

Paris-Les Pyrénées-Paris : au Pesage.

MOTO REVUE

LE NUMÉRO
1^{fr.}-25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 281

28 Juillet 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

Trop nombreux sont ceux qui supposent une instabilité préjudiciable au sidecar : voici l'essai fait à 50 à l'heure sur la falaise ardue d'un vélodrome, pour prouver la nullité de cette opinion.

**Peugeot, Voisin, Donnet, G. Irat,
la Buire, etc., utilisent et
préconisent la Spido**

Spido est également en vente,
à un prix très intéressant, en
bidons de 20 litres et en ton-
nelets métalliques de 40 et
68 litres.

Demandez notre tarif à
votre garagiste.

50%

d'économie

Il est évident qu'un lubrifiant ne
saurait assurer indéfiniment sa
fonction protectrice. En effet, il
"s'use" peu à peu sous l'action des
hautes températures subies se charge
d'essence non brûlée (dilution), de
poussières ou de particules charbon-
neuses — ce qui rend nécessaire la
vidange du carter après un certain
parcours.

Mais il est également évident que
l'importance de ce parcours dépend
uniquement de la qualité du lubrifiant
employé : alors que la plupart des
marques d'huile prescrivent de
vider votre moteur pendant 3.000 kms
SPIDO est la seule qui puisse
garantir la parfaite protection de
votre moteur pendant 5.000 kms
ce qui se traduit par 50% d'économie.

Spido
l'huile de sécurité



S^te A^me A. ANDRÉ FILS
8, rue de la Tour-des-Dames - PARIS



LE BRUIT

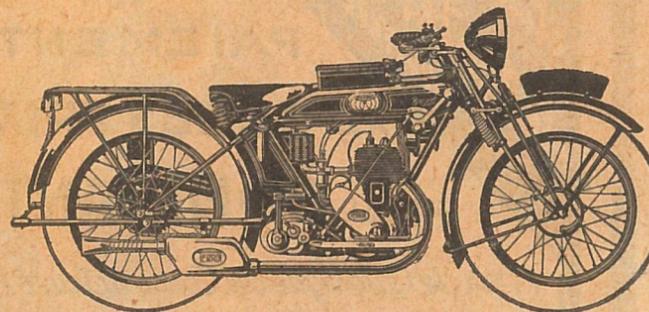
*ennemi du confort, est le plus souvent
l'indice d'une fabrication peu soignée.*



SEULE MARQUE FIGURANT AU PALMARÈS DU
CONCOURS de la MOTO SILENCIEUSE

dans les Catégories 250 cmc. et 350 cmc.,
a enregistré une Victoire d'une haute portée pratique en prouvant :

- 1° La perfection de sa fabrication ;
- 2° Le confort absolu de ses machines.



Un des 2 Modèles présentés .
la 350 cmc. avec son silencieux strictement de série.

L'OPINION D'UNE COMPÉTENCE

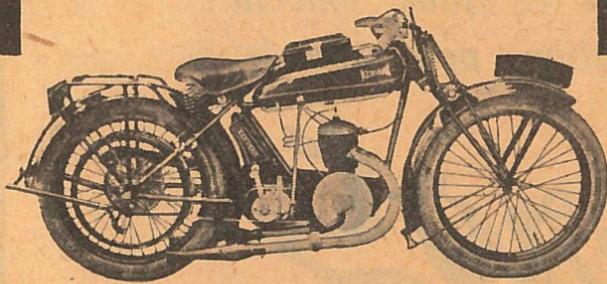
.. La plus grande impression de la jour-
née a été produite par la 350 cmc.
TERROT à soupapes en chapelle, dans
le Concours de la Moto silencieuse. Ce
fut un cri d'admiration dans le public
lorsqu'on la vit tourner à plus de 80 kilo-
mètres sans l'entendre passer. La Moto
présentée par TERROT est une Moto
vraiment aristocratique. Il faut que tous
les constructeurs tendent vers le même
but et le même résultat...

MARC CHAUVIÈRE.
(MOTO-REVUE N° 271.)

ENVOI FRANCO sur DEMANDE du CATALOGUE **Etablissements TERROT** 2, Rue André-Colomban
- GÉNÉRAL des CYCLES et MOTOCYCLETTES - **DIJON** -
SUCCURSALE POUR LA RÉGION PARISIENNE : 30, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

KERVAN



BANNALEC (Finistère)

vous présente ses Modèles 1928

LES PLUS JOLIS

par leur ligne et leur fini

LES MEILLEURS

par une fabrication individuelle soignée et une mise :: au point poussée ::

LES PLUS INTÉRESSANTS

par des prix inégalés dans la machine de qualité, parce que

LES SEULS RATIONALISÉS

250 cmc., double échappement, chaîne-chaîne, 2 vitesses, large selle souple "Planor", pneus ballons à tringles sur jante base creuse, fourche avec amortisseurs et guidon orientable, béquilles AV et AR, coffre à outils à serrure automatique, etc...

90 à l'heure **3.295 fr.**

La même, 3 vitesses, freins à tambours de 130. **3.595 fr.**

175 cmc., confort, etc. . . . **2.795 fr.**

250 cmc., JAP, latérales, type "Luxe" : **4.495 fr.**

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 de toutes marques et immédiatement disponibles

GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT AUX MÊMES PRIX QU'AU COMPTANT

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

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

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



P.105
6.300 frs

P.107
5.800 frs

P.108
4.800 frs

Trois machines belles de lignes et de mécanique, trois machines inspirées de la plus moderne technique, trois machines signées.

Peugeot

Catalogue franco sur demande aux usines Peugeot de Beaulieu (Doubs)
Magasin d'exposition et de vente à Paris : 71, Avenue de la Grande Armée (16^e)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

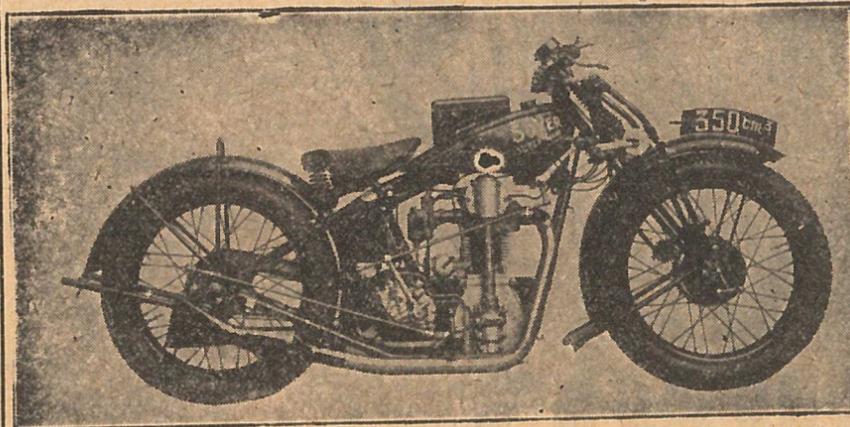
5999

III

Demandez des
renseignements

SOYER & C^{IE}
350 cc.

sur le modèle arbre à cames en tête
LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



au meilleur prix

Modèle "FLÈCHE BLEUE"
175 cmc. 3.500 fr.
Modèle 250 cmc. Moteur J.A.P. au prix 4.750
Modèle "FLÈCHE D'OR"
350 cmc., Moteur JAP, Soupapes latérales 5.500 fr.
Modèle "FLÈCHE D'OR"
350 cmc., Moteur JAP à culbuteurs. Prix 6.000 fr.
ARBRE à cames en tête :
Modèle Supersport . . . 6.300 fr.

LIVRAISON IMMÉDIATE

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

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

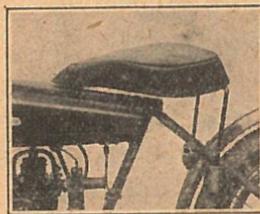
Motocyclistes, qui cherchez le Confort...

adaptez sur votre MOTOCYCLETTE

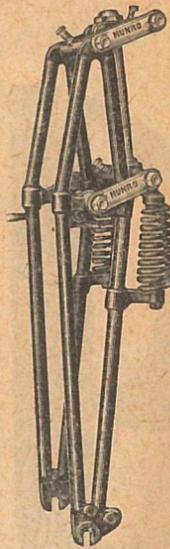
LE SIÈGE ARTICULÉ
A AIR COMPRIMÉ



LA SELLE
A AIR COMPRIMÉ



LA FOURCHE ÉLASTIQUE
MUNRO-CONFORT



Etablissements **Robert MUNRO** 198, Bd Péreire
PARIS
Wagram 10-14

SPECIALITÉS :

Carburateur AMAC — Épurateur d'air AMAL
Poignées tournantes. — Manettes et Leviers HANDY
Poignées caoutchouc à empreinte digitale. — Interrupteur
d'allumage pour Motos. — Genouillères caoutchouc.
Pompes à huile ROMU — Selle LECKIE Supersport

BOITE DE
VITESSES

STURMEY-ARCHER

MOYEU A
FREIN

B. C. S.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Juillet
1928
N° 5

MOTO-TRAIN

Éts E. TRAIN
3, Rue
Rouget - de - l'Isle
COURBEVOIE
(Seine)

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES DE MOTOS "TRAIN"

CAUSERIE

LA MOTOCYCLETTE UTILITAIRE

Dans notre dernière causerie nous avons commencé l'examen des avantages que doivent présenter les différents organes d'une MOTOCYCLETTE UTILITAIRE.

Après avoir examiné les avantages du moteur à 4 temps, examinons aujourd'hui ceux du moteur à 2 temps.

MOTEUR A 2 TEMPS

Ce type de moteur est plus nouveau et moins connu que le moteur 4 temps, quoique son emploi sur la motocyclette est actuellement très répandu.

Il a fait son apparition un peu avant la guerre sur quelques motos anglaises, mais s'est surtout développé en France, en Italie, en Allemagne, etc., depuis la fin des hostilités ou son emploi s'est pour ainsi dire généralisé sur toutes les motos de faible cylindrée jusqu'à 250 cmc. et même 350 cmc.

D'application plus récente que le moteur 4 temps, il a été moins travaillé que ce dernier et n'a pas bénéficié des mêmes progrès, quoi qu'il soit appelé à prendre avec les procédés de suralimentation actuels un avantage considérable à tous points de vue sur le moteur 4 temps tout en restant d'une grande simplicité.

Actuellement ce type de moteur qui équipait encore l'année dernière environ 75 % des motos en France et dont certaines marques sont très appréciées, est sujet dans son ensemble à quelques critiques que nous allons examiner :

Tout d'abord nous constatons que nombreuses sont les marques de motos qui ont construit ou construisent du moteur à 2 temps. Alors que beaucoup d'entre elles hésiteraient à fabriquer du moteur à 4 temps dans la crainte de déboires certains, elles n'ont pas craint d'entreprendre la fabrication du 2 temps étant donné sa grande simplicité.

Quand nous disons construire, c'est peut-être trop dire, car nombre de ces maisons ne disposent pas d'outillage, se contentent de faire faire le cylindre par ici, le piston par là, le vilebrequin par ailleurs et de faire ensuite l'assemblage.

On peut se demander ce que peut être dans ces conditions un pareil assemblage de pièces mal étudiées et faites sans aucune précision ni contrôle.

Et bien, malgré tout, cela marche, ce n'est peut-être pas parfait ni comme rendement ni comme fonctionnement ni comme consom-

mation, mais à moins de malfaçon vraiment grave, cela ne connaît pas la panne.

C'est que le moteur à 2 temps n'a aucun des organes délicats du 4 temps, il peut souffrir la médiocrité. Les seules pièces en mouvement : le piston, la bielle et le vilebrequin peuvent peut-être s'user plus rapidement qu'ils ne le devraient s'ils sont mal usinés ou trempés, mais sauf erreur grossière de construction ils ne sont pas fragiles.

Un moteur moderne 4 temps établi dans ces conditions serait en panne à chaque instant et, au bout, de peu de temps ne serait plus qu'un amas de ferraille propre à être retourné à son constructeur.

Ainsi le grand avantage du 2 temps, sa simplicité, s'est retourné contre lui par suite de la grande médiocrité de fabrication de beaucoup de ceux-ci.

Si jamais ces mêmes constructeurs avaient établi et mis sur le marché des moteurs à 4 temps construits dans ces conditions, on peut dire que ce type de moteur serait maintenant à tout jamais discrédité.

En résumé, les critiques portées sur le moteur 2 temps résultent non pas du principe de fonctionnement de ce moteur, mais du fait qu'inconsciemment le motocycliste impute à ce type de moteur des défauts qu'il ne sont pas inhérentes à son cycle mais bien à ce qu'une grande partie de ces moteurs mis sur le marché ont été fabriqués dans des conditions déplorables.

Pour conclure à part le cas de machines de course ou de sport où le moteur 4 temps poussé à un régime élevé peut avoir un léger avantage au point de vue puissance, nous estimons qu'un moteur 2 temps moderne perfectionné est le moteur idéal pour la motocyclette.

Il a tous les avantages du 4 temps sans en avoir les inconvénients. Il a de plus, sur lui, les avantages suivants :

Il est simple, il est robuste, il est sûr, il est indéglable, il est souple, il est puissant au bas régime et grimpe les côtes merveilleusement, il est léger, il ne demande pas d'entretien.

Comme le moteur 4 temps il a un cylindre, un carter, un piston, un axe de piston, des segments, une bielle, un vilebrequin.

Ces organes peuvent être comme sur un quatre temps aussi bien construits, aussi robustes, mais pour une même puissance le moteur 2 temps ayant le double d'explosions, celles-ci sont moins puissantes et par conséquent ces organes travaillent plus régulièrement et les pressions exercées sur eux sont moins élevées. Il s'ensuit une plus grande résistance de ces organes et une moindre usure.

Mais il n'a pas comme le 4 temps des pignons, des cames, des poussoirs, des culbuteurs, des soupapes, des ressorts, etc., tous organes fragiles travaillant dans de mauvaises conditions, et sujets à usure rapide, à dérèglages et à ruptures.

Dans le 2 temps la distribution s'opère automatiquement par des orifices dans le cylindre, démasqués par le piston sans le secours d'aucun autre organe supplémentaire.

Il s'ensuit que ce type de moteur est indéglable et absolument sûr. Il ne peut être sujet à aucune panne, toute cause de mauvais fonctionnement ne pouvant provenir que d'un défaut d'allumage ou de carburation, défauts inhérents à tous les types de moteurs.

Pourtant quelques critiques sont souvent adressées au moteur 2 temps : consommation excessive, manque de ralenti, ce sont ces critiques que nous examinerons dans notre prochaine causerie.

ÉCHOS ET NOUVELLES

Les impôts sur l'essence sont tels que chaque fois qu'un motocycliste verse un bidon de 5 litres dans le réservoir de sa machine, il verse en même temps 5 francs à l'Etat, soit 50 % de la valeur de l'essence.

Quels bons contribuables nous sommes ! Certains constructeurs ont eu tendance l'année dernière à exagérer l'emploi des pneus ballons à forte section sur la motocyclette. De nombreux accidents ont prouvé qu'il y avait danger dès que l'on dépassait une certaine vitesse sur de mauvaises routes. A l'heure actuelle on est revenu de cette exagération et on tend de plus en plus à adopter pour le tourisme les pneus ballons de 70 millimètres maximum, soit 3 pouces et 1/2 de section.

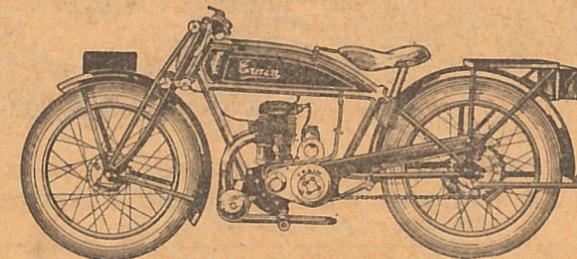
LE COIN DU BON SENS

Pour être heureux en ménage que faut-il ?
1° Se plaire, s'aimer, se bien choisir.
2° Être gai, avoir bon caractère.
3° Avoir une bonne santé et un physique agréable.
4° Ne manquer de rien. Si vous travaillez la semaine, il faut vous distraire le dimanche. Pour cela rien ne vaut une promenade à deux sur une MOTOCYCLETTE TRAIN.

**POUR LE TRAVAIL, LES AFFAIRES ET LE TOURISME
LES MOTOS UTILITAIRES TRAIN**
vous donneront toute satisfaction

PRIX :
(entièrement équipées)

4 CV..... 3.950
5 CV..... 4.500



VENTE A CREDIT
sans concurrence

6 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 Ballons. - Fourche à amortisseurs

AGENTS PARTOUT



NORTON, arbie à cames en tête.

LUCIEN PSALTY 50, Rue Brunel PARIS

(17^e Arr^e)
Tél. : WAGRAM 24-28

— AGENT & REPRÉSENTANT —

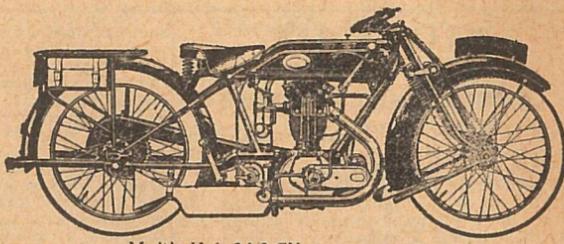
DES PLUS CÉLÈBRES MARQUES DU MONDE

A. J. S. 350 cmc.
Latérales : Culbuteurs : Arbre à cames :
6.800 fr. 7.600 fr. 8.500 fr.
et 7.000 fr.

A. J. S. 500 cmc.
Latérales : Culbuteurs : Arbre à cames :
8.200 fr. 9.000 fr. 10.900 fr.

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

A. J. S.
NORTON
SUNBEAM
P. M. PANTHER
L. E. V. I. S.
B. M. W.
DUNELT
ROCHESTER
ROVIN



Modèle H 6, 31/2 CV., soupape en tête.

BROUGH SUPERIOR - MONET & GOYON - TERROT
Chater-Lea, etc...

GRAND PRIX DE L'U.M.F. BORDEAUX : 1^{er} STANLEY WOOD sur NORTON, à 108.227 de moyenne. — MCINTHÉRY : DENLY sur NORTON, bats les records suivants, Classe A. et D. :
5 miles lancé : 2 m. 38 s. 3 5, 182.600 de moyenne (113 M. 49). — 5 kilomètres lancé : 1 m. 29 s. 3 5, 180.600 de moyenne (112 M. 29). — 50 miles, départ arrêté : 29 m. 25 s. 29 100, moyenne : 161 k. 537. — 100 miles, départ arrêté : 58 m. 38 s. 7 100. — 1 heure, départ arrêté : 164 k. 638 de moyenne. — 10 kilom., départ arrêté : 3 m. 27 s. 20 100, moyenne : 173 k. 577.

VENTE A CRÉDIT

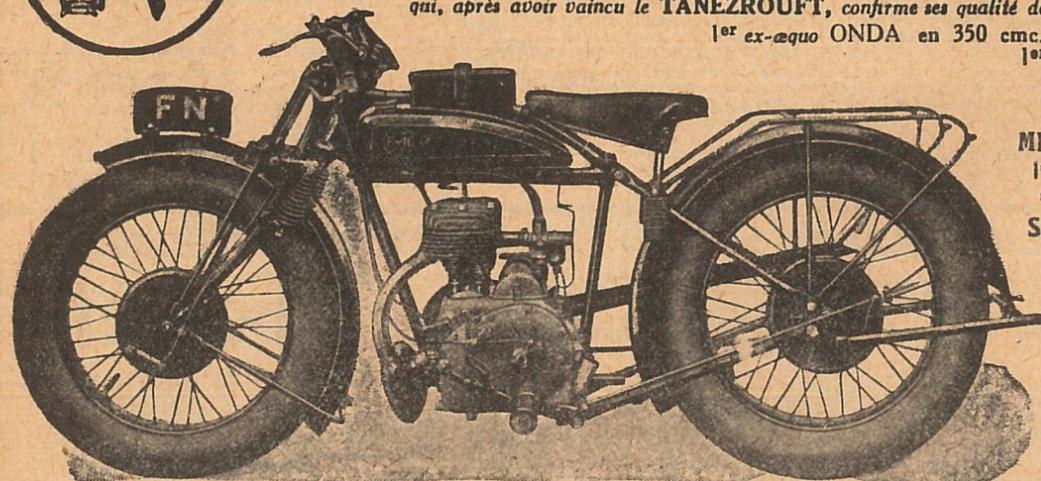
STOCKISTE **STURMEY ARCHER**
COUNTERSHAFT GEAR



LIVRE IMMÉDIATEMENT

son nouveau modèle 350^{cc} Type SAHARA à 5.500 fr.

qui, après avoir vaincu le TANEZROUFT, confirme ses qualités dans PARIS-NICE
1^{er} ex-æquo ONDA en 350 cmc.



1^{er} ex-æquo en 500cc,
LOVINFOSSE
& DEBAY.

MEETING DE NICE
1^{er} LOVINFOSSE
en 350cc (vitesse)

Sur la Moyenne-
Corniche :

1^{er} LOVINFOSSE
en 350cc, records battus.
1^{er} DEBAY
en 500cc, records battus

Tous sur FN - Halls
SHELL - Pumps EN-
GLEBERT - Magnéto
BOSH - Carburateur
GURTNER - Chaines
RENOLD - Sells BON-
HOMME - Bongies
LODGE.

LES MOTOS FN DÉTIENNENT A L'HEURE ACTUELLE 22 RECORDS
DU MONDE ET LE RECORD DU BOL D'OR TOUTES CATÉGORIES
1698 km. en 24 heures sur 350 cmc.

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

Les Motocyclettes Belges

SAROLÉA

Modèles 1928, sont disponibles immédiatement.

Les Motocyclettes Belges

SAROLÉA

sont livrées immédiatement au COMPTANT ou à CRÉDIT payables en douze Mois.

Les Motocyclettes Belges

SAROLÉA

Tous ces Modèles sont également disponibles
- avec éclairage électrique des Marques : -

BOSCH — LUCAS — MAGLUM

350 cmc., TOURISTE. . . 5.500 fr.
500 cmc., TOURISTE. . . 6.750 fr.
350 cmc., SUPERSPORT. 6.675 fr.
500 cmc., SUPERSPORT. 7.450 fr.

REPRISE en compte des Machines usagées

AGENCE OFFICIELLE :
62, Rue Rochecouart, PARIS (9^e)
- Téléphone : TRUDAINE 15-95 -

F. DELAUNAY AGENT DU SIDE-CAR
"ANTIVIBRATEUR"
BELGIAN

*Supportez
l'industrie française*

EN EMPLOYANT SUR VOS MOTOS

TRIUMPH & B.S.A.

*les pièces de ma fabrication,
vendues avec garantie,
à des prix français*

TÉLÉPHONE
TRUD 1596

Delaunay

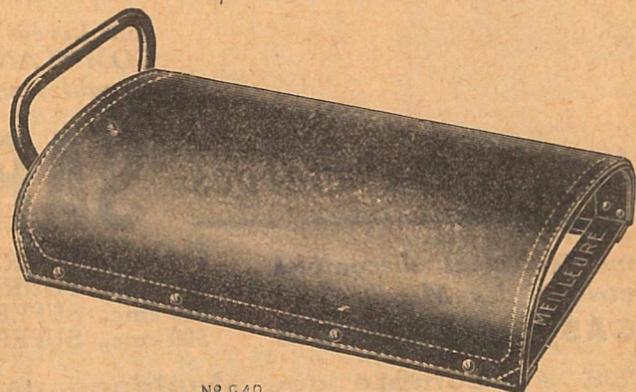
62 rue ROCHECHOUART

PARIS 9^e

DEMANDER LE TARIF ILLUSTRÉ

STRAP MEILLEURE 640

BREVETÉ S. G. D. G.



N° 640

ÉLÉGANT ET SOLIDE, TRÈS SOUPLE GRACE A UN
RÉSEAU DE LAMELLES D'ACIER FIXÉES PAR PETITS
— RESSORTS A BOUDINS —

fabriqué par la

COMPAGNIE CONTINENTALE

DES

FABRICANTS DE SELLERIE VÉLOCIPÉDIQUE RÉUNIS

57, Rue Émeriau, 57 — PARIS (15^e)

QUI PRODUIT LES CÉLÈBRES MARQUES :

**BAURIAT, BROWN, LAMPLUGH
L'INEXTENSIBLE, MEILLEURE**

En vente chez tous les Commissionnaires

ENDURANCE

RÉGULARITÉ

IMPECCABILITÉ MÉCANIQUE

Après : Paris - Nice, Bordeaux - Les Pyrénées
le Circuit de l'Ain

LES 3 JOURS DU FOREZ

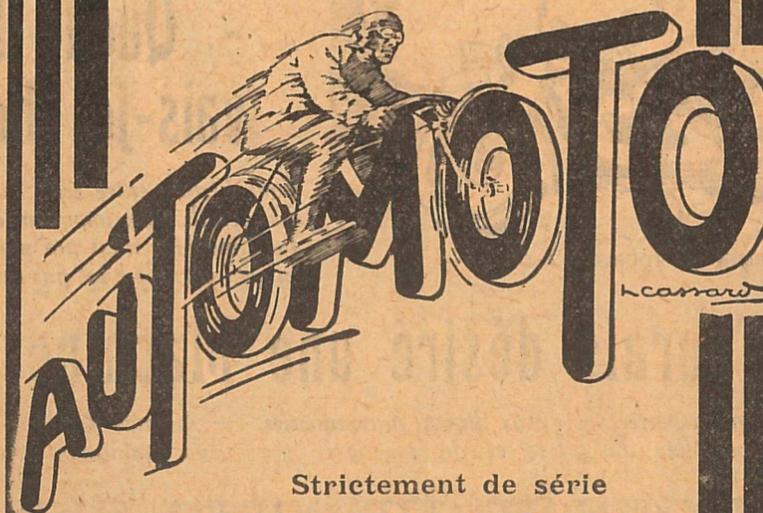
1^{ERS}

Course de côte de La Baraque
MOREAU sur 175 cc.

Circuit des Vosges

DOUET sur 350 — **MERCIER** sur 350

SUR



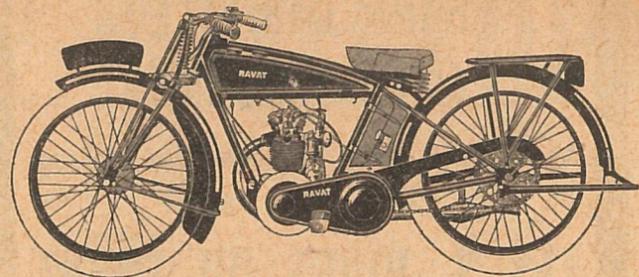
Strictement de série
munies de la Boîte de Vitesses
CAMPBELL

Catalogue Franco

152-154, Avenue Malakoff, PARIS (16^e)

1.285 Kms. POUR 120 FRANCS!

■
SIMPLICITE
ROBUSTESSE
■



■
ÉCONOMIE
COMMODITÉ
■

RAVAT

« J'ai accompli, avec ma femme en tan-sad, sur ma 175 cmc., C. S. 6 RAVAT, en 8 jours, sans une panne, sans un ennui, 1.285 kilomètres et je n'ai dépensé en essence et huile que **120 francs.** »

(Lettre de M. André Chambaud, Secrétaire du Cognac-Moto-Club, à COGNAC)

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



— LES CHARMES DU TOURISME A DEUX —

Vous vous êtes déjà posé la question :

**- Quelle Moto -
vais-je choisir?...**

Vous hésitez entre telle ou telle marque pour des détails sans importance, puis vous dites : Telle machine n'est pas mal, vous l'achetez tout en pensant : Ce n'est pas cela que j'aurais voulu.

J'aurais désiré une Machine:

Propre. — Bien présentée. — Aux lignes harmonieuses. — Grande facilité de nettoyage.
— Protection complète du pilote et du passager. — Avec minimum d'entretien. —

ET CEPENDANT CETTE MACHINE EXISTE

c'est la **“NEW MOTORCYCLE”**

AGENT GÉNÉRAL **PARIS-MOTOS, 79, Av. des Ternes - PARIS (17^e)**

Gilardoni
LA PREMIÈRE BOUGIE
FRANÇAISE

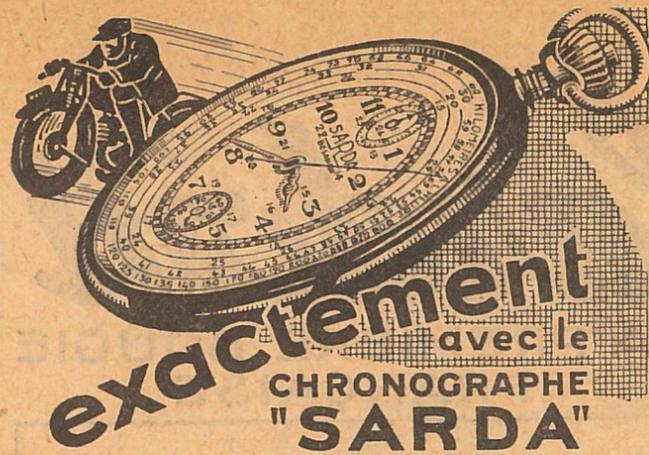
Les Bougies GILARDONI sont entièrement fabriquées dans nos usines de Choisy-le-Roi, selon les méthodes d'usinage les plus modernes et par un personnel expérimenté. La perfection de leur fabrication les a fait adopter par les principaux constructeurs d'automobiles et de motocyclettes ainsi que par les compagnies aériennes françaises.

Neuves, les Bougies GILARDONI sont toujours vendues en étui aux prix de 15 fr. et 22 fr.. Méfiez-vous, celles livrées nues ont été usagées et réparées.

BOUGIE GILARDONI,
Choisy-le-Roi,



FAMA N°27



exactement avec le
CHRONOGRAPHE
"SARDA"

(cadran au 1/5° 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 n° 27-11, contenant tous les genres de Montres aux



UNE AGENCE

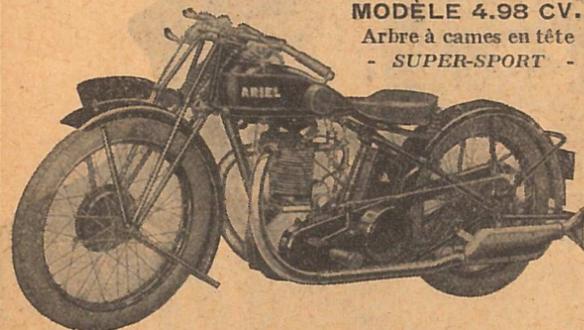
ARIEL

AUGMENTERA VOTRE
chiffre d'affaires

PRIX DE DÉTAIL :
DE
7.250 et 8.600 fr.



MODÈLE 4.98 CV.
Arbre à cames en tête
- SUPER-SPORT -



- DEMANDEZ LES CONDITIONS A -
L'AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

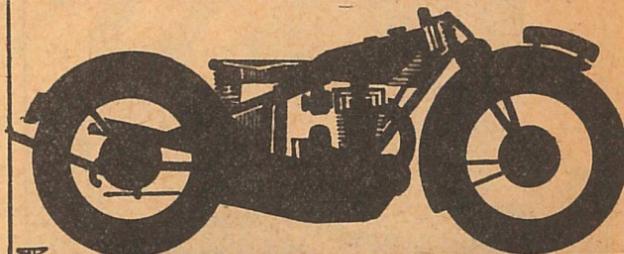
H. J. HARDING 49, Boulevard
Gouvion-St-Cyr
— PARIS —



LA MEILLEURE
MARQUE

AUX MEILLEURES
CONDITIONS

175CM ³ Monovitesse	} Vitesses	FRS 1.850
175CM ³ Chaîne-Courroie		FRS 2.350
175CM ³ Chaîne-Chaîne		FRS 2.500
250CM ³ Touriste	} Vitesses Bloc Moteur	FRS 4.600
350CM ³ Touriste		FRS 5.850
350CM ³ Sport		FRS 6.300



catalogue M sur demande
à AIGLON — COURBEVOIE, Seine

ACFOR et CUIRVET

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

Catalogue
général
sur
demande

Ouvert
le Samedi
après-midi

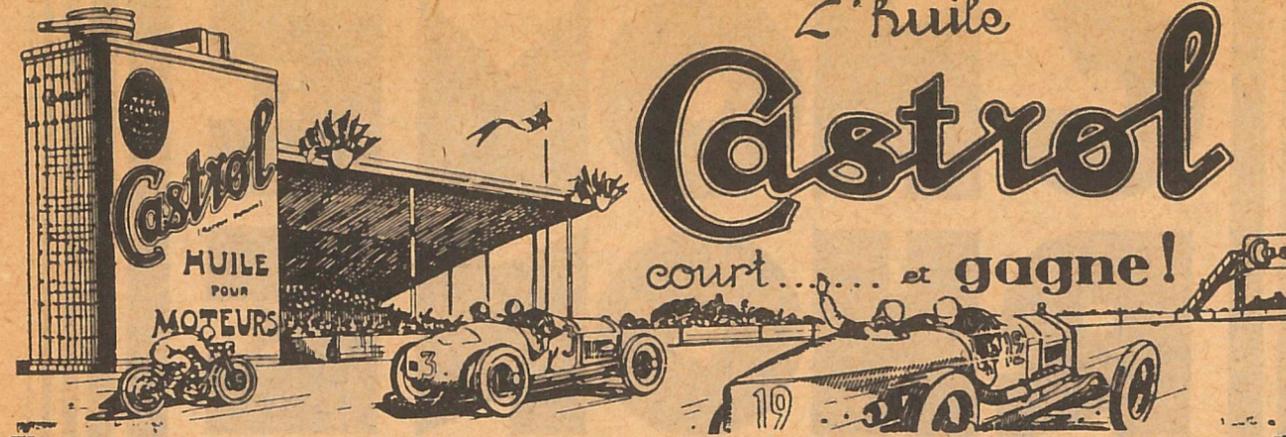


Notice explicative
pour mesures à
prendre.
Echantillons et
Prix sur demande

- 102 -
Rue Amelot
PARIS

Téléphone :
Roquette 62-36

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



L'huile
Castrol

court... et gagne!

Le **GRAND PRIX de BELGIQUE (MOTOS)**

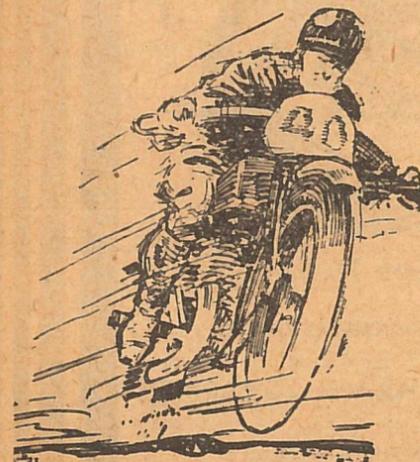
Catégorie 500 cmc. : 1^{er} DODSON sur Sunbeam ;
Catégorie 250 cmc. : 1^{er} CRABTREE sur Excelsior-Jap ;
Catégorie 175 cmc. : 1^{er} GEISS sur D. K. W.

et le **G^D PRIX d'ALLEMAGNE (MOTOS)**

Toutes les Premières Places en 1.000, 500, 350 et 250 cmc.

AVEC

Castrol



Rappelons pour mémoire que **CASTROL** a aussi remporté
Tous les Grands Prix de l'U.M.F., depuis 1921
Le Tourist Trophy Anglais, 13 années consécutives

pour ne citer
que ces grandes Épreuves
internationales...

L'Huile **CASTROL** est en vente dans tous les bons Garages
en bidons de 2 litres et de 1 litre.

S^{té} DES HUILES CASTROL 58, Rue de Londres
— PARIS —

GNOME RHONE

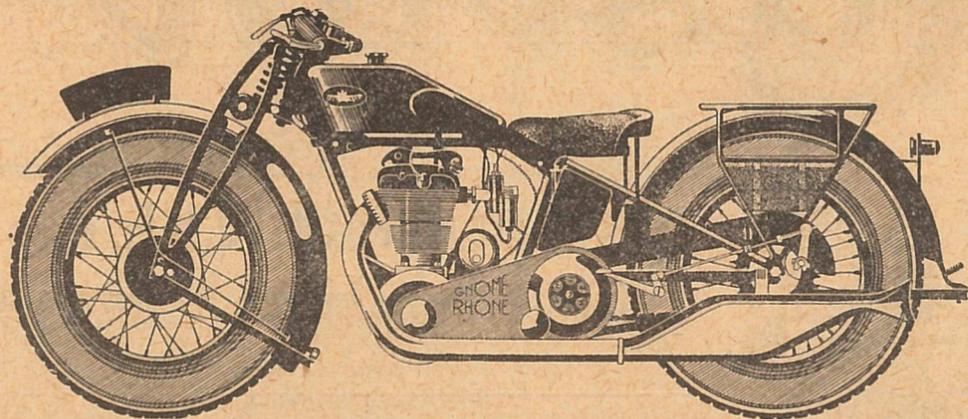
COURSE DE COTE DE LUCHON CATÉGORIE 500 CMC.

