

A travers l'Andorre, en side-car

LE N°16

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 287

8 Septembre 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 03-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

C'est la P. 107 qui remporte un peu partout toutes les victoires :
c'est la belle latérale de luxe qui rivalise avec la meilleure production anglaise

Pour la 4^e fois consécutive

Terrot



enlève le titre de Champion de France:

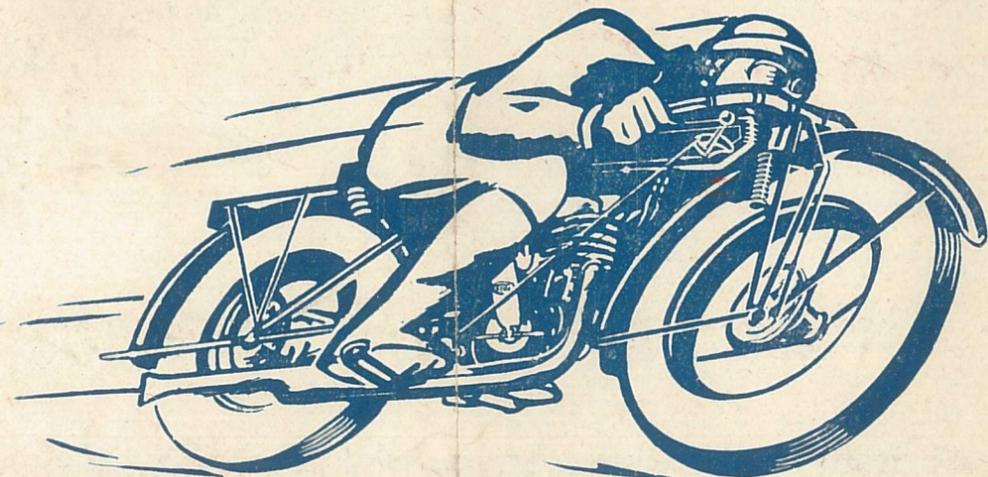


PERROTIN

(Catégorie 350 cmc.)

sur Motocyclette

Terrot



Catalogue général « M.R. » des CYCLES et MOTOCYCLETTES **TERROT**
envoyé franco sur demande adressée aux **Etablissements TERROT** 2, Rue André-Colomban — DIJON —
— 2000 AGENTS EN FRANCE —
Magasin de Vente: 30, Avenue de la Grande-Armée — PARIS

à **MONTLHERY**

— LE PALMARES DE —

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

s'enrichit de

2 Championnats de France

Motos 350 cmc. — PERROTIN sur Terrot ;
Cyclecars 1.100 cmc. — DHOME sur Darmont-Morgan ;
etc., etc...

et de

4 Nouveaux Records du Monde

Cyclecars 1.000 cmc. :

5 Kilomètres lancé. — ANDRÉ DARMONT (Darmont-Morgan) ;
(Moyenne : 146 km. 711.)

5 Milles lancé. — ANDRÉ DARMONT (Darmont-Morgan) ;
(Moyenne : 140 km. 881.)

10 Kilomètres arrêté. — ANDRÉ DARMONT (Darmont-Morgan) ;
(Moyenne : 138 km. 470.)

10 Milles arrêté. — ANDRÉ DARMONT (Darmont-Morgan) ;
(Moyenne : 135 km. 039.)

CE QUI PORTE A

13

LE NOMBRE DE

RECORDS DU MONDE

OBTENUS PAR

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Sportifs!

VISITEZ LES

STANDS MOTOS

DU PALAIS DE LA

NOUVEAUTÉ

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

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

GRANDS
FACILITÉS
DE

PAIEMENT

AUX MÊMES PRIX

QU'AU COMPTANT

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

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

Livraison gratuite à domicile

dans les localités desservies par les voitures du
PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ.

Est-il
un plus beau record ?

LE

— Carburateur —
— GURTNER —

est adopté en série par
toutes les plus importantes
marques
nationales,
régionales,
locales
et plusieurs marques
étrangères

Voici quelques succès récents :

DEUX RECORDS DU MONDE
Lavinossé sur Side-Car FN à Monthléry

TROIS JOURS DU FOREZ
Naas sur Gnome et Rhône 500 cmc.
Thoraf sur Fonlupt 250 cmc.

GRAND PRIX DU M. C. MARSEILLE
Durand sur Terrot 500 cmc.

CIRCUITS DE SEINE-INFÉRIEURE
Portrait sur Gasmereau - Gadouleau sur San-Sou-Pap

TOURIST TROPHY FRANÇAIS
1^{er} Naas sur Gnome et Rhône

COURSE DE COTE DE LAFFREY
1^{er} Durand sur Terrot 250 et 500 cmc.

Établ. J. GURTNER - Pontarlier - Doubs (France)

Pour la PREMIÈRE FOIS
AU MONDE

Les **200** Km. à l'heure

en moto
sont réalisés

par Baldwin sur moto ZENITH-JAP

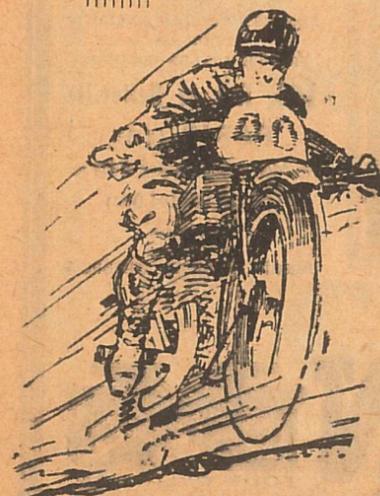
*bien entendu, l'huile employée par le célèbre pilote,
c'était l'huile*



qui, une fois de plus, confirme ses qualités
et justifie sa réputation

L'HUILE LA MEILLEURE DU MONDE

Société des Huiles **Castrol**, 53, Rue de Londres - PARIS

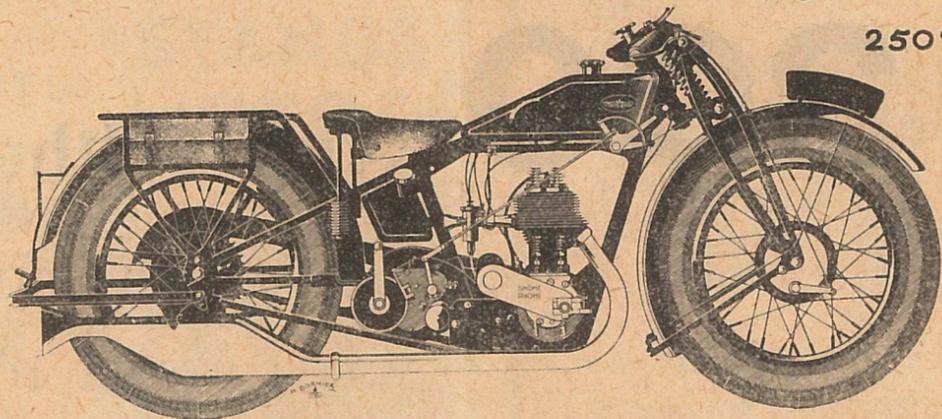


GNOME-RHONE

34, RUE DE LISBONNE - PARIS
MOTOCYC LETTES
175 cmc

250 cmc

500 cmc



LA NOUVELLE 500^{cmc} SPORT 1928

DANS PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS 1928

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

Machine en service ayant parcouru antérieurement
plus de 10.000 kilomètres

et avec laquelle CARRÉ accomplit le dur parcours
sans pénalisation et sans autre souci que son
ravitaillement (médaille d'or)



Pendant ce temps dans

LIÈGE - BORDEAUX - LIÈGE

en une seule étape

LAFLEUR se couvre de gloire sur sa

machine FN du même modèle

DÉMONSTRATIONS INCONTESlables des QUALITÉS d'un MODÈLE PARFAIT

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



EXCELSIOR

SUPER-SPORT Y
SUPER X

MODÈLES DE LUXE
- 1928-1929 -
entièrement équipées
prêtes à prendre la route.

LA FAMEUSE
4 CYLINDRES



Excelsior Motor Mfg. & Supply Co., Chicago U.S.A.

J. HERN

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF
POUR LA
FRANCE ET LES COLONIES

163, Rue de Belleville
PARIS (19^e)

— Métro : Place des Fêtes —

(R. C. : S. 404.009)

Agents régionaux demandés

HENDERSON

HENDERSON
FOUR CYLINDER

256 Km. à l'heure

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

CHAINES

DUCKWORTH

pour

MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS

LES PLUS RÉSISTANTES — LES PLUS DURABLES

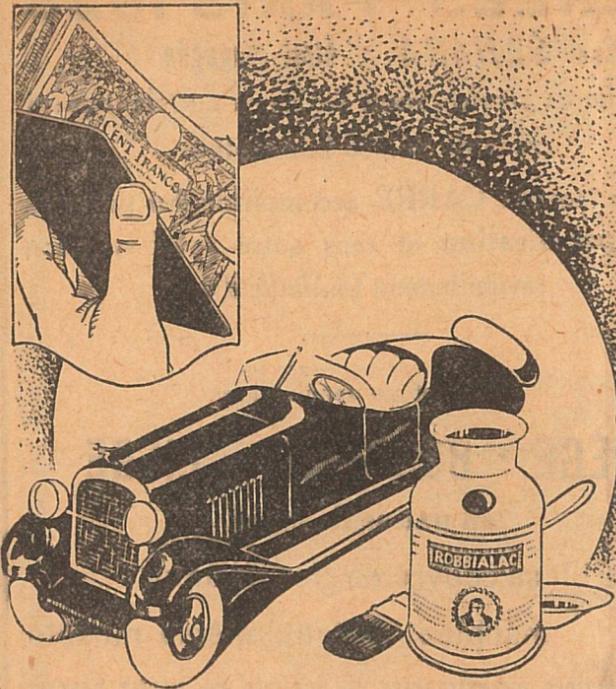
MONOPOLE POUR LA FRANCE

C. COMIOT

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

TÉLÉPH. WAGRAM 03-26.

TÉLÉGR.: COMIOT-PARIS



Economie...

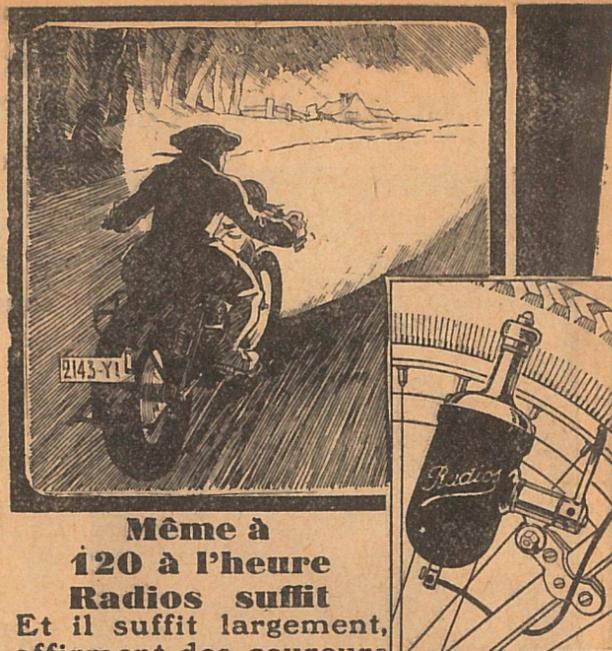
Quelques beaux billets à garder dans votre poche, cela en vaut la peine. Réemaillez donc vous-même votre Auto, Moto ou Vélo, avec le ROBBIALAC. Cet émail s'arrondit si bien sous la brosse qu'il permet à tout amateur d'obtenir sans peine des surfaces unies et brillantes, qui résistent, sans se ternir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



Postez ce coupon dès maintenant.

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

Nom et Adresse _____



Même à
 120 à l'heure
 Radios suffit

Et il suffit largement, affirment des coureurs de la classe d'Honorable qui, dans Paris-Nice, le Bol d'Or, etc., en équipent leur machine. C'est dire quelle sécurité procure Radios à qui roule dans des conditions normales!

Une route bien éclairée L'avantage de Radios n'est pas seulement d'éclairer loin (250 mètres) mais aussi d'éclairer large. Ceux qui ont beaucoup roulé de nuit savent que c'est ce point qui importe et c'est une des raisons qui leur font préférer Radios.

320 francs
 RADIOS est bon marché, parce qu'il est simple et sans accus, et qu'il bénéficie d'une expérience sans égale dans ce domaine : 18 années. C'est pour vous un autre avantage et une garantie.

Documentez-vous
 davantage
 en nous
 demandant
 notice
 gratuite
 et liste
 des
 revendeurs.

ECLAIRAGES
 ELECTRIQUES
RADIOS

POUR MOTOS OU VÉLOS

18, Rue Denfert-Rochereau, 18
 BELLEGARDE
 (Ain)

GÉO ARANDEL

ce croquis montre l'entraînement et la fixation de la dynamo Radios sur la fourche arrière.

Demandez des
 renseignements
 sur le modèle

SOYER & C^{IE}
 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. 4.700 fr.
 Modèle "FLÈCHE D'OR"
 350 cmc., Moteur JAP, Soupapes
 latérales 5.500 fr.
 Modèle "FLÈCHE D'OR"
 350 cmc., Moteur JAP à culbuteurs.
 Prix 6.000 fr.
 ARBRE à cames en tête:
 Modèle Supersport . . . 6.300 fr.

LIVRAISON IMMÉDIATE

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

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



Gilardoni
 LA PREMIÈRE BOUGIE FRANÇAISE

Une bougie doit être insensible aux vibrations et supporter, sans se briser, les différences brusques de température auxquelles elle est soumise. Toutes ces qualités sont réunies chez la bougie GILARDONI. La perfection de cette fabrication a fait adopter la bougie GILARDONI par nos principaux constructeurs d'automobiles et de motocyclettes. Elle assure le service des Compagnies Aériennes Françaises. GILARDONI figure au palmarès de toutes les grandes épreuves : Bol d'Or, Grand Prix de l'U. M. F., Meeting de Boulogne, Circuit des Routes Pavées, Côte de Gaillon, etc...
 Chez tous les Agents de l'Automobile
 BOUGIE GILARDONI, CHOISY-LE-ROI (Seine)

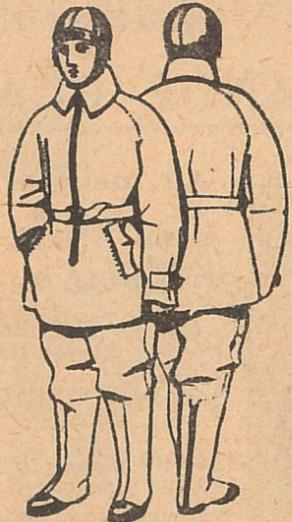
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

ACFOR et CUIRVET

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

Catalogue
général
sur
demande

Ouvert
le Samedi
après-midi



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

- 102 -
Rue Amelot
PARIS

Téléphone :
Roquette 62-36

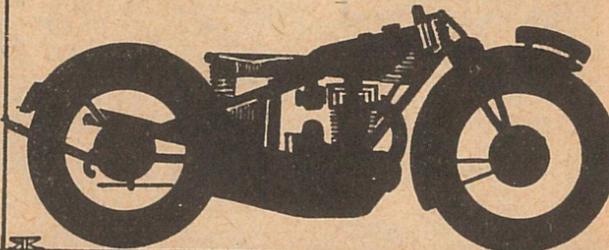
SERRE-TÊTE spécial à 6 côtes. — MANTEAU-SLOUSE
raglan col transformable à fermetures "Éclair" ample et
confortable. — PANTALON-QUÈTRE, combiné à pont,
ceinture réglable et fermeture "Éclair" arrière. — Le
"TOUT TEMPS" procure aux Motocyclistes une pro-
tection jamais atteinte à ce jour.

AIGLON

LA MEILLEURE
MARQUE

AUX MEILLEURES
CONDITIONS

175 ^{CM} Monovitesse		FRS 1.850
175 ^{CM} Chaîne-Courroie	2	FRS 2.350
175 ^{CM} Chaîne-Chaîne	Vitesses	FRS 2.500
250 ^{CM} Touriste	3	FRS 4.600
350 ^{CM} Touriste	Vitesses Bloc	FRS 5.850
350 ^{CM} Sport	Moteur	FRS 6.300



catalogue M sur demande
à AIGLON - COURBEVOIE, Seine

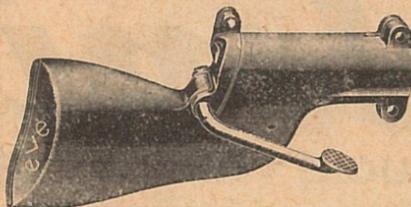
SILENTÉCHAPPEMENT



Breveté France et
Étranger

Silencieux ou
Échappement
libre

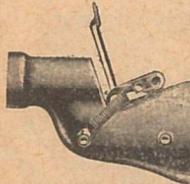
pour toutes
MOTOS



Par son mécanisme simple et ingénieux permet l'emploi du
Silencieux, pendant le temps strictement nécessaire. Son système
de chicanes, judicieusement étudié, en fait l'appareil le plus si-
lencieux actuellement sur le marché. Il donne au moteur une
résonance agréable. Entièrement en tôle finement nickelée,
d'une fabrication impeccable, se commande de deux façons.
Diamètres en stock : 30, 34, 36, 38, 40, 42, 45, 50 et 55%,
livrables à lettre lue. Tous autres diamètres sur demande. Indi-
quer à la commande le diamètre extérieur du tuyau d'échappement
et le côté (dans le sens de la marche). Indispensable à tout moto-
cycliste soucieux de la durée et du bon rendement de sa machine.

SILENTÉCHAPPEMENT "ÉVÉ", NOUVEAU MODÈLE
Monté sur les "MOTORHONYX", GAGNANTES DES
3 JOURS DU FOREZ

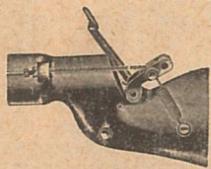
L'appareil complet : 80 fr. — Supplément pour manette, câble et
gaine de commande : 15 fr. — SILENCIEUX "ÉVÉ", cet appareil se
fait également sous forme de silencieux ordinaire (sans volet)
dans les mêmes diamètres. Prix unique 55 fr.



EN VENTE PARTOUT
et à

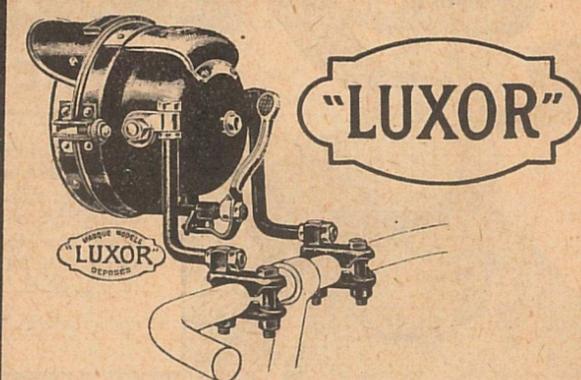
TOUT POUR
L'AUTO

55, Place de la
République-LYON



Demander ses Cata- Commande automatique
logues AUTO, MOTO par une manette fixée
au pied ou à la main. et FABRICATIONS sur le cadre ou le guidon.

UNE MARQUE!!! ET FABRICATION IRRÉPROCHABLE !!



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

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

En vente partout, exigez-les de votre fournisseur

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

TRI-MOTEUR GALLAND

CHARGE UTILE : 400 KILOS

16, Rue Chauvelot - PARIS (15^e) — VAUGIRARD 17-30 & 20-37

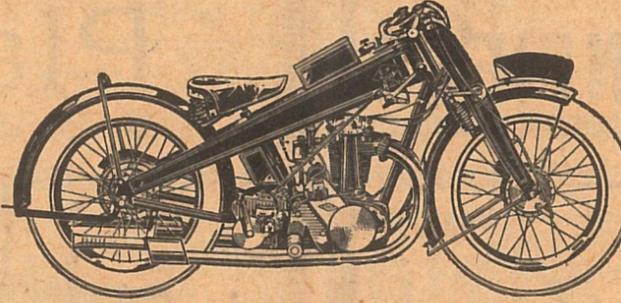


Moteur J.A.P. 500 cmc. Soupapes latérales — Boîte Burman
3 vitesses — Frein sur les roues avant — Roues Michelin
interchangeables.

