La Motobécane 350 cmc., à culbuteurs

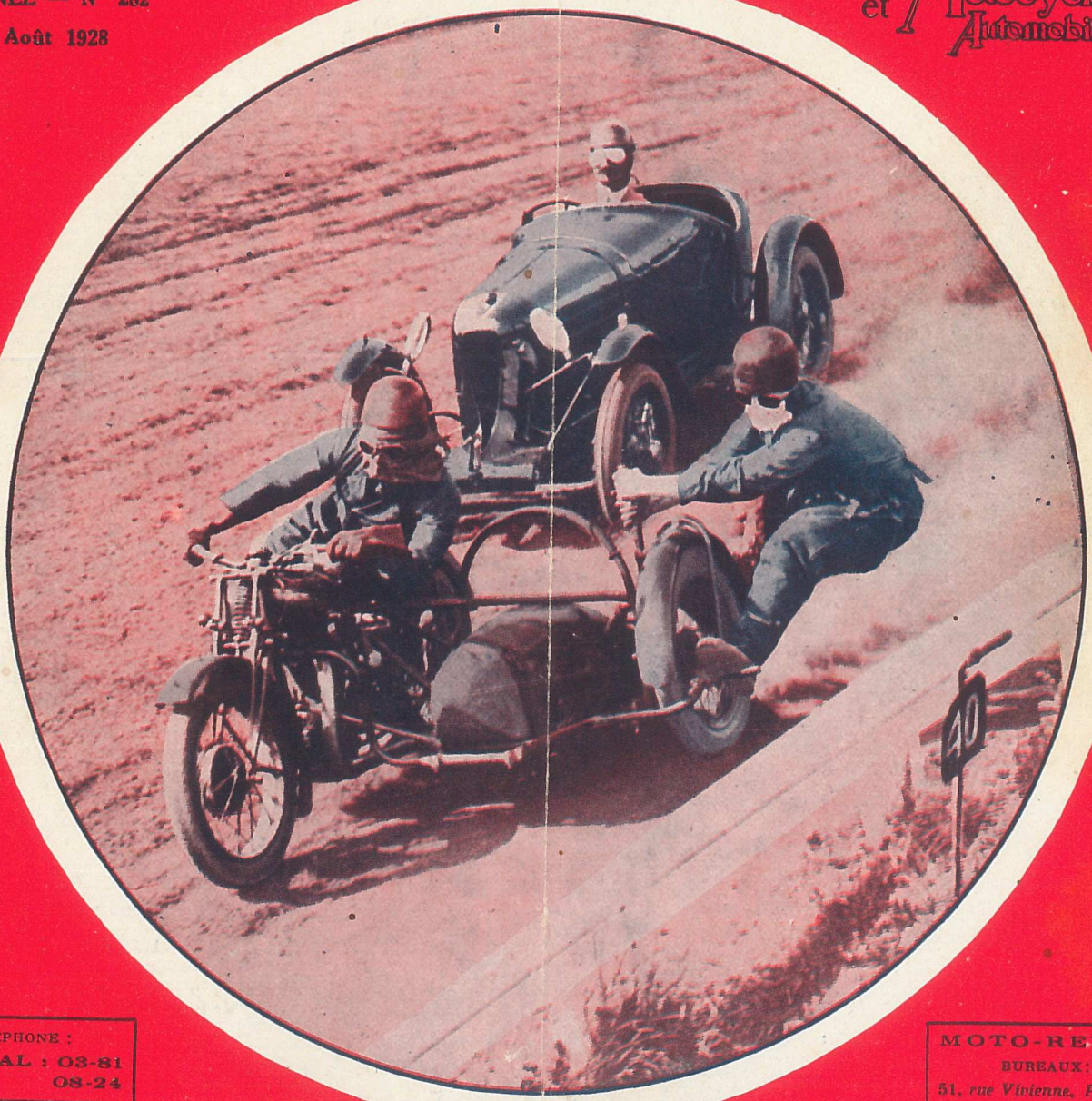
MOTO REVUE

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

LE NUMÉRO
1 fr. 25

16e ANNÉE — N° 282
4 Août 1928

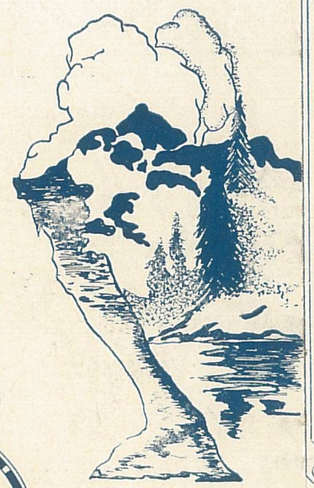
et Motocyclisme Automobilisme

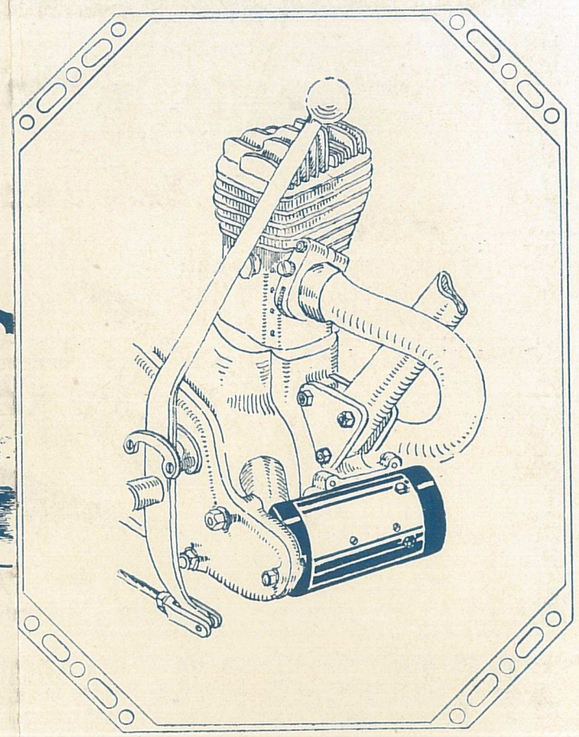


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

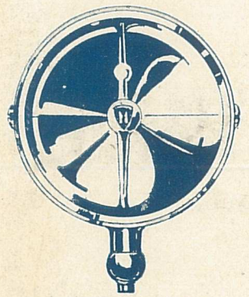
MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

Un défi d'auto contre moto-sidecar, vient d'avoir lieu à Greenford : *M. Taylor* sur sidecar a vaincu aisément *M. Humphrey* sur voiture





MONTAGE DE LA DYNAMO SUR
MOTOS PEUGEOT P 105 ET P 107



MARCHAL
VAUCANSON

Fournisseur de :

AIGLON
ALCYON
RENÉ GILLET
DOLLAR
PEUGEOT
GRIFFON
OLYMPIQUE
ARMOR
KŒHLER-ESCOFFIER
THOMANN
AUSTRAL
MOTORHONY'X
TERROT
MAGNAT-DEBON
FAVOR
MONOTRACE
RADIOR

L'EXCELLENCE RECHERCHE L'EXCELLENCE.
C'EST POUR CETTE RAISON QUE LES GRANDES MARQUES RECHERCHENT L'ÉCLAIRAGE

MARCHAL - VAUCANSON

NOTICE N° 86

Paris-Les Pyrénées-Paris

21-29 Juillet 1928

LA MOTO

déjà victorieuse dans **PARIS-NICE 1928**
triomphe à nouveau dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

s'illustrant ainsi dans les deux plus importantes épreuves d'endurance et de régularité de l'année.

1ers *ex-æquo*
GAROT
QUENETTE
GILLOT

sur **Motos TERROT 250 cmc., strictement de série**

3 Motos engagées — 3 arrivées

SANS PÉNALISATION

remportant la COUPE DES CATEGORIES

Le même jour, à la Course de **Côte de la Valette,** près de Rouen, COULON sur **Moto TERROT, bat le record du mille en 55 secondes.**

CATALOGUE « M.R. » ENVOYÉ - FRANCO SUR DEMANDE - **Etablissements TERROT** 2, Rue André-Colomban — DIJON —

— AGENTS DANS TOUTES LES VILLES —

Sportifs!

VISITEZ LES **STANDS MOTOS**

DU **PALAIS** DE LA

NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

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

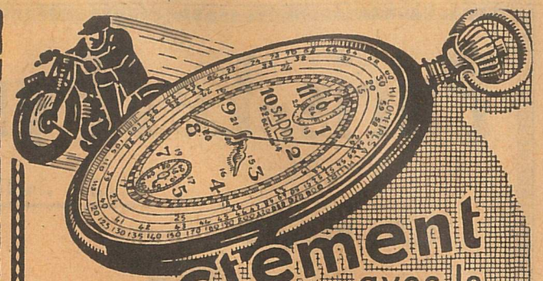
GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT AUX MÊMES PRIX QU'AU COMPTANT

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

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

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



exactement avec le

CHRONOGRAPHE **"SARDA"**

(cadran au 1/5e 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° 28-11, contenant tous genres de Montres, Bracelets, Chronographes et Chronomètres de précision.

FABRIQUE D'HORLOGERIE

ÉTABLISSEMENTS

SARDA

BESANÇON

SAKER

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET (SEINE

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

BREVETÉ
S.G.D.G

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

FABRIQUE LA PLUS IMPORTANTE D'ACCESSOIRES pour MOTOCYCLETTES

GNOME RHONE

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

CATÉGORIE 500 CMC.

1er ex-æquo **NAAS**
3e ex-æquo **MARC** / **LANGLOIS**

TOUS SANS PÉNALISATION

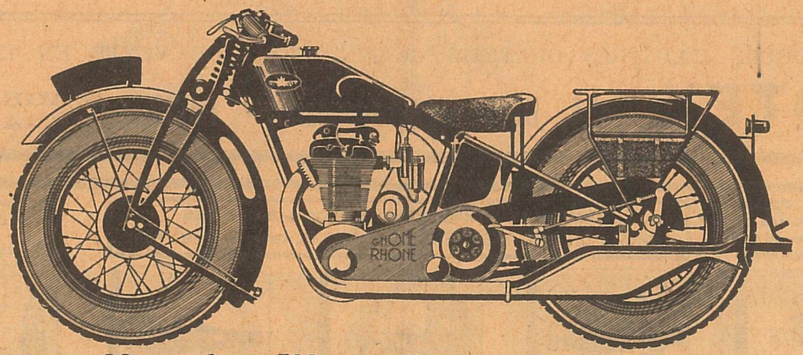
COUPE DES PYRÉNÉES

CIRCUIT DES VOSGES

CATÉGORIE 500 CMC.

1er ex-æquo **BERNARD**

Prix du Président de la République



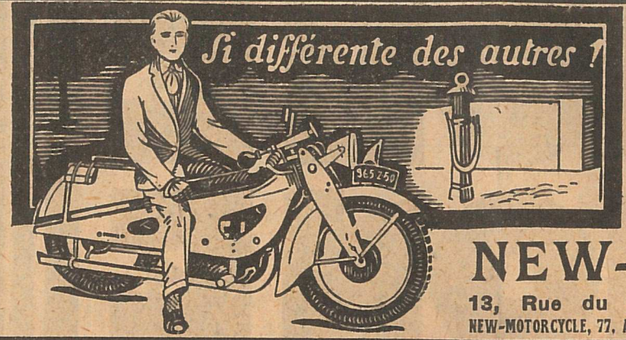
Motocyclette 500 cmc., Supersport, Type D. 4.

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE — MSINS DE VENTE 49, AV. DE LA GDE ARMÉE

PARIS

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

SUCCURSALES
297, AVE JEAN-JAURÈS. LYON
6, R. D'AUBUISSON. TOULOUSE



Paris-Moto

79, Avenue des Ternes, 79

PARIS

Agent Général

de la

NEW-MOTORCYCLE

13, Rue du Parc, 13 — ORLÉANS (Loiret)

NEW-MOTORCYCLE, 77, Avenue d'Antony à CHATENAY (Seine) - Tél. : 63 à CHATENAY

SAN SOU PAP

AU BOL D'OR 1928

Le RECORD MONDIAL

des 12 et 24 heures, a été battu par

SAN SOU PAP

LA MOTO QUI DURE

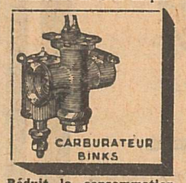
CATALOGUES ILLUSTRÉS GRATUITS & CONDITIONS DE VENTE EN 12 MOIS

MOTEX, 154, Boulevard Haussmann - PARIS (- AGENTS - DEMANDÉS)

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

QUELQUES UNES DES SPÉCIALITÉS DES Établts LIONEL DEKTEREFF & Cie, 88, Avenue des Ternes - Paris

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

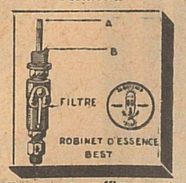


Réduit la consommation
Augmente la puissance
Essayez-le vous n'en voudrez plus d'autre

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

Casque réglementaire anglais
Léger et efficace

Adopté par les meilleures marques anglaises



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

Publ. G.S.

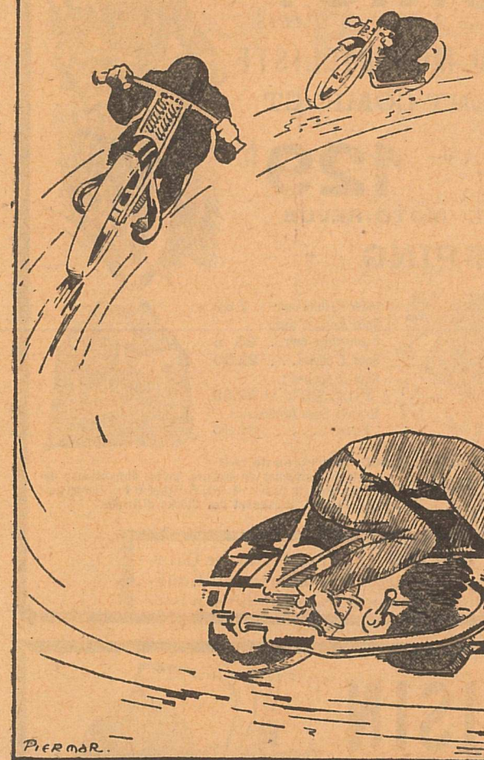
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

50 %

— DES VAINQUEURS UTILISAIENT LA —

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS



MOTOS 175 *cmc.*
MOURET - BAUDART - STERNY **(San Sou Pap)**; BRUSCOLI **(Gérald)**;

MOTOS 250 *cmc.*
GAROT - QUENETTE - GILLOT **(Terrot)**; LEROY **(Royal Sport)** — HUBERT **(Utilia)**;

MOTOS 350 *cmc.*
MAHAUT **(Ravat)** — BARTHELEMY-CHARLES **(New-Map)** — CARRÉ **(F.N.)**:

terminent sans pénalisation et remportent la **Médaille d'Or.**

COUPE DES PYRÉNÉES. - *MOTOS* 175 *cmc.*
Équipe **San Sou Pap**;

COUPE DES PYRÉNÉES.
MOTOS 250 *cmc.*
Équipe **Terrot**;

COURSE de COTE de la VALETTE.
MOTOS 125 *cmc.*
1er PORTRAIT **(Dollar)**;
MOTOS 350 *cmc.*
1er COULON **(Terrot)**;
meilleur temps de la journée : RECORD DU MILLE.

tous employaient la

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

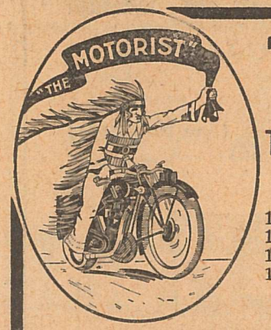
CIRCUIT DE RÉGULARITÉ

De l'Association Motocycliste de CASABLANCA (Maroc)

Ier (ex-æquo) M. VALEUR

sur Motocyclette **" HELYETT "**, *type M. H. 5 B, modèle* 1928, *strictement de série.*

MOTOS "HELYETT" - SULLY-s-LOIRE (Loiret)



THE "MOTORIST"

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

TOUT L'EQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

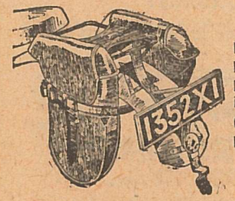
Offre **SON EQUIPEMENT COMPLET**

1 Sacoche, 1 Suroît, 1 Serre-tête .. ..
1 Vêtement huilé, 1 Bâche, 1 Cuissard..
1 Paire mouffles de cuir, 1 Lunette.. ..
1 Entonnoir essence .. ..

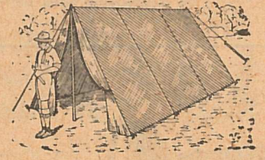
129 fr.

5 % *AUX LECTEURS DE* **MOTO-REVUE**

- MOTO CAMPING -



Protèges-jambes pour Dames . . . 29.95
Bâches légères imperméables . . 22 »
Gants spéciaux pour Moto. . . . 25 »



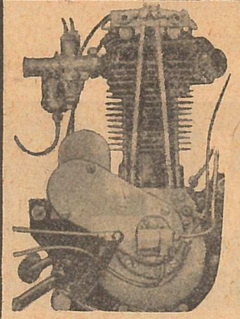
Musette fond cuir. 7.50
Sacs Anglais avec 2 courroies cuir. . 25 »
Sacs 1 poche . . . 22.50
Sacs 2 poches : Prix. 39 fr. et 52.50
Grands Sacs Américains : Prix 59.50

Sacoche Motos . . *La paire* **25 fr.**
Serre-Têtes . . . **18, 25 et 30 fr.**
Toile de tente 1 m60 av. piquet, la pte tente **90 fr.**

Tente abri, complète avec mâts. **140 fr.**
Tentes avec rallonge 3 m20 × 2 m. **180 fr.**
(*Poids très réduits :* 5 kg.)

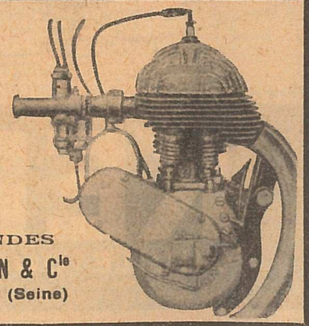
5.000 Courroies de cuir neuves pour attaches de secours, toutes dimensions : depuis 1 fr. 25 ; la pièce : 4.50, 6.50 et 8 fr. (longueur : 1 m80), provenant des Stocks d'Armée.

BON POUR UN SUROIT NEUF envoyé avec notre Catalogue (véritable Revue illustrée en couleurs de l'Équipement du Motocycliste) contre **3 fr.** en timbres-poste.



MOTEURS VOISIN

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

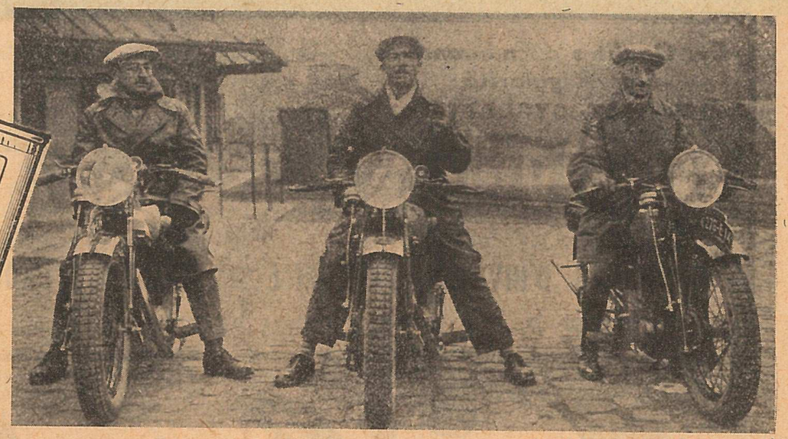


TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & Cie

6 à 16, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléphone : WAGRAM 50-36



Avant le départ de Paris-Nice : Miachon, Laurent et Péan sur Motos Peugeot.

Régularité...

Avec une régularité remarquable les grandes épreuves sont effectuées par des coureurs utilisant Mobiloil, ainsi :

Paris-Nice (sans pénalisation)	PEAN	sur PEUGEOT 350 Cm3
	LAURENT	sur GRIFFON
	KREBS	sur AUTOMOTO
	DOUET	sur AUTOMOTO
	MERCIER	sur LUCIFER
	DRUZ	sur CLEVELAND 1.000 Cm3
Circuit de Provence	CLEVE LANDMAN	sur AUTOMOTO 350 Cm3
Bordeaux-les-Pyrénées-Bordeaux (sans pénalisation)	DOUET	sur PEUGEOT 350 Cm3
	MERCIER	sur PEUGEOT 350 Cm3
Tourist Trophy	PEAN	sur PEUGEOT 350 Cm3
	PFAENDER	sur AUTOMOTO 350 Cm3
Circuit de l'Ain	PEAN	sur LUCIFER 250 Cm3
	PFAENDER	battu avec Motocyclette DUNELT 250 Cm3
	DOUET	sur PEUGEOT 350 Cm3
	MERCIER	sur AUTOMOTO 350 Cm3
Bol d'Or	DRUZ	sur AUTOMOTO 350 Cm3
Record du monde des double 12 heures de Brooklands	PEAN	sur PEUGEOT 350 Cm3
Les Trois jours Motocyclistes du Forez	PFAENDER	sur AUTOMOTO 350 Cm3
	ROUCHOUSE	sur AUTOMOTO 500 Cm3
	DOUET	
	BERTRAND	

Mobiloil assure non seulement vitesse et meilleur rendement, mais surtout régularité de fonctionnement absolue.

Pour votre motocyclette vous trouverez partout en France la même Mobiloil qui a été employée lors des grandes performances accomplies sur terre, dans l'air et sur l'eau.

Pour envoi gratis et franco de notre brochure "Le Graissage rationnel de votre Motocyclette".
Nom et adresse :

102-1

GARGOYLE

Mobiloil

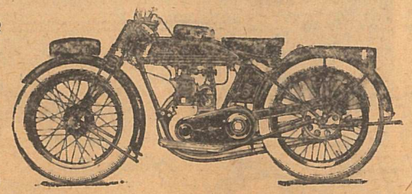
Consultez notre Tableau de Graissage.

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

Reprod. int.

Les Qualités d'Endurance et de Régularité
DES MOTOCYCLETTES

LUCIFER



PILOTEES PAR

DRUZ

ont été démontrées par
- ses derniers succès -

dans les

SIX JOURS D'HIVER - PARIS-NICE - CIRCUIT DE PROVENCE - BOL D'OR

MESTRE & BLATGÉ, CONSTRUCTEURS, 46, *Avenue de la Grande-Armée - PARIS*

Gilardoni

LA PREMIÈRE BOUGIE FRANÇAISE

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

Chez tous les Agents de l'Automobile

BOUGIE GILARDONI, CHOISY-LE-ROI (Seine)

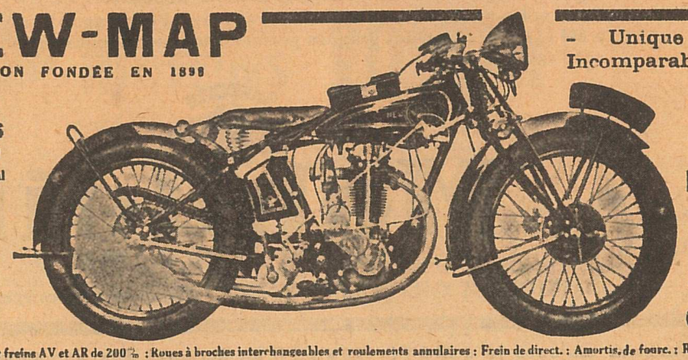
FAMA N°25

NEW-MAP

MAISON FONDÉE EN 1898

MOTOS ET SIDE-CARS
Types : 175-250-350-500
Tourisme, Sport et Special

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS :
— 122 —
Avenue Lacassagne
LYON



- Unique en qualité -
Incomparable en élégance

30 Victoires en 1926 et 1927

PARIS - NICE
1927

1re Catégorie ; 250 cmc.
MEDAILLE D'OR

COUPE DU M. C. de NICE

Les Types 8 comportent freins AV et AR de 200 m/m : Roues à broches interchangeables et roulements annulaires : Frein de direct. : Amortis. de fourc. : Raccords en acier forgé, etc.

L'organisation bien connue qui, sans contredit possible, a vendu, en cette saison 1928, le plus grand nombre de

MOTOCYCLETTES de toutes MARQUES

est

St-Martin-Automobiles

27, Rue du Château-d'Eau — PARIS (Xe)

NOUS LIVRONS

TOUTES LES MARQUES avec mise au point garantie,

payables en

14 VERSEMENTS

avec **ZÉRO fr. %** d'intérêts, assurance d'un an gratuite (remboursée par nos soins) et permis de circuler gratuit (Carte grise et impôt payé pour un trimestre),

St-MARTIN-AUTOS est appelé souvent par nos Clients : St-MARTIN-MOTOS

C'est en effet, le plus fort vendeur de Motocyclettes en France.

(Notice détaillée des Marques, Prix et Conditions franco contre **1 fr.** *en timbres-poste)*

Savez-vous pourquoi les Motocyclettes **ROYAL ENFIELD** *gagnent chaque fois qu'elles participent en course?*

Parce qu'elles sont solides;
Parce qu'elles sont rapides;
Parce qu'elles tiennent bien la route;
— Parce qu'elles ont une bonne suspension. —

ACHAT — VENTE — ÉCHANGE

CATALOGUE & RENSEIGNEMENTS — FRANCO SUR DEMANDE — **Établ. Pierre PSALTY** 271, Boulevard Péreire, PARIS (TÉL.: GALVANI 55-52 — MÉTRO : MAILLOT

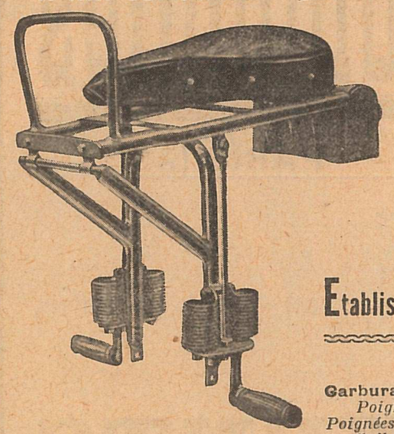
Motocyclistes, qui cherchez le Confort...

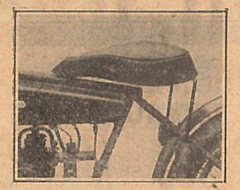
adaptez sur votre **MOTOCYCLETTE**

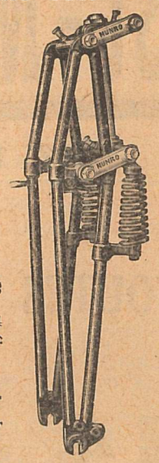
LE SIÈGE ARTICULÉ A AIR COMPRIMÉ

LA SELLE A AIR COMPRIMÉ

LA FOURCHE ÉLASTIQUE MUNRO-CONFORT







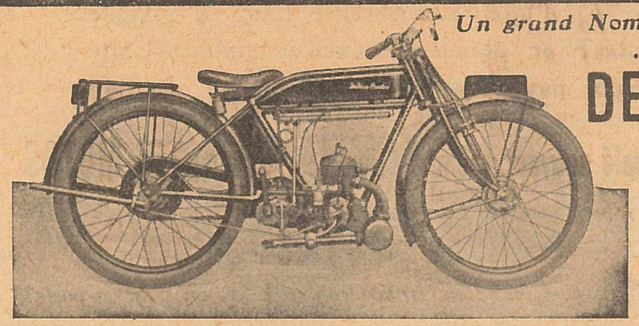
Etablissements Robert MUNRO 198, Bd Péreire PARIS *Wagram* 10-14

SPÉCIALITÉS :

Garburateur **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.**

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



DE DION-BOUTON

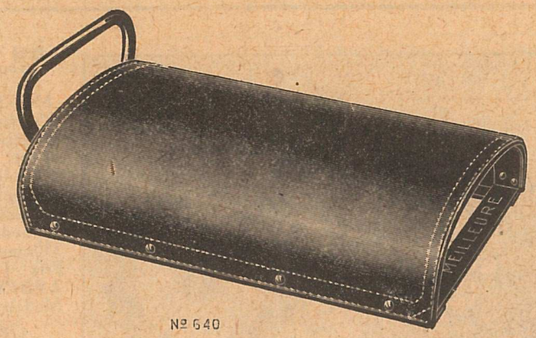
Se fait en 175 et 250 cmc., 2 temps, Moteur sport à 2 échappements, Boîte à 2 vitesses, Transmission chaîne-chaîne, Marche-pieds sport, Réservoir d'huile supplémentaire.

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

113, Avenue Victor-Hugo - PARIS

STRAP MEILLEURE 640

BREVETÉ S. G. D. G.



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* (15e)

QUI PRODUIT LES CÉLÈBRES MARQUES :

BAURIAT, BROWN, LAMPLUGH
L'INEXTENSIBLE, MEILLEURE

En vente chez tous les Commissionnaires

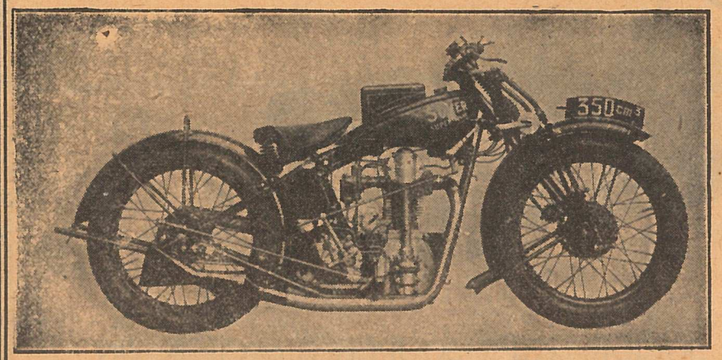
Demandez des renseignements sur le modèle

SOYER & CIE

350 cc.

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 & CIE
69, Route de la Révolte
LEVALLOIS (Seine)

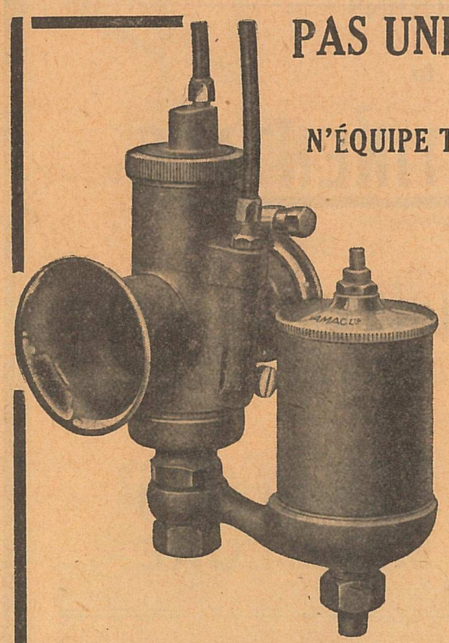
Magasin d'Exposition : 6, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

PAS UNE SEULE GRANDE MARQUE

Française ou Etrangère qui

N'ÉQUIPE TOUTES SES MACHINES DE DÉMONSTRATION

qu'avec de véritables Carburateurs



AMAC

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 Man) sur 125 engagés 125 carburateurs **AMAL**

Bol d'Or (Saint-Germain) Tous les 1er, 2e et 3e 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 Ét^s Robert MUNRO**, 198, *Boulevard Péreire, PARIS - Tél.: Wagram* 10-14

LE PNEU MOTO

WOLBER

fabriqué dans les Usines de Soissons avec

Les mêmes soins,
La même vieille expérience,
Le même choix judicieux des matières premières,
Les mêmes excellentes méthodes,

qui, depuis 30 ans font la réputation du

PNEU-VÉLO

WOLBER

est exporté

DANS LE MONDE ENTIER

AGENTS ! Faites-le essayer !... Vous n'en vendrez plus d'autres !

A. WOLBER, à Soissons (Aisne)

LES PYRÉNÉES

PARIS **PARIS**

UN NOUVEAU TRIOMPHE DE MAGLUM

La première et dure étape de nuit de Paris à Bordeaux, a été une fois de plus fatale à certains coureurs qui ne s'étaient pas équipés d'un bon Éclairage Électrique pour leur Motocyclette. Une fois de plus, aussi ceux qui étaient équipés par MAGLUM ne connurent aucun ennui.

MAGLUM

équipaient comme toujours les premières Marques.

Service Commercial : **21, Rue de Chartres - NEUILLY-sur-SEINE**

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

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

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

EDITORIAL

Snobisme

Ce n'est pas sans quelque tristesse qu'on peut considérer le succès constant des courses de chevaux, dont le rôle dans la vie moderne est de plus en plus réduit. Quelle peut bien être actuellement l'utilité d'un pur sang? Combien de personnes qui assistent au GrandPrix, par exemple, savent ce qu'est un cheval et peuvent en juger en connaisseurs? Combien de gentlemen plus ou moins exotiques qui entretiennent des écuries de course n'ont jamais enfourché un cheval? Pourquoi, enfin, tant de Parisiens se considèreraint-ils comme déshonorés s'ils quittaient Paris avant le Grand Prix.

Quel nabab ne considère pas comme un devoir social de posséder une écurie de course? Et n'avons-nous pas vu tel président de l'Automobile Club de France se glorifier plus de ses attelages que de ses automobiles.

A côté de cela, nos épreuves automobiles groupent péniblement quelques concurrents qui tournent devant des tribunes presque vides. Et pourtant, faut-il une fois de plus insister sur l'intérêt de ces courses, sur l'influence qu'elles exercent sur l'évolution de l'automobile, le seul moyen de transport avec l'avion qui corresponde aux besoins de la vie moderne (par automobile nous entendons aussi bien la moto que la voiture). Si l'amélioration de la race chevaline, dont les emplois sont de plus en plus restreints, justifie l'engouement des fanatiques du sport hippique, quel enthousiasme devrait susciter l'automobile ?

Comment expliquer cette anomalie? La première cause, c'est le snobisme. Il est considéré comme chic de s'intéresser aux chevaux. Le cavalier domine les autres hommes du haut de sa monture. Un beau cavalier semble résumer toutes les élégances masculines. Les Allemands eux-mêmes n'appliquent-ils pas l'épithète de «kavalier» à tout ce qui leur semble de bon goût et raffiné. Il semble que s'intéresser au cheval, c'est s'octroyer un brevet d'aristocratie, même si on porte un nom plus ou moins exotique. Pour un peu on se sentirait descendre des Croisés ou des mousquetaires du roi. Le crottin est chic, l'huile ne l'est pas. La combinaison du coureur fait triste figure auprès de la casaque du jockey. Notre anglomanie y est bien aussi pour quelque chose.

