les orifices d'échappement étaient de trop petite section, les tubulures créaient des contrepressions très nuisibles. D'autre part, les formes d'écrans étaient très défectueuses, et créaient des remous. Que d'expériences il a fallu pour déterminer la place la section, les proportions les meilleures pour l'orifice d'échappement, la forme des tubulures, le système de silencieux. La moindre contrepression à l'échappement est néfaste sur un deux temps.



Le moteur Garelli : sa coupe. Nous traiterons les solutions italiennes sous peu.



Suralimenté, avec un embiellage spécial, permettant l'ouverture de l'échappement avec celle de l'admission, ainsi que la fermeture de l'une avant celle de l'autre : c'est la solution préconisée par le deux temps Zoller.



Comery en Angleterre et Picca en Italie (dont coupe ci-dessus) ont aussi des réalisations spéciales.

Autant le ronflement régulier d'un deux temps est agréable autant est insupportable cette marche à quatre temps, ce bafouillage au ralenti qu'on n'a pu encore complètement éliminer, au moins sur le deux temps classique. Cette marche saccadée, brutale est d'ailleurs plus désagréable à l'oreille que vraiment nuisible pour le moteur. Tout au plus risque-t-elle, si elle est trop prolongée, de déclaveter le volant.

Elle peut être due à un excès d'huile, mais on a, par l'emploi du graissage par pompe mécanique, réduit la consommation d'huile. Même avec le graissage par mélange, la proportion d'huile est plus faible qu'autrefois. L'autre cause, c'est une carburation incorrecte, donnant un mélange trop riche Mais la raison essentielle est dans le mauvais remplissage du cylindre.

Lorsqu'on n'admet dans le carter, qu'une quantité faible de gaz, la précompression n'atteint ensuite qu'une très faible valeur, surtout à cause de l'espace mort. La chasse des gaz brûlés se fait mal, et il reste, surtout par rapport à la faible charge transvasée, une forte proportion de gaz brûlés. Si les deux temps modernes sont moins sujets à la marche à quatre temps cela vient de ce que l'espace mort du carter a été réduit, ce qui améliore le rendement du carter pompe, de ce que l'évacuation des gaz brûlés se fait mieux, de ce que le taux de compression est plus élevé et permet l'inflammation du mélange même dilué par les gaz d'échappement.

H. P. BORESTROKE.

Le Sport

BORDEAUX-PYRÉNÉES-BORDEAUX

M. C. de Bordeaux et A. C. du Sud-Ouest a lieu les 7-8-9 avril

Le grande et classique épreuve du M. C. B. s'annonce comme un succès inégalé à ce jour.

Le nombre des concurrents déjà imposant montre l'engouement des amateurs pour ces sortes d'épreuve qui mettent en relief leurs qualités de conducteur et leur permettent souvent de se faire un nom dans le monde sportif.

Bordeaux-les Pyrénées-Bordeaux, épreuve type et combien intéressante à tous points de vue connaît la grande vogue tant auprès des concurrents isolés, que des grandes maison de motocyclettes et de voitures. Heureuse comme formule car elle permet à chacun de disputer sa chance et de faire une belle performance, sans pour cela être une dangereuse exhibition, elle met à égalité les chances de l'amateur pur et du professionnel des courses.

D'une publicité profitable aux constructeurs qui y participent, car elle n'englobe qu'un rayon bien déterminé où le sport automobile et motocycliste est longtemps resté en léthargie, elle permet à l'acheteur éventuel de se rendre compte de l'état de la machine au départ et à l'arrivée.

D'un intérêt touristique indéniable pour l'amateur de beaux sites elle sait allier l'utile à l'agréable, le sport au tourisme.

Après avoir traversé les forêts des Landes et éprouvé les suspensions sur les mauvais pavés de Belin les concurrents prendront la magnifique route de Bayonne, si roulante et si agréable pour les amateurs de vitesse et ne la quitteront que pour passer à Hossegor et à Cap-Beton où une réception doit être faite en leur honneur, de là ils gagneront Behotie où ils accompliront les formalités de douane qui pour eux seront réduites au minimum. En caravane ils seront conduits jusqu'à Saint-Sébastien où des fêtes seront données en leur honneur, par le Moto Club et l'Automobile Club de Guipuzcoa. Le lendemain ils se dirigeront vers Bilbao où les attendent les représentants du Moto Club de cette ville et où un déjeuner froid leur sera offert. Le retour s'effectuera par l'intérieur de l'Espagne, de façon à arriver à Saint-Sébastien assez tôt pour être reçu par le Syndicat d'Initiative. La rentrée à Bordeaux s'effectuera le lundi, par Pau et Aire-sur-l'Adour. Au total 800 kilomètres environ en trois jours.

Le Club organisateur habitué de ces sorties d'épreuve a déjà prévenu les hôteliers de Saint-Sébastien qui ont consentis de sérieuses remises sur leurs prix. Nous pouvons déjà annoncer que ceux-ci iront de 9 à 15 pesetas maximum pour la pension. C'est-à-dire que le séjour en Espagne ne sera pas malgré le change plus onéreux pour les concurrents qu'un Bordeaux-les Pyrénées uniquement français.

L'état des routes espagnoles parfaitement entretenues incitera encore nombre de concurrents à s'inscrire et à compléter la liste déjà longue des partants.

Au Mont-Agel

La classique épreuve du Mont-Agel s'est disputée le 25 mars par un temps défavorable. La pluie a fortement gêné les concurrents et a ajouté une difficulté supplémentaire au parcours. Le meilleur temps de la journée a été effectué par Sourdot-sur-Monet ; Goyon 175 cmc.

Sans vouloir diminuer la valeur incontestable de cet exploit nous sommes étonnés, cependant, que les cylindrées supérieures entre les mains de champions tels que Durand, Sartorio et Rolland n'aient pas pu faire mieux. Sans doute les circonstances atmosphériques ne sont pas étrangères à ce classement car il suffit, en effet, que la pluie tombe après les tout premiers départs pour qui les suivants soient fortement handicapés. Voici les résultats :

Motocyclettes 175 *cmc.* — 1. Sourdot (Monet-Goyon), 14' 16" 2/5. Record battu, moy. 44 km. 558, meilleur temps des motocyclettes, Coupe de la Turbie ; 2. Hommaire (Monet-Goyon), 15' 22" 4/5 ; 3. Angwerdf (Terrot), 16' 44" 1/5 ; 4. De Castello (Ravat), 20' 5" ; 5. Ollivero (Ravat), 26' 45".

250 *cmc.* — Durand (Terrot, pneus Dunlop), 15' 31" 1/5 ; 2. Sartorio (Motosacoche), 15' 45" ; 3. Bullio (Magnat-Debon), 16' 38" 1/5.

350 *cmc.* — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 14' 20" 2/5 ; 2. Onda (F. N.), 14' 50" 4/5 ; 3. Brook (Magnat-Debon), 16' 25" 4/5 ; 4. Martin (Terrot), 20' 13" 1/5.

500 *cmc.* — 1. Rolland (Terrot, pneus Dunlop), 14' 22" 2/5 ; 2. Ardisson (Terrot), 16' 16" 2/5.

Siedcars 350 *cmc.* — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 14' 37", meilleur temps des sidecars, Coupe de Beausoleil ; 2. Cuvelier (Terrot), 16' 47".

600 *cmc.* — 1. Rolly (Motosacoche), 16' 12" 1/5.

La course de régularité du 26 février 1928 du Moto Club de Marrakech

175 *cmc.* — 1er Hakin Joseph, sur Armor ; 2e Crovara sur Jean-Thomann ; 3e Briens sur Dollar ; 4e Hakim D., sur Thomann.

250 *cmc.* — 1er Wonderlu, sur Raleigh.

350 *cmc.* — 1er Fauré, sur F. N. ; 2e Sauvigné, sur F. N. ; 3e Peyrebrune, sur La Française-Diamant.

500 *cmc.* 1er Zeintah, sur Triumph ; 2e Gabre, sur Gillet Herstall ; 3e Delhraès, sur Monet-Goyon.

Le kilomètre de Marrakech

Résultats : kilomètre départ arrêté.

Motos 175 *cmc.* — 1er Gibaud (Labor), moyenne 62 km. 600 ; 2e Hakim (Armor), 1' 3" 8/10 ; 3e Briens (Dollar), 1' 4" 3/10.

250 *cmc.* — 1er Bihi (Terrot), 1' 14" 4/10.

350 *cmc.* — 1er Herment (F. N.), 40", moyenne 90 km. ; 2e Peyrebrune (La Française), 47" ; 3e Gibaud (F. N.), 48" 6/10 ; 4e Zriehen (F. N.), 50".

500 *cmc.* — 1er Balzergues (Saroléa), 38" 2/10, moyenne 94 km. 100, meilleur temps toutes catégories ; 2e Benitah (Triumph), 40" 2/10 ; 3e X... (Saroléa).

1.000 *cmc.* — 1. Chauveau (Harley-Davidson), 49" 2/10.

500 mètres, départ lancé

175 *cmc.* — 1er Hakim J. (Labor), 25" 2/10, moyenne 71 km. 900 ; 2e Hakim D. (Thomann), 26" 7/10 ; 3e Briens (Dollar), 28" 1/10.

250 *cmc.* — 1er Bihit (Terrot), 31".

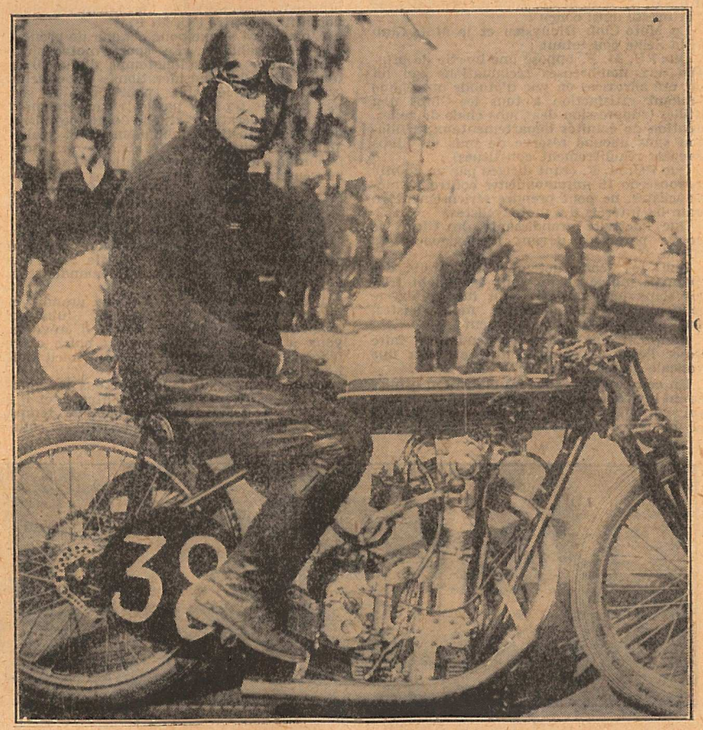
350 *cmc.* — 1er Herment (F. N.), 16" 7/10, moyenne 107 km. 500 ; 2e Peyrebrune (La Française), 17" 8/10 ; 3e Gibaud (F. N.), 19" 1/10 ; 4e Zrichen (F. N.), 20".

500 *cmc.* — 1er Balzergues (Saroléa), 15" 2/10, moyenne 118 km. (meilleur temps toutes catégories) ; 2e Benitah (Triumph), 15" 4/10 ; 3e Arlaud (Terrot), 15" 8/10 ; 4e Jourfier (Monet-Goyon), 16".

1.000 *cmc.* — 1er Chauveau (Harley-Davidson), 20".

Classement général

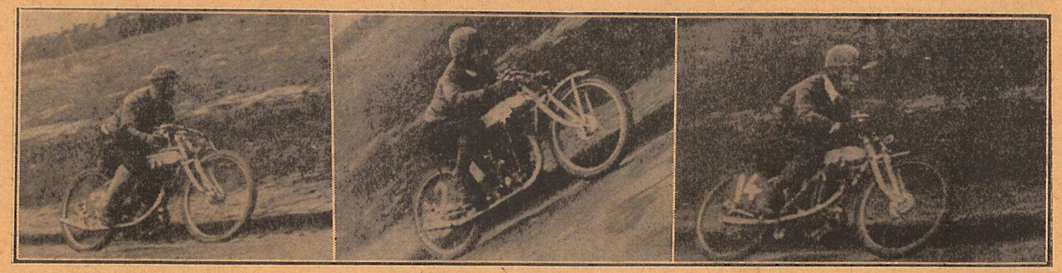
1er Hakim Joseph, sur Labor ; 2e Faure, sur F. N. ; 3e *ex-aequo* Bénitah, sur Triumph et Sauvigné, sur F. N. ; 5e Crovara, sur Jean Thomann ; 6e Wonderlu, sur Raleigh ; 7e Peyrebrune, sur La Française-Diamant ; 8e Fabre, sur Gillet Herstall ; 9e Delhaes, sur Monet-Goyon ; 10e Briens, sur Dollar ; 11e Hakim David, sur Thomann.



Richard sur sa Motosacoche à arbre à came en tête avec radiateur d'huile à la base du carter.

La course de côte d'Argenteuil

eut lieu le 25 mars avec son succès classique



De gauche à droite : Alcyon mit une remarquable équipe en ligne : en 175 cmc, Pariset enleva sa catégorie. — Une vue bien caractéristique de la grimpée d'Argenteuil : Jolly sur Alcyon a le sourire. — Le meilleur temps pour motos toutes catégories fut réalisé par Lemasson sur 250 cmc. Alcyon.

L'U. M. F. est-elle en danger ?

Depuis quelque temps déjà, une sensation de malaise entoure les rapports des Clubs avec l'U. M. F., un mécontentement général, fait d'une foule de petits événements épars a créé une atmosphère lourde de menaces et où la foudre pourrait bien éclater un de ces jours.

Les symptômes des dissensions futures s'accusent nettement, se cristallisent en une forme définitive, ainsi que le montre M. Cherrier, au nom des Comités du M. C. Dionysien et du M. C. de la Seine, dans un communiqué à la Presse ainsi conçu :

Le Moto Club Dionysien et le Moto Club de la Seine constatant :

Que l'U. M. F. oppose une inertie de principe aux nombreuses réclamations qui lui ont été adressées en vue d'établir un régime donnant satisfaction à tous les Clubs non affiliés (suppression des Clubs chefs de zones, création de comités départementaux, affiliation sans aucune réserve de tous les Clubs français régulièrement constitués) :

Que l'U. M. F. étant dirigée par un comité composé de 16 automobilistes contre 15 motocyclistes, ne peut prendre sérieusement en main les intérêts des motocyclistes.

Que l'activité grandissante des Clubs se trouve paralysée devant les exigences de l'U. M. F. ;

Que les constructeurs organisant des épreuves motocyclistes sont également freinés dans leur initiative du fait qu'ils ne peuvent atteindre tous les motocyclistes, mais une faible partie seulement ;

Adoptent une résolution tendant à faire cesser l'état de choses actuel et créer une Amicale Motocycliste :

En conséquence, tous les clubs non affiliés furent invités à se faire représenter à la réunion qui eut lieu le samedi 31 mars 1928, à 21 heures, au Café de la Métropole, 30, faubourg du Temple, Paris, siège du M. C. Seine.

Le caractère de gravité de ces « accusations » n'échappera à personne et l'on est en droit de se demander comment l'U. M. F. pourrait modifier son programme politique pour en arriver à une compréhension plus nette des devoirs qui incombent à un gouvernement.

M. Dunand, président du M. C. de la Seine, jugeant le moment favorable, n'a pas hésité à ouvrir les hostilités dans une lettre rendue publique par la Presse et qui résume, en les précisant, les griefs que formulent les clubs non affiliés contre l'U. M. F.

L'heure est venue pour chacun de prendre ses responsabilités. Le sport motocycliste souffre trop depuis longtemps d'une situation faite de considérations personnelles (vraiment influençables pour qu'il ne soit pas possible de s'en passer !) car seulement quand la fédération actuelle de motocyclisme nous aura justifié publiquement et clairement sa politique de « zone » (méthode inconnue des autres fédérations sportives, heureusement pour elles et leurs membres), alors, nous pourrons croire qu'elle agit dans l'intérêt général. Jusqu'ici les événements nous ont prouvé le contraire.

