

Essai de la 500 cmc. B.C.R., à suspension A.R.

# MOTO REVUE

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup>-25

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

16<sup>e</sup> ANNÉE — N° 285

25 Août 1928

et *Motocyclisme*  
*Automobilisme*



TÉLÉPHONE :  
CENTRAL : 03-81  
— 08-24

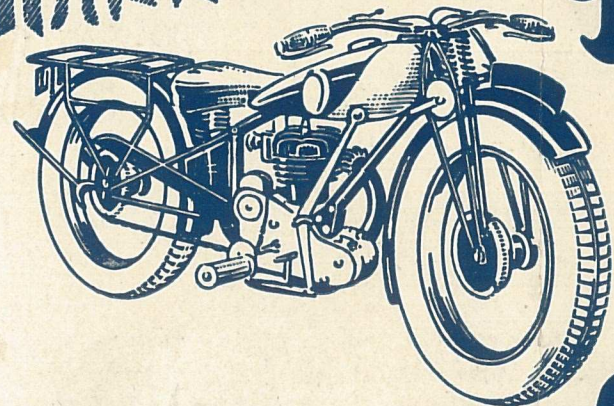
MOTO-REVUE  
BUREAUX:  
51, rue Vivienne, PARIS

En Angleterre, on exhibe la moto de façons imprévues : une voiturette de bébé attelée à une 500 cmc., dévale sous les yeux amusés de milliers de spectateurs, dans l'attente de la chute risible !

# admirée, la P. 107

Dans tous les milieux motocyclistes, que ce soit dans les clubs ou dans les cénacles discuteurs du haut de Picardie, la P. 107 est admirée, détaillée, disséquée.

Et sur la route, la P. 107 sait prouver qu'elle est aussi bonne que belle. Tous ceux qui ont entendu le ronflement nerveux de son moteur tous ceux qui l'ont vu dépasser en se jouant les plus orgueilleuses "quatre roues" l'ont jugée : "Une fameuse machine, la P. 107".



# Peugeot

Catalogue franco Cycles Peugeot, Beaulieu (Dombes)  
Magasin d'Exposition et de Vente à PARIS :  
71, Avenue de la Grande-Armée (16<sup>e</sup>)



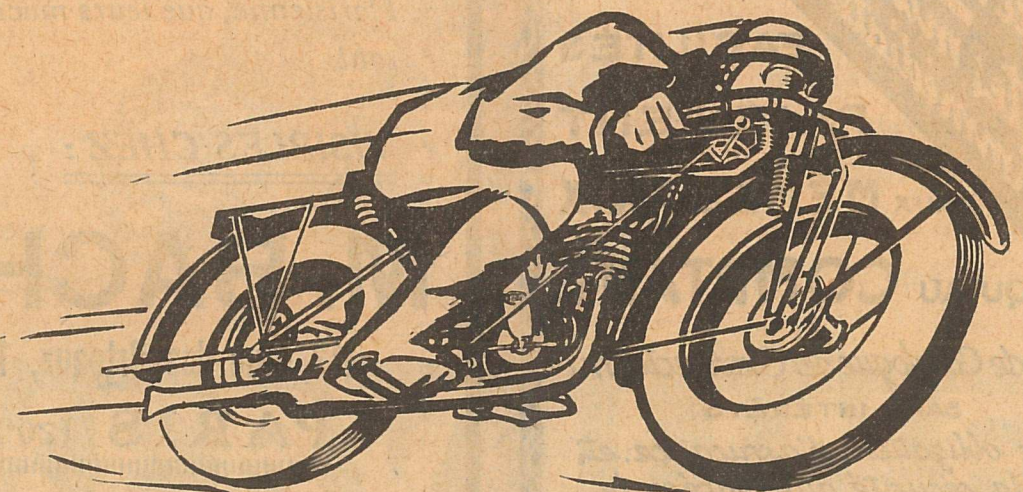
## Les Dernières Victoires de

# Terrot



- |   |                        |   |
|---|------------------------|---|
| 28 Juillt. — Course de Côte de la Valette, à Rouen. | <b>1<sup>ers</sup></b> | 350 cc. - COULON, battant le record général de la Côte.   |
| 5 Août. — Circuit d'Auvergne, 506 kilomètres . . .  |                        | 350 cc. - DUCROT, sans pénalisation.  |
| 5 Août. — Kilomètre lancé, à Grenoble . . . . .     |                        | 250 cc. - JOUBERT.<br>350 cc. - BAROWSKI.   |
| 12 Août. — Course de Côte des Justices . . . . .    |                        | 250 cc. - RAFFIN.   |
| 15 Août. — Épreuve de Vitesse, à Troyes . . . . .   |                        | 175 cc. - PERROTIN, moyenne : 108 km. 771 (RECORD BATTU.)<br>250 cc. - PERROTIN, moyenne : 128 km. 571 (RECORD BATTU.)<br>350 cc. - PERROTIN, moyenne : 157 km. 205 (RECORD BATTU.) |
| 15 Août. — Course de Côte du Mont Ventoux. . . . .  |                        | 250 cc. - CHABAS.   |

Tous sur Motos TERROT



Catalogue - franco - Établissements TERROT - DIJON (Côte d'Or)

# 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*

GRANDES  
FACILITÉS  
DE

PAIEMENT

AUX MÊMES PRIX

QU'AU COMPTANT

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

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

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

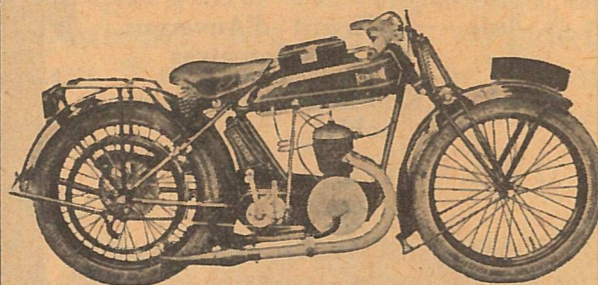
LES

## MOTOCYCLETTES

# KERVAN

BANNALEC

— (FINISTÈRE) —



ont le plaisir de prévenir la  
Clientèle sportive de la région  
Parisienne, que leurs machines  
sont

VISIBLES CHEZ :

## M. BACHY

113, Rue des Orteaux, 113

PARIS (20<sup>e</sup>)

où, le meilleur accueil lui sera  
réservé.

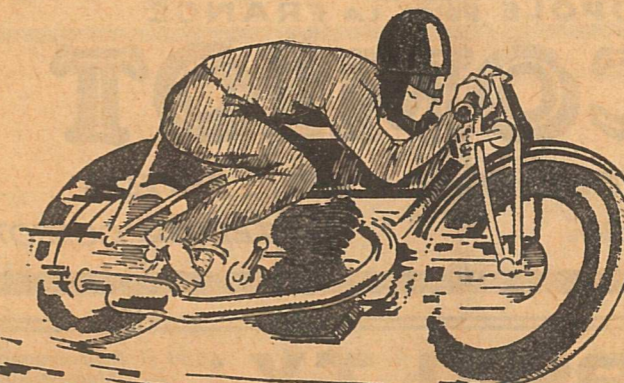
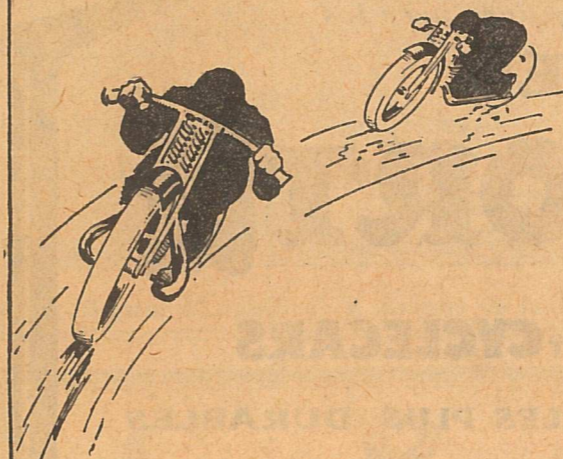
## Quelques Nouveaux Lauriers...

### Course de Côte du Mont Ventoux

**1<sup>ers</sup>** Motos 175 cc. — HOMMAIRE (Monet-Goyon) ;  
Motos 350 cc. — BËTSCH (Magnat-Debon),  
(Meilleur temps des Motos) ;  
Sidecars 1.000 cc. — AMORT (New-Map) record battu.

### Course de Côte de Laffrey

**1<sup>ers</sup>** Motos 175 cc. — SOURDOT (Monet-Goyon) record battu ;  
Motos 250 cc. — DURAND (Terrot),  
record battu ;  
Motos 350 cc. — GAUSSORGUES  
(Monet-Goyon) ;  
Motos 500 cc. — DURAND (Terrot) ;  
Motos 1.000 cc. — PERRIN (Kœhler  
Escoffier) meilleur temps de la  
journée ;  
Sidecars 350 cc. — HOMMAIRE (Monet  
Goyon) record battu ;  
Sidecars 1.000 cc. — AMORT (New-  
Map) record battu.



Le Record Général  
de  
**LAFFREY**

reste détenu par EDDOURA  
(Kœhler-Escoffier)  
qui utilisait lui aussi  
la

Piermar.

# KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

**—ARIEL—**

EST

**EN TÊTE  
DU PROGRÈS**

Modèles 500 & 550  
de 7.250 à 8.600

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

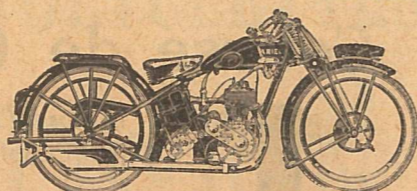
**H.-J. HARDING**

49, Boulevard  
Gouvion - St-Cyr  
PARIS

AGENTS RÉGIONAUX DEMANDÉS



PUISSANCE  
EN COTE



Modèle : A. 5.5 C.V.

**256 Km. à l'heure**

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

**CHAINÉS**

**DUCKWORTH**

pour

**MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS**

LES PLUS RÉSISTANTES — LES PLUS DURABLES

MONOPOLE POUR LA FRANCE

**C. COMIOT**

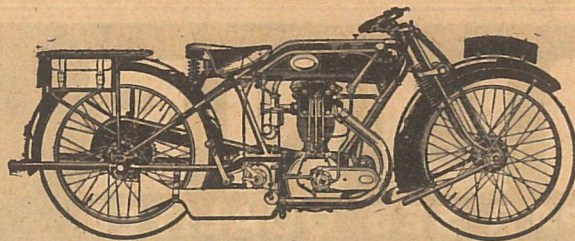
87, Boul<sup>d</sup> GOUVION - S<sup>t</sup> CYR. PARIS

TÉLÉPH. WAGRAM 03-26.

TÉLÉGR.: COMIOT-PARIS

**LUCIEN PSALTY**

Agent et Représentant des plus célèbres  
— Marques du Monde —  
50, Rue Brunel - PARIS (17<sup>e</sup>)



A. J. S. - NORTON - SUNBEAM - P. M.  
PANTHER - L. E. V. I. S. - DUNELT - BROUGH-  
SUPERIOR - ROVIN - B. M. W. - TERROT  
ROCHESTER - Chater-Lea - MONET et  
GOYON, ect..., etc...

VENTE A CRÉDIT

**PIECES et BOITES de VITESSE STURMEY ARCHER**

Demandez des

renseignements

sur le modèle

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

350 cc.

arbre à cames en tête

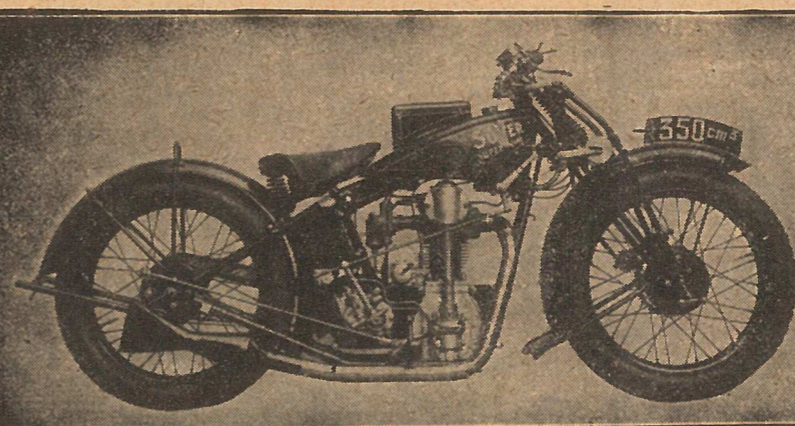
**LA MACHINE DE GRANDE CLASSE**

au meilleur prix

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

LIVRAISON IMMÉDIATE

**SOYER & C<sup>IE</sup>**  
69, Route de la Révolte  
LEVALLOIS (Seine)



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

**C. P. ROLEO**

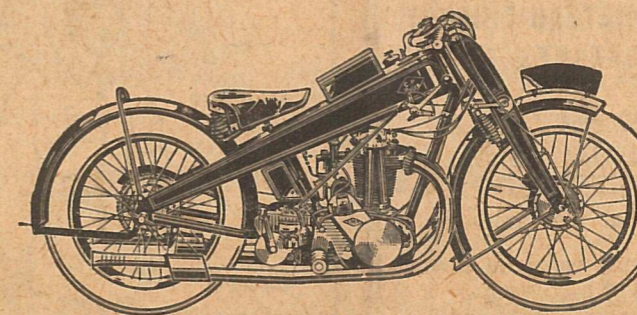
en tôle d'acier emboutie à triangulation intégrale

2 Machines  
1<sup>res</sup> ex-æquo dans

Paris - Nice

et dans les

3 Jours du Forez



TYPE SUPER-SPORT 500 CMC.

1<sup>re</sup> de la Catégorie  
350 cmc., au

**BOL D'OR**

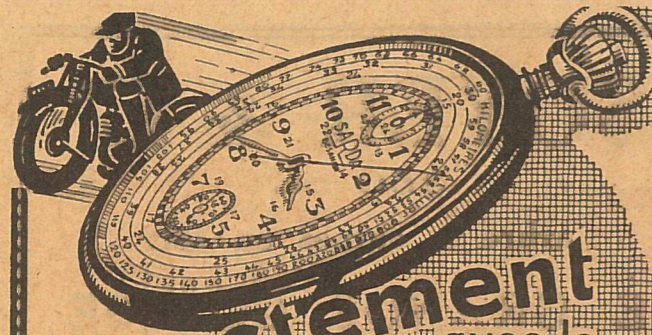
1<sup>re</sup> des Machines  
Françaises toutes  
catégories, engagées  
dans cette course.

2<sup>e</sup> du Classement  
général  
toutes catégories.

Si vous désirez réellement éprouver les joies de la Motocyclette, essayez une C. P. ROLEO. Par son centre de gravité surbaissé, sa conception spéciale judicieusement étudiée, elle vous aplanira les mauvaises routes et c'est confortablement, sans aucune fatigue, avec sécurité, que vous arriverez à l'étape que vous vous êtes fixée.

ENFOURCHER NOTRE MACHINE POUR L'ESSAI : C'EST L'ACHETER !

Établissements ROLLET et C<sup>ie</sup>, 64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XI<sup>e</sup>)



# exactement avec le CHRONOGAPHE "SARDA"

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

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

FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION  
ÉTABLISSEMENTS

# SARDA

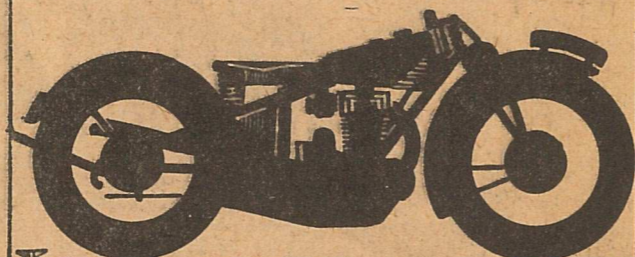
BESANÇON

# AIGLON

LA MEILLEURE  
MARQUE

AUX MEILLEURES  
CONDITIONS

175 <sup>CM3</sup> Monovitesse		FRS 1.850
175 <sup>CM3</sup> Chaîne-Courroie	} Vitesses	FRS 2.350
175 <sup>CM3</sup> Chaîne-Chaîne		FRS 2.500
250 <sup>CM3</sup> Touriste	} 3 Vitesses Bloc Moteur	FRS 4.600
350 <sup>CM3</sup> Touriste		FRS 5.850
350 <sup>CM3</sup> Sport		FRS 6.300



catalogue M sur demande  
à AIGLON - COURBEVOIE, Seine



## 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 10, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)  
Téléphone : WAGRAM 50-36



## 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 (médaillon d'or)

Pendant ce temps dans

### LIÈGE - BORDEAUX - LIÈGE

en une seule étape

LA FLEUR 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



### pour MOTO

permet les GRANDES RANDONNÉES

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

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

Son COFFRE amovible placé sous le coussin

Ses AMORTISSEURS à boudin, évitant le coup de raquette

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



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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

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

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

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

Toul-Nancy (Side-cars) record battu de deux minutes (moyenne : 129 km. 106).

A la Course de Côte de Chanteloup, 1<sup>er</sup> LAMBERT, en 1 m. 11 s. 4/5 (ancien record : 1 m. 20 s. 3/5)


Magnéto FRANCE — Carburateur AMAC  
Pneus HUTCHINSON — Bougies UNUS

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

## ACFOR et CUIRVET

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

(Catalogue général sur demande



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

102 - Rue Amelot PARIS  
Téléphone : Roquette 62-36

Ouvert le Samedi après-midi

SERRE-TÊTE spécial à 8 côtes. — MANTEAU-BLOUSE raglan col transformable à fermetures "Eclair" ample et confortable. — PANTALON-QUÈTRE, combiné à pont, ceinture réglable et fermeture "Eclair" arrière. — Le "TOUT TEMPS" procure aux Motocyclistes une protection jamais atteinte à ce jour.

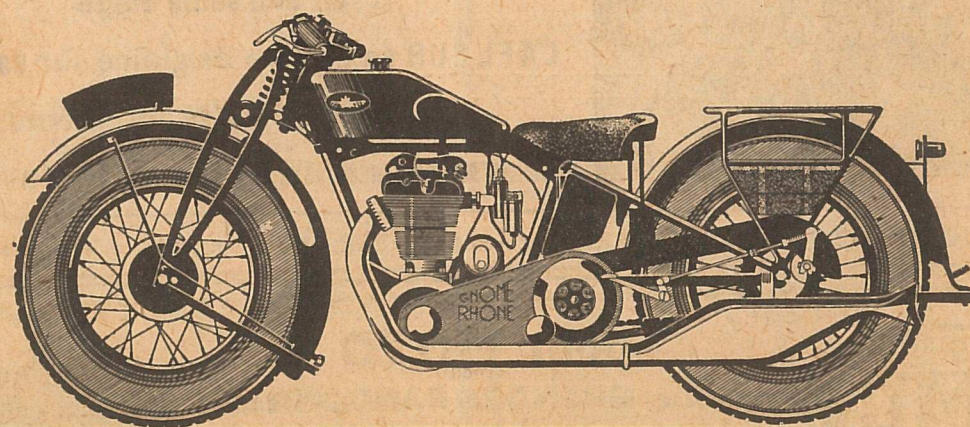
# GNOME RHONE

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., Supersport, Type D. 4.

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE PARIS 17<sup>e</sup> M<sup>S</sup>INS DE VENTE 49, AV. DE LA G<sup>R</sup>E ARMÉE

PARIS

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

SUCCURSALES  
297, AV<sup>E</sup> 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<sup>e</sup> Arrondissement)

TÉLÉPHONE  
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISSANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

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

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

## EDITORIAL

### Est-ce contagieux ?

Au moment où nous apprenons à quels taux vont être élevées les amendes en France, il paraît que l'Italie va prendre des mesures draconiennes contre les excès de vitesse. L'autophobie n'est pas une spécialité française, et Mussolini veut battre tous les records. Le conducteur qui aura causé des blessures à un tiers sera condamné à 15 ans de prison et en cas de mort, à 20 ans de la même peine. Les accidents seront punis comme des homicides prémédités. Quant aux excès de vitesse, la peine d'emprisonnement ne dépassera pas un an et l'amende dix mille lires !!! Et voilà où nous en sommes après trente ans d'automobile ! Quel automobiliste étranger osera désormais aller en Italie. Bel espoir que celui de passer un an en prison, si on a appuyé un peu trop sur le champignon. Et l'Italie, qui vit en partie des touristes, ne manquera pas de s'en mordre les doigts. Il est vraiment incompréhensible qu'un gouvernement qui prétend être à l'avant-garde de l'activité et du progrès, commette de pareilles bêtises.

Les pays européens vont-ils se mettre d'accord pour couper le cou à tous les automobilistes qui auront été un peu vite ou pour les envoyer à Cayenne ? Ne comprendront-ils pas que rien n'arrêtera jamais les fous qui sont des inconscients, que la crainte d'aucun châtement n'empêchera d'être imprudents, et celui qui trinquera sera toujours le brave homme. Ce n'est pas par la répression qu'on arrivera à un résultat quelconque, mais en faisant l'éducation du public. Combien de piétons et de cyclistes sont tués ou blessés par leur faute ? Combien même courent la mort des automobilistes qui pour les éviter, vont dans le fossé. Que le piéton reste sur le trottoir, que le cycliste observe les règlements de circulation et on verra le nombre des accidents diminuer. La discipline de la route doit s'appliquer à tout le monde. Que de gamins nous voyons traverser la route devant les automobiles, par jeu. Ne mériteraient-ils pas une vigoureuse raclée ! En feraient-ils autant si l'enseignement du Code de la Route était donné dans les écoles ! La campagne contre l'alcoolisme a bien fini par diminuer le nombre des ivrognes. L'enseignement du Code de la Route à l'école et à la caserne diminuerait le nombre des imprudents. Ce n'est pas à

dire qu'il n'y ait de bons conducteurs d'autos ou de motos et l'allure à laquelle certains traversent les villages est excessive et dangereuse. Pourquoi ? Pour épater les populations et faire de belles moyennes. C'est surtout une question d'amour-propre. Il faut répéter nos appels à la prudence. Il faut, à force de persévérance, arriver à pénétrer ces fous de la vérité

que conduire tant que ça peut n'est pas bien conduire, que c'est malmenager sa machine et la fusiller rapidement, que le bon conducteur ménage sa machine et met son orgueil non à faire des moyennes trop élevées, mais à ne jamais avoir d'accident.

### Ne nous laissons pas jeter la poudre aux yeux

Le diable se fait volontiers ermite et le loup berger. La police de la route prend des allures bénignes, elle fait, ses observations le sourire aux lèvres et le carnet à contraventions reste au fond de la poche. C'est du moins ce qui se passe en ce qui concerne la super-police surveillant des super-itinéraires. Cela c'est très bien et nous ne pouvons qu'y applaudir. Cette super-police est composée de gens très compétents. Mais elle est réservée aux super-itinéraires comme les Pullman le sont aux grandes lignes. Nous avons bien peur que la police de la route, en dépit de toutes les instructions reçues, ne comprenne pas toujours aussi bien son rôle et que trop souvent elle manifeste son activité à grand renfort de contraventions. Admettons même qu'elle fasse à l'origine preuve de clémence. Il suffira qu'un accident se produise dans une région pour qu'immédiatement on commence à sévir et que tout le monde trinque pour un fou ou un maladroit. On voit apparaître non seulement en France, mais dans d'autres

pays européens, la tendance suivante : on avertit les conducteurs d'avoir à observer rigoureusement tel ou tel règlement et on se contente d'avertir les délinquants. Mais il y a quelques personnes incorrigibles qui ne s'en soucient guère et on passe immédiatement aux sanctions et à un excès de sévérité tel qu'on dépasse la mesure et que le conducteur le plus respectueux des règlements risque fort d'être pris. D'un excès de mansuétude on passe à un excès de sévérité. Par exemple, on avertira l'automobiliste qui aura passé un croisement sans prendre de

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 285  
Samedi 25 Août 1928

Par-ci, par-là.....	889
Les modèles 1928 sur la route.	
La B. C. R. 500 cmc. à suspension arrière, par Maxend .....	890
Le Volant magnétique, par Regairaz .....	892
Le Sidecar (suite), par le Dr R. Imbert.....	894
La Motorisation dans les services publics, par H.-P. Borestroke.....	897
Un nouveau Lévis à 6 lumières, par J. Mellier.	900
Le Sport de la Semaine...	901
Le 1 <sup>er</sup> Championnat du Motocycle Industriel...	903
Nos Clubs.....	905
Consultations techniques...	908
Courrier de la Semaine....	909

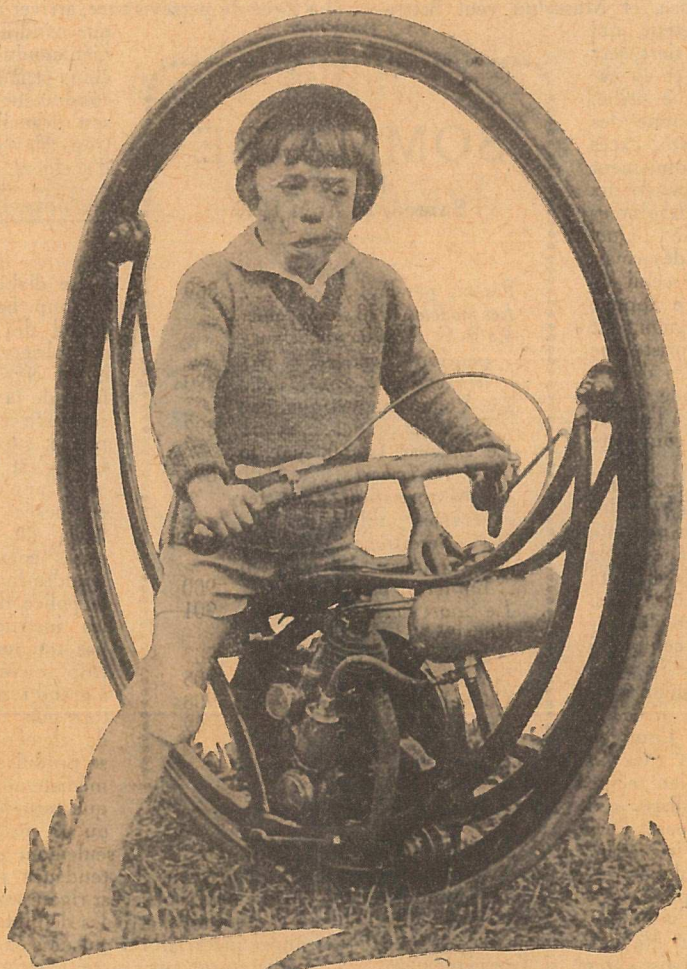
précaution. Puis on dressera des contraventions à celui qui n'aura pas, selon l'expression chère aux gendarmes, corné à l'approche du croisement. On ne dira par contre rien à celui qui n'a pas ralenti. Celui qui a ralenti sans corner commet une faute assurément mais beaucoup moins grave que celui qui a corné sans ralentir. Quelquefois même le croisement est masqué et n'est pas signalé. Est-ce la faute du conducteur s'il n'a pas observé le règlement pour un croisement dont il ne pouvait soupçonner l'existence et les services chargés de l'entretien de la route ne sont-ils pas les vrais coupables ?