C. P. ROLEO

en tôle d'acier emboutie à triangulation intégrale

2 Machines
1^{res} ex-æquo dans
Paris-Nice
et dans les
3 Jours du Forez



TYPE SUPER-SPORT 500 CMG.

1^{re} de la Catégorie
350 cmc., au
BOL D'OR
1^{re} des Machines
Françaises toutes
catégories, engagées
dans cette course.
2^e 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^{ie}, 64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XI^e)

Ce qu'un **MOTOCYCLISTE** soucieux de sa **sécurité** doit savoir ! c'est que les **Motos, Bloc Moteur Chaise**

350 cm^c

GERALD

sont : construites en cadre double berceau entièrement brasé munies d'une fourche à toute épreuve équipées de Pneus confort 27x4.

Un agent, soucieux de ses intérêts, doit savoir que le choix d'une agence sérieuse doit s'arrêter

aux Motos "GERALD"

Parce que : la Moto 350 cmc.

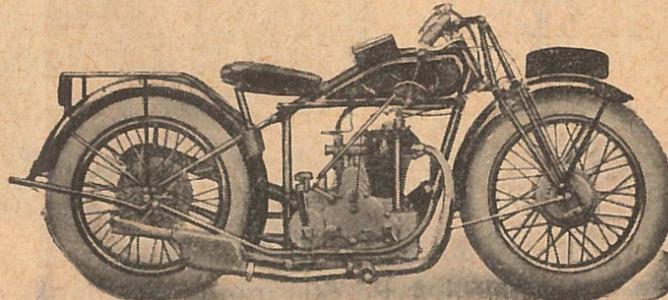
est Solide

Rapide

Elle tient la route, elle est bien suspendue,

élégante, et n'est vendue que **5.950 francs**

Facilités de paiement - Conditions particulières de Crédit



Catalogue gratuit sur demande :
Etablissements GERALD
74, Rue du Commerce
PARIS XV^e

TOUT A CRÉDIT

à l'occasion des Victoires remportées aux Courses,
:: LA MAISON ::

ROYAL-ENFIELD

désire donner le plaisir à tous de rouler sur des Motos. Et c'est pour cela qu'elle vendra désormais ses Machines

A CRÉDIT

aux prix du Catalogue sans aucune majoration.
Conditions de vente à crédit : le 1/3 à la commande, le solde en 10 mensualités.

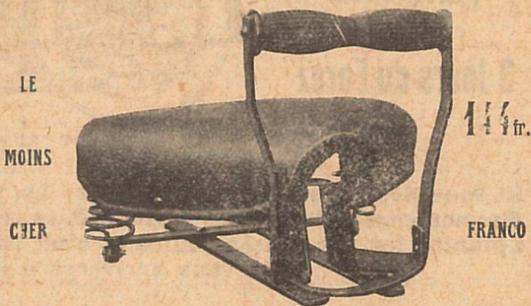
Pour toutes commandes s'adresser à l'Agent Général : **P. PSALTY** 271, Boulevard Péreire (Métro: Maillot) TÉL. GALVANI 55-52

PLANOR continue...

APRES SA SELLE

le Siège **Planor** Arrière

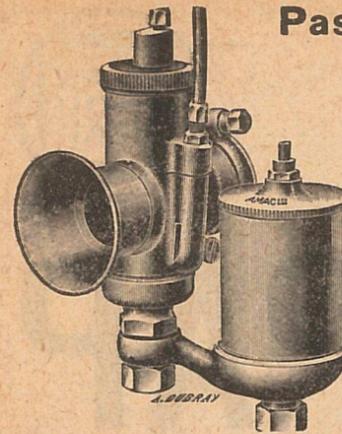
à nappe de ressorts suspendue



Société An^{me} des Anciens Établ^{ts} **MORTAGNE**
Capital 3,500.000 fr. 25, rue de Bellevue, BOULOGNE s/s

Pas une Épreuve Internationale en 1928

où, dans **TOUTES** les Catégories Motos, toutes les 1^{re}, 2^e et 3^e places, n'aient été remportées avec **Carburateurs AMAL**



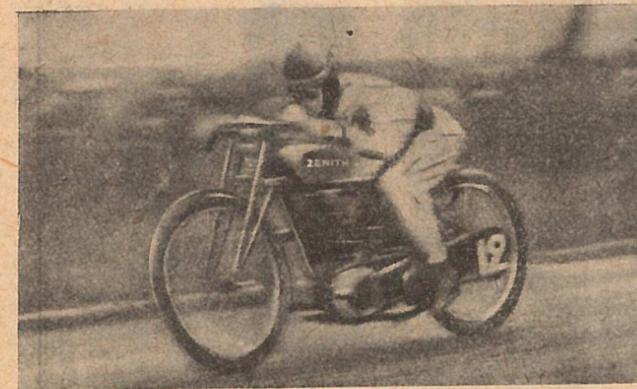
En commandant une Machine Exigez donc un vrai **AMAC** Puisqu'il ne coûte rien de plus!

ÉPURATEURS D'AIR AMAL
POIGNÉES TOURNANTES AMAL

AMAC
Société Anonyme Française
73 ter, rue de Villiers
Neuilly-sur-Seine
Télégr.: Carbuamac. - Tél.: Wagram 92-42

Dépôt de PARIS: Éts Robert **MUNRO**, 198, Boulevard Péreire.

200 Kilom. à L'HEURE SUR **ZENITH**
PREMIÈRE - MOTOCYCLETTTE AYANT - (Journée des Records, 25 Août 1928, Arpajon)
DÉPASSÉ LE 200 A L'HEURE



« Le fait saillant de la journée... fut la chute du record du monde toutes catégories motocyclistes : l'honneur de cet exploit revient à l'Anglais **BALDWIN**, Motocyclette **ZENITH-JAP**, 1000 cmc., qui dépassa le 200 à l'heure. Quel homme et quelle machine !!! » (L'AUTO.)

Cette Machine était équipée avec une boîte de vitesse :

BURMAN

Le Carburant employé était le :

DISCOL R.D.I.

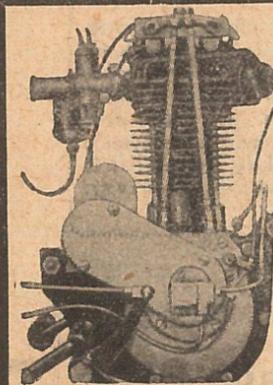
FABRIQUÉ PAR LES
ÉTABLISSEMENTS **LIONEL DEKTEREFF & C^{ie}**
— 88, Avenue des Ternes - PARIS (17^e) —

Concessionnaires exclusifs pour la France de **ZENITH Motors Ltd** :

BURMAN & SON LTD., BEST & LLOYD, HELMETS LTD., CASQUES CROMWELL, GRINO PERLESS-JAP, ETC.

Les autres triomphateurs de la journée : **LACEY** et **DENLY** (Norton) ont également employé le **DISCOL**. **BALDWIN** porte toujours (en course) le casque réglementaire Anglais **CROMWELL**.

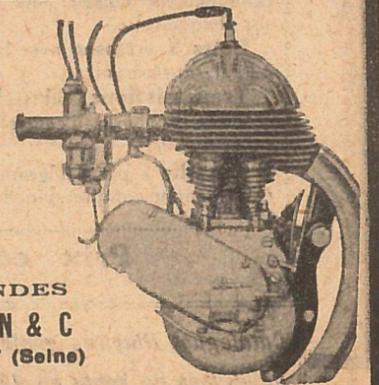
L. DEKTEREFF & C^{ie}, 88, Av. des Ternes, PARIS (17^e) - Téléphone : 29-15 Wagram



MOTEURS VOISIN

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

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

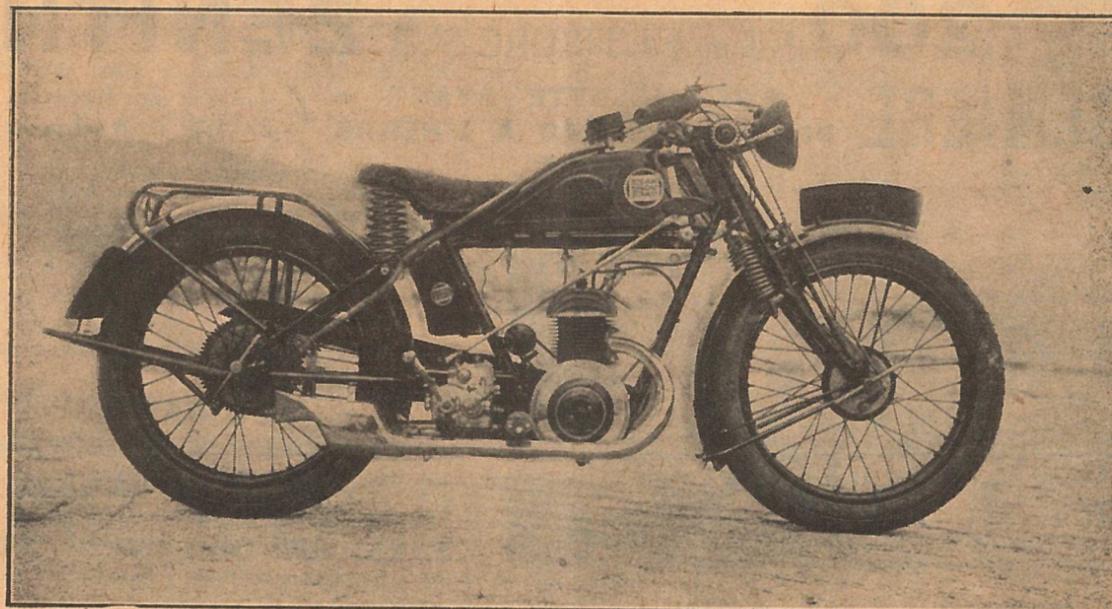




LA S.S 25



SAN SOU PAP



Caractéristiques techniques du type S. S 25 (250^{cc})

MOTEUR "San Sou Pap", alésage 67^m, course 70. Piston fonte spéciale, culasse aluminium à haute résistance, vilebrequin et bielle en acier chrome nickel traité, tête de bielle à galets, vilebrequin supporté par 3 gros roulements à billes, volant magnétique indérégable haute tension, carburant à double manette. Double échappement nickelé avec pot de détention sur chaque tube.

Boîte 3 vitesses avec kick starter, levier à l'AV du réservoir.

Transmissions chaîne-chaîne (Renold).

CADRE à berceau central complet renforcé tubes de 30/10.

Fourche à parallélogramme avec ressorts travaillant en compression, double amortisseur

de chocs A.F.A. sur l'axe supérieur. Frein de direction A.F.A. à débrayage instantané
Réservoir type à cheval sur le cadre, capacité 9 litres.

Selle souple grand modèle 33 x 35 fixation en 3 points.

Pneus Hutchinson de 25 x 3 à tringle sur jante à base creuse.

Freins à Tambour de 130^m AV et AR.
Sacoche spéciale sous la selle avec boîte métallique.

Montre et Compteur Jaeger.

Eclairage électrique par alternateur "Alterno Moto" entraînement par le moteur, phare de 160^m émail-nickelé, lampe à l'arrêt et boîte de piles, Knee-grips fixés au réservoir. Feu rouge à l'AR.

Prix complètement équipée : 4.350 francs

Catalogues illustrés gratuits et
Conditions de Vente en 12 Mois

MOTEX, 154, B^d Haussmann, PARIS

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

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

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

EDITORIAL

On veut nous étrangler

Le Conseil d'Etat, réuni en Assemblée Générale, a adopté sans discussion le projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution du décret du 28 décembre 1926 relatif au paiement immédiat des contraventions

de police et aux catégories d'agents verbalisateurs, habilités à percevoir les amendes (ouff !!!) Ainsi les protestations de tous les usagers de la route contre la contravention au comptant n'ont eu aucun effet et l'apathie de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles n'a pas eu raison de l'entêtement des pouvoirs publics. Ceux-ci se préoccupent beaucoup plus de saler les automobilistes et de les pressurer de toutes façons, que de refaire les routes.

La contravention au comptant est un danger à tous égards. Les agents verbalisateurs hésitent encore parfois à dresser des contraventions peu justifiées, car ils ont, au moins théoriquement, à justifier la contravention devant le tribunal. Avec la contravention au comptant ils restent seuls arbitres. On pourra refuser de payer immédiatement, mais, si on est condamné par le tribunal, les frais de justice devront être ajoutés au prix de la contravention, et comme la partialité des tribunaux est bien connue, on préférera acquitter immédiatement l'amende, même si la contravention est douteuse.

En admettant même que les agents verbalisateurs soient compétents, ce qui n'est pas le cas et ne le sera peut-être jamais, le tarif des contraventions est absurde, puisque selon la gravité de la contravention, gravité qui est estimée par l'agent verbalisateur, l'amende à verser immédiatement sera de 75, 100 ou 150 fr.

Ainsi, pour une peccadille, pour une faute involontaire, on aura à payer de telles sommes. On s'imagine toujours que automobilistes et motocyclistes sont des millionnaires. 75 francs pour avoir, dans une ville inconnue, parcouru à rebours une rue à sens unique, pour avoir dépassé le 8 à l'heure dans un village autophobe, ou autres vétilles de cette sorte. M. le Ministre est sacro-saint et ne craint pas les contraventions. Il ne fréquente sans doute que des nababs pour lesquels 75 ou même 150 francs ne sont qu'une somme insignifiante. Mais, qu'il songe aux tout-petits pour lesquels l'auto et la moto sont un gagne-pain ou qui se saignent aux quatre veines pour

se procurer le plaisir d'une humble promenade. Et ils sont la majorité : sur un million de conducteurs, ils sont peut-être 900.000. Ils n'ont pas de puissantes protections pour arranger les affaires. Ils paieront, les pauvres, s'ils peuvent, et souvent pour des contraventions injustes. Combien d'entre eux, écoeurés, renonceront à l'auto et à la moto. Notons d'ailleurs que ces

contraventions doivent s'appliquer à tous les usagers de la route, aux cyclistes et aux piétons. Elles sont, en ce cas, tellement exagérées qu'on ne leur en dressera pas. C'est toujours le motocycliste et l'automobiliste qui seront la tête de turc. Est-ce là ce qu'on appelle encourager une industrie qui fait vivre des centaines de milliers de personnes? Espérons qu'enfin nos grands groupements, grands par le nombre sinon par l'activité, sortiront de leur torpeur et feront des représentations énergiques. S'ils font preuve d'énergie et de volonté, ils réussiront peut-être à faire comprendre ce que ce trop fameux décret a d'odieux, d'injuste et d'anti-démocratique.

Contradiction

Certains de nos lecteurs s'étonnent de ce que les constructeurs et nous-mêmes leur recommandons de ménager leur machine pendant les mille premiers kilomètres, alors qu'ils voient passer des essayeurs qui leur semblent rouler comme des bolides. A quoi bon, nous disent-ils, ménager un moteur qui, auparavant, en a vu de toutes les couleurs. En fait, les conseils de prudence sont toujours un peu exagérés, car il faut demander beaucoup pour obtenir un peu. Les moteurs modernes ne sont pas affectés de distorsion comme leurs devanciers, et on peut prendre avec eux des libertés qu'on ne pouvait sans gros inconvénients se permettre avec leurs devanciers. Ces moteurs

sont, de plus, rodés et essayés au banc avant d'être montés sur les machines. Mais néanmoins il ne faut pas pousser un moteur neuf. On a l'impression que les metteurs au point vont vite. En réalité, ils n'atteignent que des vitesses très inférieures à celles que peut atteindre la machine. Nous suivions récemment deux metteurs au point montés sur deux châssis d'une voiture capable de dépasser le 110. Ils marchaient à 70, c'est-à-dire qu'ils n'utilisaient que la moitié de la puissance du moteur. De plus, ces metteurs au point sont des mécaniciens hors pair

SOMMAIRE

No 287
Samedi 8 Septembre 1928

Par-ci, par-là.....	939
Les Records à Montlhéry (photos).....	940
Le Record de l'heure, par H.-P. Borestroke.....	941
Les modèles 1928 sur la route: La Matchless 250 cmc., par Fred S. Lipman.....	942
Le Championnat du Motorcycle Industriel le 16 septembre.....	945
Le Problème du Cadre, par J. Mellier.....	947
A travers l'Andorre en sidocar par le D ^r Durel	948
Le Sport de la Semaine...	951
Départs difficiles, par le D ^r R. Imbert.....	953
Le Courrier de la Semaine	954
Le Freinage (fin), par le D ^r R. Imbert.....	955
Les Clubs.....	958
L'Excelsior et l'Henderson 1928.....	961

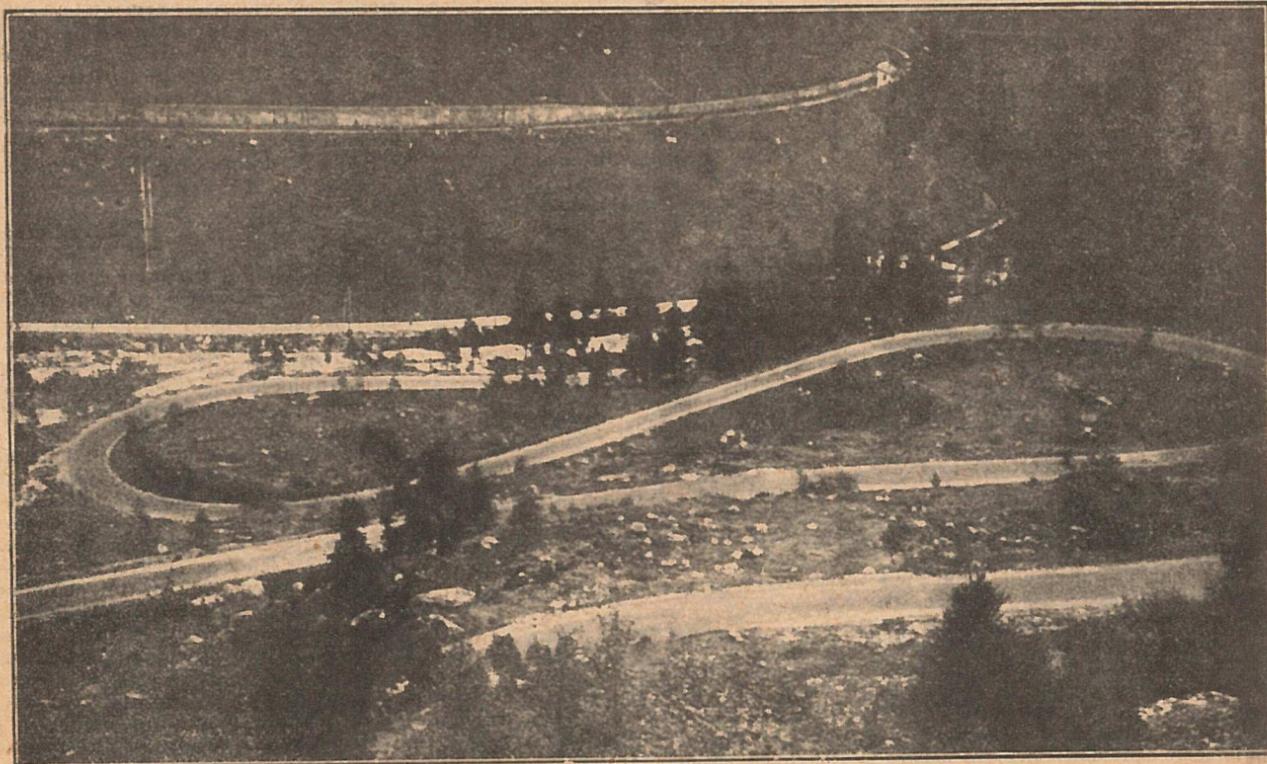
auxquels le moindre signe de détresse d'un moteur n'échappe pas. Immédiatement, ils ralentissent ou s'arrêtent. Le constructeur, lui, ne livre pas ses machines uniquement à des mécaniciens éprouvés, mais souvent à des débutants. Il ne doit donc pas trop compter sur leur adresse et leur sens mécanique. Si au cours d'un essai par un metteur au point une avarie se produit, la machine ramenée à l'usine est aisément remise en état. Si, au contraire, un tel accident survient au client, il se fâchera tout rouge, déclarera que sa machine ne vaut rien et c'est le constructeur qui subira sa colère. Ne vaut-il pas mieux que, pendant la période initiale au cours de laquelle la machine est plus fragile, plus exposée en particulier à des grippages, faire preuve de modération. Nous aimons nous-mêmes mieux exagérer la prudence. Il est bien possible que ceux qui nous croient nous prennent pour un débutant un peu fouillard. Mais nous avouons que nous n'avons aucun amour-propre et aucune fausse honte. Nous savons qu'après avoir ménagé notre monture pendant les 1.000 premiers kilomètres de son existence, nous pourrions après compter sur elle et lui imposer tous efforts sans crainte de la voir lâcher. Conduire doucement, graisser abondamment, vidanger souvent, procéder à des revisions fréquentes de tous les écrous, voilà le véritable moyen de tirer, par la suite, d'une machine le maximum de satisfaction.

