

La 550 cmc. Triumph latérales, par Fred S. Lipman

MOTO REVUE

LE NUMÉRO
1^{fr.}-25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 284

18 Août 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :

CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE

BUREAUX :

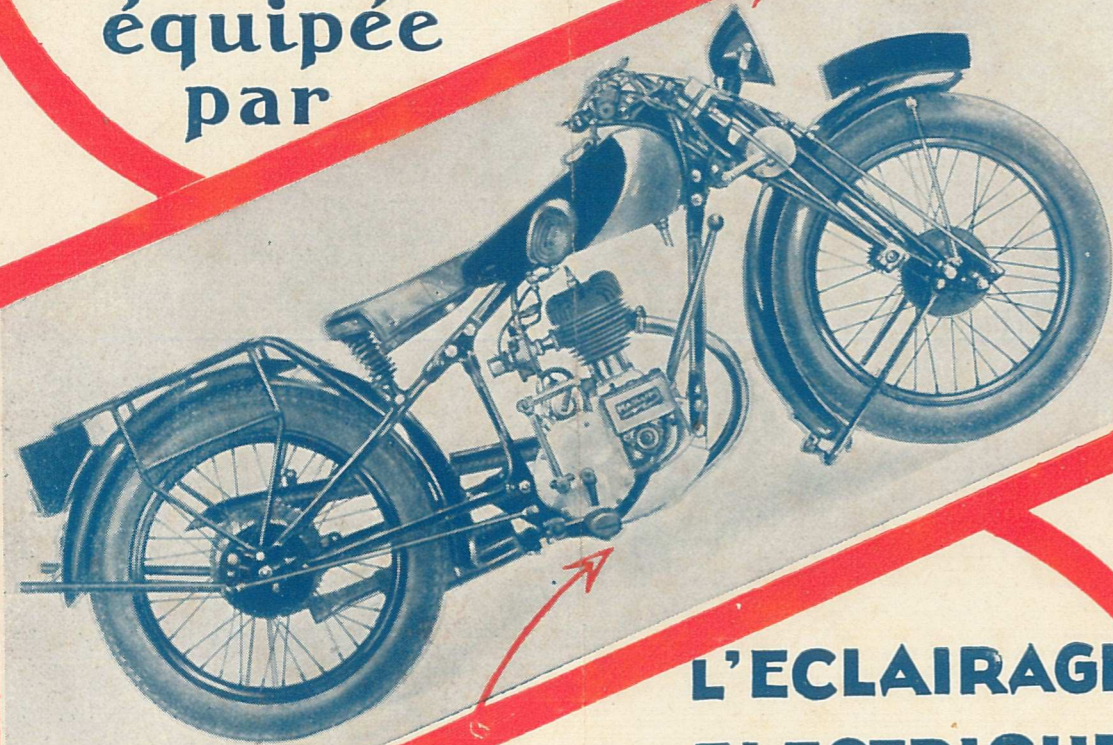
51, rue Vivienne, PARIS

La P. 107 PEUGEOT, la moto conçue pour le grand tourisme et qui a triomphé cette saison au T. T., au Circuit de l'Ain et du Jura, aux 3 Jours du Forez, aux Circuits de la Seine-Inférieure et des Vosges.

La P 108

Peugeot

équipée
par



**L'ECLAIRAGE
ELECTRIQUE**

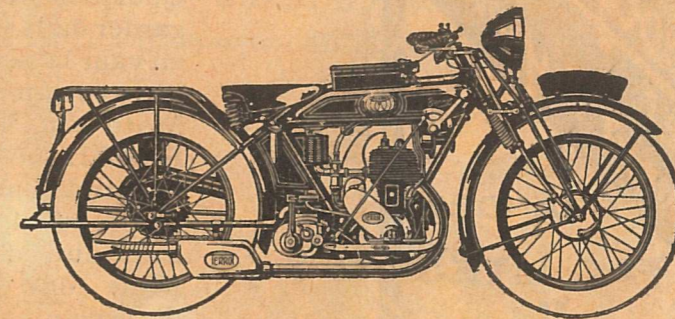
MAGLUM

*Le Motocycliste averti fixe aujourd'hui,
sans hésitation, son choix sur une...*

Terrot



La réputation de cette Marque,
la qualité de sa fabrication,
ses nombreux succès sportifs,
sont l'assurance qu'un pareil choix ne peut être meilleur.



MODELES 2, 3, 4, 5 CV.

Envoi franco du Catalogue Général des Motocyclettes TERROT

Établissements TERROT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 9.000.000 DE FRANCS

(Dijon)



COTE-D'OR



(Dijon)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Sportifs!

VISITEZ LES **STANDS MOTOS**

DU **PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ**

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-52

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

GRANDS
FACILITÉS
DE
PAIEMENT
AUX MÊMES PRIX

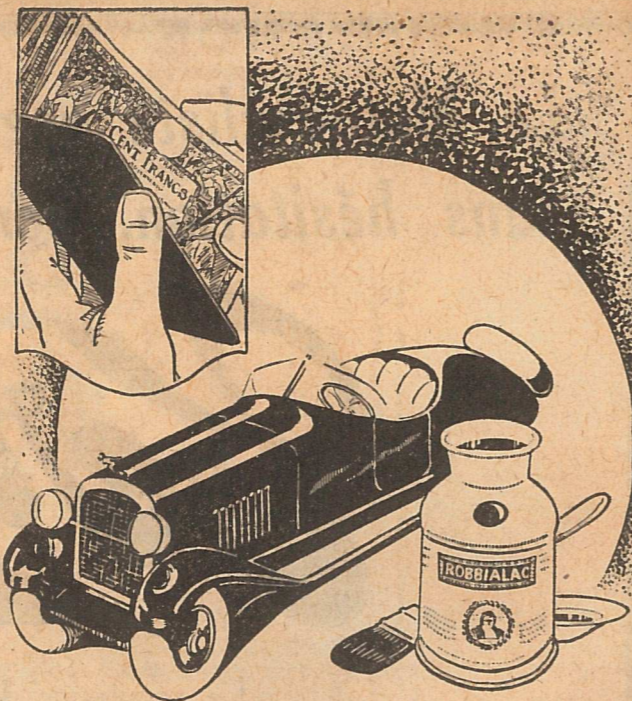
QU'AU COMPTANT

(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.*



Economie...

Quelques beaux billets à garder dans votre poche, cela en vaut la peine. Réémailliez donc vous-même votre Auto, Moto ou Vélo, avec le ROBBIALAC. Cet émail s'arrondit si bien sous la brosse qu'il permet à tout amateur d'obtenir sans peine des surfaces unies et brillantes, qui résistent, sans se ternir ni s'écailler, aux intempéries, à l'essence, à l'huile, à la boue, etc...



Postez ce coupon dès maintenant.

S^{té} A^me ROBBIALAC - BOULOGNE-sur-SEINE B
Sans engagement de ma part, envoyez-moi notice pour réémailler
auto - moto - vélo (biffer ce qui ne convient pas).
Nom et Adresse

ENDURANCE

RÉGULARITÉ

IMPECCABILITÉ MÉCANIQUE

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

LES 3 JOURS DU FOREZ

1^{ERS}

Course de côte de La Baraque
MOREAU sur 175 cc.

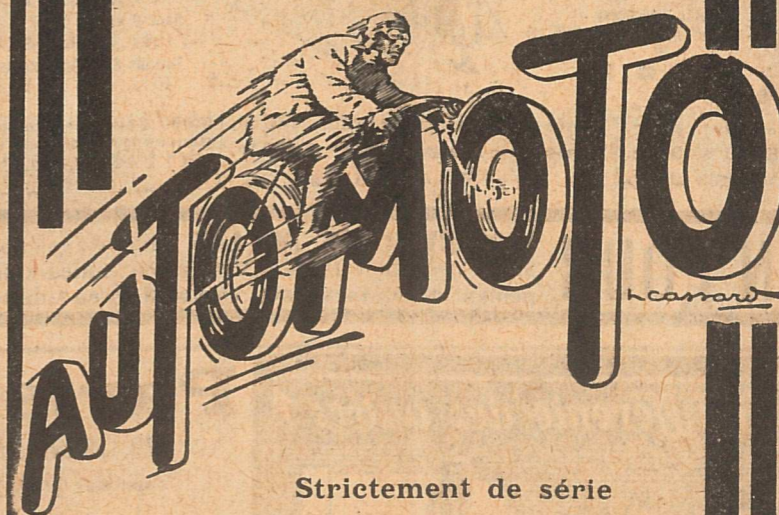
Circuit des Vosges

DOUET sur 350 - MERCIER sur 350

Circuit d'Auvergne

1^{er} ex-quo : BOURDEL sur 175 cmc.

SUR



Strictement de série
munies de la Boîte de Vitesses
CAMPBELL

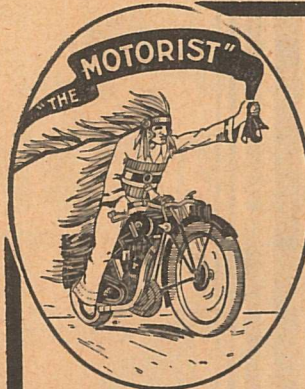
Catalogue Franco

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

Les MOTOS RENÉ GILLET

EN SOLO OU AVEC SIDE-CAR
sont les Machines rêvées pour le long Tourisme
— FOURNISSEURS DE L'ARMÉE —

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



THE "MOTORIST"

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

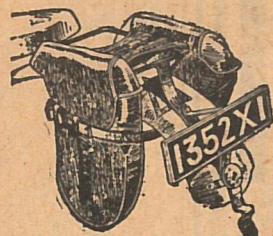
TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

Offre SON ÉQUIPEMENT COMPLET

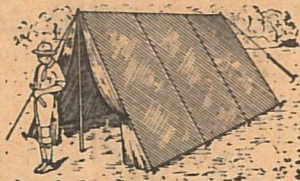
1 Sacoche, 1 Suroît, 1 Serre-tête . . .
1 Vêtement huilé, 1 Bâche, 1 Cuissard.. **129 fr.**
1 Paire mouffles de cuir, 1 Lunette.. ..
1 Entonnoir essence

5 % AUX LECTEURS DE MOTO-REVUE

- MOTO CAMPING -



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

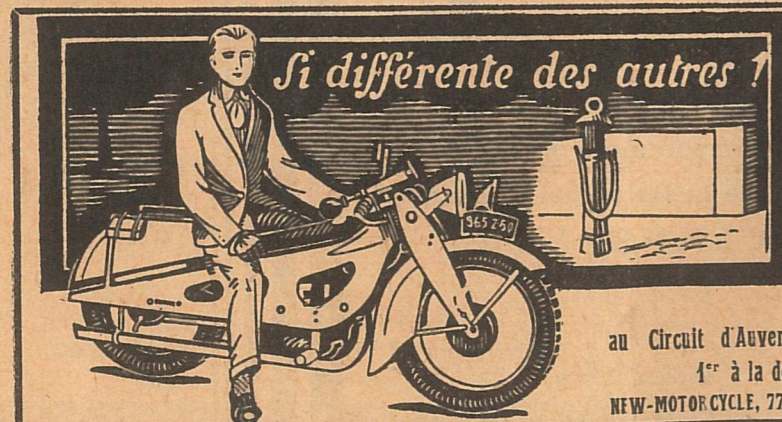


Musette fond cuir. 7.50
Sacs Anglais avec
2 courroies cuir. . 25 »
Sacs 1 poche . . 22.50
Sacs 2 poches :
Prix . 39 fr. et 52.50
Grands Sacs Américains :
Prix 59.50



Sacoche Motos . . La paire 25 fr. Tente abri, complète avec mâts. 140 fr. 5.000 Courroies de cuir
Serre-Têtes . . . 18, 25 et 30 fr. Tentes avec rallonge 3^m20 x 2^m. 180 fr. neuves pour attaches de secours, toutes dimensions : de
Toile de tente 1^m60 av. piquet, la pte tente 90 fr. (Poids très réduits : 5 kg.) puis 1 fr. 25; la pièce : 4.50, 6.50 et 8 fr. (longueur :
l^m80), provenant des Stocks d'Armée.

BON POUR UN SUROÏT NEUF envoyé avec notre Cata-
logue (véritable Revue illustrée en couleurs de l'Équi-
pement du Motocycliste) contre 3 fr. en timbres-poste.



Si différente des autres ?

Paris-Moto

79, Avenue des Ternes, 79

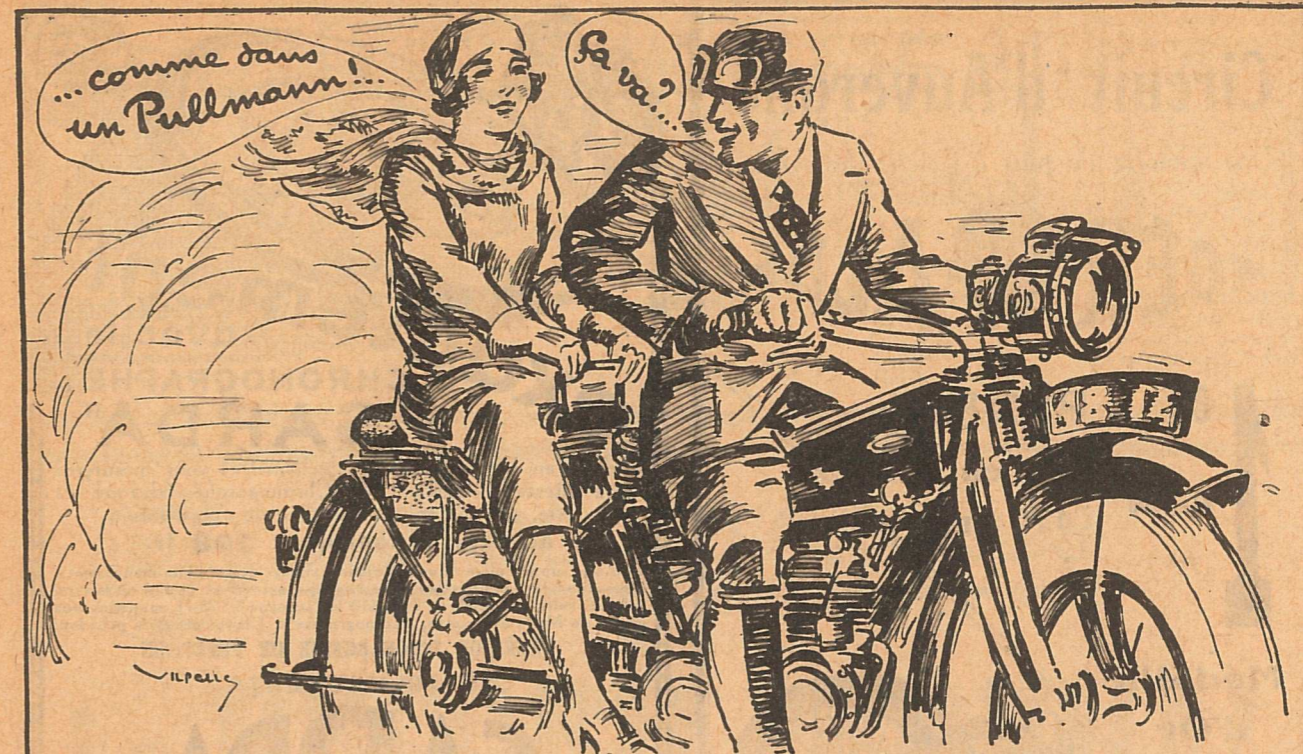
— PARIS —

Agent Général

de la

NEW-MOTORCYCLE

au Circuit d'Auvergne : HAMBERGER arrive 1^{er} à la première Boucle
1^{er} à la deuxième, 2^{me} à la troisième après 3 crevaisons.
NEW-MOTORCYCLE, 77, Avenue d'Antony, à CHATENAY (Seine) - Tél. : 63 à CHATENAY



Tous les Motocyclistes le recherchent
pour le confort qu'il leur procure

le Strap Meilleure 640



en vente partout

Publicité Bowden-Cicca-Brampton-Brown

Mallerich et Vitry

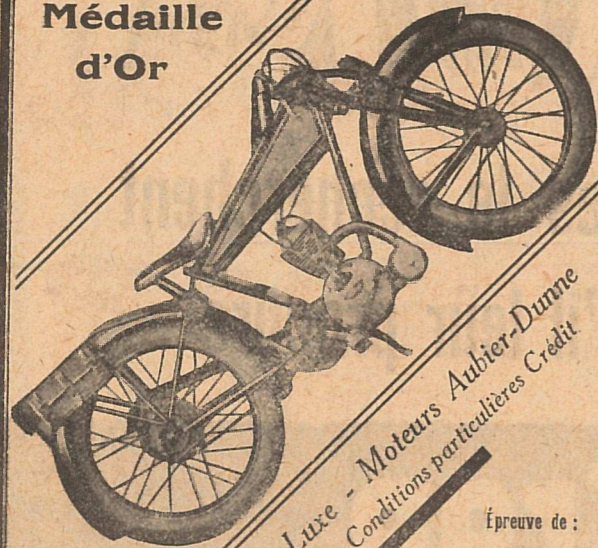
Circuit d'Auvergne

Une victoire de plus à l'Actif des Motos



1^{er} PERRIN
ex-æquo en 175 cmc.

Médaille d'Or



175 cmc., Type E. de Luxe - Moteurs Aubier-Dunne
3.650 Frs. Facilités de Paiement. Conditions particulières Crédit

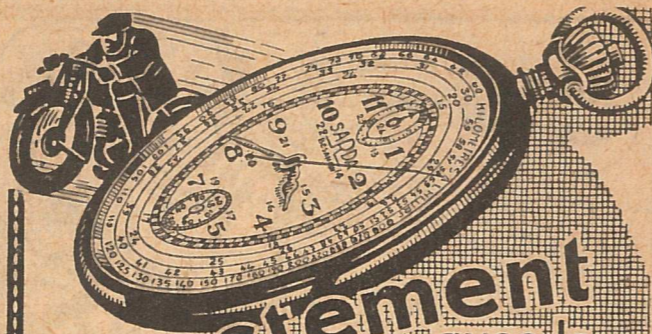
Épreuve de :
Régularité
Endurance
Qualités Mécaniques

506 Kilomètres en trois boucles, empruntant les plus dangereuses routes d'Auvergne.

Une seule machine engagée

Agents demandés toutes Régions
Catalogue gratuit sur demande

Gérald 74, Rue du Commerce
— PARIS XV^e —



exactement avec le CHRONOGRAPHE "SARDA"

(cadran au 1/5^e 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.

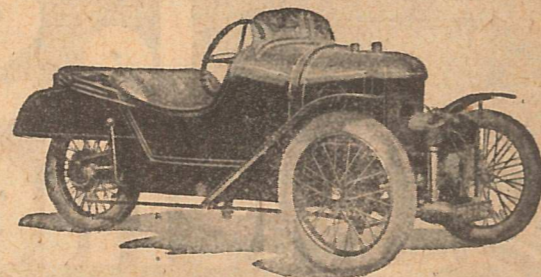
C'est une superbe pièce chronométrique, à réglage de précision, mouvement à ancre extra soigné 15 rubis (boîte nickel ou acier) qui vous est garanti sur facture. Adressez votre commande ou demandez le Catalogue N° 28-11, contenant tous genres de Montres-Bracelets, Chronographes et Chronomètres de précision.

FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION
ÉTABLISSEMENTS

SARDA
BESANÇON

Cyclecar DARMONT MORGAN

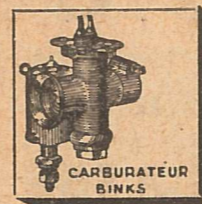
Meilleur marché et plus confortable qu'une motoeyclette



Puissance : 6 cv. Prix : 6.950 Frs
100 kilomètres à l'heure
Consommation : moins de 5 litres aux 100 kilomètres
Impôt : 1 franc par tour
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

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



Carburateur BINKS
Réduit la consommation
Augmente la puissance
Essayez-le vous n'en voudrez plus d'autre
Publ. G.S.

QUELQUES UNES DES SPÉCIALITÉS DES Étab^{ts} LIONEL DEKTEREFF & C^{ie}, 88, Avenue des Ternes - Paris



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

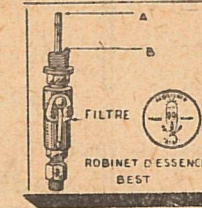


Casque réglementaire anglais
Léger et efficace



SILENCIEUX GHOST
Adopté par les meilleures marques anglaises

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



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



AU BOL D'OR 1928

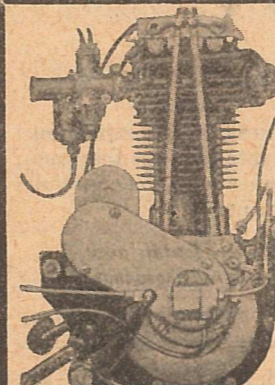
Le RECORD MONDIAL

des 12 et 24 heures, a été battu par

SAN SOU PAP

LA MOTO QUI DURE

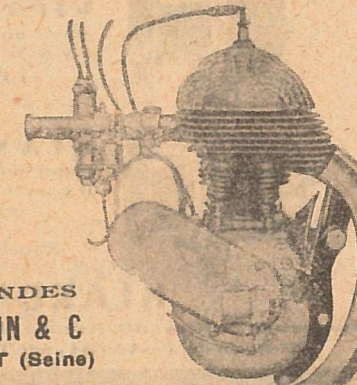
CATALOGUES ILLUSTRÉS GRATUITS & CONDITIONS DE VENTE EN 12 MOIS
MOTEX, 154, Boulevard Haussmann - PARIS (- AGENTS - DEMANDÉS)



MOTEURS VOISIN

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

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

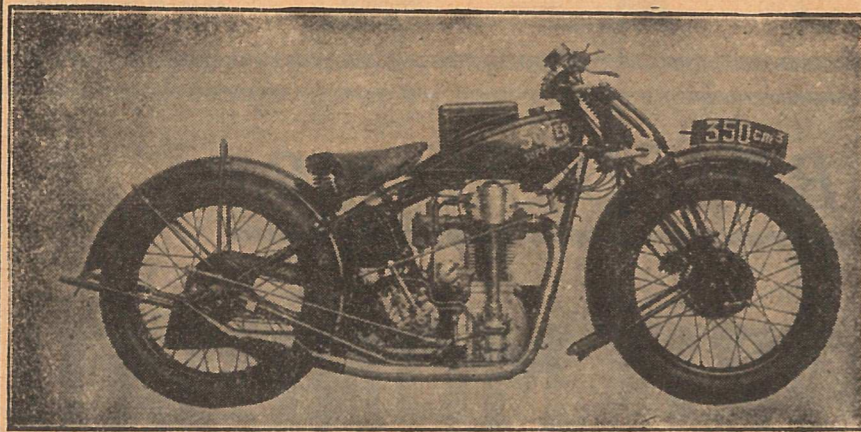


Demandez des
renseignements
sur le modèle

SOYER & C^{IE}
350 cc.

arbre à cames en tête

LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



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

au meilleur prix

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

LIVRAISON IMMÉDIATE

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

DANS **PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS 1928**

UNE SEULE MOTO FN.350 TYPE « SAHARA » était engagée



Machine en service ayant parcouru antérieurement
plus de 10.000 kilomètres
et avec laquelle **CARRÉ** accomplit le dur parcours
sans pénalisation et sans autre souci que son
ravitaillement (médaille d'or)

Pendant ce temps dans

LIÈGE - BORDEAUX - LIÈGE

en une seule étape

LAFLEUR se couvre de gloire sur sa
machine **FN** du même modèle

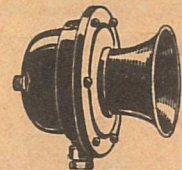
DÉMONSTRATIONS INCONTESTABLES des QUALITÉS d'un MODÈLE PARFAIT

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

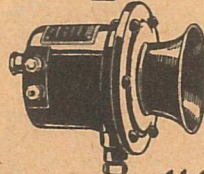
avertisseurs

KLAXON

pour
motocycles



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



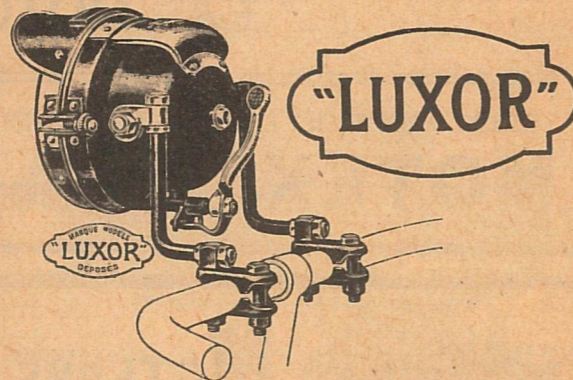
KLAXET-MOTO
émail noir, pavillon court
6 v., avec sa patte de fixation.
Prix : 130 fr.

Notice spéciale franco

KLAXON

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

UNE MARQUE!!!
ET FABRICATION
IRRÉPROCHABLE !!



Motocyclistes !! qui désirez voyager sans ennui
et sans panne d'éclairage, adaptez sur vos machines,
les appareils "Luxor", les seuls conçus et construits
techniquement.

Tous nos appareils peuvent être fournis avec
dispositif pour fourche parallélogramme.

En vente partout, exigez-les de votre fournisseur

TRAIZET et C^{ie}, Fabricants, 3, Rue Tesson, Paris (X^e)

ROYAL-MOTO

Ne court pas sur
MACHINES SPÉCIALES

Avec les mêmes Motos (Bloc-moteur Massardier)

CIRCUIT de l'AIN | ers a. e.
MEUNIER et BERCIEUX | (Cat. 175 cc.)
(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 | er a. e.
BUSSIÈRE | (Cat. 175 cc.)
(COUPE DES CONSTRUCTEURS)

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

BUREAU COMMERCIAL : | DÉPÔT GÉNÉRAL : |
70, Av. de la Grande-Armée | 26, Rue d'Armenonville, 26
PARIS (17^e) | NEUILLY-sur-SEINE
TÉL. : WAGRAM 80-35 | (A 3 minutes de Maillot)

L'actualité SUPPLÉMENT
Automobile MENSUEL DE

**MOTO
REVUE**

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

||| SPÉCIMEN FRANCO SUR DEMANDE |||

VOIR PAR AILLEURS LES
- PRIX SPÉCIAUX POUR -
ABONNEMENT COMPLET
(64 NUMÉROS)

VOIR AUSSI LES CONDITIONS
POUR ABONNEMENT COMPLET
A PAIEMENT DIVISÉ
(4 VERSEMENTS TRIMESTRIELS)

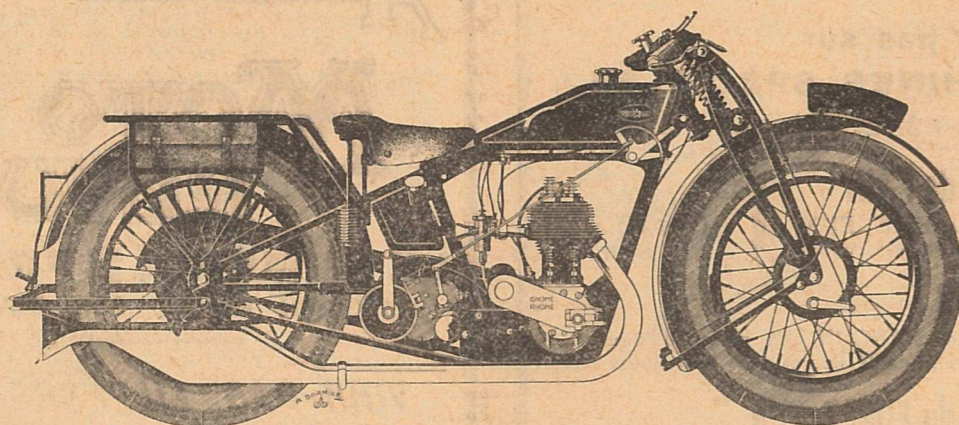
GNOME RHONE

175 cmc. . . 3.000 et 3.300 fr.

250 cmc. . . . 4.600 fr.

500 cmc., Sport. 6.500 fr.

500 cmc., Super-Sport. 7.500 fr.



Motocyclette 500 cmc., Sport, Type D. 3.

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

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

PARIS

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

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

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

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

EDITORIAL

Une ère nouvelle

Dans la grande presse elle-même la motorisation est à l'ordre du jour, ce qui n'empêche nullement de donner la plus large et plus malencontreuse publicité aux accidents d'autos ou de motos, publicité qui n'a jamais rendu plus prudent un fou et qui est tout juste bonne à détourner les gens timides de l'acquisition d'une voiture ou d'une moto. Nous entrons dans l'ère du moteur universel. Le XIX^e siècle a été le siècle du rail, le XX^e est celui de la route et des airs. Où seront dans dix ou quinze ans les bicyclettes ? Tous les services publics emploieront autos ou motos. Le dernier triporteur à pédales figurera au Musée de la Locomotion. C'est pourquoi il est criminel de négliger les routes qui deviennent, de plus en plus, un facteur de la prospérité d'un pays. Si la courbe continue à monter aussi rapidement qu'à l'heure actuelle, c'est par millions que nous compterons dans une dizaine d'années les véhicules automobiles, et il faudra, bon gré mal gré, adopter des routes qui puissent résister à cette circulation intense. D'autres problèmes non moins angoissants surgiront ; à ces véhicules innombrables, il faudra d'énormes quantités de carburant, à moins que d'ici là nous ayons, grâce à de nouveaux accumulateurs ou à des transmissions de puissance sans fil, le véhicule électrique pratique. A vrai dire, les carburants synthétiques sont en pleine voie de réalisation. L'Allemagne nous a devancés dans cette voie, mais nous travaillons et avant que l'essence soit devenue rare, nous aurons quelque chose pour la remplacer. Si le moteur règne ainsi partout, nous pouvons être sûrs que la motocyclette aura une large part et que, très vraisemblablement, elle circulera en plus grand nombre que les voitures. Sans doute sera-t-elle très différente de ce qu'elle est actuellement, ses organes seront mieux protégés, et le conducteur aussi. La machine purement utilitaire aura pris le pas sur la machine de sport. Si les routes sont très encombrées, les machines ultra rapides seront inutiles. Malgré notre désir de voir l'automobilisme se développer sous toutes ses formes, nous ne voyons pas sans appréhension venir le jour de la motorisation universelle, car ce jour-là il faudra dire adieu au sport. Il est vrai que nous ne serons sans doute à ce moment-là qu'un petit vieux bien propre, assis dans un fauteuil à roulettes.

Le goudron, le ministre et... les ingénieurs

Notre grand Voyer s'appelle actuellement Tardieu : demain, peut-être, s'appellera-t-il d'un autre nom : l'avenir n'est à personne. Mais il faut cependant reconnaître que l'homme que la confiance gouvernementale a placé à ce haut poste, nous a un peu surpris au début : Tardieu, c'était la diplomatie retorse, courtoise et puissante. Que venait-il faire dans nos galères ? Or, à la surprise et à l'admiration générales, Tardieu connaît son métier, car ministre c'est un métier. Et depuis un an nous assistons à un mouvement de progrès sur nos routes qu'il faut admirer. Dernièrement Tardieu proclamait le droit pour l'usager de rouler en sécurité : évidemment un ministre de la République, qui fait à l'impromptu le voyage de Paris à Cherbourg, ou de Paris à Carcassonne par la route, et qui se fait arroser de goudron pendant les trois quarts du voyage, peut trouver saugrenue l'idée de nos ingénieurs chargés de la remise en état de nos réseaux. Beaucoup de ces ingénieurs à X galons n'emploient pas la route, la carte de chemin de fer les en dispense et, de ce fait, ils ignorent les horreurs du goudronnage intensif. Tardieu, lui, voyage et le mal n'a pu lui passer inaperçu : son dernier commandement sur l'obligation à laquelle seront dorénavant astreints les « voyers » de ne plus goudronner les routes sur toute leur largeur sera bien accueilli de nos automobilistes et surtout de nous, les motoristes, car, dans une pareille aventure, n'était-ce pas nous les plus malheureux ? Nos félicitations à un ministre sont trop rares pour que nous ne signalions le fait dans ces colonnes.

SOMMAIRE

N^o 284
Samedi 18 Août 1928

Par-ci par-là.....	859
Équilibrez vos roues, par H.-P. Borestroke.....	860
Les modèles 1928 sur la route :	
La Triumph 550 cmc., par Fred S. Lipman.....	861
La Motorisation dans les Services Publics, par H.-P. Borestroke (2 ^e partie).....	864
Le Freinage, par Juzans... Paris - les Pyrénées - Paris 1928 : derniers échos...	867
Le Sidecar, par le Docteur R. Imbert.....	868
Le Championnat du Motocycle Industriel, par H.-P. Borestroke.....	873
Le Sport de la Semaine...	876
Le Grand Prix d'Europe...	877
Départs difficiles, par J. Mellier.....	878
	879

Recettes d'été

Votre vêtement tout propre, aux tons café au lait, est maculé de goudron : n'attendez pas que la naphte pernicieuse ait grignoté le tissu, se soit imprégné dans la trame : un peu de beurre frais, déposé délicatement sur ce goudron encore frais, il disparaît comme par enchantement.