Nous craignons qu'actuellement on nous dore la pilule et qu'à la période éducative et préventive, succède une période de sanctions sévères et plus ou moins arbitraires. Le taux ridiculement élevé des amendes payables au comptant ne laisse pas d'être inquiétant et témoigne en tout cas d'un esprit qui n'est pas favorable à l'automobile. On peut même redouter qu'on ne cherche dans les contraventions une source de revenus. La chose est encore plus grave si l'agent verbalisateur reçoit une prime. La contravention au comptant, dans les pays où elle est en usage, est la cause de nombreux abus. Tout mode de répression n'est d'ailleurs, qu'on nous permette d'y insister une fois de plus, pas très efficace, car dès l'instant qu'on ne peut relever toutes les infractions, mais que le hasard entre en jeu, on ne punit qu'un coupable parmi des milliers.

C'est l'éducation des usagers, et de tous les usagers de la route, qu'il faut faire et avant qu'ils n'aient contracté de mauvaises habitudes. Affiches, conférences, tracts, tout doit être mis en œuvre dans ce but.

### Siffleurs

Quand on circule sur une route fréquentée on entend fréquemment des coups de sifflets. Les premières fois on s'arrête croyant avoir affaire à des gendarmes, mais on ne voit personne qu'un gosse tout heureux de la bonne farce qu'il vient de jouer. Et on ne fait plus attention aux coups de sifflets jusqu'au jour où on reçoit la visite des gendarmes vous avisant que vous êtes l'objet d'une contravention et que votre cas se complique du délit de fuite. Il y a là une pratique contre laquelle il y aurait lieu de sévir et les siffleurs bénévoles devraient être l'objet de sanctions. Le jour où les parents devraient acquiescer une amende, ils couperaient peut-être le sifflet de leurs rejets. L'esprit malfaisant des gosses se complait à toutes sortes de méfaits. Jeter des pierres aux automobilistes, faire mine de traverser au moment où ils arrivent, siffler ou hurler pour les effrayer, sont leurs jeux préférés. Abandonnez-vous votre voiture, ils s'amuse à actionner le klaxon, à allumer les phares, à crever les pneus. Ils renversent votre moto. L'autre jour, nous surprions un gosse occupé à desserrer le levier à main d'un camion arrêté



Voici la motocyclette enfantine inventée par un Italien et qui permet aux enfants de jouer sans risques des plaisirs de la motocyclette.

en haut d'une rue à descente rapide. Fort heureusement il n'avait pu y réussir, sinon ce pouvait être une catastrophe. Satanés gosses, ils ont le diable au corps !

### Pourquoi pas une épreuve d'ancêtres

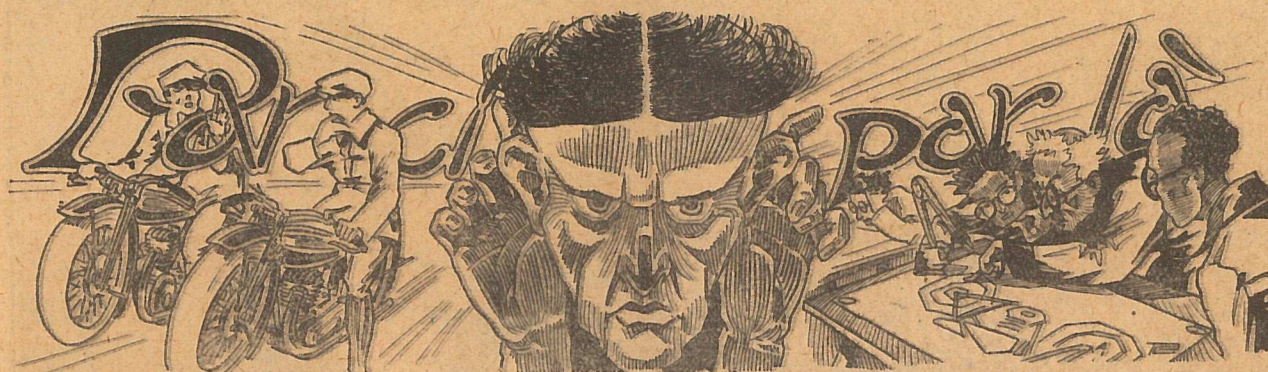
Il y a eu, ces temps derniers, pas mal de raids de vieilles voitures, et en Angleterre une épreuve annuelle leur est réservée. Ces épreuves ou ces raids intéressent toujours beaucoup le public et démontrent que, si on change de voiture, c'est plus par mode que par nécessité ! Il y a encore des voitures de quinze ou vingt ans qui assurent des services d'une manière tout à fait satisfaisante. Et il y a de très vieilles motos qui roulent toujours. Nous avions encore parmi nos machines, il y a trois ans, une vieille Griffon-Zedel que nous avions remise en état et qui remorquait, pas bien vite naturellement, un sidecar; les seules modifications que nous y avions apportées étaient le montage d'une boîte de vitesse et le remplacement du carburateur et de la magnéto. Nous avons avec ce vieil engin couvert des milliers de kilomètres. Une épreuve de régularité pas trop difficile, proportionnée aux possibilités de ces ancêtres, ne serait-elle pas intéressante ?

### Le passage à niveaux

L'accident arrivé récemment au motocycliste Molina, champion de France de boxe des poids moyens, vient de se confirmer par un autre accident en plein Paris, au Bois de Boulogne, sur l'affreux tortillard pour gosses qui circule si dangereusement à travers 4 voies encombrées. Oui, cela existe en 1928. Supprimer les passages à niveau, c'est bien, mais il ne suffit pas de le dire; il faut agir et il faudrait qu'un club puissant prit l'initiative d'attaquer chaque fois qu'un accident se produit; nous croyons que le tortillard du Bois serait vite modifié alors. Il y a pourtant mille façons d'éviter l'écrasement au Bois: des ponts gentiment artistiques, des tunnels en miniature, voilà qui donnerait au tortillard, sans le supprimer, un attrait imprévu et accroîtrait son succès. Est-ce que la vie des 100 personnes que le tortillard a écrasés à ce jour ne vaut pas les quelques centaines de mille francs que les modifications nécessaires imposeraient? Et puis, ce tortillard est-il si utile, ses recettes vraiment mirobolantes? A en juger par l'absence de voyageurs pendant la semaine, un doute nous assaille. Enfin Luna Park est là à deux pas qui enseigne au tortillard le moyen de re-plaire: qu'attend-on?

Un journal signalait récemment un remède, celui de peindre en blanc ce fameux tortillard qui trancherait sur le fond vert: il y a là une idée, c'est un pis-aller; supprimez le passage à niveau, c'est mieux.

Mais c'est demander la lune à nos Compagnies de chemins de fer!



### C'est point Carré...!

Qui ne connaît Carré? Carré c'est celui que nos typos, malgré nos précisions, veulent toujours appeler Cané! Pourquoi? mystère et boîte de vitesses! Carré est celui qui conduisit F. N. pendant Paris-les Pyrénées-Paris. Charmant bonhomme, mais vraiment trop modeste. Alors que tous ses adversaires, à l'arrivée de Paris-les Pyrénées, savaient accaparer *Moto Revue*, Carré plus discret, réenfourcha sa F. N. et le soir même débarquait à Reims. Mais voilà: nous avons voulu savoir pourquoi Carré était si modeste et nous avons à notre tour, poursuivi le pyrénéen jusqu'à Reims où il est agent de sa victorieuse F. N. et de quelques autres marques marquantes. Carré a ses clients, il est un vrai mécanicien motocycliste, pas du tout bricoleur: son apprentissage date d'avant-guerre; alors, ses clients se fichent pas mal des épreuves et veulent Carré pour eux seuls: mais leur égoïsme ne doit pas résister et nous invitons ceux des motocyclistes de passage à Reims de ne jamais manquer une visite à Carré: c'est si rare, sur la route, d'être sûr de trouver tout ce qu'il faut, qu'une adresse comme le 145, rue de Vesle, est bien précieuse à conserver.

### Goubeault

C'est à Peyresourde que Goubeault fut blessé. Quel dommage qu'un incident de route ait éliminé ce jeune ingénieur qui tient un garage remarquable à Avallon; il était parti avec la conviction nette de remporter la victoire pour la marque dont il est l'agent, mais les événements ont eu raison de sa volonté et de sa belle mécanique: une rigole sur la route! au moment précis où très courtoisement il cédait la route à ses camarades. Mais nous le reverrons, car il y a du sang de champion (sans jeux de mots) dans Goubeault; nos vœux de guérison l'accompagnent.

### Le Tourist Trophy Allemand

C'est une motocyclette A. J. S. 350 cmc. qui vient de gagner à Kolberg le Tourist Trophy Allemand dans sa catégorie. Ce qui est remarquable c'est que l'Anglais a terminé la course 30 minutes avant son adversaire, à une vitesse moyenne de 98 à l'heure. Si l'on veut bien comparer les temps du vainqueur en 500 cmc. on remarquera que la 350 cmc. A. J. S. a marché plus vite que le gagnant de la catégorie au-dessus. C'est une référence remarquable pour le toujours souriant Lucien Psalty.

### Un peu de littérature motocycliste

Trop d'écarts de langage dénotent dans notre sport motocycliste, de même que dans les autres sports. On prend l'habitude de causer « son français » avec un laisser-aller, un abandon vraiment désastreux. Il n'est pas inutile de temps en temps de rappeler nos jeunes gens à l'ordre. Ne dites donc jamais pression maxima — les écarts maximum, mais une pression maximum et les écarts maxima. En bon français, le mot maximum (superlatif latin de bonus) est employé adverbialment, donc doit être en principe invariable et vous devriez dire: la pression maximum, les pressions maxima. L'Académie a

donc autorisé à admettre ce mot comme adjectif et l'on dit maintenant les pressions maximums avec un « s ». Pour donner satisfaction aux classiques, il est admis aussi que le mot maximum pourrait faire au pluriel maxima, mais maxima n'est pas un féminin, mais simplement un neutre. Vous dites une pression maximum, des pressions maximums ou maxima. Dites un lève-soupape, et non pas un décompresseur. Il y a nuances entre les deux objets. Nous y reviendrons.

De même n'oubliez pas que le mot *flasque* est masculin et non féminin.

### Il a perdu sa musette

C'est Mahaut, avenue de la Gare, à la Souterraine (Creuse), le glorieux vainqueur de Paris-les Pyrénées-Paris, qui a déposé sur une route inconnue, dans la banlieue parisienne, une sacoche en toile cirée, doublée en moleskine, contenant une culotte de cheval, du linge sale, ainsi que deux bidons pleins de Kervoline course. Mahaut fait cadeau à celui qui aurait trouvé ces objets des bidons de Kervoline course, mais il serait heureux de rentrer en possession de la musette, qui est un souvenir. Nul doute que celui qui l'a trouvée comprendra le désir du Pyrénéen.

### Fonte et alliage

De nombreux lecteurs nous demandent à tous instants si nous connaissons des fondeurs susceptibles d'établir des pièces de fonte ou métaux. Signalons que dans la partie motocycliste et automobile, il y a un de nos correspondants qui est absolument spécialisé tant pour la fonte que le bronze ou l'aluminium et tous alliages, c'est M. Berquet, à Rehel (Ardennes).

### AU SUJET DU LIEGE-BORDEAUX-LIEGE

#### La Maison Saroléa nous dit :

Veillez bien noter que dans cette course, tous les concurrents, terminant sans pénalisation, quelle que soit la cylindrée de leur moto, sont classés premiers *ex-aequo*.

Nos trois pilotes: MM. Delcourt, Giltay et Sels ayant terminé sans pénalisation, ont été classés premiers *ex-aequo*.

Or, dans votre article, vous dites que Laffeur sur F. N. a triomphé, ce qui n'est pas exact car il a terminé premier également comme les autres concurrents.

Il y a donc 6 premiers *ex-aequo*: 3 F. N. et 3 Saroléa.

### Monsieur le Docteur Odier est un inconnu

Il y a des lecteurs qui se font un malin plaisir de nous envoyer leur correspondance, non sous le couvert de l'anonymat, puisque nous ne leur répondons pas, mais sous un nom d'emprunt: tel est dans ce cas M. le Docteur Odier, place Masséna, à Annemasse. Pour des raisons personnelles, nous savons que ce charmant Docteur n'existe pas: chaque fois qu'un fait analogue se produit, nous mettons tout simplement la lettre au panier, et seul le correspondant maladroît qui a escompté une réponse dans les colonnes de *Moto Revue* en est pour son temps, ses timbres et sa déception.

### Vérificateur de pression

De plus en plus, le bagage du motocycliste s'encombre de petits appareils, réellement utiles. Avec la derive-chaine, qui semble une nécessité dans la boîte à outils, nous rencontrons, couramment, le vérificateur de pression Edco. Nous croyons que les motocyclistes avisés ont parfaitement raison de se munir de ce petit instrument, surtout à cette époque d'emploi presque général du pneu à basse pression. L'opération du gonflement automatique n'est pas si négligeable que d'aucuns le prétendent: employez le vérificateur Edco et alors, même si l'on n'obtient pas du premier coup la pression voulue grâce au vérificateur Edco, après quelques tâtonnements, on arrive à rouler, soit en solo, soit en tan-sad, avec un confort inespéré et une sécurité parfaite. Donc, les motocyclistes qui adjoignent à leur trousse un vérificateur de pression sont des malins et les autres des apprentis.

### Un Mototri simple et pratique

Un constructeur nantais, M. Vincent, place Canclaux, fabrique sans bruit et répand à profusion, depuis 3 ans, son mototri dans sa région.

Le châssis d'une rigidité remarquable est monté avec le bloc-moteur Chaise et permet d'y adapter des carrosseries appropriées, soit au transport de marchandises ou de personnes, soit des carrosseries torpédo commerciales.

La stabilité de l'appareil permet de circuler sur les routes les plus grasses sans crainte de dérapage. Une capote, recouvrant entièrement la carrosserie et le conducteur permet également de se garantir de la pluie.

Les ressorts avant et arrière donnent une suspension très douce, ce qui permet une vitesse de 60 kilomètres à l'heure sur les mauvaises routes.

M. Paul Bealé, 100, avenue des Ternes, tenant à favoriser la région parisienne pour l'acquisition de cette camionnette, a à la disposition des acheteurs des appareils en magasin suivant une entente avec le fabricant.

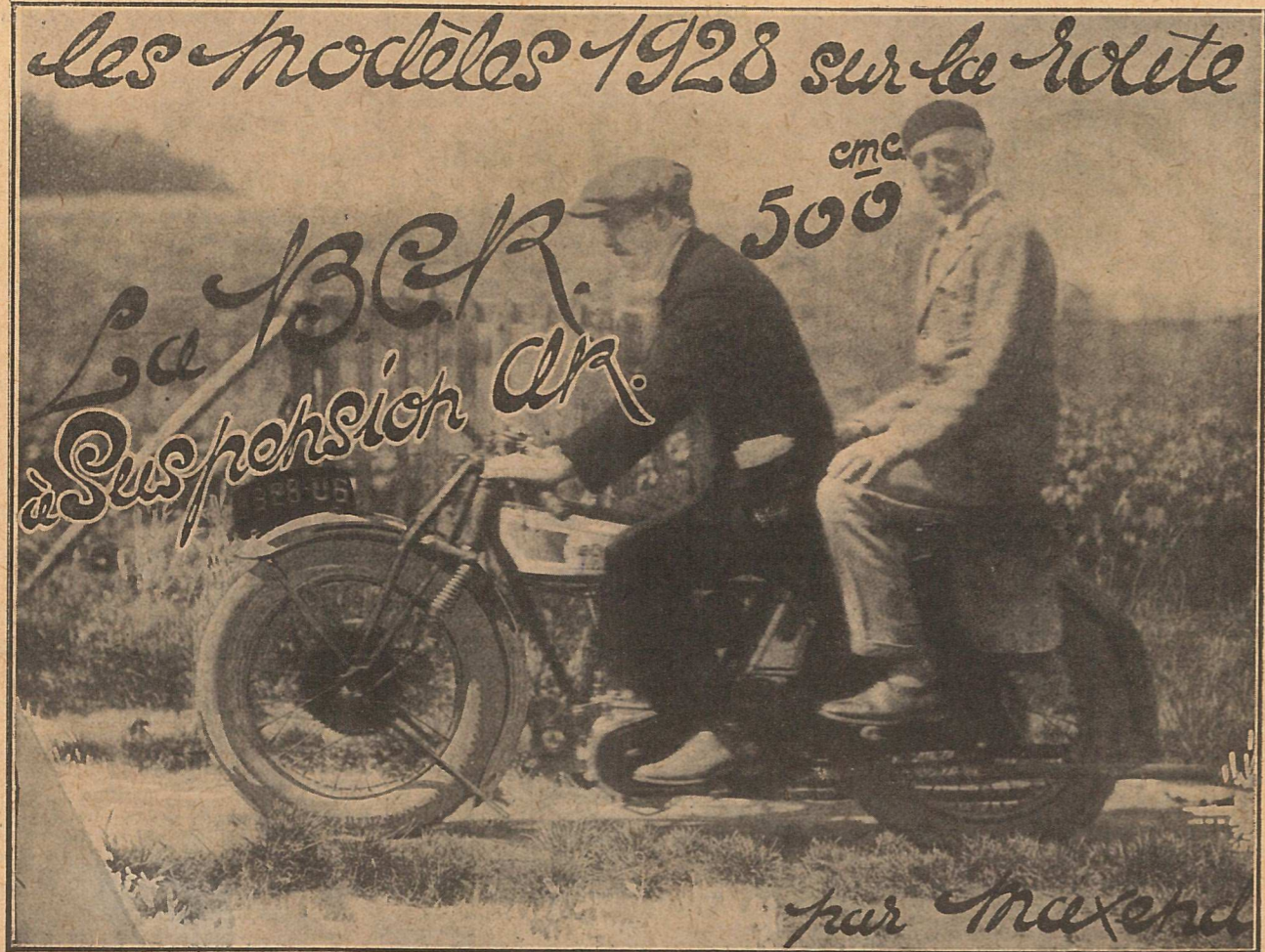
### Robert Sexé la trouve mauvaise

Le voilà arrivé à Tromdjen, là-haut dans le grand Nord glacial! Nous recevons régulièrement de ses nouvelles; il semble que R. Sexé ait rencontré de grosses difficultés dans son raid, car cela perce nettement dans ses envois; déjà les photos nous parviennent. Mauvais temps partout, en Suède comme en Norvège. Ah! ce n'est pas une épreuve pour débutant qu'accomplit Robert Sexé.

### Le XX<sup>e</sup> Salon de l'Automobile

#### Tchéco-Slovaque

aura lieu à Prague du 1<sup>er</sup> au 9 septembre prochain. En outre, il a été prévu une exposition internationale de Revues Automobiles.



Après bien des essais faits de droite et de gauche, chez nous et ailleurs, la suspension arrière avait été abandonnée; elle n'avait créé que déboires et désillusions. Si le problème avait été à peu près résolu du côté augmentation de confort, il ne l'avait pas été du côté sécurité de marche. L'incorrigible

défaut des suspensions arrière était le flottement, le dangereux flottement résultant de ce qu'on n'avait su conserver à la roue arrière la rigidité latérale des roues non suspendues.

La question semblait abandonnée quand au dernier Salon, le consciencieux construc-

teur de la B. C. R. présenta une moto avec roue arrière suspendue qui, de suite, retint l'attention. Après de longs et silencieux essais, Raynal avait trouvé, et ce qu'il présentait à ce Salon était une solution éprouvée et bien éprouvée, puisque le constructeur est de ceux qui montent et essaient eux-mêmes les machines de leur fabrication.

Raynal avait raison de s'attaquer à ce problème; la suite a montré que son rôle de précurseur devait être suivi et le T. T. anglais de cette année vient éloquentement confirmer que la B. C. R. est dans la bonne formule, non seulement du point de vue tourisme, mais aussi dans le domaine de la vitesse pure.

Mais ce constructeur est trop modeste; il fabrique avec un soin jaloux ses 500 ccm., moteur Jap pour une sélection de gens avertis et borne son ambition à donner toute satisfaction à ceux qui lui font confiance.

Puisque le problème de la suspension arrière revient à l'ordre du jour, puisque ceux qui la dénigraient hier l'adorent aujourd'hui pour la simple raison que les Anglais y viennent, il faut rendre à Raynal sa place de précurseur et le remettre en tête de tous ceux qui, s'attaquant à cet ardu problème, l'ont résolu pour le plus grand bien de la cause motocycliste.

L'avantage de la B. C. R. est de présenter une machine d'allure classique que rien extérieurement ne vient différencier des modèles courants; cela devrait suffire à assurer son succès commercial, étant donné que les qualités de robustesse de ses machines sont bien établies.

Voyons comment sur la B. C. R. est résolu ce problème de la suspension arrière.

La suspension arrière B. C. R., reproduite ci-contre, se compose d'un long moyeu solidaire du cadre et comportant à chaque extrémité deux cages pour roulements à billes R. B. F. de 52 mm, d'une résistance chaque de 880 kilogs. Ces roulements sont traversés par un axe à épaulement de 28 mm, deux

cache-poussière servent de butée et bloquent celui-ci. A chaque extrémité de l'axe viennent se monter deux bras oscillant verticalement et n'ayant aucun jeu latéral, leur blocage empêchant un travail séparé.

Au dessus du moyeu d'articulation, deux pattes solidaires du cadre reçoivent chacune un ressort demi-croisé de 35 mm de largeur se rattachant, à son extrémité, à la patte arrière de fixation de roue au moyen d'une jumelle montée sur un axe de 14 mm.

Il est facile de se rendre compte que le seul travail possible de cet ensemble mécanique est dans le sens vertical.

Le point d'articulation des bras de suspension a été judicieusement recherché, de manière que les oscillations ne causent aucune perturbation à la chaîne qui, pour un débattement de 6 mm, ne s'allonge pas d'un demi-millimètre.

L'emploi du Tan-Sad, même avec de forts passagers, est recommandé et garanti.

Le graissage de toutes les articulations est assuré par les graisseurs "Tecalémit".

Les amortisseurs A. F. A. viennent compléter ce mécanisme et harmonieux ensemble.

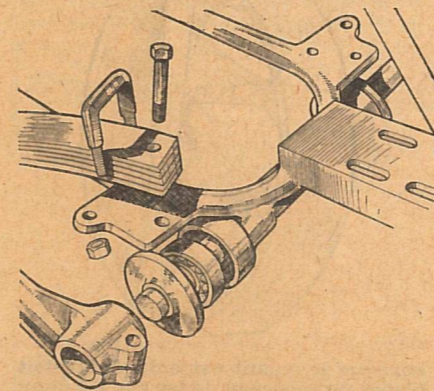
Confiant dans la machine et dans son pilote, Raynal lui-même, je posai sur le tan-sad mon précieux individu. Les abords de l'atelier B. C. R. sont peut-être la raison première de cette recherche de suspension; ils sont vraiment très mal pavés et mon arrivée (sur des 27 x 4, cependant), me permit d'être agréablement surpris dès les premiers mètres parcourus en tan-sad.

On ne sent positivement rien, car il est superflu de le dire, seule la roue n'est pas suspendue et par conséquent le passager bénéficie lui aussi de l'amélioration du confort. Un essai sur la route de Juvisy dont certains passages sont avec une moto ordinaire, assez désagréables, s'accomplit sans secousses; jamais je n'ai si bien compris la fameuse image: « Boire l'obstacle ».

Domage qu'elle soit la propriété d'un pneu célèbre, elle n'aurait jamais été si bien placée que sur cette moto. Nous sommes partis vite et revenus lentement, nous avons pris dans les petites rues de Villejuif et du Kremlin des virages très courts; nous avons fait un peu de « serpentine » pour doubler les voitures, le tout avec une sensa-

assied davantage, la machine sur le sol, au lieu de provoquer ces petites ruades que l'on sent parfois dans un coup de frein trop brutal, sur les motos ordinaires.

Et cette démonstration est d'autant plus sans critique qu'elle fut faite sur une machine accusant à l'heure actuelle 14.000 kilomètres. Il était, en effet, à craindre qu'une moto neuve munie d'une suspension arrière ne paraisse idéale qu'au début de son service et se révèle défectueuse à l'usage, une usure des articulations faisant apparaître le flottement qui n'existait pas à neuf. Au bout de 14.000 kilomètres, cette crainte n'est plus à envisager; la conception même de cette articulation défiant l'usure; même en pous-



tion de confort et de sécurité sans critique.

Ni des virages très serrés à grande ou faible allure, en solo ou en tandem, ni des coups de freins répétés en ligne droite ou dans ces virages ne peuvent révéler le moindre flottement, et les freins de la B. C. R. sont puissants! On dirait même, au contraire, avec cette suspension, que le coup de frein

#### CARACTERISTIQUES

##### Moteur

Moteur : J. A. P., 500 ccm., soupapes latérales, piston aluminium, roulements à billes, bielle sur rouleaux.

Magnéto : M. E. A. ou France, à avance variable.

Carburateur : A. M. A. L. 1928, à gicleur de ralenti et correction d'air.

Vitesses : Boîte Sturmey-Archer, 3 vitesses; embrayage ferodo.

Graissage : sous pression et par Técalémit.