Quelques réflexions sur Arpajon

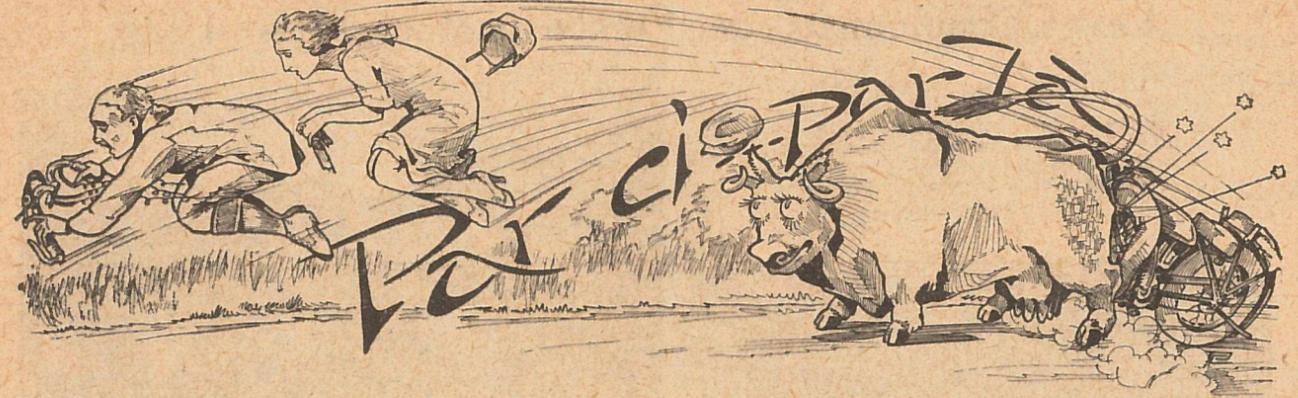
La journée des records à Arpajon et à Linas a permis d'assister à une hécatombe de records et ils ont été battus avec une marge assez importante pour que nous ayons l'impression que le plafond n'a pas encore été atteint. Le record de vitesse est le premier pas du progrès. Ensuite on développe l'endurance et on établit des records sur des bases de plus en plus longues. Constatons que beaucoup trop de marques se désintéressent des records sur petites distances.

Sans doute leur préparation est-elle très onéreuse et n'ont-ils pas la même valeur publicitaire qu'une victoire dans une importante course sur route. Mais leur portée technique est sans aucun doute plus considérable. Mais que de données intéressantes on recueille non seulement sur le moteur, mais sur les transmissions, les cadres, etc...

Pour la première fois, officiellement, le record motocycliste du kilomètre et du mille dépasse le cap des 200 kilomètres. C'est un gros événement et le sympathique Baldwin, très connu d'ailleurs à Brooklands, a accompli un exploit sensationnel et qui mérite toute notre admiration. Mais, à notre avis, les voitures ont encore une sérieuse avance sur les motocyclettes. Avec 100 cmc. de cylindrée en plus, Amilcar dépasse de 6 kilomètres le record des motocyclettes. Il y a deux raisons essentielles à cela : tout d'abord le rendement des moteurs. Le compresseur joue un rôle important. Il ne peut donner des résultats intéressants que pour les polycylindres, et n'a jusqu'à présent pas brillé sur les moteurs de motocyclettes à un ou deux cylindres. Des essais ont été faits par presque toutes les marques, mais aucune d'entre elles ne l'a adopté. Avec un six cylindres comme celui de l'Amilcar au contraire, l'écoulement continu de la colonne des gaz permet d'employer un compresseur dans les meilleures conditions. Tant que nous n'aurons pas des quatre cylindres sur les motos de course, l'utilité d'un compresseur restera discutable. De plus la course réduite, le moindre poids des équipages alternatifs et le meilleur équilibrage donnent au polycylindre un avantage marqué et permet d'atteindre des régimes plus élevés. A cylindrée égale le bicylindre de moto sans compresseur ne donne guère que la moitié de la puissance d'un polycylindre de voiture de la même cylindrée. La seconde cause de la supériorité des voitures c'est le carénage de la carrosserie. Il serait singulièrement intéressant de mesurer d'une manière expérimentale et résistance de l'air pour une moto et une voiture. A de telles allures, ce facteur joue un rôle de plus en plus important



La course de côte du Mont Blanc ou col des Montets s'est déroulée dans un cadre théâtral : la route en lacets que les concurrents ont parcourue !



Motocyclette volée et retrouvée

Un de nos abonnés, M. Soret, s'est fait voler sa Saroléa à Vendôme. Ce sont des choses qui arrivent. Le voleur, probablement pas malin, s'est fait pincer quelques heures après à Paris, avenue Philippe-Auguste. Par qui ? Mais par l'ami intime du volé qui s'est trouvé par hasard sur son chemin et a reconnu la motocyclette de son copain. En un tourne-main, moto et voleur sont emmenés au violon où l'on constate avec surprise que le voleur en est à sa quatrième condamnation. Nous rappelons à MM. les voleurs que voler une motocyclette est une chose très délicate, car certaines machines sans doute sont standard, mais en général chaque motocyclette à un type et des caractéristiques bien connus des connaissances du propriétaire. C'est ce qui explique que lorsque l'on voulut il y a un certain temps barboter notre 500 cmc. bien connue, nous assistâmes aux efforts du malheureux qui cherchait à se l'approprier, et nous nous amusâmes à l'arrêter après son « forfait » accompli. Il jura, mais un peu tard, d'employer ses capacités dans une partie plus facile que la motocyclette.

Excelsior et Henderson

Nous avons annoncé que les fameuses motocyclettes anglaises Henderson et Excelsior seraient exposées au prochain Salon de la Moto et que M. J. Hern avait reçu l'exclusivité et était le seul concessionnaire pour la France; mais nous avons été un peu diffus, et nous précisons que l'une et l'autre machines sont la production de l'Excelsior Motor Manufacturing and Supply Co., à Chicago.

Metteur au point

Du « Petit Dauphinois », cette excellente mise au point :

Moto contre auto. — Une motocyclette, montée par M. et Mme Barge, de Lyon, a été accrochée par une automobile, appartenant à M. Lauret, de Paris à la Croix Chafard.

Mme Barge fut projetée violemment sur la route, et grièvement blessée aux jambes et à la tête.

L'automobiliste continuant sa route, fut rattrapé par un autre motocycliste et ramené sur le lieu de l'accident, où il affirma ne s'être pas aperçu de l'accident.

Sans doute, ce rédacteur est impartial, fait peu commun.

Marc est un chic type

William ne tarit pas d'éloges sur Marc aux Pyrénées; il paraît que les croquemitaines de l'équipe « Gnome et Rhône, furent les plus charmants garçons que la terre eût portée. William venait de rentrer dans un radiateur, et considérait sa machine et son ventre, l'un et l'autre en piteux état; les coureurs défilèrent n'ayant qu'un demi-regard de compassion pour leur camarade malheureux. Marc descendit de machine et soigna William comme il l'aurait fait pour son frère et ne quittait l'accidenté que lorsqu'il eut la conviction que la voiture officielle le ramènerait à l'hôpital; ça c'est une chose qu'on ne peut pas oublier !

L'ACTUALITE AUTOMOBILE

de septembre publie des articles de :

H.-P. Borestroke, sur les démarreurs et sur le pont arrière.

J. M. Legoux, sur la direction.

J. Mellier, sur le deux temps en voitures.

Regairaz, sur le Diesel Aéro-Bosch.

W. Georges Henry, sur les alliages.

G. H. Waechter, sur le démontage de la culasse.

Et un récit illustré de vacances de G. H. Waechter :

DU JURA AUX ALPES

On peut se rendre en Suisse et en Belgique sans tryptique

Les touristes désirant se rendre en Suisse pour un bref séjour, sans être en possession d'un tryptique ou d'un carnet de passage en douane sont exonérés du paiement des droits d'entrée suisses pour leurs véhicules. Ils peuvent recevoir auprès de tous les bureaux de douane routiers, contre paiement d'un droit de deux francs suisses, une carte d'entrée provisoire qui est valable cinq jours.

Cette carte autorise le porteur à rester en Suisse avec son automobile pendant ce délai, mais sa validité peut exceptionnellement être prolongée par les bureaux de douane, jusqu'à 8 et 10 jours.

Les automobilistes doivent s'engager à réexporter leurs véhicules avant l'échéance de la carte d'entrée provisoire. Au cas où l'automobiliste désirerait prolonger son séjour en Suisse, il pourra échanger la carte provisoire avant son expiration. Pour voyager en Suisse (comme dans tout autre pays étranger) il est nécessaire d'avoir un certificat international de route (délivré par la préfecture) qui est un permis de conduire et de circuler avec la machine faisant l'objet de la carte grise. La durée du certificat international est d'un an à dater du jour de la délivrance.

Dans le 20^e Arrondissement, la moto est à l'honneur

Et l'avenue Gambetta est le boulevard actuel de la moto, qui est reine du pavé; ça va ! Aussi les mécaniciens spécialistes de motos ont tôt fait de s'installer dans ces parages heureux. Rue des Rasselins, 11 bis, le nouveau garage qui vient de se monter a fait mieux.

Vous avez quelque chose à acheter, à réparer : allez-y et « en douce » quand tout est fini, sortez votre bande d'abonnement à Moto Revue ou votre insigne L. N. M. et automatiquement, vous aurez droit à 10 % : ça en vaut le geste.

C'est très flatteur pour les deux Revues

Je suis abonné postal. Je vous envoie 7 fr., prix de faveur pour les abonnés pour le numéro du Salon. Je lis Moto Revue depuis plusieurs années et elle m'a toujours inté-

ressé, surtout depuis un an principalement autant que Motorcycling dont j'ai un abonnement.

MULLER, ingénieur-chimiste, Arnheim.

La P. 108 Peugeot

On a beaucoup remarqué dans notre avant-dernier numéro la page annonçant que Peugeot équipait sa nouvelle P. 108 de l'éclairage électrique Maglum. Ce choix qui ne s'est opéré qu'après des essais extrêmement sévères affirme une fois de plus le succès de cette excellente maison d'éclairage pour moto. A machine moderne, il fallait un éclairage moderne.

Un montage mécanique parfait a été réalisé sur la P. 108 et le Salon du Cycle nous montrera tout un lot de montages mécaniques réalisés par la firme de Neuilly.

Après l'Andorre les Montagnes de l'Ariège

La performance de M. Marc Augier de l'Andorre en motocyclette solo Saroléa, et celle du docteur Durel en sidecar René Gillet, excite nos explorateurs à tenter les choses les plus formidables. Pour ne pas en rester là, M. Marc Augier a décidé de tenter la première ascension du Lanoux dans les montagnes de l'Ariège, c'est-à-dire 9 km. de sentier de piétons, à travers les gorges de Font-Vives pour atteindre le Lac de Lanoux, qui est le plus vaste lac des Pyrénées, à 2.500 mètres. Cette ascension est assez périlleuse. La performance pourrait être complétée par l'ascension d'une certaine montagne située à l'Ouest de la chaîne, si l'excursion n'ist réussit à avoir un pignon de 16 dents. Marc Augier a l'intention de nous communiquer pour le concours de photographies tous les documents qu'il prendra à ces altitudes. Certainement ces exploits sont intéressants puisque notre confrère anglais « Motor-Cycle » vient de publier la traduction de la traversée de l'Andorre.

Essai de cadres et ...reins

Route Nationale 188 (Chartres à Paris par Ablis) très dangereuse en partant de Chartres. Tout d'abord excellente, elle devient brusquement et sans avertissement préalable un véritable semis de fondrières. J'y suis arrivé à 80 hier et n'ai pu sauver la chute qu'avec beaucoup de chance. Un tel état de choses est un danger public.

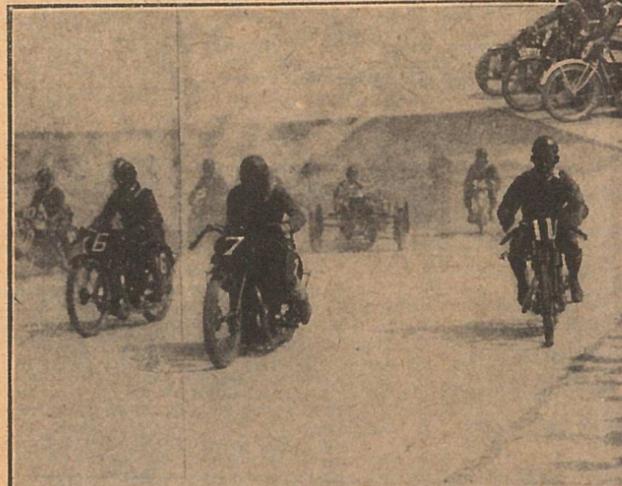
A. DE MAROLLES, abonné.

Paris-Vienne se courrait quand même

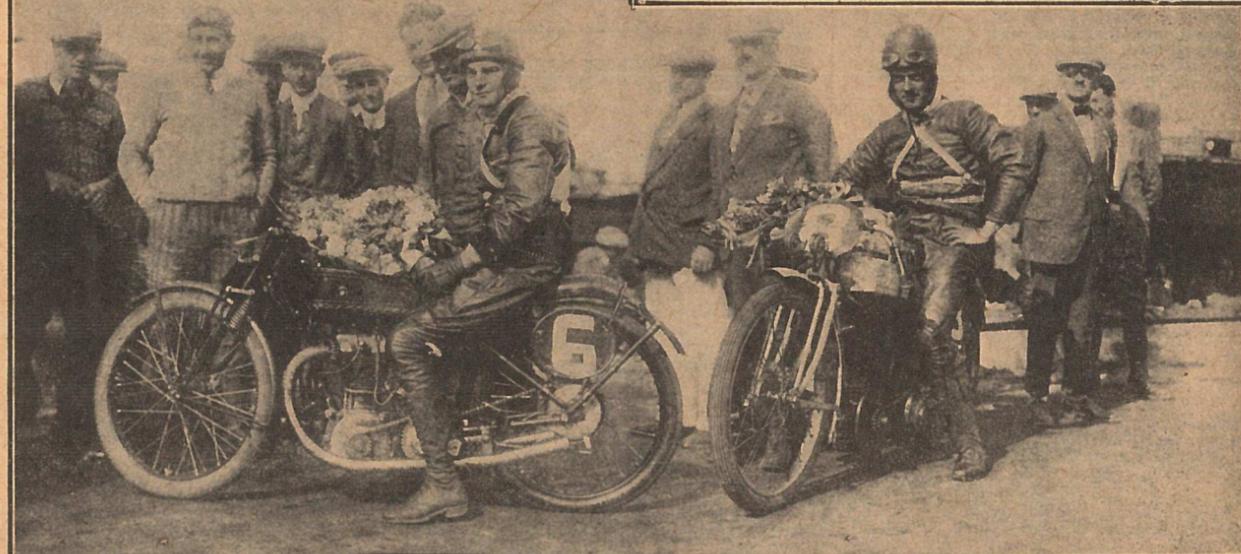
Après l'interdiction par l'U. M. F. de la performance Paris-Vienne en 24 heures par Bernard et Marc en une seule étape, on nous annonce que cette belle performance serait accomplie au début du mois de septembre. M. Hector du Jacquier a décidé de faire la liaison Paris-Vienne en une seule étape, plus de 24 heures si nécessaire, puis gagner Prague et Berlin, revenir par Cologne et Liège, le tout en moins d'une semaine. C'est un moteur Pauvert 350 cmc. 2 temps, monté sur une C. P. Roléo qui serait chargé d'exécuter une telle promesse. Le groupe patronnant cet essai est le Moto Club d'Asnières, qui fait partie de la 2 F. M.

Les Championnats de France motocyclistes 1928

A droite : les concurrents vont prendre le départ : aucune émotion, la maîtrise de soi est nécessaire : au premier plan Perrotin (n° 6).

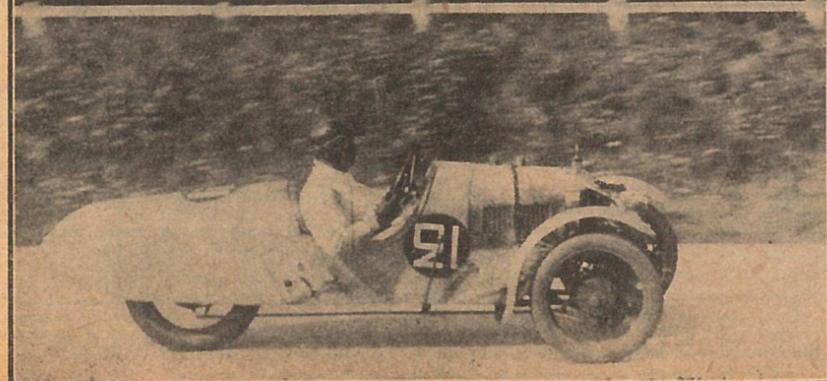


A gauche, en pleine action sur le ciment de l'Autodrome après le 50^e kilomètre : les concurrents ne tentent pas encore le suprême raidissement pour la victoire.



Après la bataille : les vainqueurs

Au-dessus : Perrotin, n° 6, sur Terrot 350 cmc. et Lemasson, n° 8, sur Alcyon 250 cmc. sont sacrés Champions de France 1928



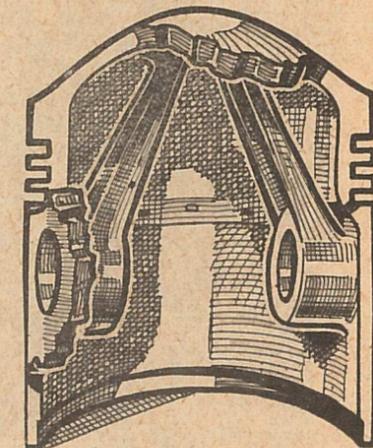
A gauche : Dhôme sur Darmont spécial devient champion de France en cyclecars 1.100 cmc. pour 1928 : le voici en action quelques secondes avant l'arrivée.