Les moustiques, les soirs d'été, sont de terribles ennemis du motocycliste. Même muni de lunettes, les promeneurs reçoivent sur les yeux la visite brutale de ces bestioles ; leur vitesse,

ajoutée à la vitesse du conducteur rend pénible, sinon dangereux, le contact de ces indésirables. A l'arrivée à l'étape, un peu d'eau fraîche (pas de trop !) sur les yeux en les tamponnant sera le meilleur remède : remarquez que le moustique affectionne les coins de l'œil : ne l'enlevez qu'après vous être nettoyé proprement le doigt.

La chaleur entraîne à l'abus de boissons froides : est-ce dangereux ? Oui, vous diront les docteurs. Cependant, croyez bien que, lorsqu'une panne vous incite à fournir un rude effort (pneus par exemple), une large rasade de limonade, d'eau fraîche, ne vous feront pas de mal... à la condition toutefois que vous perpétuez votre effort. Si vous êtes contraint de repartir immédiatement, le courant d'air chassera la sueur sans aucun souci à avoir pour votre poitrine : mais de grâce, ne vous endormez pas sur le gazon après l'effort : c'est mortel.

Devez-vous tirer votre coupe avant, pendant ou après le promenade ? car la baignade fait partie du bon programme motocycliste. Avant, c'est assez déprimant pour l'effort à suivre dans la journée. Pendant n'est qu'à moitié recommandable si cependant le repas du midi vient récupérer l'effort produit. Mais au retour, l'hygiène, le plaisir, la santé s'accommodent à vous préconiser le plongeon. Votre appétit, votre sommeil n'en seront que meilleurs et votre... lundi matin moins amer.

Alignez vos sous et... plus vite que ça

Voilà : Le Conseil d'État approuve le projet de la contravention expresse. C'est donc sous peu que l'on aura le plaisir de montrer ses sous aux policiers de la route. L'idée est-elle bonne ? La plupart de nos confrères la trouvent merveilleuse : C'est une si belle singerie de ce qui se passe à l'étranger. Pour nous, nous ne voyons guère les « formidables » avantages de cette nouvelle manière. Des abus : mais il y en aura de multiples. Et puis le Français n'a pas le caractère de ses voisins : il répugne à ces façons expresses. Enfin, cette façon de dogmatiser l'infailibilité policière lui paraît bien osée ; quel est celui d'entre nous qui admet, sans contestation, sa contravention ? cet oiseau est bien

rare. Enfin, pourquoi irait-on payer 100 francs par exemple au premier sergot venu, lorsque, en passant par son Club ou son Assurance (ça existe, n'est-ce pas ?) on aurait 95 francs de bénéfices ! Allons, le Français moyen est moins bête que les Français supérieurs qui nous dirigent et l'amende au percolateur n'est pas prête à être acceptée sans rouspétance, chers confrères.

Nous verrons dans le prochain numéro si la nouvelle réglementation est justifiée.

Le Grand Prix d'Europe

Le gros événement a été, dans cette course, la double victoire de Motosacoche. On aura beau épiloguer sur la nationalité anglaise du vainqueur, il n'en reste pas moins certain que c'est là une splendide victoire pour la mécanique suisse, et un coup sérieux au dogme de la suprématie britannique (cela ne signifie naturellement pas que les Anglais deviennent *ipso facto* des concurrents négligeables). Ce sont de formidables adversaires, mais ils ne sont pas invincibles ; ils n'en resteront pas là et on peut affirmer qu'il vont faire un gros effort pour que leur industrie conserve son rang.

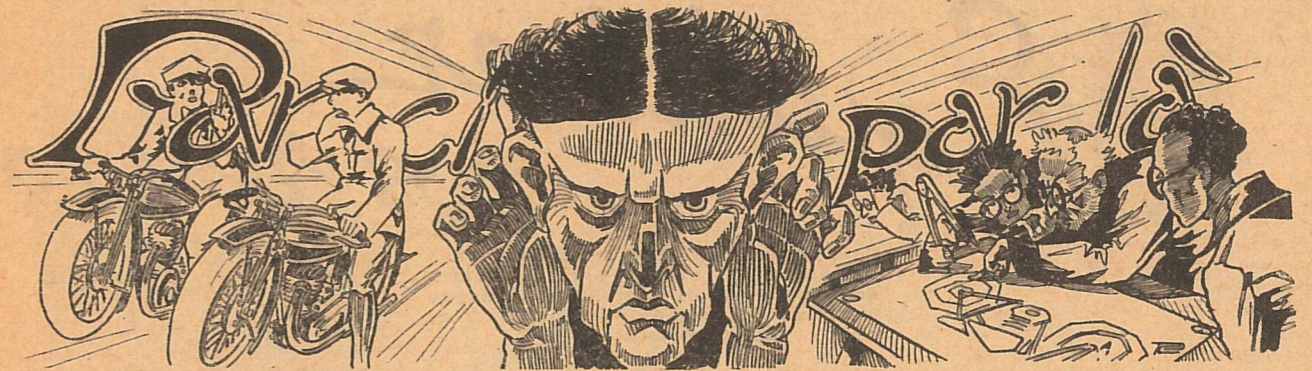
Cette lutte ardente ne peut être qu'avantageuse pour le développement de la motocyclette et hâter son évolution. Mais, d'autre part, ces lauriers ne doivent pas nous engager à nous reposer, mais nous engager à travailler. En Angleterre on travaille toujours ferme et les futurs Salons de Paris et de Londres verront apparaître beaucoup de nouveautés. Trois questions seront à l'ordre du jour : le quatre cylindres, la suspension arrière, la transmission. La course est le stimulant qui active ces progrès.

Un nouveau Levis

Le nouveau moteur Levis comporte les caractéristiques suivantes : il est à 2 temps, six lumières, alésage 67, course 70 : sa cylindrée donne 247 cmc. Nous étudierons cette nouveauté dans notre prochain numéro



Aux Six Jours d'Allemagne, on vit de belles prouesses : Erich Maas dérape en virage, fait le balancier, évite la chute et... est vainqueur. (Photo und Sport)



La question des pneus

Il est une maison dont beaucoup trop de motocyclistes ignorent le chemin. Lorsque vous désirez remplacer vos pneus usagés contre des neufs, et que votre budget vous oblige à retarder votre acquisition au risque d'un accident grave, si vous désirez changer de dimension, en un mot lorsque vous avez besoin d'un conseil quelconque pour tout ce qui concerne le pneumatique, vous serez assuré de rencontrer le meilleur accueil en vous adressant à la maison Vaysse, aux Docks du Pneu, 387, rue de Vaugirard. Vous y trouverez un stock considérable de chambres et d'enveloppes de toutes marques et de toutes dimensions et ce, à des prix fort intéressants. Allez-y de notre part, vous nous remercerez après.

Motor Und Sport et Moto Revue

Les relations sont de plus en plus étroites entre les deux organes français et allemands et notre collaborateur René Sexé, de passage à Berlin, fut reçu d'une façon bien sympathique par notre grand confrère ; nous en avons profité pour resserrer les liens sportifs et faire profiter nos lecteurs de tous les renseignements de la motocyclette chez nos voisins.

Les photos des Six Jours allemands qui illustrent ce numéro sont dues à l'amabilité de notre confrère.

Vieille ferraille !

Notre confrère anglais *Le Motor* nous raconte l'aimable collection des vieilles ferrailles qui, selon lui, roulent toujours en France. L'amour des vieux tacots, des 130.000 « de plus de dix ans », semble à l'ordre du jour en France. Nous croyons cependant que notre confrère exagère un peu, surtout en voyant notre pays inondé de Clément-Bayard, Grégoire, Decauville. Que son rédacteur se soit trouvé dans un coin où ces véhicules, antiques certes, et dont la tenue actuelle est fonction de leur qualité de robustesse, d'accord ; mais généraliser à ce point : non ! Il y a encore en motos, des stocks, beaucoup de stocks aussi, mais ce beaucoup se traduit par quelques milliers et c'est tout... encore ces milliers sont-ils des laissés-pour-compte de notre voisin et dont, en toute franchise, nous nous fûmes bien passés.

Apprendre à aller en moto

En voilà une obsession pour le jeune et pour l'âge aussi, qui viennent d'acquiescer une machine et qui brûlent d'envie de sillonner la route. C'est alors que l'on feuillette *Moto Revue* pour dénicher l'aimable bonhomme qui consentira à vous initier aux secrets de la conduite : on hésite sur un, on voudrait aller chez l'autre : et puis on est si maladroit (au début, ça arrive !) on craint d'abîmer la machine d'emprunt : c'est pourtant simple : aller à l'Amicale-Ecole-Motos, 178, route de la Révolte, Levallois, qui fera de vous un motocycliste en peu de temps. Que vous vouliez acheter, réaliser, vendre votre moto ou un cyclecar, là encore on sera à votre entière disposition.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

D'Yrsan ou Siran

Le constructeur bien connu des petites d'Yrsan vient d'être papa d'une petite Rose-Marie. Nos vœux et souhaits à l'enfant et aux parents.

Sinnett s'établit en France

W. H. Sinnett, ingénieur de talent, a aussi compétitionné moult fois en Angleterre pour Norton, A. J. S., B. S. A., J. A. P., à l'Île de Man, à Brooklands, dans toutes les épreuves d'outre-Manche, d'Afrique, à la Jamaïque, en Amérique. N'est-ce pas lui qui offrit, de 1919 à 1923, la Coupe-Challenge Sinnett ? Sinnett veut rester en France et travailler à la mise au point de motos : il dispose d'ailleurs de moyens financiers mais serait toutefois heureux d'être en relations avec quelque maison française à ce sujet : nous recevons toutes offres pour lui.

M. Peyrus est rétabli

Il est venu nous rendre visite, a prié *Moto Revue* de remercier les nombreuses personnes qui se sont intéressées à lui et a remis le collier pour le plus grand essor de la firme René Gillet dont il est l'animateur bien connu.

M. Lazare Weiller

Nom qui semble inconnu à beaucoup de motocyclistes ! Lazare Weiller est mort : Lazare Weiller, député avant la guerre de la Charente, sénateur du Haut-Rhin, est un des nôtres. Homme politique éminent, il a montré une activité formidable dans tous les domaines. Grand industriel, il fut en outre un apôtre, un stimulateur. Inventeur du taximètre, promoteur de la télévision, il se lança dans l'aviation et conduisit son fils, actuellement en Amérique, à l'administration des importantes usines Gnome et Rhône. Par cela, il tient à notre monde sportif et son fils recevra de tous les motocyclistes les sympathies émues.

Sexé en Norvège

Après le Danemark, la Suède. Et voici que Sexé arrive en Norvège le 8 août. Mauvais temps sur toute la route, nous écrit-il. Aussi l'article promis se fait attendre... pour les lecteurs. Mais Sexé est homme de parole ! Patience.

Très amusante...

...cette histoire d'un motocycliste de *Moto Revue* bien connu, qui a été un peu partout sur les routes de Normandie, dimanche passé, se débattant énergiquement avec son levier des vitesses. Et ce n'est que tard dans la soirée qu'il s'est aperçu que le carter de sa boîte ne contenait plus une goutte d'huile.

Pour un compétent

La Société du Carburateur Zénith, Service technique, 30, rue de Villiers Levallois, demande un très bon metteur au point motocycliste pour essais et réglage des carburateurs.

Aux Constructeurs

M. José Morrel, Canetière St-Eugénie, 13, Gérôme, Espagne, voudrait lancer la moto française en son pays et prendrait volontiers l'agence d'une bonne marque.

Simon veut de la Saroléa

Simon, l'agent bien connu de Vincennes, veut se lancer dans la compétition : Boutillier déjà est patronné par Simon et il est dommage que son poulain ait été victime d'un incident stupide dans les Pyrénées. Bonne chance à Simon qui a du ressort et peut s'imposer.

Les maires et la vitesse en rase campagne

Un automobiliste passant sur la route nationale n° 14, dans la traversée de la commune de Gainneville (Seine-Inférieure), fut l'objet d'un procès-verbal pour excès de vitesse. Le maire de Gainneville avait, en effet, pris un arrêté interdisant une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure en raison de ce que la route est bordée de beaucoup d'habitations.

L'Automobile-Club de l'Ouest a fait plaider devant le Tribunal de simple police de Montivilliers l'annulation de la contravention fondée sur l'illégalité de l'arrêté.

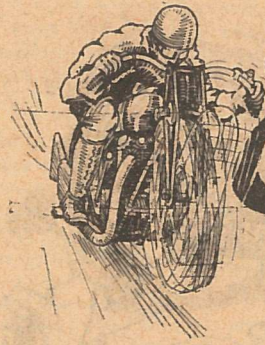
Dans un jugement qui vient d'être rendu, le Juge de simple police déclare qu'en effet la contravention ne tient pas, les maires ne pouvant réglementer la vitesse qu'à l'intérieur des agglomérations. Il précise qu'il faut entendre par ce terme « agglomération » une réunion continue de maisons bordant l'un et l'autre côté de la voie suivie et donnant l'aspect d'une rue.

En voilà de la vitesse

Le Poket-valves est arrivé à Paris. Le hasard d'une rencontre chez Harley nous a fait découvrir une caisse tout fraîchement arrivée d'Amérique : elle fut ouverte devant nous et nous pûmes voir deux échantillons vraiment surprenant de la construction américaine : le Poket-valves, dernier moteur sorti des usines Harley et la dernière « Compétition », machine de stricte vitesse, pouvant atteindre le 190, à moteur superbe à 8 soupapes, à deux vitesses seulement. Qui pilotera ce bolide ? La maison n'a nullement l'intention de l'exhiber en courses et laissera à l'amateur fortuné et vraiment sportif le soin de le conduire ; cet engin n'est pas à la portée de toutes les bourses ; son prix commercial est de 30.000 francs et nous croyons que les établissements Goode feront un sacrifice important au futur conducteur de « the most quick » américaine.

On parle des Six Jours d'Hiver... ! déjà

Vernon est un coin rêvé pour les motocyclistes et le nombre des machines y est considérable. Ayant dû nous arrêter chez M. Saussey, agent de F. N., Terrot, etc., notre hôte nous déclare que lui Robert et son frère Marceau, établi à Louviers, ont décidé de courir les Six Jours d'Hiver. N'est-ce pas la seule course de l'année, où les occupations réduites d'hiver permettent, enfin, à l'agent de montrer à sa clientèle qu'il sait allier la théorie et la pratique ?



Equilibrer vos roues

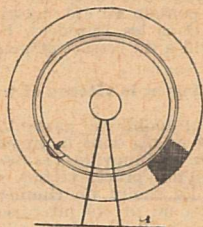
Le shimmy existe-il réellement en moto? Certainement, car la plupart d'entre nous l'ont ressenti : l'équilibre de la roue est l'une des causes principales de ce phénomène abhorré.

Par H.P. Borestroke

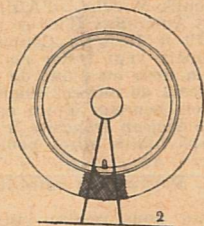
On parle beaucoup plus du shimmy des voitures que de celui des motos et ceci est dû en partie à ce que nous disposons sur les motos d'un remède beaucoup plus difficilement applicable sur les voitures; nous voulons dire de frein de direction qui vient ajouter son effet bienfaisant

Sur des voitures, nous avons souvent constaté qu'il suffisait d'équilibrer les roues pour éliminer le shimmy, et sur un cyclecar très connu nous constatons que le constructeur a pris cette précaution. Pourquoi ne pas le faire pour les motos, même peu rapides. Le balourd

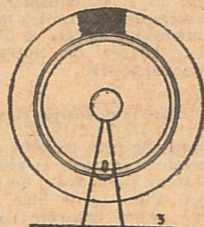
moyen d'un petit boulon qu'on passe dans un trou percé dans la jante et sur lequel on enfle des rondelles jusqu'à ce que l'équilibre soit réalisé. Bien entendu ce contrepois doit se trouver au point diamétralement opposé à celui du balourd. Ce point n'est, par suite du mâchonnage



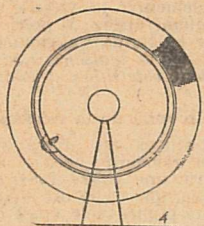
La roue étant en équilibre, on remarque que la valve n'est pas exactement sur la verticale du centre de gravité par suite des différences de poids des diverses parties de l'enveloppe.



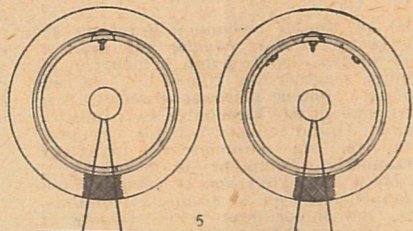
La première opération consiste à amener le balourd du pneu à l'endroit de la valve, de manière que celle-ci prenne la position indiquée



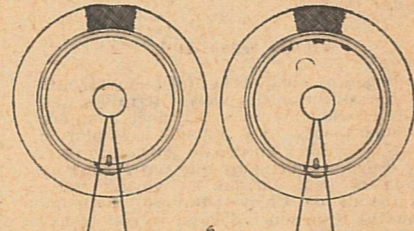
Ceci fait, repérer cette partie du pneu et l'amener à l'opposé de la valve. Il se présente alors trois cas :



Le poids du balourd est égal au poids de la valve et l'équilibre de la roue est indifférent



Le poids du balourd est plus élevé que celui de la valve : équilibrer la roue au moyen d'écrous fixés près de la valve.



Le poids de la valve est plus élevé que celui du balourd : équilibrer la roue au moyen d'écrous fixés à l'opposé de la valve

à celui des amortisseurs de suspension que nous trouvons sur presque toutes les fourches modernes. Néanmoins il vaudrait mieux supprimer les causes du shimmy ou au moins une partie d'entre elles. Le shimmy vient de ce que diverses périodes ondulatoires s'additionnent. Si on arrive à retarder ou à supprimer l'une d'elle, le shimmy n'apparaît plus qu'à une allure plus élevée ou disparaît complètement. Parmi les causes du shimmy, il en est une qu'on est impardonnable de négliger à cause de la facilité avec laquelle on peut la corriger, nous voulons parler du balourd des roues.

peut être beaucoup plus grand qu'on ne le suppose à première vue. Sur les roues de voitures il n'est pas rare qu'il atteigne quatre ou cinq cents grammes. Sur les motos on ne constate naturellement pas ces chiffres. Mais une centaine de grammes de balourd peuvent parfaitement amorcer le shimmy, et l'entretenir. Le shimmy est également moins violent sur les motos du fait qu'il n'y a qu'une roue directrice.

Néanmoins l'équilibrage des roues de moto doit être fait. A vrai dire, l'équilibrage dynamique n'est guère à notre portée; l'équilibrage peut se faire au

de la chambre pas exactement opposé à la valve. Il est également probable que le pneu présente des inégalités d'épaisseur et de poids. On n'obtiendra donc en définitive que des résultats approximatifs, même en ce qui concerne l'équilibrage statique. Même avec ces réserves cependant, même avec cette approximation, on aura une amélioration très sensible de la direction. Signalons d'ailleurs que, bien avant la guerre, les coureurs motocyclistes s'étaient aperçus de la nécessité d'équilibrer les roues. Cette nécessité est encore plus grande avec l'accroissement constant des vitesses.

Les modèles 1928 sur la route



Lorsque M. Duclos, le sympathique directeur de l'agence de Triumph pour la France, m'a demandé de faire un essai d'un des nouveaux modèles soupapes latérales 600 cmc., j'ai été agréablement surpris de voir qu'un agent prenait la responsabilité de mettre entre mes mains une machine pendant une quinzaine de jours, machine qui restait bien loin de lui et de ses conseils et indications, chose qui, en général, modifie les essais faits d'une manière un peu publicitaire.

En effet, il existe quelques constructeurs qui ne s'intéressent pas ou qui ne désirent peut-être pas voir leurs machines rouler pendant de longs kilomètres, sur de mauvaises routes et surtout être menées par un motocycliste habitué.

En effet, il serait peut-être déplaisant de signaler les quelques défauts dont on s'aperçoit sur la route, défauts qui ne se signalent évidemment pas dans une superbe page de publicité payée dans la partie des journaux prévue à cet effet. On peut déclarer qu'une machine est souple, robuste, silencieuse, mais on le prouve plus à l'usage.

Il est évident qu'il existe quelques constructeurs qui pensent aussi qu'il est inutile d'immobiliser une machine, quand on peut la vendre, mais il faut être un bien petit constructeur et avoir une bien petite production pour penser ainsi.

Il ne faut pas oublier qu'un essai est

un service rendu à des milliers de motocyclistes, qui leur permet ainsi de mettre leur confiance dans un critique impartial, qui voit évidemment plus juste que l'agent qui vante sa marchandise.

SPÉCIFICATION BRÈVE DE LA TRIUMPH

Moteur. — Moto-cylindrique, soupapes latérales 84 x 99 et 549 cmc. de cylindrée.

Silencieux. — Par une chambre d'expansion et pot d'échappement.

Carburateur Amac, à double manette et aiguille de freinage.

Magnéto à haute tension, commandée par chaîne avec contrôle à la main.

Boîte de vitesse rapport 5,06, 8,2, 14,12.

Cadre. — Avec simple tube avant et attaches de sidecar.

Rabaissement du tube arrière donnant une basse position.

Repose-pieds ajustables donnant trois positions.

Réservoir. — Essence donnant 14 litres.

Huile donnant un litre 3/4.

Pneus Dunlop 26 x 3,25.

Lubrification par Técalémit et pompe automatique pour le moteur.

La machine est émaillée or avec filets bleus.

Considérations générales

Ceci dit, jetons un coup d'œil sur cette Triumph, machine de gros solo, qui est toute faite pour être équipée d'un sidecar. Le cadre est assez ordinaire, mais résistant, la magnéto est dessous à l'avant,

le réservoir est en selle d'un assez heureux effet et d'une grande contenance.

Le reste est évidemment assez similaire au gros solo à soupapes latérales.

Examinons quels sont les points intéressants de cette machine.

Tout d'abord un freinage excellent, grâce à des freins entièrement protégés. Ensuite un changement de vitesse pratique et d'une grande aisance.

A la sortie du cylindre, un tube arrondi d'une trentaine de centimètres va dans une poche de résonance sans chicane intérieure, pour permettre aux gaz de se refroidir d'abord et ensuite de prendre leur expansion sans contrainte.

Cette boîte se termine par un long tuyau qui va retrouver le silencieux réel.

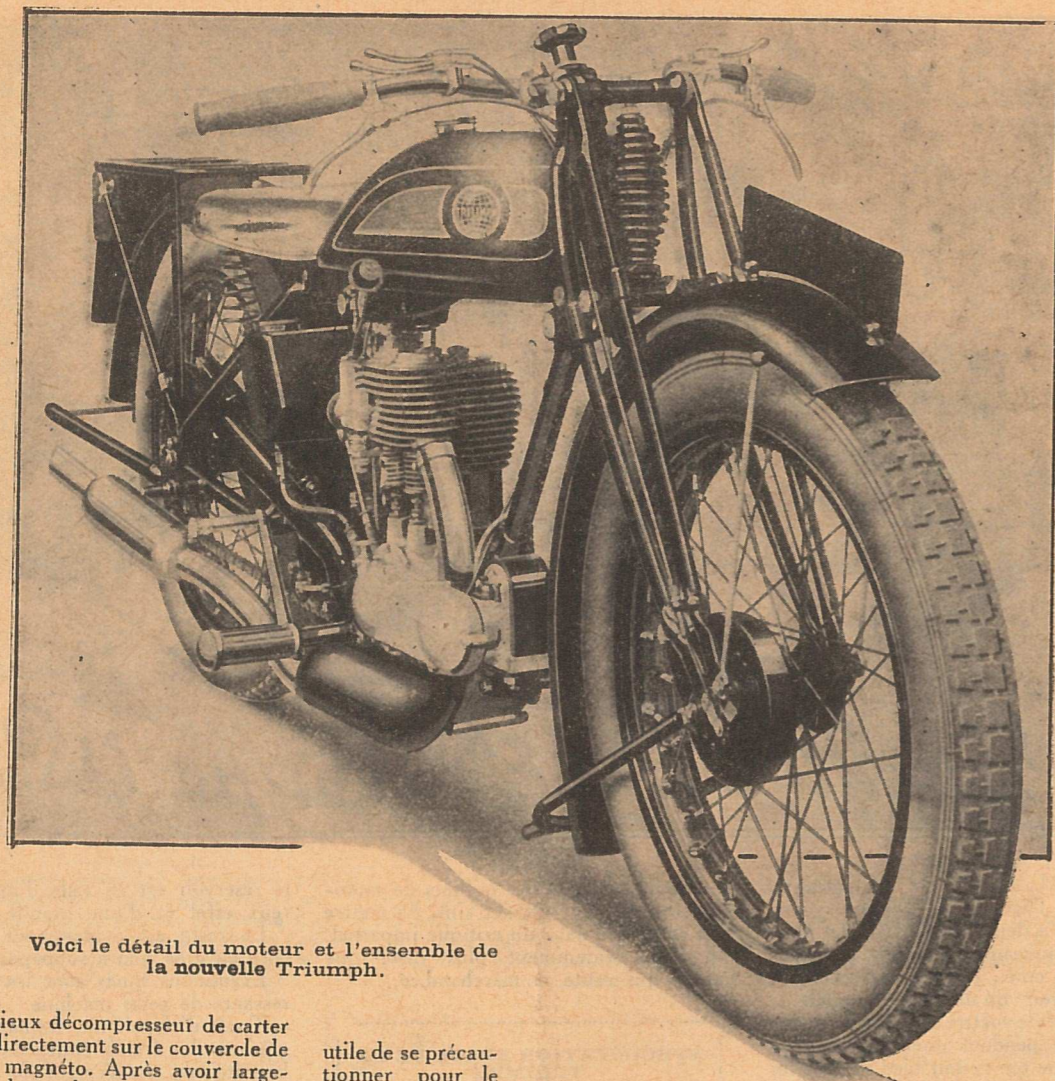
On obtient, grâce à ces deux systèmes, un refroidissement complet des gaz et un silence assez agréable.

La machine sur la route

Cette machine donne une impression de souplesse et de ralenti. En effet, la cylindrée du moteur étant de 548 cmc. on peut se permettre de larges reprises, sans aucun effort du moteur.

C'est le genre de moteur avec lequel on a envie de dire qu'avec un peu de bonne volonté, on pourrait facilement grimper aux arbres en prise directe. Je crois même qu'il doit être plus facile de grimper aux arbres avec une motocyclette que d'en descendre, bien que le freinage ne soit pas mauvais.

Au départ, la machine est assez prompte



Voici le détail du moteur et l'ensemble de la nouvelle Triumph.

car un ingénieux décompresseur de carter est branché directement sur le couvercle de carter de la magnéto. Après avoir largement noyé le carburateur, un Amac, et mis assez d'avance, c'est-à-dire plus que la moitié, on part au 1^{er} ou 2^e coup de kick et presque toujours au premier quand la machine est chaude.

Les rapports de vitesses qui sont en solo de 5,06, 8,02 et 14,12 permettent de monter de très fortes côtes en première (près de 23 %), d'assez fortes en seconde et la troisième, c'est-à-dire que c'est le principe inverse que celui utilisé dans les rapports type T. T.

On passe à 20 à l'heure en troisième et l'on ne la quitte jamais.

On arrive, avec un peu d'habitude des manettes, à faire produire à la machine un avantageux 12 à l'heure en prise directe. 6, 5 en deuxième et 4 à l'heure en première.

Nous montons quelques côtes, dont une à 11 % en prise, à près de 50 à l'heure, sur une longueur de 2 kilomètres, ce qui est très intéressant pour une machine de montagne.

Ne pas oublier que nous avons été obligés de ménager notre moteur, puisqu'il n'avait jamais roulé et qu'il était

utile de se précautionner pour le rodage et nécessaire pendant les 300 kilomètres de ne pas le pousser.

Le débrayage, en main gauche, est assez souple et une manette parallèle à droite commande le frein avant.

La fourche, type Triumph, est souple et je crois que ce ressort ovalisé donne de bons résultats, bien que si l'on voulait pousser au maximum de luxe, on pourrait le faire travailler dans une boîte lubrifiée, comme dans la nouvelle fourche Druid.

Une pédale placée sous le pied gauche en arrière, permet d'envoyer un afflux d'huile au moteur. On ne peut actionner cette pédale que lorsque le réservoir d'huile est plus qu'à moitié plein, c'est-à-dire qu'il ne faut pas laisser descendre le niveau en dessous du tiers de la contenance du réservoir.

La pompe automatique fonctionne normalement, jusqu'à épuisement de l'huile dans le réservoir.

Un bon point pour l'amortisseur de direction, très efficace et surtout intérieur, ce qui sera bientôt appliqué pour la généralité des motos.

La machine n'est pas excessivement

lourde, quoi qu'on puisse le croire et elle reste dans les 120 kilos.

Le réservoir placé assez haut, donne une grande protection au cavalier.

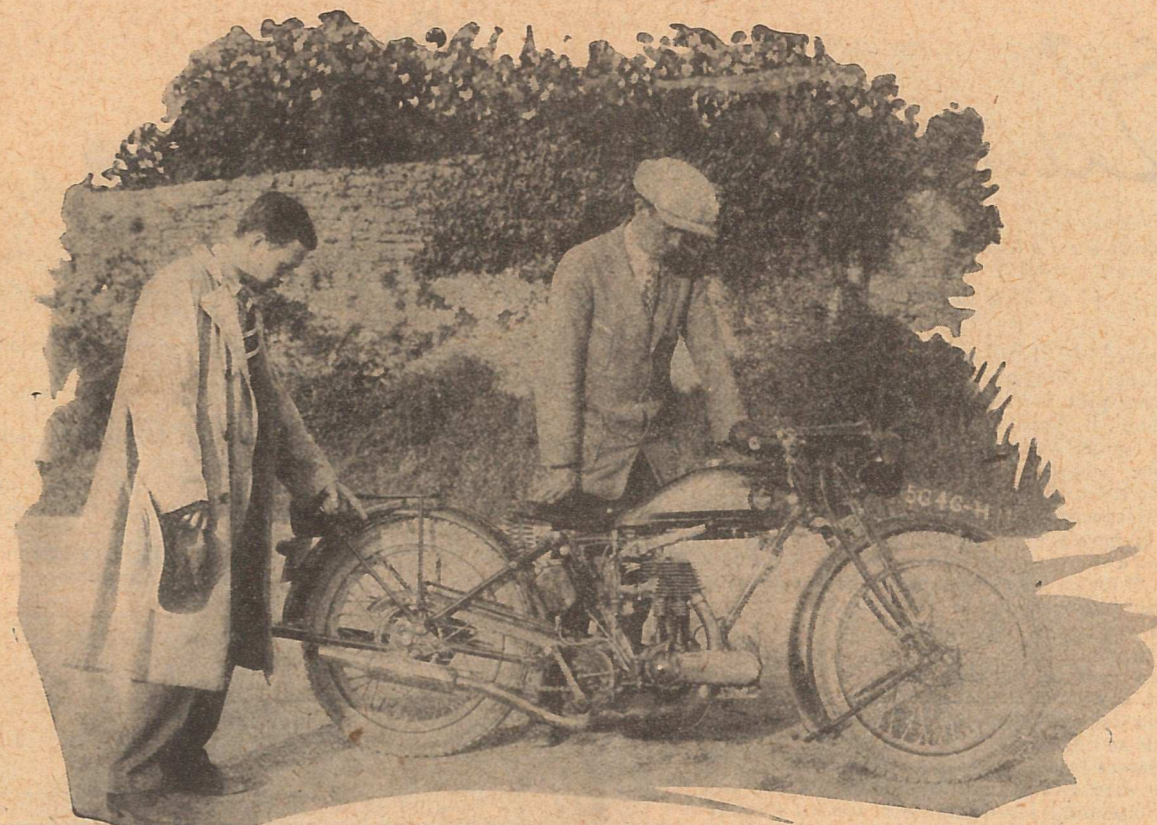
La machine que j'avais, était naturellement équipée de magnéto et dynamo Lucas et une boîte d'accus était placée sous la selle, à côté du réservoir d'huile.

La Triumph n'est pas effroyablement rapide, c'est-à-dire qu'on peut lui demander un 90 à l'heure, mais pas un pouce de plus.

Il ne faut pas oublier que ce 90 à l'heure peut être ramené à 20 en 18 mètres, grâce à l'excellent freinage et que, toujours à 20 à l'heure, on peut regagner la vitesse de 90 kilomètres en 230 mètres, grâce à une pas trop mauvaise accélération, on s'en doute.

La consommation d'essence est nettement de 4 l. 1/2. Celle en huile est insignifiante et l'on peut facilement après un bon rodage sans économie d'huile, arriver à faire 1.000 kilomètres avec un bidon de 2 litres.

La machine est assez maniable et vire très correctement.



Notre collaborateur montre la partie si dégagée de l'avant ainsi que le moteur si ramassé sous la selle.