1^{er} — LANGLOIS

LE MEILLEUR TEMPS DES MOTOS TOUTES CATÉGORIES

CHAMPIONNAT MOTOCYCLISTE DES AVIATEURS

1^{er} — MARC SUR 500 CMC.



Motocyclette 500 ccm., Supersport, Type D. 4.

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE PARIS 8^{ME} DE VENTE 49, AV. DE LA G^{DE} ARMÉE

SUCCURSALES

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

PARIS

SUCCURSALES

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

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{OS}	SIX MOIS 26 N ^{OS}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :
"MOTO-REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

EDITORIAL

Quand obligera-t-on les charretiers à éclairer ?

Alors qu'on applique avec une rigueur draconienne les règlements de la circulation quand ils concernent les automobiles, on fait preuve de la plus extrême négligence en ce qui touche les autres usagers de la route et en particulier les charretiers les maraîchers et les cyclistes. Tous ceux qui roulent la nuit savent combien il est rare de rencontrer une charrette dont la lanterne est allumée. La plupart des cyclistes ont bien le petit signal rouge, mais le plus souvent il s'agit d'un article de bazar qui, en peu de temps, cesse d'être visible. On objectera que les phares des autos doivent permettre de voir les obstacles mais cela n'est vrai qu'en partie. Quoi qu'on prétende, la visibilité, la nuit, est médiocre et dans la lumière blafarde des phares il n'est pas toujours facile de savoir bien ce qu'on a devant soi. La poussière, le brouillard peuvent d'ailleurs rendre la visibilité plus mauvaise encore et augmente la confusion des objets environnants. Si, en croisant une autre voiture, on éteint les phares on ne voit plus rien du tout et si l'obstacle n'est pas éclairé on rentre dedans. Les innombrables accidents qui surviennent la nuit en sont malheureusement la preuve. On nous a fait mille promesses en ce qui concerne la nouvelle police de la route qui a fini par se résoudre en gendarmerie automobile. Si elle arrive à faire allumer les lanternes des voitures hippomobiles, nous lui tirerons notre chapeau car elle aura non seulement fait une œuvre très utile, mais encore réussi à faire preuve de persévérance et d'énergie.

Police et Haut-Parleur

La police de la route doit être, nous a-t-on assuré, éducative et non répressive et c'est bien notre opinion, que nous soyons partisans de sanctions sérieuses pour des fautes graves et bien établies. La gendarmerie semble tenir à montrer qu'elle saura s'acquitter de sa tâche d'une manière ingénieuse. C'est ainsi qu'on peut voir, aux environs de Paris, une voiture de la gendarmerie qui est équipée d'un haut-parleur. Elle signale ainsi leurs fautes à tous les usagers de la route. Nous croyons qu'il y a là une très heureuse initiative et qui mériterait d'être popularisée. Beaucoup d'usagers de la route commettent des fautes plus par

ignorance ou négligence que par mauvaise volonté systématique, et un avertissement donné au moment où la faute est commise aura tout autant d'effet qu'un procès-verbal. De plus, le temps qui serait nécessaire pour dresser contravention sera bien mieux utilisé à avertir d'autres coupables des fautes qu'ils commettent. Souhaitons donc que toutes les brigades de gendarmeries fassent preuve du même esprit et que le haut-parleur fasse partie de tous les véhicules affectés à la police de la route.

Un arrêt récent

Il ressort, d'un arrêt récent de la Cour de Cassation, que le fait d'un accident provoqué par le mauvais état d'une route fréquentée, peut entraîner les pouvoirs à la condamnation de dommages-intérêts : cet arrêt est des plus intéressants puisqu'il sanctionne la responsabilité de gens qui ne s'en croient aucune. Cela nous est suggéré par le fait qu'il existe, sur la route de Paris-Bordeaux, près de Port de Piles, un cassis hideux qui occasionne et occasionnera des accidents déplorables : la route est belle, le cassis n'a aucune utilité et la municipalité a vraiment tort de ne pas s'inquiéter d'un tel obstacle à la circulation. Sans doute, la voiture à 4 roues pourra s'en tirer avec quelques ressorts brisés, mais le cycliste et le motocycliste, étrangers à la région, risquent beaucoup plus et l'on nous dit que certains pratiquants, bien aisés, de notre sport seraient assez décidés à poursuivre « réellement » les responsables. N'y a-t-il pas aussi sur la route de Nonancourt à Evreux une dépression dont on nous annonce la disparition depuis des années, et la douche ne serait rien si elle n'était agrémentée d'un dérapage dangereux. Le « motocycliste » est trop visé dans ces pratiques féodales, il s'organise : le mouton parle de « s'enrager » ; gare alors aux mordus, si haut-placés soient-ils !

Il peut y avoir aussi de l'agrément

Les arguments contre les randonnées de nuit que nous avons émis dans un récent éditorial sont indiscutables et font que la route, la nuit, n'est fréquentée que de quelques fervents. Et cependant n'y a-t-il pas quelques arguments qui viennent plaider en faveur des départs nocturnes ? Ne parlons pas, naturellement,

SOMMAIRE

N^o 281

Samedi 28 Juillet 1928

Par-ci, par-là	769
Vers le Pôle Nord	770
Préparatifs d'été, par H.-P. Borestroke	771
Nos visites aux usines : Chez O. S. A. Liberty	773
Le moteur de course tient-il ? par J. Mellier	776
LE 8 ^e PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS	778
Le Sport de la Semaine	784
Nos organisations	786
En vue du Championnat des Triporteurs	786
La Boue, par Regairaz	787
Nos Clubs :	
U. M. F.	789
F. F.	790
Les Sauvages	791
La moto de M. Tout-le-Monde	792
Consultations techniques ..	793

de l'hiver. C'est une saison qui, à quelques exceptions près, ne se prête pas aux grands départs. Mais en cette saison, au moment de la canicule, est-ce qu'il ne fait pas meilleur la nuit que le jour? N'est-il pas plus agréable de rouler, bien couvert néanmoins pour se garantir de la fraîcheur du matin, alors que la température est douce, plutôt que dans la journée alors que Messire Phébus vous chauffe le crâne jusqu'à ébullition? Une panne est désagréable, oui, certes; elle l'est de jour. Mais une machine bien entretenue ne connaît guère comme arrêt que la crevasion. Avec une lampe électrique de poche, on peut faire sa réparation tranquillement: il faut avouer que, si on a l'avantage de voir clair dans la journée, être arrêté au bord de la route avec le continuel frôlement des véhicules qui passent n'a rien de particulièrement folâtre.

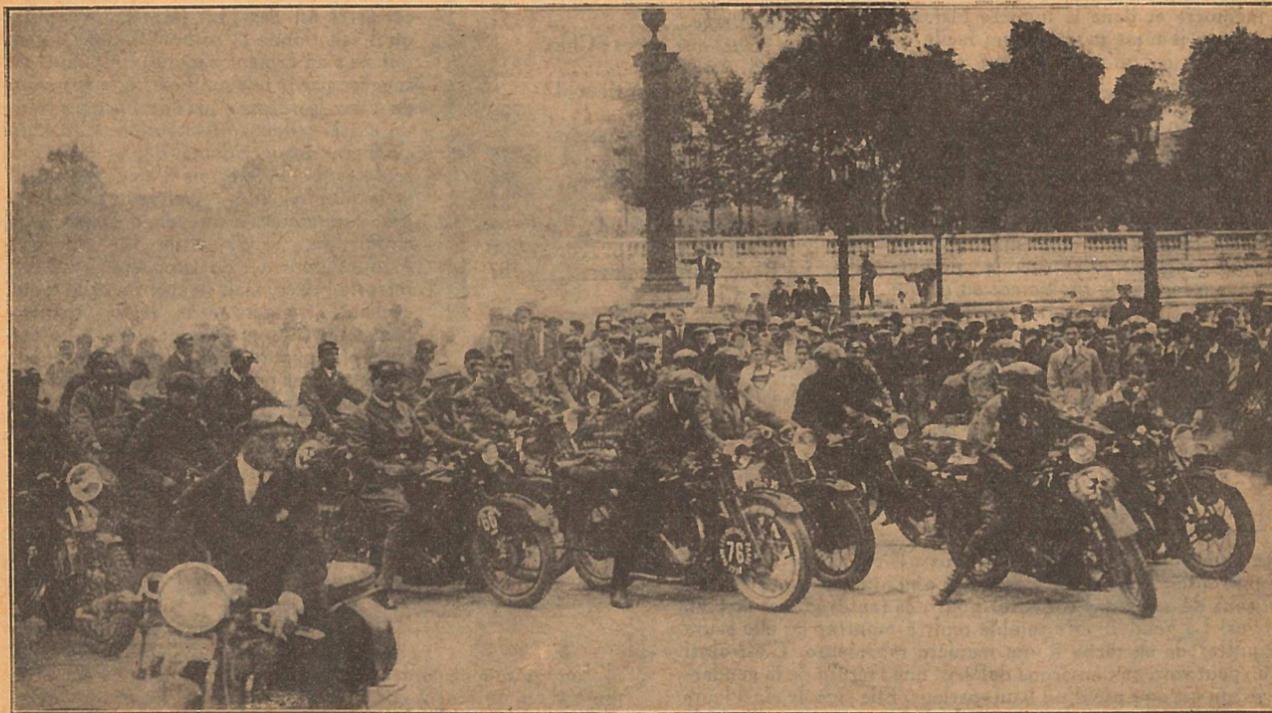
N'entend-on pas couramment des usagers de la route vous dire qu'ils partent très tôt le matin et rentrent très tard le soir afin d'éviter l'encombrement inhérent à la saison estivale. Or la nuit le gros avantage est la sensation d'absolue tranquillité, que l'on éprouve à se sentir le maître absolu de la circulation. Enfin, si on s'occupe de la moyenne, nous pouvons dire que l'on peut réaliser de bonnes moyennes, même dans les voyages nocturnes, car sur la route on peut gazer aussi bien qu'en plein jour, à la condition toutefois d'avoir un éclairage approprié, naturellement, et si, d'une part, on est tenu à la plus grande prudence dans les virages, on regagne son temps dans les traversées d'agglomérations où on n'est pas tenu à un ralentissement préjudiciable à la moyenne que l'on s'est imposée. Concluons en disant que, si rouler la nuit offre des inconvénients certains, il n'y a là encore qu'un facteur important qui intervienne: l'entraînement, ou si l'on préfère plus simplement l'habitude.

La Calomnie

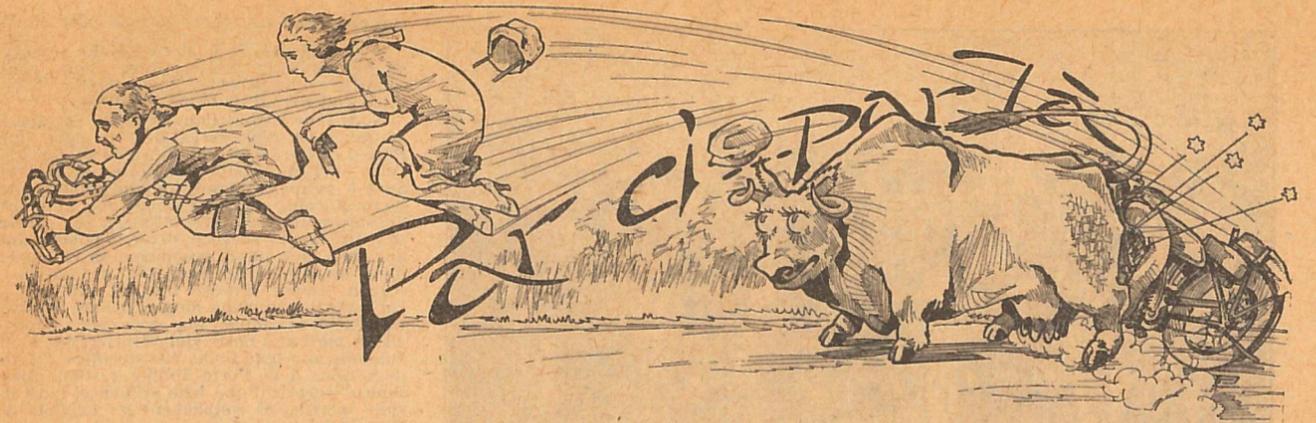
Une épidémie sévit en ce moment dans le sport motocycliste. C'est une espèce de vieille folle, jaune d'envie, verte

de fiel, les bras cassés par l'impuissance, les jambes tordues par les excès: cette hideur affreuse s'appelle la calomnie et elle s'implante plus particulièrement dans la jeunesse motocycliste et aussi dans nos groupements. ON dit que tel constructeur a construit une machine qui est le plus superbe loup de la ménagerie sportive: ce on n'en a jamais vu, mais cela ne l'inquiète guère; un autre raconte confidentiellement à tous que telle épreuve est vouée à l'insuccès: il le sait bien puisque ce sont des types d'une des Fédés qui le lui ont dit. Bref, calomnies et médisances sévissent à grands renforts de mensonges à tel point que l'une de nos meilleures marques étrangères, mais bien française pourtant, n'a pas cru devoir participer à la plus grande épreuve d'endurance de l'année, l'entourage juvénile de l'agent lui ayant raconté trous et précipices sur cette épreuve: le résultat est net néanmoins: lorsque cet agent, revenu de sa surprise, a voulu se reprendre, il a trouvé la porte des engagements close, bien close, et s'est aperçu que les organisateurs étaient des plus sérieux et l'épreuve la plus marquante pour ses intérêts. Que les vilains qui ont raconté que tel ou tel coureur trichait dans ces épreuves aient au moins la pudeur de reconnaître, non pas seulement leur erreur, mais aussi leur honteux bavardage: ils sont cause d'une perte sèche de plusieurs dizaines de mille francs pour cet agent: en strict droit, certes, ils sont inattaquables, mais en droit moral ne sont-ils pas de vrais brigands? Allons, jeunes gens, ne racontez pas de balivernes, moins encore ne forgez pas de calomnies, ne répandez pas de médisances: le fait que quelqu'un, si haut placé sportivement soit-il, vous dit sa rancœur contre tel ou tel constructeur, organisateur ou coureur, est suffisant pour que vous vous éloigniez de cet individu pernicieux: il est infecté du virus puant de la calomnie et vous risquez votre honnêteté à le fréquenter plus longtemps. Lui a son intérêt dans un tel marchandage: c'est le coucou qui cherche à voler le nid du voisin: mais vous, ne soyez pas la linotte ou l'étourneau que ce coucou cherche à expulser?

La première minute du 8^e Paris - les Pyrénées - Paris



Préparez-vous: encore une minute... et l'on part pour les 2500 kms du 8^e Paris-Les Pyrénées-Paris 1928



La première moto vient de traverser l'Andorre

La première liaison entre France et Espagne mais à travers la principauté d'Andorre, ce petit Etat libre confié à la protection de la France et de l'Espagne, vient d'être réalisée par un simple touriste M. Marc Augier. M. Augier est le président du M. C. Scolaires de Bordeaux: sa tentative est remarquable car il ne faut pas oublier qu'après le col de Puymaurens il dut gagner le Port d'Embaline à 2.500 mètres, le plus haut passage pyrénéen. 18 kilomètres de sentier muletier à travers la montagne et 300 marches de pierres glissantes, des pentes de 30%. Carter crevé, c'est normal, repose-pied brisés c'est courant. Mais ce qui l'est moins, c'est la stupéfaction des populations d'Encamp à l'arrivée de la première moto; jusqu'à M. Wray, du Daily-News, qui n'en put croire ses yeux. La moto qui a accompli cet exploit est une 350 cmc. supersport Belge 4 temps de série. Les Scolaires s'illustrent.

Denly sur Norton et Richard sur Motosacoche battent les records

Au cours de diverses tentatives, plusieurs records sont battus à Montlhéry. Les nouveaux records sont l'apanage d'abord de Norton, Denly pilotant une 750 cmc.; ensuite Richard qui fait sa rentrée en scène sur 350 cmc. Motosacoche et qui s'approprie le record des 100 milles départ arrêté et celui de l'heure.

Motos A, catégorie D 750 cmc. — Denly (Norton).

5 milles dép. lancé, 2' 38" 3/5.
5 km. départ lancé, 1' 29" 3/5.
50 milles départ arrêté, 29' 18" 70/100.
Moy. hor.: 151 km. 537.
100 km. départ arrêté, 36' 25" 29/100.
Moy. hor.: 180 km. 600.
100 milles départ arrêté, 58' 38" 7/100.
Moy. hor.: 182 k. 600.
1 heure, départ arrêté, Moy. 164 km. 638.
10 km. départ arrêté, 3' 27" 20/100.
Moy. hor.: 173 km. 577.
Motos A, catégorie D 350 cmc. — Richard (Motosacoche).
100 milles départ arrêté, 1 h. 4' 22" 74/100. Moy. hor.: 143 km. 19.
1 heure départ arrêté. Moy. 150 km. 013.

Retenez donc...

Pour ne pas être assassiné de demandes d'inventeurs demandant qu'on les mette en rapport avec des constructeurs, nous avisons que nous ne pouvons entreprendre des démarches de cette nature et que cela sort de notre rôle, que nous pouvons seulement décrire dans *Moto Revue* les inventions qui nous paraissent intéressantes et que, tous les constructeurs lisant *Moto Revue*, c'est encore le meilleur moyen d'entrer en relation avec eux.

Le record des 24 heures motos 125 cmc. est battu

Sur la piste Opel-Russelsheim, les coureurs Gros et Burnecker ont battu le record du monde des motocyclettes 125 cmc. En 24 heures, ils firent 1.461 km. 500.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Faure va mieux

Un excellent coureur régional, que nous avons souvent remarqué dans nos épreuves, avait disparu de la circulation depuis trois mois. Nous apprenons aujourd'hui, par lui-même, que, victime du grave accident, il vient de se rétablir mais pas suffisamment encore pour avoir pu participer à Paris-les Pyrénées-Paris, qu'il sera contraint de regarder passer à Clermont. Nos vœux de prompt rétablissement.

Baer est charmant

... parce que ce « Pyrénéen », quoique n'étant pas français, parle un français des plus élégants: de plus, il prend son rôle avec tout le sérieux désirable et l'attention avec laquelle, il a dépouillé le règlement de *Moto Revue* pour les « Pyrénées » est le meilleur gage de ses grandes chances de victoire dans l'épreuve; il est vrai que Psalty ne confie pas ses Royal Enfield à quiconque.

Le sourire de M. L. Psalty

Songez qu'il marie le 1^{er} août sa nièce, Mlle Damianovitch, à Saint-Ferdinand des Ternes. L'heureux époux, M. Maury, recevra par la voie de *Moto Revue* les vœux les plus sincères des nombreux motocyclistes de la région parisienne.

Parlons du Glucinium

Le Glucinium est un métal nouveau dont la caractéristique primordiale est l'extrême légèreté: songez que le glucinium a une densité équivalente à seulement deux fois celle de l'eau, alors que le fer est de 7,7. Cette légèreté n'exclut pas la dureté, car comme l'aluminium il raye le verre: son élasticité aussi est remarquable puisqu'elle est supérieure à celle de l'acier, M. Roekaert, le père du glucinium, a de grands espoirs à ce sujet. Déjà nos maisons d'aviation et par contrecoup, de motos (les 2 industries sont cousines) étudient vivement les applications du nouveau métal. Avouons cependant que sa préparation est des plus délicates et comporte encore des dangers: mais on arrivera, comme pour l'aluminium, à l'améliorer et notre construction motocycliste entrera dans un nouveau stade.

Echos lointains du Rallye Mariage

M. Durand, mécanicien, place Jeanne-Hachette, à Beauvais, pour aléser un écrou, et le pilote à gauche, vérifie le blocage des écrous de la direction, passe 20 minutes et compte... 1 fr. 75.

Après dérapage dans un mauvais virage sur la route Songeons-Formerie, blessés légèrement mais sans pharmacien ni village à proximité, deux ralliemen ont eu la chance de voir passer M. Martin, instituteur à Fontenay, qui, très gentiment, fait près de 3 km. à bicyclette, et apporte pansements, alcool à 90°, etc., porte secours, sans vouloir accepter d'être indemnisé.

Mais c'est la X^e fois que nous le répétons

Dans notre N^o 279, un de nos abonnés se plaint de n'avoir pu obtenir un permis de circulation entraînant le paiement de la taxe de 30 fr., par cheval et par an, pour une bicyclette à moteur auxiliaire.

Il est surprenant qu'une revue comme la vôtre ne puisse documenter exactement ses abonnés, nous dit un lecteur.

Votre abonné a droit à la délivrance d'un permis de circulation, s'il possède la note descriptive indiquant la puissance de son moteur. En effet, la note 382 (2/1) du 17 février 1927 de la direction générale des C. I. dit textuellement ceci:

« La circulaire 250 du 22 août 1916, prévoit que les contribuables ont la faculté de se munir de permis de circulation pour leurs bicyclettes à moteur auxiliaire et d'acquiescer le droit de 30 fr., par cheval. L'administration précise: « 1^o qu'à défaut de carte grise, inexistante pour les appareils de l'espèce (voir circ. n^o 244 du 15 juin 1926), les intéressés doivent représenter au receveur ruraliste une copie de la note descriptive du type indiquant la puissance du moteur; « 2^o que le permis de circulation doit porter la mention « Bicyclette à moteur » et que cette pièce est valable pour légitimer l'utilisation de la bicyclette seule après démontage du moteur. »

Novice, va! notre 500 ne consomme pas plus!

Lecteur assidu de votre Revue, et y étant du reste abonné, je tiens à vous signaler la faible consommation de ma Gnome et Rhône 500 cmc., type B-1923.

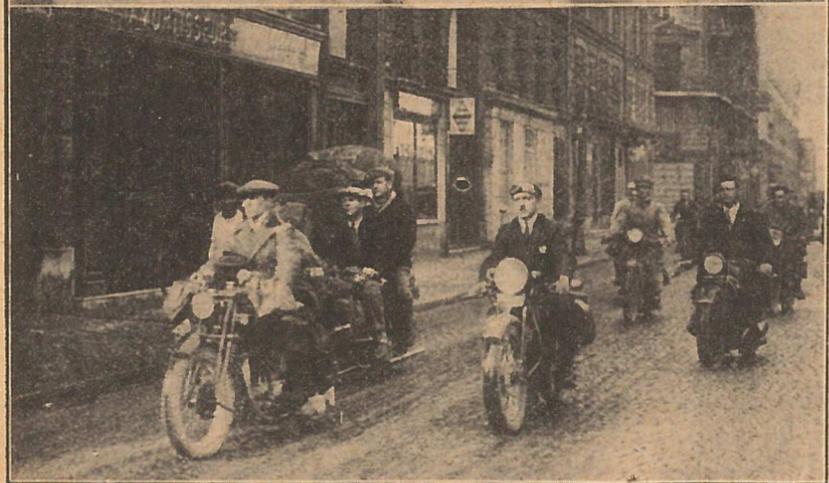
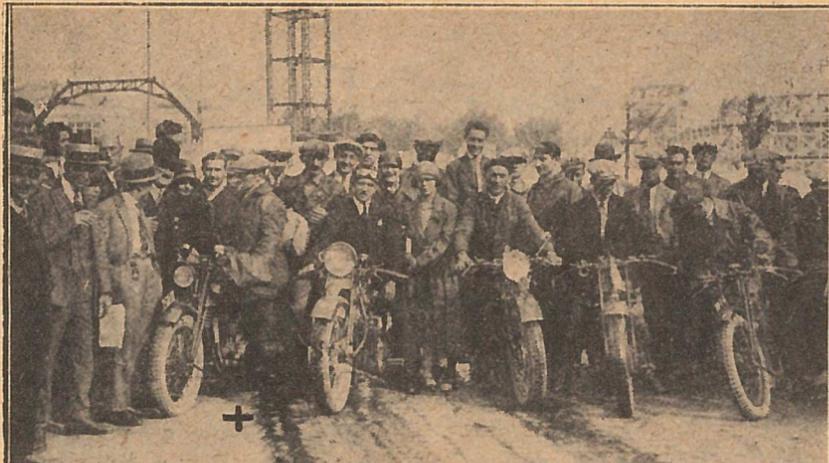
J'ai fait le trajet Aulnoye-Bruxelles et retour (200 kms. d'après la carte et 197 ou 198 kms. d'après renseignements pris suivant trois autos munies de compteurs de marques différentes), avec 7 litres d'essence, soit 3 l. 1/2 aux 100 kms.

A noter que je pèse 65 kg., mon camarade qui était sur le tan-sad 75 k^o et la machine 120. Comme moyenne pas énorme: 40 kms à l'heure.

N'est-ce pas merveilleux pour une ancienne machine qui devrait consommer au moins 5 litres?

A double commande

Enfin on y arrive! Nous venons de dénicher à Wagram-Auto-Ecole la nouvelle René Gillet sidecar biplace, type armée, qui va servir dorénavant à éduquer nos jeunes et futurs motocyclistes. L'idée est excellente d'avoir enfin prévu, sur une moto d'instruction, le système de la double commande comme dans les écoles d'autos ou d'avions. La manette des gaz, l'avance à l'allumage, le frein à main, celui au pied sont à double commande: une idée neuve et moderne, une machine absolument neuve et moderne, voilà qui va changer les élèves des tacots hideux sur lesquels jusqu'à présent tant de novices ont dû parfaire leur instruction.



Robert Sexé va partir vers le Pôle Nord ; il a horreur de l'objectif ; au milieu, Sexé, près de sa femme, roule sa dernière cigarette parisienne... En avant vers la banquise !

Robert Sexé est parti vers le pôle Nord

Il est 8 heures et la Porte Maillot retentit de pétarades de motocyclistes venus pour cohorter l'infatigable globe-trotter, véritable Juif Errant de la motocyclette.

Nous rencontrons dans la foule très dense les noms les plus variés de tous ceux que Paris-Les Pyrénées-Paris n'a pas englouti la veille pour faire route vers Bordeaux. Robert Sexé a perdu enfin son indéfinissable teinte de mélancolie, et il rit de bon cœur au point de surprendre ses plus intimes : par contre sa petite femme sourit tristement en songeant aux trois mois que son compagnon va passer dans les glaces de Suède et de Laponie. Aucun service d'ordre n'ayant été prévu, car nous ne pouvions songer, malgré la sympathie bien connue que tous les motocyclistes portent à notre globe-trotter, que nous eussions une telle foule. Les quelques agents de service à la Porte Maillot restent absolument surpris d'une telle affluence, mais ils sont sportifs, et connaissent les exploits de Robert Sexé.

Le départ était prévu pour 8 h. 1/4, il est impossible d'empêcher à la foule motocycliste d'ovationner son idole. Nous remar-

FONTAINEBLEAU !

Arrivée officielle des Pyrénéens, dimanche 29 juillet, à midi. Venez à Fontainebleau les applaudir. Les Pyrénéens rescapés déjeuneront à Fontainebleau, avant de repartir à Versailles

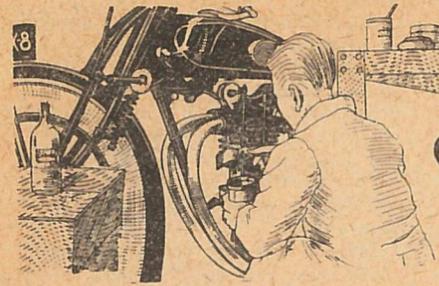
quons la tristesse bien compréhensible de ses anciens compagnons de voyage : Krebs et Andrieux, qui eussent bien voulu accompagner une fois encore Robert Sexé. Les photographes et les reporters des grands journaux sont là, à leur poste, car l'événement est d'importance. Durant ce temps, Robert Sexé devise, dévisse, visse et resserre des courroies, ajuste des montagues de paquets sur sa Gillet Herstal 500 cmc. qui, pour une fois, est brillante, contrairement à la 350 cmc. Tour du Monde, bien connue dans nos milieux parisiens. A 8 h. 40 Sexé s'ébranle pour gagner la Porte de Pantin, et tout un flot d'échappements libres le poursuit à travers un Paris dominical, réveillant les badauds surpris d'une telle fanfare. L'enthousiasme est grand, et les accrochages se font nombreux. Nous remarquons l'attention de Robert Sexé qui, à chaque incident, veut se rendre compte par lui-même que ses admirateurs n'ont aucun mal, et c'est cette délicatesse qui occasionne un premier retard sur son horaire. A la Porte de Pantin beaucoup

VERSAILLES !

Le 29 juillet, avenue de la Reine, en face le lycée Hoche, au bas de Picardie. C'est là qu'arriveront les vainqueurs et rescapés de Paris-Les Pyrénées-Paris, vers 15 heures. Venez les applaudir et les accompagner jusqu'à la porte Maillot.

font route avec le Juif-Errant. *Moto-Revue* est largement représentée. A Meaux, un vin d'honneur (constitué du sobre café) est offert par un ami, puis c'est la route vers Château-Thierry où nous arrivons vers midi. Un dernier apéritif offert par... Sexé, puis Sexé disparaît seul vers... Charleville où l'U. M. Ardennaise a promis de l'attendre. Nous ne pouvons présager ce que sera cette randonnée gigantesque, mais nous croyons assurer que le cran, l'expérience de Robert Sexé vaincront toutes les difficultés, et lors de son retour dans trois mois, nous lui ferons un accueil mérité. Souhaitons que tous ceux qui n'ont pu venir à son départ soient à son retour.

Les articles sur son voyage seront publiés très régulièrement dans nos colonnes. Robert Sexé joint à ses talents motocyclistes une qualité essentielle : il est travailleur, et la route ne lui a jamais fait oublier l'étude. Que nos lecteurs se rassurent à ce sujet.



Préparatifs d'Été

Les vacances approchent et bientôt, de partout, les touristes vont s'égrener sur les routes. Il semble, cette année, qu'une température plus clémente sera notre lot. Préparons-nous donc joyeusement pour nos voyages. Le tourisme ne peut être agréable qu'avec une bonne machine, soigneusement réglée et mise au point, car les ennuis et les pannes peuvent rapidement gâcher un voyage. Une panne, une rupture d'organe peuvent vous faire perdre plusieurs jours et même vous obliger à reprendre le train. Une minutieuse révision s'impose donc tout d'abord. Soyez assuré que, s'il y a dans votre machine quelque chose de douteux, cela lâchera au moment où vous serez le plus loin de chez vous et dans un pays où vous ne rencontrerez guère de possibilités de réparations. Même si votre machine marche parfaitement, il n'est nullement superflu de la revoir. Nos motos sont si sûres que nous sommes inclinés à être négligeants. C'est un tort d'autant que nous pouvons avoir la malchance de tomber sur un réparateur maladroit ou peu consciencieux. Mieux vaut faire



N'oubliez pas que les bougies sont délicates et qu'elles aussi ont besoin de vos soins. Démontez-les de temps à autre et nettoyez-les soigneusement.

confortablement chez soi ce qu'on a à faire que d'y être contraint sur la route au moment le plus inattendu et le plus incommode.

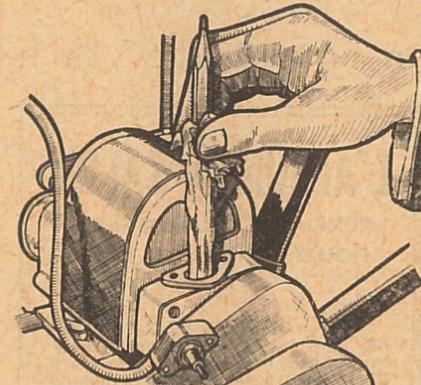
Votre premier soin doit être de nettoyer à fond votre moto, y compris roues et garde-boue. La poussière ou la boue peuvent en effet masquer quelque chose de grave. Vous y verrez ainsi plus clair.

Comme votre machine a dû être revue complètement au commencement de la saison, la révision d'été pourra être beaucoup plus rapide et voici les points les plus importants sur lesquels devra se porter votre attention.

Le moteur

Votre moteur est tout d'abord nettoyé à fond au pétrole avec une brosse dure. Bien que le décalaminage ne soit pas une corvée agréable, nous nous y astreignons

toujours avant de partir pour un voyage un peu long, et même quand la culasse est détachable ; cela permet ainsi de gratter la chambre d'explosion et le dessus de piston en enlevant seulement la culasse, nous démontons également le cylindre.



Nettoyage de la magnéto à l'aide d'un morceau de chiffon enroulé autour d'un crayon.

Nous pouvons ainsi nous assurer que les segments sont en bon état et que le piston est intact, qu'il n'y a pas de jeu anormal au pied ou à la tête de bielle. Les soupapes sont rodées, même si elles portent bien, et les ressorts changés. Voyez aussi si les mortaises qui reçoivent les clavettes de soupapes ne sont pas trop entamées et, dans le cas contraire, n'hésitez pas à changer la soupape douteuse. Cela est particulièrement important avec les soupapes en tête, car un piston défoncé mettrait



Ne partez jamais en vacances avant d'avoir décalaminé. C'est une opération nécessaire qui évite bien des ennuis sur la route.

fin à votre voyage. Sur toutes nos machines, nous faisons d'ailleurs systématiquement la dépense de soupapes spéciales ultra résistantes en acier Pecatrix ou autre. Les queues de soupapes seront polies, ce qui réduira les chances de grippage.

Profitez de ce que le cylindre est enlevé

pour vidanger l'huile. Vidangez cette huile dans un récipient et remettez dans le carter la même quantité d'huile fraîche.

Changez de bougie et si le fil de bougie est trop court ou desséché remplacez-le. Profitez-en pour nettoyer le collecteur de courant secondaire au moyen d'un chiffon imprégné d'essence et enroulé sur une petite baguette de bois. Démontez le mécanisme de rupture et nettoyez-le à l'essence. Donnez un léger coup de lime extra-douce sur les vis platinées. Assurez-vous que le rupteur joue librement sur son axe. Une goutte d'huile de vaseline dans les trous graisseurs. Le carburateur sera démonté complètement et nettoyé à fond. C'est l'affaire de quelques minutes. Vérifiez les canalisations particulièrement tout près des raccords.

Transmission

Les deux chaînes seront démontées et, si elles ne présentent pas de traces trop accusées d'usure, elles seront nettoyées au pétrole et passées au bain de graisse graphitée. On fera toujours bien en voyage d'emporter deux chaînes complètes, à la longueur voulue, des maillons et des demi-maillons de jonction, ainsi qu'un dérive-chaîne.

Vidangez la boîte de vitesse et rétablissez le niveau avec l'huile épaisse. Pour cela il est utile de chauffer cette huile qui coulera plus facilement. On s'assurera aussi que les commandes sont bien réglées. Il est recommandable de démonter et de nettoyer les disques de l'embrayage.

Commandes

Tous les câbles de commande seront examinés et s'il y a des fils rompus il ne faut pas hésiter à les changer. Ils seront tous graissés.

La partie bicyclette.

Les moyeux ne doivent pas avoir de jeu. S'ils sont en bon, état on les nettoiera au pétrole et on les garnira de graisse.

On s'assurera que les roues ne sont pas voilées. Si elles le sont, on les confiera à un mécanicien.

On graissera la fourche et la direction. Les freins seront examinés et on remplacera les garnitures si elles sont usées. Si les rivets dépassaient il faudrait les mâter et les limer.

Les pneus

Ne partez pas en voyage avec des pneus douteux. Des pneus qui peuvent encore servir sur les routes goudronnées

environs de Paris, rendront bientôt l'âme sur certaines routes de province. Il vous faudra acheter des pneus en route, ce qui introduira dans votre budget de voyage une sérieuse dépense à laquelle vous ne vous attendiez pas.

Resserrez tous les écrous

Il faut minutieusement resserrer tous les écrous et particulièrement veiller à ce que les garde-boue ne brinquebalaient pas.

Ce qu'il faut emporter

Tout d'abord toutes les clés spéciales, une grosse et une petite clé anglaises, une bonne pince universelle, un gros et un petit tournevis, une lime et un tiers-point, un marteau et un jet de bronze.

Pour les pneus : une chambre à air, des leviers de démontage, des intérieurs de



Une jolie trousse à outils contenant tout ce qui est nécessaire pour les réparations les plus urgentes. Elle est de première nécessité et si peu encombrante.

valve, un emplâtre, un nécessaire de réparation, un indicateur de pression, une pompe.

Pour la magnéto, un charbon, un ressort de rupteur, une clé de réglage.

Deux bougies de rechange neuves. Un vérificateur d'étincelle. Pour le moteur une soupape complète. Deux chaînes complètes avec des mailons de rechange et un dérive-chaîne.

Pour le carburateur, un tuyau de durite ainsi qu'un raccord avec un bout de tube tout monté.

Etant donné que votre machine a été revue avant le départ, vous vous trouverez muni à peu près de tout ce qui est nécessaire. Ajoutez-y pour des réparations de fortune du chatterton et du fil de laiton. Nous vous engageons aussi à faire l'acquisition d'un bidon de secours pour l'essence.