Tous les Clubs protestent, toutes les personnalités du sport motocycliste critiquent ce monopole, et ce sport étouffe alors que les éléments le composant demandent de l'air et de la liberté.

Dans tous les cas, le malaise grandit et dépasse même les dirigeants de Clubs qui ne peuvent plus le circonscrire. Il crève les yeux à tout le monde, sauf à notre chère fédération, qui oublie que son soleil doit luire pour tout le monde.

Pour l'éclairer, il faut que tous les clubs de Paris et de province, mécontents, et qui viennent de recevoir, il y a quelque temps, la circulaire du M. C. Dionysien, en collaboration avec le Motocycle Club de la Seine, approuvent leurs dirigeants à la réunion des Clubs non affiliés, qui se tint le 31 mars 1928, à 21 heures, au Café de la Métropole, 30, faubourg du Temple, Paris (11e) (angle du boulevard Jules-Ferry), siège du M. C. de la Seine, où chacun a dû prendre position. C'est un devoir pour tous de les assister.

Ces observations ressemblent étrangement à un réquisitoire. L'U. M. F. en effet a l'air de trop se retrancher derrière son omnipotence qui lui sert d'invulnérable rempart. Elle s'est imprudemment désintéressée des manifestations extérieures à son sein : elle a, disons le mot, maîtrisé les initiatives lorsque leurs sources lui apparaissaient avoir un caractère de concurrence dangereuse.

Il est certain qu'elle n'a pas apporté tout le concours désirable et qu'elle a même, au mépris de l'intérêt du sport motocycliste, déployé une certaine obstruction dans certains cas.

Forte de son âge et de l'autorité attachée à son nom, elle a franchi le fossé qui sépare le despotisme du règne équitable. Cette imprudence peut lui coûter cher, car les modifications de régime, en pareilles circonstances, sont toujours le fruit d'une révolution plus ou moins profonde.

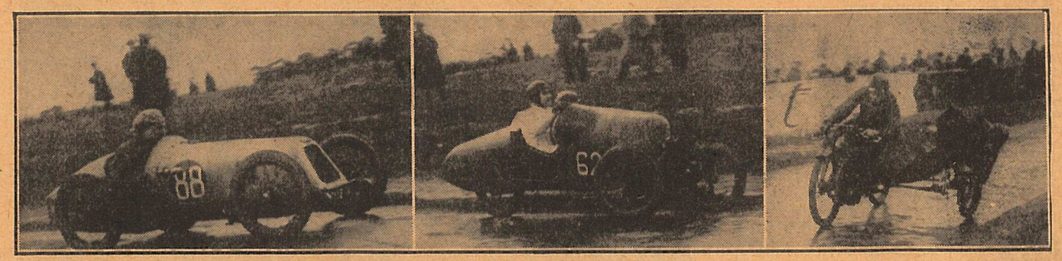
Nous entrons dans une période de crise où il faut s'attendre aux plus violentes convulsions.

La décision prise...

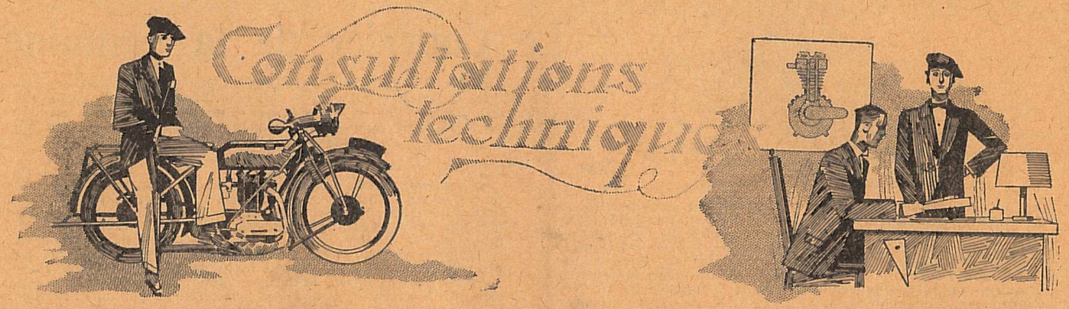
Seize clubs motocyclistes français, non affiliés, réunis en assemblée générale, le samedi 21 avril 1928, 30, Fg-du-Temple, à Paris. Considérant :

Que l'U.M.F ne reconnaît comme clubs officiels, pour la région parisienne que deux clubs et pour les départements un certain nombre de clubs limités.

(Voir la suite au prochain numéro.)



De gauche à droite : De Rovin avec son joujou, 500 cmc. : Rovin, reste la grosse curiosité de toutes les épreuves. — Darmont veut toujours prouver la valeur des Morgan : il réussit en tous points avec le réputé coureur qu'est Dhôme. — Terrot court toujours en sidecars avec Coulon, l'adroit vireur.



Buse, gicleur et consommation

? *J'ai monté, en novembre dernier, un nouveau carburateur, un Cozette TT sur ma moto 175, 2 temps (Jean Thomann). J'ai assez peu roulé cet hiver, de sorte que j'ai mis très longtemps à trouver le bon réglage.*

A l'usine Jean Thomann, on m'indique : buse 16, gicleur 115 et 120. Chez Cozette, on va jusqu'à 125, mais malgré toutes les spécifications que j'avais données, le carburateur a été expédié avec buse 14, gicleur 30.

Or, les meilleurs résultats obtenus jusqu'ici sont :

buse 12, gicleur 130.
buse 13 gicleur 135.
buse 14, gicleur 140, 145.

Comment expliquer cette différence avec ce qu'on m'indique ? De plus, entre ces 3 réglages qui me donnent sensiblement le même résultat (la consommation n'a pas encore été mesurée très exactement, mais elle n'excède pas 3 l. ½) : lequel dois-je choisir ?

Raoul de ST-SEINE,
du M. C. S. C., n° 73.070.

R Le réglage d'un carburateur sur un deux temps est toujours très délicat et ne peut être fait qu'expérimentalement.

La buse agit directement sur l'air en limitant la section de passage. Avec une buse de faible diamètre la vitesse de l'air est toujours assez grande pour que, même au ralenti, la dépression fasse jaillir du gicleur l'essence en quantité suffisante pour obtenir un mélange correct. Par contre, aux régimes élevés, l'air est freiné et l'alimentation devient rapidement déficitaire. Une buse de forte section, au contraire, permet une alimentation suffisante aux grands régimes, mais, au ralenti, la vitesse de la colonne d'air sera trop faible pour aspirer l'essence en quantité normale. Le choix d'une buse dépend donc entièrement du but poursuivi. Si vous cherchez la vitesse en palier au détriment de la mise en marche et au ralenti, prenez la buse de 16. Si au contraire, vous voulez de la souplesse et une bonne tenue en côte, prenez une buse de 12 ou 13. Il est probable qu'une buse de 14 sera le meilleur compromis.

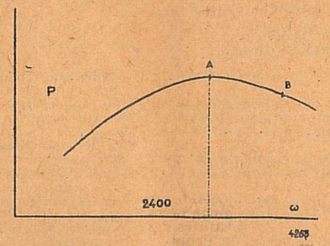
Ensuite, procédez au réglage des gicleurs. Un gicleur trop petit rend la mise en marche difficile, fait cracher le moteur au ralenti et le fait chauffer. La buse réglant la vitesse d'écoulement de l'air et la dépression, il est évident qu'à chaque buse correspond une série différente de gicleurs.

Je suis possesseur d'une Motobécane 2 HP., boîte 2 vitesses Albion

? *J'ai l'impression que la vitesse est limitée non pas par la puissance du moteur mais par sa mauvaise utilisation : c.-a.-d. qui, à la vitesse maximum, le point de fonctionnement du moteur est en B sur sa courbe de puissance et non pas en A.*

Je voudrais ramener ce point en A., trois moyens se présentent :

1° Changer le pignon d'entraînement de la chaîne primaire ;
2° Changer la poulie de la boîte de vitesse ;
3° Changer la jante poulie de la roue ;
1° Quel moyen serait le plus économique?
2° Où je pourrais m'adresser à cet effet?
3° Dans quelles proportions modifier l'état actuel ?
4° Mon gicleur de carburateur étant de 6,5 aurais-je intérêt, pour améliorer l'alimentation aux grandes vitesses, à prendre un numéro plus fort et lequel ?



5° Le gain de vitesse qu'il est permis d'espérer ?

André COUARD,
5, rue Michel-Chases, Paris (12e).

R La multiplication qu'on adopte en pratique, surtout quand on ne dispose que de deux vitesses, est légèrement inférieure à celle qui donnerait en palier le maximum de vitesse, ceci afin d'éviter à avoir à changer de vitesse à la moindre côte.

Le plus simple est de changer le petit pignon de chaîne. Le constructeur doit pouvoir vous livrer un pignon avec une dent de plus.

Un gicleur plus gros ne vous donnera pas plus de puissance ; au contraire, si votre carburation est actuellement correcte, c'est-à-dire si elle ne provoque ni crachements ni marche à quatre temps.

En admettant que votre moteur soit actuellement trop démultiplié, ce qui n'est pas prouvé, le gain de vitesse obtenu en employant un pignon plus grand ne sera guère que de deux ou trois kilomètres à l'heure et d'autre part, votre machine sera plus longue à se mettre en action et elle montera moins bien et moins vite les côtes.

De la prudence, mon cher

? *J'ai l'intention de construire un moteur 2 temps, 2 cylindres et en qualité d'abonné à votre revue, depuis longtemps, je me permets de vous demander d'abord quelques renseignements :*

1° Me faire connaître une maison qui pourrait me fondre un cylindre, 2 pistons et un carter (une maison spécialisée bien entendu à ce genre de travail) ;

2° Me faire connaître également une maison qui pourrait me confectionner un vilebrequin, bielles et toutes les pièces de tour pour ce moteur ;

3° Me faire connaître, pour avoir pour ce moteur un bon taux de compression, l'espace à mettre entre les pistons et la culasse (alésage 80 m/m course 80 m/m) ;

4° Me faire connaître si 9 centimètres carrés suffisent pour les orifices d'échappement.

Elie LAFFONT,
Chemin de fer de la Côte Ivoire,
aux ateliers de Abidjan.
Côte d'Ivoire.

R En toute franchise, nous croyons que vous vous engagez dans une aventure en essayant de construire vous-même un deux temps. Il y a quatre-vingt-dix chances pour qu'il vous donne des résultats très inférieurs à celui des deux temps commerciaux. Quant au prix de revient il sera considérablement plus élevé. La simplicité apparente du deux temps est un piège. Il faut pour sa construction une très grande expérience.

Si vous persistiez dans votre dessein, le plus simple serait pour vous de vous adresser à une maison faisant la mécanique générale comme les établissements Wattiez, 13, et 19, rue du Général-Gallieni, à Billancourt (Seine), mais attendez-vous à une très forte dépense.

Comment voulez-vous que nous répondions à votre troisième question sans savoir quel est le volume de l'écran déflecteur du piston et la forme exacte de la culasse.

Question 4. Nettement insuffisant pour une telle cylindrée.

Nous avons l'espoir que nous aurons pu vous dissuader de donner suite à votre projet et que nous vous aurons ainsi évité des déboires...

Gainage des ressorts d'un side

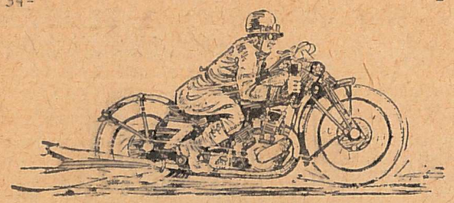
? *Possesseur d'un side, je vous serais reconnaissant de me faire connaître le moyen de gainer les ressorts d'un side pour en permettre le jeu normal et en assurer la conservation. Je crois presque nécessaire le « gainage » des ressorts. Pour les voitures, nous avons la gaîne cuir et la métallique ; on peut, même, grâce à elles graisser les lames au técalémit (ou avec un graissage sous pression similaire). Mais, nos ressorts de side, comment les protéger et leur assurer une lubrification nécessaire ? Les entourer de chatterton, après les avoir nettoyés à l'essence et au pinceau et graissés ; n'est-ce pas le procédé le plus simple et le plus pratique pour la généralité des usagers.*

H. CIEUTAT, *Thiers.*

R Les fabricants de gaînes de ressorts en établissent sur commande pour les ressorts à lames de toute nature, malheureusement le prix élevé de ces gaînes est un obstacle à leur adoption par les sidecaristes.

Le chatterton est parfaitement utilisable à la condition que les ressorts ne soient pas très graissés. Il est malheureusement assez vilain d'aspect, comme d'ailleurs presque toutes les solutions de fortune qu'il est possible d'employer. On peut aussi, mais cela a pour effet de raidir les ressorts, enrouler du fil fouet et ensuite recouvrir cet enroulement de chatterton ou même d'un tube de caoutchouc (une chambre à air de bicyclette par exemple).

Sans méconnaître les services que pourraient rendre ces gaînes on peut considérer qu'un graissage à la graisse graphitée, renouvelé trois ou quatre fois par an suffit à préserver les ressorts et à conserver la douceur de la suspension. Un article complet sur le graphite paraît dans l'*Actualité Automobile* prochain.



Le Courrier de la Semaine

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

Je voudrais que tu levasses...

Un lecteur assidu vient mettre à son tour ses connaissances à contribution. Je ne comprends pas encore comment il se peut qu'une marque, je veux dire « Marc », vende ses modèles 350 cmc. au prix de 4.950 francs, tandis que toute autre usine, à peu près connue, ne lâche cette même catégorie qu'à un prix aux environs de 6.000 francs. Pourtant, « Marc » équipe de très bons moteurs et accessoires sur un très joli cadre triangulé à double berceau. N'y voyons-nous pas des moteurs J. A. P., L. M. P. ou Chaise, au choix du client, un carburateur Amac, magnéto France, boîte de vitesse Staub, pour ne citer que le principal !

« Marc » est peut-être une nouvelle marque qui veut se lancer ; mais, tout de même, cela ne me semble pas justifier la différence de prix entre ces machines et les « Dollar » par exemple, qui s'en rapprochent par leur ligne et leur moteur.

Enfin, je voudrais, chère Revue, que tu levasses ce trouble de mon esprit.

J. CAZENAVES,
à Cadillac (Gironde).

Et son nom, s. v. p.

Dimanche 26 février, nous étions cinq camarades motocyclistes de Paris, dont trois abonnés à *Moto Revue*, en promenade dans la forêt de Compiègne. La route était belle, le temps idéal, enfin ça gazait.

Hélas ! un de nos camarades, voulant rattraper sa casquette qui s'envolait, perdit le contrôle de sa direction et fit une chute assez grave.

Nous le relevâmes évanoui et la figure en sang. Notre premier soin fut d'arrêter la première voiture automobile pour le faire transporter à l'hôpital de Compiègne.

Ce fut une camionnette. Le conducteur répondit qu'il n'avait pas le temps de s'en occuper. Nous étions à discuter avec lui quand une autre voiture, une belle conduite intérieure, stoppa près du lieu de l'accident. Le conducteur, M. le Président du Tribunal de Commerce de Compiègne, s'informa de ce qui était arrivé et aussitôt fit mettre notre camarade dans sa voiture, sans souci du sang qui pouvait tacher les coussins et le conduisit à l'hôpital où il fut aussitôt admis. Disons que ce Monsieur venait de Compiègne et que ce n'était donc pas son chemin d'y retourner et, qu'au surplus, il était attendu pour une cérémonie. Ajoutons qu'il a fait de la moto il y a quelques années.

Nous tenons à lui exprimer toute notre reconnaissance dans *Moto Revue*. Peut-être cela incitera à plus de générosité certains usagers de la route peu soucieux de ce qui n'est pas eux-mêmes.

Georges LESAGE, Georges LEMAIRE,
Gaston FORRACHE, André GRILLON,
Roger MARNAY, *abonnés*.