Il y a de plus un autre attrait aux courses de chevaux, c'est le pari. Quel empire exerce le jeu sur les hommes ! Qu'il s'agisse de la manille, de la belotte, du poker, de la roulette, le jeu étend partout ses ravages. N'a-t-il pas séduit un génie comme Pascal? Combien de joueurs reconnaissent leur folie, mais s'y abandonnent cependant. Les courses de chevaux attirent d'autant plus les joueurs que ceux-ci, avec un optimisme sans cesse renouvelé, croient que la victoire répondra à leurs pronostics. Il est bien certain que si on supprimait le pari mutuel et qu'on fit des courses uniquement pour le développement de la race chevaline, les réunions hippiques perdraient beaucoup de spectateurs.

Pourquoi n'est-il pas considéré comme chic de posséder une écurie d'automobiles. Il y a bien quelques richissimes sportmen qui ont des voitures de course, mais uniquement par un sincère amour du sport, sans aucune espèce de snobisme : mais leur nombre est bien faible. Ce qu'il faudrait, c'est qu'on considérât cette possession comme indispensable à un homme chic. Nous espérons beaucoup, pour notre part, de l'intérêt que prennent les dames à l'automobile. Et nous croyons que l'Automobile Club Féminin peut faire beaucoup en ce sens. Le jour où il y aurait une vingtaine de « studs » automobiles, le sport automobile connaîtrait un regain de faveur.

La question du pari mutuel est bien délicate, mais, en fait, le pari existe dans les courses d'automobile et s'il doit faire du mal, ce mal est déjà fait. On a toujours parié. Cela, est au point de vue de la propreté du sport peut-être regrettable, mais dès l'instant que cela se pratique pourquoi ne pas en prendre son parti ?

Les courses d'automobiles, quelles qu'en soient les formules, n'intéressent qu'un bien petit nombre de constructeurs, car la répercussion d'une victoire sur les ventes est bien faible, sauf dans le cas de voitures de sport qui ne sont destinées qu'à une clientèle très limitée. Il ne faut donc pas être trop sévère vis-à-vis des constructeurs et leur réclamer des sacrifices sans résultat commercial. D'autre part, la course est à la base de tout progrès. Si nous voulons que notre industrie conserve son prestige, il nous faut également des courses. Il faut faire comprendre aux personnes assez riches, pour les encourager, quel intérêt elles présentent. Quant au pari mutuel, il aurait l'avantage de per-

SOMMAIRE

N° 282
Samedi 4 Août 1928

Par-ci, par-là..... 799
Les modèles 1928 *sur la route* :
La Motobécane 350 à culbuteurs, par *Maxend*. 801
La Calamine, par *J. Mellier*. 803
La Moto et les services publics, par *H.-P. Borestroke*..... 805
Le 8e Paris-les Pyrénées-Paris 1928, compte rendu 808
Un peu de tout..... 814
La Suspension arrière et la cardan, par *Regairaz* .. 815
Nos organisations..... 817
Le Sport de la semaine... 819
Les Clubs..... 821
Courrier de la semaine... 823
Consultations Techniques. 824

mettre de doter les épreuves de prix suffisamment importants pour que la possession d'une écurie de course, automobile s'entend, puisse être rémunératrice.

Une petite voiture qui a du succès

La petite Austin dont le moteur n'a que 750 cmc. de cylindrée a, en Angleterre, un gros succès et comme elle a plusieurs années d'existence elle est parfaitement au point. Ainsi des constructeurs continentaux la construisent ou la construiront sous licence. C'est le cas de la marque allemande Dixi; ce sera bientôt le cas d'une nouvelle marque en France.

Le record de la traversée de l'Amérique battu

6.692 milles soit environ 10.766 kilomètres, telle est la distance aller et retour de Los Angelès à New-York. « Canon Ball », Baker, qui a pour cette occasion délaissé la moto pour l'auto, a parcouru ce trajet en 157 heures. Sa voiture était une conduite intérieure Franklin. Cette voiture est, on le sait, particulièrement intéressante puisque le cadre en est en grande partie en bois et surtout que le moteur, un six cylindres, est refroidi par l'air canalisé. Cette performance remarquable, qui s'ajoute à celle de Sara au Circuit du Mans, démontre péremptoirement l'efficacité du refroidissement par l'air canalisé.

Pièces de rechange

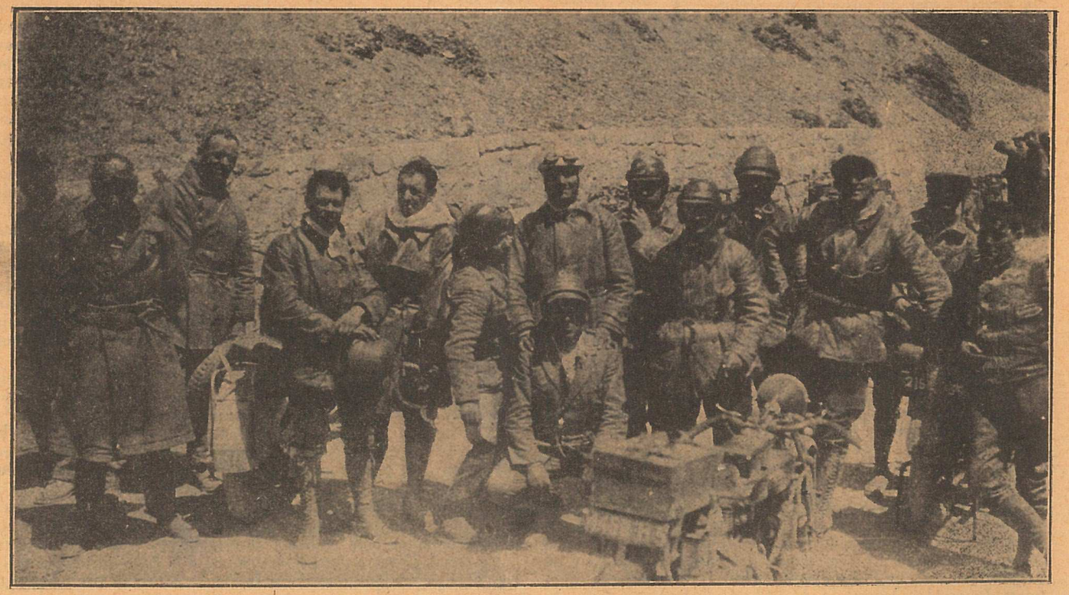
Nous avons payé l'autre jour 21 francs pour quatre clavettes de soupapes et quatre grains d'orge, et notre voiturette n'a rien de spécial ni de luxueux. Nous songeons avec effroi au jour où le moteur, d'ailleurs excellent et doué d'une longévité exceptionnelle, aura besoin d'une revision complète. Et il s'agit d'un moteur construit en séries importantes et sans modifications depuis plusieurs années. Il y a quelquefois une différence trop grande entre le prix de revient et le prix de vente des pièces de rechange.

Assurez-vous donc

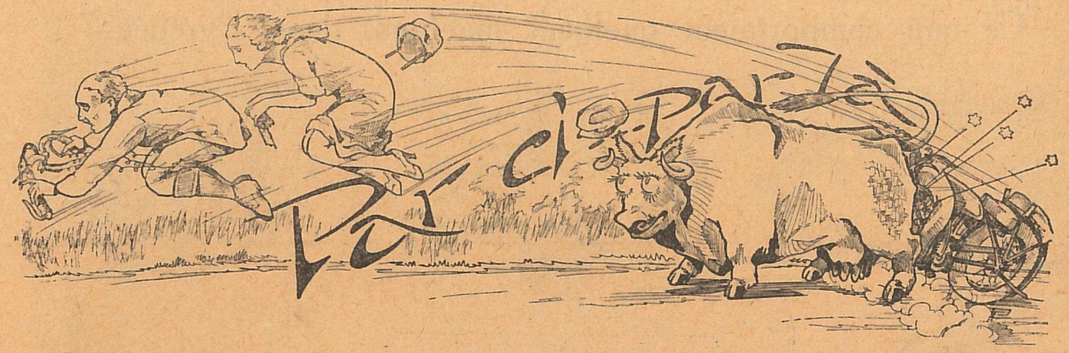
Journellement, il arrive à *Moto Revue* des jeunes gens bien disposés qui viennent nous conter qu'ils ont été victimes d'un accident. Cela arrive. Mais où l'aventure devient pittoresque, c'est que, comme par hasard, ils ont eu précisément l'intention, la veille ou l'avant-veille, de venir s'assurer, et ils nous demandent naïvement si la Compagnie d'assurances consentirait à prendre leur cause en main. Evidemment non. Cependant ces gens se trouvent bien embarassés. Ils ont raison. nous disent-ils; nous l'admettons volontiers, mais que vont-ils faire pour se démener dans le fatras de la Justice Administrative. L'affaire en elle-même est simple. Ils n'auront qu'à faire constater l'accident, le dégât, présenter les factures à l'adversaire, soit qu'ils soient assurés, soit qu'ils ne le soient pas. Mais l'adversaire n'a pas toujours bon dos, et même si le rapport officiel est contre lui, il refuse de payer, et traine en longueur, et surtout on n'entend plus parler de rien, sinon de la facture qui est présentée par le raccommodeur de motos.

Pour réussir dans ce cas, il a fallu à l'accidenté constituer un homme d'affaires. A notre époque on déteste les dérangements et les ennuis des formalités judiciaires, et devant une multitude telle d'ennuis et de soucis, les imprévoyants se décident à contracter enfin une assurance. Pourquoi ne pas le faire plus tôt. Pour économiser quelques sous. Que vous ayez raison, que vous ayez tort, toujours dans les accidents, retenez-le bien, si vous n'êtes pas assurés, c'est-à-dire si vous n'avez pas derrière vous une compagnie d'assurances qui se débattra pour vous donner raison, ou un contentieux tel que la D. I. A. ou la D. A. S. qui lutteront ferme pour votre cause (qui est la leur en somme) soyez assurés que vous y laisserez des poils et aussi des plumes.

Allons, jeunes gens, assurez-vous, tant aux tiers qu'au contencieux D. I. A. ou D. A. S. Vous aurez vous-mêmes récupéré les quelques sous que l'on vous demandera, et qui, plus est, vous roulerez avec un esprit plus libre.



Le huitième Paris-les-Pyrénées-Paris : Des concurents arrivés au sommet du Tourmalet prennent un repos bien gagné.... pour les machines !



La Cité Universitaire

Le quartier qui s'étend au long des fortifs entre la porte de Montrouge et le parc Montsouris devient de plus en plus un quartier sportif : c'est en effet celui de la Cité Universitaire habité par une jeunesse ardente qui répartit son temps entre la culture intellectuelle et la culture physique.

Heureux homme que Robillard, qui se trouve juste en face de ces jeunes, pour mettre son expérience à la disposition des fervents motocyclistes, nombreux dans ce clan. Robillard représente les marques les plus en vogues, est très accueillant, très consciencieux, et fera les meilleures conditions possibles à tous ceux qui se présenteront à lui comme membres de la grande famille *Moto Revue*.

Acrobates

La couverture de notre précédent numéro, montrant un side-car conduit d'une façon peu commune dans un virage de vélodrome, a intrigué bon nombre de lecteurs quant à la personnalité des pilotes de cette machine.

Ces démonstrations ont été faites par Koempgen, l'actif agent de Gillet-Herstal, sur une machine de cette marque et son partenaire était Froissart bien connu pour ses prouesses motocyclistes sur piste.

Les hommes et la marque faisant preuve de si belles qualités d'équilibre et de stabilité méritaient en effet d'être mentionnés.

Le maillot devient la mode

On revient au maillot, si prisé dans le sport cycliste, un peu dédaigné jusqu'à ce jour par nos motocyclistes. Or, depuis quelque temps, nous apercevons de rutilants maillots sur les épaules des Clubistes bien *Parisiens*, maillots jaune-noir des mousquetaires. Ces maillots en belle laine des Pyrénées ne sont vendus que 52 fr. par Luyssol, rue de la Coutellerie, 6, qui les fabrique lui-même, ainsi d'ailleurs que tout l'équipement motocycliste vestimentaire. Aux jours frais, nous allons voir une floraison éblouissante de maillots multicolores.

Sentubery est achalandé

Sentu... demeure 54, rue Louis-Blanc, Paris. Les Parisiens le connaissent, mais les provinciaux semblent l'ignorer. Pourquoi ? Mystère, car Sentu a maintenant un magasin richement assorti : lorsque vous désirerez faire de la moto, il vous faudra apprendre à conduire : bien ! voyez Sentu. Lorsque vous voudrez vous décider pour une machine, Sentu vous dirigera et pour pas cher.

Et vous, les vieux, qui vous plaignez toujours de l'allongement de vos chaînes. allez le voir, car c'est lui qui dorénavant possède les nouvelles Yellow qui viennent de se faire remarquer dans les courses récentes Ces chaînes sont toutes nouvelles et fabriquées selon les derniers progrès, donc solides, et surtout d'un prix abordable. Sentu a d'ailleurs tous les types en magasin, ainsi que tous maillons, faux-maillons, maillons coudés, etc., que vous pouvez désirer.

MOTO REVUE a passé le cap, en 1927, des 800 pages de texte fin décembre.

MOTO REVUE passe, en 1928, le cap des 800 pages de texte fin juillet.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Boxe et Moto

De nombreux boxeurs sont en même temps motocyclistes ; dans ce nombre, nous comptons le Champion de France et d'Europe des poids moyens Molina : or, les passages à niveaux homicides viennent d'avoir raison de Molina ; circulant près de Bourges sur un splendide racer, il fut surpris par un train, à un passage à niveau non fermé : moto détruite ; Molina heurté par la locomotive s'en tire avec peu de choses ; nos vœux de prompt rétablissement.

Edmond Théry s'est tué

Capitaine aviateur, chevalier de la Légion d'honneur, médaillé militaire, 7 fois cité, Edm. Théry, était non seulement un fervent de la moto, mais un compétitionneur ardent: le 26 juillet, s'entraînant en vue de la course de côte de Maronne, il voulut éviter un cycliste mis en travers de la route ; il dérapa sur le sable ; projeté au-delà d'un talus de 3 mètres, il fut relevé le bassin fracturé ainsi qu'une jambe. Théry est décédé à l'Hôtel Dieu de Rouen. *Moto Revue* adresse à sa famille et à ses amis ses sympathies émues.

Lire dans

L'ACTUALITE AUTOMOBILE

AOUT

Considération de presse sur le Grand Prix de l'A. C. F.
Le problème du freinage, par René-Charles Faroux.
L'Avance à l'allumage, par H.-P. Borestroke.
Les Amortisseurs, par J.-M. Legoux.
Les Dynamomoteurs, de J. Mellier.
La Marche arrière, de H.-P. Borestroke.
Pour qu'un moteur tourne rond, par Regairaz.

On y mange bien

En accompagnant Sexé, les motocyclistes s'arrêtèrent à Château-Thierry, au restaurant Martinon, 14, rue du Collège. On y mange et on y boit pour pas cher et abondamment : on est même très gai ! Il paraît que c'est le restaurant de rendez-vous des motocyclistes : qu'attendez-vous pour y aller ?

La L. N. M. à Paris

Rencontré chez un « bougniat » de la rue du Regard, la plaque tricolore de la L. N. M. Inutile de dire que malgré la modestie de la boutique, l'accueil aux motocyclistes est sympathique.

Ah ! la belle farce !

Voilà qu'on annonce officiellement que le droit de camper dans les forêts domaniales, et plus particulièrement à Fontainebleau, restera dorénavant acquis. Mais où la bonne fortune de cette décision devient risible, c'est lorsque le conservateur annonce qu'un droit de 12 francs par nuit sera perçu par camp. Oh ! la belle farce ! Il faut être en France pour voir de telles choses : ne voyez-vous pas un type de notre genre préférer mettre 12 francs pour coucher sur la mousse, alors que pour ce prix il aurait une chambre de 2e classe : et puis, qui a autorisé les conservateurs à assimiler le terreau de la forêt à des hôtels de deuxième catégorie ?

Les secousses de la moto supprimées

Une suspension de selle « l'Idéal Confort » résout le problème et à peu de frais, 140 francs. Exposé en mai, à *Tours* par les soins du Concours Lépine, « l'Idéal Confort » obtient Médaille d'Or, et, à Bourges, en juin, Grand Prix, après essais sur très mauvaise route, en présence du Jury qui félicite. M. J. Couratin, Châtillon (Indre), voit déjà demander d'Angleterre et de deux grandes marques françaises, son invention qui lui vaut d'être le 906e membre de la Société des Savants et Inventeurs de France.

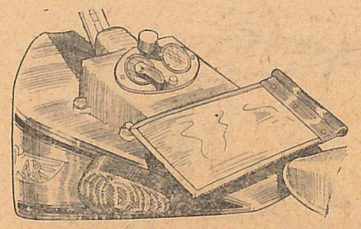
Records battus

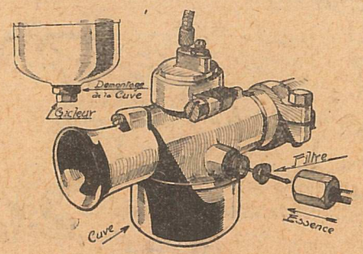
Le 21 juillet, les records des 10 kilomètres et des 10 milles, départ arrêté, ont été battus par Denly, sur sidecar Norton 800 cmc. Les temps des nouveaux records sont les suivants : 10 kilomètres : 4' 18" 20/100 (moy. horaire : 139 km. 426) ; 10 milles : 6' 51" (moy. horaire : 140 km. 964).

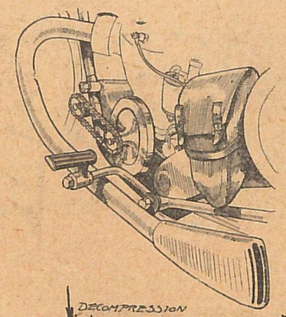
22.000 balles... pas plus !

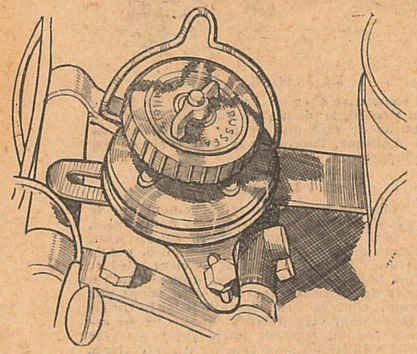
Eh bien ! c'est pas brillant ! Dans tout le monde sportif qui comprend près de 7 millions de Français, nous constatons que la souscription à Fernand Forest, a rapporté 22.000 fr. ! C'est presque une lâcheté ! Mais où le fait devient typiquement atroce, c'est de songer que, pour secourir la femme de celui qui permit aux automobilistes, aux motocyclistes de posséder les engins actuels, à celui dont les inventions ont littéralement changé notre existence en nous donnant une aisance inconnue, il y a encore 50 ans, pour venir en aide à la femme de celui qui a sacrifié son temps, ses joies, ses intérêts et... sa vie, c'est atroce, dis-je, de songer qu'il n'y a pas 100 personnes qui ont souscrit sur 7.000.000. Nous sommes 320.000 motocyclistes : ce serait bien le diable que chacun de ceux qui liront ces lignes n'adresse pas 0,50 (à titre de motocycliste) au comité de souscription : M. Gilbert Sardier, président de l'A. C. d'Auvergne, 7, place de Jaude, Clermont-Ferrand ; voilà qui ferait un joli magot et bien employé !

Ce que comportaient quelques machines des "Pyrénées"









EN DESCENDANT ET A DROITE

Le porte-carte et le tableau de bord sur Dollar.

Le frein de direction Repusseau à débrayage instantané et serrage progressif.

Un épurateur d'air.

Une chambre à air de rechange sur garde-boue arrière.

Après la cocotte de Richer, voici le caneton des San-Sou-Pap.

Un garde-boue mobile sur Dollar.

Le tube d'échappement et silencieux des Rhony'x.

La calotte d'échappement de SAN-SOU-PAP.

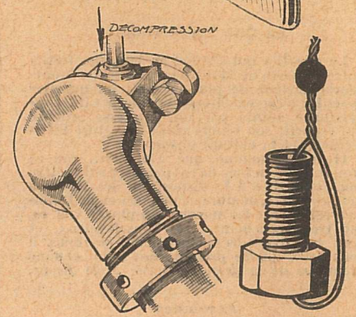
Nouvel étalonnage des gicleurs Amac.

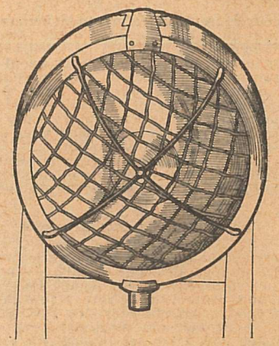
Protection originale du phare sur New-Motorcycle.

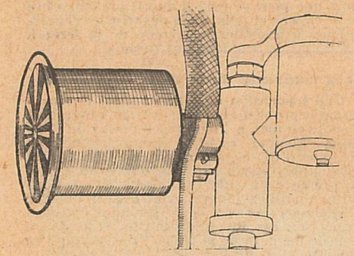
Montage du Novi sur Gnome et Rhône.

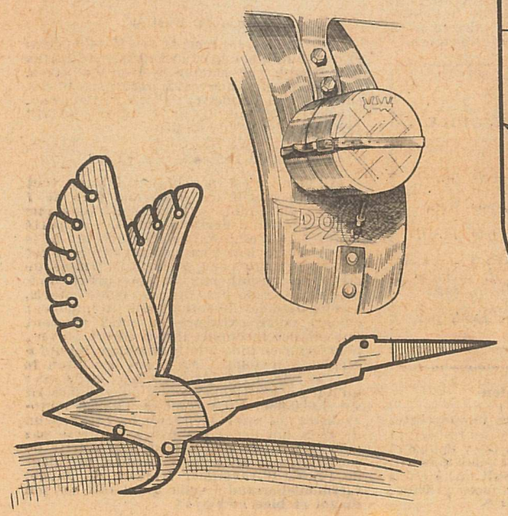
EN HAUT

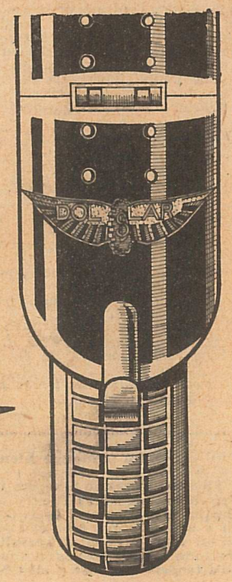
Un carburateur très étudié de Griffon sur SAN-SOU-PAP.

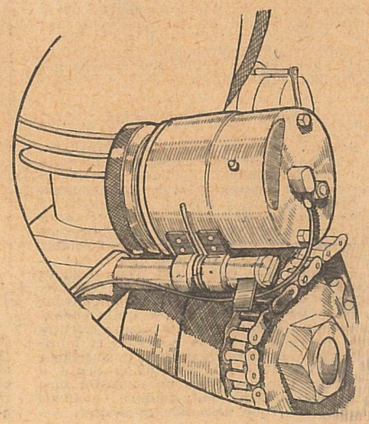


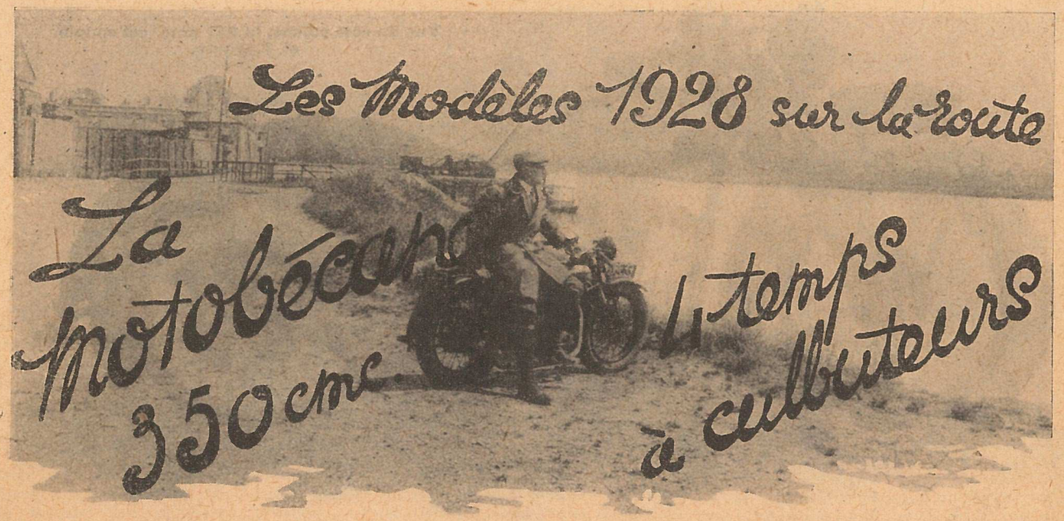












Sous le malin prétexte de faire un essai sérieux, j'ai, en réalité, fait durer autant que j'ai pu le plaisir constant que m'a procuré, sans défaillance aucune, ce modèle Motobécane. Les 1.500 kilomètres que j'avais tenu à parcourir sur cette machine, avaient, en outre, une autre raison secrète : voir comment, au bout d'un kilométrage moyen, se comporterait une machine non entretenue ; j'ai, en effet, volontairement négligé, aussi longtemps qu'elle m'avait été confiée, d'apporter à cette moto les soins que l'on dit élémentaires pour la bonne marche d'un moteur à soupapes en tête.

Pendant 45 jours je n'ai fait autre chose que les pleins d'huile et d'essence et voici comment la machine s'est comportée en faisant fi de ma volontaire négligence.

Je suis parti de Pantin avec une machine neuve et réglée côté carburation et graissage en vue du rodage. Ce rodage, je l'ai effectué au cours de mes tournées quotidiennes, imposant dès le premier jour, au moteur, le dur parcours qui, pour gagner *Moto Revue* passe par la rue Saint-Anne et les grands boulevards. Effectué en pleine chaleur, à l'heure même de l'affluence, avec les incessants arrêts de circulation, moteur en marche, je n'ai même pas réussi à bleuir tant soit peu le tube d'échappement. La réputation de Blackburne n'avait, il est vrai, pas besoin de cette démonstration pour s'affirmer davantage, non plus, du reste, que la boîte Burman, au débrayage si doux et aux vitesses si aisées à passer. Il suffisait surtout de savoir si le restant de la machine pouvait aller de pair avec ces deux organes et si le cadre, en un mot, était digne de ses illustres alliés. Je répondrai oui d'emblée et, avec moi, confirmeront cette affirmation tous ceux à qui j'ai fait essayer la Motobécane.

Le cadre est plus que bien dans sa conception et dans sa réalisation. Il donne une position très rationnelle, selle très basse, guidon et marche-pieds orientables, large réservoir à cheval muni de knee-grips, il est de proportion permettant à chacun de trouver sa position optimum. Classique de forme, on le sent très étudié comme aussi la fourche d'un fonctionnement irréprochable et conservant bien, sans rebonds, le pneu avant en contact avec le sol. Cadre et fourche sont parfaitement en ligne et rendent cette moto maniable entre toutes, aussi bien en ville qu'aux allures rapides sur route. Sa tenue sur mauvais pavés m'a surpris agréablement ; on lâche les mains sans difficulté. La fourche comporte naturellement ses amortisseurs et son frein de direction qu'on n'a, du reste, nul besoin de serrer à outrance quand on veut aller un peu vite. Je l'avais très légèrement serré dès mon premier départ et n'y ai jamais touché depuis, conservant le même réglage en ville et sur route malgré les pneus de 27×4 dont je me méfie un peu sur les machines assez rapides.

Les freins sont exactement ce qu'ils doivent être sur une moto rapide, très efficaces, sans dureté, à l'avant comme à l'arrière ; la pédale du frein au pied est très accessible et une ou deux petites rencontres imprévues, au cours de mes randonnées, m'ont permis de constater leur action puissante et sûre ; je ne leur ai non plus, au cours de ce mois et demi, fait subir aucun réglage, bien que des écrous à papillon aient été prévus pour le rendre aisé.

Passons à des considérations plus précises et voyons les différentes possibilités de cette 350 cmc.

Ce moteur à culbuteurs a un bon ralenti puisqu'on obtient :

En première vitesse : 7 km. à l'heure ; en deuxième, 15 km. ; en troisième, 22 km. sans faire usage du débrayage et sans faire cogner le moteur.

En poussant presqu'à fond on s'aperçoit avec plaisir que l'on peut monter très haut avec chaque multiplication, les rapports étant assez rapprochés. J'ai obtenu en première le 50 km. à l'heure et le 70 en seconde. A cette vitesse, le moteur donne naturellement l'impression de tourner à vide, mais néanmoins sans vibration.

Pour la troisième vitesse, je tiens à dire de suite que je n'ai fait cet essai qu'au bout de 1.250 kilomètres, avec, comme je l'ai dit tout à l'heure, les réglages datant de la livraison de la machine, aussi bien du côté carburateur que du côté culbuteurs que j'affirme à nouveau n'avoir jamais touchés. J'ai obtenu sur une portion plate de la route allant du Goulet à Vernon, un net 102 toujours sur pneu de 27×4 gonflés normalement, ce qui représente du bon 107 au compteur.

J'ai l'impression qu'un réglage de circonstance et sans doute un nettoyage de la culasse et du silencieux encrassés certainement par le copieux graissage que j'avais imposé, eût permis de faire mieux ; je n'ai pas essayé, voulant d'abord me confiner dans cet essai de machine non entretenue, par conséquent conforme à l'usage courant, ensuite parce que cette pointe de vitesse pure faisait partie d'un essai de moyenne commerciale effectué sur un parcours de 175 kilomètres.

J'aurais de beaucoup préféré faire cette promenade à faible allure : il faisait si beau, la route de Rouen est si généralement pittoresque, les arbres qui la bordent par endroits envoyaient de telles bouffées odorantes et aussi de telles pluies de hannetons et autres bestioles à travers la figure (contacts douloureux quand on va vite), qu'il eût été de beaucoup plus conforme à mon agrément de m'imprégner de tout cela à un tranquille 45 à l'heure, mais les lecteurs sont sans pitié et sont inaccessibles aux charmes des paysages...

Parti de Paris, avenue Félix-Faure, par le Bois de Boulogne, Neuilly, La Défense, Saint-Germain, Mantes, Vernon, via Gaillon, j'étais de retour avenue Félix-Faure exactement 3 heures plus tard, après avoir effectué, à Mantes, un ravitaillement d'essence. Cela représente donc 175 kilomètres en 3 heures, soit une moyenne commerciale de 58 km. 333 à l'heure. J'ai, naturellement, opéré en touriste prudent dans ce parcours, mais quand je songe à tout ce que j'ai doublé et aux deux seuls « Voisin » qui m'ont dépassé sur cette route vraiment fréquentée, je crois que l'on peut ranger cette moyenne dans

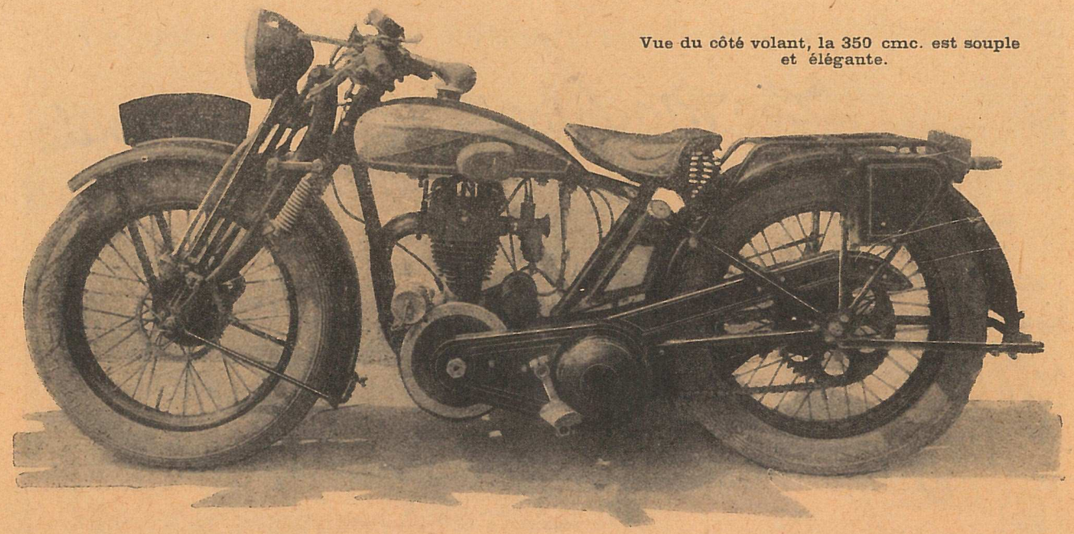
Caractéristiques de la 350 Motobécane à culbuteurs

Moteur

Moteur : 4 temps, soupapes en tête, alésage 71, course 88, cylindrée 350 cmc.
Graissage : par pompe mécanique, débit visible et réglable.
Magnéto : Haute tension, avance variable.
Carburateur : semi-automatique, 2 manettes.
Echappement : tuyau nickelé très long, queue de poisson.
Vitesses : 3 vitesses chaîne-chaîne, par boîte Burman, amortisseur.

Cycle

Cadre : en berceau, renforcé.
Fourche : parallélogramme, avec amortisseur et frein direction.
Guidon : orientable.
Freins : moyeux AV et AR.
Pneus : 27×4, jante creuse.
Garde-boue : plats 150 m/m, articulé à l'arrière.
Réservoir : essence à cheval, 14 l. ; huile : 2 litres ½.
Selle : Terry.
Poids : 120 kilos.
Vitesse : 100 km. environ.
Eclairage : Novi 80 bougies.



Vue du côté volant, la 350 cmc. est souple et élégante.

la catégorie du tourisme rapide, étant données surtout les faibles vitesses réalisées à l'aller et au retour dans l'agglomération parisienne et les deux arrêts à l'octroi.

Cette moyenne représente, outre le passage à 100 cité plus haut, une allure sur route oscillant généralement entre 70 et 85 suivant l'état du sol.

N'ayant pu, malheureusement, grimper à ma guise Rolleboise fort encombrée au moment de mon passage, je suis donc allé, par la suite, vérifier les possibilités en côte, vers mon vieux et classique Picardie. Un départ arrêté, du bas, permet de terminer la côte à 73 à l'heure.