H. P. BORESTROKE.

Un peu de tout

LA LIGUE NATIONALE MOTORISTE

Une prime agréable

Comme prime hebdomadaire, *Moto Revue* offre un porte-plume réservoir L.N.M. En faisant figurer cet article dans la liste de nos primes d'abonnement, nous avons voulu assurer à ceux de nos correspondants qui nous font confiance en s'abonnant à nos publications un article de qualité irréprochable et cadrant parfaitement avec les qualités exigées par les motocyclistes des appareils qu'ils emploient. Nous avons demandé aux Etablissements Gold Starry, que nous présentons l'an dernier à nos lecteurs, de nous fabriquer un porte-plume dont nous puissions avoir toute satisfaction. Nous nous sommes arrêtés aux deux modèles dont vous trouverez page 795 les photographies et dont voici les caractéristiques : tous deux sont fabriqués en ébonite de toute première qualité, et ont été construits avec toute la précision et le fini désirables. Leurs plumes sont en or 18 carats, munies de pointes iridium dont l'usure est insensible. L'un, du modèle Safety, est à plume rentrante et possède comme avantages primordiaux une parfaite étanchéité et l'immersion complète de la plume dans l'encre, ce qui assure la possibilité d'utiliser son stylo à tout moment sans avoir à le secouer. L'autre, à remplissage automatique, peut être rempli sans l'aide de compte-gouttes n'importe où et avec toute bonne encre stylographique.

Tous deux ont leurs avantages spéciaux et auront parmi vous leurs partisans. Quelque soit celui que vous choisirez, vous aurez la certitude de posséder un article impeccable, un outil qui sera toujours à votre disposition quand vous en aurez besoin.

Leur présentation vous permettra d'en faire des cadeaux qui seront toujours appréciés et conservés avec plaisir.

Spécifiez dans votre commande :
1° Le modèle choisi (Safety à plume rentrante ou remplissage automatique);
2° La grosseur de la pointe de plume que vous employez actuellement (fine pour les chiffres, petits caractères, etc...), (moyenne pour l'écriture courante), grosse pour les écritures droites, renversées, etc...

LE GRAND CONCOURS

Nous donnons ci-dessous la suite du classement définitif des prix qui ont été attribués. Ces prix sont envoyés directement aux heureux bénéficiaires.

Roman gagne une sacoche cuir des Etablissements Moreau.

Fontanet François gagne une sacoche cuir des Etablissements Moreau.

Gayet R. gagne une paire protège-jambes Saker.

Huon gagne un stylomine Zuber.

Bonault gagne un stylomine Zuber.

L'ALBUM du SALON

NUMÉRO SPÉCIAL HORS-SÉRIE
POUR LE SALON 1928

A l'occasion du Salon de l'Automobile nous éditerons un très important et très luxueux Numéro Hors Série illustré par de très abondants dessins et photographies, et enrichi de hors-textes traités en héliogravure qui feront désirer, de tous nos Lecteurs et Abonnés, ce numéro hors-série, véritable

ALBUM DU SALON

auquel on se référera avec plaisir et satisfaction.

Malgré l'importance et le luxe de cette Edition, nous avons pu établir un prix de vente extrêmement bas :

L'EXEMPLAIRE 10 Francs

(Prix spécial pour nos Abonnés : 5 fr.)

Cet Album sera mis en vente à nos bureaux, le 1^{er} Octobre 1928. Le tirage en étant limité, nous engageons très vivement nos Abonnés à nous adresser dès maintenant leur demande en ajoutant au prix de l'Album, 0 fr. 50 pour frais de port. Pour profiter de ce prix spécial réservé, joindre également la dernière bande-adresse ou indiquer l'adresse complète et très lisible.

Pour les Lecteurs au Numéro, **NON ABONNÉS,**

L'ALBUM DU SALON

leur sera délivré au prix de **10 francs** (joindre 0.50 pour le port).

Pour l'Étranger :

ABONNÉS : 7 fr. - NON ABONNÉS : 12 fr.

Aucun envoi ne sera fait contre remboursement

Les demandes devant nous parvenir avant le 30 Septembre 1928, nous déclinons toute responsabilité pour les demandes qui nous parviendront le 30 après 18 heures.

Marchand gagne un projecteur Luna des Etablissements Joudet.

Raess gagne un projecteur Luna des Etablissements Joudet.

Rivierre gagne un projecteur Luna des Etablissements Joudet.

Varenes gagne une paire de kneegrippe des Etablissements Moreau.

Classement des Quatre fautes

Coutenceau Marcel gagne une paire grips-genoux des Etablissements Moreau.

Diec Marcel, Vaissière Laurent, Barruy Marc, Macias Jean, Rousseau Marcel, Jean-blanc André, Certain Félicien gagnent un serre-tête cuir agneau acajou ou tête de nègre des Etablissements Sahna.

Soyez Edouard, Durville Henri, Raffin Armand, André Marcel, Potier Julien, R. d'Argentré, Emile Ranvier, Denier gagnent une combinaison réséda des Etablissements Sahna.

Dalmas Lucien, Miresse Jacques, Blanc Gabriel, Thiollot Raoul, Flenet Jean, Grandada Charles gagnent deux bougies S. C. I., des « Bougies Net »

Delahaye Georges, Collas Antonin, Courcou René, Robier Georges, Cuisset Gabriel, Cuisset Louis gagnent un projecteur Luna N° 2 des Etablissements Jouvet.

Auriol Jean gagne un fétiche RZ Eléphant Gaspar des Etablissements Rosaz.

Allirand Auguste, Baudin Léon, Guibert Charles, Gougeras François, Obert Maurice, Echegut Jean, Chambenoit gagnent un protège-jambes, tissu imperméable des Etablissements Sahna.

Pelossier Jean, Chabernaud Guy, Dethire Pierre, Verriez, Goeffert Bernard, Page Philippe, Bellot Jean, Lamothe Marius gagnent un serre-tête cuir crocodile des Etablissements Sahna.

Souchay Raymond, Hallet Pierre, Piégut Louis, Guillemin Lucien, Marcel André, Verniols Maurice, Franquin Jean, Brard Pierre, Triollet Gaston, Dupont Louis gagnent une paire gants crispin des Etablissements Sahna.

Maitrejean, Anconière Daniel, Grosnon André gagnent une paire repose-pieds pliants N° 202 bis des Etablissements Moreau.

Dimitroff Dimifri gagne une paire repose-pieds pliants V et W N° 51 des Etablissements Veuillette et Willemain.

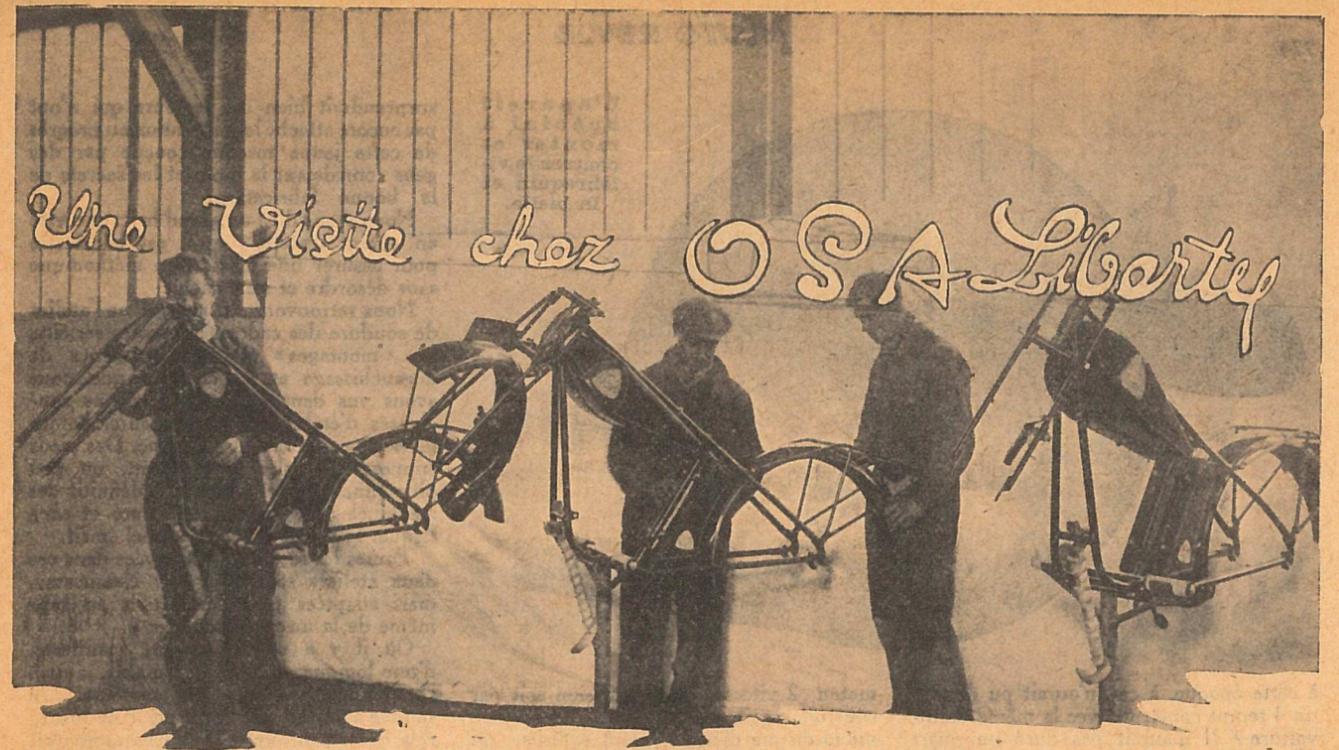
De Jenlis Bernard gagne une paire repose-pieds doubles N° 25 des Etablissements Saker.

Milland Lucien gagne un fétiche RZ Sphinx N° 2 des Etablissements Rosaz.

Guénérice Maurice gagne une paire repose-pieds caoutchoutés N° 25 des Etablissements Saker.

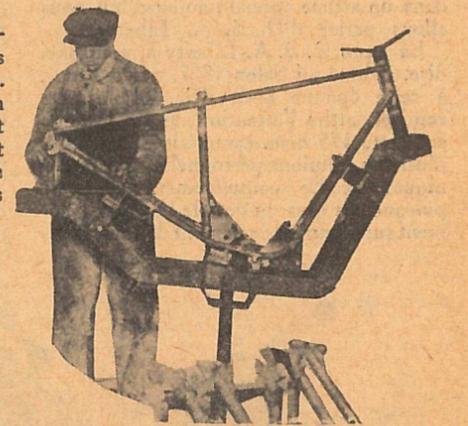
Obert Alfred, Rivière, Roussel, Saulmont Lucien, Tillard Jules gagnent deux bougies Elite pour auto, des Bougies Elite.

(Voir la suite dans le prochain numéro)

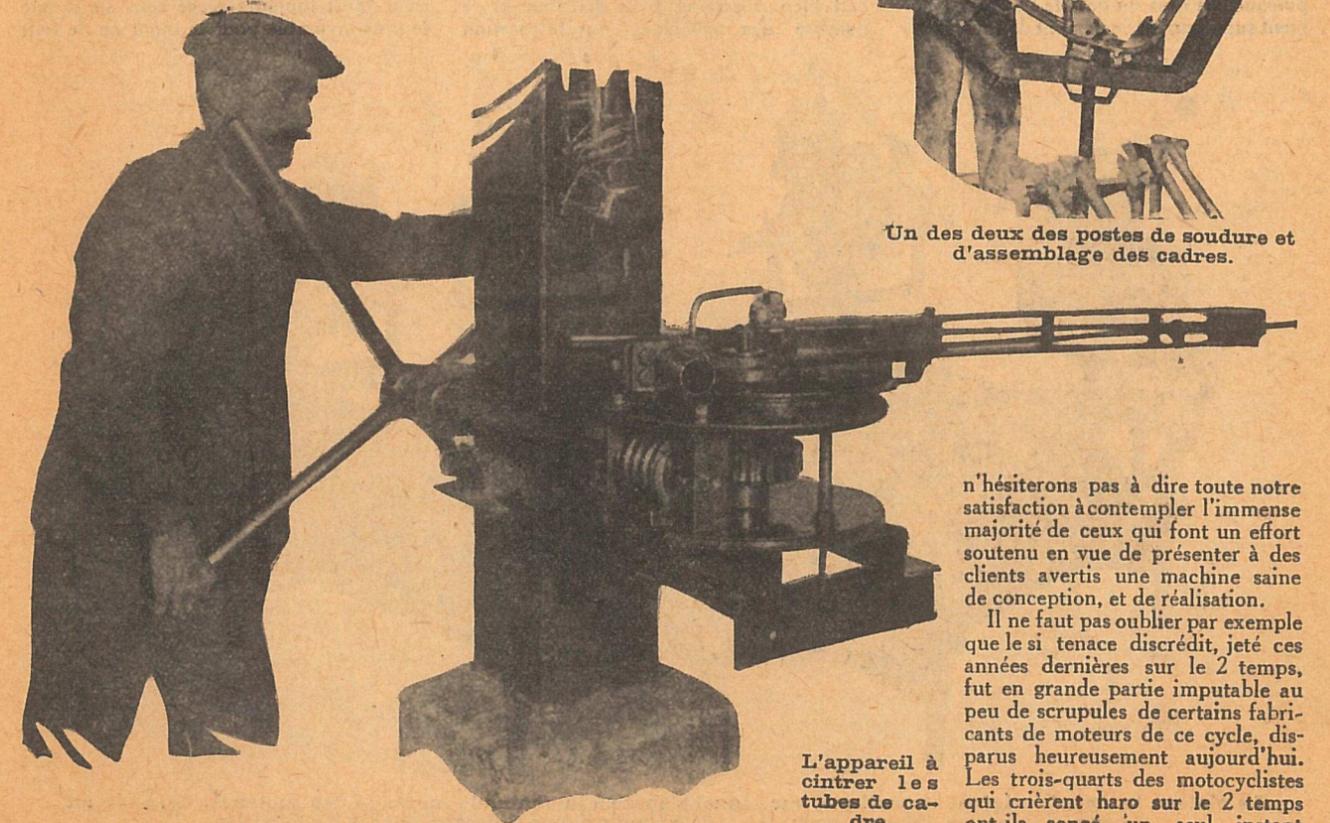


Chaque nouvelle visite d'usine semble devoir confirmer l'impression très nette et que nous avons émise précédemment : on envisage de plus en plus, en France, la construction motocycliste comme une véritable industrie. Nous sommes de plus en plus loin des errements du début, des à peu près, des bricolages, des solutions

amphibies et d'une conception de construction qui ressortissait assez souvent plus de la quincaillerie que de la mécanique. S'il y a encore des errements, de plus en plus rares, dans certaines maisons, dont nous éviterons de parler, et qui cherchent une réussite commerciale éphémère, grâce à une construction de pacotille, nous



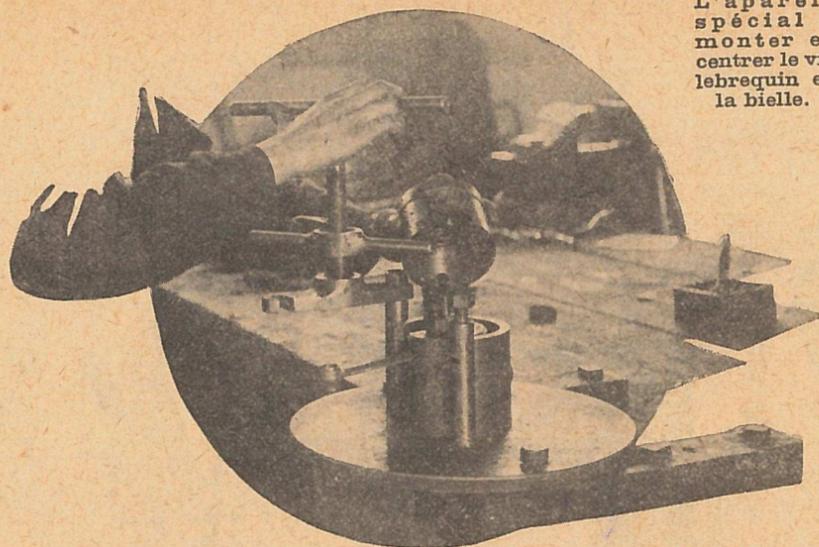
Un des deux des postes de soudure et d'assemblage des cadres.



L'appareil à cintrer les tubes de cadre,

n'hésiterons pas à dire toute notre satisfaction à contempler l'immense majorité de ceux qui font un effort soutenu en vue de présenter à des clients avertis une machine saine de conception, et de réalisation.

Il ne faut pas oublier par exemple que le si tenace discrédit, jeté ces années dernières sur le 2 temps, fut en grande partie imputable au peu de scrupules de certains fabricants de moteurs de ce cycle, disparus heureusement aujourd'hui. Les trois-quarts des motocyclistes qui crièrent haro sur le 2 temps ont-ils songé un seul instant



L'appareil spécial à monter et centrer le vilebrequin et la bielle.

à cette époque, à ce qu'aurait pu donner un 4 temps construit avec la même désinvolture ? Il n'aurait pas duré un quart d'heure. Nous reviendrons sur ce sujet dans un article spécial : aujourd'hui nous allons parler d'O. S. A. Liberty.

La moto O. S. A. Liberty a, pour ainsi dire, débuté au Salon 1927. *Moto Revue*, à cette époque avait déjà, à plusieurs reprises, attiré l'attention de ses lecteurs sur cette 175 cmc. caractérisée alors par plusieurs solutions personnelles très mécaniques : cadre complètement triangulé puisque, en plus du double berceau, l'élément supérieur est également double : bloc-

moteur 2 vitesses à transmission soit par courroie, soit par chaîne, embrayage mono-disque dans le volant extérieur du moteur ; culasse spéciale à haut rendement ; freins dans les moyeux très personnels d'une efficace simplicité....

Comment tout cela était-il fabriqué ? généralement une bonne réalisation laisse prévoir des moyens de production bien étudiés et judicieusement sélectionnés. Cette règle est vraie pour O. S. A. ; nous n'avons pas été déçus, bien au contraire.

Les ateliers sont groupés dans un vaste hall bien éclairé et bien distribué et le nombre des machines en fabrication

surprendrait bien des lecteurs qui n'ont pas encore attaché leur attention au progrès de cette jeune marque conçue par des gens connaissant la moto et les secrets de la bonne fabrication.

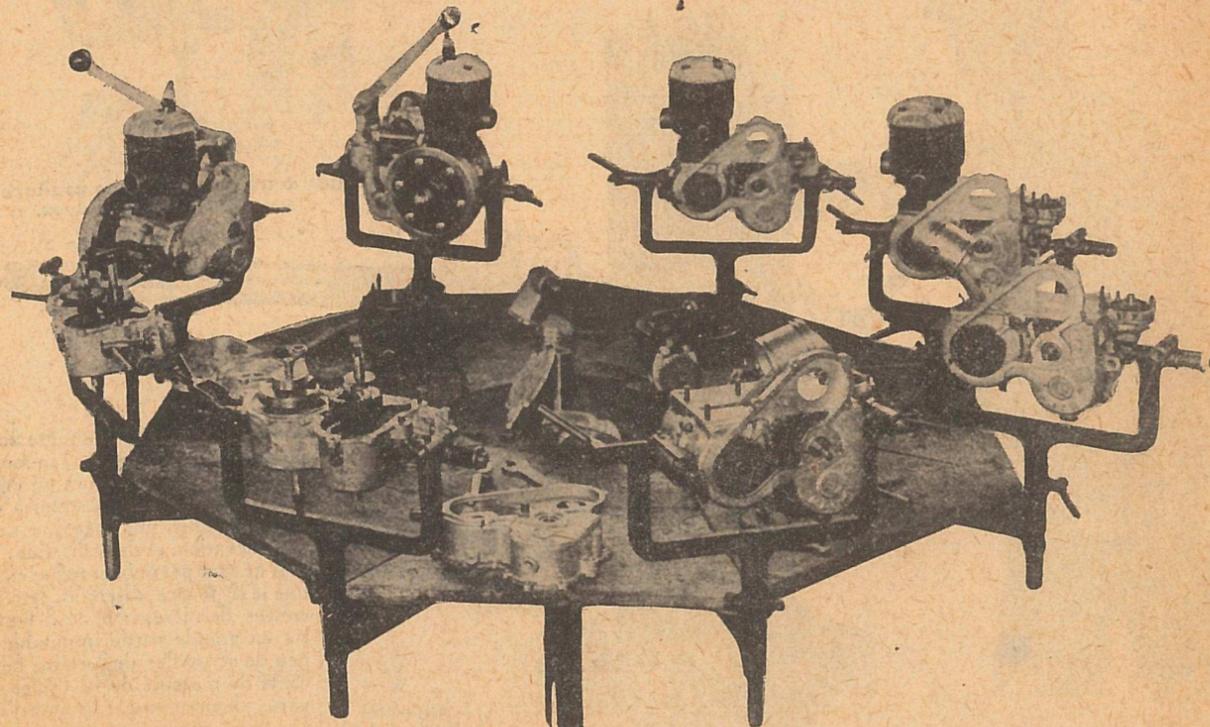
Nous avons dit : un grand hall subdivisé en autant d'ateliers qu'il est nécessaire pour assurer une fabrication méthodique sans désordre et sans gâchis

Nous retrouvons, en effet, dans l'atelier de soudure des cadres, les postes sérieux, les « montages » rigides, les bancs de dégauchissage et de contrôle que nous avons vus dans toutes les maisons soucieuses d'établir des cadres sûrs, homogènes et parfaitement en ligne. Des pieds supports articulés permettront, un peu plus loin, de faire le montage définitif des machines avec aisance et sûreté et sans risquer le moindre accroc au bel émail.

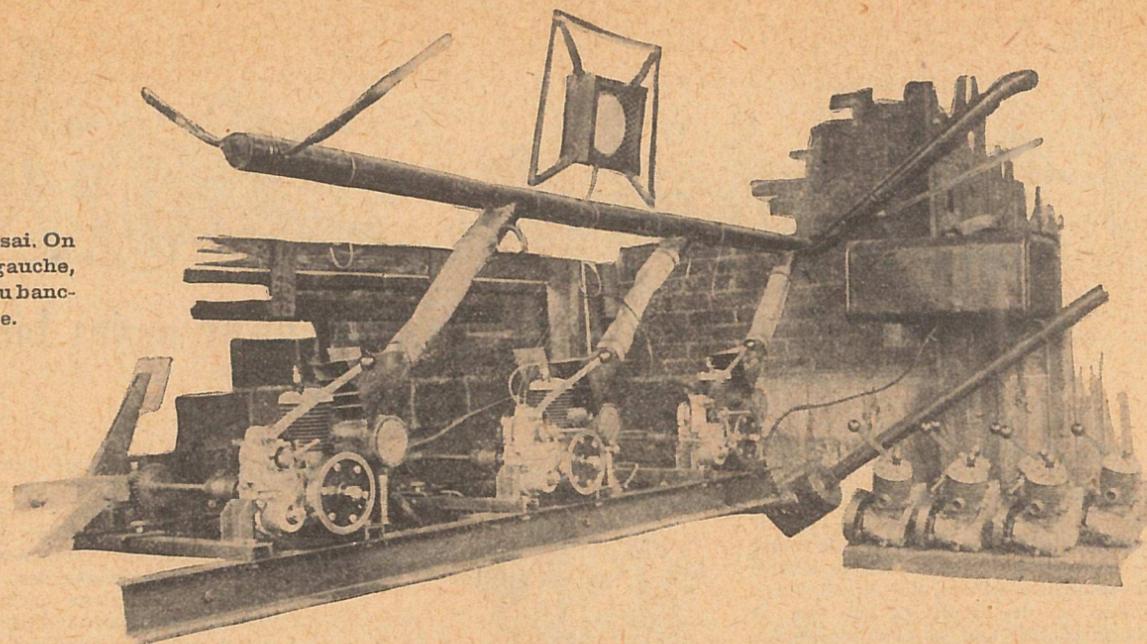
Toutes les solutions employées dans ces deux ateliers sont d'un pur classicisme, mais adaptées pour les détails au type même de la machine construite.

Où il y a une originalité manifeste, d'une logique du reste irréfutable, c'est à l'atelier de montage des moteurs. On semble avoir adopté là un principe Ford ; cela démontre que le grand homme avait raison d'affirmer qu'il n'est pas besoin de séries formidables pour adopter la chaîne.

Un grand plateau octogonal pivotant en son centre comporte huit étaux au mors conçus spécialement pour les besoins de la cause ; ces étaux reçoivent chacun un carter-moteur nu ; orientables dans tous les sens, ils correspondent à chacune des opérations de montage des pièces composant le moteur et la boîte ; le carter est donc ainsi toujours placé sous son angle le plus favorable pour le montage de telle



Le plateau tournant, original et pratique, sur lequel s'opère à la chaîne le montage des moteurs. On aperçoit ceux-ci dans les diverses positions correspondant aux diverses phases de montage.



Le banc d'essai. On aperçoit, à gauche, une partie du banc-balance.

ou telle pièce ; la position de ce carter change au cours des différents assemblages, sans qu'à aucun moment, il soit nécessaire de le sortir de l'étau et de le transporter d'un établi à l'autre.

Les monteurs ont toutes les pièces sous la main, ils n'ont pas à se déplacer d'un pouce, ils n'ont pas à perdre une seconde.

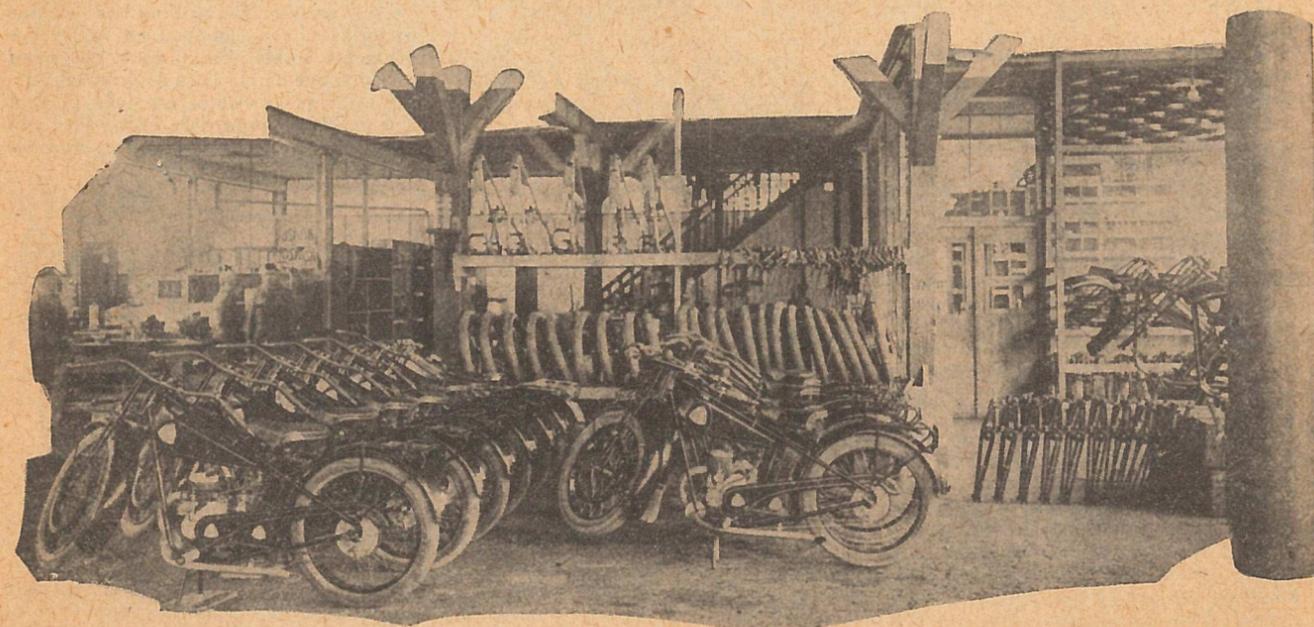
Ce plateau prouve que les directeurs ont étudié leur affaire et quand un point est étudié d'aussi près, ce n'est pas trop s'avancer que de conclure à une saine compréhension de tout le reste de la fabrication. Un petit appareil mystérieux et bizarre, aux côtés de cette table tournante, vient nous en donner une nouvelle preuve ; c'est un appareil à monter et

centrer les vilebrequins et la bielle ; nous n'avons pas voulu trop insister sur sa conception qui, sans être à proprement parler un secret de fabrication, est néanmoins trop personnelle pour qu'on le divulgue dans tous ses détails.

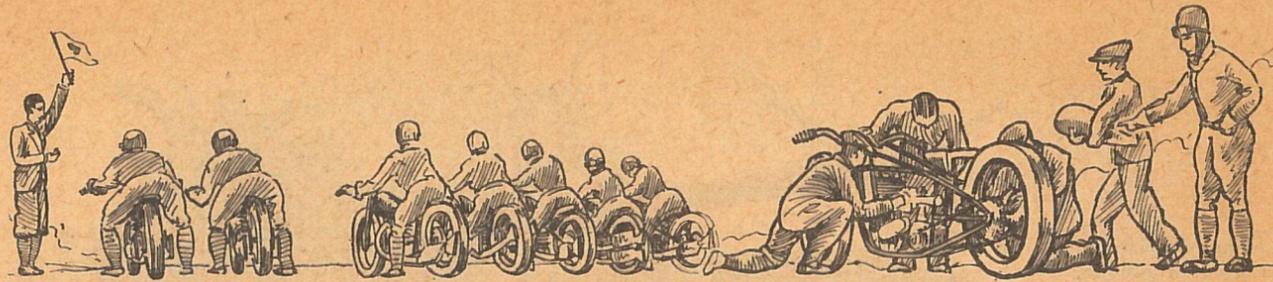
Les moteurs terminés passent naturellement au banc d'essai. Il y a, pour les recevoir, 3 moulinets Renard qui ne chôment guère. Il y a de plus un banc-balance sur lequel repassent quelques exemplaires prélevés au hasard dans chaque série.

En résumé les dirigeants de O. S. A. Liberty ont su, pour la construction de leur élégante motocyclette, s'inspirer des méthodes de fabrication les plus éprouvées là où il le fallait et faire œuvre originale et

logique là où ils l'ont jugé nécessaire. Ils méritent ainsi doublement le titre de constructeurs puisqu'ils produisent la presque totalité des pièces composant leur moto. O. S. A. doit donc s'imposer. Il réussira d'autant plus à notre avis qu'il élargit son programme avec pondération, et après minutieuse mise au point et qu'il présentera au prochain Salon outre sa classique 175 cmc., une 250 cmc. également 2 temps bloc-moteur et enfin un bloc-moteur 350 cmc. 4 temps, arbre à cames en tête, 3 vitesses. Construisant tout par lui-même, il devra pouvoir prendre sa place sur le marché, grâce d'abord à l'homogénéité qui résulte de cette conception de fabrication.



Les machines prêtes à livrer à la clientèle sont disposées dans le magasin central



Pourquoi les moteurs de course tiennent-ils moins bien que les moteurs de série

Si nous lisons le compte rendu de n'importe quelle course nous sommes frappés du nombre de concurrents éliminés, et nous voyons que telle machine de série presque identique à la machine de course de la marque donne en service normal des résultats excellents, alors qu'en course, pilotée par des as elle ne fait rien de bon et connaît tous les ennuis possibles. La proportion des éliminés est telle que l'on serait tenté de croire qu'aucun progrès n'a été réalisé depuis plusieurs années. Même si on tient compte des abandons qui proviennent de causes indépendantes de la machine, comme par exemple les chutes, il y a un pourcentage d'avaries mécaniques extraordinaire à première vue.

Il faut il est vrai considérer que beaucoup de ces pannes seraient loin d'avoir en service normal les mêmes conséquences qu'en course. Une panne qui nécessiterait une heure de réparation en course, élimine définitivement un concurrent alors qu'un retard d'une heure sur une journée de route n'a qu'une assez faible importance. Un pneu crevé et le concurrent n'a plus guère de chance de se classer.

Mais à côté de ces pannes qui, en temps normaux, seraient anodines, il y en a de beaucoup plus graves. Que de pistons par exemple, défoncés par des soupapes qui se sont brisées. On voit des bielles cassées, des roulements à billes qui se brisent, des cadres qui se rompent alors que ces accidents ne surviennent pour ainsi dire jamais à des machines de série.

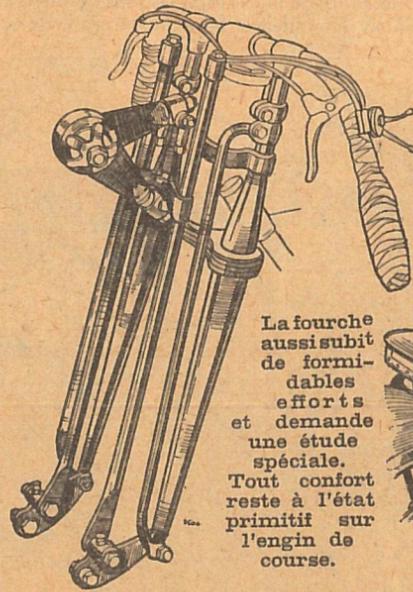
La première raison c'est qu'une machine de série travaille bien rarement à sa limite de résistance. Quel possesseur de machines pouvant atteindre le 130 les fait jamais sur la route? Quelle différence il y a entre les vitesses réellement atteintes et celles dont se vantent certains motocyclistes. Si avec une machine capable de faire vraiment du 130, on roule à 100, on n'utilise guère que la moitié de la puissance maximum du moteur. Si par hasard on pousse à fond ce n'est jamais que sur un ou deux kilomètres. En course il en va tout autrement surtout sur un circuit vite et il est par conséquent tout à fait logique que ce qui tient en service normal, lâche en course. Bien souvent le gagnant est précisément celui qui a su pour ainsi dire garder une marge de sécu-

rité et ne pas pousser complètement à fond.

La fragilité des machines de course



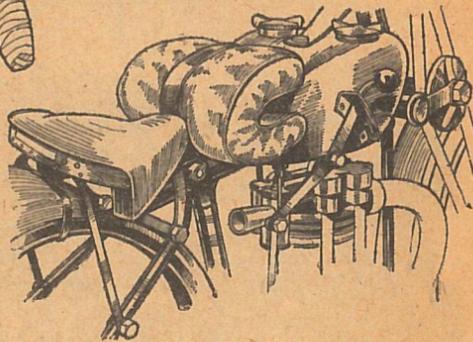
Qu'un ressort de soupape se rompe en course est assez courant. Une rupture de soupape elle-même est chose bien rare cependant.



La fourche aussitôt de formidables efforts et demande une étude spéciale. Tout confort reste à l'état primitif sur l'engin de course.

à encore d'autres causes. La machine de course, même si elle est montée avec des pièces de série, cas rare d'ailleurs, est assemblée par une équipe spéciale d'ouvriers. Sans doute choisit-on les plus

adroits, mais, malgré tout, l'élément humain joue ici un plus grand rôle et multiplie les chances d'erreurs. On a pu par exemple négliger de donner à une pièce le traitement thermique voulu. De plus, la construction des machines de course jette toujours quelque perturbation dans la marche d'une usine et se trouve remise au plus tard possible. On compte sur les essais pour faire la mise au point et on est amené à apporter à la dernière heure des retouches qui ne sont pas toujours heureuses. En veut-on un exemple tout récent. Une grande marque, possédant d'ailleurs une longue expérience des courses, constate qu'aux régimes élevés, les soupapes de ses machines fonctionnent irrégulièrement aux grandes allures, et elle décide dans la nuit qui précède la course de changer les ressorts. Le jour de la course, les six machines qu'elle met en ligne se trouvent éliminées par la rupture des ressorts des soupapes d'admission d'où soupapes descendant dans le cylindre et défonçant le piston. On pourrait citer des multitudes de cas analogues. Parfois il est même étrange de voir en quel état termine une machine victorieuse. Fréquemment on trouve des segments brisés, des pistons qui n'ont échappé que de bien peu au grippage, etc. La machine de course est donc souvent une machine improvisée et c'est ce qui explique, parallèlement à l'effort considé-



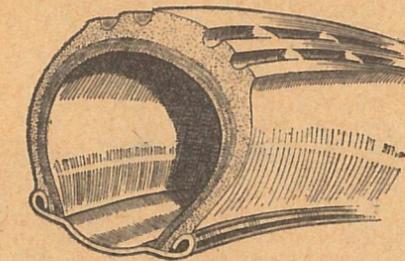
rable demandé à la machine, le gros pourcentage d'avaries mécaniques.

D'autres marques, tantôt parce qu'elles emploient des machines de série à peine

plus poussées, tantôt parce qu'elles y ont travaillé avec une méthode plus sûre, tantôt parce qu'un heureux hasard leur a permis d'établir du premier coup une machine satisfaisante, amènent presque toutes leurs machines au poteau. Il se peut aussi que la nature même de la course ou des conditions atmosphériques défavorables empêchent les concurrents de pousser et qu'ainsi les concurrents les plus rapides ne puissent profiter de leur supériorité de vitesse. Car il y a malgré tout, dans la course, un élément de chance que le règlement le mieux fait ne peut éliminer.