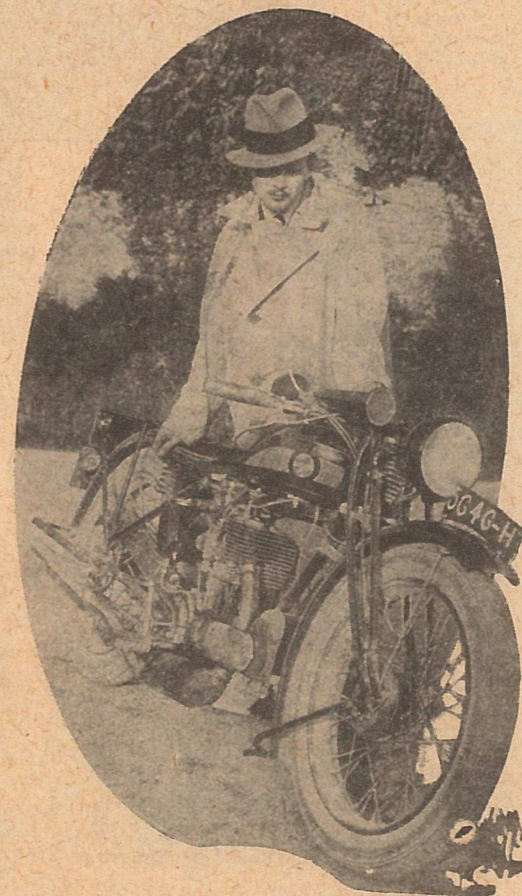
Des pneus triple pavé Dunlop l'équipent et les jantes à base creuse sont naturellement standardisées.

Une idée ingénieuse permet de placer dans le support porte-bagage, un bidon d'huile, ce qui m'a permis d'y caser la vieille Kervoline des familles.

Pendant les 100 premiers kilomètres que j'ai accomplis avec cette machine, je me suis aperçu qu'après avoir marché à plus de 60 à l'heure pendant quelques kilomètres, on sentait l'impression bien connue, de ceux qui ont l'habitude des moteurs à explosion, cette nette retenue avant d'arriver au serrage, bien avant d'arriver au grippage du moteur.

Comme j'ai cru que ce phénomène était dû à des perturbations d'ordre atmosphérique, qui faisaient varier le réglage du carburateur, que j'avais essayé d'appauvrir déjà, je ne m'étais pas inquiété outre mesure, mais après deux ou trois autres impressions du même genre, j'en ai déduit que la bougie anglaise qui était sur la machine était un peu trop chaude pour une machine neuve et pour un moteur à rôder. J'ai mis une des bonnes bougies françaises que j'ai l'habitude d'employer, et ce phénomène a disparu complètement.

Il est à noter que la machine que j'ai reçue avait le bouchon du réservoir qui ne comportait pas un trou suffisamment gros pour permettre à l'air de remplacer le volume d'essence parti.



Il arrivait que la machine ne tirait plus et naturellement j'ai tout de suite remédié à ce défaut en alésant bien légèrement le trou. Cette chose est d'ailleurs plus importante qu'on ne le croit, et surprend beaucoup de motocyclistes inexpérimentés qui sentent leur machine freiner, sans s'en expliquer la cause. Je note que le guidon ne permet pas un braquage extraordinaire.

En somme, nous pouvons considérer que pour un usage journalier, on peut demander un gros effort à la Triumph. Elle est agréable à conduire, mais je lui reprocherai peut-être d'avoir des repose-pieds un peu trop en arrière pour moi. Cette modification peut être faite facilement, puisqu'ils sont ajustables.

Il ne faut pas oublier que la Triumph est une des machines anglaises construites en grande série, ce qui donne une garantie d'interchangeabilité et que, malgré cela, elle présente un aspect soigné, avec un émailage à filet bleu du plus beau fini.

FRED S. LIPMAN.

Merci de votre amabilité

M. Robert Faulk, cuisinier à l'Hôtel de Bretagne, à Vernet-les-Bains (Pyrénées-Orientales), trouve une sacoche pleine d'outils : il la renvoie à *Moto Revue*. Croyez-vous que ce simple geste ne mérite pas de figurer en bonne place dans les colonnes du compte rendu des Pyrénées ?

Il est vrai que le correspondant signe : motocycliste et lecteur de *Moto Revue* : allons, ça va, notre sport en remontrera à plus d'un autre, encore une fois merci !

La motorisation des Services Publics

Nous donnons la suite de l'article de H.-P. Borestroke sur l'utilisation de la motocyclette pour les Services Publics. (Voir Moto Revue N° 282).

Un appareil de T.S.F. est lourd. Si on le transporte dans une voiture celle-ci sera à peu près certainement aperçue par l'ennemi. Il nous faut, là encore, un véhicule rapide, maniable, de faibles dimensions, mais capable cependant de transporter et l'appareil et les opérateurs. Un sidecar spécialement étudié nous en donnera le moyen.

Un avion a atterri par suite d'une panne d'essence. Il est en pleins champs et une voiture ne pourrait aller le ravitailler. Qu'à cela ne tienne. Nous aurons un sidecar-citerne.

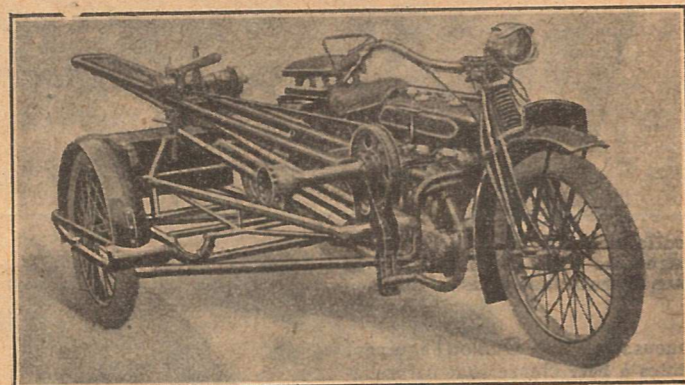
La moto peut devenir un instrument de combat. Il y aura des tirailleurs motocyclistes ou des mitrailleurs et ces unités, capables de se déplacer avec une extrême mobilité, seront insaisissables et se prêteront à des coups de mains hardis. Pendant que les machines, ingénieusement accouplées, seront emmenées par un seul homme dans un endroit abrité, les hommes attaqueront l'adversaire à l'improviste. Les mitrailleuses contre avions seront le complément des autocanons.

Notons d'ailleurs que certaines de ces machines peuvent servir à des emplois civils. Sur des aérodromes, des sidecars seront beaucoup plus pratiques que des

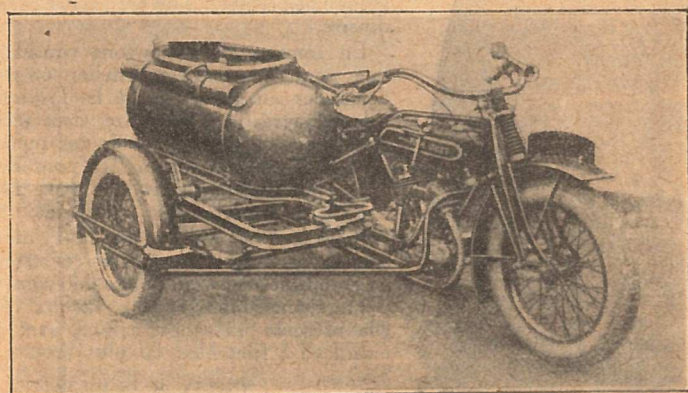
Nous parlions du sidecar ambulance. Tous les hôpitaux ne devraient-ils pas en posséder? Avec les nombreux accidents qui surviennent sur les routes ne pourrait-on concevoir un certain nombre de postes pourvus d'un sidecar ambulance. Combien de victimes d'accidents perdent la vie parce qu'il faut de longues heures avant qu'une ambulance puisse arriver. Un sidecar permettrait un secours beaucoup plus rapide.

on l'a confiée à la gendarmerie alors que précisément celle-ci ne devait plus s'en occuper. Mais laissons de côté cette question étrangère à notre sujet. Le sidecar est déjà employé par la gendarmerie et aux tacots provenant des stocks de guerre on a substitué d'excellentes machines. De plus, un certain nombre de voitures automobiles sera affecté à ce service. A notre avis, ni le sidecar, ni la voiture automobile ne conviennent à un service de police

Pourquoi contraindre le mécano au dangereux lancement de l'avion? Un sidecar avec démarreur pour avions, sera plus indiqué.



Sidecar citerne permettant de porter l'essence aux avions sur le terrain, avec beaucoup d'aide et plus rapidement que la voiture.



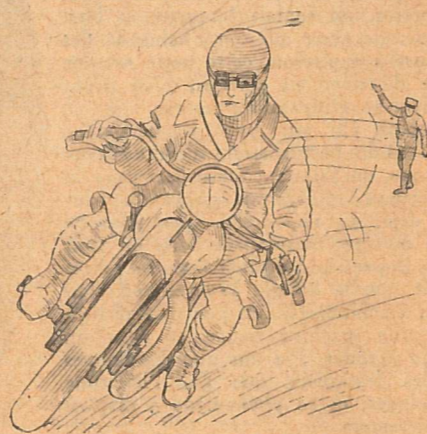
voitures, soit pour amener à l'avion en panne l'essence dont il a besoin ou des pièces de rechange. Au lieu de condamner les malheureux mécaniciens à cette opération toujours dangereuse du lancement du ou des moteurs, on utilisera un sidecar muni d'un appareil de lancement entraîné par le moteur. S'il faut aller dépanner un avion en rase campagne, le sidecar sera infiniment plus pratique et plus économique que la voiture.

Les emplois si nombreux de la motocyclette dans l'armée nous intéressent d'autant plus qu'ils tendent à développer les qualités que doit posséder la moto destinée aux services publics, et en particulier l'extrême robustesse qui est la condition sine qua non de la moto utilitaire.

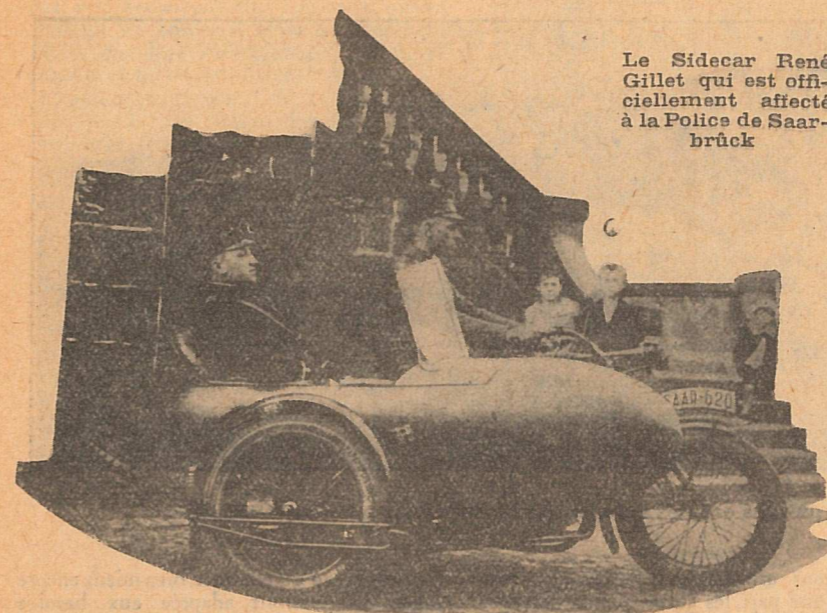
La Moto et la Police routière

La police de la route a vu le jour. A vrai dire par un joli tour de passe-pass

routière. La police routière doit être capable de rattraper les véhicules les plus rapides en circulation sur les routes, Sinon comment arrêter le chauffard qui



L'agent ne peut à la fois surveiller le trafic et arrêter le fou, cause d'un accident, qui met tous les gaz



Le Sidecar René Gillet qui est officiellement affecté à la Police de Saarbrück



Lieutenant Ralph Mc. Kenzie de la police de Spinnigfield (Missouri) qui arrêta le voleur d'un diamant de 5.000 dollars cinq minutes après le coup de téléphone annonçant le vol.

ment établies et capables en général d'atteindre le 120 ou le 130. Plus les machines sont rapides et mieux la police est faite. Qu'on ait des sidecars à vitesse moyenne soit! mais comme « tenders » pour aller cueillir les malfaiteurs ou venir à la rescousse de la police de la route proprement dite. Nous croyons qu'il y aurait à l'emploi de machines ultra-rapides d'autres avantages. C'est tout d'abord qu'une telle machine ne peut être confiée qu'à un homme doué de qualités spéciales de sang-froid, d'énergie et de décision.

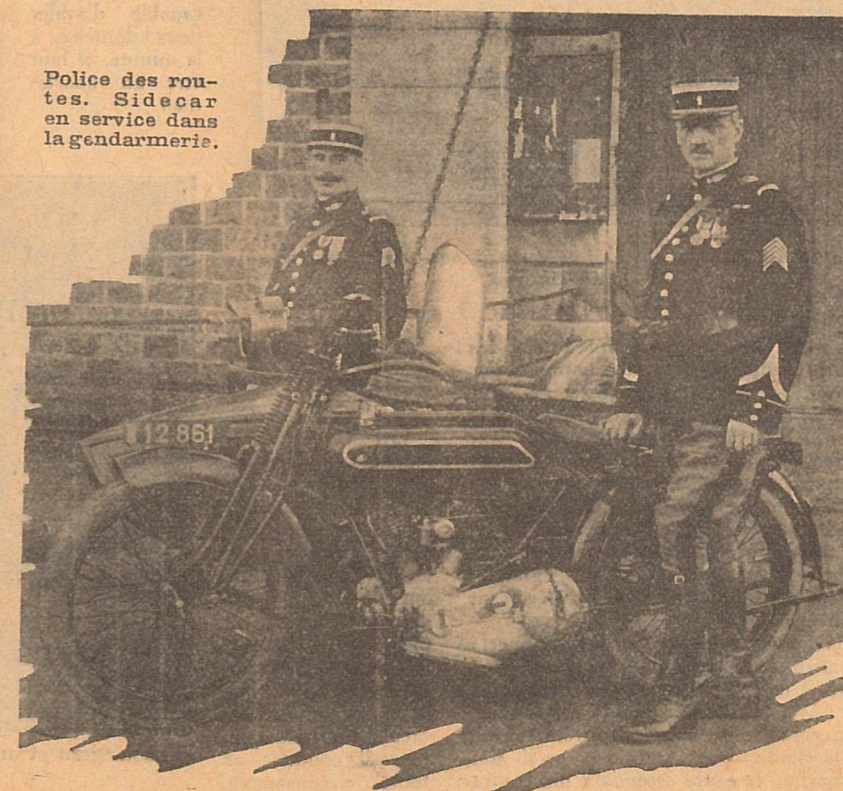
Ce conducteur hardi sera bien plus capable de comprendre la tâche qui lui incombe et d'appliquer les règlements d'une manière intelligente, et, si nous pouvons ainsi nous exprimer, sportive. Ainsi se trouverait, par le jeu naturel des choses, un corps d'élite et une police spéciale. Qu'elle porte ou non l'uniforme de gendarme, cela importe peu. Si nous élevons quelques objections contre l'utilisation de la gendarmerie comme police routière



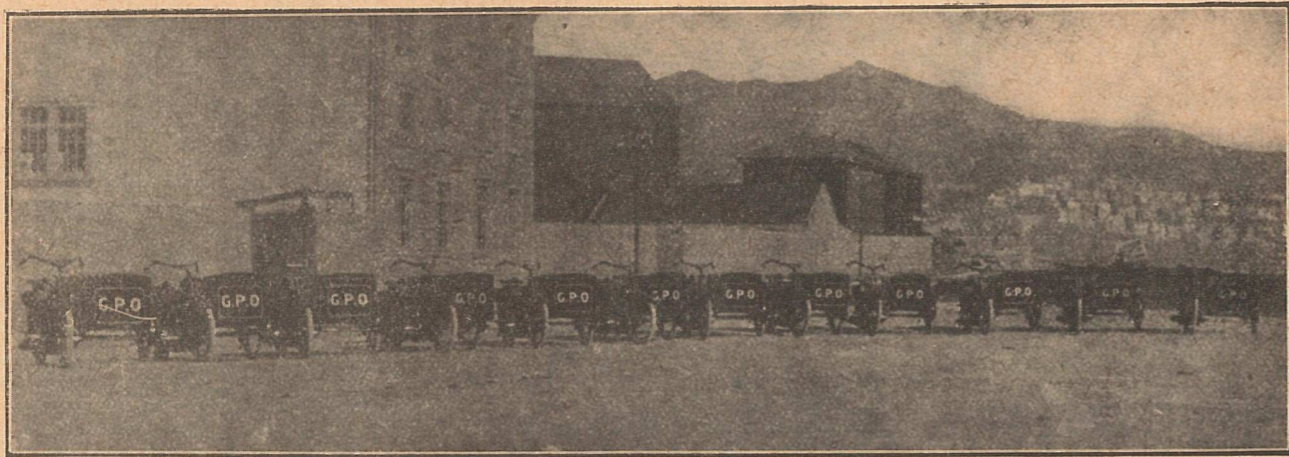
Moto blindée des policemen américains.

commet le plus grave délit qu'on puisse concevoir après un accident, nous voulons dire le délit de fuite. Au moment où il existe un nombre respectable de voitures et de motos qui atteignent ou dépassent le 100, est-il sensé de donner à la police des engins dont l'allure normale est le 50 ou le 40? La tentation sera trop forte pour certaines personnes peu respectueuses de la loi. Nous ne pouvons concevoir pour la police routière que des machines extrêmement rapides.

Les Américains l'ont parfaitement compris et ils n'emploient, pour la police de la route, que de grosses motos spéciale-



Police des routes. Sidecar en service dans la gendarmerie.



En Nouvelle-Zélande, les pouvoirs publics ont des détachements importants de moto-transports

c'est uniquement par ce que peu expérimentée, elle ne saura pas apprécier la gravité des fautes; mais nous ne doutons pas qu'il n'y ait parmi elle des hommes particulièrement doués et capables de s'acquitter parfaitement de leurs fonctions. La moto très rapide en ferait d'excel-

ventions arbitraires : l'excès de vitesse. Si, d'une part, les autres points défectueux du Code de la Route sont corrigés et s'il est appliqué par une police capable de l'appliquer intelligemment, tout sera pour le mieux. Croyez d'ailleurs que cette police appréciera tout le danger mieux que

mais encore qu'elle était, bien mieux encore que l'automobile, adaptée aux besoins des colonies. Elle possède, en effet, et à un degré beaucoup plus élevé, les qualités qui ont contribué à la diffusion de la Ford aux colonies; nous voulons dire la légèreté et comme conséquence de cette légèreté un rapport très avantageux de poids à puissance. Le résultat est qu'aucun terrain n'arrête la moto, que, vint-elle à s'ensabler ou à s'embourber, il est relativement aisé de se tirer d'affaire et qu'indépendamment de toute question de prix d'achat ou d'entretien, elle est le moyen de transport le mieux adapté aux besoins coloniaux. N'oublions pas, de plus, son extrême économie qui est de toute première importance dans des pays où l'essence est très chère par suite des frais de transport. Elle est par surcroît beaucoup plus facile à entretenir et à réparer qu'une voiture automobile, ce



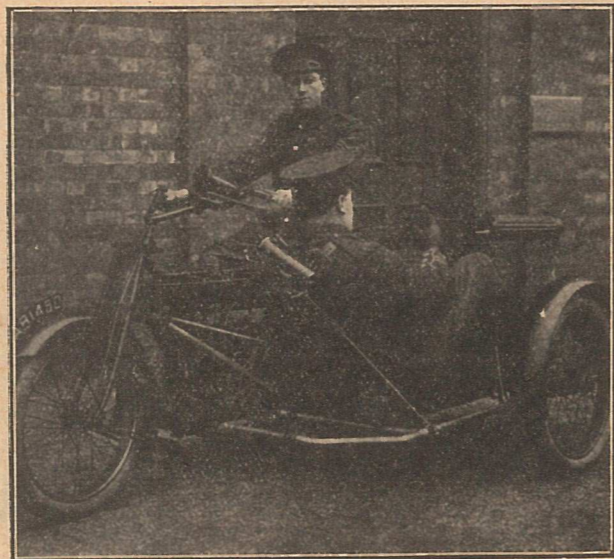
Escorte du Prince de Galles durant son récent voyage à Long-Island.

lents conducteurs, possédant toutes les qualités requises. De tels hommes, par surcroît, devraient s'intéresser à leur monture et posséder des qualités de mécaniciens. Il serait donc possible de leur confier des machines plus délicates dont la conduite et l'entretien nécessitent plus d'adresse et de soin. Certaines 500 cmc. grand sport, peut-être même des 750 ou des 1.000 cmc. à grand rendement, spécialement étudiées pour les grandes vitesses pourraient leur être confiées sans inconvénient.

Mais, nous dira-t-on, ce sera donner à la police des verges pour nous fouetter. Ce n'est pas notre avis. Une police, rigoureuse à la fois et intelligente, est la meilleure garantie de notre sécurité. Le Code de la Route, pour imparfait qu'il soit, a supprimé la cause essentielle des contra-

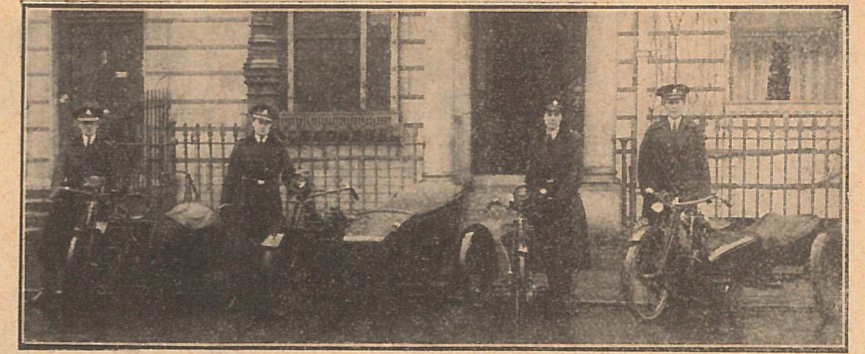
Le Moto et les Colonies

Les Tours du monde à moto et les expéditions coloniales qui se sont répétées au cours des derniers mois et avec un invariable succès, ont constitué des démonstrations du plus haut intérêt. Elles ont non seulement démontré que la moto était un véhicule sur lequel on pouvait compter en toutes circonstances,



Un sergent et un officier suffisent à cette mitrailleuse Enfield.

qui doit également être considéré quand il s'agit de postes éloignés ne possédant qu'un outillage rudimentaire. Contrairement à ce qu'on serait tenté de croire, le refroidissement par air s'accommode bien mieux des hautes températures et des variations que le moteur à refroidissement par eau. Il n'est donc pas un service colonial qui n'ait besoin de motocyclettes et les importations sans cesse croissantes de motocyclettes aux colonies en sont la meilleure preuve. Par la boue, par la neige, aussi bien que par le sable, la moto passe où la voiture s'enlise. La moto et le sidecar ne sont d'ailleurs pas les seuls véhicules capables de convenir aux services publics. Les trimoteurs ou les véhicules à roue avant motrice sont, en effet, capables dans beaucoup de cas d'assurer avec une extrême régularité et une remarquable économie, ces services.



Les femmes elles-mêmes! ont constitué en Nouvelle-Zélande un corps de police redouté

C'est une question sur laquelle nous comptons revenir dans un prochain article. (A suivre.)

H.-P. BORESTROKE.



Cette question reste à l'ordre du jour. Elle a provoqué des des controverses : dans un prochain numéro, le D^r R. Imbert reprendra cette étude avec l'application sur nos motocyclettes, en réponse aux critiques émises.

L'article du docteur René Imbert m'a donné des doutes sur la justesse de son calcul.

Reprenons son exemple de moto de 160 kilos, animée d'une vitesse de 27 mètres-seconde.

Le freinage provoquant l'arrêt en

Une vache ou un mouton, dans un marché forain, sont plus dangereux qu'un 10 tonnes

4 secondes, l'énergie absorbée par le freinage est

$$\frac{1}{2} mv^2$$

et attention, docteur, à la correspondance des unités $m = \frac{P}{g}$ par définition, et « sans confondre évidemment les poids et les masses »; dans notre cas $m = \frac{160 k.}{9,81 m.} = 16$ environ kilogrammes-masse.

$$D'où \frac{1}{2} mv^2 = \frac{16 \times 27^2}{2} = 5.832 \text{ kilogr.}$$

Si nous supposons l'adhérence constante, et la vitesse décroissant uniformément, la puissance absorbée par le freinage, produit instantané de ces deux quantités, sera maximum dans le courant de la 1^{re} seconde.

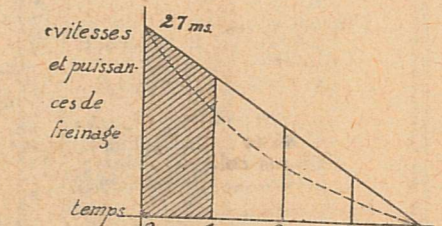
Le graphique montre que cette puissance de freinage, représentée à une

Ne vous occupez pas de vos freins. Il y a des rbrers qui arrêteront cre voiture.

échelle quelconque est le 1/16 de la puissance totale dépensée durant les 4 secondes

$$\text{soit } \frac{5.832 \times 7}{16} = 2.555 \text{ kgm.}$$

$$\text{soit } \frac{2.555}{75} = 34 \text{ D}$$



Comme vérification, prenons un moteur qui donne à la même machine la vitesse

Doubler est un art qui comporte trois périodes : réajustage des lunettes, essaiage des freins, absence d'amour-propre.

27 m. au bout de 4 secondes. Le mouvement est uniformément accéléré, l'effort à la jante produit par le moteur étant supposé constant dès le début.

On a, j étant l'accélération : $v = jt \quad 27 = j \times 4 \quad j = \frac{27}{4} = 7 \text{ m. s. env.}$

La force nécessaire pour donner une accélération de 7 mètres secondes par seconde à la masse $\frac{160}{9,81} = 16 \text{ kg.}$ masse est

$$F = mj = 16 \times 7 = 112 \text{ kilogrammes.}$$

A l'instant où la vitesse atteint 27 m. seconde instantanée, c'est-à-dire le travail de la force 112 kg. qui déplacerait son point d'application de 27 m. dans

Une poule est le plus charmant bipède qui sacrifie héroïquement sa vie (et la vôtre!) sous vos roues.

$$1 \text{ seconde est : } 112 \text{ kg.} \times 27 \text{ m.} = 3.024 \text{ kgm. soit } 40 \text{ HP.}$$

Nous sommes toujours loin des 200 HP. Je n'ai nullement l'ambition de voir mes réflexions s'étaler dans vos colonnes, mais je pense qu'il serait désirable pour vous et vos lecteurs que vos rédacteurs ne provoquent pas des migraines chez des jeunes qui renâclent sur les calculs justes et qui n'ont que trop de tendance à raconter des énormités sans qu'on les y pousse par des erreurs imprimées.

JUZANS, Ingénieur A. M. Toulouse.



L'Effort des Maisons d'Accessoires. — Le Cran des Malchanceux

Il est des efforts et des courages qu'il serait mal venu de ne pas signaler dans nos colonnes : c'est la première fois que nous le faisons et nous croyons faire plaisir à l'ensemble de nos lecteurs

IMPRESSIONS D'UN RESCAPÉ

par G. de Lavalette, président du Moto Club Lorrain.

Moto Revue me demande mes impressions. Confuses pour les détails, elles peuvent se résumer par une grande joie, celle d'avoir participé avec bonheur à la plus dure des Epreuves de Tourisme par son règlement la plus probante par son parcours, la plus sérieuse par le contrôle méticuleux qui y règne du départ à l'arrivée.

Paris-les Pyrénées-Paris c'est captivant, amusant, mais ça n'est une « rigolade » pour personne ; de là vient certainement par ricochet, la joie qu'éprouvent au retour, non seulement les heureux « non-pénalisés », mais encore, tous ceux qui, ayant eu des « malheurs » les ont surmontés vaillamment et qui sont classés nonobstant, comme dirait la maréchaussée !

Le plus « dur »

A mon humble avis c'est la préparation, entraînement compris !

Mon excellent camarade Maurice Henry, qui sôt donner au jour le jour dans *l'Echo des Sports* une si vivante et exacte relation de P.P.P. 1928, avait certainement raison, dans ses commentaires, quand il attribuait à un manque de préparation tous les échecs en général et ceux des amateurs en particulier.

Si j'ai pu décrocher la médaille d'or des P. P. P. dès ma première tentative, j'ai surtout conscience de l'avoir méritée... avant le départ !

A l'intention des amateurs principalement je donnerai donc quelques aperçus du travail préparatoire que j'ai accompli.

Le choix des accessoires et leur fixation

Ce n'est pas placer la charrue avant les bœufs que de mettre les accessoires en avant : vous avez acheté au constructeur une machine qui est un *outil qui se tient*, mais elle est plus ou moins nue, il faut l'équiper spécialement pour une épreuve de régularité, et tout ce que vous allez y ajouter va être nécessairement fixé par des moyens de fortune ; il faut, pour une épreuve de 2.400 kms, qu'ils soient... de bonne fortune !

Livrée avec l'équipement électrique complet de « Marchal », ma P. 105 Peugeot aurait pu par exemple me délivrer de tout souci d'éclairage, n'est-ce pas ? J'ai pourtant « rajouté » un inverseur sur le guidon, manoeuvré par le pouce de la main gauche, car j'estime inadmissible (et je le crie très haut

de cette tribune à tous les électriciens spécialisés) il est inadmissible, dis-je, de forcer le motocycliste à quitter sa poignée pour une manoeuvre du « code » toujours délicate au moment d'un croisement de nuit.

Ceci est un exemple de détail, mais voici les accessoires que j'ai en outre adoptés et les raisons de ce choix :

1° Un Gonfleur porté « élastiquement » par la sacoche de cavalerie côté droit : le « manche » traverse simplement le couvercle souple ; je puis sortir le « Cyclone » en 10 secondes et (point important !) la... curiosité ne peut pas le faire décharger sans ouverture préalable de la sacoche : c'est précieux !

Paris-LesPyrénées-Paris
1928

Les Indépendants Vainqueurs :

Un seul vainqueur :

LAFRANCE, 260 points suivi de

RICHER, (16 ans 1/2), 250 points ;

GAUDICHET, 240 pts ;

CREUZE, 230 points ;

LEBRUN, 200 points ;

LACAZE, 190 points.

2° Deux chambres de rechange roulées serrées et chacune en un étui en toile bien talqué et serré pour éviter l'usure aux plis de la chambre ;

3° Un gros étui de tôle : son emploi prend 10 secondes et vous gagnez une minute pour remonter une enveloppe mouillée ou chaude !

Tout ceci est « concentré » dans la sacoche droite dite « des pneus », avec la dissolution, les pastilles, les démonte-pneus et un em-

plâtre 100 x 150 pour la cas de coupure d'une enveloppe, car l'enveloppe de rechange pour 2.400 kms, c'est du poids mort inutile avec des « Ballons » 27 x 4 de Dunlop.

4° Une montre sûre et un totalisateur « journalier » O. S. absolument nécessaires en concours de régularité. En remettant le compteur à zéro à chaque contrôle horaire, en cas de panne, crevaison, etc., vous commencez par faire un calcul très simple dont voici un exemple : « L'étape est de 108 kilomètres j'en ai fait 58, il m'en reste donc 50 et 1 h. 40 de temps ; si je répare en 10 minutes, je dois faire ensuite du 50 de moyenne. J'ai donc un peu plus de 10 minutes devant moi. »

Vous saisissez quel calme peut vous donner ce calcul préalable, ou au contraire comment vous devrez « tirer sur les ficelles » après réparation si le calcul est désavantageux.

5° Une jauge d'essence O. S. sur bouchon de réservoir.

Ça c'est précieux ! Ça enlève tout souci de panne... sèche et l'on peut, avec le réservoir de 11 litres de la P. 105, se permettre des ravitaillements de 10 litres d'un coup, ce que j'ai fait souvent sans rien risquer.

6° J'ai réalisé à l'aide de la lampe du tableau Marchal l'éclairage parfait de nuit de mes appareils de bord : montre, compteur et jauge d'essence. Il m'a suffi pour cela de percer dans le capuchon trois trous de 3 millimètres en direction des appareils qui se trouvent ainsi superbement illuminés, en même temps que l'ampèremètre.

Ceci fait que dans la première étape je contrôlai ma marche de nuit aussi bien qu'en plein jour.

7° J'ai ajouté un « monocle » code de première utilité pour les croisements de nuit.

8° Conservant comme secours (avec son câble monté !) ma manette des gaz, j'ai adopté une poignée tournante beaucoup moins... crispante, en montagne que la manette pousse-index !

9° J'ai doublé mon débrayage à main d'une pédale pour parer à une rupture possible de câble. En outre, cela me permet un passage très rapide et doux de « deuxième » en « prise », ou de « première » en « seconde », car sans couper le gaz le manoeuvre simultanément : 1° Le levier des vitesses (main droite) ; 2° Le décompresseur (main gauche) ; 3° Le débrayage (talon gauche). Dans le Tourmalet, cette disposition m'a été précieuse !

10° Enfin, par précaution, car ma P. 105 ne consomme que 0,250 d'huile, j'ai fixé (élastiquement toujours) un bidon Mobiloil de 1 litre seulement (modèle suisse très commode) sur la sacoche droite, car je n'aime pas les bidons en bandoulière et les supports rigides crévent les bidons.