On gronde, on gronde...

Lettre ouverte à M. X..., constructeur à Paris, etc...

Avec l'outillage moderne dont vous disposez et les nombreux façonniers que vous occupez, je me demande le temps qu'il vous faut pour livrer une boîte de vitesse? Quelques minutes, peut-être? En parallèle, je vous en ai reporté une, défectueuse, si j'ose m'exprimer ainsi, depuis septembre 27 ! Et depuis, téléphone et nombreux déplacements n'ont pu mettre votre bonne volonté en action. Faudra-t-il aller en justice ? Mes amis motocyclistes se moquent de mon infortune et donnent de bons conseils aux futurs acheteurs ! Vous devinez lesquels ?

Colin, HOUILLES.
Abonné N° 63301.

Allons, MM. les Constructeurs, *Moto Revue* insérera toujours vos retards ; mais, de grâce, ne lanternez pas vos cljents : ça vous porte préjudice. N'a-t-on pas entendu, l'an dernier, un constructeur — et non des moindres — se vanter d'avoir « raflé » la vente de 300 machines à l'un de ses concurrents directs qui *lanternait* trop ses clients ?

C'est jeune et ça sait bien

Encore tout jeune, je convoitais une moto. J'ai d'abord eu un moteur sur vélo, engin à faire suer plutôt qu'à vous tirer. Ensuite à Pâques dernier, j'ai eu la petite moto de mes rêves, une Monet et Goyon 175 cmc. super-sport, 2 vitesses, chaîne-courroie. Cette machine n'a pas trompé la confiance que je lui avais accordée et a toujours eu une marche impeccable.

L'autre semaine, ayant 5 jours de vacances et ayant un temps superbe, je me suis mis dans la tête de partir avec ce « petit bolide rouge » comme on l'appelle ici, en Limousin, soit aux environs de Brive, distant de près de 600 km. de Beauvais. J'ai revu complètement la machine, de façon à en être encore plus sûr, et : en route. Pour l'édification de nos lecteurs permettez-moi de vous faire un bref récit de ce voyage, que vous pourrez inscrire si bon vous le semble avec initiales comme signature.

Il fait beau, en bon adepte du motocyclisme, en route pour Brive où j'ai à voir plusieurs choses agricoles. Départ Paris 4 h. 35 du matin, la vieille courroie casse; à Linas, je mets la bonne de secours et voilà. 8 h. ½ Orléans, le monolastic semblait faire glisser plutôt que rouler la machine. 10 h. 1/4 Vierzon, midi 1/4 Châteauroux, je mange mes sandwichs, bois un peu et en route toujours tout droit. 2 heures Argenton-sur-Creuse. route toujours superbe, 4 h. ½ Limoges. En route pour la dernière étape qui s'achève, fatigué par exemple, à 8 heures, la machine ayant tourné sans un raté depuis Paris. Comme trotte c'en est une, mais les motos actuelles c'est fait pour s'en servir. On voit ainsi qu'un simple 175 cmc. fait, avec 17 litres d'essence, 1 litre 1/4 d'huile, sans un accroc, d'une traite, 500 kilomètres en 15 heures, soit 35 de moyenne. Voilà je crois, une bonne preuve que la moto actuelle marche, et qu'il ne faut pas douter d'elle. Que penser par suite des possibilités d'une 350 cmc. confort !

Robert DOSCH, du M. C. Scol.
Institut Agricole, Beauvais.

La voilà la preuve ! Voici un défi ! !

Voici une critique d'un de vos abonnés les plus anciens :

Sur la couverture de votre dernier numéro (18 février 1928), vous publiez une photo de la Coupe de la Meuse, avec ce titre : *Ne peut-on mieux prouver que la moto passe partout où le cheval peut s'engager* ? Pourquoi ce chauvinisme à outrance ? Je suis un ancien cavalier actuellement motocycliste et je vous dis : *non la moto ne passe pas partout où le cheval peut passer*. Pour le prouver je lance le défi à qui voudra le relever qu'un motocycliste ne me suivra pas et ne passera pas là où je passerai à cheval.

Que signifie votre photo ? Le motocycliste passe un gué où il n'y a pas un mètre d'eau. Supposez que la rivière monte et qu'il y ait au même endroit 1 m. 50 d'eau et voilà votre motocycliste incapable de faire traverser le gué par sa moto. Or 1 m. 50 d'eau pour un cheval n'est rien, même 2 m. et plus ; s'il perd pied il se met à nager d'instinct, le cavalier n'a qu'à se cramponner à la crinière et traverse en toute sécurité (*Comme c'est beau les légendes de nos « histoires de France »*.)

Supposez encore un fossé à bords francs de 2 à 3 m. de large et 2 m. de profondeur, une tranchée ouverte pour une canalisation; comment la passerez-vous en moto ? (*en la tournant, parbleu !*). Un cheval lancé seulement au trot saute 3 m. sans aucun effort (*mais il faut qu'il ait prévu ce trou !*). Ou encore supposez un pays de pâturages dont tous les champs sont clos de hautes barrières ou haies épineuses, ne communiquant entre eux que par des barrières cadenassées hautes de 1 m. 20 environ. Je passe à cheval par dessus, et vous ne passerez pas en moto ni dessus, ni dessous, ni autour. (*Tous mes canassons à ce jour se sont refusés à pareil exercice à l'impromptu : voyez ma déveine et pourtant j'en ai eu des bons !*)

Ceci dit je propose une compétition qui serait très intéressante et où les chances seraient égales. Organisez une *course au clocher* pour cavaliers et motocyclistes, il sera curieux de voir qui arrivera au but le premier.

Vous savez en quoi consiste une course au clocher (en anglais steeple-chase qui primitivement était réellement une course au clocher). Les concurrents sont réunis sur un monticule en pleine campagne. De ce point on leur montre un clocher ou tout autre point éloigné de 5 à 10 km. Le premier arrivé au point indiqué est le gagnant. Les cavaliers prendront la ligne droite, les motocyclistes de préférence les routes et les sentiers mais ayant beaucoup plus de vitesse, ils peuvent arriver les premiers s'ils savent s'orienter (*alors ! que signifie votre défi ?*).

Cette course ne peut être une preuve de la supériorité de la moto sur le cheval ou inversement (*in cauda venenum*). Car ici entre en jeu d'abord la chance (on peut facilement se tromper de direction, aboutir à un endroit infranchissable, être obligé de retourner sur ses pas, avoir affaire à un concurrent qui connaît le pays depuis longtemps) mais telle quelle elle serait très intéressante ; par la proportion de cavaliers et motos arrivés. (*Restez anonyme, cher lecteur !*)

Évidemment le système métrique a du bon !

Excusez-moi de vous déranger pour si peu, mais une chose me choque... dans mes pneus. Ce n'est ni la toile, ni le caoutchouc, mais les inscriptions qu'on y lit. J'ai des Wolber sur ma Terrot, c'est écrit en Anglais : Dunlop et peut-être d'autres encore en font autant. Ces maisons négligent-elles leur clientèle française au point de ne pas daigner la renseigner sur la marchandise qu'elle lui donne, ou bien ces mots anglais n'ont-ils pas d'équivalent en français ? ce dont je doute fort.

Pourquoi également les signalisateurs de direction des voitures portent-ils tous le mot Stop ! Halte, me paraît tout aussi bon et il est français, ce qui ne nuit pas.

N'allez pas croire à la lecture de ce qui précède que je suis chauvin et anglophobe de principe. Loin de là, je suis le premier à applaudir les joueurs anglais et tout ce qui est anglais (de la Norton à la Rolls-Royce en passant par toutes les mécaniques possible), si je leur reconnaît une supériorié, mais vraiement pour les pneus et les indicateurs, cela me paraît complètement ridicule.

Abonné 71776.

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

Chaque semaine, à partir du 7 Avril 1928, nous offrirons en prime à nos Lecteurs et Abonnés, un choix d'articles des plus sérieux à des conditions de prix exceptionnels qui les **rembourseront, d'abord en partie, du prix de l'abonnement**, puis totalement, puis enfin, leur permettront de réelles et sérieuses économies. Nos primes seront délivrées dans les conditions suivantes :

1° Tout abonné, **ancien** ou **nouveau** a droit à la **Prime** hebdomadaire offerte. Les Lecteurs au Numéro pourront également nous la demander, mais, évidemment, à des conditions moins avantageuses ;

2° Il ne pourra être délivré **qu'une seule Prime** à chaque Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons ;

3° Les **Primes** seront délivrées à nos Bureaux, 51, Rue Vivienne, contre versement du prix indiqué à nos caisses. Ceux de nos Lecteurs qui ne pourraient prendre livraison de nos Primes à nos Bureaux, pourront les recevoir à domicile en joignant à leur envoi le prix du port qui sera indiqué ;

4° Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement ;

5° Les Primes seront délivrées dans l'ordre d'arrivée des demandes, jusqu'à épuisement du stock. Nous ne nous engageons donc à fournir que dans les limites du stock et notre responsabilité ne saurait être engagée au delà ;

6° En cas d'épuisement du stock, les fonds seront remboursés sous déduction des frais de retour ou réservés à une autre prime au choix de nos Lecteurs ;

7° Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile.

PRIME N° 1 du Samedi 7 Avril 1928

LA FAMEUSE CLÉ A CRÉMAILLÈRE "SER"

CLÉ A CRÉMAILLÈRE "SER"
fournie par les Éts MODIANO

La nouvelle de 230 ‰, de fabrication ultra soignée possède ces CINQ POINTS de SUPÉRIORITÉ :

1° Becs en acier cimenté et trempés ;
2° Mors mobile constitué par deux pièces en acier, rivées;
3° Chape garantie en acier et non en fonte malléable ;
4° Mollette taillée ne pouvant sortir de la chape ;
5° Corps entièrement en acier ;

Chacune de ces clés est livrée dans une élégante boîte de carton.

Valeur 11 frs., cédée à nos abonnés pour 6 frs., soit 50 o/o de remise.

et à nos lecteurs non abonnés pour **9** francs, franco de port en sus 2 fr. 50, contre mandat à *Moto-Revue*, Service Primes (bien spécifier le numéro de la prime) où à nos Caisses, 51, Rue Vivienne, Paris 2e.

Les lecteurs non abonnés peuvent demander la prime à **6** francs en s'abonnant.

VOIR NOTRE PRIME N° 2 dans le Numéro du 14 Avril prochain

Motocyclistes ! quand vous rentrez à la tombée de la nuit, pensez à "Soubitez"

— **TRANSFORMATIONS INDIAN** —
en type BI chief ou Scout
Révisions Mécaniques — Moteur Super Sport
Motos neuves en Magasin
— **Paiement en 14 Versements sans intérêts** —
FLOURET - 100, Boulevard Kellermann - PARIS

L'actualité Automobile
Supplément mensuel de MOTO REVUE

sera lue avec satisfaction par tous les Lecteurs de MOTO-REVUE *dont elle complète le programme*

LE NUMÉRO : 2 fr. — ABONNEMENT : 20 fr.
Le prix de l'Abonnement est entièrement remboursé par 6 lignes de petites annonces

— Conditions spéciales aux Abonnés de MOTO-REVUE —
L'ABONNEMENT à 12 Numéros : 10 frs.

Motocyclistes... Attention !!!

Les conditions de crédit **LES MEILLEURES** *sont faites au*

"Palais de la Motocyclette"

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

Sans Intérêts - Sans Assurance - Sans Surprise

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

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

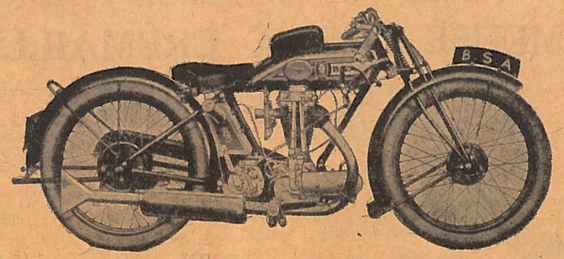
TRADE MARKS

B.S.A.

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

10, Rue des Acacias, 10
PARIS

B.S.A

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

MOTOCYCLISTES...

LES SIÈGES ARRIÈRE POUR MOTOS "ELVER"
LES REPOSE-PIEDS POUR MOTOS "ELVER"

NOUVELLES CONCEPTIONS brevetées S. G. D. G.

Dépassent de loin, **comme CONFORT**, tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour.

P. REVELLE & Cie, Fabricants, 8, Rue Marie-Stuart, à Paris (2e)

TOUT POUR HARLEY

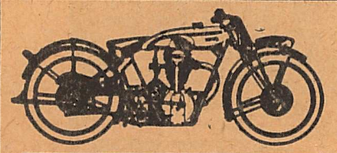
CACHEMAILLE

13, *Rue Guersant* — *PARIS* 17e

Tarif Mars 1928 *(Extrait suite)*

Chaînes	Frs	**48 » et 70 »**
Carter boîte neuf	Frs	**250 »**
- moteur gauche disponible	-	**100 »**
Moyeux arrière avec roulement à galets cônes l'échange	-	**125 »**
Frein Kiblok	-	**90 »**
Réservoir la paire	-	**160 »**
Guidon		**75 »**
Carrosserie Bi-place Céel		**600 »**
Carburateur Schebler " de luxe "	Frs.	**330 »**

TOUS TRAVAUX SUR HARLEY - VOIR LES PRIMES



NORTON, arbre à cames en tête.

LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel
PARIS
-(17e Arr.)-
Tél. : WAGRAM 24-26

— AGENT & REPRÉSENTANT —

DES PLUS CÉLÈBRES MARQUES DU MONDE

A. J. S. 350 cmc.

Latérales :	Culbuteurs :	Arbre à cames :
6.800 fr. et 7.000 fr.	**7.600 fr.**	**8.500 fr.**

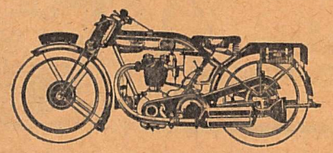
A. J. S. 500 cmc.

Latérales :	Culbuteurs :	Arbre à cames :
8.200 fr.	**9.000 fr.**	**10.900 fr.**

NORTON

Latérales :	Culbuteurs :	Arbre à cames :
8.500 fr.	**9.500 à 12.500 fr.**	**13.800 fr.**

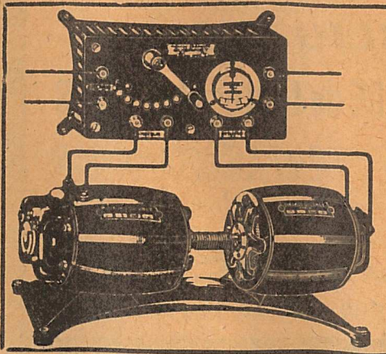
A. J. S.
NORTON
SUNBEAM
P.M.PANTHER



BROUGH SUPERIOR - L.E.V.I.S - MONET & GOYON
B. M. W. - DUNELT - ROCHESTER
ROVIN - TERROT - Chater-Lea, etc...

— VENTE A CRÉDIT —

STOCKISTE **STURMEY ARCHER COUNTERSHAFT GEAR**



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 Chateau-d'Eau, PARIS

UN BLOC MOTEUR

3 vitesses Français

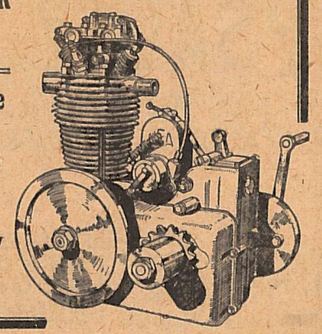
établi dans d'aussi bonnes conditions
-:- que la fabrication étrangère -:

Monobloc Sport

BREVETÉ S. G. D G

6 JOURS D'HIVER

- 1er ex-æquo -
Catégorie 500 cmc.