Qu'on ne croie pas surtout que nous considérons la course comme une institution sans valeur. Tout d'abord elle accélère la marche du progrès et oblige à chercher du nouveau. On peut l'accuser actuellement de favoriser presque exclusivement la vitesse et de nous donner des machines assez peu souples et assez mal

équilibrées, que tel humoriste compare à des marteaux pneumatiques, mais cela n'est pas le fait de la course elle-même, mais des règlements vraiment mal compris et basés sur un principe erroné. Nous pouvons fort bien par des formules

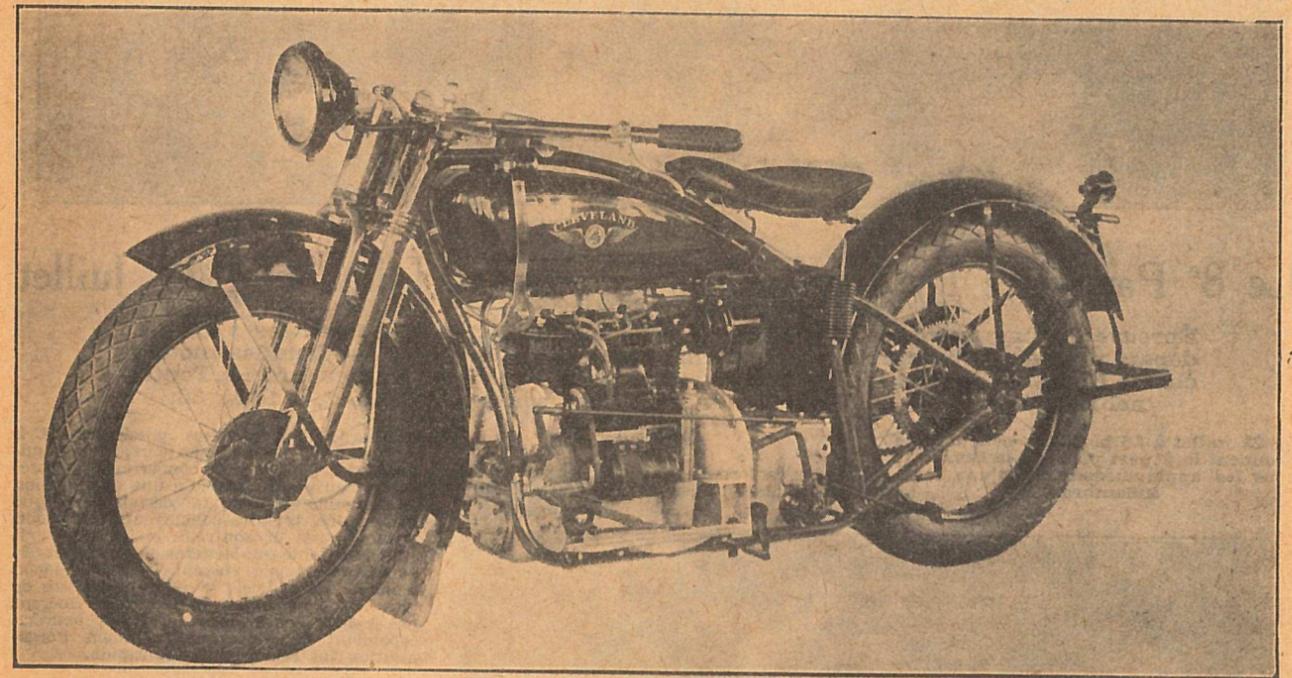


Le pneu de course diffère notamment de celui de série par ses rainures et sa grosseur.

spécialement étudiées, obliger les constructeurs à travailler la consommation, la souplesse, le confort, la légèreté et tout ce qu'on peut imaginer. C'est uniquement une question de règlement et de parcours.

On sait qu'en Angleterre, par exemple, on mène campagne contre le monocylindre et on propose, ce qu'on a déjà fait il y a une vingtaine d'années, d'avantager les multicylindres en augmentant pour eux la limite de cylindrée. Supposons par exemple que les catégories soient respectivement de 200, 300 et 400 cmc. pour les monos et de 250, 350 et 500 pour les multicylindres et on peut être assuré que presque tous les concurrents auront des multicylindres. Le rôle des pouvoirs sportifs c'est par des règlements bien faits d'orienter la moto dans la direction qui correspond le mieux aux besoins du public.

J MELLIER



La dernière sortie de l'usine de Cleveland dans l'Ohio. La Cleveland 4 cylindres devenue la machine idéale de la Police pour sa vitesse, son départ aisé, ses accélérations nerveuses, sa souplesse, son freinage, son économie, sa durée.

Un concours Moto Revue

Un Concours de photos sportives

Moto Revue organise un concours de photographies pour les vacances.

Utilisez utilement vos vacances

Nous ouvrons un concours de photos pour tous nos lecteurs. Les conditions sont simples : toute photo devra présenter une ou plusieurs motos au premier plan. Le fond sera au choix de chacun. Les photos seront

classées d'après la valeur artistique. Les photos devront nous parvenir sur format minimum 9x12 et porter au dos l'adresse du propriétaire. Les photos primées donneront lieu éventuellement à l'envoi du cliché à Moto Revue, il sera d'ailleurs retourné au propriétaire. (Le Concours sera clos le 1^{er} octobre).

3^e prix 50 fr.
4^e — 50 fr.

Du 5^e au 50^e prix en accessoires motocyclistes.

Nous rappelons en outre que les amateurs (pas les groupements) qui nous adressent des photos intéressantes ont aussi le plaisir, si elles passent dans Moto Revue, d'être dédommagés d'une somme de 10 à 15 fr. par photo insérée.

Les Prix

1^{er} prix 100 fr.
2^e — 100 fr.



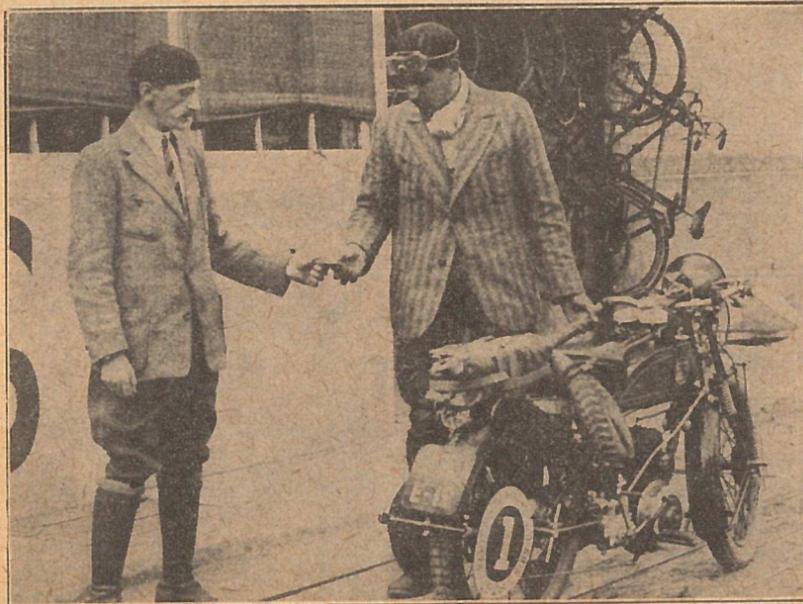
Le 8^e Paris-Les Pyrénées-Paris se termine Dimanche 29 Juillet

Épreuve de long tourisme, d'endurance et de régularité, le 8^e « Pyrénées » a vu au départ près de 70 concurrents : combien seront-ils à l'arrivée? — Tous les motocyclistes libres se doivent d'aller à la rencontre des Pyrénéens vainqueurs : à Fontainebleau, à 11 h. 30; à Versailles, à 14 h. 30; à la Porte Maillot, à 16 h. 30.

Le 21 juillet à 15 h. 30 les concurrents prennent le départ place de la Concorde sous les applaudissements d'une foule innombrable

Le pesage

Selon la formule classique, le pesage des concurrents eut lieu aux usines des Auto-



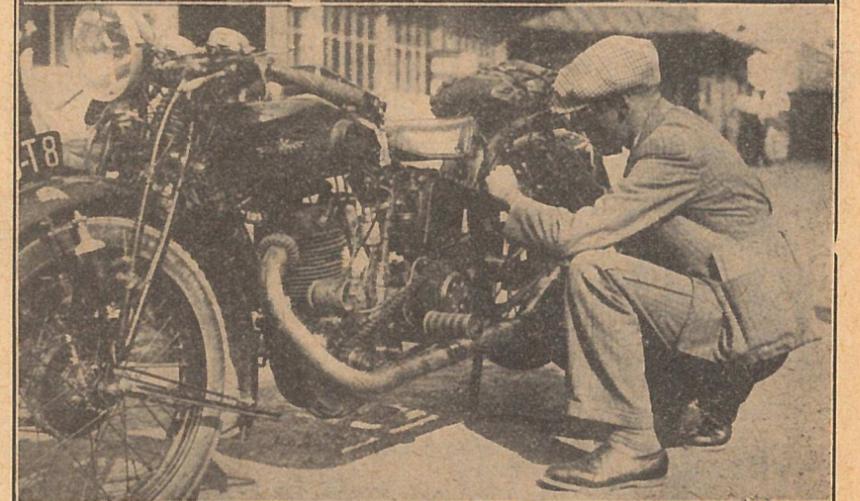
La première opération est le pesage : elle fut rapidement menée.

mobiles Bellanger, mises gracieusement à la disposition des organisateurs, par l'administrateur général. 69 concurrents se présentent au pesage. Grâce à une organisation remarquable et malgré certaine critique non fondée, tous les concurrents sont poinçonnés, pesés et contrôlés en 2 heures. Il était inévitable que les retardataires, habitués de chaque année eussent la même façon d'obliger les officiels à rester une heure de plus pour 4 machines qui ne se conformèrent pas à leur heure indiquée. Il est heureux cependant de remarquer combien l'organisation fut remarquable et rapide.

Le départ

66 concurrents défilent place de la Concorde, déjà noire de monde. Partout la foule déborde le service d'ordre, qui était des plus imposants. Succès indéniable pour *Moto Revue* et *Le Petit Parisien*, auxquels plusieurs de nos confrères apportèrent une aide efficace. Cette année, la caravane des voitures est moins forte que les autres années. Il faut remarquer que cela tient en grande partie à l'insouciance qui régit certains bureaux de l'Automobile Club de France. Songeons que le règlement de Paris-Les Pyrénées-Paris ne reçut son approbation que la veille même de la course, obligeant *Moto Revue* à refuser tous les engagements avant cette date. Malgré tout, les voitures des dernières heures qui finiront l'épreuve auront fortement mérité à ce sujet, car, aucune préparation spéciale n'a été possible à leur égard. Les trois forfaits de Flahaut sur Austral, Reaubourg sur Saroléa, et Gotter sur Raleigh, du pesage, sont maintenus au départ. L'effet de propagande est indéniable de toutes ces motocyclettes alignées sur la plus belle place du monde, propriété des conducteurs, propriété des machines; organisation joyeuse et impeccable, rien n'a fait

LE PESAGE ET LE POINÇONNAGE



défaut. A 4 heures, guidés par la police motocycliste et encadrés par les voitures et motos de *Moto Revue*, les concurrents, 3 par 3, défilent à travers les Champs-Élysées, contournent la place de l'Étoile, prennent l'avenue de la Grande Armée où ils sont accompagnés de folles acclamations, car tous les constructeurs, agents et personnel ouvrier et mécaniciens, etc..., de ce centre motocycliste, ont tenu à venir applaudir les concurrents à leur passage. A remarquer plus particulièrement, le personnel des Établissements Terrot, Gnome-et-Rhône, Peugeot et Soyer, au grand complet, dont les vœux accompagnent particulièrement les pyrénéens. Par l'avenue de Suresnes les concurrents arrivent à Ville d'Avray devant le Père Auto où ont lieu les dernières formalités de la course. La foule, véritablement trop nombreuse, encadre hommes et machines, l'enthousiasme est fonction de la bonne organisation de Paris-Les Pyrénées-Paris. A 5 heures le groupe Bleu, c'est-à-dire les petites cylindrées aux pétarades nombreuses, sous le brouillard entêtant du ricin, s'élancent à l'assaut de la Côte de Picardie, pour disparaître vers Bordeaux, sous la conduite de Robert Boell, devenu l'immuable pilote de Paris-Les Pyrénées-Paris. Le groupe Rouge a encore deux heures pour faire ses derniers préparatifs et cela permet à un concurrent, venu par la route de Calais sur une Raleigh d'atteindre Ville d'Avray avant le départ et d'être poinçonné en temps utile; ajoutons à cet égard, que Langlois est venu la veille de Toulouse, sur Gnome-et-Rhône, tandis qu'un autre est venu de Clermont-Ferrand et un autre de l'Est de la France le matin même. A 19 heures, le groupe rouge s'ébranle. C'est un véritable départ de course de vitesse, formidable et impressionnant et, à plus de 80 la Côte de Picardie est enlevée.

Les partants

Motos 175 cmc. — 1. Mourét (San Sou Pap I), 2. Baudart (San Sou Pap II), 3. Sterni (San Sou Pap III), 4. Perrin (Gerald I), 5. Bruscoli (Gerald II), 6. Duhaut (Monet et Goyon), 7. Gruyère (indép.),

250 cmc. — 10. Cheret (Austral I), 11. Cornelis (Rochester), 12. Dubos (Cazenave), 14. Druz (Lucifer), 15. Leroy (Royal Sport), 16. Garot (Terrot I), 17. Quenette (Terrot II), 18. Gillot (Terrot III), 19. Boulanger (Stella), 20. Roveda (Roveda), 21. Hubert (Utilia), 22. Bonnet (Favor I), 23. Capdémont (Favor II), 24. Moni (Favor III), 28. Lacaze (indép.), 29. La France (indép.),

350 cmc. — 31. Goubault (Dollar I), 32. Sicard (Dollar II), 33. Charles (New-Map), 34. Baer (Royal Enfield), 35. Barthélemy (New-Map), 36. Boura (Durandal), 37. Carré (F. N.), 38. Bignon (Soyer I), 39. Proal (Soyer II), 40. de Lavalette (Peugeot), 41. Fournival (Ravat), 42. Blanchard (Moto Rhony'x), 43. Bouvier (Moto Rhony'x), 44. Lhabitant (Jean Thomann), 45. Robert (Jean Thomann), 46. Mahaut (Ravat), 47. Detref (Raleigh I), 48. William (Monet et Goyon), 50. Richer (indép.), 51. Venin (indép.), 52. Colombel (indép.),

500 cmc. — 60. Rasser (Dollar III), 61. Jokin (Dollar IV), 62. Cottreau (Dollar V), 63. Hamberger (New Motorcycle), 65. Boutiller (Saroléa), 66. Naas (Gnome et Rhône), 67. Marc (Gnome et Rhône), 68. Nebil Dino (Ariel), 69. Crétier (Raleigh II), 71. Langlois (Gnome et Rhône), 73. Boullu (indép.), 74. Flachet (indép.), 75. Creuze (indép.), 76. Bourguenodie (indép.), 77. Lebrun (indép.),

750 cmc. — 79. John Read (Raleigh III). Sidecars 1.000 cmc. — 91. Garaner-Chomet (Royal Enfield).

Tricar 350 cmc. 82. Christ (Villard). Voitures 750 cmc. — 83. Gaudichet (indép.),

1.100 cmc. — 85. Maleyre (L. G.). 1.500 cmc. — 84. Pabulpa (indép.),

Réflexions de départ

Malgré le vent déprimant qui souffle sur nombre d'épreuves motocyclistes, dont les origines sont malheureusement trop connues, Paris-Les Pyrénées-Paris, obtient le grand succès imaginable. En 8 jours,

Tandis que les concurrents sont poinçonnés, les dessinateurs préparent des croquis pour « Moto-Revue ». Chaque concurrent vient à son tour régulariser sa situation. En bas, un concurrent, Langlois, arrivé de Toulouse, le matin même, poinçonne son engin.

70 concurrents de valeur se présentent à la course. A remarquer que, si le nombre d'indépendants est restreint, cela vient de la difficulté du règlement et, ce qui peut être un regret pour beaucoup qui auraient désiré y participer, est au contraire, pour le sport motocycliste, d'un excellent effet, car, le lot est de choix et évitera la pagaie de certaines courses et le discrédit qui en résulte. Au pesage, nous avons remarqué l'initiative de la Maison Amac qui est venue avec un lot considérable de gicleurs plombés de telle façon que, dorénavant, non seulement les concurrents, mais la clientèle sera certaine d'avoir un article absolument précis. Ceretti qui, au concours des silencieux eut un grand succès, a monté de remarquables repose-pieds, en aluminium, pour tansad ou conducteur, en caoutchouc et ressorts, de conception toute nouvelle. Les concurrents qui les monteront au pesage, nous ont dit toute leur satisfaction avant le départ à Ville d'Avray. A remarquer également le double éclairage de Langlois qui veut mettre toutes les chances sur son nom; d'ailleurs la maison Gnôme et Rhône a adopté un graisseur sur chaînes que nous verrions avec plaisir sur toutes les motocyclettes. New-Map n° 35 est restée fidèle au double carburateur, tandis que Gruyère ne perd pas la tête et vient nous exposer qu'il s'occupe de l'Amicale des gens Sportifs de Chateau-Thierry et serait heureux que *Moto Revue* s'en occupât fortement. Une amusante confusion se produit pour le poinçonnage des Motos Rhony'x; l'un et l'autre concurrent confondent leur machine. N'est-ce pas la meilleure preuve de la fabrication en série, même des machines d'épreuves? Un spectateur qui, pourtant n'est pas nouveau-né dans la motocyclette a eu l'audace d'émettre cette opinion: « Les machines anglaises sont-elles réellement bonnes? » inutile de dire l'horreur que cette question souleva. Le spectateur en question fut contraint de disparaître immédiatement, heureusement que MM. Psalty étaient absents à ce moment,

il ne serait pas sorti indemne. Un concurrent trouve le moyen à une heure avant le départ, d'être en panne d'essence, mais sa mémoire est brillante et celui-ci trouvant un manège de chevaux de bois il demande au propriétaire de l'essence qui lui est remise aussitôt. Voilà un dépannage imprévu. Schubler du Moto Club de Versailles est bien décidé à redonner la vie à son groupement, bien moribond à ce jour, et, c'est lui qui va s'occuper de l'arrivée à Versailles des vainqueurs dimanche prochain. Souhaitons qu'il nous prouve la vitalité de son groupement. La maison Chaillou avait décidé de remettre 4 casques aux indépendants de Paris-les Pyrénées-Paris; trois furent affectés sans aucune difficulté, mais Flachet trop préoccupé pour mettre au point sa mécanique, qui est d'ailleurs minutieuse, précise et belle, s'aperçut cinq minutes avant le départ qu'il n'avait pas de coiffure. Il était difficile de le contenter en un laps de temps si minime; la Maison Chaillou se trouve à 25 km. du lieu de départ. Allons les indépendants prenez vos précautions avant le départ.

21 juillet

La première étape

Paris-Bordeaux, 558 km.

La nuit arrive aux environs de Chateaudun, 552 km. seraient des plus difficiles mais la route est excellente, cependant nous avions signalé les dangers que couraient les concurrents, Couhé Verac où la route était en plein rechargement. Un de nos collaborateurs ayant fait cette étape quelques jours plus tôt, cela n'empêcha pas Boullu, qui arrivait très vite, de chûter et transporté à l'hôpital d'Angoulême avec beaucoup plus de peur que de dégâts corporels. Lisez *Moto Revue* car, toutes nos épreuves sont préparées à fond et les conseils que nous donnons doivent être suivis strictement.

Cette étape néanmoins occasionna de rudes abandons, par malchance, non, par manque de préparation, mais par défaut d'éclairage et parce que un grand nombre de concurrents n'a pas su prévoir, malgré notre campagne sur l'éclairage: un appareillage savant Maglum, entraîne le sourire pour une grande quantité de concurrents. Soubitez et Marchal ont eu aussi des prétentions justifiées, pour lesquelles Radios a eu également tout succès.

Les abandons

Ont dû abandonner à cette étape: Duhaut sur Monet et Goyon, Rovéda sur Rovéda, Boullu pour l'accident dont nous venons de parler, Crétier sur Raleigh, John Read sur Raleigh, Christ sur Villard et Pabulpa, indépendant en voiture 1.500.

Les Pénalisations

Lacaze est pénalisé de 10 points pour être arrivé en retard au contrôle de Bordeaux par application du règlement et Bouvier sur 350 Motorhony'x, se voit appliquer 5 points de pénalisation: il ne sait plus où il a mis son carnet de route. Tous les autres conservent les 50 points indiqués pour cette étape.

Donc 70 concurrents au pesage, 66 au départ, 50 concurrents à Bordeaux dont 2 seulement pénalisés. Le plus gros morceau pour les concurrents eux-mêmes est fait; aux motos maintenant à subir l'épreuve des montagnes.

L'arrivée à Bordeaux

L'exposition des véhicules eut lieu sur la place des Quinconces.

Le succès est formidable. Les Bordelais ont tenu à montrer leur sportivité. A 6 h. 30, les concurrents en caravane défilent à travers Bordeaux sous les applaudissements nourris. A noter que la municipalité elle-même

a voulu faire preuve d'intérêt pour Paris-les Pyrénées-Paris, et nous vîmes MM. Marquet, député et maire de Bordeaux, Flageat, son chef de bureau, les adjoints au maire, Fortassy et Sutter, assister à cette belle manifestation. Ils remirent une superbe plaquette pour les concurrents. L'Automobile Club de Bordeaux nous fit remettre aussi par M. Gonvreville, son président, une superbe médaille. MM. Sarthou et Falque se sont dépensés au nom du Moto Club de Bordeaux pour nous faire une réception comme ils sont coutumiers.

23 juillet

La deuxième Etape

Bordeaux-Pau, 173 km.

La 2^e Etape fut funeste à plus d'un concurrent malgré les facilités apparentes du parcours.

Ce sont les fameux pavés de Belin qui causèrent quelques chutes sans gravité.

La moyenne imposée oblige les concurrents à rouler au moins à 50, sur une route où il est difficile de faire du 20; c'est dire combien difficile est l'épreuve. Puis ce furent les longues routes des Landes et du pays basque, qui incitent tout particulièrement à la vitesse. C'est aussi tous les ans la cause de moteurs cassés.

Les abandons

Aucun abandon en 175 cmc; par contre, deux en 250 cmc.; Cornélis (Rochester) casse une pièce mécanique après Bayonne et non loin de lui, Druz (Lucifer) reçoit une pierre dans la distribution.

En 350 cmc., Detref (Raleigh I) abandonne également pour ennui mécanique. Colombel (Indépendant) qui avait pu repartir de Bordeaux, ce matin, perd des points et ne rejoint pas dans les délais.

L'arrivée

A l'arrivée à Pau, les concurrents trouvèrent un Parc Fermé bien organisé par l'actif M. C. Palois. De là ils furent conduits en caravane au marché couvert, après avoir défilé en ville au milieu d'une foule de spectateurs. A 6 heures, le M. C. Palois offrit un vin d'honneur.

Ils vont avoir aujourd'hui, en montant les 19 kilomètres de Tourmalet, à fournir le maximum de la puissance de leur moteur. Ceux qui s'en tireront honorablement, auront fait preuve d'excellents manieurs de guidon.

La mise sous presse ne nous permet pas de poursuivre la course.

AUTOUR DE L'ÉPREUVE

Quelle que soit votre nationalité...

Criez, lorsqu'il passera, de tous vos poumons: Vive la France! Les passants vous regarderont éberlués car ils ne saisiront pas de suite le but de vos patriotiques acclamations: Vive la France! Vive la France! et ne sera-ce pas pour le sympathique coureur La France le meilleur souvenir de son Paris-les Pyrénées 1928.

Non ! non ! non ! jamais !

Paris-les Pyrénées-Paris fut, est et restera la véritable, la grande épreuve de tourisme qu'elle doit être. Voilà pourquoi les organisateurs ont refusé strictement tous transports officiels de bagages de coureurs.

Quoi ! il y a encore des individus dénommés « coureurs » qui voudraient accomplir une épreuve d'endurance avec tout le « confort » moderne: cela non ! La formule d'un Paris-les Pyrénées-Paris doit être sévère. Il ne s'agit pas pour les organisateurs de partir de Paris avec un nombre imposant de

coureurs que l'on va mettre dans de la « vouatte! » pendant 2.500 kilomètres! afin de les ramener aux populations parisiennes, mignons, frais, la face rasée! Une demi-douzaine de haut-parleurs, une pagaie rationnelle à l'arrivée, une douzaine de cinémas et... voilà une course ultra-mondaine!

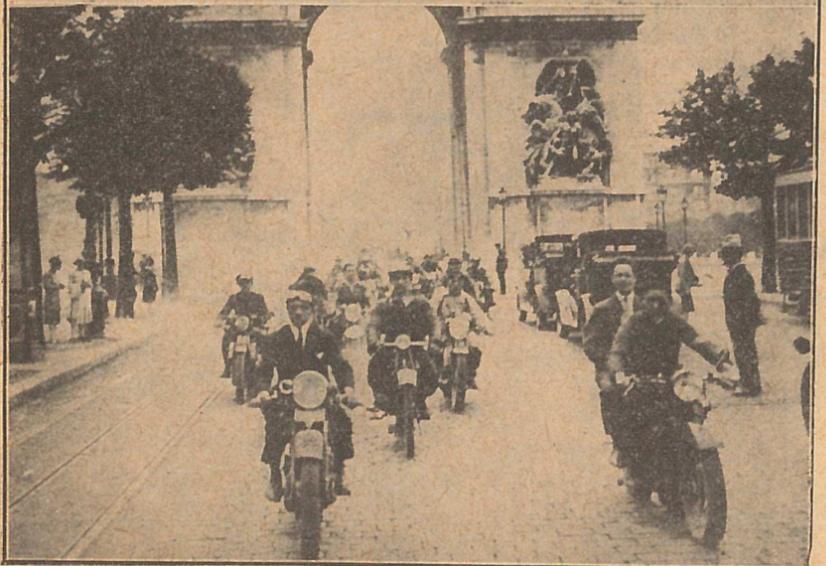
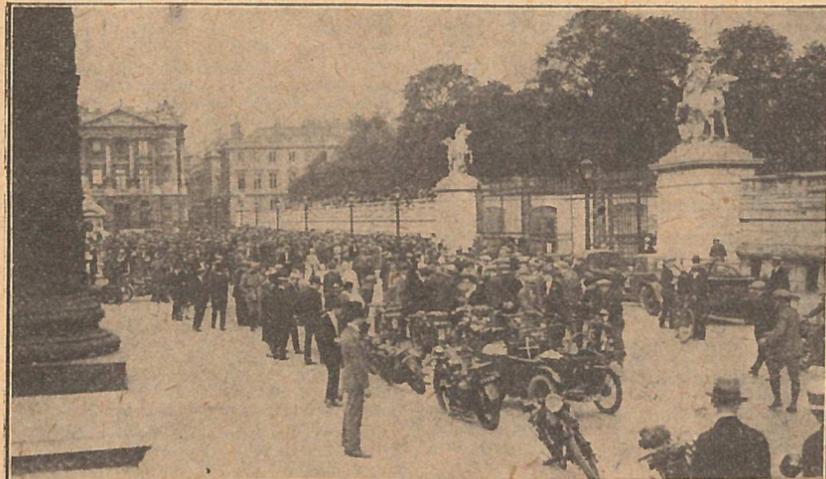
Eh bien ! non ; Paris-les Pyrénées est une épreuve sans plus. Le coureur reste cet espèce d'individu, de plus en plus rare, qui a du cran, de l'énergie, de l'endurance, de la gaieté, de la technique et beaucoup de cœur. Il part sur la route comme ces coureurs cyclistes du Tour de France: c'est-à-dire à lui de lutter contre les obstacles de la route et non pas à ses amis ou commanditaires. Oh ! nous savons bien qu'il nous serait facile de cohorter 300 motocyclistes à travers la France: savez-vous que nous avons eu près de 454 demandes d'engagements: que voulez-vous ? à *Moto Revue* il y a des types drôles qui ont la mission de décourager tous ceux qui, trop nombreux, veulent faire « Les Pyrénées », seuls ceux qui ont plus de réplique que leurs censeurs s'engagent. Ils sont cinq douzaines qui ont risqué le coup sur quarante douzaines d'ardents: nos sévérités sont raisonnées: la sélection n'en est que plus belle.

Et puis, il y a derrière chaque coureur des firmes de motos, d'accessoires qui luttent énergiquement contre la difficulté: doit-on en conscience, les priver de leurs efforts par l'admission de toutes les tolérances dans une épreuve: non ! Les Pyrénées resteront, s'il le faut, la seule épreuve dure du calendrier français, mais nous ne céderons pas sur la question des aides du coureur. De plus, elle doit aboutir à un résultat commercial: c'est Paris-les Pyrénées qui, le premier, contraignit les motocyclistes à l'éclairage sérieux, en 1927, avec l'étape à allure soutenue de Paris-Bordeaux. C'est grâce à Paris-les Pyrénées que les motocyclistes peuvent apprécier la valeur de la vraie machine de tourisme tout équipée car, n'en déplaie à beaucoup, l'équipement motocycliste parfait existe: des



Une heure avant le signal du départ: Chaque concurrent, chaque...pe groupe ses fanatiques tout autour de l'Orangerie, sur la place de la Concorde.

LE DÉPART EST DONNÉ



La foule devient de plus en plus dense : La place de la Concorde est contournée, puis c'est l'avenue de la Grande Armée.

éclairages puissants, des avertisseurs sonores, des porte-bagages ou valises complets, des porte-bougies, des équipements imperméables, des coiffures, des trousse d'outils, de médicaments, des sacs de voyages, tous appropriés à la moto et pas du tout encombrants, tout cela existe bel et bien maintenant : c'est le rôle de Paris-les Pyrénées de le montrer à tous et d'écarter de la cervelle des populations l'idée que la moto est un instrument de sport et non de tourisme.

Vouloir adoucir le formule, chers coureurs, ce serait voler ceux qui vous équipent à grands frais ; un coureur est sportif, donc chevaleresque : acceptez l'épreuve avec ses difficultés et les applaudissements que vous recevrez au retour ne seront pas enfielés de remords. Vous aurez accompli les Pyrénées 1928 ! eh bien ! sachez que c'est le plus beau chevron de votre sportive vie et vous en vanter est un droit incontestable. — M. A.



Un malchanceux : Druz.

Il est épatant...

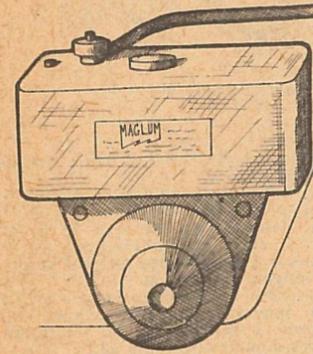
On dit souvent que nos agents ne sont pas toujours aussi gentils que d'aucuns le souhaiteraient. C'est une médisance, certainement. La preuve n'en est-elle pas dans ce fait banal. Un motocycliste qui avait tenu à



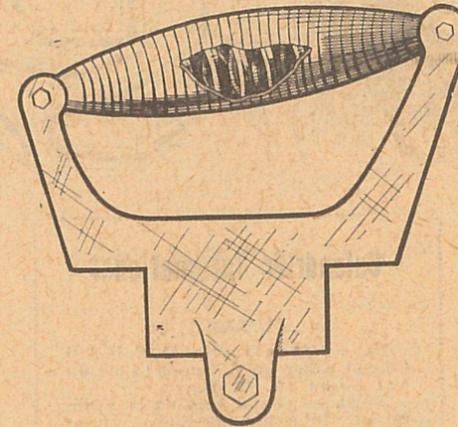
La mode au P. P. P.

accompagner Sexé dimanche passé devait faire un contrôle des « Pyrénéens » pour leur arrivée. Une soupape lâche sur sa 350 cmc, à 125 km. de Paris, voilà qui n'est guère folichon ! ah ! ces culbuteurs, tous les mêmes, dans toutes les marques ! Et l'agent de Terrot, M. Gross, à qui nous contions le fait fit immédiatement prendre la machine à la gare et la fit remonter aussitôt afin d'assurer le contrôle défilant de dimanche. Et pourtant, l'occupation ne manque guère chez cet agent en ce moment.

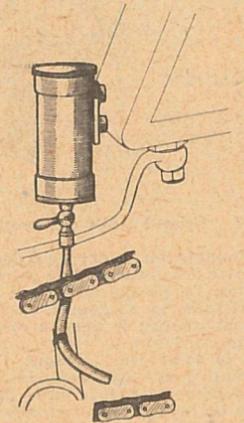
Quelques croquis pris au pesage



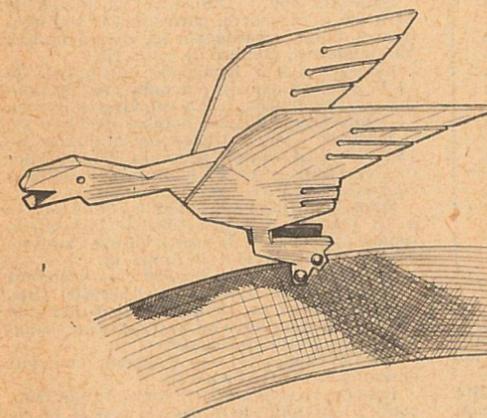
Un beau montage mécanique Maglum sur Durandal



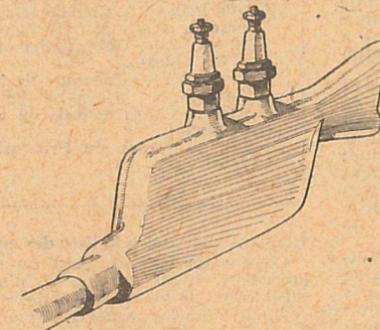
Repose-pieds Cerreti à ressorts intérieurs



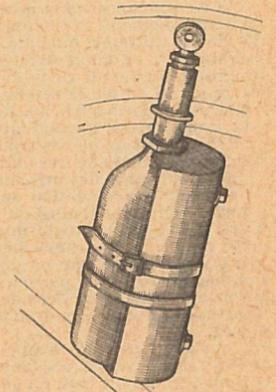
Graisseur de chaîne sur Gnome et Rhône



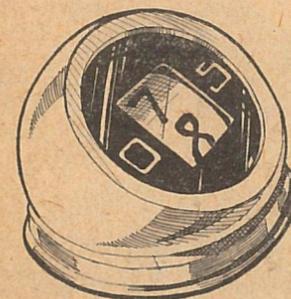
La cocotte des « Scolaires » affronte les Pyrénées sur la moto de Richer



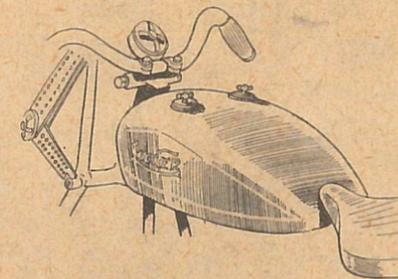
San Sou Pap présente un original porte-bougies.



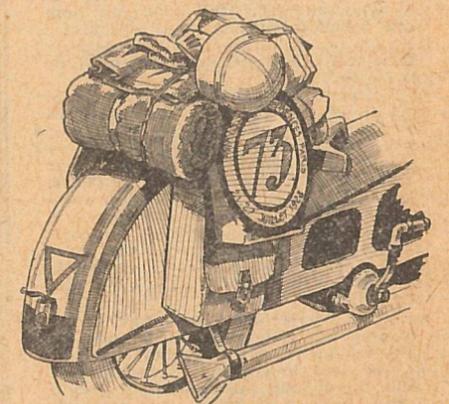
Gonfleur de pneus sur Gnome et Rhône



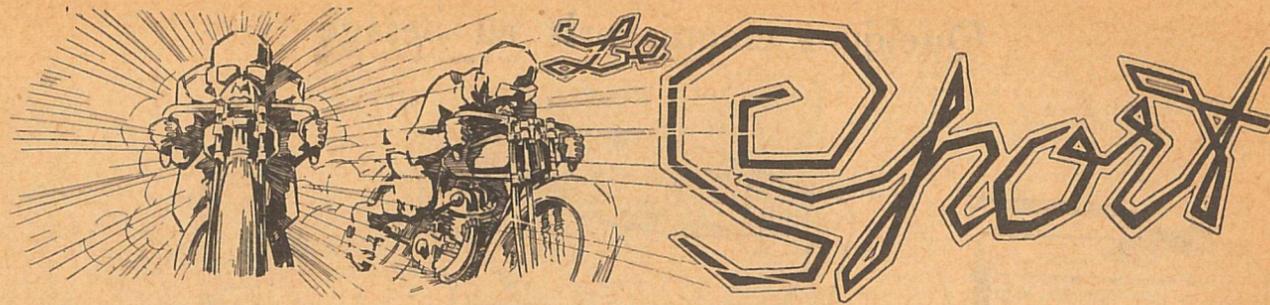
Le nouveau niveau d'essence O. S. sur Gnome et Rhône



Le réservoir « très britannique » de Lucifer



Paris - les Pyrénées - Paris, une épreuve de grand tourisme ! Un chargement sur New-Motorcycle.