La consommation ? Le parcours de 175 kilomètres accuse une dépense moyenne de 3 litres 400 aux 100 kilomètres, toujours avec le réglage riche du rodage.

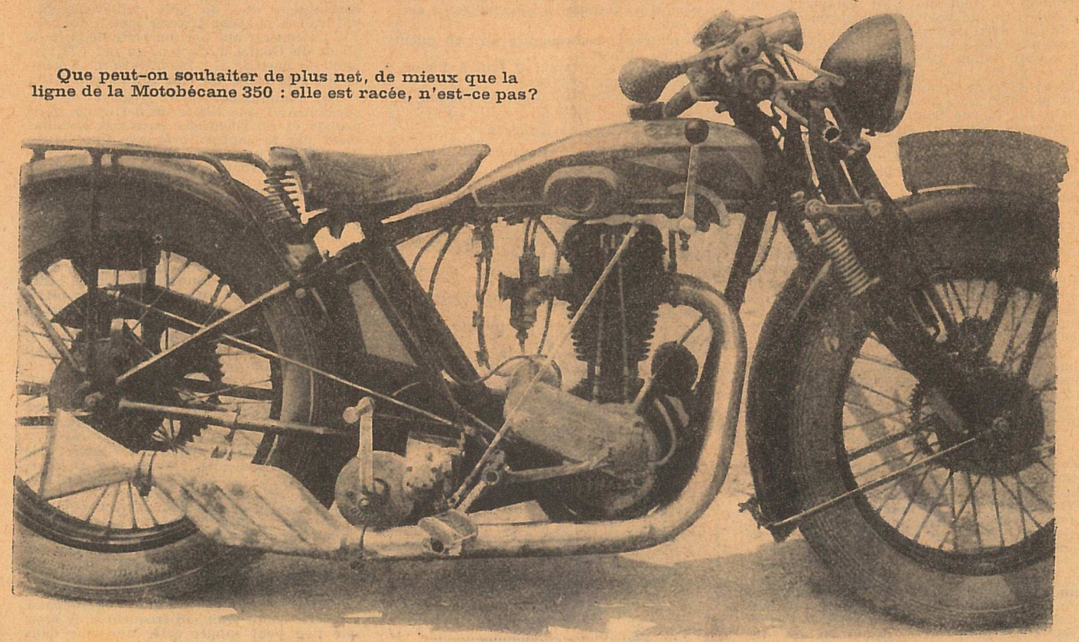
Des critiques ? La machine est souple, maniable, stable, l'émail et le nickel ont résisté comme toute la partie mécanique au manque de soins persévérant.

La Motobécane est bien équipée et l' « Alternovi » qui la complète de série désormais, assure un éclairage puissant et sûr à souhait pour les étapes de nuit.

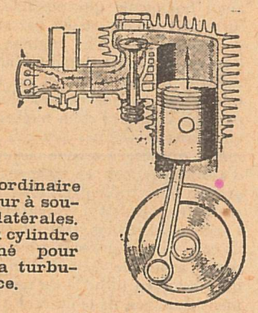
Peut-être, pour mon goût personnel, eussé-je préféré des réservoirs un peu plus sobres en couleurs... Tous ceux, même concurrents, à qui j'ai présenté la Motobécane, n'ont trouvé, en cherchant bien, que de si minimes critiques de détails, qu'on peut nettement et à la quasi unanimité, conclure que cette moto est de grande classe. Son prix, en regard de ses qualités, reste une énigme pour beaucoup ; il est, à mon avis, la conséquence logique d'une remarquable organisation commerciale, d'une énorme diffusion de vente qui, après tout, est le meilleur plaidoyer en faveur de cette marque, probablement la plus répandue dans notre France et certainement celle qui a fait chez nous le plus d'adeptes motocyclistes.

MAXEND.

Que peut-on souhaiter de plus net, de mieux que la ligne de la Motobécane 350 : elle est racée, n'est-ce pas?



La formation de calamine est une des des choses les plus fâcheuses pour le possesseur d'un moteur à explosion. Le terme de calamine est d'ailleurs impropre puisque la calamine est un oxyde de zinc, mais il est devenu d'un emploi si général qu'il n'y a sur son sens aucune équivoque et qu'il vaut mieux le conserver que d'employer quelque expression plus exacte mais qui risquerait de n'être pas immédiatemen comprise. Sans calamine nos moteurs fonctionneraient presque



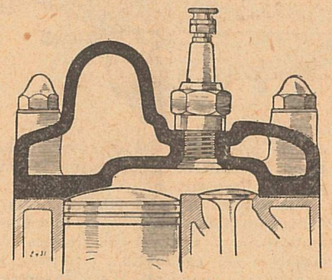
Culasse ordinaire d'un moteur à soupapes latérales. Le fond du cylindre est incliné pour faciliter la turbulence.

indéfiniment sans qu'il soit nécessaire de se livrer à la fastidieuse opération du décalaminage. D'ailleurs, de gros progrès ont été réalisés sous ce rapport et nous démontions l'autre jour un petit moteur de voiture après une douzaine de milliers de kilomètres sans trouver autre chose qu'une mince pellicule de calamine qui n'affectait d'ailleurs en rien son rendement. Pour les motos, les décalaminages ne deviennent également nécessaires que de plus en plus rarement. Il n'y a guère que les moteurs à très haute compression qu'il faut décalaminer assez fréquemment, nous entendons par là tous les quatre ou cinq mille kilomètres. Les effets de la calamine sont multiples. Non seulement elle provoque des phénomènes de détonation, mais encore elle coince segements et soupapes et elle pollue l'huile de graissage.

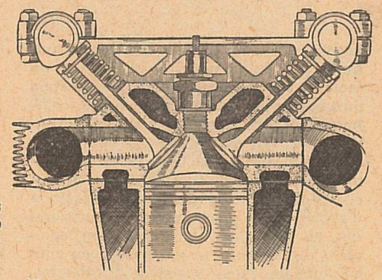
On a cru pendant longtemps que la calamine provenait de la combustion incomplète de l'huile de graissage, mais on s'est aperçu depuis qu'on avait confondu l'effet avec la cause et que la formation de calamine tenait à la qualité du carburant employé et à la manière dont se développait à l'intérieur du cylindre les phénomènes de combustion. Comment expliquer autrement qu'avec certains carburants comme l'alcool et même avec de l'essence contenant des corps antidétonants, la calamine ne se forme plus ou bien plus lentement qu'avec les essences, le pétrole et plus encore le benzol ?

Comment se ferait-il, d'autre part, qu'à température égale la calamine se formât plus ou moins vite avec certaines formes de culasses qu'avec d'autres ? La détonation n'a pas seulement des effets physiques ou mécaniques (cognement du moteur par exemple), mais encore des effets chimiques. Elle empêche un mélange même correctement dosé de brûler régulièrement. Il se produit alors une combustion incomplète de l'essence et celle-ci se transforme en charbon qui se dépose sur les parois comme de la suie dans une cheminée. Si, au moyen d'un antidétonant comme le plomb tétraéthyle, on fait disparaître les phénomènes de détonation sur un moteur qui avec l'essence non traitée était enclin à s'encrasser, la formation de calamine cesse parce que la combustion devient complète. Pour une raison analogue on constatera une formation plus rapide de calamine si le mélange gazeux est trop riche ou peu homogène.

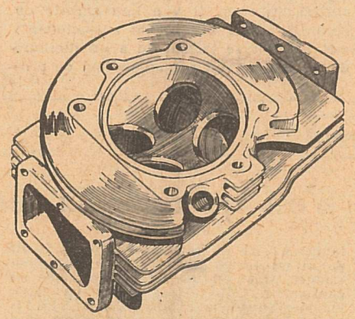
Est-ce à dire que l'huile ne contribue pas à former de la calamine ? I peut y



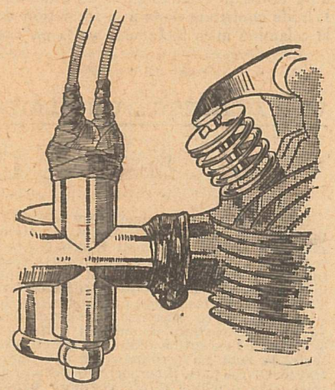
Ricardo a étudié spécialement les principes de la turbulence : bonne combustion des gaz, à la suite d'un brassage approprié, meilleur moyen d'éviter les dépôts de calamine.



Une autre culasse à chambre de compression hémisphérique.

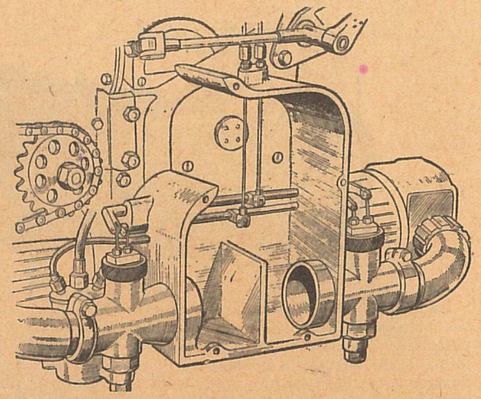


Les soupapes en tête à 45° permettent l'établissement de culasses hémisphériques favorables à la combustion des gaz.

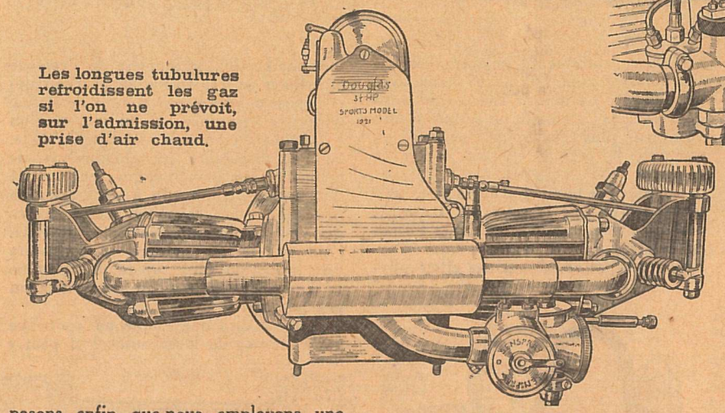


Les entrées d'air amènent une perte de compression qui peut provquer une mauvaise combustion des gaz. C'est toujours une source de production de calamine.

avoir tout d'abord des huiles mal distillées et qui contiennent des hydrocarbures légers qui, eux, se décomposent au contact de parties chaudes ou brûlent incomplètement quand ils arrivent dans la chambre de combustion. A la longue également l'huile dissout l'essence qui s'est déposée dans le carter et ainsi, cette essence, composée d'ailleurs des parties les plus lourdes, remontera avec l'huile dans les chambres de combustion et s'y écomposera par suite d'une combustion incomplète. Supposons enfin que nous employons une huile de qualité parfaite, mais dans un moteur où par suite d'une combustion incomplète de l'essence il s'est déjà formé un dépôt charbonneux sur les parois. Ce dépôt, qui est très mauvais conducteur de la chaleur, empêchera le refroidissement et au lieu de transmettre la chaleur aux parois l'emmagasinera. Il en résultera d'abord des phénomènes détonatoires qui, en empêchant la combustion complète de l'essence, augmenteront de plus en plus rapidement la couche de calamine. ensuite, l'huile arrivant au contact de cette calamine surchauffée se décomposera, d'où nouvelle accumulation de calamine. L'huile contribue donc à la formation de la calamine mais seulement après qu'une couche première a été déposée sur les parois par suite de la combustion incomplète de l'essence.



Pour rémédier à la longueur des tuyauteries sur le flat-twin une solution consiste à employer deux carburateurs.



Les longues tubulures refroidissent les gaz si l'on ne prévoit, sur l'admission, une prise d'air chaud.

Les moyens les plus propres à retarder la formation de la calamine sont donc tout d'abord l'emploi de formes de chambres de combustion favorisant le combustion complète. C'est l'avantage que présentent les chambres de combustion à turbulence dont les plus courantes sont la culasse hémisphérique à soupapes en tête inclinées et la culasse hémisphérique désaxée à soupapes latérales ou culasse Ricardo. Il y a lieu ensuite de recourir à des carburants antidétonants soit par nature (alcool ou à un moindre degré benzol), soit par adjonction de produits spéciaux (plomb tétraéthyle). Eliminez les huiles de mauvaise qualité qui contiennent des hydrocarbures légers où celles qui ont été contaminées par les vapeurs d'essence qui s'infiltrent dans le carter. Il est de plus indispensable d'avoir un carburateur qui fournisse un mélange aussi homogène que possible, des tubulures ne freinant pas les gaz et évitant les condensations. Un moteur s'encrasse beaucoup plus vite lorsqu'il fait un service de ville où les arrêts et les marches au ralenti se traduisent par l'introduction dans les cylindres d'un mélange trop riche où l'essence est par surcroît insuffisamment divisée. Lorsque les gouttelettes d'essence tenues en suspens sont trop grosses elles brûlent en effet incomplètement. Mais en fait si les moteurs modernes s'encrassent moins rapidement en dépit de taux de compression plus élevée et en dépit aussi de pistons en aluminium qu'il est bien difficile de rendre parfaitement étanches, ils le doivent à trois causes essentielles : meilleures formes des chambres d'explosion, meilleure pulvérisation de l'essence et meilleur dosage du mélange et enfin, mais en second lieu seulement, la qualité nettement améliorée des huiles de graissage.

J MELLIER

UNE DÉFENSE... UN PLAIDOYER !

Ce n'est qu'un deux temps

Bien souvent on entend dire et redire diffamation au moteur 2 temps ; certains soi-disant connaisseurs sont tout habitués à remarquer : « Ce n'est qu'un deux temps ». C'est tout à fait la place de rappeler à ces savants la tenue d'un deux temps au dernier The Tourist Trophy Race chez nos grands sportifs insulaires. A ce meeting prenaient part 14 diverses marques de motos ; toutes des 4 temps à l'exception d'une seule ; et cette seule, la Scott, a terminé avec une bonne troisième. En plus, il convient de remarquer que cette machine a été conduite par le jeune L.-T. Hatsch qui ne compte que 24 printemps, et qui pour la première fois a pris le start au T. T. et malgré cela a poussé son engin dans les deux derniers ronds de la dixième à la troisième place. Quelle preuve magnifique pour un deux temps à trois lumières ! Et on sait que notre as avait perdu un temps précieux pour s'approvisionner, sinon il aurait été deuxième au classement. C'était tout pareil en 1924, lorsque Longman entamait trop tard le sprint final et arrivait quand même avec une seule minute d'intervalle après Bennet avec sa Norton. Mais ceux qui se trouvaient entre Selby et Ramsey se souviendront longtemps encore de l'instant impressionnant où Hatsch sur sa Scott doublait Wood sur « Norton ».

Inutile de graisser périodiquement. Certains bruits vous préviendront qu'il faut mobiliser vos capitaux.

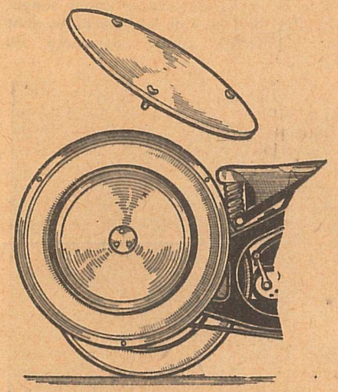
Une merveilleuse preuve de régularité comparable à celle d'une montre, et en même temps une preuve que la Scott, la 2 temps, tient en ligne droite la tête à n'importe quel arbre à cames.

Jamais dans le Tourist Trophy la Scott n'a fait si bonne impression comme cette année, et cela grâce à sa grande vitesse en ligne droite. Très intéressant fut-il aussi pour les spécialistes de constater, au démontage qui suivait immédiatement la démonstration, que la Scott fut une des rares machines dont les pièces étaient restées intactes, et dans le meilleur état vis-à-vis des autres machines.

Charles WOLFF
Huttenheim.

La motorisation des Services Publics

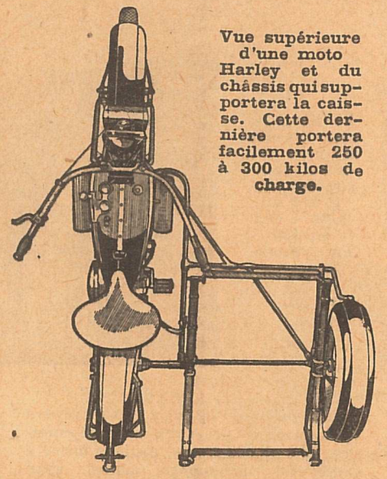
Lorsque, il y a une trentaine d'années, la moto fit son apparition, on ne manqua pas de prophétiser et déclarer qu'elle allait être employée à de multiples usages et servir à réorganiser tous les services publics, qu'elle serait utilisée par les armées et tout comme dès l'envol des premiers aéroplanes, on annonçait, mais sans y croire bien sérieusement, qu'ils modifieraient profondément la vie future. Il a fallut un tiers de siècle pour que tous ces beaux rêves commençassent à se réaliser. Car pour toute application pratique il ne suffit pas qu'une machine fonctionne, mais il faut que son fonctionnement soit assez sûr pour que les services marchent avec certitude et régularité. A quoi servirait une moto-pompe qui resterait toujours en panne ou un véhicule postal qui manquerait toujours les correspondances ferroviaires. Rapidité et vitesse sont d'excellentes choses et qui sont indispensables au rythme sans cesse accéléré de la vie moderne, mais encore, ne faut-il aucun arrêt qui jette la perturbation. car tout accident local a sa répercussion sur l'ensemble de l'organisation. Il suffit d'un plomb qui saute pour que l'industrie tout entière d'une région se trouve arrêtée. Il n'est devenu possible de faire appel à la moto et au motocycle, dans l'organisation des services publics, que du jour où on a pu avoir une confiance absolue dans la régularité de leur marche. Si l'automobile nous a devancé dans cette voie, c'est précisément qu'avant les motocycles, elle a pu garantir cette inflexible régularité. Fort heureusement sous ce rapport la motocyclette a rattrapé son retard et nous allons certainement assister à une diffusion de plus en plus rapide de la moto dans les services publics.



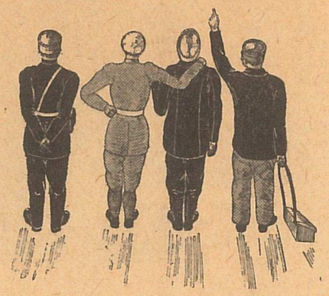
La façon simple et rationnelle dont un de nos collaborateurs R. Sexé voit la fixation d'une roue de secours pour moto.

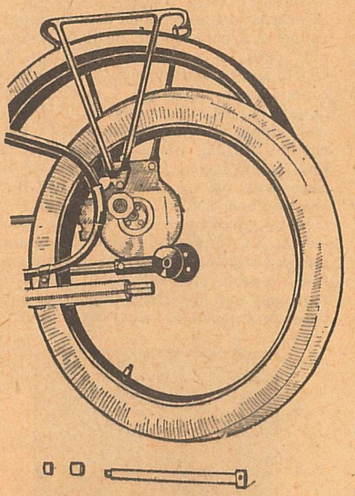
Pourquoi la moto plutôt que la voiture?

Reconnaissons tout d'abord à la voiture une supériorité : c'est la possibilité de transporter des charges plus importantes. Il est évident, par exemple, dans les grands centres, qu'il est assez difficile de confier le trafic postal à des sidecars ou à des cyclecars à cause du poids considérable à emmener. Il faudra toujours de grosses pompes à incendie avec lesquelles une moto-pompe n'est guère en état de lutter. Mais cette supériorité de la voiture devient par ailleurs une infériorité. Est-il logique par exemple d'employer une camionnette pour transporter un petit sac de lettres? Va-t-on déplacer une grosse pompe à incendie pour éteindre un petit feu de cheminée? Cela est aussi ridicule que si un épicier mobilisait une grosse voiture de livraison pour livrer six bouteilles de vin. Et c'est là où le motocycle reprend un complet avantage. Nous pouvons poser en principe que chaque fois que la charge ne dépassera pas 150 à 200 kilos, le motocycle sera le véhicule qui conviendra.



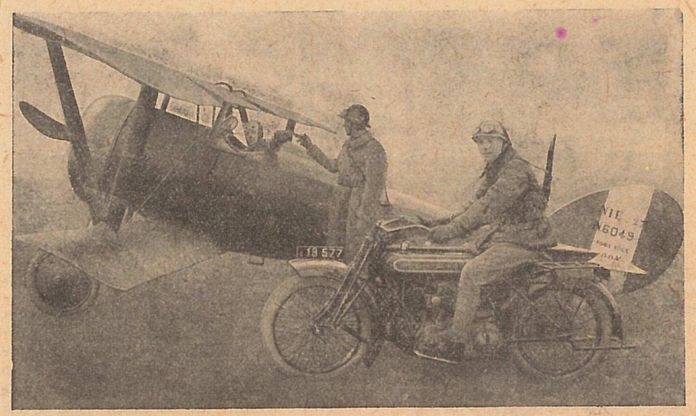
Vue supérieure d'une moto Harley et du châssis qui supportera la caisse. Cette dernière portera facilement 250 à 300 kilos de charge.





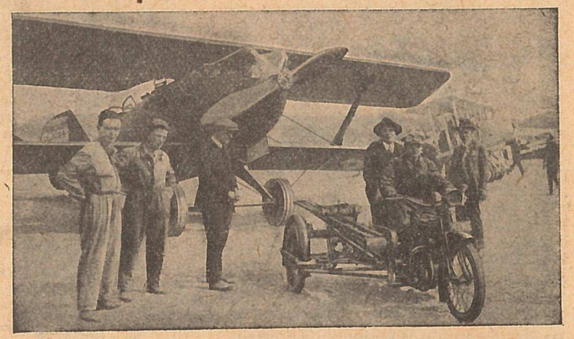
Roue à broche instantanément détachable B. M. W.

La moto ne coûte pas, comme prix d'achat, comme consommation et comme entretien, le quart de ce que coûte une voiture. Il devient donc possible grâce à cette économie de multiplier le nombre des véhicules en service et de doter de motocycles des services qui n'étaient pas assez importants pour justifier l'emploi de voitures. Nous croyons par exemple que le jour n'est pas très loin où chaque facteur de campagne fera ses tournées en sidecar. Mais, nous dira-t-on, si le véhicule est moins coûteux, il n'en reste pas moins que le salaire des conducteurs reste le même et que, si on multiplie le nombre des véhicules en circulation, il faut multiplier aussi celui des conducteurs. A ce



Avec l'aide d'une moto, les ordres seront portés rapidement jusque sur l'aire du départ et l'avion pourra prendre son vol immédiatement.

compte-là une automobile dont le budget annuel sera, par exemple, de 15.000 francs plus pour le conducteur un salaire de 12.000 francs, soit au total 27.000 francs coûtera moins cher que 4 motocyclettes dont le budget sera au total de 15.000 fr., mais dont les quatre conducteurs toucheront 48.000 francs, c'est-à-dire en tout 63.000 francs. Dans de telles conditions deux motocyclettes coûteraient plus cher qu'une voiture. Cela est exact et c'est pourquoi nous ne devons pas nous leurrer. La voiture subsistera chaque fois que les chargements pourront être groupés. Mais le problème peut et doit être envisagé sous un autre angle. Supposons que, dans la campagne, nous ayons quatre



Le démarreur d'avion arrivera lui aussi très rapidement grâce au side - car équipé en conséquence.

Police des routes ? Non, secours rapide aux automobilistes à Sydney.

facteurs pour desservir un bureau de poste et que chacun de ses facteurs touche une douzaine de mille francs. Cela fait au total 48.000 francs. Or, avec un sidecar dont les dépenses totales annuelles se monteront à 4.000 francs, un seul facteur pourra sans doute faire le service de quatre facteurs. En effet, en supposant que chacun des facteurs ait à couvrir journellement 25 kilomètres, le trajet total de 100 kilomètres pourra être franchi par un seul. Or le prix de revient total n'excédera pas, entre salaire et entretien, 17 à 18.000 francs, mettons même à cause du kilométrage annuel élevé 20.000 francs. On réalisera dans ce cas une économie de 28.000 francs. Et ce raisonnement peut s'appliquer à tous les cas où les fonctionnaires ont à effectuer à pied des parcours étendus.

Que doit être une moto de service public ?

N'oublions pas qu'une moto destinée à un service de ce genre doit être particulièrement résistante. Une machine qui peut convenir à de courtes balades dominicales est ici complètement hors de place. Elle doit non seulement, dans la plupart des cas, remorquer continuellement un sidecar et un sidecar lourdement chargé. Elle doit effectuer de forts kilométrages sans avoir besoin de revision et comme son conducteur sera en selle d'un bout de l'année à l'autre, elle doit être aussi confortable que possible. Dans d'autres cas, pour la police de la route, elle doit joindre à ces qualités de solidité et de régularité une très grande vitesse. Toutes ces considérations éliminent à notre avis les motos de petite cylindrée car, si on veut qu'un moteur tienne, le meilleur moyen est de disposer d'une bonne réserve de puissance. Nous devons songer en effet qu'il sera de ces machines dont le kilométrage annuel dépassera les 30.000 kilomètres. Nous ne croyons pas qu'il faille descendre au-dessous de 500 cmc., et pour le sidecar, nous croyons même que 750 ou 1.000 cmc. n'ont rien d'excessifs. Dans ce dernier cas, nous sommes naturellement amenés à employer des multicylindres. Mieux valent une cylindrée plus forte avec un taux de compression modéré, une distribution

Une revue évocatrice dans une contrée nordiste et qui prouve bien que dans certains pays la moto est au premier plan.

très accessible et très robuste par soupapes latérales, un régime relativement lent qu'un moteur de sport un peu délicat. Il faut d'ailleurs considérer que ces machines seront le plus souvent destinées à être mises entre les mains de conducteurs inexpérimentés et que, de plus, toute panne ou tout arrêt peut avoir des conséquences graves. D'ailleurs, si nous faisons état de ce qui se fait à l'étranger, on est amené à constater que les services publics emploient des machines de grosse cylindrée. Que ce soit la police américaine ou le service anglais des postes, les motos n'ont pas moins de 1.000 cmc. de cylindrée. Chez nous, un constructeur qui a conquis dans ce domaine une popularité très méritée emploie un bicylindre de 750 cmc. de cylindrée.

En ce qui concerne le confort il est évident que des pneus de forte section sont indispensables et, au moins pour les machines destinées à la remorque d'un sidecar, la section de 115 est préférable à la section de 100. La protection contre la boue doit être très étudiée et nous estimons que des carters de chaînes seraient une très heureuse chose. Le bloc moteur qui élimine les ennuis de chaîne primaire nous paraîtrait préférable à la double chaîne. Nous n'osons pas parler de transmission par engrenages et pourtant ! On devra également bien veiller à placer la magnéto dans la position la moins exposée. Quant au cadre, il doit être d'une solidité à toute épreuve. Nous devons à la vérité de reconnaître que la plupart des cadres actuels sont capables de résister indéfiniment aux plus mauvais traitements. Notre manifestation de Satory a été certainement capable de convaincre sur ce point les plus incrédules. Un point également des plus importants c'est la facilité de démontage des roues et, si possible, leur interchangeabilité.

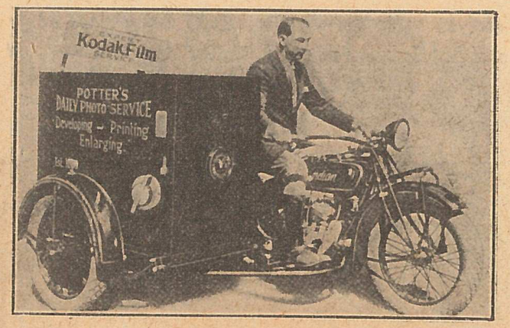
Le sidecar serait ainsi muni d'une roue de rechange et cela n'est même pas impossible avec la moto, car pas plus tard qu'avant-hier nous avons croisé sur la route une grosse machine anglaise solo et elle avait sur le côté du porte-bagage une roue de rechange. Cela ne semblait nullement affecter la tenue de route.

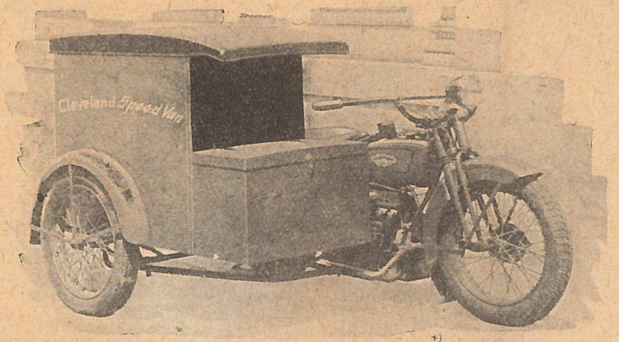
Ces machines lourdement chargées ne sont pas aisées à mettre sur les béquilles. On pourrait sans doute prévoir des béquilles terminées par une petite roue et commandées par un long levier qui augmenterait l'effort de levage.

Faut-il enfin insister sur la nécessité d'un éclairage puissant, de bons freins, etc.

Tels sont les différents points sur lesquels doit se porter l'attention des constructeurs.

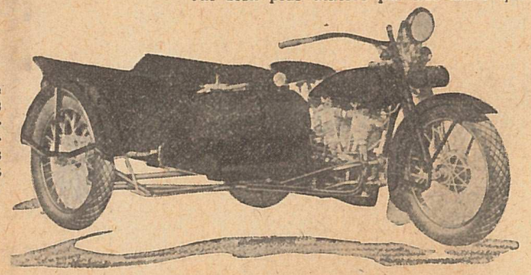
Un service rapide de photos est organisée de façon parfaite et merveilleuse à Springfield.





Autre exemple de transports rapides par side.

Modèle pour le gonflage des pneus sur route. Il transporte l'air comprimé et tous les accessoires et outils nécessaires.



L'imprimerie, elle aussi, se sert de la moto. Voici un service d'Atlanta (Etats-Unis).

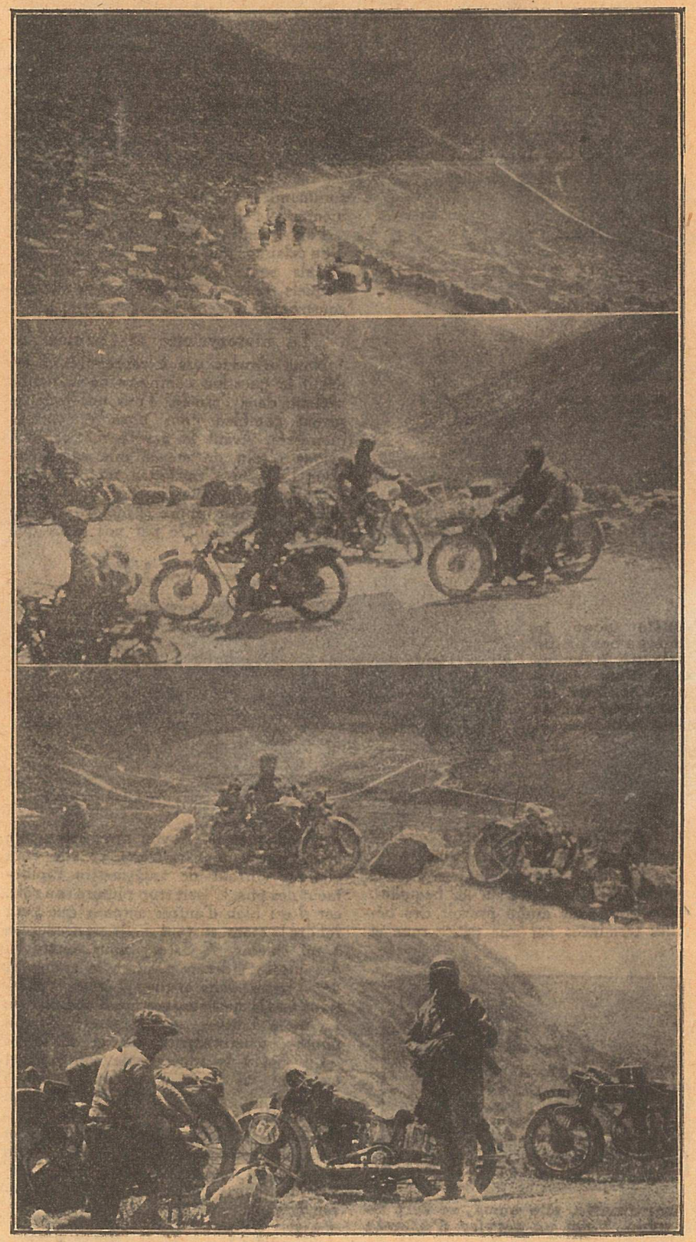
La motocyclette et l'armée

Nous n'avons pas à reprendre ici en détail la question complexe de la motocyclette dans l'armée. Tous nos lecteurs savent combien nous nous y sommes intéressés. Avant la guerre même, nous avions résolu de mener une campagne pour l'emploi d'estafettes motocyclistes. La guerre elle-même a démontré quels services pouvait rendre la moto, mais elle fut bien plus utilisée par nos alliés que par nous-mêmes. A vrai dire, son usage était relativement restreint et elle était chargée surtout de transmettre rapidement des plis. C'était trop réduire son rôle, car il est bien d'autres emplois que peut rendre la moto, surtout si elle est accouplée à un sidecar. A Satory nous avons vu des motos sidecars assurer le transport des blessés dans d'aussi bonnes conditions que la meilleure voiture d'ambulance. La moto à cause de sa légèreté, de son faible encombrement, de la difficulté qu'il y a à la repérer, de son rapport excellent de poids à puissance, de sa rapidité, de sa commodité d'évolution permet d'aller chercher les blessés beaucoup plus près de la ligne de bataille et ainsi elle permettrait de sauver un grand nombre de blessés auxquels une intervention chirurgicale immédiate sauverait la vie.

(A suivre.) H.-P. BORESTROKE.

Le 8e Paris - Les Pyrénées - Paris est couru

Voici la suite du compte rendu des étapes et de la course elle-même : dans notre prochain numéro, nous publierons avec les photos des machines et des coureurs vainqueurs toutes les considérations et le compte rendu technique de l'épreuve, organisée avec le concours du Petit Parisien.



Classement

Professionnels

Le total des points se montait à 260 tous ceux qui ont obtenu ces 260 points gagnent le diplôme de médaille d'or, le diplôme de médaille de vermeil pour 250 et d'argent pour 200 minimum.

Le départage des *ex-æquos* a été fait par une course de côte dans les 19 kilomètres du col du Tourmalet.

Motos 175 *cmc.*
7 partants — 4 arrivants.