Le Record de l'heure

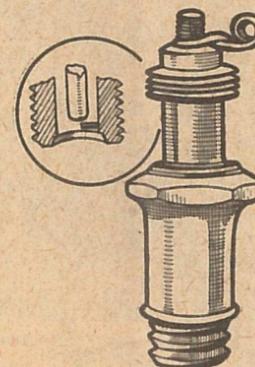
par J. P. Berestroke

Un coureur anglais qui, peu à peu, a conquis à Brookland une réputation de premier plan, Lacey, vient de battre le record de l'heure sur une Grindlay J.A.P. de 500 cmc., en couvrant plus de 103 milles, près de 166 kilomètres. On se figure souvent que de pareils résultats ne peuvent être atteints que par des moteurs ultra spéciaux : on croit trouver des pistons en dentelle, des bielles ajourées, etc... Cela est complètement erroné. La mise au point d'un moteur consiste surtout en un assemblage méticuleux et en une élimination aussi parfaite que possible de tous les frottements. Le moteur J.A.P. de Lacey ne diffère guère du moteur de série. Il est vrai que le J. A. P. double

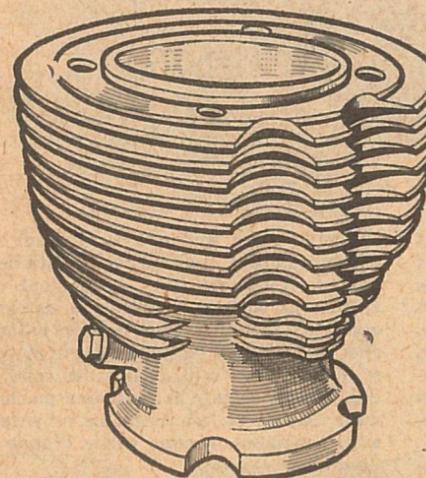
une machine de moins de 500 cmc. Cégeons que de rudes attaques vont être dirigées contre le nouveau record, car il est un de ceux qui impressionnent le plus le public. Une de nos grandes marques l'a détenu pendant quelques mois. Les dernières victoires d'un autre de nos



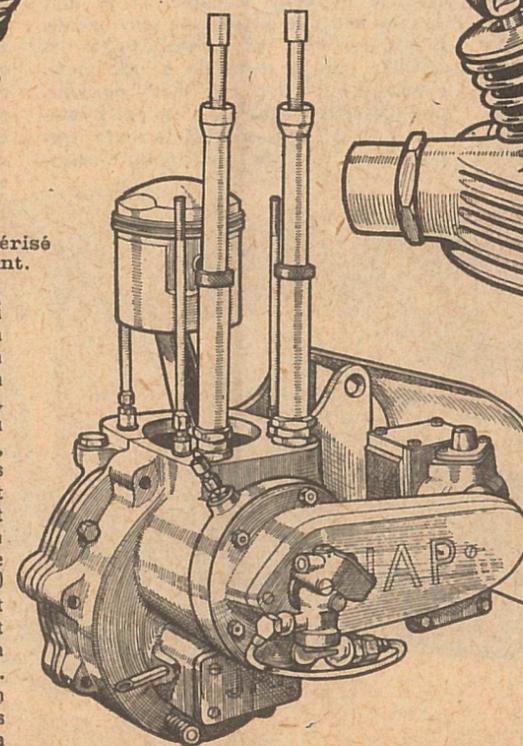
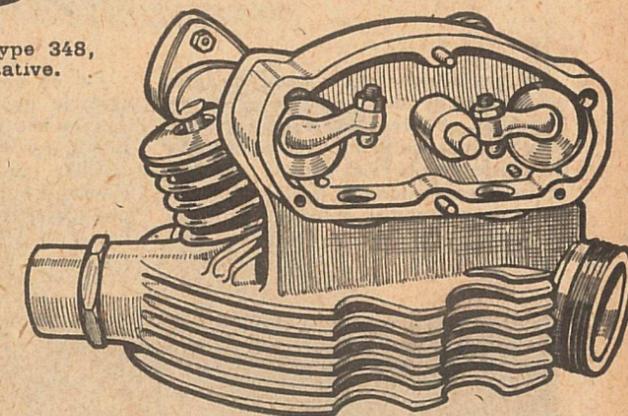
C'est un piston Martlett.



C'est une K. L. G., type 348, qui servit à la tentative.



Le corps du cylindre est caractérisé par un refroidissement abondant.

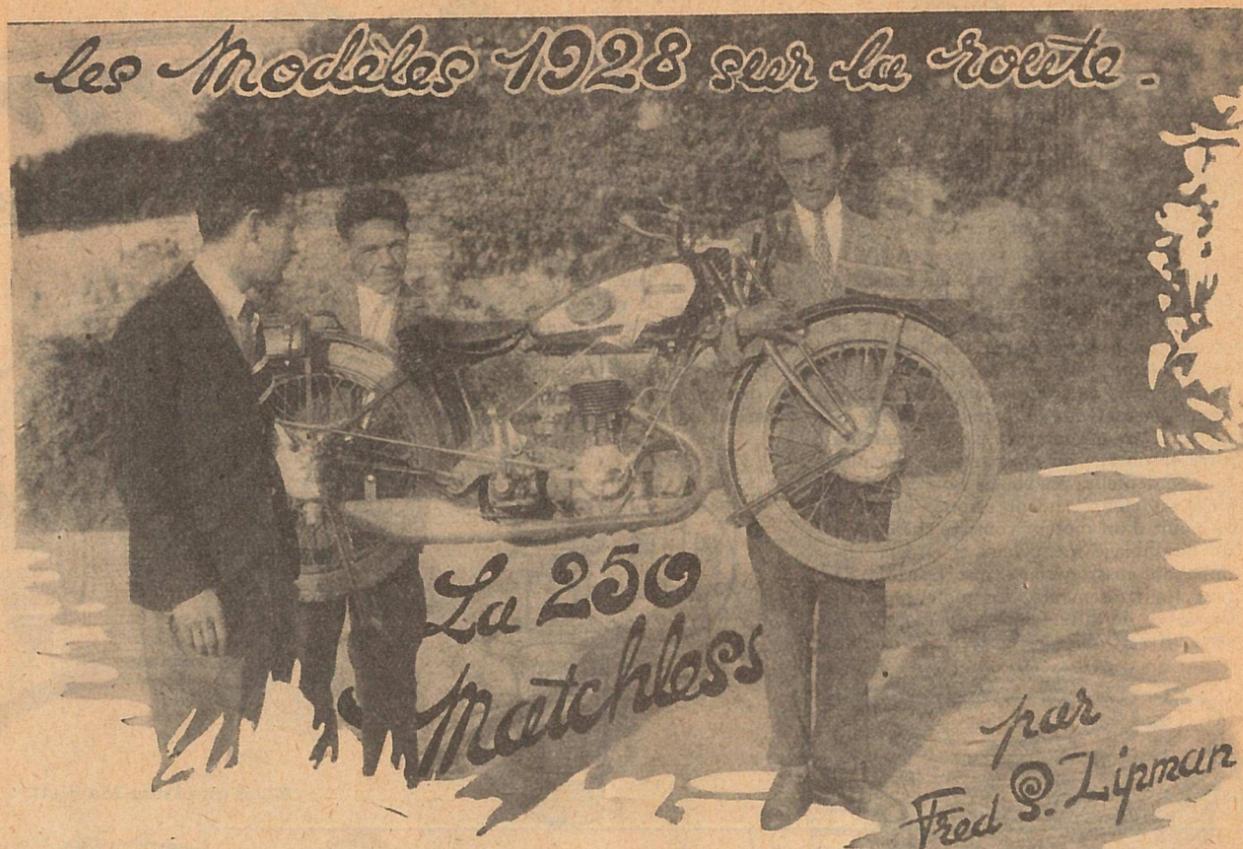


Le J. A. P. de Lacey, qui battit les records de l'heure est vu démonté.

tube, même de série, est un moteur qui permet des vitesses de l'ordre de 140 à 150 à l'heure. Cependant, le piston est un Martlett. Ce piston ne présente lui non plus aucune particularité extraordinaire. Les bossages sont reliés au fond épais du piston par une sorte d'arc. Les parois, épaisses sous les segments sont minces au-dessous des bossages. Il a été en effet constaté que la chaleur s'écoule surtout par les segments. Le taux de compression était de 8,6 à 1, la démultiplication de 3,9 à 1 et le régime oscillait entre 4.800 et 5.100 tours-minute. La bougie était une K.L.G. type 348. Le moteur était très chaud à l'issue du record, malgré la surface des ailettes, mais rien ne bougea.

Il y a 19 ans, Mac Nab sur une Triumph J.A.P. de 500 cmc. couvrait 48 milles dans l'heure : 30 fois depuis le record a changé de mains. L'année dernière, Denly sur une Norton fut le premier à dépasser les 100 milles dans l'heure sur

grands constructeurs doivent l'engager à persévérer. Nous avons en France des machines et des moteurs, nous avons des pilotes et nous ne devons pas craindre d'affronter la lutte. Le record de l'heure est un des grands records. Le public ne s'intéresse guère à des records sur 5 ou 10 kilomètres. Les records départ arrêté sur un kilomètre ou un mille ne lui disent à peu près rien. Le kilomètre et l'heure voilà ce qui lui importe, et cela non pas seulement en France, mais dans tous les pays européens. C'est avec des moteurs français que nous devons nous attaquer aux records. On ne peut nier que nos grandes marques fount preuve actuellement d'activité et d'énergie, espérons qu'elles fourniront un gros effort dans le domaine sportif.



Je dois avouer tout d'abord qu'après une huitaine de jours d'essai de la 250 cmc. Matchless, et après avoir durement mené cette machine, au moment de commencer cet article, j'ai été assez ennuyé car je me demandais si les lecteurs n'allaient pas me croire un peu partial, après la lecture de quelques lignes que je suis en train d'écrire.

J'ai eu une impression excessivement agréable de cette machine, et je dois dire qu'elle m'a satisfait en tous points. Elle a, en effet, en général, toutes les qualités que je demande à une moto, c'est-à-dire : pour une moto de ville, puisque cette Matchless n'est pas à cataloguer dans les bolides de la route : une position extra-basse, une conduite excès-

sivement facile en ville au milieu des encombrements, un silence absolument effectif, l'inutilité du changement de vitesse, et surtout l'impression agréable que l'on a quand le matin on peut enfourcher une élégante monture dont le moteur se met en route sans aucune difficulté, et qui, qualité essentielle pour une machine dont on fait un tel usage, ne projette, à aucun moment, aucune partie d'huile ni de graisse.

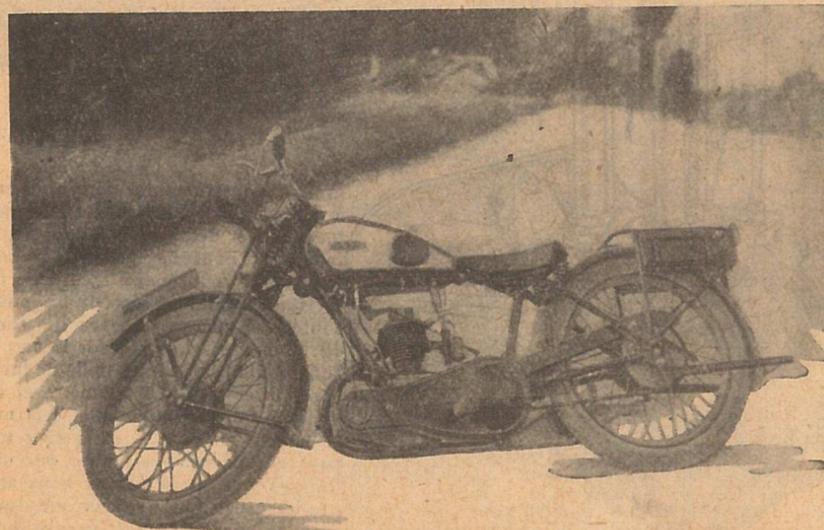
Regardons rapidement la silhouette extérieure de cette machine.

Un charmant petit cadre permet à une selle d'être excessivement en arrière, et laisse entre le guidon de forme pratique, pour la conduite en ville, et la selle, la place du plus beau réservoir à cheval que je connaisse.

En effet celui-ci, de forme harmonieuse, enveloppe largement le cadre. Il est partagé dans son milieu par une bande nickelée, qui sépare exactement le centre du réservoir et laisse de chaque côté un large bouchon, l'un pour l'huile, l'autre pour l'essence.

Le réservoir a l'avantage d'être entièrement peint au pistolet, à la cellulose, et comporte tout une partie noire, avec des bandes blanches, ce qui justifie bien le nom de la Matchless : black and white, autrement dit noire et blanche.

La boîte de vitesse, soutenue d'une façon normale, est recouverte depuis sa partie la plus arrière jusqu'au côté carbu-



Le côté transmission. Le carter va de la magnéto jusqu'à la partie supérieure du moyeu arrière.

rateur du moteur, par une plaque en tôle emboutie émaillée aussi au pistolet.

Le carter de chaîne primaire se prolonge d'une façon correcte en avant vers la magnéto et en arrière vers la chaîne qui part de la boîte de vitesse pour rejoindre le moyeu.

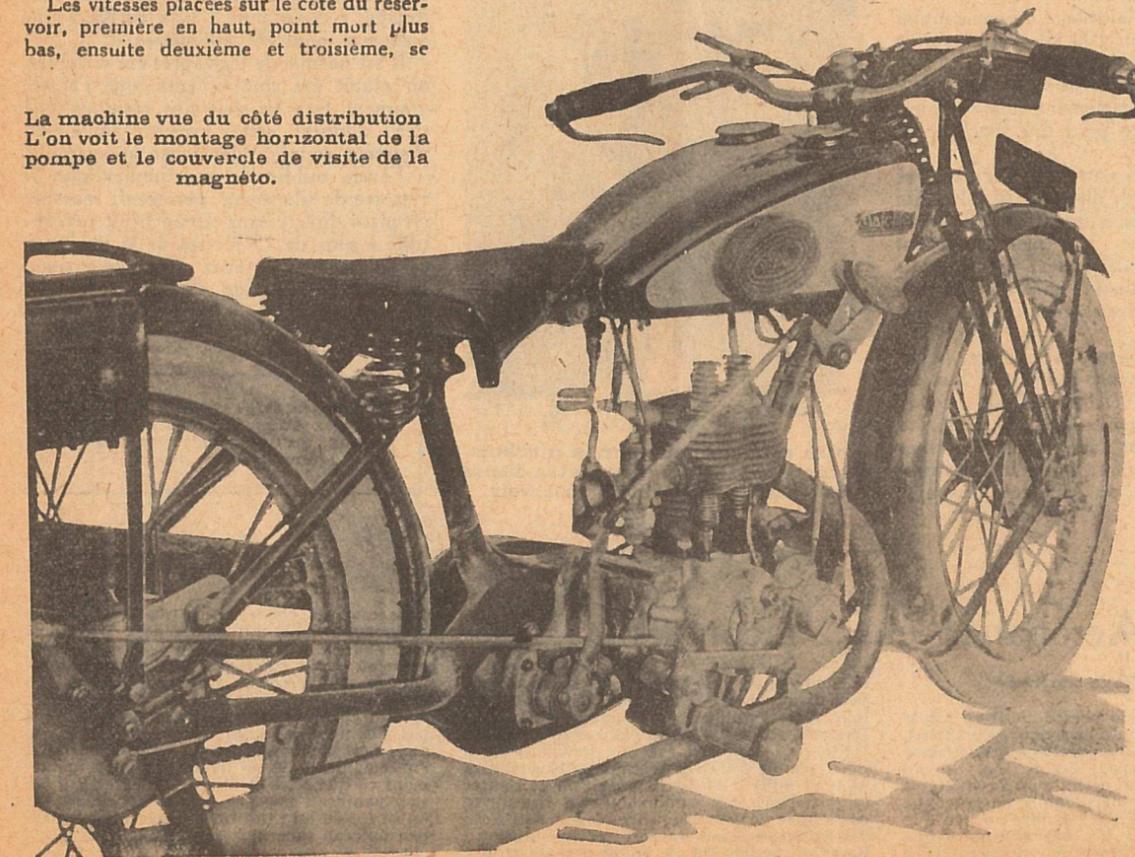
Insistons un moment sur la fourche excessivement souple en ville, mais qui a le tort d'être un peu brutale sur une mauvaise route, et fait quelquefois toucher à fond (les ressorts n'étant pas suffisamment tendus), inconvénient que l'on rencontre évidemment sur une machine qui doit travailler en ville et sur la route.

De larges freins, de 18 centimètres de diamètre, permettent à la machine de s'arrêter en moins de 13 mètres, quand elle est lancée à 50 à l'heure. A pleine vitesse, l'arrêt s'effectue facilement avec le frein arrière seulement, tandis que l'on peut obtenir un ralentissement sans bloquer complètement cette roue. L'on peut obtenir d'ailleurs un bon freinage avec très peu de force.

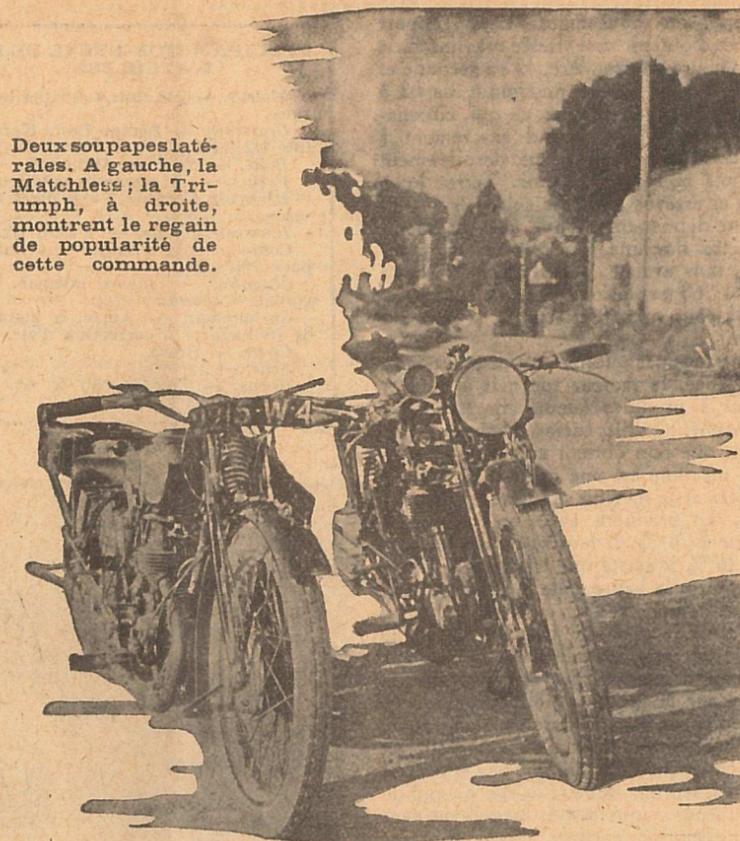
Le ralenti de cette machine est parfaitement impressionnant. Je fus le premier étonné de m'apercevoir que l'on pouvait obtenir moins de 10 à l'heure en prise directe, à condition évidemment de reprendre très doucement, mais je le garantis, sans aucun cliquetis de soupape, ni même ce clapotement que l'on distingue avec un peu d'habitude et qui provient des soupapes lorsqu'on leur demande une force trop grande à des régimes d'utilisation trop faibles.

Les vitesses placées sur le côté du réservoir, première en haut, point mort plus bas, ensuite deuxième et troisième, se

La machine vue du côté distribution. L'on voit le montage horizontal de la pompe et le couvercle de visite de la magnéto.



Deux soupapes latérales. A gauche, la Matchless; à droite, la Triumph, à droite, montrent le regain de popularité de cette commande.



passent très doucement. Leur rapport permet d'obtenir une vitesse maximum de 25 à l'heure en première, 45 en seconde et d'arriver à la vitesse maximum de 83 à l'heure au chronographe. ce qui, circonstance bizarre, correspond exactement à la vitesse que j'ai obtenue dernièrement avec ma nouvelle 250 cmc. Terrot luxe, que j'ai essayée dans ces colonnes.

Pour donner une bonne idée du ralenti de cette machine, on obtient au point mort, sans avance, peu d'air et très peu de gaz, 68 explosions dans une minute, sans à-coup ni baffouillage de la part du moteur.

Il ne faut pas oublier que pendant cette expérience, le moteur tournait à vide et n'avait à produire aucun effort, ce qui évidemment différencie fortement du ralenti que l'on obtient en utilisation.

La machine est une gentille grimpeuse de côtes et je me suis amusé à monter du 23 % en première avec un calage du moteur à 26 %. Il faut se rendre compte qu'à 26 % il existe une très grande différence entre la hauteur de la roue avant et la roue arrière.

Comme je le disais tout à l'heure, la vitesse de cette 250 cmc. est assez forte. Un bon compteur de marque connue monté sur la machine nous accusait, en effet, plus de 90 à l'heure ce qui prouve, d'un côté l'inexactitude du compteur, et deuxièmement qu'il ne faut pas apprécier le 83 à l'heure comme je le dis, puisqu'on est habitué de jongler très facilement avec les vitesses susceptibles d'être fournies par les motocyclettes.

La machine a l'avantage de consommer près de 3 litres au 100 kilomètres sur la route et 3 lit. 1/2 environ en ville.

J'insisterai sur la position qui peut-être me convenait spécialement, mais qui est excessivement rare pour une machine de série.