##### Cycle

Cadre : en acier étiré à froid, forte section.

Fourche : élastique, parallélogramme déformable.

Chaînes : avec pignon amortisseur.

Suspension : brevetée à roulements R. B. F.

Porte-bagage : avec emploi du tan-sad.

Roues : 27 x 4, jantes base creuse; moyeux acier demi-dur; roulements annulaires; pneus Dunlop.

Selle : Terry.

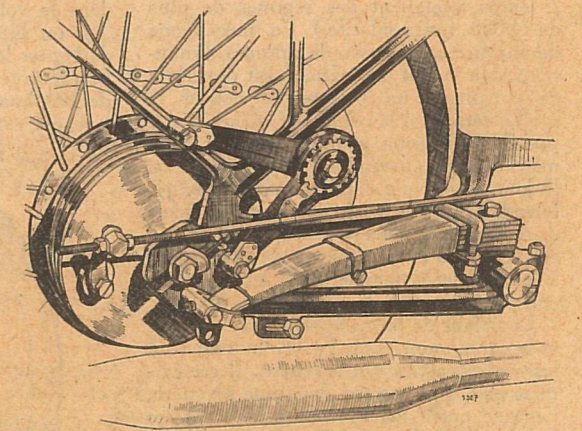
Amortisseurs : A. F. A.

Guidon : orientable.

Freins : 2 freins à grand tambour; AR au pied; AV à main.

Poids : 160 kgs.

A gauche : détail des différents organes qui entrent dans la composition de la suspension B. C. R.; un coefficient de large sécurité a été adopté. A droite : la même suspension prête à l'usage; il n'y a aucune difficulté pour accéder aux organes et la ligne générale en semble plus symétrique et robuste.



### Mon petit doigt m'a dit...

... que le championnat des trimoteurs réservait une lutte ardente entre les trois conceptions actuelles de ces véhicules.

... que Bourra laisserait momentanément Köhler-Escoffier pour conduire Ninon au Championnat.

... qu'au Circuit des Routes Payées, on reverrait Dino contre Naas et le vainqueur de l'an dernier.

... que les essais de moteurs de la firme moto-aviation parisienne n'auront plus lieu à Gennevilliers pour le plus grand plaisir des riverains.

... que, par contre, les motocyclistes qui visiteront l'usine parisienne ne manqueront pas d'insister pour descendre dans les souterrains à 12 mètres de profondeur pour admirer les essais de moteurs.

sant la chose à fond, à supposer qu'un léger jeu vienne à se produire au bout de 25 à 30.000 kilomètres, qu'est-ce alors que la minime dépense de deux roulements à billes, seules pièces à remplacer, en regard de l'incomparable et idéal confort obtenu au cours de ces 30.000 kilomètres? et il n'est pas sûr que cet échange soit nécessaire, les roulements adaptés étant de dimensions presque exagérées pour le travail qu'ils ont à effectuer.

Un essai en solo sur ces mêmes pavés du Kremlin n'a pu naturellement que confirmer la démonstration en tan-sad : confort absolu, sécurité complète à toutes les allures, maniabilité au moins égale à celle des meilleures machines non suspendues.

Voilà un progrès, un vrai progrès, un indéfinissable progrès, d'autant plus marquant, je le répète, qu'un long usage n'a pu révéler le moindre défaut de cette suspension.

Il serait justice que Raynal profitât lui-même de sa belle invention et que ne lui soit pas seulement dévolue la gloire bien méritée d'avoir indiqué la route aux autres. Il faudrait qu'un succès commercial toujours croissant et bien mérité vienne efficacement récompenser ce travailleur et ce chercheur.

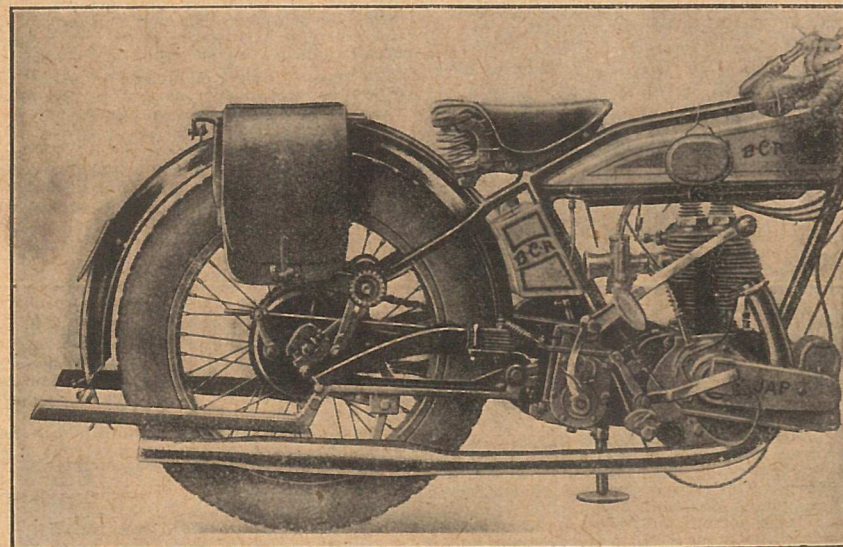
Jusqu'à présent Raynal s'était cantonné dans un genre qui n'était pas accessible à tous : moteur Jap, 500 ccm., boîte Sturmey, etc. ces machines étaient forcement d'un prix inabordable à certaines bourses.

Je crois pouvoir annoncer qu'il présentera au prochain Salon des motos plus accessibles à la moyenne des motocyclistes, sans sacrifier toutefois à la qualité dont à juste raison, il ne veut se départir. Son stand méritera certainement une attentive visite et je ne doute pas qu'il soit assidument fréquenté par ceux de nos lecteurs amateurs de suprême confort, sinon par les agents soucieux de conserver jusqu'à l'âge le plus canonique, ceux que les secousses de la moto avaient jusqu'à présent écartés à regret du plus économique mode de locomotion.

Nous prendrons dès le prochain Salon, parmi les machines qu'il présentera, celle répondant aux possibilités de la plus grande masse en vue d'un essai général, celui d'aujourd'hui ne portant que sur la suspension et la tenue de la machines;

Les qualités d'un 500 ccm. Jap et d'une Sturmey sont trop connues pour qu'il soit utile d'insister et tout le monde sachant depuis le dernier essai qui en a été publié dans *Moto Revue*, que le cadre B. C. R. est, en tous points, digne de ce moteur et de cette boîte réputés.

MAXEND.



Vue du dispositif de la suspension arrière B. C. R. Remarquer les amortisseurs qui augmentent le confort par la réduction de l'amplitude des réactions de la route.



# Le volant magnétique

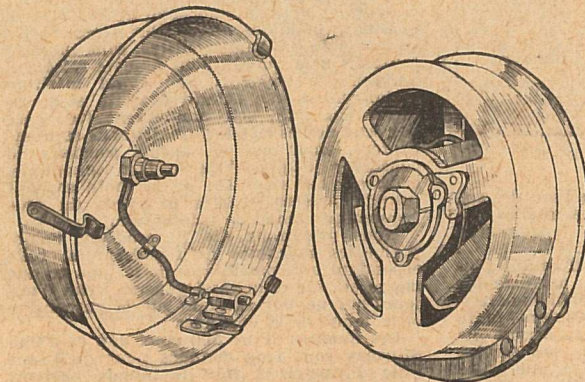
par REGAIRAZ

Le volant magnétique est devenu le système d'allumage le plus courant sur les deux temps. Non seulement il présente l'avantage d'une grande robustesse, mais il donne une étincelle plus vigoureuse qui facilite le départ. Les bobines d'induction sont immobiles et peuvent être de grandes dimensions. Elles échappent à

Tout comme pour une magnéto, il est indispensable que l'écartement des vis platinées soit exact. Cet écart ne doit pas dépasser 1/3 de millimètre. Le réglage se fait par les échancrures pratiquées dans le voile du volant. Cela n'est guère possible qu'en employant deux clés de magnéto. Profiter de l'occasion pour

est prolongé par un épaulement qui vient porter sur le volant. Quand on desserre l'écrou (de droite à gauche) au moyen de la clé spéciale, le volant se trouve automatiquement arraché. Commencez par dévisser l'écrou le plus loin possible, donnez un coup sec sur l'écrou avec la masse de bronze. Cela dégage le moyeu du volant du cône de l'arbre. Il ne reste plus qu'à finir de desserrer. Avant d'enlever le volant, glissez entre les deux aimants une pièce de fer (un levier à pneus par exemple), sinon les aimants perdraient une partie de leur aimantation. Cette pièce de fer restera entre les masses polaires tant que le volant sera démonté.

Pour le remontage, nettoyez tout d'abord l'axe et l'intérieur du moyeu. Le volant doit être remonté de telle manière qu'un trait que porte le moyeu du volant coïncide avec un autre trait sur l'axe. Revissez, bloquez en donnant

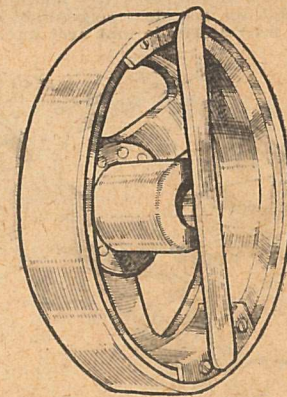
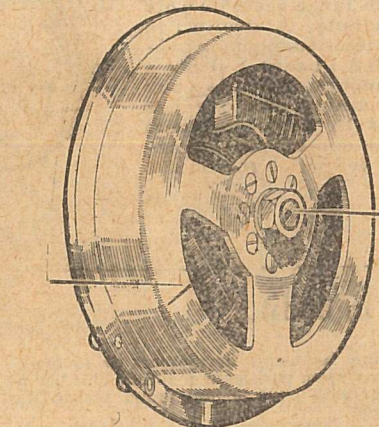


Le volant magnétique est en deux parties : le volant proprement dit et une calotte d'aluminium servant à la protection des organes

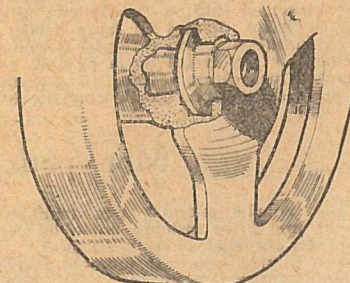
la force centrifuge d'autant plus redoutable que, sur le deux temps, la magnéto tourne à la vitesse du moteur (et certains 2 temps atteignent des régimes de plus de 4.000 tours-minute) Le mécanisme de rupture a, lui aussi, de grandes dimensions. Un volant magnétique est donc loin de constituer un mécanisme délicat et son entretien est la simplicité même. Nous prendrons comme exemple un des premiers volants magnétiques qui aient vu le jour et qui n'a cessé depuis de contribuer à la popularité de cet allumage, mais il sera aisé à ceux de nos lecteurs qui emploient d'autres marques d'appliquer à leurs volants magnétiques les quelques conseils qui suivent

Le volant de bronze portant les aimants et la came montée sur l'arbre moteur sont les seules parties qui tournent. Il est évident que, tout comme dans une magnéto, l'espace entre les masses polaires et les induits doit être aussi réduit qu'il est possible. Pour obtenir cet entrefer aussi réduit, il est nécessaire que le volant et le plateau porte-bobine soient rigoureusement centrés. Mais lorsque ce centrage a été fait une fois pour toutes à l'usine il n'y a plus guère à intervenir, sauf si on a démonté le volant. En cas de chute, il est assez rare que le volant magnétique soit voilé (c'est le couvercle qui prend l'axe du moteur faussé. Mais il vaut mieux s'en assurer.

Des repères doivent se trouver sur l'arbre et sur le volant pour le calage lors du remontage



Lorsque le volant est enlevé, on doit placer un morceau de fer sur les deux pôles afin d'éviter la désaimantation



Coupe partielle du volant montrant la fixation de l'axe

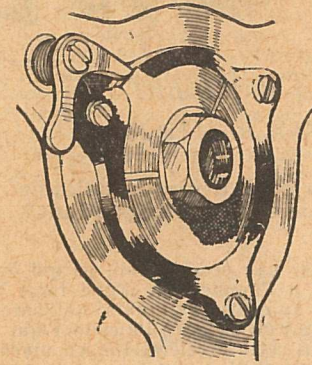
quelques coups secs de marteau sur l'extrémité de la clé.

Les pannes de condensateur sont rares. Si le départ était très difficile, si le moteur rendait mal, enlevez le couvercle et voyez si des étincelles nourries jaillissent entre les pointes. Dans ce cas, démontez le condensateur et envoyez-le à la maison

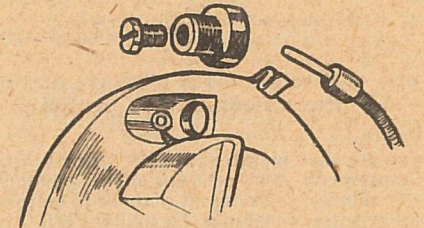
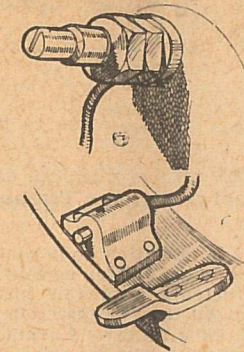
du fil d'une bobine est mise à la masse, tandis que l'extrémité du fil de l'autre bobine est fixée sur une borne montée sur le plateau fixe. En cas d'éclairage déficient vérifiez tout d'abord la borne ou plus exactement la fiche de cuivre qu'on enfonce dans la borne. Le courant est alternatif et le bobinage est établi de telle

le changer. Les segments sont séparés par du mica qui ne doit pas déborder. Il faudrait dans ce cas l'user à la lime douce, ou l'abattre avec un canif.

Un coupe-circuit automatique (actionné par la force centrifuge) est monté sur le volant. Il doit, bien entendu, pivoter librement. L'accumulateur est un accu-



Détails du commutateur qui sert à donner un courant continu pour la charge des accus



Montage du charbon qui doit toujours être en bon état.

ou à un électricien spécialiste. Cette panne est d'ailleurs rare.

### Eclairage

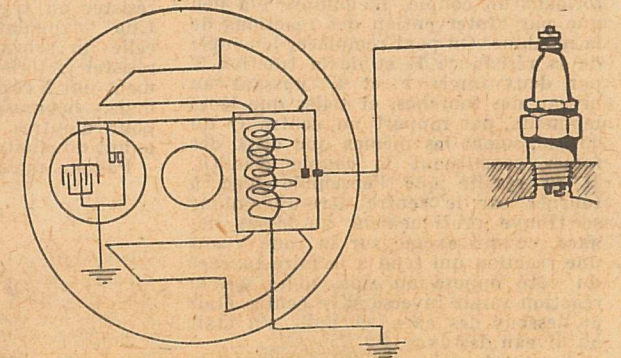
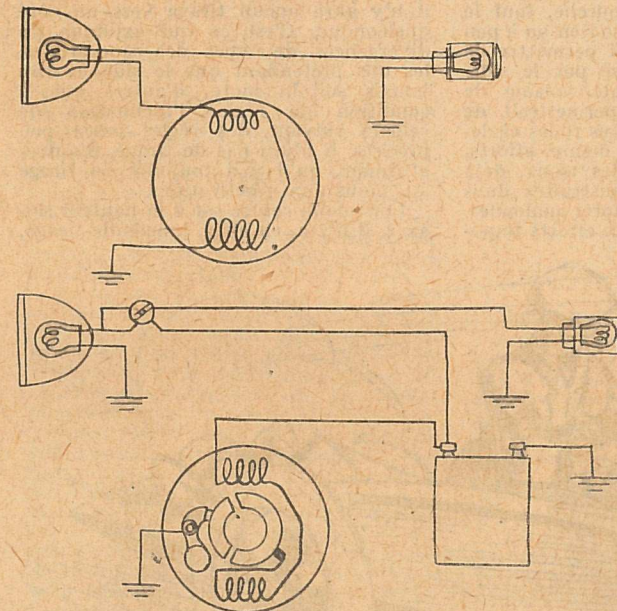
Quand le volant magnétique fournit également le courant d'éclairage, il est essentiel d'employer les ampoules appropriées. L'ampoule du phare et celle de la lampe arrière sont branchées en série. Pour le phare employez une ampoule de 6 volts et 0,9 ampères ou bien 6 volts et

manière qu'un voltage assez élevé soit obtenu à un régime assez bas, mais qu'à partir d'une allure de 40 à l'heure environ le voltage reste constant.

On sait enfin que, tout récemment, Villiers a modifié le volant magnétique de telle manière qu'il donne un courant continu qui peut être employé pour la charge des accus. A cet effet, le volant comporte un commutateur qui possède deux segments d'inégale longueur. Le courant va à la batterie simplement quand

mulateur alcalin. L'électrolyte (potasse caustique) n'a pas d'effet sur les métaux (sauf l'aluminium), mais attaque la peau. Mais normalement il y a tout simplement, comme pour les accumulateurs ordinaires, lieu de refaire le niveau avec de l'eau distillée. Comme ampoules employez des 4 volts 4 ampères à gaz, à l'arrière des 4 volts et 0,5 ampères. Si vous voulez enlever l'armature, commencez par ôter le câble de la borne positive de l'accumulateur.

En cas d'une panne de batterie on peut



En haut et à gauche nous voyons le schéma du montage employé couramment pour obtenir un éclairage direct excellent.

En bas et à gauche, montage de l'installation pour la recharge des accus.

A droite, détail du bobinage du volant magnétique pour l'allumage.

0,5 ampères; pour l'ampoule arrière 4 volts et 0,5 ampères.

Les bobines donnant le courant d'éclairage sont complètement différentes des bobines d'allumage. Les bobines d'éclairage sont montées en série, l'extrémité

le plus petit des deux segments s'engage sur le collecteur. Le balai du commutateur est situé dans le couvercle. Le charbon doit coulisser librement mais doit être assez long pour ne pas se coincer. S'il était devenu trop court il faudrait

cependant avoir de la lumière. Enlevez le fil qui va à la borne positive de l'accumulateur. Fixez le levier du disjoncteur dans sa position de contact, au moyen d'une ficelle ou d'un caoutchouc.

REGAIRAZ.



par le Docteur R. IMBERT

(Suite. — Voir Moto Revue N° 284).

Quels efforts s'exercent donc tellement sur le châssis et sur la moto pour avoir occasionné dans l'esprit des profanes une telle perturbation à l'égard d'un véhicule si stable cependant ?

Voyons maintenant les efforts qui s'exercent sur cet ensemble pendant la marche. Considérons d'abord la marche à vitesse constante en palier. S'il n'y avait ni frottement, ni résistance de l'air, la puissance nécessaire serait nulle, la machine une fois lancée ne s'arrêterait pas. Si la puissance nécessaire à l'entretien de la vitesse d'une moto est assez faible par suite de sa faible section transversale qui n'oppose qu'une faible résistance à l'air, il n'en est plus de même pour un side dont la carrosserie a une notable surface apparente. Cette résistance peut être supposée appliquée en un point jouissant de propriétés analogues à celles du centre de gravité et que nous appellerons le centre de résistance aérodynamique, soit M (fig. 6). Il est évidemment plus près du side que de la moto, la section de celui-ci étant de beaucoup prépondérante. C'est en ce point que s'exerce la résistance à l'avancement. La traction T s'exerce au niveau de l'axe de la roue arrière. On voit qu'il ne peut y avoir équilibre entre ces deux forces qui forment un couple. L'équilibre n'a lieu que par l'intervention des réactions de la machine. On peut remplacer le couple de la résistance R et de la traction T par deux forces F et F' passant au niveau des fourches, et telles que leurs moments, par rapport au centre O du couple, soient les mêmes que ceux des forces constituant le couple primitif. Il en résulte que l'ensemble tend à tourner car le centre aérodynamique se trouve pratiquement au-dessus des axes, ce qui exerce sur la roue avant une réaction qui tend à la faire tourner du côté opposé au side, alors que la réaction serait inverse si le centre était au-dessous des axes, et nulle s'il était au niveau des axes (fig. 7).

Au total, ce qui fait que toute la machine ne tourne pas vers le side, c'est l'adhérence A des pneus au sol (fig. 3 n°284). Mais on voit que là encore il n'y a pas équilibre, mais production d'un couple qui ne s'équilibre que par l'intervention de la réaction de la machine; la roue avant tendrait à s'incliner vers le side, tandis que l'arrière tendrait à l'inclinaison inverse, de sorte qu'on aboutirait au chantournement du châssis comme le montre le schéma 8. En réalité, on voit que l'inclinaison de la roue arrière n'est obtenue qu'en truquant le dessin et modifiant la longueur des tubes du châssis, ce qui est impossible en pratique, à moins d'une rupture. Il n'en reste pas moins que les tubes résistent à de gros efforts et que, dans tous les cas, rien ne

s'oppose à la déviation de la roue avant. C'est ce qui a conduit un certain nombre de constructeurs à prévoir un renfort au partant du tube de direction (fig. 4). On arrive ainsi à étayer l'avant comme on l'a fait pour l'arrière, mais la vraie et très mécanique solution consiste à trianguler verticalement le cadre lui-même de la moto, ce qui conduit à la réalisation en double berceau bien connue, et dont la section verticale n'est au fond qu'un triangle. Car, la simple inspection du schéma 8 permet de concevoir combien le cadre classique couplé sur le moteur se prête mal au travail de torsion que lui impose le side. Cette solution, très suffisante en solo ou en duo, et celle déjà supérieure du cadre à boucle unique ou simple berceau sont certainement appelées à disparaître devant leur concurrent, au moins pour le side, si celui-ci se généralise comme il semble bien être en train de le faire.

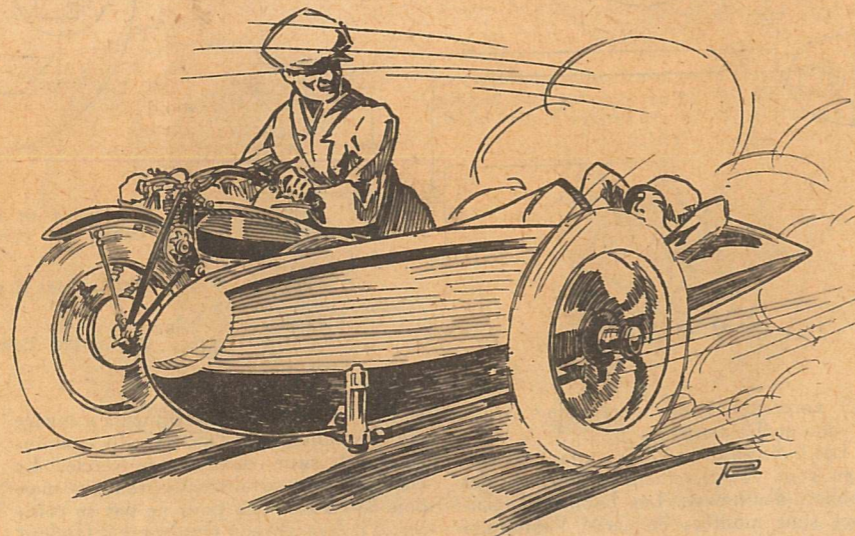
Il ne faut dans tous les cas, pas perdre de vue, du côté de la fourche, sauf le renforcement des tubes, que rien ou à peu près n'a été fait pour lui permettre de résister au travail imposé par le side. Une triangulation latérale voisine de celle du schéma 9 lui permettrait de résister victorieusement. Les roues également ont à résister à ces mêmes efforts, mais, heureusement, elles sont déjà pour d'autres raisons construites dans le but de résister à des efforts analogues.

Passons maintenant aux efforts impo-

sés par une accélération, ce qui correspond à l'application d'une force constante au centre de gravité de l'ensemble G, point où s'exerce l'inertie I qui s'oppose à cette accélération. Au niveau de la roue arrière s'exerce la traction T. Il en résulte comme tout à l'heure que ces forces ne s'équilibrent pas, mais donnent un couple absolument analogue à celui que déterminait la résistance de l'air et dont les effets mécaniques sont exactement les mêmes, mais combien plus importants lors d'une reprise foudroyante. Aussi, voyons-nous apparaître sur les machines de courses surtout, de kilomètre départ arrêté, les fourches triangulées latéralement et les cadres doubles en berceau indiqués par la théorie.

Comme tout à l'heure, le centre G jouant le rôle du centre M, on voit que si G est dans le plan des axes de roues la réaction sur la direction pourra être nulle. Car si cette condition est réalisée quelle que soit l'inclinaison de la machine, il n'y aura aucun tirage vers un côté quelconque. C'est ce qui explique les divergences de vues des sidecaristes, les uns prétendant que le side ne tire jamais sur la moto, d'autres que, à condition de régler l'inclinaison de celle-ci suivant des règles assez précises, il n'y a pas de tirage, d'autres affirmant qu'il y a toujours du tirage au moins aux accélérations.

Lorsque le centre est à la hauteur des axes, il n'y a, en effet, jamais de tirage,



s'il n'y est pas, mais en est peu éloigné, l'inclinaison de la moto peut l'y ramener en partie et dans tous les cas détermine un tirage inverse qui annule le premier s'il est bien calculé. Enfin, si le centre est trop éloigné des axes, toutes les modifications tentées sont sans effet, il y a toujours du tirage surtout aux reprises et tirages inverse aux coups de freins. Il suffit, en effet, de reprendre les figures précédentes en appliquant des forces de sens contraire, en remplaçant l'inertie par la force vive, la traction par le freinage, pour voir que les effets sont absolument identiques pendant le freinage, mais dirigés en sens inverse. Dans tous les cas, les solutions imposées par les nécessités de l'accélération résolvent aussi les problèmes du freinage.

Nous avons vu que pour étayer l'avant de la moto, on était conduit à employer un quatrième tirant AN. Malheureuse-

chaise dans les châssis au petit bonheur par un mécano de circonstance qui croit que plus il met de tubes et plus l'ensemble est solide. Dans ce cas, trois attaches aussi mal calculées qu'elles soient sont incontestablement supérieures.