Grand Prix d'Europe

La Commission technique a décidé d'avancer la date des opérations de poinçonnage des machines. Le pesage aura lieu, dès le vendredi 27 juillet, à 14 heures, et se continuera le samedi matin; le lieu en reste fixé à la place de Cornavin.

C'est le nombre grandissant d'inscriptions qui a motivé ce changement au programme, et nous pouvons ajouter que l'organisation du parc de pesage des machines sera établie de façon à empêcher toute personne étrangère à la Commission technique de l'U.M.S. de pénétrer dans l'enceinte réservée aux coureurs et à leurs motos.

D'autre part, la Maison Blenk et Fert organisera deux bureaux de change, à la Croisette de Vernier, à proximité des tribunes d'arrivée et au Bouchet.

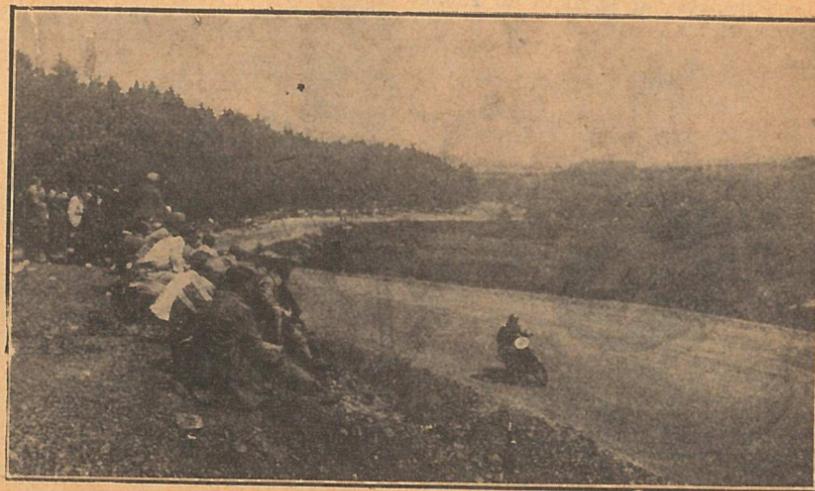
En ce qui concerne la question importante de l'entraînement, la Commission exécutive a décidé de différer quelque peu l'heure du « training », et en a arrêté comme suit le programme : Lundi 23 juillet, mardi 24 juillet, jeudi 26 juillet et vendredi 27 juillet : de 5 heures du matin à 6 h. 30. Il fut recommandé aux coureurs et spectateurs se rendant à l'entraînement de ne pas troubler la tranquillité publique à ces heures matinales.

La Commission des prix, de son côté, vient de recevoir une allocation de 1.000 francs du Touring-Club suisse, ainsi qu'un fort joli objet d'art. C'est avec plaisir que nous publions cette nouvelle; la grande Société touristique; vient de montrer par ce geste sportif tout l'attachement qu'elle porte à la manifestation européenne qui va se dérouler à Genève et le Touring-Club suisse a droit à nos plus vifs éloges.

Nous pouvons prédire au Grand Prix d'Europe un succès sans précédent; la Commission des engagements a reçu en quelques jours pas moins de 30 nouvelles inscriptions. Motosacoche a fait parvenir l'inscription de 3 nouvelles machines, ce qui porte le nombre à 6; par ailleurs, Norton a définitivement composé son team en le complétant de 3 machines, dont 2 seront montées par les coureurs suisses Jolliot, en side-car 600 cmc., et Vairoli, en 500 cmc., enfin, aux côtés des réputés Woods, Craig et Crabtree, lesquels viennent encore de se distinguer au T.T. Hollandais, un nom glorieux du motocyclisme vient s'ajouter : J.-H. Simpson, vainqueur des Grands Prix de France, d'Allemagne, de Belgique et de Suisse en 1927.

De Belgique est parvenu l'engagement de la marque Saroléa, en catégorie 500 cmc., dont les deux machines seront pilotées par Self et Diserey. Self, peu connu du public, est un réputé coureur italien, précédemment engagé à la Maison Guzzi, où il se couvrit de gloire. Diserey est un coureur belge. Longman, vainqueur du Tourist-Trophy anglais 1928, catégorie 250 cmc., est également inscrit en catégorie 500 cmc. sur AJS, 350 cmc., MOK, Supérieur, et Vélocette en 250 cmc. : le pilote anglais prendra donc trois fois le départ les 28 et 29 juillet.

Durand et Perrotin, les deux cracks français bien connus, défendront au Grand Prix les couleurs de Terrot, la grande firme de Dijon, qui vient de gagner la Grand Prix de Marseille. Le coureur allemand Emil Frey a régularisé son engagement, en catégorie 1.000 cmc., sur side-car A. J. W., de même que Minder sur Harley-Davidson, side-car 1.000 cmc. Comme on le voit, le Grand Prix a passé les frontières européennes, et voici maintenant des marques américaines qui



Le Grand Prix d'Allemagne vit au départ plus de 100 partants : voici l'anglais Dodson en pleine course,

Calendrier international

JUILLET

29. — Côte de Doullens (A. C. P. A.); Côte et palier (A. C. Ouest); Côte du Val Suzon (A. C. B.).
28-29. — Grand Prix de la Fédération Internationale-Clubs Motocyclistes (Suisse).
29. — Grand Prix d'Espagne.

AOÛT

5. — Palier à Saint-Malo (A. C. Ouest); Autodrome de Montlhéry
11. — Leinster 100 (L. M. C. C.).
5 au 12. — Semaine du Comminges (U. M. Midi).
6 au 11. — Concours du tourisme (Allemagne).
12. — Côte des Justices (A. C. A.); Grand Prix R. A. C. belge (Bruxelles); Course de Kolberg (Allemagne).
12 au 15. — Côte, palier et vitesse (A. C. Ouest).
14 au 26. — Concours de tourisme (Sporting).
18-19. — Les records de Fribourg (Allemagne).
19. — Course de Fribourg (Allemagne).

viennent s'ajouter à la liste des engagements

Comme on le voit, c'est un succès sans précédent, aussi le Comité d'organisation a-t-il prévu 20 postes de ravitaillement.

Ajoutez à cela, au point de vue nationalité des pilotes, la participation du champion officiel d'Espagne, d'un des meilleurs cham-

ions de Yougoslavie, ce qui nous donne neuf nations au départ.

Il y a du beau spectacle les 28 et 29 juillet prochain sur le circuit de Meyrin.

Voici les distances et nombres de tours qu'ont à parcourir les différentes catégories, de même que les temps maxima réservés et les moyennes minima.

Solos 350 : Samedi 28 juillet de 14 à 18 h., distance à parcourir 399.900 kilomètres, temps accordé 4 heures, vitesse minimum 88 kilomètres, nombre de tours 43.

Solos 125 et 175 : Dimanche 29 juillet de 7 h. 30 à 10 heures, parcours 204.600 kilomètres, temps accordé 3 h. 15, nombre de tours 22.

Solos 250 : Dimanche 29 juillet de 7 h. 30 à 11 h. 30, parcours 297.600 kilomètres, temps accordé 4 heures, vitesse minima 74 kilomètres à l'heure, nombre de tours 32.

Side-cars 350 : Dimanche 29 juillet de 11 h. 30 à 14 heures, parcours 143.800 kilomètres, temps accordé 2 h. 30, vitesse minima 59 kilomètres, nombre de tours 16.

Sidecars 600 : Dimanche 29 juillet de 11 h. 30 à 14 heures, parcours 176.700 kilomètres, temps accordé 2 h. 30, vitesse minima 71 kilomètres à l'heure, nombre de tours 19.

Sidecars 1.000 : Dimanche 29 juillet de 11 h. 30 à 14 heures, parcours 204.600 kilomètres, temps accordé 2 h. 30, vitesse minima 82 kilomètres à l'heure, nombre de tours 22.

Solos 500 : Dimanche 29 juillet de 14 heures à 18 heures, parcours 399.900 kilomètres, temps accordé 4 heures, vitesse minima 88 kilomètres, nombre de tours 43.

D'après cet horaire, les 350 cmc. courent seules le samedi après-midi et les 500 cmc. courent seules le dimanche après-midi, de sorte qu'un coureur peut participer au Grand Prix dans ces deux catégories.

Les 125 cmc., 175 cmc. et 250 cmc. courent ensemble le dimanche matin.

Les side-cars 350 cmc., 600 cmc. et 1.000 cmc. courent ensemble le dimanche vers la fin de la matinée.

Le circuit des Vosges

Eliminatoire du Championnat de France Motocycliste

Par un temps superbe s'est déroulé le Grand Circuit des Vosges, 357 km. de parcours, qui comprenait le franchissement de sept cols de jolies montagnes.

L'organisation revient au M. C. d'Alsace et de Lorraine, et à MM. Noach, Binder, Pierson, Diosi; au Donon, une voiture fit une légère culbute.

A Sainte-Marie-aux-Mines, les 42 concurrents purent se restaurer amplement pour retrouver des forces.

La fin du parcours fut moins dure, aussitôt Ribeauvillé, sur route goudronnée.

Motos 175 cmc. — 1. *ex-aequo*, 0 point : Hommaire et Sourdot, sur Monet-Goyon.

250 cmc. — 1. *ex-aequo*, 0 point : Fritz et Mme Chrétien (Motosacoche).

350 cmc. — 1. *ex-aequo*, 0 point : Haas (Monet-Goyon); Péan, Pfaender (Peugeot); Dicktermann, Douet et Mercier (Automoto); Strub, Bieth, Hubrig; 10. Favre (Jean Thomann), 37 points.

500 cmc. — 1. *ex-aequo*, 0 point : Bernard (Gnome et Rhône); Preiss, Knaier, Moersch, Ziegler, Simon, Marchal, Kloess, Shemitt, Kuhn.

1.000 cmc. — 1. Paspinell, 4 points. Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Hirschler, 28 points.

Voitures 1.100 cmc. — Mme Deviller, 89 points.

1 litre 500. — 1. Wilhelm, 0 point. 2 litres. — 1. *ex-aequo* : Lams (Mathis), 0 point; Schott.

3 litres. — 1. Karcher (Michel); 2. Bauer (Michel), 8 points; 3. Michel (Michel), 27 points.

A La Baraque

La course de côte de la Baraque, organisée par l'Automobile Club d'Auvergne, le 22 juillet, comprenait un nouveau parcours de 5 km. 500, avec un pourcentage moyen de 12 %; grand succès.

Le meilleur temps de la journée est établi par Morel, sur Amilcar, qui grimpa à plus de 81 kilomètres; le public ne ménagea pas ses bravos à l'adresse du champion d'Amilcar. Pour les motos, le meilleur temps est fait par Oilter, sur Motosacoche, qui enlève également la catégorie 1.000 cmc., et, en 350 cmc., par Gaussergues, sur Monet-Goyon, devant Oilter.

Motos 175 cmc. — 1. Moreau (Automoto), 5' 56" 3/5; 2. Gisel (Monet-Goyon).

250 cmc. — 1. Rafin (Terrot), 55" 4/5; 2. Lafère (Automoto); 3. Vallette (Favor); 4. L. (Oméga), 9' 49" 2/5.

350 cmc. — 1. Gaussergues (Monet-Goyon), 4' 40" 1/5; 2. Oilter (Motosacoche), 3. Vallet (Magnat-Dehon); 4. Zicambet (Magnat-Dehon); 5. Castilblanc (Propul-cycle).

500 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche), 4' 24" (meilleur temps de la journée des motos); 2. Gaussergues (Monet-Goyon), 4' 40"; 3. Elle Mac (Saroléa).

750 cmc. — 1. Vallée (Renée Gillet), 7' 13".

1.000 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche), 4' 37" 1/5; 2. Labarre (Harley), 6' 17" 4/5. Sidecars 600 cmc. — 1. Billis (Favor), 8' 12".

Un meeting motocycliste le 29 juillet

L'A. M. C. Louvaniste fera disputer, le 29 juillet, une épreuve de vitesse en côte pour motos.

Cette course nationale est ouverte aux porteurs d'une licence de la F.M.B. Elle consiste dans l'escalade, en vitesse, de la côte de Bruxelles (6% environ) sur 1.000 m.

Le départ arrêté, les concurrents autorisés à se faire pousser.

Les catégories suivantes sont admises : motos 250, 350, 600 et 1.000 cmc.; side-cars 350, 600 et 1.000 cmc.

La 6^e Course de côte du Val de Cuech

Elle a lieu le 12 août. Nous rappelons que les engagements pour cette épreuve sont reçus à l'A. M. C. de Salon jusqu'au 4 août.

Les engagements à droits doubles seront clos le 7. On sait que l'A. M. C. S. a effectué à sa course annuelle 15.000 francs de prix en espèces, ainsi que plusieurs coupes ou objets d'art de valeur. Parmi les coureurs qui ont promis leur participation ou se sont déjà engagés, il nous est permis de citer : Piscaglia, Oliva, Maigrot, Barnavol, Aurelle, Bret, Lamy, Dreyfus, Castellan, Fasce, Carcasone, Aubert, Brandis, Fatigon, Roux, Pelbert.

Le Salon-Vélo a reçu aussi plusieurs inscriptions pour la course cycliste en ligne qui se disputera sur le même trajet que les motos et voitures. L'A. M. C. S. se propose, en outre, d'ouvrir la course à une catégorie spéciale ne comprenant que des voitures de fabrication antérieure à 1908.

Les membres de l'A. C. et du M. C. de Marseille et sections bénéficieront d'une réduction de 50 %. Les membres des A. C. et M. C. régionaux bénéficieront de 25 %.

Le concours de régularité du M. C. d'Algérie

Loisier, sur Triumph 500 cmc. vainqueur toutes catégories.

Le 8 juillet, le M. C. d'Algérie faisait disputer sur Alger-Cherchell son annuel concours de régularité.

Quarante-cinq concurrents prirent le départ La lutte entre les individuels et les équipes fut passionnante et serrée.

Félicitons le vainqueur Loisier qui mena

sa Triumph 500 cmc. à la victoire de magistrale façon. Il termine, en effet, le dur et long parcours avec 2 points seulement de pénalisation. Il est talonné de près par son camarade d'écurie Habib qui totalise 3 points et prend la deuxième place du classement général.

Catégorie 175 cmc. : 1. Castelet (Lucifer), 10 points; 2. Knors (X...).

AVIS IMPORTANT

Nous prions nos lecteurs dont l'abonnement se termine avec le prochain numéro de nous adresser dès maintenant le montant de leur réabonnement pour ne pas avoir à subir un arrêt dans la réception de nos numéros.

350 cmc. : 1. Orfila (Peugeot), 13 points; 2. Taousson (Monet-Goyon); 3. Pons (Monet-Goyon); 4. Feuillet (Monet-Goyon); 5. Mariano (New-Motocycle).

500 cmc. : 1. Loisier (Triumph); 2. Habib (Triumph); 3. Boisse (Triumph); 4. Desmolins (Triumph); 5. Majoul (Monet-Goyon).

Voiturettes : 1. Ducastaing (Peugeot), 14 points; 2. Delasalle. Side-cars (1.200 cmc.) : 1. Thomas (Harley), 7 points; 2. Chabrol (Harley).



J. Puvion

Le départ des Pyrénéens 1928 !!!



Le Mercredi 1^{er} Août, réunion à Moto Revue de tous ceux susceptibles de participer à l'épreuve. Aviser.

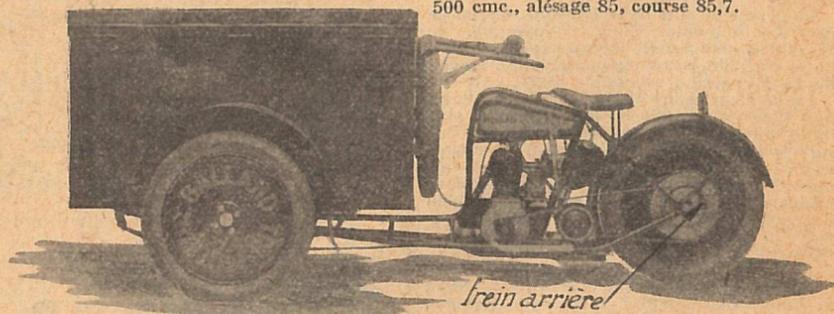
Le trimoteur moderne

Notre collaborateur H. P. Borestroke a traité, en deux articles, d'une façon magistrale la question des trimoteurs et plus particulièrement des 2 temps dont l'avenir est incontesté : est-ce à dire, ainsi que nous l'écrivait plusieurs lecteurs, que le 4 temps, forte cylindrée, est moins intéressant ? Non, certes, mais souvent le commerçant, qui utilise le transport de très fortes charges, aura alors à sa disposition la camionnette. Et pourtant, il existe un grand nombre de commerces, industries ou autres dont les produits représentent une forte charge sous un très petit volume, tels les plombs d'imprimerie, les clichés des photographeurs, les livres en général : c'est alors que le trimoteur à forte puissance devient nécessaire.

La cylindrée de 250 cmc. employée jusqu'ici n'est pas suffisante car la charge maximum que l'on doit mettre sur ces véhicules

boîte de vitesses Burmann, chaîne Duckworth. Le cadre berceau est en tubes d'acier étirés

sans soudure, sur lequel est greffé un moteur J. A. P. à 4 temps monocylindrique de 500 cmc., alésage 85, course 85,7.



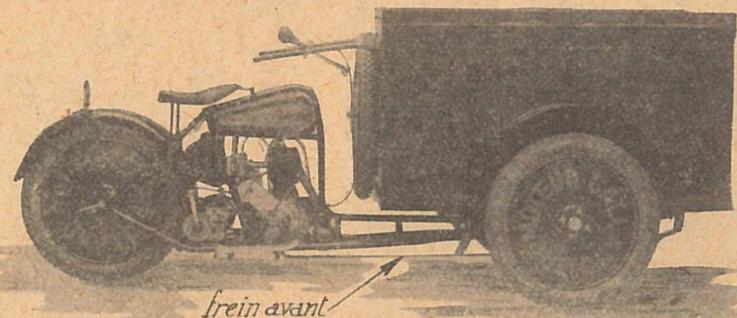
Le carburateur automatique est un Zénith et l'allumage par la magnéto France. Le graissage par pompe automatique Best. Remarquez surtout le frein AR commandé à main, et plus particulièrement le frein sur roues AV commandé au pied.

Les 3 roues Michelin sont interchangeables et munies de pneus ballon 700 x 85.

La suspension double essieu supporte une caisse toutes dimensions, peinture et inscriptions au choix, avec réservoir essence 10 lit. 5. Comme nous le disions la charge utile 400 kilos et la vitesse en palier atteint 50 kilomètres.

Quant à la puissance imposable elle est de 5 chevaux soit 150 fr. impôts par an.

Le moyeu A R est amovible et la roue se démonte sans toucher ni au frein ni à la chaîne.

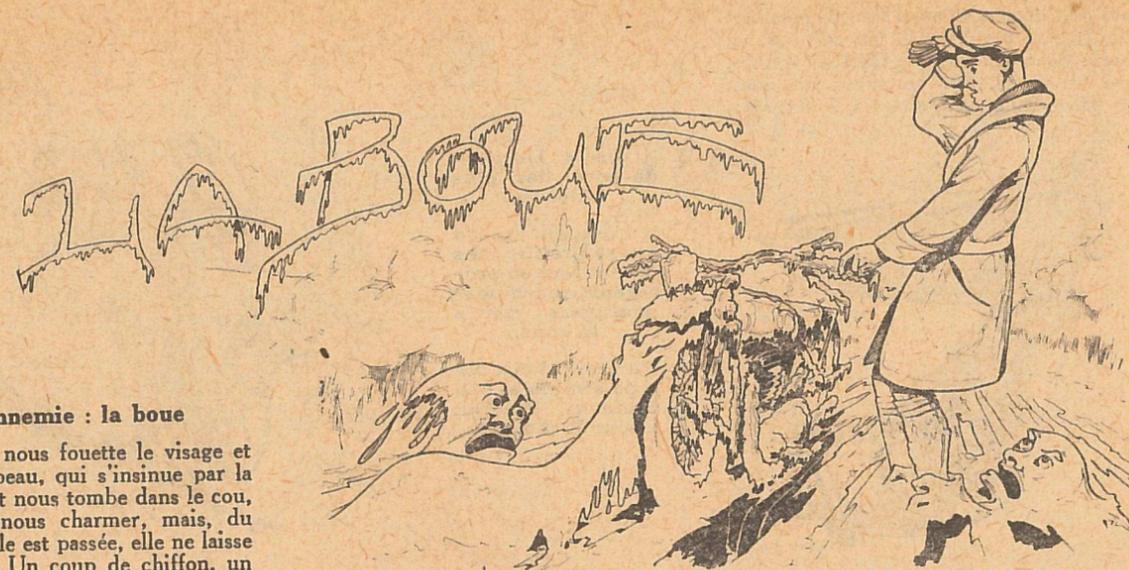
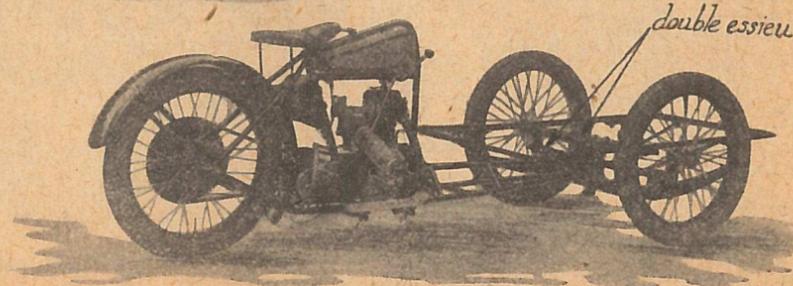


est toujours dépassée ce qui fait qu'ils sont bientôt hors d'état de servir et ne peuvent assurer un service régulier. Ils sont de plus généralement mal conduits.

C'est ce qui a amené certains constructeurs à équiper leurs tri avec un moteur de 500 cmc. qui est capable d'entraîner sans effort une charge utile de 400 kilogs; les organes ne travaillant jamais au plein régime, ne s'abiment pas. Le trimoteur Galland est des plus caractéristiques dans cet ordre d'idée.

La consommation est de cinq litres d'essence et de un demi-litre d'huile aux 100 kilomètres.

Ce trimoteur est équipé de tout ce qui se fait de mieux actuellement : moteur J. A. P.,



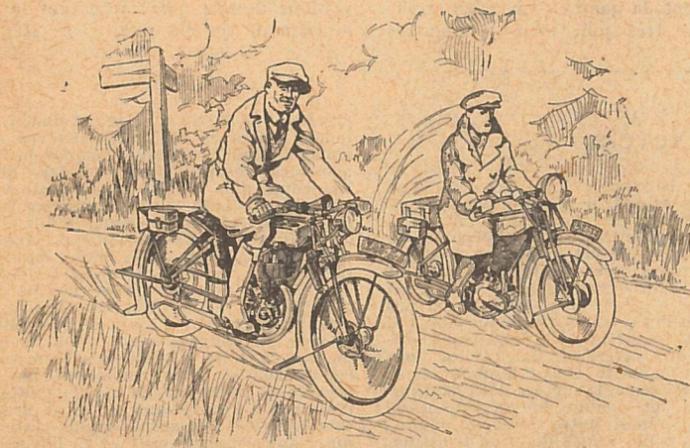
Notre ennemie : la boue

La pluie qui nous fouette le visage et nous crible la peau, qui s'insinue par la moindre fente et nous tombe dans le cou, n'a rien pour nous charmer, mais, du moins, lorsqu'elle est passée, elle ne laisse guère de trace. Un coup de chiffon, un peu de graisse ou d'huile et la moto est propre et préservée de la rouille. Mais que dire de la boue qui va partout et qui, au lieu de s'échapper reste, où elle est, qui, grâce à sa consistance liquide se glisse n'importe où, dans le carburateur, à l'intérieur des maillons de chaîne, recouvre d'une croûte isolante carter et cylindre; c'est de l'émeri qui se trouve ainsi déposé, qui envahit notre machine, la dépare et l'use. Et si, arrivés trempés, nous n'avons pas eu le courage ou le temps de nettoyer notre machine, la belle corvée qui nous attend. Qu'on ne nous protège pas de la boue projetée par les voitures qui nous croisent, cela est admissible car nous n'en sommes pas encore à la conduite intérieure à deux roues. Je ne parle pas d'un véhicule très spécial comme la Monotrace malgré son affinité avec la moto (fourche avant et transmission par chaîne en particulier). Mais si nous ne sommes pas protégés contre la boue d'autrui, il convient de l'être contre celle projetée par nos roues.

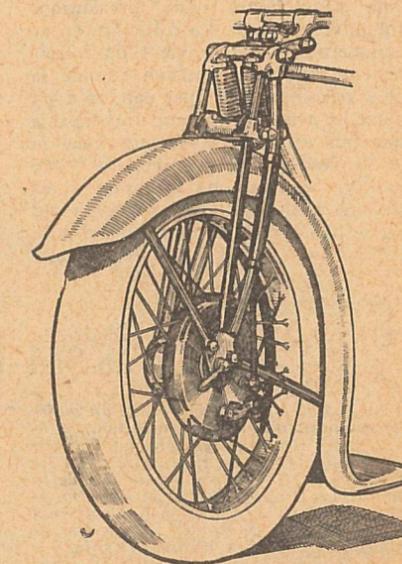
Abandonnons à son malheureux sort la chaîne; le carter de chaîne est très désirable sous le rapport de l'usure et de l'entretien de la chaîne, mais on lui reproche d'être lourd, fragile, de coûter cher, d'encourager le motocycliste à ne plus s'en occuper et à ne plus vérifier périodiquement la tension, d'être dangereux en cas de rupture, etc... Comme, d'autre part, l'adoption générale de la cardan n'est encore qu'une possibilité lointaine, et qui nécessitera l'emploi de polycylindres, acceptons donc la chaîne comme elle est, avec ses imperfections et ses qualités, ses appétissants bains de graisse, ses réglages fréquents, son usure rapide, mais aussi son excellent rendement et sa souplesse relative. Mais le reste de la machine et notre personne doivent être à l'abri de la boue. Après une course sur les routes défoncées, magnéto, moteur, boîte de vitesse, réservoir, tout doit rester dans le même état

qu'au départ. Plus la moto sera propre et plus nombreux seront les gens qui viendront à nous. Il y a, d'ailleurs, des machines propres et il n'y a pas de raison pour qu'elles ne le soient pas toutes.

Il faut, si on peut dire, arrêter la boue en deux étapes : 1^o par les garde-boue; 2^o par divers systèmes d'écrans. Des garde-boue très larges avec des flasques latéraux descendant très bas sont nécessaires. Ils doivent s'étendre sur une partie aussi grande que possible de la circonférence de la roue. Cela, il est vrai, n'est pas pour faciliter le démon-

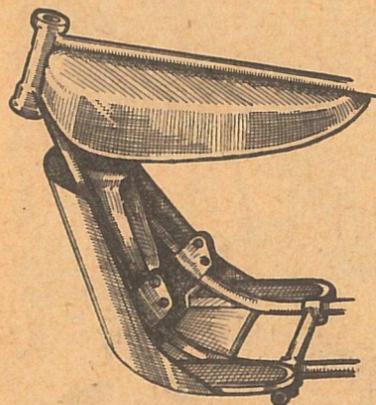


A droite : Les inconvénients d'un garde-boue arrière trop peu enveloppant et non muni de gouttière horizontale. A gauche : Un dispositif qui protège à la fois de la boue le moteur et les jambes.



tage des pneus ou l'enlèvement de la roue, mais, soit avec des charnières, soit avec des systèmes analogues à celui de l'Enfield où une partie du garde-boue fait corps avec un porte-bagage amovible, il est possible de sortir la roue. A la partie inférieure du garde-boue avant,

qui doit descendre aussi bas que possible on fixera une bavette en cuir ou en caoutchouc (un bout de tapis de voiture, par exemple). Sur certaines machines, le garde-boue comporte un écran hori-



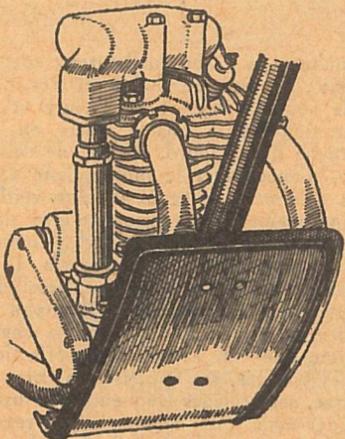
A gauche : Un garde-boue des plus efficaces.

A droite : Un tansad qui se profile dans le vent tout en protégeant machine et passagers contre la boue.

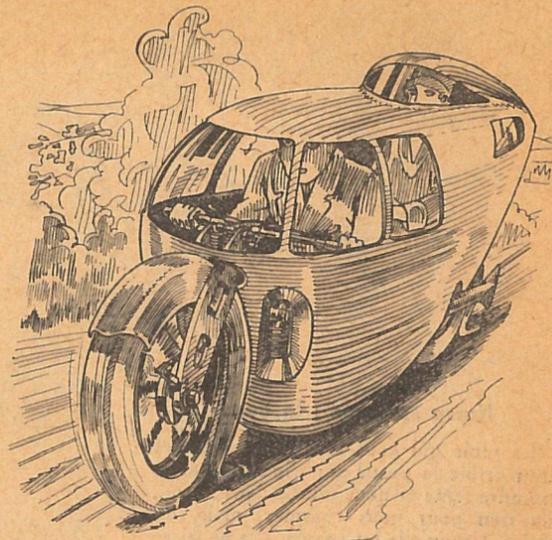
En bas : Voici un type simple et peu coûteux d'écran pour le moteur.

zontal, très efficace à condition qu'il soit très large. Les bords des flasques devraient être retournés pour former une gouttière qui recueillerait la boue liquide et qui augmenterait la rigidité du garde-boue.

Si parfaits que soient les garde-boue, il y aura encore de la boue qui passera. Sur certaines machines la magnéto est en avant du carter du moteur. La magnéto et la boue sont deux ennemies mortelles et toutes les précautions doivent être prises pour protéger la magnéto. Un écran y pourvoiera, ce qui, d'ailleurs, n'empêchera pas d'enclorre la magnéto dans un étui imperméable de cuir gras ou de caoutchouc, deux précautions valant mieux qu'une. La difficulté en ce qui concerne le moteur vient du refroidissement. Sur une machine comme la Scott à refroidissement par eau, on a pu disposer en avant du moteur un véritable tablier qui est pour beaucoup dans la juste réputation de propreté de cette moto. Sur beaucoup de machines il est néanmoins possible d'avoir un écran qui monte à hauteur de la base du cylindre et se continue sous le moteur et la boîte



de vitesse. L'efficacité de ce système n'est pas douteuse. Quant au motocycliste, tous ceux qui roulent par mauvais temps savent combien des protège-jambes sont pratiques, surtout quand ils sont combinés avec des marche-pieds et emboîtent la jambe. Ce n'est assurément pas très joli, mais le mauvais



temps change nos notions d'esthétique. On conçoit même la possibilité d'un ensemble comportant le tablier horizontal et les protège-jambes et protégeant à la fois le mécanisme et le motocycliste. Sous ce rapport la construction en tôle emboutie présente de très grands avantages, ce système de protection pouvant s'incorporer au cadre, au lieu d'y être fixé d'une manière plus ou moins précaire.

Nous avons des motos confort, il nous faut également des motos tout-temps; et effectivement il y en a, mais il faut attirer sur elles l'attention du public profane. Nous avons des machines sûres, économiques, rapides, stables; mais il y a la légende de la moto sale qu'il faut détruire, comme on détruit actuellement celle de la moto bruyante. Peut-être ne serait-il pas inutile, dans les épreuves disputées dans de mauvaises conditions atmosphériques, de créer un prix de propreté qui irait à la machine qui, sans avoir été nettoyée en cours de route, serait la plus propre à l'étape. Il y a là une question à travailler ferme si nous voulons donner à la moto tout le développement qu'elle mérite. — REGAIRAZ

précédent doit paraître incessamment. Nous tenons à remercier le Maire de Nevers de son aimable accueil et nous sommes persuadés que cette solution aurait pu être obtenue beaucoup plus tôt si nous, motocyclistes nivernais, avions eu un groupement pour nous défendre. C'est pourquoi je suis heureux de profiter de l'occasion pour faire appel aux nombreux usagers de la moto dans notre région afin qu'ils se décident à constituer, sous l'égide de *Moto Revue* un Moto Club Nivernais. Et je suis heureux aussi de vous dire : Venez sans crainte ici; organisez à Nevers un rallye-camping (pour lequel je me mets à votre disposition avec nombre de camarades) et vous constaterez par notre nombre et notre accueil que la motophobie n'est pas à l'ordre du jour ici. A condition toutefois c'est que ne passe plus certain fou qui, l'autre jour, passait à 60 à l'heure avec, sur son réservoir, entre ses bras, un bambin de cinq ou six ans et derrière, en tan-sad, sa femme tenant sur elle un autre gosse de un an ou deux, et se tenant d'une main !!

Un Abonné.

Le Tan-Sad et.... Nevers

La polémique au sujet de l'arrêté du maire de Nevers vient d'avoir sa conclusion... heureuse, et *Moto Revue* remercie la municipalité de sa décision. Cependant, et notre première polémique en est renforcée par la fin de la lettre suivante, il serait à souhaiter que l'usage du tan-sad, absolument inoffensif, n'entraînât point les pouvoirs nivernais à autoriser le transport supplémentaire d'enfant en vélo, pas plus que le duo sur un seul vélo. De plus, nous ne sommes pas partisans du transport à trois sur moto, cet instrument étant conditionné pour deux. Enfin, que les pouvoirs nivernais s'exercent en outre contre ceux qui font du tan-sad sans siège approprié et sans cale-pieds, cela nous l'approuverons. Voyez qu'il est aisé de s'entendre. Et pour terminer, signalons que notre correspondant est, non pas un simple quidam motocycliste, mais une personnalité de Nevers à qui nous conserverons volontairement l'anonymat.

L'arrêté existe encore c'est exact mais, et ce ne l'est pas moins, il n'est plus appliqué. J'ai vu depuis une dizaine de machines de motocyclettes montées en duo. Néanmoins, et du seul fait que cet arrêté est toujours applicable, nous avons estimé qu'il était impossible de rester dans une situation aussi équivoque. Un groupement qualifié n'a pas voulu paraître-il s'occuper de la question qui n'intéressait, hélas! que les vulgaires motocyclistes. Vous savez, ces galeux qui vous grattent sur la route et sur lesquels on se venge en les serrant sur les décors. Bref voyant cela, et comme aucun organisme existant ne prenait notre cause en mains, nous nous sommes réunis deux ou trois non affilés, et sommes allés trouver le Maire de Nevers. Réception aimable, courte; nous prêcheons un convaincu: Résultats, l'arrêté est rapporté en ce qui concerne la traversée de la ville en tan-sad. L'arrêté modifiant le



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

Course de Côte de Saint-Alban

Cette épreuve, organisée par l'A. G. Roannais, a remporté un gros succès, Distance : 4 kilomètres. Résultats :

175 cmc. — 1. Moreau (Automoto), 4 m. 9 s. 3/5; 2. Sourdou (Monet-Goyon), 4 m. 10 secondes.

250 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 3 m. 19 s. 2/5; 2. Durand (Terrot), 3 m. 51 s.; 3. Luiset (Terrot), 4 m. 15 s. 2/3.

350 cmc. — 1. Gausorgues (Monet-Goyon), 3 m. 38 s.; 2. Mourroux (Raleigh), 3 m. 51 s. 1/2; 3. Charrière (Motosacoche); 4. Gauthier (Magnat-Debon), 4 m. 6 s. 3/5; 6. Punot (Moto Monte), 4 m. 19; 7. Mont (Saroléa), 4 m. 23 secondes.

500 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 3 m. 37 s. 4/5; 2. Durand (Terrot), 3 m. 38 s. 2/5; 3. Gausorgues (Monet-Goyon), 3 m. 42 s. 1/5.

Sidecars, 350 cmc. — 1. Amort (New-Map), en 4 m. 0 s. 2/5.

600 cmc. — 1. Chaussat de Bonneville (Saroléa), 5 m. 45 s. 1/5.

Circuit de la Francheville

L'Union Motocycliste des Ardennes organise une épreuve de vitesse sur circuit fermé. Cette épreuve est internationale et sera disputée annuellement (manifestation sportive ouverte internationale). Elle est ouverte : Aux propriétaires de motocyclettes, cyclecars (3 roues), side-cars, licenciés de l'U. M. F., ou d'un pouvoir reconnu par la F. I. C. M.

