

Entretien d'un éclairage électrique

# MOTO REVUE

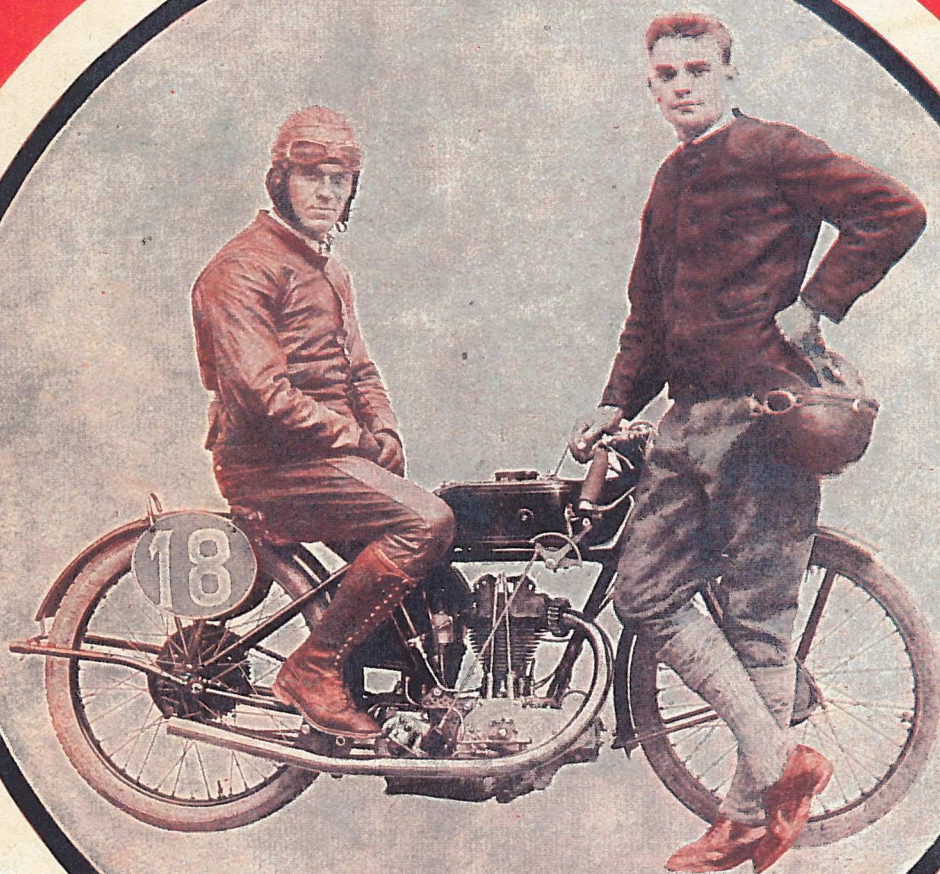
LE NUMÉRO  
1<sup>fr.</sup>-25

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

16<sup>e</sup> ANNÉE — N° 273

2 Juin 1928

et *Motocyclisme*  
*Automobilisme*

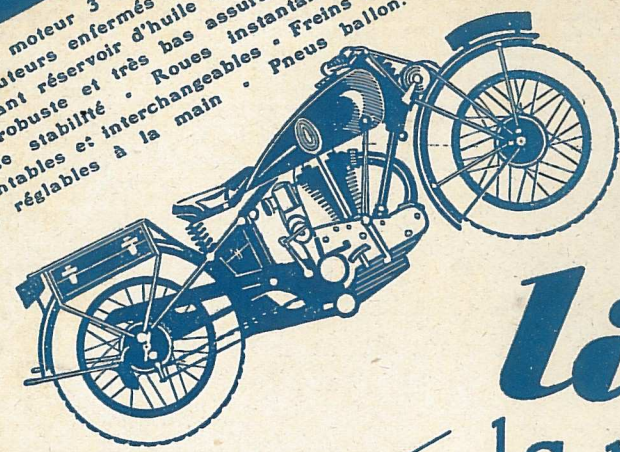


TÉLÉPHONE :  
CENTRAL : 03-81  
— 08-24

MOTO-REVUE  
BUREAUX :  
51, rue Vivienne, PARIS

PERROTIN et DURAND qui ont réalisé, aux 6 Heures de Bourgogne, les 2 meilleures performances motocyclistes de la journée sur Motos 350 et 250 cmc. TERROT (moyenne générale : 102 km 783 et 96.025 km./H.)

Bloc moteur 3 vitesses •  
 Culbuteurs enfermés • Carter  
 formant réservoir d'huile • Cadre  
 très robuste et très bas assurant une  
 grande stabilité • Roues instantanément  
 démontables et interchangeables • Freins à tam-  
 bours réglables à la main • Pneus ballon.



**6.300 frs.**  
**la P.105**

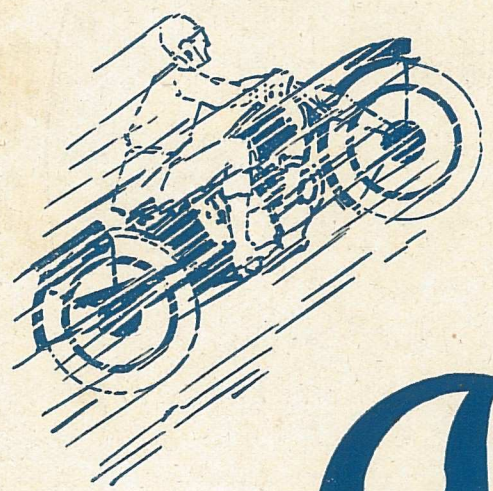
la moto de luxe  
 a un prix raisonnable

Pour 6.300 fr. vous pouvez  
 avoir une motocyclette  
 de luxe = la P.105 = ca-  
 pable de rivaliser avec  
 n'importe quelle marque  
 française ou anglaise. De  
 conception très moder-  
 ne, puissante, rapide,  
 confortable, élégante  
 la P. 105 est l'élue des  
 sportsmen.

Venez la voir, dans ses plus petits dé-  
 tails, chez l'agent proche de chez vous.

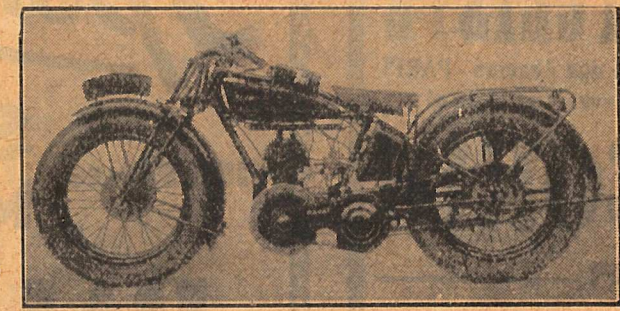
**Peugeot**

CATALOGUE FRANCO  
 Cycles "Peugeot" Beaulieu. Doubs



VITESSE :: ENDURANCE :: RÉGULARITÉ

GRAND  
 PRIX  
 DU M. C. L.  
 20 Mai 1928



CIRCUIT DE  
 SAINT-ANDRÉ  
 DE CORCY  
 20 Mai 1928

LA MOTOCYCLETTE

*Ravat*

se classe

sur les méchantes routes de SAINT-ANDRÉ DE CORCY

**1<sup>ère</sup>**  
 en Catégorie 250 cmc.

Pendant que ses deux Champions 350 cmc. tournent  
 sans ennui mécanique, à plus de 85 kilom. de moyenne  
 sur 281 kilom., avant de se classer aux places d'honneur  
 de leur Catégorie.

PNEUS DUNLOP

GRAISSAGE KERVOLINE

CATALOGUE FRANCO SUR SIMPLE DEMANDE AUX  
 Établissements RAVAT - SAINT-ÉTIENNE (Loire)

TOUT

Cte C. Postal 1183.48

# L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

41, Av. des Ternes et 28, Rue des Acacias - PARIS  
Tél.: GALVANI 77-64 — WAGRAM 12-20

## UN RECORD!

POUR

25 25

FRANCS FRANCS

SACOCHE NEUVE de MOTO

doubles avec courroie fibre et cuir

Assortiments de toutes sacoches cuir. Demandez notre Tarif et le Catalogue illustré.



CAPOTE-HUILÉE avec capuchon

25

FRANCS

POUR  
25

FRANCS

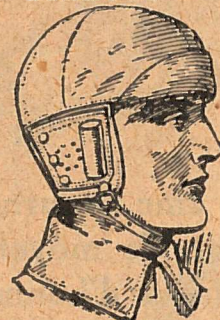


SAC A DOS anglais  
2 courroies cuir sans poche.  
Toile extra forte

POUR

25

FRANCS



Serre-tête de Cuir couleur doublé laine

### BON POUR UN SUROIT NEUF

ENVOYÉ AVEC NOTRE CATALOGUE (véritable Revue illustrée en couleurs) DE L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE CONTRE

3 FR. EN TIMBRES-POSTE

AU PALAIS DES SOLDES

41, Avenue des Ternes et 28, Rue des Acacias - PARIS

Remise de 5% à tous les Lecteurs de MOTO-REVUE

Reg. Com. Seine 246-077.

# Sportifs!

VISITEZ LES STANDS MOTOS

## DU PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT PARIS

NORD 78-48  
BOTZARIS 18-32

*Le seul magasin qui présente au choix de sa clientèle 250 marques 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.*



## Pour un rendement parfait

Pour établir les recommandations de notre Tableau de Graissage, les Ingénieurs de notre Comité technique ont dû se livrer à une étude approfondie de la construction des moteurs et à des essais prolongés. C'est ainsi que, pour un certain nombre de motocyclettes, ils ont recommandé Mobiloil "TT".

En effet, cette huile étant suffisamment fluide à froid, assure parfaitement la lubrification du moteur en toutes circonstances et facilite en tous temps les démarrages.

En outre, étant parfaitement soluble dans l'essence, elle convient particulièrement bien aux moteurs graissés par mélange.

Elle assure le graissage parfait du moteur sans gommage des soupapes, sans encrasser l'intérieur de la calotte du piston, et ne laisse en brûlant qu'une légère suie facilement évacuée par l'échappement.

En dehors de l'économie que procure son emploi, sa nouvelle présentation facilite votre ravitaillement: Mobiloil "TT" est maintenant en vente en bidons d'un litre, de forme pratique, scellés pour votre sécurité.



# Mobiloil

Consultez notre Tableau de Graissage.

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

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

Pour envoi gratuit de la brochure:  
"Le Graissage rationnel de votre Motocyclette".

Nom: .....

Adresse: .....

Marque: .....

Retourner ce coupon sous env. fermée. 102-F

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

Reproduction interdite.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

III

**LE  
BOL D'OR  
A ÉTÉ  
UN  
TRIOMPHE  
COMPLET  
POUR**

**L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE**

**MAGLUM**

**DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE** 21, RUE DE CHARTRES  
NEUILLY SUR SEINE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

**DES PREUVES INDISPUTABLES**

*Le BOL D'OR 1928 a permis à MAGLUM d'établir la preuve indiscutable que seul il était capable de tenir toute une nuit, sur une moto, sans aucune défaillance. Tous ceux qu'il équipait en ont été enchantés.*

*Ainsi que la grande presse l'a signalé, la plupart des autres concurrents ont eu de graves ennuis avec leur éclairage, et l'année prochaine se feront équiper par MAGLUM.*

*Par sa conception très simple, l'éclairage électrique MAGLUM assure régulièrement un éclairage puissant, quelles que soient les circonstances de son fonctionnement.*

*Une fois de plus, voici des preuves indiscutables de sa supériorité.*

*Demandez notices à votre Constructeur, Agent ou à*

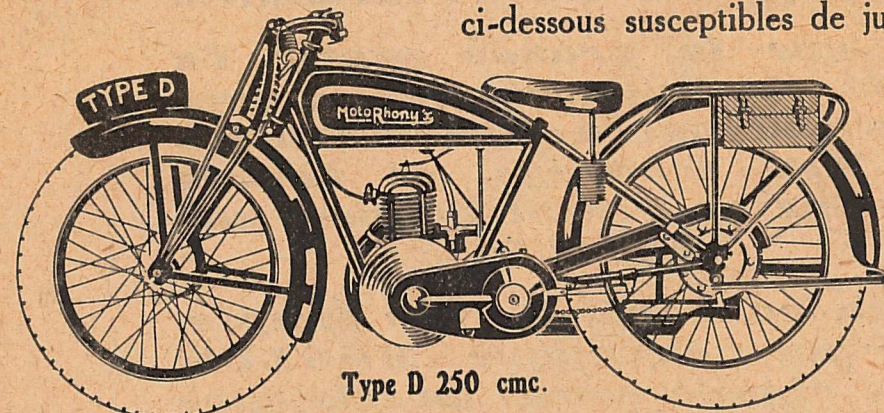
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

ACHETEZ une MOTO 2 TEMPS...

surtout si  
c'est une...

# Moto Rhony's

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



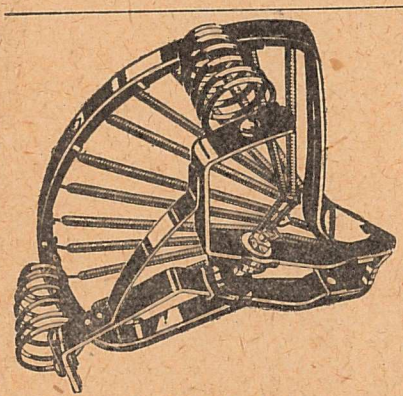
Type D 250 cmc.

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

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

## LA SELLE "PLANOR"

- à Nappe de ressorts suspendue -  
la DERNIÈRE des Selles souples,



Breveté S. G. D. G.

**Mais...**

La meilleure;  
La plus confortable;  
La moins chère.

Modèle 35x33 .. .. .	144 fr. (franco)
— 29x29 .. .. .	112 fr. —

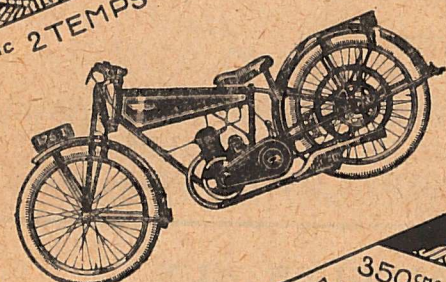
—: Demandez Notice M aux :—

Établissements MORTAGNE, 25, rue de Bellevue - BOULOGNE-s-SEINE

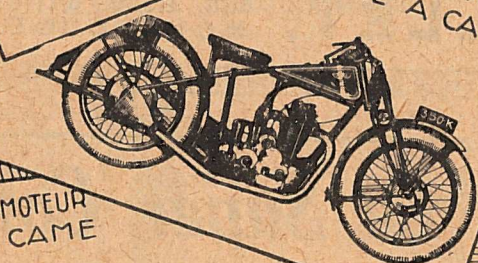
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# DOLLAR

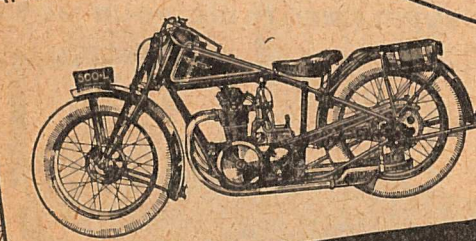
175 cmc 2 TEMPS



350 cmc BLOC-MOTEUR  
ARBRE A CAME



500 cmc BLOC-MOTEUR  
ARBRE A CAME



### Le Palmarès 1928

- PARIS-NICE.** — 175 cmc. :  
1<sup>er</sup> PORTRAIT (*ex-æquo*);  
1<sup>er</sup> ROESSER (*ex-æquo*);  
350 cmc. - 1<sup>er</sup> CORRÉARD (*ex-æquo*)  
500 cmc. - 1<sup>er</sup> VACHE (*ex-æquo*).
- PARIS-PAU.** — 175 cmc. :  
1<sup>er</sup> F. SICARD.
- BORDEAUX-LES PYRÉNÉES.**  
175 cmc. : 1<sup>er</sup> F. SICARD.
- MONT-DE-MARSAN:** (kilomètre  
arrêté). — 350 cmc.: 1<sup>er</sup> F. SICARD.
- MONT-DE-MARSAN:** (kilomètre  
lancé). — 350 cmc.: 1<sup>er</sup> F. SICARD.
- CIRCUIT DES BASSES-PYRÉ-  
NÉES.** — 175 cmc. :  
1<sup>er</sup> Maurice SICARD (*ex-æquo*).  
350 cmc. : 1<sup>er</sup> F. SICARD (*ex-æquo*).
- COURSE de COTE de MONBA-  
ZILLAC.** — 175 cmc.: 1<sup>er</sup> SIGALAS.
- CIRCUIT DE L'AIN.** — 500 cmc. :  
1<sup>er</sup> VOLLAND (*ex-æquo*).
- GRAND PRIX DE LYON.** —  
175 cmc. : 3<sup>e</sup> VOLLAND, à 75 km.  
de moyenne.

Tous nos Types de Machines sont  
livrables à lettre lue  
**AU COMPTANT OU A CRÉDIT**

Publicité G. SWEERTS

# DOLLAR

Nouvelle adresse :

19 (P), Quai de la Marne - Joinville-le-Pont (Seine)

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

Etabl.  
DOLLAR  
19 (P), quai  
de la Marne  
Joinville-le-  
Pont (Seine).

Veillez m'adresser  
votre catalogue et vos  
conditions de vente à  
crédit.

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

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)

## Syndicat de Vulgarisation Motoeyellste

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

Conditions imbattables

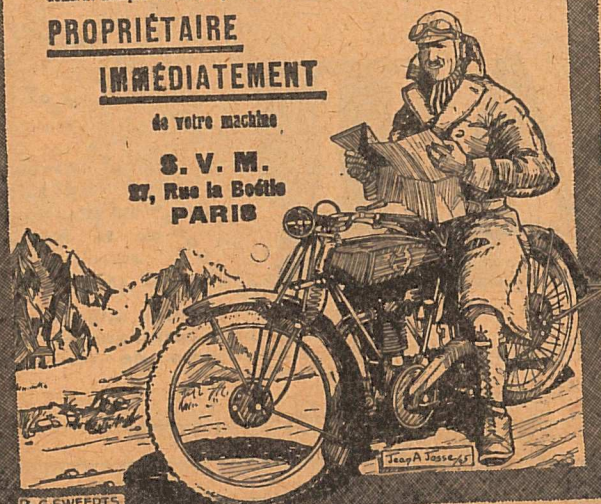
Contrat Simple et clair qui vous rend

**PROPRIÉTAIRE**

**IMMÉDIATEMENT**

de votre machine

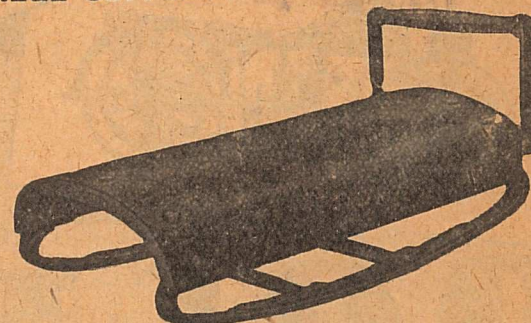
**S. V. M.**  
27, Rue la Boétie  
PARIS



P. G. SWEERTS

## Le Super Confort

SIÈGE SUPPLÉMENTAIRE POUR MOTO



Assise : Caoutchouc moulé et entoilé.  
Suspension : 2 ressorts à trois lames  
acier mangano-siliceux,  
Fixation facile sur tous porte-bagages  
Poignée bois.

Souplesse — Stabilité

**BÉRARD Frères**

20, Rue d'Armenonville, NEUILLY-s.-SEINE

Tél.: Wagram 65-12 et 94-16

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

## BOL D'OR

1<sup>er</sup>

Motos 175 cmc.  
MOURET (San Sou Pap)

Motos 350 cmc.  
FOURIER (C. P. Roléo)

Cyclecars 500 cmc.  
GOETZ (Monotrace)

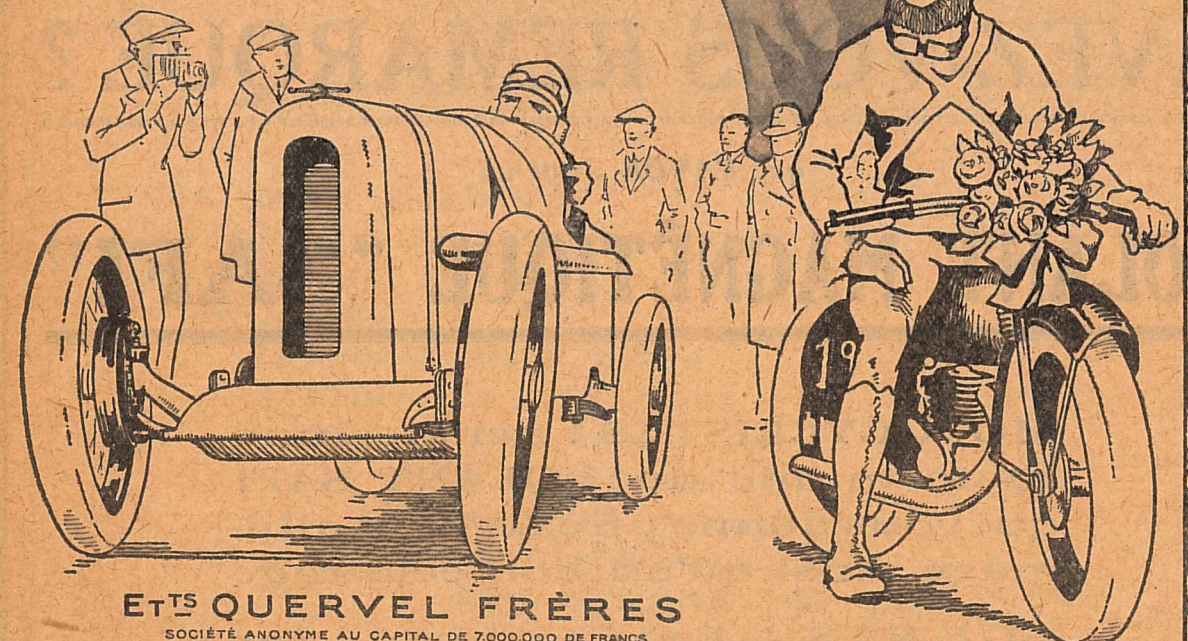
2<sup>e</sup>

Motos 175 cmc.  
STERNY (San Sou Pap)  
DEBAISIEUX (Monet-Goyon)

Cyclecars 1.100 cmc.  
ARNOULD (Arnould)

3<sup>e</sup>

Motos 175 cmc.  
BAUDART (San Sou Pap)



ET<sup>S</sup> QUERVEL FRÈRES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 7.000.000 DE FRANCS

25 à 37, RUE DU PORT, AUBERVILLIERS (SEINE)

Piermar.

PUB MOURLOT.

# KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en crivant aux annonceurs

IX

## AVEZ-VOUS REMARQUÉ ?

Le fait que les vainqueurs du **TOURIST TROPHY** en Catégories 175 et 250 cmc.

HOMAIRE et SOURDOT, sur MONET-GOYON  
STERMY sur SAN SOU PAP  
MONT sur FAVOR

étaient munis de l'Allumage par **VOLANT MAGNÉTIQUE**

## AVEZ-VOUS REMARQUÉ ?

que, **SEUL**, en catégorie 250 cmc.

**FAVOR**, terminait sans pénalisation

## AVEZ-VOUS REMARQUÉ ?

que **FAVOR** avait un

## VOLANT MAGNÉTIQUE "SAFI"

MOTOCYCLISTES ! Achetez une moto munie du VOLANT SAFI qui vous donne un excellent allumage ainsi qu'un bon éclairage

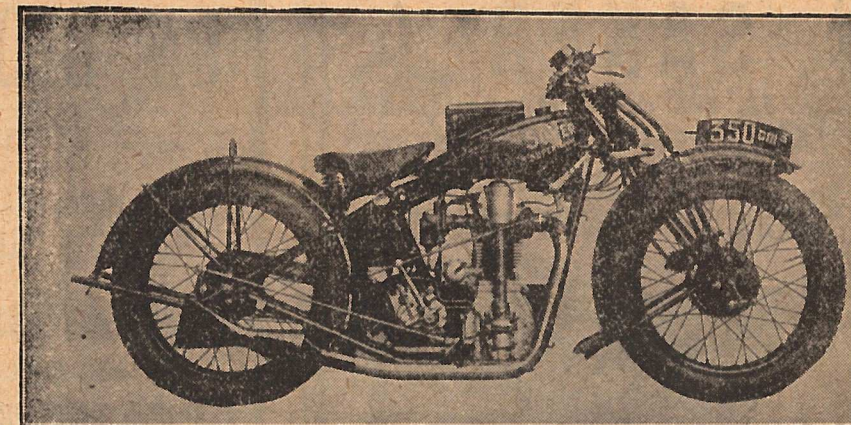
AGENTS ! Exigez-le sur les marques que vous représentez

**SAFI - 14, Rue de Bassano - PARIS (16<sup>e</sup>) - Tél. : Passy 18-17**

# BOL D'OR

## 1928

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



Avec cette Machine,  
strictement de série  
**BIGNON** a terminé le  
**BOL D'OR.**

La seule moto arbre  
à cames en tête ayant  
fait le 24 heures et  
1<sup>er</sup> à la 14<sup>e</sup> heure du  
classement général  
toutes catégories, place  
que **BIGNON** n'a pu  
conserver, malgré son  
courage, par suite  
d'une récente fracture  
du poignet, handicap  
formidable.

**SOYER & C<sup>ie</sup>, 69, Route de La Révolte - LEVALLOIS**

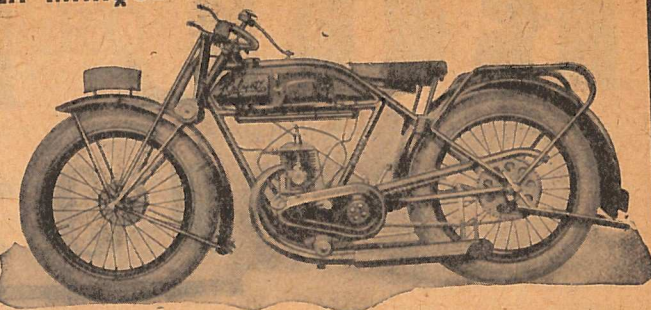
## MOTOS "HELYETT" LA MARQUE DE LUXE A UN PRIX MODÉRÉ

Actionnées par le moteur "HELYETT"

Type M. H. 1 : 175 cc., 2 C. V., Monovitesse.	1.695 »
Type M. H. 5 A : 175 cc., 2 C. V., 2 vit., ch. cour.	2.295 »
Type M. H. 5 B : 175 cc., 2 C. V., 2 vit., ch. cour.	2.650 »
Type M. H. 10 : 225 cc., 3 C. V. 1/2, 2 v., ch. cour.	3.250 »
Type M. H. 11 A : 225 cc., 3 C. V. 1/2, 3 v., ch. ch.	3.750 »
Type M. H. 11 B : 225 cc., 3 C. V. 1/2, 3 v., d. al.	4.295 »

CATALOGUE FRANCO

"HELYETT" SULLY-sur-LOIRE (Loiret)



Type M. H. 11 B.

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

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

## UN BLOC MOTEUR

3 vitesses Français

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

### Monobloc Sport

BREVETÉ S. G. D. G

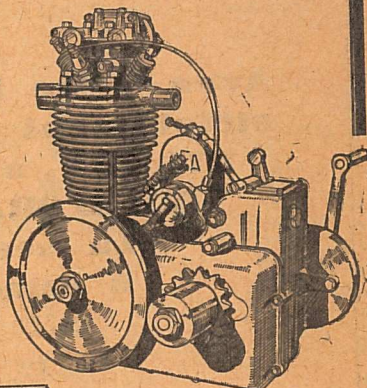
6 JOURS D'HIVER

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

**CHASSE & Cie**

53, Rue Auguste Lançon  
PARIS

RENSEIGNEMENTS ET  
PRIX SUR DEMANDE



Mai  
1928  
N° 3

# MOTO-TRAIN

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES DE MOTOS "TRAIN"

Et<sup>e</sup> E. TRAIN  
3, Rue  
Rouget-de-l'Isle  
COURBEVOIE  
(Seine)

## CAUSERIE

La Motocyclette utilitaire

Dans notre dernière causerie, nous avons défini ce qu'il faut entendre par *Motocyclette utilitaire* et les qualités qu'elle devait présenter; aujourd'hui, nous définirons ce qu'elle doit être au point de vue mécanique.