CHAISE & Cie

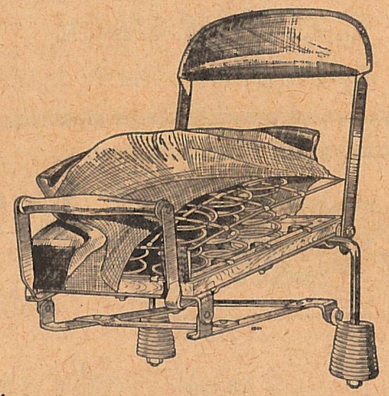
53, Rue Auguste Lançon
PARIS

RENSEIGNEMENTS ET PRIX SUR DEMANDE

Le Super Moto Strap

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

Vendu 15 jours à l'essai



BÉRARD Frères, Neuilly-sur-Seine
20, Rue d'Armenonville - WAGRAM { 65-12 / 94-16

AGENT GÉNÉRAL

KŒHLER-ESCOFFIER
DURANDAL

CONDITIONS EXCEPTIONNELLES DE CRÉDIT

ASSURANCE NON OBLIGATOIRE

PRISE en DÉPOT SANS FRAIS et VENTE RAPIDE de toutes MACHINES

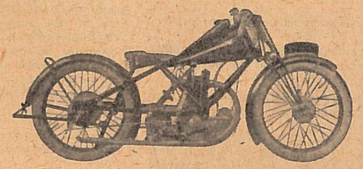
NOMBREUSES MOTOS D'OCCASION DE TOUTES MARQUES

PARFAIT ÉTAT

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR
INDIAN
Catalogue avec photos sur demande

PAUL BÉALE
100, Avenue des Ternes - PARIS

CLÉMENT-GLADIATOR



a prouvé dans le **BOL D'OR**, le **CIRCUIT DES ROUTES PAVÉES** et les **6 JOURS D'HIVER**, les courses les plus dures de l'année, la qualité — de ses **Cadres double poutre armée.** —

MODÈLES pour 1928 :

3 O.V. 250 cmc. Tourisme, Sport, Course
4 O.V, 350 cmc. Tourisme, Sport, Course

DEMANDEZ LE NOUVEAU CATALOGUE

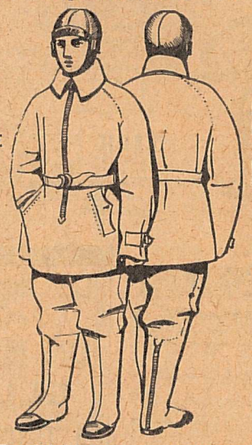
Société Anonyme Française des Cycles **CLÉMENT-GLADIATOR**
76, *Grande-Rue* — **PRÉ-SAINT-GERVAIS** (Seine)

ACFOR et CUIRVET

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

Téléphone :
ROQUETTE
62-36

- 102 -
Rue Amelot
PARIS



Notice explicative pour mesures à prendre.

Échantillons et Prix sur demande.

- 102 -
Rue Amelot
PARIS

SERRE-TÊTE spécial à 6 côtes. — MANTEAU-BLOUSE, rag an col transformable à ferme ures "Ecla r" ample et confortable. — PANTALON-GUÈTRE, combiné à pont, cein ure réglable et fermeture "Écla r" arri res. — Le "TOUT TEMPS" procure aux Motocycl stes une protection jamais atteinte à ce jour.

SAKER

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

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

BREVETÉ
S.G.D.G

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

FABRIQUE LA PLUS IMPORTANTE D'ACCESSOIRES pour MOTOCYCLETTES

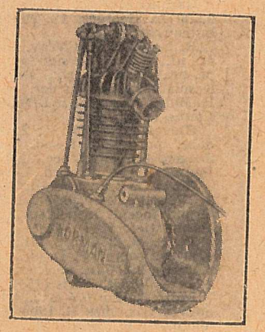
The **NORMAN** ENGINEERING Co Ltd

AGENCE
MOTEUR NORMAN
4 T. 170 cc.

Soupapes en tête par culbuteurs

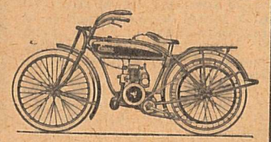
Grande réputation en Angleterre

Spécial pour courses



NER-A-CAR
4 1/2 CH.
Pneus de 650 × 85 Ballon
Prix : **5.800 francs**

L'EVANS Français
Moteur 175 cmc. DUTEN
Monovitesse à réducteur **1650 fr.**
Monovitesse à débrayage et kick starter **1.850 fr.**
2 vitesses, boîte Staub et kick **2.050 fr.**
Avec pièces de 650 × 60
supplément ..... 75 Francs



Si votre Agent habituel ne peut vous fournir cette machine, adressez-vous directement à:

G. DUPUY, 31, Rue Poussin, Paris

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

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

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

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

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

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

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le N° suivant.

Tout Abonné à *Moto Revue* a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au delà du prix de l'abonnement.

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

TRIUMPH
211, Boulevard Péreire - PARIS

MOTOS

Aiglon, Peugeot 350 cmc, bloc-moteur, pr. 4.800 fr. Merle Alexandre, 74, rue de Ménilmontant, Paris (20e).

Alcyon 3 CV, ch.-ch., 2 vit., t.-sad., bégu. AV et AR, 2 sac., réserv. huile indép. Tessier, 4, rue Lakanal, à part. de 19 h. et dim. mat.

Automoto 175 cmc., bloc-mot., 2 vit., acc. t.-sad. ét. nf., 1.950 fr. Gilotin, 10, rue du Terrage, Paris.

Benjamin 4 CV 1927, ét. nf., 2.500 fr. Georges, 18, rue Rambuteau.

B. S. A. 27, 3 CV av. sidecar, ét. nf., 3.900 fr., side av. cap., pr.-br., amort. surb., seul, 960, le soir apr. 7 h. ou écr. p. r.-v. R. Mulet, 14, rue de la Brêche-aux-Loups (12e).

Cleveland 3 HP ½, 2 vit., et débr. parf., ét. t.-sad., compt. Jeager, écl. élec., occ., 2.650 fr. Podiv, 11, rue Poccard, Levallois.

Moto D. F. R., roulé 1.000 km., 3 CV, selle Terry, b. ét., 2.000 fr. Grandvincent, Inspecteur, 93, av. Parmentier, Paris (11e).

D. F. R. 3 CV, 3 vit., graiss. s. press., compt. E. D. ph., t.-sad., s. Terry, 2,200 fr., parf. ét. Gentil, 17, rue Violet, Paris (15e).

Moto Dollar 175 cmc., 4 temps, culb., s'adr. chez M. Ligeret, 2, r. Victor-Hugo, Montreuil.

Douglas 350 cmc., 4 HP, mod. récent, équip., out. compl., t.-sad., réchauff. Técal. Bourdin, 26, rue Frémicourt.

Douglas sport 350 cmc., pn. neufs, laiss. pour cpte, bas pr., t. l. j. 13 h., 9, rue Darcau (14e).

Chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, à 100 m. de la place Garibetta, vous trouverez un garage spécialisé sur la moto, en stock toutes pièces détachées et accessoires aux plus bas prix. 20 motos modernes d'occasion depuis 600 fr., téléphonez d'urgence à Roq. 07-67.

D. S. Malterre tr. b. ét. méc., écl. Magond., acc., pr. 3.500 fr. Cochet, 8, rue de Fontenay, Vincennes.

LES MOTOCYCLETTES **MARC**
n'annoncent pas seulement qu'elles sont
LES MOINS CHÈRES DU MARCHÉ
ELLES LE PROUVENT !

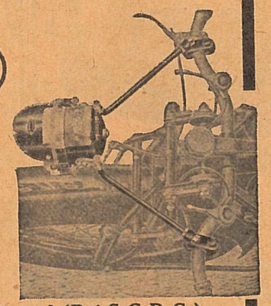
3.750 fr. Son Modèle 250 cmc., 2 temps, double échappement, 3 vitesses, chaîne-ch., freins dans les moyeux AV et AR sur pneus de 700×100 à tringles, amortisseurs, freins de direct., selle souple grand modèle, carburateur double manette..... **3.750 fr.**

4.950 fr. Ses Modèles 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales, moteur JAP ou culbuteurs, moteur L. M. P., mêmes caractéristiques que ci-dessus .... **4.950 fr.**

Introuvables autre part. — Exigez chez les Agents les Motocyclettes MARC
— *Catalogue contre 1 franc en timbres* —

MARC 12, Rue du Plateau - VINCENNES
Tram et Autobus : Descendre mairie de Vincennes

LES GROUPES MOTO
"LUXOR"
LES PLUS **ROBUSTES**
LES PLUS **APPRÉCIÉS**
LES PLUS **RÉPANDUS**
Exigez les de votre fournis' habituel



Dispositif spécial Universel (Bté S.G.D.G.) de Fixation de Phare et de Générateur
TRAIZET & Cie Fabricants 3, Rue Tesson, 3 PARIS (Oe)

D. S. Malterre, compt. t.-sad., p.-jambes, 4.200 fr. Olbrich, 9, rue Edouard-Manet (18e).

Favor 175 cmc., 2 vit., écl., état neuf, vérit. occ., 1.550. 9 av. des Pré, Saint-Cloud-les-Coteaux.

A vend. 250 cmc., Favor 3 CV ½, t. sad., rep-pieds, p. clous, émail bleu roi, roulé 2.000 km., sortie juillet 27, le tout état neuf, affaire de confiance. S'ad. la semaine on écr. Prive Georges, rue Mitantier, n° 21, Troyes (Aube).

F. N. M. 70, sortie déc. 27, tout équip., roulé 1.200 km., cause acb. voit., 4.300 fr. Pressé. Aff. de conf. Alaluquetas, 37, rue Ernest-Renan, Is.-les-Moulineaux.

F. N. 350 conf., neuve, t.-sad., compt., ph. chalu., sac., 5,000 fr. Savard, 22, rue Raynouard, Paris.

F. N. 4 cyl., 715-115, ét. neuf, écl. élec., nomb. acc., gar. P. Ferté, 24, av. Gare, Soissons.

F. N. mod. 27, 3.0 culb., abs. nve, cause acn. voit., prix, 4.900 fr. Cruz, 14, rue des Minimes (3e).

MOTO-AGENCY
24, Bd de Charonne, PARIS, 20e
Achète - Vend - Répare - Echange
FN., Terrot, Monet, Motoconfort, Soyer, etc.
— Stock en neuf et occasions —
École de Motos - Permis gratis à tout acheteur

F. N. M 70, roulé 3.000 km., écl. Bosch, 5.000 fr., écr. Mortagne, 4, rue d'Armaillé, Paris.

F. N. 500 cmc., nve, à culb., pn. ball. de 115, 5.500 fr., s'ad., 32, boulevard Jourdan.

F. N. M. 60, pn. conf., parf. ét. Thomas, 3, rue Berzélius, le soir apr. 7 h. ½ ou sur r.-v.

F. N. M. 70, soup. lat., 350 cmc é.l. mag., compt. O. S., luxe t.-sad. abs. neuf. Viandier, 45, rue Lecourbe (15e).

G. A. R. 6 CV, 5, conf., ess., 4.800 fr. Corbel, 23, rue Soyer, Neuilly.

Gillet, tour., 350 cmc., av. écl. élec., ét. parf., de tt. conf., 3.000 fr. Aube, 24, rue Marsoulan.

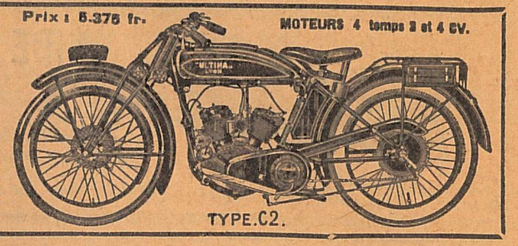
Gnome et Rhône 3 HP ½, écl. élec. et mag., p.-jamb., t.-sad., ét. neuf, cause, mal., pr. à deb. Van Morisse, 68, Grande-Rue, Pré-Saint-Gervais.

Gnome et Rhône 500 cmc., ét neuf, cause trop forte, 3.200 fr. R. Lagoutte, 156, rue de Neuilly, Puteau.

Gnome et Rhône 500, gd. sp., ent. nve, tr. b. équip., 5.200 fr.

CLEVELAND PIÈCES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES
4 cylindres, légères. 600 cmc. cylindrée. . 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée. . 11.800 fr. — 1.000 cmc. . 12.000 fr.
— AGENTS EXCLUSIFS : Établissements **VALPIC**, 23, Avenue Trudaine, 23 — PARIS —

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 débrayage kick-starter..... 3.750 »
Type B1 — — chaîne chaîne..... 3.975 »
Type C1 — — 2 cylind. en V 500 cmc ch. ch. 4.775 »
Type C2 — — 2 cylind. ch. ch. moyeux à freins et à broche
5 MODÈLES les moins chers. *Demandez le catalogue chez tous ces 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.

vis. apr. 19 h. et dim. Peraldi, 10, rue Saint-Ferdinand (17e).

Gnome et Rhône 500, joli ph., selle Terry, t.-sad., pn. et cham. rech., sac. caval., boîte out., trompe klason, ass. tr. b. ét., 3.000 fr., urgent, Subtil, 31, rue des Acacias, Aulnay-s.-Bois.

Gnome et Rhône 500 cmc., peu roulé, t.-sad., compt. O. S., gripp.-gen., chamb. rech., ts ess., vis. t. l. j. apr. 5 h. et dim. mat. Lacombe, 84, rte de Châtillon, Malakoff.

Griffon 1 CV ½ tr. b. ét., pn. neufs, acc., carte grise, 900 fr. Raymond Lewille, 101, quai d'Asnières, Asnières (Seine).

Griffon 1926, mot. Anzani 500 cmc., 4 tps Burmann, 3 vit., t.-sad., élc. Péhu, acc., b. ét., pr. 3.000. Ligney, 20, rue Anatole-France, Le Bourget.

Griffon 3 CV, ét. nf., boîte Albion, 3 vit., carb. Amac, 2 manettes 2.000 fr. M. Pellier, 130, r. Saint-Maur, Paris.

Grimpeur, 175 cmc, 2 vit., déb. Kik écl., ét. nf., pn. nfs, 1.500 fr. Giraud, 3, rue Etienne-Dolet à Paris.

Le Grimpeur 2 HP 1/2, parf. ét. de mar., 1.200 fr. 3, rue Delayras à Fontenay-s.-Bois.

Le Grimpeur 1926, 2 CV, 2 vit., 950 fr. écr. Guardiola, 56, rue de la République, Puteaux.

AUX MEILLEURES CONDITIONS
Motos ROCHESTER
- Toutes occasions en Motos, -
- Cycles et Machines à coudre -
HOSPITAL, 56, Bd de Grenelle, PARIS (15e)

Belle occ. Moto Herley Davidson 1928, rev. 11, av. République à Vitry-s.-Seine.

Avances achats de suite motos, etc. Chenel, t. l. mat., 178, bd de la Révolte à Levallois.

Magnat-Debon 350 cmc., culb., c. nve, tr. rap., gagn. nomb. ép., nomb. acc., 4 pn. nfs., 2 de 650/65,2 et 2.700×80, 2 fig. mot. photo sur demande, pr. 4.400 fr. Tourdes, 8, av. Hippodrome, à Amiens.

Monet et Goyon, 350 cmc., conf., écl., Luxor mag., ch. Renold, aout 27, tr. b. ét. ess. t. dis., 4.200 fr. Blond, 48, Bd Vauban à Lille.

Rare occ. Monet et Goyon, 2 CV, 2 vit., ét. de nf., 2.200 fr. S'ad. Leroy, 8 bis, rue Louis-Pasteur à Boulogne-sur-Seine ou écr. pour r.-v.

Monet et Goyon, 2 HP, 1.700 fr. t. b. ét., pn. cour. rech. Guyot, 17, rue du Parc à Clichy (Seine).

Monet et Goyon, 175 cmc., ét. nf., peu roul., acc. Alcyon, 2 CV ½, tr. b. ét., rev. P. Girard, Haute Maison, par Orhpin (S.-et-O.).

Maison F. TOUTIN
171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)
Téléphone : Levallois 10-41
:: **PIECES POUR** ::
TRIUMPH. - B. S. A.
DOUGLAS. - P. & M.
Expéditions en province-Demandez le nouveau tarif 1927
La Maison se charge des réparations
TRAVAIL SOIGNÉ — PRIX MODÉRÉS
PNEUS 1re MARQUE, PRIX de SOLDE

ACCUS
— LA PREMIÈRE MARQUE —
SLEM
Pub. G. S.