1. *ex æquo* : Mouret (San-Sou-Pap), 260 pts Beaudart (San-Sou-Pap), 260 pts ; 3. Sterny (San-Sou-Pap), 260 pts ; 4. Bruscoli (Gérald), 260 pts.

Motos 250 *cmc.*
16 partants — 10 arrivants

1. *ex æquo* : Chéret (Austral), 260 pts ; Garrot (Terrot), 260 pts ; Quenette (Terrot), 260 pts ; Gillot (Terrot), 260 pts ; 5. Leroy (Royal Sport), 260 pts ; 6. *ex æquo* : Hubert (Utilia), 260 pts ; Bonnet (Favor), 260 pts ; Mont (Favor), 260 pts ; 9. Dubos (Cazenave), 260 pts ; 10. Capdepont (Favor), 230 pts.

Motos 350 *cmc.*
21 partants — 9 arrivants

1. Mahaut (Ravat), 260 pts ; 2. Baer (Royal Enfield), 260 pts ; 3. *ex æquo* : Barthélemy (New-Map), 260 pts ; de Lavalette (Peugeot), 260 pts ; 5. Robert (Jean Thomann), 260 pts ; 6. Charles (New-Map), 260 pts ; 7. Carré (F.N.), 260 pts ; 8. Proal (Soyer), 250 pts ; 9. Sicard (Dollar), 240 pts.

Motos 500 *cmc.*
16 partants — 6 arrivants

1. *ex æquo* : Naas (Gnome-Rhône), 260 pts ; Nebil-Dino (Ariel), 260 pts ; 3. *ex æquo* : Marc (Gnome-Rhône), 260 pts ; Langlois (Gnome-Rhône), 260 pts ; 5. Basser (Dollar), 220 pts ; 6. Hamberger (New-Motorcycle), 190 pts.

Sidecars 1.100 *cmc.*
1 partant — 1 arrivant

1. Garaner-Chomet (Royal Enfield), 230 pts.

Voitures 750 *cmc.*
1 partant — 1 arrivant

1. Gaudichet (indépendant), 240 pts.

Voitures 1.100 *et* 1.500 *cmc.*

2 partants : pas d'arrivants.

Les indépendants
11 partants : 5 arrivants.

Motos 250 *cmc.*
1. Lafrance, 260 pts ; 2. Lacaze, 190 pts.

Motos 350 *cmc.*
1. Richer, 250 pts.

Motos 500 *cmc.*
1. Creuze, 230 pts ; 2. Lebrun, 200 pts.

La 3e étape 24 juillet

Pau-Tarbes

Nous reprenons le compte rendu de l'épreuve où nous l'avions laissé dans le précédent numéro.

Les Pyrénéens sont partis le matin à 6 h. de Pau, un peu éberlués de l'enthousiaste réception de la veille. C'est le jour du *Tourmalet* le jour où les éliminations vont être féroces. On a dit qu'il était curieux de voir

Dans les cols : le groupe rouge descend le col de Puymaurens. — En haut d'un col pyrénéen. — La 3e photo nous montre les lacets et la descente de Puymaurens. — En bas : en haut d'un col, Chéret et Marc attendent le départ.

les cyclistes surmonter la difficulté de la côte relativement plus aisément que les moteurs : il n'y a nullement paradoxe : il faut observer plutôt que les cyclistes ont toute latitude alors que nos motos sont tenues à une moyenne en-dessous des possibilités de beaucoup et que la difficulté réside précisément dans la régularité à obtenir d'une machine qui, au contraire, ne demanderait qu'à « gazer ». L'Aubisque, puis le Tourmalet et ses 19 kilomètres vont voir les abandons de Boura sur Durandal et de Fournival. La grimpée est sévère et les indépendants Gruyère, Lacaze, ainsi que Goubeault, Colombel, Gaudichet, Hamberger, y vont récolter 10 points de pénalisations. Venin, par contre, ainsi que Garaner se voient infliger 20 points.

Le Tourmalet

La montée est fonction du classement général pour toute l'épreuve : comme dans toutes les épreuves de tourisme, le nombre de concurrents qui termine l'épreuve sans pénalisation est toujours très grand : aussi le public confond et ne comprend plus les épreuves ; les constructeurs, eux, maugréent contre ces vainqueurs en bloc les conducteurs sourient : bref, de tels classements jettent le discrédit sur ces épreuves. Voilà pourquoi, à *Moto Revue* nous avons décidé de départager les ex-aequos possibles de la dernière étape par un classement d'élimination au Tourmalet : *Pour les professionnels.*

En 175 *cmc.* — L'équipe entière des San Sou Pap, avec Sterny, Mouret et Baudart font les premiers.

En 250 *cmc.* — La victoire revient à Cheret, sur Austral et aux trois Terrot.

En 350 *cmc.* — C'est Ravat qui est premier avec Mahaut au guidon.

En 500 *cmc.* — Il y a des *ex-aequos* : Naas sur Gnome et Rhône a trouvé un adversaire en Nebil Dino sur Ariel.

L'arrivée a lieu à Tarbes avec un concours énorme de populations accourues au-devant des coureurs. Organisation parfaite du *Républicain des Hautes-Pyrénées.*

L'épreuve annexe

C'est que non seulement *Moto Revue* a amené un contingent important de motos avec Paris-les Pyrénées, mais aussi a lieu collatéralement à la grande épreuve, une épreuve régionale Bordeaux-Toulouse par les cols, et si l'on applaudit fort les Pyrénéens internationaux, l'enthousiasme n'est pas moins grand pour les pyrénéens régionaux. Cependant là aussi le déchet devient important : Le régional Soubeyran abandonne dans la montée du Tourmalet, les frères Colobie y récoltent 10 points de pénalisations tandis que Bosque en acquiert 20 ; par contre, Michel termine sans pénalisation.

25 juillet 4e étape

Tarbes-Perpignan 397 (km)

L'étape Tarbes-Perpignan fut toujours dure, mauvaise pour les coureurs et compensait pour les machines le jour précédent au Tourmalet. Le 8e Paris-les Pyrénées restera historique à ce point de vue, car, cette année, l'effort demandé aux concurrents était accru par la température équatoriale et les difficultés de la route. Dans la descente du col de Peyresourde, Goubault, de l'équipe Dollar, voit un de ses camarades le passer, il se rabat à droite, mais une rigole d'écoulement d'eau est par malchance cachée dans l'herbe : bûche lourde : Goubault se déboîte le genou. A Luchon, à l'hôpital, mais heureusement pas de gravité. *Moto Revue* forme des vœux pour le rétablissement du sympathique 31. Puis c'est Montlouis : une descente rapide, un virage ; William de Monet et Goyon rencontre une auto qui montait, entre dedans, moto aplatie ; transporté à l'hôpital de Perpignan, il n'a qu'une commotion et souffre du ventre. Puis c'est Blanchard qui bûche, rebûche tant et si bien qu'à Puymaurens, il abandonne. Colombel, l'indépendant, fait connaissance aussi avec un trou de la route, à Prades, tombe et doit

Paris - les Pyrénées - Paris 1928

Au haut du Tourmalet, le pointage à l'appareil enregistreur par M. Printamp délégué de la Fédération. — Les concurrents, en haut du Tourmalet, regardent monter les retardataires. — Sur la ligne du départ. — Le départ en ligne dans la descente.

abandonner : songez qu'il roulait depuis 500 kilomètres avec 11 rayons en moins à sa roue avant!

L'arrivée

A Perpignan, l'arrivée fut remarquable : on se serait cru au Tour de France ! M. Vallarino président du M. C. est un organisateur de qualité : il est d'ailleurs bien secondé par M. Péperty, président de la C. S. et Em. Brousse : tous les agents perpignanais durent être mobilisés, car la foule fut énorme!

La 5e Etape
Perpignan-Toulouse
le 26 juillet

L'étape de la soif et du soleil

La blanche poussière des routes de l'Aude a aggravé terriblement une étape pourtant facile de par son profil. Chaque année, le même fait se produit : les coureurs du Tour de France ont la précaution du bidon ; sans doute, leur effort est plus physique que les nôtres, mais il ne faut pas que le motocycliste oublie qu'il a aussi une récupération de force à acquérir lors d'une étape aussi chaude ; là, réside l'insuccès de beaucoup : étape reposante, disaient les reporters en chambre ! Fichtre non ! car le soleil du Midi est plus actif que celui de Paris. Bouvier, en outre, rencontre un toutou ; au lieu de filer droit, il pousse l'héroïsme jusqu'à essayer de sauver l'affreux barbet, embarde, brise sa machine sur une borne et... abandonne. Maleyre, à la sortie d'un pont se trouve au virage, nez à nez, avec une auto, freine, chasse de l'arrière sur le parapet, brise son pont arrière et abandonne.

Dommage, sa L. G. était une voiture bien remarquable comme stabilité et tenue de route ; le conducteur aussi avait une maîtrise insoupçonnée. Venin et Flachat ne rejoignent pas Toulouse : montés l'un et l'autre sur de splendides machines de la même marque dijonnaise, le premier s'était fait remarquer au Bol d'Or par un engin vraiment touristique, le second, débutant en course, promettait par son adresse et sa précision : pénalisés tous deux.

Hamberger, celui que nous avons connu dans le temps à la conduite des René Gillet, éliminées actuellement des courses par le réglement très discutable des cylindrées, avait terriblement bûché la veille ; mais c'est un rude à cran ; il a voulu néanmoins continuer l'étape et a fait la passe de 3 comme bûches. Rasser tient le record avec 4 ; la dernière, il brisait en miettes, une borne ; on ne voit cela que dans le Midi. Cottereau, aussi, à 80 s'est essayé à la bûche sur l'atroce route à fondrières de Carcassonne ; mais les 3 sont des durs et ils continuent.

Depuis Paris, cela fait 23 abandons, 43 concurrents restent en course dont 31 sans pénalisation. Et certains ont osé dire que Paris-Les Pyrénées-Paris était une « promenade » ; oui, il y a des promenades, les unes gaies, les autres tristes ! Tout est relatif.

Bordeaux-Toulouse

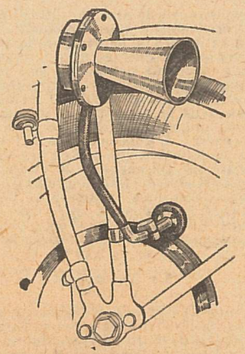
Dans l'épreuve annexe de L'U. M. du Midi et du M. C. Bordeaux, Michel et Bosque ont réussi dans les délais la course ne perdant que 20 points ; par contre, les frères Colobie abandonnèrent mais pour le bon motif, car ils s'arrêtèrent pour aider l'infortuné Goubault. Leur geste est courtois, car ils ont sacrifié leur chance pour venir en aide à un coureur de l'autre épreuve.

***

A noter le remarquable contrôle de Narbonne organisé par le Moto Club et celui de Carcassonne tenu par MM. Arnal et Vidal de l'U. M. du Midi. A Toulouse, c'est M. Palmade de l'U. M. du Midi qui reçoit les concurrents ; les dirigeants toulousains sont d'ailleurs des plus modernes et leur accueil dépasse ce qu'on peut imaginer vin d'honneur, réception, et médailles.

6e *Etape*
Toulouse-Clermont-Ferrand

Etape dure encore ! Et malgré les impressions générales du départ, Paris-Pyrénées 1928 aura été la plus difficile de toutes les épreuves et de l'année et des Pyrénées antérieures. Six abandons dans cette étape !! Jamais, nous n'avions tant vu. Il est vrai



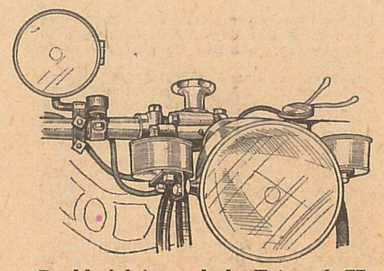
Montage du Forton sur la machine de Flachat.

que les routes sont affreuses au pays de Vercingétorix et les arrivées à Clermont sont un véritable calvaire.

Gruyere, confus de tant et tant de virages (1.800 en 200 km !) confond enfin sa route, préfère une belle ligne droite et... ne rejoint pas dans les délais. Puis, la verte crevaison sévit et Jokin, Cottereau, Bignon, Boutiller qu'on ne revoie pas à l'arrivée. Bourgenolle vraiment démoralisé par ses « pépins » précédents et par une série invraisemblable de crevaisons disparaît à son tour, d'autant que sa mécanique a toujours marché merveilleusement. Ah ! les pneus !

Proal, plus heureux, arrive bien à Clermont : un peu de retard, il récolte 10 points ; cela vaut mieux que l'abandon.

Hamberger aura été un as : la poisse s'est acharnée sur ses pneus, mais c'est un vrai, un pur ; il en faut plus pour le vaincre et il arrive à Clermont « quand même ! » après une série de chûtes-crevaisons remarquables : 10 points. De même Bonnet ; Proal gâche son palmarès aussi qui était absolument vierge et attrape 10 points.



Double éclairage de la Triumph 77. Le compteur de vitesse et la montre sont montés sur le phare avant.

Lebrun récolte 10 points ; Gaudichet et Garaner, 10 points aussi. A Bort, Albissua était encore en tête de sa catégorie ; et voici que nous l'apercevons dans un garage en train de limer, limer des vis : ah ! c'est le premier qui enfreint le règlement et il est de ce fait déporté dernier du classement. Du coup c'est l'équipe Terrot (3 machines) et Chéret qui passent en tête de la catégorie 250 cmc. Quelle drôle d'idée a eu Abbissua !

L'arrivée fut enthousiaste à Clermont ! Le préfet lui-même tint à assister personnellement à l'arrivée et à connaître chacun des coureurs. Le bruit des difficultés que rencontraient les concurrents fit accourir une foule énorme au parc. Les Pyrénées ont conquis les foules.

Quel est donc le « lâche » anonyme (que nous connaissons malheureusement !) qui nous écrivait qu'il se sentait capable de faire l'épreuve avec un vélomoteur ! et que ne s'est-il engagé ; songez que toutes les maisons de motos et d'accessoires l'auraient choyé, gâté ; nous lui aurions fait une réception triomphale ; enfoncer des Naas, Labourdette, Hamberger, Quenette, Chéret, c'eût été merveilleux ! Il paraît que la belle-mère de la concierge, au moment du départ....

M. Pinot, président du M. C. d'Auvergne, tint également à recevoir magnifiquement les concurrents.

La 7e et dernière Etape 29 juillet
Clermont-Ferrand-Paris 408 kilom

Etape de tout repos : comme dans toutes les épreuves similaires, la dernière étape reste la randonnée du triomphal retour : n'est-ce pas un dû aux coureurs après les difficultés antérieures. Est-ce à dire que la dernière étape est des plus faciles ? Les concurrents se sont tous plaints des routes affreuses dans la première portion du parcours et contrairement à l'habitude, il y eut dans la 7e étape des pénalisations. Lebrun et Capdepont eurent 10 points à leur passif. Quant à Albissua dont la performance était remarquable, malgré son déclassement le jour précédent, il entraîna dans son abandon la marque Stella qui méritait mieux : c'est vraiment dommage car la mécanique de Stella était parfaite.

C'est à Fontainebleau, sur la place du Château, qu'avait lieu l'arrivée officielle : une foule énorme avait fait le déplacement et après le déjeuner, ce fut, derrière les coureurs encadrés, une procession interminable non seulement de voitures ou de motos mais aussi de cyclistes qui tenaient à apporter leur tribut d'admiration aux rescapés de l'épreuve : toute la route, sur les 60 kilomètres qui conduisaient de Fontainebleau à Versailles, la foule. Le parc fermé de Versailles, déplacé à la dernière minute, fut remarquablement installé au carrefour de Montreuil avec l'aide éclairé des membres du M. C. de Versailles : remerciements à M. Schubler, le président. La foule, très disciplinée, permit le contrôle des poinçons rapide et efficace. Puis les concurrents encadrés non seulement des voitures officielles mais des innombrables suiveurs, regagnèrent la Porte-Maillot quittée 8 jours plus tôt, sous une double haie de Parisiens venus en foule applaudir les vainqueurs ; on se serait cru au Tour de France cycliste : la moto gagne du terrain !

A Maillot, au restaurant Gillet, eut lieu le classique vin d'honneur aux concurrents et la proclamation des résultats ; un mot de M. Lacome, Directeur de *Moto Revue* et organisateur de l'épreuve, souligna délicatement les prouesses de chacun et l'effort des marques engagées et tout particulièrement succès grandiose de Paris-les Pyrénées ! Paris qui tend à devenir la plus belle épreuve routière française.

Les Coupes

Coupe des Pyrénées

Groupe bleu : *ex aequo* San Sou Pap Terrot.

Groupe rouge : Gnome-Rhône

Coupe du Tourmalet : Favor.

Prix de la Ville de Bordeaux : de Lavalette (Peugeot).

Prix de l'Union Motocycliste du Midi Chéret (Austral).

Médaille de l'Automobile Club du Midi Gaudichet (indépendant).

Médaille de l'Automobile Club du Sud-Ouest : Richer (indépendant).

Challenge Ollier : Terrot.

AUTOUR DE L'ÉPREUVE

Quelques réflexions

Celui-ci s'appelle Flachat ; c'est un indépendant que nous avons lancé dans cette aventure parce qu'il nous paraissait le meilleur des amateurs ; c'est de lui que nous disions que, sur grandes distances, il nous montrait quelquefois sa roue arrière ; la 500 cmc. dijonnaise qu'il a, n'est pas seule à être excellente, le conducteur l'est aussi, mais, n'est-il pas présomptueux en nous envoyant ce poulet de Pau : « Mon cher, je tape l'équipe Gnome comme je veux ; j'ai tâté Bayonne-Pau à 92 ; j'ai une rude confiance dans le succès. »

Boullu s'est accidenté : n'ayant pas lu *Moto Revue* qui lui indiquait les perfides rechargements de Couhé Vérac, il a inévitablement piqué du nez à l'endroit incriminé ; s'il n'a pas eu grand mal, il le doit surtout à Chaillou qui, avant le départ, lui avait sur notre désir, remis un casque, le « Dur à Cuire », ainsi qu'à trois autres indépendants ; souhaitons qu'il viendra remercier Chaillou de l'avoir équipé et *Moto Revue* d'avoir eu le flair de le désigner dans les quatre heureux.

Les « Scolaires » ont voulu être représentés aux Pyrénées 1928. C'était tout d'abord Ledoux-Lebart, à défaut de Maillard retenu dans l'Ouest pour maintenir haut le fanion de Gnôme. Mais, l'incident relaté antérieurement a fait désigner Richer pour représenter le Club ; certes, pour un début, il y a des

A la Porte-Maillot : Les concurrents avaient à peine franchi le terre-plein du restaurant Gillet, que la foule se rabattait enthousiaste et impitoyable sur ses favoris débordant le service d'ordre et les officiels.

Paris - les Pyrénées - Paris 1928

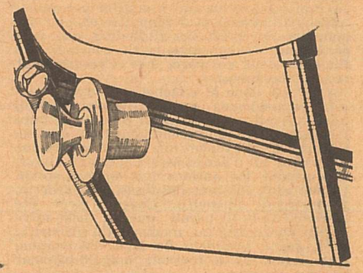
Dans le col de Puymaurens : un départ en ligne. Les trois clichés du bas représentent des arrivées de concurrents en haut du Col d'Aspin et du Col de Port.

bûches, telles celle ramassée avant Bordeaux ; les deux autres dans l'Aubisque, mais la mascotte, la « cocotte » des Scolaires porte bonheur, dit-on.

Pauvre William ! Décidément, l'année 1928 aura été néfaste ; après l'accroc des Six Jours d'Hiver, William s'était bien remis de sa jambe abîmée par un automobiliste maladroit, et nous fûmes surpris de le voir s'engager aux « Pyrénées » à l'ultime minute : sa confiance était grande, sa jambe remise et... voilà qu'à Montlouis, dans les Pyrénées, une auto lui rejoue le même tour ; voilà William re-blessé. Allons, motocyclistes du Nord de Paris, de la région dyonisienne, n'oubliez pas William et quand vous passerez par le 27, rue du Chemin-de-Fer à Saint-Denis, si vous avez quelque bricole à acquérir, allez chez William ; que ses efforts au moins aient un résultat matériel ; il a une petite famille à nourrir et, dame ! avec les jambes en capilotade, c'est dur ! Les motoristes ont du cœur, nous le savons.

Radios était représenté aux P. P. P.

Au pesage, nous avions ,en effet, aperçu le coureur Cottereau qui avait équipé sa Dollar d'un Radios, non pas à l'occasion de l'épreuve, mais bien avant puisque cet



Un détail de l'attache du Sidecar Royal Enfield.

appareil, il l'avait déjà depuis plusieurs mois Nous sommes heureux de voir que l'étape de nuit Paris-Bordeaux a confirmé la valeur de cet éclairage puisque Cottereau l'a accomplie sans pénalisation et surtout c'est l'un des rares qui a vu à temps les infâmes cylindres à vapeur et le rechargement de Couhé Vérac.

Puis, c'est l'abandon de Lhabitant et de Labourdette.

Les pénalisations

En voilà une litanie : l'an prochain, il faudra que les coureurs surveillent cette redoutable étape qui semble pourtant si simplette.

En 175 et en 250 cmc., ça va toujours, car la vitesse un peu réduite de ces engins leur permet d'éviter à temps les embûches des mauvaises routes.

En 350 cmc., Sicard est gratifié de 20 points ; il a oublié de se réveiller à Tarbes et part avec 35 minutes de retard. Bouvier : 30 points ; Venin, si remarqué au Bol d'Or, en perd 40 et Richer le « scolaire » et le benjamin de l'épreuve (16 ans ½) acquiert ses premiers 10 points pour une stupide crevaison.

En 500 cmc., Creuze et Lebrun 10 points Cottereau, Hamberger et Bourguenolle, 30 points ; Flachat, remarquable indépendant, risque son classement général avec 30 points ; Raser qui a fait grasse matinée à Tarbes, veut se rattraper des 30 minutes de retard tombe et ramasse... 40 points.

Richer aussi...

Il fut désigné par le M. C. Scolaires pour représenter le groupement aux Pyrénées. Une crevaison et 10 points de pénalisation : ce fut tout ! Chance ? Non, car le constructeur de son engin était allé jusqu'à lui refuser toute mise au point au départ ; il y a tant de jeunes qui se croient de remarquables capacités avant une épreuve ! Richer a ajusté sa moto lui-même, est parti, est arrivé et le lundi matin, il était avenue de la Grande-Armée, fier (il y a de quoi !) rappelant à la firme, l'allure décourageante des huits jours auparavant. Et le plus fier fut encore le directeur de la firme, car au moins, il a une preuve indiscutable de la valeur de ses machines : dommage que Richer fût un indépendant.

Lacaze trouve que c'est dur !

Pas la course, bien sûr, mais de songer que des professionnels « laissent ça là » pour la moitié de 10 fois rien alors que les indépendants ont tenu le coup ; Lacaze a fini les Pyrénées ; il était à nos bureaux lundi ; or, il parlait de repartir le soir même pour Narbonne avec son engin ; ils ont du cran les « indé ». Lacaze a eu pourtant rupture de soupape et deux ressorts idem. Aspet fut monté à pied par Lacaze : « ah ! c'est dûr, répète-t-il », pas la course, mais de voir certains professionnels lâcher si facilement. N'a-t-il pas raison notre Lacaze?

Voici de ses nouvelles

Veuillez m'excuser de venir un peu tardivement vous remercier de la protection efficace que m'a apportée votre casque lors de mon accident. Comme l'affirme *L'Intransigeant*, c'est grâce à lui que je dois de n'avoir pas eu la tête fendue, et cependant je puis vous assurer qu'il en a pris un fameux coup. A l'heure actuelle que je recommence à me rendre compte de mon accident, je m'étonne et me félicite de m'en être tiré aussi miraculeusement. Lorsque mon état le permettra j'irai vous rendre visite et vous pourrez vous rendre compte du résultat d'une bûche prise par un corps de 80 kgs, à 70 km. à l'heure, par conséquent, de la valeur de votre casque.

M. BOULLU. Choisy-le-Roi.

Maglum toujours...

L'éclairage a joué un rôle important dans le classement général de l'épreuve, si l'on tient compte de la 1re étape et aussi de la dernière : à la première, les chutes, les abandons provinrent précisément du fait que les concurrents malheureux avaient peu étudié leur éclairement. La chute de Boullu à Couhé-Vérac sur les rechargements fut marquante à ce point de vue, on voit d'ailleurs le fait curieux des meilleurs professionnels contraints à suivre les « nouveaux » mieux équipé.. Maglum comme toujours équipait la majorité des concurrents : les directeurs de la firme n'ont pas craint d'émettre le vœu qu'un second concours d'éclairage pourrait avoir lieu sous la formule du vainqueur dont l'éclairage tiendra une nuit complète : l'idée est à suivre.

Parlons de lui...

Colombel a joué de déveine : marche-pied.., chûtes multiples... le soleil a Prades, un vrai soleil du Midi ! Heureusement qu'il avait un casque de la rue des Acacias : le casque a freiné, mais Colombel, en vieux rugbyman sait parer et le tout se réduit à une rotule qui « rotule » légèrement. Remettra-t-il cela ? Oh ! certainement, car cet accroc qui l'a éliminé stupidement à Perpignan a prouvé néanmoins que Colombel était un bon, puisqu'il a fini la rude grimpée des cols sans difficulté.

Colombel fit une chûte très sérieuse ; en somme, ceci est assez classique sinon agréable; mais ce qui est plus remarquable, c'est le cran de ce sympathique coureur dont la jambe arrachée laissait voir la rotule et qui ne parlait rien moins que de continuer la course ; les Colombel sont des purs et lorsqu'il sera rétabli, espérons qu'il trouvera près des constructeurs l'aide qu'un caractère aussi fort mérite.

Les concurrents précédés des motocyclistes de la Préfecture de Police quittent Versailles pour gagner Paris.

L'arrivée à la porte Maillot : le dernier virage à travers les arbres, sur le terre-plein du restaurant Gillet.

Casques cassés

Colombel avait un casque à 20 francs, Richer en avait un aussi superbe ; d'autres aussi, et tous nous ont montré leur casque : tous, ce sont ceux qui ont bûché ! Très curieux cette vision de casques brisés : nous avons regardé le crâne de chacun, rien ; donc le casque est utile, sans lui nous connaissons des coureurs qui ont bu le champagne à Maillot et qui seraient actuellement au cimetière.

Deux superbes bouquets !

Pour qui donc ? Mais pour leurs deux coureurs: le M. C. Dyonisien, section Vincennes, était venu au devant de ses deux membres qui couraient les Pyrénées, Baudard et Sterny : en voilà deux qui font honneur à leur club ! On dit que San Sou Pap est une machine bien merveilleuse , avouons que le succès de la firme et le succès des coureurs ne font qu'un : San Sou Pap, Baudard, Sterny, c'est une entité sa[illegible] plus.

La moto mène à tout

Elle vous rend fumeur !

Mais parfaitement. Imaginez-vous que tout au long du retour des Pyrénées la Société des Huiles Centrales, dites Celor, vous distribuait de ces pipes ; de vrais pipes non d'échappement, mais des pipes à tabac et nous qui n'étions pas fumeurs avons voulu néanmoins « culotter » une de ces pipes Ce qui est le plus délicieux c'est que ces pipes, primes étaient de remarquables bruyères des Vosges et non de l'article de bazar. Vraiment Celor est à la page.

Le M. C. Versailles renaît

Schubler a décidé de repartir et de réactiver son Club que le départ de deux bonnes douzaines de jeunes au régiment avait anéanmé. On prévoit une épreuve pour l'automne qui sera de l'inédit dans notre monde sportif : tant mieux car Schubler a prouvé qu'il savait se debrouiller ; le parc fermé au carrefour de Montreuil, pour les Pyrénées, était son œuvre et c'était joliment réussi.

Un Club qui sait ses buts

Nous recevons ce mot du M. C. du Poitou :

Avant eu l'occasion de suivre la course de Poitiers à Angoulême, j'ai su l'accident survenu au n° 13.

En revenant j'ai fait relever la machine et ai chargé un mécanicien de bien vouloir la ramener chez lui.

Voici le nom et l'adresse :

Louis Millet, avenue de Bordeaux, Couhe-Vérac (Vienne).

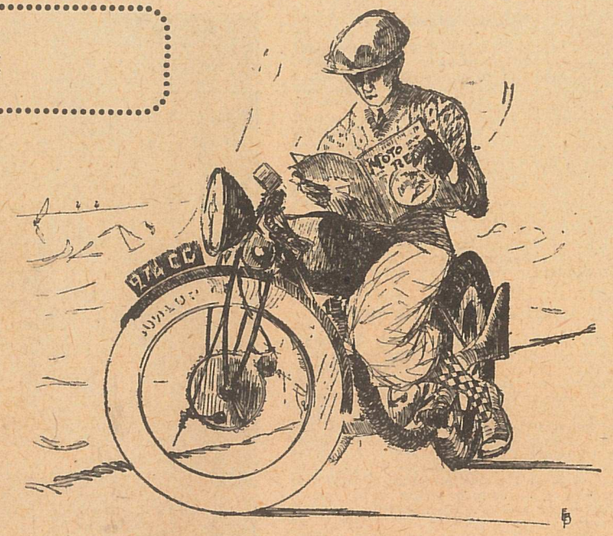
Veuillez me croire, Monsieur, trop heureux d'avoir pu en quelque chose vous être utile.

Le Président,

RAIGUE.

(Le compte rendu technique dans le prochain numéro)

Un peu de tout



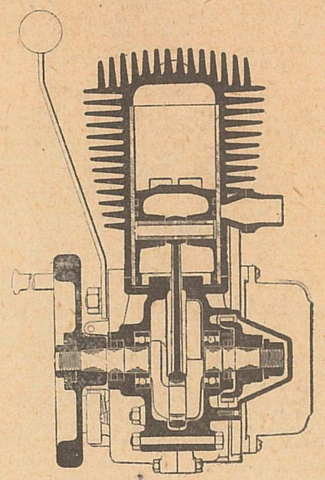
Filtrer l'air

Nous avons publié dans un de nos derniers numéros un petit article sur la nécessité de filtrer l'air d'aspiration des moteurs qui nous a valu de nombreuses questions de nos lecteurs qui se résument ainsi : On s'est passé jusqu'ici du filtre à air, est-il si absolument nécessaire que vous le dites? Le filtre à air ne freine-t-il pas la marche du moteur?

Nous répondrons à la première question qu'effectivement le filtre à air n'est pas *absolument* nécessaire puisque la moto peut marcher sans ; mais en partant de ce raisonnement, l'on trouvera que la moto n'est pas plus nécessaire puisque l'on a des jambes, etc. Il faut donner au mot nécessaire un sens plus large, un sens qui lui convient mieux : La nécessité est la conséquence du progrès. Or le filtre à air est un progrès, il empêche l'usure prématurée du moteur, la formation de la calamine et permet de conserver et même d'améliorer le rendement pendant des milliers de kilomètres. Voilà pourquoi le filtre à air est nécessaire, mais comme nous l'indiquions dans notre dernier numéro il y a filtre et filtre. Celui qui nous paraît, d'après des essais très sévères effectués par des Constructeurs, donner le maximum d'efficacité est le filtre à élément feutre qui retient la totalité des poussières.

Quant à la seconde question, relative au freinage que pourrait occasionner le filtre, il nous suffira de dire à nos lecteurs un peu inquiets que c'est l'A. B. C. du problème que de calculer une surface filtrante suffisante pour le passage de l'air et qu'ils peuvent être tranquilles de ce côté. Au contraire ils trouveront un sérieux avantage dans l'emploi du filtre, ce dernier maintenant le moteur en bon état, lui conservera sa puissance intacte et l'augmentera même après quelques milliers de kilomètres, le rodage ayant été normal. Un autre avantage c'est la stabilisation du mélange carburant, ce dernier n'étant plus influencé comme c'est le cas actuel, par les grands vents, la pluie, la neige, etc.

En résumé, vous avez tout intérêt à m nir votre moteur d'un filtre à air ; plus tôt vous y viendrez, plus tôt vous ferez des économies et goûterez mieux les joies de la moto. D'ailleurs d'ici quelques années l'emploi en sera généralisé et vous finirez toujours par avoir un filtre à air ; vous serez à ce moment dans les retardataires et voila tout.



Le moteur Train de la 350 cmc. 2 temps d'un essai récent.

L'Industrie motocycliste

On nous annonce :
(*Extrait des Annonces Légales parues dans le Département de la Seine*)

...Qu'un jugement déclaratif de faillite du 15 juin a touché la Société Rollet et Cie, Société en nom collectif ayant pour objet la fabrication et la vente de pneumatiques, cycles et automobiles, accessoires de cycles et automobiles et plus généralement connue sous la dénomination Etablissements Judex, ayant son siège à Paris, 121, rue de Tocqueville.

...Qu'un jugement de résolution de concordat, rendu par le Tribunal de Commerce du 15 juin touche la Société en nom collectif Beaufrère et de Baecker, ayant pour objet la représentation de toutes marques de bicyclettes à moteur et dont le siège social est à Paris, 7, square de Châtillon.

En conséquence déclare ladite Société en état de faillite ouverte. Nomme M. Gueury, juge-commissaire. M. Frémont, syndic, 68, rue Mazarine. (N° 35.435 du greffe.)

...Qu'il a été formé une Société le 14 mai chez Maître Bourdelle ayant pour titre Général Moto Cycles (Société Anonyme), ayant pour objet la vente de motos et de cycles, et pour siège, 46, rue de Vouillé, au capital de 1 million.

...Qu'il a été formé une Société par acte notarié le 22 mai ayant pour titre Office Central des Fabricants (Société Anonyme) ayant pour objet la vente des cycles et des motos au capital de 50.000 francs. Siège, 54, rue Louis-Blanc.

Il ne faut plus désespérer

Il nous arrive parfois de rencontrer sur la route de pauvres bougres de motocyclistes désespérés de se trouver en panne à quelques kilomètres d'un centre, et harassés d'avance d'avoir un beau morceau de route à parcourir avant de faire soigner la maladie dont souffre leur pauvre machine. La panne est, de nos jours, devenue extrêmement rare, mais il arrive encore que, faute de soins, ou faute de connaissances suffisantes, la moto la meilleure se refuse à continuer son chemin. Il faut alors pousser l'engin jusqu'au réparateur le plus proche (?) et lui demander ses bons offices. Un bon mécanicien, qui a 20 ans de pratique, qui connaît bien le moteur, décidé de mettre ses connaissances à la disposition des usagers de la route en parcourant les routes le dimanche avec une voiture adaptée aux nécessités et transformée en atelier roulant. Lorsque vous vous trouverez dans l'ennui, ne vous désespérez plus. M. Roulet se tiendra avec sa voiture sur les trajets suivis par les sorties, les rallies, les courses, en un mot dans tous les coins où une manifestation sportive est susceptible d'attirer la grande foule et, par conséquent, où se trouvent augmentées les chances de se rendre utile.