Prenez un pliant à trois pieds, vous n'aurez aucune peine à le placer sur un sol même dénivélé; prenez une table à quatre pieds, si le sol n'est pas parfaitement plan ou si tout au moins les quatre points de contact n'y sont pas, il n'y aura que trois pieds qui porteront et toute une partie de l'ensemble sera en porte à faux. Il faudra mettre une cale, juste de la hauteur voulue, car, trop haute, elle éliminerait un autre pied. Enfin, il n'est pas dit que le porte à faux ne subsiste pas; si un des pieds est sur un sol meuble, il aura l'air de travailler et, en réalité, ne résistera pas plus que s'il était franchement en l'air. C'est ce que réalise l'élasticité des constituants de notre châssis.

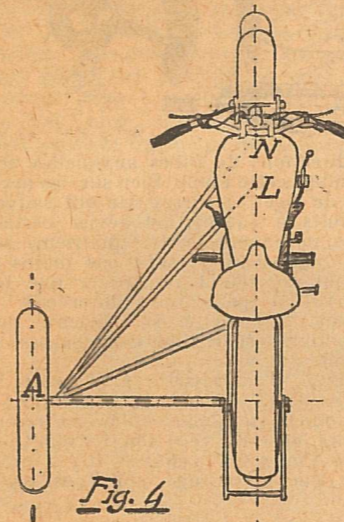


Fig. 4

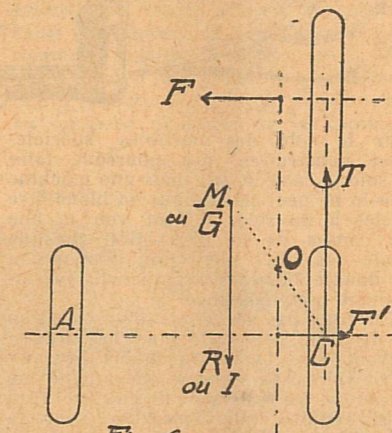


Fig. 6

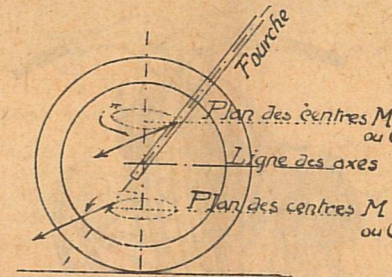


Fig. 7

ment, cette aide peut, comme la langue d'Esopo, être la meilleure ou la pire des choses; nous sommes dans un espace à trois dimensions (la quatrième ne nous préoccupant que bien rarement), et trois points déterminent la position d'un solide; le tétraèdre est la figure indéformable de l'espace, comme le triangle l'est dans le plan et en ajoutant un quatrième tirant on peut s'il est mal calculé aboutir non à l'amélioration mais même à la destruction de l'édifice précédemment établi.

Supposons, en effet, qu'au moment du montage, nous nous apercevions que, par suite d'une légère erreur ou d'une légère torsion d'une pièce, l'extrémité à assujettir de la quatrième attache soit à quelques millimètres de sa douille. Nous forcerons un peu et elle finira par y aller. Mais alors, si elle travaille, elle empêche certainement une ou deux des autres de travailler et par-dessus le marché la fait travailler à contre temps et en lui imposant des efforts de torsion ou de flexion qui ne peuvent lui être que nuisible. Il faut, pour que le rôle de la quatrième attache soit effectif, que non seulement, elle ne détermine pas le chômage des autres, mais que les tensions des diverses attaches soient à peu près également réparties sur chacune.

Autant la quatrième attache est un précieux auxiliaire dans les grandes marques qui ont mathématiquement étudié leurs cadres, autant elle est fa-

reste enfin à voir la manière dont se comporte un side dans les virages; nous supposons d'abord qu'il ne s'agit pas d'un side entièrement ou partiellement articulé. Dans ces conditions la force centrifuge s'exerçant au centre de gravité peut se décomposer comme pour le solo, mais en répartissant les forces sur trois roues au lieu de deux. Mais la moto ne s'inclinant pas, il n'y a pas composition de la pesanteur et de la force centrifuge de manière à ce que leur résultante passe dans le plan de la roue. Seule la force centrifuge intervient et elle donne cette fois avec l'adhérence un couple de torsion de même sens pour les trois roues qui tend à tordre les roues comme l'indique le schéma 10. Les roues étant triangulées transversalement résistent, mais c'est au prix d'un travail supplémentaire. C'est ce qui a conduit à articuler les sides de manière à per-

mettre l'inclinaison des roues dans les tournants: inclinaison très limitée dans certaines réalisations qui se contentent de soulager un peu les roues sans les soustraire au travail, inclinaison aussi libre qu'en solo dans d'autres qui renoncent résolument à tout équilibre fixe en trois points. Ici la moto ne tient que comme elle tiendrait en solo et le side ne lui emprunte que sa force motrice sans la stabiliser.

Dans un side rigide, au moment d'un tournant, la force centrifuge tend à faire chavirer l'engin, soit autour de la ligne des roues A et B (fig. 11), si le side est en dehors, soit autour de la ligne des roues de la moto si la moto est en dehors, c'est-à-dire que ceci se produit lorsque la résultante de la force centrifuge et de la pesanteur passe hors du triangle de sustentation des trois roues. Or, le centre G est évidemment assez près du plan de la moto, la masse de celle-ci l'emportant de beaucoup sur celle du side. Les schémas 11 montrent, sans qu'il soit besoin de longues explications, que pour que la résultante sorte du triangle, il faut une force centrifuge beaucoup plus grande lorsque le side est en dehors que lorsqu'il est en dedans. On vire donc plus vite dans un sens que dans l'autre. Il faut remarquer que le virage nécessitant la production d'un couple qui dévie la machine, les couples de freinage et d'accélération que nous avons vu aideront considérablement à effectuer le tournant; aideront... c'est-à-dire, diminueront l'effort que le conducteur aura à exercer sur le guidon ainsi que le travail des diverses parties de la moto; mais on ne verra pas sensiblement plus vite dans l'un et l'autre cas, car le danger de chavirer reste sensiblement soumis aux mêmes contingences.

Dans tous les cas, il résulte de la technique du virage en side, technique qui varie avec le côté et diffère complètement du solo; pour virer le side à l'intérieur, il faut ralentir sensiblement au-dessous de la vitesse possible dans le tournant, pendant qu'on termine la ligne droite qui le précède. On peut ainsi accélérer sans crainte la machine en rentrant dans le virage, ce qui lui permet de gagner sans effort sur le side et de s'orienter correctement. Il faut pouvoir continuer à accélérer pendant tout le temps que dure le virage, ce qui nécessite d'avoir suffisamment ralenti dans la ligne droite; aussi ce réflexe n'est-il pas instantané chez les habitués du solo. Pour virer le side en dehors, on aborde le tournant à une vitesse supérieure à celle qui est admissible et on freine à

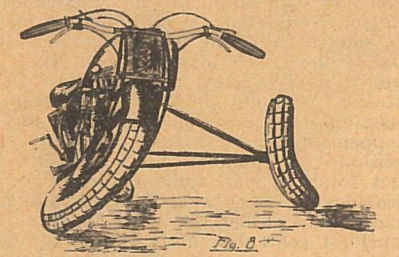


Fig. 8

l'entrée; le side emporté par la force, vive gagne sur la moto et l'ensemble s'oriente convenablement. Ici aussi il faut freiner tout le temps que dure le virage donc nécessité pour ne pas trop ralentir vers la fin d'aborder le tournant à la vitesse maximum possible.

Le side doit-il être monté à droite ou

à gauche? il n'y a évidemment pas de raison mécanique militant en faveur de l'une ou l'autre solution. Les avantages découlant de la conduite à droite ou à gauche sont les mêmes que pour une auto, c'est-à-dire conduisent à un problème insoluble, les avantages de l'une et l'autre se compensant à peu près. Mais il y a cependant une raison de prudence en faveur du side à gauche; lorsqu'on se gare en marche pour laisser passer un autre véhicule on est amené à marcher (si la route est étroite) sur les bas-côtés où se trouvent souvent des talus de terre ou de cailloux. Il est facile de voir que la moindre élévation de la roue du side peut déterminer le renversement, tandis qu'un élévation importante de la moto ne le détermine pas. Evidemment, dans les passages à gauche,

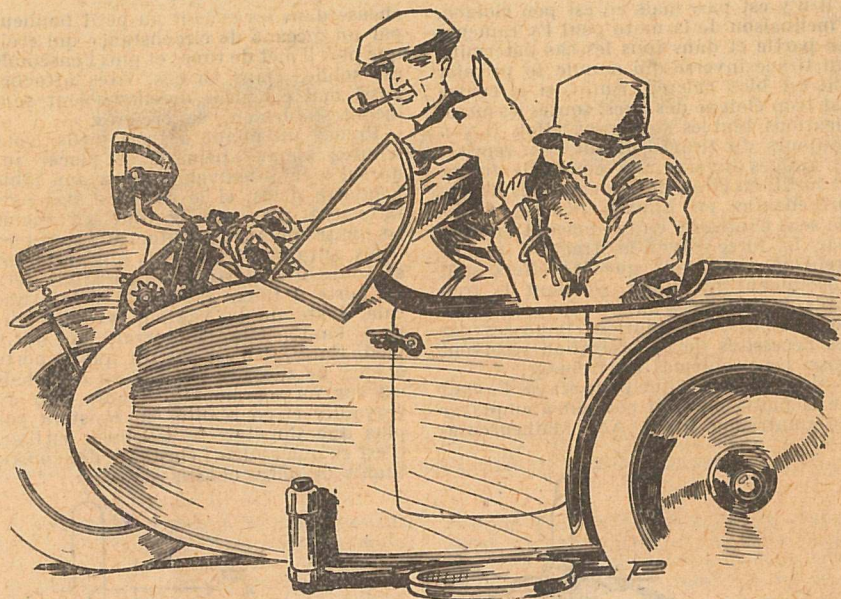


Fig. 9

les avantages sont inverses, mais on marche plus souvent à droite qu'à gauche et lorsqu'on a à dépasser un véhicule, personne ne vous oblige à le dépasser et vous pouvez attendre l'endroit favorable. Au contraire, le croisement est toujours fatal et vous ne pouvez en choisir l'emplacement que dans de bien faibles limites.

De toutes ces études de forces que résulte-t-il?

Du côté de la moto, nous avons été conduit à préférer la moto à cadre en double berceau et fourche haubannée latéralement. Dans ces conditions, le side impose une fatigue supplémentaire à la moto, mais celle-ci est alors dans de bonnes conditions de résistance.

Si ces conditions sont réalisées, il n'y a pas de raison pour qu'une moto souffre de tirer un side, si petite soit-elle. Si le side 175 cmc. est encore une rareté et ne peut être encore préconisé, malgré les succès qu'il remporte dans des courses de tourisme, c'est que la plupart des 175 cmc. n'ont pas été faites pour tirer un side. Qu'on construise une 175 cmc. spécialement pour cet usage et la machine résistera parfaitement aux exigences de son conducteur, si celui-ci veut bien se souvenir qu'il ne peut exiger de son bolide les performances d'une Indian ou d'une Harley, fussent-elles des stocks. Au point de vue moteur-transmission, il n'y a qu'une question de développement et de vitesse maximum à résoudre. Au point de vue cadre, il y a des solutions particulières nécessaires: les sides qu'on voit en course font vaillamment leurs 1.000 ou 2.000 kms, mais quel est celui des motocyclistes qui ne fait beaucoup plus dans son année. Je doute que ces petites machines, telles qu'elles sont actuellement, puissent résister. On est frappé ici par le problème qu'on évite généralement sur les machines plus grosses où il existe, mais où on le résout en ne lésinant pas sur le poids de métal que l'excès de puissance du moteur traînera toujours: il faut

pour le side des machines spécialement construites, qui pourront faire du solo le cas échéant mais une machine de solo ne peut pas de but en blanc être attelée à un side. Il faut voir là une des causes de la disparition presque totale des sides alors que l'apparition du double berceau en amènera probablement la renaissance.

En tous cas les effets d'accélération et de freinage, sauf dans les virages, doivent être beaucoup moins brutaux qu'en solo pour assurer une longue vie à la moto. La résistance de l'air doit être aussi réduite que possible sur la carrosserie qu'il faut profiler aéro-dyna-

les directions de tubes auxquelles nous a conduit cette étude. Bien sûr, les nécessités de loger la carrosserie ont souvent conduits à courber ou dévier certains tubes, notamment notre quatrième renfort, mais ils n'en sont pas moins là. Il faut cependant remarquer que leur incurvation peut faire intervenir ce facteur d'élasticité si fâcheux dans l'équitable répartition des charges sur les tubes.

Reste la carrosserie à disposer sur notre châssis. Il ne faut pas perdre de vue qu'elle sera plus ou moins rectangulaire et sera vers son extrémité en porte à faux sur le châssis. Il y a intérêt à ce que le passager qui constitue le

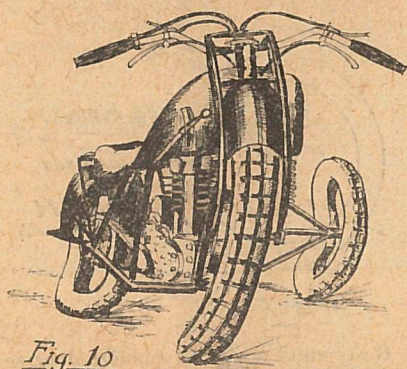


Fig. 10

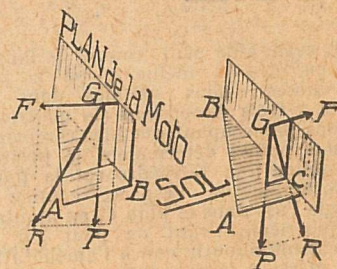


Fig. 11

miquement le plus possible. Pour le freinage, il peut être intéressant de freiner la roue du side, ce qui évite la torsion en ligne droite et permet d'utiliser l'adhérence totale de la machine et diminue la longueur de l'arrêt. De plus, si la commande de ce frein est indépendante des deux autres, on obtient une nouvelle méthode de virage du side en dedans qu'apprécieront les gens très prudents: au lieu de virer « à l'accélération » de la moto, on vire sur le freinage du side, ce qui revient au même et est sensiblement moins impressionnant.

Quant aux attaches du side, je n'ai pas donné de descriptions détaillées des différents systèmes souvent fort compliqués que l'on trouve dans le commerce; mais, dans tous les types, on retrouvera

gros point soit à l'aplomb de l'essieu arrière, ce à quoi nous avait déjà conduit la recherche de la meilleure adhérence.

Enfin, de même que la moto telle qu'elle est pour le solo n'est pas l'appareil idéal pour tirer un side, de même le conducteur d'un side n'a rien de commun avec celui d'une moto solo, sauf que les réflexes du moteur sont les mêmes; mais la manière de s'en servir est tout à fait différente. Le jour où on s'apercevra que le side, et la moto n'ont même pas en commun, mais pour le malheur du side, quelque chose qui ressemble à une moto, qu'un side ne se conduit pas comme une moto, on verra certainement ce moyen de locomotion acquérir en France la prospérité et la vogue à laquelle il a droit.

Dr. R. IMBERT.

# La motorisation des Services Publics

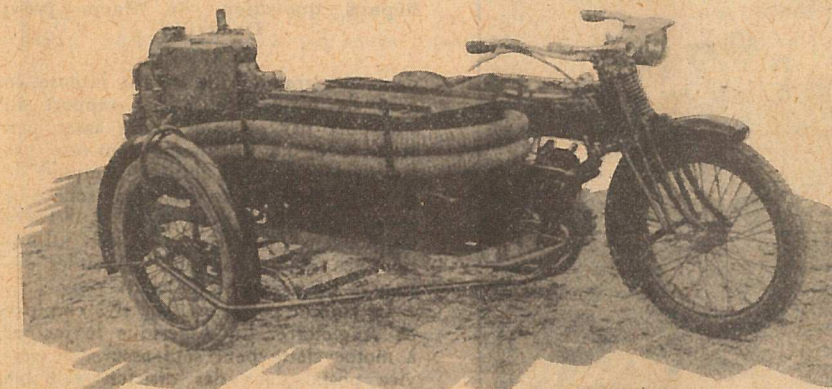
(Voir les articles précédents dans Moto Revue Nos 282-284.)

## Motos-Pompes à Incendie

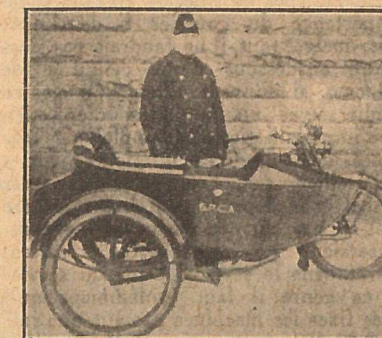
Les pompiers ont été parmi les premiers à reconnaître les services que peuvent rendre motos et sidecars. Le rôle de la moto n'est nullement de suppléer les formidables pompes dont on dispose. Mais, malgré toutes les précautions prises, ces mastodontes sont relativement longs à mettre en batterie; ils circulent plus difficilement dans les villes, en sorte qu'une petite moto-pompe

tionner. De plus le feu éclate souvent dans une ferme assez éloignée du village. Le foin et la paille brûlent si rapidement que, lorsque les pompiers arrivent, il est trop tard: le feu a pris de telles proportions qu'il n'y a plus rien à faire. Une intervention rapide eût pu limiter beaucoup les dégâts. La moto attelée à une pompe à moteur aurait tout sauvé. Alors que l'achat d'une grosse pompe automobile n'est naturellement pas possible pour les finances modestes de la commune,

considérable. Ce matériel devrait remplacer partout ces vieilles pompes tirées à bras d'hommes, et dont certaines ne doivent pas avoir loin d'un demi-siècle



Moto-pompe Delahaye sur sidecar



Société canadienne de protection des animaux.

d'existence. De telles machines existent, elles sont parfaitement au point et nous croyons que, si des démonstrations étaient faites aux municipalités, les constructeurs trouveraient là une importante clientèle. Ici encore la moto comble une lacune.

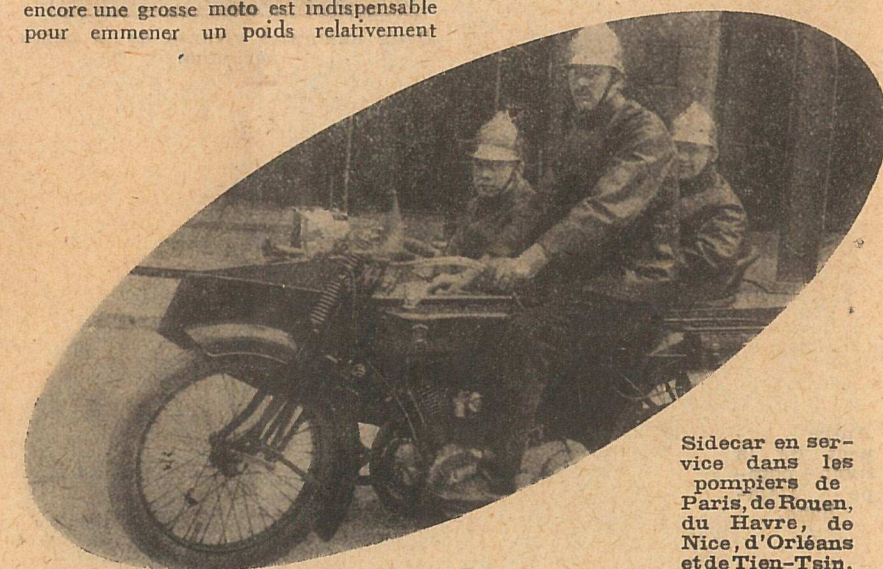
## La Moto et les Postes

N'est-il pas étrange qu'en un siècle de hâte et de vie fébrile, on rencontre sur

transportée sur un sidecar sera plus vite rendue sur les lieux. Souvent même sa rapide intervention permettra de limiter le sinistre. Un sidecar peut être agencé également pour transporter une échelle de secours, des extincteurs d'incendie, etc. La mobilité de la moto et du sidecar est, dans un tel cas, singulièrement avantageuse. D'autre part, il y a dans une grande ville de multiples incendies qu'une petite pompe ou plus simplement un extincteur peut éteindre, des feux de cheminées, une lampe qui s'est renversée, etc. La mise en action d'une grosse pompe est, dans ces cas, non seulement très coûteuse mais son emploi se traduirait par des dommages plus considérables que ceux dus au feu lui-même. Un gros extincteur bien manié est capable d'arrêter ces petits incendies.

une moto-pompe fournirait la solution la plus pratique et la plus économique. Là encore une grosse moto est indispensable pour emmener un poids relativement

Nous devons avoir le plus grand respect pour les pompiers des petites villes ou des villages qui, sans être payés, par pur dévouement, exposent souvent leur vie. Mais que de fois malheureusement ils ne disposent que d'une pompe préhistorique, heureux encore si elle est en état de fonc-



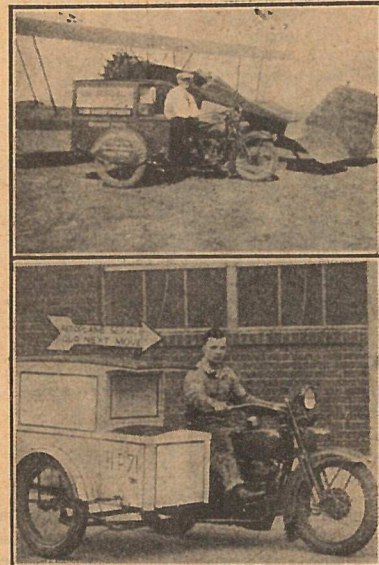
Sidecar en service dans les pompiers de Paris, de Rouen, du Havre, de Nice, d'Orléans et de Tien-Tsin.

les routes le vieux facteur rural faisant sa tournée à pied. Le malheureux, tous les jours, connaît ce supplice de porter sa lourde boîte toute une journée en suant et soufflant. Il a l'air d'appartenir à un autre âge tout comme le vendeur de café et de biscuits qui pousse sa petite voiture. Un sidecar étendrait considérablement son rayon d'action. Peut-être même, quand il n'y a qu'un petit nombre de lettres à distribuer, une moto-solo conviendrait-elle? Il y a assurément des cas où le facteur ne pourrait aller partout à moto, certains chemins de campagne ou de montagne étant impraticables. Mais il pourrait cependant utiliser sa machine pour toute la partie de sa tournée qui emprunte des routes normales, et se rendre ainsi à pied d'œuvre. Il faudrait plusieurs types de sidecars postaux selon l'importance du courrier à distribuer, mais, malgré tout, il ne faudrait pas descendre au-dessous d'une cylindrée de 500 cmc. si on veut obtenir un service régulier avec un minimum d'entretien et d'immobilisations. L'emploi de machines de cylindrées inférieures est à déconseiller, car l'économie de prix d'achat et la dépense peut-être et encore n'est-ce pas sûr, de carburant ne compenseraient pas les pertes résultant d'arrêt dans le service. Dans un service de ce genre il faut évidemment qu'à dates fixes les machines passent une inspection et soient revisées. Il est donc nécessaire d'avoir quelques machines en surnombre pour que les services ne souffrent pas d'interruption. Or, ce nombre devra être naturellement d'autant plus grand que les machines auront besoin de revisions plus fréquentes. Pour toutes ces raisons nous croyons à la nécessité de machines suffisamment puissantes, car en principe une machine donne d'autant moins d'ennuis qu'elle dispose d'une plus grande réserve de puissance.

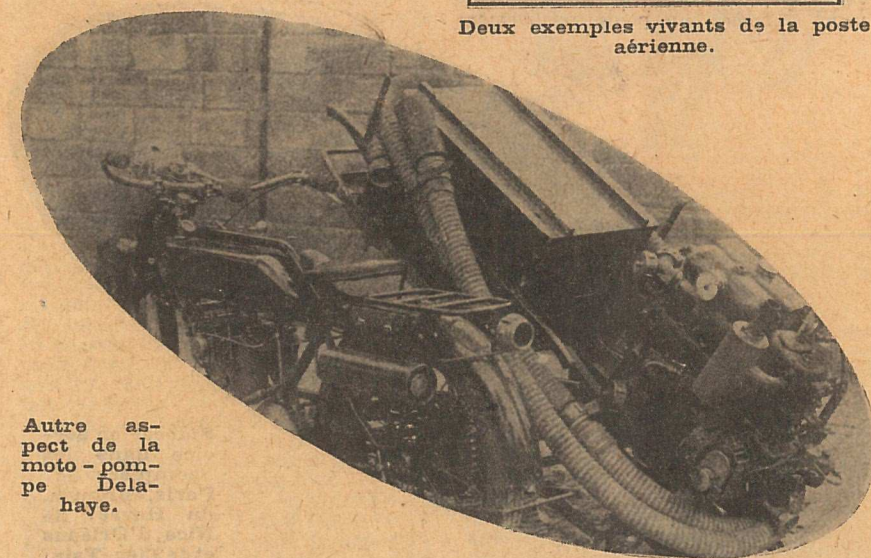
On pourrait songer aussi à l'emploi de la motocyclette pour le transport des dépêches. Il est cependant probable que



TRANSPORT DE 45 KIL. DE JOURNAUX : Marc, devant *Paris-Sport* avant son départ quotidien de Paris pour Deauville



Deux exemples vivants de la poste aérienne.



Autre aspect de la moto-pompe Delahaye.

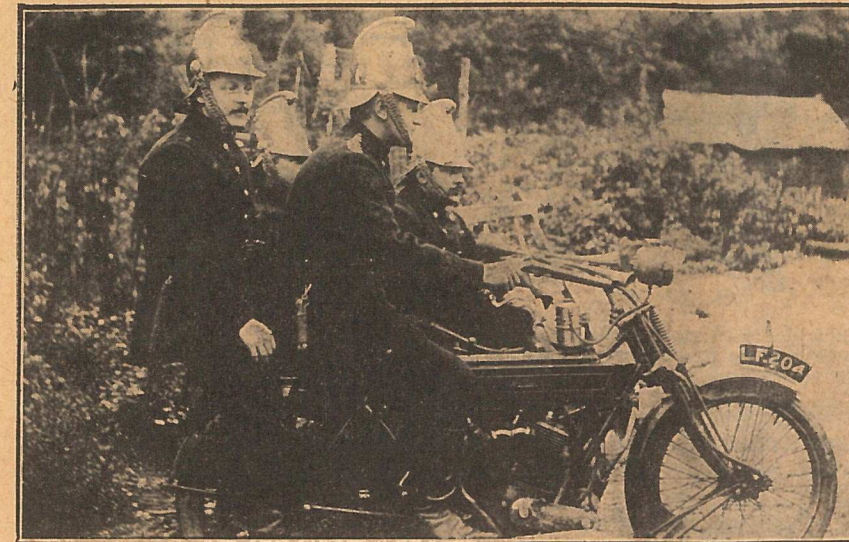
dans une grande ville à trafic intense, le gain de temps réalisé par rapport au transport par cyclistes serait assez peu sensible et ne justifierait peut-être pas la dépense. Les possibilités d'emplois de la moto dans le service postal sont déjà assez importantes pour qu'on la réserve uniquement pour les cas où son utilisation se traduit par des économies sérieuses de temps et d'argent.