Il est évident qu'une motocyclette prévue pour permettre à son possesseur un emploi intensif dans les conditions les plus défavorables doit présenter certains avantages indispensables.

Plusieurs de ces avantages peuvent être obtenus dès maintenant sur la motocyclette actuelle, certains autres le seront sur la motocyclette de demain car, ne l'oublions pas, il y a la mode qui exerce sa tyrannie, non seulement en matière d'habillement, mais aussi dans le domaine de la locomotion mécanique sur route.

La motocyclette de demain comportera certainement un cadre embouti, en métal léger ou en acier, le mécanisme sera enfermé, le centre de gravité se trouvera encore descendu, l'ensemble moteur et changement de vitesse formera bloc et la transmission s'opérera par pignons d'angle enfermés sous carter. La silhouette de la machine sera évidemment changée et actuellement la mode n'est pas encore à ce genre de motos.

Comme les novateurs ont rarement connu le succès et que pour établir des motocyclettes économiques, il est nécessaire de les produire en grande série, force est donc au constructeur de limiter les perfectionnements techniques qu'il pourrait apporter à ses véhicules, à ceux acceptables par la clientèle, c'est-à-dire à la mode.

Donc en tenant compte, dans la mesure du possible, des exigences de la mode, une *Motocyclette Utilitaire* actuelle doit présenter les avantages suivants:

Etre simple, robuste, confortable, silencieuse, économique, bon marché et ne demander que le minimum d'entretien possible.

Nous ne sommes nullement adversaires des complications mécaniques lorsqu'elles ont pour but d'améliorer le fonctionnement et le rendement; mais dans tous les cas où un dispositif simple peut donner les mêmes résultats qu'un appareil compliqué, ce dernier ne doit pas être considéré comme solution intéressante. Il ne faut pas oublier que la motocyclette est destinée à une clientèle n'ayant pas les moyens de posséder une voi-

ture, c'est-à-dire à une clientèle qui demande un véhicule de prix abordable, économique, simple à conduire et facile à entretenir. En matière de motocyclette, le souci de simplification doit donc être poussé à l'extrême sans que le rendement et la résistance en souffrent bien entendu.

C'est en raison de sa remarquable simplicité que le moteur à deux temps est, par excellence, le moteur tout indiqué de la motocyclette utilitaire. Il a tous les avantages du quatre temps, sans en avoir les inconvénients et présente sur lui les avantages suivants:

Il est simple, il est robuste, il est sûr, il est indéfectible et il ne demande pas d'entretien.

Bien entendu, l'ensemble moteur doit former bloc avec le changement de vitesse, de façon à supprimer la chaîne de transmission du moteur à la boîte, sujette à usure rapide et à réglages fréquents. Les avantages du bloc moteur sont tellement évidents que l'on peut dire que les motocyclettes qui n'en sont pas munies sont maintenant des machines périmées et démodées.

La transmission du bloc moteur à la roue arrière se fera par chaîne, solution acceptable en attendant la transmission par pignons d'angles qui sera la solution de demain. Les freins, bien entendu, seront par segments internes dans des tambours solidaires du moyeu de roue.

La suspension sera aussi souple que possible. La fourche élastique sera à parallélogramme déformable, avec amortisseurs, solution la meilleure actuellement. La selle sera suspendue en trois points de façon à offrir le maximum de confort. Des pneus ballons compléteront la bonne suspension de la machine.

Le cadre sera, en attendant mieux, en tube d'acier, de ligne agréable à l'œil, permettant une position relativement basse, mais surtout étudié pour être excessivement robuste et sujet à aucune déformation.

De larges garde-boue protégeant efficacement de la boue, un réservoir de grande capacité, un porte-bagages pratique et un pot d'échappement vraiment silencieux, compléteront l'agrément de la machine.

Tels sont, dans ses grandes lignes, les caractéristiques mécaniques que doit présenter une véritable Moto Utilitaire.

Dans notre prochaine causerie, nous examinerons en détail et au fur et à mesure, la constitution et les avantages de ces différents organes.

## ÉCHOS ET NOUVELLES

Du décalaminage,

Dans notre dernière page nous avons inséré une lettre d'un de nos clients nous demandant de lui indiquer la distance qu'il pouvait parcourir, sans avoir à décalaminer son moteur. Voici notre réponse:

En ce qui concerne le décalaminage de votre bloc moteur, à part les orifices d'échappement qui doivent être décalaminés plus souvent, nous vous conseillons de ne le faire, si vous employez une huile de bonne qualité, qu'après avoir parcouru au moins 10.000 kilomètres et encore cela ne sera-t-il nécessaire que si vous constatez une perte de puissance ou un cognement du moteur.

Dans une voiture automobile moderne l'opération du décalaminage n'existe pas. Certes, si après 30 ou 40.000 kilomètres on se trouve dans l'obligation de reviser le moteur, on en profite pour enlever la légère calamine qui peut se trouver sur le piston et le cylindre, mais on ne procède jamais au démontage de la culasse simplement.

Pourquoi? Parce que tout simplement les moteurs d'automobiles actuels sont, d'une part, refroidis parfaitement par la circulation d'eau et d'autre part, parce que le graissage s'y opère d'une façon parfaite.

En effet, qu'est-ce qui produit la calamine sur le moteur de motocyclette? Tout simplement l'excès de graissage qui est le plus souvent nécessaire par suite du mauvais refroidissement en général des cylindres à ailettes et des pistons des moteurs de motocyclettes.

La première chose est donc d'assurer un parfait refroidissement du cylindre et du piston, chose que nous nous sommes attachés à réaliser sur nos blocs moteurs, car il n'est pas admissible qu'un motocycliste faisant un usage régulier et constant de sa motocyclette soit tenu de démonter fréquemment son moteur pour en opérer le décalaminage.

C'est pourquoi nos motocyclettes sont pourvues de blocs moteurs avec cylindre en aluminium chemisé et de pistons en *Alpax* parfaitement étudiés pour obtenir un très bon refroidissement et éviter les retours d'huile.

Certes le dispositif est coûteux mais offre de nombreux avantages trop longs à énumérer ici. Il nous suffit de dire que, par suite du parfait refroidissement du cylindre et du piston, joint à d'autres dispositifs appropriés, le graissage peut être aussi réduit que possible, 5 % environ de la consommation d'essence et qu'il s'ensuit tout d'abord une très grande économie d'huile et ensuite la suppression pour ainsi dire de l'opération fastidieuse du décalaminage.



### Motocyclistes... Attention !!!

Les conditions de crédit LES MEILLEURES sont faites au

## "Palais de la Motocyclette"

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

Sans Intérêts - Sans Assurance - Sans Surprise

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

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

## POUR LE TRAVAIL, LES AFFAIRES ET LE TOURISME

# LES MOTOS UTILITAIRES TRAIN

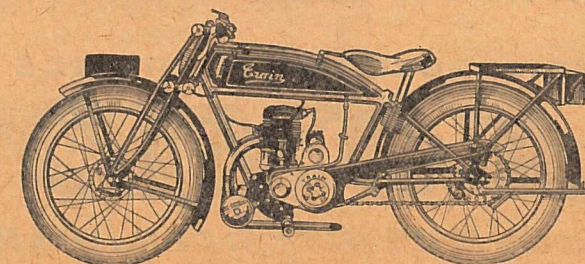
vous donneront toute satisfaction

RIX :

(entièrement équipées)

4 CV..... 3.950

5 CV..... 4.500



### VENTE A CREDIT

sans concurrence

9 mois majoration 2 %  
12 mois majoration 3 %

Sans autres frais ni assurance

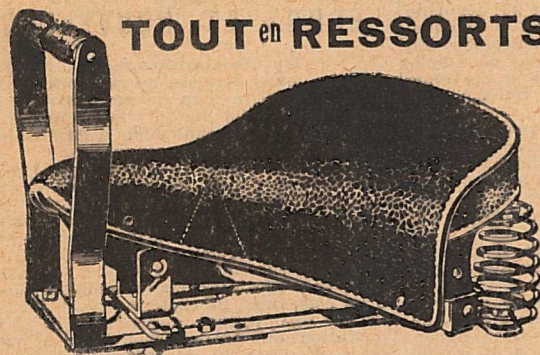
Bloc moteur 3 vitesses. - Moyeux à doubles tambours de frein et roulement annulaires. - Pneus Ballon. - Fourche à amortisseurs

### AGENTS PARTOUT

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



LA CELEBRE SELLE TANDEM  
**TERRY**  
TOUT en RESSORTS



LA PLUS CHÈRE  
PARCE QUE LA MEILLEURE

Sièges 33x33 Frs.: 217 - Sièges 29x29 Frs.: 183

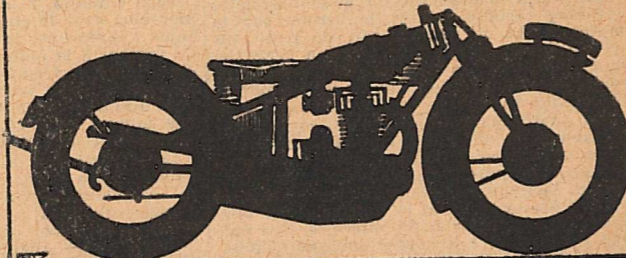
DEMANDEZ LA NOTICE D ILLUSTRÉE AUX  
Établissements DELLHEIM 39, Av. du Roule  
— NEUILLY —



LA MEILLEURE  
MARQUE

AUX MEILLEURES  
CONDITIONS

175CM <sup>3</sup> Monovitesse	2	FRS 1.850
175CM <sup>3</sup> Chaîne-Courroie	Vitesses	FRS 2.350
175CM <sup>3</sup> Chaîne-Chaîne		FRS 2.500
250CM <sup>3</sup> Touriste	3	FRS 4.600
350CM <sup>3</sup> Touriste	Vitesses Bloc Moteur	FRS 5.850
350CM <sup>3</sup> Sport		FRS 6.300



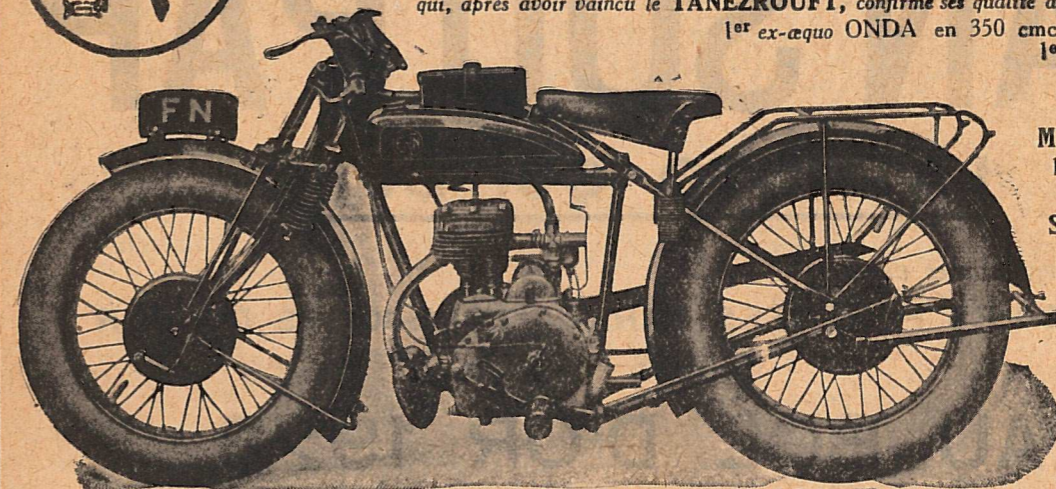
catalogue M sur demande  
à AIGLON — COURBEVOIE, Seine



**LIVRE IMMÉDIATEMENT**

son nouveau modèle 350<sup>cc</sup> Type SAHARA à 5.500 fr.

qui, après avoir vaincu le TANEZROUFT, confirme ses qualités dans PARIS-NICE  
1<sup>er</sup> ex-aequo ONDA en 350 cmc.



1<sup>er</sup> ex-aequo en 500cc.  
LOVINFOSSE  
& DEBAY.

MEETING DE NICE  
1<sup>er</sup> LOVINFOSSE  
en 350cc (vitesse)

Sur la Moyenne-  
Corniche :  
1<sup>er</sup> LOVINFOSSE  
en 350cc, records battus.  
1<sup>er</sup> DEBAY  
en 500cc, records battus

Tous sur FN - Huile  
SHELL - Pneus EN-  
GLEBERT - Magnéto  
BOSH - Carburateur  
GURTNER - Chaîne  
RENOLD - Selle BON-  
HOMME - Bougies  
LODGE.

LES MOTOS FN DÉTIENNENT A L'HEURE ACTUELLE 22 RECORDS  
DU MONDE ET LE RECORD DU BOL D'OR TOUTES CATÉGORIES

4, Rue Pierret, Neuilly-sur-Seine - Tél. : Wagram 94-27

**256 Km. à l'heure**

Record du Monde établi à Arpajon le 11 Octobre 1925  
sur Motocyclette INDIAN équipée avec les

**CHAINÉS**

**DUCKWORTH**

pour

**MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS**

LES PLUS RÉSISTANTES — LES PLUS DURABLES

MONOPOLE POUR LA FRANCE

**C.COMIOT**

87, Boul<sup>d</sup> GOUVION - S<sup>t</sup> CYR. PARIS

TÉLÉPH. WAGRAM 03-26.

TÉLÉGR.: COMIOT-PARIS

LA PLUS IMPORTANTE  
PRODUCTION  
AU  
MONDE

20.000 Motos 500 cmc. par an

LES MOTOS

**ARIEL**

8.000 kil. ont été couverts  
sans arrêt battant tous les  
records du monde

(contrôlé par l'A. U. C.)

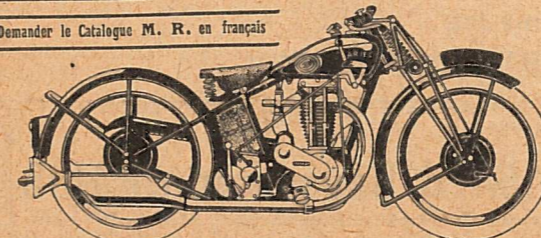
MODÈLES 500 et 550 cmc.

de 7.250 à 8.600 f.

Eclairage Electrique LUCAS Sup. 900 fr.

AGENTS RÉGIONAUX  
demandés dans tous  
les départements

Demandez le Catalogue M. R. en français



H.-J. HARDING, 49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS



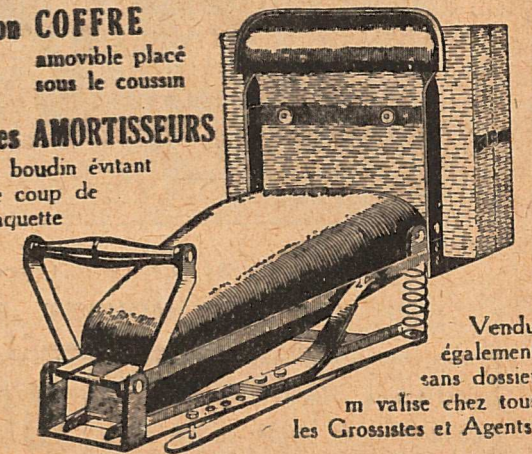
pour MOTO  
Permet les  
Grandes Randonnées  
grâce à

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

UNE VICTOIRE SANS PRÉCÉDENT !!!

# SAN SOU PAP

LA MOTO QUI DURE

Après ses retentissantes victoires de :

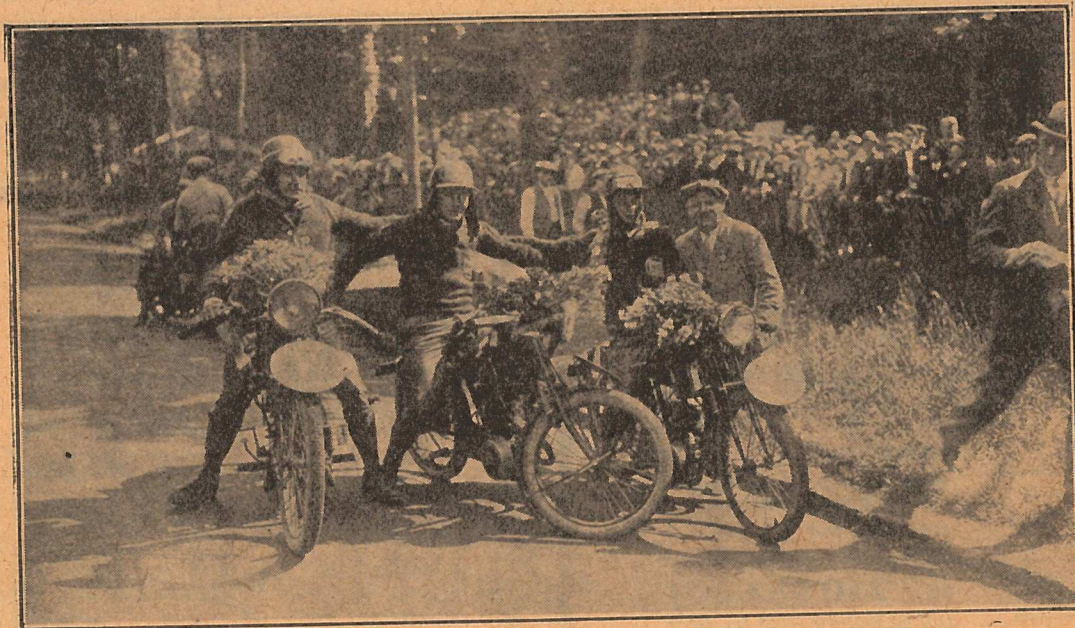
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS — SIX JOURS D'HIVER  
PARIS-NICE

## AU BOL D'OR 1928

Son équipe de **3 PILOTES**

enlève les **3 PREMIÈRES PLACES**

de sa catégorie, ayant mené de bout en bout pendant 24 heures.



L'ÉQUIPE VICTORIEUSE

1<sup>er</sup> MOURET, 3<sup>me</sup> BAUDART, 2<sup>me</sup> STERNY

Catalogues illustrés gratuits et  
Conditions de Vente en 12 Mois

**MOTEX, 154, B<sup>d</sup> Haussmann, PARIS**

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME  
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION  
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE  
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAÎSSANT LE SAMEDI

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

### ABONNEMENTS

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

Toutes communications,  
chèques et mandats  
doivent être libellés :

"MOTO-REVUE"  
51, Rue Vivienne, 51  
PARIS (2<sup>e</sup>)

## ÉDITORIAL

### Pauvre chemin de fer

Il semble que, pour tout homme de bon sens, la vie moderne doive être caractérisée par la rapidité des transports, et le prodigieux développement des chemins de fer au siècle dernier s'est traduit par une modification profonde des conditions économiques et, n'en déplaise aux amateurs du bon vieux temps, par une considérable amélioration du bien-être de tous. Depuis la guerre nous assistons à quelque chose d'étrange : c'est à une augmentation considérable des tarifs ferroviaires. Les tarifs sont de 4 à 5 fois plus élevés. Ce n'est pas, dira-t-on, le coefficient de cherté de la vie et l'on ne paie pas plus cher en franc-papier qu'autrefois en franc-or.

C'est possible, mais nous voyons à côté de cela que le prix des autos et des motos varie seulement du double au triple des prix d'avant-guerre. Leur prix, même en faisant abstraction de tous les progrès réalisés, est donc proportionnellement très inférieur à ce qu'il a été. C'est donc l'exemple d'un mode de transport qui s'est démocratisé et on peut, effectivement, le constater en examinant l'accroissement rapide des véhicules en circulation. Les pouvoirs publics ont en vain, avec leur inconscience habituelle, accablé les automobilistes d'impôts, la locomotion automobile est plus prospère que jamais. Par contre, la hausse des prix est loin d'être un signe de prospérité. Les affaires des chemins de fer vont mal. Mauvaise gestion certainement pour une part, esprit administratif, routine et surtout nombre exagéré de lignes. On a construit à grand frais des lignes où il passe deux trains par jour avec, dans ces trains, une dizaine de personnes. Ces lignes ont coûté gros. Il a fallu, pour les construire, des actionnaires auxquels, encore maintenant, il faut servir des intérêts. Il y a un matériel et un personnel, d'où frais d'exploitation qui dépassent et de combien ! les faibles bénéfices réalisés. Un autobus, répondrait aux besoins des localités desservies et gagnerait de l'argent au lieu d'en dépenser. Même sur les grandes lignes, le transport est devenu si onéreux qu'on se demande si un des véhicules automobiles routiers ne coûteraient pas, en définitive, meilleur marché. Il y a assurément des grandes lignes dont le trafic est assez important pour rapporter, mais elles sont peu nom-

breuses. Les véhicules automobiles permettent une adaptation des modes de transport aux conditions locales et nous en verrons de plus en plus remplacer les chemins de fer.

### Du camphre

Nous ne comprenons guère l'effroi qu'ont tant de motocyclistes et d'automobilistes pour le décalaminage. Comment se plaindre quand, après avoir parcouru 8 ou 10.000 kilomètres sans ennui, on doit consacrer deux ou trois heures (et nous sommes larges) à gratter les crasses d'un moteur. Mais enfin les faits sont là, et beaucoup de personnes préfèrent recourir à des produits chimiques qu'au grattage.

L'un des produits les plus employés c'est le camphre, à raison de 7 à 8 grammes par litre d'essence. Cette dose est celle du décalaminage. Après un parcours de 100 à 200 kilomètres le moteur est propre. Par la suite, on réduit la quantité de camphre à 1 grammé par litre.

Nous avons, bien que partisans du grattage à la main, essayé le camphre. Les résultats sont très bons. Pendant la période de décalaminage, on a pas mal de ratés, mais, par la suite, la faible dose de camphre n'exerce pas d'effet sensible sur la marche du moteur. Nous n'avons pas constaté de corrosions du métal ni d'altération de l'huile. Nous croyons donc que le procédé est très recommandable, mais il ne faut pas cependant se dissimuler qu'il n'enlève pas la calamine des gorges des segments ou du dessous de piston. Il est utile aussi de démonter la culasse de temps à autre pour s'assurer de l'état des soupapes et au besoin de les roder légèrement.

### Les dames et la moto

On regardait, il y a quelques années, une dame à motocyclette comme un phénomène. Je me rappelle encore l'étonnement avec lequel je vis, il y a quelque trente ans, une dame qui, tricycle à moteur, dévalait la descente de la Cascade, au Bois de Boulogne. Il y eut bien, à vrai dire, même avant la guerre, quelques dames motocyclistes, mais leur nombre était bien réduit. Aujourd'hui dans les concours d'endurance anglais, les concurrentes féminines sont extrêmement nombreuses.

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 273

Samedi 2 Juin 1928

Par-ci, par-là.....	539
Paris - les Pyrénées-Paris.	540
Nos visites aux usines :	
Chez Mortagne (selles Planor).....	541
L'entretien d'un éclairage électrique, par H.-P.	
Borestroke.....	544
Le Concours du Silencieux : Etude de l'audiomètre, par Marc Chauvierre...	547
Le 7 <sup>e</sup> Bol d'Or 1928.....	553
L'échappement, par J. Mellier .....	556
Le Sport.....	558
Nos Organisations.....	561
La Page des Clubs.....	562
Le Courrier de la Semaine	565

et, qui plus est, certaines collectionnent les médailles d'or avec une inlassable régularité. Que dire de Mrs Watson Bourne (Majorie Cottle) de Mrs Lonie Mac Lean, de Miss Foley et de bien d'autres encore. Que de fois elles arrachent la victoire à leurs concurrents masculins et s'adjugent coupes et trophées. La vitesse elle-même n'est pas pour effrayer les dames et Mrs Stewart a réussi à battre des records à Montlhéry. Le grand tourisme n'est pas pour effrayer des sportswomen intrépides comme Miss Adams et Fraülein Koerter. Mme Violet Morris n'est-elle pas aussi adroite et aussi courageuse au guidon qu'au volant. Bref, déjà le motocyclisme possède de nombreuses championnes, qui contribuent à assurer à la moto une grande popularité. D'ailleurs, beaucoup de dames viennent à la moto et, en Angleterre, il existe un club féminin. Quelle raison y a-t-il d'ailleurs pour que la moto ne soit pas pour les dames un instrument de transport idéal. Quand nous voyageons en province, nous rencontrons assez fréquemment des dames à moto, qui, un panier sur le porte-bagage, vont faire leurs courses à la ville. La moto est assez confortable et assez maniable pour être conduite par une femme. Et ne vaut-elle pas mieux pour la santé que la bicyclette qui impose une fatigue anormale et des efforts violents qui ne conviennent guère à une dame. Avec les selles actuelles et les pneus ballons, il n'y a plus à redouter les chocs et les vibrations. Plus de pannes à craindre non plus. Une extrême facilité de mise en marche. Les motos de petite cylindrée conviennent parfaitement et feront pour la moto ce que les petites voiturettes cinq chevaux ont fait pour la voiture.

#### Laissez l'amour-propre à la maison.

L'amour-propre n'est peut-être pas la cause de toutes les actions humaines, mais il est certainement, avec l'étourderie et la nervosité, responsable d'innombrables accidents. Gratter, ne pas se laisser gratter, pour combien d'automobilistes et de motocyclistes cela résume tout le charme de la route. Et pour-



Un match de football a eu lieu à Wolverhampton (Angleterre) entre les équipes de Wolverhampton et de West Bromwich, l'équipe de Wolverhampton gagnant par 9 buts à 1. — Notre photo représente un jeu de tête en plein champ.

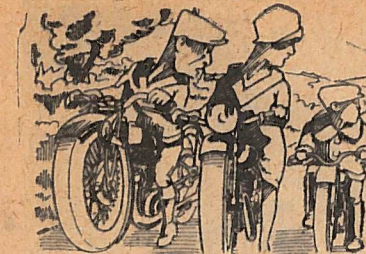
tant la raison devrait les avertir que, s'ils ont dépassé un autre véhicule, celui-ci était peut-être conduit par un sage, et ils pourraient se consoler, s'ils ont été dépassés, en pensant qu'ils n'ont pas construit leur machine et que leur adresse n'est pas en cause. Aimez la route, profitez-en, réjouissez votre œil des sites que vous rencontrez, arrêtez-vous à votre guise pour fumer une bonne pipe. Allez vite si la route est belle et libre, ralentissez quand elle est mauvaise, attendez sans vous impatienter au passage à niveau. Ne vous croyez pas tenu d'injurier le gardien qui ne réussit pas à garer ses vaches. Et par dessus tout, moquez-vous de la moyenne. Pensez toujours que rien n'est aussi onéreux que la vitesse et qu'elle multiplie les chances de panne.

Ne prenez rien au tragique. Si une autre voiture ne veut pas se ranger pour vous laisser passer, suivez-la en l'obligeant à pousser. A un moment donné, cette voiture trop vite menée, faiblira, et il est probable que, pour avoir écouté son amour-propre, le conducteur aura coulé une bielle. Cela vous engagera vous-même à ne jamais pousser à fond.

Ne vous laissez jamais griser. Dépassez dans un tournant, au sommet d'une côte, dans une agglomération, sont autant de dangereuses folies qui peuvent vous coûter la vie. Pêchez par excès de prudence. Si vous êtes dépassé, laissez largement la place à celui qui vous gratte, et ne vous croyez pas tenu d'engager avec lui un match impromptu. Que les railleries jetées au passage, ou les regards de dédain de certains malotrus ne troublent pas votre sérénité. Il nous arrive bien souvent de flâner, à 45 ou 50, avec une voiturette assez rapide et terminée par une superbe pointe Bordino (bien commode pour loger les valises) et nous nous laissons, sans en éprouver la moindre honte, dépasser par des camionnettes et rien n'est amusant comme de voir leurs conducteurs crispés au volant et tout fiers de leur bel exploit. A quoi bon aller vite! Une allure régulière est le moyen de ménager sa monture, sa personne et d'arriver sûrement à destination.

Ne vous vantez pas d'exploits sensationnels. Cela n'intéressera personne et vous pourrez tomber sur un interlocuteur bien au courant des choses de la moto qui vous écouterait bien gentiment, mais ensuite se paiera votre tête.