Pièces de rechange

Avec le bloc-moteur de la P. 105, les pièces de rechange peuvent être réduites au minimum, et en fait, en dehors du « lot » normal que l'on trimballe, et toujours inutile, je n'avais prévu que la chaîne de la roue arrière qu'un caillou ou un chiffon peut faire briser sans crier gare !

Mais, précaution importante, la chaîne de rechange n'était pas neuve, elle avait rouillé, j'en connaissais la longueur et j'avais même repéré son réglage exact de tension sur la patte AR du cadre.

Grâce à ces précautions... je n'ai pas eu à m'en servir, c'est connu, pas plus que d'aucune autre de mes « précautions », sauf pour les crevaisons avec le Cyclone qui m'a sauvé trois fois !

L'équipement

J'avais naturellement adopté le complet de cuir avec petite veste qui laisse le corps libre et ne tient pas chaud, en cas « d'usage », comme dit Naas ! Bottes de cuir naturellement et surtout le casque qui... donne du « cran » et de la sécurité.

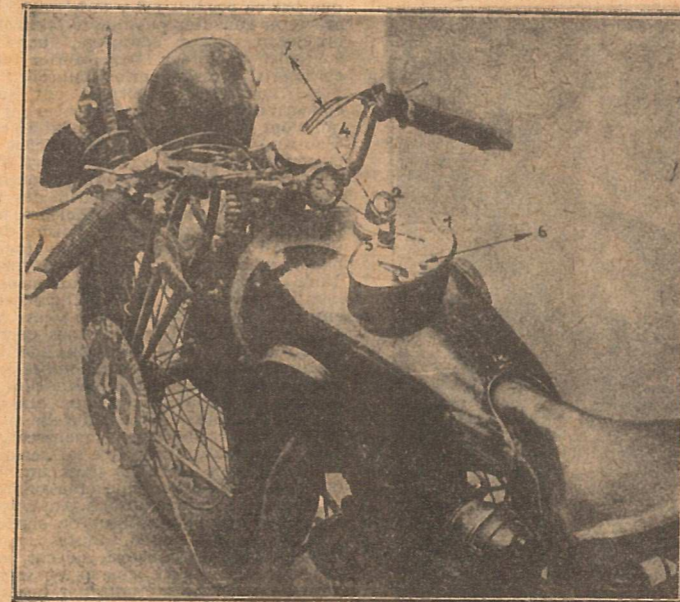
Dans ma valise, avec housse en similicuir : un complet léger, souliers bas, casquette, linge, objets de toilette et un réveil sûr pour éviter les retards au départ ! Dans un sac en similicuir au-dessus de la valise : les cuissards et l'imperméable, la visière de pluie du casque, un pull-over et un gros chandail pour la nuit ou le froid (il ne m'a pas servi, hélas !).

Pendu à la ceinture, le porte-cartes et l'étui des lunettes de rechange.

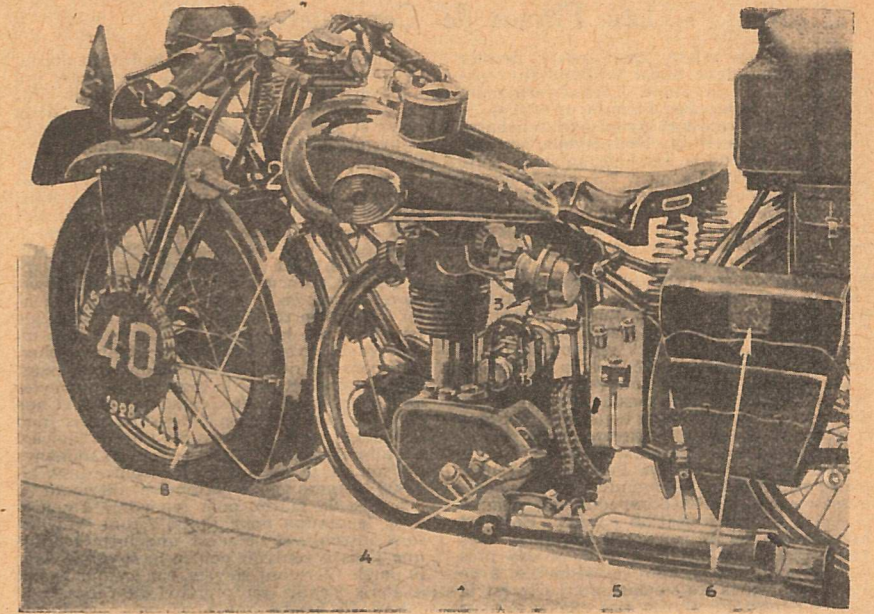
Dans une poche de gousset, une seule bougie Nerka (ayant déjà fonctionné). Enfin dans la poche « intérieure » à l'exclusion de toute autre place, le carnet de route dont la perte vaut... cinq points précieux :

L'entraînement

En plus des balades normales j'ai tenu à m'essayer sur un long parcours : du samedi 7 juillet à 16 heures au lundi 9 à 9 heures



L'ampèremètre (1), la jauge O. S. d'essence (2), la montre (3) et le compteur O. S. (4) sont éclairés la nuit par la lampe du tableau (5) à l'aide des trous percés dans le capuchon. Le commutateur (6) de la lampe tableau. Les trois « cables » (7), poignée tournante des gaz, manette d'air, manette des gaz (câble de secours).



1. L'inverseur « Phare-Code ». — 2. Bouton du klaxon. — 3. Klaxon. — 4. Talonnette de débrayage. — 5. Chaîne de rechange. — Le St-Christophe sur la sacoche réservée à l'outillage. — Repose-pieds inclinés à l'angle précis que font naturellement les pieds du motocycliste. — 8. Bougie de rechange vissée dans l'attache du side non utilisée.

J'ai accompli 1.000 kilomètres (exactement 992) se décomposant comme suit :

Le samedi Nancy, Charleville sans arrêt (70 de moyenne).

Le dimanche Charleville, Reims, Châlons, Vitry, Nancy, Metz, sans autres arrêts que les ravitaillements, au total 60 de moyenne tout compris.

Enfin retour à Paris, avec un arrêt, à 72 de moyenne !

J'ai obtenu ainsi (outre la perte d'une

sacoche) le « tannage » ultime de mon polygone de sustentation et, au départ, j'étais assuré de mon assiette ce qui est essentiel pour... se mettre à table pour « Les Pyrénées » !

L'épreuve

Mais l'épreuve direz-vous ?

Paris-Bordeaux : Une promenade délicieuse, surtout la nuit où "on avait souvent l'impression d'être un des anneaux d'un beau serpent lumineux qui aurait creusé un tunnel argenté dans la verdure des arbres.

Bordeaux-Pau : L'étape des senteurs délicieuses : un embaumement corporel... avant la lettre bien sûr !

Pau-Tarbes : Je ne sais plus ; je n'en ai vécu que les 19 kilomètres d'un Tourmalet, terrible, à 45 de moyenne « enlevage » avec la complication d'un moteur nerveux et fou de rage de me voir, pour la première fois, l'éprouver, les « flechissements » à fond !

Tarbes-Perpignan : Toute la lyre, toute la gamme, la nuit, le froid, la brume, le soleil et les Pyrénées taillées à facettes roses comme le diamant de Chantilly ! Plus les « virolets », la poussière, les « revirolets », la re-poussière, la fringale, la soif, un croûton et une limonade au puits... romance (ou bien quelque chose comme ça), le calvaire de la descente infernale de Montlouis enfin... sudation, re-sudation, dessèchement, momifiance, « canet » et... cannettes !

Perpignan-Toulouse : Le simoun, le four crématoire, l'enfer de la nuit à l'ombre (?) dans la cité de l'émence... Isaura !

Toulouse-Clermont : Le toboggan « l'œil vicieux » sans fin !

Le repos à Clermont : Piscine Michein, Terrasse, re-terrasse, Pour la première fois on déjeûne ! On dîne aussi !! Très fatigué à mon sens ce... repos, demandez plutôt à Mère son avis !

Clermont-Fontainebleau : L'appréhension, la prudence de serpent, Ça sera-t-on bête une panne là !

Fontainebleau - Versailles - Paris Le triomphe, l'apothéose et (pour faire une moyenne) les suivants-précédents et qui ont l'air de n'être pas à une g. près, surtout celle des autres et qui ont des « billets d'hôpital » plein les poches !

Le mardi à Paris : On marche, on prend le métro, le bus, c'est tout drôle ! Où est donc ma P 105 ? Où est le parc fermé ? A quelle heure part-on... en 1929 ?

Les Firmes de Constructeurs

Nous avons relaté, dans notre dernier numéro, l'accident dont William fut victime dans la 4^e étape Tarbes-Perpignan. Dans une descente, en prenant un virage, le sympathique coureur dyonisien rencontra une auto qui montait. Nous avons, sous les yeux, la photo de la machine, prise de suite après l'accident. Le choc fut extrêmement violent puisque le radiateur de la voiture fut défoncé, mais la moto a montré une résistance formidable puisque, seule, la roue avant est abîmée. Il faut regretter pour la victime, cette rencontre, qui lui fait perdre le bénéfice d'une course jusqu'à la heureuse, mais c'est en de semblables circonstances que l'on peut juger de la valeur d'une fabrication. Il faut, en effet, que la machine soit solide pour n'avoir pas souffert plus cruellement. Monet-Goyon était réputé pour la solidité de ses machines, en voici une preuve — dont William se serait bien passé, il est vrai — qui vient confirmer ce que nous nous plaisions à reconnaître depuis longtemps.

La légendaire Licorne de Moto Revue a encore cette année suivi Paris-les Pyrénées transportant outre les organisateurs, les commissaires, une harka d'impedimenta comme il sied à une organisation pareille. En 1928 La Licorne se retrouve partout dans les vallées, dans les cols, au sommet des plus hautes montagnes, elle se dédouble avec aisance sur tous les concurrents; elle est la pour le départ du retardataire, elle est la pour l'arrivée du vainqueur de l'étape. Ne croyez-vous pas qu'un tout petit bout de laurier ne ferait pas mal pour les constructeurs de La Licorne. On dit que leur conduite intérieure 5 CV est encore plus résistante. Il serait curieux de poser aux lecteurs de Moto Revue la question: Combien croyez-vous que cette Licorne a de kilomètres dans les roulements? La réponse, si cela vous chaut, en fera rêver plus d'un!

Malegre nous écrit: Dès mon dérapage près de Carcassonne, j'ai constaté que la course était officiellement terminée pour moi. Le pont arrière faussé, un arbre de pont cassé, je me suis mis en devoir de chercher un mécanicien suffisamment outillé pour refaire les pièces cassées, et je me trouvais à Carcassonne; la refaçon des pièces dura tout le lendemain et fut terminée à 22 h. 20; je me mis en route et j'ai réveillé

au passage à Toulouse, à 1 heure du matin le 74 qui avait une panne de magnéto et qui nous attendait; nous partons dans la nuit, mais trompé par la ressemblance de deux noms et sans personne pour nous renseigner, je prends la direction de Villefranche d'Albigois au lieu de Villefranche de Rouergue et nous nous apercevons au petit jour que nous avons commis une erreur qui, avec le retour, sera de 180 kilomètres! Je rejoins l'itinéraire vrai près de Gaillac, j'arrive à Aurillac à midi; nous déjeunons rapidement, et reprenons la route à ce moment et à 22 kilomètres d'Aurillac, vaincus par la fatigue et la chaleur, mon mécanicien et moi nous nous endormons un instant en roulant, ce qui suffit pour me faire quitter la route et grimper sur un accotement avec arrêt brusque sur un rocher, et je constate que j'ai faussé mon essieu avant en deux endroits, tordu toutes les commandes de frein et de direction, cassé une roue et une clavette de direction. Réveillé, mais non découragé, nous réparons chez un mécanicien à 5 kilomètres, le tout est terminé à 10 heures du soir et je me mets en route dans les 1.800 virages pour atteindre Clermont à 3 heures du matin, pour repartir à 4 heures avec le groupe pour Paris, retour qui fut sans histoire, si ce n'est une lutte terrible que j'eus à soutenir contre le sommeil dans la partie Clermont-Nevers, car lorsque le soir à Paris j'avais pu prendre du repos, cela faisait 65 heures que je n'avais pas dormi. Avec l'erreur d'itinéraire la partie effectuée en une seule étape a été de 1.300 kilomètres; il est à remarquer que j'ai repris la route le lendemain pour Bordeaux et je suis arrivé sans ennui.

Croyez-vous que l'effort que j'ai demandé à ma machine pour vaincre cette malchance continuelle ne prouve pas ma volonté de vaincre?

Mais si, mon gaillard, et voilà pourquoi vous et la L. G. que vous conduisiez ont conservé l'estime de tous les sportifs.

Les firmes d'accessoires ont couru

En 175 cmc., San Sou Pap remporte, avec ses trois équipes, la victoire: il employait Kervoline.

En 250 cmc., Terrot remporte, avec ses trois équipiers, la victoire: il employait Kervoline.

En 350 cmc., Ravat remporte, avec un partant, un arrivant, la victoire: il employait Kervoline. et nous pourrions continuer le refrain au point de vous obséder. Que ce soit F. N., Gérald, Royal-Sport, Terrot, San Sou Pap, New Max, Dollar, Utilia, qui fit une si belle course avec Hubert que le papa suivait obstinément, etc., c'est Kervoline que les coureurs choisissent. N'est-ce pas la meilleure référence pour la marque d'huile: cela fait bien près de 50 % des Pyrénéens qui « achetaient » la Kervoline, car Kervo n'avait aux Pyrénées aucun service officiel de graissage: n'est-ce pas l'*ultima ratio* pour le succès d'une firme que celle du portemonnaie? On n'achète pas de la qualité inférieure, croyez-vous!

Allons! ne dites pas de sottises. De nombreux lecteurs haussent les épaules lorsque l'on parle du Mixtrol. A leur avis, l'utilité ne s'en fait pas sentir: cela tient, nous le croyons, à de nombreux produits qui ont, il y a quelques années, détenu le marché, ont eu une faveur incontestable près du public, puis ont disparu sous le mépris général. Et voici qu'un garagiste, pourtant bien compétent, vient de nous dire encore cette balourdise: employer le Mixtrol? mais pourquoi? j'emploie ceci ou cela. Ceci ou cela ce sont des produits plus ou moins antidétonants, à base de tétraéthyle de plomb ou de camphre ou de tout autre combinaison chimique. Pour lui et pour beaucoup le Mixtrol n'est pas autre chose: ils confondent moto avec vélo! Par contre, aux Pyrénées, nous vîmes un concurrent qui vint se plaindre à nous des vapeurs de ricin de ses adversaires: lui aussi « confusional » car la grande majorité des concurrents avait adopté le Mixtrol qui donne un joli panache blanchâtre et bleuâtre et mécontente le « grincheux ».

Le Mixtrol n'est nullement un truc à faire cavalier la moto: celui qui vous dit cela est un farceur. Le Mixtrol, si employé au Tourmalet, est de l'huile sans plus, de l'huile superaffinée qui s'introduit dans les parties les plus inaccessibles du haut du cylindre et des soupapes et évite la cristallisation avant-coureur de la rupture: voilà pourquoi aux Pyrénées 1928, pour la première fois, il n'y a eu aucune rupture de soupapes. Songez de la faveur, près des concurrents, de cette huile: le benjamin de l'épreuve avait réussi à se procurer une quantité bien minime de Mixtrol: il l'a employé juste pour le Tourmalet et enchanté du résultat ne parle plus que par ce produit: il y a de quoi! Mais de grâce, ne racontez pas que le Mixtrol est un antidétonant, un doppage, une drogue à gonfler le moteur: vous auriez toutes les caractéristiques du parfait imbécille.

De nombreuses voitures ont suivi les concurrents de Paris-les Pyrénées; il y en a qui n'ont pu suivre jusqu'au bout les coureurs d'autres, telles celle de M. Richer sur sa Renault n'ont pas connu ce qui s'appelle un arrêt de moteur. Ce qui est encore plus remarquable, c'est la régularité des voitures officielles; ces voitures officielles se composaient de deux superbes Voisins, des deux Corre-le-Licorne, bien connues pour leurs participations classiques à cette épreuve et d'une Bugatti bleue aux ronflements réguliers et puissants; est-ce coïncidence, est-ce entente volontaire; toutes ces voitures graissaient à la Mobiloil; vous cherchez la raison d'être de la régularité de tant de voitures et aussi d'un grand nombre de motos; mais, c'est simplement parce qu'elles avaient adopté la Mobiloil; avouons que la performance d'une voiture officielle n'est pas inférieure à celle d'un concurrent.

La question du graissage est certainement l'une des plus actuelles dans une épreuve d'endurance, de tourisme et régularité telle que Paris-les Pyrénées-Paris. Aussi nous nous en voudrions en omettant de signaler que précisément l'abandon, toutes les années précédentes, de la catégorie sidecar provenait généralement et des châssis et surtout du graissage pas assez étudié par beaucoup de conducteurs: Garaner-Chomet, pour la première fois termine l'épreuve sur sa Royal Enfield side 1.000 cmc., ayant graissé à l'huile Shell: ce choix n'est pas de hasard puisque Baer sur Royal Enfield 350 cmc. termine également avec médaille d'or ainsi que Nebil Dino sur son Ariel 500 cmc. : avec Shell!

L'éclairage

L'éclairage, disons-nous d'autre part, est insuffisamment compris par les coureurs: l'étape Paris-Bordeaux n'a pas été prise en considération par un certain nombre d'entre eux, les bûches ont précisément atteint les non-éclairés, et voilà pourquoi nous avons été si sévères et critiques pour ces insouciantes. Nous comprenons très bien que certains coureurs aient jugé à propos de diminuer leur bagage: il est assez naturel que l'on se décharge de tout ce qui peut être encombrant, mais enfin l'étape première comporte un trajet important de nuit: c'est voulu pour forcer les concurrents à avoir tout l'équipement de tourisme normal sur leurs machines: certains nous ont objecté que se charger d'une batterie d'accus pendant 2.500 kilomètres, alors que son emploi n'avait lieu que pendant les 400 premiers kilomètres de l'épreuve, était bien indésirable. Ce n'a pas été l'avis de plusieurs qui avaient le Soubitez. D'autres ont éludé la difficulté avec le Maglum qui ne comporte pas d'accus, et ce qui est remarquable c'est précisément tous les coureurs ainsi équipés qui ne connaissent aucune des traîtrises de la nuit. Maglum est synonyme de facilité de transport, d'emploi: aucun soin en cours de route et voilà l'unique raison pour laquelle les premières marques l'avaient greffé sur les machines de leurs coureurs; on peut très bien partir pour 2.500 kilomètres dont les 500 premiers sont de nuit seulement, avec un Maglum, puisque au bout du ruban, on n'a pas à eu à toucher l'appareil, ni l'entretenir: un coureur à l'arrivée n'a-t-il pas été surpris lorsque nous lui demandions s'il avait eu des ennuis pour son appareil: «Tiens, c'est vrai, avoua-t-il, je ne me souvenais plus que j'avais un Maglum, on a si peu à s'en soucier, ça marche tout seul.»

Cette fois, une firme a essayé dans les Pyrénées un « coup dur »: c'est Marelli. Il faut une certaine audace à une maison puissante pour tenter le hasard de cette manière et surtout une sûreté de principes bien délicate en cas d'échec. Pourquoi ne pas en causer? Marelli a décidé cette année de n'équiper que deux motos du Magluc, pour voir. Nous avons dit au directeur combien un tel essai pouvait compromettre une firme connue « Bah! je prétends que le Magluc-Marelli ne peut se détraquer » rétorqua le présumptueux interlocuteur, et il n'équipa que les motos de Naas et Marc toujours pour voir: or, Naas est premier, Marc termine sans pénalisation et la maison Marelli nous adresse son sourire malicieux. Et voilà comme quoi nous avons perdu la gajeuze: Marelli nous a prouvé que ses assertions n'étaient nullement présumptueuses mais raisonnées: un appareil parfait ne peut connaître l'ennui... et voilà!

Et les autres...

Il y a eu, comme chaque année, des hécatombes de pneumatiques dans Paris-les Pyrénées-Paris 1928. Sur dix pénalisations, il est constant que six au moins reviennent à la crevaillon d'un pneumatique. Est-ce à dire que l'industrie du pneu est encore dans les limbes. Non, seulement il y a trop de coureurs qui n'accordent pas à leurs pneus le soin nécessaire. Un, que nous hésitions à nommer, a connu dans une seule étape plus de deux douzaines de crevaisons: il s'en vante; nous, nous le blâmons, s'il a perdu et dû abandonner, de grâce, qu'il n'en incrimine pas le fabricant: nous l'avons vu à la Concorde avec un penou arrière dont les sculptures étaient usées déjà! Alors! La meilleure preuve qu'avec de bons pneus on va loin et en toute sécurité, c'est de considérer le palmarès de l'épreuve en 1928: c'est l'équipe Monnet, Baudard, Serny de San Sou Pap qui est vainqueur; en 250, Chéret cavalier seul est vainqueur; en 500, c'est l'équipe Gnome-Rhône avec Naas vainqueur et Marc: or regardez bien: les uns et les autres sont équipés de Hutchinson, moto-cord: n'est-ce pas une référence?

Evidemment certains lecteurs vont nous objecter qu'il y a d'autres formes de pneus qui ont eu aussi leur succès; c'est notre avis. Nous voulons seulement affirmer que nous avons dépeçé tous les concurrents à leur départ sur la question des pneus: or, ceux qui ne sont pas arrivés n'avaient que des pneus

douteux, ceux qui sont arrivés ne se plaignent nullement de leurs enveloppes, bien au contraire, mais ils avaient mis les chances de leur côté: le benjamin de l'épreuve ne nous a-t-il pas répété combien ses Michelin étaient épatants! Nous nous en voudrions aussi de ne pas signaler les nombreux coureurs équipés du nouveau renforcé Dunlop: nous-mêmes qui avons à fournir un Paris-Bordeaux et retour à l'allure fantastique, puis tous les

est-ce un progrès: oui, certes! et il faut féliciter Elite de sa fabrication type course et tourisme. Pour nous, organisateurs, cela risque de nous compliquer les choses avec un total d'*ex-aequo* impressionnants, mais pour l'usager?...

Un lecteur, dans notre numéro 279, page 738, nous demandait des renseignements sur le moteur Aubier et Dunne, 175 cmc. La réponse lui fut faite immédiatement: cependant, nous ne pouvions que reporter ce et ces lecteurs aux résultats des Pyrénées: ils verront que Bruscoli était monté sur une Gérald, mais ce qu'ils ne doivent pas oublier c'est que c'est le moteur Aubier et Dunne qui précisément équipe cette marque. Au fait, nous avons, l'an dernier, donné une étude très complète sur le moteur Aubier et Dunne et ceux de nos lecteurs intéressés (ils sont nombreux!) par les succès de ce moteur n'ont qu'à nous demander l'étude parue dans le n° 217 de Moto Revue.

Encore une légende qui s'évapore: la poésie de l'épreuve en sera-t-elle abîmée! Non. La « Voix des Chaines » s'est éteinte aux Pyrénées 1928. Regardez partout: la chanson classique des abandons pour rupture de chaîne est inconnue cette année: voyez les vainqueurs: Nebil Dino affirme n'être pas descendu une seule fois en cours de route pour toucher à son engin et il est vainqueur. Il avait de la Brampton sur son Ariel, Chéret sur son Austral aussi avait de la Brampton et il fut le vainqueur en 250 cmc. avec aussi le Prix de l'U. M. Midi. En sidecar, Garaner et Chomet sur leur Royal Enfield ont tiré sur les ficelles et ce qu'il ne faut pas oublier c'est que c'est la première fois qu'un sidecar réussit les Pyrénées: chaque année c'étaient des ruptures intempêtes de chaînes: Garaner a tenté la chance avec Brampton. L'équipe Favor a décroché le sommet et la coupe du Tourmalet grâce à sa Brampton: Bruscoli sur Gérald, etc... doivent beaucoup à Brampton. Y ont-ils songé sérieusement?

L'ALBUM du SALON

NUMÉRO SPÉCIAL HORS-SÉRIE
POUR LE SALON 1928

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

ALBUM DU SALON

auquel on se référera avec plaisir et satisfaction.

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

L'EXEMPLAIRE 10 Francs

(Prix spécial pour nos Abonnés: 5 fr.)

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

Pour les Lecteurs au Numéro, NON ABONNÉS.

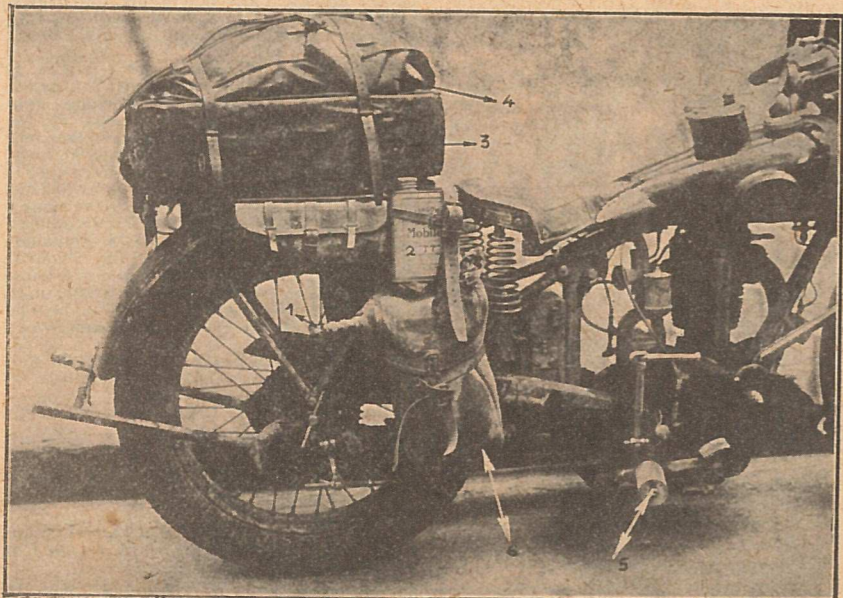
L'ALBUM DU SALON

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

Pour l'Étranger: ABONNÉS: 7 fr.-NON ABONNÉS: 12 fr.

Aucun envoi ne sera fait contre remboursement

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



1. Le manche du "Gonfleur Cyclone" dépassant de la sacoche. — 2. "Réserve" d'huile maintenue par 2 courroies. — 3 et 4. Le vrai "bagage" du touriste: la valise pour l'hôtel, le sac pour les vêtements chauds et de pluie. — 5. Repose-pieds formant angle. — 6. La sacoche spéciale pour les pannes de pneus.

Psalty devient synonyme de moto: qu'il s'agisse de Lucien ou de Pierre, l'un et l'autre agent incarnent maintenant la motocycllette en France. Pierre Psalty n'a pas engagé à l'aventure ses Royal Enfield dans les Pyrénées: n'avait-il pas dit qu'il en sortirait victorieux? C'est, en effet, la première fois que Psalty Pierre engageait les Enfield en course en France: évidemment l'un des coureurs arrêté en cours de route par une crevaillon, en venant de Calais au pesage (car Royal Enfield ne vint pas à la course par camion!) arriva juste avec ses partenaires pour le départ à Ville d'Avray, au moment du signal du starter. Il est magnifique que dans de telles conditions les Enfield soient arrivées au but et Baer sans un point de pénalisation. Pierre Psalty aussi a décidé d'étouffer, en 1929, les autres constructeurs avec le nouveau modèle Royal Enfield 500 cmc. à culbuteurs, dont on nous annonce la prochaine apparition.

Lorsque l'on a plus de 2.500 kilomètres à faire en partie sur très mauvaises routes, il est utile de prévoir un siège qui ait fait ses preuves et sur lequel on n'a pas à craindre de ressentir trop durement les cahots de la route. Il faut aussi ne pas avoir à se préoccuper du bris possible d'une pièce, car cela devient un supplice que de rouler sur une selle déséquilibrée. Ce sont ces raisons qui ont contribué à faire porter le choix des coureurs sur la selle tout en ressorts: la Terry, et leur choix a été heureux puisque pas un d'entre eux n'a eu à s'occuper de cet accessoire si important de la moto actuelle.

Le Sourire de Lacaze

L'indépendant Lacaze sourit toujours; il sourit dans le brelan des vainqueurs de notre dernier numéro; il sourit lorsque sa mécanique fait lanterne rouge sur Paris-Bordeaux; il sourit lorsque, au pied du Tourmalet, il est obligé de porter sa machine, alors que tous les autres se font porter par elle; il sourit à l'arrivée parce qu'elle a eu le pire pépin que l'on peut rencontrer. Celui que verra Lacaze triste devant la difficulté fera bien de le photographier car le document sera unique. Lacaze a eu du cran et il mérite nos félicitations. Il est de Narbonne et son grand souci était de montrer à tous les Narbonnais, réunis pour l'acclamer (ils sont des milliers!), que Lacaze avait encore son numéro au passage dans sa ville natale.

Derniers échos

Coureurs, remerciez M. Richer

Vous avez tous connu ce charmant Monsieur qui a nom Richer : c'est le papa du benjamin de l'épreuve, du jeune Robert Richer, le représentant pour 1928 aux Pyrénées du M. C. des Scolaires; ce jeune est arrivé deuxième des indépendants avec 10 points de pénalisation pour une stupide erreur de parcours. Le papa a suivi le fiston sur une 10 CV Renault à l'improvvisé et n'a pas connu le moindre ennui de trajet : c'est flatteur pour la maison Renault. Ce qui ne l'est pas moins, c'est de signaler que tout le long de la route, M. Richer père ramassait les cadavres, c'est-à-dire les objets perdus par les concurrents. Tout cela est à *Moto Revue* à la disposition des intéressés : maillots, man-teaux de cuir, chambres, pneus, trompettes, combinaisons, etc... *Moto Revue* remercie vivement M. Richer de son obligeance en cette occasion : espérons aussi que chacun des intéressés saura reconnaître la délicatesse du procédé. A noter que la maison Dollar trouvera en nos bureaux tous les effets du pauvre Goubault blessé si malheureusement.

Un émail toujours brillant

Nous avons chevauché récemment une New-Map lors du rallye-mariage; lors d'un rallye précédent nous avions eu l'occasion d'enfourcher une autre New-Map; il est naturel que nous ne puissions connaître à fond toutes les machines, mais dès que nous enfourchons pour la première fois une moto nouvelle (pour nous) nous avons tôt fait de nous rendre compte de la valeur mécanique et de la conception qui a présidé à sa fabrication. La première fois, nous voulions faire plaisir à un ami qui trouvait la direction un peu dure; évidemment, il avait bloqué ses amortisseurs à un coup de clé en arrière et nous voilà mis en goût; nous avons immédiatement bourré une trentaine de kilomètres, surpris de la vitesse d'abord et de la tenue de route de la machine. La deuxième fois, c'était à Beauvais : un jeune possesseur récent d'une New-Map nous conviait à la têter; nous l'avons fait sur les pavés de Beauvais sans tenir le guidon, à la surprise du possesseur lui-même qui hésitait à faire cet essai. Aussi, nous eûmes plaisir à retrouver New-Map au départ des Pyrénées, puis à l'arrivée avec Charles et Barthélemy et ce qui est mieux avec le maximum de points. Or à Versailles et à Maillet, celles de machines qui par leur belle présentation attirent les regards étaient précisément les deux New-Map : le constructeur a réussi à éluder une difficulté pas ordinaire : les cailloux, le goudron et toutes les ordures de la route semblent s'éloigner de la New-Map; dans sa construction, le fabricant a réussi à disposer l'ensemble à l'abri des attaques de la route et, ma foi, une machine qui fait les Pyrénées sans accroc et de plus sans avoir d'égarements à l'arrivée, je trouve que cela compte beaucoup pour le succès d'une marque!

Et celui-là

Blanchard, sur Moto Rhony'x ne cherche pas midi à quatorze heures; nous lui demandons les raisons de son laissez-ga-là dans les Pyrénées : chutes, nombreuses, chutes multiples; voilà la seule et unique raison; au moins ce coureur est franc et ne cherche pas de mauvaises raisons, il a éclaté de l'avant, ça arrive même aux grands as; Blanchard a bûché comme cela nous est arrivé, en telle occasion. Puis, c'est le pavé néfaste déposé par le charretier sur la route qui occasionne la

Paris-Les Pyrénées-Paris
1928

Les Vainqueurs :

En 175 cmc. : MOURET et BAUDART sur moto *San-Sou-Pap*;

En 250 cmc. : CHÉRET sur *Austral*, ex-æquo avec QUENETTE, GILLOT et GANOT sur *Terrot*;

En 350 cmc. : MAHAUT sur *Ravat*;

En 500 cmc. : NAAS sur *Gnôme-et-Rhône* ex-æquo avec NEBIL-DINO sur *Ariel*.

rebuque, etc. Bien dommage pour la Moto Rhony'x qu'il montait, elle était bien au point au départ de la Concorde et Blanchard ne demandait qu'à prouver son cran; nous n'en doutons pas puisqu'il a été à la limite de ses forces avant d'abandonner.