Le sidecar postal est déjà très employé en Angleterre. En Amérique le facteur à motocyclette peut seul assurer le service postal dans des districts à faible population où les habitations se trouvent à des distances considérables les unes des autres. Le sidecar postal n'a pas besoin de rechercher des formes élégantes et il affecte l'aspect d'une grande boîte. Quant à l'aménagement intérieur, aux compartiments et aux casiers qu'il faudrait y prévoir, c'est une question qui serait aisément tranchée par les services des postes.

Les P. T. T. procèdent souvent pour le transport des sacs de lettres par adjudication. Les adjudicataires croient dans ce cas faire une bonne opération en achetant à vil prix quelque voiture antique; mais si, en fin d'année, ils font le compte de leurs frais d'exploitation, ils s'apercevront que leur vieille voiture leur est revenue très cher comme essence, huile et réparations. Or, dans un très grand nombre de cas, un sidecar eût parfaitement suffi à assurer le transport et eût coûté considérablement moins cher. Mais cela on ne le sait pas assez. Les mototris si largement utilisés par les entreprises particulières conviendraient également fort bien ici.

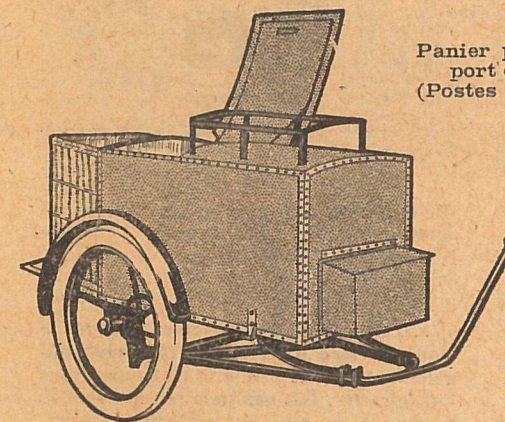
#### La Moto et les Municipalités

L'Amérique nous a ici encore une fois montré le chemin et cela est d'autan

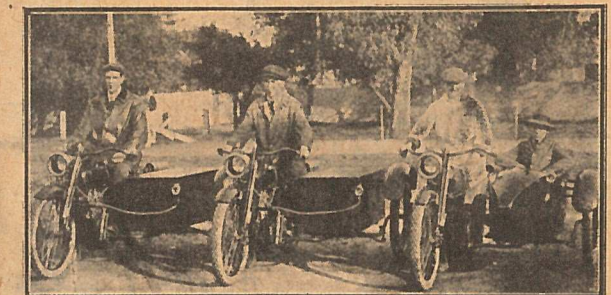


Une brigade rurale d'incendie, moto Enfield, en Suisse.

plus significatif que la moto est loin de les services que la police motocycliste connaît, pour des raisons que nous pourrait rendre. Si une émeute survient,



Panier pour le transport des lettres (Postes Allemandes).



Trois sidecars Harley en service à Adélaïde (Australie) pour les lignes téléphoniques.



Side-ambulance pour le transport rapide des blessés, qui a servi aux fameuses expériences du camp de Satory en 1927.

n'avons pas à examiner ici, le même succès qu'en Europe. De même que la moto est seule capable d'assurer dans des conditions satisfaisantes la police de la route, elle peut également contribuer de la manière la plus utile à la police des villes, qu'il s'agisse de la police de la circulation, des services d'ordre ou de sécurité publique. Pour la police de la circulation, les arguments que nous donnions pour la police de la route conservent ici leur valeur. Des agents à bicyclette et à plus forte raison des agents fixes ne peuvent réussir à contrôler d'une manière complète un trafic qui se déplace à vive allure. Leur action limitée à quelques points ne peut s'étendre sur toute l'étendue des parcours. Ils doivent donc être nécessairement complétés par une police mobile se déplaçant le plus rapidement possible. Ces agents motocyclistes existent à Paris, mais en trop petit nombre, et ils ne sont guère connus en province. Qu'indépendamment de la circulation on considère

elle est aussitôt sur les lieux, si un crime a été commis et que le malfaiteur soit en fuite elle a beaucoup plus de chance de la rattraper que les agents cyclistes ou même que des agents en automobile.

Ici comme pour tous les services publics, il faut des machines à la fois souples, sûres et rapides, ce qui entraîne presque fatalement l'emploi de machines de fortes cylindrées de 500 à 1.000 cmc. Il n'y a pas de raison pour que nos agents motocyclistes ne réalisent pas les mêmes exploits et ne rendent pas les mêmes services que les speed-corps américains. Et c'est bien une opinion que confirme la vue de nos agents parisiens. Le vieil agent de la chanson qui se balade, balade tout le temps n'existe plus. Nous avons maintenant une police active, intelligente, mais dont il faut faciliter la tâche en multipliant ses moyens d'action.

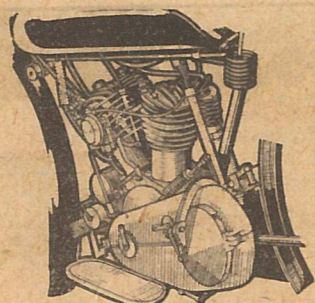
Paris est une ville qui se prête assez mal à une circulation intense et rapide. Cela entraîne une application rigoureuse des règlements. On est effectivement frappé, quand on arrive à Paris, de la netteté avec laquelle s'effectue la circulation et du bon vouloir des conducteurs et de l'intelligence des agents. La moto-

lette sera encore le moyen d'améliorer une situation déjà satisfaisante.

Quand il s'agit de l'arrestation d'un malfaiteur, deux ou trois agents sont en général nécessaires et c'est pourquoi, dans ce cas, le sidecar semble plus indiqué que la moto solo, ce sidecar pouvant être un biplace.

**Conclusion**

Nous n'avons nullement la prétention d'avoir en ces quelques pages épuisé un sujet aussi vaste, mais simplement voulu montrer que les constructeurs qui ont dépensé de grosses sommes, consenti de lourds sacrifices pour mettre au point



Ensemble du moteur René Gillet monté sur les machines de l'Armée, de la Police et des Pompiers.

des motos parfaitement adaptées aux services publics, ne se sont nullement lancés dans une aventure mais ont eu, au contraire, une conscience très nette des réalités. Actuellement, ils commencent à recueillir le fruit de leurs efforts et un grand mouvement d'opinion se dessine en faveur de la moto utilitaire. Nous en sommes d'autant plus heureux que de tout temps *Moto Revue* n'a cessé de mener la bonne campagne en ce sens et que ses prévisions se trouvent maintenant réalisées.

H. BORESTROKE.

FIN

(Nous étudierons l'emploi du trimoteur dans les services publics.)



**Le Grand Prix des Nations**

Une épreuve magnifique

La saison motocycliste internationale 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 livres de récompenses, est réservée aux motocyclettes de 125, 175, 250, 350, 500 cmc. de cylindrée.

**Historique**

C'est à Monza qu'à lieu, le 16 septembre prochain, le 7<sup>e</sup> grand Prix Motocycliste des Nations sur le circuit du Parc Royal de Monza dénommé circuit de Milan; il est organisé par la Société de l'Automobilisme et des Sports italienne, conformément aux règlements de la F. I. C. M. et du M. C. Italie sur un parcours de 10 km. au tour. Le règlement est envoyé sur demande au Moto Club d'Italie Commission de la Lombardie à Milan. Les prix affectés aux vainqueurs sont des plus importants, pour les 500 et 350 cmc. 5.000, 2.000 et 1.000 livres; pour les 250 cmc. 2.500, 1.000 et 500 livres; pour les 175 cmc., 1.000, 500 et 500 livres; enfin pour les 125 cmc. 1.000, 500, 500 livres, ce qui représente un total de 30.000 livres.

**Le parcours :**

A l'heure actuelle le trophée du grand prix des nations appartient; en 500 cmc. à Sunbeam (challenge de la coupe d'argent) conducteur Arcangeli, sur un parcours de 400 km. en 2 h. 55' 13"; en 350 cmc. Bianchi (challenge de la coupe d'argent), conducteur Nuvolari, 300 km. en 2 h. 57' 7" 4/5; en 250 cmc. Guzzi (challenge de la coupe d'argent), conducteur Prini, 250 km. en 2 h. 21' 10"; en 175 cmc., Deienni (challenge de la coupe d'argent), 200 km. en 1 h. 49' 45"; en 125 cmc.; M.M. conducteur Marini, 200 km. en 2 h. 1' 48", moyenne 98 km. 522.

**Le Trophée Bonaccosa**

Il a été institué pour le conducteur de la motocyclette qui effectue la plus belle moyenne; en 1922 c'est Garelli qui le détint, à la moyenne de 101 km. 908 avec le conducteur Gnesa, le Moto Club d'Italie en fut le gardien, mais en 1923 l'U.M.F. s'approprie le challenge: Peugeot avec le remarquable Gillard, abattit les 400 km. à la moyenne de 120 km. 438; en 1924 le Moto Club d'Italie reprit le challenge, c'est Guzzi conduit pas Mantasti qui effectua la moyenne de 130 km. 647, puis le Moto Club d'Italie en 1925 conserve le trophée avec Bianchi sous la conduite de Nuvolari à la moyenne inférieure de 123 km. 381, mais en 350 cmc., puis il est repris en 1926 et 1927 par les 500 cmc. avec la marque Sunbeam à la moyenne respective de 165 km. 275, conducteur Vazzi, et 136 km. 973, conducteur Arcangeli. Qui ravira le trophée de Bonaccosa en 1928 ?

**LE CIRCUIT DES ROUTES PAVÉES**

Près de 20.000 fr. de prix en espèces  
Le Meeting des Routes Pavées, organisé par l'Automobile Club du Nord de la France, avec le concours du *Petit Parisien* s'annonce sous les meilleurs auspices, et il est même certain que nous enregistrons cette année un succès encore plus considérable que de coutume.

**Calendrier International**

AOUT

- 26. — Courses à la Baule (A. C. Ouest).
- Côte de Croix Saint-Robert (A. C. Auvergne).
- Grand Prix de Chamonix (A. C. Rhône).
- Course de l'heure (A. C. Ardennes).
- Circuit de régularité (A. C. Ardennes).
- 1<sup>re</sup> 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<sup>e</sup> 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 voitures (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 Béholie (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).

La course de Trois heures pour motos, qui se disputera le 15 septembre, a déjà réuni un nombre considérable d'engagés, et la journée du 16 septembre, qui comprend la Course de six heures pour voitures « Sport » et voitures « Course », épreuve qui réunit les représentants des marques les plus réputées et les voitures les plus rapides que l'on puisse imaginer, telle la fameuse Bugatti de Lorthiois, consacrera l'apothéose de cette grande semaine automobile du Nord de la France.

**Des prix magnifiques**

Une bonne nouvelle à propos de cette course de Six heures pour voitures. L'épreuve est dotée par les ressorts Burnand Saint-Didier de primes en espèces qui seront accordées aux conducteurs de voitures, et réparties de la façon suivante :

1.500 fr. aux gagnants des catégories 1.100, 1.500 cmc., 2 litres, 3 litres, et au-dessus de 3 litres.

10.000 fr. à celui qui aura accompli la plus grande distance pendant les Six heures, quelle que soit sa catégorie.

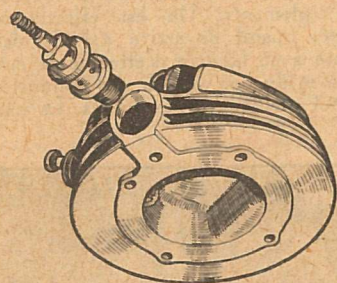
Et si cette voiture est munie de ressorts Burnand, il lui sera accordé une prime supplémentaire de 5.000 fr., c'est-à-dire au total 15.000 fr., étant entendu que la prime gagnée dans la catégorie de cylindrée se confond avec la totalité des prix.

Voilà donc une excellente nouvelle, qui va faire plaisir à tous les constructeurs et à tous les conducteurs.

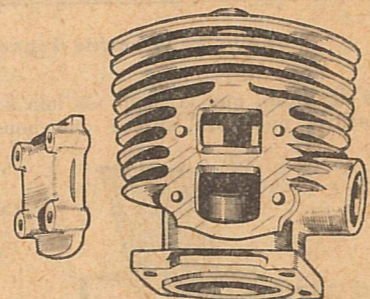
**Les Coupes**

Indépendamment des prix en espèces, il est intéressant de rappeler la liste des

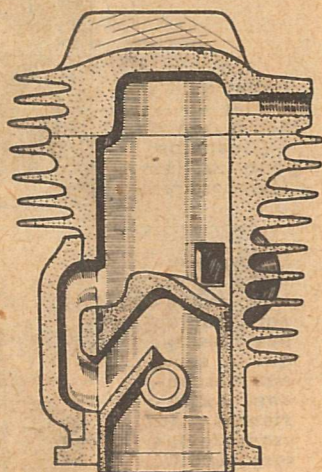
**Le Nouveau Lévis à 2 temps et 6 lumières**



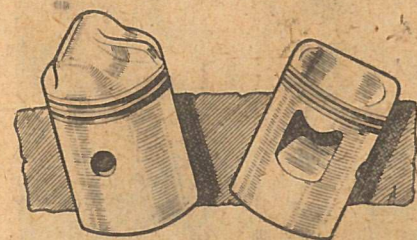
La culasse est modelée de façon à épouser la forme de la partie supérieure du piston.



Le cylindre : au centre les orifices de transport des gaz frais ; à droite l'échappement.



Coupe du moteur montrant la position du piston au moment du transport des gaz.



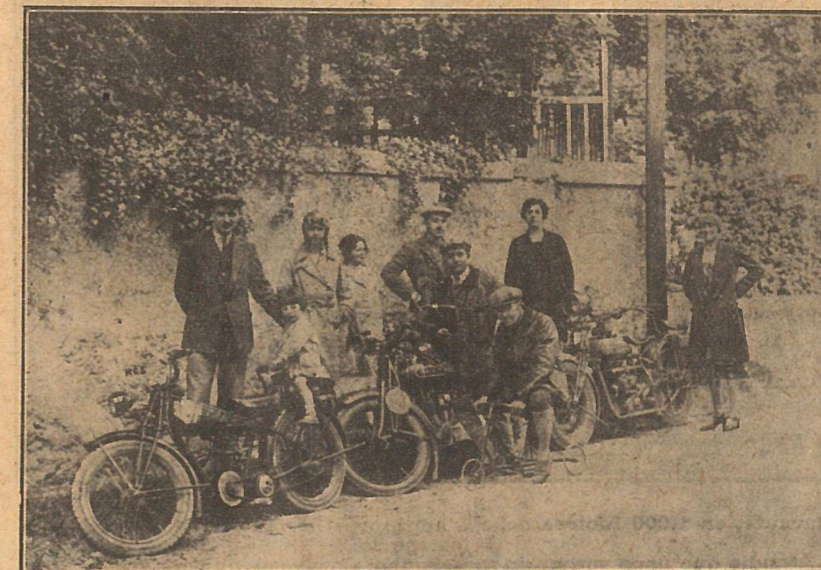
Deux vues du piston spécial à lumières.

aluminium est détachable. Un joint métalloplastique assure l'étanchéité. Le graissage des paliers de vilebrequin et de la tête de bielle se fait sous pression au moyen d'une pompe Pilgrim. C'est le piston qui est vraiment curieux. Il a été essayé pour la première fois au Tourist Trophy, en 1926, avec d'excellents résultats. Il comporte intérieurement un écran qui oblige les gaz frais à lécher le fond du piston avant de parvenir au canal de transvasement et de là au cylin-

dre. Le canal de transvasement débouche donc en face d'un orifice pratiqué latéralement dans le piston et ne s'ouvre plus sur le carter. Les gaz frais refroidissent le piston et de plus, en s'échappant, l'essence qu'ils contiennent se trouve vaporisée et le mélange est plus homogène. Les résultats sont pratiquement excellents et des essais prolongés au banc à plein gaz ont démontré qu'aucune partie du moteur n'avait souffert de la chaleur. Le piston est d'ailleurs remarquablement dessiné et les parois sont en particulier très épaisses sous les segments. On sait combien ce point est important. Ce piston est d'ailleurs le résultat d'études prolongées avec divers alliages et divers écrans. La chambre d'explosion a été dessinée pour favoriser la turbulence et lorsque le piston est au point mort haut, le côté transvasement du déflecteur est tout près de la culasse. On peut également, de cette manière, avoir un taux de compression aussi élevé qu'on le désire. La puissance de ce moteur est plus élevée que celle des moteurs du T. T. 1926. Et on voit ici une preuve de plus de l'importance que présentent les courses pour le perfectionnement de nos machines.

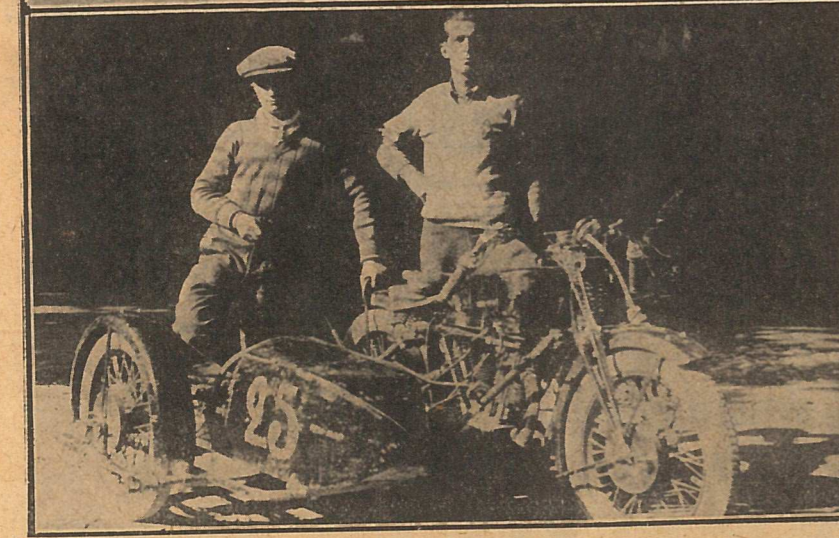
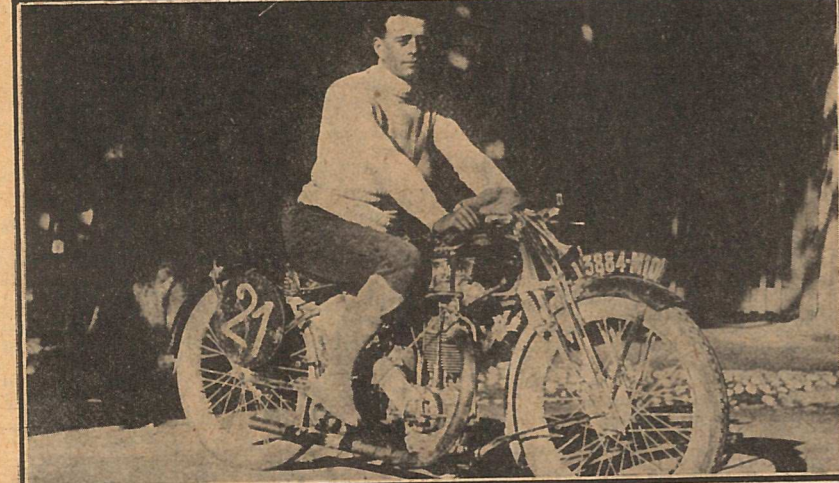
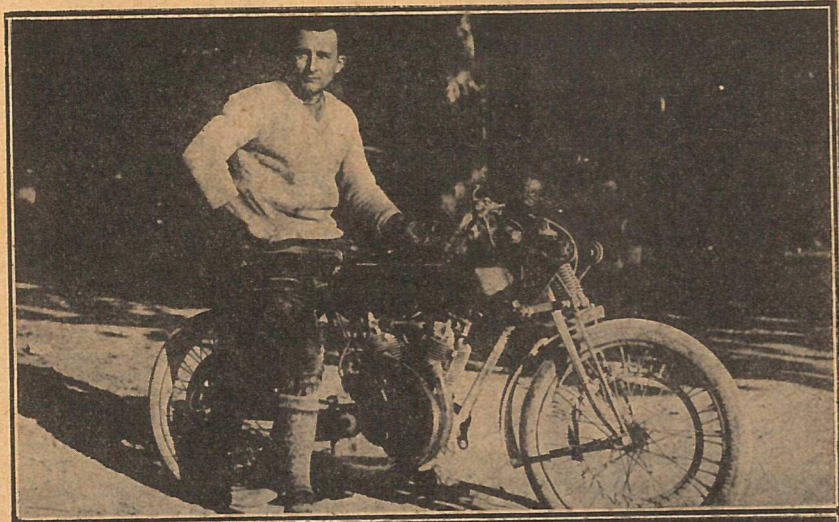
J MELLIER.

Rien de particulier du côté du carter. Lévis reste fidèle aux roulements lisses. Le cylindre est en fonte et la culasse en



La Moto devient un instrument de sport familial

La Course du Mont Ventoux, 15 Août



Ravaute, en 1.000 Motosacoche s'approprie la victoire et le record de la catégorie...

... tandis que nous voyons un remarquable nouveau, du nom de Bernard, qui se classe premier en 750 dijonnaise.

Amort pourrait figurer dans nos compétitions parisiennes : le voici sur son New-Map 1.000 cmc. battant le record des sidecars de 3 minutes.

coupes, qui seront offertes aux triomphateurs du Circuit des Routes Pavées :

Concours des Véhicules Industriels et Commerciaux : Coupe du « Poids lourd » d'une valeur de 10.000 fr., de Barbedienne, offerte par M. Alfred Théodor, directeur de la revue *Poids Lourd*.

Voitures sport : 1.100 cmc., coupe Scrépel ; 1.500 cmc. : coupe Dubonnet, 2 litres : coupe Yacco ; 3 litres : coupe Nord-Négocce ; au-dessus de 3 litres : coupe Chantecler.

On nous annonce de plus une admirable coupe, qui sera offerte à la catégorie 3 litres des voitures course.

Il faut également noter la coupe du *Petit Parisien* d'une valeur de 10.000 fr., qui sera offerte en toute propriété au triomphateur de l'épreuve, quelle que soit sa catégorie ; — la coupe Hector Franchomme, au gagnant de la catégorie des voitures sport ; — la coupe Robert Massé, au gagnant de la catégorie ; des voitures course.

Puis la coupe André Huet, à disputer par équipes ; la coupe de régularité Marcel Plateau ; la coupe des amortisseurs.

Signalons également les coupes offertes par l'A. N. C. F. et le M. C. N. F. pour les 3 heures motos, et celles offertes par les organisateurs à la 1<sup>re</sup> moto, au 1<sup>er</sup> sidecar, au 1<sup>er</sup> cyclocar et à la 1<sup>re</sup> des petites voitures.

Et encore les coupes d'honneur attribuées au concours d'élégance, l'une à la 1<sup>re</sup> des voitures gainées, la seconde à la 1<sup>re</sup> des voitures rigides, et enfin les deux coupes offertes au concours de phares (concours de puissance, concours de croisement).

Rappelons que la clôture des inscriptions pour toutes les épreuves du Meeting a eu lieu le 16 août à droits simples, et le 25 août à droits doubles.

Les inscriptions, demandes de règlement, renseignements, devront être adressées au Commissaire général Léon Manaud, 3, cité Bergère, à Paris.

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

La Journée des Records à Arpajon

Le M. C. de France organise pour dimanche, sur la ligne droite qui joint Paris à Orléans entre Arpajon et la côte de Torfou la classique journée des records. Comme dans beaucoup de nos épreuves de l'année, les intéressés attendent toujours le dernier moment pour envoyer leur engagement. Qu'ils ne se plaignent donc pas lorsque certaines questions de détails ne sont pas suffisamment à leur goût ; ils sont les fautifs, et nous ne les plaindrons jamais. Nous verrons le fameux Temple sur sa machine spéciale, qui a décidé d'enlever tous les records, mais Sunbeam a de bonnes raisons aussi pour essayer d'arracher quelques records, soit en 500 cmc., soit en sidecars 600 cmc. Norton également s'attaquera aux mêmes records mondiaux. Du côté des voitures, Morel a décidé de tenter l'aventure avec une 1.100 cmc., d'une part, et une 1.500 cmc., d'autre part, de la firme Amilcar. De Rovin sur son petit joujou 500 cmc. remarquable sera aussi de la fête. Les performances de ce petit appareil sont encore à l'esprit de tous et nul doute que la chance sourira au sympathique conducteur, et qu'il ornera son palmarès de tous les records possibles dans sa catégorie. Enfin, le prince Ghika a contracté son engagement sur Cozette. Nul doute qu'il soit aussi en but à la curiosité populaire. Rappelons que l'an dernier, le M. C. F. rencontra un ennemi assez difficile à vaincre dans le père Temps, qui ne cessa pendant toute la journée d'inonder la route nationale, où eurent lieu ces tentatives de records, et l'on dut reporter l'épreuve au lendemain. L'été particulièrement chaud et agréable que nous avons passé laisse à souhaiter que cette année le M. C. F. ne sera pas encore victime des intempéries, et nous demandons à toute la population parisienne de se rendre nombreuse pour voir un spectacle unique.