AUTOMO'S MARQUE DÉPOSÉE
En vente chez les Accessoristes et Garagistes
Téléphone : 794
LE PREMIER DÉCALAMINANT donne **Régularité, Souplesse, Puissance**
AUTOMO'S — 20, Rue Raspail, COURBEVOIE (Seine)

PIÈCES FRANÇAISES
Adaptables aux Motocyclettes type Armée
B. S. A. et TRIUMPH
EXPEDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ
F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
— Téléphone : TRUDAINE 15.95 —

Monet et Goyon, 175 cmc., sport excel. ét., pn. neuf, peu roul., ass. 1928, 1.500 fr. Touly, 4, Cité Magenta.

Monet et Goyon, 350 cmc., mot. Mag., ét. nf., 2.600 km., 4.200 fr. Renault, 4, Allée de l'Avenir à Clamart.

Monet et Goyon, R.C.4., à v., roulé 400 km., b. occ., s'ad. Chaumont, 38, rue Brunel (17e), le mat. jusqu'à midi.

TOUTES **CHAINES** DE MOTO
DALBIAC, 1 RUE DES JARDINS S PAUL PARIS

Monet et Goyon, 3 HP ½, sortie mai 27, pn. 700×100 base creuse, écl., selle Terry, selle t.-sad Brown porte-malle, ét. nf., ess. ttes dis. Ecr. pr. r.-v., à M. Crespol, route de Versailles à Fresnes-les-Rungis (Seine).

Monet et Goyon, 2 CV, exc. ét., Laroche, 35, rue de Turbigo à Paris.

Mascotte, P.S., à ch., type gd. sp., ayant couru le Bol d'Or, type spc., 1.800 fr. Lacome, 51, rue Vivienne.

Moto Bécanne, 2 CV, roulé 200 km., acc., 1.300 fr. Bonnald, 9, av. du Bois Guimier, à St-Maur.

Moto Bécanne, boîte de vit., gar. neuve., voir Dubayle, 12, rue des Marronniers (16e).

Motoconfort, 4 ½, v. mod. 1927, tr. peu roul., t-sad, écl., ess. sur 100 km. ou plus, 2.500 fr. Marcel Fontaine, 38, av. de Villeneuve-St-Georges à Choisy-le-Roi.

Motoconfort, 4 CV ½ année 1927, tr. p. roulé, stat. de neuf, aff. de conf., 2.300 fr., s'ad., 54, rue Jenner (13e), garage.

Motosacoche, 500 cmc., sup. spo., spec. 140 km.-h., tout équip., coûté 10.000 fr., roulé 5.000 km., ét. nf., à céder 6.500 fr. Bourdin, 26, rue Frémicourt.

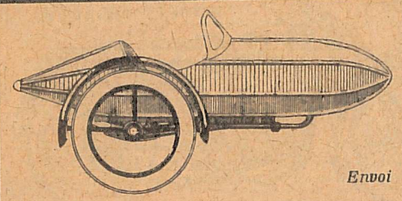
PARIS-MOTOS
TOUTES LES MOTOS
79, Avenue des Ternes, 79 - PARIS

Peugeot, 2 HP ½, bloc-mot., 1926, neuve, 2.300 fr., écr. pr. r.-d. Guérin, 31, rue Victor-Hugo à Alfortville.

Peugeot, 1 CV ½, b. ét., 650 fr., l. soir à 6 h. 1/2. Duroland, 18, rue Barbès à Levallois.

Moto Peugeot, 175 cmc., 3 HP, bloc-mot., compt. O.S., ph. Luxor, coff. à out., sac., parf. ét. de mar.

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



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

2.600 fr., vis. dim., écr. pr. r.-d. à Chasseloup, Chemille (M.-et-L.).

Peugeot, 1 CV ½, 175 cmc., écl. élec., cour. rech., 400 km., cédée ½ pr., vis. de 12 h. 30 à 13 h. 30 et à part. de 19 h. et le dim. mat. M. Gueusquin, 89, rue de l'Amiral-Roussin, Paris.

Peugeot, 350 cmc., juin 1927, Terry bloc-mot., r. à borch., 4.750 fr. Huberson, 7, rue Berteaux-Dumas à Neuilly-s.-Seine.

Pour une Neuve ou d'Occasion Voyez le Spécialiste **FN**

DU GARAGE SULLY

5, r. Agrippa d'Aubigné - Mét.: Arsenal

A vend. moto Propulcycle, 125 cmc., 4 tps, méc. ent. remis à neuf, pr. 1.100 fr. Lave, 5 place de la République à Ivry-s.-Seine.

Ravat, 175 cmc., ét. n., gar., 3 vit. Sturmey, gros. selle Terry, pr. intér. Denier, Usine des Charbonniers à Thiers (P.-d.-D.).

René Gillet, 6 CV 1926, excel. ét. conf., 715×115, compt. moitre O.S., t-sad. Técalmit, mir. rétro, phare acéto Mag., 250 L. Urgent, cause voit. 4.800 fr. Lemit, 14, rue Beaugrenelle.

Moto Rovin, 2 HP, 2 vit., déb., ét. méc., rev. ent. comme n. 1.650 fr. Carlin, av. de St-Mandé à Champigny (Seine).

Rudge Multy, 500 cmc., culb. ét. méc. parf., selle Terry, aff. conf., 2.500 fr., t. l. j. Masson, 6, Bd Chanzy, gare Gargan (Seine-et-Oise).

20 motos diverses sur ballon provenant d'échange sont à sold. chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, tél. Roq. 07-67

Sarolea, 5 HP touriste, compt. ph., siège arr., b. ét. méc., vis. chez Remy, 11, rue des Ursulines, Paris (3e).

Supplexa J.A.P., 250 cmc., 3 CV, tr. b. ét., pr. 2.500 fr. Thonon Curille, 108, rue de Ménilmontant, Paris (20e).

Supplexa JAP., 250 cmc., 3 vit., courr. Amac. amort., pn. 700×80, 2.500 fr. Durand, 27, rue Montparnasse (Eglise).

Terrot mach. de course, à vend. appart. à Fred Lipmann, cyl. 250 cmc. Cette motocyclette a remporté une douzaine de places de premier dans les courses de côte et une demi-douzaine de records dans ces mêmes épreuves, a remporte la place de deuxième au Championnat de France ; a remporté le record belge du kilomètre, départ arrêté à 97 de moyenne. C'est une Terrot moteur Jap mise au point par le Colonel Stewart. Pour rens. compl., écr. seulement Fred Lipmann, 51, rue Vivienne, qui transmettra.

POUR 515 FRANCS

Vous aurez un éclairage parfait sur votre **MOTO** en la faisant équiper d'un

ALTERNO-MOTO

PHARES AUTEROCHE

7, *Rue Carnot*, 7 · *LEVALLOIS (Seine)*

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

SOYER SAROLÉA COVENTRY EAGLE

Accessoires Réparations Comptant Crédit Échange

MOTOBÉCANE MOTOCONFORT UTOMOTO Neuf et occasion

PARIS

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE Maison BASSIN

45, Cours de Vincennes — PARIS (20e)

Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON

Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées.

LES ÉTABLISSEMENTS MOTO Accessoires

à GASSICOURT (S.-O.)

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

MODÈLES DÉPOSÉS *CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE*

Terrot 350 cmc., ét. de neuf, mot. JAP, pn. conf., ph. bout., Pehu, t-sad, 4.000 fr., Balletaud, 17, rue Pasteur à Bois-Colombes, gare Bécon.

Terrot JAP lat. fin 26, parf. ét., 3.200 fr. pour r. dv. Ecr. ou venir apr. 19 h., Aufort, 53 *bis*, rue Rodier (9e). Tél. : Trudaine, 65-79.

Terrot, 4 CV, moteur Mag., 2 cyl., b. ét., 200 fr., Gillet, 60, rue Nazareth.

A vend. moto J. Thomann, 2 CV 1/2, roulé 100 km., Clément, 230, bd. de la Villette.

Triumph, 550 cmc., b. ét., carb. Longuemarre, fr. dir., p. rech., 2.200 fr., Lance, 21, rue des Rigoles, Paris.

Triumph et B. S. A., 550 cmc, ch-ch., bien équip., parf. ét., 2.800 fr., 2 side Gloria, bes. arg., Julien, 48, route du Pavé-Blanc, au Petit-Clamart (Seine).

Triumph 5 HP, parf. ét., équip. 3.500 fr., Santoire, 80, rue du Dessous-des-Berges, dim. mat. ou écrire.

Utila, 2 CV 1/2 c. nve, t-sad, out., acc., bien équip., 2.200 fr. Restaurant, 18, rue de la Cerisaie, Paris (4e).

Velocette 1926, 2 échap., ét. neuf, 3.500 fr., Cornier, 49, rue Geoffroy-Saint-Hilaire (5e).

Alcyon, 5 CV, 2 cyl., 2 vit. à. ch., mot. à revoir, 400 fr., Alcyonnette, b. ét., 500 fr., sidecar léger carr. et châssis, 350 fr., Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

B. S. A. 5 ch., 3 vit., à reviser à saisir, solo, 1.100 fr., sidecar, 1.300 fr., Chazaly, 47, rue de Romainville, à Paris (19e).

D. F. R., 4 CV, 3 vit., ét. nf., b. équip., t-sad, tte conf., tr. pres., 3.000 fr., Vasseur, 16, rue Faidherbe (11e).

D. F. R. neuve, écl. élec., 350 cmc., 3.000 fr., Douglas, 350 cmc, Brouae, 119, bd. de Verdun, à Courbevoie. Tél. 957, Pont de la Jatte.

F. N. M., 70 cmc., soup. lat., fin 27, pet. écl., roulé 1.500 km,

ATELIER DE RÉPARATIONS

65, Rue du Théâtre, 15e

Spécialiste de la Petite Voiture

Révision générale sur devis

Garage : Motos, 25 fr. - Voit. 50 fr.

VENTE — ACHAT

c. nve, tr. ser., int. 4.300 fr., Motobécane, tr. b. ét., et gr. ph., p-bag., écl., 1.050 fr. Ecr. ou voir Marcel, 84, Grande rue (au Tabac), à Créteil (Seine).

Harley Davidson, 7-9 CV, compl., magn. Bosch, carb. Solex, av. chass., de side pr. 1.500 fr., Pierre, 271, boulevard Pereire.

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

LA CHÂINE **YELLOW** POUR MOTO

...**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)

Janvier, 2 lit., sport, 2 pl., 6 roues garn., pr. int. Dion, 60, rue Championnet (18e).

A vend. Monet et Goyon, 500 cmc. gd. sp., 1928, JAP 500 cmc, 1928, Saroléa 350 cmc, sp. 1928, p. roul. moit. val.; 2 CV, 2 tps, équip. gd. tour. à pr. 1.400 fr., 178, bd. de la Révolte à Levallois, dim. mat.

Motobécane, 2 HP, pn. nfs, tr. b. ét. mar., 700 fr., cadre moto anc., av. sel., réserv., guidon, 50 fr., Perrey, 28, rue des Lilas, à Neuilly-sur-Marne.

Morgan, Triumph, B. S. A., Sunbeam, ch-ch., gr. pn., et. nf., depuis 2.500 fr., 47, rue Jules-Vallée à Saint-Ouen (P. Clign.).

Moto anglaise Montgouery, Mot. JAP spé. 350 cmc., 135 à l'h., roulé 700 km., gar. c. nve, pr. bas, Psalty, 271, bd. Pereire.

Motosolo, 3 CV, 2 vit., b. ét., 1.300 fr., Delburg, 49, Bd. Latour-Maubourg.

3.900 fr., Peugeot, 5 CV, 172, écl. élec., 2-3 pl. b. ét., Garage, 62, bd. Victor-Hugo, à Clichy.

Peugeot, 175 cmc., juin 27, p. roulé, ét. nf., Terry, ph., acc., Auger, 16, rue de la Croix-Faubin

Terrot, 3 CV 1/2, 270 cmc., roul. 2.000 km., écl. élec., pn. et ch. nfs, t-sad, selle spec., Terrot, 350 cmc culb. JAP, neuve, pr. int., voir Lambert, 3, rue des Lilas, Paris (19e).

Part. vend. moto Terrot 175, à l'état de neuf, 2.000 fr., s'ad. à la Bijouterie Guillemain, 103, rue des Entrepreneurs (15e).

Moto Terrot Jap, 350 cmc, pn. conf., écl. Mag., ét. nf., gar. 4.300 fr., Guillemin, 6, rue Enler, Paris.

Terrot, 4 tps, 350 cmc., Jap, super-sp., conf., culb., équip., écl., t-sad, sac., etc., ét. impec., Lassale, 27, rue des Abbesses (18e).

A vend., 3.800 fr., moto Triumph 5 HP, ét. nf., Cheret, 98, fg. Poissonnière (10e).

TRIUMPH

Voyez Minot

ex-metteur au point de la maison **TRIUMPH**. Toutes réparations Vente, achat, échanges motos contre voitures.

MINOT, 16, Rue Guillaume-Tell, PARIS

Moto, 250 cmc., Zurcher, 4 soup. à culb., 3 vit., ch-ch. compl., à rem., 1.200 fr. ou éch. moto légère, Pierre, 31, rue Ducouédic, Paris.

B. S. A., 5 CV ch-ch., tr. b. ét., 2.000 fr., av. side 2.300 fr., vend side seul, 350 fr., Bideau, 3, cité Sole à Givet (Ardennes).

Bel occ. **D. F. R.**, 175, 2 vit., ét. nf., acc., selle Terry, cse voit., 1.500 fr., Girard, 10 *bis*, rue Elzévir (3e).

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

LIAUDOIS

Agent Direct de toutes les Grandes Marques

RÉPARE TOUS TYPES : SPORT et TOURISME

— *Stock : Pièces détachées* —

9, Avenue Félix-Faure PARIS (15e) — Ségur 08-06

E.N. "Extra-souple" SELLES SIÈGES AR

Principe nouveau

Supprime les secousses

Assise entièrement souple et réglable

Suspension à réglage instantané

:— tous poids. —:

Gros : TOUCHET & DUPIEUX, 31, Rue de la Chapelle - PARIS

F. N. M. 60, parf. ét., pn. bal., acc. vis. t. l. j., Renuit, 55, quai de Boulogne, à Boulogne-sur-S.

Gillet Herstal sp., 4 tps. culb. 500 cmc., roulé 1.200 km., abs. compl. équip., compr.; 1 trompe, 1 compt. Jeager, ph. bal. 27 × 4 Englebert, 1 chamb. rech., res. huile sp., p.-bougie rech., out., prot-mains moleskine, pr. : 6.500 francs. Daubresse à Bienvillers-au-Bois (P.-de-C.).

WILLIAM

2, Rue Dézobry, St-DENIS. Tél. 701

Ses Avantages spéciaux

Agence TERROT et MONET

Harley 1925 sport, tr. vite surb., écl., Klax élec., 5.500 fr., Phelipont, 75, rue du Sud à Colombes.

Koehler Escoffier, 500 cmc, 4 tps, culb., fourche dern. mod., compt. éclair. Péhu, parf. ét., 3.200 fr., Lebas, 48, rue de Flandre, Le Bourget.

Pierme-Jap sp., 250 cmc., 3 v. Terry, 4.000 km., 3.000 fr., Harissart Paul, Montiers, par Neuville-Ro! (Oise).

Saroléa 350, pn. bal., écl. élec., t.-sad, 4.200 fr. Ecr. Marc, 16, bd Jean-Jaurès, à Boulogne (Seine).

Soyer luxe, 250 cmc., ét. nf., écl. élec., t.-sad, 2.750 fr. Dinel, 7, bd St-Marcel, Paris.