Perrin (avec 2 R. : un bon et un mauvais)

revient du circuit d'Auvergne; il n'est pas très satisfait des routes et trouve que du 39 km. sur des routes défoncées et de nuit est assez pénible... nous n'en doutons

pas; du reste, nous sommes contents que le Moto Club d'Auvergne ait suivi la même conception, faisant de ce circuit de régularité une épreuve très dure qui compensera certainement les épreuves qui avaient jeté le discrédit sur la valeur de nos machines et aussi de nos coureurs. Le fait que des Pyrénéens tels que Hamberger, sur *New-Motor-Cycle*; Perrin sur *Gérald*, Mont et Bonnet sur *Favor* aient quelques jours après les Pyrénées, remis ça, prouve mieux que n'importe quel boniment, la valeur de l'homme et la solidité de leur petite mécanique.

La mauvaise humeur du vaincu

Celui-là nous écrit deux longues pages d'écriture serrée et finette; les reproduire, non, mais les commenter, oui. Donner le nom du mécontent serait lui faire non seulement mauvaise presse mais le rendre la risée; qu'il comprenne notre discrétion.

Or donc, il nous dit que matériellement il est responsable de sa bûche, pas moralement, voilà qui est bizantin. Il déteste les photographes; c'est son affaire, mais son cas ne peut influencer les autres. Il en veut aux curieux de la place de la Concorde; qu'est-il venu faire dans cette galère? Un farceur lui a bloqué son frein de direction; voilà ce qu'il ne peut digérer; à ce moment précis, un autre farceur dévissait le frein arrière du secrétaire de *Moto Revue* qui en a ri 48 heures sans arrêt! Il eût voulu que le pare fermé fût caché aux yeux des spectateurs; ouf! a-t-il jamais assisté au Tour de France cycliste. Il se plaint des fumées d'huile de ricin de ses adversaires; ça c'est du toupet! « Avouez, dit-il, que c'est fatigant, à Ville-d'Avray, de monter la garde contre les curieux au lieu de se reposer! ». Eh, ce coureur aurait voulu être expédié en G. V. dans une caisse doublée de « vouatle ». Il eût voulu que le départ ne fût pas une course de vitesse; un Paris-Les Pyrénées impose une cure d'air frais à l'abri des poussières! Et puis, ces coureurs qui font du 60 ou même 80 de nuit; « c'est-y pas honteux, madame! » alors que le règlement impose du 40!! Et le mécontent a l'habitude de rouler la nuit! Et puis les organisateurs sont pas sérieux qui n'ont pas fait signaler le rechargement de Couthé-Verac (ça, mon vieux c'est vrai! et le prochain Paris-Les Pyrénées aura lieu au Parc des Princes, avec des pancartes bleu, blanc, rouge pour indiquer les étapes). Ah! ce Couthé Verac! Si M. A...m, qui fit la route 8 jours avant, avait eu l'idée de se casser la figure à cet endroit! Mais non, il a fallu que ce soit un coureur, un vrai, un de ceux qui doivent prouver leur habileté de la route; ça c'est renversant! Et puis, l'imbécile qui a occasionné la deuxième bûche de notre as! Et puis quelle manie ont les organisateurs de donner le départ avant que tous les concurrents soient sortis de leur lit! Vous comprenez que dans ces conditions pénibles, il n'est pas possible à un as de la moto de recourir des épreuves où les organisateurs ont pu laisser tant de difficultés; c'est insensé!! Ce cher vaincu faisait du 120 couramment avec une machine qui n'a jamais dans nos mains dépassé le 100; mais qu'importe, nous sommes des pas-malins. Et puis cette arrivée à Versailles; pas belle, songez qu'il n'y avait que la moitié des concurrents du départ; comme c'est maladroit! Et comme cela pendant encore tout une page. Chers lecteurs, ne nous faites pas l'affront de croire que nous mentons; cette lettre est authentique, dans sa candeur, sa naïveté et signée...!! N'insistons pas, car nous croyons que, seule, la fièvre a pu dicter un pareil poulet à l'un de nos meilleurs indépendants.

Et maintenant... aux Pyrénées 1928!



par le Docteur R. IMBERT

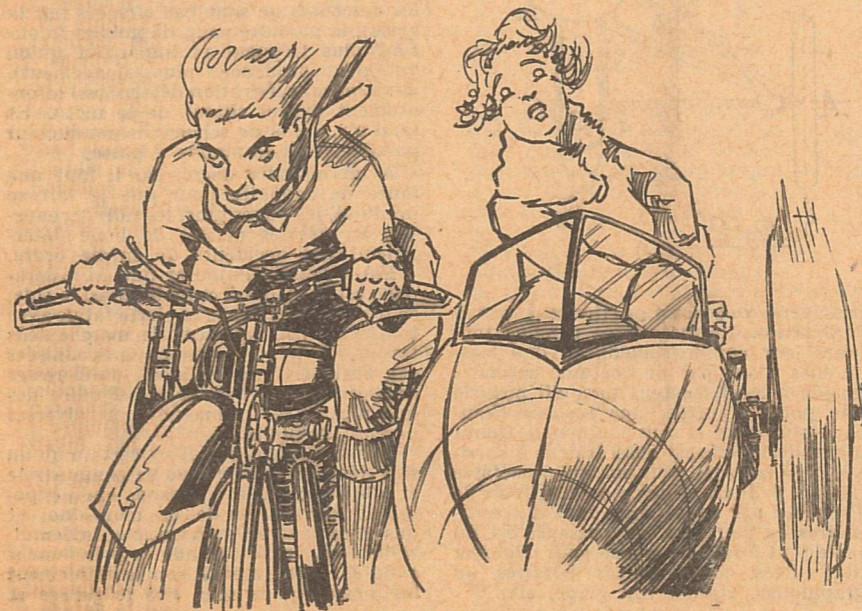
Jamais la question du side-car n'a encore été traitée d'une façon aussi mathématique : nul doute que les énumérations suivantes vont enfin poser, d'une façon absolue, la question si cuisante de la stabilité du side-car si discutée encore à ce jour.

« Les occupants du side-car sont des hommes ou des femmes braves. Et voici quelques jours seulement je ne m'en doutais guère. Je n'imaginai pas que la position et les sensations du passager et son point de vue n'étaient pas, mais pas du tout, ceux du pilote que j'ai été. Quand j'y pensais, je m'imaginai, comme la plupart des conducteurs, que le premier venu était capable de jouer ce rôle inexistant de lest humain et cela me paraissait, encore qu'un peu passive, une partie de plaisir. Pas une seconde, je ne rêvais qu'une dose de courage, une présence d'esprit peu communes, fussent nécessaires à l'accomplissement d'un tel exploit. Toute créature humaine normale est capable de subir cette insignifiante épreuve dans un état, pensais-je, de demi-inconscience.

Telles étaient mes opinions, il y a quelques jours à peine. Des doigts à demi-paralysés, des muscles endoloris du cou et des épaules portent témoignage de la révolution physique et mentale qui vient de s'opérer en moi. Une pénible accointance avec les joies du side, telles qu'on les goûte du siège du passager, m'a totalement désillusionné. Il a suffi pour cela d'une balade de 75 milles à

Cootchill; elle m'en a plus appris dessus en trois heures, que n'avaient fait dix ans de pratique de la selle et l'accumulation de dizaine de milliers de milles. On a pu se rendre compte par le texte, que celui qui écrit ces lignes sur les joies du side est un motocycliste pratiquant, et quand on saura que c'est le turbulent Ricardo, on pensera que, pour manifester une telle opinion, il faut réellement que le side soit un outil incompatible avec les exigences de la vie courante et la santé de ceux qui sont appelés à en user.

Eh bien, en dépit de l'autorité de celui qui a émis l'opinion que l'on vient de lire, j'essaierai de défendre la cause du side, si délaissé actuellement, malgré un retour offensif qui semble bien se dessiner, et qui, plus est, j'espère arriver à convaincre le lecteur que, s'il y a du vrai dans les sensations décrites par Ricardo, il ne faut d'abord pas les généraliser, ni vouloir en faire le glas funèbre d'un moyen de transport fort intéressant et économique. On ne m'accusera dans tous les cas pas d'avoir examiné la question de parti-pris en dissimulant les témoignages fâcheux puisque j'ai affiché en tête l'opinion à la fois la plus fâcheuse et la plus autorisée.



Il m'est arrivé quelquefois de monter dans de petites 7 CV plus que grand sport, comme en sortent actuellement plusieurs marques d'auto fort sérieuses et je dois avouer que mon impression fut de l'ordre de celles que j'ai citées sur le side : une place fort exigüe ou malgré mes faibles dimensions naturelles j'avais bien juste la place de me loger, un rembourrage rudimentaire des coussins et du dossier, inexistant sur les côtés, m'ont toujours convaincu que le confort sur ces outils était traité avec un superbe dédain. Si on ajoute que, sur une route tant soit peu mauvaise, ces mécaniques dansent, en dépit de tous les amortisseurs du monde, le charleston le plus extravagant que oncques ne vit dessiner par le nègre le plus désarticulé qui vécut jamais sous les tropiques, on comprendra sans peine que ces choes répétés aient pour effet de précipiter passagers et conducteur sur la toile répartie à profusion par les soins d'un suave carrossier et ce pour le plus grand dommage des points de contacts charnus ou non intéressés dans l'affaire. Sans doute, me dira-t-on, vous prenez une voiturette grand-sport où le confort a volontairement été laissé de côté, et vous vous intéressez à elle sur une route défoncée. Mais la suite des impressions de l'expert cité plus haut, et que je n'ai pas transcrite, donne des précisions à ce sujet : la balade effectuée le fut sur un side grand sport, et sur une route parfois épouvantable. Les conditions sont donc bien semblables. Et encore n'ai-je pas pris le trois roues à unique roue motrice arrière dans l'axe : celui-là est sûr de ne pas laisser échapper un trou de la chaussée.

Il faut bien reconnaître qu'il existe des sides parfaitement confortables, parfaitement capitonnés, remarquablement suspendus et amortis. Et puis, nul ne songe à comparer l'agrément d'un side d'une dizaine de mille francs avec celui d'une dix chevaux de vingt-cinq mille. Partant du principe que le side est un instrument de transport acceptable, il faut voir les autres modes capables de lui être comparés et faire la part des avantages et inconvénients relatifs à chacun d'eux.

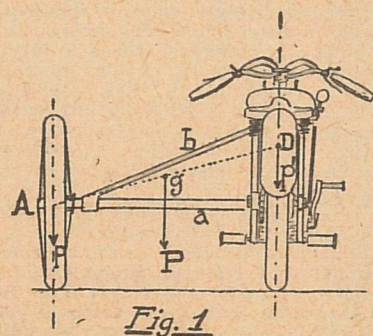
L'auto, sous quelque forme que ce soit, est à éliminer : prix d'achat plus élevé, consommation d'essence sinon d'huile et usure de pneus plus grande, impôts et primes d'assurance plus considérables, impossibilité en général de la garer chez

soi alors que c'est souvent possible pour le side et, dans tous les cas, prime de garage plus élevée, sont autant de facteurs qui éminent l'auto de la comparaison.

Les trois roues, bien que certains soient de prix d'achat inférieur à celui d'un side de grande marque, présentent tous les autres inconvénients de l'auto. Ils jouissent de plus de désagréments voisins de ceux de la moto, fut-elle accouplée à un side : nettoyage et entretien des chaînes, impossibilité sur les trois roues bon marché d'avoir des roues interchangeables, peu de place disponible à part celle des deux voyageurs.

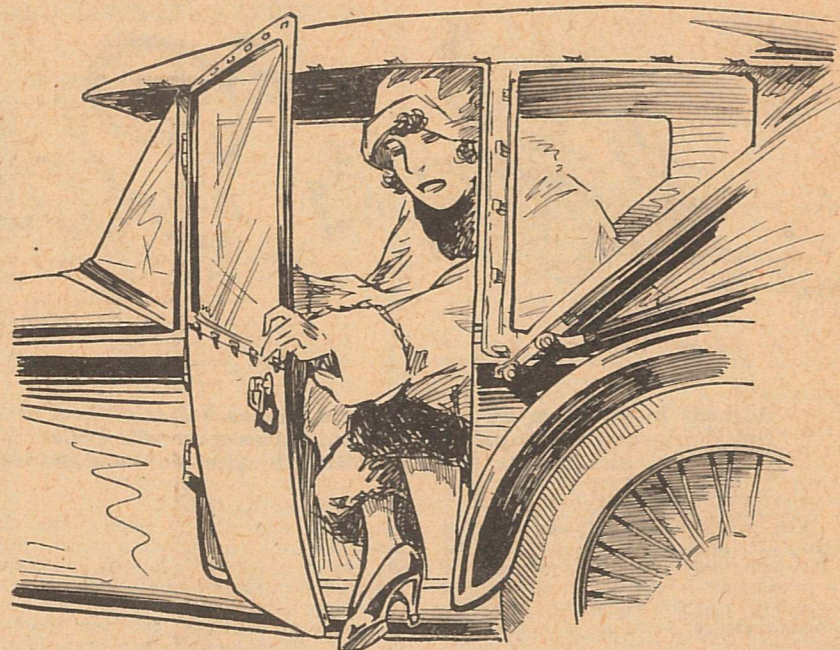
Et nous arrivons au plus sérieux des concurrents du side comme moyen de transport économique : la moto duo dont j'ai montré récemment les excellentes conditions de travail mécanique et le faible danger.

J'ai assez parlé de ses qualités pour ne pas y revenir ici et m'occuper seulement de l'avantage du side : et j'irai droit au but en vous proposant de prendre simplement sur une moto sans harnachement spécial un simple litre de vin ou de tout autre liquide. Je sais qu'on me répondra qu'avec une cinquantaine de francs on se procure des fontes de cavaleries répondant à ce désir et qu'il n'est pas nécessaire de se payer deux mille francs de side; mais ceci ne fait que déplacer la question car elle se repose intensément si l'objet à transporter à des dimensions plus élevées. Evidemment le porte-bagage (en solo) rend de gros services, et les tours du monde ou traversées désertiques en moto ont prouvé que le transport du strict nécessaire pendant de longues étapes était possible, mais quand il ne s'agit plus d'accomplir une performance unique dans les annales motocyclistes, et qu'on poursuit seulement le but de se promener en touriste, de s'asseoir pour les repas à une table environnée de gens à peu près proprement habillés, et si même on nourrit l'espoir de passer une soirée dans un théâtre ou un dancing, le side offre au pilote lorsqu'il est seul une vaste capacité pour le transport des bagages. A deux, la place est certainement moindre, mais le side permet toujours avec son propre porte-bagage de disposer pour deux de



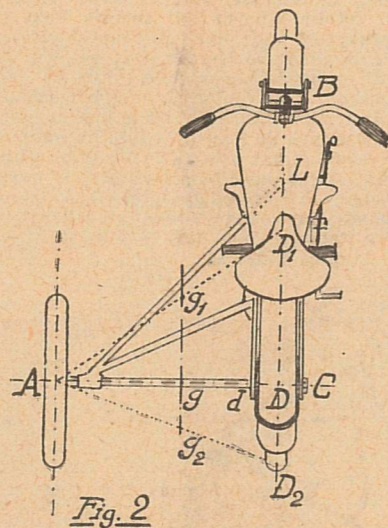
la place que le solo offrait à son seul conducteur et qu'on ne retrouvait pas sur le duo. Enfin, il ne faut pas oublier les coffres, poches et cavités que le side offre à ses occupants ainsi que les places disponibles entre le side et la moto.

Quant au confort, s'il est douteux que le side soit avantageux sur une moto spéciale pour le duo, il l'est incontestablement sur les motos ordinaires où le siège placé au-dessus de la roue arrière encasse



par des ressorts, généralement fort courts, les pénibles cahots imparfaitement absorbés par le seul pneu, la suspension arrière n'étant pour l'instant que fort répandue.

Enfin le passager étant souvent une



passagère, beaucoup ne tiennent pas à l'exhibition que détermine presque toujours leur embarquement en duo lorsqu'elles n'ont pas de costume spécial : le side permet, surtout lorsqu'il possède une porte d'entrée, une montée beaucoup plus facile et sans contorsion. Quant à la toilette, elle est aussi fraîche à l'arrivée qu'à la sortie pour peu qu'on ne fasse pas les 6 Jours d'hiver ou le circuit de Provence par beau temps dans dix centimètres de poussière. Le passager est du reste tout à fait à son aise pour déployer des cartes, consulter ses horaires ou graphiques, étudier son guide, etc.

Tout ceci n'a pas encore fait intervenir les conditions atmosphériques incompatibles avec l'usage du solo, voire du duo. Mais alors la moto n'est pas l'outil passe-partout idéal en dépit de toutes les conditions extérieures? Alors que signifient toutes ces organisations tendant à montrer l'excellence de la moto en tous terrains?

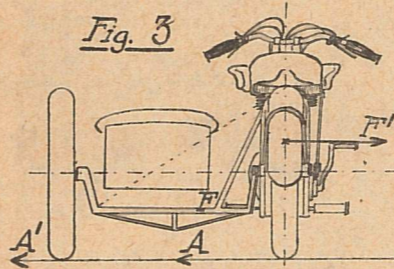
Eh non, la moto n'est pas invulnérable : comme Achille elle n'a qu'un seul point délicat, placé lui aussi à son contact avec le sol, c'est le dérapage du pneu sur un sol gelé, c'est-à-dire avec verglas! Le vrai verglas, celui que détermine la gelée d'une couche d'eau superficielle, qu'elle soit produite par la fusion d'une petite couche de neige ou par la chute d'eau liquide se congelant tardivement, est incompatible avec l'équilibre de la moto, comme du reste des piétons et cyclistes. Car le moindre freinage (et les descentes ne sont pas effacées par la gelée), le moindre coup de guidon (d'autant plus fréquent et important qu'on va par prudence plus doucement), la moindre accélération détermine l'effondrement pur et simple de la moto. Et là, il n'y a pas de science de conducteur possible, tout le monde y passe.

A un moindre degré, car il faut une faute de conduite pour que le fait se produise, les pavés gras, les rails déchaussés, les grosses masses de boue déterminent des accidents du même ordre. Est-il besoin d'ajouter que, si le dérapage est toujours à craindre avec le side, ce n'est au moins pas la chute fatale avec toutes ses conséquences de marchepieds tordus, pédales de freins immobilisées et branches de guidon vengeresses dressées vers le ciel, sans préjudice des quelques bleus ramassés par diverses parties du pilote.

Quant à l'entretien, il est certain qu'un side dépense un peu plus de combustible et lubrifiant, pour raisons que j'exposais à l'avantage de la moto-duo, et quand ce ne serait qu'à cause de la démultiplication plus grande généralement adoptée. Les impôts sont sensiblement les mêmes qu'en solo, seul le garage et

l'assurance sont un peu plus chers. Mais cette légère augmentation n'est-elle pas compensée par les avantages signalés plus haut, et du reste l'usage de la moto en solo pour la semaine et en side le dimanche, est toujours possible pour les passionnés d'équilibre instable, et de la volupté des tournants pris en râclant les marchepieds.

On remarquera que je n'ai pas dit un mot des charges imposées par le side tant à son propre châssis qu'à la moto, elle-même. Le problème est en effet assez



complexe, bien que tout le monde le conçoive à première vue pour nécessiter les assez longs développements qu'on verra et qui eussent alourdis le parallèle des avantages réciproques des divers concurrents.

Pour comprendre les directives qui ont présidé à l'agencement, souvent d'apparence hétéroclite, de toutes les barres d'accouplement que comportent certains modèles de side, supposons que nous voulions en construire un et voyons à quelles solutions nous serons conduits par les difficultés au fur et à mesure qu'elles se présenteront.

Nous avons une moto à laquelle nous est venue l'idée d'adjoindre une troisième roue, tant pour la stabiliser en lui offrant les trois points d'appui, minimum nécessaire à l'obtention d'un équilibre stable, que dans l'espoir d'arriver à loger quelques accessoires de poids dans la charpente ainsi construite. Ajoutons une roue latérale A que nous maintiendrons à l'écartement jugé nécessaire par un tube prolongeant l'axe de la roue (fig. 1 a). A la simple inspection, on se rend compte du porte-à-faux énorme de cette roue accessoire, et on est naturellement conduit à étayer ce tube, par un deuxième (fig. 1, b). Cette triangulation verticale rend l'ensemble viable et lui permet de résister dans de bonnes conditions aux chocs verticaux que ne manqueront pas de lui infliger les cahots de la route. Bien que nous n'ayons pas encore disposé la carrosserie sur ce rudiment de châssis, représentons-la par son seul centre de gravité, ce qui évitera toute difficulté d'emplacement disponible, et, pour simplifier encore, supposons que ce centre est aussi celui du châssis, c'est-à-dire de l'ensemble. Etudions la répartition des charges statiques entre les divers points d'appui : joignons le centre de gravité g de la partie side à l'axe de la roue A, et prolongeons jusqu'à sa rencontre en D avec le plan de la moto. La décomposition se fera suivant celle des leviers classiques, en deux forces p et p' telles que :

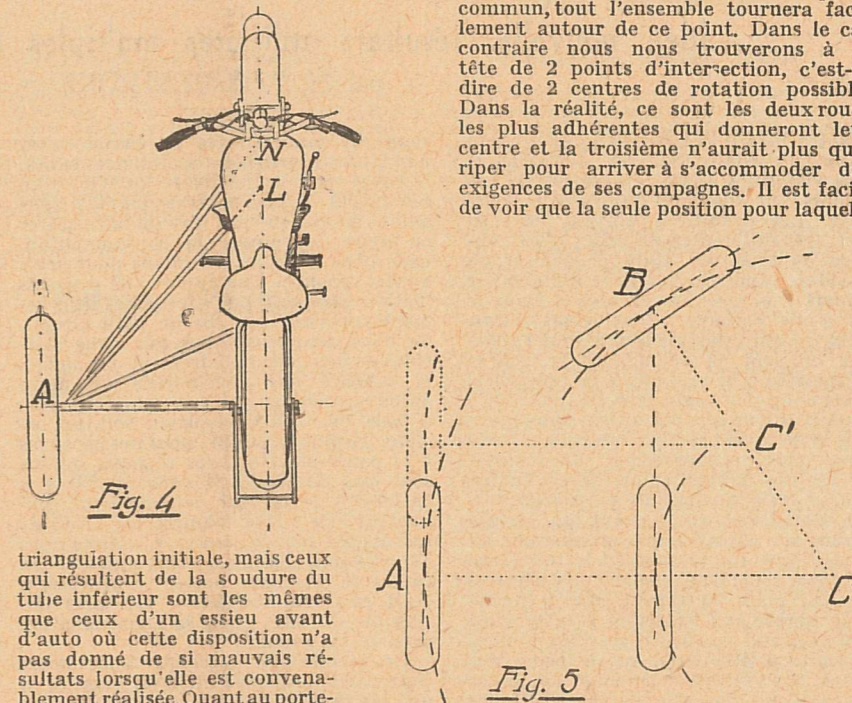
$$p + p' = P \text{ et } p \times Ag = p' \times gD.$$
 Il n'y a donc, comme on pouvait s'y attendre, qu'une partie assez faible du poids du side reportée sur la machine la moitié environ, g étant sensiblement au milieu du side. Le point D n'est pas

forcément à l'aplomb de la roue arrière, ce qui fait qu'une partie seulement de p' se reporte sur elle. On pourrait être tenté pour répartir équitablement les charges entre les roues de la moto de disposer g en g (fig. 2), de manière que D se trouve à égale distance de B et de C, ce qui répartirait p' par moitié sur chaque roue de la moto. Cette disposition ne nuirait en rien au freinage à condition d'avoir un frein avant efficace car on augmenterait l'adhérence avant, mais la traction ne pouvant s'effectuer que par la roue arrière, il y a intérêt à augmenter le plus possible son adhérence en ne diminuant pas la fraction de p' qui se reporte sur elle. Il faut donc que g se trouve sur une droite telle que Ag rencontre la moto en D au-dessus de la roue arrière.

Dans tous les cas, il en résulte un surcroît de fatigue pour cette roue dans le freinage, la suspension et l'accélération.

Mais on voit immédiatement la difficulté qu'il y aurait à loger une caisse de side entre les barres ainsi disposées. On est donc conduit à couder en U le tube horizontal (fig. 3), pour l'abaisser ainsi que le centre de gravité ce qui présente un intérêt comme on le verra tout à l'heure et à ne faire arriver le hauban que bien en avant de A, en F.

Il résulte de cet agencement plusieurs porte-à-faux qui détruisent notre belle



triangulation initiale, mais ceux qui résultent de la soudure du tube inférieur sont les mêmes que ceux d'un essieu avant d'auto où cette disposition n'a pas donné de si mauvais résultats lorsqu'elle est convenablement réalisée. Quant au porte-à-faux résultant du hauban en F, un tasseur et deux tirants le compensent largement. Du reste certains constructeurs ne le compensent même pas et se contentent de mettre un tube un peu plus fort.

Plaçons-nous maintenant au-dessus de l'ensemble ainsi construit, fig. 2.

Il n'est pas besoin d'une épure compliquée pour voir que si, au repos, notre ensemble se comportera parfaitement, à la moindre accélération, le centre g tendra à rester sur place par son entier et tout l'ensemble si péniblement échaudé pivotera autour de d pour rester en arrière. Bien entendu, comme aucune articulation n'est prévue, c'est une rup-

ture de tube qui en résultera au point où la torsion est la plus forte en d. Sans hésiter, pour parer à ce danger, nous ajouterons un tirant oblique AL qui s'opposera à cette torsion tout comme d'ailleurs à la torsion inverse qui se manifesterait au cours d'un freinage.

Le point d'appui L sera, par exemple, sur le tube allant du tube de direction au moteur, soit à une extrémité, soit à l'autre, les deux solutions ayant, du reste, des avantages qui les font employer toutes les deux, quand ce n'est pas simultanément, sur le même châssis comme nous le verrons (fig. 4).

Représentons en plan l'ensemble auquel nous ont conduits les nécessités des triangulations sans nous inquiéter des difficultés d'emplacement disponible pour la carrosserie (fig. 5).

La première question qui se pose est celle de la position de la roue arrière : doit-elle être à l'aplomb de la roue arrière ou décalée par rapport à elle? Pour cela braquons la roue directrice de la moto, celle-ci décrira un cercle dont le centre sera à l'intersection des perpendiculaires élevées aux plans des roues à leur point de contact en C. La roue du side ne peut décrire qu'un cercle dont le centre se trouve sur sa perpendiculaire à elle en C'. Si cette dernière rencontre les deux autres en leur point commun, tout l'ensemble tournera facilement autour de ce point. Dans le cas contraire nous nous trouverons à la tête de 2 points d'intersection, c'est-à-dire de 2 centres de rotation possible. Dans la réalité, ce sont les deux roues les plus adhérentes qui donneront leur centre et la troisième n'aurait plus qu'à riper pour arriver à s'accommoder des exigences de ses compagnes. Il est facile de voir que la seule position pour laquelle

on obtient un centre commun est celle où la roue du side est exactement à l'aplomb de la roue arrière de la moto. En pratique, il n'en est pas toujours ainsi et un léger décalage existe quelquefois. Mais, plus il est important et plus la roue de side ripe (et s'use) dans les virages. Comme nous recherchons les conditions idéales, nous supposons les deux roues ayant même axe. Du reste, on ne pouvait songer à avancer beaucoup la roue du side, car on aurait trop diminué l'obliquité du tirant AL qui eut travaillé dans des conditions beaucoup trop pénibles.

(A suivre)

R. IMBERT.



Les engagements (120 frs assurances comprises) sont reçus à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne. Le règlement a paru dans le numéro 283 précédent.

Idee nouvelle, résultats utilitaires multiples et incontestables

par H. P. BORESTROKE

Notre idée d'une épreuve réservée au *motocycle industriel* est nouvelle et nous voudrions attirer l'attention de nos lecteurs sur quelques points du règlement. Les conditions doivent être, en effet, très différentes de celles d'un concours de tourisme. Dans ce dernier, on considère plutôt la moyenne réalisée par rapport à la puissance motrice. Dans le cas d'une épreuve de véhicules industriels, ce qui intéresse avant tout l'acheteur ce sont la régularité, la charge transportée par rapport à la puissance, l'économie. La régularité ne peut être mise en valeur que sur un parcours assez long et assez dur. C'est pourquoi, après nous être soigneusement documentés sur les possibilités du *motocycle industriel*, nous avons adopté un parcours de 250 kilomètres, comportant un certain nombre de côtes. Nous prouverons du même coup que le *motocycle industriel* n'est pas seulement réservé aux services urbains, mais qu'il peut être parfaitement adapté aux livraisons rurales, ainsi qu'à un grand nombre de services publics, et tout particulièrement à celui des postes. La vitesse moyenne est assez élevée. Une moyenne de 30 à l'heure oblige à rouler continuellement à 45 ou 50 à l'heure, c'est-à-dire à la vitesse maximum que peut atteindre un *motocycle industriel*. La moindre imperfection mécanique sera ainsi mise en lumière par une marche de près de huit heures à pleine puissance. Le poinçonnage de tous les organes essentiels rend tout remplacement impossible. La charge transportée est celle indiquée par les catalogues des constructeurs, 200, 250, 400 kilos transportés au moyen de moteurs dont la cylindrée varie de 250 à 500 cmc., c'est-à-dire une charge utile d'environ 1 kilogramme par centimètre cube de cylindrée. alors que, sur beau-

coup de camionnettes la charge n'est que d'un kilo par 3 ou 4 centimètres cubes. N'est-ce pas la meilleure preuve d'un rendement vraiment remarquable? Nous avions eu également l'idée de faire entrer en ligne de compte la consommation, mais nous y avons, du moins pour cette année, renoncé. Une épreuve de consommation ne peut en effet être efficacement contrôlée que sur un petit circuit. Ce n'est assurément pas que nous mettions en doute le moindre du monde, la loyauté des concurrents de notre épreuve, mais, au point de vue du public, il faut que toute suspicion soit impossible. De plus on adopte pour des épreuves à la consommation, des réglages qui ne sont pas des réglages courants. Il y a également le facteur personnel du conducteur. De toute manière les résultats ne seraient pas normaux, et comme nous avons voulu donner à cette épreuve un caractère et une portée pratiques, il était pour ces raisons à peu près impossible de faire jouer la consommation dans le classement.

On remarquera aussi que nous avons réparti les véhicules en trois classes, et que les charges varient suivant ces trois classes. C'est ainsi que les sidecars sont moins chargés que les trimoteurs. C'est que le sidecar doit être avant tout considéré comme destiné à transporter des charges encombrantes, mais assez légères, à une grande vitesse. Le trimoteur c'est, en quelque sorte, le train de marchandises, et le sidecar l'express. Nous avons donc réduit la charge des sidecars, mais augmenté leur moyenne.

L'empressement qu'ont mis tous les constructeurs à répondre à notre appel prouve tout l'intérêt de notre championnat. Une fois de plus *Moto Revue*, en entreprenant cette campagne pour le développement du *motocycle industriel*,

a frappé juste et attiré l'attention du public sur une des formes les plus intéressantes du *motocycle utilitaire*.

EN MARGE DU RÈGLEMENT

Une modification à l'itinéraire

Par suite de la Foire qui se tient à Pontoise le 16 septembre, l'itinéraire comportera (art. 4 et 13 du règlement) une déviation; Pontoise ne sera pas traversée, mais contournée, ainsi que nous l'indiquons plus bas; cette ville ayant un contrôle volant, ce contrôle sera établi de façon à contraindre les concurrents à suivre l'itinéraire officiel dans cette ville; pour contourner la ville, les concurrents devront, à leur entrée en ville, par la route de Rouen, prendre : le Chemin des Clos, l'avenue du Général-Gabriel-Delarue, le quai du Port, le quai du Bûcherel, la rue Basse, la rue de l'Hôtel-Dieu, la place du Pont et le Pont.

Saint-Germain-en-Laye aussi comportera un itinéraire imposé :
 A l'aller : Le Pecq, Place Royale, Place Bertaux, Place du Château, Place Vauban, Place Pereire, route de Mantes.

Au retour : Croix de Noailles, route des Loges, rue Cagnard, Place du Château.

Ce parcours sera imposé sous peine d'élimination.

LE PREMIER ESSAI DE MOTOCYCLE INDUSTRIEL

a été tenté par un de nos collaborateurs, le 16 août, sur le parcours Paris-Rouen-Paris, 250 km. avec charge de 400 kgs. *Moto Revue* en donnera la primeur dans un prochain numéro. A noter que le conducteur n'a jamais monté un trimoteur auparavant.

L'essai a été tenté sur une machine équipée d'un moteur J.A.P. 500 cmc.



Au virage de Gerollberg, Clauss sur Harley Davidson, pendant l'épreuve des Six Jours d'Allemagne. (Photo Motor und Sport).

Le Championnat de France de l'U. M. F.

Il aura lieu à Montlhéry, le 2 septembre. Ce championnat est conçu d'une façon très française qui a d'ailleurs contribué assez bizarrement à la diminution de l'effectif des engagés. Est-ce à dire que la formule doit être abandonnée? Non, au contraire. Il est évident que beaucoup de firmes françaises sont alimentées en partie par la fabrication étrangère; et les difficultés économiques de l'après-guerre n'ont pas peu contribué à cet emprunt de moteurs ou accessoires à l'étranger. Depuis, notre industrie est resuscitée et nous trouvons que l'U. M. F., dont les actes ont été bien critiqués, a tout de même une trop belle idée de réalisation pour qu'elle ne soit pas poursuivie à fond.