LE PREMIER 16 SEPTEMBRE

Championnat du Motocycle Industriel

Un peu d'histoire

Lorsque nous avons annoncé le premier Championnat de Motocycle Industriel, il nous a été dit que nous n'étions pas les premiers à avoir pensé à cette épreuve. Evidemment en 1924, notre confrère *L'Auto* organisa un concours réservé aux tris à moteurs. Excellent, mais à cette époque la fabrication de ces engins d'affaires était à l'état embryonnaire, et il n'a pas été donné suite régulière et rationnelle à cette première idée. Notons cependant que le 16 novembre de cette année-là, ce fut un Jésus 125 cmc., qui couvrit les 50 kms du parcours en 1 h. 45. Il était muni d'un moteur Train. Cette motocyclette de 125 cmc. était obligée de marcher avec un poids réglementé ; cependant la firme Jésus avait demandé que l'on lèstât le tri de 214 kgs supplémentaires, et l'effort fut contrôlé officiellement par M. Mathis, chronométrateur de l'U. V. F. 1924 est bien loin et bien près en même temps. Comme on le voit par ce petit aperçu, la charge de 400 kgs qui a été donnée dans notre règlement pour des 500 cmc. n'est pas exagérée. Il paraît que beaucoup d'usagers de la mécanique ont haussé les épaules, en prétextant qu'il était absolument impossible à un tri 500 cmc. de transporter ces 400 kgs. C'est pour cela que nous avons fait personnellement une expérience le 16 août d'un tri 500 cmc. Galland, moteur Jap, sur le parcours Paris-Rouen et retour, avec charge de 400 kgs, et qui fut pleinement réussi. Nous n'avons pas prévu une catégorie 125 cmc. dans le premier championnat du Motocycle Industriel, et nous avions craint que la maison Jésus ne pût, de ce fait, y participer, mais nous recevons un mot du constructeur de Levallois, 39, rue Chevallier, qui nous annonce sa participation officielle à l'épreuve du 16 septembre sur un moteur plus fort.

Ajoutons à cette firme la participation assurée de la maison Galland avec 3 appareils 500 cmc., de la maison Ninon, représentée par M. Paul Bealé, avec 3 appareils, et aussi de bien d'autres maisons qui sont en train d'étudier les modèles qu'elles vont aligner. Du côté des tricycles (oh ! le vilain nom), la participation du Villard est également assurée. Quant aux sidecars commerciaux, on nous dit que René Gillet alignerait 3 véhicules commerciaux, la maison Cleveland un 600 cmc. remarquable et jusque chez Gnome et Rhône, le fameux plateau avec lequel on dépanne les motocyclettes serait engagé dans l'épreuve. Comme on le voit, nous aurons un lot imposant de concurrents. A remarquer toutefois qu'il ne s'agit pas d'une épreuve sportive où chaque concurrent cherche à bousculer son voisin. Nous avons établi un règlement utilitaire. C'est un concours en somme. Chaque marque de véhicules doit être capable de répondre aux conditions de ce concours. Elles sont dures, car demander à un trimoteur chargé de 400 kgs. de monter une côte comme celle de Gaillon, ou celle de Fleury-sur-Andelle, a pu paraître exagéré. Nous avons nous-même fait l'expérience sans avoir jamais conduit de triporteur auparavant. Avec bonne conduite, le trimoteur passe partout. De plus, la curiosité éveillée par ces engins absolument nouveaux pour la province a retardé sensiblement notre marche, et nous croyons que le concours de population sera très grand sur le parcours. Ce qui est plus particulièrement étonnant ce sont les agriculteurs, les commerçants des régions traversées qui n'arrêtent pas de nous demander des renseignements, parfois bien techniques, sur nos engins. Nous avons touché juste, et souhaitons le plus grand succès au premier championnat du Motocycle Industriel.

L'avis d'un Sénégalais sur le 1<sup>er</sup> Championnat du Motocycle industriel

Nous donnons l'opinion d'un parisien transplanté au Sénégal et que l'annonce du Championnat a enthousiasmé : la question n'est pas d'ordre local comme on le voit. Noter que la lettre a perdu un peu de son actualité par suite de la distance de notre correspondant.

Je viens de recevoir le numéro de la revue du 21 juillet et c'est avec plaisir que je vois que vous organisez pour septembre prochain une course championnat de triporteurs à moteur.

Que de fois et sur divers journaux j'ai vu des croquis qui nous montrent un homme traînant péniblement une voiture à bras, avec en sous-titre « Et nous sommes au 20<sup>ème</sup> siècle ! ». Jamais, peut-être ne suis-je pas seul à le voir, je n'ai trouvé pareil croquis pour le triporteur à pédale. Et pourtant ! ! ne pourrait-on pas comparer un triporteur à la voiture à bras, et quel croquis que celui où l'on verrait un jeune homme, souvent un homme âgé, poussant comme un sourd sur une « pédale ! », et nous sommes tout aussi

bien au 20<sup>ème</sup> siècle. Qu'y a-t-il de plus « pompant » du tri-pédale ou de la voiture à bras ? Demandez un peu aux infortunés qui toute une journée font du pédale, je ne crois pas douter de leur réponse. Je ne puis vous dire d'essayer, car alors vous vous demanderiez réellement s'il est possible que l'on puisse, aujourd'hui que la mécanique a fait de tels progrès, laisser circuler dans Paris des Pédales. Evidemment, je ne veux pas retirer au tri-pédale les services divers qu'il rend, pour diverses corporations où la marchandise est très volumineuse et n'est pas très lourde, mais le même service ne serait-il pas mieux rendu par un moteur, et avec beaucoup moins de fatigue, mais il y a aussi celui qui part avec des fois 100 kilos et plus et qui

est parfois obligé de faire une course assez longue avant de livrer le client ; obligé de faire un effort physique très grand pour arriver à destination, il est obligé d'en fournir un non moindre quelquefois pour livrer son client.

Beaucoup de maisons l'ont vu et, depuis quelques années déjà, les triporteurs à moteur ont remplacé pas mal de pédales ; certaines maisons ont créé des services de livraison rapide entièrement avec des trimoteurs et ce sont réellement des services rapides.

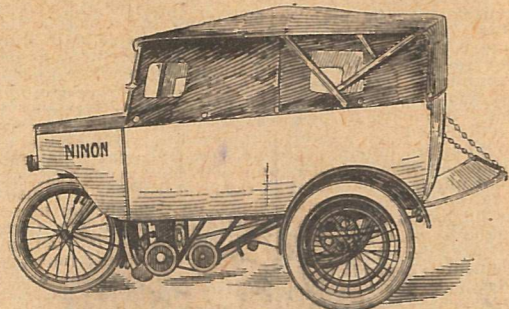
Je suis heureux de voir que Moto Revue s'intéresse à la vulgarisation du trimoteur qui est appelé au plus grand succès, par la facilité de son entretien, par son prix, la facilité de garage, le poids qu'il peut transporter, la facilité avec laquelle il passe partout, sa rapidité, le plaisir qu'a celui qui le conduit de faire une longue course sans trop se pomper, et, après la livraison, pour aller d'un client chez un autre le temps de souffler un peu.

Pour intéresser les commerçants, ce sont eux qui vulgariseront le mieux le tri-moteur car ce sont eux les premiers intéressés, il faudrait que, dans votre championnat, il puisse être créé des équipes par maisons. Je connais diverses maisons dont les dirigeants très sportifs ne demanderaient pas mieux ; ce serait même pour eux une bonne réclamation pour la rapidité des livraisons et créerait de l'émulation parmi les diverses succursales.

Mais il faudrait que l'épreuve, pour être bien, ait lieu l'après-midi du dimanche car, en effet, un grand nombre de maisons et non des moindres emploient trimoteurs et

conducteurs le dimanche matin. Je crois aussi que la distance de 250 kilomètres est un peu longue ; ne pourrait-on pas la réduire, en faisant un parcours plus difficile avec arrêt comme vous prescrivez à l'arrivée, mais avec décharge et recharge du lest, lest réparti dans plusieurs caisses, ou pour certaines corporations en panier « quinze trous » remplis pour faire le poids réglementaire. Comme il pourrait y avoir plusieurs *ex-aequo*, la casse départagerait les premiers.

Je crois que ce sont des choses qui intéresseront le plus les commerçants. Vous pourriez aussi, en cas de panne, intéresser les maisons constructeurs, quant à la rapidité de la réparation, panne qui arrive à la meilleure



Le trimoteur Ninon, à roue directrice avant, peut aussi être muni d'une "conduite intérieure" pour usage de transports de personnel.

machine, et que le conducteur ne trouve pas toujours car il n'est pas mécanicien, le

conducteur !! Il se tirera parfaitement d'une bougie qui ne fonctionne pas bien, d'un carburateur qui gaze mal, de maintes petites bricoles, mais quand cela devient trop compliqué, il vaut mieux laisser à un spécialiste qui répare en moins de deux la panne qui est parfois d'une décevante banalité ; mais je vous l'ai dit plus haut, le conducteur est plus souvent un ancien « pédale » qu'un ancien mécanicien, et aussi les maisons qui emploient les trimoteurs préfèrent avoir affaire au constructeur en cas de panne qu'au cafonilleux qui d'une panne en fait une catastrophe. Il y a d'ailleurs, à Paris, des maisons à qui on passe un coup de téléphone et une demi-heure après, le mécanicien est là... une demi-heure après ; toutefois si l'on a le soin de donner une petite prime de rapidité au mécanicien, prime qui est d'ailleurs presque toujours donnée par le conducteur trimoteur car dans beaucoup de corporation le trimoteur est intéressé aux affaires et fait, lui aussi, le pourboire ; alors plus la réparation est faite vite, plus il est content.

Je connais particulièrement à Paris, pour en avoir fait partie, une équipe de triporteurs particulièrement rapide : « Maison Potin, succursale, 29, avenue Victor-Hugo », les machines sont parfaites. Les trimoteurs Larribé à roues de bois. Je vous assure que cette équipe ne vole pas son nom de l'« Equipe des Bolides ».

Maintenant que je suis au pays des moricauds, je suis certain que le jour où le trimoteur viendra à la colonie il damera le pion au sidecar pour la pratique qu'a le trimoteur, son peu d'empatement, et surtout la charge dont on peut le charger sans qu'il souffre trop.

Raymond TULOUT.  
Dakar (Sénégal)

Le Rallye-Moto Tourisme Soubitez

C'est le 6 septembre prochain qu'il a lieu à Boulogne-sur-Mer : le règlement est à la disposition de tous à Moto Revue et à l'Auto. 60 engagés seulement.

Nous rappelons que c'est le 6 septembre qu'a lieu le Rallye Moto Tourisme Soubitez, dont nous avons donné dans le numéro précédent un aperçu du règlement. Ce rallye est basé sur une formule originale et très simple, celle de la régularité, mais à cette régularité est adjoint une particularité : parcours secret et en même temps en étoile. Le contrôle de départ de chacune des branches de cette étoile est Boulogne-sur-Mer. Le contrôle d'arrivée est également Boulogne-sur-Mer. Ce n'est qu'une heure avant le départ que les concurrents recevront l'indication de la route, en même temps qu'une carte Michelin. Le parcours total représente environ 180 kms. Il est évident que nous tendrons à ce que l'organisation, la plus précise soit de règle, car les écarts pour le classement général pourront varier de quelques secondes seulement, et la valeur des prix vaut la peine d'une sévérité quasi excessive. De plus, le nombre des engagés ne pourra excéder 60. A l'heure actuelle, nous avons reçu les engagements de :

Motos 175 cmc. — 1. M. Neyrinck (Terrot) ; 2. Mouret (San Sou Pap) ; 3. Collet (San Sou Pap).

Moto 250 cmc. — 1. J. Pouponneau (Dol-lar) ; 2. Alex Touzet (Propuleycle).

Motos 350 cmc. — 1. S. Maurer (Magnet-Debon) ; 2. Bidault (Terrot) ; 3. Yvan Court (Propuleycle) ; 4. Jullien (Terrot) ; 5. Collin (Terrot) ; 6. Hamiaux (Terrot) ; 7. Maisonneuve (Terrot) ; 8. Baelen (Griffon).

Motos 500 cmc. — 1. Naas (Gnome-Rhône) ; 2. Marc (Gnome-Rhône) ; 3. Fraichard (Gnome-Rhône).

Pour éviter toute confusion et toute discussion à l'arrivée des engagements, il a été en-

tendu que les engagements ne seront reçus exclusivement qu'au journal L'Auto, ou mieux, à M. Maurice Berson, 5, rue Monsigny, à Boulogne-sur-Mer. Pour corser les difficultés, les organisateurs annoncent qu'un chronométrage secret à l'insu des concurrents sera apporté en cours de route, car il faut laisser aux participants le moins de latitude pour tourner le règlement. 60 engagés seulement : c'est-à-dire que, dès que le nombre de 60 sera atteint, les engagements seront clos. Nous insistons sur ce point particulier, car si le règlement a prévu une date extrême pour la réception des engagements, cette date ne sera accordée que si le nombre des 60 n'était pas atteint. Enfin, cette épreuve se court en semaine, et nous avons reçu un certain nombre de demandes de gens qui eussent voulu qu'elle fut reportée au dimanche, mais ce jour-là a lieu l'épreuve Boillot, le Grand Meeting de Boulogne-sur-Mer et du Touquet. De plus, c'est à l'occasion de la semaine automobile de Boulogne-sur-Mer que la maison Soubitez a offert à nos motocyclistes une occasion de gagner des prix magnifiques, et il n'est pas possible de changer la date. Nous le regrettons vivement pour nombre de nos amateurs qui vont manquer une occasion certainement unique, mais il ne faut pas qu'ils oublient que lorsque nous avons doté certain rallye de la saison actuelle de récompenses de valeur, ce sont eux-mêmes qui n'ont pas répondu assez vivement à notre appel, et maintenant, nous ne voulons pas recommencer des expériences que notre tolérance, notre trop grande amabilité ont rendu inefficaces. Les professionnels sont naturellement en grand nombre dans cette épreuve, mais les quelques indépendants engagés ont à cœur de gagner le prix.

DE-CI, DE-LÀ

Nous croyons devoir annoncer qu'à l'occasion du Salon de la Motocyclette, la Maison Henderson, qui fabrique les 4 cylindres renommés, a décidé la création d'une agence à Paris. Cette agence a été confiée à M. Hern, 163, rue de Belleville. De même, les motos Excelsior sont confiées à M. Hern.

\*\*\*

M. René Vidal, au Sénégal, est notre abonné N° 76.930. Il est chargé de la réorganisation des transports au Sénégal, ainsi que de la construction de lignes nouvelles, et il serait très intéressé de recevoir catalogues, tarifs et conditions de tous les constructeurs d'automobiles et de motocyclettes de France.

Nous tenons son adresse à la disposition des Maisons qui désireront se mettre en relations avec lui.

Ne nous envoyez pas de sous

L'appel que nous avons fait au sujet de l'inventeur, M. Fernand Forest, a été entendu dans notre monde motocycliste.

Nous remercions vivement les nombreux donateurs qui ne se contentent pas d'envoyer 50 centimes, mais doublent, triplent ou quadruplent la somme.

Nous savions que nos jeunes ont beaucoup de cœur et que les 40 sous qu'ils disposent en faveur de la femme malheureuse du précurseur de la moto et de l'auto sont la privation d'un apéritif ou d'un digestif avec les copains. C'est un petit effort louable.

Nous rappelons que les envois doivent être faits directement à l'Automobile-Club d'Auvergne, 7, place de Jaude, à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).



Les bidons de cinq litres

Le 16 septembre prochain, à Châteauroux, aura lieu l'épreuve du bidon de cinq litres, ouverte à tous les motocyclistes, quels qu'ils soient. Le Moto-Club du Berry, organisateur, rencontrera certainement le succès. Une partie automobile est prévue au programme, avec le concours de l'A. C. du Centre. C'est la section de l'Indre du M. C. du Berry, qui est chargée des engagements pour cette épreuve. S'adresser, 10, place Lafayette, à Châteauroux.

Les Championnats de France

A la suite de la liste des engagés, que nous avons récemment publiée, nous pouvons annoncer la participation de la marque Alcyon qui mettra 4 machines en ligne ; deux en 175 et deux en 250 cmc. San Sou Pap envoie toujours son équipe en 175 cmc., deux machines ; Durand et Coulon lutteront contre Alcyon en catégorie 250 cmc. sur leur Terrot bien connue tandis que Perrotin a décidé la lutte contre son cousin Boetsch. En d'autres termes Magnat-Debon contre Terrot, en 350 cmc. ; d'ailleurs, dans cette catégorie Alcyon a engagé également une machine. Nul doute que les championnats de France qui se disputent à Monthéry le 2 septembre prochain ne rencontrent un vif succès.

La Côte d'Iffigniac

Le 19 août eut lieu la fameuse course de côte de l'A. C. des Côtes du Nord. Du point de vue voitures, Bugatti remporte la victoire. Quant aux motocyclettes, Gnome et Rhône remporte une victoire magnifique avec Rouveure. A noter qu'une petite 5 CV Rosengart que pilotait Vinatier a réussi du 87,400 de moyenne. Le cas est à signaler.

Motos 350 cmc. — 1. Martinet (Saroléa), 1' 25" 2/5 ; 2. Philippe (La Française), 2' 22" 3/5.

500 cmc. — 1. Rouveure (Gnome et Rhône), 1' 11" ; 2. Forestier (Gnome et Rhône), 1' 43" ; 3. Maillard-Brune (Gnome et Rhône), 1' 53" 2/5.

Voitures sport 750 cmc. — 1. Vinatier (Rosengart), 1' 22" 3/5, moyenne, 87 kilomètres 400 ; 2. Simon (Benova), 2' 45" 3/5.

1.100 cmc. — 1. Droumaget (Salmonson), 1' 45" ; 2. Caharel (Salmonson), 1' 46" 2/5 ; 3. Courson (Donnet), 2' 13" 3/5.

1.500 cmc. — 1. Mme Cotillard (Chenard-Walcker), 2' 01" 1/5.

2 litres. — 1. Andrieux (Christiane huit), 1' 32" 1/5 ; 2. Cotillard (Ballot), 1' 44" 2/5.

3 litres. — 1. Penteuil (Bugatti), 1' 18" 3/5 ; 2. Bouchard (Bugatti), 1' 25"

5 litres. — 1. Lipman (Chrysler), 1' 27" 1/5.

1.100 cmc. — 1. Massé (Salmonson), 1' 07" ; 2. Crochet (Salmonson), 1' 44" 2/5 ; 3. Le Meur (Amicar), 1' 46" 2/5.

Voitures course 2 litres. — 1. De Pouget (Bugatti), 1' 01" 4/5 ; 2. Rol (Citroën), 1' 26"

Régularité dans les Vosges

Le M. C. de Strasbourg eut un grand succès dans son circuit de régularité du 19 août. La bataille fut des plus sérieuses, car la route était très difficile.

Calendrier de l'U. M. F.

- 1<sup>re</sup> Journée des records (M. C. F.).
- 1-9 septembre. — Sortie sur Alsace (M. C. Marseille).
- 2. — Meeting de Calais (M.C.N.F.).
- 2<sup>e</sup> Journée des records (M. C. F.).
- Circuit de régularité (U. M. Ardennes).
- 9. — Côte des Granges (M. C. Berry).
- 16. — Meeting des Routes Pavées (M. C. N. F.).
- Côte des Molineaux (M. C. Seine-Inférieure).
- 23. — Rallye Clermont (M. C. Auvergne).

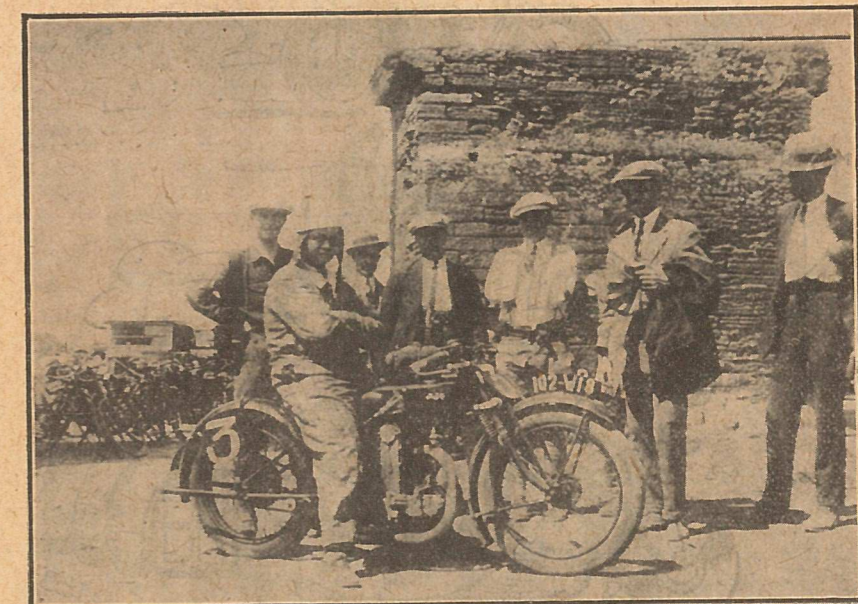
- Motos 250 cmc. — 1. Bitel (Alcyon), 1' 48" 2/5.
- 250 cmc. — 1. *ex-aequo* : Boulangier (Stella) et Muller (Ravat), sans pénalisation.
- 350 cmc. — 1. *ex-aequo* : Nuss (Harley), Schlichter (Ravat), Ziller (Harley), Gangloff (Rhony'x), Deutsch (A. J. S.), Pink (Harley), sans pénalisation.
- 500 cmc. — 1. *ex-aequo* : Kloes (X...), Kulm (F. N.), Brecheumacher (Gillet-

Herstal), Ziegler (Gnome et Rhône), Scheerer (Terrot), sans pénalisation ; 6. *ex-aequo* ; Reguery (Saroléa), Amstatt (Terrot), 1 point ; 8. Hubert (X...), 2 points ; 9. Bernscheidt (X...), 5 points ; 10. Haerming (X...), 9 points. Sidecars 600 cmc. — 1. Schamber (René Gillet), 15 points. Sidecars 1.000 cmc. — 1. *ex-aequo* ; Argast (Harley), Berlein (Harley), Ritter (Harley), 19 points 1/2.

Circuit des Ardennes

Le Grand Circuit des Ardennes se courra le 2 septembre prochain sur l'itinéraire : Charleville, Nouzonville, Monthermé, Fumay, Revin, Rocroi, Signy-l'Abbaye, Rethel, Vouziers, Stenay, Sedan, Charleville. Les vitesses fixées sont : Bicyclettes à moteurs..... 20 à l'heure. Motocyclettes ..... 30 — Sidecars ..... 40 — Cyclecars ..... 50 —

La clôture des engagements est fixée au 27 août prochain à droits simples et au 28 août prochain à droits doubles. Ces engagements sont susceptibles d'une réduction de 50 % pour les adhérents à l'U. M. des Ardennes. De nombreux prix ont été attribués à cette épreuve, que Moto Revue patronne. Des bulletins d'engagements sont à la disposition des intéressés au bureau de l'U. M. des Ardennes, 7, rue de la République à Charleville ainsi qu'à Moto Revue.



Benitah, à la course de Rabat-Kénitra, est vainqueur toutes catégories sur A. J. S. 500 cmc. a. c. t. C'est l'as incontesté du Maroc actuellement.

Toujours les mousquetaires

Le 12 août s'est couru à Sens l'épreuve de régularité réservée aux motocyclistes. Le parcours quoique très dur et accidenté avait réuni de nombreux concurrents. Une organisation parfaite et de très beaux prix ont contenté tous les concurrents. Voici le classement des premiers :

- 1° Séguinet (Motobécane) : 10 points ;
- 2° Penty (Terrot) : 22 points ;
- 3° Athos (Motobécane) : 35 points ;
- 4° Aramis (New-Motorcycle) : 54 points ;
- 5° Dechambre (Terrot) : 433 points ; etc.

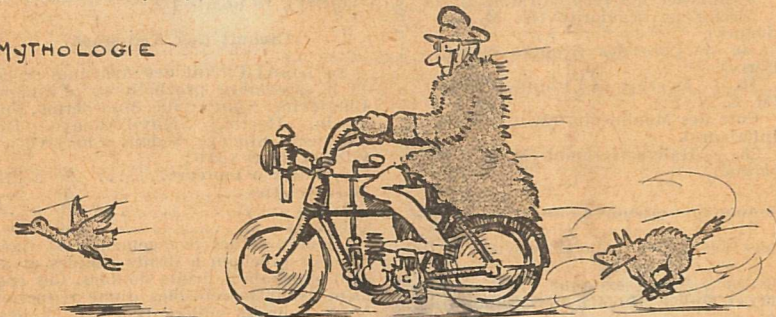
Malgré la méconnaissance des parcours imposés, les mousquetaires sont toujours à l'arrivée.

Le Moto-Club Saint-Denis éclate

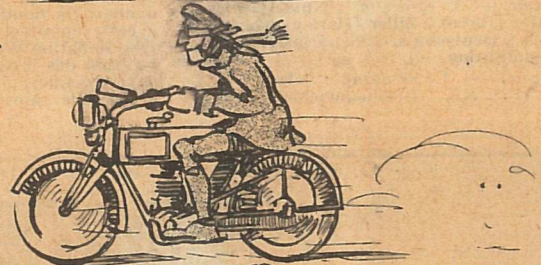
Devant le succès et l'affluence d'adhérents que le Moto Club Dyonisien a rencontré depuis l'hiver dernier, les dirigeants ont été contraints d'envisager la refonte du groupement sur de nouvelles bases. Le M. C. Dyonisien accuse le chiffre de 670 membres ; or l'hiver dernier, au Banquet où nous fûmes invités, le chiffre total des adhérents se montait à 68 membres, c'est donc plus de 600 nouveaux adhérents qui sont venus grossir le M. C. D. en moins de 8 mois. Les dirigeants ont estimé que l'on ne doit rien négliger, afin de donner au M. C. D. la présence des clubs de France. Tout le monde a suivi avec une curiosité inquiète la fusion à la Fédération française motocycliste.