La selle dans la partie la plus haute se trouve à très peu de distance du sol ce qui peut donner une idée de la tenue de route de cette machine. Les pieds reposent agréablement sur des repose-pieds, tandis que le genou vient s'encastrier exactement dans les grippes-genoux soudés au réservoir.

On arrive à virer, avec cette petite machine d'une façon étonnante. Sur du bitume, c'est un véritable plaisir que de faire frôler le repose-pieds, de sentir la machine plier sous soi et de la redresser avec facilité soit pour éviter une voiture, soit pour croiser un rail de tramways.

SPÉCIFICATION BRÈVE DE LA MATCHLESS

Moteur. — 246 cmc., soupapes latérales.
Graissage. — Pompe Best, Kervoline 1/2 fluide.
Boîte. — Sturmey-Archer.
Freins. — A segments intérieurs.
Réservoir d'essence. — 9 litres environ.
Réservoir d'huile. — 1 litre 1/2.
Consommation d'huile. — 1 bidon pour 700 kms.
Magnéto. — Lucas, avance réglable.
Carburateur. — Amac, à siguille de réglage et à correction d'air.
Cadre. — Brasé.
Selle. — Licetts.
Pneus. — Dunlop 650 x 65.
Poids. — 91 kilogs.



Notre collaborateur sur la machine. Remarquez la position extra-basse et le superbe dessin du réservoir.

Je reprocherai à cette 250 cmc. d'avoir des pneus de 650 x 65 nettement inférieurs à ce que l'on peut demander à une machine sur nos routes actuelles. D'un autre côté, le bouchon de réservoir fuyait, ce qui n'est pas excessivement agréable et projetait de temps en temps sur le réservoir, quelques gouttes d'essence.

J'insiste sur l'agréable béquille arrière. Je suis certain que chaque motocycliste qui aura l'occasion d'avoir une machine comme celle-là entre les mains, réclamera à son constructeur habituel le même dispositif.

Un ressort de rappel maintient constamment la béquille en l'air, contre une butée en caoutchouc. Quand vous voulez mettre la machine sur le pied, vous appuyez sur la béquille comme une machine ordinaire, et vous la reposez sur le support. Quand vous voulez reprendre votre machine, vous n'avez qu'à la faire retomber sur ses deux roues, sans effort, et la béquille remonte automatiquement se fixer contre sa butée en caoutchouc.

Autre avantage, il en résulte une suppression de vibrations entre la béquille et le système quelconque de serrage, soit à vis, soit à pince de serrage, qui est souvent imparfait.

L'huile quelconque que l'on peut mettre dans cette machine est aspirée par une pompe B.E.S.T. qui est placée verticalement et indique, par un pointeau mobile, le débit constant de graissage.

La machine que j'ai eue et que j'ai graissée assez fortement, pour un bon rodage, a consommé 1 litre de Kervoline ordinaire, pour 700 kilomètres.

Il est normal de dire après ces critiques, ou plutôt ces compliments, que j'ai été vraiment très satisfait des résultats que m'a donnés cette machine. Elle est vraiment souple, silencieuse et agréable.

J'avais oublié de mentionner que le système de silencieux permet de marcher en prise directe sans aucun bruit perceptible à plus de 15 mètres de la machine, ce qui est une sérieuse référence sur son système d'évacuation des gaz.

FRED S. LIPMAN.

Essayez de faire comme les chats. Circulez sans lumière. Ce n'est jamais qu'une contravention de plus... et le reste.

omis quelque chose. C'est que *Moto Revue* (ne sommes-nous pas bien placés ?) connaît des Vial en France et à Paris surtout au boisseau, à la tonne : quand un promoteur voudrait des acrobates en moto, nous lui en fournissons une armée. Car dans tout cela le mot de la fin n'est pas compliqué : ce n'est pas l'homme en moto qui est un acrobate, mais c'est la machine actuelle qui est parlante; l'auteur même de ces lignes fait quotidiennement ce que Vial et d'autres font et... Il ne s'en vanterait pas près de ses collègues, car on se f... de lui ; il a une bonne machine, un peu de cran sans plus et... voilà.

M. A.

Le 16 Septembre

Le 1^{er} Championnat du Motocycle Industriel

C'est le dimanche 16 septembre que nous verrons les principaux représentants du trimoteur industriel et sidecar commercial aux prises sur le trajet Paris-Rouen-Paris

Envoyez vos engagements avant le 10

(Le Pesage aura lieu le samedi 15 septembre, de 9 h. à midi, Ternes-Essence, à Levallois).

Le Championnat des trimoteurs, dont nous avons annoncé l'organisation pour le 16 septembre par *Moto Revue* prend excellente tournure. Les constructeurs non seulement ont accueilli avec faveur l'annonce d'une épreuve, ou plutôt d'un concours qui leur permettra de peser sur l'opinion publique en faveur de véhicules trop longtemps ignorés. Comme il fallait s'y attendre c'est le plus ancien des constructeurs de trimoteurs « Le Jesum » de Levallois qui s'est engagé avec le n° 1, en 175 cmc. Jesum sera donc condamné à 75 kg. à la moyenne de 25 km. à l'heure sur 250 km. de routes variées. La firme Nationale « Peugeot » n'a pas voulu être en reste, et s'attribue le n° 2, puis les maisons se succèdent : Juéry, va s'essayer sur une tripiette, tandis que « Galland » prépare également une tripiette composée de 2 véhicules à moteur « Jap », et d'un véhicule à moteur « Chaise », lutte très intéressante entre le moteur anglais et le moteur français. « Ninon » véhicule très particulier, où le conducteur se trouve à l'avant, engage 2 machines, dans la catégorie tricars : nous ne verrons probablement que 2 véhicules, Villard et Austral, car cette conception de véhicules n'a pas encore rencontré la grande faveur qu'elle mérite. Qui ne connaît les nombreux tricars « Félix Polin » qui circulent dans Paris ? En sidecars, nous voyons la classique firme René Gillet ; sa présence à toutes les épreuves strictement utilitaires semble très normale. Deux et plus probablement trois machines représenteront la firme René Gillet. La firme Américaine « Cleveland » et l'autre firme bien connue « Harley Davidson », engageront, l'une et l'autre 2 mécaniques. Pour concurrencer « Peugeot » en 350 cmc., on nous annonce la participation probable de la maison « Aleyon » ; en dernière minute, une firme qui n'avait pas jusqu'à présent donné dans l'utilitarisme, la maison « Le Grimpeur », prépare un tricars ; sera-t-il prêt pour le 16 septembre, nous le lui souhaitons ? Gnome et Rhône possède un système de sidecar plateau pour le dépannage des motocyclettes, et il ne serait pas étonnant de voir la grosse firme, participer au Championnat.

Comme on le voit par ce simple aperçu, l'intérêt du point de vue commercial est varié. D'autres maisons apparaîtront, tel Ducom, Tétard, etc., dont les véhicules sillonnent la région parisienne, mais où l'intérêt paraît devenir curiosité, c'est l'offre faite par la maison « Austral », Austral est l'un des pionniers du trimoteur, et l'on se souvient de ses véhicules qui servaient aux planteurs de Caiffa avant la guerre, ces véhicules roulent toujours, Austral offre donc par la vote de la presse aux propriétaires de ces véhicules de les reviser, à la condition qu'on les lui laisse une huitaine de jours et qu'ils participent au Championnat du Motocycle Industriel ; ce serait en même temps une rétrospective imprévue. Le parcours, comme nous l'avons dit, comprend 250 km. sur Porte Maillot, Mantes, Gaillon, Louviers, Rouen (1/2 étape), puis Magny-en-Vexin, Saint-Germain, Versailles, Porte Maillot, le départ ayant lieu à 7 heures le matin, l'arrivée à 18 heures à la Porte Maillot. Les engagements comprenant l'assurance pendant l'épreuve ne sont que de 120 francs et seront reçus à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne.

Les premiers tricars

C'est en 1900 qu'apparaissent, en France, les premiers tricars, ou motocycles à usage

industriel. Malheureusement à cette époque encore lointaine, l'opinion était loin d'être faite sur la motocyclette qui était considérée comme instable, peu maniable et dangereuse ; cette renommée devait influencer l'autre construction, celle du tricars ; les constructeurs d'alors firent de louables efforts pour lutter contre un tel esprit et y réussirent en partie.

C'était l'époque des Austral à moteur Aster, des classiques tris Comtal, Griffon aussi fit des motocycles Industriels. Nous vîmes l'Autofauteuil, le J. Rontex ; c'est à cette époque que Richard et Ducom apparurent en scène. La Libellule, Stimula, les Lurquin-Coudert se présentaient au fameux Tour de France 1906 : la performance des uns et des autres fut superbe, mais la guerre... Et pourtant ne faut-il pas mentionner que cette épreuve fut rude : les concurrents ne durent-ils pas grimper le Mont Ventoux tout comme des motos : c'est Austral qui fut premier avec les deux véhicules de Schweitzer et Barenton en 1 h. 21'38" 3/5. Evidemment ce ne sont pas les quelques minutes des engins actuels, mais ils ont grimpé à une moyenne commerciale et c'est là le principal. En vitesse aussi Austral conquiert ses lauriers sur les 20 km. du palier Arles-Salon en 23 m. 18" 2/5 avec Schweitzer (un as !) Barenton et Giraud. Que sont devenus ces trois conducteurs ? A cette époque les tricars étaient déjà d'acier profilé, mono généralement Aster à circulation d'eau. Nous nous rappelons avec mélancolie cette mise en marche par toupe. Le changement de vitesse Bozier était de règle et déjà on ne connaissait que la transmission chaîne ! La magnéto par contre était inconnue c'était l'allumage par accus et bobines : joyeux temps ! Dunlop se battait avec Continental pour l'équipement des pneus. Et puis, à cette époque lointaine (20 ans seulement !) on était bien pratique : la semaine le tricars muni de sa caisse servait aux livraisons : le dimanche trois écrous et un agrèble fauteuil permettait la transformation du véhicule en tourisme à deux ! Au fond ne trouvez-vous pas que le motocycle industriel du début s'apparente plus communément avec l'antique voiturette Bolée à roues directrices avant et une roue motrice à l'arrière. Curieuse révélation sans doute, mais les constructeurs d'alors n'avaient-ils pas clamé qu'en voulant sauver la moto bien mal en point à cette époque on la tuait à assomoir le châssis de tri au cadre de la moto : qui eut raison ? M. A.

Un changement à l'itinéraire

Par suite de la réouverture de Longchamp qui coïncide avec notre épreuve, nous devons modifier l'itinéraire d'arrivée à Paris. Les concurrents, à Suresnes, ne devront pas prendre le pont mais longer à gauche les bords (rive droite) de la Seine par le quai Gallieni, le quai de Suresnes, le quai National, où ils rejoignent l'avenue de Neuilly et la Porte Maillot.

Un car Laffly...

...accompagnera les concurrents, transportera les officiels et permettra aux conducteurs de ne pas être encombrés par trop de nombreux curieux et surtout des sultans à vélos, à motos qui se sont promis d'exécuter la même prouesse.

Paris - Rouen - Paris

Tout le monde connaît les magnifiques cars Laffly qui ont assuré les contrôles et les étapes dans de nombreuses courses et épreuves automobiles. Inutile de signaler qu'il faut réellement des véhicules au point pour entreprendre un travail aussi ingrat et aussi pénible que celui de voiture suiveuse.

Celui-ci nous écrit :

Pourquoi votre Championnat ne prévoit-il pas l'engagement de toutes les maisons de commerce employant des trimoteurs. Il me semble qu'une telle course stimulerait l'ardeur des livreurs, car chacun voudrait défendre sa maison, son tri et son amour-propre. Quelle fierté pour le livreur de décrocher la timbale. (Oh ! le vilain. C'est une coupe.) De plus, vous pourriez faire cette course dans la banlieue (vous lisez mal *Moto Revue*) et faire passer ces tris dans plusieurs chemins de lotissements (le parcours Louviers est édifiant à ce sujet). Une telle épreuve permettrait à certains livreurs, qui sont actuellement blackboulés et contraints à reprendre la pédale après avoir fait du moteur, d'avoir un certificat de bonne conduite, et je vous promets que plus d'un ne regretterait pas sa journée du dimanche employée à cette course.

Signé : TULANT.

Abonné depuis bientôt un an à votre toujours intéressante *Moto Revue*, je suis avec beaucoup d'intérêt vos articles sur les Motocycles Industriels. Votre idée de Concours me paraît excellente ; trop de personnes encore considèrent le tri-moteur comme un assemblage disparate de ferraille que le conducteur est bien souvent obligé de faire avancer à la sueur de son front.

Elles n'ont pas tout à fait tort : j'ai vu circuler, hier encore, un engin monté sur trois roues de vélo, et avec un moteur que je n'ai pu identifier, mais qui m'a paru préhistorique. La roue arrière se livrait à des mouvements de roulis désordonnés entraînant avec elle le conducteur. Ceci doit disparaître, mais prouve la nécessité du trimoteur, puisqu'on se contente de pareilles pétasses.

Pourriez-vous me donner l'adresse des constructeurs du « Ninon » et du « Galland ». Au sujet de ce dernier, vous donnez, page 921, n° 286, une photo du chassis Galland au bas de la page. Le moteur qui y figure n'est-il pas le bloc Chaise ?

Si oui, comment se fait-il qu'il n'en soit pas question dans l'article de M. Adam ?

La rubrique placée en dessous laisse croire que c'est un double tube Jap.

Merci d'avance des renseignements que vous me fournirez et veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

A. S.

On annonce des primes

A Saint Germain, à Gaillon, les commerçants auraient annoncé des primes aux premiers qui... etc...

Annonçons qu'aucune prime ne sera admise qui n'aura été auparavant acceptée par les organisateurs ; ceci, comme chacun le comprend, pour éviter la transformation d'une épreuve commerciale en épreuve à records !

Acrobaties et.... racontars

Un battage énorme

... a été fait par la presse sportive sur le cas exceptionnel d'un motocycliste de 23 ans, Georges Vial, de notre excellent groupement de l'A. M. Dijonnaise. Certes Vial est un acrobate, un sportif éclectique aussi et ses qualités sont nombreuses. Mais, de grâce, ne croyez-vous pas que c'est gâcher un peu que de grandiloquer sur les beaux espoirs que nous réserve Vial. Allons, il y a autre chose

et moins sport pur dans un tel battage : car je crois que le cas de Vial est intéressant, mais loin d'être unique. Le comparer à Péan, Boetsch, Naas, Chéret, Durand, Rolland, Edouard, etc. etc., est une maladresse ; il nous semble que c'est comparer Fratellini à Mounet-Sully : c'est rabaisser l'un et l'autre en pareil cas. Il y a mille choses à dire sur ce cas. Notre confrère Maurice Henry, de l'*Echo des Sports*, a remis au point cette question : lisez son article du 31 août ; cependant il a

Le parcours officiel

Les contrôles seront annoncés dans notre prochain numéro

Départ: le 16 septembre à 7 heures, Porte Maillot, face au restaurant Gillet. Rond-Point de la défense (2 km.), Nanterre (5 km.), Chatou (7), Le Vésinet (9), Le Pecq (12), St-Germain (17).

1^{er} Contrôle horaire: St-Germain-en-Laye: itinéraire obligé dans la traversée de la ville: Côte du Pecq, Place Royale, Avenue Gambetta, rue Thiers, Place Maurice-Bertaux, Place du Château, rue de la Surintendance, rue Cagnard, rue de Pontoise, Place Dettaille, rue d'Alsace, Place Vauban, rue Baratin, place et rue Pereire, route de Mantes.

Le contrôle sera effectué à la sortie de la ville. Chambourcy (21), Ecquevilly (26), Flins (30), Aubergenville (33), Mézières (42), Mantes (48).

Contrôle volant: Les concurrents évitent la traversée de Mantes, passent sur le pont du chemin de fer, puis tournent à 200 mètres à gauche pour rattraper la grande-route. Le contrôle sera installé en ville.

Rosny (54), Rolleboise (57), Bonnières (60), Jeufosse (64), Vernon (72).

2^e Contrôle horaire: Vernon, suivre toujours la route nationale.

Le contrôle est établi à l'entrée de Vernon. Le Goulet (80), Gaillon (88).

Contrôle volant: Gaillon: défense de doubler, attention aux pavés et au virage. Le contrôle est établi en ville.

Heudebouville (96): à la concurrence prennent à gauche la direction de Louviers pour gagner la route nationale 154. Louviers (102).

3^e Contrôle horaire: Louviers: suivre les indications de route susceptibles d'être données. Le contrôle est établi en ville.

Route nationale 154: à travers la forêt de Larche, on gagne Pont-de-l'Arche. Attention aux rues étroites et au pont sur la Seine, allure très réduite à cause des pavés.

Pont-de-l'Arche (113), Igoville (115), Port St-Ouen (120), Rouen (126).

Contrôle d'arrivée 1/2 étape: A Rouen les concurrents se dirigeront toujours le long des quais: un peu avant d'arriver avant le Transbordeur, à la hauteur du Théâtre des Arts, au parc fermé établi sur le Garage Libre, espace spécial réservé par la Municipalité. L'épreuve est neutralisée jusqu'à 13 heures exactement, et les concurrents auront la facilité d'aller déjeuner.

Contrôle de départ 1/2 étape à 13 heures Rouen (126), retour par les quais jusqu'à l'intersection des nationales 182 et 14. Prendre la nationale 14 à gauche.

Le Mesnil-Esnard (129), St-Pierre (132)

Boos (135), Bourg-Beaudon (143), Fleury-sur-Andelle (148), Grainville (150), Ecoules (157), Les Thilliers (172), St-Clair-sur-Epte (179), La Chapelle (184), Magny (189).

6^e Contrôle horaire: Magny-en-Vexin (189): attention au virage; le contrôle aura lieu en ville.

Magny (189), Cléry (195), Le Bord (203), Longuesse (207), Puisieux (211), Pontoise (219).

Contrôle volant: Pontoise: attention au contrôle; l'itinéraire devra être conforme aux indications de la police, car une foire a lieu en ville. Le contrôle sera en ville.

Pontoise (219), Eragny (222), Conflans (225), Croix-de-Noailles (230), St-Germain-en-Laye (235).

Arrivée officielle: St-Germain. Les concurrents devront rester ensemble au parc d'arrivée et au signal repartir encadrés par les voitures officielles sur Versailles par l'itinéraire obligé du matin.

Place du Château, pour observer le sens unique, ils gagneront la place Royale par la rue Henri-IV, tourneront et descendront à droite la route de Marly, pour gagner la nationale 13 sur Versailles.

St-Germain (235), Marly (238), Le Chesnay (244), Versailles (248).

Vérification du poinçonnage: Versailles: carrefour de Montreuil, suivre les voitures officielles. Ce n'est qu'après la vérification des poinçonnages que les conducteurs seront autorisés à reprendre possession de leurs véhicules pour réparations, etc... De Versailles, au signal, les concurrents encadrés par les agents motocyclistes de la préfecture de police gagneront Ville-d'Avray (252) par la côte de Picardie, Suresnes et Maillot (260) où aura lieu la proclamation des résultats.

Nous attirons l'attention des concurrents sur le fait qu'il est très difficile d'obtenir un kilométrage partiel exact par suite de divergences entre les points de repère de distances communales: en conséquence, le kilométrage indiqué par les organisateurs est censé être exact et est officiel pour l'épreuve; de cette façon, les chances restent égales pour tous.

Tous les motocyclistes s'y intéressent

Dimanche dernier 24 courant, étant seul, je me suis décidé à faire en moto un petit tour Paris Rouen-Paris, en suivant le parcours du Championnat de tris à moteur; étant moi-même de la partie, je voulais me rendre compte de la qualité de l'épreuve organisée par *Moto Revue*.

Je félicite les organisateurs de l'itinéraire choisi par eux; il est de toute évidence pour ma part, que tout sera mis en œuvre pour prouver l'endurance et la solidité des véhicules engagés.

1^o La qualité du moteur, sa souplesse dans les reprises avec les nombreuses côtes qui jalonnent le parcours, les très nombreux virages et descentes rapides, les aptitudes du véhicule au freinage.