L'épreuve aura lieu le 5 août 1928, de 14 h. à 18 heures, sur l'itinéraire suivant : La Francheville, Boulzicourt (La Patte d'Oie), Flize, Elaire, les Ayvelles, Villers-Semeuse (route du Fort), La Francheville, soit un parcours de 16 km. 900.

La distance à parcourir par classe dans chaque catégorie est de 8 tours pour les motos 175, les sidecars et les cyclecars 350 cmc.; de 10 tours pour les motos 250 et les cyclecars 500 cmc.; de 12 tours pour les motos 350, les sidecars 600 et les cyclecars 750 cmc.; de 14 tours pour les motos 500 et les sidecars 1.000 cmc.; et enfin de 15 tours pour les cyclecars 1.100 cmc.

Le rassemblement des concurrents se fera à 13 h. 20, au siège social (place Ducale, à Charleville); l'appel nominal aura lieu à 13 h. 40 au point de départ de l'épreuve, et ce par cylindrée dans l'ordre du départ.

Le nombre des concurrents est illimité. Si l'épreuve ne réunit pas 20 concurrents, elle sera supprimée. Tout concurrent ne répondant pas à l'appel de son nom sera considéré comme parti régulièrement et pénalisé d'un point par minute de retard sur l'horaire prévu.

Les engagements accompagnés du montant des droits seront reçus : au siège social de l'U. M. A., 48-50, place Ducale, à Charleville, et à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, à partir du 12 juillet, à 8 heures, et seront clos le 29 juillet, à 24 heures, pour les droits simples, et le 31 juillet, à 24 heures, pour les droits doubles.

Les droits d'engagements sont fixés comme suit : 40 francs pour les motos soli; 50 francs pour les sidecars et 70 francs pour les cyclecars propriétaires. Pour les constructeurs, ces droits sont fixés à 60, 70 et 90 francs.

Le port du casque est obligatoire pour tous concurrents. Le port des chaussures à clous est interdit. L'examen des véhicules aura lieu le 5 août, à 10 heures, devant le siège de l'U. M. A. à Charleville. Le départ aura lieu

Calendrier de l'U. M. F.

29 juillet. — Côte de Doullens (M. C. N. F.).

5 août. — Cross-country (M. C. Marseille); Kilomètre lancé (M. C. Marseille); Circuit de Francheville (U. M. Ardennes); circuit de régularité (M. C. Auvergne).

5 au 12. — Semaine du Comminges (U. M. Midi);

12. Côte du Val de Cuech (M. C. Marseille); Epreuves Vélodrome Clermont-Ferrand (M. C. Auvergne); Course de Côte du Val (M. C. N. F.); Circuit de la Vallée de la Creuse (M. C. Berry).

19. — Côte de Laffrey (M. C. Dordogne); Côte d'Ifiniac (M. C. Côtes-du-Nord).

26. — Challenge Smith Senior (M. C. N. F.); Côte du Col des Montets (M. C. Lyon); 1^{re} journée des records (M. C. F.).

à La Francheville à 14 heures, en paquet par catégorie. De nombreux prix seront répartis entre les vainqueurs de l'épreuve. Un prix spécial sera décerné au concurrent ayant fait le meilleur temps de la journée.

On voit que l'U. M. A. a mis sur pied une belle épreuve qui va certainement rencontrer le plus vif succès dans ce coin si sportif des Ardennes.

Le Championnat de Tourisme du M. C. de Lyon le 5 août

Le M. C. de Lyon fera disputer, le 5 août, son Championnat de tourisme 1928, ouvert à tous les membres du M. C. L., et les droits

d'engagements remboursés à tous les partants.

Une innovation sera réalisée au cours du repas de midi. Ce repas sera pris à Saint-Martin-du-Fresne, et des prix seront attribués aux campings les plus pratiques.

Engagements au M. C. de Lyon, 7, place des Terreaux, à Lyon.

Course de côte de La Valette

C'est demain 29 juillet que le M. C. de la Seine-Inférieure et l'A. C. de l'Ouest organisent la Course de côte de La Valette, qui se disputera dans la très proche banlieue de Rouen, à Maromme, à 14 heures. Il n'est pas douteux que cette année cette épreuve remporte un très vif succès; l'année dernière, elle avait été organisée en épreuve fermée, et, plus de 6.000 spectateurs avaient applaudi aux prouesses des concurrents, lesquels d'ailleurs avaient réalisé des temps superbes. Cette année des engagements de marque ont été recueillis; la route construite récemment par les Ponts et Chaussées sur des principes nouveaux est un véritable autodrome.

S'adresser à l'A. C. de l'Ouest et au secrétariat général du M. C. de la Seine-Inférieure, 20, rue Nationale, à Rouen. Tél. 14-95.

De nombreux prix sont affectés à cette épreuve, parmi lesquels nous relevons 500 fr. en espèces au meilleur temps des motocyclettes, et 500 francs en espèces au meilleur temps des voitures et cyclecars.

Un Club à Courbevoie

M. Faber et M. Dorel, bien connus dans la région de Courbevoie, ont décidé de créer un Club. L'appui de *Moto Revue* leur est assuré : que tous les fervents de la moto de cette région s'adressent à M. Faber, 6, rue Rouget-de-l'Isle, qui va d'ici peu constituer la première réunion. Déjà les promoteurs prévoient la lutte courtoise et sportive entre les Clubs environnants, et avec chance de victoire!



Le M. C. Argenteuil continue...

Après les deux brillants succès obtenus par le M. C. A. dans l'Interclubs, puis dans la Coupe de Coster, le Club remuant aurait-il l'intention de faire la passe de trois? Il met sur pied pour le 5 août une nouvelle organisation ayant pour but l'attribution d'un nouveau challenge, don de M. Leroy-Tabardel, agent de cycles et motos à Argenteuil. Le challenge est mis en compétition entre tous les clubs participant à l'épreuve, le classement des trois premiers de chaque Club comptant pour l'attribution du challenge. D'autre part, de nombreux prix viendront récompenser les concurrents à titre individuel.

La formule choisie est la régularité; le départ étant donné de Bezons, les concurrents auront à se présenter aux contrôles de Beauvais, Aumale et Le Tréport à l'heure indiquée par leur carnet de route. Toute minute d'avance ou de retard sur cette heure est pénalisée d'un point. Afin de départager les ex-æquo, le retour sera aggravé, dans sa dernière partie (Beauvais-St-Brice-la-Forêt), de contrôles secrets qui seront toutefois placés assez loin des agglomérations afin que le concurrent puisse ne pas se mettre en contravention avec les règlements et rattraper le temps perdu par ce respect de la loi. De même qu'aux contrôles fixes, chaque minute d'avance ou de retard fait perdre un point. Il faut donc passer... au poil!

Vous pouvez vous engager dès maintenant (le plus tôt est le mieux) au M. C. Argenteuil et à Moto Revue. Le montant des droits est fixé à 20 francs par Club, quel que soit le nombre de membres engagés, et à 5 francs pour les individuels.

Un Club qui comprend son rôle

Très amateur de moto, voyageant beaucoup à travers la France, toujours par la route, j'ai souvent la curiosité de m'intéresser au sujet de l'extension de la moto dans diverses régions, de ce fait aucun de vos numéros ne m'échappent. C'est pour cela que, sur votre dernier exemplaire, page 735, mon attention se porte sur un cliché du M. C. Montalbanaise « petit mais bien actif ». A ce sujet je remercie ce Club qui, le 1^{er} juillet, au retour de l'épreuve des Comminges, sur la route de Toulouse, a bien voulu me porter secours dans les circonstances suivantes.

Etant obligé de réparer ma chaîne sur le bord de la route, à environ 3 kilomètres de Toulouse, un groupe de 20 à 25 motocyclistes, tous avec des fanions jaune et vert, se trouvait à passer. Ils se sont arrêtés comme si j'avais été des leurs, m'ont aidé, attendu, et invité à continuer la route jusqu'à Montauban. Puis à leur siège, au Bar du Pont-Neuf, j'ai eu le plaisir de pouvoir causer de leur formation. Je suis resté très étonné de voir un jeune Club de province si bien organisé dans si peu de temps, car il n'existe que depuis le mois d'avril. Société reconnue officielle (*Journal Officiel* de mai) qui ne compte pas moins de 60 membres actifs, dont le président est M. Coste. Parmi la liste on trouve des sportifs déjà bien connus: MM. Clermont, Poulit, Prunet, Bousquet, etc. Leur calendrier se trouve très chargé en sorties touristiques

Calendrier de la F. F. M.

29 juillet. — Coupe du M. C. Avallonais.
5 août. — Circuit motocycliste et Automobile (A. C. Auxerrois).
15. — Rallye-ballon (M. C. Bergerac).

dominicales; plusieurs membres sont repartis dans quelques épreuves sportives.

Mais le plus étonnant, c'est que l'Union Sportive Montalbanaise, d'accord avec le M. C. M., vient de ramasser une assez belle somme pour la reconstruction d'une piste de 420 mètres aux virages très inclinés, permettant des vitesses de plus de 100 kilomètres à l'heure. Les travaux vont être achevés et l'on parle de donner la réunion d'ouverture pour vélos et motos très prochainement.

Cette piste se trouve à Sapiac, aux portes de Montauban.

Donc nous pouvons croire qu'en ce moment le Moto-Club de Montauban et de Tarn-et-Garonne est un des plus importants de province.

H. DENAYAT,
Puy-Guillaume.



L'aviation et la moto sont cousines

Voilà pourquoi nombreux sont les motocyclistes intéressés par le raid Brest-New-

York de Paris sur son hydravion à moteurs 480 CV Gnome et Rhône.

A l'A. M. dijonnaise de son côté s'intéresse aussi à la question et M. Humblot vient de créer un hydromoto très curieux avec lequel il va essayer de gagner Paris par la voie d'eau. 50 kilomètres à l'heure serait la vitesse réalisable et la tenue en mer serait aussi parfaite. Nous en recauserons à son arrivée.

Une épreuve de régularité le 29 juillet

Le circuit est ouvert aux motocyclettes seulement.

Départ Avallon (route de Pontaubert, au croisement de la route de Champien); tourner en face le cimetière, prendre le chemin Cambon direction les Châtelaines, Grandes Châtelaines route de la Courcelle, Petit-Island, Pontaubert, arrivée au point de départ par le pavé de Pontaubert soit 15 km. Ce circuit sera bouclé sept fois.

L'épreuve est basée sur la régularité de marche. Le classement sera établi:

a) D'après le temps pris par un contrôle secret placé en un point quelconque du parcours et composé de trois personnes qui prendront l'heure de passage de chaque concurrent à chacun des sept tours.

b) C'est le temps mis entre le premier et le deuxième passage de chaque concurrent qui servira de base; chacun des six autres tours devant être bouclé dans le même temps que le premier.

c) Chaque minute complète d'avance ou de retard dans chaque tour, comptera un point de pénalisation. En cas d'égalité de points, le concurrent qui comptera le plus de points de pénalisation sur un seul des six derniers tours sera classé second.

Le départ sera donné de 30 en 30 secondes, en commençant par le n° 1 et dans l'ordre.

Il est expressément recommandé à chaque concurrent de tenir constamment sa droite afin de ne pas entraver la marche des autres, ces derniers pouvant boucler chaque tour à une allure inégale à la leur, et devront se conformer à la police de roulage (code de la route) et aux arrêtés municipaux dans la traversée des agglomérations.

Le prix d'engagement est fixé à 20 fr. par machine.

Les engagements sont reçus chez M. Morverand, trésorier, 8, place de l'Hôtel-de-Ville, à Avallon.

Isadora Duncan et la moto!

Isadora se présente à nos yeux sous l'aspect d'un foulard qui s'entortille, qui étrangle et jette la douleur dans une famille. Le foulard vient d'être cause, en moto, d'un phénomène curieux. Depuis une centaine de kilomètres, nous ne pouvions deviner la cause des perturbations de notre moteur: frein, secousses, etc... Et soudain, nous constatâmes que notre foulard ayant glissé se faisait engouffrer par la buse d'air de notre carburateur. Combien de fois le même phénomène ne se produit-il pas avec les vêtements trop amples? Surveillez vos combinaisons et souvent, vous résoudrez certaines difficultés de marche du moteur.



L'autre groupement de Gien, l'A. M. C. Giennois-Nevoisien au cours d'une promenade dominicale.

Un club de sauvages à Laon

Comme suite à ses projets le M. C. de Laon est maintenant fondé, et un bureau provisoire dont voici la composition a été nommé au cours de la séance du 12 juillet. — Président: M. R. Villain; Secrétaire: M. Mieuudan; Trésorier: M. Collinet; Administrateurs: Geret, Garcin.

Une sortie-promenade le 15 juillet eût bon succès, et une seconde réunion dissipa les appréhensions de nombreux pratiquants de la moto.

Allez-y dimanche

Le Moto Club de Boulogne-Billancourt, cordialement invité par le Moto Club de Gisors, se rendra le 29 juillet dans cette charmante localité pour y assister aux fêtes.

Que les motocyclistes de Boulogne-Billancourt viennent grossir les rangs de notre petit club, ils seront les bienvenus.

Départ à 7 heures du siège, 186, avenue Edouard-Vaillant.

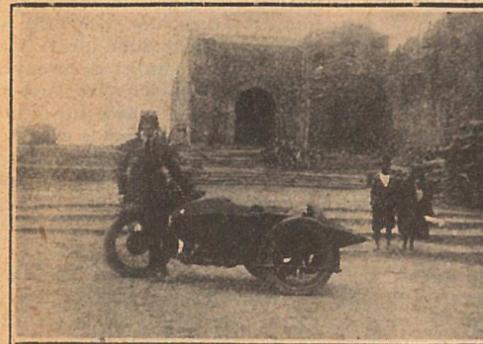
Un nouveau groupement à Nancy

A Nancy, il y a de nombreux motocyclistes et plus particulièrement chez les militaires. Il est évident que la discipline ne se prête guère avec les idées de groupement tel que nous le concevons actuellement. Cependant, à l'état-major de la 11^e, nous connaissons actuellement un ardent, M. Michel, qui veut constituer un groupement strictement régional autrement dit de « sauvages ». Notre concours lui est acquis.

Et cà y est... le M. C. de la Montagne-Noire

Il est formé et en quelques jours. C'est à Revel en Haute-Garonne que ce groupement de « sauvages » vient d'être créé: ils ne sont que vingt aujourd'hui, mais vingt bien décidés à en attirer 100 autres demain.

La première sortie aura lieu le 5 août. Le bureau est présidé par M. Brunel assisté de MM. Dompeyre, Gellis, Pradès, Blancotte et Aymès.



Hors la Métropole

Au Maroc

moto, car nous fumes pris par la tempête, et dame, nous dansions tellement. Ce fut avec le plus grand plaisir que je mis les pieds sur la terre ferme, car je n'avais pas été précisément à la noce cette nuit-là.

Et j'ai eu encore une

fois la vision affreuse de mon sidecar suspendu dans le vide. Papiers, Triptyque, Essence, huile. Un coup de kick et mon sidecar roule sur la terre marocaine.

Quelle différence de rouler dans une ville marocaine. Les arabes ne se dérangent que lorsque l'on est sur eux, et sont assez semblables à certains piétons parisiens.

Mais les voitures, ne sont pas aussi nombreuses, et c'est un véritable plaisir, quoique les voitures à chevaux ne connaissent ni droite ni gauche, tournent tout à coup sans prévenir.

Casablanca, ville très animée, ressemble beaucoup à Marseille.

Je ne suis comme sidecars que des René Gillet militaires, mais comme motos, je fus surpris agréablement par leur nombre, et toutes les marques. Beaucoup de marques anglaises, belges...

Je fais le plein d'essence et d'huile et repars en direction de Rabat, 95 kilomètres.

La carburation est bonne, mais le soleil tape plus que celui de Paris. Les villages sont

Le concours de régularité de l'U. M. A.

Il aura lieu les 6 et 7 octobre 1928, sur le parcours Alger-Djelfa-Alger (640 kilomètres). Cette épreuve organisée par la jeune et active Société l'Union Motocycliste Algérienne, doit obtenir un succès sans précédent. Ce sera la première fois que pareil concours de régularité sera mis sur pied en Algérie.

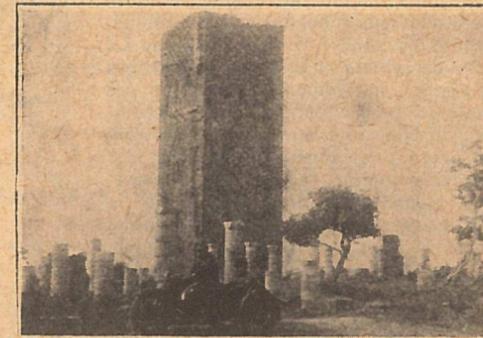
Les règlements, tirés en partie du Paris-Nice 1928 sont à l'étude et seront publiés en temps voulu.

Nous sommes persuadés qu'un grand nombre de motocyclistes tenteront de mener à la victoire leur machine dont nous pensons voir toutes les marques au départ. Les constructeurs ne manqueront pas d'équiper un nombre important de motos afin de faire apprécier au public la robustesse et les qualités de ces engins à deux roues.

Verra-t-on au départ quelques coureurs métropolitains? Cela est très possible; d'ailleurs ce serait la meilleure façon d'encourager les organisateurs qui ne reculent devant aucun effort pour intensifier l'emploi de la motocyclette.

Le Moto-Club Toulouais fait sa première sortie le 5 août

Le M.C.T. organise une sortie pour le 5 août; le but est Vittel. Le départ se fera place Carnot, à 1 heure précise. Un capitaine de route étant nommé, l'allure et la moyenne seront des plus pacifiques et les petits 175 cmc resteront bien dans leur rang et n'auront rien à craindre de leurs sœurs aînées. Ceux qui ne portent pas encore le fanion sont invités à participer à cette promenade et sont certains de recevoir le bon accueil du comité du M. C. T. qui se mettra à leur disposition pour tous les renseignements qu'ils désiraient avoir: MM. Louis Victor, 2, place Carnot, Marius Haben, route de Pagnay, Toul. Vice-Président et secrétaire, seraient heureux de recevoir les jeunes « isolés » qui ne font pas encore partie du M. C. T., afin de les initier et les instruire pour ce qui concerne le sport motocycliste en prenant part aux cours hebdomadaires techniques dirigés par le sympathique et dévoué M. Louis Erb. Le siège social est: Café des Bons Enfants Toul.



composés par une esplanade de baraque en bois (cantine) tous les 20 à 25 kilomètres à peu près; on peut y trouver de l'essence et de l'huile.

Paysage plutôt plat, mais le voisinage de la mer donne un peu de fraîcheur.

Successivement, des villages aux noms peu parisiens Bou Znika, Skirat, Oued Yquem, Temara et Rabat.

Rabat petite ville très agréable, propre, coquette, des fonctionnaires. La rue de la Paix y existe, plus petite que la nôtre.

Des clubs motocyclistes y existent, et je fais partie d'un des plus actifs le M. C. Rabat.

Si par hasard des motocyclistes parisiens viennent en vacances par ici, qu'ils n'hésitent pas à venir rendre visite à un compatriote, pour parler un peu des boulevards.

Puisse mon petit récit te prouver qu'il n'y a rien d'impossible à faire en moto, même avec petite cylindrée, puisque je n'ai qu'un sidecar 350 cmc.

MAGNE, à Rabat.

La Moto de Monsieur Tout le Monde

par H. CIEUTAT

Nous sommes parvenus à un stade de la construction où nos motos sont d'un fonctionnement sur lequel on peut compter pour un service dur et régulier. La panne, d'une façon générale, ne provient plus que d'interventions malheureuses ou, selon la vieille formule, toujours exacte, du « De Dion-Bouton » de l'inexpérience du chauffeur..

Est-ce à dire que nos machines aient été amenées — comme les voitures — à un degré de perfectionnement pratiquement satisfaisant et que toutes comportent un ensemble d'avantages et de dispositions sans lesquels on ne comprendra plus, bientôt, une motocyclette de tourisme ou utilitaire ? Nous ne nous occupons pas des engins spéciaux, destinés, entre les mains de nos as, à abaisser des records de pure vitesse. Ce n'est pas à dire que ces machines sont peu intéressantes, mais il s'agit d'autre !

Nous voyons fort bien aboutir l'élaboration de la moto standard, synthèse d'heureuses dispositions que nous trouvons encore éparses, ici et là, sur différentes marques.

Le cadre ? tube ou châssis, peu importe, pourvu qu'il soit rationnel et robuste. Avec le tube, le berceau, le double berceau, aux raccords en acier forgé, nous semble une bonne solution. Il sera généreusement conçu et rationnel, en toute hypothèse de construction. Le centre de gravité et la bonne répartition des masses, notamment, seront une des premières préoccupations du constructeur. Un bon emplacement, bien protégé, sera prévu pour divers organes, à tort considérés comme accessoires : dynamo, accus, planche de bord, voire, sur le porte-bagages, un tan-sad dont le milieu coïncidera avec une verticale menée de l'axe de la roue arrière. Les fourches, robustes, seront toujours prévues pour des pneus de 90 au moins, même sur les 250 cmc., dont les 3 CV permettent, tout comme une 500 cmc, un confort nécessaire. Les cuvettes de direction, tout comme les articulations de la fourche, pourront être facilement graissées. Des graisseurs modernes s'imposent pour les biellettes, même et surtout à la direction. La sécurité et la stabilité d'une machine dépendent, pour beaucoup, de l'absence totale de jeu dans l'ensemble de la fourche et de la direction. Cette condition ne peut être réalisée que par la possibilité de régler et de graisser aisément, sans retournement de la machine, les cuvettes de la direction. On s'est occupé, dans cet ordre d'idées, des biellettes et on a oublié les cuvettes ! Pourquoi s'être arrêté à mi-chemin, alors que demain, on devra terminer la tâche, peut-être, sans avoir, je pense à certains construc-

teurs, retiré tout le bénéfice d'une construction tout d'abord plus parfaite ? Naturellement, la rigidité et l'indéformabilité du cadre sous l'effort, seront assurées. Pour l'habitabilité, conçoit-on une voiture moderne sans éclairage, sans coffres, sans organes de contrôle faisant partie de la voiture, dans un tout homogène ?

Le cycle du moteur ? Peu importe, pourvu que ledit moteur soit conçu et largement exécuté pour une marche sûre et durable. Tous les organes, notamment



les culbuteurs, ressorts, distributions, seront sous carter étanches et, un graissage facile et effectif sera prévu. Le Mag, à cet égard, fournit depuis longtemps un bon exemple. Nos préférences personnelles, au bloc-moteur, plus net et permettant une transmission meilleure. *Moto Revue*, là-dessus encore, a dit tout le nécessaire et nous aurions mauvaise grâce à y revenir. Nous verrions volontiers, sur une machine de M. Tout le Monde, un bloc-moteur du cycle dit — par une formule vicieuse à notre sens — à deux temps, tel le Gillet (n'est-ce pas Sexé ?) ou le Villiers. Le couple moteur est plus régulier, moins brutal, et ce genre de moteur élimine les complications. Nous voyons dans le 2 temps un acheminement vers le moteur de demain, débarrassé des soupapes, de ressorts, plus ou moins efficaces et réglés, du moteur souple et puissant comme le moteur à vapeur ou le moteur électrique. La simplicité, au demeurant, ne signifie pas régression, au contraire... Le bon 2 temps a fait justice des calomnies répandues

pour diverses raisons sur ce genre de moteurs par trop de gens mal informés.

Mais notre bloc 2 temps — ou 4 temps — et toute la machine ne sont qu'un moyen tendant à une fin : la satisfaction de l'usager de la motocyclette. Ce dernier sera, donc, à son tour et surtout, à l'abri des injures de la route et des taches. Dans une large mesure, il sera même protégé contre les intempéries. Motosacoche, il y a belle lurette, avait enfermé son moteur, sans nuire à son refroidissement et à son accessibilité. Au jour où nous sommes, on pourrait mettre au point sur toutes les machines qui nous occupent, sans principe révolutionnaire (notre évolution nous amène au but, mais sans heurt) tout un système de protection... j'allais écrire un capot. Peut-être les tiges des repose-pieds, légèrement et confortablement écartés et le réservoir pourraient-ils servir de points d'appui pour notre capot. Les blocs de matière spéciale empêcheraient toute vibration et tout bruit désagréables.

La moto suivra, avec plus ou moins de retard, nous militons pour que ce soit avec le minimum, l'évolution de la voiture et le motocycliste aura les mêmes exigences que l'automobiliste, désormais, quant aux conditions d'utilisation de son engin.

Les courses (l'acrobatie d'aujourd'hui est nécessaire à l'élaboration de la machine « pépère » de demain) et es épreuves comme les Six Jours d'Hiver ou Paris-les Pyrénées, ont montré la nécessité d'une répartition rationnelle des poids et, grâce à elle, nous ne verrons plus, bientôt, des motos préhistoriques dont la roue avant, dangereusement allégée, se cabre ou dérape quand elle devrait se coller à la route.

Le frein sur roue avant, à tambour, impose sur toute machine, qu'il s'agisse d'une 175 ou d'une 500, car la sécurité est aussi nécessaire à celle-là qu'à celle-ci. La Citroën n'a-t-elle pas ses quatre freins modernes ? Donc, nos deux freins, avant et arrière, seront de 100 mm. au moins, avec ruban large et munis d'ailettes pour leur refroidissement. Une 175 peut être utilisée en Auvergne, tout aussi bien que dans les environs de Bordeaux.

L'éclairage électrique, genre Radios, Soubitez, Maglum, Marchal, sera toujours sur toute moto livrée. Selon le prix de la machine, il sera plus ou moins luxueux : c'est tout.

Réussiront, s'imposeront, les constructeurs qui corrigeront leur myopie et verront un peu loin devant eux.

Henry CIEUTAT
Avocat.



Construction d'un sidecar

Désireux d'adjoindre à ma moto 500 cmc. Humber un sidecar à droite (celui que la machine possédait était à gauche et par suite de transformations n'irait plus), ayant eu une rupture de cadre j'ai été obligé d'en confectionner un avec le matériel simple que l'on peut trouver en colonie en l'occurrence de l'acier U de 35 x 18 x 4 ; et fait un peu dans le genre que devaient adopter les Etablissements Rollet et naturellement, en ayant éprouvé depuis la résistance, je songe à utiliser le même matériau pour le châssis de side. Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me fixer ce, suivant les cotes dont je vous indique les dimensions les plus idoines convenant à ce genre d'appareil simplement destiné à du tourisme confortable.

La machine solo fait : longueur totale, 2 m. 30 ; empattement, 1 m. 50 ; poids, 160 kg. Moteur 500 cmc. soupapes latérales, boîte à 4 vitesses, pneus et triangles sur base creuse de 27 x 4,40.

Side à employer, flotteur aluminium, 1 place 1/2, longueur 1 m. 80, diamètre au maître couple 0 m. 48 ; conducteur 1 m. 70, 90 kilogs ; Passagère 1 m. 60, 60 kilogs.

Cette machine n'ayant en dehors de son immatriculation coloniale pas encore été déclarée en France, ce que je ne ferai que sitôt terminée, dois-je lorsque je ferai ma demande à :

Monsieur joindre la somme de

et les papiers indiquant les caractéristiques de la machine, c'est-à-dire la traduction anglaise comportant les cotes des diverses pièces rapports, vitesse, etc. naturellement en y comprenant les modifications apportées ?

Est-il indispensable de présenter la machine en arrivant dessus comme pour un permis de conduire ou puis-je la charger dans ma voiture et la descendre à l'endroit désigné ce qui serait peut-être préférable et quoique la convocation permette peut-être de rouler sans numéro il est désagréable de se ballader et peut-être bien traverser tout Paris avec une machine presque un monstre que l'on a plus en mains et qui de plus n'est pas en règle ni de ce fait assuré.

Où y aurait-il moyen d'obtenir une carte W pour faire des essais dans le cas contraire.

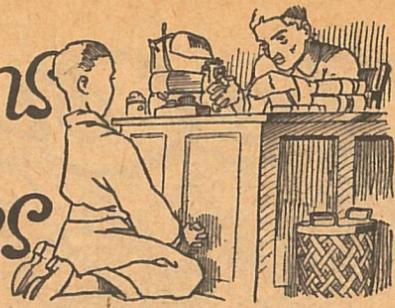
MAROT, Paris.

R Le châssis d'un sidecar étant simplement porteur on a pour sa construction beaucoup plus de latitude que pour celle d'un châssis automobile.

L'acier en U se prête bien à cette construction.

La voie pourrait être d'1 m. 20 environ. La roue serait un peu en avant de la roue arrière de la moto, une dizaine de centimètres. Un léger pincement vers l'avant est en général recommandable, le châssis fléchissant toujours quelque peu et ayant tendance à s'ouvrir par suite de la résistance de la roue du sidecar. Ce pincement doit être de l'ordre d'un centimètre à un centimètre et demi, mesuré à l'avant de la roue du sidecar. Les roues doivent être verticales. Dans certains cas, quand on roule sur des routes très bombées, il peut être avantageux d'éloigner très légèrement la moto du sidecar de manière à ce qu'elle soit plus près de la verticale en cours de route, mais la contre-partie est que si on doit pour dépasser un véhicule, rouler

Consultations Techniques



Elle nage... sur moto !

Je vous en prie, tirez-moi d'un mauvais pas. J'ai acheté une Saroléa 350 cmc. à culbuteur, d'occasion. (Cette machine a été mise en circulation en juillet 1927)

Je l'ai fait reviser entièrement chez Habert, avenue des Ternes : cette machine marche très bien jusqu'à 80 à l'heure, mais, sitôt que je pousse les manettes devant la machine bafouille et a tendance à perdre de la vitesse.

Voudriez-vous être assez aimable de me dire : 1° si cela est dans vos possibilités — combien de dents doit avoir le pignon moteur de ma machine laquelle a une boîte Sturmey-Archer.

Je l'ai demandé à Delaunay, à Habert. Ils ne le savent pas : et ce sont des agents de Saroléa !!! Alors je m'adresse à vous, *Moto Revue* doit le savoir. 2° Les causes de ce mauvais fonctionnement ; j'ai essayé les gicleurs 28, 32, 34, 36. La bougie Gilardoni ou Champion (croyez-vous qu'il soit utile une K. L. G. ?

Le graissage est normal. Le piston, segment, soupapes, ont été changés chez Habert.

Le jeu des culbuteurs est d'un millimètre, je graisse à la Kervoline course. Serait-ce le pignon, les ressorts de rappel des culbuteurs ? Le graissage ?

Je vous en prie *Moto Revue* : sauvez-moi je nage dans l'ignorance.

Mlle Germaine VUGNIER.
Abonné n° 82782.

R Le bafouillage d'un moteur au-dessus d'un certain régime peut tenir à bien des causes. Si vous avez employé les types de bougies recommandés par les marques en question, ce ne doit pas être la cause. La troisième bougie dont vous parlez est excellente, mais à cause de son prix convient surtout à des moteurs extrêmement, poussés destinés à la course.

Des ressorts de soupapes trop faibles sont sans doute la cause la plus fréquente de bafouillage aux régimes élevés. De plus nous remarquons que vous indiquez aux culbuteurs un jeu d'un millimètre. C'est beaucoup trop et cela suffit à modifier sérieusement la période d'ouverture des soupapes. Réglez à chaud, et ne laissez qu'un quart de millimètre de jeu, tout au plus.

L'huile de ricin tend à gommer les soupapes si la température de fonctionnement du moteur n'est pas très haute. Une bonne huile minérale doit suffire à votre moteur. Des soupapes légèrement gommées pourraient également être cause du bafouillage.

Il est impossible de vous dire a priori le pignon moteur qui convient à votre machine. Cela dépend essentiellement de ce que vous voulez faire de votre machine, si vous roulez en solo ou en tan-sad, si vous préférez une accélération rapide, etc., si la boîte de vitesse est une boîte à rapports normaux ou une boîte à rapports rapprochés (close ratios) et surtout de la dimension du pignon de roue arrière. Il est d'ailleurs bien probable que votre machine vous a été livrée avec le pignon qui est le meilleur compromis pour un usage normal. Nous écrivons d'ailleurs à Saroléa pour leur soumettre votre cas et leur demander conseil sur ce point.

Lorsque vous faites allusion à un article paru, mentionnez le « numéro » et la « page ».

Il nous arrive quotidiennement d'être saisi de demandes de renseignements divers. Nous rappelons à nos lecteurs que, seuls, nos abonnés peuvent bénéficier de ces renseignements. **Toujours joindre une enveloppe timbrée avec son adresse.** Les demandes d'ordre purement technique ou juridique nécessitant des recherches, feront l'objet d'honoraires avec une base de cinq francs par consultation. Nos lecteurs comprendront certainement que nous faisons bénéficier nos abonnés de conditions exceptionnellement avantageuses et qu'il ne nous est pas possible de faire peser sur nos services des frais généraux de collaboration individuelle qui trop fréquemment répétés.

sur la gauche de la route, on est assez mal à l'aise. Il ne faut pas que la moto penche vers le sidecar quand elle se trouve sur un sol bien plan.

Pour la stabilité, il est intéressant que le sidecar soit le plus bas possible, mais il en résulte pour le tourisme des inconvénients. Tout d'abord le passager se trouve plus exposé à la poussière. Ensuite, si on veut laisser au ressort de suspension un débattement suffisant, on est amené à rapprocher par trop le châssis du sol. Les parties les plus basses du châssis ne devraient pas se trouver à moins de 20 cent. du sol. Sous cette réserve surbaisse autant que vous le pouvez et que vous le permettra le système de suspension que vous emploierez. Nous attirons également votre attention sur la fixation de la roue de sidecar. Une fourche horizontale extérieure soutiendrait utilement l'axe de la roue. Le poids du passager doit être réparti de telle manière qu'il soit bien en équilibre sur l'essieu du sidecar et ne porte pas trop sur l'avant.

Le sidecar n'a pas à être examiné par le service des Mines et vous pouvez vous contenter de présenter la moto en solo.

Les points principaux à indiquer sont la puissance (dans votre cas 5 CV d'après les dernières circulaires ministérielles) alésage, course et régime (indiquez par exemple 2.000 tours et même 1.500). La multiplication et l'allure correspondant au régime le plus élevé. Le mode de refroidissement, le type de carburateur et d'allumage.

Transmission nombre des vitesses et rapports de ces vitesses.

Description du cadre et des réservoirs.

Roues et pneus.

Système de freinage (ceci très important deux freins indépendants étant exigés).

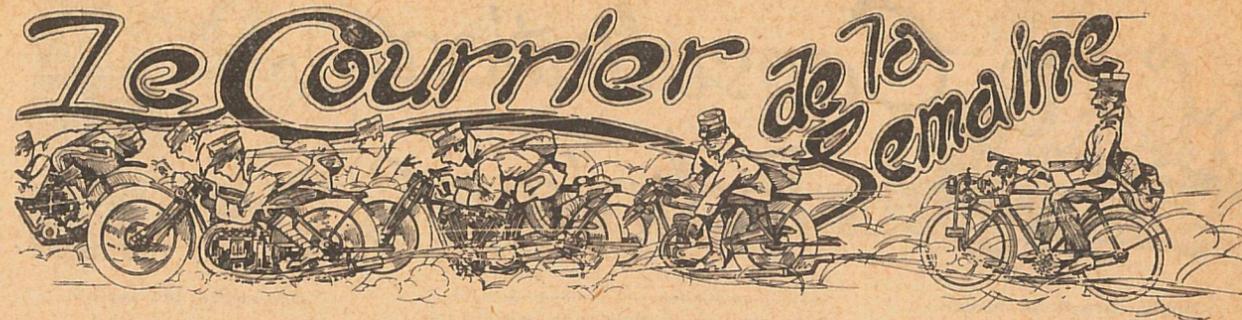
Cette demande est établie sur papier timbré à 3 fr. 60 avec une formule comme :

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de solliciter l'autorisation de mettre en circulation le véhicule isolé ci-dessous décrit et que je désirerais soumettre à l'examen de Monsieur l'Ingénieur des Mines.

Je joins à ma demande un reçu de 100 fr. versés au percepteur pour les droits d'examen, ainsi qu'un timbre de 0 fr. 50 pour la convocation. Veuillez agréer, etc...

Vous serez alors convoqué quelque temps après par l'Ingénieur des Mines. N'étant ni constructeur ni garagiste vous ne pouvez obtenir une carte W.



Les agents sur la sellette

Je lis dans le « Courrier de la semaine » du n° 278 de votre revue, une lettre de M. Laschon de Courbevoie ; je ne lui donne pas raison au sujet pièces de rechange. Ayant besoin d'un carter de chaîne pour ma machine, je m'adresse à l'agence de Lyon d'une marque régionale très connue, pas de carter en magasin, mais on m'offre de me le commander au prix de 48 francs : en ayant besoin de suite, je m'adresse au constructeur qui me l'expédie au prix de 17 francs. Allez vous étonner, après cela, que l'on ne retourne pas chez l'agent. Je ne veux pas faire de ce cas particulier un cas général, mais le fait existe et nous sommes loin dans ce cas des 6 francs de bénéfice sur un piston. Pourquoi les maisons n'auraient-elles pas chez leur agent un stock de pièces de rechange, avec un tarif affiché et marqué en chiffres connus, les prix se faisant trop souvent à la tête du client. Le client préférerait s'adresser alors à l'agent qui y trouverait son compte et nous ne serions plus à la merci du trop classique coup de masse.