Il est évident que le M. C. D. a apporté, d'accord avec le M. C. de la Seine, un poids énorme dans la balance. La plus grande camaraderie alliée à la plus grande discipline a toujours régné au sein du groupement, et tous les motocyclistes manquant de correction ont été immédiatement radiés de la Société. C'est ce qui explique l'activité fébrile du M. C. D. et surtout la participation imprévue et inespérée de tant de femmes. Nous sommes heureux de constater que les dirigeants du M. C. D. aient compris que la motocyclette évoluait vers l'utilitarisme, vers le tourisme agréable, qui viennent nous décharger des soucis du labeur quotidien, et afin de donner le maximum d'intérêt aux membres, suivant à ce point de vue le tracé pris par maints autres clubs, le M. C. D. publiera un petit bulletin mensuel de son groupement. Les sorties, d'ailleurs conduites par le Président, sont vues d'un sens purement artistique et touristique, excluant toutes les données sportives qui n'ont comme résultat que de dresser une barrière entre les différents adhérents. Tout récemment, le M. C. D. fit une sortie sur Gisors-Château-Gaillard, et reprenant la formule de *Moto Revue*, il donne rendez-vous aux M. C. environnants ; aussi le M. C. de Boulogne-sur-Mer, celui de Gisors prirent contact avec le M. C. D. Le 2 septembre aura lieu une sortie sur Compiègne et Pierrefonds. Toute l'activité du Dyonisien se résume dans ce programme. Rouler en artistes de la mécanique, mais jamais en fous.

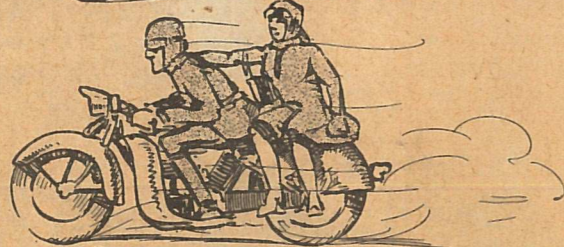
MYTHOLOGIE



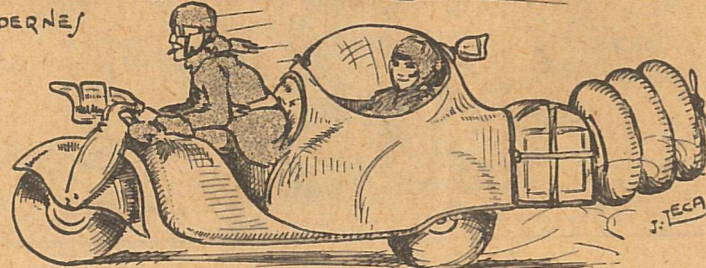
HISTOIRE ANCIENNE



MOYEN-AGE



TEMPS MODERNES



LA MOTO A TRAVERS LES AGES  
De l'antiquité aux temps modernes

Calendrier de la F. F. M.

SEPTEMBRE

- 2 sept. — Gymkhana (M. C. d'Artois).
- 9 sept. — Circuit de régularité (M. C. Riom).
- Rallye ballon (M. C. Laigle).
- 16 sept. — Kilomètre arrêté (M. C. Bergerac).
- Côte des Fordes (M. C. Ancizes).
- Circuit régularité (M. C. Laon).

Voici le classement du Rallye Paris-Avallon

1<sup>er</sup>, Jacko ; 2<sup>e</sup>, Miller Paul ; 3<sup>e</sup>, Athos ; 4<sup>e</sup>, Aramis ; 5<sup>e</sup>, Allard ; 6<sup>e</sup>, Pernet.  
Viennent ensuite : Maillet, Vizentin, Chevrot père, Vitoz, Morel, Aubry, Bolot, Levacher, Brisset, Maire, Millot, Chevrot fils, Lefrique, Rabisse, Lamouret, Bidolet, Plet, François, Roger et Bouillon.  
Un prix spécial fut attribué à Maison-neuve, le plus malheureux de l'épreuve : bris de soupape et détérioration de cylindre à 25 kms de l'arrivée.  
Le M. C. S. profite de l'occasion pour renouveler ses remerciements aux généreux donateurs qui dotèrent de si beaux prix les heureux vainqueurs.

Le circuit de régularité de l'Auxois

L'A. M. C. de Semur a réussi son circuit du 15 août, 19 automobiles et 22 motocyclistes, parmi lesquelles nous avons rencontré les deux fameux mousquetaires du M. C. de la Seine, Athos et Aramis, venus spécialement de Paris, ont participé à cette charmante épreuve. Le succès fut très vif dans toutes les localités traversées. On a fait du beau travail à Semur. Participait en outre à cette épreuve le M. C. d'Avallon. Voici les résultats :

Classement des Motocyclistes 175 cmc.

1<sup>er</sup>, n° 19, Grillot, 82 points ; 2<sup>e</sup>, n° 18, Brasse Bernard, 279 points ; 17 partants, 3 abandons.

Motos toutes catégories

1<sup>er</sup>, n° 11, Vial, A. M. D., 25 points ; 2<sup>e</sup>, n° 5, Lévêque, A. M. C. S., 26 points ; 3<sup>e</sup>, n° 25, Goubaud, A. M. C. S., 42 points ; 4<sup>e</sup>, n° 6, François, 43 points ; 5<sup>e</sup>, n° 22, Bizouard, A. M. C. S., 46 points ; 6<sup>e</sup>, n° 22, Athos, M. C. S. (Paris), 57 points ; 7<sup>e</sup>, n° 11, Pernet, M. C. A., 59 points ; 8<sup>e</sup>, n° 3, Perrot, A. M. C. S., 68 points ; 9<sup>e</sup>, n° 1, Martin, A. M. C. S., 75 points ; 10<sup>e</sup>, n° 14, Sautereau, M. C. A., 118 points ; 11<sup>e</sup>, n° 26, Aramis, M. C. S. (Paris), 348 points ; 12<sup>e</sup>, n° 8, Charles Justin, A. M. C. S., 570 points.

Classement des automobiles

16 partants, 1 abandon.  
1<sup>er</sup>, n° 3, Norga (de Montbard), 11 points ; 2<sup>e</sup>, n° 11, Hivert, M. C. A., 13 points ; 3<sup>e</sup>, n° 15, Bizot, de Semur, 16 points ; 4<sup>e</sup>, n° 1, Montell, A. M. C. S., 17 points ; 5<sup>e</sup>, n° 219, Bouillon, de Paris, 18 points ; 6<sup>e</sup>, n° 5, Singer, A. M. D., 19 points ; 7<sup>e</sup>, n° 10, Hedinger de Vallois, 21 points ; 8<sup>e</sup>, n° 2, Berthaud, A. M. C. S., 28 points ; 9<sup>e</sup>, n° 4, Bauby, A. M. C. S., 32 points ; 10<sup>e</sup>, n° 7, Brasse Lucien, A. M. C. S., 40 points ; 11<sup>e</sup>, n° 22, Blondeau, A. M. C. S., 50 points ; 12<sup>e</sup>, n° 17, Guenon, A. M. D., 53 points ; 13<sup>e</sup>, n° 12, Vitoz Armaim M. C. A., 56 points ; 14<sup>e</sup>, n° 21, D<sup>r</sup> Morlot (Le Havre), 67 points ; 15<sup>e</sup>, n° 8, Mauplot (Chablis), 31 points.

Calendrier « Moto-Revue »

SEPTEMBRE

- 6. — Rallye Soubitez.
- 12. — Cours de préparation militaire.
- 16. — Championnat motocycliste des tri-porteurs.
- 19. — Cours de préparation militaire.

Le prix Masson du Moto-Club de Livry-Gargan

Le Moto Club de Livry-Gargan organise, le 9 septembre prochain une épreuve de régularité, sur le parcours Gargan-Reims et retour. Cette épreuve est ouverte à tous les motocyclistes possédant leur permis de conduire, et une assurance aux tiers d'au moins cent mille francs. Droit d'engagement : 3 francs. Nul doute que les motocyclistes de la banlieue Est ne viennent nombreux disputer aux membres du M. C. L. G., les nombreux prix dont sera dotée cette épreuve. Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser au Siège Social, Café-Tabacs de la Gare, à Gargan, ou au Secrétaire Général, 4, allée Nicolas-Carnot, Le Raincy (S.-et-O.).

Un Club, Palatin

Nous avons de nombreux motocyclistes qui font leur service militaire dans le Palatinat. Or, à Kaiserslautern, il existe un club motocycliste d'environ 250 membres très disciplinés. Ce club a l'intention de faire une grande sortie en 1929 sur Paris. *Moto Revue* est à la disposition du groupement pour le mettre en relations avec tous les clubs visés par l'itinéraire et nous demandons à tous ceux des secrétaires, des groupements qui veulent s'intéresser à cette grandiose manifestation de se mettre immédiatement en relations avec le M. C. K. *Moto Revue*, si les adhésions lui arrivent nombreuses, centralisera toutes les idées.

Un club aussi à Nevers

Cette fois, c'est l'agent de MM. Moruchon et Dumet qui sont les fabricants des célèbres huiles d'automobiles Mondial-Oil qui décident la création d'un groupement motocycliste à Nevers. Ce club, s'il se matérialise, aura un appoint réellement remarquable et qui a fait défaut à nombre d'autres Sociétés : en effet, ce club disposera pour son début d'un local et d'un nombreux personnel pour la bonne marche. Que peut-on souhaiter encore sinon que tous les motocyclistes de la région de Nevers comprennent l'effort et l'aide qui leur sont offerts par M. Sartre. *Moto Revue* apportera nos concours au développement du nouveau motoclub.

Une fête à Giraumont

24 participants à la fête de Giraumont devant un grand succès. Voici les résultats du gymkhana.  
Rémy (Giraumont) : 35 points ; Perrini (Hatrize) : 27 points ; Piomier (Briey) : 20 points ; Royer (Jarny), 20 points ; Craez (Giraumont) : 18 points ; Sacre (Jeandelize) : 18 points ; Martin (Jarny) : 16 points ; Royer II (Jarny) : 15 points ; Ledevour (Conflans) : 13 points ; Pluntz (Giraumont) : 13 points ; Lodi (Giraumont) : 13 points ; Leprat (Giraumont) : 11 points ; Donen (Jeandelize) : 10 points ; Bas Fernand (Jarny) : 10 points ; Sergent (Jarny) : 5 points ; Blandin (Doncourt) : 3 points ; Gury (Conflans) : 3 points ; Soboleski (Giraumont) : 3 points.

La Course du Mont Ventoux

Non seulement la classique côte a donné lieu à une réunion à grand succès, mais il semble qu'elle prend une célébrité internationale. D'ailleurs, tous les as de la vitesse ont tenu à participer à cette épreuve remarquable :  
Voici les résultats des diverses catégories (24 partants, 17 arrivées) :  
Motos 175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), en 22'15" ; 2. Coutelen (Monet-Goyon).  
250 cmc. — 1. Chabas (Terrot), en 24'36" 1/5 ; 2. Cordal (New-Map), en 32'32".  
350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), en 19'15" 1/5 ; 2. Gausorgues (Monet-Goyon), en 19'25" ; 3. Larose (Magnat-Debon), en 33'27".

Calendrier des Sauvages

SEPTEMBRE

Course de Côte (A. M. C. Semurois).

NOVEMBRE

Bal motocycliste (A. M. C. Semurois).

750 cmc. — 1. Bernard (X), en 22'17" ; 2. Panaty (Kœhler-Escoffier), en 24'37".  
1.000 cmc. — 1. Ravaute (Motosacoche), en 23'12" 1/5.  
Cyclecars 1.000 cmc. — 1. Amort (New-Map), en 19'28" 2/5 (record battu).  
1.100 cmc. — 1. Arnaud (Morgan), en 21'57" 3/5.  
Voitures sport 1.100 cmc. — 1. Lepicard (Donnet), en 20'17" 3/5 ; 2. Desgouttes (Mase) en 23'44" 3/5.  
Voitures de course 750 cmc. — 1. Rey (Peugeot), en 23'19" 3/5.  
1.100 cmc. — 1. Dugas (Derby), en 20'49" 2/5.  
2 litres. — 1. Lamy (Bugatti), 16'26" 1/5, moyenne : 78 km. 748, record battu.

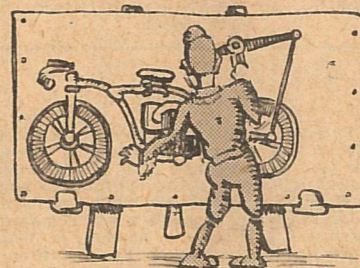
Athos est remis

... de son accident d'Avallon. Un marchepied qui s'envole à 35 à l'heure en seconde est l'origine de ce stupide incident. Les mousquetaires sont solides et il n'y paraît plus rien déjà... grâce aux obligations physiques auxquelles le malade s'est astreint. Et c'est encore le fameux Allouis, d'Avallon, qui en un tour-nemain, remit la machine sur roues avec la sûreté qui lui est coutumière : le tout pour 47 fr., pédalier faussé, redressement au four, boîte de vitesses réglée, kick redressé au four, guidon idem et... renickelé, tuyau d'échappement re-idem, manettes de frein cassées remplacées, vérification, essayage, etc... Excellent spécialiste, comme vous voyez.

AU MAROC

Course de vitesse de Fedhala

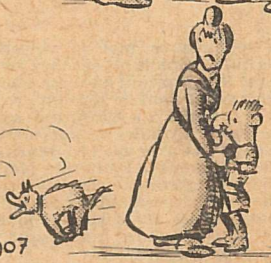
Madras a été oublié dans notre compte rendu des courses marocaines du 1<sup>er</sup> juillet. Agent de Monet et Goyon à Casablanca, Madras participe à toutes les épreuves marocaines et c'est ainsi que, sur machine 175 Monet et Goyon, c'est lui qui fit le meilleur temps ; en 350 son client, M. Bibas, fut également à l'honneur. Le Maroc est encore un peu loin, à certains points de vue, et il se glisse quelquefois des omissions dans nos comptes rendus. Que les intéressés nous le signalent à l'occasion et nous leur donnerons entièrement satisfaction.



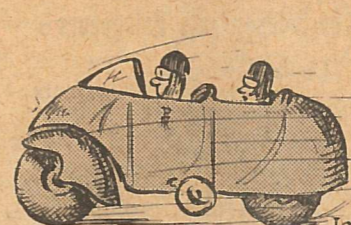
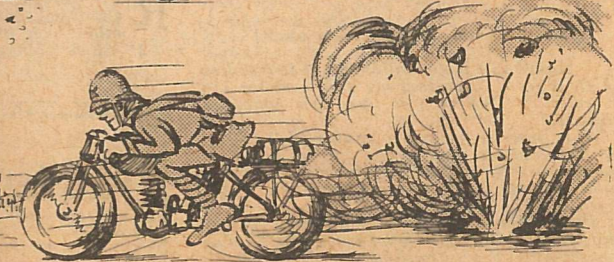
1807



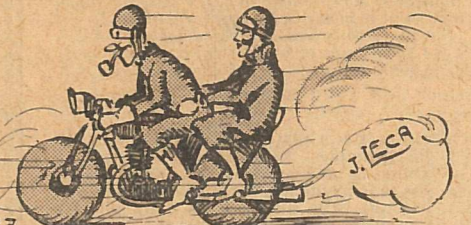
1907



1917



1927



AUTRE POINT DE VUE  
Époque contemporaine





**MOTO REVUE**

**LA COURSE DE COTE DE LAFFREY**

**L'épreuve**

Le 19 août eut lieu la course de côte du M. C. Dauphinois. Kœhler-Escoffier fut le vainqueur. Il faut cependant remarquer que Perrin, qui conduisait une 1.000 cmc. faisait le meilleur temps de la journée, le record de la côte appartient toujours à Eddoura sur Kœhler-Escoffier également. Monet-et-Goyon a réussi trois exploits en 175 cmc., Sourdot bat le record de sa catégorie, en sidecars 350 cmc., l'éternel coéquipier du précédent, Hommaire, enlève également le record de sa catégorie, et enfin Gausorgues entame une lutte magnifique avec Boetsch, et réussit à lui enlever 1/5 de seconde. C'est la revanche, nous a-t-on dit, du Mont-Ventoux. La performance de Gausorgues était à signaler. Mais cela ne veut pas dire que Terrot soit resté inactif, et Durand s'octroie la catégorie 250 cmc., tout en battant le record, fait coup double en enlevant la 500 cmc. devant Gausorgues. Signalons plus particulièrement aussi la performance des sidecars. Si, d'une part, Monet-Goyon a enlevé la 350 cmc., Motosacoche s'approprie le record du 600 cmc. et Amort sur New-Map celui du 1.000 cmc. Comme on le voit les 6 km. 400 de la côte de Laffray ont donné lieu à une lutte énergique.

**Moto 175 cmc.** — 1. Sourdot (Monet-Goyon), 5' 12" 1/5 (record battu); 2. Moreau (Automoto), 5' 39".  
**250 cmc.** — 1. Durand (Terrot), 4' 53" (record battu); 2. Sartorio (Motosacoche), 5' 23" 2/5; 3. Brouchon (Motosacoche), 6' 10"; 4. Aumaitre (Ravat), 6' 11" 4/5.  
**350 cmc.** — 1. Gausorgues (Monet-Goyon), 4' 28"; 2. Boetsch (Magnat-Debon), 4' 28" 1/5; 3. Oilter (Motosacoche), 4' 33" 1/5; 4. Borcardi (Magnat-Debon), 4' 36" 2/5; 5. Doix (Ravat), 4' 54" 4/5; 6. Gauthier (Magnat-Debon), 5' 12" 1/5; 7. Cheyssièrre (Magnat-Debon), 5' 33" 2/5.  
**500 cmc.** — 1. Durand (Terrot), 4' 23" 3/5; 2. Gausorgues (Monet-Goyon), 4' 31" 2/5; 3. Perrin (Kœhler-Escoffier), 4' 36" 4/5.  
**1.000 cmc.** — 1. Perrin (Kœhler-Escoffier), 4' 15" 4/5 (meilleur temps de la journée); 2. Oilter (Motosacoche).  
**Sidecars, 350 cmc.** — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 5' 11" 4/5 (record battu); 2. Savisz (Magnat-Debon), 6' 15".

Monsieur Lucien PSALTY  
 50, Rue Arnel  
 P A R I S (17e)  
**Bugatti aime aussi la moto!**  
 pour ses jeunes : en voici  
 une preuve.

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 28 Juillet.

Je fais donner tout instruction pour qu'un chèque, correspondant au montant solde de votre facture, vous soit transmis sans retard.

Par ailleurs, je vous exprime toute ma satisfaction pour la machine que vous m'avez envoyée, elle fonctionne admirablement et me donne toutes les satisfactions que j'en attendais.

Je vous prie d'agréer, Monsieur mes sincères salutations.

**ETTORE BUGATTI**  
 FABRIQUE D'AUTOMOBILES



ETTORE BUGATTI

**600 cmc.** — 1. Roily (Motosacoche), 5' 12" (records battu).  
**1.000 cmc.** — 1. Amort (New-Map), 4' 30" 4/5 (record battu).

Coupe du Président de la République. — Attribuée définitivement à Kœhler-Escoffier, qui l'a gagnée deux fois consécutives.  
 Coupe de Vizille. — Magnat-Debon, avec Boetsch, Brocardi et Gauthier, équipe ayant fait 14' 27".

**Bugatti à la moto!**

Que de fois avons-nous essayé de faire comprendre à beaucoup que la moto a un charme prenant, lancinant, inconnu de l'automobiliste : ce dernier, parfait ignorant, hausse dédaigneusement les épaules et ne peut comprendre ce plaisir. Continuellement, nous constatons ce fait journalier de jeunes à qui

les parents, découragés par l'engouement de leurs rejetons pour cet instrument bizarre, croient trouver le remède en offrant une quatre roues dernier cri à ces jeunes palpitantes : et ces jeunes n'ont rien de plus pressé que de remiser l'auto trop lente, peu souple à leur goût, au magasin des accessoires paternels pour ré-enfourcher la moto de leur rêve, la 140 à l'heure, qui donne la saine émotion de la liberté. Mais il est des cas précis, typiques que nous nous en voudrions de ne pas signaler : quand un papa, qui a nom Ettore Bugatti et dont les prétentions à construire les plus beaux pur-sang de l'auto actuellement sont des plus justifiées et sans contestation de personne, quand donc Ettore Bugatti, le constructeur de Molsheim, est convaincu, pour ses jeunes gens, de la beauté sportive de la moto, on ne nous accusera pas de parti-pris : voici, ci-dessus, une lettre qui en dira long à ce sujet.

**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

**PRIME N° 19 DU SAMEDI 25 AOUT 1928**

**UNE PIPE DE HAUT LUXE** Fabrication **L. M. B.**  
 (VALEUR : **30 FR.**)  
 au moment des vacances **INTENSIFIE** les PLAISIRS de la ROUTE

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

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

**PRIX :**  
 A nos Abonnés. **15 fr.**  
 Aux Lecteurs non abonnés. **18 fr.**

(Franco : 1 fr. 50 en sus.)



**Les Moteurs L.M.P. continuent à se distinguer...**

**VITESSE**

7 km. de Saint-Quentin. — Sidecar 350 cc. : Chéret sur Jean Thomann.  
 Côtes des 17 Tournants. — Sidecar 350 cc. : Chéret sur Austral.

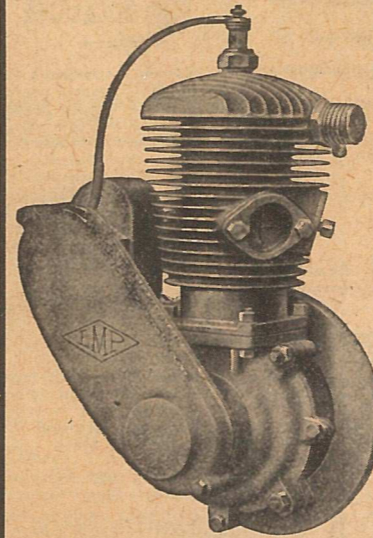
**ENDURANCE**

Bol d'Or. — Sidecar 350 cc. : Chéret sur La Française (battant le record de l'épreuve.)  
 Paris-les Pyrénées-Paris. — 250 cc. : Chéret sur Austral.  
 Sans pénalisation : Charles sur New-Mapp; Robert sur Jean Thomann.

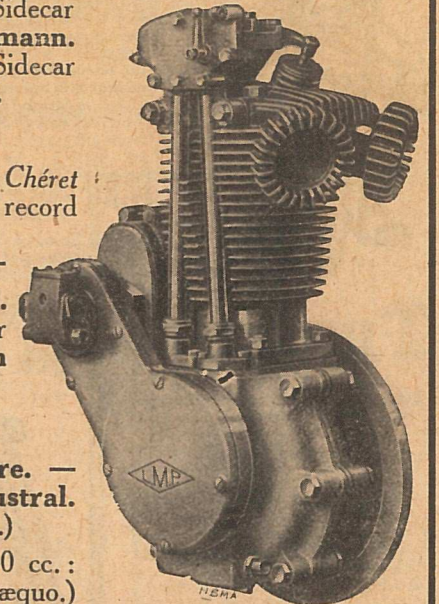
**RÉGULARITÉ**

Circuit de la Seine-Inférieure. — 350 cc. : les frères Flahaut sur Austral. (Coupe du Groupe Rouge.)  
 Circuit de Provence. — 350 cc. : 4 machines New-Mapp (ex-æquo.)

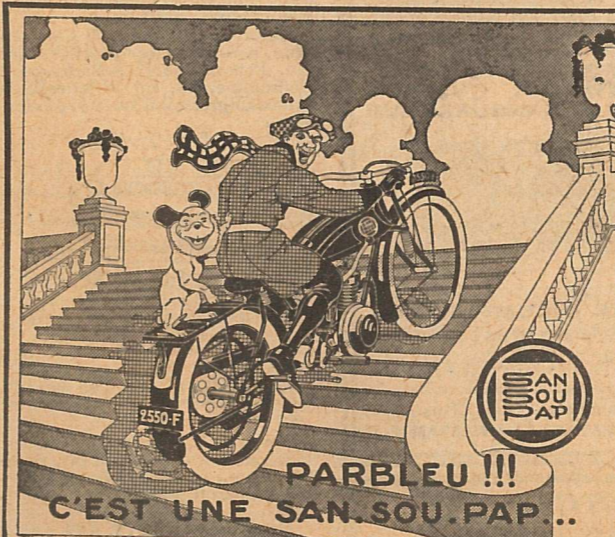
Moteurs 4 temps à culbuteurs, Touriste, Sport, 250, 350 et 500 cmc.



Moteurs 2 temps, Type Touriste et Sport, 175, 250 et 350 cmc.



**Anciens Etablissements LALO, MIGNONAC** Rue de la Pointe - ROMAINVILLE  
 Adr. Télégr. : LAMICH-ROMAINVILLE - Tél. : COMBAT 00-15



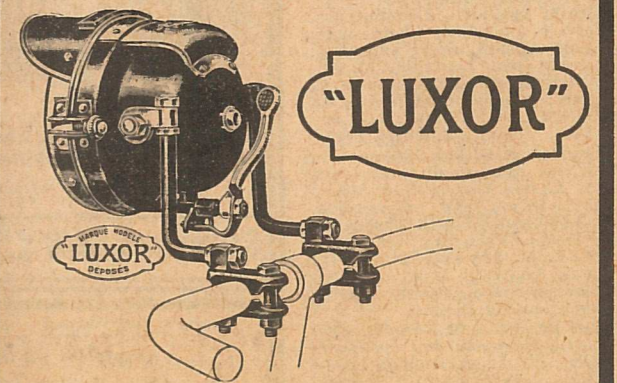
**LA MOTO QUI DURE**

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

**MOTEX**

154, Boulevard Haussmann - PARIS (8e)

**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<sup>ie</sup>, Fabricants, 3, Rue Tesson, Paris (X<sup>e</sup>)



### CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

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

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

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

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

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

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

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

### TARIF

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

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



### MOTOS

A. J. S. 500 cmc., soup. latér., type sport luxe, écl. élect. par dyn. et accus, absol. nve. H. Dubois, à Savigny - en - Septaine (Cher).

Axa sport 4 CH. Albion, 3 vit., ch.-ch., fr. tamb. AV et AR, pn. 700 x 80, ecl. élect., compt., t.-sad, accus., roulé 4.000 km., cause départ, 2.800 fr. Bourguet, 30, rue Faidherbe (11°).

Moto Brouiller 3 CV, 2 vit., ecl. élect., t.-sad, essai à vol., prix : 1.650 fr. pressé. Estève, 179, rue St-Denis, Paris (11°).