Il y a une politesse de la route. Vous ne devez pas gêner ou effrayer. Vous devez vous comporter de manière à ne pas vous faire traiter d'abrutit. Si un piéton est apeuré, ne lui donnez pas de petits noms d'oiseaux, arrêtez-vous, laissez le passer. Soyez plein de bon vouloir envers tout le monde.



Soyez sérieux, et vous serez satisfaits

Dans les récentes « Petites Annonces » de *Moto Revue*, nous lisons : « Moto absolument neuve, sans le moteur, le tout au complet »!!! Il est bon d'être original, lorsque l'on cherche un vendeur, mais, que peut bien signifier cette moto complète sans son moteur et absolument neuve!

Un quart d'heure de soins, c'est énorme

Ce malheureux quart d'heure que l'on devrait toujours s'accorder avant un départ de moto est trop souvent négligé. Dimanche passé, nous nous promenions avec un jeune coureur moto qui nous fit part de ses inquiétudes : sa machine chavirait sournoisement sans raison : le quart d'heure passé à visiter son engin nous fit découvrir un boulon de flasque de moteur, deux écrous de bielles de direction, un écrou de selle desserrés. Ajoutons-y un pneu trop gonflé à l'arrière, un écrou d'amortisseur tordu qui freinait la bielle supérieure, un embrayage pas assez au point ; et voilà de quoi être soucieux sur la tenue de route d'une machine. Pourquoi cherchez-vous dans la distribution ou ailleurs, cher coureur ? Une moto, c'est aussi délicat qu'une gentille femme, ne l'oubliez pas, et un souffle, un demi-rien suffit à la rendre capricieuse.

L'éclairage du Bol d'Or

Au Bol d'Or, on a beaucoup remarqué la puissance d'éclairage des Maglum « Lux » et « Modic » ; toutefois, les spectateurs n'ont pu apercevoir suffisamment les détails des nouveaux montages de ces excellents appareils. A la suite d'une collaboration étroite avec certains constructeurs, la Maison Maglum est parvenue à simplifier énormément les montages, à tel point que les appareils sont entraînés directement sur les moteurs. Ce détail méritait d'être signalé.

Coste, Le Brix et la... moto

Nous extrayons de notre confrère, La Petite Gironde, ces lignes sous la signature de Coste et Le Brix, les deux as de l'aviation :

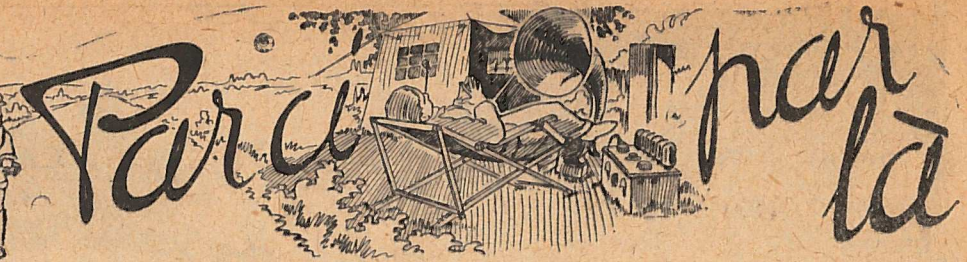
Les fêtes locales organisées à notre intention nous ont beaucoup divertis. Les Mexicains, en effet, sont généralement experts dans tous les sports, qu'ils aiment et pratiquent avec passion, témoin cette exhibition du chef de la police qui terrasse avec un art parfait les bêtes les plus rebelles, et les évolutions d'un régiment de motocyclistes, au cours desquelles nous avons pu admirer un jeune général, chef de ce corps d'élite, qui fit sur sa moto, un saut de 13 m. 50, immédiatement imité par toute la troupe, et même surpassé par l'un des soldats, qui atteignit 15 mètres.

Ce sont ces mêmes cavaliers, aux montures d'acier, qui tirent la veille de notre départ, en témoignage d'amitié et d'admiration pour la France, à nous accompagner au terrain, où nous allions jeter un dernier coup d'œil au *Nungesser-Coli*, et dont l'escorte bruyante immobilisa longuement toute la circulation.

COSTE ET LE BRIX.

Le Dirt Track Racing à Paris

Les courses sur piste en cendrée et terre battue, dont le succès est énorme en Angleterre, en Australie, ont été organisées à Paris le 27 et 28 mai, au Stade de Paris, 92, rue de la Chapelle. La mise en page ne nous permet pas de nous étendre à ce sujet dans ce numéro.



LE MONDE MOTOCYCLISTE

M. Peyrus gravement malade

Le Directeur commercial de la Maison René Gillet, dont l'activité pour la motorisation dans l'Armée fut grande ces derniers mois, vient d'être frappé d'une congestion à l'heure où nous publions ces lignes. Les nombreux amis qu'il a dans la moto se joignent à *Moto Revue* pour lui envoyer les meilleurs vœux de prompt rétablissement.

AVIS AUX CONSTRUCTEURS

Certaines personnes, se disant plus ou moins collaborateurs ou attachées à *Moto Revue*, se présentent chez les commerçants, afin d'obtenir des conditions ou des facilités. *Moto Revue* se désintéresse absolument de ces démarches et invite les constructeurs, agents ou commerçants à opposer une fin de non-recevoir à ces demandes.

Hélas, nous le savons !

Comme suite à votre article : « L'intransigeance d'un examinateur » je tiens à vous faire connaître que lorsque j'ai passé mon permis de moto, j'ai vu 3 candidats refusés pour avoir posé le pied à terre dans un virage. Motif officiel : Pieds à terre dans un virage. A ce compte-là, bien peu de professionnels doivent être titulaires de leur permis.

Abonné 80.798.

Les Flèches motocyclistes

La Flèche Bleue Soyser a été annoncée 3.400 fr. dans *Moto Revue* du 19 mai ; c'est 3.500 fr. qu'il fallait lire. Quant au modèle Grand tourisme à 6.000 fr., il n'est pas en livraison malgré l'annonce qui en a été faite.



Debay, sur F. N., est un excellent coureur de vitesse

Par contre, il y a lieu d'ajouter le type 250 cmc. à moteur J. A. P. et soupapes latérales à 4.750 fr. ; c'est chez Soyser, 69 et non 63, route de la Révoite, Levallois, que vous trouverez ces modèles.

Parions que le candidat à la P. 105 était vous-même

Vous faites campagne contre les « Motards » que l'on trouve sur les routes, mais il faut s'étonner qu'il n'en existe pas davantage quand on voit passer des permis de conduire comme ceux que j'ai vu passer hier derrière la gare Montparnasse, à l'angle de l'avenue du Maine et du boulevard de Vaugirard.

L'examineur, en grand paletot de cuir, ne voyait ni le départ, ni l'arrivée, il se contentait d'interroger sur le Code de la route. Voici deux faits que j'ai remarqués pendant la demi-heure que je suis resté là. Un concurrent tourne à gauche sans faire signe, ni corner. Un autre traverse toute la place du Maine en pédalant, l'examen se passait sur une petite Motobécane.

Résultat : 29 concurrents, reçus sur 30 présentés. Il faut dire que le 30<sup>e</sup> était venu sur une superbe P. 105. L'instructeur lui a d'ailleurs fait cette réflexion : « Vous avez eu tort de venir avec cette machine ».

Le concurrent m'a dit que la cause de l'échec était dû au Code de la route.

Demande : Vous rencontrez sur la route une voiture tous feux allumés ; en vous voyant elle n'éteint pas ses phares, que faites-vous ?

Réponse. J'éteins mon phare et je roule le plus doucement possible.

D. — Non, vous devez vous arrêter. Vous reviendrez la prochaine fois.

Serait-elle faite en Gascogne ?

Dans un essai récent, votre essayeur prétend avoir tenu sur des 300 kilomètres une moyenne de 103 à l'heure sur routes ouvertes en Angleterre ! Avec un 1.000 cmc. même serait-ce une Brough Superior... Eh bien ! ça c'est épatant, vieux frère. Allons ! allons ! *Moto Revue*, tu cherres, à moins que ce ne soit ton essayeur.

DORI, boulevard Raspail, Paris.

On y vient... enfin ! !

Avenue de la Grande-Armée, on rehausse la partie asphaltée en nouveau revêtement avec stries chevronnées. Il paraît que cela a été acquis après la récente bûche du secrétaire de *Moto Revue* : tant il est vrai que...

Bol d'Or

Oh ! c'est inadmissible

Un de nos rédacteurs a naturalisé, dans notre dernier numéro, étrangère la Koehler-Escoffier. Pensez si tout le monde a bondi dans le clan motocycliste et plus particulièrement les Lyonnais dont c'est la marque locale. Allons ! avouons que l'erreur est inexcusable et proclamons bien haut que Koehler-Escoffier est Lyonnaise, donc Française et même parisienne puisque c'est Paul Béal qui la représente si ardemment à Paris. Elle est enfin bien nationale puisqu'elle a l'intention d'être vainqueur au prochain Paris-les Pyrénées-Paris.



### Le 8<sup>e</sup> Paris-les-Pyrénées-Paris

Épreuve internationale de grand tourisme organisée par Moto-Revue du 21 au 29 juillet 1928

#### Le règlement

Le règlement de Paris-les Pyrénées 1928 ne comportera pas, dans son ensemble, de grands changements: dans le détail, par contre, il y aura un resserrement de certains articles. La classification au poids transporté, ayant, l'an dernier, manifestement favorisé les petites cylindrées au détriment des grosses, sera abandonnée pour une formule plus attrayante et plus rationnelle. Le règlement est à l'homologation et sera publié sous peu.

#### Les Clubs sont fortement invités...

... à nous adresser, dès ce jour, leurs offres de concours pour l'organisation, le service d'ordre, au passage des Pyrénéens, ainsi que l'énumération des réceptions qu'ils sont susceptibles de faire à la course.

#### Les Indépendants

Bien que le règlement ne soit pas encore paru, nous pouvons annoncer à nos nombreux sportifs que l'attrait de la grande course attire intensément, que cette année nous avons prévu une catégorie indépendant. En conséquence, la course de divisera en deux grandes parties distinctes: d'une part, les *professionnels*, avec indication des marques, des constructeurs, etc. D'autre part, les *indépendants*, sans indication de marques. Nous attirons l'attention sur l'importance pour un jeune qu'a une performance dans Paris-les Pyrénées-Paris. Même pénalisé, celui qui finit l'épreuve s'acquiert pour son avenir sportif la meilleure référence qu'il soit possible d'établir et les constructeurs ont toujours attaché une importance énorme à ce criterium. Aussi, *Moto Revue* a décidé d'encourager, cette année, les jeunes qui désirent participer à l'épreuve, et

recevra dès ce jour tous les désirs de nos indépendants sous la rubrique de: *Demandes de constructeurs*. Les intéressés devront bien nous établir leurs performances antérieures ou leurs références sportives, brièvement et clairement.

#### La course d'endurance et celle de vitesse

Pour devenir un excellent sprinter, dans n'importe quel sport, il est nécessaire d'avoir du fond, de la bouteille, d'être un routier. Voilà pourquoi, à *Moto Revue*, nous encourageons systématiquement tous les jeunes qui veulent se lancer, pour leur coup d'essai, dans les courses de vitesse. Par contre, les futurs « routiers » trouveront toujours un appui près de nous et lorsqu'ils sentiront leurs ailes plus développées, ils n'auront qu'à s'adresser à nous pour entrer dans l'arène de la « vitesse »

### L'itinéraire (suite)

#### Sixième étape

C'est dire la prudence nécessaire par chacun des conducteurs aux 1.800 virages. Ajoutez la fatigue des journées précédentes, leur attention ne doit pas être en défaut une seconde, car ce sont des arcs de cercle perpétuels tous les 50 mètres en moyenne. Pour ceux dont la dépression morale et physique commence à se faire sentir, c'est certainement la plus dure des étapes. L'arrivée à Clermont-Ferrand est l'une des plus belles. Une exposition des véhicules a lieu toute la journée du samedi.

#### Septième Etape

La 7<sup>e</sup> étape n'est plus que le retour triomphal vers la capitale. Aucune difficulté particulière de route: le départ se fait le matin, à la nuit, ce qui permet un concours officieux de phares, obligeant les constructeurs à maintenir en parfait état les appareils d'éclairage, après les rudes montées du Sud de la France. A travers la Sologne, en passant par Moulins, ils gagnent Orléans et viennent aboutir à Versailles. Une certaine année, nous avons

fait l'arrivée officielle à l'autodrome de Montlhéry. La formule rencontra un succès populaire. Devons-nous la reprendre cette année? De toute façon, les concurrents viennent se faire applaudir par les Parisiens, à Versailles d'abord, puis au but ultime de la course, la Porte-Maillot. Le succès formidable de l'an dernier nous contraindra à une organisation sévère cette année 1928.

#### Que sera, 1928 ?

Après les difficultés occasionnées par la tolérance un peu excessive des organisateurs d'une certaine épreuve de tourisme du début de la saison, *Moto Revue* désirant que Paris-les-Pyrénées-Paris reste l'épreuve la plus caractérisée, nous avons décidé d'accroître la sévérité du règlement: est-ce dire que les engagements n'en seront pas aussi nombreux, nous ne le pensons pas. Nous étudions actuellement une formule identique à celle de l'an dernier, mais aggravée de bien des difficultés ainsi que des difficultés de règlement dans la grimpe des cols. Il est bon que les constructeurs puissent faire montre de la valeur réelle

de leur construction. Car le projet a été, tel que conserver la formule de l'an dernier dans tous ses détails risquerait de nous amener une dépréciation de l'épreuve. A l'heure actuelle, le nombre de coureurs qui ont demandé à s'engager avant même l'homologation des règlements est grand. Nous nous efforçons de les convaincre de la difficulté de la course. Ceux qui resteront sur leur disposition première seront pas si nombreux mais de choix, et ce sera un bien pour nos as professionnels qui sont excédés de se trouver dans les courses avec des jeunes, et devant des difficultés purement théoriques: il est utile que les Constructeurs Français qui participeront à l'épreuve sachent que leurs efforts sont méritoires, que leurs sacrifices ne sont pas stériles: Paris-les Pyrénées-Paris doit être en France une épreuve sévère à laquelle nous ne désirons avoir que des concurrents absolument sérieux pour lesquels nous pourrions en toute franchise dire comme conclusion que celui qui termine Paris-les Pyrénées-Paris est, même avec pénalisation, un conducteur émérite à la solde d'une construction qui a atteint la perfection. Et maintenant, voyons le règlement.



Une vue générale des Ateliers. — Monsieur Gouffé, Administrateur-Directeur (à gauche) et le chef d'atelier (service des selles), Monsieur Archer, chef de fabrication des selles.

Les Etablissements Mortagne, actuels constructeurs de la selle « Planor » furent fondés en 1848 et s'occupent depuis cette époque de la fabrication de tous ressorts pour tous usages.

Quand on contemple, dans la salle de réception de cette maison, l'immense panneau sur lequel figure une infinité de ressorts de toutes formes, on reste quelque peu rêveur en sachant que cet échantillonnage n'est qu'une sélection infime de l'immense variété de ressorts dont les formes souvent imprévues laissent un long temps perplexe le profane quant à leur but et à leur destination.

Durant la guerre, les Etablissements Mortagne fabriquaient 3 à 400.000 ressorts de fusées par jour outre les commandes en cours pour l'Etat, pour l'aviation et l'automobile, et maintes autres industries privées. Cette formidable production explique le puissant outillage dont dispose cette maison et l'indéniable compétence de ses directeurs, ingénieurs, chefs et ouvriers.

Comme l'industrie et le progrès sont une constante évolution, il était tout naturel que Mortagne en vint un jour à mettre ses puissants moyens à la disposition de la motocyclette en établissant pour elle: ressorts de soupapes, ressorts de fourches, ressorts de selle et, enfin, se le tout entière: la Planor, qui lancée au Salon 1927 sort à l'heure actuelle à la cadence de 7.000 selles par mois. Ce sont ces productions intensifiées qui permettent à qualité égale de faire des prix en baisse, seul moyen d'une diffusion toujours croissante.

Accueilli par M. Gouffé, l'administrateur général, j'obtiens avec une rapidité déconcertante, indice d'une remarquable administration, les renseignements les plus précis sur la fabrication de la selle « Planor ».

La position qu'on occupe sur la moto empêche généralement de bien contempler la selle sur laquelle on repose et je suis sûr que bon nombre de motocyclistes seront, tout comme moi quelque peu surpris devant les précisions suivantes:

La selle qui nous intéresse aujourd'hui comporte 37 pièces différentes qui, dénombrées une par une, donnent un total général de 54 pièces; la fabrication d'une selle nécessite:

- 61 opérations dont :
- 37 opérations pour la carcasse ;
- 8 — pour les ressorts ;
- 16 — pour la housse et le montage.
- Il entre dans la composition des ressorts

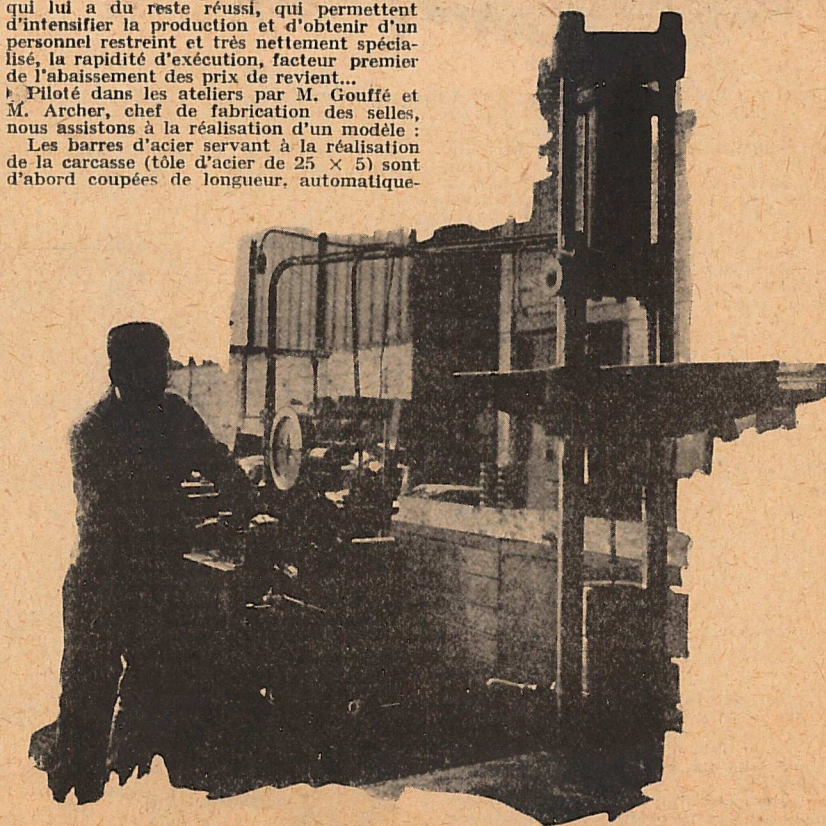
de l'assise, non compris les ressorts de suspension, 53 mètres de fil d'acier de 16/10.

On comprendra aisément, grâce à cette énumération, l'outillage nombreux et spécialisé nécessaire par ces multiples opérations: c'est du reste cette division et cette subdivision des opérations, principe cher à Ford et qui lui a du reste réussi, qui permettent d'intensifier la production et d'obtenir d'un personnel restreint et très nettement spécialisé, la rapidité d'exécution, facteur premier de l'abaissement des prix de revient...

» Piloté dans les ateliers par M. Gouffé et M. Archer, chef de fabrication des selles, nous assistons à la réalisation d'un modèle :

Les barres d'acier servant à la réalisation de la carcasse (tôle d'acier de 25 x 5) sont d'abord coupées de longueur, automatique-

ment. Puis, ces barres passées sous des presses successives avec des montages appropriés reçoivent en 8 opérations leur forme définitive: mise en forme de l'arrière, cintrage, cambrages divers, toutes ces opérations de mise en forme étant prévues de telle sorte



La machine à essayer la résistance des fils aux commandes, M. Moulin, chef de fabrication des ressorts.

que le poinçonnage des trous nécessaires se fasse au cours de la même opération. D'autres machines effectuent des opérations, semblables comme principe, différentes comme forme sur les autres parties de la carcasse : emboutissage en forme d'U cintré de l'arrière, mise en forme du faux-nez, du pont, du support, de la barette, toutes pièces aux noms assez caractéristiques pour qu'il soit inutile d'en expliquer l'emplacement et l'emploi.

Il a fallu, certes, une longue et intelligente mise au point et une parfaite connaissance de la partie pour répartir toutes ces opérations de telle façon que, comme par une sorte de chaîne, chacun des éléments, passant de main en main, de machine en machine arrive, sans détours inutiles, sans crochet coûteux, sans retard d'une opération sur l'autre, aux dernières machines chargées de les assembler, de les river, de les dégauter et d'en faire un tout homogène et rigoureusement correct. Il est curieux également de constater l'affinement croissant des machines au fur et à mesure qu'on s'écarte de celles traitant la matière première pour arriver aux machines de finition, ce qui prouve surabondamment, une fois de plus, qu'il faut bien, pour un travail déterminé, une machine déterminée.

Voici la carcasse établie ; tandis qu'elle se préparait, d'autres machines confectionnaient des ressorts, les 17 ressorts qui composent l'assise du siège et les deux ressorts de suspension.

Quand on songe que la machine qui roule les deux ressorts de suspension coûte 80.000 francs, cela laisse rêveur sur le nombre

La machine automatique à faire les ressorts tronconiques de suspension, la flèche indique un de ces ressorts prêt à être automatiquement coupé.

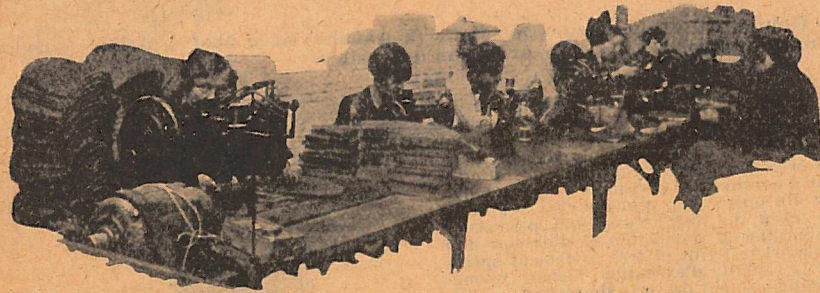


tation pratique et de progressives améliorations et transformations toujours effectuées en vue de la simplification, partant, du gain de temps.

une feuille de feutre inférieure en contact avec la nappe de ressorts et une feuille de pégamoid, extérieure, en contact avec le... motocycliste.

Une presse se charge de découper à la forme voulue ces garnitures. Les feuilles de feutre, en épaisseur de 6 à 8 feuilles, sont placées sur un socle de bois et surmontées d'un découpoir mobile que l'ouvrier place de façon à éviter le plus possible les chutes et déchets ; la presse en quelques secondes se charge de débiter ces feutres à la demande ; la même opération se renouvelle pour le pégamoid, qui, monté sur 12 rouleaux aux abords de la presse donne 12 sièges à chaque action de celle-ci.

Un atelier de machines à coudre assemble ensuite les différents éléments du siège ; il y a là encore une dizaine d'opération tant à la machine qu'à la main. La première machine à coudre est curieuse, elle assemble le nez et le siège en feutre à grands points en zig-zag et comme dirait Marius « l'aiguille saute du zigue dans le zague sans jamais se tromper ». Ce nez et ce siège de feutre sont aussi découpés que lorsqu'ils sont réunis par la couture, ils ont leur galbe, j'allais dire leur embouti, définitif. Les autres opérations assemblent les différents quartiers du pégamoid, puis celui-ci avec le feutre ; il y a



Les machines à coudre qui assemblent feutres et pégamoid des sièges.

astronomique de pièces qu'elle doit produire pour que son amortissement avoisine 0 sur le prix de revient de l'unité de fabrication.

Le fil entre par un bout de la machine et le ressort tombe sur le côté avec sa forme tronconique définitive et coupé de longueur. Il ne reste plus à l'aide de petits outils à main qu'à faire les doux « yeux » de fixation des boulons à chaque extrémité du fil. Ces outils à faire les yeux, je les ai contemplés avec quel œil d'envie, en souvenir de mes cinq ans de mécano d'aviation et des yeux qu'il nous fallait faire avec des moyens très fortune : (deux boulons et une pince universelle), sur les cordes à piano de 5 mm des Voisin de 1915.

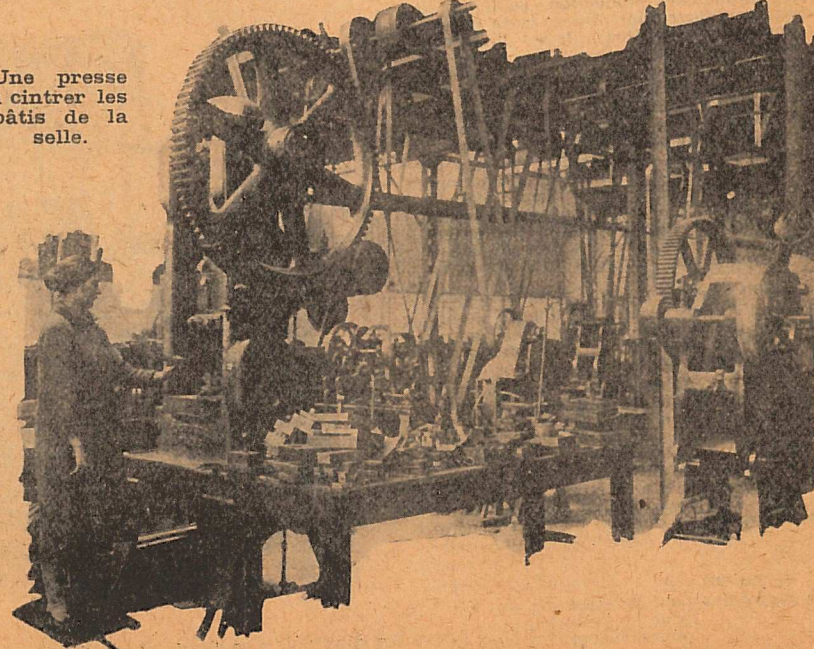
Les ressorts du siège sont faits sur des machines différentes. Partant d'un tambour, le fil s'enroule automatiquement sur une longue tige de diamètre déterminé ; quand le nombre de spires réglementaire est atteint un contact électrique arrête la machine qui comporte également une petite cisaille ; le bout du ressort est coupé et l'opération recommence pour le ressort suivant. Les femmes qui effectuent ce travail l'opèrent avec deux fils, elles préparent et coupent l'un tandis que l'autre s'enroule ; il n'y a de ce fait, pas 3 secondes de perdues par ressort roulé.

Ces ressorts sont ensuite tirés d'une longueur déterminée à l'une de leurs extrémités, pour la formation d'un œil ; l'autre bout reçoit un petit crochet mobile, fait sur une machine spéciale, insérée dans le ressort et serti à l'aide d'un outil à main qui resserre les spires sur lui et rend impossible son arrachement.