Ou : il faut vivre pour bien manger!...

Il nous arrive de recevoir de nombreuses lettres, tantôt nous vantant les mérites d'une auberge, d'un hôtel, d'un restaurant, tantôt, au contraire, se plaignant d'avoir été victimes qui, d'un coup de fusil, qui, d'une véritable rafale de mitrailleuse !

Il y a, en effet, lieu de déplorer que l'on trouve tant d'endroits en France où, pour bien manger il faut ouvrir son portefeuille en grand ; ou si, malheureusement, et le cas est fréquent chez les motocyclistes, on ne dispose pas des moyens pécuniaires indispensables, on se résigne à absorber l'infâme cuisine des restaurateurs, ou plutôt des gens qui se prétendent tels.

Qui nous dotera de restaurants à prix modéré, où pourront sans crainte s'arrêter les motocyclistes et tous ceux dont la bourse n'est pas des plus... grasses ?

Peut-être, un nouveau groupement qui vient de se constituer sous le titre de « Club des Cent mille ».

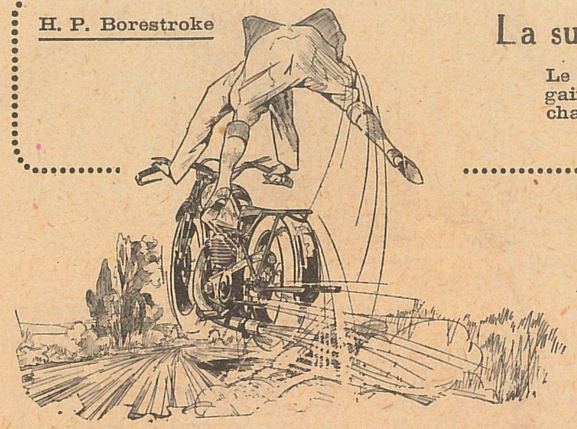
Adhésion (5 fr. par an), à M. Desthieux 3, rue du Cherche-Midi, Paris.

Onomatogramme.

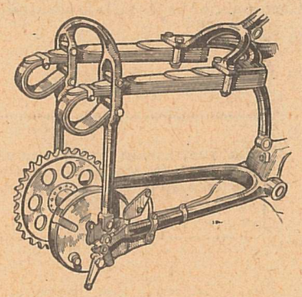
La suspension arrière et la cardan

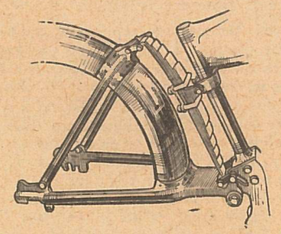
Le cadre à suspension arrière a un regain de faveur : reverrons-nous au prochain Salon quelques exemplaires de cette conception?

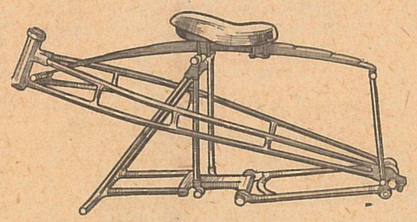
H. P. Borestroke

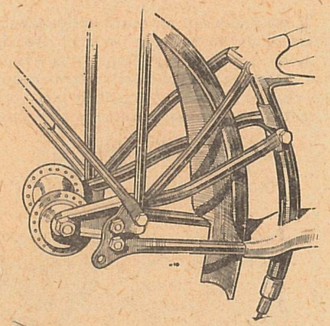


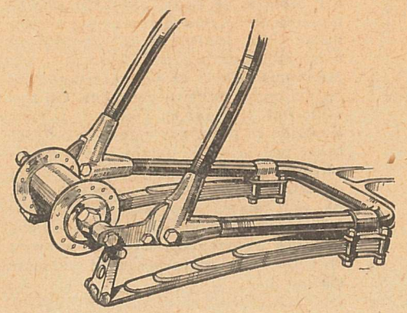
Malgré l'échec des cadres à suspension arrière qui firent leur apparition peu avant la guerre (Indian) ou peu après la guerre A. B. C., Matchless, Clyno, Griffon, etc.) nous avons toujours été persuadés que cette disparition n'était que momentanée et qu'un jour on arriverait à résoudre les difficultés qui s'étaient présentées et tout particulièrement le manque de rigidité latérale qui, à un degré plus ou moins grand, existait sur ces premiers types. Les pneus à forte section et les selles à fond souple, en augmentant considérablement le confort, rendirent moins urgentes les recherches relatives à la suspension arrière, d'autant que la concurrence des prix n'était pas pour encourager l'introduction de perfectionnements susceptibles d'élever le prix des machines. Nous n'avons cependant pas cessé d'attirer l'attention des constructeurs et du public sur l'incontestable utilité de la suspension arrière. Il suffit de voir passer sur une route pavée une machine à suspension arrière et de noter les déplacements verticaux de la roue pour apprécier qu'une suspension épargne vraiment à toute la machine des chocs sérieux. De plus, une suspension arrière est nécessaire si on veut que la roue reste en contact avec le sol. Au fur et à mesure que les machines s'amélioraient sous tous les rapports, il n'y avait nul besoin d'être sorcier pour prévoir que la suspension arrière était appelée à renaître de ses cendres. Après tout, elle est peut-être plus nécessaire sur une moto que sur une auto, et de tout temps l'automobile a été suspendue, à part une seule voiturette, la 3 CV Decauville d'il y a trente ans. Et voici qu'effectivement, au cours des derniers mois, nous voyons apparaître un certain nombre de suspensions arrière des plus intéressantes. C'est, par exemple, en Angleterre la Draper qui peut déjà être livrée sur la grosse Brough Superior, et une variante qui a été essayée sur la Vélocette et qui sera livrée à la clientèle dès que les questions de fabrication auront été réglées. Il suffit qu'une ou deux marques montrent le chemin pour que les autres suivent. Cela dépend uniquement de l'accueil fait par le public et du prix. Il est intéressant de remarquer que ces essais sont faits sur des machines très rapides pour lesquelles la rigidité latérale est une condition essentielle. On ne peut rouler à 130 ou plus à l'heure avec un cadre qui flotte. Or, la Brough Superior a participé avec un plein succès à des Reliability Trials qui exigent de la machine une tenue de route parfaite,



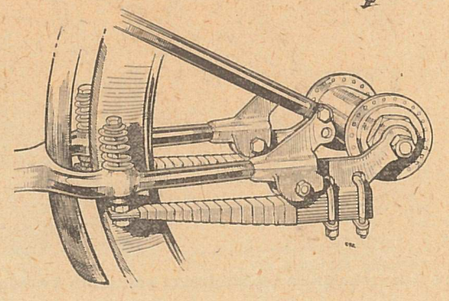


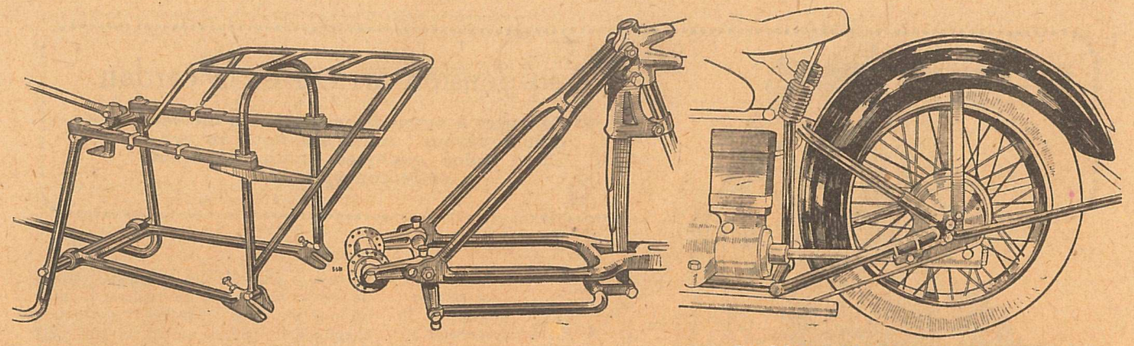






Quelques conceptions de la suspension arrière élastique qui montrent que le problème est loin d'avoir été négligé par les constructeurs.





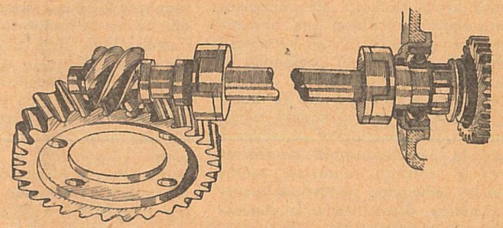
Voici encore deux réalisations intéressantes de suspension arrière.

Combien séduisante la transmission par arbre à cardan telle qu'elle est réalisée ici.

et la Vélocette a été essayée sur le circuit de l'Ile de Man et ce circuit comprend d'innombrables virages. Les personnes qui l'ont essayée sont unanimes à affirmer qu'elle est aussi maniable dans les virages que les machines à cadre rigide.

Chez nous, on se rappelle la suspension B. C. R. du dernier Salon et un de nos derniers numéros donnait une description d'un nouveau cadre Clément à suspension arrière. Dans toutes ces suspensions, le problème de la rigidité latérale a été heureusement résolu. Le seul obstacle à la généralisation de la suspension arrière c'est surtout le prix plus élevé de telles machines ; mais nous croyons qu'un nombre respectable de motocyclistes n'hésitera pas à payer un supplément pour bénéficier de ce perfectionnement.

La suspension arrière nous amène à causer également de la Cardan qui devrait être le dernier cri de la moto actuelle.

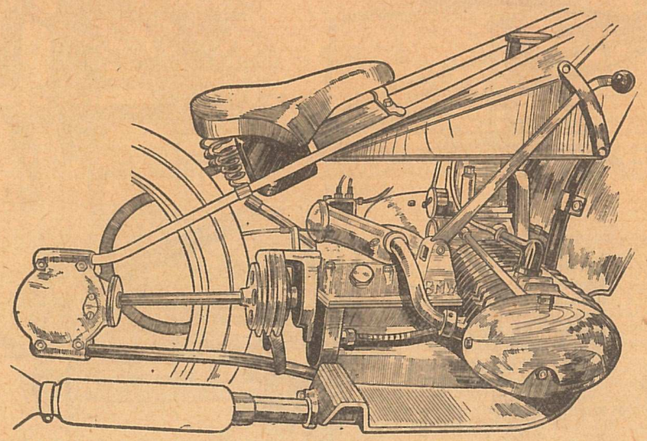


Arbre de transmission à deux joints et couple hélicoïdal à vis sans fin.

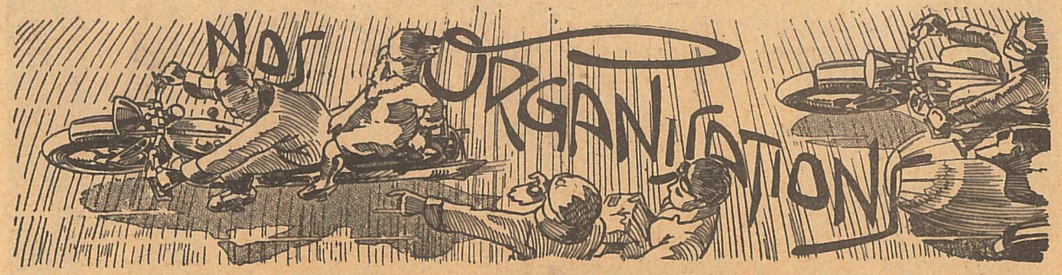
Il est également un autre perfectionnement dont nous avons souvent signalé l'intérêt, c'est l'emploi d'une transmission par engrenages. Nous reconnaissons que les chaînes actuelles donnent de très bons résultats et que les pannes de transmission sont devenues très rares, mais par contre la chaîne exige des soins que beaucoup de motocyclistes négligent. Par beau temps cela va encore, mais il en est autrement quand la pluie s'en mêle. Il y a deux solutions ; soit le carter de chaîne, soit la substitution de la transmission par engrenages dont les anciennes F. N. avaient démontré la valeur.

Nos lecteurs se rappellent peut-être d'une machine à transmission par engrenages qui semblait particulièrement bien conçue, celle construite par M. Beatty. Notons en passant que M. Beatty a d'ailleurs collaboré à l'établissement d'un des meilleurs moteurs à arbre à cames en tête actuellement construits en France. Quant à sa moto par cardan elle a été essayée par une de nos plus grandes marques sur plus de quatre-vingt mille kilomètres. Rien n'a bronché et il est probable qu'une machine de ce type figurera au prochain Salon. Nos lecteurs nous permettront d'être muets sur le nom de la marque pour éviter que celle-ci ne soit submergée par les demandes de renseignements. On travaille dur, très dur en France et si nous allons de ce train, nos motos connaîtront avant peu le même succès que nos voitures. Nous n'avons plus à craindre, quand nous ouvrons une revue étrangère, de voir tourner nos machines en ridicule. Tout au contraire on leur prodigue les plus grands éloges. Nous pouvons être fiers de notre industrie motocycliste.

REGAIRAZ.



Une machine à transmission par arbre à cardan à la B. M. W. allemande



Le Grand Concours

Les prix

Classement des Cinq fautes

Thuel Augustin gagne deux bougies Elite pour auto, des Bougies Elite.

Bouverot Pierre, Roguier Maxime gagnent une pipe L. M. B.

Belvalette René gagne un fétiche RZ Hirondelle, des Etablissements Rosaz.

Renel Paul gagne une paire grippe-genoux Saker, N° 70, des Etablissements Saker.

Cordier Maurice gagne une paire grippe-genoux Saker, N° 75, des Etablissements Saker.

Brucy Lucien gagne une sacoche Saker, 19 × 10 × 10, N° 80, des Etablissements Saker.

Mouchet Eugène gagne une sacoche Saker, 21 × 10 × 10, N° 80, des Etablissements Saker.

Chebront Robert, Vigerie Gabriel, Darries Simon gagnent une paire repose-pieds pliants N° 202, des Etablissements Moreau.

Poulain Michel gagne un fétiche RZ Papillon 2 des Etablissements Rosaz.

Dezoret Louis, Gouvier Gérard, Degélas, Vincent Emile, Gagnol Albert, Xavier de La Charie, Bertheller Louis, Legout René, Raybaud François, Sangouard Michel gagnent un serre-tête cuir noir, des Etablissements Sahna.

Gallée Emile gagne un fétiche RZ Papillon 3 des Etablissements Rosaz.

Terret Emile gagne un fétiche RZ Amour, des Etablissements Rosaz.

Pénigou Roger gagne un fétiche RZ Tortue, des Etablissements Rosaz.

Galaine Edmond gagne un fétiche RZ Sphinx 3, des Etablissements Rosaz.

Pavis L. gagne un bidon de secours, des Etablissements Plazolles.

Eckart Louis gagne une paire repose-pieds Saker (articulés) N° 20, des Etablissements Saker.

Claret gagne un fétiche RZ Dromadaire, des Etablissements Rosaz.

Besseie Lucien gagne un fétiche RZ Autruche, des Etablissements Rosaz.

Mommoyer Paul gagne un fétiche RZ Eléphant, des Etablissements Rosaz.

Plantard Paul gagne un fétiche RZ tête Egyptienne, des Etablissements Rosaz.

Salvaire P. gagne un fétiche RZ Tête de Mort, des Etablissements Rosaz.

Marteaux Jean gagne un fétiche RZ, Jean qui Rit, des Etablissements Rosaz.

Duverne gagne un fétiche RZ, Jean qui Pleure, des Etablissements Rosaz.

Mallet gagne un fétiche RZ, Tête de Coq, des Etablissements Rosaz.

Fradelizio Louis gagne un fétiche RZ, Poisson, des Etablissements Rosaz.

Simon Victor gagne un fétiche RZ, Papillon, des Etablissements Rosaz.

Bourdel Raymond gagne un fétiche RZ Sphinx, des Etablissements Rosaz.

Raillard Paul gagne un fétiche RZ, Cochon, des Etablissements Rosaz.

Roberger Emile gagne une pompe pour moto, des Etablissements Plazolles.

Gatheron gagne une boîte à chambre à air des Etablissements Moreau.

Girard gagne une boîte à chambre à air des Etablissements Moreau.

Bouvet Raymond gagne une boîte à chambre à air des Etablissements Moreau.

Loche J. gagne un bouchon de réservoir R. G., Gif, des Etablissements Guillot Frères.

Gillet Edmond gagne un bouchon de réservoir R. G. Gif, des Etablissements Guillot Frères.

Carel Paul gagne un bouchon de réservoir R.G. Gif, des Etablissements Guillot Frères.

Alleaume Raymond gagne un bouchon de réservoir R. G. Gif, des Etablissements Guillot Frères.

Calais Henri gagne un fétiche RZ Escargot des Etablissements Rosaz.

Demol Charles gagne un fétiche RZ Poupon, des Etablissements Rosaz.

Ducrey Marcel gagne un fétiche RZ, Poupon, des Etablissements Rosaz.

Favre Marcel gagne une pipe L. M. B.

Galichon Jean gagne une pipe L. M. B.

Girot Pierre gagne une pompe à graisse Romu, des Etablissements Munro.

Guinot Joseph gagne une pompe à graisse Romu, des Etablissements Munro.

Guyonnet-Lebrun gagne une pompe à graisse Romu, des Etablissements Munro.

Janot Jean-Marie gagne une pompe à graisse Romu, des Etablissements Munro.

Julien Eugène gagne deux bougies Elite pour moto, des Bougies Elite.

Leblanc Marcel gagne deux bougies Elite pour moto, des Bougies Elite.

Manche Joseph gagne deux bougies Elite pour moto, des Bougies Elite.

De Montesson René gagne deux bougies Elite pour moto, des Bougies Elite.

Neveu Claude gagne deux bougies Elite pour moto, des Bougies Elite.

Robert gagne deux bougies Elite pour moto, des Bougies Elite.

Tambutte Marcel gagne un fétiche RZ, Tête de Coq, des Etablissements Rosaz.

Vallée Maurice gagne un fétiche RZ, Poupon, des Etablissements Rosaz.

Vénus Charles gagne un fétiche RZ, Petit Coq, des Etablissements Rosaz.

Visonneau Paul, gagne une paire repose-pieds Saker (fixes) des Etablissements Saker.

Echo

Il est assez pénible de voir qu'un des plus grands journaux sportifs, qui s'occupe spécialement de l'automobile et depuis de la motocyclette, manque de notions sur les marques concurrentes de notre plus grande épreuve européenne, et à plusieurs reprises, parle d'une marque connue et de ses succès sans en connaître ni le premier ni le dernier. En effet, contrairement à ce qui a été dit, la 350 cmc. Norton a gagné au T. T. Hollandais à une moyenne record, pilotée par Stanley Wood, en battant notamment une A. J. S. arbre à cames en tête, et les deux Motosacoche pilotées par Richard et Martinelli. Pour juger de marques comme Norton, on prend des renseignements ou bien on s'abstient, car la clientèle motocycliste est très éprise de critique. Ce n'est pas la première fois, mais espérons que ce sera la dernière.

Calendrier « Moto-Revue »

AOUT

1. — Cours de préparation militaire.
5. — Circuit Auxerrois.
Paris-Fontainebleau-Larchant.
8. — Cours de préparation militaire.

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.

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 1er 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.

Le Mototri de transport

Il existe : Nous avons, dans les articles précédents entretenu nos lecteurs du mototri Ninon, assez original et différant sensiblement des autres modèles actuellement sur le marché. Il a été conçu non seulement pour le transport des marchandises, mais aussi pour le transport de personnel, dans les usines, par exemple où souvent il y a des déplacements d'équipes d'ouvriers ne nécessitant pas l'emploi de camion.

Sa charge utile de 250 à 300 kilos à l'arrière donne une direction douce et une grande facilité de conduite. La carrosserie permet d'adapter capote et pare-brise donnant ainsi le confortable de la voiture.

Le Bloc-moteur « Chaise » graissé sous pression, monté sur ce châssis a fait ses preuves et permet d'atteindre à pleine charge 60 kilomètres à l'heure.

En vue du Championnat du Mototri commercial et industriel, nous avons rencontré un enthousiasme non dissimulé parmi les constructeurs et usagers.

Cela est si vrai que déjà les agents de motos, ont flairé l'extension, qu'après notre campagne, allait prendre le mototri utilitaire et que déjà l'on étudie ferme des contrats pour le Salon prochain. Le constructeur du Ninon, M. Vincent est venu d'ailleurs de Nantes, ces jours-ci, avec le véhicule représenté ici pour confier l'agence de son trimoteur à M. Paul Béalé à Paris ; voilà un agent avisé qui vient de s'attribuer l'agence exclusive pour Paris, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne.

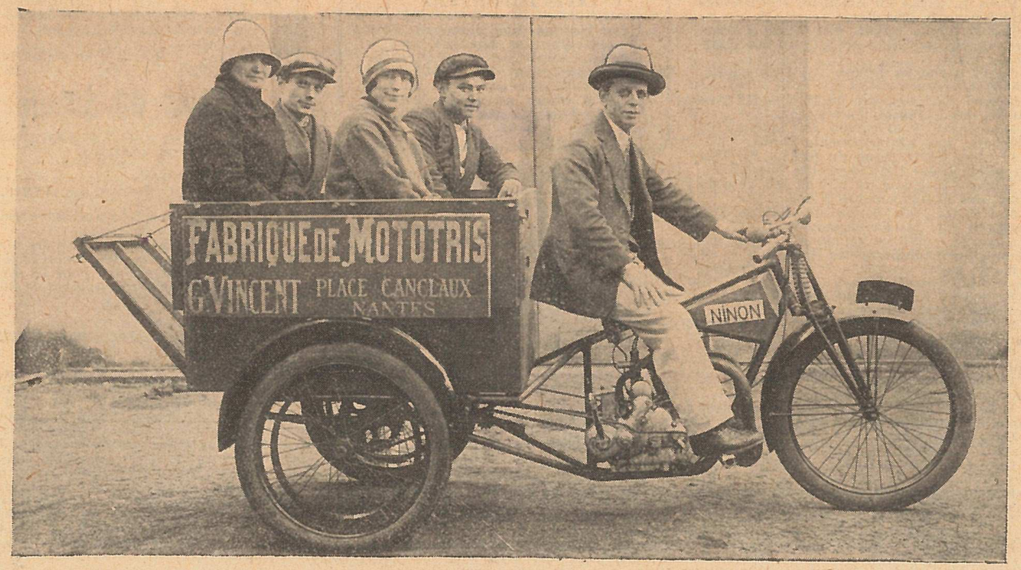
Est-ce à dire que là se terminera l'effort de *Moto Revue*. Non, car nous recevons aujourd'hui une lettre que nous nous en voudrions de ne pas publier :

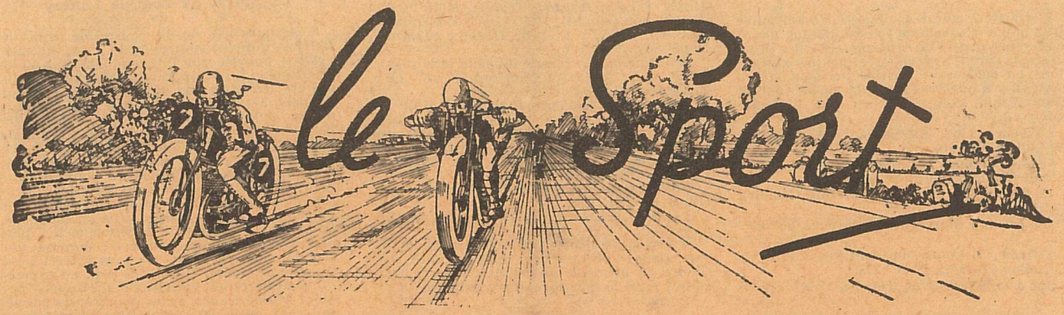
Pourriez-vous me donner des adresses de constructeurs de mototri de forte puissance? car ce véhicule m'intéresse fort après les articles parus dans Moto Revue : *catalogues, adresses*

M. Désiré PERROT.

Instituteur aux Ormes,

Evidemment, les applications du trimoteur sont variées et heureux sont les gens qui sauront comprendre leur intérêt.





Calendrier international

AOUT

5. — *Palier à Saint-Malo* (A. C. Ouest).
Autodrome de Montlhéry.
11. — *Leinster* 100 (L. M. C. C.).
5 au 12. — *Semaine du Commings* (U. M. Midi).
6 au 11. — *Concours de tourisme* (Allemagne).
12. — *Côte des Justices* (A. C. Auvergne).
Grand Prix du R. A. C. (Bruxelles).
Courses 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).
24-25. — *Grand Prix de la Baule* (A. C. Ouest).
25-26. — *Côte du Klausen.*
26. — *Courses à la Baule* (A. C. Ouest).
Côte de Croix-Saint-Robert (A. C. Auvergne).
Grand Prix Côte de Chamonix (A. C. Rhône).
Courses de l'heure (A. C. Ardennes).
Circuit de régularité (A. C. Ardennes).
1re *Journée des records* (A. C. I. F.).

SEPTEMBRE

1. — *Grand Prix de l'Ulster.*
2. — *Autodrome Montlhéry.*
Grand Prix d'Autriche.
Grand Prix d'Italie.
2e *Journée des records* (A. C. I. F.).

La Côte du Mont-Ventoux

L'A. C. Vauclusien organise le 15 août 1928, à 8 heures avec la collaboration de l'A. C. de Marseille et du M. C. de Vaucluse, une épreuve de côte pour voitures et motos, sur la route de Bédouin à l'Observatoire du Mont-Ventoux. 21 km.600. Pourcentage : 9 %.

Le départ sera donné arrêté et l'arrivée lancée.

Le concurrent sera autorisé à participer au concours s'il est muni de son permis de conduire, de sa licence de conducteur délivrée par l'A. C. de France et de la licence de concurrent pour les voitures.

De la licence de conducteur pour le pilote et de la licence de concurrent par l'U. M. I. pour les motocyclistes.

Les concurrents étrangers devront présesnter le Carnet International de Route et la licence de l'autorité sportive de leur pays, reconnue par l'A. I. A. C. R. et par la F. I. C. M.

Aucun véhicule antérieur à 1922 ne pourra prendre part à la course.

Dans aucun cas, le même véhicule ne pourra prendre deux fois le départ, dans quelque catégorie que ce soit.

Les engagements sont de 300 fr. pour le voitures de course ; 200 fr. pour les voitures. de sport ; 100 fr. pour les cyclecars ; 50 fr. pour les motocyclettes et sidecars.

Engagements à l'A. C. Vauclusien, 11, place Crillon, à Avignon.

La clôture des engagements a lieu irrévocablement le 10 août 1928.

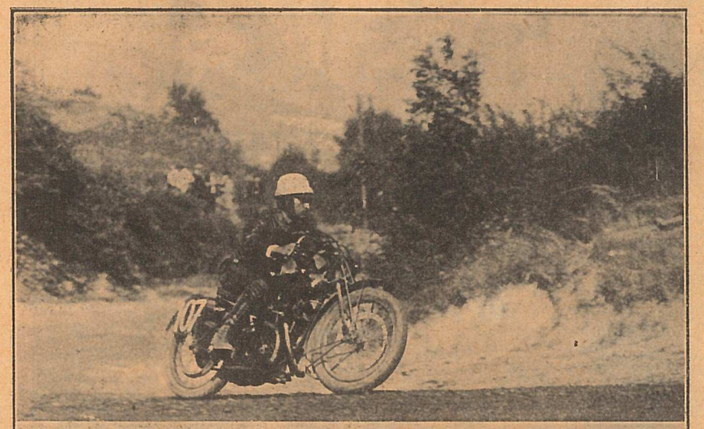
Le classement se fera par catégories, le concurrent faisant le moindre temps étant elassé premier.

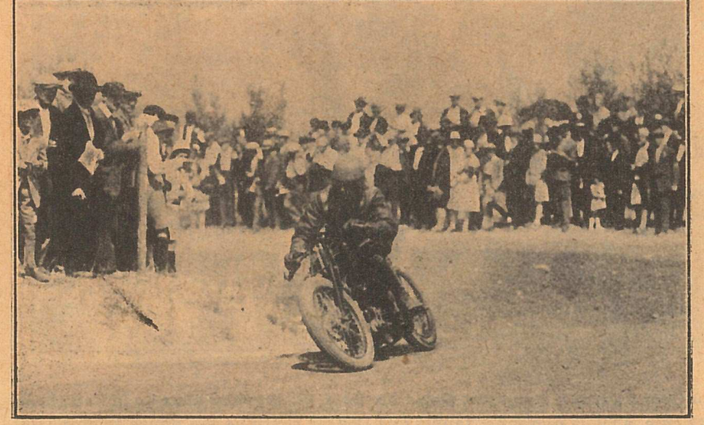
Il sera attribué :

Au meilleur temps des voitures de *Course* 1.000 fr. ; au meilleur temps des voitures *Sport*, 1.000 fr. au meilleur temps des *Cyclecars* toutes catégories, 1.000 fr. ; Au meilleur temps des *Motocyclettes* et *Sidecars* toutes catégories, 1.000 fr. ; au premier de chaque catégories, 1.000 fr.

Au premier de chaque catégorie il sera attribué 250 fr. ou une médaille d'or.

Les prix ne se cumulent pas.





Le 22 juillet, à la Course de la Baraque, Cil er, sur Motosacoche 500 cmc., fait le meilleur temps. Pinot, Président du M. C. d'Auvergne prend le tournant de la Pierre Carrée

A la côte de la Valette

La course de côte de La Valette, s'est disputée le 29 juillet à Maromme; l'assistance fut moins nombreuse que l'année dernière, et, les organisateurs eurent à enregistrer quelques abstentions en raison du terrible accident qui a coûté, il y a quelques jours, la vie au coureur Thierry qui s'entraînait en vue de cette épreuve.

La course s'est disputée sur un mille puis sur un kilomètre.

Ce fut Coulon, sur Terrot, qui parvint à faire le meilleur temps de la journée.

Catégorie 125 *cmc.* : 1. Portrait (Dollar), 3' 46" 3/5.

175 *cmc.* : 1. Marcel Jolly (Alcyon), 25 ' 07" 2/5.

250 *cmc.* : 1. Lemasson (Alcyon), 1'36" 4/5 ; 2. Coulon (Terrot), 1' 41" 1/5.

350 *cmc.* : 1. Coulon (Terrot), 1' 26" (meilleur temps de la journée) ; 2. Collant (Terrot), 1' 45" 1/5 ; 3. Paccari (Terrot), 1' 48" 2/5 ; 4. Bouchon (A.J.S.), 1' 50" 3/5 ; 5. Béranger (B.S.A.), 1' 52" 4/5 ; 6. Devaux (Terrot), 2' 08" 3/5.

500 *cmc.* : 1. Pierre Flahaut (Saroléa), 1' 30" 3/5 ; 2. Testut (Norton), 1' 51" 2/5 ; 3. Portrait (Dollar).

1.000 *cmc.* : 1. Pierre Flahaut (D.S.).

Sidecars 600 *cmc.* : 1. Laurent (Saroléa),

Voitures tourisme 1.100 *cmc.* : 1. Jeuffrain (Amilcar), 1' 31" 2/5.

Voitures sport 1.100 *cmc.* : 1. Bernard (B.N.C.), 2' 11 2/5.

Voitures sport 1.500 *cmc.* : 1. Delaroche (Bugatti), 2' 1" 2/5.

Voitures course 1.100 *cmc.* : 1. Scaron (Amilcar), 1' 33" 4/5.

A l'issue de l'épreuve, les coureurs et les spectateurs observèrent une minute de silence en mémoire du regretté Thierry, très connu dans le monde motocycliste.

Au Grand Prix de Belgique, Geiss sur D. K. W. est vainqueur de la Catégorie 175 cmc. à 89 de moyenne, tandis que Dodson continue son année triomphale en remportant la victoire générale à 112 de moyenne sur 500 cmc. Sunbeam.

La course de Côte de Laffrey

L'organisation de la course de côte de Laffrey, qui se disputera le 19 août, est activement poussée par l'Automobile Club et le Motocycle Club Dauphinois. Les règlements ont été envoyés aux constructeurs ; étant données les promesses faites par certains d'entre eux, nous sommes persuadés que la liste des engagés mentionnera un joli lot de concurrents. Le fait que cette épreuve a lieu sur une route très large et en bon état, presque unique en France au point de vue régularité de pente, ne peut en effet qu'engager les maisons à faire inscrire de nombreuse machines ; sa date qui la situe en plein été, au centre d'une région touristique des plus agréables, occasionnera à cette épreuve une répercussion qui n'est pas sans intérêt pour les constructeurs. Enfin, les prix en espèces qui sont décernés, variant chaque année entre 10 et 20.000 francs, et les nombreuses coupes qui sont mises en compétition, permettront aux coureurs de quitter la capitale du Dauphiné avec un « bon souvenir » en poche.

Toutes ces raisons font que la course de Côte de Laffrey doit obtenir cette année un succès plus grand encore que les années précédentes, et s'imposer définitivement comme grande épreuve internationale.

L'U. M. des Ardennes est contraint d'annuler

Le Club nous écrit : Par suite de travaux urgents exécutés par les Services des Ponts et Chaussées sur la partie principale de la route Nationale N° 64 (empruntée en grande partie par notre circuit), le trafic se trouve dévier sur les routes adjacentes du dit circuit.

Il s'en suit que le Service des Ponts et Chaussées ne peut même pendant la durée de notre épreuve, prendre d'arrêté d'interdiction, de par ces faits quoique pénible, nous avons pris la décision d'annuler cette épreuve pour cette année, estimant qu'il y a trop de risques à encourir en lançant des bolides sur une route non gardée.

En ce qui concerne le séjour de nos collègues belges de la Section Provinciale de Liége, pendant les journées des 21 et 22 juillet, à Charleville, ils furent enchantés de notre cordiale réception, nos démonstrations au Stade Municipal furent très goûtées du public. S'y distinguèrent parmi les collègues belges : MM. Léonard, Gaspar Berger, Dodeigne, Salmon, Cabezas, Humblet et Fraipont.