Mille francs, sup. occas., moto Clément 1 HP 1/2, comme nve, complètement équipée. Bonhomme, 2, rue Crussol, Paris.

D. F. R. 350 cmc. 2 temps, parf. état, project., bec acéto, bouteille Mag., prix intér., facilité. Planes, Lizy-s.-Oureq (S.-et-M.).

Stella spéciale, à culbuteurs, réservoir en selle bleu rouge, éclairage par bouteille, O. S., amortisseur, sacoches, échappement anglais; modèle magnifique, en excellent état. Visible : 145, rue de Vesles, Reims. 3.000 fr. net.

Gnome et Rhône 500 cmc., b. état, bas prix, facilité. L. Lambert, Lizy-s.-Oureq (S.-et-M.).

D. F. R. cm. nve, en magasin, ecl. 3.950, val. 4.550 fr. Darnis, 21, rue Hoche, Versailles. Tél. : 949.

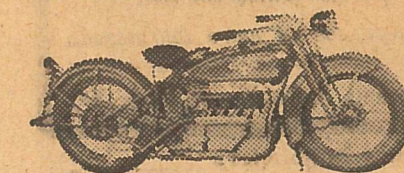
D. F. R. 175 cmc. P. 2 vit., phares, bouteille Mag., 1.200 fr. S'adresser matin, 42, rue Hoche, Charentonneau (Seine).

Dollar 500 cmc., roulé 1.000 km. Lelièvre, 69, av. des Bâtignolles, St-Ouen, samedi après-midi.

F. N. M. 60, juillet 27, ecl. et klaxon élect., compt., t.-sad. L. Avisse, 35, rue de Crimée (19°). No d'05-40.

F. N. M. 70, t.-sad, assur. payée, 200 fr. d'accus., juillet 27, 3.500 fr., 18 h. 30 à 20 h. Mime Aclouque, 75, rue de Provence (9°).

F. N. M. 60, 350 cmc., conf.,



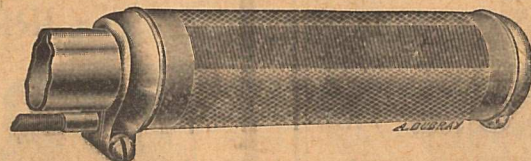
### LES POIGNÉES TOURNANTES

# AMAL

POUR COMMANDES DE CARBURATEURS, AVANCES VARIABLES, etc.

DOUBLENT LA SÉCURITÉ et les joies de la Moto. Elles permettent de toujours bien tenir son guidon, même pour fermer brusquement les gaz en cas de danger.

ADAPTATION IMMÉDIATE, SANS AUCUNE MODIFICATION NI RETOUCHE QUELLE QUE SOIT LA MACHINE OU LE CARBURATEUR



DOUCEUR DE MANŒUVRE INCOMPARABLE (grâce à la traction rectiligne du câble aux deux extrémités)

PRIX D'ACHAT TRÈS MODESTE !

**Sté Anonyme AMAC** 75 ter, Rue de Villiers - NEUILLY-sur-SEINE  
Télégr. : CARBUAMAC - Tél. : WAGRAM 92-42

### PIÈCES FRANÇAISES

Adaptables aux Motocyclettes type Armée

## B. S. A. et TRIUMPH

EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE  
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

**F. DELAUNAY** 92, Rue Rochechouart, PARIS  
Téléphone : TRUDAINE 12-86

# CLEVELAND

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

### SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

715-115, tte équipée, 5.000 fr. Renier, 4, rue d'Alleray (15°).  
F. N. type M 67, 500 cmc., 1928, pns 715 x 115, entièrement neuve, vendue pr cause achat voiture. Iatscha, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, Courbevoie (près gare d'Asnières).

F. N. type M 70 1928, 350 cmc., ecl. alter-Novis, siège arrière, acces. au complet, neuve. 187, rue Armand-Sylvestre, à Courbevoie (près gare d'Asnières).

Gillet Herstal mod. touriste 350 cmc., 4 HP, comp. équipée, t. b. état, 2.800 fr., cause santé. Therin, rue du Blanc-Seau, impasse Solidarité, 20, Tourcoing (Nord).

Gnome et Rhône 4 HP, 500 cmc., cyl. ecl. Mag., pns nfs, compt. O. S., t.-sad, sortie fin 26. Prix : 3.200 fr. Caves Populaires, 48, rue du Bois-l'Abbé, Cœuilly, p-Champigny (S.-et-M.).

Gnome et Rhône 4 CV touriste, t. b. état, acces., ecl., t.-sad, etc. Prix : 3.500 fr. S'adresser : Belhomme, 63, bd St-Marcel. le samedi après-midi ou sur rendez-vous.



### LE SILENCIEUX SCHNEEBELI

Le plus efficace - Le plus silencieux  
Le plus élégant - Le meilleur marché  
Rendement maximum  
1er et 2e Concours de Moto-REVUE  
2 et 4 temps - Toutes cylindrées  
11, r. de Bécon, COURBEVOIE (Seine)

Gnome et Rhône 500 cmc., tourisme 26, t.-sad, compt., roulé 2.000 km., ecl., 3.500 fr. à débattre. Vigneron, 128, rue de Flandre, Paris.

Gnome et Rhône 500 cmc., 5 ch., ch.-ch., avec side luxe dessus all., toute équipée, état nf, cause bébé, 4.800 fr. Labitodière, 51, rue Bayen (17°).

Gnome et Rhône toutes cylindrées, entièrement revues par l'usine, garantie 6 mois. S'adres. exclusivement 49, av. de la Grande-Armée, Paris.

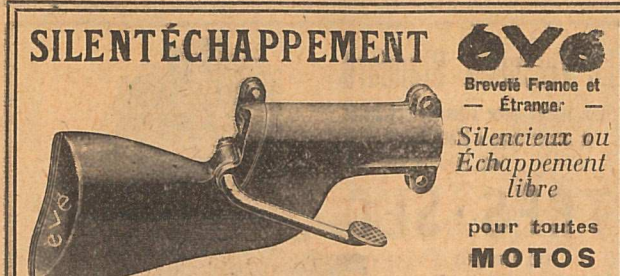
Griffon 1 CV 1/2 1927, b. état, 850 fr. Thiebaut, 26, r. Denfert, Boulogne-sur-Seine. Vis. 18 h.

Pièce d'origine pour tous modèles.

## ...AGENTS! Demandez le Catalogue Général avec Prix (sans concurrence) — des PIÈCES DÉTACHÉES neuves et garanties pour Motos — HARLEY-DAVIDSON

Agence Générale Française "ROYAL-ENFIELD"

(TÉLÉPHONE : GALVANI 55-52) Établissements PIERRE PSALTY, 271, Boul. Péreire, Paris (MÉTRO : MAILLOT)



### SILENT ÉCHAPPEMENT

Breveté France et Étranger  
Silencieux ou Échappement libre pour toutes MOTOS

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

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

SILENT ÉCHAPPEMENT "ÉVÉ", NOUVEAU MODÈLE  
Monté sur les "MOTORHONYX", 3 JOURS DU FOREZ

L'appareil complet : 80 fr. — Supplément pour manette, câble et gaine de commande : 15 fr. — SILENCIEUX "ÉVÉ", cet appareil se fait également sous forme de silencieux ordinaire (sans volet) dans les mêmes diamètres. Prix unique... 55 fr.



### MOTOS DEPREZ

Type 175 cmc.  
USINE DEPREZ, 187 bis. Rue A.-Silvestre, Courbevoie (r. gare d'Asnières)

Commande par pédale, au pied ou à la main.  
Demander ses Catalogues AUTO, MOTO et FABRICATIONS sur le cadre ou le guidon.

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

Carburateurs BINKS, Carburant DISCOL, Silencieux GHOST, Accessoires JOHN BOLL, etc.  
**JAP BURMAN BEST**  
L. DEKTEREFF & C<sup>o</sup>, 83, Avenue des Ternes - PARIS - Tél. Wagram 29-15

## ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12°)  
— MOTOS DES GRANDES MARQUES —

Monet Goyon 2 CV, 2 vit., kick, ecl. élect., p.-jambes, réservoir sec. essence, pns nfs, parf. état manie, 1.900 fr., cause achat side. Roumy, 53, r. de la Roquette.  
Morgan à eau 8 CV, capote, p.-brise, roue à broche, compt. O. S., pn. 710 x 90, 2.500 fr. Le Roy, 79, rue de Paris, Clichy.  
Morgan sport à eau 8 CV, mod. 1926, ecl. élect., frein AV, état nf, au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15°).  
Motobécane 2 CV, très b. état, pns nfs, phare. Prix : 1.000 fr. Adolphe, 28, rue de Paris, Clamart.  
Moto Rhonyx, 2 CV 1/2, état nf, peu roulé, acces. compl., prix dér. 143, r. St-Dominique.

### CARROSSERIES ET CHASSIS

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

250 cmc. Motosacoches, état nf, pns et ch. nfs, compt. O. S., t.-sad, 3.000 fr. Garni, 11, rue du Commerce, Paris (15°).  
Moto Peugeot P 104, 350 cmc., b. état, prix à débattre. Birlet, 10, rue Jean-Bouton, Paris (12°).

Peugeot P. 104, bl.-mot., 350 cmc., excel. état, 4.300 fr. Hue, photo., 7, av. Gambetta, Hyères (Var).

Peugeot P. 105, février 28, tr. b. état, prix intér. Ecr. : Laurent, Tourouvre (Orne).

Propul-Cycle 175 cmc., 4 t., 2 vit., remise à neuf par constructeur, 1.300 fr. Cantara, 36, pass. Fhier (17°). De 12 à 14 h., sauf dim.

René Gillet 700 x 100, frein AV Terry, par-j., sacoches, outill. sid., torp., mono-pl., 5.600 fr. Genty, 3, r. Becaria, Paris.

René Gillet 6 CV, équipée, roulé 5.000 km., 4.000 fr. Coque-lin, 72, r. de la Villette, Paris.

Vend. ou échange René Gillet 750 cmc. fin 27, état nf, contre 350 ou 500 cmc., même éta. tte équipée, vis. t. l. j. Larche, 18, r. Jean-Bouton, Paris (12°).

Moto Rovin très b. état, 175 cmc., 3 CV, s. Terry, phare Colin, prix : 2.300 fr. Tchebeko, 38, rue de Berry, Elys. 13-11.



**es Accessoires pour Motos**

*Skilfo*

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

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

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



Morgan à eau, écl. électr. par dynamo et accus, direction démultipliée, état mécan. parf. 4.500 fr. Gognard, 32, rue Etienne-Marcel, Pantin.

Peugeot 5 CV (châssis) juin 28. 9.500 fr. Diemer, 69, avenue de l'île, Joinville (Seine).

5 CV Peugeot 1927, luxe, 4 pl., carrosserie cuir, prix inter. Teinturerie, 28, rue de la Mairie, Vanves.

6 CV Renault, cond. int., 3 pl., t. b. état, écl., démar. élect., freins av., amort. Hartford, essuigrace, gaines retro., avert., vol.

**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<sup>e</sup>)

vibreux, roue rech., chamb., pns neufs, 3.200 fr. à ébat., vis. t. l. j. et dimanche ou écrire M. Bernard, 36, rue des Cloviers, Argenteuil (Seine-et-Oise).

Amilcar sport, 6 CV, car Bat, 6 roues, écl., dem. élect., Desclaux, 10, av. Gallieni, Bécones-Bruyères.

Bugatti 4 cyl., 16 soupapes, 3 pl. en tréfle, état marche parf., bas prix. Ecrire à Jeannin, Mirebeau (Vienne).

Morgan sport à eau, gr. pns, montre, compt., en parf. état général. 4.500 fr. Servais, 15, rue des Tournelles, Paris.

Morgan à eau, très bon état, ch. renold, capote, écl. acétyl. et élect., roue à brocne, imp. payés, 4.500 fr. Groux, 15, rue des Haies, 5<sup>e</sup> étage, le soir 7 h.

Salmon G. N. sport, très bon état, 5 roues garnies, écl., klaxon, etc., à liquider bas prix, cause départ ou à échanger contre moto 175 cmc. ou 250 cmc. très bon état, ou voiturette 3 pl., au besoin paierais soule. urgent. S'adresser Gaillard, 4, rue Marie-Louise, Choisy-le-Roi.

Torp. 4 pl., 7 CV, Chapuis Dornier, culb., écl., dem., 6 pn. nfs, 2.000 fr. occ., parf. état, tous essais à enlev. 6.300 fr. imp. et assur. compris, t. l. j. après 17 heures. Miquel, 15, rue Trouillet-Derel, Asnières (Seine).

**SIDECARS**

Belle occasion, sidecar B. S. A. 500 cmc., modèle S 27, achetée neuve octobre 27, n'ayant pas fait 2.000 km., état neuf garanti.


B.S.A. parf. état : 1.850 fr. — Moto franç. : 750 fr. — Vélo-moteur : 650 fr. — Evans : 950 fr. — Cyclotracteurs nfs : 450 fr. — Pneus motos dep. : 45 fr. — Magnétos mono : 65 fr.

63, Rue Ducoudré **TESDOU - PARIS (14<sup>e</sup>)**

**GOLD STARRY**

Le stylo qui marche

EST L'AMI DE TOUS LES MOTOCYCLISTES



**F.N. VENTE - ACHAT ÉCHANGE**

aux meilleures conditions des fameuses Motos 350 et 500 cc. 1927 et 1928, avec facilité de paiement et école de Motocycliste gratuit. — Carte grise et impôt gratuit à tout acheteur de Moto

**LATSCHA F.N.**

187 bis, r. Armand-Silvestre - COURBEVOIE (près gare d'Asnières)



Voir clair la nuit.....

..... un Rêve,


qui devient une réalité

avec le Relairage "Soubitez"

**LES CHARMES DU TOURISME A DEUX**

**NEW-MOTORCYCLE**

77, Av. d'Antony à CHATENEY (Seine)



**DEVOS, 57, Rue Lauriston - PARIS (16<sup>e</sup>)**

— Agent : TERROT - PEUGEOT - MONET-GOYON — NEW-MAP - TRAIN - MOTOBÉOANE - OLYMPIQUE

RÉVISION ET RÉPARATION DE TOUTES MOTOS

Nos occasions sont garanties 6 mois — Leçons gratuites à tout acheteur

vente cause achat voiture, prix 6.500 fr. Alonso, 11, rue de la Coquille, Béziers.

Harley-Davidson 2.200 fr. S'adresser kiosque journaux, 28, rue de Joinville, Paris.

Harley révisé p. maison Harley, excel. état, prêt prendre route, voir Rosenthal, 49, rue Saint-Blaise.

A enlever side Indian bi-place parf. état de marche, écl. Mag., compt., 2.700 fr. Alix, 9, rue Marie-Louise, Houilles, soir après 7 heures.

René Gillet bi-pl. 1926, ent. rev., roue de secours, outillage. 5.000 fr. Garcia, 32, av. Léon-Gambetta, Montrouge.

Sidecar, moteur Mag., état parf., prix intér. S'adresser 41, rue Danton, Levallois-Perret (Seine). M. Constant Heurtebise.

**ACCESSOIRES SAKER**

pour Motocyclettes

33, Rue Anatole-France

**LEVALLOIS-PERRET**

Tél. 16-06 - GROS

B. S. A. side, ch.-ch., cap., p. état, bas prix ou éch. 3-5 CV. Cornet, 3, passage Descoins, Clichy (Seine).

F. N. sidecar 4 cyl., écl. élect., compt. phare Marchal, klaxon, etc. Machine unique. Vuillotte et Willemain, 5, rue Franklin, Pré-Saint-Gervais.

Monet-Goyon R. C. 4, 1927, 350 cmc., comme neuve, avec sidecar P. E. U. P. L. E., capote, pare-brise, t.-sad, 4.200 fr. Barbos, 25, rue Charles, Paris (4<sup>e</sup>).

**ECHANGE**

Echangerais moto Alcyon, très bon état, bien équipée, 3 CV, contre sidecar bi-pl., tan-sad, vitesse modérée, moteur à refroid. si poss. Lagache, 25, route de Rueil, Suresne (Seine).

Harley état neuf, avec side bi-place, contre voiturette 5 à 6 HP, 2 ou 3 places, donnerais soule. L. Lambert, Lizy-sur-Ourcq (Seine-et-Marne).

Echange 2 motos Sumbeam et n. ch.-ch., p. voiturette Citroën, Peugeot, Renault, 472, rue Jules-Vallès, Saint-Ouen.

Poste T. S. F. compl. accus, pile H. P., casque, etc., valeur 1.100 fr. contre moto 2 à 3 CV, photo c. timbre. Cochin Arthur, Levelay, près Nemours (S.-et-M.).

Echange F. N. M. 60 Standard

**MOTOCYCLETTES - VOITURETTES**

**ROVIN**

36, Boulev. Brane - PARIS (14<sup>e</sup>)

**MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces détachées Pour tous Modèles

**A. DE SARELLO**

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>)

Téléph. : Wagram 91-00 Carnet 59-57

**RÉPARATIONS en 24 heures**

avec Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ pour MOTOS**

**STYL'SON**

175-250-300-350 et 500 cc.

Raccords acier forgé. Cadres très surbaissés.

**ADSIM - LE CHAMRON**

près Saint-Étienne (Loire)



**LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES**

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

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

**AUX DOCKS DU PNEU**

vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions PNEUS et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto

**Soldes et Occasions - RÉPARATIONS**

**TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS**

Demander Tarif

**Maison VAYSSE**

387, Rue de Vaugirard, PARIS (15<sup>e</sup>) - Téléphone : Ségur 27-78

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

**POUR INVENTIONS**

breveter vos inventions

lisez le MANUEL-GUIDE envoyé gratis par M. BOETCHER, Ingénieur-Conseil, 21, rue Cambon, Paris

**MOTOCYCLISTES !!!**

N'oubliez pas que, SEUL M. LASCHON, est Spécialiste et Agent de la célèbre TERROT

Révision, Mise au point, Travail soigné CRÉDIT AU PRIX DU COMPTANT

95, Avenue Marceau - COURBEVOIE - à 10 min. de la Porte-Maillot (Tramways 76 ou 41)

Acheterais petite tente démonstrable. Ecrire Jarreau F., 8, av. Carnot, Arcueil-Cachan (Seine)-Carrosserie, side à gauche 1 pl., gr. coffre av. bon capiton., 50 gr. Georges Crouilbois, 11, rue de l'Union, Bobigny (Seine).

Moyeu B. R. deux vitesses, point mort, chaîne pour petite moto, non emploi, bas prix. Molliet, Yrvire (Haute-Savoie).

**PARIS-MOTO**

Achète - Échange toutes Marques Motos

78, Avenue des Ternes - PARIS

1 phare électrique Cleveland 3 CV 1/2, 1 lanterne arrière fils et accus n'ayant presque pas servi. Le tout 100 fr., bonne occasion. Interm. s'abstenir. Ecrire Girard Léon, 46, rue Lafayette, Paris.

Ecl. élect. Radios neuf, très sérieux, attache sp. 260 fr. Ecrire ou s'adr. Levasseur, 16, rue des Prés-Larets, Fontenay-sous-Bois (Seine).

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

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

Nom.....

Prénoms.....

Profession.....

Adresse.....

Signature.....

	Prix de l'Abonnement complet (64 Numéros)		
	Un an 64 numéros	Six mois 32 numéros	Trois mois 16 numéros
France et Colonies.	55 »	30 »	18 »
Union Postale ...	80 »	45 »	28 »
Autres Pays.....	110 »	60 »	35 »

(1) 64, 32 ou 16 Numéros.  
(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention CHEQUES POSTAUX 29.737-PARIS (2<sup>e</sup>).

# POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

## Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

- 1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques
- 2° Réduction sur le prix d'ou bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;
- 3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces;
- 4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions »;
- 5° Bénéfice des Assurances à Primes réduites de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;
- 6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;
- 7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;
- 8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;
- 9° Participation à nos Concours richement dotés
- 10° — à nos Rallyes divers ;
- 11° — à nos Sorties collectives
- 12° — à nos Causeries et Conférences
- 13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

Et une foule d'autres...  
Et tous ceux que nous recherchons...  
Et nos projets sont nombreux...  
Et nombreux sont ceux à la veille d'aboutir...

Voyez ci-contre les conditions d'abonnement à règlement fractionné s'étendant sur 12 mois.

## Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

Aucune difficulté ne saurait nous arrêter lorsqu'il s'agit de la satisfaction de nos abonnés et lecteurs.

Lorsque, dans ce bat, 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 seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autres frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

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

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

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

## BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

### A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

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

Date \_\_\_\_\_

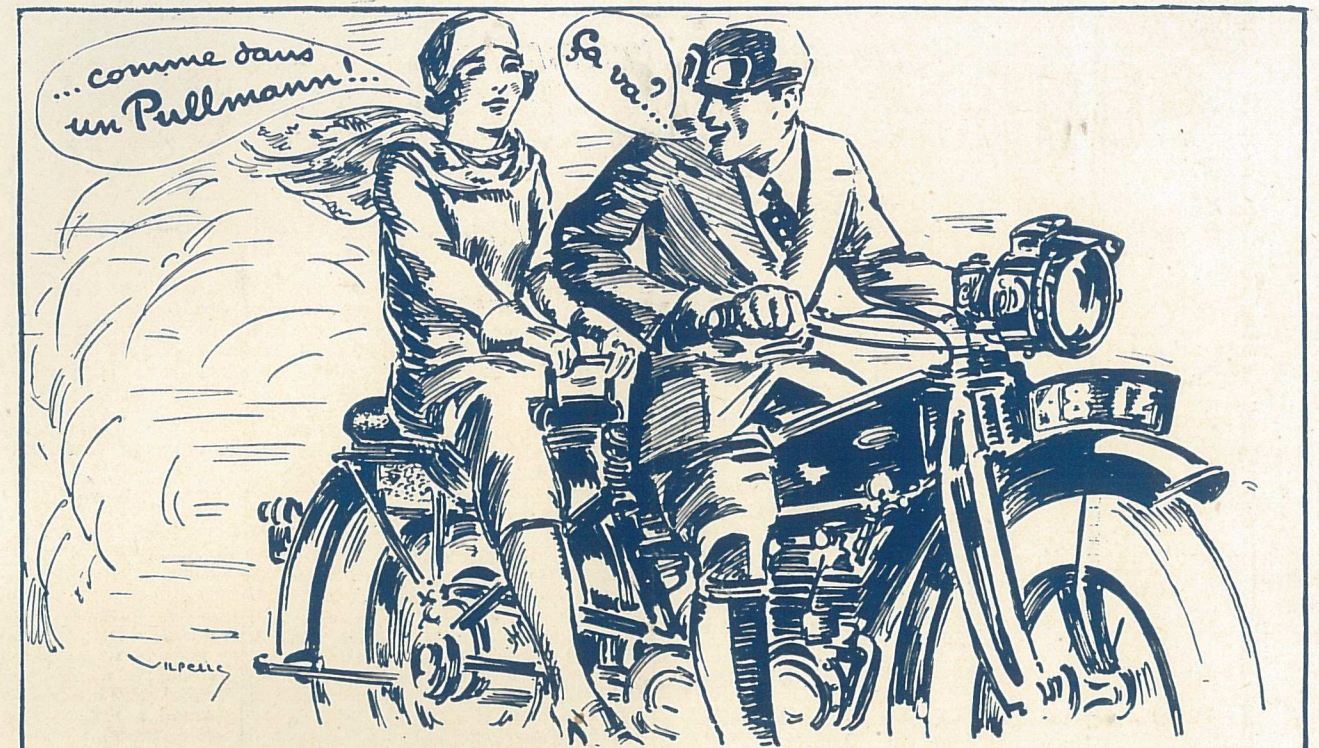
Signature : \_\_\_\_\_

Nom et Prénoms \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Profession \_\_\_\_\_

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



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

# le Strap Meilleure 640



## en vente partout

Publicité Bowden-Cicca-Brampton-Brown

Malletich et Vitry

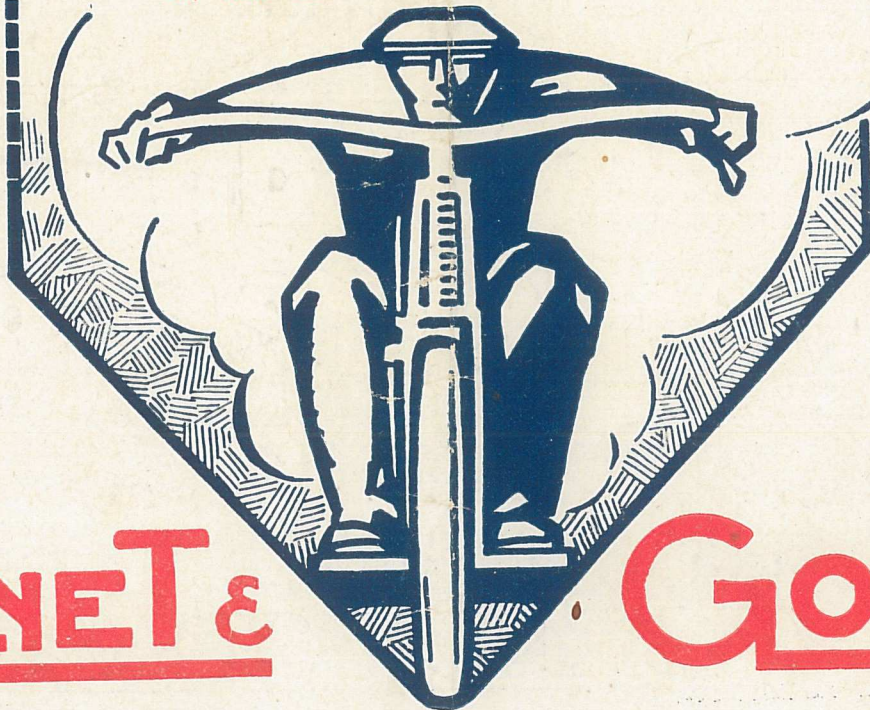
Les dernières VICTOIRES de

# MONET-&-GOYON

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

Moteur VILLIERS 2 temps. MAG 4 temps Graissage KERVOLINE

57, Rue du Pavillon 57 — MACON



# MONET &

# GOYON