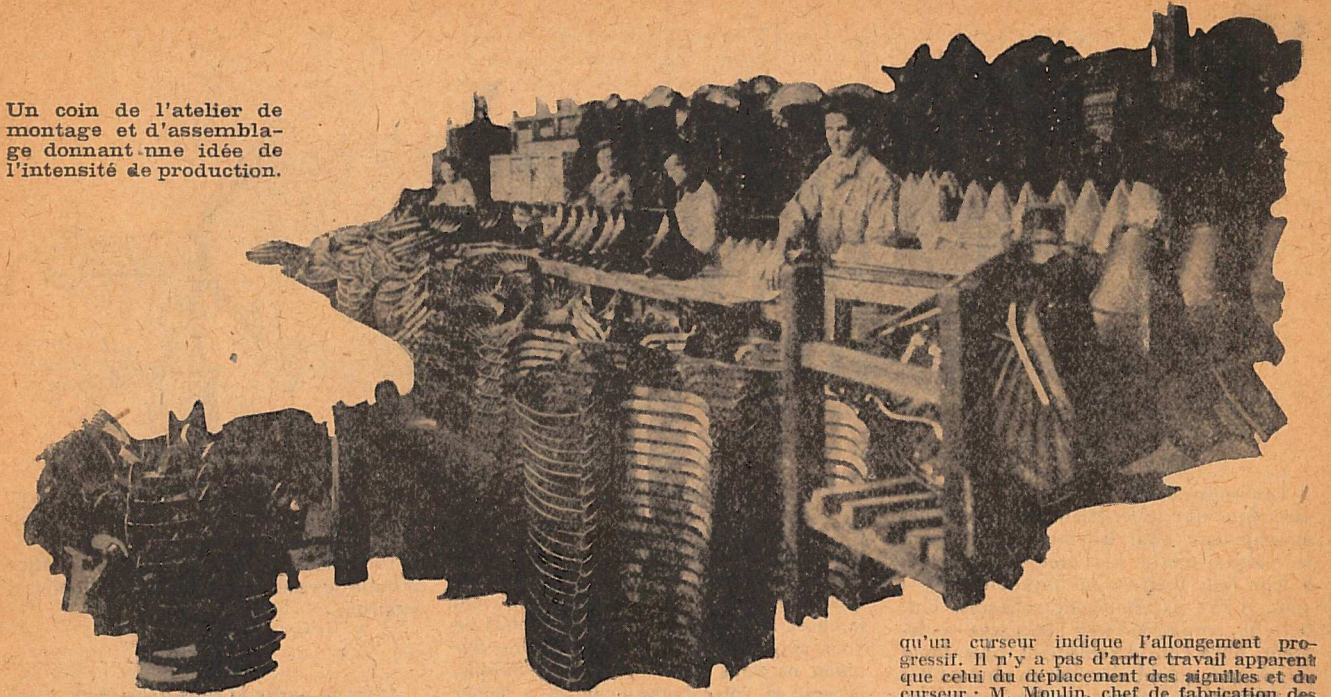
Toutes ces opérations de détail sont faites par de curieux petits outils dont la réalisation est la conséquence d'une longue expérimentation.

Il ne reste plus, maintenant, côté fabrication, que le siège et sa housse. Le siège se compose donc de deux pièces :

Une presse à cintrer les bâtis de la selle.



Un coin de l'atelier de montage et d'assemblage donnant une idée de l'intensité de production.



enfin la pose des agrafes, de la marque et le siège terminé va rejoindre au montage la carcasse munie de ses ressorts, de son charriot et émaillée après passage au four.

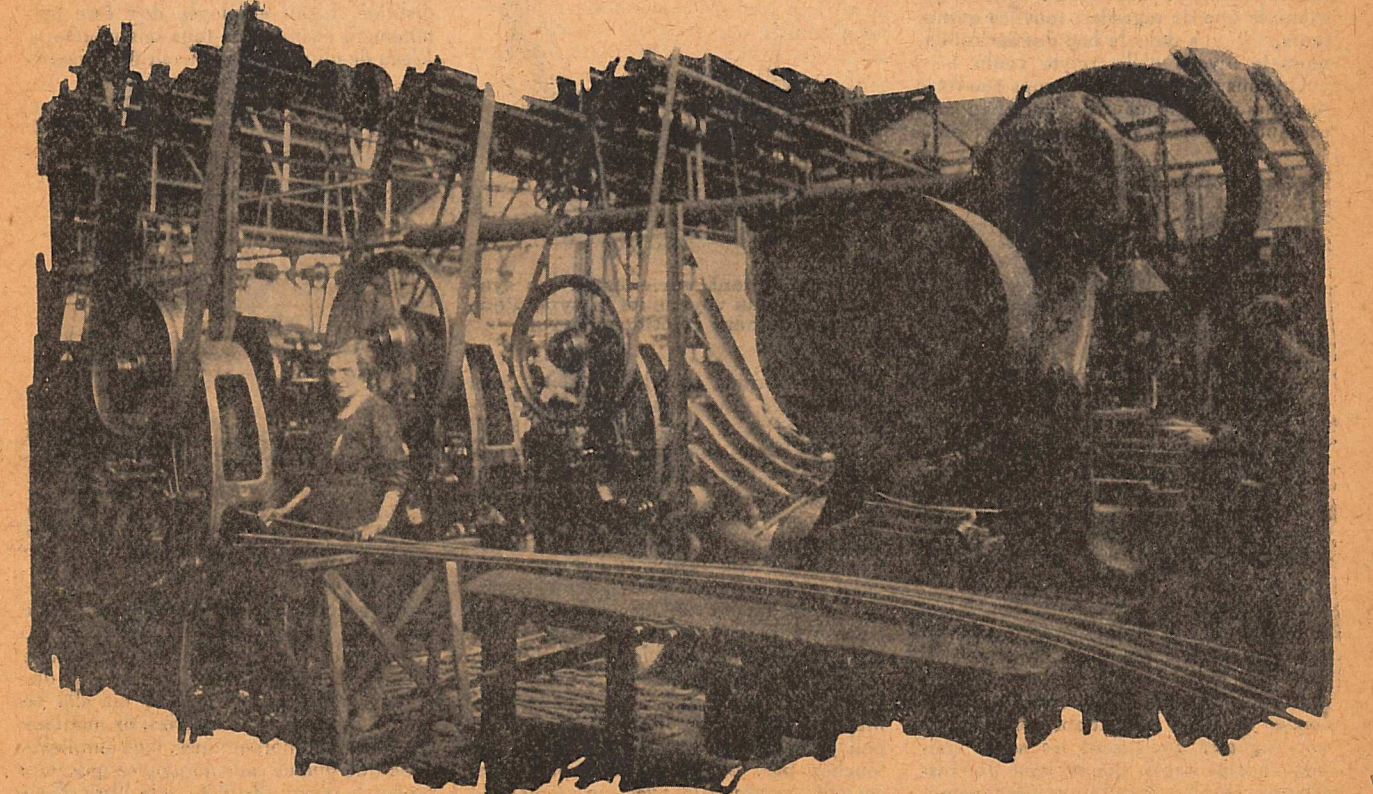
Voici la selle terminée, emballée, prête à expédier et comme M. Gouffé s'est aperçu du plaisir que j'avais éprouvé à assister à la fabrication d'une « Planor », à contempler les machines et leur adaptation au travail qu'elles ont à produire, il me conduisit, pour

l'apothéose vers une superbe mécanique, une Amsler à essayer les fils. Cette machine donne le degré de résistance du fil, son allongement à la traction et sous son apparence frêle, svelte et fragile peut enregistrer les ruptures jusqu'à 11 tonnes.

En ma présence, un fil de 40 1/10° pour ressort de soupape est placé sur l'appareil qui est mis en action ; lentement les aiguilles se déplacent sur le manomètre, cependant

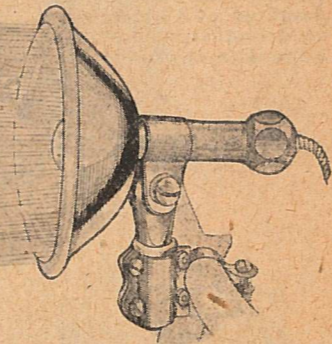
qu'un curseur indique l'allongement progressif. Il n'y a pas d'autre travail apparent que celui du déplacement des aiguilles et du curseur ; M. Moulin, chef de fabrication des ressorts, manœuvre des leviers et, à 2.550 kg., un petit claquement sec ; le fil vient de lâcher ; il y a une réelle beauté dans le travail d'une belle machine.

Voici la visite terminée. Ici, aussi, on a l'impression très nette que les directeurs ont compris le gros intérêt commercial de la moto, ses énormes possibilités et l'effort qu'il faut faire en vue d'une industrialisation toujours plus rationnelle qui, diminuant les prix de revient, abaissera les prix de vente.



A gauche, au 1<sup>er</sup> plan, une ouvrière glisse sous la machine, les barres qui constitueront la carcasse ; au 2<sup>nd</sup> plan la presse à découper les feutres, on voit aussi les rouleaux de pégamoid.

# L'entretien courant d'un équipement électrique



Les nouvelles installations d'éclairage électrique que les spécialistes ont établies spécialement pour les motocyclettes ont le mérite d'être parfaitement adaptées à leur but, d'être d'un prix modéré, et celui d'être extrêmement robustes. Une batterie, employée pour l'éclairage seulement, dure considérablement plus longtemps que quand elle doit en plus assurer le démarrage. Il faut donc être convaincu que l'équipement électrique est absolument sûr, donne une lumière puissante, et ne demande que quelques soins très simples. On peut même s'en servir sans posséder aucune notion d'électricité, car, une fois bien réglé, cet équipement marchera presque indéfiniment, si on prend les quelques précautions recommandées. Est-ce vraiment une grosse affaire par exemple que de regarder, tous les quinze jours, s'il y a dans le bac des accumulateurs le niveau d'électrolyte voulu !

On vous remet en même temps que votre machine un petit manuel d'entretien concernant l'équipement électrique. Si on a

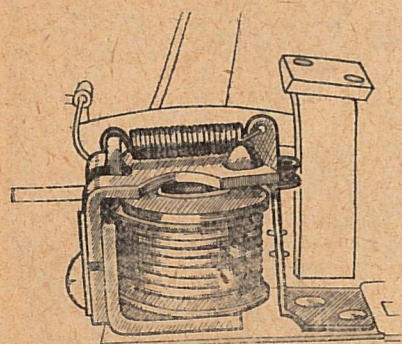


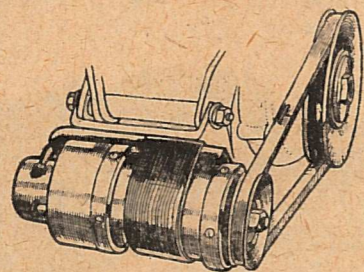
Schéma d'un conjointeur-disjoncteur très couramment employé non seulement en moto, mais aussi sur la Renault

omis de vous le donner, réclamez-le et lisez-le attentivement. Il y a des conseils qui certainement vous seront utiles. Nous voudrions seulement dans cette page vous donner quelques indications générales, et vous signaler quels sont les soins vraiment indispensables que réclame une installation complète comprenant une dynamo-génératrice et une batterie d'allumage.

## La dynamo

Une dynamo se compose d'un induct tournant entre des électro-aimants. Bien que le démontage d'une dynamo paraisse, quand on le voit faire par un mécanicien, la chose la plus aisée du monde, nous ne vous conseillons pas d'essayer. Une dynamo ne vous donnera jamais d'ennuis, excepté si votre batterie venait à lâcher et encore elle comporte un fusible qui fond en cas de court-circuit.

La dynamo possède généralement trois balais, un positif, un négatif et le troisième qui sert à régler le débit de la dynamo est situé entre les deux premiers. Si les balais, à l'endroit où ils frottent sur le collecteur sont très lisses, tout est bien.



L'entraînement varie selon les systèmes ; nous voyons ici le type d'entraînement friction-courroie.

Il arrive parfois que le troisième balai s'est déplacé. Alors vous consulterez l'ampèremètre et en faisant des essais à 30 ou 35 à l'heure, vous chercherez une position du balai pour laquelle le débit soit de 4 ou 5 ampères. Sur certaines dynamos le balai est fixe. Si la dynamo ne débitait pas, cela pourrait provenir ou de la mise hors d'état du fusible ou d'un court-circuit, souvent d'un court-circuit interne qui est du ressort de l'électricien. Si vous devez rouler sans batterie, n'omettez jamais d'enlever le fusible de la dynamo.

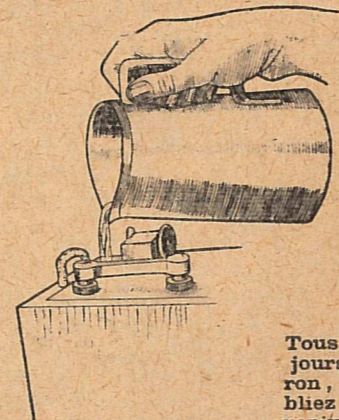
A longs intervalles, tous les deux mille kilomètres par exemple, examinez le commutateur de l'induct. Il doit avoir un beau poli jaune bleuâtre. S'il est en ainsi, n'y touchez pas. S'il avait un aspect sale, corrodé, nettoyez-le avec un papier de verre extrêmement fin. Une petite bande

de ce papier sera passée autour du commutateur et on fera tourner lentement à la main la dynamo.

La dynamo recevra une ou deux gouttes d'huile de vaseline tous les 1.000 kilomètres environ.

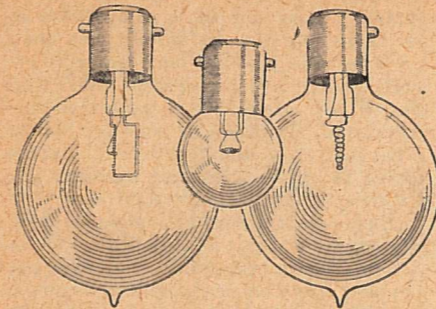
## Batterie

C'est la partie la plus délicate de l'installation, mais il ne faut pas cependant s'exagérer les soins qu'elle réclame. Deux précautions essentielles sont à prendre 1° maintenir le niveau de l'électrolyte au-dessus des plaques 2° ne pas laisser la batterie déchargée. Tous les quinze, et même mieux tous les huit jours, dévissez les bouchons de la batterie et si les plaques ne sont pas couvertes ajoutez un peu d'eau distillée. L'eau employée doit être parfaitement exempte de tous sels minéraux. L'eau de pluie, si elle pouvait être directe-



Tous les dix jours environ, n'oubliez pas de reniveler vos accus avec de l'eau pure : eau de pluie, eau distillée.

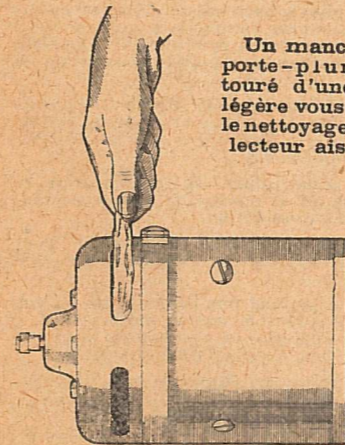
ment recueillie, remplirait également cette condition puisqu'après tout elle est de l'eau distillée par le grand alambic céleste, mais malheureusement, elle passe sur des toits et dans des gouttières où elle se souille, se charge de bactéries, de matières organiques et inorganiques. Ne l'employez donc que quand vous ne pouvez pas vous procurer d'eau distillée. Un litre d'eau distillée que vous trouverez chez un mar-



Choisir sa lampe est une garantie d'éclairage puissant. Les filaments doivent être l'objet d'un choix judicieux.

chand de produits chimiques ou chez un pharmacien complaisant, durera d'ailleurs très longtemps.

Quant à la charge de la batterie, ne vous servez pas d'un voltmètre pour la vérifier, car le voltage d'une batterie reste sensiblement constant jusqu'au moment où elle est presque complètement à plat. Vous pourriez donc croire, sur la foi des indications du voltmètre, que votre batterie est chargée alors qu'elle est presque vide. La seule indication suffisamment précise peut vous être donnée par la densité de l'électrolyte. Vous trouverez dans le commerce, pour une quinzaine de francs tout au plus, des pipettes munies d'une poire de caoutchouc pour aspirer le liquide et à l'intérieur de la pipette se trouve un densimètre, petite ampoule lestée de grains de plomb et dont la tige graduée indique la densité du liquide dans lequel elle est plongée. Lorsque la batterie est chargée à bloc le densimètre marque 28 à 29 degrés Baumé. Vers 18 degrés la batterie est vide. Ne jamais laisser tomber la densité au-dessous de 22 à 23 degrés. Si l'électrolyte marquait plus de 29 degrés, c'est que le degré de concentration est trop



Un manche de porte-plume entouré d'une étoffe légère vous permet le nettoyage du collecteur aisément.

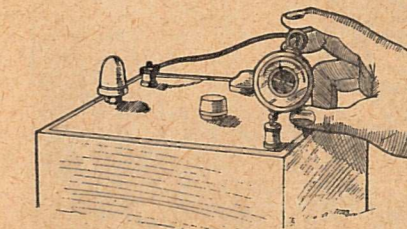
grand et par addition d'eau distillée il faudrait ramener la densité à 28 degrés environ. Si, par contre après plusieurs heures de marche sans utilisation de l'éclairage, la densité de l'électrolyte ne dépassait pas par exemple 25 ou 26 degrés, ce serait que la densité est trop faible.

Dans ce cas ne jamais verser d'acide dans la batterie mais vider l'électrolyte, dans un récipient de verre et ajouter l'acide goutte à goutte jusqu'à ce que le degré de concentration voulu ait été atteint. Mais, étant donné la valeur élevée d'une batterie, il est préférable de la faire vérifier de temps à autre par un électricien. Au moins une fois par an la batterie sera rincée pour enlever les dépôts et l'électrolyte sera renouvelée. L'hiver, la batterie



Employer un densimètre est certainement le meilleur procédé de vérification des accus.

sera enlevée, si vous ne vous servez pas de votre machine, et mise en un endroit où il ne gèle pas mais où, par contre, il ne fasse pas trop chaud. Tous les mois elle devra recevoir un complément de charge. Il suffit pour cela d'une promenade de quelques heures, et il est bien rare qu'on ne trouve pas en hiver une ou deux belles journées par mois pour cela. Dans le cas contraire on fera recharger par un électricien. Le courant électrique des secteurs est à peu près exclusivement du courant alternatif qui doit être redressé et ramené à la tension voulue. Il y a des transformateurs pour cela mais comme ils ne serviront que deux ou trois fois par an, la dépense n'est guère justifiée.



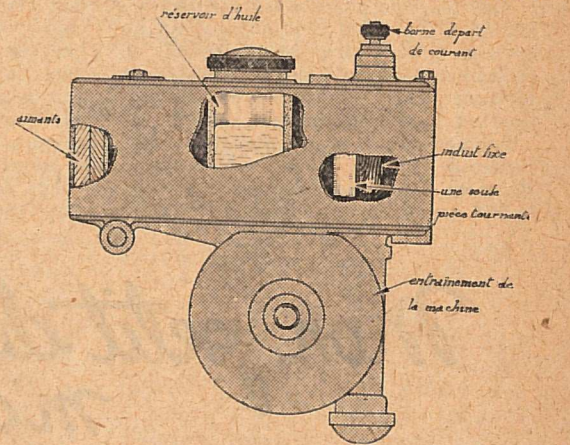
Pendant le voltmètre n'est pas aussi indiqué que d'aucuns le supposent.

Les batteries ferro-nickel sont un peu plus chères et un peu plus lourdes que les batteries au plomb mais ont une grosse supériorité sous le rapport de la durée et de la solidité et leur emploi ne peut être trop chaleureusement recommandé pour l'éclairage.

Extérieurement une batterie doit toujours être tenue très proprement. N'hésitez pas à l'enlever de temps à autre et à

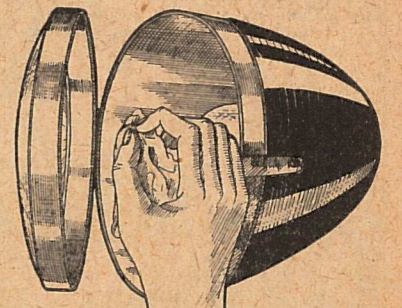
la mettre sous le robinet et ensuite à l'essuyer soigneusement. Ne laissez pas non plus les sels grimper sur les bornes. Celles-ci doivent être fréquemment nettoyées et graissées.

Le conjointeur-disjoncteur qui empêche la batterie de se décharger à l'arrêt ou quand le moteur tourne lentement, est un appareil très délicat ou plus exactement qui réclame un réglage très précis que seul un spécialiste peut faire. Une fois



L'un des plus connus appareils d'éclairage de moto. Sa simplicité est proverbiale ainsi que montre ce schéma.

bien réglé il fonctionne indéfiniment sans nouveau réglage. Si vous constatiez qu'à l'arrêt l'aiguille de l'ampèremètre indique une décharge alors que les phares sont éteints et que vous n'avez pas découvert de court-circuit sur l'installation, soupçonnez alors le conjointeur-disjoncteur dont la palette est peut-être d'ailleurs simplement collée. Si cette palette présentait aux abords de la touche platinée un aspect bleuâtre comme si elle avait été portée à une température élevée, enlevez le fusible de dynamo et allez chez un électricien spécialiste pour lui faire examiner l'installation.



La parabole du phare nécessite un doigté et une délicatesse extrêmes dans son nettoyage. Evitez strictement tout linge rugueux et surtout gras.

## Les phares

Le premier soin doit être de tenir les réflecteurs en parfait état de propreté. Une lampe de 100 bougies montée dans

un phare dont le réflecteur est terni et le verre sale n'éclairera pas plus qu'une 10 bougies dans un phare propre. Ne vous servez pas, pour nettoyer le réflecteur, de brillants à métaux mais d'une peau de chamois légèrement imprégnée de benzine et de rouge de bijoutier.

Les petits pistons de la douille doivent jouer librement. Si l'un d'eux était coincé par un peu de vert de gris, vous pourriez chercher longtemps la panne ailleurs.

Le réglage du phare se fait par tâtonnements. De plus en plus aujourd'hui on en vient à des phares sans dispositifs de réglage et employant des ampoules dont le filament par divers artifices de construction est mathématiquement centré.

N'omettez pas d'emporter trois ampoules de rechange : une pour l'éclairage de route, l'autre pour l'éclairage de ville, la 3<sup>me</sup> pour la lanterne arrière. Il y a des

ampoules à double filament donnant d'une part l'éclairage de route, d'autre un éclairage rabattu non éblouissant dit éclairage code.

La canalisation doit être faite avec des fils de forte section passés dans des gaines. A l'endroit où ils peuvent venir en contact avec des angles métalliques on les fera passer dans une gaine métallique. Pour l'installation électrique comme pour tout le reste de la machine, la qualité doit passer avant le prix. Les courts-circuits peuvent en effet avoir des conséquences désastreuses. En quelques minutes la dynamo ou la batterie peuvent être mises hors d'usage. Il vaut mieux payer quelques francs de plus des gaines en gutta ou en métal et se trouver à l'abri de pannes qui se chiffrent par plusieurs billets de 100 fr. Les constructeurs des installations électriques qu'il nous a été

donné e voir ont su le comprendre et ils ne livrent que des installations aussi parfaites que possible sans essayer d'attirer la clientèle par l'appât d'un prix trop bas. Il faut être persuadé qu'une bonne installation électrique ne peut être établie à bas prix et qu'une dépense initiale plus élevée se trouve bien vite rattrapée par l'absence d'ennuis. Mais, d'autre part, la meilleure installation du monde donnera des ennuis si on la néglige. Une voiture de 400.000 fr. elle-même n'a-t-elle pas besoin d'être graissée et réglée tout comme le dernier des clous, mais la différence sera qu'elle ne donnera dans ce cas pas d'ennuis, alors que le clou, malgré tous les soins qu'il aura reçus, vous laissera souvent en panne. A la haute qualité d'une installation électrique doit correspondre de la part de l'usager un minimum de soins. H. P. BORESTROKE

qui a résisté aux essais sévères du constructeur.

... qu'une usine de l'Est de la France avait abattu ses vieux bâtiments et construit des vastes établissements remarquablement modernes en vue de la construction en grande série des motocyclettes utilitaires.

... que, probablement avant l'apparition d'une P. 110, nous verrions sur le marché une 350 cmc. en série dont le prix serait inférieur à toutes les 250 cmc. actuelles.

... que nous avons aperçu dans une des plus grandes usines parisiennes, deux superbes moteurs complètement « enfermés ».

... que, malgré leur claustration, il lui était facile de pronostiquer la sortie prochaine des machines de vitesse qui feront sensation dans la construction française.

... qu'après Boulogne, nous L'avons vu se rapprocher, puis rentrer dans la capitale, boulevard Brune.

... qu'enfin IL va ouvrir un magasin dans le centre motocycliste, boulevard Pereire, pour mieux faire admirer et acquérir ses motos et son joujou 4 roues, Jap, si rapide.

... qu'un ingénieur américain a convolé classiquement en justes et troisièmes noces et a également conclu une autre alliance

... que nous souhaitons que l'une et l'autre soient également fécondes et qu'il pourrait bien en sortir, avant neuf mois, une nouvelle moto à cardan dénommée « oiseau de la tempête ».

... qu'à la course de la Mothe-Ste-Héraye-on parle de la participation d'un certain Lambert qui s'illustra sur une 1.000 cmc., dorénavant célèbre.

... que Francisquet est trop modeste en supposant qu'un homme de 35 ans est trop âgé pour la compétition.

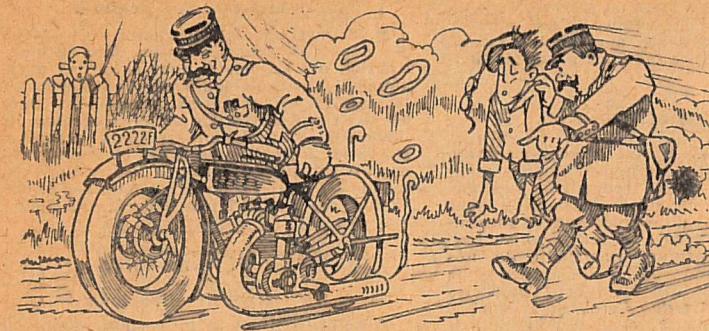
... que son apparition au prochain Toul-Nancy nous prouvera l'inanité d'une telle affirmation.

... qu'on prétend que l'entente est en voie de se faire dans le monde motocycliste, si l'on veut apprécier les nombreuses entrevues actuelles des dirigeants frères-ennemis.

... que Sunbeam risquerait bien sous peu d'être le plus actif concurrent de toutes les compétitions nationales

KAMOTSU.

Nous engageons nos lecteurs à consulter nos annonces. Ils y trouveront des renseignements qui pourront leur éviter une correspondance inutile.



# La Moto Silencieuse

## Le Concours du Silencieux

avec la collaboration de l'Auto

a eu lieu le 12 Mai, avec le plus grand succès

Afin de répondre aux multiples demandes, M. Marc Chauvierre a tenu à donner une description de l'appareil qui a servi à la classification.

### La mesure du bruit

Je vous ai dit, dans mon dernier article, combien j'avais été embarrassé lorsqu'il s'était agi de trouver un audiomètre pour le concours du Silencieux. J'ai donc été forcé d'en imaginer un.

Je vais profiter, aujourd'hui, de l'occasion qui m'est offerte, pour indiquer comment j'ai procédé.

Les audiomètres utilisés, en général, sont des appareils excessivement encombrants et complexes. Dans la plupart des cas on utilise une capsule manométrique de Maray (voir fig. 2) dont on photographie (ou plutôt on cinématographie) la flamme. Un tel procédé eut été inapplicable dans le cas qui nous occupe. Heureusement la radiotechnique présente des ressources inépuisables et l'on peut se dire à l'heure actuelle que lorsqu'un problème quelconque de mesure se présente, on peut toujours le résoudre... avec des lampes de T.S.F.

Je suis sûr que la plupart des lecteurs de Moto Revue sont tous plus ou moins sanfilistes

en emploi dans la téléphonie ordinaire. J'ai rejeté l'emploi d'un tel appareil parce qu'il eut été trop sensible, en ce sens que, convenant pour la parole ou les variations d'intensité sont relativement faibles, il n'eut pas convenu pour le bruit où les différences pouvaient être très grandes.

Je suis donc revenu au téléphone de Graham Bell, c'est-à-dire que j'ai employé, comme microphone, un haut parleur ordinaire. Les vibrations de la membrane devant les pièces polaires des aimants produisent des courants induits dans le bobinage, et ces courants sont à peu près proportionnels au déplacement de la membrane, ce déplacement étant lui-même fonction de l'intensité du bruit. Je disposais donc, aux bornes de mon haut parleur servant de microphone, d'un courant variable dont les variations étaient en relation avec l'intensité de l'onde sonore qui le frappait. Mais ces variations étaient très petites et aucun appareil de mesure ne pouvait les déceler directement; je les ai donc amplifiées avec un amplificateur à lampes ordinaires identique à tous

On peut réaliser, suivant ce principe, un appareil aussi sensible que l'on veut. Toutefois, dans le cas qui nous occupe, j'ai

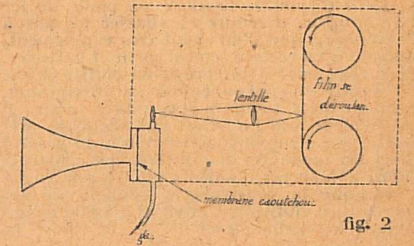


fig. 2

dû ne pas faire un appareil trop sensible car les motos les plus silencieuses étaient encore bruyantes. Il était cependant suffisamment sensible pour enregistrer un avion au dessus du Parc des Princes, à tel point que pendant ce passage, on dut interrompre les mesures. L'appareil de lecture comportait 120 divisions, l'aiguille au repos était à la division 30. Il restait donc 90 divisions pour départager les concurrents, c'était plus qu'il n'en fallait, car jamais l'appareil ne donnait le même chiffre pour deux concurrents. Toutefois, il se montrait trop sensible pour les moteurs à deux temps et aux premiers essais, l'aiguille alla se heurter contre la butée située au-delà de la division 120. Pour remédier à cet état de choses, j'ai dû faire passer certaines motos à la distance de 5 mètres du microphone au lieu de 1 mètre, comme il avait été prévu.