Donc, ne peuvent participer au Championnat de France de l'U. M. F. que les maisons construisant littéralement toute leur mécanique en France. Une telle contrainte limite le champ des firmes, mais nous applaudissons l'U. M. F. à ce point de vue : les étrangers sont de charmants garçons certes, mais il n'y a aucune raison qu'ils nous imposent tous leurs articles lorsque ces mêmes articles sont exécutables chez nous.

L'intérêt de l'épreuve ne peut d'ailleurs être diminué de ce fait. De part et d'autre, on nous dit que, là encore, notre grande Fédération court à un demi-échec. Nous ne le croyons pas; en tout cas, à *Moto Revue*, nous reconnaissons la loyauté avec laquelle

en une telle circonstance, l'U. M. F. agit et nous ferons aussi notre possible pour que son Championnat de France 1928 recueille un bon et franc succès; Terrot se décide à lutter pour ce trophée; il engage Durand et Coulon en 250. Une 350 cmc. aussi est prévue. D'ici là, d'autres engagements sont prévus; nous voyons très bien en 175 San Sou Pap, en 500 Gnome-Rhône autour desquels le féroce appétit de nombre d'autres firmes qui désirent percer viendra donner l'intérêt nécessaire. La condition de participation au Championnat exige que le moteur, boîte de vitesses, carburateur, magnéto, cadre, fourche, roues soient de fabrication française. Les conducteurs seront de nationalité française et devront être munis d'une licence de l'U. M. F. Le Championnat de France sera couru sur le circuit routier de 5 km. de l'autodrome de Montlhéry.

Motos 175 cmc. — 200 kilomètres.
 Motos 250 cmc. — 250 kilomètres.
 Motos 350 cmc. — 300 kilomètres.

Motos 500 cmc. — 300 kilomètres.
 Cyclecars 500 cmc. — 200 kilomètres.
 Cyclecars 750 cmc. — 250 kilomètres.
 Cyclecars 1.100 cmc. — 300 kilomètres.

Dans chaque catégorie, pour être classé, le concurrent arrivé premier devra réaliser une moyenne supérieure à celle des concurrents classés premiers dans les catégories inférieures. Eng. (250 francs par véhicule) jusqu'au 20 août, à 18 heures, à l'U. M. F. M. A.

Décidément, pas de chance

L'Union Motocycliste de la Marne a le regret d'informer Messieurs les Constructeurs, coureurs, amateurs que l'épreuve dite « record de l'heure » n'aura pas lieu le 26 août, l'administration des Ponts et Chaussées ayant refusé l'autorisation à la suite d'un différend d'ordre matériel avec la Société du Circuit de Reims, avec laquelle l'U. M. F. s'était entendue pour l'organisation de cette épreuve.

Les épreuves automobiles et motocyclistes subissent en ce moment une crise qui contraint les organisateurs à l'annulation de leur réunion tant par faute d'engagements (trop d'épreuves simultanées et sans ordre), trop de frais (chronométrages, engagements excessifs, etc.) ou aussi trop de différents matériels (voierie, administration, mécontentement de clubs, etc.). C'est vraiment pas de chance lorsque ce sont des épreuves classiques qui sont victimes. *Moto Revue* est restée longtemps un peu neutre à ce sujet; nous ne tenions nullement à nous ingérer dans certains groupements; toutefois nous avons toujours appuyé vers un calendrier mieux réparti. Voici le moment où l'on songe aux nouveaux calendriers; allons! que les Clubs s'organisent et sachent faire table rase de leurs amours-propres! Il ne faut plus que chaque groupement s'imaginer que son épreuve est la plus grande, la plus spectaculaire, la plus sportive de France; il vaut mieux que les clubs organisent leurs épreuves dans l'idée qui domine les autres fédérations de cyclisme, de foot, de rugby, de tennis, etc... Seules quelques épreuves de première classe doivent être maintenues au Grand Calendrier; telles sont par exemple, les Six Jours d'Hiver, Paris-Nice, le T. T., les Pyrénées, le Championnat de France, etc... Une épreuve capitale par mois serait, à notre avis, très acceptable.

Puis les groupements pourraient organiser aussi une épreuve mensuelle classique. Enfin les épreuves multiples, dont l'intérêt est secondaire, serviraient précisément à la sélection des coureurs pour les épreuves de grande classe. Ainsi nous aurions un bréviaire d'as et de remarquables machines dans les grandes épreuves internationales et moins de confusion dans l'esprit du public. Ainsi les constructeurs retireraient le fruit de leurs efforts d'une façon saine et raisonnée. Les coureurs ne déploieraient plus l'avalanche de soi-disant cracks qui nous encombre.

Moto Revue pose le jalou pour tous. L. U. M. R., la 2^e F. M., les Sauvages peuvent, chacun dans leur ressort, étudier la question.

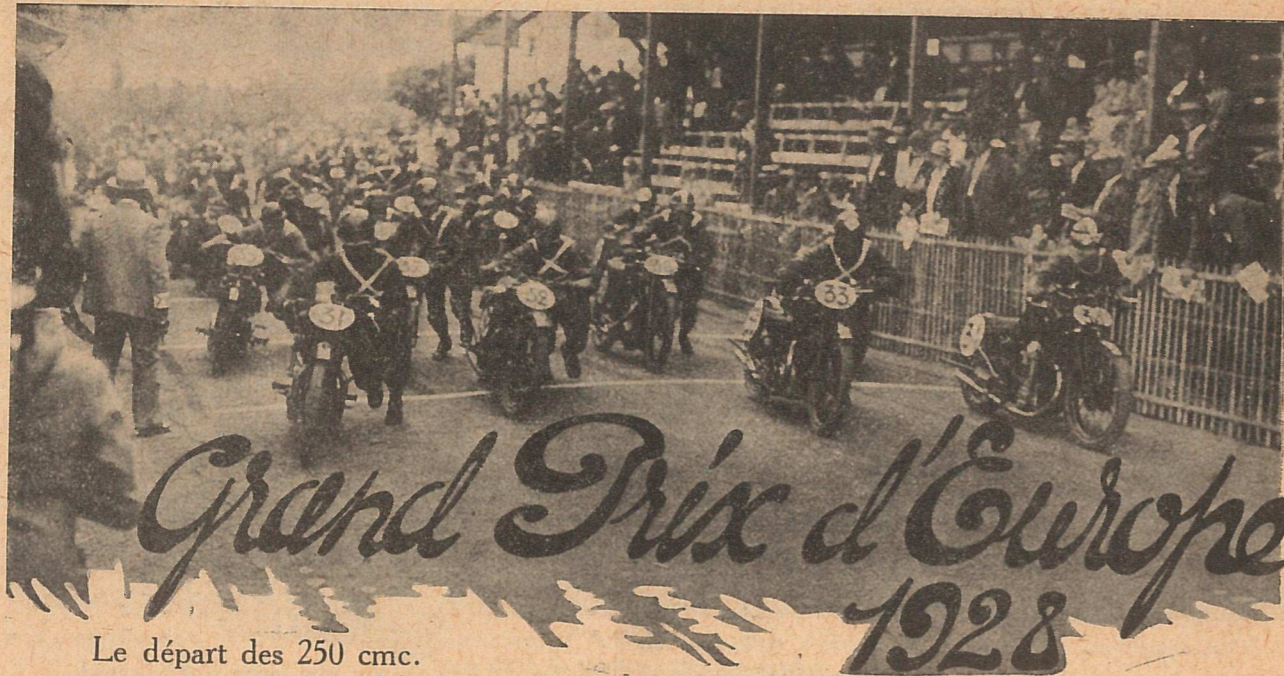
Calendrier international

AOÛT

- 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); Course de l'heure (A. C. Ardennes); Circuit de régularité (A. C. Ardennes); 1^{re} 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; 2^e journée des records (A. C. I. F.).
- 5-6-7. — Vitesse et challenges du Touquet et Boulogne (A.-C. Nord).
- 9. — Kilomètre à Biarritz (A. C. Sud-Ouest); Grand Prix International des Voiturettes (A. C. Nord); Critérium International de tourisme (A. C. Nord); Coupe Boillot (A. C. Nord).
- 10 au 15. — Les six Jours Anglais.
- 11. — Côte de Béhoïe (A. C. Sud-Ouest).
- 15. — Côte du Sommering.
- 15 au 16. — Meeting des Routes Pavées (A. C. Nord); Grand Prix des Nations à Monza (Italie).
- 16. — Concours estafettes (A. C. I. F.).



Le départ des 250 cmc.

La Suisse avec Handley, sur 500 cmc. Motosacoche, arbre à cames en têtes, est le grand vainqueur. Handley est également vainqueur sur 350 cmc. a. c. t. Motosacoche. L'Italie arrache la victoire en 175 cmc. avec Passella sur Ladetto. L'Angleterre remporte la catégorie 250 avec Ashby sur O. K. Supreme.

L'organisation en était confiée cette année à l'Union Motocycliste Suisse, et il a remporté un succès incontestable. La coïncidence de cette manifestation sportive avec notre Paris-Pyrénées-Paris nous a empêchés de nous étendre comme nous l'aurions voulu sur les résultats qui ont été obtenus. Au point de vue sportif, la catégorie 125 cmc. nous amène au départ huit concurrents qui ont 22 tours du circuit à accomplir. C'est Lehmann, sur Moser, qui enlève la première place devant Brehm, sur Moser. Note amusante de la journée : quelques centaines de mètres avant l'arrivée, le moteur du leader lui refuse tout service ; mais ayant une avance de près de deux minutes, Lehmann descend de machine, et au trot, la poussant, il franchit la ligne, conservant encore 41 secondes d'avance sur le second. Moser se taille ici un beau succès ; trois machines engagées dans la catégorie, trois classées dont les deux premières places.

En 175 cmc., peu de déchet ; sur 11 partants, 9 classés parmi lesquels Sourdot, qui s'octroie la troisième place avec sa Monet-Goyon. C'est un très bon résultat quand on songe qu'il ne connaissait qu'imparfaitement le circuit. La victoire sourit à Passella, sur Ladetto-Biatto, devant Brussi sur Benelli. C'est le triomphe de la construction italienne.

En 250 cmc., un peloton de 20 concurrents prend le départ. Ici encore la France est représentée par Terrot, qui a engagé deux machines pilotées par Perrotin et Durand. Malheureusement, Terrot, débordé de commandes, n'a pu étudier à fond, comme il l'aurait fallu, un moteur de course, et ses deux as doivent lutter contre une bien méchante coalition avec des moteurs de série. Ils enlèvent néanmoins, Perrotin la cinquième place, et Durand la huitième, ce qui est très beau lorsque nous aurons précisé qu'il n'y eut que dix coureurs à se classer, et que la moyenne du vainqueur, Ashby, sur O. K. Supreme, est de plus de 115 à l'heure.

En 350 cmc., lutte acharnée qui n'aura d'équivalent qu'en 500 cmc. Sur 16 partants, 5 qui se classent ! Handley est en tête et c'est encore lui qui va triompher en 500 cmc., après une bataille terrible où, des 27 coureurs alignés au départ, successivement disparaîtront de la lutte 23 concurrents. Déchet formidable ! 4 coureurs seulement réussissant à terminer les 43 tours du circuit.

Motosacoche avait équipé Handley d'une machine 350 à arbre à cames en tête très jolie ; la 500 en était la fidèle reproduction avec des cotes plus grandes. Ce double succès fait hon-

Les 125 cmc.

Lehmann (Moser), 2 h. 33' 23" (moy. : 80 km.) ; Brehm (Moser) ; Tenni (G.D.) ; Graf (Zehnder) ; Liechti (Moser).

Les 175 cmc.

1. Panella (Ladetto - Blanco), 2 h. 10' 15" (moy. : 94 km. 249) ; 2. Brussi (Benelli) ; 3. Sourdot (Monet-Goyon) ; 4. Bourquin (Allégro) ; 5. Geiss (D.K.W.) ; 6. T. Grandjean (Allégro) ; 7. Benelli (Benelli) ; 8. G. Trezza (Allégro) ; 9. Rubin (Allégro).

Les 250 cmc.

1. Ashby (O. K. Supreme), 2 h. 52' 6" ; 2. Porter (New-Gerrard) ; 3. Geissler (Guzzi) ; 4. Longman (O.K. Supreme) ; 5. Perrotin (Terrot) ; 6. Cimatti (Guzzi) ; 7. Durand (Terrot) ; 8. Premoli (Guzzi) ; 9. Zehnder (Zehnder) ; 10. Wiedmer (Zehnder).

Les 350 cmc.

1. Handley (Motosacoche), en 3 h. 38' 7" (moy. : 110 km.) ; 2. Guthrie (Norton) ; 3. Martinelli (Motosacoche) ; 4. Himing (Zenith).

Les 500 cmc.

1. Handley (Motosacoche), 3 h. 19' 3" (moy. : 120 km. 910) ; 2. Vott (Rudge-Whitworth), 3 h. 24' 1" ; 3. Walker (Rudge-Whitworth), 3 h. 24' 58" ; 4. Franconi (Sunbeam), 3 h. 27' 43".

Sidecars 350 cmc.

Crabtree (Excelsior), 1 h. 43' 29" (moy. : 86 km.) ; Pfister (Royal-Enfield).

Sidecars 600 cmc.

1. D'Eternod (Sunbeam), 1 h. 50' 11" (moy. : 96 km. 280) ; 2. Starkle (Scott) ; 3. Stuzzi (A.J.S.).

neur à la construction suisse en général, et à la fabrication des usines Motosacoche en particulier. Nous avons déjà eu l'occasion d'admirer aussi bien la conception, la technique de la fabrication que la propreté qui préside à la construction des moteurs Mag célèbres dans le monde entier, et au montage des non moins célèbres Motosacoche. Un résultat dont peut être fière l'usine, est bien ce coup double, chose assez rare dans une épreuve aussi dure qu'un Grand Prix.

Du côté des sidecars, en 350 cmc., c'est Crabtree sur Excelsior qui enlève la palme, après une lutte assez sévère. La grande dispute a lieu en 600 cmc., catégorie dans laquelle triomphe d'Eternod sur Sunbeam, après une bataille ardue de laquelle les 11 partants se trouveront réduits à trois classés ! En 1.000 cmc., aucune décision ni classement n'ont eu à intervenir, aucun des 5 partants n'ayant pu terminer la distance dans le délai imparti.

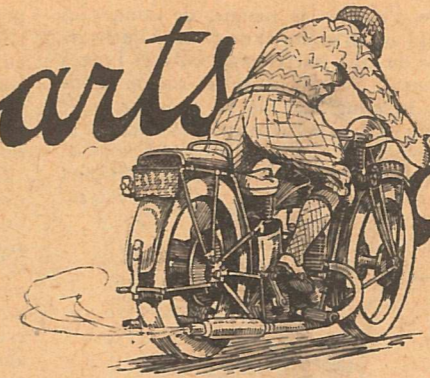
Il serait bon d'insister sur l'organisation de ce grand Prix qui fut un modèle du genre. On avait renoncé, relativement à l'affichage, à indiquer les résultats tour par tour, ce qui est extrêmement difficile et occasionne des déboires ; il avait été décidé de le faire tous les cinq tours seulement, mais avec récapitulation générale à chaque fois. De la sorte, le tableau était tenu parfaitement à jour et le public se trouvait ainsi au courant de la position exacte de ses favoris.

Du point de vue spectaculaire, succès tout aussi grand ; ce fut la grande foule. Indiquons que notre confrère suisse, *La Motocyclette*, avait organisé un rallye qui attira une grande quantité d'enthousiastes. Citons en passant un fervent bien connu des lecteurs de *Moto Revue*, en raison de ses nombreux succès sportifs, M. Andreini, qui partit de Paris à une heure du matin et roula sans arrêt jusqu'à Genève pour assister au Grand Prix !

L'U. M. Suisse a sa part de gloire pour le triomphe incontestable de ce Grand Prix, à tous les points de vue, et ses dirigeants qui se sont dévoués corps et âme, ont bien mérité du sport motocycliste.

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

Départs difficiles



Deux temps difficiles à mettre en marche.

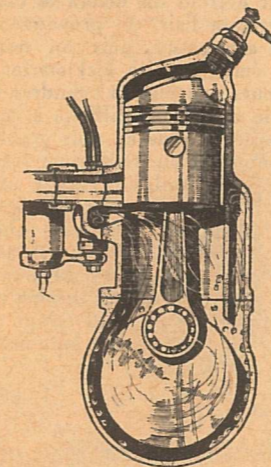
Plus encore que sur les quatre temps, il est difficile de trouver pour les deux temps un réglage qui permette à la fois un départ aisé à froid et à chaud. Ceci n'est nullement, comme nous le disions, spécial au deux temps, mais est néanmoins à cause de l'aspiration saccadée et faible du carter-pompe, plus prononcé que sur le quatre temps où l'aspiration est plus énergique.

De plus, les condensations d'essence se produisent plus aisément, toujours à cause des pulsations de l'aspiration, de la grande surface du carter et des canalisations et des variations considérables des sections de passage sans compter le trajet irrégulier accompli par les gaz. Ces défauts sont

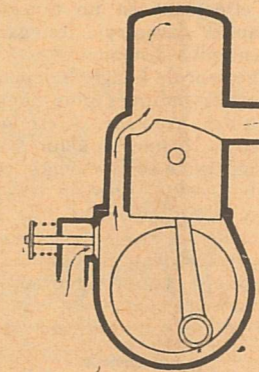
n'y ait pas de rentrées d'air, avec un système d'allumage donnant bien, bref un moteur d'où nous aurons éliminé tout ce qu'on pourrait appeler les causes normales résultant du système lui-même. Le problème c'est de faire parvenir dans le cylindre un mélange correctement dosé et bien homogène, où les vapeurs d'essence soient également réparties dans toute la masse des gaz. En fait, cela est malaisé. En admettant que l'aspiration soit assez énergique pour que, dans la tubulure d'admission, les gaz atteignent une vitesse suffisante pour maintenir en suspension les gouttelettes d'essence, quand ce mélange entre dans le carter froid, et dans un carter dont le volume est relativement considérable, sa vitesse tombe aussitôt, les gouttelettes vont se condenser sur les parois et c'est un mélange très pauvre qui

préférable, car il donne une étincelle plus forte et il n'est pas douteux qu'un allumage par batterie et bobine serait encore préférable. C'est d'ailleurs lui que nous trouvons sur les derniers modèles d'un célèbre cyclecar dont le moteur est un deux temps. Comment envoyer un mélange assez riche ? Le remède c'est de compenser les condensations par un excès d'essence. Nous réglerons donc le carburateur de manière à avoir un mélange extrêmement riche. Une fois le moteur en route, nous constaterons presque aussitôt de la marche à quatre ou à huit temps par suite de la vaporisation de l'essence condensée, puis tout rentre dans l'ordre.

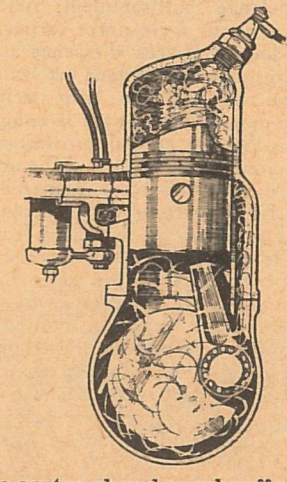
On trouve donc en général avantageux, quand le moteur est froid, de noyer le carburateur et de fermer l'air (tous les carburateurs de deux temps devraient



Lorsque le carter est froid, l'essence se dépose sous forme de gouttelettes.



Croquis montrant la différence de section entre les tubulures d'admission et d'échappement



Un carter chaud surchauffe les gaz qui produisent une surpression ; le piston est freiné dans sa descente

moins accentués aujourd'hui, en grande partie à cause de l'espace mort plus réduit mais il ne peuvent être complètement éliminés.

Mise en marche du moteur froid

Supposons un deux temps bien construit, bien assemblé de telle manière qu'il

se trouvera transvasé dans le cylindre. Comme, par surcroît, l'impulsion donnée au moteur par le kick-starter ne lui imprime pas un mouvement de rotation bien rapide, l'appareil d'allumage ne tourne pas non plus assez vite pour donner une étincelle assez vigoureuse et capable d'allumer ce mélange appauvri. Le volant magnétique est, au point de vue du départ

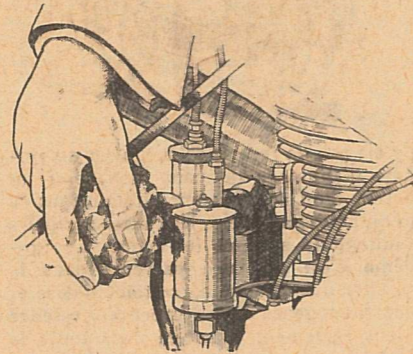
comporter un volet d'air). Il est bon également de donner un ou deux coups de kick-starter assez lents et sans marquer de temps d'arrêt, puis de donner un coup énergique. Il ne faut pas cependant abuser, pas plus avec un deux temps qu'avec un quatre temps, car on finit par noyer le moteur. Si on a fait une demi-douzaine, de tentatives infructueuses, il faudra

enlever la bougie et faire tourner le moteur quelques tours, après avoir ouvert les gaz en grand, de manière à se débarrasser de l'excès d'essence. Avec les gaz en grand en effet, on absorbera surtout de l'air et celui-ci entraînera l'excès d'essence. On essuiera soigneusement la bougie ou même on la placera (à bonne distance de la machine bien entendu) dans un couvercle métallique contenant de l'essence à laquelle on mettra le feu. Avec la bougie chaude on aura beaucoup plus de chances d'obtenir un départ, car l'essence se vaporise au contact de la bougie et s'enflamme beaucoup plus aisément. Sur les carburateurs où la prise d'air n'est pas protégée par un champignon on pourra aussi boucher cette prise d'air au moyen d'un chiffon qu'on aura imprégné d'essence. Une carburation très riche est donc nécessaire à un départ facile conjointement à un allumage donnant une étincelle vigoureuse. Nous ne parlons pas d'une autre cause parce qu'elle n'est pas spéciale au deux temps : c'est que par suite de la faible charge admise, le taux réel de compression est faible; le mélange gazeux n'est donc guère échauffé par la compression et en conséquence l'allumage en est difficile.

Mise en marche du moteur chaud

Si le moteur est chaud, les conditions sont différentes. A cause de l'élévation de température des parois, les vapeurs d'essence ne se condensent plus, mais elles restent en suspension dans le mélange gazeux. Il deviendra donc beaucoup moins difficile de transvaser dans le cylindre un mélange suffisamment riche. Si donc nous avons réglé notre carburateur pour donner l'excès d'essence qui est nécessaire quand le moteur est froid, nous aurons un mélange trop riche. L'essence se déposera même sur la bougie et mouillera l'isolant, ce qui provoquera un court circuit partiel. Il deviendra presque impossible de mettre en marche. Il est donc fort explicable qu'un moteur qui soit aisé à mettre en marche à froid devienne très dur à mettre en marche à chaud. Nous ne partons pas cette fois parce que nous avons un mélange beaucoup trop riche. Et, au fur et à mesure que nous nous acharnons à de vaines mises en marche, le cylindre est de plus en plus gorgé d'essence et les chances de départ vont en diminuant. Le remède est le même que tout à l'heure, c'est

à-dire d'enlever la bougie, de donner les gaz et l'air en grand et de donner quelques coups de kick-starter pour balayer l'excès d'essence. Parfois il suffit même d'enlever la bougie et de la remettre pour qu'une partie des vapeurs d'essence parte au dehors et que la bougie s'assèche. Quoi qu'il en soit, le secret d'un départ aisé à chaud, c'est un mélange correct sans excès d'essence.



Boucher la prise d'air avec un chiffon imbibé d'essence et faire quelques aspirations au moteur est un « truc » bien connu des motocyclistes

Il arrive que, ne pouvant partir au kick-starter, on pousse la machine et que celle-ci se décide ainsi à partir. Ce petit exercice auquel tous les motocyclistes de jadis étaient accoutumés nous paraît aujourd'hui bien pénible. Si la machine part, cela résulte du régime plus élevé que nous pouvons ainsi imprimer au moteur et qui a comme double résultat de créer une alimentation plus énergique et plus continue et d'autre part permet à l'appareil d'allumage de débiter un courant plus intense. De plus la compression s'effectuant en un temps plus court échauffe davantage les gaz qui s'enflamment plus aisément.

Le changement de bougie indépendamment des effets indiqués plus haut, présente un autre avantage. C'est qu'une bougie neuve donne toujours mieux qu'une bougie qui a servi, même si celle-ci paraît en bon état. Après un très court service il y a toujours une très légère couche de calamine qui enlève à l'isolant une partie de ses qualités. L'étincelle est donc moins nette, moins vigoureuse. Aux régimes normaux l'étincelle est assez forte pour allumer le mélange, mais la

perte de courant est beaucoup plus sensible au moment de la mise en marche au moment où le moteur tourne très lentement et par surcroît le mélange est peu homogène. Encore une fois, nous sommes persuadés qu'il y a un très grand intérêt à étudier pour les deux temps un allumage par batterie et bobine. Le jour n'est plus loin où toutes les motos seront munies d'un équipement électrique complet (sauf peut-être un démarreur et même sur ce point il ne faut pas se montrer trop sceptique). Dans ces conditions, un allumage du type indiqué ne créera aucune complication puisque s'il ajoute une bobine et un distributeur, il permet d'autre part de supprimer la magnéto ou le volant magnétique.

Conclusion

Le départ difficile à chaud et à froid a une cause commune qui est la faible intensité de l'étincelle de la bougie. Si un moteur part aisément à froid et difficilement à chaud, c'est que le carburateur est réglé très riche, et donne un mélange correct à froid mais trop riche à chaud. Au contraire, un départ aisé à chaud et difficile à froid indique un mélange correct quand le moteur est chaud, mais trop pauvre quand il est froid. Sur le deux temps il faut donc un carburateur dont le réglage puisse être modifié dans une large mesure, c'est-à-dire un carburateur qui possède soit une manette d'air, soit un gicleur à pointe dont le débit puisse être réglé de préférence du guidon et mieux encore un carburateur possédant à la fois deux réglages. Pour le départ à froid on noiera le carburateur, on fermera l'air, on provoquera une ou deux aspirations, puis on donnera un coup énergique de kick-starter. Notons d'ailleurs que plus la cylindrée est élevée plus le départ est difficile à cause de la difficulté de plus en plus grande qu'il y a d'imprimer au moteur un régime suffisant. A chaud, on partira sans noyer le carburateur en se contentant simplement d'appeler l'essence. On ouvrira plus ou moins la manette d'air additionnel et on essaiera de partir du premier coup. Mais nous considérons comme une erreur de monter sur un deux temps un carburateur complètement automatique sans correction d'air.

J. MELLIER

...qu'une firme d'éclairage préparait, en outre de son rallye-tourisme, un nouvel appareil d'allumage par batterie entraînant la suppression de la magnéto.

... qu'une Société d'accumulateurs au ferromagnésium préparait une batterie sans acide, spéciale pour la moto et en grande série.

... que le prix, le poids, et la solidité du nouvel appareil en surprendraient plus d'un.

...qu'une telle innovation entraînerait d'ores et déjà une révolution dans la construction motocycliste.

...que la firme aux P centennaires avait décidé d'équiper une grosse partie de ses machines de l'éclairage de la firme sus-dite.

Mon petit doigt m'a dit...

... que l'agent de Royal Enfield, enthousiasmé par la performance d'un scolaire aux Pyrénées aurait manifesté l'intention de l'attacher à son écurie de courses.

... que la firme d'éclairage sans accus connue de Neuilly a décidé dorénavant, non

plus de faire venir ses clients, mais d'aller chercher leurs motos à domicile.

... que l'autre représentant d'éclairage par accus de l'Est de Paris a décidé quelque surprise des plus agréables pour tous les motocyclistes vers la mi-septembre.



LE RALLYE SOUBITEZ

A peine annoncé dans *Moto Revue*, le rallye Soubitez, qui aura lieu le 6 septembre prochain, a naturellement suscité un intérêt très vif parmi les motocyclistes. Deux clans se sont immédiatement formés : les risqué-tout qui, avant même de connaître le règlement, ont envoyé leur engagement ; les éternels indécis qui attendent l'ultime seconde de la clôture. Mais il n'y que :

60 engagés seulement !

pour se répartir les 15.000 fr. de prix du rallye Soubitez ; 60, cela nous a paru peu, bien peu. Sans doute, les concurrents trouvent cela très bien, car le magot de M. Soubitez sera moins écorné et les parts plus grosses. Naas et Marc, de Gnome et Rhône, particulièrement, sont absolument de cet avis. Mais d'autres disent le contraire. Perrin, de Gérald, Leroy, de Royal Sport, voudraient plus d'engagés ! Sans doute, ils sont un peu lents à se décider. Alors, il est bien difficile de contenter tout le monde. Dino y court... lui.

Cependant, nous pouvons annoncer que, d'accord avec MM. Soubitez, les engagements seront acceptés au delà de 60, car il est évident qu'en un mois il se produit toujours des forfaits pour des circonstances fortuites, et dans l'intérêt de tous, il est à souhaiter que le nombre de 60 reste entier au départ,

Donc, engagez-vous encore sans plus tarder, car vous avez toujours de grandes chances d'être de la compétition.

Calendrier « Moto-Revue »

AOUT

SEPTEMBRE

- 6. — Rallye Soubitez.
- 12. — Cours de préparation militaire.
- 16. — Championnat du Motocycle Industriel.
- 19. — Cours de préparation militaire.

Le règlement

Le règlement a paru en grande partie dans notre dernier numéro. Certains articles

d'administration intérieure ne figuraient pas au règlement ; nous tenons donc à la disposition des intéressés le texte complet.

Les Prix

Les prix offerts par les Etablissements Soubitez frères, constructeurs d'équipements électriques, seront répartis de la façon suivante :

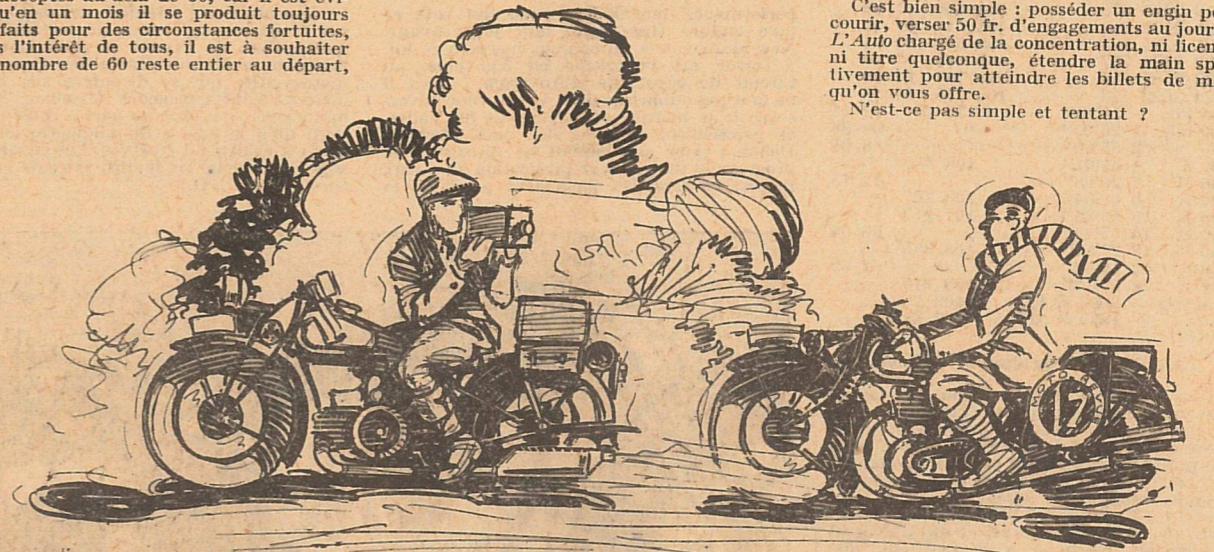
Au 1^{er}, 5.000 fr. en espèces ; au 2^e, 3.000 fr. en espèces ; au 3^e, 2.000 fr. en espèces ; au 4^e, 1.200 fr. en espèces ; au 5^e, 1.000 fr. en espèces ; au 6^e, 800 fr. en espèces ; au 7^e, 700 fr. en espèces ; au 8^e, 600 fr. en espèces ; au 9^e, 500 fr. en espèces ; au 10^e, 400 fr. en espèces.

Ne trouvez-vous pas que le magot en vaut la peine? Vous dépenserez votre chance à la cadence de 1 contre 25 dans les fêtes foraines pour gagner une problématique kilo de sucre. Avec Soubitez votre chance est de 1 à 6, c'est-à-dire 4 fois plus grande, plus le plaisir de l'épreuve, l'amusement et la performance qui sera inscrite à votre palmarès.