2^o Travail évident de la boîte de vitesse par suite des différents changements à faire en côtes; car beaucoup de monde fait cette réflexion: ce n'est rien de faire le parcours indiqué, le trajet dans Paris est beaucoup plus dur; arrêts continus, ce qui produit un mauvais refroidissement du moteur. Eh bien, pour moi, tout sur cet itinéraire sera mis en œuvre pour juger de la bonne fabrication des engins engagés et surtout avec la charge imposée qui d'ailleurs est normale puisqu'elle est agréée de tous les constructeurs.

Le parcours est généralement bon, sauf entre Fleury-sur-Andelle et Magny-en-Vexin, où de nombreux nids de poules se succèdent pendant quelques kilomètres; voilà encore une partie de route qui pourrait mettre à mal le mauvais assemblage, y compris fusées, essieu, cadre, mais je crois que la construction actuelle saura se jouer de ce mauvais point: attention pour la moyenne, au fameux passage à niveau d'Achères qui nous a retenus cinq bonnes minutes lors de notre petit tour.

Sur la route, j'ai d'ailleurs rencontré quelques tris aux essais, et j'ai pu faire le trajet du retour avec eux; je me suis aperçu dans bien des cas:

1^o Pour les profanes ne connaissant pas le parcours et l'avis des conducteurs présents, que la moyenne de 30 kilomètres imposée dans le championnat, n'était pas une rigolade.

J'espère que l'épreuve, vu le nombre des constructeurs qui s'engagent et le succès toujours croissant du tri à moteur, sera une digne récompense pour les organisateurs. *Moto Revue* n'oublie certainement pas que les conducteurs, qui sont d'ailleurs en nombre sur la place, sont des motocyclistes pour la plupart ou de futurs motars, et je souhaite nombreuses les arrivées à la Porte-Meillot. Ceci mettra en évidence la qualité de ces petits véhicules utiles, ainsi que l'endurance et l'adresse des conducteurs.

P.-S. — D'ailleurs mon avis doit être partagé par un de vos collaborateurs, M. A..., ayant un nom ancestral, qui parait-il fit le parcours avec un moteur Jap 500 cmc. et 400 kilos de charge utile.

R. CHEDEMY.

... mais c'était pour sauver une petite fille qui se noyait sous les yeux paternels.

... que *Moto Revue* adresse ses félicitations au sieur Hervgault à la place des parents interloqués qui ne sauront jamais quel fut le sauveteur de leur enfant.

... que le carburant est très rare en France si l'on s'en rapporte aux Championnats de France à Montlhéry.

... que le plus dur adversaire en 175 cmc. ne put partir faute du précieux liquide par manque de parole du fournisseur.

... que nous regrettons vivement un tel forfait qui nous a privés d'une lutte serrée en cette catégorie.

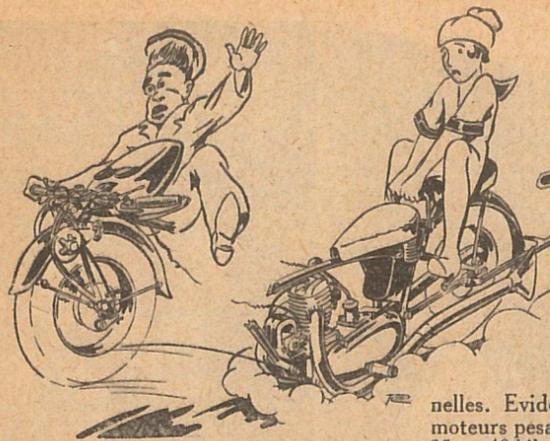
... que, d'Aix-en-Provence, une nouvelle 350 cmc. bloc-moteur Chaise et une 250 cmc. Jap latérales et culbuteurs apparaîtront au prochain Salon.

... que les gendarmeries de la région seraient équipées de ces nouvelles De Massol.

KAMOTSU.

Le Problème du Cadre

par J. MELLIER



La puissance de nos moteurs, sans cesse accrue, rend de plus en plus difficile la tâche de dessiner un cadre.

De plus, les grandes vitesses obligent à lui donner une extrême rigidité latérale.

Les chocs de la route ébranlent cet assemblage de tubes et si l'effort, par une faute de construction, se trouve con-

nelles. Evidemment, on a affaire à des moteurs pesant, dans le cas d'un 350 cmc., 35 ou 40 kilos, développant plus de 25 CV. et permettant d'atteindre le 140. Mais voyons le montage de tel 500 CV. sur un avion. On se demande, à première vue, comment il est possible qu'un assemblage aussi léger puisse servir de berceau à un moteur si gros, si puissant et si lourd. Le fait est pourtant qu'il tient. Il ne faut pas, naturellement, comparer moto et avion, car celui-ci échappe à l'influence

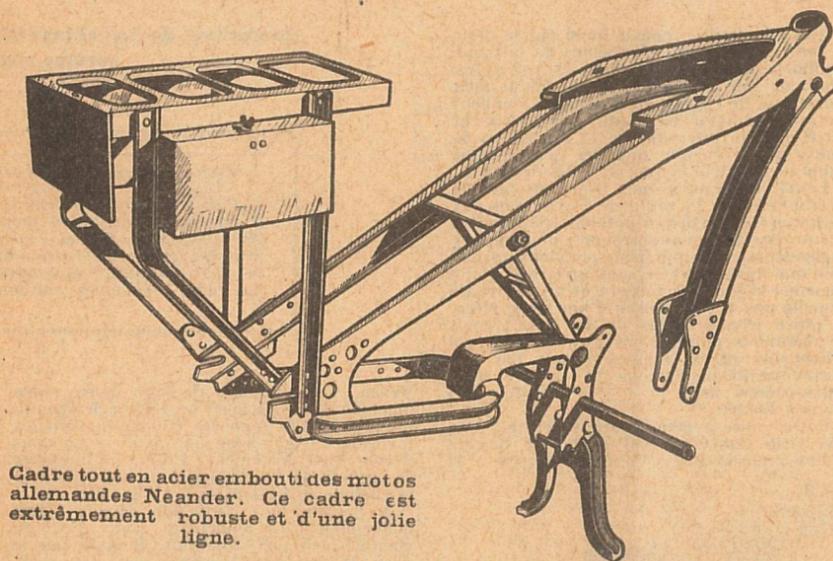
destructrice des routes, mais nous sommes persuadés que beaucoup de cadres pourraient être sérieusement allégés, et ce qui est plus important, devenir plus robustes encore.

Cela ne veut pas dire que nous aurons de ce fait des machines légères. Le monocylindre actuel est lourd, ainsi que sa boîte de vitesse et sa transmission. L'adoption du polycylindre se traduirait par une réduction de poids et nous pourrions citer telle flat-twin qui ne pèse pas 100 kg., alors que les 350 monocylindriques dépassent toutes sensiblement ce poids. A la vérité, surtout avec des cadres non suspendus à l'arrière, il faut une machine qui soit assez lourde et, sur la route, on ne fait pas grande différence entre une moto de 100 kg. ou une de 150 et comme, en somme, la différence entre un cadre allégé par suite d'une conception scientifique et un cadre lourd n'est peut-être que d'une dizaine de kilos, il ne faut pas attacher à la question poids une trop grande importance. Rigidité latérale, robustesse, économie de construction, facilité de réparation sont des points beaucoup plus importants. De plus, le cadre de l'avenir devra permettre d'enclôre le mécanisme sous un capotage.

Il quitte la présidence du M. C. Lorrain

G. de Lavalette l'actif président du M. C. Lorrain, le Pyrénéen connu, le doyen des motocyclistes, quitte la présidence du Club auquel il a su donner par son dévouement une place prépondérante.

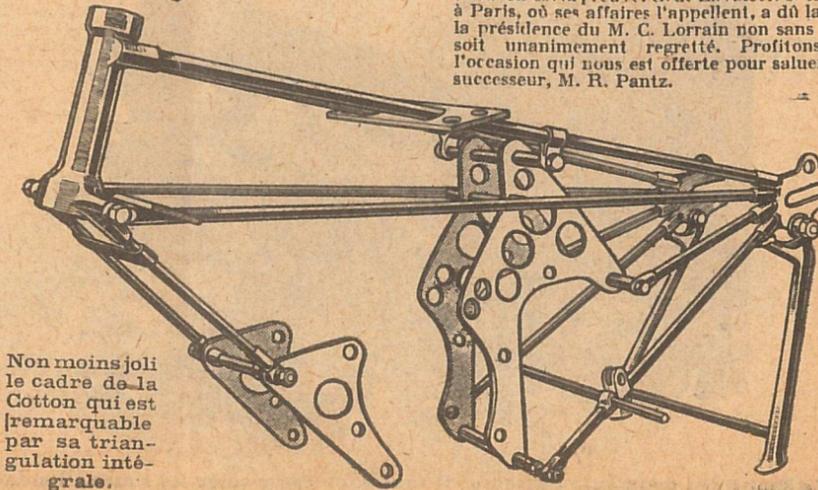
Grâce à ses efforts, le M. C. Lorrain compte parmi les groupements les plus importants et les meilleurs propagandistes du sport motocycliste, le président du M. C. L. étant lui-même un fervent de la machine à deux roues; son dernier exploit dans Paris-le-Pyrénées-Paris en est la preuve. G. de Lavalette se fixant à Paris, où ses affaires l'appellent, a dû laisser la présidence du M. C. Lorrain non sans qu'il soit unanimement regretté. Profitons de l'occasion qui nous est offerte pour saluer son successeur, M. R. Pantz.



Cadre tout en acier embouti des motos allemandes Neander. Ce cadre est extrêmement robuste et d'une jolie ligne.

centré sur un point, c'est au bout de peu de temps la rupture.

Il est, de plus, bien difficile d'éviter qu'il ne se produise des efforts internes à la suite de la brasure ou de la soudure. Il y a tant de choses à envisager et tant qu'il n'est guère possible de prévoir, que l'empirisme préside trop souvent à l'établissement d'un cadre. Difficulté de loger un monocylindre de grandes dimensions, bonnes positions relatives de la selle, des repose-pieds et du guidon, répartition du poids, abaissement du centre de gravité, il ne faut rien négliger. Souvent, devant ces considérations mêmes, l'utilisation rationnelle des matériaux de construction passe au second plan et l'on aboutit à des cadres trop lourds. Sont-ils toujours très solides? Les ruptures de cadres en course ne sont pas exception-



Non moins joli le cadre de la Cotton qui est remarquable par sa triangulation intégrale.

Mon petit doigt m'a dit...

... que Harrys, l'âme de course de Bart-ett, serait attaché au service de la maison Laurent de Rouen.

... qu'il a vu à Montlhéry un 500 cmc. français fameux, nouveau moteur à culbuteurs enfermés avec circulation d'huile.

... que la vitesse de ce 500 approche le 153 effectif, mais que la discrétion lui interdit de donner le nom du constructeur.

... qu'au Grand Prix de Vienne, la France est représentée par une firme parisienne.

... mais que, pour répondre aux as internationaux, la machine engagée devra tenir le 140 perpétuel, minimum, ce qui fait un peu le souci du metteur actuellement à Montlhéry, mais le sourire de l'ingénieur qui a conçu ce moteur.

... qu'on se demande ce que font les nouvelles René Gillet, devant la Société du Gaz.

... que ce n'est pas une façon d'obtenir la discrétion de *Moto Revue*.

... qu'un nouveau sidecar français, plus élégant et en même temps plus lourd, fera son apparition en 500 cmc., au prochain Salon.

... qu'un remarquable 250 cmc., 4 temps, approchant le 100, figurera aussi dans le même stand.

... que Rochester doit, en 1928, son remarquable développement à l'activité d'un de ses coureurs du nom de Cornélis.

... que la firme en question prévoit pour la saison prochaine son écurie avec la même tête d'équipe, en quoi elle aurait raison.

... que le préposé aux destinées photographiques de *Moto Revue*, à l'effût de clichés sensationnels, s'est jeté dans le lac Daumesnil.

La petite caravane avant le départ de Soldeu



Cette année, nous nous décidions, ma femme et moi, d'aller à Barcelone, et mon ami Coquerel, élève à l'École des Travaux Publics avait décidé de nous accompagner.

Je savais que ma moto 6 CV équipée avec le nouveau sidecar L.V., était capable de transporter le conducteur, en l'espèce moi-même, ma femme et notre ami comme passagers et nos bagages comprenant trois grandes valises, trois petites et notre matériel de camping (cuisine, tentes, couvertures etc.). Partis de Paris le 12 juillet, nous avons pesé notre véhicule en ordre de marche, 700 kilos.

Nous arrivions le 27 à Campant, dans les Pyrénées.

Faire la traversée de l'Andorre : voir ce pays très spécial, et éviter un détour de plus



Le début de la deuxième descente. Il faut sans cesse caler les roues à l'aide de gros cailloux.

de 100 kilomètres poussé aussi par le désir de battre un record. Rappelons ce fait qui domine la politique andorrane : les Andorrans jaloux de leur indépendance, ont établi deux routes qui, de France ou d'Espagne, viennent presque jusqu'au cœur du pays, laissent entre elles un intervalle de 18 km où on ne trouve qu'un chemin muletier pour le plus grand bien de leur commerce (dos de mulets).

Le 27 juillet, nous nous trouvions près de la frontière, sur la route de Puymorens aux Hospitalets : un chemin potable conduisait à la frontière franco-andorrane ; nous nous y engageâmes et bientôt nous pouvions apercevoir une vaste cuvette sans un arbre, toute parsemée d'énormes rochers et au centre de laquelle une petite maison d'une seule pièce, le poste frontière *Pas de la Casa* ; mais de douaniers point. Nous escaladons le col d'Embalire (2.495 mètres) ; puis par une route terriblement raide et ravinée nous redescendons dans la *Val de Andorana* jusqu'à Soldeu.

Cette vallée à peine marquée entre l'Alto Del Grió (2.870 mètres) et le pic Serrere (2.911 mètres), une rivière la traverse : la

Valira.. La possibilité de faire avec notre machine et nos bagages les 18 km. de chemin muletier ? Les réponses étaient quelquefois favorables : mais bien plus souvent on nous déconseillait fortement. Enfin, un muletier se propose de nous aider et de nous montrer le chemin, le lendemain à 11 heures.

A Soldeu, nuit dans une « fonda » très convenable ! Le lendemain, coup d'œil au chemin bien peu rassurant. Poussés par le désir de faire cette traversée nous nous décidons. Nos passeports n'étaient pas en règle. Le bureau de douane n'existait pas à la frontière, mais à 20 km. en France, il fallut donc retourner aux Hospitalets où, notre muletier déclare ne pouvoir être à Soldeu qu'à la nuit : il nous faudra donc s'en passer. De retour à Soldeu à 14 heures 1/2, nous nous approchons du point de départ, entourés d'une bande de touristes et d'Andorrans au sourire sceptique. A nos pieds, un sentier avec parfois trente pour cent de pente, tournants terribles, gros rochers barrant la route ; Je lâche le frein, six personnes nous retenant sur cette pente si raide alors que Coquerel, une pierre à la main, précédait la machine, opposant une cale à son désir vraiment marqué de partir sans nous attendre.

Une demi-heure d'efforts et après 600 mètres nous nous trouvons au bas de cette descente, la plus dure, paraît-il. Les touristes qui nous avaient aidés nous quittent : désormais seuls sur la route. Un kilomètre environ à peu près possible, 1 mètre 50 de large, des rochers ne dépassant pas le chemin de plus de 20 cm. des pentes de 20 %.

A un tournant, nouvelle descente, le chemin se perd parmi les rochers. Le sidecar calé en haut, ma femme, mon ami et moi explorâmes la route, discutant le chemin à prendre,

A travers l'Andorre



en sidecar

Rencontre de la charrette transandorrane : le seul véhicule faisant un service régulier dans ces chemins défoncés

Marc Augier à M. René Gillet :

J'ai été agréablement surpris en lisant votre protestation dans le numéro 280 de « Moto Revue » au sujet de la traversée motocycliste de l'Andorre. J'ai pour la première fois traversé (4 juillet) ces rudes montagnes sur une 350 cmc.

Sarolèa super-sport. La performance du Docteur Durel est autrement remarquable que la mienne, bien que n'ayant pas le prestige du nouveau. Pour franchir les sentiers d'Andorre avec un sidecar il faut une haute dose de volonté, de témérité, de courage; permettez-moi de rendre cet hommage à votre client.

Un bruit de roues, c'est la charrette qui fait le transport de Soldeu à Encamp. Cette charrette a tout une histoire : un mois avant notre arrivée, les transports se faisaient uniquement à dos de mulets, avec des muletiers andorrans, pour construire un hôtel près d'Andorre, il fallait donc transporter tout le matériel à l'aide de ces mulets. L'entrepreneur eut alors l'idée, malgré l'hostilité des gens, de faire construire une toute petite charrette à voie étroite pour augmenter un peu le transit. Il eut toutes les peines du monde à trouver un muletier qui voulait bien la conduire, mais enfin il arriva par de véritables prodiges à faire faire régulièrement le transport tous les deux jours. Nous laissâmes cette charrette passer la première, en l'aidant en remerciement le conducteur et le courrier officiel de la République d'Andorre nous offrirent leurs services. Le chemin habituel, trop dur pour s'y risquer, nous décidâmes de couper court par le talus où aucune pierre ne risquait d'abîmer notre machine ; je montai donc dessus pour être plus apte à freiner, les deux passagers et nos deux aides bénévoles s'agrippant comme ils pouvaient pour essayer de retenir la machine. Le terrain formé d'un gazon glissant, roues et pieds patinaient et traînant cette sorte de « grappe humaine », dans des positions peu banales, la machine dévala la pente prenant une accélération inquiétante. Un brusque virage à gauche nous arrêta sur un palier providentiel. Le plus dur était fait, seulement notre motocycle se trouvait le nez à l'envers, et ce ne fut pas le moins difficile sur ce chemin étroit, à deux pas du ravin, de la remettre dans le droit chemin. Nous nous servîmes du moteur comme frein supplémentaire.

Détail de l'installation de camping



Un pont étroit ; à l'aide d'une corde, cette traversée se passa sans incident. Rejos quelques minutes en nous rafraichissant dans la Valira, mais les rivières ont la mauvaise habitude de couler dans le creux des vallées ; il nous fallut remonter des pentes de 20 à 25 %, heureusement sur un chemin un petit peu plus large, rocailleux et glissant.