Il est évident que cet audiomètre n'a pas la prétention de mesurer le bruit en valeur absolue. Il donnait simplement les intensités relatives des bruits, et c'est tout ce que nous voulions.

Comme on le voit, cet appareil est excessivement simple et j'estime que tout constructeur devrait en réaliser un. Il lui serait ainsi possible de faire des essais comparatifs de silencieux, une fois adopté un silencieux type.

D'ailleurs pour faire des mesures excessivement précises, au lieu de mesurer directement l'intensité du courant, il faudrait procéder de la façon suivante :

On se fixerait un chiffre donné sur le milliampèremètre, chiffre à atteindre. On chercherait ensuite avec l'appareil à obtenir toujours le même chiffre en faisant varier la distance de l'appareil (ou de la moto) au microphone enregistreur. La mesure des intensités relatives du bruit serait donnée par la racine carrée de la distance par rapport à la racine carrée de la distance étalon.

De toute façon, on peut penser qu'un audiomètre de ce genre est un appareil simple que toute usine sérieuse devrait posséder, non seulement dans une vitrine (comme c'est le cas de beaucoup d'appareils dans les laboratoires d'usines), mais aussi pour s'en servir.

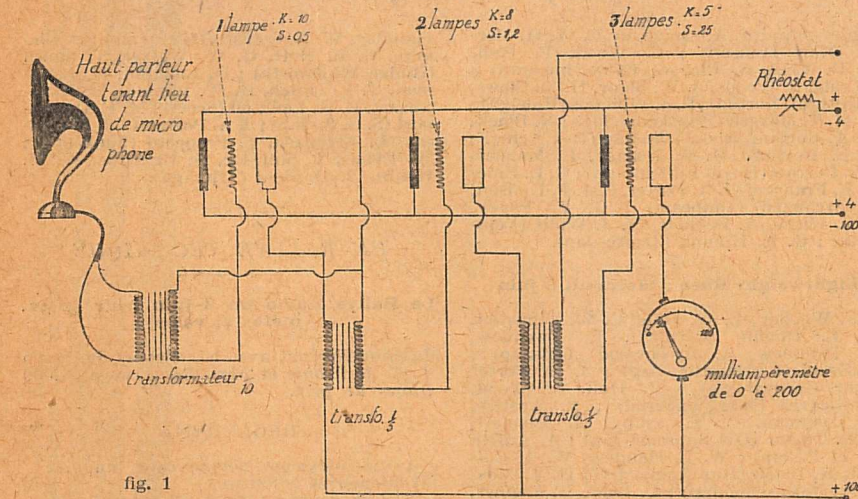


fig. 1

et tous savent ce qu'est une lampe de T. S. F. et comment elle est constituée : un filament chauffé par le passage d'un courant électrique émet des électrons, ces électrons sont attirés et recueillis par une plaque portée à un potentiel relativement élevé. Le débit électronique est contrôlé par une grille et il en résulte que toute variation de potentiel de la grille produit une variation de courant plaque. Ceci dit, on va comprendre le fonctionnement de l'audiomètre.

Il fallait d'abord un appareil récepteur du son et susceptible de traduire les variations d'intensité de son par des variations de courant électrique. Je pouvais, bien entendu, songer à un microphone à grenaille, tel qu'on

les amplificateurs basse fréquence que l'on emploie en général.

Comme il n'était pas question de pureté dans la reproduction, il n'avait pas été nécessaire, pour la réalisation de cette amplificateur de prendre de grands soins.

Les variations d'intensité étant ainsi considérablement amplifiées (environ mille fois), il devenait possible de les mesurer avec un appareil relativement simple. En effet, un milliampèremètre sensible était disposé dans le circuit plaque de la dernière lampe. Ce milliampèremètre mesurait le courant recueilli aux bornes du haut parleur (après amplification) autrement dit, il mesurait le bruit.

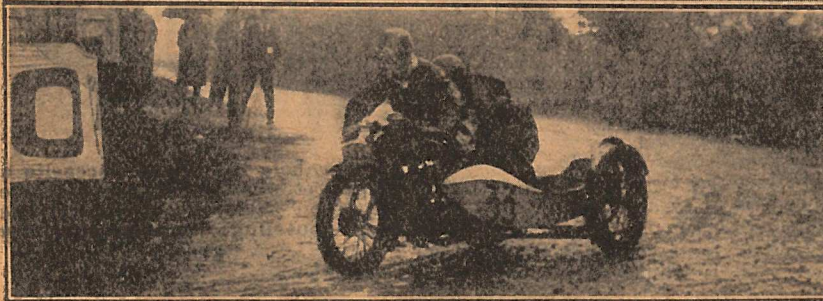
# Mon petit doigt m'a dit...

... que l'accidenté dyonisien des Six Jours d'Hiver, remis de sa fracture, a décidé de courir à nouveau Paris-Les Pyrénées-Paris.

... que le fameux champion de France cycliste qui réussit le premier les 100 km. dans l'heure, passe dorénavant dans le clan motocycliste, et prépare en secret une 350 cmc. cubiteurs, double échappement qui serait une surprise.

... que, lors du concours des reporters, la Harley que véhiculait l'un d'entre eux arriva première, mais dut s'arrêter avant l'arrivée, le photographe n'ayant pu synchroniser son appareil à la vitesse de l'engin.

... que sur la nouvelle P. 108, nous verrons définitivement un appareil d'éclairage bien connu pour ses deux types : Lux et Modic,



Grand Prix de Lyon : A Saint-André de Corcy, Hommaire sur Monet et Goyon 175 cmc., se classe 1<sup>er</sup> des motos et, en bas, Marchant en fait de même sur son sidecar Saroléo 600 cmc.

J'ai pu constater, comme je l'ai déjà dit au cours de ce concours de silencieux, que l'oreille est un très mauvais audiomètre. Rien ne vaut une lecture sur un cadran.

Marc CHAUVIERRE.

#### QUELQUES CONSIDÉRATIONS

##### Le Ghost

L'appareil actuel, qui fut présenté au concours est Le Gosl, bien connu sur la moto ancienne. C'est un appareil ovale, dont les divers tubes se prêtent aux diverses adaptations des usagers; c'est précisément sur ce point que nous insistons, car les Etablissements Dektereff un peu surpris par le règlement de ce premier concours n'ont pu donner la mesure exacte, car ils possèdent actuellement une série d'appareils qui varient selon les goûts de chacun. Ne connaissant pas l'audiomètre et les points strictement techniques sur lesquels allait se baser l'épreuve, ils n'ont pu répondre aux desiderata du Jury, car si le silence qu'ils ont obtenu était déjà des plus appréciables sans avoir occasionné la moindre contrepression, ils eussent pu obtenir la première place dans ce sens mais ils ignoraient le coefficient de rendement qui n'avait pas été spécifié et l'ayant connu, ils se flattaient d'être premiers. Il est composé d'une chambre de détente dans laquelle un système d'éponges profilées en paille de fer fait amortir, détendre et chasser le gaz à l'extérieur, que l'on peut très rapidement, au bout d'un certain temps, sortir et nettoyer. Si le règlement avait prévu un chiffre précis en bruit, en puissance et en diminution, tant en deux temps qu'en quatre temps, il est évident que Le Ghost eût acquis la première place, car sa construction a dû prévoir dans les modalités des différentes constructions. Son succès d'ailleurs est tel, en Angleterre, que la construction actuelle de cet appareil se chiffre par environ 5 à 600 exemplaires hebdomadairement. Or le Ghost ne

fournit en série qu'à deux ou trois maisons de motos de petite importance; c'est donc la clientèle qui, elle-même, a reconnu la valeur intrinsèque de l'appareil et en a fait sa meilleure réclame.

##### Veuillotte et Willemain

L'appareil V. et W. est d'une conception très simple. C'est néanmoins l'un des meilleurs que nous ayons rencontré. Les gaz arrivant dans la chambre d'expansion sont dirigés à la façon d'un toboggan et tourbillonnent vers l'extérieur d'une façon curieusement mathématique. Beaucoup de nos lecteurs ont entendu parler des prouesses de ces motocyclistes qui s'exhibent dans les cirques sous le titre de « Cercle de la Mort ». On ne peut mieux comparer l'appareil Veuillotte à cette conception très prenante pour les spectateurs et cependant des plus techniques. Les gaz eux aussi font le looping et se retrouvent à l'extérieur sans avoir subi un choc brutal, un freinage, et la détente est telle que le silence est quasi entier. Certes, Veuillotte et Willemain ont eu un tort, c'est de ne pas avoir paru en deux temps; en quatre temps la lutte était trop serrée, trop méticuleuse et les positions de chacun des concurrents étaient tellement rapprochées qu'il était absolument difficile pour le profane de faire un partage judicieux entre chaque appareil. Comme il l'a été dit, il a fallu les précisions extrêmes de l'audiomètre pour répartir les différents concurrents en deux temps la lutte était plus brutale. Or, précisément, Veuillotte et Willemain avaient les plus grandes chances; ils ont laissé passer cette occasion et nous le regrettons vivement, car la place de premier eût dû lui sourire. L'appareil est, en outre, profilé de 13 ailettes qui viennent augmenter les résultats de sa conception du double looping. Espérons qu'au prochain concours Veuillotte et Willemain voudront s'octroyer la première place à laquelle ils avaient droit.

## Le Tourist Trophy Anglais

### Le T. T. Anglais à l'Île de Man

La formidable épreuve anglaise a lieu en ce moment; il est utile de donner quelques précisions à ce sujet.

### Heure par heure, les résultats

Afin de satisfaire les nombreux motocyclistes ou constructeurs que la course du T. T. intéresse, nous donnerons, heure par heure, et tour par tour, par téléphone seulement, tous les résultats. Il suffira de téléphoner au numéro strictement réservé à cet effet: **Wagram 29-15** pour avoir tous renseignements utiles. Pour les abonnés ou lecteurs de province, il leur sera loisible, en outre, de télégraphier uniquement à ce code, avec réponse payée:

### = Amedekum, Paris =

De plus, nous avons obtenu que plusieurs commerçants motocyclistes affichent à leur devanture ces résultats: on trouvera donc toute satisfaction aux devantures de: Etablissements L. Dektereff et Cie, 88, avenue des Ternes, Paris; Moto Comptoir, agent général du J. A. P., boulevard Pereire, 167, Paris.

### LES ENGAGÉS

#### Junior race: lundi 4 juin

J. E. Wade, T. Spann, J. H. Simpson, R. F. Parkinson, L. R. Cohen, G. E. Rowley (A. J. S.); C. H. Tucker (Chater Lea); C. W. Johnston, H. F. Brockbank, B. L. Hiaef (Cotton); E. Twemlow, W. S. Pearce, K. Twemlow, C. Tattersall (Dot-Jap); J. W. Whalley, F. W. Dixon, L. Parker (Douglas); S. Crabtree, L. Higson (Excelsior-Jap); H. Higginson (H. R. D.-Jap); F. G. Craner (James); J. H. Amott (Levis); S. Jackson (Montgomery-Jap); J. A. Grump (New

#### Senior Race: Vendredi 8 juin

J. H. Simpson, T. Spann, G. E. Rowley, L. R. Cohen (A. J. S.); H. F. Brockbank, C. W. Johnston (Cotton); L. Parker, J. W. Whalley, F. W. Dixon (Douglas); S. Jackson (Montgomery-Jap); G. W. H. Merrill, F. A. Longman (New Hudson); P. Hunt, J. Craig, J. W. Shaw, S. Woods, E. A. Mellors, H. E. Hobbs, A. Bennett, J. Guthrie, H. Mathews (Norton); W. S. Braidwood, A. F. Warwick (P. et M. Panther); C. J. Williams, C. T. Ashby, J. G. Duncan, F. Sisson, T. F. Bullus (Raleigh); F. G. Craner, W. L.

### Le Schneebeli fut premier

M. Schneebeli, ingénieur, qui s'est spécialisé depuis de longues années dans la construction des silencieux pour avions et automobiles, vient de confirmer l'excellence de son système breveté en triomphant dans les deux catégories de notre Concours de silencieux, s'attribuant les deux premières places en 2 et 4 temps. Nous en reparlerons prochainement. Livraison à lettre lue, pour tous types motos et autos à Schneebeli et C<sup>o</sup>, 54 bis, rue Victor-Hugo, Courbevoie, Seine.

### QU'EN PENSEZ-VOUS?

#### Un Rallye de silencieux.

Sur l'instigation d'un certain nombre de motocyclistes et de constructeurs, *Moto Revue* organisera volontiers un rallye du silencieux. A cet effet aucune obligation particulière ne sera imposée aux concurrents, à l'exception cependant d'une seule, de posséder un silencieux. Un concours certainement moins technique mais plus spectaculaire du dispositif pour résistance aurait lieu. En conséquence, nous soumettons les suggestions à tous les amateurs d'un tel rallye, et nous recevrons dès à présent les engagements. Nous avons déjà reçu des offres de plusieurs constructeurs à ce sujet. M. Laboude, directeur des Etablissements Steigboj, non seulement annonce déjà sa présence à ce rallye dont il prend naturellement le numéro 1, mais offre des silencieux à titre de prix. Voilà une organisation nouvelle qui sera très curieuse et si nos lecteurs répondent à notre idée, très intéressante à suivre.

Nous envisagerions volontiers l'arrivée dans un centre excessivement peuplé. La propagande en faveur de la motocyclette n'en serait que plus belle. Tout le monde est admis à ce rallye. Envoyez donc vos adhésions le plus vite possible. La date en sera fixée sitôt que nous saurons à quoi nous en tenir sur le succès probable de cette sortie.

Handley, W. A. Colgan (Rex Acme); P. Blamire, G. E. Nott, G. W. Walker, T. Smith (Rudge Whitworth); O. Langton, H. Langman, T. L. Hatch, G. W. Limmer, E. Mainwaring, E. K. Langton (Scott); M. E. Davonport (S. G. S.-Jap); J. A. Porter, C. J. P. Dodson, L. Arcangeli, F. Franconi (Sunbeam); W. Evans, T. Simister, G. Griffiths, W. H. Hobbs, A. D. Reid (Triumph).

### UN RALLYE TECHNIQUE

#### Le Rallye Radio du 3 juin pour autos, motos et vélos

du Haut-Parleur, avec le concours du Radio T. C. de France et *Moto Revue*, avec 25.000 francs de prix.

### RÈGLEMENT

- 1° La moyenne commerciale imposée 30 kilomètres à l'heure;
  - 2° Des contrôles fixes et volants sur le parcours; les premiers connus les autres secrets;
  - 3° Le départ sera donné individuellement;
  - 4° Des messages transmis par T. S. F., devront être transcrits sur un carnet;
  - 5° A chaque contrôle fixe, une carte sera remise aux concurrents à remettre à l'arrivée;
  - 6° En cours de route, des contrôles supplémentaires indiqués par T. S. F.
- Le classement se fera par addition des points de pénalisation.
- a) Chaque mot manquant dans un message comptera autant de points de lettres;
  - b) Carte de contrôle non présentée: vingt points;
  - c) Chaque minute de retard comptera cinq points.

# GNOME RHONE

## VAINQUEUR

DU

## TOURIST TROPHY FRANÇAIS

(Coupe ANSALDO Motos)

CATÉGORIE 500 CMC

# 1<sup>er</sup> ex-aequo BERNARD ET NAAS

MOYENNE: 75 KM 489

terminant seuls sur 8 partants affirmant ainsi la supériorité de GNOME ET RHONE sur tous ses concurrents Français, Anglais et Belges.

## COUPE CHALLENGE DU M.C.F.

## COUPE PONSOT

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE

MES DE VENTE 49, AV. DE LA 6<sup>o</sup> ARMÉE

### PARIS

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

SUCCURSALES  
297, AV. JEAN-JAURÈS. LYON  
6 R. D'AUBUSSON. TOULOUSE





**nos succursales et nos concessionnaires**  
 vendent les motos Gnome & Rhone  
 175<sup>cms</sup>, 250<sup>cms</sup>, 500<sup>cms</sup> sport, 500<sup>cms</sup> super sport  
 entièrement fabriquées dans nos usines  
 de Paris et de Gennevilliers

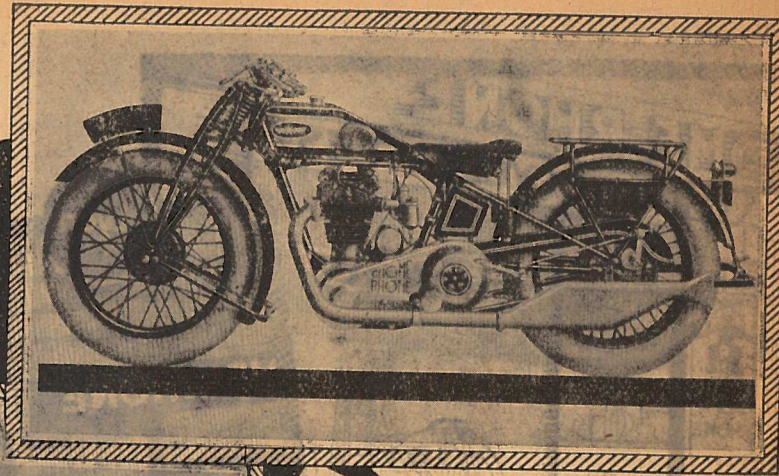
# GNOME & RHONE

R. BORNIER

R. LANG

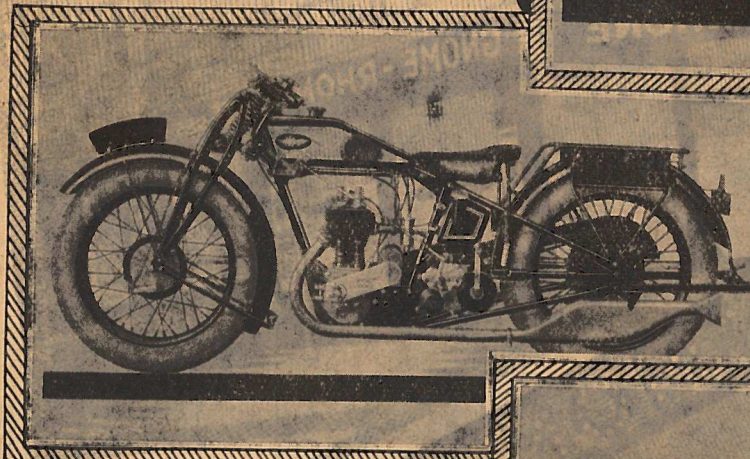
# GNOME RHONE

## Modèles 1928



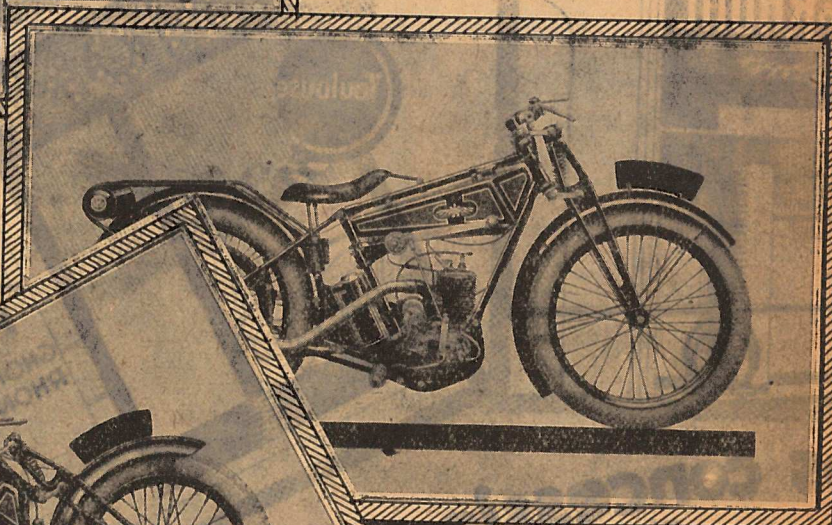
Type D4 - 500 cmc.  
"SUPER-SPORT"

7.500 Fr.



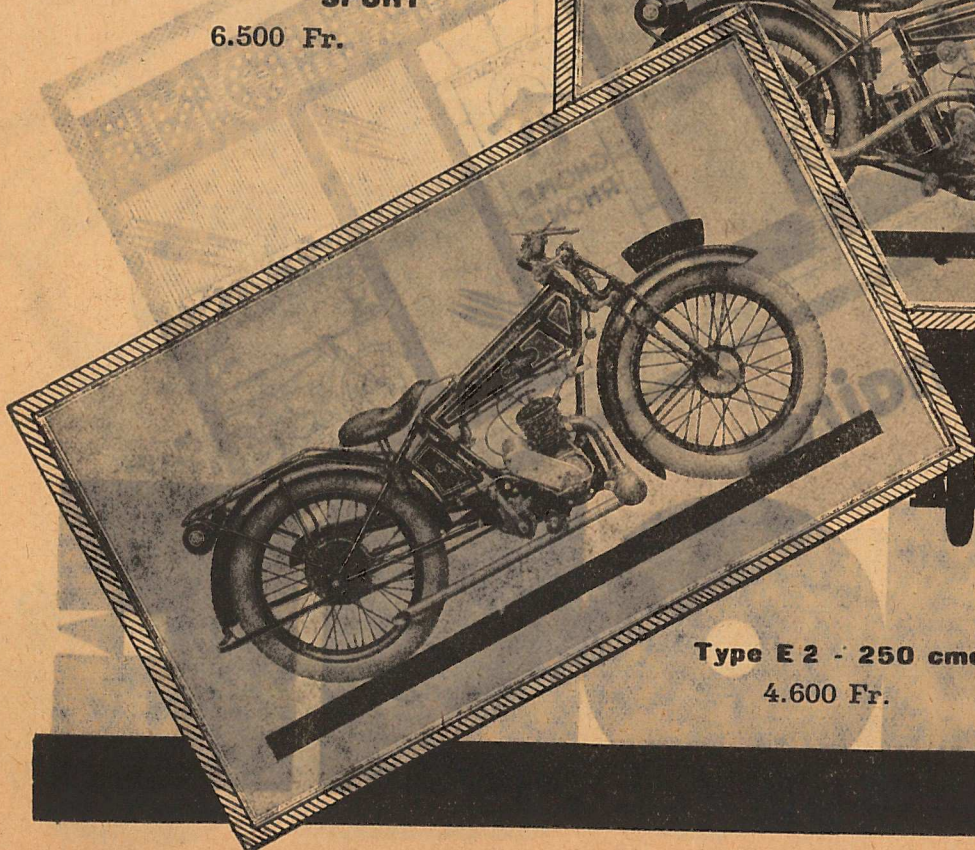
Type D3 - 500 cmc.  
"SPORT"

6.500 Fr.



Type H2 - 175 cmc.

3.000 Fr.



Type E2 - 250 cmc.

4.600 Fr.



Le Départ du Bol d'Or motocyclettes

## Le 7 Bol d'Or 1928

s'est couru les 26-27-28 mai, en forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Malgré la précipitation d'une organisation hâtive, le Bol d'Or 1928 a surmonté toutes les difficultés et obtenu le plus grand succès, par un temps splendide,

Le 7<sup>e</sup> Bol d'Or s'est couru en forêt de Saint-Germain sur le circuit des Loges, à la sortie de la ville. Le départ fut donné samedi pour la première partie de l'épreuve : motos et sidecars, à 38 concurrents. Primitivement, la course devait débuter à 15 heures, comme à l'accoutumée, mais on fut obligé de retarder le départ d'une heure.

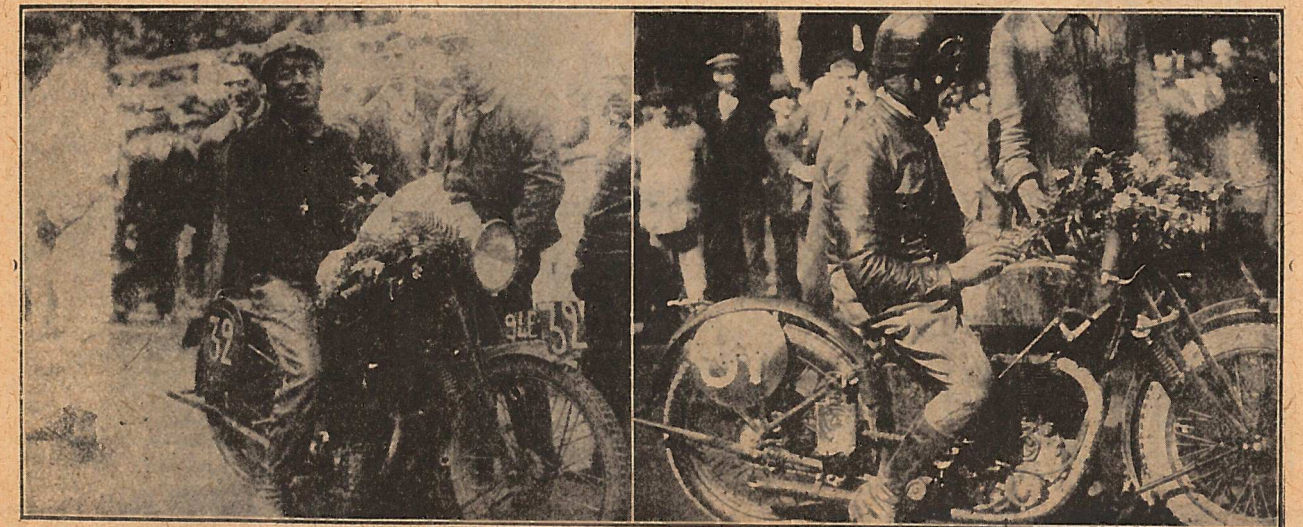
Dès le départ, Vroonen s'avère comme très rapide ; il repasse le premier devant le poste de chronométrage et continue sa ronde dans un style et avec une tenue qui font l'admiration des spectateurs, déjà nombreux qui garnissent les places de pesage et les tribunes. Le Bol d'Or connaît toujours un grand succès spectaculaire, autant que sportif, et si, mal-

heureusement, chaque année, l'organisation semble rencontrer des obstacles perpétuels, on doit reconnaître que le public s'y intéresse énormément.

Dès le début, on peut se rendre compte de la difficulté du circuit et en particulier des virages : celui qui se trouve près des tribunes est très dur et occasionne de nombreuses chutes : au second tour, notamment Lurcot prend mal son virage et va au fossé, sans mal, heureusement ; il repart aussitôt. Presqu'en même temps, Liaudois tombe également. Il faut bien dire que les coureurs ne sont pas encore familiarisés avec le circuit, de là leurs bûches. Coquelet, un indépendant est certainement le meilleur vireur du lot. Bientôt,

l'allure s'accélère et à la fin de la première heure, Debaisieux qui est en tête a couvert près de 80 kilomètres.

Le public s'intéresse passionnément à la lutte qui s'annonce sévère entre certains concurrents. Ceux-ci étant obligés de ralentir pour le virage, on peut remarquer les reprises magnifiques de la majorité d'entre eux. Une belle ligne droite de 1km 720 s'offre à eux ; ils ouvrent les gaz en grand et à mi-chemin de cette portion de route, nous les voyons passer à toute vitesse. Au moment d'aborder le second virage, ralentissement, les freins grincent, doucement les coureurs s'engagent dans le chemin de raccordement de Carrières-sous-Bois, lequel est étroit et dans un état



BOL D'OR : Fournier sur C. P. Roléo est premier de la catégorie 350 cmc. (1.446 km. 280) et Vroonen premier des 500 cmc. et du classement général (1.521 km. 520), à la moyenne de 63 km. 396 sur Gillet-Herstal.