Pour y participer

C'est bien simple : posséder un engin pour courir, verser 50 fr. d'engagements au journal *L'Auto* chargé de la concentration, ni licence, ni titre quelconque, étendre la main sportivement pour atteindre les billets de mille qu'on vous offre.

N'est-ce pas simple et tentant ?



LE CONCOURS DE PHOTOS MOTOCYCLISTES

Certains lecteurs nous adressent des photos en vue du concours de photo annoncé.

Rappelons-leur qu'il y a deux cas bien distincts :

1^o Les photos d'actualité qui représentent des courses, etc., qui demanderaient à passer immédiatement dans *Moto Revue*.

2^o Celles de sujets généraux. Il faut donc que les intéressés spécifient bien qu'il s'agit du Concours de photos motocycliste, sinon leurs photos ne seront pas mises au concours. Rappelons aussi que les photos doivent être du format 9 x 12.

Les premiers envois

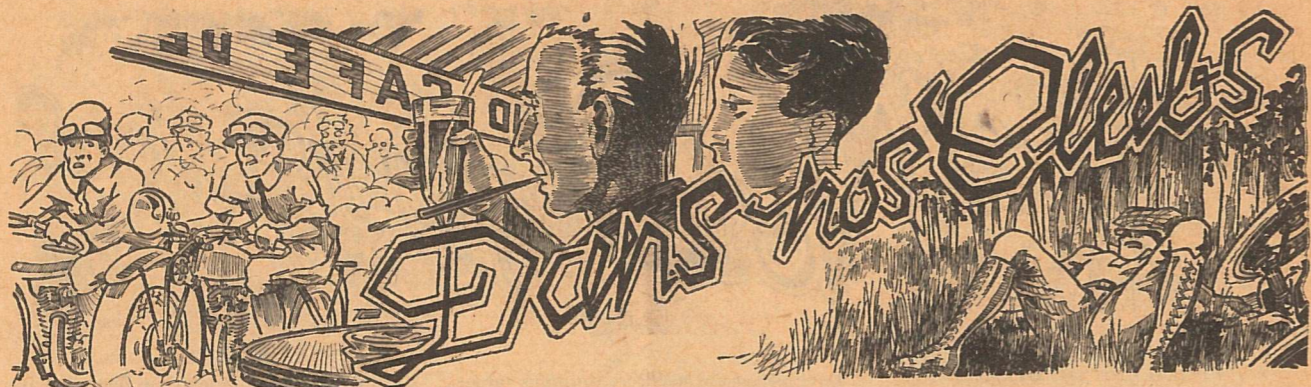
N^o 1. Un excellent envoi de M. Ricard, à La Roche, qui nous écrit :

Pour être de vôtres il ne me manque... qu'une motocyclette. C'est beaucoup. Mes parents étant « motophobes » obstinés, je serai sans doute obligé d'attendre encore longtemps avant de pouvoir en acheter une. Enfin !...

Sans être abonné je suis cependant un lecteur de *Moto Revue* et ainsi j'ai su que vous demandiez des photos intéressantes. Je vous en adresse trois que j'ai tirées le 22 pendant la course de côte de La Roche organisée par

le M. C. de Buis-les-Baronnies. L'une représente Frégière sur side car Harley-Davidson (meilleur temps des sidecars). Les deux autres représentent Cheyssières sur Magnat-Debon 350 cmc. Il est fort dommage qu'un accident (une collision avec Piscaglia pendant l'entraînement) l'ait empêché de courir, car, à l'allure à laquelle il montait, il était sur de faire le meilleur temps. Jamais je n'avais vu pareil vireur et je crois que les photos montrent son talent. Vous pourriez peut-être, si vous le jugez bon, en publier une des deux sous le titre « Un coureur de Magnat à l'entraînement ».

Ricard, La Roche.



Tentative de record de 24 heures
M. Denly-Spring-Driscoll moto Norton
500 cmc.

Les 1^{er} et 2 août 1928 à l'autodrome de Montlhéry

Heures	distances kil.	Moyennes
1	110 383	110 383 68 58
2	221 696	110 848 68 933
3	331 128	110 376 68 629
4	442 113	110 528 68 67
5	550 002	110 005 68 32
6	661 597	110 266 68 71
7	767 904	109 700 68 16
8	878 737	109 842 68 25
9	982 824	109 202 67 85
10	1057 839	105 783 65 73
11	1172 190	106 562 66 21
12	1281 764	106 813 66 37
13	1396 544	107 426 66 75
14	1502 902	107 350 66 70
15	1617 485	107 832 67 00
16	1731 407	108 202 67 23
17	1841 029	108 295 67 29
18	1953 619	108 530 67 43
19	2060 870	108 466 67 89
20	2172 393	108 514 67 42
21	2281 594	108 647 67 51
22	2393 727	108 805 67 60
23	2502 114	108 787 67 59
24	2622 123	109 255 67 88
100 km.	54'24"	110 290 62 13
100 mil.	1 26'29"	69 36
200 —	2 55'00"	68 56
500 6	4 33'01"	109 889
500 M	7 20'08"	68 15
1000 K	9 08'54"	109 307
1500 K	13 58'35"	107 219
1000 M	14 55'42"	66 98
2000 K	18 27'12"	108 380
1500 M	22 10'52"	67 62
2500 K	22 57'12"	108 915
24 heures	2622 K 123	109 255
	1639 K 315	67 88

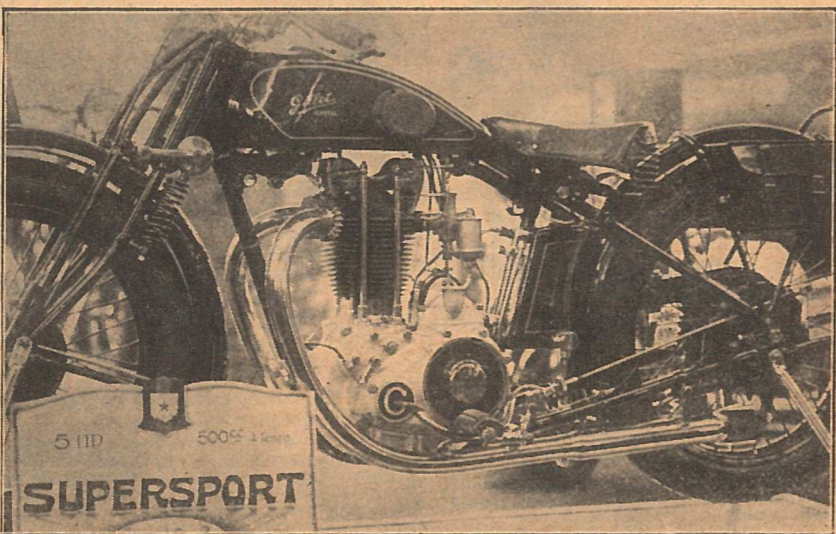
Le Circuit de régularité d'Auvergne

Nous avons pu, grâce à l'amabilité rapide d'un correspondant, donner la photo des vainqueurs de la redoutable épreuve auvergnate dans notre dernier numéro : la mise sous presse ne nous permit pas de nous étendre sur cette belle réunion. Disons combien certains vainqueurs étaient méritants qui venaient d'accomplir Paris-les Pyrénées-Paris quelques jours avant, et qui n'avaient aucunement hésité à s'aligner dans une nouvelle course. Parmi eux, signalons Perrin qui était bien contrarié de son abandon involontaire dans les Pyrénées car il avait empêché la maison Gérard de passer le poteau en vainqueur d'équipe. Son succès au circuit d'Auvergne où il se classe 1^{er} en 175 comprend largement l'effort de Gérard, si bien matérialisé par la petite histoire du gros Bruscoli sur petit engin. Favor aussi a joué coup double et Mont et Bonnet ont agrippé le pas de Perrin, puis se sont classés, malgré la fatigue des Pyrénées, 1^{er} en 250. Enfin, Hamberger, que tout le monde prétendait pompé, fatigué après l'effort héroïque des Pyrénées, car il fut l'heureux malchanceux, Hamberger se classe brutalement derrière Bernard en 500 cmc. C'est une

Calendrier de l'U. M. F.

- 19. — Côte de Laffrey (M. C. Dordogne); Côte d'Iffiniac (M. C. Côtes du Nord).
- 26. — Challenge Smith Lenior (M. C. N. F.); Côte du Col des Montets (M. C. Lyon); 1^{re} journée des records (M. C. F.).
- 1-9 Septembre. — Sortie sur Alsace (M. C. Marseille).
- 2. — Meeting de Calais (M. C. N.F.); 2^e journée des records (M. C. F.)
- Circuit de régularité (U. M. Ardenne).
- 9. — Côte des Granges (M. C. Berry).
- 16. — Meeting des Routes Pavées (M. C. N. F.); Côte des Moulineaux (M. C. Seine-Inférieure).

performance magnifique pour qui sait ce qu'a enduré Hamberger huit jours avant. New-Motocycle a un coureur inespéré en lui. Terrot fut vainqueur en 350 cmc. au Circuit de régularité d'Auvergne; mais il ne faut pas oublier quel fut le plus rude adversaire de la marque dijonnaise. Ce fut Vallet, et précisément sur une 350 cmc. Magnat-Debon; pour qui connaît les directives de progrès qui dictent leur fabrication aux deux firmes, comprendra facilement pourquoi la



Nous venons enfin de l'apercevoir à Paris, entre les mains d'un amateur: il croyait bien en donner l'étréne aux Parisiens, mais "Moto Revue" l'avait déjà vue depuis longtemps; voici donc la dernière-née de Gillet Herstal, la 500 cmc, double tube, surbaissée!

même conception arrive à amener les mêmes victoires: n'est-ce pas la meilleure référence pour Magnat-Debon de se heurter partout et toujours avec succès à l'importante firme dijonnaise? Bon sang ne sait mentir.

Le G. P. Motocycliste des Nations

La saison motocycliste internationale italienne se terminera encore cette année par le Grand Prix Motocycliste des Nations qui sera couru à Monza le 16 septembre prochain. La course, qui est dotée de 50.000 lires de récompenses, est réservée aux motocyclistes de 125, 175, 250, 350, 500 cmc. de cylindrée.

Un nouveau club

La réunion constitutive du Moto Club Abbevilleois aura lieu à Abbeville le mardi 21 août 1928 à 20 h. 30, dans la salle B, 5, impasse l'Abbesse.

Le 1^{er} Grand Prix Motocycliste

Nous attirons l'attention des motocyclistes sur l'initiative que vient de prendre l'Automobile-Club de l'Ouest en épinglant à son programme de La Baule un Grand Prix motocycliste qui se disputera sur 10 kilomètres. Nous engageons vivement tous les motocyclistes à prendre part à cette épreuve ainsi qu'à la course du kilomètre lancé qui leur est également réservée. Les engagements sont reçus pour les motos, sidecars et cyclecars à l'A. C. O.



Le M. C. Manceau est un "Sauvage" qui comprend la moto du point de vue instrument familial!

Moto Club Dyonisien 5^e section de Vincennes

La section de Vincennes organise, pour le 19 août 1928, à son siège, une fête sportive dont voici le programme: Les heures des épreuves seront affichées à partir du 14 août

Calendrier des Sauvages

AOÛT
19. — Côte de Chazeron (M. C. Riom); Endurance et Régularité (A. M. C., Giennes-Nevoisien).

SEPTEMBRE
2. — Gymkhana (M. C. Artois).
6. — Rallye Soubitez (Moto Revue)
9. — Régularité (M. C. Riom); Régularité (M. C. Laon).
16. — Côte de Fordes (M. C. Ancizes).

au siège et chez les commerçants de Vincennes.

Epreuve de régularité, environ 100 kilomètres. Démonstration d'une moto et d'un sidecar. L'après-midi: Jeux pour les enfants, organisés par le trésorier de la section.

- Jeux pour les motos solos:
- 1^o Epreuve de l'œuf à la cuillère;
 - 2^o Epreuve des quilles;
 - 3^o Epreuve des planches;
 - 4^o Epreuve d'adresse, encercler une bouteille;
 - 5^o Epreuve de la fléchette.
- Pour voitures et sidecars:
- 1^o Epreuve des barrières;
 - 2^o Epreuve pour dames montées en tandem;
 - 3^o Enveloppes surprises;
 - 4^o Epreuves des anneaux.

Ces jeux étant très spectaculaires, gratuits et sans danger, nous espérons qu'un public nombreux viendra encourager de ses bravos nos joyeux motocyclistes.

Tous les jeux seront dotés de prix offerts par des constructeurs et marchands de cycles, ainsi que par de généreux commerçants de la localité; que ceux-ci trouvent dans ces lignes tous nos remerciements pour les encouragements qu'ils ont bien voulu nous accorder.

Concours de tourisme du M. C. de Lyon

Le M. C. de Lyon a fait disputer le 5 août un concours de tourisme sur 250 kilomètres d'un parcours pittoresque.
Le départ fut donné à 5 heures.
250 cmc. — Blein, Barraud, Gayet sans pénalisation; Tassarot, 9 pts.
350 cmc. — Bertrand, Thomassin, Ménétrier, Dervieux, Durst, sans pénalisation; Rougeat, 30 pts.
500 cmc. — Matley, sans pénalisation.
1.000 cmc. — G. Dumond, sans pénalisation.

Le circuit de vitesse de Cuers

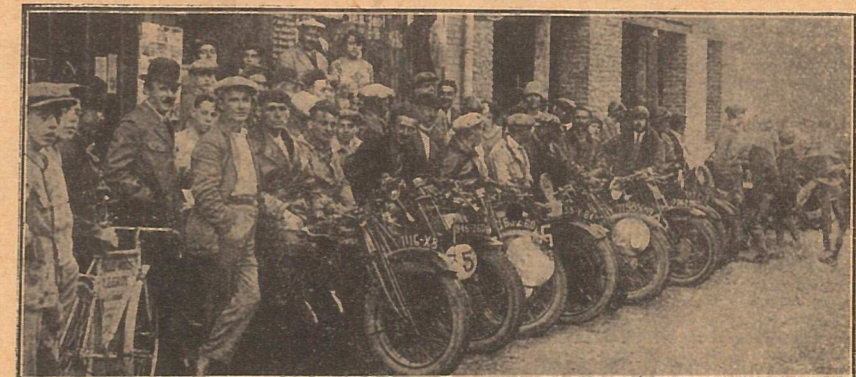
Le circuit de vitesse était doté de quatre mille francs de prix; pour la première année il y eut 16 partants, mais c'était de qualité.

Le parcours était très dur, et de nombreuses bûches, sans gravité, mais qui dès le premier tour ont éliminé 7 concurrents et dans le deuxième encore 2, il n'est resté que 6 concurrents seulement. Ont été remarqués et félicités Thibault, qui malgré ses nombreuses blessures a continué son premier tour à une allure fantastique; Donati en tête du classement au premier tour crève deux fois au deuxième tour et abandonne, Bergallo qui par ses virages et sa régularité s'est attribué le record du tour en 24 minutes, Paul vire aussi très bien et se classe premier de sa catégorie, et surtout notre sympathique Berni qui avec une régularité parfaite se classe deuxième meilleur temps.

- 175 cmc. — Montano, 2 tours.
 - 250 cmc. — Paul, 3 tours.
 - 250 cmc. — Bettini, 3 tours.
 - 350 cmc. — Bergallo, 3 tours, record du tour et meilleur temps de la journée.
 - 350 cmc. — Berni, 3 tours.
 - 350 cmc. — Conil, 3 tours.
- Le challenge S. M. C. est attribué au M.C.T. Le challenge « Manté », à Bergallo.

Décidément, le M. C. d'Argenteuil est imbattable

Le M. C. d'Argenteuil faisait disputer, le 5 août, une épreuve de régularité sur le parcours Bezons-Le Tréport-Argenteuil. Une Coupe Challenge, offerte par MM. Leroy et Tabardel, est venue récompenser le Club vainqueur de l'épreuve.
Il faut particulièrement féliciter les organisateurs qui, pour plus de sincérité dans l'épreuve, avaient choisi leurs commissaires et contrôleurs parmi les membres des Clubs prenant part à l'épreuve et qui avaient su



La Coupe Leroy a donné lieu à une rude empoignée!

s'assurer les Maisons Chanteclerc et Guttaoal pour leurs transports. Félicitons également la Société des Huiles Chanteclerc, qui a offert aux concurrents 100 bidons de deux litres d'huile, afin qu'ils puissent apprécier la qualité de l'huile Chanteclerc.

Il paraît qu'un député de Seine-et-Oise a demandé au M. C. A. de faire courir en septembre une Coupe-Challenge. Mais, chut! nous en reparlerons; que les clubs trop pressés demandent des renseignements à: A Larmé, secrétaire du M. C. A., 12, route de Sannois, à Argenteuil.

C'est le 19 août..

...qu'a lieu le circuit de régularité de l'A. M. C. Giennes Nevoisien: plusieurs motocyclistes parisiens ont manifesté le désir d'y participer; annonçons-leur que pour augmenter le nombre des 25 engagés déjà prévus à l'épreuve, le Comité a décidé d'accepter les adhésions des parisiens, de la banlieue et des environs jusqu'au moment du départ. Il y a 3.000 francs de prix: ça en vaut la peine. Rendez-vous le 19 au restaurant Poupardin, Gien.

Un club nouveau par un parisien provincial

Simo, que nous avons connu dans nos rallyes parisiens pour son entrain infatigable vient de disparaître pour s'établir dans le Midi ensoleillé, à Saint-Tropez. Fonder un club avec les 12 ardents qu'il vient de rencontrer là-bas fut son premier but. Demander le patronage de Moto Revue ensuite. Rester,

Calendrier de la 2 F. M.

AOÛT

- 15. — Gymkhana cycliste et motocycliste (M. C. Angevin).
- 19. — Circuit Régularité (M. C. Strasbourg); Fête motocycliste à Saint-Denis (M. C. Dyonisien).

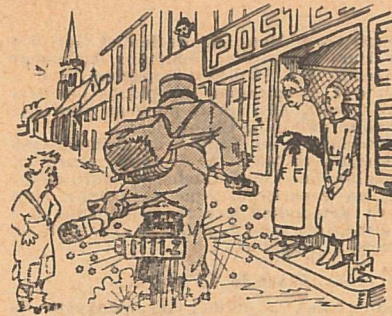
SEPTEMBRE

- 6. — Rallye Soubitez (Moto Revue).

momentanément dans les « Sauvages » afin d'avoir toute liberté dans son œuvre sera son troisième point. De cette façon les méridionaux de l'endroit viendront vite grossir les rangs du nouveau club. Nos vœux accompagnent Simo.

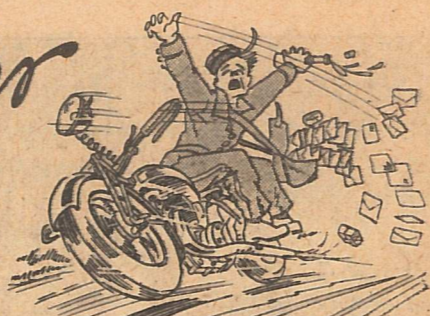
Un gymkhana cyclo-moto à Angers

L'Union motocycliste de l'Anjou organise le 15 août, à 14 h. 30, avec le concours du Moto-Vélo Club Angevin, une grande réunion mixte au Vélo-Stade Montessquien.
Au programme: Gymkhana motocycliste, matchs de vitesse, tentatives de records, omnium cycliste en vitesse, poursuite et individuelle par addition de points.



MOTO REVUE

Le Courrier de la Semaine



Deux temps et quatre temps se valent à ce point de vue

C'est toujours avec plaisir que je lis votre Courrier de la Semaine et vos questions et réponses ; non moins intéressants sont les articles médicaux des docteurs Schwing ou Imbert, qui ne sont à mon avis, pas assez fréquents pour convaincre les éternels détracteurs de la « moto décroché-cœur ». Etant moi-même un peu cardiaque et naturellement fervent du sport bien-aimé, je voudrais bien savoir si, dans mon cas, un deux temps ne serait pas préférable à un quatre temps, quant à la répercussion sur le cœur. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me renseigner par la voix de votre revue, sur cette question, qui peut se poser pour bien des personnes.

R. CH. S. P. 131.

Sur la normalisation

Je suis très heureux de voir que vous organisez un référendum ; cependant, ne pouvant vous envoyer une réponse par semaine, je vous envoie donc mon opinion générale sur les commandes.

Main droite au guidon, gaz et air par manette double, frein AV indépendant, levier direct, klaxon s'il y a lieu.

Au réservoir, vitesses.

Main gauche, au guidon, avance s'il y a lieu par manette débrayage, levier direct, décompresseur s'il y a lieu.

A main, sans spécification, interrupteur d'allumage sur magnéto, contacts d'éclairage, frein de direction.

Pied droit, frein double interconnecté (sous la semelle), frein de montage, AR seul s'il y a lieu (sous le talon).

Pied gauche débrayage, échappement, libre s'il y a lieu.

Je ne suis partisan ni des poignées tournantes ni des leviers renversés. Les boîtes à 2 vitesses peuvent être commandées au pied (Gillet-Herstat).

De SAINT-SEINE, Poitiers.

L'Andorre soulève des protestations

Pour ce qui est de la question de la première traversée de l'Andorre en side-car, effectuée par M. le docteur Durel, je tiens à compléter vos renseignements que je vous ai donnés en vous faisant savoir que M. Durel s'est fait délivrer sur place des attestations de la Municipalité et de différents habitants comme quoi il était bien le premier à avoir traversé cette contrée en side-car. P... à Montrouge.

Nous recevons la lettre suivante...

On veut me retirer ma licence, « on » désigne l'U. M. F., pour avoir accompli le raid France-Andorre-Espagne. Je proteste et j'en appelle à l'opinion motocycliste française. Ma tentative, parfaitement scrupuleuse et contrôlée par des personnalités dignes de foi, ne mérite pas semblable punition. J'ai accompli ce raid dans le plus large esprit de propagande motocycliste et j'estime n'avoir pas démerité du sport. Président d'un club affilié à l'U. M. F., je me verrai forcé de donner ma démission dans le cas où cette pénalité serait maintenue. Les efforts extrêmes que me coûtèrent ce raid méritent un autre accueil auprès de la F. I. C. M.

Paris-Les Pyrénées-Paris

1928

Les Motos Vainqueurs :

En 175 cmc. : SAN SOU
PAP avec 2 équipiers ;

En 250 cmc. : TERROT avec
3 équipiers ex-æquo avec
AUSTRAL avec 1 seul
partant ;

En 350 cmc. : RAVAT avec
1 seul partant ;

En 500 cmc. : Une moto fran-
çaise ex-æquo avec une
moto anglaise : GNOME
et RHONE et ARIEL ;

Je crois que la lutte de l'U. M. F. contre les raids isolés et particulièrement dignes d'être encouragés ressemblait à la lutte du Pape contre Philippe-le-Bel, lutte historique qui se termina comme vous savez.

Marc AUGIER.

Information Automobile.

P.-S. — Je vous demande en qualité de confrère de bien vouloir publier ma lettre dans votre prochain numéro.

Bonnes idées

Mon cher Moto Revue,

J'ai deux requêtes à t'adresser :

1° Pourquoi ne nous ferais-tu pas un petit guide — genre Michelin — sur lequel tu nous indiquerais les garages motocyclistes et les marques représentées par chacun ? Un annuaire mécanique permet quand même quelquefois de faire une vingtaine de kilomètres pour trouver le type compétent qu'il nous faut.

2° Use tant et plus de ton influence pour l'établissement d'une police — motocycliste — de la route. S'il existe des automobilistes courtois, il en est d'autres par contre qui agissent en... salauds avec nous. Tel le propriétaire de la Citroën 89-39 qui, dimanche dernier, alors que je rentrais tranquillement au Mans en moto avec ma femme, nous a serrés sur la gauche autant que faire se peut. Si nous n'avons point pris la bûche ce n'est certes pas de sa faute. Il ne pouvait cependant pas nous critiquer pour manque d'avertissement puisque, après chaque nouvel appel, la passagère nous « relaquait » par la glace arrière..., ni non plus pour excès de vitesse

Le nom seul ne suffit pas... le prénom est à donner en son entier.

puisqu'au moment du doublage, nous ne faisons que du 60 au compteur. Ça n'a rien d'exagéré, n'est-ce pas, avec un D4 Gnome ?

Mais... il faudrait que nos futurs policiers soient en civil... car pour eux en tenue, les chauffards se rangeraient avec toute la complaisance possible.

Toutes mes excuses, mon vieux, si je t'ai fait perdre quelques précieuses minutes

E. LULÉ, 74,977.

Casque toujours !..

Et bien oui, le port du casque n'est pas seulement un accessoire de parade comme une paire de lunettes sur la casquette. Le casque devrait être selon moi obligatoire, car il y a eu hier quatre semaines j'en ai eu non seulement la preuve, mais une sérieuse leçon.

M'étant rendu dans une ville à environ dix kilomètres de chez moi pour mes occupations, j'étais de retour tout ravi de ma journée bien remplie, quant tout à coup à deux mètres environ devant moi se dressa précipitamment un poteau de passage à niveau ; « moi j'appelle ça des guillottes ! » que faire ? bloquer mes freins ou mettre en première était pour moi impossible, juste le temps de me cacher la figure derrière mon guidon.

Résultat mon crâne porta en plein dans le poteau ; je me suis ouvert sur 12 centimètres environ.

Croyez-vous que si j'avais eu un casque je ne me porterais pas mieux à l'heure actuelle. Car méfiez-vous des gardes-barrières, celle-là était manœuvrée par deux bambins de huit ans à peine.

Et pourtant voilà ; depuis 1924 que je fais de la moto, on m'aurait dit ça avant, j'aurais traité n'importe qui d'idiot et maintenant c'est tout juste si je n'y viendrai pas moi-même.

BOUTELLER, Valen tignez

Voyez cancren ! sur un sujet déjà mentionné

Vous trouverez, ci-joint, une coupure du Petit Bleu du 1^{er} de ce mois, c'est par hasard que cet article m'est tombé sous les yeux, mais j'en suis tellement estomaqué que je viens vous faire partager ma stupefaction.

J'ai été d'abord cycliste, je fais de la moto depuis deux ans et je suis chauffeur de mon métier, je puis donc me placer à trois points de vue différents et que ce Monsieur me permette de ne pas être d'accord avec lui et de trouver comme l'on dit qu'il va fort ; il voudrait que l'on supprime les motocyclistes tout simplement pour lui laisser la route libre ; mais la route est à tout le monde et pas seulement aux automobilistes ; il paye, c'est entendu, mais à proportion je paye plus cher que lui et ce Monsieur ne pense que s'il a les moyens de se payer une voiture, il y a d'autres gens moins fortunés qui éprouvent de la joie et prennent plaisir à conduire leur machine sur la route et qui ont le droit autant que lui de s'y promener. Autre chose : pour lui, un motocycliste ne sait pas conduire et n'est pas maître de sa machine ; et s'il venait à vous bousculer, ça serait de votre faute ; car lui a l'air de se prendre pour un as du volant ; pourtant qu'il n'oublie pas qu'il a été apprenti-chauffeur aussi et que j'aurais bien voulu le voir.

Son article est un petit chef-d'œuvre, mais je crois plutôt qu'il a fallu qu'il trouve quelque chose pour envoyer à son journal pour faire plaisir à ses lecteurs ; le moment est bien choisi et le Petit Bleu est un journal très parisien.

THYS, à Clichy.

Un peu de tout

René Gillet proteste...

D'autre part, dans votre numéro, 281, j'ai lu dans vos échos quelque lignes au sujet d'une première moto ayant traversé l'Andorre.

Nous avons également un de nos clients, le D^r Durel, 13, avenue Pasteur à Paris qui vient de faire le voyage, exactement le même que la moto dont vous parlez, avec une de nos motos 6 CV, avec sidecar transportant passagers et matériel de camping. Son véhicule au départ pesait près de 700 kg. Je vous envoie ci-dessous le texte de la dépêche qu'il nous a envoyée :

« Réussi premier passage France-Espagne par Andorre avec bagages et passagers, chemins muletiers, gros effet population. »

D'ailleurs le D^r Durel nous adressera sous peu des photos et des détails de son voyage, nous ne manquerons pas de vous les communiquer.

Vous connaissez le D^r Durel, c'est lui qui, à Satory, faisait l'emploi de brancardier pour le manègement du brancard de l'ambulance. C'est lui que l'on voit dans notre film avec le D^r Schwing pour la description de l'emploi de ce brancard.

L. PEYRUS.

Le Sourire de M. L. Psalty

Partout le succès, partout le triomphe... Alors vous comprenez, on sourit volontiers ; mais, surtout, ne croyez pas que M. Psalty est un désœuvré !

C'est l'homme de la moto le plus actif que nous connaissions ; il est à l'affût de toutes les nouveautés, de tous les progrès et il les étudie et s'en empare s'il les croit bon !

D'ailleurs, comment résister à tant d'amabilité. M. Bénitah, champion du Maroc, de passage à Paris, mourait d'envie de connaître les joies dominicales des motocyclistes parisiens en roulant en banlieue : Psalty, à peine informé du projet, a immédiatement satisfait M. Bénitah. Le résultat est simple. Bénitah et Psalty sont les meilleures connaissances maintenant et c'est Norton qui en profitera par contrecoup. Ah ! ce sourire de M. Lucien Psalty !

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

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

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

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

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

PRIME N° 18 DU SAMEDI 18 AOUT 1928

PORTE-PLUME RÉSERVOIR

L.N.M.

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

Valeur : 50 fr.

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

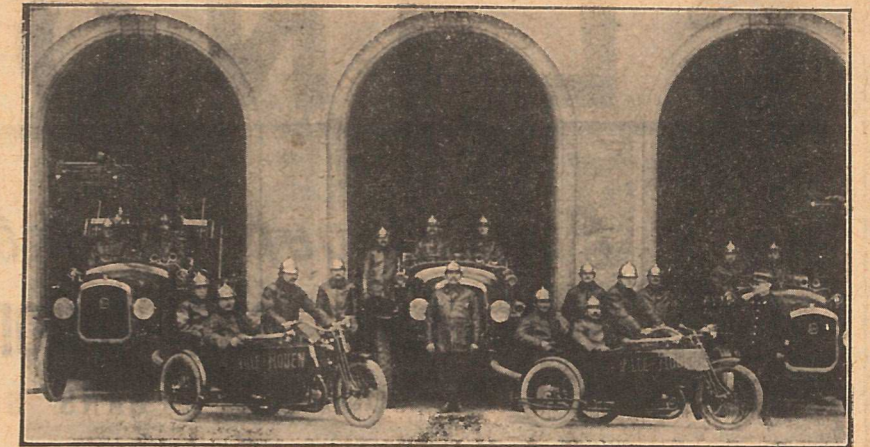
Prix, en nos Bureaux { Abonnés 25 fr.
Non Abonnés. 35 fr.

Franco de Port et Emballage : 1.25 en sus.

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

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

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



La moto dans l'administration. — Les sidecars des pompiers de Rouen

Un succès pour Kervran

Ah, la modestie des firmes régionales ! Comme il a fallu se démerer à Moto Revue pour arriver à ce que la maison Kervran se décidât à avoir une agence à Paris. Enfin, ça y est, et M. Philippe Bachy, 113, rue des Orteaux, à Paris (13^e), est chargé de l'Agence Kervran.

La première Kervran est arrivée chez lui et est visible ; allez la voir, car c'est une jolie mécanique.

Espérons que Maillard Brune, actuellement en Bretagne, nous donnera l'essai de cette machine sans tarder, ainsi que nous l'avons demandé.

Pour nos petites motocyclettes

Un lecteur de Moto Revue ayant pris connaissance de l'article au sujet de la transformation des toutes petites motos en motos à boîte de vitesse, fait remarquer qu'il

il y a une lacune en ce qui concerne le montage des repose-pieds sur le carter moteur et craindre une rupture de ce carter en certaines occasions ; voici la réponse du constructeur lui-même qui intéressera nos lecteurs.

En effet, il y aurait là une lacune, mais le cas a été prévu, les flasques supportant le repose-pied par lui-même sont assez flexibles et à mon avis les flasques se tordraient sans que le carter ait à souffrir.

Mais, néanmoins, votre remarque est assez juste et nous avons prévu le cas où certains clients pourraient choisir un autre modèle de repose-pieds se fixant par colliers sur le tube.

Si le premier modèle a été fait, c'est qu'il est plus économique et s'adapte plus facilement à certaines motos et à mon avis, je crois qu'il faudrait ramasser une fameuse bûche pour arriver à casser ou seulement à féler le carter. Naturellement, le repose-pied ne s'applique qu'aux machines de petites cylindrées.

CLINOTO

Pour laver soi-même...
Sans Eau, son Automobile

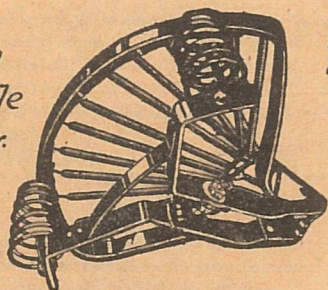
SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

CLINOTO

La meilleure.....
.....La moins chère
la selle
Planor
à nappe de
ressorts suspendue
LA PLUS SOUPLE des SELLES

Grand
Modèle
144^{fr.}



Petit
Modèle
112^{fr.}

Anc. Et. MORTAGNE, 25 rue de Bellevue, BOULOGNE 3^e

LES MOTOCYCLETTES

UTILIA

proouvent leur robustesse et leur régularité de marche.