Pour les Ardennes : MM. Henon, J. Nonnon, M. Tykoczinski, Benoist Paris, Thull, Balthazar, André, etc. La retraite aux lampions fut particulièrement réussie, le tout sans anicroche et par un temps splendide.

En ce qui concerne le passage en douane, ce fut simplement ignoble, *le terme n'est pas de trop*. Nos camarades belges furent immobilisés 3 heures à la douane, si bien que, devant arriver vers 12 h. 30, 13 heures au plus tard, les premiers firent leur apparition à Charleville vers 15 heures et les derniers à 16 h. 30, et les *repas retenus chez les hôteliers*... inutile de vous dire ce qu'il s'ensuivit.

Pourtant, tout avait été prévu, lettre de la direction générale des douanes de Paris à son subordonné du poste de passage à Givet, dispense du certificat international de route par M. le Préfet des Ardennes, la direction générale des douanes à Paris nous avisant que ce n'était pas de sa compétence, ce fut justement la présentation de cette pièce qu'il exigeait.

Notre sympathique globe-trotter qu'est Sexé, que j'entretenais dimanche de cette question, me fit cette réponse que je retiens : « Ne soyez pas surpris, dans le monde entier il y a *deux* administrations douanières qui sont tracassières, ce sont la *Turquie* et la *France*. Cette triste guerre ne nous a rien appris, et, hélas ! même pas guéri de nos défauts en matière administration, et ils sont nombreux...

En ce qui concerne notre circuit de régularité du 2 septembre 1928, nous vous serions très reconnaissant de vous servir de vos colonnes pour nous en favoriser le succès en nous suscitant des engagements: cette épreuve est dotée de nombreux prix, sous peu je vous en adresserai le règlement.

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.

Calendrier de l'U. M. F.

5. — *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 de 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'Yffiniac (M. C. Côtes du Nord).
26. — *Challenge Smith senior* (M C. N. F.).
Côte du Col des Montets (M. C. Lyon).
1re *Journée des records* (M. C. F.).
1 au 9 Sept. — *Sortie sur Alsace* (M. C. Marseille).
2. — *Meeting de Calais* (M. C. N. F.).
2e *Journée des records* (M. C. F.).
Circuit de régularité (U. M. Ardennes).

Liége-Bordeaux-Liége

Le 28 juillet eut lieu l'arrivée de la première étape de l'épreuve classique, aux Quatre Pavillons, à Bordeaux.

Le contrôle était assuré par M. Sarthou, l'actif dirigeant du M. C. de Bordeaux, assisté de MM. Labane et Couleau. C'est Paye, sur Gillet Herstal 500 cmc. qui fit le premier son apparition, avec une forte avance sur ses adversaires en arrivant à l'heure exacte de l'horaire. A 21 h. 40 les concurrents repartaient vers Liége.

Notre confrère « le Motor »

... a fait disputer, le 28 juillet, son Grand Prix annuel sur 22 tours d'un circuit avec banquettes de sable et de 1.900 m. au tour.

250 *cmc.* — 1. Staniland (Excelsior).
350 *cmc.* — 1. Willis (Vélocette).
500 *cmc.* — 1. Heaths (Cotton).
Sidecars 350 *cmc.* — Hicks (Vélocette).
Sidecars 600 *cmc.* — Tucker (Norton).

A noter que presque tous les concurrents se sont tenus de près d'un bout à l'autre de l'épreuve.

Epreuves de vitesse

L'U. M. de l'Aube, la section auboise de l'A. C. Ardennes-Champagne-Argonne et la Tribune de l'Aube organisent, le 15 août, des épreuves de vitesse de motos et autos sur 900 mètres, départ lancé. L'épreuve des motos est ouverte aux 175, 250, 350 et 500 cmc. ; 1.500 francs de prix. Celle des autos est réservée aux licenciés automobiles de l'A. C. F. membres de l'A. C. A. C. et est ouverte aux voitures toutes catégories ; 1.500 francs de prix. L'excellent état de la route aux portes de Troyes permettra de réaliser de jolies performances.

Renseignements : M. Pasquier, 13, rue du Palais-de-Justice, Troyes.

Circuit de Vitesse motoriste et cyclecariste

Le 5 août, le M. C. Cuersois organise ce circuit sur 23 kilomètres de tour à parcourir : trois fois pour les 250 cmc. et au-dessus ; deux fois pour les 175 cmc. et au-dessous.

Deux challenges en compétition :

Une pour le plus grand nombre de courses classées et d'un même club, dénommé Challenge Manté frères (bijoutiers à Toulon).

Un pour le record du Tour toutes catégories.

Une Coupe sportive (Ville de Cuers) pour le meilleur temps (2 tours).

Une Coupe sportive (Ville de Cuers) pour le meilleur temps (3 tours).

Une coupe au 1er de chaque catégorie.

Une plaquette argent au 2e de chaque catégorie.

Une plaquette bronze au 3e de chaque catégorie.

Une médaille d'or au 1er Cuersois, meilleur temps. Toutes catégories (3 tours).

Une médaille argent, 1er Cuersois meilleur temps (2 tours).

Une médaille argent au 2e Cuersois (2e toutes catégories).

Une montre (Huiles Nawelline).

Un stylographe (Huiles Nawelline).

Deux bidons d'huiles et deux porte-bidons (Huiles Veedol) (*autos*).

Deux bidons d'huiles et une breloque (Huiles Veedol) (*motos*) et nombreux autres prix.

Au Grand Prix de Belgique ; Graigh, sur Norton 500 cmc. poursuit, à belle allure, Dodson sur Sunbeam. - Fondu, sur Mondiale 250, se classe à 5 secondes de Crabtree, ayant donné longtemps l'impression d'être le vainqueur.

Calendrier de la 2 F. M.

5. — *Circuit motocycliste et automobile* (A. C. Auxerrois).
15. — *Rallye ballon* (M. C. Bergerac)

Le passage des pyrénéens porte ses fruits

A Pierrefitte-Nestalas, dans les Hautes-Pyrénées, le passage des pyrénéens a secoué l'apathie des motocyclistes de la région qui ont décidé de créer un groupement. Vingt membres déjà sont acquis au nouveau Club. Ils resteront cependant des « Sauvages » parce qu'il faut être au moins 50 pour faire partie de l'U. M. F. à moins qu'ils ne préfèrent s'affilier à l'autre fédé. C'est M. Aurensan, le président provisoire du M. C. Pierrefitte.

Grand Prix automobiliste et motocycliste de la ville de Gien

Le 19 août, grande épreuve d'endurance et de régularité organisée par l'Auto-Moto-Club Giennois Nevoisien sur un circuit de bonnes routes de 80 kilomètres à parcourir trois fois, soit 240 kilomètres. Ouvert aux amateurs propriétaires de motocyclettes, cyclecars, voitures et voiturettes toutes cylindrées. Rassemblement : midi et demie. Départ : 13 heures Hôtel des Postes, contrôle et arrivée Hôtel des Postes, fermeture du contrôle : 19 h. 30. Les engagements sont reçus au siège social Restaurant Poupardin rue Gambetta et Maison Mahé, dépositaire des journaux de Paris, rue de l'Hôtel-de-Ville, à Gien. 10 francs pour les sociétaires et 15 fr. pour les indépendants. Comme 1er prix, un objet d'art offert par la Ville de Gien ; 2e prix, un objet d'art offert par la Société ; 3e prix, objet d'art offert par la Société, nombreux autres prix et accessoires offerts par les journaux parisiens et les maisons de motos et autos. Renseignements sur demande.

Meeting de Châteauneuf (Ille-et-Vilaine)

Nous rappelons que c'est le 12 août que l'A. C. de l'Ouest organise à Châteauneuf (Ille-et-Vilaine) une course de côte d'un kilomètre départ lancé, ouverte à tous les motocyclistes, sidecaristes, cyclecaristes et automobilistes. Cette épreuve se disputera sur la R. N. n° 137 ; le départ sera donné à 14 h. Le pourcentage moyen de la côte est de 2 %, environ. La course comportera deux épreuves de 1.000 mètres avec une lancée de 800 mètres environ. Pour être classés, les concurrents devront obligatoirement participer aux deux épreuves et avoir pour chacune d'elles parcouru la distance imposée. Le meilleur temps des deux épreuves constituera le classement de la course. Les engagements seront clos le lundi 6 août pour les catégories motocyclettes, sidecars, cyclecars, voitures sport et voitures course. Les voitures de la catégorie tourisme (réservée aux membres de l'A. C. O.) pourront être engagées jusqu'au samedi 11 août, 18 heures. S'adresser aux bureaux de l'A. C. de l'Ouest.

A Cayeux, le 14 juillet

Tandis que d'une part, *on* refusait dans ce bourg au président du Moto Camping Club de France l'autorisation de camper (qui saura jamais pourquoi !), le M. C. de Livry-Gargan venait en sortie : vingt-cinq machines faisaient le déplacement.

Ceux-ci reçurent bon accueil, bénéficièrent d'une excellente cuisine et furent agréablement surpris de la douceur de l'addition au Cafe-Restaurant de la gare à Cayeux-sur-Mer.

A recommander cette maison à nos camarades motocyclistes.

Moto Club Dinardois

Depuis sa création récente (1er juillet 1928), le M. C. D. a montré une grande activité tendant à relever la léthargie qui plane sur les clubs bretons. Dès la première réunion, ils organisaient une sortie sur Sables-d'Or-les-Pins qui eût un grand succès, avec gymkana sur la plage et qui fût suivie avec intérêt par les spectateurs nombreux. Le dimanche suivant, une épreuve de régularité était disputée mettant aux prises les as du club tels que Delarue, Bernard (le doyen), Yaccarine..., etc. Il y eût de belles performances sur ce circuit de 22 kilomètres.

Dimanche 22 juillet, une sortie sur Saint-Cast groupait une quinzaine de machines suivies par de nombreuses autos et un car contenant les amis ou les parents des motocyclistes, très bonne idée à noter. Comme on voit, cette belle activité est à souligner. Puisse-t-elle faire éclore en Bretagne le succès du sport motocycliste !

Les motocyclistes de passage à Dinard trouveront au sein du club le plus parfait accueil.

Une « Régularité « chez des Sauvages

Le M. C. de Laon organisera en septembre un circuit de régularité sur 200 kilomètres environ : cette épreuve sera en principe réservée aux membres du M. C. Laon et à ceux des groupements de Sauvages : nul doute que ceux qui voudront en arracher aux jeunes du Club les prix que ceux-ci escomptent pour eux ne s'engagent dans cette épreuve amicale.

Du ballon dans les pneus

La meilleure impression que l'on puisse conserver est celle acquise par l'expérience personnelle. On a dit du mal (beaucoup !) et un peu de bien (très peu !) sur l'emploi du pneu ballon sur les motos très rapides.

Calendrier des Sauvages

5. — *Circuit de vitesse* (Section Motocycliste Cuersoise).
19. — *Côte de Chazeron* (M. C. Riom).
Endurance et régularité (A. M. C. Giennois Névoisine).

Pour éclairer notre religion, nous avons tenté l'expérience : au 15 août passé, nous avons accepté d'équiper notre engin, 500 cmc. très rapide, de ballons Dunlop 27 × 4 renforcés. Voici des milliers de kilomètres que nous roulons ainsi et le moins qu'on puisse dire c'est que nous ne lambinons pas sur la route : le 110 km. est coutumier, les pointes de vitesses à 125-130 ne nous sont pas inconnues ; résultat ? Avouons qu'au début, nous avons eu une gêne non discutable : ce mou, ces crissements dans les virages ; et puis, aussi, l'habitude de gonfler exactement à la pression nous ont inquiétés un peu ; combien avons-nous kilométré ?

Question inopportune, car les pneus ont une durée très variable et variée ; qu'il suffise de dire que notre pneu avant, quitté hier, après un an d'usage, va faire un heureux puisque monté sur une touriste, il a encore 10.000 km. au minimum à exécuter ; à peine les sculptures, après un an, sont-elles usées ! Le danger en vitesse? mais, nous affirmons qu'à l'heure présente, c'est de la légende. Les virages ? Nous prenons les virages certainement un peu moins court (c'est à voir, cependant), que beaucoup, per excès de prudence innée, mais nous reconnaissons que jamais la machine n'a semblé vouloir glisser sous nous.

Du point de vue adhérence, c'est parfait. La crevaison? Eh ! voici certainement un ruban imposant de route et, depuis août, nous n'avons connu qu'une crevaison à l'arrière ; pour sortir ou mettre le pneu (base creuse) inutile même d'avoir des arrache-pneus : à la main simplement. On nous dit que la machine...! oui, elle est bonne, mais les pneus aussi. Conclusion : ayant le choix de reprendre nos antiques 28 × 3 ou de continuer en ballons, nous avons donc décidé de rester sur les ballons 27 × 4 et pour corser, nous adoptons les Dunlop non-renforcés... pour voir. N'est-ce pas la meilleure conclusion sur l'utilité et la valeur du ballon.

M. ADAM.

Le Circuit d'Avallon

Nous ne pouvons donner les résultats du Circuit d'Avallon, le mousquetaire qui devait nous apporter un télégramme ayant eu son marchepied cassé en course et, lui-même étant resté à Avallon. Nous renvoyons nos lecteurs au prochain numéro.

Le nouveau Groupement de Toul fait sa première sortie

On n'attend qu'une plainte en règle de... vous!

Assassins !... C'est ainsi que l'on peut appeler certains chauffards, surtout quand ils en sont à leur deuxième accident en 15 jours, et qu'ils n'ont pas leur permis de conduire.

Voici l'accident dont j'ai été victime par la faute d'un de ces oiseaux (qui malheureusement ne sont pas rares).

Le 8 juillet, je descendais la rue des Pyrénées, me dirigeant vers le cours de Vincennes. Arrivé au croisement de la rue de Bagnolet, une auto conduite par le docteur C... (pas de permis) venant de la barrière, a voulu traverser la rue des Pyrénées à toute allure ; résultat : il est entré dans un taxi qui montait cette rue, lequel par la violence du choc a été projeté sur un autre taxi et sur ma moto. Par bonheur, ma femme et moi nous n'avons que des contusions sans gravité, mais un voyageur d'un taxi est à l'hôpital. Quant aux voitures, c'était une vrai salade russe, et ma moto en réparation pour trois semaines.

Et ce charmant docteur, auteur de l'accident, au lieu de soigner les blessés qu'il vient de faire, a trouvé plus prudent de s'esquiver et de ne venir que le lendemain à midi réclamer sa voiture au commissariat.

Qu'attend-on pour coffrer ces gens-là ?

Ab. N° 80.409.

Et vive le casque, quand même !

J'approuve pleinement votre campagne en faveur du casque, cependant je crois que le port habituel du casque aurait un inconvénient non négligeable :

Le grand public commence à venir à la moto parce qu'il a compris que ce n'était pas exclusivement un sport, mais un moyen de transport pratique. Quand il verra tous les motocyclistes en casque, il reviendra à son ancienne opinion que la moto est un « engin » dangereux, une « machine à se casser la figure »... et autres épithètes qu'on entend de moins en moins.

Un essai que vous pourriez faire serait de n'autoriser le départ dans vos rallies, sorties hebdomadaires, etc., qu'à ceux qui sont munis d'un casque. Autre chose encore : le casque est très bien en soi, mais encore faut-il le bien choisir : il me semble que M. R. Imbert n'a pas assez insisté à ce sujet.

SAINT-SEINE, *Poitiers*.

Il y a du vrai

Je suis surpris en lisant la lettre de M. Grataloup dans le courrier du n° 279. Les instructions au sujet des B. M. A. ont été données par circulaire n° 260 du **22 août 1926.**

Dites à votre correspondant de demander au receveur des Contributions indirectes à qui il s'est adressé, de lire la circulaire précitée, page 5 § C et il lui donnera satisfaction.

D'un autre côté, j'ai lu dans l'éditorial du n° 278 l'article « Motocyclistes, méfiez-vous ». « Le fisc est impitoyable ; en voilà une preuve. Attention ! le fisc a les épaules larges et ses agents doivent être de même », mais dans le cas signalé, il y a erreur, car le fisc n'y a rien à voir puisque la déclaration envisagée regarde *les réquisitions militaires*.

Je crois savoir à ce sujet que la personne qui achète une moto ou voiture le 1er mars, par exemple, et la revend le 1er octobre, n'a pas à faire à la mairie de sa résidence *la déclaration écrite* de possession (exigible du 1er au 16 janvier), mais, doit faire timbrer sa carte grise par les services municipaux lors de la mise en service et faire la *déclaration écrite* de perte lors de la vente.

Sur un autre sujet maintenant. J'ai remarqué que l'on a souvent assez de peine à aligner exactement la chaîne d'une moto ; pourquoi les constructeurs ne mettraient-ils pas des points de repaire précis et numérotés, même, sur les pattes de la fourche arrière, ce serait parfait à mon avis.

Qu'en pensez-vous?

R. BUNEAU.
Vérificateur des Contributions Indirectes, Tours.

Les B. M. A. ont à nouveau la faveur

Comme suite à vos nombreuses informations concernant le permis pour bicyclette à moteur auxiliaire, je vous fais connaître ci-dessous un renseignement qui pourra peut-être vous permettre de clore la rubrique ouverte à ce sujet.

Je suis possesseur d'une bicyclette à moteur auxiliaire Rosengart. Dans le but d'obtenir le permis de circulation moins coûteux que la plaque de 72 fr., je me suis présenté muni du procès-verbal de réception des Mines au Bureau des Contributions rue Chalgrin. Le contrôleur chargé de mon arrondissement (17e) (l'employé à qui j'avais exposé ma demande n'ayant pu me renseigner utilement), a, sur le vu du dit procès-verbal, donné toutes les instructions nécessaires afin que le fameux permis de circulation me soit délivré. Je suis donc en possession du permis vert contre payement de la somme de 7 fr. 50, plus les frais de taxe et timbre, car je n'ai pris qu'un permis à durée limitée.

Seulement il faut avoir soin de toujours garder sur soi le procès-verbal de réception des mines qui tient lieu de carte grise et doit être présenté à toute réquisition des agents ayant la police de la route, dans leurs attribution.

Le permis porte la mention « bicyclette à moteur ».

En résumé, le régime pour bicyclettes et moteur auxiliaire est le suivant :

1° Permis de conduire (néant), poids total : moins de 30 kgs ; vitesse moins de 30 km. ;

2° Carte grise (néant), mais se munir du procès-verbal de reception des mines ;

3° Permis de circulation, qui sera délivré sur le vu du dit procès-verbal.

M. G. BIROUSTE.
42, rue de Belagny,
Paris (17e).

Belle franchise !

Je tiens à vous signaler un accident concernant ma moto « Magnat-Debon B. M. S. S. 2.

Dans une rencontre, que j'ai eue avec une auto, tous les organes de la moto ont résisté, la fourche seule a été faussée ; aucune soudure, aucun boulon n'ont cédé malgré le choc violent des 2 voitures. Je suis très content de constater la très bonne qualité « Fabrication française, Magnat Debon ». Pas besoin acheter moto étranger.

ATANAVIELF.
abonné, Blois.

Elle n'est pas sauvée des eaux

Dans nos consultations techniques du numéro précédent, page 793, Mlle V... appelait *Moto Revue* au secours car elle était quasi-perdue sur une moto achetée d'occasion. Elle nous disait même que, s'étant adressée aux agents de la marque, elle n'avait pu être renflouée ; nous avions volontairement passé sous silence son affirmation (?) sur les agents qui n'avaient pu lui répondre ; inutile de dire que cela nous paraissait tellement énorme que nous avions réservé la réponse à ce passage et nous avons vu précisément M. Delaunay, 62, rue Rochechouart, Paris, l'agent de Saroléa, l'un de nos plus anciens motocyclistes et agents parisiens de moto qui a donc certaines prétentions de connaître la moto.

Il a été bien surpris, et c'est naturel, qu'on ait pu répondre « qu'il ne savait pas » ; il n'a aucune souvenance d'une question ainsi posée et insiste pour faire observer combien de telles affirmations non fondées lèsent un commerçant et aussi une firme aussi sérieuse que Saroléa.

Une fois encore, il nous est pénible de constater combien de lecteurs avancent des opinions non contrôlées et nous avons, maintenant, que le cas est exposé, le plaisir de déclarer que le fond de la réponse faite à Mlle V... était précisément fourni par M. Delaunay lui-même ; c'est une parade imprévue qui, nous l'espérons, arrêtera en bon chemin nombre de lecteurs qui causent à tort et à travers et occasionnent ainsi des ennuis à ceux qu'ils mettent en cause. M. Delaunay est, ainsi que M. Habert, l'un des meilleurs spécialistes de la moto à Paris et nous eussions été surpris de trouver chez l'un ou chez l'autre un ouvrier maladroit ; quand on est, comme l'un et l'autre, excellents artisans on ne peut avoir de mauvais collaborateurs qui puissent répondre à côté ainsi que le correspondant l'avait dit.

Cela nous rappelle un excellent jeune homme qui s'est fait octroyer pour la saison une machine connue afin de propager dans tous milieux la moto et qui raconte à qui veut l'entendre que, au-dessus de 80, on va inévitablement au plancher avec cette moto ; à remarquer que le jeune acrobate en question a eu la même difficulté sur toutes les machines antérieures qu'il a possédées et il n'a pas encore deviné que c'est le conducteur et non les machines qui se sont pas « en ligne ».

Les bons mécanos

Etant tombé en panne le lundi, 23 juillet à quelques kilomètres d'Arpajon, j'eus la chance de trouver dans cette ville un bon mécanicien, M. Dufour, 19, place du Marché, à Arpajon (Seine-et-Oise), qui abandonna son travail pour m'aider à me dépanner.

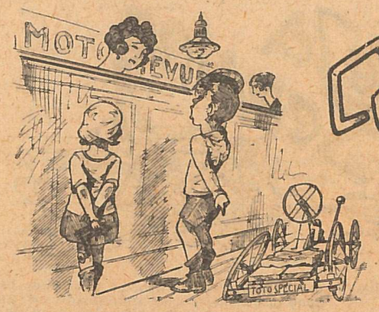
Après une heure de travail, M. Dufour me demanda trente francs, juste le prix des pièces qu'il m'avait vendues : ça change un peu, aujourd'hui que nous sommes habitués au coup de fusil.

Je compte sur vous, chère *Moto Revue*, pour faire connaître à vos nombreux abonnés et lecteurs l'adresse de ce brave mécanicien.

HERGAULT, N° 76.845.

Athos, le mousquetaire est blessé

Nous apprenons qu'Athos a été accidenté au Circuit d'Avallon. Le sympathique mousquetaire est resté en traitement à Avallon ; nous ne savons encore rien de son état, mais, *Moto Revue* lui adresse néanmoins ses vœux de prompte guérison.



Consultations Techniques

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 par trop formidables et trop fréquemment répétés.

Un Anzani 250 cmc.

? *J'ai un moteur Anzani 250 cmc., culbuteurs.*

J'ai bien écrit à Anzani, mais elle ne m'a donné réponse que sur les questions suivantes :

Calage de la magnéto, réglage des soupapes, régime du moteur. Sur les autres questions, que j'avais posées, je n'ai pas obtenu de réponse. Pourriez-vous me satisfaire :

1° Piston aluminium ou fonte. Combien de segments.

2° Course et alésage.

3° Bielle montée sur galets ?

Le constructeur de ma moto Eliana, m'avait assuré le 90. J'atteint tout juste le 70. Cela tient peut-être de la consommation, car voilà vérifiée plusieurs fois, la gourmandise de mon moteur : Rouen-le Havre, aller et retour, promenade dans le Havre, seul sur la moto (85 km.), 4 litres pour 187 km. A la Pentecôte, à deux (135 km.) 220 km. avec 5 litres au poil. Une autre fois, 330 km. seul avec 7 litres. Et à chaque fois, le jaugeage est fait rigoureusement exact. L'huile, 1/5 de litre aux 100 km. Est-ce assez ? Maintenant, d'après la maison Anzani, voici le réglage des soupapes (en balance) :

Ouverture admission, P. M. H. ; Fermeture admission 13 à 15' retard ; Ouverture échappement, 13 à 15' avance ; Fermeture échappement, P. M. H.

Or, la fermeture de l'admission se fait avant le P. M. B. au lieu de se faire 15' le P. M. B. passé ! le piston remontant. N'est-ce pas aussi un défaut ? L'ouverture se fait bien au P. M. H. Cela viendrait donc de la came. Et puis après chaque sortie, au retour je suis obligé de régler mes culbuteurs, car il y a trop de jeu. D'après la notice, il me faut de 5 à 7/10e. Ce doit être exagéré.

FEUTRIER, *à Rouen.*

R Nous n'avons pas sous la main les cotes du moteur Anzani et nous les demandons à la maison. Nous vous les transmettrons.

Autant qu'il nous en souvient, le piston est en aluminium et il y a deux segments à la partie supérieure et un segment racleur. Roulement de tête de bielle à galets.

La consommation d'essence nous paraît un peu faible, vous pourriez essayer un gicleur plus gros. La consommation d'huile est bien réduite. Réglez de telle manière que le moteur fume *très légèrement* aux reprises.

90 c'est peut-être beaucoup, 80 à 85 seraient déjà excellents pour un moteur de cette cylindrée.

Il est probable que la fermeture anticipée de l'admission vient du jeu excessif laissé entre la soupape et son culbuteur. Ce réglage doit se faire le moteur étant chaud, et il ne faut alors qu'un jeu très léger de 4 à 5 dixièmes à l'échappement et de 2 à 3 dixièmes à l'admission. Avec les cames à profil brut, cette question du jeu a une importance considérable.

Du jeu, du jeu.. il en faut !

? *J'ai acheté d'occasion une moto Saroléa supersport 500 cmc ; je constate qu'il y a dans les roulements du moteur un léger jeu transversal et vertical. Serait-il nécessaire de changer les roulements ?*

Voudriez-vous m'indiquer la façon pratique de démonter mon carter, vérifier la distribution, la démonter, ainsi que la commande de magnéto. Précautions, repères à prendre. Remontage.

Indiquer le moyen de sortir la bague du pied de bielle pour la changer.

Les poussoirs ont du jeu dans leurs guides, peut-on remplacer ces guides ?

Quel est le jeu à laisser entre les poussoirs et les tubes de commande de culbuteurs ?

Quelle est la consommation normale de la 500 cmc. Saroléa à culbuteurs ?

A. MOULINIER,
à Mouthiers (Charente).

R Un léger jeu latéral est normal. Avec les roulements à galets le jeu vertical doit être imperceptible, une fraction de millimètre, sinon vous vous exposez à la rupture d'un rouleau ce qui aurait de sérieuses conséquences. Le remplacement des galets ne suffit pas car le maneton et la bague de la tête de bielle se sont également usés. Il faut donc également remplacer ces deux pièces. La bague de pied de bielle (quand il y en a une) est monté à la presse. Nous ne vous conseillons d'ailleurs pas de refaire vous-même l'embiellage de votre moteur. Les roulements à galets ne s'usent guère. mais leur montage doit être rigoureusement précis. Si le jeu est, comme vous le dites, léger, vous auriez intérêt à utiliser votre machine dans l'état actuel et à envoyer pendant la mauvaise saison la bielle et le maneton à l'agent de votre marque.

Il ne nous est naturellement guère possible de vous dire à distance, sans examen de la machine, si effectivement le roulement a besoin d'être remplacé. De plus, dans ce dernier cas, vous aurez à refaire l'assemblage maneton, volants et le centrage de ceux-ci doit être fait avec la plus grande précision. Aucune des opérations de montage d'un moteur ne doit être faite à vue de nez.

Il faut démonter la distribution avant d'ouvrir le carter et enlever également le pignon de chaine. Pour la distribution, enlevez les vis du couvercle et soulevez celui-ci, le carter à plat, et glissez une lame de scie sur les pignons de telle manière que les pignons ne viennent pas en même temps que le couvercle. Si les pignons ne portent pas de repères, vous pouvez en tracer avec une pointe à tracer ou un pointeau. Vous éviterez ainsi au remontage toute erreur. Vous enlevez ensuite le petit pignon de distribution. Comme il est claveté, il n'y a pas d'erreur possible en ce qui le concerne. La séparation des demi-carters ne présente aucune difficulté, mais veillez seulement à ne pas introduire entre elles de tournevis. Nettoyez soigneusement le joint. Au remontage, enduisez les surfaces de ces joints avec de l'Hermétic ou même à défaut de la gomme laque très épaisse.

On laisse toujours un certain jeu entre les poussoirs et leurs guides. Si ce jeu était excessif, les poussoirs pourraient être chargés. Ils sont simplement vissés.

Le jeu entre les poussoirs et les tiges de culbuteurs doit être réglé le moteur étant chaud. Laissez environ deux dixièmes à l'admission et quatre dixièmes à l'échappement. Ce jeu se mesure entre la soupape et le culbuteur.

La consommation en solo, en terrain normal et à allure moyenne doit être d'environ 4 litres au 100 kilomètres.

Pour tous renseignements complémentaires voyez un manuel comme le *Vade Mecum du Motocycliste.*

Trop d'essence !

? *Possesseur d'une Terrot 250 cmc. à 2 temps, double échappement, je constate sur cette machine un inconvénient qui s'était d'ailleurs manifesté de même façon sur les deux temps d'autres marques (Cleveland, Monet et Goyon...), que j'ai eues ces dernières années : départs très difficiles lorsque le moteur est chaud. Lorsqu'il s'agit de démarrer après un arrêt de 5 ou 10 minutes, je suis bien souvent obligé, après quelques essais de kick starter infructueux, de lancer ma machine si je ne veux pas me résoudre à remplacer ma bougie. J'ai constaté en effet bien souvent que cette opération suffisait pour obtenir un départ normal.*

Mais est-ce bien seulement la bougie qu'il faut incriminer? A noter que les différentes bougies que je possède donnent admirablement sur la route, sans aucun raté, et que, grand amateur de la manette d'air, je marche généralement avec un mélange plutôt pauvre, donc jamais d'encrassement.

Je ne me rappelle pas avoir lu dans Moto Revue *un article se rapportant à ce fait bien connu des possesseurs de deux temps, et je crois que vous intéresseriez certainement ces derniers si vous vouliez avoir l'obligeance de consacrer quelques lignes à ce sujet.*

TROFFAES Edmond,
Roubaix (Nord).

R La difficulté de mise en marche à chaud d'un deux temps vient invariablement d'un excès d'essence. Il faut donc donner de l'air puisque vous avez une manette d'air. Nous avons d'ailleurs demandé à un de nos collaborateurs un petit article sur ce sujet. Il paraîtra incessamment.

Pistes en cendrée ! !

Les courses motocyclistes sur piste cendrée connaissent toujours la même faveur auprès du public anglais. Mais les fameux dérapages en largeur, indispensables pour virer rapidement..., et impressionner le public, imposent de tels efforts aux motos normales qu'elles sortent d'une journée d'entraînement avec des cadres faussés, des fourches arrières tordues.

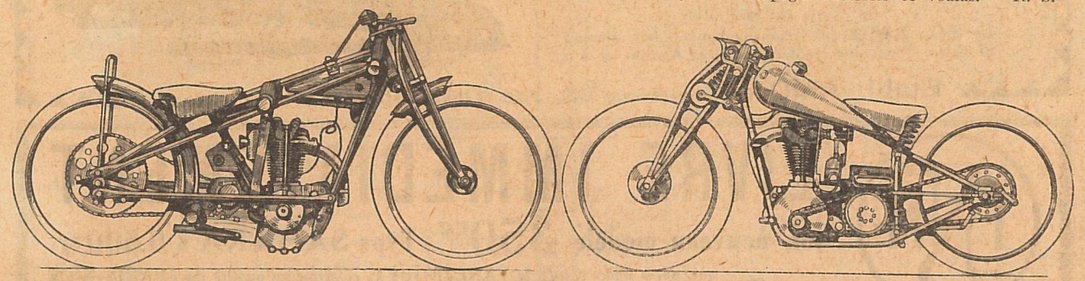
Aussi la firme Rudge vient de lancer sur le marché un modèle spécial pour pistes cendrées, comportant une fourche rigide, et sans boite de vitesse, la multiplication étant de 8 à 1.

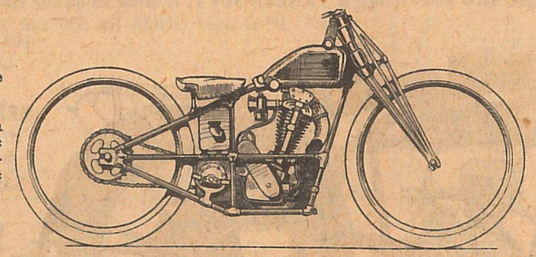
Le cadre « Rudge » de série est utilisé ; il représente bien la pratique anglaise actuelle, avec ses tubes simples et son moteur « bouchant le trou » inférieur du cadre.

Or, pour ce modèle spécial, la firme s'est vue dans l'obligation de le renforcer ; et comment ! à l'aide, tenez-vous bien : de deux autres cadres triangulés, à gauche et à droite du cadre principal.

Ceci nous semble un aveu un peu naïf du manque de rigidité latérale des cadres normaux.....

Ainsi le nouveau sport, un peu trop « spectaculaire »... et commercial pour nous satisfaire pleinement, contribue à l'évolution et au perfectionnement de la moto..... et des motocyclistes qui redouteront peut-être moins de rouler dans le mou, sable, neige, boue, ornières, dont on se tire si bien par dérapages contrôlés et voulus. R. S.





Quelques exemples typiques de construction de « Moto Dirt Tracks » de la Rudge : il est donc inutile de pratiquer le Dirt avec moto de série.

Casque ou serre-tête?

De nombreuses chutes se sont produites ces temps derniers et ont été anodines, grâce au casque, nous en avons relaté quelques-unes. Pour les touristes, M. Chaillou, créateur du « Dur à Cuire » vient de mettre au point un bonnet serre-tête protecteur qui possède les avantages du « Dur à Cuire » au point de vue de la protection, bien que son apparence soit celle d'un serre-tête ordinaire. Ce qui empêche nombre de motocyclistes de porter un casque, c'est qu'ils ne veulent pas avoir sur la tête un monument qui les distingue à l'attention, cette objection tombe maintenant devant l'aspect très gracieux du nouveau bonnet protecteur « Dur à Cuire ».