AU RENDEZ-VOUS  
DES CENTENAIRES



Pierre  
Duchêne

## Longue vie...

Ce n'est pas tout qu'un émail brille, il faut qu'il dure. Méfiez-vous des émaux, soi-disant bon marché, détériorés en quelques semaines. Mais ROBBIALAC tient. De plus, il s'arrondit si bien sous le pinceau qu'il permet à tout amateur d'obtenir sans peine des surfaces unies et brillantes, qui résistent, sans se ternir ni s'écailler, aux intempéries, à l'essence, à l'huile, à la boue, etc...



Postez ce coupon dès maintenant.

S<sup>te</sup> A<sup>me</sup> ROBBIALAC - BOULOGNE-sur-SEINE B  
Sans engagement de ma part, envoyez-moi notice pour réemballer auto - moto - vélo (biffer ce qui ne convient pas).

Nom et Adresse .....

*Vous augmenterez vos moyennes avec*

LES BOITES DE VITESSES  
**C. Picard**  
qui sans TRANSFORMER

LES CADRES  
se monteront sur  
**toutes motos**  
ANCIENNES et MODERNES  
Nos boîtes doivent être graissées à la Kervoline  
Demander la notice M. R. envoyée gratis

**C. PICARD**  
26, rue Carnot  
COURBEVOIE (Seine)

**BROOKS**  
REGISTERED TRADE MARK

VOICI  
L'Assemblage de la carcasse à ressort de la PLUS SOUPLE des SELLES

Pas de croissant rigide qui brise les reins.  
Mais une rangée de ressorts à boudins en acier corde à piano.

SELLES **BROOKS** SOUPLES

TYPES TOURISTE, SPORT COURSE  
En vente chez tous les Agents et Constructeurs  
CATALOGUES EN COULEURS FRANCO SUR DEMANDE  
Et<sup>s</sup> LEWIS BARNASCONE, 63, Rue Anatole France LEVALLOIS  
Concessionnaire pour la France de  
**J. B. BROOKS & C<sup>o</sup> L<sup>d</sup> BIRMINGHAM**

*exactement*

Avec le  
**Chronographe "SARDA"**

(cadran au 1/5<sup>e</sup> compteur ou tachymètre) vous mesurerez votre vitesse exactement. Ce Chronographe, fabriqué en série est mis en vente à titre de vulgarisation  
**au prix de fabrique : 298 fr.**

C'est une superbe pièce chronométrique, à réglage de précision, mouvement à ancre extra soigné 15 rubis (boîte nickel ou acier) qui vous est garanti sur facture. Adressez votre commande ou demandez le Catalogue **ETABLISSEMENTS** n° 27-11, contenant tous les genres de Montres aux

**SARDA**  
FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION A — **BESANÇON**

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

Après les  
COURSES DE COTE DE CHATEAU-THIERRY  
ET DES 17 TOURNANTS

**A. Lambert** sur DS 1000 cmc., remporte, à Monthléry, les trois manches des Motos bolides, atteignant la vitesse horaire de 175 km. 069, et la Course des Side-cars.

Magnéto FRANCE — Carburateur AMAC  
Pneus HUTCHINSON — Bougies UNUS

**Établissements MALTERRE Frères**  
13, Rue Biscornet, PARIS (XII<sup>e</sup>)

**BOL D'OR 1928**

**1<sup>er</sup>** FOURNIER — Catégorie 350 cmc.  
sur

**C. P. ROLÉO**

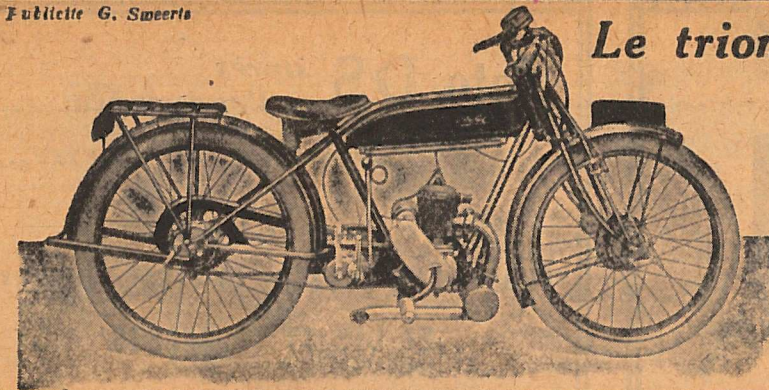
**2<sup>e</sup>** du CLASSEMENT GÉNÉRAL (derrière une 500)  
Toutes Catégories

**PREMIÈRE DES MACHINES FRANÇAISES**

Moteur Pauvert — Huile Kervoline — Selle Terry

Etabl. ROLLET et C<sup>ie</sup>, 64, Rue de la Folie-Méricourt — Paris (XI<sup>e</sup>)

Publité G. Smeets



## Le triomphe de la qualité

justifie la vogue de la moto

# ROCHET

2 Modèles 175 et 250 cm<sup>3</sup> 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



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 connaîtrez la perfection.

## FERNAND PÉAN (A. & M.)

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF : FRANCE ET COLONIES

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

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

Méfiez-vous des Contrefacteurs et des Imposteurs.

## NEW-MAP

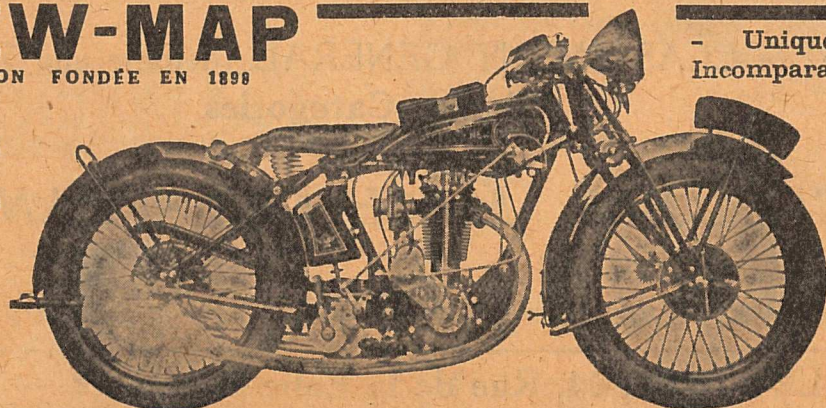
MAISON FONDÉE EN 1898

### MOTOS ET SIDE-CARS

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

CATALOGUES ET  
RENSEIGNEMENTS :

— 122 —  
Avenue Lacassagne  
**LYON**



- Unique en qualité -  
Incomparable en élégance

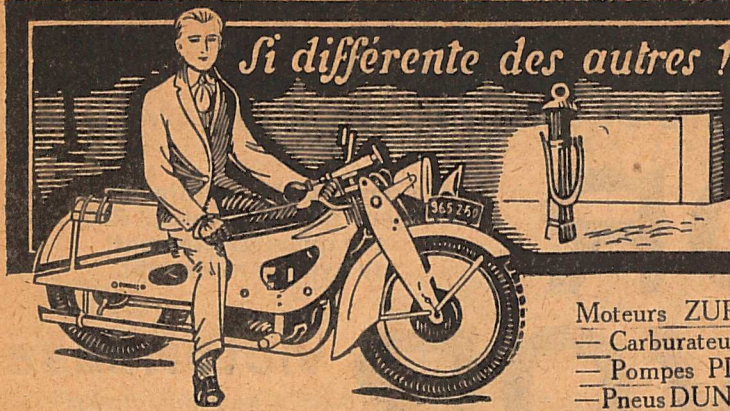
30 Victoires en 1926  
et 1927

**PARIS-NICE  
1927**

1<sup>re</sup> Catégorie ;  
250 cmc.  
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.



## LA "NEW-MOTORCYCLE"

La Moto de Demain

n'est équipée qu'avec des organes  
universellement réputés et ayant  
donné de nombreuses preuves de  
valeur et de supériorité :

Moteurs ZURCHER, JAP. — Blocs-moteurs CHAISE.  
— Carburateurs AMAC, GURTNER. — Magnétos MEA.  
— Pompes PILGRIM. — Bouchons de réservoirs GIF.  
— Pneus DUNLOP. — Freins de direct. A.F.A. — Moyeux  
à broches avec tambours de frein de 170 m/m.

## La "New Motorcycle"

devant l'affluence de ses commandes se voit dans l'obligation de transférer  
ses ateliers, 77, Avenue d'Antony, à CHATENAY, ce qui permettra à cette  
firme grandissante de donner satisfaction à sa nombreuse clientèle.

Agent Général :

**PARIS-MOTOS, 79, AVENUE DES TERNES - PARIS**



### MOTOCYCLISTES !...

LA CHAÎNE RENOLD EST LA MEILLEURE  
SA RENOMMÉE EST UNIVERSELLE

- ELLE ÉQUIPE LES MARQUES -  
LES PLUS RÉPUTÉES DU MONDE

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

Demandez-la à votre Agent de Motos

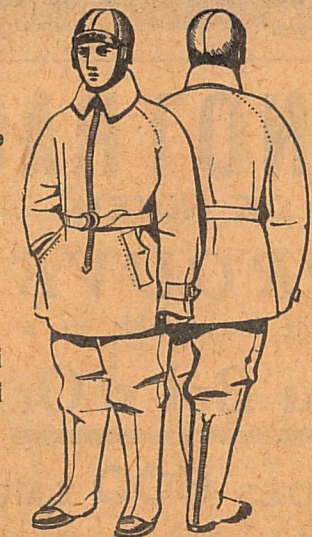
Tarif et Notice N° 1027, franco sur demande  
à **RENOLD CHAINS Ltd**  
14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

## ACFOR et CUIRVET

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

Catalogue  
général  
sur  
demande

Ouvert  
le Samedi  
après-midi



Notice explicative  
pour mesures à  
prendre.  
Echantillons et  
Prix sur demande

- 102 -  
Rue Amelot  
PARIS

Téléphone :  
Roquette 62-36

BERRE-TÊTE spécial à 6 côtes. — MANTEAU-BLOUSE  
raglan col transformable à fermetures "Éclair" ample et  
confortable. — PANTALON-GUÊTRE, combiné à pont,  
ceinture réglable et fermeture "Éclair" arrière. — Le  
"TOUT TEMPS" procure aux Motocyclistes une pro-  
tection jamais atteinte à ce jour.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XX

**TOURIST TROPHY FRANÇAIS** Autodrome de Montlhéry  
du 7 au 13 Mai

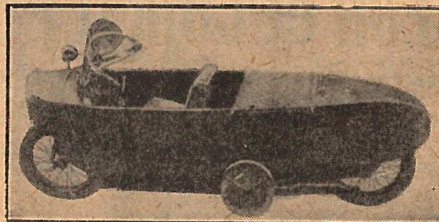
L'ÉPREUVE LA PLUS SEVÈRE EN ENDURANCE ET RÉGULARITÉ

**FAVOR** pilotée par MONT termine en tête du classement général, catég. 250 cmc. sur moto strictement du type commercial.

**LA MOTO FAVOR** victorieuse EST ÉQUIPÉE DES PNEUS

**WOLBER**

Volant SAFI - Bougie GILARDONI - Selle TERRY - Carburateur G.U. - Chaîne BRAMPTON - Huile CASTROL  
Catalogue franco sur demande aux Agents de la Marque et aux Usines à CLERMONT-FERRAND



LA **MONOTRACE**  
DE ROTEN

**PROUVE**  
sa supériorité incontestable en se classant  
**au Bol d'Or**

**1<sup>re</sup> DES 500 CMC.**  
avec GOEG qui roule avec une régularité remarquable sans le moindre ennui à 46 km. 500 de moyenne, couvrant 1.116 km.  
Nouveau Prix : 7450 FR.



**V&W** LA MARQUE DES ACCESSOIRES SÉRIEUX  
SPECIALITES pour MOTOCYCLETTES PARIS

**NOTRE NOUVEAU SIÈGE ARRIÈRE N° 12**  
est idéal comme souplesse, rigidité latérale, faible hauteur et montage facile. Son fini et son prix sont incomparables. Il est fourni avec ou sans dossier et vous le trouverez ainsi que tous nos accessoires chez les garagistes marchands de cycles et motos ainsi que les commissionnaires.

En gros : Ets V. & W., 5, 7, rue Franklin  
**LE PRÉ St-GERVAIS (Seine)**

CATALOGUE sur demande

**NOS NOUVEAUX REPOSE-PIEDS**  
Pliants et réglables sont les plus pratiques. Notre collier Bté S G D G permet un montage solide sur toutes les dimensions de tubes. Le caoutchouc est moulé de forme ovale.  
Exigez : V & W  
N°51M

**SANS ARRÊT** pendant **7 JOURS & 7 NUITS**  
— une MOTO —

**Sarolea**  
TYPE 500 cmc. SUPERSPORT  
a tourné sur le  
**CIRCUIT DE LAFRANCHEVILLE**  
pendant **168 HEURES**  
et a réalisé  
**7600 KILOMÈTRES**

TOUS ORGANES PLOMBÉS :—: CHRONOMÉTRAGE OFFICIEL  
C'est une nouvelle preuve de  
**SES QUALITÉS D'ENDURANCE**

**Maison SAROLEA**  
SOCIÉTÉ ANONYME  
HERSTAL-lez-LIÈGE (Belgique)

**RÉGLÉE A VOTRE POIDS**  
la suspension à parallélogramme de la nouvelle  
**SELLE TANDEM N° 203**  
**LEDA**  
— à Fond souple —  
vous assurera le MAXIMUM de CONFORT & STABILITÉ  
Ets LEDA, 157, Av. Vaillant BILLANCOURT.

**Repose - Pieds Élastiques "ELVER"**  
munis de protège-talons

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du passager arrière

**P. REVELLE & Cie, Fabr.**  
8, Rue Marie Stuart, 8, - PARIS

**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

**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**  
T4, 612-Levallois



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 2/3 sur 13 1/2 ;
2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro 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 numéro suivant.

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

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

TRIUMPH
111, Boulevard Poire - PARIS

MOTOS

A. J. S., 350 cmc. culbuteur, vitesse 115 km., comme neuve, très jolie machine. Tous les jours chez Bonard, 21, rue Smart, Paris.

Alcyon J. A. P., 350 cmc., confort, frein direction, amortisseurs, tan-sad, état neuf, 4.000 francs. Brin, 60, rue Hoche, à Houilles (Seine-et-Oise).

Alcyonnette très bon état, 700 fr., éclairage Mag, 70 litres, 100 fr., Peyrot, 89, rue Victor-Hugo, Levallois-Perret (Seine).

Automoto, 175 cmc., 2 vit., tan-sad, état neuf, bonne occasion, Gilotin, 10, rue du Terrage, Paris.

Automoto à pédales, 2 HP 1/2, bon état, 750 fr., voir samedi après-midi, Ultantran, 11, rue Pierre-Curie, Vanves (Seine).

Axa Sport, 250 cmc., 3 vit., ch.-ch., pneus 700 x 80, frein tambour AV et AR, tan-sad, écl. élec., neuve, 2.500 fr., M. Astoux, 62, rue Edouard-Vaillant, Bondy (Seine).

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)

B. S. A. ch.-ch. avec ou sans side ou side seul, très bon état, écl. Mag, accessoires. Besche, 39, rue de Marly, Rueil (S.-et-O.).

B. S. A., 5 HP Marelli, tan-sad, écl., bon état, 2.500 fr., tous les soirs 6 heures, dim. matin, Carles, 248, boulevard Jean-Jaurès, Boulogne (Seine).

Cleveland 3 CV 1/2, tan-sad, gros pneus, éclair. Luxor, parf. état, 2.200 fr., ch.-ch., débrayage, ou échange contre plus grosse. Perrot, 11, avenue Pauline, Joinville-Le-Pont (Seine).

D5-D6, 175 cmc., 3 vitesses, tan-sad, écl. Mag, parf. état, bas prix, samedi et dimanche, Planchais, 23, rue Saint-Quentin, Paris.

D6-D6, 2 CV 1/2, 2 temps, tan-sad, pn. neuf roue arrière, parf.

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 1928

La Maison se charge des réparations TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

STOCKS MOTOS ÉTAT NEUF OU A REVISER

LES GROUPES MOTO



LES PLUS ROBUSTES... LES PLUS APPRÉCIÉS... LES PLUS REPANDUS...

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

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

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.

état, 1.600 fr., Moto Hall, 78, avenue des Ternes, Paris (18°).

D. F. R., 4 CV, état neuf, 3 vit., Burmann, tan-sad, outill., carb. Amac. Théobalt, 88, rue Philippe-de-Girard, Paris, Nord-Sud Torcy.

D. F. R., 175 cmc., roulé 5.000 km, état de neuf, 1.300 fr., Dessirier, 26, rue d'Armenonville, Neuilly-sur-Seine (Seine).

D. F. R., 4 CV, 2 temps, gris, pr. tan-sad, éclairage élect., mot. révisé Tecal. Leuer, 4, rue Roger, Paris (14°).

D. F. R., 4 CV, 2 temps, parf. état, nbx. access., 2.500 fr., Meurer, 160, rue de la Pompe, Paris.

D. F. R., 350 cmc., très bon état, tan-sad, éclair. 1.900 fr., Marcou, 28, avenue Gambetta, Montrouge (Seine).

Dollar, 175 cmc., culbuteurs, pneus ballons, toute équipée, 1927, très peu roulé, vendu pour cause arg., prix à débattre, Chevrière, 9, rue Saint-Denis, Noisy-le-Sec (Seine).

PARIS-MOTO Achète - Échange toutes Marques Motos 79, Avenue des Ternes - PARIS

Dollar, 175 cmc., 4 temps, culbut., roulé 300 km., com. neuv., access., tan-sad, 2.800 fr., Bourguet, 30, rue Faidherbe, Paris.

Douglas, 4 HP 2, 100 fr., B. S. A., 2.200 fr., Tesdou, 63, rue Ducoëdic, Paris (14°).

D. S. Malterre, 5 CV, état nf., mécanique parf. état, tan-sad, peu roulé, 3.500 fr., Menot, 58, rue Pixérécourt, Paris (20°).

Favor, sport 250 cmc., 2 temps, 3 vitesses, éclair. élect., tan-sad, protège-jambes, 2.700 fr., M. Henri Dargent, 113, rue Saint-Charles, Paris (15°) tous les l. de 5 h. 1/2 à 7 heures.)

La Française Diamant, 4 CV, riche occa., compt. E. D. sac. lat., chambre et cour. rech. : 3.000 fr., écrire Hoppe, 5, rue Oberkampf ou visible garage, 27, rue Ibry, Neuilly-sur-Seine (S.).

F. N. M., 70 cmc., sept. 1927, comme neuve, 800 km., 4.500 fr. De Lagarde, 25, rue de la Sablière, Paris (14°).

F. N. 350 cmc., état neuf, très peu roulé, compteur, montre, siège arr. pare-jambes, éclair. Magondeaux, cause double emploi.

CLEVELAND

4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée... 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée... 11.300 fr. — 1.000 cmc. 12.000 fr

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

PIECES D'ORIGINE POUR TOUS MODELES

1.000 cmc. « CENTURY », 160 à l'heure. 13.500 fr

PETITES ANNONCES

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

A enlever de suite. S'adresser, Maurice Oury, Chemery (Loir-et-Cher).

F. N. M., 70 cmc., parf. état, 4.500 fr., éclair. Luxor. Patrice, 161, avenue de l'Aéroport, Blanc-Mesnil (S.-et-O.), descendre au Bourget.

F. N. M., 60 cmc., parf. état, roulé 6.000 km., 24, rue du Château, Neuilly (Seine), après 6 heures.

F. N. 350 cmc, culb., M. 60, compt., pneus ballons, éclairage puissant AV et AR, tan-sad Terry, sac., caval. neuve origin., prix inter. 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris.

F. N. M., 60, 350 cmc., culb., compteur, tan-sad Terry, entier. équipée, parf. état entretien et mécanique, éclair. AV et AR, pas roulé, Roger Jourdain, Nangest-sur-Somme (Somme).

F. N., 500 cmc., type M. 67 B, modèle 1928, neuve, disponible; Terrot 250 cmc., type F. T., 250 cmc., sortie usine, nov. 1928, parfait état, 2.000 fr. Kilbourg, motos, Dreux (Eure-et-Loir).

F. N., modèle 60, spéc., bien équip., pn. ball. Hulot, 13, rue du Château-Reuilly.

F. N., 500 cmc., M. 67, confort, éclairage élect., avec side Bernardet, access. et klaxon, excl. état mécanique, prix à débattre, M. Bony, 5, rue Dalambre, Paris.

Ch. Gérard, 2 CV, 2 vit., moteur neuf, selle Terry, bouteille acéty. et phare, sacoches, 1.200 fr. Caranove, 21 bis, rue de l'Abbaye, Antony (Seine).



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 12e Tel. Gobelins 62-82 Catalogue contre 0 fr. 50

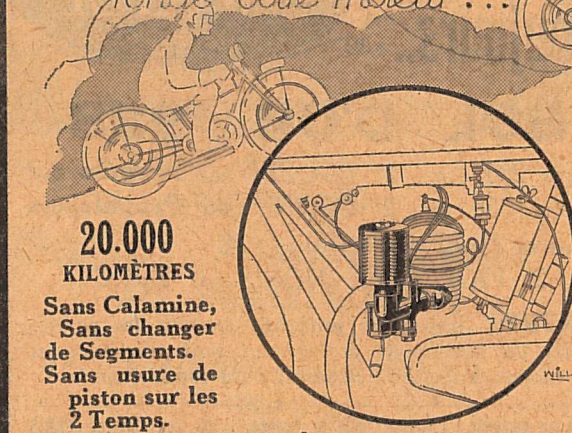
Ch. Gérard, 2 HP, 2 vit., bon état, 1.250 fr., Toulot, 75, rue Pouchet, Paris.

Gnome et Rhône 1926, bloc-moteur 175 cmc., gris, aut., phare Luxor, compt. O. S., c., nve., révisée, 2.300 fr., Barthélemi, 38, rue Sorbier, Paris (20°) (après 7 heures).

Gnome et Rhône d'occasion, révisée par l'usine, excellentes conditions. Visibles seulement, 49, avenue de la Grande-Armée, Paris.

Gnome et Rhône, 500 cmc., superbe occasion, side grand luxe, tout neuf, 2 éclair., 3.800 fr., à débattre, 50, avenue de Rueil, Nanterre (Seine).

la poussière de la route ronge votre moteur...



20.000 KILOMÈTRES

Sans Calamine, Sans changer de Segments. Sans usure de piston sur les 2 Temps.

FILTRE A AIR

Le négliger c'est méconnaître ses intérêts. Le filtre à air TÉCALÉMIT, à élément feutre est un accessoire de qualité n'ayant rien de commun avec des appareils similaires.

PRIX : à partir de 118 fr. Accessoires de pose compris RENSEIGNEMENTS CHEZ

TÉCALÉMIT 18, Rue Brunel - PARIS-XVII

MOTOS "HÉLIOS"

La Marque préférée des Connaisseurs



Publ. G. S.

PIECES FRANÇAISES Adaptables aux Motocyclettes type Armée B. S. A. et TRIUMPH EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 62, Rue Rechochouart, PARIS Téléphone 1 TRUDAINE 18.65

Gnome et Rhône, 175 cmc., très bon état méc., prix 1.900 fr. Garage, 7, rue Censier, Paris (5°).

Gnome et Rhône 500 cmc., supersport, compteur, tan-sad, roulé 4.000 km., état garanti, 7.000 fr. S'adresser, Bon, 6, villa des Lions, 29, rue Semanaz, Pré-Saint-Gervais (métro Danube), Paris (20°).

Gnome et Rhône, grand sport 1927, pn. ballon 700 x 80, état neuf, après-midi, Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

Gnome et Rhône, 4 CV, bon occasion, 3.300 fr., visible le dimanche ou soirs après 7 heures, 215, rue de l'Hay, Biccêtre (Seine).

Gnome et Rhône, 500 cmc., ch.-ch., parf. état, roulé 6.000 km., amortisseurs, gros pneus, side, cap., pare-brise, p. rech. Forbeaux, 2, rue Aumaire, Paris (3°).

Gnome et Rhône, 500 cmc., 4 CV, très bon état, tan-sad, éclairage Mag, 2.200 fr., M. Janin, 3, rue de la Cascade, Le Perreux (Seine), visible tous les après-midi.

Gnome et Rhône, 500 cmc., supersport, 5 CV D. 4, sortie, usine le 4 mai 1928, absolument neuve, Prix à débattre, M. Pompon, 113, rue du Chevallier, Levallois-Perret (Seine).

Gnome et Rhône, 3 HP 1/3, état neuf, tan-sad et accessoires, rue Franklin, 14, Asnières (Seine). Garage. Pressé. Changement.

Protégez votre tête avec le nouveau casque



LE PLUS LÉGER, SOLIDE, RÉSISTANT H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple 34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1er) Tarif France

Gnome et Rhône, 250 cmc., 1927, écl. Mag, tan-sad, access., 2.800 fr., visible tous les jours, Dupuy, 14, rue Neuve, Saint-Pierre.

Gillet-Herstal 5 HP 1/2, 350 cmc. sport, équipement complet, bon état. S'adr. : Garage Pecqueur, Paris (13°).

René Gillet, sidecar mono-place, bon état marche, pneus ballon 700 x 100, écl. élect., 5.000 fr., visible tous les jours après 18 h. 1/2. Piedeleu, 14, rue Dupont-de-l'Eure, Paris (14°).

ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12e) - (FACE MÉTRO NATION) - MOTOS DES GRANDES MARQUES

**MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS**  
Toutes Marques

**A. DE SARELLO**  
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>)

Wagram 01-0  
Carnet 53-57

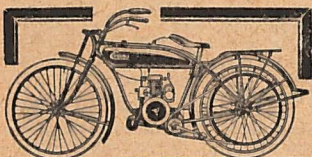
**RÉPARATIONS en 24 heures**  
avec Garantie de 6 Mois

**SPECIALITÉ pour MOTOS**

Griffon 4 CV, 4 temps, 1926, état neuf, 2.700 fr., side, 600 fr., avec moto ou seul. Visible après 18 h. et dimanche : confiserie, 28, rue d'Alésia, Paris (14<sup>e</sup>).

Grimpeur 250 cmc., roulé 3 m., très bon état, tan-sad, selle Terry, 2.000 fr. Tisseau, professeur, Aucenis (Loire-Inférieure).

Harley-Davidson 1.000 cmc., 7 CV, modèle 1925, écl. et klaxon élect., acc. Slem spécial, selle Messinger, fauteuil dernier modèle, baladeuse élect., graissage Técal., jante base creuse, pneus ballon à triangle, 700 x 100, neufs, état mécanique parfait, email et nickel neuf, marche garantie, double tube d'échappement, grand sport. L. Tardy, 9, rue des Messiers, Montreuil-sous-Bois (Seine), arrêt Marché.



**L'EVANS Française**  
Moteur 175 cmc. **DUTEN**  
La moins chère du monde entier

Monovitesse à réducteur 1.650 fr.  
Monovitesse à débrayage et kick starter 1.850 fr.

2 vitesses, boîte Staub et kick 2.050 fr.

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

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

H. W. 250 cmc., 3 CV, abs. neuve, avec tan-sad, à vendre, 2.000 fr., cause achat voiture. Visible tous les jours : Garage, 39, rue Lacépède, Paris (5<sup>e</sup>).

Indian, side bi-place, parfait état, très peu roulé, 2.500 fr. Gendre, 13, rue de Biche, Courbevoie (Seine).

Indian sport, solo, écl. élect., pneus confort neufs, état impeccable, très bas prix, pressé, achat voiture 6 à 9 CV et châssis 5 CV. Ecrite ou voir Lancesse, 52, rue de Clichy, Paris.

Magnat-Debon 250 cmc. sport, confort ballon 100, octobre 1927, comme neuve, tan-sad, phare Luxor, excellente occasion. Mme Calmels, Le Rivier, par Rives (Isère).

Magnat-Debon 350 cmc., 4 HP, soupapes latérales, prix à débattre. Emile Velghe, 3, rue de la Tour-d'Auvergne, Landerneau (Finistère).