F. PERRON, Miribel.

Et vive le casque, mon cher !

J'ai lu avec quelque surprise la lettre d'un abonné, insérée dans votre dernier numéro, contestant l'avantage du port du casque protecteur.

L'article paru récemment : Les accidents et la moto, par un docteur, d'ailleurs très documenté, a dû être goûté par bon nombre de lecteurs et doit vous engager à continuer votre propagande en faveur du port du casque par tous les fervents de la moto.

Où diable le souci de l'élégance et la crainte du qu'en dira-t-on vont-ils se nicher quand il s'agit d'une question de sécurité ; à mon avis, tout motocycliste, si habile soit-il, est à la merci de l'imprévu, de l'accident stupide qui l'envoie prendre connaissance avec les décrets.

Au surplus, il existe des casques pratiques et bien conçus, n'ayant aucun rapport avec certains dômes énormes, et qui ne se différencient que peu du serre-tête ordinaire ; les spécialistes finiront bientôt par nous doter d'une coiffure protectrice avec cache-oreilles, couvre-nuque garantissant du froid et de la pluie et qui remplacera en tout, sans être plus désagréable à porter, le serre-tête dont l'usage est généralisé, mais dont la protection est nulle en cas de chute.

Laissons donc les élégants s'exposer aux accidents ; amis motocyclistes, affranchissez-vous des préjugés et ne craignez pas le ridicule, si toutefois ridicule il y a. Portez le casque en toutes circonstances, surtout si vous êtes un peu amateur de vitesse.

Un abonné Soissonnais.
Et pourquoi craignez-vous le ridicule, cher lecteur, en ne signant pas ?

Bloquez vos gicleurs

Voici une panne bizarre qui vient de m'arriver avec un moteur à deux temps.

Montant une côte, tout à coup le moteur s'arrête net. J'essaye de repartir au kick-starter, rien à faire, cependant l'allumage est bon et le carburateur se noie. A un deuxième essai le moteur semble bloqué, je tourne le volant à la main et rencontre une résistance qui me rappelle la vis d'axe du piston tombée dans le carter, panne bien connue des motocyclistes de 1905... mais, comme il n'y a pas de vis à mon axe, je reste

UNE ENQUETE

???

Normalisons les commandes

Nous ouvrons un referendum pour connaître les desideratas de nos motocyclistes sur la normalisation des commandes. Chaque semaine nous poserons une question à laquelle chacun devra répondre par oui ou par non. Il est entendu que nous entendons avoir l'avis sur les normalisations possibles sur l'ensemble des engins.

FREIN AU PIED

A droite ? A gauche ?

perplexe. Enfin démontant le carburateur, je remarque que je n'ai plus que le grand gicleur, celui de ralenti a disparu... il s'est desserré, ayant été insuffisamment bloqué lors d'un nettoyage, et il a été... avalé. Résultats... j'ai poussé ma machine jusqu'au prochain mécanicien... 5 kilomètres sous le soleil et démontage du carter.

Puisse cette petite expérience attirer l'attention de nos camarades sur l'utilité de bien bloquer les gicleurs.

Un motocycliste de 1905. GUESNET, Paris.

Qui veut se laver les pieds ?...

Sur la route menant de Parfondval à Méru (Oise), (entre Crèvecœur et Lardière), classée, je crois comme chemin de G. C. — existe depuis 2 mois 1/2 déjà une excavation osbtrauant complètement cette route sur une largeur d'au moins 50% et 30 et 40% de profondeur. Une source est sortie de terre depuis ce temps et il semble tout naturel à l'administration de laisser ainsi la chose. Pour vous donner une idée de l'état de cette route je vous citerai un laitier (de la Société Maggi) lequel doit passer avec son attelage chaque matin, dans le champ voisin et sa voiture à des roues de 2 mètres de diamètre !! Jugez la chute mortelle que peut faire un cycliste ou un motocycliste ! C'est probablement ce que l'administration attend pour se réveiller ?

ROLLAND, abonné.

Reprenons cette rubrique... mais...

Je me permets de vous faire une suggestion. Certainement seront nombreux vos lecteurs qui liront avidement cette nouvelle rubrique que je vous propose : Voyage entre camarades. Cette idée m'est venue en lisant la revue du T. C. de France, et dans la rubrique de ce journal, il y a très rarement des motocyclistes.

Voyage entre camarades comprendra naturellement voyages en tan-sad, voyages entre plusieurs motocyclistes et toutes combinaisons. Vous êtes certainement tout indiqué pour cette rubrique, car votre intéressante revue est très lue et vous avez toujours prêché et fait des efforts dans le sens de la camaraderie motocycliste. Ce serait donc un bon trait d'union entre vos lecteurs que cette rubrique.

Et si vous le voulez bien, j'aurais le N° 1 : Possesseur d'une moto 500 Dollar, je cherche camarade de 16 à 25 ans désireux faire voyage en tan-sad dans les Alpes pendant

15 jours, dans mois d'août. Ecrire pour rendez-vous à Maurice Martin, 14, rue Camille-Desmoulins, Paris (11°).

Casque quand même

Lorsque j'écrivis mon article *Protégez vos crânes* que *Moto Revue* me fit l'honneur d'insérer dans son numéro du 9 juin dernier, je n'ignorais pas que certains me désapprouveraient. M. Edmond G... est de ce nombre, si j'en juge par sa réplique *Gare à votre crâne*, que je lis dans *Moto Revue* du 7 juillet. La douce ironie qui constitue la base de son raisonnement dispensait M. Edmond G... de souligner qu'il me juge sans indulgence. Toute la force de sa démonstration se trouve concentrée en des termes qu'il s'est efforcé de rendre moqueurs ; le reste de son argumentation tombe dès qu'il est soumis à un examen superficiel.

S'appuyant sur les statistiques publiées par *Moto Revue*, M. G... relate que le pourcentage des accidents causés par les motos est de l'ordre de 0,0005 %. Fort bien. Certes, en écrivant cela, M. Edmond G... ne pensait pas ajouter un argument majeur à la cause que je défends, car, si les chiffres établissent que le nombre d'accidents causés par les motos est nettement inférieur à ceux occasionnés, respectivement par les autres véhicules, la preuve est faite que c'est de ces derniers que les motocyclistes doivent se garantir.

Pour étayer sa contradiction tendant à démontrer que mon article est néfaste au développement de la moto, M. Edmond G... a jugé à propos d'en dénaturer un passage qu'il reproduit comme suit : « Il est aisé de constater que la moto est souvent *moins dangereuse* à plus de 100 à l'heure sur la piste qu'à moins de 50 sur route. » Tandis que j'ai écrit : « Il est aisé de constater qu'il est souvent *moins dangereux* de rouler à plus de 100 à l'heure sur une piste ou un circuit où toute circulation est interdite, que de marcher à moins de 50 sur une route où chaque virage ou croisement peuvent vous ménager une surprise. » Il y a une nuance.

Et ceci m'amène à analyser les conséquences portant véritablement atteinte à la cause motocycliste, conséquences qui résultent d'accidents dont la gravité, dans la majorité des cas, est imputable à l'absence du casque. Jugez de l'effet produit sur l'entourage d'un motocycliste dont le retour au bercail s'effectue dans une ambulance, ceci agrémenté d'un superbe article dans les faits divers du quotidien local. Si les parents de quelque jeune candidat à la moto étaient sur le point d'accorder leur consentement, ainsi que les fonds nécessaires à l'achat d'une machine, il n'est pas douteux que devant un tel exemple ils prendraient une décision contraire. Par opposition, je ne crois pas que le seul fait de m'entrevoir sur la route, coiffé de mon casque, puisse produire une impression aussi préjudiciable à l'industrie de la moto.

Que M. Edmond G... veuille bien jeter un coup d'oeil sur l'élogeux article *Casque, serre-tête et nu-tête*, paru dans *Moto Revue* du 30 juin, il vérifiera que tout le monde ne partage pas son avis.

Considérant que l'opportunité du port du casque pour le tourisme rapide n'est plus à discuter, je m'abstiendrai de répondre à toute controverse revêtant un caractère personnellement agressif de nature à s'écarter du cadre des questions sérieuses qui doivent être traitées dans *Moto Revue*.

M. Boues, Marseille.

Quelques accessoires de tourisme

Le siège tandem Dal marque vraiment un progrès sur la construction des articles similaires. Il présente un confort remarquable dû à la présence de onze ressorts qui absorbent les vibrations. De plus le châssis lui-même est suspendu à l'aide de deux grands ressorts verticaux qui peuvent anihiler les plus violentes secousses. Mais ce qui fait l'originalité infiniment pratique du siège tandem Dal, c'est son dossier articulé qui coulisse grâce à une articulation prévue à cet effet. Le confort réalisé par cette nouvelle adaptation est incomparable et permet les plus longues étapes sans fatigue. Nul doute que le nouveau siège tandem Dal connaîtra le légitime succès auquel il a droit.

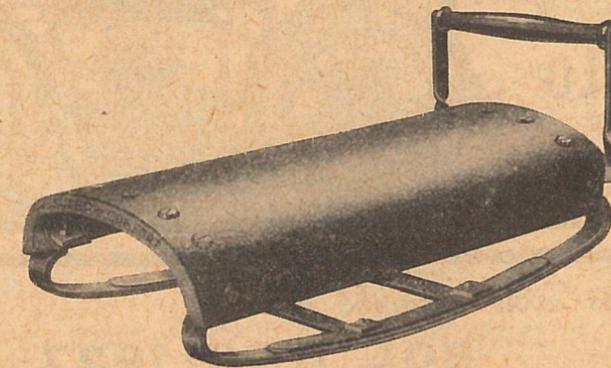
Toujours vers le mieux être..

MM. Bérard frères, les spécialistes bien connus par les différents types de tan-sad qu'ils ont lancé précédemment sur le marché : le *Moto-Strap*, *Super Moto-Strap*, etc... viennent de lancer un nouveau type de siège auxiliaire qui réunit le maximum de souplesse et de simplicité. Cet appareil est caractérisé par l'absence sous le siège de toute pièce métallique susceptible de se rompre ou de se déformer ou d'en rendre l'usage désagréable. Cette nouvelle solution du tan-sad est le fruit d'une longue expérience et le résultat de nombreux essais faits dans les conditions les plus dures. MM. Bérard frères étaient particulièrement qualifiés pour doter les motocyclistes d'un appareil vraiment confortable et le nouveau super-confort est appelé à connaître le plus grand succès.



La nouvelle fourche Munro-Confort est spécialement réalisée pour les machines à pneus ballons.

Le Super-Confort-Strap



QUELQUES RÉSULTATS

A Trouville

Le 22 Juillet l'A. C. O. a fait disputer la course de côte de la Croix-Sonnet qui fait partie de programme composé pour le meeting de Trouville. Les départs étaient donnés, individuellement, véhicules lancés. Plusieurs centaines de spectateurs assistaient à la course dont le meilleur temps a été fait par le champion habituel de Terrot : Coulon.

Voici les résultats, l'épreuve se disputant sur un kilomètre :

175 cmc. — 1. Notamy (Labor), 51 sec. 1/5, 250 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 35 sec. 4/5 ; 2. Notamy (Labor), 45 sec.

350 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 33 sec. 1/5, meilleur temps ; 2. Feuilletaine (Terrot), 39 sec. 2/5 ; 3. Théry (Magnat Debon), 42 sec. 2/5 ; 4. Dumery (Terrot), 44 sec. 2/5.

500 cmc. — 1. Blondel (Sunbeam), 41 sec. 3/5.

Sidecars 600 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche) 37 sec. 3/5.

N'oubliez pas d'inscrire votre adresse sur chaque feuille de renseignements que vous nous adressez.

Course de côte de Mille Martyrs

Saint-Geoire-en-Valdaine. — Cette épreuve annuelle, courue entre le M. C. de Lyon et le M. C. Dauphinois, a donné les résultats suivants :

Motos 175 cmc. — 1. Ghio ; 2. Fagot ; 3. Titin.

Motos 250 cmc. — 1. Blanc ; 2. Burlon.

Motos 350 cmc. — 1. Georgot ; 2. Montoux ; 3. Boa ; 4. Barosski ; 5. Gerard, etc.

Motos 500 cmc. — 1. Gauthier ; 2. Perrier ; 3. Guinat ; 4. Mathey.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Amort.

Voilures 1.100 cmc. — 1. Lobre.

Voilures 1.500 cmc. — 1. Foc ; 2. Morel.

Meilleur temps des motos : Ex Rquo. Georgot et Gauthier ; meilleurs temps des voitures : Lobre

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

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

- 1° Tout abonné, ancien ou nouveau, a droit à la Prime hebdomadaire offerte. Les Lecteurs au Numéro pourront également nous la demander, mais, évidemment, à des conditions moins avantageuses ;
- 2° Il ne pourra être délivré qu'une seule Prime à chaque Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons ;
- 3° Les Primes seront délivrées à nos Bureaux, 51, rue Vivienne,

contre versement du prix indiqué à nos caisses. Ceux de nos Lecteurs qui ne pourraient prendre livraison de nos Primes à nos Bureaux, pourront les recevoir à domicile en joignant à leur envoi le prix du port qui sera indiqué ;

- 4° Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement ;
- 5° Les Primes seront délivrées dans l'ordre d'arrivée des demandes, jusqu'à épuisement du stock. Nous ne nous engageons donc à fournir que dans les limites du stock, et notre responsabilité ne saurait être engagée au delà ;
- 6° En cas d'épuisement du stock, les fonds seront remboursés, sous déduction des frais de retour, ou réservés à une autre prime au choix de nos Lecteurs ;
- 7° Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile

PRIME N° 15 DU SAMEDI 28 JUILLET 1928

PORTE-PLUME RÉSERVOIR

L.N.M.

Ébonite 1^{re} Qualité
PLUME OR 18 CARATS
pointe irridium pratique-
ment inusable.

Valeur : 50 fr.

Provenant des réputés
Établissements GOLD STARRY
"Le Stylo qui Marche"

Prix, en nos Bureaux { Abonnés . . . 25 fr.
Non Abonnés. 35 fr.

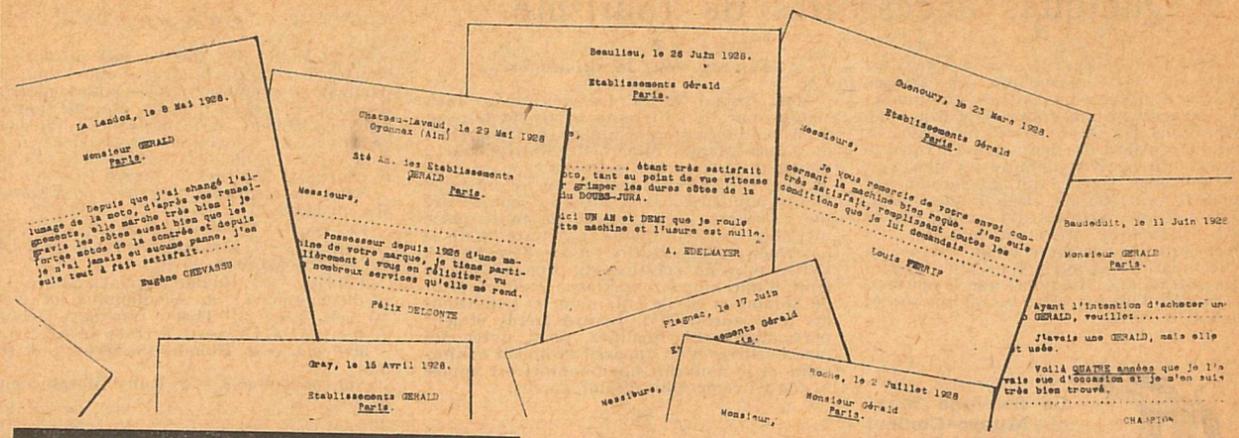
Franco de Port et Emballage : 1.25 en sus.

Notre Prime répond à un très réel besoin. Partout on a à écrire : à la maison, en ville, à l'atelier, au bureau, sur la route... le porte-plume réservoir L.N.M. (marque de luxe spéciale aux Lecteurs et Abonnés de *Moto-Revue*) est toujours PRÊT À SERVIR.

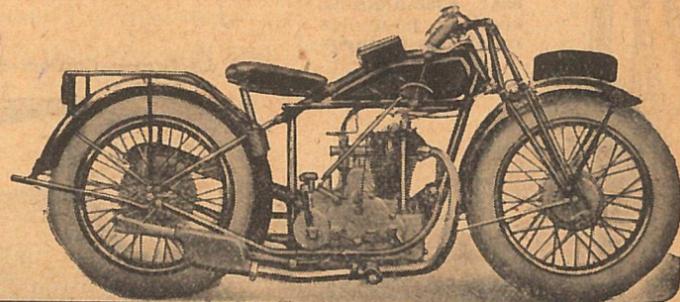
Ne partez pas en vacances sans vous munir de cet objet de première nécessité, article sérieux avec lequel vous ne connaîtrez pas d'ennui.

Et vous n'aurez pas le porte-plume de "TOUT LE MONDE".

Les meilleurs Avocats de la Moto **GÉRALD**



Demandez-nous notre Catalogue-Album,
avec nos nouvelles conditions de vente
AU COMPTANT et CRÉDIT
5^e des Établissements GÉRALD
74, Rue du Commerce - PARIS
Téléphone: SÉGUR 88-32
AGENTS DEMANDÉS TOUTES RÉGIONS



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^e) — Tél. : AUTEUIL 35-15
Agences à Lille, Bordeaux, Lyon, Marseille, Clermont, Toulouse.

Méfiez-vous des Contrefacteurs et des Imposteurs.

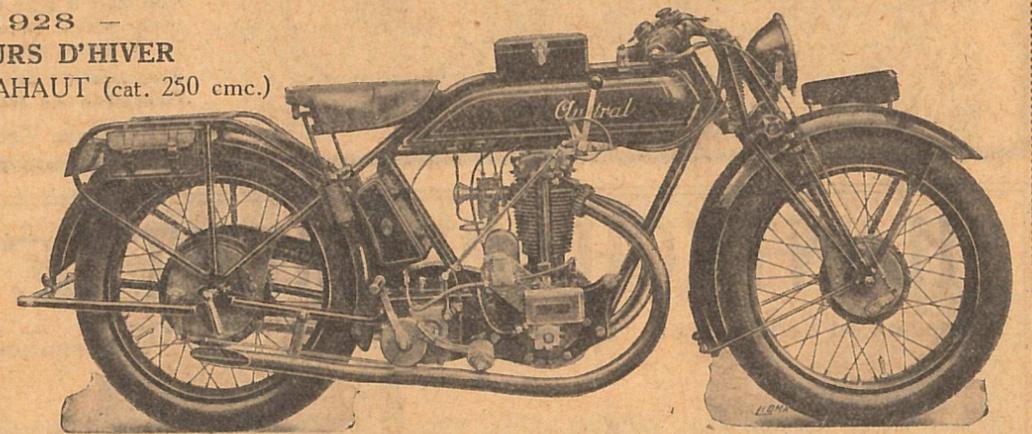
DERNIERS SUCCÈS...

MOTOS AUSTRAL

— 1928 —
SIX JOURS D'HIVER
1^{er} ex-æquo : FLAHAUT (cat. 250 cmc.)

Côte
des 17 Tournants
1^{er} CHÉRET
(catég. 350 cmc.)
avec side-car.

Sept Kilomètres
de St-Quentin
1^{er} CHÉRET
(catég. 350 cmc.)
avec side-car



VENTE A CRÉDIT EN 6 OU 12 MOIS

DEMANDER CONDITIONS SPÉCIALES ET CATALOGUE M-R. 28.

AUSTRAL, 7, Rue de la République, 7, à Puteaux (Seine) :- Téléphone : 461

MOTOCYCLISTES...

UNE VISITE S'IMPOSE
AUX NOUVEAUX MAGASINS

Louis VANNOD

LE SPÉCIALISTE DES SIDE-CARS "LV"
DANS TOUTES LEURS ADAPTATIONS

AGENT DÉPOSITAIRE

de notre grande
marque Nationale "RENÉ GILLET"

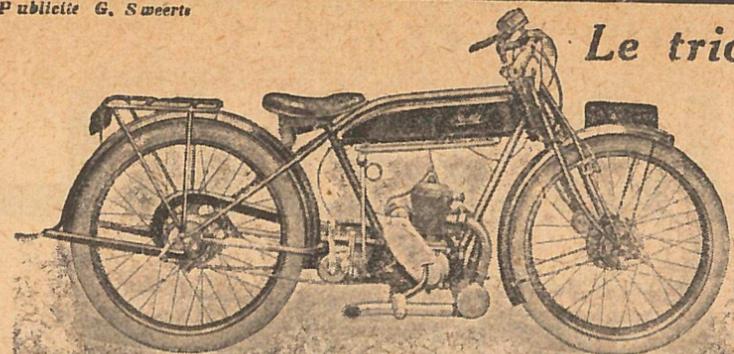
LIVRAISON RAPIDE DE LA NOUVELLE 350 cmc.

LA 750 cmc. ÉQUIPÉE AVEC SIDE-CAR "LV" MONO OU BIPLACE
EST UN ENSEMBLE PARFAIT POUR LE LONG TOURISME

Châssis spéciaux pour Side-mono, type "Standart" Motos 350 et 500 cmc.,
Châssis renforcés, suspendu, pour Side biplace, spécial pour Motos de 750 à 1.200 cmc.

Rayon de T.S.F. - La valise radio "LV" utile et agréable est le complément
indispensable au Grand Tourisme.

33-35, RUE ARAGO - PUTEAUX — TÉL. 522



Le triomphe de la qualité

justifie la vogue de la moto

ROCHET

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

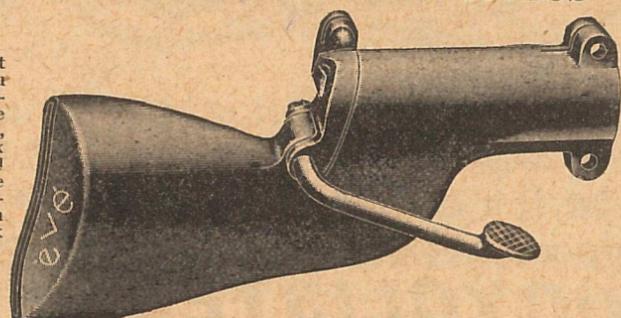
Présentation des modèles — Vente
Demande de Représentation : : :
113, Avenue Victor-Hugo - PARIS

SILENTÉCHAPPEMENT ÉVÉ

Silencieux ou Échappement libre - POUR TOUTES MOTOS

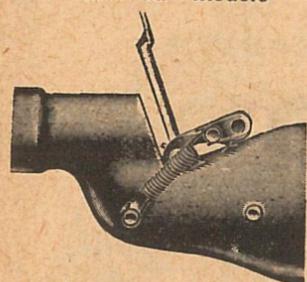
— BREVETÉ —
FRANCE & ÉTRANGER

Par son mécanisme simple et ingénieux permet l'emploi du silencieux, pendant le temps strictement nécessaire. Son système de chicanes, judicieusement étudié, en fait l'appareil le plus silencieux actuellement sur le marché. Il donne au moteur une résonance agréable. Entièrement en tôle finement nickelée, d'une fabrication impeccable, se commande de deux façons.



Diamètres en stock : 30, 34, 36, 38, 40, 42, 45, 50 et 55%, livrables à lettre lue. Tous autres diamètres sur demande.
Indiquer à la commande le diamètre extérieur du tuyau d'échappement et le côté (dans le sens de la marche). Indispensable à tout motocycliste soucieux de la durée et du bon rendement de sa machine.

Silentéchappement "ÉVÉ"
— Nouveau Modèle —



de Commande par pédale au pied ou à la main.

Monté sur les "MOTORHONY'X", gagnantes des 3 Jours du Forez

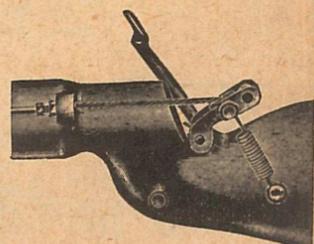
L'appareil complet 80 fr.
Supplément pour manette, câble et gaine de commande 15 fr.

SILENCIEUX "ÉVÉ", cet appareil se fait également sous forme de silencieux ordinaire (sans volet) dans les mêmes diamètres. Prix unique 55 fr.

— EN VENTE PARTOUT —
et à
TOUT pour L'AUTO

55, Place de la République — LYON

Demander ses Catalogues AUTO, MOTO et FABRICATIONS



Commande automatique par une manette fixée sur le cadre ou le guidon.

- FABRIQUE DE -
CYCLES & MOTOS

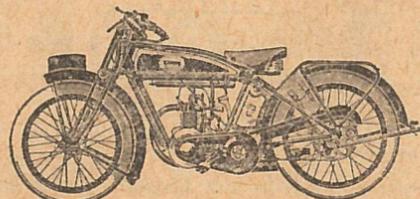
RADIOR

J. CHAPOLARD
— BOURG (Ain) —

VAINQUEUR DE PARIS-NICE !!

4 Motos au Départ
4 1^{res} ex-æquos !!

Types : 2, 3, 4, 5 CV.
MOTEUR JAP



- 4 Médailles d'Or -
et la Coupe du Comité !!

CHAINES BRAMPTON

CATALOGUE FRANCO

PNEUS HUTCHINSON

CATALOGUE FRANCO

Les MOTOS RENÉ GILLET

EN SOLO OU AVEC SIDE-CAR

sont les Machines rêvées pour le long Tourisme

— FOURNISSEURS DE L'ARMÉE —

Établissements **RENÉ GILLET**, 128, Route d'Orléans
MONTRouGE (Seine)

256 Km. à l'heure

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

CHAINES

DUCKWORTH

pour

MOTOCYCLETES ET CYCLECARS

LES PLUS RÉSISTANTES — LES PLUS DURABLES

MONOPOLE POUR LA FRANCE

C. COMIOT

87, Boul^d GOUVION - S^t CYR. PARIS

TÉLÉPH. WAGRAM 03-26.

TÉLÉGR.: COMIOT-PARIS



pour **MOTO**

permet les **GRANDES RANDONNÉES**

Grâce à

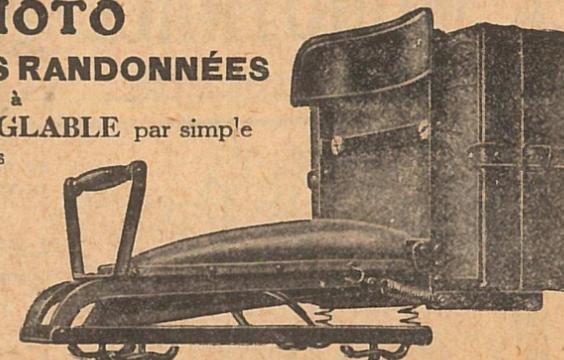
Sa **SUSPENSION RÉGLABLE** par simple déplacement des ressorts à lames

Son **PORTE-BAGAGES** avec Valise de 43x32x18 amovible et extensible

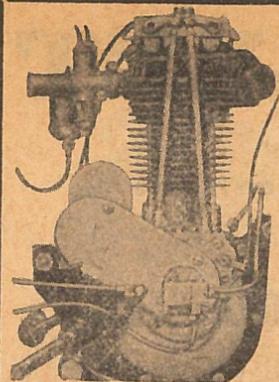
Son **COFFRE** amovible placé sous le coussin

Ses **AMORTISSEURS** à boudin, évitant le coup de raquette

Le Siège **AMO** est vendu également sans dossier ni valise chez tous les Grossistes et Agents et aux

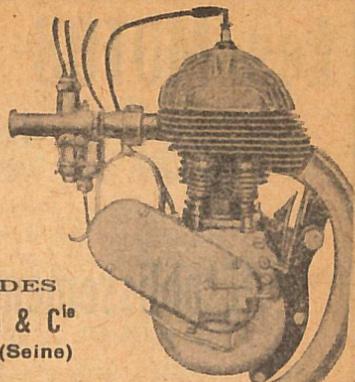


Établ. **AMO** Constructeur, 23, rue Descombes, Paris - Carnot 71-53
Mentionnez toujours la « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs



MOTEURS VOISIN

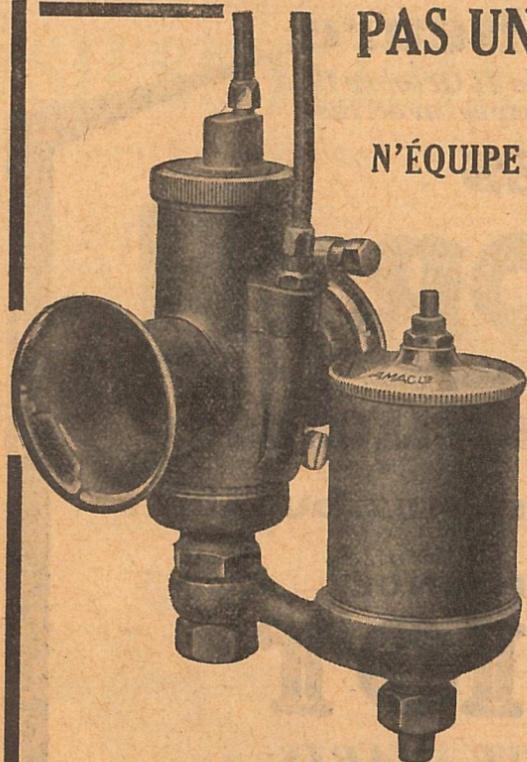
350 cmc. A SOUPAPES LATÉRALES
350 cmc. A CULBUTEURS
250 cmc. 2 TEMPS



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

PAS UNE SEULE GRANDE MARQUE

Française ou Etrangère qui
N'ÉQUIPE TOUTES SES MACHINES DE DÉMONSTRATION
Avec de véritables Carburateurs



Des preuves ?

Grand Prix Belge (Francorchamps) sur 50 engagés
50 carburateurs AMAL
Grand Prix de France (Bordeaux) sur 24 engagés
24 carburateurs AMAL
Tourist-Trophy (Ile de Mann) sur 125 engagés
125 carburateurs AMAL
Bol d'Or (Saint-Germain) Tous les 1^{er}, 2^e et 3^e dans les 6 catégories motos avec AMAC.

*En commandant une moto exigez donc un véritable carburateur AMAC à aiguille de freinage.
Il ne peut vous en coûter rien de plus et vous serez sûr d'être content.*

Société Anonyme AMAC, 75 ter, rue de Villiers, NEUILLY-SEINE, Tél. Wagram 92-42
DÉPOT A PARIS : Société des É^{ts} Robert MUNRO, 198, Boulevard Péreire, PARIS - Tél. : Wagram 10-14

LA MONOTRACE

75, Avenue des Champs-Élysées - PARIS

NOUVEAU PRIX
7.450 FR.

LA MOTO la plus confortable ;
LA PLUS économique : - - -
- 2 PERSONNES -
Châssis nu sur pneus 5.900 fr.



Supplément mensuel
de

MOTO REVUE

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

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

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

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

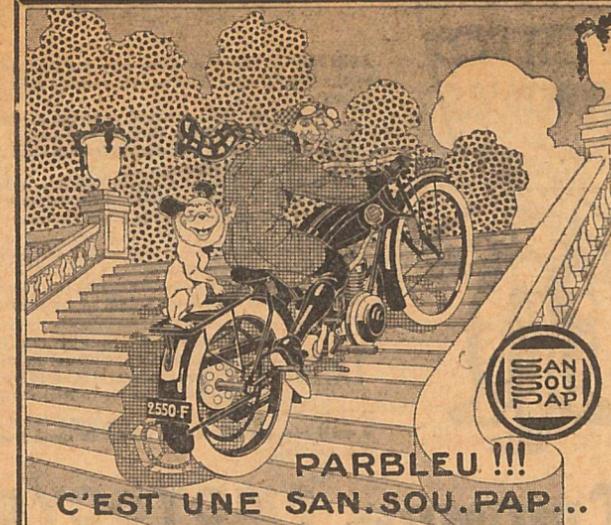
Après les
COURSES DE CÔTE DE CHATEAU-THIERRY
ET DES 17 TOURNANTS

A. Lambert sur DS 1000 cmc., remporte,
à Monthléry, les trois manches des Motos
bolidés, atteignant la vitesse horaire de
175 km. 069, et la Course des Side-cars.
Toul-Nancy (Side-cars) record battu de deux
minutes (moyenne : 129 km. 106).

A la Course de Côte de Chanteloup, 1^{er} LAM-
BERT, en 1 m. 11 s. 4/5 (ancien record : 1 m. 20 s. 3/5)

Magnéto FRANCE — Carburateur AMAC
Pneus HUTCHINSON — Bougies UNUS

Établissements MALTERRE Frères
13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)



PARBLEU !!!
C'EST UNE SAN.SOU.PAP...

LA MOTO QUI DURE

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

MOTEX

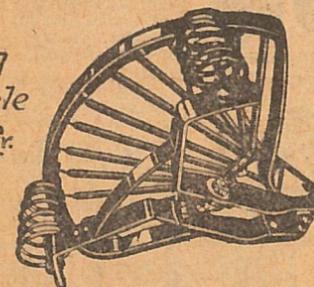
154, Boulevard Haussmann - PARIS (8^e)

La meilleure.....

..... La moins chère

la selle
Planor à rappe de
ressorts suspendue
LA PLUS SOUPLE des SELLES
SOUPLES

Grand
Modèle
144 fr.



Petit
Modèle
112 fr.

Anc. ÉT. MORTAGNE 25 rue de Bellevue BOULOGNE 3^e

LA MOTOCYCLETTE

O.S.A.

LIBERTY

S'impose par sa conception moderne

Bloc-moteur, Chaîne unique, Cadre double
berceau surbaissé, Pneus ballons,
- - Freins sur deux roues - -

SELLE PLANOR
ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS
NOS USINES

CATALOGUE N° 5 FRANCO

Établissements O. SAMYN
1, Rue Ambroise-Thomas - ARGENTEUIL



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 de format commercial de 21 % sur 13 % ;
- 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 rend 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.

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

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

TRIUMPH
 212, Boulevard Péralo PARIS

MOTOS

A. B. C. marche parfaite, prix 1.800 fr. Ronges, 21, avenue de Fontainebleau, Kremlin-Bicêtre, (Seine).

A. B. C. 5 CV, bloc-moteur 4 vit., 100 à l'heure, cause maladie, 2.500 fr. Leclert, 26, rue Pradier, Paris (20°).

Alcyon 2 CV 1/2, peu roulé, 950 fr. Robert, 12, rue Lécuyer, Paris.

Alcyon 3 CV, bloc-moteur, chaîne-chaîne, très équipée, à vendre de confiance, prix intéressant. René Mouton, 132, avenue Emile-Zola, Paris (15°).

Armor 350 cmc., 4 temps, comme neuve. Prix : 4.000 fr. Ronges, 21, avenue de Fontainebleau, Kremlin-Bicêtre (Seine).

Ariel 1928, neuve, 500 cmc., 2 échappements, entièrement équipée, occasion urgente. Lardin, 81, rue de l'Assomption, Paris.

WILLIAM
 2, Rue Diderot, St-DENIS Tél. 701
 Ses Avantages spéciaux
 Agence TERROT & MOMET

Benjamin Soyer 175 cmc., 3 vit., éclairage Luxor, comme neuve, peu roulé, visible chez M. Blondel, 56, rue Domrémy, Paris (13°). Le dimanche matin ou le soir après 8 h. Prix : 2.000 fr.

Bianchi 4 CV, 4 temps, 3 vit., bon état, éclairage, tan-sad, urg., 1.500 fr. Le soir, Restaurant Lebœuf, 1, rue Janot, Saint-Denis (Seine).

B. S. A. sport 500 cmc., pneus ballons, retro-viseur, klax., tan-sad bi-place, roulé 200 kms, 90 à l'heure, 4.500 fr., cause achat voiture. Nombreux accessoires. Helyette, 225 cmc, supersport, double échappement, sortie usine fin avril, roulé 500 kms, éclairage électrique, pneus ballons, affaire de confiance, 4.000 fr. Billy à Eperron (Eure-et-Loir). Tél. : 14.

B. S. A. 5 CV excellent état, ch.-ch., pneus neufs, éclairage,

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°)
 — Tél. : NORD 81-07 —

— AGENCE : —

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

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

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

STYL'SON
 175-250-300-350 et 500 cc.
 Raccords acier forgé.
 Cadres très surbaissés.
ADSIM - LE CHAMBON
 près Saint-Etienne (Loire)

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.

tan-sad, 2.300 fr. Lamiot, 12, av. de Sceaux, Versailles (S.-et-O.).