L'AGENCE FRANCAISE

INDIAN

vend meilleur marché que la contrefaçon

les Pièces d'Origine

Demandez prix et catalogues

F. SEGOND

8, Rue Lebon, 8 - PARIS 17e

Terrot 4 HP, sp., conf., écl. Maglum, ent. c. nf, équip. gd tour, à vend. 5.500 fr. ou éch. c. pet. voit. 5 HP Peugeot ou autre, en b. ét. Ackerback Raoul, chez M. Boitel, av. du Pont de St-Denis, à Gennevilliers (près Usines Pointet-Girard).

Peugeot 4 CV, type 26, ét. nf, écl. Mag., lant. ar., p. bidon, compt., t.-sad, ess. vol., 2.300 ; tr. pres., venir ou écr. p. r.-vous.

UNUS — BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES —

Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes

En vente chez tous les Commissionnaires

Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (Ie)

— TÉLÉPHONE : NORD 81-24 —

MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

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

RÉPARATIONS
en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

Fleury, 25, rue du Centre, à La Garenne.

A. B. C. bloc-mot., 5 HP, culb., ét. abs. gar., écl. Mag., out. 4.000 fr. Blondel, 19, rue Rampal (19e).

Gillet Herstal sp., 350 cmc., nomb. acc., pr. 2.600 fr. Moumicaux, 26, rue Bergère, à Paris.

Monet Goyon 350, 2 tps, mot. Villiers, parf. ét., aff. tte conf., 3.000 fr. Trancart, 56, rue Tannerie à Abbeville.

Austral
Motos 2 et 5 CV., 2 temps. 4 CV., 4 temps
Vente à Crédit 6 et 12 mois
7, rue de la République, PUTEAUX (Seine)

A vend. Motobécanne, 2 CV, pr. directe, ét. parf., peu roul., c. neuve, 1.100 fr. S'ad. Chantrel, 47, bd de l'Hôpital Salpêtrière, t. l. s. à part. de 4 h. 30 et dim. mat. jusqu'à 11 h.

Dollar 500 cmc. spécial, 2 tubes, 140 à l'heure, 5.500 fr. Ribert, 21, rue de Tlemcen (20e).

B. S. A. 500, sport, ét. parf., à enlever à 3.500 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen (20e).

Triumph à solder avec side, ét. nf, 3.000 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen (20e).

Robert achète, vend et échange toutes motos modernes, 21, rue de Tlemcen (20e).

Royal Enfield sidecar, bon état, à enlever 1.700 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen (20e).

A vend. 1.500, moto Soyer sport 250 cmc., 2 vit., graiss. sép. sous press., pn. 650×65, roues à broches, 2 freins. S'ad. Jacobe, 68 *bis*, rue du Maréchal-Foch à Versailles ; vis. t. l. j. de 12 h. 30 à 14 h. ou le dim.

Koëhler Escoffier parf. ét., pn. nfs, selle Terry, compt., mont., 100 km. à l'h., 3.500 fr. ; vis. t. l. j., sauf. dim. Lagier, 3, rue Garnier à Neuilly (Seine).

Terrot 3 CV 1926, 3 vit., t.-sad Terry, p.-jamb., compt. O. S., mag., pn. nfs, parf. ét., 2.800 fr. Petit, 3, rue St-Germain à Chatou.

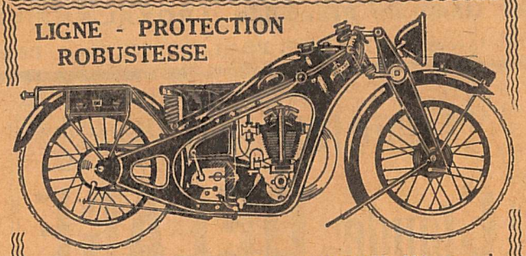
MOTOS F.N.
Agence Régionale :
ANDRÉ, 25, Bd de la Rénublique
LA GARENNE (Seine)
Téléphone : 316

Scott dern. mod., pn. ball. 700×100 base creuse, bte 3 vit., moitié prix de sa val. Marro, 56, rue Voltaire à Malakoff (Seine).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Cyclecar Alcyon et neuf au p.

LIGNE - PROTECTION
ROBUSTESSE



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

SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES
EXIGEZ LA MARQUE
MECANO
45, RUE TOURTILLE - PARIS

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

eff. ; **Terrot**, 2 HP, 2 éch., neuf abs. **Soyer**, 4 HP, 1.975 fr., Sal, Vitry (Loiret).

Bignan 2 CV, 2 lit., type gd sp., torp. 6 roues, bel. carr., ét. méc. parf., 15.000 fr., compt. Lacome, 51, rue Vivienne.

Citroën 5 CV 1925, sup., torp., chass., long., com. neuf, de conf. ; ess. à vol. vis. 155, rue Nationale, sauf dim.

Citroën 5 HP, 3 pl., tr. b. ét., aff. de conf., pr. intér. Chevauchet-Guilhermin à Romeray (S.-et-L.).

Citroën 5 HP, torp. 2 pl., parf. ét., 6.000 fr. ; vis. sam. et dim. mat. Suveau, 52, rue Ch.-Nodier à Pantin (Seine).

Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Roq. 07-67 est spécialisé sur le cyclecar, voyez ses occasions à ce jour : 2 Sandford, 3 Morgan spéciaux à culbuteur, 6 Morgan série, G. A. R., Rally, Amilcar, etc. depuis 3.800 fr. ; reprise en compte de motos modernes.

Belle cond. int. D. F. R., 10 CV, écl., dém. élect., 6 roues, freins s. 4 r., pn. conf., compt., montr. Nivex, 12.000 fr. Klein, 29, rue Arsène-Chéreau à Montreuil (Seine).

Cyclotracteurs neufs, prêt à poser : 490 fr. — Moto Le Grimpeur tt équipée : 1.850. Pneus motos, vélos, bas prix.
TESDOU, 63, r. Ducouédic, PARIS (14e)

La Perle, voit. sport, 3 pl., 6 roues, b. ét. méc., 6.500 fr., bon. aff. Lacome, 51, rue Vivienne.

Mathis 6 cyl., cond. int., 4 pl., 7 CV, rev., écl., dém. pr. int. Riom, 20, rue d'Aguesseau à Boulogne-sur-Seine.

Morgan air, p.-br., pn. ball., amort., suspens. à l'av., échap., sport et out., 8.312 abandonné les arrhes 2.000 fr. cause maladie, à part. à prend. à l'usine à Courbevoie. Ecr. Couvreux, 23, rue des Artistes, Paris (14e).

Morgan sp. à eau, ét. de neuf, amort. AV., pn. nf, écl., ph. acéto, compt., planche appareil Bord., pn., ch. rech., ass payée. Bequet, 27 *bis*, rue de Maistre (18e).

Morgan à air 1926, tout équip., ét. méc. parf., b. pn., à céder à tt off. raison. Sinner, 7, rue Achille-Adam à Clichy (Seine).

Morgan sp., tr. p. roulé, c. neuf, acc., tend. de ch., pr. intér. : voir ou écr. pour r.-dv., Roques, 31 *bis*, rue Vallier à Levallois-Perret.

Morgan Mag. sport, à eau, vol., souple, direct. démultipliée, roue détachable, tout équip., à céder 4.500 fr. Bourdin, 26, rue Frémicourt.

Morgan sport, compl. équip., ét. nf. abs. Freret, Pont-de-l'Arche (Eure).

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

175 cmc., moteur P.M.
250 cmc. et 350 cmc.
Moteur Zürcher
CATALOGUE FRANCO
Agents et Représentants demandés.

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

Peugeot quad. 172, torp. 2 pl. côte à côte, écl., dém. et avert. élec., 5 pn. abs. neuf., tout parf. ét., 6.000 fr. ; fixer r.-v. Schmitz, 5, rue Coc-Héron à Paris (1er). Tél. Gob. 12-35.

5 CV Peugeot torp., fin 26, ét. mat. parf., tous ess., conf., b. pr. Antiquaire, 147 bd Montparnasse.

Peugeot 4 pl., torp. 163, 9 CV, dém., écl., graiss., tr. b. ét. méc., b. pn., 6.100 fr. Weber, à Ouville-la-Rivière (S.-Inf.).

Cabriolet Peugeot, 5 HP, ét. de neuf., roulé 14 000 km., nomb. acc., 1926, 8.750 fr. S'ad. M. Bigères, 99, Fb du Temple à Paris.

Un 3 roues s'achète ou s'échange chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, tél. Roq. 07-67 ; demandez-lui ses occasions du jour : Un cyclecar ou une voiture s'achète ou s'échange chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, tél. Roq. 07-67 ; demandez-lui ses occasions du jour.

Rally sp., 2 pl., ph., prop. March., pn. nfs, nomb. acc., 8.000 fr. Ravissot, 146, avenue de la Reine à Boulogne-sur-Seine.

Renault 6 HP, Trèfle, 3 p., ét. nf., pr. à déb., repr. en cpte moto. Lacroix, 56, bd Diderot.

A vend. torpédo Renault, 11 HP, sorti usine 25, roulé

HALL de la VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, PARIS (14e)
Téléphone : Gobelins 60-41
Le plus grand choix de Paris en Voiturettes et Cyclecars à vendre. - EXPOSITION PERMANENTE
(Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

15.000 km., ét. gén. parf., voit. soig., roue sec., nve, conf., freins, gant., p.-ch., pr. 15.500 fr. Memoine, à La Boissotière, par Cersay (D.-S.).

Salmson 7 CV, écl., élec., b. ét., 6 roues ; vis. le dim., 37, rue des Paquerettes à Alfortville.

Salmson 7 CV, 2 pl., écl., dém. élec., ét. méc. parf., équip. spéc. pour gd. tour., tr. bel. carr., 8.000 fr. Paul Jeanvrin, 26, rue de Pontoise, à St-Leu-la-Forêt (S.-et-O.).

A vend. beau cabr. Salmson, 7 CV, pn. conf., vol., soup., amort. 8.200 fr. Ecr. Costy, 88, av. Jean-Jaurès, à Paris.

Salmson torpédo 7 CV, 3 pl., parf. ét., b. pr. Rabet, 51, rue Charles-Bours, à La Garenne.

Sima, spec course, 5 CV, pr. inter. J. Leroy, 60, Bd de Champigny à La Varenne, écr. pr. r.-d.

Villard, gd. sp., 4 HP, s. gar., 80 km., écl., demar., inter., p. caus. dép. coloniés. G. Couvrecelle, 26, rue Bergère, dim. mat. ou écr. pour r.-d.

A vend. cause décès, cyclecar d'Yrsan, type gd. sp., mot. Ruby, tout équip., ét. nf. 7.500 fr. à vol. repr. gar. 150 fr. l'année.

MOTOCYCLISTES
POUR
LE CHOIX
DE VOTRE
MOTO
Vos mises au point
Vos réparations

ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :
DÉTRUCHE & VULLIAMY 119, Fg St-Martin (10e)
— 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

LA 250 cmc. VERTE ET ROUGE ARGENTRE
à 3 vitesses, chaîne-chaîne, frein dans les 2 moyeux, fourches à amortisseurs, guidon T. T., attaches pour side-car, écl. électrique, pneu Ballon 25×3 Michelin.
INCROYABLE : 3.400 fr. - Catalogue franco 0.50
CONDITION et CRÉDIT, 10 mois sans assurance
DURAND, 1, RUE ROMAINVILLE — PARIS (1)

Super Patches
les pièces qui tiennent

Mme Amiot, 111, rue Oberkamp, Paris.

Cyclecar, 500 cmc., 3 roues, 4 vit., ét. nf., ess. pr., intér., Potiron, 41, rue de Chanzy, Puteaux.

Torp. 2 pl., 10 CV ½, taxe, marn. Bosch., r. d., sec. parf., ét. méc., peu roulé, 2.900 fr. Maifret, 5, rue F. Pecant, Fontenay-aux-Roses.

Morgan, eau cuir, compt., montr. écl., mag., pn. 710×90, parf. ét., pr. intér. Felicité, avenue des Ecoles, Villemomble.

Peugeot, 163 cmc., sport, 7-9 CV, 4 pl., corr. alum., écl., dem. élec., roues Rudges, 6 500 fr. Habot, 62, Bd Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Quad. Peugeot, 161 cmc., pn. nfs, 5 roues, cap., p-br., carb. Zenith, ess. à vol. 4.500 fr. net out. compl. Luquet, 5, rue de Paris, Milly (Seine-et-Oise).

Laffitte, cycl. 5 CV, conf., écl. Mag. tr. b. ét., 3.800 fr. Delburg, 49, Bd Latour-Maubourg.

Morgan touriste, 1.000 cmc., gr. pn., écl. Mag. parf. ét., 4.500 fr. Delburg, 49, Bd Latour-Maubourg.

Morgan, air compl., remis nf., tout équip., cap. gr. glace, compt., pn. nfs. 700×100 ar., écl. Aceto, project. Aceto 5.000 fr., ess. toute dis. Photo d'Art, 125, avenue d'Argenteuil à Bois-Colombes, tél. Asnières 614.

J. GRANDCHAMP-3
35, Rue Delescluze - KREMLIN-BICÊTRE
Spécialiste de la 5 CV. Peugeot et toutes Voiturettes.
Remise à neuf. Transformations à des conditions aux écoles
avec garantie de 6 mois

Morgan Darmont, spc., amort., compt., montr., kaixon, écl. Mag. tend. ch. Ecr. Pierre, 8, rue Crespin (11e).

Torp. Sigma, 2-3 places, 4 cyl, Ballet Zenith, 3 vit., et. M.A. 6 CV détaxée, 4 roues, 3 pn. nfs. 4.000 fr. ou éch. c. moto 2-3 CV 2 tps., bonne marque. Marcais Paul, à Coulonge (Sarthe).

Amilcar 6 HP, sp. bord., parf. ét., vend. ou éch. contre 6 CV Renault ou autre C.I. Freynat, 13, avenue Cadéras, Bondy.

Occ. unique, Citroën 10 CV, torp. gd. luxe ent. remis à nf., sort. peint., équip. compl., voit. splend., bs. pn., rep. en compte voit. 5 ou 6 CV ou moto récente aff. conf., 54, rue Galliéni, Montreuil.

Cabriolet Renault, 6 CV, tr. b. équip., 9.000 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen, Paris (20e).

G. N., double culb., ét. parf., 3.000 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen (20e).

Ruby spc. sport, 3 pl., ét. nf., frein AV., 8.500 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen (20e).

SIDECARS

B. S. A., 4 CV, tr. b. ét., side bateau, 2.000 fr., Bodin, à la Pointe, Libourne.

A CRÉDIT COMME AU COMPTANT
Votre INTÉRÊT est de voir le GRAND STOCK de
500 MOTOS et Cyclecars neufs et d'occasion
1re 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

LE GARAGE LAUGIER EXPOSE LES NOUVEAUX MODELES DU
CYCLECAR SIMA-VIOLET
36, rue Laugier, PARIS
— Tél. : WAGRAM 38-27 —

B. S. A., 5 CV, tr. b. ét. de marc., 2.800 fr., Rodin, tapissier, à Lagny (S.-et-M.).

B. S. A., 5 HP, side car ent. rev., écl. Mag., p.-brise, équip. compl., pr. 3.500 fr., Girault, 44, rue Piat, à Paris (20e).

B. S. A., 5 HP, av. acc., ét. marc., pr. à déb., G. Malchior, 36, av. de Châtillon (14e).

B. S. A., 5 CV, side bi-pl., cap., p-brise, 3.000 fr., vis. mat., 49, rue des Prairies, métro Gambetta.

Douglas av. side. et méc. parf. ét., compt., p-brise, pn. neufs, bas pr. ou éch. contre voit. 5 CV, vis. sam. lund. mard., 28, rue de la Mairie, à Vanves.

Gillet Herstal av. side Peuple, phare Collin, t-sad et selle Brooks, p-jamb., ass. payée. Tél. : Ségur, 18-51, Gozart, 63, bd. de Grenelle. Métro : Dupleix.

Gnome et Rhône, 5 CV 1927, écl. élec., side luxe, ét. nf., peu roulé, Brunet, 15, rue d'Alsace, Levallois. Levallois, 16-45.

Griffon side 5 CV, 3 vit., parf. ét., pn. et ch. neufs, 2.900 fr., conc., 23, bd. du Temple à Paris.