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 exceptionnels qui les **rembourseront, d'abord en partie, du prix de l'abonnement**, puis totalement, puis enfin, leur permettront de réelles et sérieuses économies Nos primes seront délivrées dans les conditions suivantes :

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

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

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

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

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

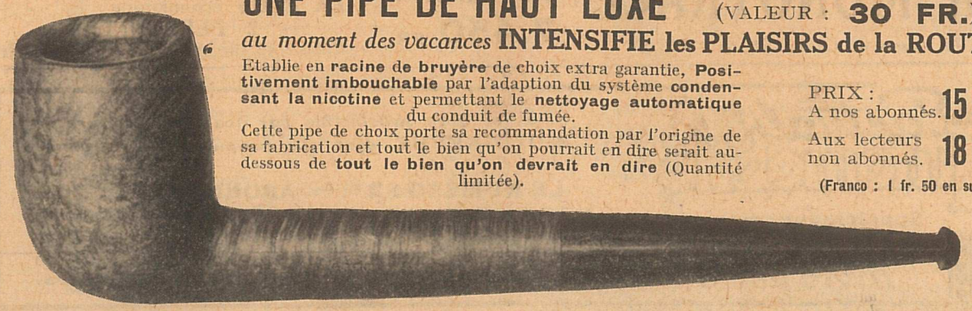
6° En cas d'épuisement du stock, les fonds seront remboursés, sous déduction des frais de retour, ou réservés à une autre prime au choix de nos Lecteurs ;

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

PRIME N° 16 DU SAMEDI 4 AOUT 1928

UNE PIPE DE HAUT LUXE Fabrication **L.M.B.** (VALEUR : **30 FR.**)

au moment des vacances **INTENSIFIE les PLAISIRS de la ROUTE**



Etablie en **racine de bruyère** de choix extra garantie, **Positivement imbouchable** par l'adaption du système **condensant la nicotine** et permettant le **nettoyage automatique** du conduit de fumée.

Cette pipe de choix porte sa recommandation par l'origine de sa fabrication et tout le bien qu'on pourrait en dire serait au-dessous de **tout le bien qu'on devrait en dire** (Quantité limitée).

PRIX :
A nos abonnés. **15 fr.**
Aux lecteurs non abonnés. **18 fr.**
(Franco : 1 fr. 50 en sus)

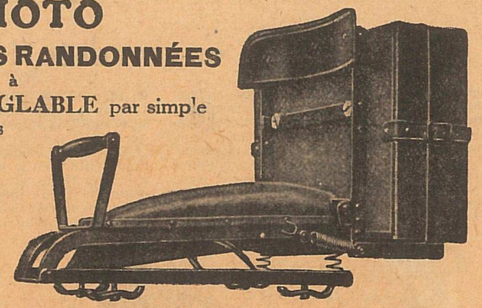
LE SIÈGE AMO DÉPOSÉ

pour MOTO

permet les **GRANDES RANDONNÉES**
Grâce à
Sa **SUSPENSION RÉGLABLE** par simple déplacement des ressorts à lames

Son **PORTE-BAGAGES** avec **Valise** de 43x32x18 amovible et extensible
Son **COFFRE** amovible placé sous le coussin
Ses **AMORTISSEURS** à boudin, évitant le coup de raquette

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



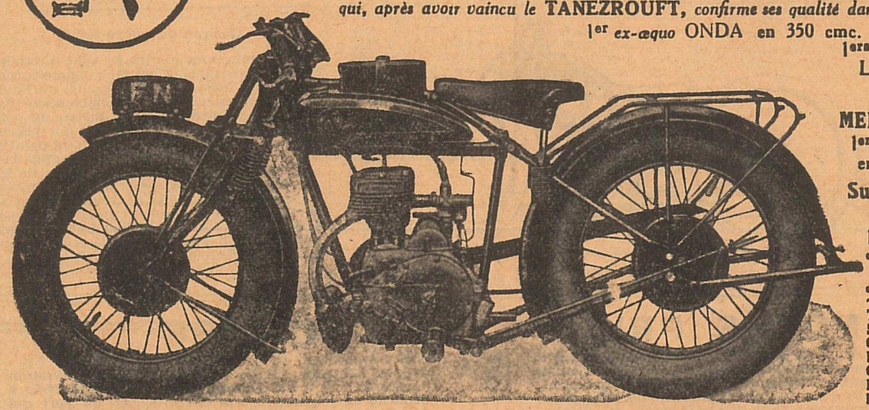
Établ. AMO Constructeur, 23, rue Descombes, Paris - Carnot 71-53

FN

LIVRE IMMÉDIATEMENT

son nouveau modèle 350cc Type SAHARA à 5.500 fr.

qui, après avoir vaincu le **TANEZROUFT**, *confirme ses qualité dans* **PARIS-NICE**
1er *ex-æquo* ONDA en 350 cmc.
1ers *ex-æquos en 500cc.* LOVINFOSSE & DEBAY.



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

Sur la Moyenne-Corniche :
1er LOVINFOSSE en 350cc, *records battus.*
1er DEBAY en 500cc, *records battus*

Tous sur FN - Huile SHELL - Pneus ENGLEBERT - Magnéto BOSH - Carburateur GURTNER - Chaîne RENOLD - Selle BONHOMME - Bougies LODGE.

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

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

LA MONOTRACE
75, Avenue des Champs-Elysées - PARIS

NOUVEAU PRIX **7.450** FR.

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

L'actualité Automobile
Supplément mensuel de MOTO REVUE

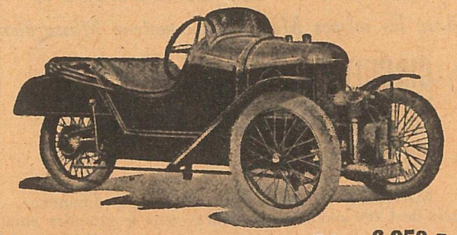
sera lue avec satisfaction par tous les Lecteurs de MOTO-REVUE *dont elle complète le programme*

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

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

Cyclecar **DARMONT MORGAN**

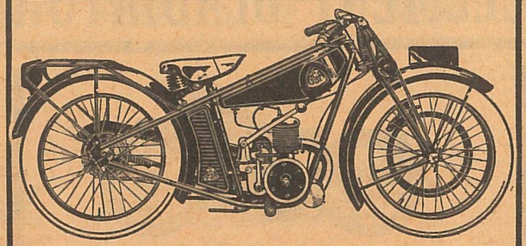
Meilleur marché et plus confortable qu'une motocyclette



Puissance : 6 cv. **Prix : 6.950 Frs**
100 kilomètres à l'heure
Consommation : moins de 5 litres aux 100 kilomètres
Impôt : 1 franc par jour
Détenteur du Record du Monde de Vitesse : **166 km. à l'heure**

Usines : R. DARMONT
Rue Jules-Ferry, COURBEVOIE (Seine) - Tél. 525
Magasin d'Exposition : 178, Rue de Courcelles, Paris

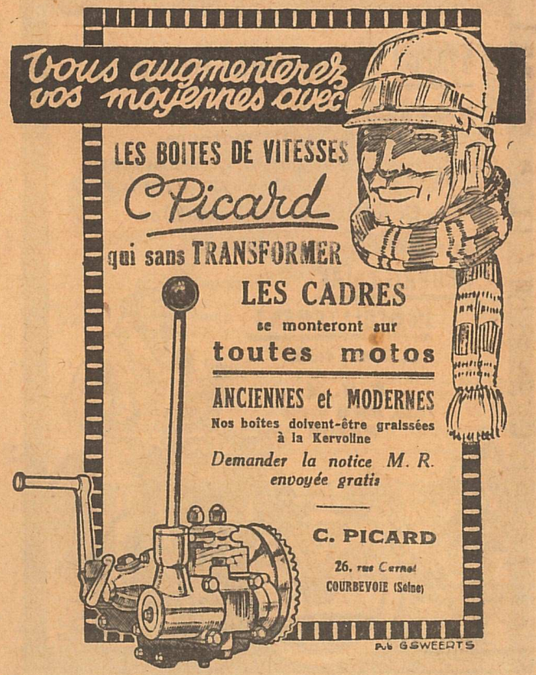
O.S.A. LIBERTY 175cc. Moto ULTRA Moderne



QUELQUES-UNS DE NOS AGENTS :

M. BÉALÉ, 100, *Avenue des Ternes, Paris.*
M. DARNIS, 21, *Avenue Hoche, Versailles.*
M. DARGONO, 36, *Rue Laugier, Paris.*
M. DUNOGUIER, 29, *Boulevard Anatole-France, Aubervilliers.*
M. BAGGI, 6, *Rue des Petits-Champs, Paris.*
M. BOUVERET, *Cycles-Motos, Reuil.*
M. GARDON, 36, *Route de Châtillon, Malakoff.*
M. CLEBANT, 10, *Boul. National, Parc St-Maur.*
M. LEFEBRE, 110, *Rue Damrémont, Paris.*
MONTPARNASSE MOTOS, 38, *Rue Delambre, Paris.*
M. ROBILLARD, 32, *Boulevard Jourdan, Paris,*
M. SAURET, 15 *bis, rue Armages, Saint-Germain.*

Vous augmenterez vos moyennes avec



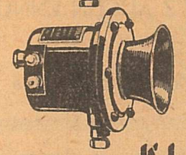
LES BOITES DE VITESSES
C. Picard
qui sans TRANSFORMER
LES CADRES
se monteront sur
toutes motos
ANCIENNES et MODERNES
Nos boîtes doivent-être graissées à la Kervoline
Demander la notice M. R. envoyée gratis

C. PICARD
26, rue Carnot
COURBEVOIE (Seine)

Pub GSWEERTS

avertisseurs KLAXON pour motos

KIFONET-MOTO
émail noir, pavillon court 6 v., avec sa patte de fixation.
Prix : 48 fr.

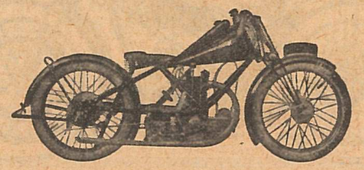


KLAXET-MOTO
émail noir, pavillon court 6 v., avec sa patte de fixation.
Prix : 130 fr.

Notice spéciale franco

KLAXON
Bureaux et Ateliers : 39, Avenue Marceau, COURBEVOIE
Magasin de Vente : 31, rue Daru, PARIS (8e)

CLÉMENT-GLADIATOR



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

MODÈLES pour 1928 :

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

DEMANDEZ LE NOUVEAU CATALOGUE

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

ROYAL-MOTO

Ne court pas sur
MACHINES SPÉCIALES
Avec les mêmes Motos (Bloc-moteur Massardier)

CIRCUIT de l'AIN — 1ers *a. e.* (Cat. 175 cc.)
MEUNIER et **BERCIEUX**
(COUPE DES CONSTRUCTEURS)

BOL D'OR
MARIANI et **RANÇON** aux places d'honneur, près de 1.200 kilom. en 24 heures sans le moindre ennui.

3 JOURS du FOREZ — 1er *a. e.* (Cat. 175 cc.)
BUSSIÈRE
(COUPE DES CONSTRUCTEURS)

ROYAL-MOTO garantit que les mêmes modèles en vente chez les Agents, peuvent fournir **LES MÊMES EFFORTS.**

BUREAU COMMERCIAL :
70, Av. de la Grande-Armée
PARIS (17e)
TÉL. : WAGRAM 80-35

— DÉPOT GÉNÉRAL : —
26, Rue d'Armenonville, 26
NEUILLY-sur-SEINE
(A 3 minutes de Maillot)

MOTOCYCLISTES !...

LA CHAINE **RENOLD** EST LA MEILLEURE
SA RENOMMÉE EST UNIVERSELLE
- ELLE ÉQUIPE LES MARQUES -
LES PLUS RÉPUTÉES DU MONDE
QUAND IL VOUS FAUT UNE NOUVELLE CHAINE, MONTEZ UNE **RENOLD**, AVEC LAQUELLE VOUS N'AUREZ AUCUN ENNUI

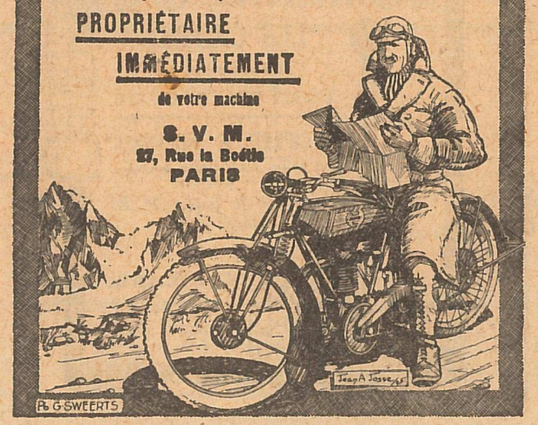
Demandez-la à votre Agent de Motos

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

Syndicat de Vulgarisation Motocycliste

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

Contrat Simple et clair qui vous rend
PROPRIÉTAIRE
IMMÉDIATEMENT
de votre machine
S. V. M.
27, Rue la Boétie
PARIS



CLINOTO

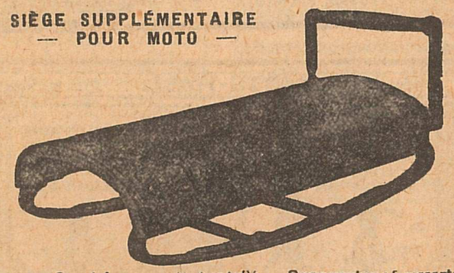
Pour laver soi-même...
Sans Eau, son Automobile
SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

CLINOTO

Le Super-Confort

SIÈGE SUPPLÉMENTAIRE
— POUR MOTO —



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

SOUPLESSE — STABILITÉ

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

SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS
MOTO-REVUE PEUT VOUS MANQUER
ABONNEZ-VOUS France et Colonies { 26 Nos : 23 fr. / 52 Nos : 45 fr.

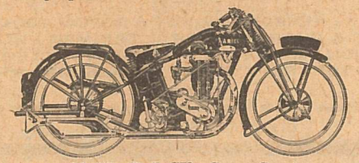
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

ARIEL

se classe ex-æquo
1er CAT. 500 CMC.

UNE SEULE machine engagée (strictement de série) remporte de haute lutte la dure épreuve et fait le meilleur temps dans l'ascension du Tourmalet.

Cette même Machine avait déjà parcouru 15.000 kilomètres sur les mauvaises routes d'Espagne, Portugal et d'Italie, pilotée par son propriétaire : **Monsieur NEBIL DINO.**



Modèle E, 5 CV., Super-Sport.

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE :
H.J. HARDING *49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr — PARIS*

BANDAGES PLEINS "ELECTRIC"

pour Camions Automobiles

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DES TÉLÉPHONES

25, Rue du Quatre-Septembre, 25 — PARIS (2e)

Téléphone : CENTRAL 46-80, 81 et 82 — GUTENBERG 71-97 et 98.

L'ANTI-GOUDRON ROVONOFF

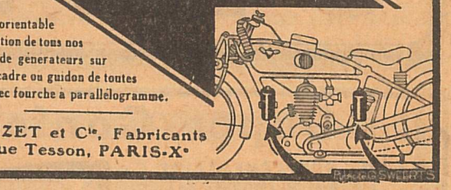
Fait disparaître instantanément le goudron sur les carrosseries sans attaquer la peinture ni altérer le vernis. Aucun produit au monde ne peut lui être comparé.

BOUCHER Frères
15 bis, Rue Emile-Deschanel
Asnières (Seine)

LES GROUPES MOTO "LUXOR"

LES PLUS ROBUSTES.. LES PLUS APPRECIES.. LES PLUS REPANDUS..

Attache orientable pour fixation de tous nos modeles de génerateurs sur tubes de cadre ou guidon de toutes motos avec fourche à parallélogramme.



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

MOTOCYCLISTES

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

Vos mises au point
Vos réparations

ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :

DÉTRUCHE & VULLIAMY 119, Fg St-Martin (10e) — Tél. : NORD 81-07 —

— AGENCE : —

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

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

HABERT - MOTO-HALL 78 av. des Ternes

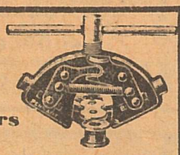
SOYER
SAROLÉA
COVENTRY EAGLE
MOTOBECANE
MOTOCONFORT

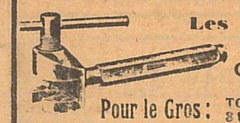
Vente à Crédit au prix du Comptant

Neuf et Occasions toutes marques
ACCESSOIRES
RÉPARATIONS
ÉCHANGES

Galvani 09-45
PARIS

DÉRIVE-CHAINES PENNANT





Les meilleurs
Garantis sous tous rapports

Pour le Gros : TOUCHET & DUPIEUX 81, Rue de la Chapelle PARIS (18e)

PAUVERT

Le moteur 2 temps 350 cc.
à distributeur
45, Rue de Versailles, VILLE D'AVRAY (S.-et-O.)

1ER BOL D'OR 1928

ex-æquo de la catégorie 350 cc. avec Fournier sur C.P. Boleo
2e du classement Général sur *New-Mapp* 350 cmc.

Sans Commentaires.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

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 ½ sur 13 ½ ;
2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer;
3° En dessous l'annonce très lisiblement et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.

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

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

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

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

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

TRIUMPH

212, Boulevard Péraire PARIS

MOTOS

Aiglon Peugeot P. 103, 3 CV, mod. 28 (1.000 km.) cause dép. Ray, 65, rue Planchat, métro Bagnolet, samedi et dimanche. Prix : 2.300 fr.

Alcyon 3 CV 1925, pneus nfs, out., écl. Mag., 1.500 fr. Gendron, 60, r. Escudier, Boulogne-sur-Seine.

Alcyonnette 1 H. ½, à céder 900 fr., bon état. Bouillon, 113, r. de l'Ouest, Paris (14e).

A saisir B.S.A. 350 cmc., mod. récent, 3 vit., graiss. mécan., ch. et pn. nfs, bel aspect, le tout très bon état, 3.500 fr. Guyomarch, rue de la Belle-Ile, Chelles (Seine-et-Marne).

Austral

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

D. I. 500 cmc., ayant roulé 2.500 km., prix intér., toute équipée. Chepy, 194, av. Daumesnil, Paris (12e).

Douglas 4 CV, 3 vit., comme neuve, prix intér. Gaguart, 2, r. Dulong, Paris (17e).

Automoto 2 CV ½, parf. état, écl. électr., 1.500 fr. Renolleau, 8, r. Antoine-Roucher, Paris (16e).

F. N. M. 60, culb. com., très bon état. 165, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, Billancourt (Seine).

F. N. parf. état mécan., entièr. équipée, nomb. access., 5.200 fr., sur rendez-vous après 19 h. Gabert, 73, r. Chauveau, Neuilly-sur-Seine.

F. N. 350 M. 70, tan-sad, écl., mars 1928, 3.700 fr. Arnal Henri, 84, r. de Billancourt, Boulogne (Seine).

F. N. M. 70 (ou Gillet), à prendre à l'usine Brun, vérificateur, Veynes (Htes-Alpes).

Gillet-Herstall 350 cmc. sport, 4 CV, abs. neuve, juin 28, roulé 100 km., vendu cause départ, gros sacrifice, vis.. t l. j., 32-34, rue Pierret, Neuilly (Seine).

Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)
Téléphone : Levallois 10-41

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

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

STOCKS MOTOS ÉTAT NEUF OU A REVISER

ÉCOLE DE MOTOS

Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur

Maison de Confiance
Fondée en 1884

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

AGENCE

TERROT - PEUGEOT - MONET & GOYON - RAVAT - RADIOR
VÉLOCETTE - NEW-MAP - RENÉ GILLET - F.N.
MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - ROCHESTER - GNOME
et toutes Bonnes Marques

MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN
Nos Occasions sont garanties Six Mois
OUVERT TOUS LES JOURS
Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. — Fermé le Mardi

G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian PARIS (12e)
— Face Métro Nation —

Gnome et Rhône 500 cmc., écl. elec., état neuf, 3.500 fr. ; Indian 3 boules, état de neuf, 1.000 fr. ; Cyclette homme nve, 1.000 fr. Klein, Sens (Yonne).

Gnome et Rhône 175 cmc., bon état, 1.000 fr. Ecr. C. Hamel, 69, rue Brancas, Sèvres (S.-et-O.).

Gnome et Rhône 175 cmc., sortie usine novembre 27, 2.200 fr. 40 Gut., 11, r. Despeaux, Chatou (Seine-et-Oise).

Gnome et Rhône sport 27, 500 cmc., 5 HP, pneu ballon, tan-sad, état neuf, 4.500 fr. Comte, 4, rue St-Julien, Auxerre (Yonne).

Gnome et Rhône 500 cmc., tourisme 26, avec side, très peu roulée, selle souple, levier de vitesse sport, pare-jambes, assur. payée, 5.200 fr., aff. sérieuse, samedi et dimanche ou semaine après 18 h. Besche, 16, rue du 4-Septembre, Rueil (S.-et-O.).

TRIUMPH

Voyez Minot
ex-mecanicien du point de la maison TRIUMPH. Toutes réparations Vente, achat, échanges motos contre voitures.
MINOT, 16, Rue Guillaume-Tell PARIS

Gnome et Rhône toutes cyl. entièrement revisées par l'usine, garantie 6 mois. S'adresser exclusivement 49, avenue de la Grande Armée, Paris.

A vendre moto 500 cmc. Gnome et Rhône, revis., état neuf, compt. O. S., montre et acc., 3.100 fr., cause départ régiment. Ecr. M. Charles, 6, rue des Rossay, Epinay-sur-Orge.

Gnome et Rhône 2 CV ½, 1926, parf. état marche, caros. Longuemare, 2 man., grais. pompe, écl. Luxor, compt., etc..., 2.500 fr. Visible semaine après 19 h., 19, rue des Villes, Saint-Mandé.

Gnome et Rhône 175 cmc. 1928, comme neuve à enlever de suite, 2.800 fr. Ecr. : Cordel René, Champagne - sur - Seine (Seine-et-Marne).

Gnome et Rhône 500 cmc., sport D3, sortie usine 10 juillet, roulée 300 km., assur. et impôts payés, 5.500 fr. S'adres. : A. Darnis, 21, r. Hoche, Versailles (Seine-et-Oise).

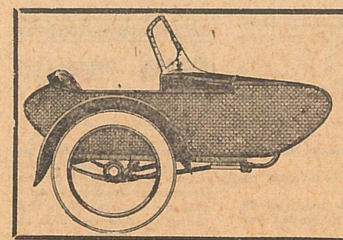
Gnome et Rhône 500 cmc., gd sport 1927, ballons 27 × 4, access. divers, 4.800 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, à Paris.

CLEVELAND

PIÈCES D'ORIGINE POUR TOUS MODÈLES

4 cylindres, légères, 750 cmc. cylindrée. . . . . 11.300 fr. — 1.000 cmc. « CENTURY », 160 à l'heure. 13.500 fr.
— 1.000 cmc. . . . . 12.000 fr.

— AGENCE GÉNÉRALE : Etablissements VALPIC, 23 Avenue Trudaine, 23 — PARIS —



SIDE CARS **P.E.U.P.L.E**

122, 124, 126, Rue de Neuilly, à PUTEAUX

Téléphone : 659 PUTEAUX — Adr. Télégr. : PEUPLE-PUTEAUX

CHASSIS POUR TOUTES MOTOS DE 2 A 6 CHEVAUX

—::— CARROSSERIES EN TOUS GENRES —::—

Envoi franco du Catalogue —:— *Venez visitez nos Magasins d'Exposition*

Une Moto bien équipée comporte un Side Car P.E.U.P.L.E

Occasion exceptionnelle Grimpeur, neuve, 350 cmc., gros pns, valeur 4.800 fr., laissé à 3.800 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

Moto Thomann 175 cmc, 2 vitesses, très b. état, 900 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard.

Griffon 4 CV, 350 cmc, 2 temps, sortie avril 27, vis. dimanche, 3.000 fr. Rouet, 53, r. des Berteaux, Rosny-sous-Bois.

Kœlher-Escoffier 500 cmc., culb., gar. 110 km., aff. confiance, vis. t. l. soirs après 6 heures, prix : 3.400 fr. Labouesse, 6, rue Croustadt, Courbevoie.

Le Grimpeur 175 cmc., très bon état, 1.150 fr. Gourieu, 7, r. Dalayrac, Fontenay-sous-Bois.

D.S. Malterre état nf, pn. conf., carb. Amac, entièr. équipée. comp.-tours, 4.600 fr. Roland, 84, bd St-Marcel, Paris.

Agence et Stock complet - de Pièces détachées -

MOTOBÉCANE, MOTOCONFORT, MONET- et GOYON, FN

Agence :

GILLET-HERSTAL, SAROLÉA, CLÉMENT

Dépôt

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

A. PRÉVOST

26, Avenue de la Grande-Armée

PARIS - Tél. : Wagram 54-81

Marc sport, état nf, 1927, nickelée, 250 cmc., double échapp., 2.500 fr. M. Nicolas, 48, r. Fontaine-au-Roi, Paris.

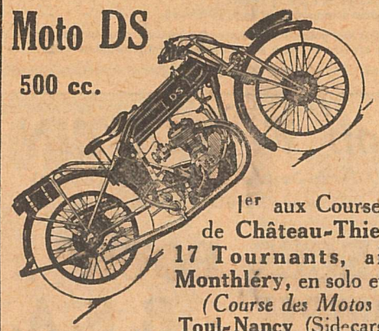
Marc 175 cmc., mai 1928, ch.-ch., 3 vit., freins tamb., pn. ballons, garantie. Schmidt, 132, r. Diderot, Vincennes, de 19 h. à 21 h.

Monet-Goyon 2 CV, 1927, comme neuve, peu roulé, access., tan-sad, écl. élect., 2.750 fr. Henri-IV automobile, 43 *bis*, Boul. Henri-IV, Paris.

Monet-Goyon 1927, 350 cmc., entièr. neuve, roulé 500 km., écl., tan-sad, conf., 3.600 fr., cause achat voiture, t. l. j. et dimanche. Bruneau, 26, r. Pigalle. Trud. 16-98.

Monet-Goyon 250 et 350 cmc., équipées, écl., compt., tan-sad,

Moto DS 500 cc. **5.900** Francs



1er aux Courses de Côtes de Château-Thierry et des 17 Tournants, ainsi qu'à Monthléry, en solo et side-cars, *(Course des Motos Bolides)* Toul-Nancy (Sidecars) record battu de 2 minutes (moyenne : 129 km. 106 m.)

Etablissements MALTERRE Frères (Ing. A. M.)

13, Rue Bisconnet - PARIS (12e)

Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN

FILTREZ... VOTRE ESSENCE !

PLUS D'ENNUIS de CARBURATEUR avec **"L'ENTOMOS"**

Entonnoir à double filtrage muni d'un filtre spécial permettant le mélange de l'huile et de l'essence sans réduire le débit du filtrage.

En vente : dans les Garages et Maisons d'Accessoires

MOTO-COMPTOIR-BORDEAUX

AGENCES

GILLET d'HERSTAL - KŒHLER - ESCOFFIER - GRIFFON

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

RÉPARATIONS - ÉCHANGES

Magasins : 13 Rue Jean-Burguet — *Ateliers :* 81 Rue Paul-Louis-Landes

COMPTANT BORDEAUX CRÉDIT

la Cyclette

Téléphone SURESNES 644

SES BICYCLETTES A MOTEUR
SES GROUPES MOTEURS
pour BICYCLETTES
SANS CONCURRENCE
comme Prix et Qualité

60, Rue des Convaloux, 60
SURESNES (Seine)

New-Map 00 cmc., soupapes latérales, sortie mai 1928, 4.300 fr. Touly, 39, bd Magenta, Paris.

P. 105 toutes garanties, éclair. élect., klaxon, compt., tan-sad et nomb. access., assur. et impôts payés, 6.000 fr., à débattre. S'adress. : 224, av. du Maine, Paris.

Peugeot P. 103, bloc-moteur, 175 cmc., peu roulé, 2.000 fr. Courtin, 51, r. Amiral-Mouchez, Paris.

Moto Peugeot bloc-moteur, 3 HP, fin 27, écl. élect., compt. O. S., tan-sad, p.-jambes, etc., très bon état, peu roulé, de confiance. Arnold, 114, r. de Flandre, boulanger.

Moto Ravat 125 cmc., débrayage, état neuf garanti, prix 850 fr., rep. en compte, 100 cmc. Béthune, 103, r. de Paris, Poissy.

René Gillet Ml. 27, pn. ballon, équipé tourisme, bel aspect, comme neuf, 3.900 fr., ess. tout parc. Jabely, 2, passage Saint-Sébastien (11e).

Rochester 175 cmc., Duten sport, carb. B. B., 2 manchettes, 3 vit., ch.-ch., freins moyeux, cadre spécial surbaissé, pneus base creuse 27 × 3, écl. élect., alterno moto, parf. état mécan. etc..., tr. b. état, visib. t. l. j. Jouret, 54, r. Héricart (15e).

Morgan air à v., neuf sort. 1928, roulé 700 km., pneus ballons, capote. Sicard, 19, r. de la Lancette.

Morgan sport à eau très bon état, direct. démul., roues AR à broche, pneus 700 × 100, AV 710 × 90, compteur O. S. técalémit, affaire de tte conf., 3.800 fr., prêt à rouler. Biernois, 29, r. Myrha, Paris (18e).

Motobécane 2 CV, 2 vit., mars 1927, état parf., guid. sport, p.-jambes, etc... Prévost, 26, av. de la Grande-Armée.

UNUS — BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES —

Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes

En vente chez tous les Commissionnaires

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

— TÉLÉPHONE : NORD 81-24 —

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1908

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

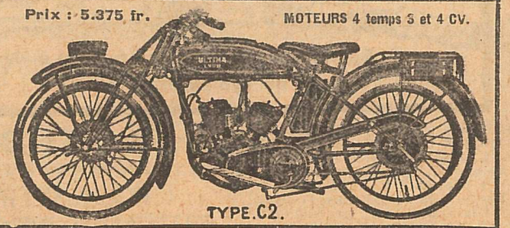
ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

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

5 MODÈLES les moins chers. *Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à :*

E. BILLION. Constructeur - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax LYON

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



TYPE C2.

cause double emploi, bas prix, vendu par partic., vis. à Moto-Hall, 78, avenue des Ternes, Paris.

Soyer neuves sont vendues sans augmentation de prix avec compteur et écl. chez Robert, 21, r. de Tlemcen (20e).

Terrot 500 Jap, culbut., 5.800 fr. Robert, 21, r. de Tlemcen.

Norton 500 cmc., latéral, compt., mont., écl., état parf., 3.500 fr. Robert, 21, r. de Tlemcen.

Terrot 250 cmc., pneus neufs, 1.800 fr. Robert, 21, r. de Tlemcen.

Soyer 250 cmc., 2 temps, parf. état, juillet 27, éclairage électrique, tan-sad, 2.800 fr. Ecr. : Lamorlette, 143, r. Ordener.

Occ. motos Terrot 350 cmc., conf., 3.800 fr. ; occ. neuve Gnome et Rhône 500 cmc., conf., 5.300 fr. ; occ. Monet-Goyon 4 HP, conf., 3.500 fr. ; occ. Motobécane 2 HP, 1.100 fr. ; occ. Peugeot 4 HP, 2.300 fr. ; René Gillet avec side, 4.500 fr. G. Lefebvre, 110, r. Danrémont.

Le GRAND GARAGE RENOUVIER

2 et 4, r. Charles-Renouvier
PARIS (XXe) - Tél. : Roquette 07-67

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

MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT

Terrot 250 cmc., sport confort., toute équipée, état neuf, prix à débattre, 23, bd St-Jacques, Paris (14e).

Terrot 350 cmc., Jap sport 1926, pneus 700 × 85, ex. état, 3.500 fr. Phillippon, 27, r. Chardin, Suresne.

Terrot 250 cmc. F. S. G., pnx 100, juillet 27, rétroviseur Jaeger avec partiel, nomb. acces., parf. état. Passerar, 11, av. de Fontenay, Fontenay-sous-Bois.

Terrot 350 latérales, fin 27, écl. élect. Soubitez, klaxon, compt., montre, tan-sad, roulé 4.000 km., 5.000 fr. R. Willem, 72, bd Jean-Jaurès, Saint-Ouen.

Terrot 3 CV, parf. état. Faisan, 6, r. Jasmin (16e).

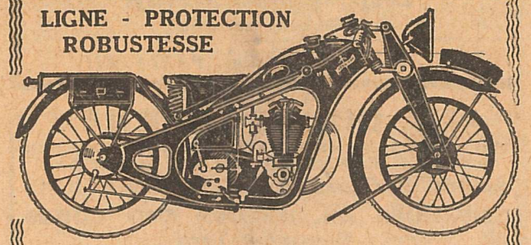
Terrot 175 cmc., avril 1928, tan-sad, sous garantie. Delansorne, Café des Deux Gares, Bécon-les-Bruyères.

Terrot 350 Jap, compt., écl., tan-sad, état neuf, 4.000 fr. Eruet, Café-Tabac, 22, rue Denfert-Rochereau, Boulogne (Seine).

Terrot 250 cmc., 3 vit., équip. parf. état, 2.500 fr., vis. dim. ou écr. Bonnet, 47, rue du Commerce, Paris (15e).

Superbe occas. Triumph 5 CV, marche parf., avec ou sans side,

LIGNE - PROTECTION ROBUSTESSE



Durandal

ZURCHER 350 cc. culbuteurs. - Boîte CAMPBELL 500 cc. - Chaînes BRAMPTON. - Graissage KERVOLINE avec écl. MAGLUM. - *Prix.* **6.250 fr.**

ÉTS PH. ULBÉRICH, Rue de Reims, DIJON

Agence Parisienne : P. BÉALÉ, 100, Avenue des Ternes, PARIS

MONTMARTRE ACCESSOIRES-AUTOMOBILE

Le Spécialiste Montmartrois de la Motocyclette

Agence des Premières Marques

TERROT - MOTOSACOCHE et toutes autres Marques

Permis de conduire gratuit et leçons de mécanique à tout acheteur Motos neuves et d'occasion garanties.

Reprise en compte de toutes Motos et Voitures RENAULT, CITROËN.

Maison de confiance ne vendant que des machines de Marque

G. LEFEBVRE Mécanicien 110, Rue Damrémont PARIS (18e) Téléphone : Marcad. 35-64

F. N.

les célèbres Motos 500 cmc. à culbuteurs 350 cmc. à soupapes latérales sont en vente aux MEILLEURES CONDITIONS

à SAINT-DOMINIQUE AUTOMOBILES

143, Rue St-Dominique PARIS

PIÈCES FRANÇAISES

Adaptables aux Motocyclettes type Armée

B S A et TRIUMPH

EXPEDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS

1.850 fr. Pajard, 12, rue de Créteil, Joinville-le-Pont.