Six Jours d'Hiver 1 ^{er} ex-æquo.	MÉDAILLE
Paris-Nice.	D'OR -
Paris-les Pyrénées-Paris.	MÉDAILLE
	D'OR -

Ces Courses ont été faites sur machine commerciale et étaient équipées avec MOTEUR MADOZ, CHAÎNE BRAMPTON, PNEUS HUTCHINSON, SELLE SERA, GRAISSAGE KERVOLINE.

Modèle 250 cmc., 2 temps, pneus 700 x 100, 3 vitesses.	3.995 fr.
Prix	
Modèle 350 cmc., 4 temps à culbutteurs, pneus 700 x 100, 3 vitesses	4.800 fr.

Établissements G. L. UTILIA 10, r. Achille-Martinot, PARIS (18^e) - Tél. : MARCADET 22-49 -



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 2/3 sur 13 1/2 ;
2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer;
3° En dessous l'annonce très lisiblement et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.
Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées en indiquant, sur chaque feuille, le numéro dans lequel elle doit être insérée.
Nous le répétons, aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces - nous en rendons pas responsables.
Tout 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 de 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.



MOTOS

Motobécane " Aiglon ", 250 cmc., ét. nf, roulée 500 km., compt. élect., écl., prix avantageux. Bossu, 12, rue Carpeaux, Paris (18^e).

Alcyon 3 HP, 175 cmc., 2 vit., ch.-ch., état nf, 1.600 fr. Albert, 15, rue Chapelle, à Villejuif ou écr. p. rendez-vous.

Unique ! Alcyon 175 cmc., 1928, écl. élect., emballée, 2.700 fr., entier, garantie d'usine. S'adr. : Henri, cher Gleizes, 18, Rond-Point des Bergères, Puteaux.

Autos, Motos, maxima de suite et comptant. Paris-Auto, 104, avenue de Villiers, Paris.

Moto side B. S. A. 5 HP, ch.-ch., pneus 700 x 80, neuf, révisé à neuf, pistons Borgo, prix : 2.900 fr. S'adr. : 231, rue de Belleville, Paris (20^e), t. l. j., de 18 h. à 20 h. et samedi après-midi de 14 h. à 18 h. M. Catry.

HARLEY - INDIAN - B. S. A.
État neuf, garantie 8 mois : 2.700 fr.
Reprise de toutes Motos - Crédit
162, Av. Daumesnil
FOULON PARIS - Did. 37-13

B. S. A., B-26, vente cause départ, 3 CV, ch.-ch., écl. Péhu, t.-sad, retro, p.-bougie. Voir : Maison Augoyat, 8, avenue Dorian, Paris.

Cleveland 4 HP, état neuf, prêt à partir, avec écl. élect., pn. 700 x 80, 2.500 fr., à enlever de suite. Cycles Dupré, r. Vieille-de-la-Vallée, à Beaumont (Oise).

Moto Douglas 2 3/4, entièrement révisée, essais à volonté, vendue en confiance, avec Magondeaux, t.-sad, phare, pneus nfs, chambre et pièces de rechange, 1.200 fr., cause auto. Bachelet, 39, rue Faidherbe, Boulogne-sur-Seine.

Moto D. F. R. 350 cmc., 1927, pneus ballons, 4 vit., parf. état, 3.500 fr. Bourdin, 26, rue de Fricourt, Paris (15^e).

Moto Favor 2 HP 1/2, 2 vit., 1927, très b. état méc., 1.400 fr.

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

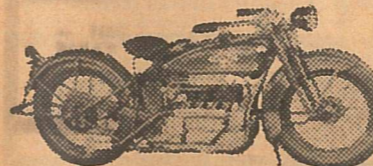
Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout amateur
Maison de Con fiance
Fondée en 1884

VENTE DE NEUF ET OCCASIONS AU COMPTANT ET A CRÉDIT
BONNARD — 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 TOUTS LES JOURS

Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. — Fermé le Mardi
G. AUGOYAT & Co, Avenue Dorian
PARIS (12^e)
— Face Métro Nation —



CLEVELAND

Pièce d'origine pour tous modèles.
1.000 cmc. « CENTURY », 160 à l'heure. 13.500 fr.
4 cylindres, légères, 750 cmc. cylindrée. 11.300 fr. - 1.000 cm. 12.000 fr.
AGENCE GÉNÉRALE : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, 23 — Paris

Vis. t. l. j. à la fabrique des moteurs Favor, 42, avenue Verdier, à Montrouge (Seine). R. Chevillard.

A vendre F. N., M. 70, 350 cmc., en parf. état. Ecr. pr rend.-vous : Métrasse, 3, rue Littré, Parc Saint-Maur (Seine).
F. N., Modèle 1927, pneus 715 x 115, t.-sad Brow, compt. Jeager, phare Magondeaux, nomb. acces. rech., 5.500 fr.
F. N. 4 cylindres, side bi-pl., capote, p.-brise, moteur remis à nf, facture à l'appui, cause maladie, 8.500 fr. Ecr. pr rend.-vous : Veziou, 223, avenue Victor-Hugo, Clamart.
F. N. 350 cmc., culb., F. 27, conf. 115, équip. compl., compt., m. ph. acéto avec bout. 250 l. Mag., p.-jambes, gr. sacoches cuir, rep.-p., t.-sad, Klaxon état nf, 5.000 fr. Catelain, 8, rue Parmentier, Montrouil (Seine). Tél. : Avron 05-67.
F. N., M. 60, conf., parf. état, écl. Magond., t.-sad spécial, sacoches cavalerie, compt., bidon secours, porte-bagages, Klaxon, rétro-viseur, etc. Sonet, restaurant, 192, avenue du Général-Michel-Bizot, Paris (12^e).

WILLIAM

2, Rue Oizabry, 91-DEPT 76
Ses Avantages spéciaux
Agence TERROT et MONET

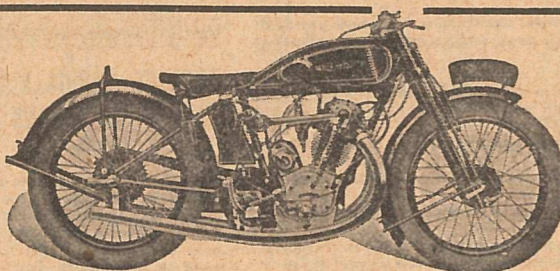
F. N. 4 cyl., conf., écl. élect., montre compt., Klaxon, très belle machine, parf. état garanti. Ecr. ou voir : Dautel, 149, avenue du Maine, Paris.
Gnome et Rhône 500 cmc., 3 vit., 4 temps, parf. état, toute équipée, prix à débattre. Meyniel, 116, rue du Landy, Saint-Ouen.
Gnome et Rhône 500 cmc., transmission par courroie, b. état de marche, révision générale en juillet 1928, assurance jusqu'au 2 septembre et impôts payés, acces. S'adr. chez M. Biess, mécanicien, 87, avenue de la Gare, Sarcelles (Seine-et-Oise), 3.000 fr.
Gnome et Rhône 500 cmc. D-2, supers-sport à culb., écl. Maglum, phare Bernard, compt. O. S., tromp., tr. peu roulé, état de neuf, 6.000 fr. L. Martin, St-Sylvestre-de-Corméilles (Eure).
Gnome et Rhône toutes cylindrées, entièrement révisées par

KOEHLER-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)



L'usine, garantie 6 mois. S'adr. exclusivement : 49, avenue de la Grande-Armée, Paris.

Harley 350 cmc., 4 tps, 1927-1928, écl. élect., klaxon, accus, compt. Técalémit, t.-sad, rétroviseur, etc., vendus ou éch. avec auto 5/6 CV. Ecr. : Rigot, 1, quai Claude-Bernard, Lyon (Rhône).

Harley-Davidson 350 cmc., ricardo électrique, modèle 27, comme neuve, équipement complet, grande occasion ; Ariel 500 cmc., culbuteur, mod. 28, gagnante de Paris-les Pyrénées, parf. état, très b. occasion. Golaz, 8, rue Galvani, Paris.

Harley 350 cmc., écl. élect., état nf, 4.000 fr. Demay, 169, rue de Bordeaux, Angoulême.

Indian, 1.000 km., 3 boules, side bi-pl., parf. état, 2.600 fr. Urgent. Delage, 28, rue du Petit-Parc, Saint-Maur.

Le Grimpeur 250 cmc., phare Colin, 1.500 fr., état neuf. Garage Marchand, boul. du Nord, Nanterre.



CARROSSERIES ET CHASSIS

pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
Pare-boue, Répose-pieds,
Sacoches, Lanternes, etc., etc.
Ernest RICHARD
Constructeur
184, Avenue de Choisy, 184
PARIS 13^e Tel. Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr. 50

Magnat-Debon à vend. ou échang. ; moteur Blackburne spécial course, ainsi que toute la moto Discot. Faire offres : Quement, rue Lépéruse, Angoulême.

Monet-Goyon 1927, R. C., 3 C., 3 CV 1/2, roulé 1.000 km., ent. équipée, t.-sad Terry, G. M., compt. Jaeger, etc., 3.900 fr. H. Carasol, 37, avenue de Paris, Villejuif.

Monet-Goyon super-sport, 500 cmc., complète, peu roulé, parf. état mécanique, comme neuve. Prix intéressant, cause double emploi. S'adr. : Louis Levasseur, 13, rue du Banc-Saint-Pierre, Saint-Just-en-Chaussée. Visible t. l. j. et à toutes heures.

Monet-Goyon 3 HP, gd conf., écl. dynamo, selle Terry, t.-sad W., ét. nf, 3.850 fr. Baud, 63, rue Saint-Sauveur.

Monet-Goyon 350 cmc., parf. état, 4 tps, mot. Mag., t.-sad,

MOTOCYCLISTES

POUR
LE CHOIX
DEVOTRE
MOTO

Vos mises au point
Vos réparations

ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :

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

— AGENCE : —

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

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

HABERT - MOTO-HALL 78 Av. des Ternes

SOYER SAROLÉA COVENTRY EAGLE MOTOBOCANE MOTOCONFORT	Vente à Crédit au prix du Comptant Galvani 09-45	Neuf et Occasions toutes marques ACCESSOIRES RÉPARATIONS ÉCHANGES
--	---	---

PARIS

MOTO-COMPTOIR-BORDEAUX
AGENCES
GILLET-HERSTAL - KOEHLER-ESCOFFIER - GRIFFON
Tout l'équipement, tout l'accessoire, le plus grand choix d'occasions
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
Magasins : 13, Rue Jean-Burquet - Ateliers : 81, Rue Paul-Louis-Landais
COMPTANT BORDEAUX CRÉDIT

PIÈCES FRANÇAISES
Adaptées aux Motocyclistes type Armée
B.S.A. et TRIUMPH
EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ
F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
Téléphone : TRUDAINE 16.06

3.700 fr. Ecr. : Coudere, 33, boul. Jean-Jaurès, Boulogne-sur-Seine.
Monet-Goyon 2 CV, parf. état, à enlever de suite, 1.400 fr. S'adr. : 35, rue Jauthey, Paris.

Vendu par particulier **Morgan** à air, écl. Magondeaux, état mec. parfait, entièrement revisé, 3.800 francs. Visible : Garage Stendhal, 21, rue Stendhal, Paris (20^e).

Motobécane monovitesse, parf. état, selle Terry, gros pneu. Sentz, 186, boul. Saint-Denis, Courbevoie (Seine).

Motoconfort 4 CV 1/2, t.-sad, état nf, prix intér. Dupré, 28, rue Eug.-Carrière, Paris (18^e).

5.000 fr. Motoconfort 500 cmc. Blackburne, 3 V., Burman, écl. spécial Novi par dynamo et accus, deux phares à l'avant, montre-compteur, klaxon élect., t.-sad, machine 3.500 km., sous garantie, fait double emploi. Ecr. : R. Bessac, 41, rue Rouget-de-l'Isle, Issy. Tél. : Combat 06-68.

HUILE MINÉRALE
extra-rafinée

OKOIL

SPÉCIALE pour Moteurs de Sport et Moteurs à deux Temps
Renseignements : H BOURRUS, Ag. gén. 29, rue du Poteau, PARIS (18^e)

Motosacoche 500 cmc., neuve, à prendre usine, culbuteurs, dble échappement, cadre bécane dernier modèle, livrable de suite, prix très avantageux, cause achat voiture. R. Prévest, 61, avenue de la Motte-Picquet, Paris (15^e).

Moto Peugeot 175 cmc., bloc-moteur, écl., comme nve, très peu roulé, modèle 1927, p. visiter le dimanche, 1.200 fr. Lucien Perrey, 28, rue des Lilas, Neuilly-sur-Marne.

Moto Prester, moteur Duten 175 cmc., 2 vit., staub., ch.-ch., état nf. S'adr. : concierge, 26, rue Jean-Goujon.

Ravat 4 CV, sortie 23 mai, compt., frein de direct., gripps genoux, 4.875 fr., roulé 2.000 km. Boulard, Bourg-le-Roi (Sarthe).

René Gillet 750 cmc., avec side-car, t.-sad, écl. Magondeaux, très bon état, prix à débattre. Eug. Rousseau, 2, rue de Strasbourg, Colombes. T. l. j. après 19 h. et le dimanche.

G. N. Salmsou, parf. état, 3 pneus neufs, 3.200 fr. Benoît (la semaine), 103, rue des Boulets, après 6 h. du soir ; samedi après-midi et dimanche : 21, avenue Granger, à Draveil (Seine-et-Oise)

Avec ZERO% d'Intérêts : Assurance d'un an gratuite - Carte grise et Impôt payé pour un trimestre

CT MARTIN-AUTO

LIVRE TOUTES LES MOTOS EN 14 VERSEMENTS

J. MARTIN-AUTO

Achat, Echange, Réparations, Accessoires (pose gratuite) 27, Rue du Château d'Eau - PARIS (10^e)
Notice descriptive des Prix et Marques, franco : 1 franc - La Maison recommandée aux Motocyclistes

Moto DS

500 cc.

5.900
Francs



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

Etablissements MALTERRE Frères (Ing. A. M.)
13, Rue Biscornet - PARIS (12^e)
Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN

Agence et Stock complet
- de Pièces détachées -

MOTOBOCANE, MOTOCONFORT, MONET et GOYON, FN

Agence :
GILLET-HERSTAL, SAROLÉA, CLÉMENT

Dépôt:
Châtales ; **RENOLD et BRAMPTON ;**
Huiles : **CASTROL et KERVOLINE ;**
Stock : Pièces Motocars J.A.P.
Stock : Boîtes **ALBION.**

A. PRÉVOST
26, Avenue de la Grande-Armée
PARIS - Tél. : Wagram 54-31

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES

sont réparés d'une façon définitive par le **PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR** sans changer ni piston, ni segment. Envoyer le cylindre et joindre le piston.

Etablissements **BARIMAR**, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES



CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS (13^e) - Tél. Gob. 15-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

PIÈCES POUR
B.S.A. TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES
DALBIAC, 1, RUE des JARDINS St-PAUL PARIS SOULDES

Terrot 175 cmc. 2 CV 1/2, parf. état, phare, pare-jambe, 1.800 fr. Dallay, 16, pas. de Ménilmontant, Paris (20^e).

Terrot 350 cmc., sport-conf., mod. 1928, neuve, sous garantie, raison de santé, 4.900 fr. Bouthet, 14, rue Jean-Fouquet, Tours.

Terrot 4 HP, pn. conf., écl. élect., compt., montre, sortant usine, pas roulée, cause départ, 6.000 fr. Spécial garage, 16, boul. Gambetta, Vichy.

Terrot 350 cmc., Jap, selle Terry, écl. Magond, peu roulée, 4.200 fr. R. Gaillard, La Guyardrie, Saintes (Char.-Inf.).

Terrot, Jap 350 cmc., ball., 27, Maglum, compt., t.-sad, ch. rech. roul. 4.000 km., état parf., 4.600 fr. Pavy, 15, rue Monge, Paris (5^e).

Protégez votre tête
avec le nouveau casque

LE DURAUIRE



Il est tout en cuir
LE PLUS léger, solide, résistant
H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir soie
34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1^{er})
Tarif franco

Moto Triumph avec side, type armée, 500 cmc., cause double emploi, 2.500 fr. Loinurot, horloger, Mortagne (Orne).

Triumph 500 cmc., à enl. 1.500 francs. Bourgeois, 6, rue de la Prévoyance, Paris (19^e).

Vélocette 350 cmc., arbre à came en tête, 1928. Bobin, 77, avenue de Pontailiac, Royan.

Cause mariage : moto angl. 500 cmc., bon état, avec side, 2.000 fr. Gouley, 14, avenue Victor-Hugo, Montfermeil (Seine-et-Oise).

Train 250 cmc., 3 vit., bloc-moteur, neuve, jamais roulée, prix intéressant. Aillot, 60, avenue Anatole-France, Aulnay-sous-Bois (Seine-et-Oise).

Occasion-Crédit : Koehler-Escoffier 5 CV, 5.000 fr. ; Gnome et Rhône 3 CV, 2.500 fr. ; Dollar 3 CV, 2.000 fr. ; Peugeot 2 CV, 800 fr. ; Monet-Goyon 4 CV,

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

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1908

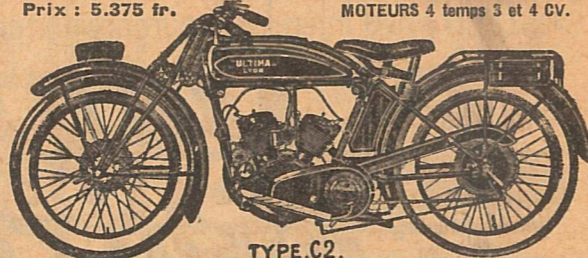
ENTièrement construite dans mes ateliers

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

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

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

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



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

3.000 fr. ; Blériot 5 CV, 1.000 fr. ; Motosacoche 3 CV, 3.000 fr. ; Cleveland 3 CV, 1.800 fr. ; Automoto 3 CV, 2.000 fr. ; stock constamment renouvelé. Largeot, 4, Grande-Rue, Saint-Maurice (Pont de Charenton). Tél. : 59.

15 Motos sont à vendre, depuis 900 fr., au grand garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Agence Motobécane, Gillet ; nouveaux modèles en magasin. Article réclame : compteurs O. S., moto 150 cmc., huile Castrol X. L. au ricin, 20 fr. le bidon.

Gnome et Rhône culbuteur, réservoir en selle, 6.500 fr. ; Dollar 500 cmc., bloc-moteur, équipement Marchal, 6.200 fr. ; New-Motor Cycl 500 cmc., Marchal, 6.200 fr., ces 3 motos absolument neuves, avec 4 ans de garantie des constructeurs. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).



LE SILENCIEUX SCHNEEBELI

Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur marché
Rendement maximum

1^{er} au Concours de Moto-REVUE
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bécon, COURBEVOIE (Seine)

Alcyon 175 cmc., 3 CV, 3 vit., b. état, bas prix. Ecr. : Bailly, 78, r. Lamarck, Paris (18^e).

350 cmc., B. S. A. culb., sort réglage usine, c. neuve, toute équipée. Ecr. : P. Lametals, 9, rue Jacques-Cœur, Paris.

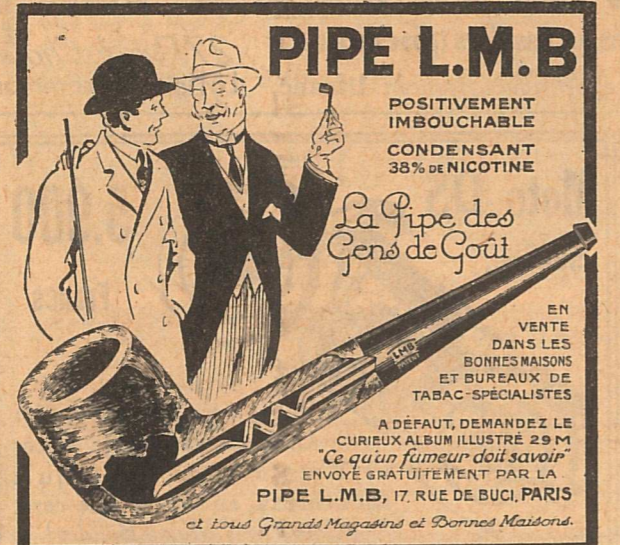
Pour cause maladie, moto F. N., 22 cmc., magn. Bosch, carb. Amac, 2 vit., parf. état de marche, 1.200 fr. Raverdy, 57, r. Danjou, Billancourt (Seine).

F. N. 500 M. 67, roulé 4.000 km. état de neuf, 130 km. à l'heure, machine superbe, 6.000 fr. Gail, 36, pl. de la Liberté, Poitiers.

F. N. M. 70 juin 28, neuve, garant. const., t-sad, compt., rep.-pieds, écl. élect., outill. imp., assur. payés, roulé 1.000 km., val. : 6.500 fr., prix à débattre : Chollet, 18, rue des Pruniers, Paris (20^e), t. l. j., 7 à 8.

Gnome et Rhône 500 cmc., gr. sport 1927, D 2, sortie usine, 28 janvier 1928, roulée 700 km., 4.350 fr., vis. t. l. j. de 8 h. à 6 h. 30. Lunetiers du Jura, 8, r. Pastourelle (3^e).

Gnome et Rhône 500 cmc., parf. état, t-sad, nomb. acces., side, conf., écl., 3.500 fr., occas., cause départ. Luya, 20, r. Rivay, Levallois.



PIPE L.M.B

POSITIVEMENT IMBOUCHABLE
CONDENSANT
38% DE NICOTINE

La Pipe des Gens de Goût

EN VENTE DANS LES BONNES MAISONS ET BUREAUX DE TABAC-SPECIALISTES

A DÉFAUT, DEMANDEZ LE CURIEUX ALBUM ILLUSTRÉ 29 M "Ce qu'un fumeur doit savoir" ENVOYÉ GRATUITEMENT PAR LA

PIPE L.M.B, 17, RUE DE BUCI, PARIS

et tous Grands Magasins et Bonnes Maisons.

les Boîtes de vitesse



C. Picard

Demandez notice M. R. gratis
- 26, Rue Carnot 26 -
COURBEVOIE (Seine)

Pub. G. Swartz

l'Automobiliste éteindra ses phares en vous croisant si vous avez un éclairage "Soubitez"

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 (10^e)
TÉLÉPHONE : NORD 81-24

Griffon Anzani 350 cmc., 4 CV, 4 t., 3 vit. Burmann, b. état, t-sad, pn. nf., O. S., acc., 3.000 fr. S'adres. soir 7 à 8 h., sam. après-midi et dim. Zurich, 27, allée Grands-Jardins, Domont (S.-et-O.).

Indian spéciale, 5 CV, sport, équipée, mac. comme nve, pns nfs., 2.500 fr. Maurisson, 7 bis, r. du Perche (3^e).

Marc 350 cmc., L. M. P., culb., tan-sad, acces., juin 28, 800 km., c. nve. Concierge, 2, pass. Lagille, (17^e). Soir et dim.

Neraca, état abs. nf., ecl. elec., 3.000 fr., cause maladie. Bazoge-Sanatorium Durtot, Puy-de-Dôme.

Soyer, flèche bleue, juil. 1928, c. nve., ecl. élect., t-sad, acces., grais. pom., autom. c. 2 l. 1/2, 100, essai à vol., assur. et impôts payés, vis. t. l. j., aff. conf. Staerck, 5, r. Tracy, Paris (2^e).

ACCESSOIRES

SAKER

pour Motocyclettes

33, Rue Anatole-France
LEVALLOIS-PERRET

Tél. 16.06 - GROS

Terrot 500 cmc., Jap latérales, juin 1920, t-sad, 5.100 fr. Jourdain, 29, av. de Ceinture, Créteil (Seine).

Terrot 175 cmc., avril 1928, sport, t-sad, cause départ régiment 2.400 fr. Delansoene, Café des 2 Gares. Bécon-les-Bruyères.

Moto Terrot, sport, c. nve., moteur Jap, soup. latérales, t-sad, p.-jambes, outillage. Delassus, 43, bd. de la Villette, Paris (10^e).

Terrot 500 cmc., Jap, culb., mai 28, conf., compt. t-sad email grenat, luxe et nf. absol. occas. rare ; F. N., 350 cmc. M, 70, conf., t-sad, roulé 500 km., 4.200 fr. Rémy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris (4^e).

Zebre 5 CV, camionnette revisée, 1/2 taxe, cause double emploi, 3.800 fr., à ébat. Constant, à Broys (Marne).

Occas. 250 cmc., 2 tubes échappement, pour 1.650 fr., ferait facilité, dim matin. Max, 178, route de la Révolte, Levallois.

Moto 2 CV, t-sad, b. état, à vendre 800 fr. Lenglet, 35, quai Bercy, Charenton ou T. 422.

Gnome et Rhône 3 CV, modèle 1928, 3 vit., pns. bal. Berthier, 72, avenue de Paris, Vincennes.

Terrot 250 cmc., 3 vitesses, c. n uve, 3.600 fr., 70, boulevard

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléphone : Wagram 01-00 Carnet 59-57

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS Toutes Marques

Pièces détachées Pour tous Modèles

RÉPARATIONS en 24 heures

avec Garantie de 6 Mois

SPECIALITÉ pour MOTOS

ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE

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

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. 59

Toutes Marques OCCASIONS 6 et 12 Mois - Tous Prix - de Crédit -

Alsace-Lorraine, Montreuil-sous-Bois, le dimanche ou le soir, 6 h. (près de la Mairie).

Motoconfort 300 cmc., H. P., roulé 4 mois, bas prix. Schmidt, 6, rue du Débarcadère (17^e).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar touriste, 6.500 fr., b. état, pns nfs., Nayel, 22, Buttes de Picardie, Versailles.

B. N. C. Sport, 3 pl. en trèfles, 7 CV, moteur Ruby à cul., enfermés, ecl. élect., pns. nfs, b. état, tout essais, 5.600 fr. Grataloup, Morance (Rhône).

Cabriolet 5 CV Citroën, type C. 3, parf. état, ecl., dém. élect., 8.500 fr. Goquey, 9, r. Bergère, Paris.

Citroën 5 HP, trèfle ailes rondes, ecl., dém. élect., 5 confort par. 7.300 fr. ou superbe moto Norton, 4 HP, impéc., 3.500 fr., double emploi. Félix, 420, r. Colbert, Amiens.

STEIGBOY

AU CONCOURS DU SILENCIEUX remporte 2 places D'HONNEUR

et couronne ses précédents SUCCÈS

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

Citroën B 2, torpédo 3 pl., montre, compt., conf., parf., état, 6.500 fr. Lucien, 1 quai de Grenelle.

Torpédo Ford 10 CV, très b. état, 1924, vend. ou éch., contre cabriolet 5 CV. Peugeot L. Fraisse, Fleurs (Loire).

Mathis, cond. int., 2 l. 5 HP, ecl. élect., moteur pont. arr. revisé, 5 conf., 5.500 fr. Erabant, 54, rue Lamartine, Paris.

Morgan Luxe, à vend. par particulier, ecl. élect., planche Bord, capote, etc., tous essais, 6.000 fr. Thomassin, Les Chênes, à Oppède (Vaucluse).

Morgan Air, supersport 1925, état nf., roulé 3.000 km., nomb. acces., capote. S'adres. : Sabatier, 26, rue Jean-Jaurès, Houilles (Seine-et-Oise).

Morgan sport à eau, 3 pl., ecl. élect., proj., retrov., capot., compt., amort., pont AR, état neuf. Dit. dem. Bloquet, 16, rue de Tolbiac (13^e).

Peugeot 5 CV, type B 4, genre sport, 2 pl. 1/2, taxe, 2.800 fr. Molin, Mariel-Le-Guyon (S.-et-O.).

PARIS-MOTO

Achète - Échange toutes Marques Motos

78, Avenue des Ternes - PARIS

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 : Étab. V&W, 5, r. Franklin. Pré-St-Gervais, Seine



VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - T l'ébonne - VINCENNES 500

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. F. 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.

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 COÛTS

Demandez Tarif

Maison VAYSSE

387, Rue de Vaugivard, PARIS (15^e) - Téléphone : Ségur 27-78

Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficie d'une remise 5%, sur Moto et Vélo

DÉRIVE-CHAINES PENNANT

Les meilleurs

Garantis sous tous rapports

Pour le Gros : TOUCHET & DUPIEUX PARIS (18^e)



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

Villard luxe, 3 pl., 4 CV, parf. état, pare-brise, cv., cuivre nick, capote spéciale, rideaux, gainé ecl., roue secours. Ecr. : Viennot, 4, r. Raspail, Bois-Colombes (S.).

Vend. ou éch. contre moto, Cycleca: Pelgrin, 47, allée P.-Dupont, Gargan (Seine-et-Oise).

Amilcar, 3 pl., mécanique impeccable, pns nfs., 6.200 fr. Sénéchal, 4 pl. sur ballon, 8.000 fr. B. N. C., moteur Ruby, type course, 5.500 fr., 20 occas. dep., 2.000 fr. Pierre, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Sandford surbaissé, tout aluminium poli, 11.000 fr. Sandford surbaissé, aluminium poli, bases creuses, 14.000 fr. Morgan spécial sous garantie, 8.800 fr. Morgan spécial, fin 1927, 8.300 fr.; 15 autres 3 roues, depuis 2.500 fr. Pierre, 4, r. Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq 07-67.

Téléphone : SURESNES 644

la Cyclette

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

60, Rue des Convaloux, 60 SURESNES (Seine)

Amilcar 6 CV, sp., Bord., ét. parf., tr. b. ég., ecl. él., pn. nfs., 7.500 fr. M. Lardreau, 12, rue Gambetta, Montargis.

Amilcar 7 CV, gr. sport. 8.500 fr. ou éch. contre cabriolet Max Lambert, Montesson, près Chatou (S.-et-O.).

Cabriolet Citroën, châssis long excell. état mécan., compt., house, etc., 7.500 fr. 31, avenue Junot, Paris.

Cabriolet Citroën 5 CV, excel. état génér., acces., prix inter. Ecr. Bailly, 78, rue Lamarck, Paris (18^e).

Laffitte 5 CV, 3 pl., 5 roues, moteur revisé, facture à l'appui, 2.600 fr. Maurisson, 7 bis, rue du Perche (3^e).

Particulier vend. Bébé Peugeot, carr. sport. Vallier, ingénieur, 87, rue Lafontaine, Paris (16^e), de 18 h. à 20 h.

Quadril. Peugeot, 172 cmc., particulier, état nf., aff. conf., ts. essai. Baudy, 2, rue Jeanne-d'Arc, La Garenne (Seine).

Vends ou échange p. p. rap. Peugeot, 5 HP, 2-3 pl., ecl., dém., genre cabr., acc., très b. état, 5.900 fr. Puisoye, 16, imp. des Moulins-Gémeaux, Saint-Denis.

MOTOCYCLETTES - VOITURETTES

ROVIN

35, Boulevard, Branc - PARIS (14^e)

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

- 1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques
- 2° Réduction sur le prix d'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 déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un **ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ** comportant **QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS** de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (55 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autres frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

Ces conditions spéciales ne peuvent être consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Étranger.

Les lecteurs dans ces conditions, profiteront de tous les avantages dont jouissent les abonnés.

Pour profiter de ces facilités, il suffit de nous adresser le bulletin d'abonnement ci-dessous après l'avoir rempli, daté et signé.

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

Veillez m'inscrire à un abonnement complet de 64 Numéros (52 Numéros hebdomadaires de *Moto-Revue* et 12 Suppléments mensuels, *L'Actualité Automobile*) au prix de 60 francs, que je paierai en quatre versements trimestriels de 15 francs chacun. Le montant du premier versement est joint au présent bulletin de souscription. Les 3 derniers encaissements seront faits par vos soins à mon domicile sans autres frais.

Date _____

Signature : _____

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

Remplir et détacher le présent Bulletin et nous l'adresser, à MOTO-REVUE, Service D, 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)

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 dernières VICTOIRES de
MONET-&-GOYON

- G^d PRIX de MARSEILLE | ^{er} 175 cc. Hommaire
 | ^{er} 350 cc. Hommaire.
 COTE de GORDES. . | ^{er} 175 cc. Hommaire.
 | ^{er} 2^e Lafont.
 COTE de l'ESCRINET. | ^{er} 175 cc. Cautelin.
 | ^{er} 350 cc. Gaussorgues.
 | Meilleur temps des motos
 COURSE de COTE INTERNATIONALE du TIRE-
 BOUCHON (Norvège). | ^{er} 350 cc. Gaussorgues.
 | (Record battu).
 COTE de St-ALBAN. . | ^{er} 350 cc. Gaussorgues.
 COTE de la BARAQUE. | ^{er} 350 cc. Gaussorgues.
 CIRCUIT des VOSGES | ^{er} 175 cc. Hommaire Sourdot
 | ex-æquo
 | ^{er} 350 cc. Haas.
 | ex-æquo

Moteur VILLIERS 2 temps, MAG 4 temps Graissage KERVOLINE

57, Rue du Pavillon, 57 — MACON



MONET &

GOYON