Pour cause dép., vend. **Harley** side, bonne occ. à saisir de suite, 3, rue Marceau, au Pré-Saint-Gervais.

Protégez votre tête
avec le nouveau casque
LE DUR A CUIRE

Il est tout en cuir
LE PLUS léger, solide, résistant
H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple
34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1er)
Tarif franco

Harley Davidson side LV, bi-pl. p-br., t-sad et méc., peint. parf. écl., pn., ch., ch.-av. ; de rech., 5 000 fr., Couturier, 48, rue Coriolis, à Paris.

Superbe occ., Harley side moderne, 26 font. nickelé, 2 gr. freins, gr. pn., ph. klas., retrov., pompe, graiss. Técal., caisse bois av. coffre, capo. cabriolet, p-br., t-sad, pièces pn. de rech., aff. de tte conf. et gar. à enlev. de suite, cse dble empl. Gleizes, 18, Rond-point des Bergères, à Puteaux (Seine).

Harley Davidson, sidecar, type 1919, tr. b. ét. marc., pn. conf., 10, av. Victor-Emmanuel-III, à Paris.

Harley Davidson side 1 pl. 1/2 9 HP, parf. ét., équip., cause dép., 2.600 fr., Chagnant, 65, rue de Romainville, à Montreuil-sous-Bois.

A vend. Harley Davidson side. Rollin, 5, rue de Châtillon, Vanves (Seine).

Harley, side 1924, 9 CV, rev. parf. ét., 3.000 fr., Cordonnier, 22, rue des Vallées, à Colombes.

Sidecar Harley parf. ét. de marc., capotte, p-br., écl., Mag., compt. kilom., p-jamb., chamb. à air et p. de rech., 12.000 fr., t. l. j., de midi à 1 1/2, Moreau, 89, rue Eugène-Carron à Courbevoie.

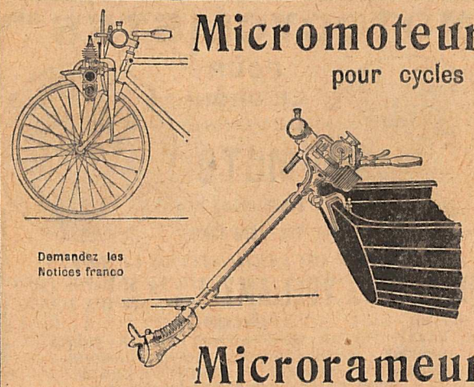
Indian side bateau, b. ét. de mar., écl. acc., 2.200 fr., pren. moto en cpte, vis. de 17 à 20 h., et dim., Emile, 24, av. du Pont-de-Flandre.

Indian, bipl., 3 boul., rev., exc. ét., 2.700 fr. à déb., Petit, 13, rue du Docteur-Roux, à Viroflay.

Indian side ent. rev., 4 pn. nfs, écl. élec., ess., gar., nomb. acc., 3.000 fr., Pauchard, 96, rue Montorgueil.

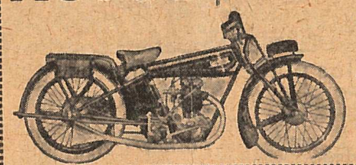
Side Indian, 9 HP, parf. ét., cause d. empl., Girot, 15, rue Victoire, à Soissons.

Indian side bip. LV, écl. mag., bon ét., occ., pr. 2.500 fr., Blot, 25, rue de Laghouat, (18e).

Micromoteur
pour cycles

Demandez les Notices franco
Microrameur
pour canots
170, Avenue des Batignolles
SAINT-OUEN (Seine)

VINCENNES-MOTOS
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone : VINCENNES 598
Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES
Agents direct des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTO-CONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, GILLET D'HERSTAL, JEAN THOMANN, ROCHESTER, SAN-SOU-PAP, TRAIN C. P. ROLÉO, etc. — Vente comptant et crédit. Stock important de Machines d'occasions revisées et livrées avec garantie.
MOTO-ÉCOLE sur machine récente - Leçons particulières ou à forfait
Leçons gratuites à tout Acheteur.

Le GRAND GARAGE RENOUVIER
2 et 4, r. Charles-Renouvier
PARIS XXe) - Tél. : Roquette 07-67
est le spécialiste le plus compétent en cyclecars. Consultez-le pour tout achat ou vente, reprise ou compte de toute moto moderne.
MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT

MOTOS "HÉLIOS"
La Marque préférée des Connaisseurs

THOUARS
(Deux-Sèvres)
Publ. G. S.

Indian s. bi-pl., parf. ét. méc., vis. sam. soir, dim. mat., Sarsonneau, 8, rue Sainte-Geneviève, Vitry-sur-Seine.

Side lég. sur châss., Peuple, sans moto, p. roulé, 500 fr., cause santé ; bateau chêne p. pêche et promenade, excel. ét., 500 fr., Colonnier, 18, rue Henri-Martin, à Saint-Maur.

René Gillet, side, écl. mag., 3.500, pressé, voir 75, bd. Aug.-Blanqui, à Paris.

Sidecar confort. carr. luxe, ét. neuf, prix à déb., Dubet, 9, rue Lacharrière, Paris.

Superbe sidecar, ét. neuf, 500 cmc., à culb., carr. sp., 5.000 francs, repr. moto plus légère, vis. Carron, 45, rue des Cendriers, écr. : Huylrec Marcel, 30, rue des Cendriers (20e).

A vendre side avec châssis, ét. neuf, 2 roues Motrix Alcion 1 HP, peu roulé, pr. inter. Ecrire pour rd.-v. Husson, 66, av. des Minimes, à Saint-Mandé.

A vend, side Gnome et Rhône, 500 cmc., parf. ét. de mar., comb., acc., t-sad écl., compt. Jeager, cap., pr. 3.500 fr. Protet, 5, rue Dauplin, vis. mat. et apr.-mid., jusq. 2 h., Villejuif.

Harley Davidson presse mal, exc. ét., side tour., p-br., pn.,

DÉRIVE-CHAINES
PENNANT
Les meilleurs

Garantis sous tous rapports
Pour le Gros : TOUCHET & DUPIEUX 31, Rue de la Chapelle PARIS (18e)

GRAND CHOIX MOTOCYCLETTES "DEPREZ" ET F.N.
EN MAGASIN : EN 175, 250, 350 ET 500 cmc.
3 Vitesses, Chaîne-chaîne et Freins dans les moyeux. Toutes ces machines sont de fabrication 1928, garanties. Prix à partir de . . . . . 2.000 fr.
— 187 bis, Rue Armand-Sylvestre, 187 bis, COURBEVOIE (Seine) —

Chamb. rech., outil., acc., 300 fr., écl., écr. Fèvres, 31, rue Saussure, à Paris (17e), sam. apr.-m.

Belle Harley side sp., parf. ét., acl. Mag., compt., p-br., dble-frein, frein dir., amort., tam., 2.800 fr., cause ach. voit., dem. Blanche, 62, bd. Victor-Hugo, à Clichy (Porte).

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

Moto Harley, 9 CV, exc. ét., side bi-pl., transf. nf., t-sad Mag., compt. O. S., nomb. acc., amort., etc., ess. à vol, Cadiou, 20, rue Lamartine. Trud. 37-39.

Sidecar Indian bi-pl., Richard, mot. rev., selle Terry, pn. nfs, parf. ét., urgent, 3.000 fr., Allanche, 53, r. Eug.-Caron, à Courbevoie.

Terrot, 350 cmc., 1927, sp., conf., c. uve, écl. élec. compt. av., side léger p-br., cap. motof ach., voit. pr. 5.500 fr., écr. de Conink, 16, rue des Vallées à Colombes.

Gnome et Rhône, 500 cmc., parf. ét., sidecar luxe, compt. O. S., t-sad, etc., pr. 4.200 fr., s'adr., Pierre Deschasaux, rue des Dames, à Vittel (Vosges).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur moto récente, bon. marque 350 cmc., 4 tps, pn. ball., pr. 3.500 fr., faire off. à Biard, 24, rue Raspail, Levallois-Perret (Seine).

Particulier ach. Moto F. N. 350 ou 500 cmc., pn. conf., mauv, ét. ou à rev., écr. Perraudin, à Dammard, par La Ferté-Milon (Aisne).

Selle Terry en bon ét. Bachelet, 52, rue Thiers, Boulogne-s.-Mer.

Suis acheteur compt. motos ou cyclecar. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

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

"Rochester" MOTO Moteur 175 cmc. DUTEN

2 vitesses	ch.-courroie. ~~2.680~~ f.	2.550 f.
2 —	chaîne-chaîne ~~2.780~~ f.	2.650 f.
3 —	chaîne-chaîne ~~3.500~~ f.	3.350 f.
3 —	ch.-ch. Sport. ~~3.750~~ f.	3.650 f.

Moteur 250 cmc. LUTETIA
Nouveaux types
3 vitesses :
chaîne-chaîne Tourisme. . 3.750 fr.
chaîne-chaîne Sport. . . . 4.200 fr.
ROCHESTER, 10, Gde-Rue, Le Pré-St-Gervais (Seine)

KERVRAN
Les plus jolies Motocyclettes. — Les meilleures et les moins chères parce que les seules normalisées.
— VENTE COMPTANT & CRÉDIT —
BANNALEC (Finistère)

AUX DOCKS DU PNEU
vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions
PNEUS et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS
TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif
Maison VAYSSE
387, Rue de Vaugirard, PARIS (15e) - Téléphone : Ségur 27-78
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 % sur Moto et Velo

MOTO-COMPTOIR-BORDEAUX
AGENCES
GILLET d'HERSTAL - KŒHLER - 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

BOULOGNE MOTOR-CYCLE
DESCHASEAUX 93, Avenue J.-B. Clément, à Boulogne-sur-Seine
La plus importante Maison de Cycles et Motos de la région
Agence Exclusive : TERROT - F.N. - GILLET-HERSTAL - GÉCO - MOTOSACOCHE - HARLEY - DOLLAR et toutes Marques.
Nombreuses Occasions. — Révision et Réparations toutes Marques
Leçons gratuites à tout acheteur et Forfait.
COMPTANT 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)

ECHANGES

Voiturette Sp. Peug., spéc. type cour., 100 km., bon ét. marc., à vend. ou échang. cont. motos 350 ou 500 cmc., de l'an., prix à débat. suiv. val. moto. Ets Simon et Boutiller, 170 *bis*, av. Paris, Vincennes. Tél. Did. 24-47.

On échang. voiturette G. N. Salm., 4 pl., éclair. élect., marc. parf., cont. sidecar Harley ou Indian. S'adres. M. Villatte, 46, r. de la Boulangerie, St-Denis (S.).

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,
Sacoches, Lanternes, etc., etc.
Ernest RICHARD
Constructeur
184, Avenue de Choisy, 184
PARIS Tel. Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

Alcyonnette excel. ét., 900 fr. ; Alcyon, 2 cyl., 2 vit., 3 CV ½, b. ét., 1.100 fr. ; Favar 175 cmc., 2 vit., sort. rev., 1.700 fr. ou échang. cont. 350 cmc., René Gerin, Belleville (Rhône).

Poste T. S. F. neuf, 4 l., int., selfs int., mod. luxe, acajou, val. 800, à vend. nu 400. Thoral, 13, r. Amiral-Courbet, Bois-Colombes (Seine).

Phono Pathégraphe, av. 58 disq. pathé, 350 fr. ou échang. cont. T. S. F. : L. Marie, 9, av. Villemomble, Val Coteau, Neuilly-s.-Marne (S.-et-O.).

Moto mod. spéc. F. N., 4 cyl., 3 CV grise direct prise, 950 fr. ou échan. cont. 2 CV ½ à 3 CV. Mazin, 7, rue Petit, Paris (19e).

BERTRAND Frères
9, Rue du Parc
LES LILAS (Seine)
Fabrique de GARDE-BOUE
Gros galbe pour confort
Fournissent immédiatement par unité ou par série.

Echan. poste T. S. F. neuf, comp. av. acces. supl., contre moto. Ecr. à L. Fourmy, 200, r. Saint-Denis, Paris (2e).

Echang. Harlette 175 train doub., éch. ch.-ch., 3 vit., parf. ét. gar., acces., contre cyl. plus forte, même ét. Robin, 9, rue Tolain, Paris (20e), vis. soir ou dim.

Side Gnome et Rhône 500 cmc., 3.800 fr., compt., mont. O. S., capote, écl. mag., pneus 28 × 3

GOBELINS-MOTOS
Concessionnaires et agent de :
ROCHESTER-STAG-DARING
GILLET - HERSTAL, MOTO-RHONY'X, NEW-MAP, TERROT
ALTERNO-MOTO
Garage, Réparations, Dépannage
Permis de conduire gratuit
31, Avenue des Gobelins, PARIS (XIIe)

VENTE **TERROT** ACHAT

SOYER, MOTO-CONFORT, ROLÉO, ALCYON

achetez toujours à l'AGENCE DIRECTE

R. LARGEOT, 4, Grand-Rue, St-Maurice (Seine)

Téléphone 59. — Tram : Bastille 13-81 (Pont de CHARENTON)

qui vous fera les meilleures Conditions — avec les mêmes Garanties. —

LEÇONS GRATUITES à tout ACHETEUR

OCCASIONS TOUTES MARQUES — TOUS PRIX —

6 et 12 MOIS de CRÉDIT

Pour 690 fr. seulement !

Vous aurez un éclairage MARCHAL complet par dynamo et accus en achetant votre Moto

MAGNAT-DEBON

(Champion de France 350 cmc.)

CHEZ

MAURER

160, Rue de la Pompe, PARIS

(monteur agréé par la maison Marchal)

Premier au Concours d'Éclairage de Moto-Revue

Vente à Crédit au même prix qu'au Comptant

Joindre timbre pour réponse

tand-sad, tout parf. ét., cont. René Gillet side, sur ballon ou voiturette mod., paierai diff. Ecr. Vannier, 79, av. Moulin-de-Saquet, Vitry-s.-Seine.

Side Orial 6 HP, mag. parf. ét., 2.500 fr. ou éch. c. moto 3 HP, 7, imp. Math.-Gillet, Pierrefitte (Seine).

Gnome-Rhône 500, à 3 vit. éch. compl., amort., 2.950 fr., à vend. ou chan. cont. 3 CV rapide. Muratet, 15, rue Saint-Sabin, Paris (11e).

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

MAISON FONDÉE EN 1869

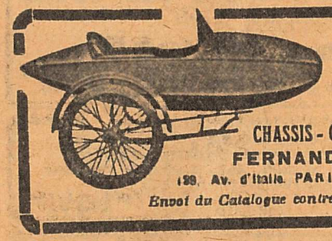
CHAMPAGNE

MARQUE DÉPOSÉE

EPERNAY

G.H. Martel & Cie

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



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES

CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE

FERNAND RICHARD

139, Av. d'Italie, PARIS (13e) Tél. Gob. 25 00

Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

INDIAN 2700 - HARLEY 3300 - B.S.A. 2700

et toutes motos de 1 à 9 HP.

Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois

Prise en paiement de bons, titres et motos Crédit 12 mois

Fabrique de Carrosseries - Catalogue gratuit

Ets FOULON, Bureaux et Magasins : 162, av. Daumesnil - Tél. Diderot 37-13

Ech. Gillet 350 tour. luxe, culb. dét., écl. élec. (Bully), compt. O. S., t.-sad., 700 × 80 neuf, parf. ét. contre F. N. M. 60 ou 67 conf., bon ét. Armand, 164, av. de Verdun, Issy-les-Moulineaux.

Moto Peugeot 3 HP 1927, roulé 1.200 km., parf. ét., t.-sad., V. W. rep.-pieds, à vend 2.700 fr. ou éch. c. petite voit. 5 ou 6 HP préf. camionnette. J. Aude, 39, av. d'Alsace-Lorraine, Brévannes (S.-et-O.).