**Encore et Toujours..**

**BOL D'OR 1928**

Motos 250 cmc. 2<sup>e</sup> TOUZET sur Propulcycle  
Sidecars 350 cmc. 2<sup>e</sup> COURT sur Propulcycle  
Voitures course 1100 cmc. : 2<sup>e</sup> VIOLETTE MORIS sur B.N.C

**MIXTROL assure un graissage parfait des parties élevées du moteur en prolongeant son existence, et donne tranquillité et sécurité au conducteur.**

Notice sur demande à l'Agence pour la France : 35, rue d'Alsace, PARIS

**AGENTS ET REPRÉSENTANTS DEMANDÉS**



**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

**ROBERT** - SPECIALISTE - MOTOS et VOITURETTES SPORT

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

TERROT GILLET-HERSTAL ROCHESTER

**SOYER**

EXPOSITION DES NOUVEAUX MODÈLES - 10 MOIS DE CRÉDIT

**ACCUS SLEM**

LA PREMIÈRE MARQUE

Pub. G. S.

Monet-Goyon 4 CV, type R. C. 4, sortie février 28, état neuf, à vendre cause voiture. Téléphoner à Babin, Courbevoie 11-32 ou voir 7, place du Marché. Levallois, à partir de 19 heures.

Monet et Goyon 350 cmc., confort, grais. par pompe Romu, sortie juin 27, roulé 900 km., parf. état, sidecar Monet et Goyon 350 cmc., R. L., bon état, 3.800 fr.; Automoto 175 cmc., cour. directe, 1.100 fr. S'adr.: Guillhot, Salles-Levalette (Charente).

Monet et Goyon 175 cmc., type champion de France, double échappement, 3 vitesses, 90 km. à l'heure, état de neuf, 2.200 fr. Ragot, 7, rue Bonaventure, Versailles (Seine-et-Oise).

Monet et Goyon 350 cmc., très bon état, toute équipée, grand tourisme, éclair. compt., tan-sad, etc. Gargaud, 54, rue Héricart, Paris (15<sup>e</sup>).

Monet et Goyon 350 cmc., 4 CV, 4 temps, moteur M. A. G., boîte de vitesse Bumann 3 vitesses, pea roulé, état de neuf, chaînes primaires et secondaires de rech., 3.800 fr.; side Peuple, pare-brise, capote et haut vent, tout en bon état, cause départ, très pressé. Visible tous les jours à partir de 6 h. 1/2 du soir, le samedi et le dimanche toute la journée.

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

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

MORGAN - AMILCAR MONTRAGE - DURANDAL TERROT

Monet et Goyon 175 cmc., super-sport, 2 HP 1/2, parf. état, 2.000 fr. Visible le soir depuis 7 heures, dimanche matin. Deheeg, 46, rue Servan, Paris.

Monet et Goyon 2 CV, 2 vit., état neuf, cause auto, 1.850 fr. Guilbaud, horloger, Aizenay (Vendée).

Monet et Goyon 350 cmc., très bon état, toute équipée, grand tourisme, éclairage, compt., tan-sad, etc. Gargaud, 54, rue Héricart, Paris (15<sup>e</sup>).

Monet et Goyon 1928, 2 CV, confort, encore s. gar., écl. élect. AV et AR, compt., tan-sad. Brodu, 77, rue du Bac, Paris.

Monet et Goyon 350 cmc. Mag., écl. acétyl., chal., tan-sad, selle Terry, access., peu roulé, état neuf, 4.200 fr. Falles, 2, rue Dumensil, Paris (13<sup>e</sup>).

Monet et Goyon 350 cmc., sport, avril 27, comme neuve,

**MOTO "ULTIMA" LYON** CRÉE EN 1908

ENTièrement CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

Type A avec démultiplicateur et débrayage	2.875 fr.
Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses débrayage kick-starter	3.750 »
Type B1 ———— chaîne chaîne	3.975 »
Type C1 ———— 2 cylind. en V 500 cmc ch. ch.	4.775 »
Type C2 ———— 2 cylind. ch. ch. moyeux à freins et à broche	

5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à :  
**E. BILLION, Constructeur** - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax LYON

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

Prix : 5.375 fr. MOTEURS 4 temps 3 et 4 CV. TYPE.C2.

4.900 fr. Roussey, 92, avenue Jean-Jaurès, Paris (19<sup>e</sup>).

Monet et Goyon 4 HP, 3 vit., écl. par volant magnétique, tan-sad, sidecar garni en cuir, très bon état, prix 3.700 fr. Armoo, 9, rue Lessère, Sèvres (Seine-et-Oise).

Motosacoché 250 cmc., 1926, sport, très bon état. Roussin, prendre rendez-vous : Nord 29-15.

Motosacoché 350 cmc., super-sport, neuve, tous access., 7.000 fr. Blot, 19, place Eglise, Poissy (Seine-et-Oise).

Motobécane 2 CV, état neuf, occasion unique, 1.000 fr. comptant. Goublaire, 88, Grande-Rue, Longjumeau (Seine).

Motoconfort 308 cmc., ch-cour., état neuf, écl. élect., tan-sad, 2.500 fr. Lormelle, 19, quai du Halage, Villeneuve-le-Roi (Seine-et-Oise).

Norton OH. V. 500 cmc., comme neuve, compt., écl. élect. Renseignements : 12, avenue de l'Opéra, entresol.

Peugeot 350 cmc., P. 104, 1927, peu roulé, écl. élect., tan-sad, access., état marche parf., cause voiture, 4.500 fr. Ec. : Mico, 34, rue Desrenaudes, voir Garage, 8, rue Fourcroy, Paris (17<sup>e</sup>).

Peugeot 175 cmc., 1927, bloc-moteur, parfait état, revisée, roulée 5.000 km., équipée, pare-jambes, etc., 2.300 fr. Visible tous les jours : M. Fauvel, 6, boulevard Soult (Porte-Dorée).

Peugeot, bloc-moteur 4 CV, parf. état, équipement tourisme. Visible : 9, rue Lunéville et Badel, 151, avenue Jean-Jaurès, Paris (19<sup>e</sup>).

**TOUTES CHAINES**  
DALBIAC 1, rue des JARDINIS PAUL PARIS

Peugeot 350 cmc., bloc-moteur, état neuf, écl. Mag., net 3.500 fr. Maurice, 27, rue Davioud, Paris (16<sup>e</sup>), dimanche après-midi.

Rovin Jap 3 CV, b. Sturney, carb. Amac, avril 1928, occ. rare, bas prix. Neveu, 6, rue Ponscarne, Malakoff (Seine).

Rovin Jap 3 CV, ch-ch., 3 vit., 2 freins à tambour, écl. élect., prix intéressant. Fournier, 2, passage Dantzig, Porte de Versailles.

Saroléa 500 cmc., culbuteurs, parf. état, prix 4.000 fr., essai à volonté. Cotton, 10, rue Frétaigne, après 3 heures.

Saroléa 350 cmc., culbuteurs, bon état, 2 places 5 HP Citroën, avec revision générale et peinture neuve.

**FOIRE DE BORDEAUX INTERNATIONALE et COLONIALE**

Du 15 Juin au 2 Juillet 1928

**DEUXIÈME Salon Automobile et Nautique**

**Importante Exposition**

CHASSIS CARROSSERIES ACCESSOIRES

MARQUES FRANÇAISES & ÉTRANGÈRES

Pour tous renseignements : BORDEAUX, Palais de la Bourse. PARIS : 19, Boul. Montmartre.

**MOTO-COMPTOIR-BORDEAUX AGENOBES**  
GILLET D'HERSTAL - KEHLER - ESCOFFIER - GRIFFON

Tout l'équipement, tout l'accessoire, le plus grand choix d'occasions

RÉPARATIONS - ÉCHANGES

Magasins : 13, Rue Jean-Burguet - Ateliers : 81, Rue Paul-Louis-Landau - BORDEAUX

**STYL'SON**

175-250-300-350 et 500 cc.

Raccords acier forgé.  
Cadres très surbaissés.

ADSIM - LE CHAMBON  
près Saint-Étienne (Loire)

L'Automobiliste éteindra ses phares en vous croisant si vous avez un éclairage "Soulbitez"

Saroléa 5 HP, touriste, T S., compteur, phare, parf. état, 3.500 francs. Rémy, 11, rue des Ursulines, Paris (5<sup>e</sup>).

Saroléa 500 cmc., soupapes latérales, écl. élect., tan-sad, pare-jambes, compteur, pompe mécanique, frein moyeux, tableau de distribution sur réservoir. Windal, 37, avenue Pottier, Lambertsart (Nord).

Saroléa 500 cmc., latérales, 1925, essais sur toutes distances. Ray, 65, rue Planchat.

S.I.C. 3 CV, tan-sad, écl., état neuf, 2.700 fr. Quincailleurie, 11, rue Frédéric-Magisson, Paris (15<sup>e</sup>).

S.I.C. à vendre, 3 CV. S'adresser Bracco, avenue de Madrid, Neuilly (Seine).

Soyer 250 cmc. 2 temps sport, 3 vitesses, moteur révisé par l'usine, écl. acét., ch. rech., essais. 1.500 fr. E. Deshayes, Sotteville-les-Rouen (Seine-Inférieure).

Soyer 250 cmc. très peu roulé, 2.700 fr. Levallier, 107, rue de la Réunion, Paris (20<sup>e</sup>).

Supplexa Jap, 250 cmc., 3 vitesses, courroie Amac, amortisseurs, pneus 700 x 80, 2.200 fr. Durand, 27, rue Montparnasse (Eglise).

**Agence et Stock complet - de Pièces détachées -**

MOTOBÉCANE, MOTOCONFORT, MONET- et GOYON, FN

Agence : GILLET-HERSTAL, SAROLÉA, CLÉMENT

Dépôt : Chatnes : RENOLD et BRAMPTON; Huiles : CASTROL et KERVOLINE; Stock : Pièces Moteurs J.A.P. Stock : Boîtes ALBION.

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

Terrot type F. G. T. 250 cmc., parfait état, avec accessoires, prix 3.700 fr. Visible tous les jours à partir de 19 h. 30. Auffet, 33, rue Charlot, Paris (3<sup>e</sup>).

Terrot 500 cmc. moteur Jap, comme neuve, soupapes latérales, avec accessoires, 6.000 fr. Bourbeaux, 15, rue d'Arcueil, Gentilly (Seine).

Terrot 3 HP, 3 vitesses, écl. élect., selle Terry, compteur Jaeger 1927. Visible de 8 à 12 heures.

LE GARAGE LAUGIER EXPOSE LES NOUVEAUX MODELES DU

**CYCLECAR SIMA-VIOLET** 36, rue Laugier, PARIS - Tél.: WAGRAM 38-27

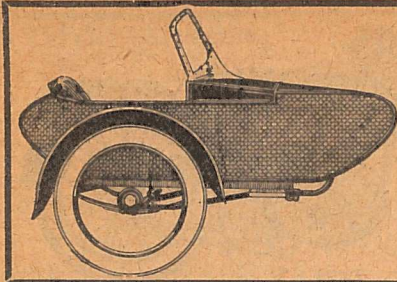
**A CRÉDIT** COMME AU COMPTANT

500 MOTOS et Cyclecars neufs et d'occasion

Votre INTÉRÊT est de voir le GRAND STOCK de 1<sup>res</sup> Marques, garantie, depuis 1.000 fr.

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

Maison Française fondée en 1890 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles



## SIDE CARS P.E.U.P.L.E

122, 124, 126, Rue de Neuilly, à PUTEAUX  
Téléphone : 659 PUTEAUX — Adr. Télég. : PEUPLE-PUTEAUX

OCHASSIS 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

res, 5, rue Bara, Montreuil-sous-Bois (Seine).

**Terrot 350 culbuteurs**, 28, confort, éclairage, tan-sad, absolument neuve, 4.800 fr. **Terrot 350 cmc.**, latéral 27, confort, éclairage, compteur, tan-sad, sacoches cavaleries et neuves, superbe occasion, 4.300 fr. Rémy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris (4<sup>e</sup>).

**Terrot 350 cmc.**, Jap Sport 26, pn. 90, écl. élect., dyn., accus, pare-jambes. De préférence le dimanche, Besnard, 20, rue Vauthier, Joinville-le-Pont (Seine).

**Triumph 5 HP.** bon état, essais à volonté, 1.800 fr. ou avec sidecar 4 att., 2.700 fr., cause voiture. Visible tous les jours, 63, rue du Pau, Romainville (Seine).

**Terrot, moteur Mag.**, 4 HP., parfait état, 2.200 fr., très pressé, pour cause de départ.

**Terrot 250 cmc.**, très bon état, éclairage, équipement complet, 2.900 fr. Combes, 42, rue des Audigeois, Vitry-sur-Seine (Seine).

### PIÈCES pour MOTOS

## INDIAN

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

Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, à 200 mètres de la Place Gambetta, vous avez un garage spécialisé sur la vente et l'échange des motos, nombreuses motos d'occasion en stock. Tous les modèles 350 et 500 des meilleures marques.

**Terrot 1928**, neuves, livrables de suite. Moto Agency, 24, boulevard de Charonne, Paris.

**Terrot Latérales**, 5 HP. Triumph 5 HP., état neuf, 350 Terrot neuve, disponible. Monet et Goyon 2 HP., 3 vitesses, pneus confort, état neuf. Quadrilette Peugeot, état neuf. G. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris (18<sup>e</sup>).

Moto complète, sans moteur, fourche Druid, boîte Indian, moyeux Indian, réservoir, envoi photo. 1.800 fr. Meyer, 7, rue Andrieux, Reims (Marne).

**Moto 175 cmc.** 2 vitesses, neuve, roulé 300 km., 1.600 fr. Visible tous les jours après 18 h. Prusignaud, 37, rue des Pyrénées, Paris (20<sup>e</sup>).

Motos d'occasion depuis 500 fr. Crédit. Leclerc, 47, avenue de la République, Paris.

## MOTOCYCLISTES



POUR  
LE CHOIX  
DEVOTRE  
MOTO

Vos mises au point  
Vos réparations



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

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

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

### ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE

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

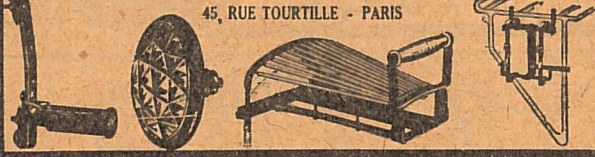
AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT  
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. 59  
Toutes Marques OCCASIONS 6 et 12 Mois  
- Tous Prix - de Crédit -

### SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES

EXIGEZ LA MARQUE

## MECANO

45, RUE TOURVILLE - PARIS



**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 13 mois  
Fabrique de Carrosseries - Catalogue gratuit  
Éts FOULON, Bureaux et Magasins : 162, av. Daumesnil - Tél. Diderot 37-13

**A.B.C. 5 HP.** bloc-moteur, 4 vit., très bon état, 95 à l'heure, 3 l. 1/2 au 100 km., compt. O.S., tan-sad, 2.200 fr. Visible tous les jours après 18 heures. Laroche, 36, avenue Bellevue, Bourg-la-Reine (Seine).

**A.B.C. 3 CV 1/2**, 4 vit., bloc-moteur, culb., état neuf, 3.200 fr. Baude, La-Verdière (Var).

**Automoto 175 cmc.**, 2 vit., tan-sad, état neuf, bonne occasion. Gibotin, 10, rue du Terrage, Paris.

**B.S.A. 5 CV**, excel. état, ch-ch., pneus neufs, écl., tan-sad, 2.500 fr. Lamiot, 12, avenue de Sceaux, Versailles (Seine-et-Oise).

**B.S.A. 500 cmc.** sport, comme neuve, gris aut., ch-ch., deb. mais. pneus 700/90, à profiter, 3.700 fr. Chazaley, 47, rue de Romainville, Paris (19<sup>e</sup>).

**D.F.R. 3 CV**, 4 vit., gar. 75 km., acc. tan-sad, gr. s.-pression, 2.200 fr. Le Mal, 24, avenue de la Défense, Courbevoie (Seine).

**Française Diamant 250 cmc.**, 2 vit., modèle 27, gris, sous-pres., excel. état. Vattier, 14, rue Pall-Kao, Paris (20<sup>e</sup>).

**F.N.M. 60 1926**, cause mariage, 5.000 fr. Arrachart, 11, rue du Landy, Aubervilliers (Seine).

**Ainsi partent vos Cyclecars à 2 temps**, par les soins de **M. NIGUET**, 35, rue Descluze - BICÈTRE Simple et indégradable, pas d'addition d'organes, dépense insignifiante.

**F.N.M. 60 standart**, phare Mag, 250 l., compt. Jaeger, tan-sad, access., outil et pièces de rechange, 3.500 fr. Ecrire pour rendez-vous, G. Acs, 29, rue de Maistre, Paris (18<sup>e</sup>).

**Ch. Gerald**, 3 CV, 250 cmc., 2 vit., état de neuf, phares Mag, 1.900 fr. Boquenot, 4, rue du Nord, Paris (18<sup>e</sup>).

**Gnome et Rhône 250 cmc.**, état neuf, 2.600 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

**Griffon et Terrot 4 CV**, 2.400 fr. et 4.500 fr., cause achat voiture. Ponsset, 24, rue du Moulin, Vincennes (Seine).

**Magnat-Debon 350 cmc.**, soupapes latérales, 4 HP, prix à débattre, s'adresser à Emile Velghen, 3, rue de la Tour-d'Auvergne, Landerneau (Finistère).

**Monet-Goyon et Motobécane**, 2 CV, bon état. Thévenot, 147, boulevard Ney, Paris.

**Monet et Goyon 350 cmc.**, 4 CV, marche parfaite, bon état, 3.000 fr. Puech, 61, boulevard Magenta, Paris.

**2 Motoconfort à l'état neuf**, 2.600 fr. et 2.800 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg, Paris.

# PAUVERT

Le moteur 2 temps 350 cc.  
à distributeur

45, Rue de Versailles, VILLE D'AVRAY (S.-et-O.)

# 1<sup>ER</sup> BOL D'OR 1928

de la catégorie 350 cc. avec Sans Com-  
Fournier sur C.P. Rolo 2<sup>e</sup> mentaires.  
du classement Général.

**Peugeot P. 104**, 350 cmc., de 1927, écl. électr., nomb. access., état de marche parf., cause voiture, dernier prix 4.500 fr. Ecrire Mico, 34, rue Desrenaudes (voir garage, 8, rue Fourcroy, Paris).

**Royal Enfield 350 cmc.**, moteur poussé 120 kms, sortis février 1928, garantie, comme neuve, roulé 500 kms, valeur 7.700 fr., laissé pour 6.500 fr. Liuzzi, 3, place de l'Eglise, Levallois (Seine).

**Saroléa 350 cmc.**, culbuteurs, 27, machine parfaite, prix à débattre L. Piécut, 15, rue Alphand, Paris (13<sup>e</sup>).

**Terrot 250 cmc.** sport conf., 1927, comme neuve, écl. électr. Mag., tan-sad, après 19 heures. Prix à débattre. Bessai, rue Schœner, Paris.

**Terrot 250 cmc.**, écl. Pehu, phare Chalu, prix dérisoire. Loins, 48, rue Jules-Guesde, Levallois (Seine).

**Terrot 5 CV**, moteur Mag, à saisir, 1.200 fr.; side-car 1.400 fr. Chazaly, 47, rue de Romainville, Paris (19<sup>e</sup>).

Cyclotracteurs complets de 1<sup>er</sup> pièces nées : 390 fr.; Magnétos mono : 65 fr.; Pneus motos 1<sup>er</sup> dimensions bas prix, moto Bécane : 950 fr. TESDOU, 63, r. Ducoudré, Paris (14<sup>e</sup>)

**Motos, Cyclecars 2 à 7 CV**, sur toutes propositions, excel. petit outillage auto, terrain, crédit : H.-B. Claude, 46, rue Amélot, Paris (11<sup>e</sup>).

**Occasion Moto 3 CV**, impeccable 1.100 fr., avec facilité de paiement, prendrai vélo en compte. Café, 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).

**Peugeot**, type 172, moteur parfait état, peinture neuve, éclairage et démarreur électriques, pneus confort, roue de rechange. S'adresser à M. Munier, 7, rue Balagny, Paris (17<sup>e</sup>).

**Ch. Gerald**, 3 CV, 2 vit., 2 temps, parf. état, 1.300 fr. Lefrique, 27, avenue de Paris, Villejuif (Seine).

### CYCLECARS et VOITURETTES

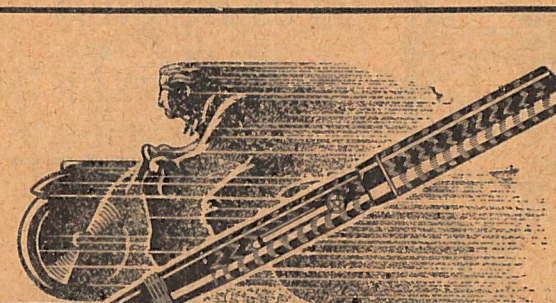
**Châssis neuf La Licorne W 4** W 16, moteur Scap, à enlever à 18.000 fr. au lieu de 26.000. Lacomme, 51, rue Vivienne, Paris (2<sup>e</sup>).

**Amilcar 6 CV**, conduite intérieure, 2, 3 places, parfait état, pneus neufs, bas prix. Guéreau, 10, rue Francœur, Paris (18<sup>e</sup>).

**Amilcar Bordin**, éclairage et démarreur, à vendre ou échanger contre moto moderne 175 cmc. à 500 cmc. Habert, 78, avenue des Termes, Paris (18<sup>e</sup>).

**Bedelia transformé**, direction avant, 3 places, état de marche, prix 2.000 fr. S'adresser à M. Badier, allée de la Justice, Villiers-sur-Marne (Seine-et-Oise).

**Benjamin 5 HP**, démarrage électrique et éclairage, carrosserie aluminium 2 ou 3 places, moteur révisé, prix 4.200 fr. S'adresser après 6 h. 30 ou écrire à M. Williams, 6, rue Cortot, Paris.



**GOLD STARRY**  
Le Stylo qui marche  
EST L'AMI DE TOUS LES MOTOCYCLISTES

VENTE EN GROS :  
Etabl. GOLD STARRY, 63, Faubourg Poissonnière, PARIS  
Téléphone : PROVENCE 46-14

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

### MOTOCYCLISTES ! Retenez cette Adresse :

**RIVE-GAUCHE MOTOS - PARIS**  
174, rue de Vaugirard

Motocyclettes toutes Marques au Comptant et à Crédit  
EN 14 VERSEMENTS  
LEÇONS et MONTAGE des ACCESSOIRES GRATUITS  
et SUPERBE PRIME à tout ACHETEUR de MOTOS  
— Ateliers pour toutes Réparations par Spécialistes —

**DÉRIVE-CHAINES PENNANT**  
Les meilleurs  
Garantis sous tous rapports  
Pour le Gros : TOUCHET & DUPIEUX PARIS (18<sup>e</sup>)  
31, Rue de la Chapelle

**Bignan 11 CV**, 2 litres, type grand sport, torpédo 6 roues, belle carrosserie, état mécanique parfait, 15.000 fr. comptant. Lacomme, 51, rue Vivienne, Paris (2<sup>e</sup>).

**Citroën 8 HP** freins avant, écl. et démarrage électriques, entièrement révisé, 7.000 fr. Reprend moto rapide 500 cmc. Dupré, 11, avenue de Paris, Vincennes (Seine).

**Citroën 5 CV**, état général impeccable, confort, etc. 5.800 fr. Max, 178, boul. de la Révolte, Levallois (Seine).

**Darmont spécial**, versé arrhes usine, n'achète plus. Très forte remise à qui se subst. à moi. Tansad V. W. état neuf, 80 fr. Nayaka 94, boul. Garibaldi, Paris.

**Ford 1/2** taxe, camionnette 500 kilos, bon état, cause double emploi, accessoires, roue de rechange, 2.500 fr. Thiberge, ancien chemin de Rouen, 57, Louviers (Eure).

**G. N. Samson**, carrosserie sport, état neuf, outill. complet, roue de rechange, éclairage acétylène, cause décès, bas prix. Roux, 22, rue des Etables, Vauzelles (Nièvre).

**BERTRAND Frères**  
9, Rue du Parc  
LES LILAS (Seine)  
Fabrique de GARDE-BOUE  
Gros galbe pour confort  
Fournissent immédiatement par unité ou par série.

**G. N. moteur** entièrement révisé 3.000 fr. Ecrire Bechouarn, 86, rue de l'Université, Paris (7<sup>e</sup>).

**Cyclecar Huistin**, 8 HP, à culb., sport 3 places, éclairage élec. gros pneus ou échange contre F. N. avec side, 4 cylindres ou 500 cmc. S'adresser Chamois, 74, av. de la République, Aubervilliers (Seine).

**Mathis 7 CV** torp. 4 places 5.000 fr. éclairage, dém., révisé. Maury, 8, rue de la Vanne, Montreuil (Seine).

**Mathis 6 CV** torpédo excellent état, 5 roues, confort, état neuf, éclair. et démarrage électrique, klaxon électrique, pare-chocs, compteur, outill. à vendre 6.500 fr. S'adresser samedi après-midi, dimanche matin M. Besche, 4, rue Besche-Jean-Baptiste, Rueil (S.-et-Oise).

**Mathis 7 CV**, jolie conduite intérieure, parfait état, écl. électr., pneus confort, à vendre. Repondrai en compte moto récente, 16, rue Lebrun, Paris. Gob. 42-55.

**Morgan Sp. 27** état neuf, assurance, impôts payés. Vol. soup. Klax., compt., cap., ph. cod., échap. sp. roue à dr., pn., et ch. neufs out., ch. rech., 5.500 fr. Samedi après-midi, dimanche matin. Courtemanche, 1, rue de Draveil, Juvisy (Seine).

**Morgan à eau**, pneus neufs, bon état de marche, access. Visible le soir de 6 h. à 8 h. Gin, 1, rue de Pontoise, Paris (5<sup>e</sup>).

**MOYEUX-FREINS FOURCHES ÉLASTIQUES BOITE à VITESSES**  
BREVETÉ S. G. D. G.



Les plus chers mais les meilleurs

Établis<sup>ts</sup> J. PAYA  
27, Avenue Denfert-Rochereau  
Saint-Étienne (Loire)

# 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 (X<sup>e</sup>)  
— TÉLÉPHONE : NORD 81-24 —

Morgan Darmont, moteur Darmont, 9 HP, eau, éclairage Canterives, phares, klaxon électrique, chaîne et pièces de rechange, roue à broches, frein avant, état neuf, cause double emploi, 7.000 fr. Visible tous les jours, 46, rue Lafontaine. Interm. s'abstenir.

Morgan sport à eau, moteur Mag, gros pneus, impôts et assurance payés, chaîne neuve, outillage, pare-brise, 3.200 fr. Ecrite pour rendez-vous Chantre, 12, av. de la Motte-Picquet, Paris.

La Perle, voit. sport 3 places, 6 roues, bon état mécanique, 6.500 fr. bonne affaire. Lacombe, 51, rue Vivienne, Paris.

Renault, torpédo 6 CV, éclair. démar. klax. électriques, capote, cotés très bon état, peu roulé, prix intéressant, urgent, visible le matin. Guillemot, rue du Désert, Essonnes (Seine-et-Oise).

Renault 6 HP, 3-4 places, parfait état, conduite intérieure, nomb. access., à céder d'urgence, 7.900 fr. S'adresser, 17, rue des Couronnes, dentiste, ou téléphoner Ménélim, 63-52.

Salmson A. L. V. vendue par particulier, 3 places, révisé. Comme neuve, peinture et garnitures neuves, bon pneus. Mirault, 30 bis, avenue de Suffren, Paris.

Salmson 7 CV, carrosserie sport, freins avant, pneus confort, écl. électr. et démar., parfait état mécanique, 8.500 fr. Interm. s'abstenir; 6 roues 710/90 et essieux avant complet, 900 fr. Ecrite Lineck, 135 bis, rue Philippe-Iriaire, Nanterre (Seine).

**TRANSFORMATIONS INDIAN**  
en type BI-Chief ou Scout  
Révisions Mécaniques — Moteur Super Sport  
Motos neuves en Magasin  
Palement en 14 versements sans intérêts  
**FLOURET, 100, Bb Kellermann, PARIS**

Salmson G. N. 7 CV, état neuf, gar. roues D. F. et rech., bons pneus, capote, éclairage, bas prix. Ruze, 26, rue Méry, Marseille.

Salmson 3-4 places, éclairage électrique, amortisseurs, compteur, montre, très bon état mécanique, 5.800 fr. Ragot, 7, rue Bonaventure, Versailles (S.-et-Oise).