Triumph 5 CV, b. état, ch.-ch., 3.600 fr. Howe, 4, rue Saint-Léger, Soissons (Aisne).

Moto 2 CV, 2 vit., bon état, châssis side pour A. B. C., poste de soudure autogène neuf, vendu ensemble ou séparément, après 7 h. ou sur rendez-vous. Robillard, 52, rue de Paris, Bagnolet (Seine).

Moto légère, 2 CV, prise directe, débrayage, conduite très facile, conviendrait très bien à début., j. h. ou dame, b. état marche, pn. nf, essai à vol., t. l. soirs après 7 h., sam. apr.-midi ou dim. mat. Laissée à 700 fr. C. Lepinette, 5, r. Montreuil, Vincennes.

Vend ou éch. contre moto, cyclecar. Pelgrin, 47, r. P.-Dupont, Gargan (S.-et-O.).

STEIGBOY

AU CONCOURS DU **SILENCIEUX** remporte 2 places **D'HONNEUR** et confirme ses précédents SUCCÈS

STEIGBOY, 19, rue Raspail
LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Chez Parmentier, 119, av. des Batignolles à St-Ouen, stock motos nves et occas., depuis 800 fr. Agent Terrot, Monet, F. N., Dollar, Soyer, New-Motorcycle, etc., derniers modèles disponibles. Crédit, achat, éch., nous consulter pour tout.

F. N. 350 M. 60, conf., 4.200 fr. F. N. 350 M. 60, conf., 4.800 fr. Magat-Debon 350, conf., 4.200 fr. Velocette mod., 3 vit., 2.200 fr. Motoconfort tte équip., 1.800 fr. en stock ou mach. nve ; 500 cmc. motosacoches, culb., 350 cmc. ; Soyer, arbre à came. 500 cmc. ; Motobécane, réserv. à cheval ; ces motos sont vendues à des prix inégalables. Pierre, 4, r. Charles-Renouvier. Tél. Roq. 07-67.

Alcyon 1 HP ½ en parf. état de marche, avec acces., prix : 800 fr., à débat., très pressé. Cousin, 13, r. d'Eupatoria (20e).

Alcyonnette, 900 fr. ; Favor 175 cmc., 1.600 fr. ; Alcyon, 2 vit., 3 CV, 900 fr., châs. side car roue 700 × 80, 250 fr. ; le tout en bon état et pn. nfs. René Guérin, Belleville (Rhône).

B. S. A., 5 CV, avec side et

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

COMPTANT ET CRÉDIT

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

sans side. Perrier, 142, r. J.-Jaurès Trappes (S.-et-O.).

1 Lutetia neuve. Perrier, 142, r. J.-Jaurès, Trappes (S.-et-O.).

1 Alcyon 3 CV, prise directe. Perrier, 142, r. J.-Jaurès, Trappes.

Cleveland 3 HP, très bon état, gros pns, 1.800 fr., cause achat sidecar, vis. t. l. j. Defromont, 20, r. d'Aulnay, Gonesse (S.-et-O.)

Dédé Moussars, 175 sport, 3 vit., stur., écl. Mag., nomb. acces. et pièces rech., prix dérisoir. Louis, 48, r. J.-Guesde, Levallois.

F. N., M. 70, 350 cmc., tte nve, tte équip., tan-sad avec dossier, écl. Mag. AV et AR. Bonnaire, 82, r. de Villeneuve, Alfortville.

F. N. 350, M. 70, fin 27, conf., tan-sad, roulée 500 km., moto nve. Rémy, 8, r. du Pont-Louis-Philippe, Paris (4e).

Ch. Gérard 250 cmc., 3 CV, très bon état, écl., tan-sad, 1.700 fr. Pinet, 23, r. des Blancs-Manteaux, Paris (4e).

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

Occas. unique Gnome et Rhône 4 HP, 4 temps, 3 vit., tan-sad, état de nf, 2.900 fr., pressé, écr. Pellet, Grande-Paroisse (S.-et-M.).

Gnome et Rhône 4 CV, 2 vit., état nf, 2.500 fr., vis. vend. et sam., 49, bd Latour-Maubourg.

J'achète Harley et B. S. A. Foulon, 162, av. Daumesnil, Did. 37-13.

Indian, side revis., gar. 6 m., 2.200 fr., crédit. Foulon, 162, av. Daumesnil.

Indian, 1.200 fr. Harley, 1.500 fr. B. S. A., 1.200 fr., Motobécane, 750 fr., Delage 1 HP ½, 2.700 fr., Châssis side Harley, 500 fr., Châssis de side Indian, 400 fr. Crédit, Foulon, 162, av. Daumesnil.

Grimpeur 250 cmc., 3 vit. staub., selle Terry, tan-sad, phare acéto, bt. Pehu, 2.000 fr. Gohard, 111 *bis*, av. de la Reine, Boulogne-sur-Seine.

Leloir, moteur train, 2 CV, 2 vit., b. état, 1.100 fr., s'adres. dim. mat., 36, r. du Vivier, Aubervilliers.

Monet-Goyon 2 CV, 2 vit., écl., p.-jambes, b. état, 1.600 fr. Truchot, 11, r. de Solférino, Billancourt

Morgan, sport à eau, 3 pl., occ. except., écl. élect., prof.,

GOBELINS-MOTOS
Concessionnaires et agent de :
ROCHESTER-STAG-DARING
GILLET - HERSTAL, MOTO-RHONY'X, NEW-MAP, TERROT
ALTERNO-MOTO
Garage, Réparations, Dépannage
Permis de conduire gratuit
31, Avenue des Gobelins, PARIS (XIIe)

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

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

LES ÉTABLISSEMENTS MOTO Accessoires
à GANSICOURT (S.-O.)
ont fabriqué pour vous tout ce qui concerne
L'ÉQUIPEMENT MODERNE d'une moto.
MODÈLES DÉPOSÉS CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

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

WILLIAM
9, Rue Ozanam, St-Denis Tél. 701
Ses Avantages spéciaux
Agence TERROT - MOMET

PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

retrov., capot., compt., amort., pointe AR, état nf du démultpl., 5.500 fr., cause doub. empl.

Norton 500 cmc., bitérale, compt., écl., b. état, 3.200 fr. Roberti, 21, r. de Tlemcen (20e).

Moto Peugeot, 3 HP, bloc-mot., cadre doub., berceau tan-sad, repose-pieds, mag., parf. ét., 2.500 fr., dernier prix. Montête, 53, r. Saint-Maur.

Ravat 3 CV, 4 tps, culb., freins tamb., ch.-ch., compt., montre, phare, tan-sad, 22, av. Philippe-Auguste, Paris (11e).

René Gillet 6 CV, 2 vit., état march., 950 fr., s'adres. concierge, 21 bd Latour-Maubourg.

Saroléa 350, culb., 27, émail. nic., parf., mot. impec., 120 à l'h., compt. O. S., tromp., out., etc., 4.800 fr. De Lagarde, 25, r. de la Sablière (14e).

Saroléa 500 cmc., culb., sidecar gd sport, b. état, 4.500 fr. Mousseau, 154, r. des Bons-Enfants, Rouen.

Protégez votre tête
avec le nouveau casque
LE DUR A CUIRE
Il est tout en cuir
LE PLUS léger, solide, résistant
H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple
34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1er)
Tarif franco

Soyer 250 cmc., 2 tps, parf. ét., gr. pns, pr. intér., vis. t. l. j. Dury, 3 pl. Notre-Dame, Pontoise (S.-et-O.).

Terrot 350, 4 tps, F. 27, r. 2.000 km, pn. ball., 4.600 fr. Pauchard, 96, r. Montorgueil, Paris.

Terrot 350 cmc., sport, conf., parf. état, écl. Mag., compt., ch.-ch., t. l. j., 83, bd Richard-Lenoir (11e).

Terrot Jap 350, pn. ball., parf. état, 3.600 fr., vis. dim. Lehmann, 15 all. Chalesse, Pavillons-sous-Bois (Seine). Sam. 12 h. à 21 h., 57 bd Magenta.

Terrot Jap 350 cmc., dernier modèle, ball., bien équip., écl. Luxor, compt., tan-sad, comme nve., peu roulée, 4.550 fr. Lebled 11, r. Solférino, Billancourt.

Terrot 350, type H T C, sortie usine mars 1928, roulée, 1.500 km., comme nve, 4.900 fr. Hilbourg, 26, r. d'Orfeuil, Dreux (E.-et-L.).

Vélocette, 2 échp., selle Terry, 250 cmc., excel. état, acces., prix intér. Adr. Bailly, Sens (Yonne).

LE GARAGE LAUGIER, 36, RUE LAUGIER, PARIS, AGENT DU FAMEUX
Cyclecar SIMA-VIOLET
ACHÈTE & VEND
tous Cyclecars de Marques récentes.
— SPÉCIALISTE DU MORGAN —

MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS
Toutes Marques
Pièces détachées
Pour tous Modèles
A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17e) Téléph. Wagram 01-00 Carnet 53-57
RÉPARATIONS en 24 heures
avec Garantie de 6 Mois
SPÉCIALITÉ pour MOTOS

Moto Peugeot 4 CV, très bon état de marche, prix très intér., vis., 2 *bis*, av. Ernest-Renan, Paris (15e). Demander M. Sellier.

Moto Gloriol 4 CV, nve, 350 cmc., 4 tps, pas roulée, vis., 2 *bis*, av. Ernest-Renan, Paris (15e). Demander M. Sellier.

ECHANGE

Echangerai New-Map 250 cmc sortie mai 1928, contre voiturette de 5 à 6 CV. Touly, 39, boulevard Magenta, a Paris.

Echange A. B. C. sport 500 cmc., bon état, contre moins forte 175 ou 250 en bon état. 21, rue des Vertus (3e).

Ford 7 CV, camionnette bon état, Géo caisse bâchée, 5 r. Mich., nouv. carburateur, acces., échanger ou à vendre contre Morgan sidecar ou moto. Ecr. Lavaud, 64, rue Emile-Zola, Bezons (Seine-et-Oise).

3.800 fr. cabriolet 2 pl., bloc moteur 3 vitesses, écl. élect., prête à prendre route, reprend en compte moto. 1.500, Soyer 3 CV, bon état. Haegelin, 19, rue Legrand, Malakoff (Seine).

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

Echange ou vend belle occas. ma 6 cyl. 6-9 CV g. sport, coupe bateau, 3 pl. trefles, 28, tableau de bord électriq. complet, servo frein, 4 roues conf. impec., contre moto 350 cmc. ou 500, culbuteur, t. les j. 6 à 7 h. ou le dim. mat. Goifton, restaurant, 163, rue de Rome, Paris (17e).

Amilcar 6 CV, 2 pl., coff. arr., 5 rs. pns neufs, écl. élect., capote; échange pr voit. 4 pl. Hébert, Pontarmé (Oise).

Royal Moto bloc moteur, chaîne, pneus ball., selle Terry, état neuf, payée 3.700 fr. juin 1927, cédée en toute conf. 2.000 fr. Labor 3 HP 2 vit., état de marche, 1.200 fr. Accepterai fusil Cl. 16. Prévost, Saint-Quentin, par Broglie (Eure).

ON DESIRE ACHETER

F. N. M. 70, neuve, avec reprise Griffon 2 cyc. 500 fr. comptant. Denizot, 151, rue de la Roquette.

SIDECARS

Sidecar B. S. A. 5 CV, ch-.ch. écl. élect., b. état, vis. 11, rue de la Faisanderie (16e).

Side Harley bi-pl., 9 CV, tand-sad, pneu, chambre rech., outillage, écl., sort de revis., très bon marché, à vendre 3.000 fr. pour maladie. Tous les jours. R. Biscourt, 9, rue de la Pépinière, Paris (8e).

Harley side toute équipée, réelle occas. 3.600 fr. Mathis, 86, rue Roublot, Fontenay-sous-Bois.

Harley-David., sidecar élect., 2 pl., c. neuf, mag. Bosla, écl. Mag. occas réelle. Deloffe, 62, avenue Félix-Faure. Soir 20 heures.

Harley side bi-pl., 1.000 cmc., comme neuve, gros pneus, prix intér. L. Chollet et Cie, 45 *bis*, rue Chaptal, Levallois-Perret (Seine).

Indian 2.500. Ray Granier, La Guepte (L.-et-G.).

A enlever side Indian bi-pl., prix intér. Pressé. Jumaud, 49, rue Rochechouart.

1 sidecar marque Peuple, état neuf, garantie. Pougeray, chaussures, Jort (Calvados).

Beau side bi-pl. châssis surbaissé, bas prix. Prat, 71, rue Danjou, Boulogne-sur-Seine.

Side tôle Câteau, roue à gauche, pneu 700 × 80, état neuf. Moinard, 102, rue Legendre, Paris.

Harley 9 HP side 2 fauteuils, moteur ent. rev., cyl. tr. all., compt. vit., 3 pneus neufs. 5 ch. air, out., ass. 1 an 200.000 fr., à enlever cause achat voiture, 3.500 fr. Roth, 57 *bis*, boulevard Rochechouart. Trudaine 06-83.

VINCENNES-MOTOS
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone : VINCENNES 598
Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES
Agent direct des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTO-CONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, HARLEY DAVIDSON, HARLETTE, GILLET D'HERSTAL, JEAN THOMANN ROCHESTER, SAN-SOU-PAP, TRAIN C. P. ROLÉO, etc. — Vente comptant et crédit. Stock important de Machines d'occasions revisées et livrées avec garantie.
MOTO-ÉCOLE sur machine récente - Leçons particulières ou à forfait
Leçons gratuites à tout Acheteur.

Le Siège Biplace V et W
LE PLUS SOUPLE
Ainsi que les accessoires les plus pratiques sont en vente chez tous les Agents.
Catalogue sur demande. - Pour le Gros :
Établ. V&W, 5, r. Franklin Pré-St-Gervais, Seine

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

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS
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)

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

PIÈCES POUR B.S.A TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES SOLDÉS
DALBIAC, 1, RUE DES JARDINS-S.-PAUL PARIS

PIÈCES pour MOTOS
INDIAN
TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, Paris (17e)
Reste ouvert le Dimanche matin de 9 à 12 h.
Tél. CARNOT 50-79

Side René Gillet 6 HP, 3 vit., bon état, 4.000 fr. Ecrire M. Figour, 7, rue de l'Église, Deville-les-Rouen (Seine-Inférieure).

Side flotteur sub., pare-brise, 600 fr. Grillat, 15, rue Parmentier, Houilles (S.-et-O.). Tram. 62 Maillot.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar sport Bordino, 6 CV, b. état, 7.500 fr. Marionnauet, av. Blanche, 4, Villemomble.

Amilcar 6 CV, Bordino, 5.500 f. ou éch. belle moto 500. Trenque, 9, Coud. des Noues (20e).

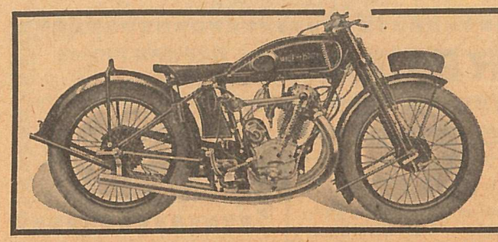
Petit torpédo mono, 4 pneus, t. b. état, 1.200 fr. ; side B. S. A. d'origine, capote, pare-brise, 375 fr. ; 1 cyl. Indian av. état de neuf, 110 fr. Bourdillat, 5, r. du Sentier, Epinay-sur-Seine.

Bugatti Brescia 150, torpédo 4 pl., 6 roues, tous acces., parf. état mécan., bas prix. St-Dominique autos, 143, r. St-Dominique, Paris.

Citroën torpédo, 5 CV, 2 pl., parf. état, pneus neufs 715 × 115, prix 6.800 fr. Imberdis, à Paradis-Izieux (Loire).

Citroën 5 CV, 1926, ailes rondes, moteur 1, carosserie revisée, 8.000 fr. Ecr. Martin, 29, bd Barbès ou visiter 24, rue Myrrha, Paris (18e).

Darmont spécial, modèle 1928,



KŒHLER-ESCOFFIER

Mono 500 cmc., arbre à cames en tête ;
Boîte STURMEY - Carburateur AMAC

AGENTS { *Pour la Région Parisienne:* **BÉALÉ**, 100, Av. des Ternes
Pour le Nord : **SEIGNEUR**, à ARRAS

Pour tous Renseignements et Catalogue, s'adresser à l'Usine :
68-94, Route de Crémieu - VILLEURBANNE (Rhône)

visiter, 61, rue Croulebarbe, métro Corvisart, Paris (11e).

Ford torpédo, écl., dém., b. état, pneus neufs, acces., 2 roues secours, bas prix. Lhotte, 7, r. N.-Dame, Fontenay-sous-Bois. Tél. 38.

Torpédo Ford 10 CV, 1924, très b. état, vend ou éch. contre cabriolet 5 CV Peugeot. S'adres. Fraisse, Dr, Feurs (Loire).

Occasion exceptionnelle, 16 HP Panhard, conduite intérieure, acces. compl., parf. état, cause double emploi, 14.000 fr. Niderlinder, 37, Gde-Rue, Pré-St-Gervais ; pour une fois seulement.

Peugeot 5 CV, cabriolet parf. état, Eymard 111, av. de Paris, St-Mandé, à 200 m. Porte de Vincennes.

Agents & Mécaniciens!

demandez la Notice spéciale concernant et facilitant la pose des relais et boîtes
- 2 et 3 Vitesses -
STAUB
s'adaptant à tous les Modèles
BUREAUX et ATELIERS:
2, Impasse des Acacias, 2 - PARIS

A vendre cause départ, 6 CV Renault, conduite intérieure, 3 pl. Tournier, 5, bd Diderot, Paris.

Ruby 6 CV, écl. élect., 6 conforts parf. ét., imp. pay., prix intér. Badel, 9, r. de Lunéville. T. Nord 92-45.

Salmson sport à 1 S neuf, roulé 4.000 km., nombreux rech., 6 roues, 7.500 fr. ; facilités, prends en c. 350 ou 500, tr. rapide. Hodayer, 20, r. de la Poste, Argenteuil.

A vendre Sima-Violet, 2 pl., acc., état parf. ; vis. de 18 h. à 21 h. J. Lucas, 59, rue de Dantzig, Paris (15e).

Cyclecar 5 HP, 4 temps, 3 vitesses, 2 pneus neufs, vend. faute de pl., 3.000 fr. Molaye, à Ivors, par Boursonne, Oise : Rally Bordino, écl., dém., comp., etc.

MOTOS D'OCCASION

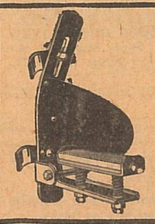
Terrot, Monet, B.S.A., Triumph
Bolt. 2 vit., kick, débray. 350 fr.
Magnét. neuv. R.B. Llind. 60 fr.
Achat - Comptant — Motos modernes
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

ou éch. contre 5 CV Citroën, b. état, 21, r. de Tlemcen (20e), Robert d'Harlingue.

Villars 9 sport, pas roulé, 6.500 fr., 21, r. de Tlemcen, Robert d'Harlingue.

Zèbre 5 CV, camionnette, revisée 1/2 taxe, cause double emploi, 3.800 fr., à débat. Constant, à Troyes (Marne)

Salmson, écl., dém., 3.800 fr. ;



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

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du passager arrière

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

ROBERT

- SPÉCIALISTE -
MOTOS et VOITURETTES SPORT
TERROT
GILLET-HERSTAL
ROCHESTER

21, Rue de Tlemcen, (20e)

EXPOSITION DES NOUVEAUX — MODÈLES — **SOYER**

— 10 MOIS DE CRÉDIT —

SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES
EXIGEZ LA MARQUE
MECANO
45, RUE TOURTILLE - 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 - Tous Prix - **OCCASIONS** 6 et 12 Mois - de Crédit -

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

G. A. R. à culbuteur, 6.000 fr. ; S. A. R. A. Bordino, freins av., 6.800 fr. ; Amilcar C. 4. 3 pl. trèfle, 8.000 fr. Sénéchal, conf., 4 pl., 7.800 fr. ; Morgan spécial, avril 1928, 9.000 fr. ; Morgan sport, écl. élect., 3.500 fr. ; 20 autres occasions sensationnelles depuis 1.800 fr. Pierre, 4, r. Charles-Renouvier (20e).

5 CV Aries b. état, écl., dém. élect., 5 roues conf., occ., 3.500 fr. Louis Pelletier, 10, rue d'Issy, Billancourt.

Darmont spéciale, 1.100 cmc., très belle occas., impôt, assur. payés ; urgent, garage Biototeau, 41, r. des Chantiers, Versailles.

Cause départ 5 CV, Peugeot 172, cabriol., écl. élect., rev., état nf, nomb. acces., O. S., 8 ch. air. pnx nfs, imp., assur. payés, 4.000 f, Divol, 4, r. du Marché-Popincourt.

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

Peugeot 5 CV, torpédo 4 pl., luxe, tout cuir, cme nve, prix intér. Teinturerie, 28, rue de la Mairie, Vanves.

Sandford Ruby, culb. 115 km., photo sur demande, 6.500 fr. R. Sage, 28, bd Denf.-Rochereau, Cognac (Charente).

Sima-Violet magnéto touriste, capote, 2 carbur., gros pns bal., état nf, prix intér. Dr Bailly, Sens (Yonne).

Villard sport, type Pariss Pyrénées, nf, à enlev., très ba-prix. Robert, 21, r. Tlemcen.

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

Zèbre 6 CV, 4 cyl., torp. 2 pl., parf. état, entier. rev., pist. alum., segm., axes nfs, imp. demi-taxe, pneus 710×90 ; frais d'entretien très réduits. Ferra, r. des Lilas, Gros de Cagnes (Alpes-Mmes) ; prix 3.600 fr.

DIVERS

Pr. Harley 2 cyl. AV. AR, guidon compl., selle et pièces, moteur, etc. et un châssis neuf pr side moto 250 à 500. Lévy, 154, r. de Charonne.

MARCHÉ DE LA MOTO

— 104 — AVENUE de VILLIERS
500 MOTOS, VOITURETTES, CYCLECARS D'OCCASION —:— TOUTES FORCES, TOUTES MARQUES
LISTES AVEC PHOTOS 2 FRANCS *FACILITÉS DE PAIEMENT*

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

Les plus chers **PAYA** mais les meilleurs

Établis[ts] J. PAYA
27, Avenue Denfert-Rochereau
Saint-Étienne (Loire)

Tan-sad Amo nf, 100 fr. Moranne, 17, r. Michel-Delacroix, Saint-Ouen.

6 pneus 710×90, 2 ch. à air, le tout 200 fr. ou éch. pr 1 env. Biben 12×45, cadre neuf ; moto Harvil type S, fourche él. Bramp ton, réservoir, bas prix. Béthune, 103, r. de Paris, Poissy.

3.500 fr. sup. moto Terrot, 250 cmc., 4 temps, type spécial, 3.000 fr., cycl. mutilé Monet et Goyon, plus bicycl. de marque, env. dep. 475 fr. H. Cosnier, Précigne (Sarthe).

Montsouris - Motos
Griffon - Terrot - Peugeot
O.S.A. Liberty
et toutes autres Marques
COMPTANT REMISES — CRÉDIT RÉPARATIONS
32-34 Bd Jourdan - PARIS (14e)

A vendre bas prix, moteur Anzain, 2 cyl. av. embr. neuf, 1 b. vit. fonte différente, essieu avant, châssis et pièces div. pr montage de cyclecar et voiturettes. M. Granjean, 190 bd de Verdun, Courbevoie.

Vendrai 5 roues complètes, pneus et chambres Michelin 700×85, bon état, pr cause achat de ballons. Ecr. Pouget, à Change (Sarthe).

Vends 350 fr. ou éch. contre compteur et montre O. S. ou Jeager, état neuf, pour moto, 3 volumes reliés cuir, nouvelle encyclopédie pratique de médecine et d'hygiène, par Rhem. Argueil, à Laas (Gers).

Cherche camarade motocycliste pour excursion 2 à 3 semaines Alpes, départ vers 5 août. Merot, 34 *bis*, r. Châteaudun (Asnières).

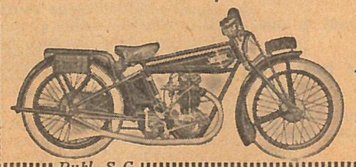
MOTOCYCLETTES - VOITURETTES
ROVIN
35, Boulev. Brune - PARIS (14e)

Tan-sad Saker état neuf, 50 fr. Bernier, garage motos Trudaine, 92, r. Rochechouart ; le soir à partir de 19 h.

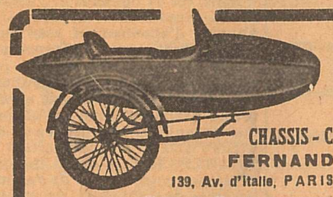
Carrosserie side Harley, complètement neuf, 100 fr. ou éch. contre Magondeaux et phare, 250 lt. ou pneus 760×90 ; villa 1, r. de la Convention, Les Lilas, (Seine).

B. S. A. type Arm., compr. magn., carbur., cart., chai. magn., état parf., cadre Triumph avec

MOTOS "HÉLIOS"
- La Marque - préférée des - Connaisseurs -
THOUARS
(Deux-Sèvres)



Publ. S.G.



SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS (13e) - Tél. Gob. 15-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

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

MAISON FONDÉE EN 1869
CHAMPAGNE
MARQUE DÉPOSÉE
EPERNAY
G.H. Martel & Cie

selle et réserv., fourche él. B. S. A. compl., tout pr 600 fr., avec sépar. pressé. A. Legrand, 19, rue de la Grimpette, Rousies (Nord).

A vendre grand garage, vente et répar. auto-moto, vélo, café, gde licence, bureau de tabac, pompe à essence, bail 7 ans, loyer 800, inst. centre Bourg, sur grande route, libre, prix 60.000 fr. dont 35 comptant. S'adres. Guy, à Noce (Orne).

HALL de la VOITURETTE
99 Avenue d'Orléans, PARIS (14)
Téléphone : Gobelins 68-41
Le plus grand choix de Paris en Voiturette et Cyclecars à vendre. - EXPOSITION PERMANENTE
(Tous les jours de 9 h à 21 h.

Assurance occas. cesse moto, cède 90 fr. ass. 10 mois de 195 fr. pour 100.000. Ecr. G. Minedjean, 3, pl. de Verdun, Enghien (S.-et-O.

Motocyclistes et Cyclecaristes, Pierre, 4, r. Ch.-Renouvier vous invite à profiter de ses occasions sensationnelles avant de partir en vacance ; voici quelques prix : huile Castrol X. L., le litre 10 fr. ; ricin course, le lit. 10 fr. ; pneus 27×4 Michelin, Dunlop et Hutchinson avec de très grosses remises ; acces. écl., bougies K. L. C., boîtes de vitesses.

Particulier désire vend. boîtes aviateur et culotte, le tout 100 fr ou séparément. M. Parrot, 15, r. Jean-Lantier, Paris (1er).

Griffon 3 vit. 1 900 fr. Vélomoteur : 680 fr. : Mcte franç. 750 fr. ; Magnétos mono : 65 fr. : Pneus motos depuis : 45 fr. : Cyclotracteurs 390 francs.
TESDOU, 63 rue Ducouédic 14e

Quadril. Peugeot 172, revisée, 5.500 fr. ; Triumph revisée, 1.900 f. Axa, 4 CV, neuve, 2.200 fr., 2 env. 760×90, 100 fr. Cerurier, postier, Paris 29.

A vendre canot automobile acajou, entier. remis à neuf, Coug 5 m. 50, acces., force 5 HP, éch. élect., très urgent, prix 3.500 fr. Etienne Michiet, Buissard-les-Andelys (Eure).

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

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

Veuillez m'abonner à (1), *numéros de* **Moto-Revue** *et son supplément l'***Actualité Automobile** *à partir du Numéro*
en date du ..... *Ci-joint la somme de* (2) .....
Nom .....
Prénoms .....
Profession .....
Adresse .....
..... Signature

Prix de l'Abonnement complet (64 Numéros)	Un an 64 numéros	Six mois 32 numéros	Trois mois 16 numéros
France et Colonies.	55 »	30 »	18 »
Union Postale ...	80 »	45 »	26 »
Autres Pays.....	110 »	60 »	35 »

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

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques

2° Réduction sur le prix d'où bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;

3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces;

4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions » ;

5° Bénéfice des Assurances à *Primes réduites* de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;

6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;

7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;

8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;

9° Participation à nos Concours richement dotés

10° — à nos Rallyes divers ;

11° — à nos Sorties collectives

12° — à nos Causeries et Conférences

13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

Et une foule d'autres...
Et tous ceux que nous recherchons...
Et nos projets sont nombreux...
Et nombreux sont ceux à la veille d'aboutir...

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

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

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

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûtent actuellement, pour la France et les Colonies, **55 francs**.

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des **avantages considérables** attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à **débourser immédiatement** le montant total de l'abonnement, nous accepterons dès maintenant la souscription à un **ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ** comportant **QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS** de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (5 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, **sans autres frais**. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser **15 francs par premier courrier** en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

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

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

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

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMEROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A REGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

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

Date _____ *Signature :*

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

_____

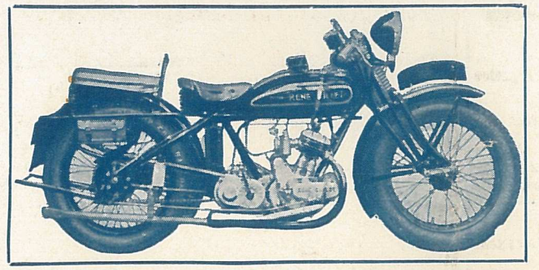
Profession _____

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

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

La Nouvelle RENÉ GILLET

4 CV. - 350 cmc.

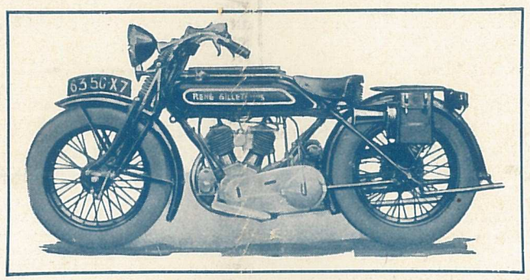


est la machine rêvée pour le long tourisme en solo ou avec tan-sad.

La Moto RENÉ GILLET

6 CV. - 750 cmc. - Type Armée Française

est la plus populaire parmi les amateurs de long .. .. tourisme .. ..

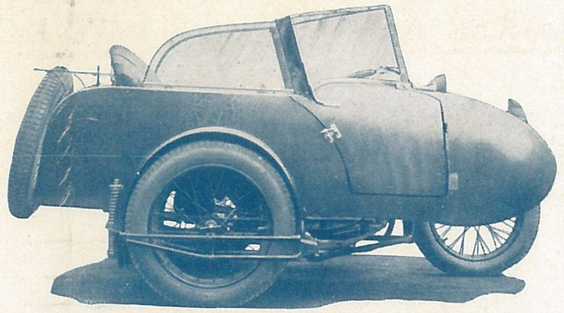


elle est :
. Économique ..
Puissante - Rapide
. Stable - Sûre ..

Le Side-car RENÉ GILLET

avec le fameux châssis suspendu RENÉ GILLET

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



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

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

128, Route d'Orléans -:- MONTROUGE (Seine)

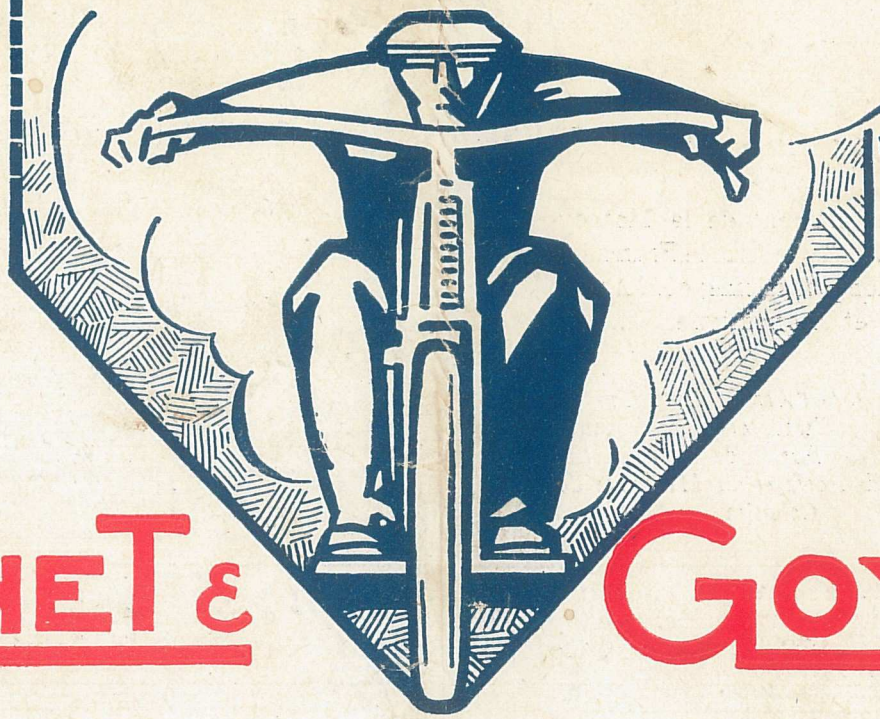
Les dernières VICTOIRES de

MONET-&-GOYON

3 JOURS du FOREZ	1er ex-æquo	175 cc.	*Sourdot, Hommaire, Petitpierre, Rigollet*
CIRCUIT de PÉRONNE	1er	175 cc.	*Catuhé.*
CIRCUIT de GATTIÈRES	1er	175 cc.	*Sourdot.* (Plus vite que les 500)
Gd PRIX de MARSEILLE	1er	175 cc.	*Hommaire.*
	1er	350 cc.	*Hommaire.*
COTE de GORDES. .	1er	175 cc.	*Hommaire.* 2e *Lafont.*
COTE de l'ESCRINET.	1er	175 cc.	*Cautelin.*
	1er	350 cc.	*Gaussorgues.* Meilleur temps des motos
COURSE de COTE INTERNATIONALE du TIRE-BOUCHON (Norvège)	1er	350 cc.	*Gaussorgues.* (Record battu).

Moteur VILLIERS 2 temps, MAG 4 temps. Graissage KERVOLINE

57, Rue du Pavillon, 57 — MACON



MONET & GOYON