Puis ce chemin se rétrécit et devint plus raide et plus rocailleux. Une série de bonds de 5 à 6 mètres nous en fit parcourir un peu, embrayant à main, courant à côté de la machine et poussant ; puis un rocher dépassant de plus de 30 centimètres nous barra la route. Nombreux efforts infructueux ! Démonter le side-car pour continuer en solo ? Avant de nous y résoudre, nous décidons de déposer les bagages sur le bord de la route, aussi ramassés que possible. Nous pûmes (mais avec quel mal), faire passer notre fidèle machine au-dessus de l'obstacle. Par une petite descente agrémentée de roches en délicieuse escalier, nous arrivons à un petit hameau. Après maintes discussions nous décidons un muletier à transporter nos bagages, quand sur l'entrefait nous sommes rattrapés par la fameuse charrette qui avait déjà pris son chargement à Soldeu beaucoup plus rapidement que nous. Nous arrivons à nous entendre avec le conducteur. Nous suivons le bord de la Valira sur un chemin qui parfois se perd dans le talus, et nous avons l'occasion de rencontrer plusieurs mulets dont les conducteurs refusent de passer près de notre machine, craignant que leurs mulets

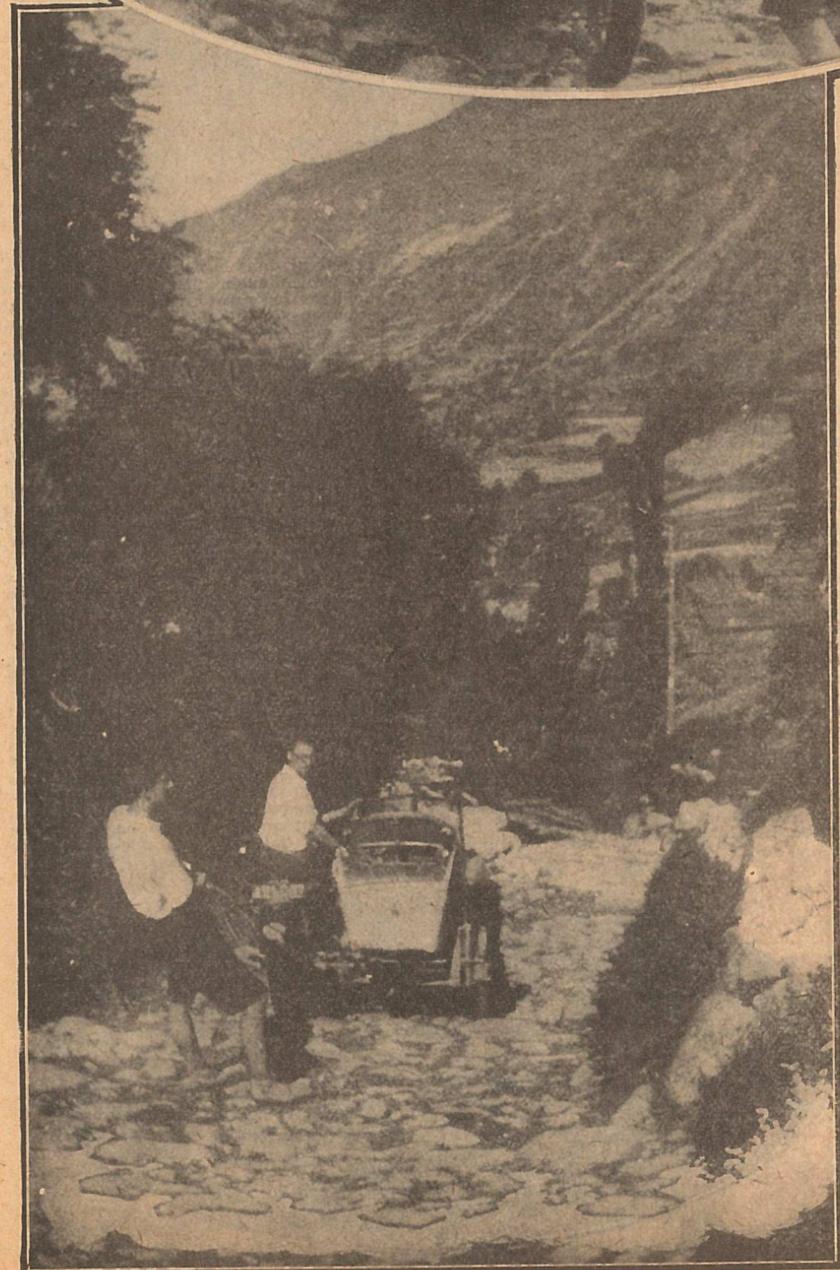
ne se jettent dans la rivière. En réalité, les mulets avaient moins peur que les muletiers et Coquerel se transformant en conducteur occasionnel, les fit passer facilement aux yeux étonnés des habitants.

Un vieil Andorran qui nous avait vu partir de Soldeu nous avait prédit que nous n'arriverions pas à passer. Enthousiasmé à la constatation du chemin parcouru, il nous prodigua ses encouragements. Près de Canillo, nous pûmes le prendre dans le side-car et arriver dans le village à une allure à peu près convenable.

Sur la petite place du village, nous lui fîmes faire quelques tours avec la machine pour le remercier de son effort. Il était alors vingt heures, et il fallait coucher à Canillo, dans l'unique auberge, siège du Syndicat d'initiative, essentiellement composée d'une grande pièce commune, sur laquelle prend jour trois autres pièces, appelées chambres, qui ont juste la place du lit, où l'architecte a négligé les fenêtres, les remplaçant par une porte vitrée dormant sur la grande pièce. Cette « fonda » était occupée par une bande d'Andorrans, au visage hâlé, à l'incompréhensible patois catalan. Ils s'assirent tout autour de la grande table pour partager avec nous le repas du soir, délicieuse soupe au pain sûr dans l'huile et côtelettes frites à l'italienne. Le maître de la maison nous passa sa gourde pour boire, et il fallut s'exécuter pour ne pas le froisser. A la fin du repas, nous sortions notre phonographe, et pour la première fois faisons retentir les accents de



Une petite montée qui n'a l'air de rien... quand'on n'y est pas



Dans la descente après Solder, il ne faut ménager ses efforts ni surtout les ralentir un seul instant car ce serait la descente brusquée.

la guitare havaienne au peuple Andorran. Puis il fallut nous coucher dans la chambre après qu'on nous eut montré la salle de bains composée d'une cuvette grande comme une soucoupe, sur un trépied, et accompagnée de quelques linges anciennement propres.

A quatre heures, notre muletier nous réveille : devant tout le peuple de Canillo, nous prenons notre départ. Maintenant c'était vraiment « le plus dur ». En réalité, le chemin devenait d'un autre genre, la pente était moins raide, toujours des rochers formant escalier, mais de chaque côté, pour retenir le talus ou empêcher la chute dans le ravin, on avait disposé des murs de pierres sèches qui forçaient à rester sur le chemin et le rétrécissaient d'une manière inquiétante ; nos mains s'écorchaient entre ce mur et la machine.

Nous nous reposâmes à côté d'une chapelle ; la route bien souvent servait de lit à de petits ruisseaux, elle était ravinée et il fallait choisir la pierre sur laquelle nous passerions. Coquerel, étudiant en Travaux publics, tâchait de rendre la route carrossable, selon les principes que l'on avait dû lui inculquer jadis. Sur quelques kilomètres, notre avance fut foudroyante : une demi-heure à faire quatre kilomètres. Bientôt Encamp, depuis longtemps aperçu, était atteint. Il était neuf heures moins le quart.

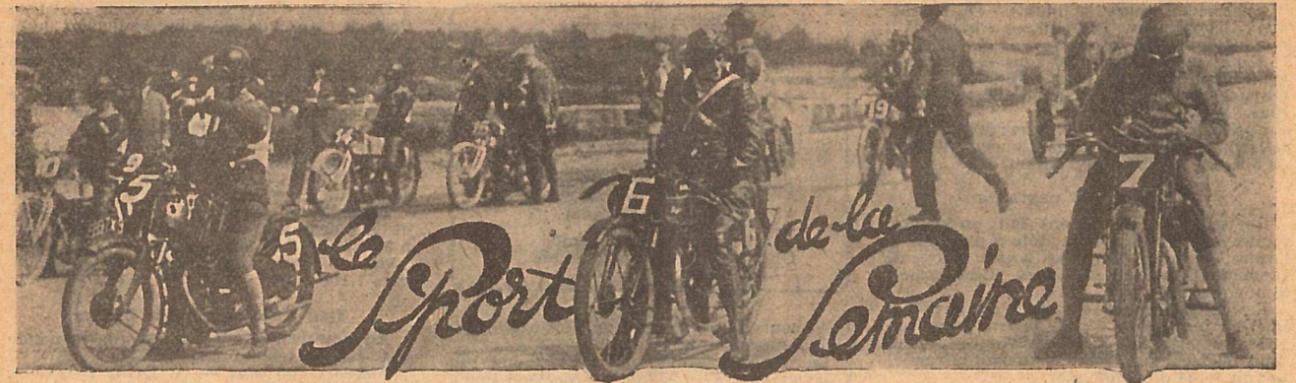
Ainsi, en 10 heures, nous avions fait 18 kilomètres, deux kilomètres à l'heure. Nous allons voir le Président de la République Andorrane : reçu par sa femme, qui navrée nous répondit qu'il était aux champs. Nous dûmes faire signer notre papier de bord par un conseiller de la vallée, et je crois que la population était vraiment surprise de voir passer un aussi lourd chargement par ce chemin qu'elle avait bien soin de laisser impraticable. Cependant, quinze jours avant, une Saroléa avait fait (en abîmant repose-pied, carter et pot d'échappement) cette traversée, mais en solo. A Encamp, nous trouvons M. Casanova, directeur de l'Hispano-Suiza, très étonné de notre randonnée.

D'Encamp, la route devenait très possible, et après avoir traversé Andorre-la-Vieille, d'où nous envoyâmes quelques dépêches, puis à la frontière espagnole, où, pour cause, on ne fait pas le transit des automobiles et où il nous fallut prendre avec nous un douanier espagnol pour nous conduire jusqu'à la douane.

Ainsi donc, malgré sa largeur, le sidocar René Gillet a pu franchir ce sentier andorran, avec tout son bagage et ses deux passagers, sans que le moteur ait nullement souffert de ce voyage ; nous pûmes faire à la suite trois mille kilomètres qui devaient terminer notre randonnée de vacances.

P. DUREL.

Arrivée à Encamp. « Route très carrossable » : le Docteur Durel l'affirme.



Perrotin observe son adversaire avant le départ du championnat de France

Les championnats de

On vient à Linas 'petit à petit

Le beau temps, d'ira-t-on... Non, pas seulement, mais le programme était mieux. On commence à comprendre à l'Autodrome qu'une partie spectaculaire attire beaucoup plus de monde que les programmes sévères et trop officiels des compétitions normales : le public a semblé bouder jusqu'à l'arrivée des 300 kilomètres des Championnats, puis soudain l'apparition de Vanderstuyft (Léon!) sur le ciment pour tenter le record de Brunier fait surgir de toutes les issues un flot de cyclistes, de bambins, de bambinos, de femmes qui pour la première fois verront l'Autodrome et la foule grossit. Eh! bien, que ne l'avons-nous pas dit ici, soyez attrayants et la foule prendra le chemin de Linas, comme celui du Parc des Princes : rappelez-vous il y a 3 ans, cette arrivée des Pyrénéens à Montlhéry et pour une fois ce fut bien rempli. Pas de billets à demi-faveur, comme on en inonde trop nos cercles, pas de billets gratuits à jet continu : allons, faites de jolies et attrayantes séances à cent sous au plus, assurez des transports moins onéreux et moins pénibles et ce sera le succès. Parlons aussi de la route affreuse s'il en fût!

Le Championnat de France fut Aprement disputé comme il se doit : regrettons le forfait de San Sou Pap qui faisait prévoir un duel pas banal entre le vainqueur et lui! San Sou Pap a forfait correctement : ses machines étaient à Montlhéry, ses coureurs fins prêts et depuis quarante huit heures, à *Moto Revue*, nous savions qu'ils ne partiraient pas. Nous avons espéré jusqu'en dernière minute que le motif qui fut cause du refus de la marque de participer à l'épreuve tomberait de lui-même : laissons à chacun ses responsabilités et regrettons l'absence... voulue de San Sou Pap.

Aleyon, par contre, fut brillant vainqueur en 175 et en 250 cmc. Marcel Jolly a mené une course superbe de bout en bout contre Jean Thomann qui jusqu'à la fin le talonna pour finir à un tour. On eût pu croire que l'absence de San Sou Pap eût enlevé aux 175 l'intérêt et l'ardeur de la course. Mais non, car la « chanson » de Robert sur sa vermillon était un repère excellent et quelquefois dangereux pour Jolly. Ludovic souriait malicieusement de contentement et à un maladroit qui lui faisait remarquer que les concurrents n'étaient guère nombreux, il répondit gravement : « Et si nous sommes vainqueurs en 250, ne serait-ce pas un témoignage... »

Et en 250, Lemasson était vainqueur sur Aleyon aussi et... à une moyenne élevée et contre les plus redoutables concurrents français qu'il était possible de lui opposer.

En 350 Terrot se devait d'être vainqueur : en pouvait-il être autrement? Mais, certainement, d'abord parce que Boetsch avait l'intention bien ferme de conquérir les lauriers pour Magnat-Debon en 350 en laissant la victoire à Terrot en 250 ; ensuite parce que les calculs humains furent déjoués par le hasard et que deux chevaliers inopinés faillirent éliminer Perrotin.

Calendrier International

SEPTEMBRE

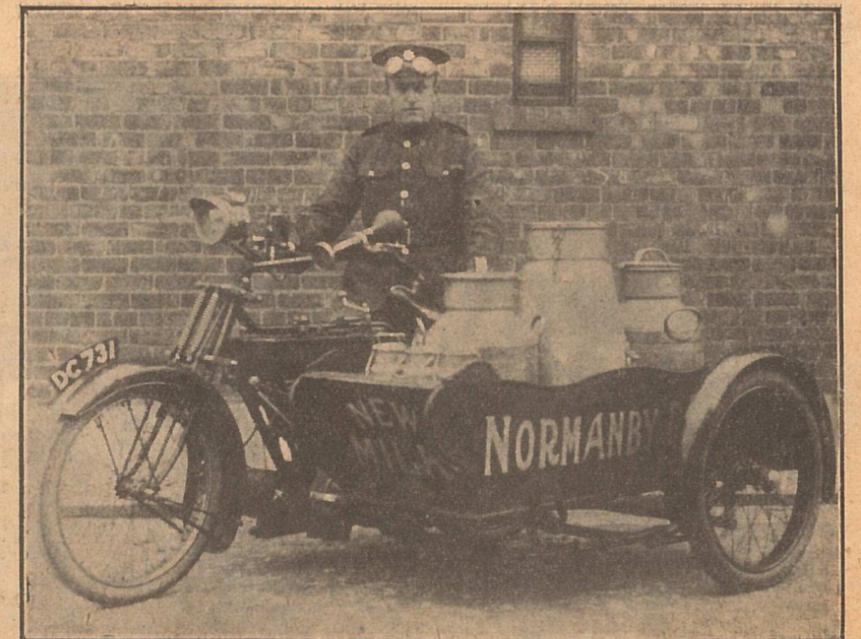
- 9. — Kilomètre à Biarritz (A. C. Sud-Ouest).
- Grand Prix International des Voitures (A. C. Nord).
- Critérium International de tourisme (A. C. Nord).
- Coupe Beillot (A. C. Nord).
- 10 au 15. — Les Six Jours anglais.
- 11. — Côte de Béholie (A. C. Sud-Ouest).
- 15. — Côte du Sommering.
- 15 au 16. — Meeting des Routes Pavées (A. C. Nord).
- Grand Prix des Nations à Monza (Italie).
- 23. — Côte d'Auch (A. C. Midi), Côte et kilomètre de Colmar (A. C. Alsace).
- 30. — Côte d'Agén (A. C. Sud-Ouest), Côte de Gaillon (L'Aut.).

France motocyclistes 1928

Ensuite parce que C. P. Roleo et Aleyon ne s'étaient pas engagés pour regarder perpétuellement la roue de Terrot. Enfin, parce que, à la moyenne élevée de 90, il fallait ne pas s'intéresser à la galerie pour gagner. En 500... N'en parlons pas, nous en serions bien embarrassés puisque les maisons n'ont pas jugé à propos de venir en lice. Dhôme, sur Darmont-Morgan, fit cavalier seul : est-ce que ça lui enlève son mérite : voyez sa moyenne, 104 à mi-course : il ralentit ensuite, mais n'était-ce pas son droit. Est-ce que la performance d'Opperman au Bol d'Or cycliste à la même minute en faisant aussi cavalier seul n'est pas aussi remarquable : et croyez bien que le cycliste eût pu, s'il avait été talonné, couvrir les 1.000 kilomètres.

Le classement des Championnats de France

Motos 175 cmc. (40 tours ; 200 km.). — 1. Marcel Jolly (Aleyon, pneus Dunlop), en 2 h. 32' 59" 1/5, moy. 78 km. 438 ; 2. Robert (J. Thomann), à un tour.



Durant la guerre Royal Enfield créa des motos de ravitaillement.

250 cmc. (50 tours : 250 km.). — 1. Lemasson (Alcyon, pneus Dunlop), en 2 h. 48' 41", moy. 88 km. 924.

350 cmc. (60 tours : 300 km.). — 1. Perrotin (Terrot, pneus Dunlop), en 3 h. 30' 9" 3/5, moy. 89 km. 928 ; 2. Simon (Soyer), à un tour.

Cyclecars 1.100 cmc. (60 tours : 300 km.). — 1. Dhôme (Darmont-Morgan, pneus Dunlop), en 3 h. 43' 12" 2/5, moy. 80 km. 642.

350 cmc. : 6 partants

Boetsch (Magnat-Debon) fait un départ foudroyant et prend la tête; puis, dans l'ordre, Perrotin (Terrot), Parizet (Alcyon), Renaud (C.P.-Roléo), Hemet (C.P.-Roléo), Simon (Soyer).

Les cinq premiers tours sont couverts par Boetsch en 14' 33", à la moyenne de 103 km. 091. Au cours du vingt-septième tour, Boetsch, qui, jusque-là menait la ronde, se voit forcé d'abandonner.

Perrotin (Terrot) prend le commandement. Classement à mi-course (30 tours : 150 km.).

— 1. Perrotin (Terrot), en 1 h. 36' 33", moy. 93 km. 215 ; 2. Renaud (C.P.-Roléo), en 1 h. 38' 5" ; 3. Hemet (C.P.-Roléo), à 3 tours ; 4. Boetsch (Magnat-Debon), à 4 tours ; 5. Parizet (Alcyon), à 4 tours ; 6. Simon (Soyer), à 4 tours.

Perrotin (Terrot) double tous ses suivants. Renaud (C.P.-Roléo) abandonnera au cours du 32^e km., et Parizet (Alcyon), malchanceux, s'arrêtera au 41^e tour. Vers la fin Perrotin crève, il perd son avance.

Simon (Soyer) à mi-course, étant sixième à quatre tours, remonte le lot pour finir à un tour du premier.

Perrotin (Terrot) accomplit les 300 km. en 3 h. 20' 9" 3/5, il est proclamé Champion de France (vitesse).

Le meilleur tour par Perrotin (Terrot), en 2' 52", à la moyenne de 104 km. 652 (11^e tour).

250 cmc. : 4 partants

Coulon-Durand, sur Terrot, et Lemasson-Voisin, sur Alcyon, quatre pilotes représentant deux marques.

Pendant les cinq premiers tours, l'ordre ne changera pas; au sixième, Durand abandonne.

Le classement ne se modifie qu'au cours du douzième tour, où Coulon (Terrot), jouant de malchance, abandonne. Lemasson (Alcyon), fait une course d'attente, et prend donc le commandement.

Classement à mi-course (25 tours : 125 km.).

— 1. Lemasson (Alcyon), en 1 h. 21' 44", moy. 91 km. 761 ; 2. Voisin (Alcyon), en 1 h. 23' 10" ; 3. Coulon (Terrot), à 14 tours ; 4. Durand (Terrot), à 20 tours.

Championnats de France Motocyclistes 1928.

175 cmc. Marcel Jolly sur Alcyon.

250 cmc. Lucien Lemasson sur Alcyon.

350 cmc. Pierre Perrotin sur Terrot.

500 cmc. (Néant)

Cyclecars 1.100 cmc. Dhôme sur Darmont-Morgan.

Au cours du trentième tour, Voisin (Alcyon) abandonne à son tour.

Le meilleur tour fait par Lemasson (Alcyon) en 3' 5", à 97 km. 297 (onzième tour).

Lemasson finit seul ayant couvert les 250 km. en 2 h. 48' 41", à la moyenne de 88 km. 924. Il est proclamé Champion de France vitesse (250 cmc.).

175 cmc. : 3 partants

Comme en 250 cmc., deux marques en présence, et on constate le forfait des deux San Sou Pap; c'est fort regrettable, car cette jeune marque a déjà prouvé ses qualités d'endurance.

Robert contraint de s'arrêter perd de ce fait quelques tours.

Meunier (Alcyon) abandonne au septième tour, et Robert (J. Thomann) dont on remarque la marche régulière, remonte son concurrent direct Marcel Jolly.

Classement à mi-course (20 tours : 100 km.).

— 1. M. Jolly (Alcyon), en 1 h. 14' 25", moy. 80 km. 627 ; 2. Robert (J. Thomann), en 1 h. 29' 51" ; 3. Meunier (Alcyon), à 7 tours.

Le meilleur tour sera fait par M. Jolly (Alcyon), en 3' 33", à 84 km. 507 (3^e tour).

Robert, dont la marche est régulière, s'arrête au dix-neuvième tour et finit avec un tour de retard.

Marcel Jolly termine ses 200 kilomètres, en 2 h. 32' 39" 1/5 à la moyenne de 78 km. 438. Il est Champion de France vitesse en 175 cmc.