A vend. Cleveland 270 cmc., 2.000 fr. ou éch. c. 350 cmc., 4 tps, ou 500 cmc. B. S. A., ou Triumph ou autre marque av. soulte

DIVERS

Boite de vit. et pont arr. Sinpar 3 vit., ét. mar. arr. avec frein et roues D. F. 700 × 80 neuf, convient pour cyclecar ou voiturette. Enden Jack, 48, rue Georges-Hipolyte-Marceau, Gennevilliers (Tél. Asnières 498).

2 pn. occ., 2 ch. air 28 × 3, 1 selle gr. mod., 1 t.-sad. Bow-Spring, 1 magn. nve mono 3 CV. Lancess, 53, rue de Clichy.

1 landeau d'enfant peu roulé, 120 fr., 2 cham. à air 36 × 6 nve, pr. à deb., l'un ayant roulé (Dunlop). Perrot, Gourdan-Polignon (Hte-Garonne).

Moteur Lutetia 1 HP ½, deb. vol., magn., c. neuf, cause ach. sidecar, pr. à deb., vis. t. l. jours apr. 15 h. chez M. Gobet, 14, av. d'Aulnay, Drancy (Seine).

Ne vous fatiguez plus à vendre votre cyclecar, confiez-le ou vendez-le à Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, le spécialiste de la voiturette d'occasion.

Cyclo. b. ét. à vend., 150 fr., phono, b. ét. et 18 disq. à vend., 150 fr. ; poste galène et casque neuf, 125 fr. Bernard, à Joiselle, par Neuvy (Marne).

A vend. un amplificateur électrique avec haut parleur pour phonographe ; une moto Armor 250 cmc. ; un moteur industriel 1 HP ; 1 tableau chargeur accus 4 et 80 volts ; 1 accus 4 volts 40 amp. et 80 volts ; un tableau Ferrit ; 80 volts plaque ; 2 postes T. S. F., un à 1 lampe et 1 à 5 lampes, Gauthier Marcel, Lamoura (Jura).

Klaxons 15 fr. ; compteur 60 fr. ; t.-sad 50 fr. ; carb. Zénith 20 fr. ; amort. 20 fr. ; pn. Dunlop 28 × 3 embal. ; Broual, 119, bd de Verdun, Coubevoie. Tél. 957, Pont de la Jatte.

A solder moitié pr., pns et chamb. nfs 650 × 65. Ladoux, 11, rue Poyer, Clichy.

Bout. Mag. 500 l., 150 fr. ; 2 ph. Mag. av. becs veil. 60 fr. ; 2 ph. élec. type Peugeot 60 fr. ; 4 r.

MOTO-MONTE

— 175 cc. — 250 cc. —

1er *Prix ex-æquo :* PARIS - NICE 1927

Tourist-Trophy 1927 — Montlhéry — 3 Jours U.M.F.

Coupe Sporting — Circuit de l'Ain 1927

Challenge de Régularité *(Catégorie 175 cc.)*

Anciens Établts DAVID, Le Chambon, près St-Étienne (Loire)

MONTMARTRE ACCESSOIRES-AUTOMOBILE

Le Spécialiste Montmartrois de la Motocyclette

Agence des Premières Marques

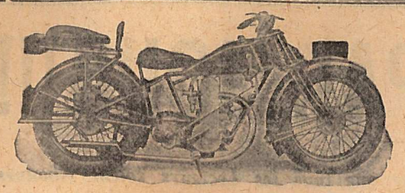
TERROT - MOTOSACOCHE et toutes autres Marques

Permis de conduire gratuit et leçons de mécanique à tout acheteur Motos neuves et d'occasion garanties.

Reprise en compte de toutes Motos et Voitures RENAULT. CITROËN.

Maison de confiance ne vendant que des machines de Marque

G LEFEBVRE Mécanicien 110 Rue Damrémont PARIS (18e) Téléphone : Marcad. 35-64



"GLORIOL"

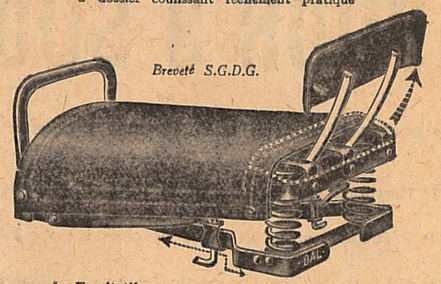
La plus confortable des motos. Pneus ballon 700 × 100, selles pneumatiques, tan-sad articulé, boite 4 vitesses, moteur ANZANI arbre à cames en tête. Modèle 1928, en 250, 350 et 500 cmc. Prix incroyable de 5.900 francs.

Établissemets G. DAILLET Constructeur (breveté)

16 Rue Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE (Seine)

Catalogue envoyé contre 1 franc en timbres.

Demandez le **"DAL"** Siège confortable à dossier coulissant réellement pratique



DOSSIER { Facultatif. Se manœuvrant après avoir pris position sur le siège. Invisible ni gênant étant baissé.

DALON, Acc.-moto. Beaumont-s.-Oise (S.-et-O.)

ROBERT - SPÉCIALISTE - MOTOS et VOITURETTES SPORT

21, Rue de Tlemcen, (20e)

EXPOSITION DES NOUVEAUX — MODÈLES — **SOYER**

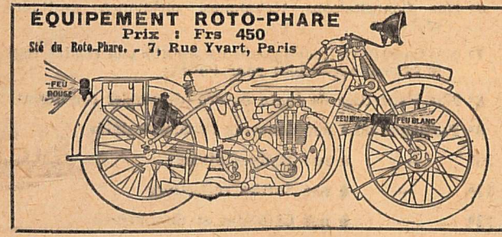
TERROT GILLET- HERSTAL ROCHESTER

— *10 MOIS DE CRÉDIT* —

ÉQUIPEMENT ROTO-PHARE

Prix : Frs 450

Sté du Roto-Phare. - 7, Rue Yvart, Paris



700 × 80 av. pn. et chamb. à air 100 fr. ; le tout en b. ét. Charlot, 28, rue Etienne-Dolet, Alfortville (Seine).

Cylind. Indian ét. neuf 140 fr. ; gr. selle 60 ; roue arr. 75 fr. ; boite 3 vit. 260 ; réservoir huile 45. Veluet, à Chemiailles (Creuse).

T.-sad. W. V., dos. mob. tr. conf. neuf 75 fr. J. Lebrun, 50, r. Saint-Lazare, Paris.

Vend. t.-sad neuf, corne moto gr. mod., 2 boug. Champion neuve 100 fr. Robert, Lanau, par Lempdes (Hte-Loire).

Je vends 1 lot de chamb. d'occ., en t. b. ét., ttes dim., ord. et conf. Lignon, 42, chemin du Tour-des-Bois, Vesinet ou Leguen, 24, pas. des Petites-Ecuries, Paris.

4 m. 50. tuyau arros., 3 t. trou 18, av. lance neuf, 50 fr. ; 1 frearrache rambours AR Amilcar 30 fr. ; 1 couvre-radiat. Amilcar neuf 50. Collin, Gex (Ain).

Châssis cyclecar sans pn. ni. mot. chang. vit. à friction 300 fr. Carb. Zénith 22 ⁄ 80 fr. Magn. Bosch, 4 cyl. 100 fr. Cora, 44, r. Fessart, Paris.

Vend. encycl. Quillet, 3 vol., compt. Watford 100 km total. et journ. Varrin à Flamboin-Gouaix (S.-et-M.).

Salmson 7 HP, éclairage électrique, bon état, 6 roues, visible le dimanche, 37, rue des Pâquerettes, Alfortville.

A vendre sidecar Rally, 3 places de toute beauté, éclair. de mar., nombreux accessoires, pr. 6.500 fr. Raviteh, 4, rue Emile Zola, St. Ouen. (Seine)

DEVOS, 57, Rue Lauriston - PARIS (16e)

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

RÉVISION ET RÉPARATION DE TOUTES MOTOS.

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

PIÈCES DÉTACHÉES pour Indian, Harley, B.S.A., Triumph

RÉVISIONS, *Machines complètes, Moteurs et Boîtes de vitesses.*

RÉALÉSAGES *de cylindres avec fournitures de pistons complets fonte et alu.*

Soudure Autogène : *Carters et Cylindres*

PAUL CHAPIS, 96, *Rue des Arts, LEVALLOIS-PARIS*

Tél. 612-Levallois

Moto GRIMPEUR

neuve, n'a jamais roulé ; 250 cmc., 2 temps, 2 vitesses, Prix des plus avantageux.

S'adresser ou écrire à MOTO-REVUE, 51, r. Vivienne, Paris, 2e

MOTOCYCLISTES ??

Tous les Modèles : TERROT, F.N., MOTOBÉCANE, PEUGEOT, MOTOCONFORT, etc., sont exposés chez le Spécialiste **B. GODART** *116, Boulevard de Grenelle* — TÉLÉPHONE : SÉGUR 61-76 —

ACHAT - ÉCHANGE - ÉCOLE GRATUITE - VENTE A CRÉDIT

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

Veuillez m'abonner à (1), *numéros de* **Moto-Revue** *et son supplément l'*Actualité Automobile *à partir du Numéro*

en date du ..... *Ci-joint la somme de* (2) .....

Nom .....

Prénoms .....

Profession .....

Adresse .....

.....

Signature

Prix de l'Abonnement complet (64 Numéros)

	Un an 64 numéros	Six mois 32 numéros	Trois mois 16 numéros
France et Colonies.	55 »	30 »	18 »
Union Postale ...	80 »	45 »	26 »
Autres pays.....	110 »	60 »	35 »

(1) 64, 32 ou 16 Numéros.

(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention CHÈQUES POSTAUX 29.737-PARIS (2e).

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques

2° Réduction sur le prix d'où bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;

3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces;

4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions »;

5° Bénéfice des Assurances à *Primes réduites* de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;

6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;

7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;

8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;

9° Participation à nos Concours richement dotés

10° — à nos Rallyes divers ;

11° — à nos Sorties collectives

12° — à nos Causeries et Conférences

13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

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

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

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

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

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûtent actuellement, pour la France et les Colonies, 55 francs

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à débourser immédiatement le montant total de l'abonnement, nous accepterons dès maintenant la souscription à un ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ comportant QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (5 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autres frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

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

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 REGLEMENT 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 (2e)

Imp. Spéciale de *Moto Revue*, 30, rue du Poteau, Paris-18e

Le Gérant : C. LACOME.

Adresser toute la correspondance : 51. rue Vivienne, Paris

Voulez-vous obtenir - satisfaction -:- -:- par retour du courrier ?

Avez-vous besoin - -
d'un catalogue - - -
d'un prix - - - - -
d'un renseignement -
de n'importe quoi . . .

Collez sur la lettre même
un des timbres - - -
ci - contre - - - - -

et par un prodigieux talisman magnétique particulier à la

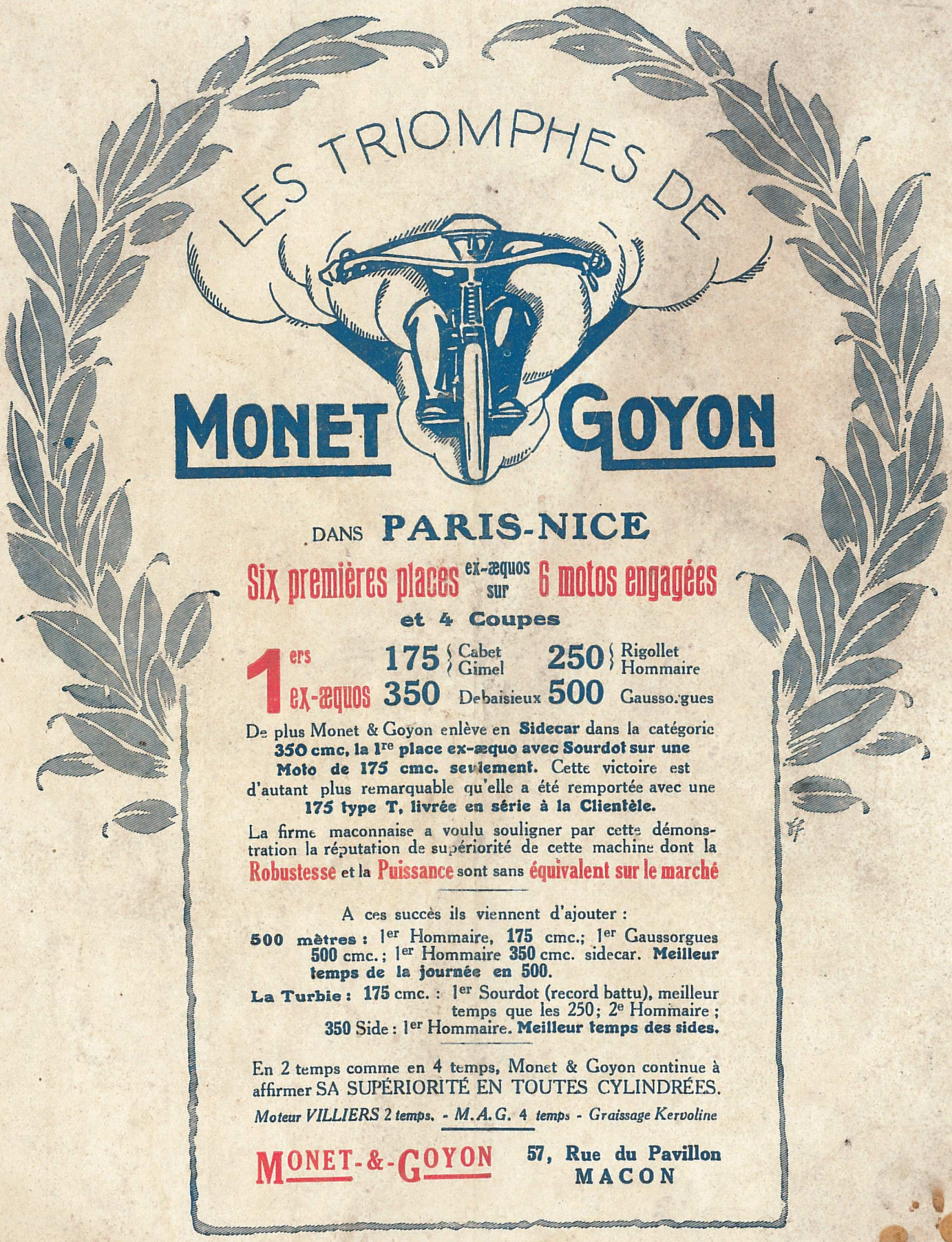
Main de Fathma . . .

vous aurez satisfaction... car vous serez de suite considéré comme un des amis de la grande famille de

MOTO-REVUE,

auxquels on ne peut refu- - ser aucune gentillesse. -

N'ESQUISSEZ AUCUN SOURIRE - - -
MAIS ESSAYEZ, C'EST PEU COUTEUX


LES TRIOMPHES DE
MONET GOYON
DANS PARIS-NICE
Six premières places ex-æquos sur 6 motos engagées
et 4 Coupes
1ers ex-æquos
175 Cabet Gimel
250 Rigollet Hommaire
350 Debaisieux
500 Gaussorgues
De plus Monet & Goyon enlève en Sidecar dans la catégorie 350 cmc, la 1re place ex-æquo avec Sourdot sur une Moto de 175 cmc. seulement. Cette victoire est d'autant plus remarquable qu'elle a été remportée avec une 175 type T, livrée en série à la Clientèle.
La firme maconnaise a voulu souligner par cette démonstration la réputation de supériorité de cette machine dont la Robustesse et la Puissance sont sans équivalent sur le marché
A ces succès ils viennent d'ajouter :
500 mètres : 1er Hommaire, 175 cmc.; 1er Gaussorgues 500 cmc.; 1er Hommaire 350 cmc. sidecar. Meilleur temps de la journée en 500.
La Turbie : 175 cmc. : 1er Sourdot (record battu), meilleur temps que les 250; 2e Hommaire ;
350 Side : 1er Hommaire. Meilleur temps des sides.
En 2 temps comme en 4 temps, Monet & Goyon continue à affirmer SA SUPÉRIORITÉ EN TOUTES CYLINDRÉES.
Moteur VILLIERS 2 temps. - M.A.G. 4 temps - Graissage Kervoline
MONET-&-GOYON
57, Rue du Pavillon
MACON