B. S. A. 500 cmc., ch.-ch., tan-sad, malle arrière, éclairage Péhu, phares électriques, parfait état mécanique, 3.000 fr. Jodeau, 25, rue Vandamme, Paris (14°). Tous les matins.

Cleveland 4 HP, tan-sad, éclairage électrique, ass. 29, 2.300 francs. Gaucher, 150, rue de Flandre, Paris (19°).

D. F. R., 350 cmc. 2 temps, éclairage électrique, tan-sad, grais. séparé, 2.900 fr. Ecrire : Barnarie, 11, rue de Madagascar, Paris (12°).

Motobécane, monovitesse, tr. bon état, 850 fr. Ecrire Barnarie, 11, rue de Madagascar, Paris (12°).

D. F. R., 1.400 fr., occasion véritable, 350 cmc., 4 CV, 2 temps, tan-sad, essais à volonté. Boulnois, 17, rue de Sartrouville, Le Pecq (Seine-et-Oise).

D. F. R. 350 cmc., 2 temps, graissage séparé, carburateur Amac, boîte Burmann, selle Terry, tan-sad, éclairage Mag., pneus neufs, 700 x 80, parfait état de marche, 2.600 fr. S'adresser, Tonneller, 39, rue Saint-Sauveur, Paris (2°).

**PIÈCES pour MOTOS
 INDIAN**
 TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO
 1, Rue Faraday, Paris (17°)
 Reste ouvert le dimanche matin
 de 9 à 12 h.
 Tél. CARNOT 58-79

Dollar 500 cmc., neuve, prix très intéressant. L. Lambert, Lizy-sur-Ourcq (Seine-et-Marne).

Dollar 350 cmc., culbuteurs 1927, parfait état mécanique, éclairage électrique Marchal, complet ; code, klaxon, à vendre ou à échanger contre voiture sport Bordino, Dessard, 16, rue Lacmée, Paris.

Douglas 4 CV, 3 vit., garantie, révisée, réelle occasion, prix intéressant. Wolleschak, 14, rue Victor-Hugo, Bois-Colombes (S.).

F. N. 350 cmc., culbuteurs, 714 x 115, compt., éclairage, parf. état, à vendre cause double emploi, 5.000 fr., prix à débattre. Jean, 9, rue de la Harpe, Paris.

CLEVELAND

4 cylindres, légères, 750 cmc. cylindrée. 11.300 fr.

**PIÈCES D'ORIGINE
 POUR TOUS MODÈLES**
 1.000 cmc. « CENTURY », 160 à l'heure. 13.500 fr.
 1.000 cmc. 12.000 fr.

— AGENCE GÉNÉRALE : F. HISSERENTS VALPIC, 23, Avenue Trudaine, 23 — PARIS —

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1908
 ENTièrement CONSTRUIE DANS MES ATELIERS
 Prix : 5.375 fr. MOTEURS 4 temps 3 et 4 Cv.

Type A avec démultiplicateur et démarrage	2.975 fr.
Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses démarrage 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. moyens à freins et à broche	

5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à :
E. BILLION. Constructeur - 24-24 bis, Rue du Commandant t-Faurax LYON
 Téléph. VAUDREV 2-04 Télégr. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon

TYPE C2.

F. N., type Sahara, 350 cmc., éclairage électrique, état neuf, 62, boulevard Victor-Hugo, Cligny (Seine).
 F. N. 350 cmc., type M. 60, à enlever, 4.200 fr. Magnat Debon, comme neuve, 350 cmc., sur bases creuses, 3.900 fr. Norton culbuteurs impeccable, 5.800 fr. Dollar neuve, roulé 300 kms, 3.800 fr., Motoconfort 350 cmc., équipée, 1.900 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Téléphone Roquette 07-67.
 F. N. M. 60, neuve, access. consomm. 2 l. 1/2 100 kms, à enlever, prix mod., 26, rue du Château, Neuilly-sur-Seine (S.).
 F. N. M. 60, culbuteurs, 350 cmc. avril 1927, excellent état. Verbens, 1, rue de la Justice, Meaux (Seine-et-Marne).

Agence et Stock complet
 - de Pièces détachées -
**MOTOBÉCANÉ,
 MOTOCONFORT, MONET-
 et GOYON, FN**
 Agence :
**GILLET-HERSTAL,
 SAROLEA, CLÉMENT**
 Dépôt :
 Chatres : **RENOLD et
 BRAMPTON** ;
 Hutes : **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

Gérald, 2 HP, 2 vit., kick, courroie et pneu arr. neufs, pare-jambes, 1.100 fr. Pressé, Chantrel, 72, avenue de La Tour-Maubourg, Paris (7°).
 Gillet Herstal, 350 cmc., 2 t., en excellent état, à enlever. Doré, 89, boulevard Raspail, Paris.
 Gillet Herstal tour du Monde 1928, comme neuve, 4.100 fr., sérieux, cause achat voiture. Ecrire Pierre Tessier, la Grangette, Vauresson (Seine-et-Oise).
 Gillet Herstal, 350 cmc. sport 4 CV, absolument neuve, juin 1928, roulé 100 kms, vendue cause santé, gros sacrifices. Visible tous les jours, 32-34, rue Pierret à Neuilly (Seine).
 Gnome et Rhône, toutes cylindrées, entièrement révisées par l'usine, garantie 3 mois. S'adresser exclusivement, 49, avenue de la Grande Armée, Paris.
 Gnome et Rhône 5 HP, 3.500

*Se compléter d'un moteur...
 une boîte*

C. Picard

Se monte très FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS ANCIENNES et MODERNES
 Nos coltes doivent être graissées à la KERVOLINE
 Demandez notice M. R.

26, Rue Carnot
COURBEVOIS
 — Paris —

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 6 et 12 Mois
 - Tous Prix - de 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°) - Téléphone : Ségur 27-78
 Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 %, sur Moto et Vélo

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

francs, ch.-ch. sport, nbx. acces., parfait état. Maudin, Ladoix (Côte-d'Or).
 Gnome et Rhône, 500 cmc., rev., état neuf, compt. O. S., montre et accessoires, 3.100 fr., cause départ régiment. Ecrire : Charles, 6, rue des Rossay, Epinay-sur-Orge.
 Gnome et Rhône 500 cmc., D 2 sport, juillet 1927, excellent état de marche, à discuter. Malassis, 27, rue du Poteau, Paris.
 Gnome et Rhône 500 cmc., absolument neuve, n'ayant roulé que 7 km., D2, sport, donnée avec accessoires variés, pour 4.000 fr. Sexé, Bureau de Moto Revue, 51, rue Vivienne, Paris (2°).

**LES MOTOCYCLETTES
 MARC**
 SONT LES MACHINES
 LES MIEUX FINIES
 LES MIEUX ÉQUIPÉES
 LES PLUS STABLES
 ET LES MOINS CHÈRES
 DU MARCHÉ
MARC VINCENNES
 (à 100 mètres de la Mairie)
 Catalogue contre 1 fr.

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

Les Accessoires pour Motos
"Skilfo"

Dépôt à PARIS : **HOKA & ADNET**, 22, Rue Rambuteau, 22. Téléph. : ARCHIVES 28-47

P. MOREAU - CHARLEVILLE, 31, Rue du P. Bois — Téléph. 245 — R.C. 8241

Dépôt à ALGER : **KRAMÈS**, 24 bis, Rue de Lyon

magn., prix avec roue arr., 60 x 45, pn., chamb. à air. Guinet, 52, avenue de Paris, Vincennes (S.).
Monet et Goyon 4 CV, 2 tps, Villiers 350 cmc., roulé 5.000 kms, visible après 19 heures. M. Verret, 9, rue du Jura, 3.900 fr.
Monet et Goyon, 2 CV, 2 tps, parfait état, pneus neufs, selle Terry, 1.350 fr. Etablissements Coindre et Sonnois, 89-91, rue Cardinet, Paris (17^e).
Monet et Goyon 250 cmc., superconfort, dernier modèle, affaire de confiance, prix intéré, pneus 700 x 100, éclairage élect., tan-sad, malle arrière, freins AV, impôts et assurances payés. Garre, 31, quai de l'Ourcq, Pantin (S.), sauf le dimanche.
Monet et Goyon 250 cmc. et 350 cmc., équipées, éclairage, compt., tan-sad, ect., tr. bon état, visible tous les jours. Jouret, 54, rue Hélicart, Paris (15^e).

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 et Tel. Gobelins 62-82
 Catalogue contre 0 fr. 50

Magnat Debon 250 cmc., 1927 mag. Bosch Brown Barlow, tr. b. ét., pneus neufs. Loth, 16, rue Gassendi, Paris (14^e). Ségur : 49-44.
2 Monet et Goyon, parf. ét., 350 cmc., culbuteurs, tan-sad, pare-jambes, rétro, éclairage Mag., 2 CV, Terry, grand modèle, av. allumage var. sil. et échapp. libre var., éclair. élect., chamb., 2 pneus neufs 700 x 80, pas déballés, 260 fr. Even, 9, rue Colin, Puteaux (Seine).
Monet et Goyon, 350 cmc., 1927, complètement neuve, écl., tan-sad, confort, occasion rare, 3.900 fr., cause achat voiture, t. les jours et dim. Bruneau, 26, r. Pigalle, Paris Trudaine 16-98.
Monet et Goyon, 175 cmc., ét. parf., 1.200 fr., 62, boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).
 Motobécane à ch., bon état, chamb. à air, guidon rech., 950 fr. Moteur Lurquin, Coudert, à cylindres à reviser, avec magnéto, 150 fr. Samuylo, 8, rue du Pré-de-l'Arche, Neuilly-Plaisance (Seine).

"THE MOTORIST"
SERRE-TÊTES BONNETS CUIR
CASQUES SACOCHES PROFONDES POUR MOTO
MANTEAU HUILE TOUS CES ARTICLES 25 FR

TENTES CAMPING NEUVES DEPUIS 90^{FR}

BON POUR UN SUROIT NEUF
 ENVOYÉ AVEC NOTRE CATALOGUE VÉRITABLE REVUE DE L'ÉQUIPEMENT CONTRE 3 FR en Timbres-Poste.

41, AVENUE DES TERNES, PARIS, 17^e

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 ACHÉTEUR de MOTOS
 — Ateliers pour toutes Réparations par Spécialistes —

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 ??
 Tous les Modèles : TERROT, F.N., MOTOBÉCANE, PEUGEOT, MOTOCONFORT, etc., sont exposés et livrables de suite chez le Spécialiste **B. GODART** 118 Boulevard de Grenelle — TÉLÉPHONE SÉCUR 61-76 — ACHAT ÉCHANGE - ÉCOLE GRATUITE - VENTE CRÉDIT

BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES
 Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes
 En vente chez tous les Commissaires

Gros : **C. CHOLLET**, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (1^e)
 — TÉLÉPHONE : NORD 81-24 —

UNUS

Motobécane monovitesse, bon état, bas prix. Lambert, Lizy-sur-Oureq (Seine-et-Marne).
 Motobécane 2 CV, 2 vit., très bon état, pneus neufs, access., 1.500 fr., à débattre. Griffon 3 CV, 3 vit., bon état, prix intéressant, double empl. S'adresser : 22, rue Charcot, Paris (13^e), ou rue de Plaisance n° 14, Paris (14^e).
 Motoconfort 4 CV 1/2, b. état, phare électrique Colin, lampe arrière, tan-sad, prix intéressant, très press., cause changement de situation. Gauthier, 20, rue des Ecoles, Pantin (Seine), tous les jours à partir de 18 h.
 Motoconfort 4 CV, 2 temps, entraînement, ch.-ch., sortie en 1928, encore sous garantie, roulé 600 kms, impôts du trimestre, à vendre 2.400 fr., cause double emploi. Ferre Baron, 43, rue Linois, Paris (15^e).
 Motoconfort 4 CV, ch.-ch., écl. élect., tan-sad, compteur, tout équipée pour gd. tourisme, parf. ét., cause départ, 3.000 fr., le soir après 7 heures. Contant, 11, avenue Simon-Bolivar, Paris.

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

Monet et Goyon 175 cmc., supersport, double tube, 3 vitesses, frein de direction, tan-sad, c. nve, 1.900 fr., le soir ou le dimanche, 70, boulevard d'Alsace-Lorraine, Montreuil-sous-Bois (près de la Mairie).
Neracar 3 CV, écl. élect., 2.300 francs; vélo B.S.A., 3 vit., 400 fr.; ts. l. j., Concierge, 6, impasse Saint-François, Métro : Clignancourt, Paris.
 Liquide avant 30 courant, Omega, 175 cmc., anglaise, ét. neuf, 1.500 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg, Paris.
Peugeot, 175 cmc., bloc moteur, luxe, roulé 1.000 kms, juin 1927. Thenault, 59, rue Bonaparte, Paris (6^e).
Peugeot Griffon, 4 CV, roulé 1.500 km., bloc moteur, soupapes latérales, pare-jambes, compteur, frein de direction, pneus ballons, garnis invulnér., selle et tan-sad Terry avec guidon démontable; cause maladie, 5.000 fr. Légal, 27, rue des Remises, Saint-Maur (Seine).

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS Toutes Marques
A. DE SARELLO
 90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. Wagram 01-07 Carnot 53-57

RÉPARATIONS en 24 heures avec Garantie de 6 Mois
SPÉCIALITÉ pour MOTOS

Le Super-Confort
 SIÈGE SUPPLÉMENTAIRE — POUR MOTO —
 Assise Caoutchouc moulé et entoilé. — Suspension 1/2 ressorts à trois lames acier mangano-silicieux. — Fixation facile sur tous porte-bagages. — Poignée bois.

SOUPLESE — STABILITÉ
BÉRARD FRÈRES 20, rue d'Armenouville (Tél. : WAGRAM) NEUILLY-sur-SEINE (65-12 & 94-16)

SENTU livre rapidement et aux meilleures conditions :
TERROT, MOTOBÉCANE - CHAÎNE YELLOW - VERNISSE
 Atelier de Réparations dirigé par le Spécialiste ex-champion de France.
 (OFFICE CENTRAL) DES FABRICANTS
 54, Rue Louis-Blanc PARIS 10^e
 18, Rue Ph.-de-Girard

POUR LES MOTOS RAPIDES GARREAU - Spécialiste
 effectuée sur toutes Marques :
 Mise au point, Transformation, Révision, Soudure autogène — aux meilleures Conditions —
 289, Rue de Vaugirard - PARIS, 16^e

roulé 2.000 kms, éclairage élect., 5.500 fr., cause départ. Thierry, 94, rue Emile-Zola, Sens (Yonne).
Terrot, 250 cmc., Jap., ballons, compl., éclairage, prix 3.300 fr. Mace, 2, rue Raspail, Levallois-Perret (Seine).
Terrot de compétition, 250 cmc., Jap., 4 temps, Amac, double cuve, 130 à l'heure environ. Absolument parfaite, machine primée, laissée 8.000 fr. avec

Peugeot P. 105, carb. Amac, fin mai 1928, compteur 500 kms., 5.700 fr. Concierge, 41, boulevard de Reuilly, Paris (12^e).
Peugeot P. 104, garantie nve, 4.800 fr. Baudoin, Cycles et motos, Dôle (Jura).
Peugeot, type P. 107, 4 CV, à vendre cause de force majeure, moto sortie depuis 3 semaines, compteur O.S., tan-sad, à voir : Maison Durand, 1, rue de Romainville, Paris.
Propulcycle 175 cmc., 4 tps, cerc., culbuteurs, 23, marche parf., 1.000 fr. Levraud, 13, avenue de Chevreuse, Clamart (Seine).

LES GROUPES MOTO "LUXOR"
LES PLUS ROBUSTES.. LES PLUS APPRÉCIÉS.. LES PLUS REPANDUS..

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

TRAIZET et C^o, Fabricants 3, rue Tesson, PARIS-X^e

MOTOS-SPORT ÉCOLE - Maison LOUIS FLOURET
HARLEY-DAVIDSON — Toutes Marques Françaises — **INDIAN** genres — **BI-CHIEL et SCOUT**
 Aux mêmes PRIX et CONDITIONS de CRÉDIT qu'à LA FOIRE aux AUTOS.
 La Révélation de l'année : l'INDIAN transformée - Échange
 Ne pas confondre. AUGUNE SUGGURSALE : 100, Bd Kellermann, PARIS

Pièces pour moteurs -- Boîtes de vitesses -- Pompes de graissage
JAP BURMAN BEST
 Carburateurs BINKS, Carburant DISCOL, Silencieux GHOST, Accessoires JOHN BOLL, etc.
 L. DEKTEREFF & C^o - 88, Avenue des Ternes - PARIS - Tel. Wagram 29-15

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

nombr. accessoires de rechange, dont réservoir en selle, etc. etc., Lipman, bureaux Moto Reoue, 51, rue Vivienne, Paris.
Terrot 4 HP, mot. Jap., pneus, confort, compt. O. S., phare Acéto, tan-sad, excellent état, occasion unique, 4.250 fr. Visible le matin, 42, rue de Chartres, Paris (18^e).
Terrot 250 cmc., 3 vit., équip. parf. état, 2.500 fr. Visible dimanche ou écrire Bonnet, 47, rue du Commerce, Paris (15^e).
Terrot 1927 4 CV, 350 cmc., pneus ballons, 700 x 100, tan-sad prix intéressant, voir Lambert, 3, rue des Lilas, Paris (19^e).

Royal Sport
 250 Cm³ moteur JAP
 vendue 700 fr à la commande 241 fr
 à crédit en 12 mensualités Paris 12^e
 modèles visibles même le Dimanche
 Catalogue sur demande. Tel. DId 37-64

Triumph 500 cmc., modèle 1926, S. D., état neuf, compteur éclairage électrique, amortisseurs, 4.500 fr. Richard, Hôtel de l'Industrie, Le Bourget (Seine).
Triumph, 500 cmc., latérales, type P., 3 vitesses, chaîne-chaîne, compteur, éclairage, très bon état Habert, 78, avenue des Ternes, Paris (17^e).
Triumph 350 cmc., à vendre, prix à débattre, s'adresser chez M. Thevent, 11, passage des Soupiers, Paris (20^e). Tous les jours de 8 heures à 10 heures du matin.
Terrot Jap, 500 cmc., latérale, fin 27, équipée, à vendre ou échanger contre plus rapide. Ecrite Dombrevail, 35, rue de la Tour-d'Auvergne, Paris (9^e).
Terrot 500 cmc., fin 1927, 5.200 fr. Ravat confort, culbuteurs, 250 cmc., 3.700 fr. Dollar, confort, culbuteurs, 250 cmc., 3.800 fr. F. N. M. 60, toute équipée, 4.500 fr., Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

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

Cyclotracteur révisé, marche parfaite, 250 fr., 2, rue Saint-Martin, Rodez (Aveyron).
B. S. A. 5 CV, parfait état garanti, nomb. accessoires, prix intéressant. Azaix, 15, rue Allaray, métro Vaugirard, Paris (15^e).
F. N. 500 cmc., M. 67, éclairage électrique Lucas, siège ar. Terry spécial, sacoches, nomb. accessoires, sous garantie d'usine, comme neuve, ayant coûté 9.400 fr. Lartigue, 11, rue Descombes, Paris.

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

LA CHAÎNE **YELLOW** POUR MOTO

Terrot confort, 700 x 100, 2.300 fr.; Motoconfort, 4 CV ^{1/2}, 2.300 fr.; Triumph, 5 CV, 3 vit., par boîte, 2.200 fr., 7, boul. Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine) (Mairie.)

SIDECARS

Sidecar, B. S. A., prix 2.000 fr. Rouger, 21, av. de Fontainebleau, Kremlin-Bicêtre.
Gnome et Rhône 4 CV, fin 25, avec tan-sad, 4.000 fr. Toutain, Villemeux (E.-et-L.).

MOTOCYCLISTES !!!
N'oubliez pas que, **SEUL** **M. LASCHON**, est Spécialiste et Agent de la célèbre **TERROT**
Révision, Mise au point Travail soigné CRÉDIT AU PRIX DU COMPTANT
95, Avenue Marceau - COURBEVOIE - à 10 min. de la Porte-Maillot (Tramways 76 ou 41)

Gnome et Rhône, side 500 cmc. état nf, écl. Mag., t.-sad, compt. O. S., phare, 3.200 fr. Lachenaud, 31, rue Fromont, Levallois, soir 6 h. ^{1/2}, sam. tantôt pour c. dép.
Sidecar Harley-Davidson 7 HP, jolie carrosserie, parf. état, à céder au pl. offrant. Bourdin, 26, r. Frémicourt, Paris (15^e).

Harley, side luxe, nve, bi-fauteuils, ph. Mag., pompe, compt. tours, t.-sad, carb. Solex, 5.600 fr., prise avec garantie, 10 bis rue Ernest-Lacoste (12^e).

Harley Davidson, révisé par a. Mais, Harley, avec side en bon état, s'adres. M. Herbevin, 17, r. Jouvevet, Paris (16^e).

Harley-Davidson 9 HP, side parf. état, allum. et écl. par génératrice Harley, essai à vol., prix à débat., 62, route de Flandre, La Courneuve (Seine).

Harley, side luxe, nve, bi-faut., phar. nickelé, b., Mag., compt., tours, t.-sad, carb. Solex, trompe, prix 5.600 fr., avec garantie 10 bis, rue Ernest-Lacoste, Paris.

Side Harley, embrayage neuf, fourche incassable, 9 CV, parf. état. M. Robin, 1, rue Berthelot, Ivry. Tél. Elys. 62-12.

Indian side 7 CV, entièrement révisé, compl. et acces., c. santé. Urgent. Vieillot, 14, rue du Chêne-Doré, Chartres.

A vend., 500 fr., side mono, châssis surbaissé, carrosserie tôle, état nf. Thiery Georges, Dompierre (Vosges).

Moto side Matchless, excel. ét., 4 roues interc., écl. élect., 4.500 fr. pressé. Delaune, 25, rue Ruamkorff, Paris.

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

Motoconfort 4 CV, sidecar, parf. état mécan., 3.200 fr. Fèvre, 79, av. des Ternes.

Köhler-Escoffier 500 cmc., type sport, 130 à l'h., 4.200 fr. Fèvre, 79, av. des Ternes.

Sidecar René Gillet, parf. état, écl., roue de rech., 3.800 fr. Thomas, 62, bd Victor-Hugo, Clichy.

Le Vêtement Standard
recommandé pour vous Motocyclistes et décrit dans « Moto-Revue » est le

TRÈS-SEC
en fin pur imperméable, inusable, élégant et pratique il est fait exclusivement sur mesure par

CHAILLOU
34, Place du Marché-S'-Honoré, Paris (1^e)
Fabricant-spécialiste de Vêtements de Sport
Demandez-lui les conditions réservées à nos leçons.



INDIAN 2700-HARLEY 3300-B.S.A. 2700 ET TOUTES MOTOS DE 1 A 9 HP.
Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois Prise en paiement de bons, litres et Motos - Crédit 13 mois
Établissements FOULON - Bureaux et Magasins : 162, Avenue Daumesnil - Téléphone : Diderot 37-13

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

LOCATION - VENTE - ACHAT - RÉPARATIONS

MACHINES à ÉCRIRE
de toutes Marques. Neuves et Occasion

RAPID-OFFICE
5, Rue des Filles-St-Thomas - PARIS

FOURNITURES

MAISON FONDÉE EN 1869 EPERNAY

CHAMPAGNE



G.H. Martel & Co

1 quadrillette Peugeot, type 172, 2 places décalées, peinture neuve, moteur parfait état, capote complète, démarreur et éclairage électriques, pneus confort, roue de rechange, clackson, freins spéciaux supplémentaires. S'ad. Munier, 7, rue Balagny, Paris. Prix 6.000 fr

HALL de la VOITURETTE
98 Avenue d'Orléans PARIS (14)
Téléphone : Gobelins 48-11
Le plus grand choix de Paris en Voiturette et Cyclocars à vendre. - EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h à 21 h.)

Sidecar, très intér. occas., bon pr., s'adr. 12, rue de l'Industrie, Paris (13^e).

D. F. R. 350 cmc., 2 temps, bon état, prix à débattre, visible tous les jours, Gobet, 14, avenue d'Aulnay, Drancy (Seine).

Harley-Davidson 9 HP, chas. entier avec sidecar, bi-place état neuf, 3.200 fr. Lambert, Lizy-sur-Ourcq (Seine-et-Marne).

Indian, side 9 CV, très bon ét., 2.000 fr. A. Royer, La Chartre (Haute-Saône).



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

Indian, 2.500 fr. Ray, Garnier, Laguepie (Tarn-et-Garonne).

René Gillet 1928, pneus 700 x 80, Terry, O. S., pare-jambes Renolds, sid torpilleurs, Richard aluminium, 5.500 fr. Larcher, 18, rue Jean-Bouton, Paris, délégué du M. C. S. (11^e et 12^e).

Griffon 4 CV, 350 cmc., état méc. parf., avec sidecar euf, roue élastique, très confortable, à vendre ou à échanger avec soule, contre Citroën 5 CV, 3 places, tréfle de prêt, même état. Voir Garre, 42, rue Edgar-Quinet, Malakoff (Seine), 3.500 fr. net.

Gnome et Rhône 500 cmc., parf. état, tan-sad, nbx acces., side, conf., écl., 3.500 fr. occas., cause départ. Luya, 20, rue Rivay, Levallois (Seine).

Harley 9 HP, side 2 pl., tan-sad, capote, état neuf, prix avantageux, 140, quai Jemmapes, Paris.

3.000 km. apr. rev. tot., je vends Indian 3 boules, équip. pr le grand tourisme, avec side sport spacieux, bi-pl., pn. parf. état, 760 x 90, méc. gar. 3 mois, prix 2.500 fr., cause achat voit. et moto sport. Ecr. Sartre, Agent général Mondial Oil, 9, bd de la République, Nevers (Nièvre).

CYCLOCARS ET VOITURETTES
5 CV Amilcar, rouge, ét. parf., peu roulé, impeccable, cède d'urg. vers. 7.500 fr., écr. Aury, dentiste, Sens, 2 h. de Paris.

Griffon, 3 vit., 1.900 fr. Vélo-moteur : 680 fr.; Moto franc., 750 fr.; Magnéto mono : 65 fr.; Pneus motos depuis : 45 fr.; Cyclotracteurs : 390 francs.
TESDOU, 63, rue Ducoudré, 14^e

Amilcar, 6.000 fr., état méc. parf. Varreaux, 4 pass. Rochebrune, Paris (11^e).

Ariès Fx., cab., 5 HP, écl. dém., cond. ph., code, compt., nbx acces., essais, 5.800 fr. Muller, 1, rue de Capri (12^e).

Voiturette B. N. C., 1.200 fr., moteur 5 CV et plus. de moto, quelques cadres de motos, f. élast., courroies, selle moto et vélo.

MOTO-AGENCY
24, Bd de Charonne, PARIS, 20^e
Achète - Vend - Répare - Echange
Fl., Terrot, Monet, Motoconfort, Soyot, etc.
- Stock en neuf et occasions -
- Aide de Motos - Permis gratis à tout acheteur

magnéto, biles Magond. Pirènes, tan-sad., rep.-pieds, btes vit., pns et h. à air ttes dim. pour auto et motos et tout art. divers. S'adr. le soir après 5 h., 19, pass. Doudaenville, Paris (18^e) ou tous les dim., à 50 m. de la porte des Poissonniers marché au puces sur la zone ; qu'on se le dise.

Bugatti Grummer 70 CV, cabriolet 4 pl., dalle conf., p. av., toute beauté, 10.000 km. Thuillier, Peugeot, Vignacourt (Somme).

Citroën torpédo 5 CV, 2 pl., parf. état, pns. nrs 715 x 115, prix 6.800 fr. Imberdis, Paradis, Izieux (Loire).

Citroën B. 2., torp. 3 pl., très bon état, conf., compt., montre, 6.250 fr. Lucien, 1, quai de Grenelle.

ACCESSOIRES

SAKER
pour Motocyclistes

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET

Tél. 16-86 - GROS

A vend. 10 HP de Dion, cond. intér. très bien équipée, bon état, s'adres. M. Dechoignat, 34, rue des Grilles, Pantin. Tél. Combat 00-10.

Torp. Ford 10 CV 1924, très bon état, vend ou échang. contre cabriolet 5 CV. Peugeot, s'adr. Fraise, à Feune (Loire).

Morgan, occas. except., superb. mod. sport à air, parf. état de marche, ch. Renold A, vend. Henri Boucon, 67, rue J.-J.-Rousseau, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Morgan 8 CV 1922, avec écl. élect., tr. b. état, compt. ind. de vit., capote, pare-brise artic., peint. nve, outill., 3.200 fr. Brent, 5 rue Erard, Paris (12^e). Diderot 49-82.

Morgan à eau, parfait état, 2.950 fr. Le Roy, 79, rue de Paris, Clichy (Seine).

Morgan, capote, pare-brise, direc., démult., gr. pneus, amortisseurs, éclairage, marche parf., 19, rue Blanchard, Fontenay-aux-Roses (Seine), le samedi et dimanche Paris.

Morgan à air, queue ronde, porte-bagages, pneus 710 x 90, machine à l'état neuf, 4.300 fr.; Morgan à air, queue ronde, projecteur Magondeaux, gagnant Paris-les Pyrénées-Paris 1927, machine complètement révisée, 4.600 fr.; Morgan à eau supersport, complètement révisé, à

enlever, 4.500 fr.; Morgan, culbuteurs, fin avril 1928, caisse large, absolument neuve, 9.500 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

3 Peugeot 172 cmc., voie arge, sport et tourisme, depuis 3.800 fr.; 4 Amilcar différents modèles, à enlever depuis 5.600 fr., 3 G. A. R. sport à culbuteurs, pneus demi-ballon, bases creuses, et confort, 2 S.A.R.A. freins AV et 20 autres voiturettes, à vendre ou à échanger contre motos modernes. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Peugeot quadrillette 172, écl. dem. élect., conf., moteur refait, capot genre cabriolet, 6.000 fr., ou éch. Morgan 6 CV. Clerc, 48, rue Ybry, Neuilly-s.-Seine.

Peugeot 5 HP type 172, méc., peint. garn. nve, torpédo 3 pl. Thomas, 62, bd Victor-Hugo, Clichy.

Peugeot 172 B. C., cond. intér., 2 pl. 1/4, dem., écl. élect., conf., 6.000 fr. Matret, 7, rue Folie, Vernouillet (S.-et-O.).

Sénéchal pns nl., 80 km à l'h., b. état méc., 5.500 fr., 33, rue d'Alsace, Levallois.

Sigma cond. int., 4 pl., mot. Ballot 7-9 HP, 5 roues s. conf., 715 x 135, écl., dem. élect., essai à vol., 4.800 fr. Ed. Tesson, 7, r. Beauséjour, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Cyclecar 6 CV eau, à finir, belle car., à enlev. suite, 1.700 fr., de 4 h. à 6 h. R. Flouron, 57, fg Saint-Denis, Paris.

Morgan culb. 1927, 8.800 fr.; Sandford révisé à neuf, 7.900 fr.; 10 Morgan tous modèle, depuis 4.000 fr. Pierre, 4, r. Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Peugeot 5 CV 172 sport Bordino, modèle unique, gr. pneus, 5.000 fr.; Peugeot 172, électr., 3 pl., 4.200 fr.; Peugeot 172 élect., 2 pl., 4.400 fr.; Amilcar sport Bordino, 6.500 fr. Pierre, 4, r. Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Amilcar 6 CV, C. 4, 100 km. à l'heure, très jolie carrosserie, bateau bois spl., 3 places, compt., phares Marchal, éclairage, dém. électrique, 5 roues Rudge, 5 pn. et chambres neufs, 4 amortiss. Hart, rev. générale récente, prix intéressant. Moutard, 34 bis, rue Sorbier, Paris (20^e).

Citroën 5 CV, tréfle, N° 76.100, C. Ricardo, avance auto, comme neuve, nombreux accessoires, 9.950 fr. Aubourg, 63, rue Didot, Paris (14^e).

MOTOCYCLETTES - VOITURETTES

ROVIN

35 Boul. Brune - PARIS (14^e)

Courrois toute neuve avec attaches 3 m. 30 pour grosse moto, 1 pot d'échappement Steigboy 100 fr. Rohr Georges, 7, rue de l'Épinière, Choisy-le-Roi (Seine).

Tan-sad, neuf V. W. à dossier, 90 fr. Bobier, 11, rue Madame, Paris.

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

10 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

10 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

Liquidation de boîtes 2 vitesses depuis 160 fr., poulie, à débattre 70 fr., carburateurs 40 fr., magnétos, moteurs complets, fourches élastiques, cadres, roues, etc., etc., prix divers, sièges arr. 40 fr., accessoires divers, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

40 fr., patins à roulettes hommes, femmes, 15 fr. Ray Granier, Laguepe (Tarn-et-Garonne).

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^e)**

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

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

Et une foule d'autres...
Et tous ceux que nous recherchons...
Et nos projets sont nombreux...
Et nombreux sont ceux à la veille d'aboutir...

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

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

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

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûtent actuellement, pour la France et les Colonies, 55 francs

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un **ABONNEMENT À RÈGLEMENT DIFFÉRÉ** comportant **QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS** de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (5 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autres frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

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

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

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

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

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

Date _____ Signature : _____

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

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

PARIS-NICE 1928

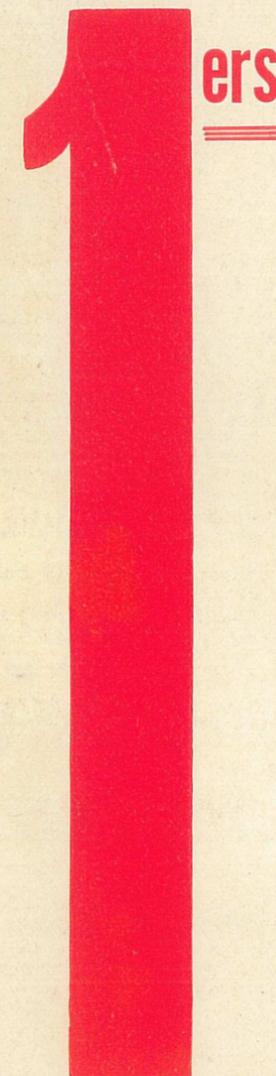
LES MOYEUX-FREINS ET FOURCHES

Brevetés S. G. D. G.



Marque Déposée

—::— Confirment leur qualité —::—



MOTOCYCLETTES
175 CMC.

PERRIN sur Rochester.
ENDERS sur Rochester.
RASSER sur Dollar.
PORTRAIT sur Dollar.

MOTOCYCLETTES
250 CMC.

LEZIN sur Gnôme & Rhône.
WESCH sur Rochester.
CORNÉLIS sur Rochester.
AUGOYAT sur Radior.
VALLET sur Favor.
MONNET sur Favor.

MOTOCYCLETTES
350 CMC.

CORRÉARD sur Dollar.
DOUET sur Automoto.
MERCIER sur Automoto.
HENRION sur La Française.
TALDIR sur La Française.
CHAMBION sur New-Mapp.
LAMOTHE sur Styl'son.
SAILLET sur Styl'son.
SABATIER sur Radior.
CARMINE sur Radior.
ZIND sur Ravat.
PAULIN sur Ravat.
DOIX sur Ravat.

MOTOCYCLETTES
500 CMC.

NAAS sur Gnôme & Rhône.
BERNARD sur Gnôme & Rhône.
BÉRENGER sur Gnôme & Rhône.
BÈTEMPS sur Terrot.
BERTOLA sur New-Mapp.
BOUDET sur Magnat-Debon.
GAUTIER sur Magnat-Debon.

Établissements J. PAYA 27, Avenue Denfert-Rochereau, 27
SAINT-ÉTIENNE

DÉPOT A PARIS 15, RUE DE LA CÉRISAIE (4^e)

Les dernières VICTOIRES de

MONET-&-GOYON

3 JOURS du FOREZ | ^{1^{er}} ex-
equo 175 cc. Sourdou, Hommaire
Petitpierre, Rigollet.

CIRCUIT de PÉRONNE | ^{1^{er}} 175 cc. Catuhé.

CIRCUIT de GATTIÈRES | ^{1^{er}} 175 cc. Sourdou.
(Plus vite que les 500)

G^d PRIX de MARSEILLE | ^{1^{er}} 175 cc. Hommaire.

| ^{1^{er}} 350 cc. Hommaire.

COTE de GORDES. . | ^{1^{er}} 175 cc. Hommaire.
2^e Lafont.

COTE de l'ESCRINET. | ^{1^{er}} 175 cc. Cautelin.

| ^{1^{er}} 350 cc. Gaussorgues.
Meilleur temps des motos

COURSE de COTE INTERNATIONALE du TIRE-
BOUCHON (Norvège) | ^{1^{er}} 350 cc. Gaussorgues.
(Record battu).

Moteur VILLIERS 2 temps, MAG 4 temps Graissage KERVOLINE

57, Rue du Pavillon, 57 - MACON



MONET &

GOYON