Salmson Val vendue par particulier, 3 places, entier, rev. fin avril, peint. neuve, nb. access., pn. conf., vend. raison santé. Wuillequez, 67, boul. Victor-Hugo, Les Mureaux (Seine-et-Oise).

Salmson G. N. 3 places, écl. électr. bon état, 2.500 fr. Harley side bon état, 2.500 fr. Moteur Indian complet, carb. magn. b. vitesse, 500 fr. Moidron, 6, rue du Clos-St-Quentin, route de Saint-Denis, Aubervilliers (Seine).

Salmson monté janvier 28, 3 places, toute beauté, très orig., pneus 274/40 jante creuse, vol. soupl. élec., écl. électr., klaxon 2 sons, outill. essais à volonté. Lartigue, Marmande (Lot-et-Garonne).

Salmson G. B. 4 places, écl. électr. et magn., 6 roues, lampe et phare Ducellier, parfait état de marche, av. outill. compl., visible tous les soirs passé 7 heures et dim. mat. Casteuil, 40, rue du Four, Saint-Maur-les-Fossés.

Sénéchal moteur Ruby 6 CV, tous accessoires, 3.500 fr. Ecrite pour visite ou essai Géllnet, 46, rue de Lourmel, Paris.

Villars Sport 4 HP, garnitures neuves, 6.800 fr. Visible Malhot, 26, rue Bergère, Paris.

Au garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, à 200 mètres de la place Gambetta, vous avez le plus grand garage spécialisé sur le cyclecar et la voiturette d'occasion. En stock à ce jour 18 Morgan tous modèles depuis 2.500 fr., 15 voiturettes Amilcar G. Z. R. Ruby, depuis 4.500 fr. G. N. Lafitte,

**FILTREZ...**  
**VOTRE ESSENCE!**

PLUS D'ENNUI 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

**GOBELINS-MOTOS**  
Concessionnaires et agent de :  
**ROCHESTER-STAG-DARING**  
GILLET - HERSTAL, MOTO-RHONYX, NEW-MAP, TERROT  
ALTERNO-MOTO  
Garage, Réparations, Dépannage  
Permis de conduire gratuit  
**31, Avenue des Gobelins, PARIS (XII<sup>e</sup>)**

**SIDE-CAR**  
CARROSSERIES EN TOUS GENRES  
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISÉ  
**FERNAND RICHARD**  
139, Av. d'Italie, PARIS (13<sup>e</sup>) - Tél. Gob. 5-00  
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

**VINCENNES-MOTOS**  
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone : **VINCENNES 888**  
**Léon CABET, 43, Av. de Paris - VINCENNES**  
Agent 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. ROLEO, etc.** — Vente comptant et crédit. Stock important de Machines d'occasions révisées et livrées avec garantie.  
MOTO-ÉCOLE sur machine récente - Leçons particulières ou à forfait. Leçons gratuites à tout Acheteur.

**GRAND CHOIX de MOTOCYCLETTES DEPREZ**  
Forte remise aux Agents et Revendeurs  
**24, Rue Meslay — PARIS**

Colombe, Villars, depuis 2.200 fr. Tél. Roquette 07-67.

Citroën A. 8 CV Torp. 4 places. Ecl. dém. bon état de marche, à enlever 4.500 fr. Lechat, 3, rue Juiverie, Le Mans (Sarthe).

Peugeot 5 HP, 3 places confort. De Ryck, 69, rue de Grenelle, Paris, après 7 heures.

Amilcar 6 HP C. 4 1925, torp. 4 places comme neuf à vendre bas prix ou échan. contre 10 HP. Perrot, 12, av. des Pavillons, Bois-Colombes, gare la Garenne (Seine).

Citroën 5 HP, 3 pl. tréfle, 4 pneus confort, bib. neufs. Jeandet, 57, rue de Lancry, Paris (10<sup>e</sup>).

Benjamin 5 CV cyclecar état neuf, 5 pneus ballons, Godrich neufs, essais à volonté. Besoin urgent 3.500 fr. Mourand, 43, rue de Paris, Pré-St-Gervais (Seine), 100 mètres métro Porte des Lilas.

Lafitte 5 CV, écl. mag., pneus conf. état neuf. 3.500 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg, Paris.

Morgan sport à eau état neuf, 3.900 fr., visible tous les jours à 4 h. Bastard, 33, rue Lécuyer, Saint-Ouen (Seine).

Morgan sp. Mt. mag, car. larg., form. voit., capote, pare-brise, pn. neufs, mont., compt., carb. Solex, écl. électr. et Mg sup. et direct. Ford, impôts payés, 6.000 fr. Baron, 82, rue de la Fédération, Paris (15<sup>e</sup>).

Morgan moteur Mag., car. spé., 3.800 fr., peint. capote, pneus neufs, montre, compteur, etc., etc., entièrement revu, aucun frais à faire pour grand tourisme. Doumain, 58, rue Tiquetonne, Paris. Visible, 108, avenue de Ferrière, Champigny (Seine).

**HALL de la VOITURETTE**  
99, Avenue d'Orléans, PARIS (14<sup>e</sup>)  
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 24 h.)

Peugeot, torp. commerc., parfait état, vendre ou échange, écl. dém. électr., pn. conf. S'adresser : 49, rue de Bezons, Courbevoie (Seine).

Renault, torp. Type KZ 11 CV, bon état, occasion, lignes télégraphiques et téléphoniques. Confians Ste - Honorine (Seine-et-Oise).

Citroën 8 CV, torp. 3 places, écl., dém., compt., sport. Houdail, roue sec., etc., 5.500 fr. Repr. en compte moto 4 temps, 350 cmc. ou 500. Vattier, 14, rue Pall-Kao, Paris (20<sup>e</sup>).

18 Morgan, sport, supersport et cultuteurs depuis 3.000 fr.; 15 voiturettes et cyclecars G.A.R., Ruby S.A.R.A., Peugeot depuis 4.000 fr.; 6 voitures Citroën, Chenard, Renault, depuis 6.000 fr. Toutes ces voitures sont payables comptant ou à crédit, à échanger contre de bonnes motos modernes. Demander conditions. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roquette 07-67.

Salmson 3 places, jolie carrosserie. Moteur révisé, vendue par particulier, éclairage, démarrage, 7.000 fr. Ecrite pour rendez-vous : Montagnon, 57, avenue Daumesnil, Paris (12<sup>e</sup>).

**SIDECARS**  
B.S.A. sidecar 500 cmc., transmission ch.-ch., 3.500 fr., écl. électr. Petit-Jean, 180, boulevard Voltaire, Asnières (Seine).  
Douglas, état neuf, side d'origine, tan-sad, éclairage, 5.000 fr. L. V. bi-place, capote, pare-brise, 500 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>).  
F.N. 350 ou 500 cmc. side-car, carr. L. V., pneus 115 x 113,

800 fr. Mazurier, 166, avenue des Batignolles, Saint-Ouen (Seine). Métro Porte de Saint-Ouen.

Française Diamant 350 cmc. avec side-car 2 temps Richard, 3.800 fr., avril 27 a coûté 6.200 fr., cause achat voiture, après 7 h. Deryck, 69, rue de Grenelle, Paris.

Sidecar Gnome et Rhône 500 cmc., parfait état, prix intéressant, cause double emploi, visible le samedi après-midi, dimanche matin. Pouit, 35, rue Pascal, Paris (13<sup>e</sup>).

Sidecar et caisse à gauche, grand Tourisme, neuf, occasion exceptionnelle, pneus ballon 700 x 100, capote, pare-brise, 1.200 fr., l'après-midi. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

Sidecar Grand Sport Gnome et Rhône 1927, pneus 700 x 100, prix à débattre, l'après-midi. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (15<sup>e</sup>).

Sidecar Griffon 5 HP 4 temps, parfait état, voir midi ou soir. Cassel, 7, rue Polonceau, Paris.

Harley-Davidson 1920, sidecar Ceel, 2 places, rev., comme neuf, mag. Bosch, écl. Mag., pn., ch. neuvs., assurance 200.000, imp. payés, occasion, 3.900 fr., pour r.-d.-v. tél. Deloffre, Louvre 42-50.

Harley-Davidson side-biplace, entièrement révisé à neuf, pièces de rechange, occasion unique, 3.800 fr., tous les jours après 18 heures. Sechet, 8, rue de la Liberté, Nanterre (Seine).

Sidecar Clyno 6 CV, parfait état, 4 roues interchan., pare-brise, éclair. Mag., cause double emploi, prix intér. Planchenaull, 18, rue Saint-Nicolas, Rouen.

**MOTOS D'OCCASION**  
Terrot, Monet, B.S.A., Triumph Boit, 2 vit., kick, débray. 350 fr. Magnét. neuvs. R.B. blind. 60 fr. Achat - Comptant - Motos modernes BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

Harley-Davidson side luxe 9 HP, klaxon, éclairage électr., compteur, 5.300 fr. Mourrier, rue Marcel-Serbat, 49, tous les jours de 5 à 7 heures, Aulnay-sous-Bois (Seine).

Harley bon état mécanique, prix intéressant, side, capote, pare-brise, écl. Mag., occasion unique. Briquet-les-Clayes, par Villepreux (Seine-et-Oise).

Harley side, parfait état mécanique, email, nickel, pneus neufs, à vendre cause de maladie, 3.800 francs. Delahaye, 34, rue Louis-Blanc, Courbevoie (Seine).

Harley side bi-place, révisé, essais à volonté, 3.500 fr. Bena-zek, 49, avenue Alsace-Lorraine, Limeil-Brevannes (Seine-et-Oise).

Harley très ton état, side, pare-brise, capote, écl. Mag., 3.200 fr. Jeannenot, 4, route d'Épinay, Saint-Denis (Seine), à partir de 18 heures.

Indian side bi-place, parfait état, très peu roulé, 2.500 fr. Gendre, 13, rue de Bitche, Courbevoie (Seine).

Indian 7-9 HP side bat., sp. surb., bi-place, excellent état, bas prix, urgent. Douchet, 14, rue de Madrid, Paris (8<sup>e</sup>).

Indian side-car 4 places, revis. 1928, échangez avec moto-solo. Monet et Goyon, 175 cmc. Chanteloup, 81, boulevard d'Andilly, Montmorency (Seine).

Orial side 6 CV, roues inter., pneu de 85 neuf à l'AR, roue de secours, peinture et nickel neufs, side très confortable, pare-brise, excellent état de marche, à vendre 3.700 fr., cause achat voiture. Lefebvre, 37, rue Nationale, Tille, par Beauvais (Oise).

Châssis René Gillet 700 x 100, carrosserie Normande en

**Super-Patches**  
Les pièces qui lient!

**BON** pour échantillon **10** réparations contre 1 fr.

**MOTOCYCLISTES**  
Exiger de votre fournisseur les véritables SUPER PATCHES Moto  
Ou écrivez-nous et joignez 1 fr. à votre lettre en vous recommandant de Mote Revue vous recevrez un échantillon pour 10 réparations  
É<sup>ts</sup> BOUCHER Frères  
15 bis, Rue Émile-Deschanel  
ASNIÈRES (Seine)

**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 x 3 Michelin.  
**INCROYABLE : 3.400 fr. - Catalogue franco 0.50**  
CONDITION et CRÉDIT, 10 mois sans assurance  
**DURAND, 1, RUE ROMAINVILLE — PARIS (11)**

**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  
Mécanicien **G. LEFEBVRE 110, Rue Darnémont PARIS (18<sup>e</sup>)** Téléphone : Marcad. 35-64

**MOTOCYCLISTES ??**  
Tous les Modèles : **TERROT, F.N., MOTOBÉCANE, PEUGEOT, MOTOCONFORT**, etc., sont exposés et livrables de suite chez  
le Spécialiste **B. GODART 116, Boulevard de Grenelle** - TÉLÉPHONE : SÉCUR 61-76 -  
**ACHAT ÉCHANGE - ÉCOLE GRATUITE - VENTE A CRÉDIT**

**AUX DOCKS DU PNEU**  
vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions **PNEUS et CHAMBRES** pour Vélo, Moto et Auto  
**Soldes et Occasions - RÉPARATIONS**  
**TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS**  
Demander Tarif  
**Maison VAYSSE**  
**387, Rue de Vaugirard, PARIS (15<sup>e</sup>) - Téléphone : Ségur 27-78**  
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 % sur Moto et Vélo

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

bi-place, tout neuf 2, 300 fr., ensemble ou séparément. Genty, 2, rue Béccaria, Paris.

René Gillet side bi-place, 4.200 fr., Gouverne, 14, rue du Champs-de-Mars, Paris.

Side pour motos 3 à 6 CV, pn. 700 x 80 neufs, visible tous les jours, 650 fr. Dregnaucourt, 12, rue Neuve-des-Boulets, Paris.

Carrosserie de side, flotteur, une place, porte à droite, parfait état, prix : 250 fr. S'adresser : Concierge, 21, rue de la Mouzaia, Paris (19<sup>e</sup>).

Blériot 5 HP side bi-place, bon état de marche, 2.800 fr. Pouzet, 58, rue Clisson, Paris (13<sup>e</sup>).

Douglas 6 CV, révisé, selle Terry, side ori., état neuf, 3.200 fr. Prévost, 23, rue de Chabrol, Paris (10<sup>e</sup>).

F.N. side 4 cylindres 750 cmc., état neuf, 4.000 fr. Indian 9 CV, très bon état de marche, 2.000 fr. Propulycel 1,1/4, très bon état, 850 fr. Moto Terrot 2 3/4, bon état, 950 fr. Verriez, 113, rue Saint-Aubrin, Vitry-sur-Seine (Seine).

La Française Diamant, 7.500 francs, jamais sortie, à vendre au-dessous du tarif, visible dimanche matin 3 et 10 juin de 8 h. à 12 h., 13, rue Lassel, dans l'avenue Michel-Bizot. Ecrite : Delion, 37, rue de Poitou, Paris (3<sup>e</sup>).

Harley sidecar bi-place, très bon état, 2.400 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Harley side 2 places, écl. mag., excell. état, nb access., 2.800 fr., à mon gar., 14, rue République, Romainville (Seine-et-Oise).

**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**

Harley 19 A, side luxe, bi-fauteuils, phare nickelé, b. Mag., pompe, capote, tan-sad, trompe, pompe, carb. Solex, prix avec garantie. 10 bis, rue Ernest-Lacoste, Paris (12<sup>e</sup>).

Indian side L.V. bi-place, équipé grand tourisme, capote, pare-brise, très bon état mécanique, gros pneus neufs, écl. électr. par accu et dynamo, ressorts et boulonnerie rechange, outill. complet, 3.000 fr. Hummel, 5, rue Elisa-Lemonnier, Paris (12<sup>e</sup>).

Indian side bi-place, excell. état, 1.800 fr. Billod, 36, rue Stéphane, Paris.

Peuple sidecar luxe, caisse et châssis neuf, 850 fr. Delburg, 49, boulevard Latour - Maubourg, Paris.

A.B.C. sidecar 5 HP, bloc-moteur, 4 vitesses Gnome et Rhône, frein à tambour AV et AR, prête à prendre la route, visible le samedi après-midi et dim. mat. Dennenmuler, 135, boulevard Murat, Paris (16<sup>e</sup>).

Side Indian 9 HP, très bon état de marche, 2.200 fr. Ecr., Odinet, 23, rue de Watigny, Paris.

**ECHANGES**  
Bignan, torpédo, 11 CV, 2 litres, parf. état, 6 roues, contre Citroën B. 14. Ecr. : Lacombe, 51, rue Vivienne (161. : Central 08-24).  
F. N. 500 cmc., sortie fin octobre 27, roulé 1.500 km., bien équipée, compt., montre, sacoches artillerie, tan-sad, pneus ballons, contre Cabriolet 5 CV Citroën. Ecr. : Becassino, 11, rue Mesnil, Paris (16<sup>e</sup>).  
Motobécane monov., neuf,

contre B. S. A. ou Triumph, même accid. S'adr. à Dimitroff, 267, boul. Pereire, Paris (17°).  
**Scott Squirrel**, ballon, 2 vit., très vite, état parfait, prix modéré, contre Monotrace même état. Ecr. : Cadiou Ges., Saint-Meloires-Ondes (L.-et-V.).

**Triumph 500 cmc.**, tout équip., bon état, 2.500 fr. contre Cisaille larg. 1 m. 20, p. carton et mach. à coudre. Ecr. : Bourgeois, 6, rue de la Prévoyance, Paris (19°).

**De Dion**, camionn. 9 CV, 4 cyl., 1/2 taxe, tr. b. marche, 2.900 fr. contre moto 3-4 CV, 2-3 vit. ou cyclocar. Ecr. : Memin, cuirs, Le Mans.

**Ariès 5-8 HP**, 1925, conf., écl. élect., vend. ou échang. contre camionn. 500 kg. Ecr. : Dex, 14, rue Perronet, Neuilly-sur-Seine.

**Poste T. S. F. Reinartz** puis, 2 redresseurs Ferrix, H.-P., g. lumière, access., le tout contre moto récente 3 CV, 250 cmc. Georges, 109, rue C.-Duflos, Bois-Colombes.

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

**ON DESIRE ACHETER**

Suis achet. carb. Solex ou Zenith occ., pr 6 CV, Renault 1925, Bailly, 84, boul. Saint-Michel, Paris.

Achet. voit. 4 pl., 8 CV max., parf. état, livr. fin juin Seine ou Cher, précisions, photo, n° du châssis, etc. (franch. post. ou p. avion, 9 fr. 80). Pezard, payeur, Armée du Maroc, Camp Garnier, Rabat.

Achet. Harley et Indian. Foulon, 162, avenue Daumesnil, Paris. Did. 37-13.

Suis achet. moteur 2 temps 1 à 2 CV 1/2. Ecr. avec détails : Zabor, 57, rue de Paris, Joinville-le-Pont.

Part. ch. Terrot 350 cmc., mod. 28, soup. lat., pn. bal., peu roulé. Moretto, 37, boul. Latour-Maubourg, Paris (7°).

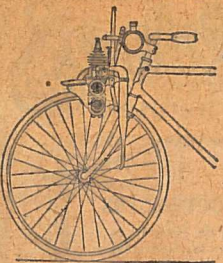
Belle occasion, beau sidecar Harley, très bon état de marche, 2.100 fr. S'adr. : Defaux, 105, rue J.-J.-Rousseau, Dijon (Côte-d'Or).

**DIVERS**

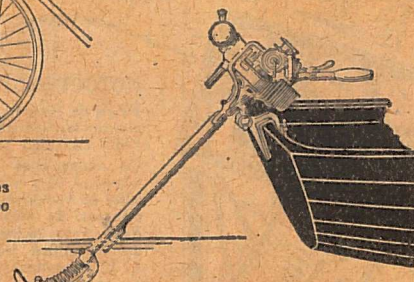
**Moteurs de motos**, 175, 250, 500, 2 et 4 temps, depuis 400 fr. Boîtes de vitesses depuis 300 fr., le tout neu, garanti s. fact. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°).

**Radios complet** : dynamo, phare, lanterne AR, pile, bala-

**Micromoteur pour cycles**



Demandez les Notices franco



**Microrameur pour canots**

170, Avenue des Batignolles SAINT-OUEN (Seine)

**DEVOS, 57, Rue Lauriston - PARIS (16°)**  
 — 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

**UN REMÈDE EFFICACE POUR PNEUS MALADES**



Réparez vos enveloppes éclatées avec :  
**L'EMPLATRE YNDEN**  
 Cycles Motos ou Voiturettes Autos  
 1.50 7.50 7.50 12.50  
 Demandez-là aujourd'hui même à votre fournisseur habituel ou à défaut à :  
 YNDEN 113, av. Victor-Hugo, PARIS

deuse, 350 fr. Cambonet, 44, av. des Batignolles, St-Ouen  
**3 pneus Hutchinson 710 x 85** exc. état, avec les 3 ch., 400 fr.; fourche Monet-Goyon, 2 ch. et 1 compt. de vit. E.D. S'adr. l'apr.-midi chez Deslande, 91, Chemin Latéral, Paris (15°).  
**Bicyclette à moteur 125 cmc.**, carburateur et cylindre de rech., bon état, marche 30 km. heure, 600 fr. Renard, 58, rue Montorgueil, Paris.  
**Jumelle Gallus, 6 x 13**, Berthiot, 5, 7 obt. compur mise au point récem., 2 mag. céram. coul.; comb. acc., parfait état, 1.100 fr. Agr. Noxa, n° 9, 600 fr. Girberg,

89, boul. Ch.-Floquet, Aulnay-sous-Bois.  
**Vente, Achat, Echanges**, réparation tous genres de moto, toute marque. Tram. 91, limite Gentilly. Petit, 7, rue Saint-Jean, Gentilly (Seine).  
**A vend. ou échang.** 5 roues Michelin 700 x 80, av. pn., 6 ch. air; 1 compt.; 1 équip. compl.

**Cycles la Française, 9**, rue Descombe, Paris (17°), demande contre-maître connaissant parfaitement motos. Sérieuses références exigées.

écl. : Aceto » av. phar., lant. AR, bout. Mag., tube, visib. tous les jours. Héritier, 9, avenue Mugnets, Montfermeil, par tram. : Raincy-Montfermeil.

**Vélo touriste équipé**, en excel. état, pour 130 fr., urgent. Ecr. pour rendez-vous : H. Périn, 31, rue Anatole-France, Levallois.

**Cause maladie** : Aiglon 350 cmc., 4 CV, sortie usine mars 28, siège arrière, compt., montre, pare-jambes, éclair., trompe, prix 5.000 fr. Ecr. : Albert Delahaye, chemin de Beaugard, Rueil (Seine-et-Oise).

**NAVILLE et ses Fils**  
 3, Rue Sarrette, Paris (14°)  
 Montage rayons et jantes de toutes profils  
**DE ROUES**  
 Transformations pour Motocyclettes et Voitures  
 Expéditions en Province

**A vendre** : jardin d'une contenance de 450 mq. avec source, baraquement 6 m. 50 x 2 m., W.-C., beau site, prix 15.000 fr. avec arrangement. M. P. Crapet, 24, rue de la Villette, Saint-Germain-en-Laye.

**Générateur et phares** Besnard de quadrilette Peugeot, 90 fr., phare cuivre, auto-générateur, 35 fr. M. Wehrlé, 9, rue Saint-Paul, Paris.

**Châssis Ford et Morgan**, 200-250 fr.; cadre moto, 150 fr.; éric à réparer, 10 fr.; scie à découper dz. 4 et 5, 5 fr.; dynamo 12 v. 8 amp., 120 fr.; g. et p. sacoches cuir, 15-10 fr.; g. sonnerie, 50 fr.; 2 paliers 30, 25 fr. Paul Lejeune, Vierzon (Forges) (Cher).

**Un bon et réputé** coureur motocycliste qui a fait ses épreuves, demande place de représentant dans une maison de motos ou accessoires. William, 26, rue Ernest-Renan, Saint-Denis.

**MOTO-AGENCY**  
 24, Bd de Charonne, PARIS, 20°  
 Achats - Vend - Répar - Echanges  
 H., Terrot, Monet, Motoconfort, Soyer, etc.  
 — Stock en neuf et occasions —  
 École de Motos - Permis gratis à tout acheteur

**A. V. moteur Salmson 4 cyl.**, complet, magn. et carb., châssis entier, essieu AV, le tout 1.600 fr. Ecr. : Andrac, 17, rue Bellevue, Boulogne-sur-Seine.

**A vendre** bout. Magond. 175 litres, colliers, tuyaux, phare, feu rouge, 175 fr.; 2 vélos homme et dame, 250 fr. les 2; tous les jours. A. Dubois, 40, rue Mongallet, Paris (12°).

**A vendre** collect. *Moto Revue*, n° 197 à 270; *Revue motocycl.*, n° 66 à 116; *Antenne*, n° 140 à 266. S'adr. : Reynet, 9, rue Belfort, à Givros (Rhône).

# Gilardoni

## LA PREMIÈRE BOUGIE FRANÇAISE



Les Bougies GILARDONI sont entièrement fabriquées dans nos Usines de Choisy-le-Roi, selon les méthodes d'usinage les plus modernes, et par un personnel expérimenté capable de fournir le travail de haute précision qu'exige cette fabrication.

En effet, la bougie GILARDONI se compose d'une douzaine d'éléments constitutifs : acier, nickel, cuivre rouge, laiton, aluminium, stéatite, etc., dont l'usinage nécessite une quarantaine d'opérations, certaines d'une grande délicatesse. Après usinage, les bougies GILARDONI sont soumises à une série d'essais très rigoureux, auxquels doivent satisfaire toutes les bougies livrées aux automobilistes :

- 1° — Essais de l'étanchéité sous pression d'air de 30 kilogrammes par centimètre carré.
- 2° — Essais de l'étincelle à l'air libre.
- 3° — Essais de l'étincelle sous pression.

Les isolants eux-mêmes sont soumis avant montage à des essais de résistance à l'échauffement et au refroidissement, et à une épreuve de résistance diélectrique. La qualité des matières employées et le soin apporté dans la fabrication des bougies GILARDONI expliquent la faveur dont elles jouissent auprès des principaux constructeurs d'automobiles et de motocyclettes ainsi que des C<sup>ies</sup> aériennes françaises. GILARDONI figure au palmarès de toutes les grandes épreuves.

BOUGIE GILARDONI, CHOISY-LE-ROI.



FAMA N°27

**BULLETIN D'ABONNEMENT A MOTO REVUE ET SON SUPPLÉMENT MENSUEL L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE**

Veillez m'abonner à (1), numéros de Moto-Revue et son supplément l'Actualité Automobile à partir du Numéro en date du ..... Ci-joint la somme de (2) .....

Nom .....

Prénoms .....

Profession .....

Adresse .....

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 CHEQUES POSTAUX 29.737-PARIS (2°).



# PARTOUT VAINQUEURS

les constructeurs Mâconnais continuent la

## SÉRIE de leurs SUCCÈS

au

# GRAND PRIX DE LYON

**ers** 175 cmc. 1<sup>er</sup> *Hommeaire* battant le **Record**  
à 82 km. 567, **plus vite** que la  
**Catégorie supérieure.**  
2<sup>e</sup> *Sourdodot.*

350 Side 1<sup>er</sup> *Hommeaire* battant le **Record**  
à 81 km. 412, **plus vite** que la  
**Catégorie supérieure.**

Rappelons le *Dimanche Sportif* précédent  
de **MONET-GOYON** :

**er** en 175 cmc. *Tourist Trophy* ;  
*Côte de l'Alouette* ;

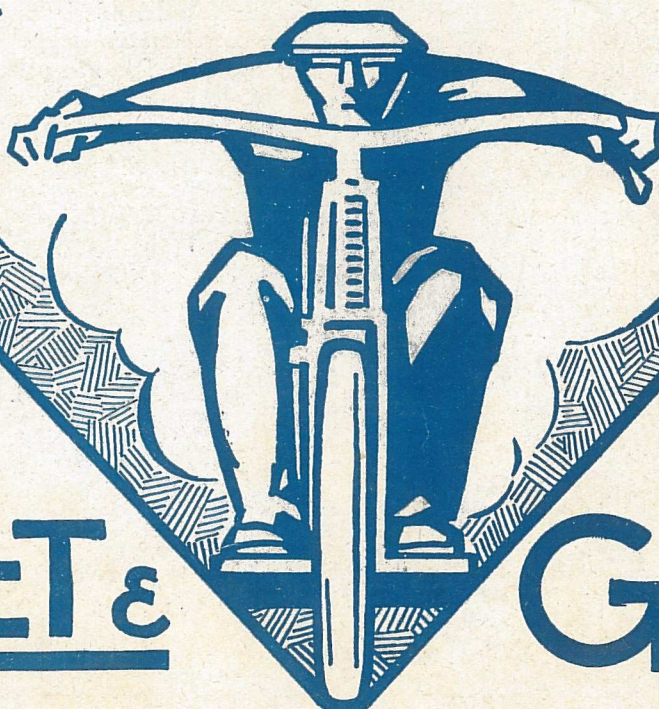
**er** en 350 cmc. *Côte du Camp* ;  
*Kilomètre de Gémenos* ;

**er** en *Côte du Camp* ; 1<sup>er</sup> en à Géme-  
500 cmc. *Kil. de Gémenos* ; 600 Side nos ;

8 RECORDS BATTUS

**Meilleur temps de la journée à GÉMENOS et au CAMP**

57, Rue du Pavillon, 57 — MACON



# MONET &

# GOYON