Cyclecars 1.100 cmc. : 2 partants

Dhôme, sur Darmont-Morgan et Patron sur Sandford.

Un des concurrents disparaît dès le premier tour; il revient par la suite, effectuée trois tours et abandonne.

Dhôme au début sera le suivant direct de Boetsch et prendra le commandement de la meute à partir du troisième tour. Puis son avance se fera plus rapide; il distance Boetsch au sixième tour.

Dhôme au cours du septième tour s'arrête à son ravitaillement, voit sa moyenne diminuer: les 10 premiers tours, soit 50 kilomètres, avaient été effectués à 104 km. 956.

Classement mi-course (30 tours : 150 km.). — 1. Dhôme (Darmont-Morgan), en 1 h. 49' 5", moy. 82 km. 505.

Dhôme seul concurrent baisse sa moyenne et termine les 300 km. en 3 h. 43' 12" 1/5, soit à la moyenne de 80 km. 642. Il est lui aussi, proclamé champion de France vitesse, cyclecars 1.100 cmc.

Des records ont été battus

A l'issue de la réunion des records du monde ont été nettement battus.

Sidecars 600 cmc. — A. Denly (Norton) ; 5 K.L., 2' 0" 65 (moy. hor. : 149 km. 191) ; 5 M.L., 3' 14" 46 (moy. hor. : 148 km. 960).

Motos 1.100 cmc. — Baldwin (Zénith Jap, pn. Dunlop) : 5 K.L., 1' 35" 85 (moy. hor. : 187 km. 793) ; 5 M.L., 2' 35" 30 (moy. hor. : 186 km. 522) ; 10 K.A., 3' 20" 86 (moy. hor. : 179 km. 229) ; 10 M.A., 5' 25" 23 (moy. hor. : 178 km. 137).

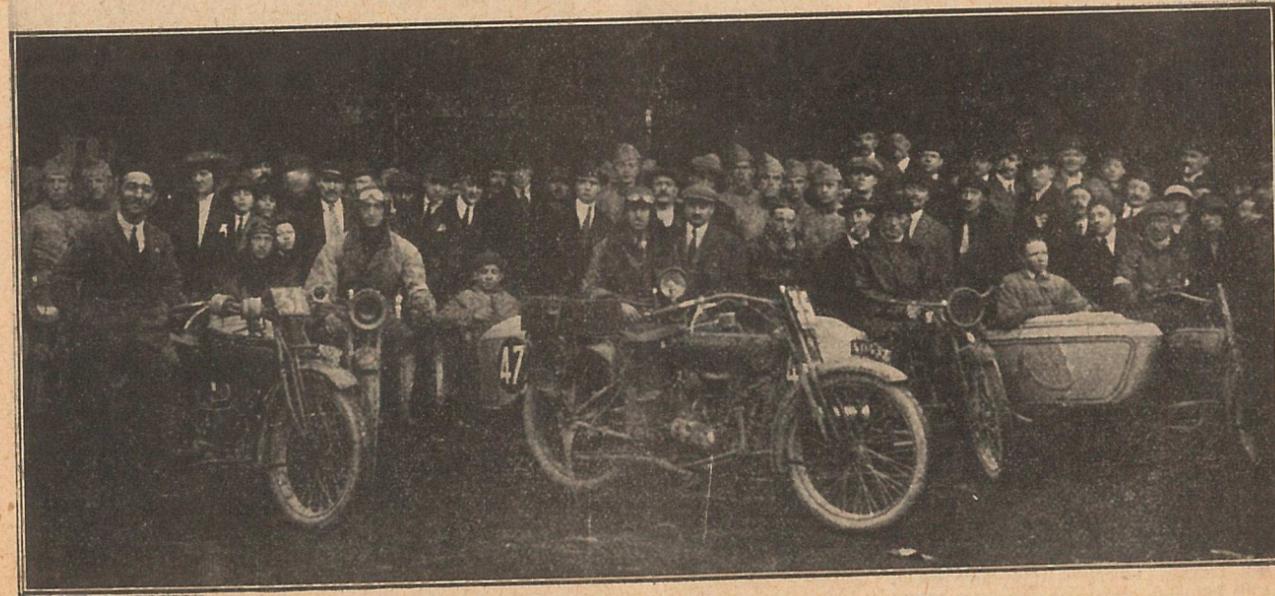
Cyclecars 750 cmc. — Darmont (Darmont-Morgan, pn. Dunlop) : 5 K.L., 2' 2" 69 (moy. hor. : 146 km. 711) ; 5 M.L., 3' 25" 61 (moy. hor. : 140 km. 881) ; 10 K.A., 4' 19" 99 (moy. hor. : 138 km. 470) ; 10 M.A., 7' 3" 96 (moy. hor. : 135 km. 039).

Cyclecars 1.100 cmc. — Sandford (Sandford, pn. Dunlop) : 5 K.L., 1' 43" 38 (moy. hor. : 166 km. 082) ; 5 M.L., 2' 55" (moy. hor. : 165 km. 250).

Oh, la belle bourde !

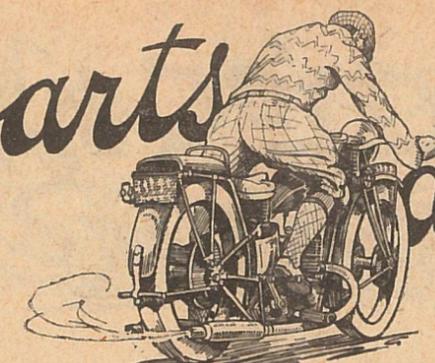
Celle-là est formidable, est gigantesque et c'est *Moto Revue*, organisateur de Paris-les Pyrénées qui l'a enfantée ! Imaginez-vous que nous avons eu le toupet de dire que cette année le premier sidecar avait terminé Paris-les Pyrénées. Or, ce n'est pas tout à fait exact, car en compulsant le palmarès nous avons reçu une gifte retentissante : imaginez-vous que le 1^{er} Paris-les Pyrénées avait vu un départ de 10 sidecars ; à l'arrivée, en 1921, nous en voyons 8 !

Un amateur, Cabet, en 1.000 cmc. ; 2 B. S. A., 600 cmc., dont 1 sans pénalisation, Bresse, et 5 Harley-Davidson en 1.000 cmc., dont 4 sans pénalisation. Ah ! pour une gaffe, c'en est une, n'est-ce pas ? Et puis, ça n'empêche rien à la beauté de l'arrivée de Royal Enfield 7 ans après, nous semble-t-il ?



Voici l'équipe de sidecars B. S. A. et Harley Davidson, vainqueur aux 1^{ers} Paris-Les Pyrénées-Paris 1921

Départs difficiles



par le Docteur R. IMBERT.

Départs défectueux — Cafouillage à partir d'une certaine vitesse

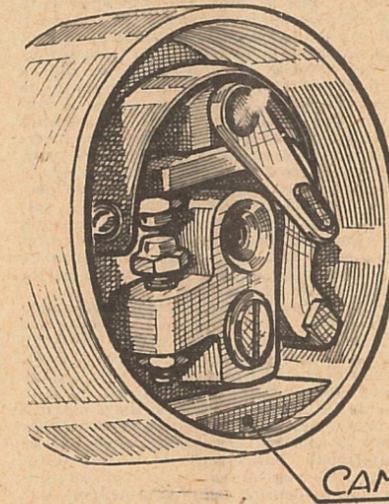
Il y a deux causes à ces phénomènes qui sont rarement indiquées dans les ouvrages spécialisés. La première que j'ai mise en évidence sur la première moto que j'ai possédée après trois mois de départs difficiles : La machine ne démarrait qu'après 20, 30, 40 coups de kick et pendant la compression était bonne, l'étincelle vigoureuse, les soupapes hermétiques, les tubulures sans entrée

Une autre cause plus rare est la suivante : à partir d'une certaine vitesse; il

n'importe comment, et la came ne peut plus agir puisque le levier est déjà soulevé. Chez d'autres, c'est à cause du trop grand poids de la rupture ou de la faiblesse des ressorts que les troubles se produisent : l'inertie du système de rupture est trop grande pour le ressort qui n'a plus le temps de rappeler entre deux ruptures consécutives.

Bien entendu ce sont des causes rares

Schéma montrant que, dans le cas cité par notre collaborateur, la magnéto pouvait également prendre une avance de 15 degrés, soit, au total, un jeu de 30 degrés, moteur calé.

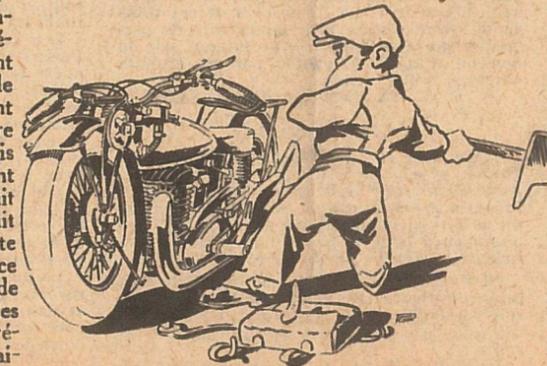


Rupteur déséquilibré, ou mal équilibré, sur lequel la force centrifuge provoque des ruptures intempestives à partir d'un certain régime.

Au coup de kick, une chaîne détendue provoque un retard à l'allumage qui peut être assez considérable. Ici, il est de 15 degrés.

d'air, la magnéto correctement calée. Un jour, en ouvrant le carter de chaîne de la magnéto, je trouvais une chaîne détendue au point que l'induit pouvait tourner de 30° environ indépendamment du moteur. Lorsque je repérais la rupture en faisant lentement tourner le moteur, le mou de la chaîne se répartissait également sur les deux brins et la rupture se produisait correctement. Mais au coup de kick, le brin menant se tendait et la magnéto prenait un retard tel que le départ était à peu près impossible, toute l'avance ne compensait pas ce retard. En marche, les cahots de la route, les accélérations ou les freinages produisaient des dérèglages et un cafouillage invraisemblable.

et a des magnétos qui ne rupturent plus ou très irrégulièrement. Certaines mal établies ont le rupteur plus lourd du côté de la vis platine que du côté du toc. Seul le ressort assure le contact et lorsque la force centrifuge atteint une certaine valeur elle produit spontanément la rupture



auxquelles il ne faut songer qu'après avoir épuisé toutes les autres causes possibles.

D^r R. I...

B. S. A. engage son meilleur coureur

Du 10 au 15 septembre prochain, l'Auto-Cycle-Union fera disputer la classique course des Trials-Six Jours internationaux, ce qui correspond à nos Six Jours d'Hiver. Ce nom de trials est devenu très courant : trials, vient du verbe anglais *Try*, essayer. Nous pouvons le traduire par épreuve, mais le mot *tentative* donne mieux le sens à ces Six Jours, B. S. A. engage son as, le vainqueur du Bayliss Trophy en 1923 lors du Colmore Trial. Nous insistons sur la présence de ce coureur, H.-G. Uzzell, pas assez connu en France. Uzzell est l'as incontesté du sidecar et nous sommes trop parisiens du regain du sidecar en France pour ne pas nous employer à signaler les efforts tentés en Angleterre pour ramener l'opinion vers un véhicule vraiment tentant et pratique. Uzzell montera à cette occasion une 493 cmc. B. S. A. arbre à cames en tête.



Les bons hôtels

Lecteurs assidus de votre intéressante revue, nous nous permettons de signaler à nos amis motocyclistes visitant le Finistère un hôtel et un restaurant où nous avons été parfaitement accueillis et où les prix sont des plus discrets.

Nous recommandons à Brest l'hôtel « Au départ », 127, rue de Siam, où nous avons trouvé une chambre, sans luxe inutile mais propre et... avec eau courante au prix de 8 francs. N'ayant pas de garage, le propriétaire nous invita à rentrer nos motos dans une salle de son café sans nous compter de frais de garage.

Nos confrères motocyclistes en promenade dans la presqu'île de Crozon peuvent aller déjeuner au « Restaurant des familles », 2, rue de Reims à Crozon, voici le menu qui nous fut servi :

Crevettes roses, bigorneaux, palourdes en abondance et beurre à discrétion, œufs durs sauce tomate, saucisse de pays, purée de pomme, rôti de veau, haricots verts, salade, fromage, gâteau de riz, un demi-litre de vin blanc, café. Le tout pour 9 fr. Portions plus qu'abondantes et cuisine excellente. Nous ne saurions trop recommander ces deux maisons où nous avons été parfaitement reçus.

E. MILLET, Paris.

Les bons garages

Le 13 août 1928. Je partais d'Alger sur une 350 cmc. Terrot afin de reconnaître une partie du parcours de l'épreuve Alger-Djela-Alger 610 km. qui doit avoir lieu le 7 octobre 1928. Vers 18 heures je crevais à l'arrière et réparais avec l'aide d'un indigène. Un moment après, je m'apercevais que la chaîne ne tournait pas normalement. L'axe s'étant desserré lors du démontage de la roue, celle-ci n'était plus d'aplomb. Néanmoins je décidais de continuer jusqu'au plus proche village, mais vers 20 heures la chaîne sautait. Je me trouvais à ce moment assez loin de tout centre et plongé dans une nuit noire, lorsqu'un instituteur de Médéha passa, qui, très obligeamment, me prit en remorque jusqu'à cette ville où je laissai ma machine au garage Biscos. Le lendemain dimanche, bien que ne faisant aucune réparation, l'employé consentit à effectuer le travail sans rien vouloir accepter.

Vous voudrez bien par l'intermédiaire de notre Journal Moto Revue adresser mes vifs remerciements à M. Godo, de Médéha qui ne ménagea ni son temps ni sa peine, ainsi qu'au Garage Biscos.

Y. CHEVALIER, n° 75.662.

Bien sûr que cela nous intéresse... expliquez-vous

Moi aussi je fais un peu de moto (utilitaire) et j'ai constaté plusieurs « manque de perfectionnements » : 1° Panne sèche malgré la jauge ; 2° Crevaison assez fréquentes ; 3° Impossibilité de se rendre compte si le feu arrière fonctionne. Pour le premier cas, j'ai conçu un dispositif permettant, après une première panne d'essence, d'effectuer un parcours d'au moins 30 kilomètres. Pour le deuxième cas, j'ai également quelque chose qui, sans éliminer complètement le risque de crevaison, peut le diminuer notablement, et en tous cas, permettrait d'utiliser les enveloppes à l'extrême sans l'appéhension de l'éclatement.

Pour le troisième cas, pourquoi ne placerait-on pas le feu rouge immédiatement côté à côté (côté extérieur) au rétro-viseur.

JEUNEHOMME, Viroflay, abonné.

Heureusement que 1931 ne sera pas l'année de la moto Typunic

Ne voyant pas la moto 1931 exactement comme M. Lipman, je vous envoie un abrégé de mes conceptions, que je m'efforce de réaliser, basées sur les possibilités scientifiques et mécaniques futures et la pratique.

Je pense que la moto future aura perdu complètement son cadre, sa fourche directrice lourde, d'un poids non suspendu peu maniable ; que la moto de cette époque, si nous l'appelons encore moto, sera entièrement construite selon les règles de la logique et de la pratique. Je crois que le cadre en tube aura vécu. A ce moment, le châssis embouti peut être coulé en aluminium d'une grande résistance, un faible poids et bon marché sera la vogue. Plus de ces fourches hautes, fragiles et rendant la direction incertaine ; nous aurons à ce moment les roues avant et arrière motrices et directrices, genre Neracar Motrice (je l'ai réalisé l'année dernière). Ces roues motrices et directrices, suivant la même ligne, éviteront tous derapages, têtes à queue, chasse; elles permettront de virer extrêmement vite, sans danger, d'autant plus que le centre de gravité sera abaissé par la suppression de la fourche.

Je crois qu'à ce moment la monocommande sera réalisée. Je vois un volant monté sur un manche à balai d'une course de 0=20 avant-arrière, complètement en avant arrêt, et freinage, sur le conducteur la plus grande vitesse. Peut-être qu'à ce moment aussi la boîte de vitesse aura vécu, si nous n'avons pas encore les métaux nous permettant de réaliser la turbine à explosions, nous aurons certainement changement de vitesse automatique. Constantinosco, de Lavaud ou similaire. La suspension sera certainement une suspension à l'huile, perfectionnement d'une voiture italienne.

Le châssis et la carrosserie ne feront qu'un, coulés ou emboutis d'un seul coup. L'intérieur sera capitonné, le conducteur et le passager seront maintenus sur le siège par une ceinture genre looping, la partie supérieure sera en verre triplex, ces raisons afin de réduire au minimum la gravité des accidents qui se produiront aux grandes vitesses réalisées à cette époque.

Une très grande visibilité sera obligatoire : en plus de la partie supérieure en verre incassable, des glaces rétro droite et gauche et périscope permettant, par un léger mouvement de l'œil de se rendre compte de ce qui se passe à droite, à gauche et derrière soi ; je vois pour l'arrêt une paire de roues de côté escamotables, perfectionnement de ce qu'a réalisé « Monotrace ». Plusieurs de ces véhicules seront double commande, afin de permettre au conducteur vite fatigué par la tension d'esprit nécessitée par les grandes vitesses, d'être relâché.

R. DAUPHIN, abonné 85.247.

Le sidecar ?

Notre ami et abonné Pierre, directeur du Grand garage Renouvier, le spécialiste du 3 roues qui est en même temps vendeur de sidecars et motos et de ce fait susceptible d'émettre un avis aussi impartial qu'autorisé, nous communique la lettre suivante à la suite de l'article du Dr Imbert sur le sidecar.

Permettez-moi, en réponse à l'article très intéressant paru dans votre numéro du 18 août sous la signature du Dr Imbert, de rectifier quelques lignes au sujet du cyclecar à trois roues.

Le Dr Imbert écrit : les trois roues bien que

certaines soient d'un prix d'achat inférieur à celui d'un sidecar conservent tous les inconvénients de l'auto : frais d'entretien, consommation d'essence, de pneus, d'huile, etc... impossibilité de garer chez soi, d'ou frais de garage plus élevés, manque de place pour les bagages, ayant une route motrice au milieu, c'est-à-dire 3 voies il n'échappe à aucun trou de la route.

Pauvre trois roues ; le Dr Imbert, s'il connaît bien le sidecar ; le connaît bien mal.

Le 3 roues motorcycle à deux cylindres en V d'un modèle universellement connu, est nettement inférieur comme prix d'achat à un sidecar même un 500 cmc ; son entretien est bien peu élevé, pas de boîte de vitesse, 2 ctabats valant moins de 10 francs et deux chaînes d'un modèle courant à 120 francs, le moteur fait 50.000 kil. sans révision et celle-ci coûte moins de 200 francs chez le constructeur. La consommation d'essence est de 5 litres aux 100 kil. ; l'huile, 1/4 de litre avec un modèle à air ; pour les pneus, la meilleure répartition des poids et la suspension des trois roues le rend bien plus économique. Pour le garage la encore une formidable erreur : dans un garage public, vous payez 50 à 60 fr., dans Paris comme pour un sidecar, dans un garage privé, le trois roues est très avantageux, il est 20 à 25 centimètres moins large que n'importe quel sidecar, car je ne suppose pas une minute que le soir après avoir fait votre balade dominicale, vous démontiez votre side pour rentrer votre moto.

Quant aux bagages, Moto Revue a publié un article avec photos donnant le récit d'un voyage dans les Alpes de MM. Dalbiac, les uns sur un trois roues, les autres en side ; la queue du premier est bien préférable aux tubes d'un porte-bagage pour amarrer une valise, regardez les photos en question vous serez édifié. Pour le confort, j'accorde au Dr Imbert que l'on est très bien comme passager d'un bon sidecar moderne ; mais pas mieux que dans un trois roues sur bons pneus 27 X 4 ; quant au pifote, quand il roulera sous la pluie il sera mieux sous la capote que dans le meilleur veston cuir de.

Reste la question de la troisième roue qui encasse tous les trous de la route est qui rend ce véhicule inacceptable.

La réponse est bien simple : essayez en un. Le 3 roues à 3 roues suspendues, le side est un outil hybride composé d'une moto et d'une plate-forme métallique avec une roue plus ou moins bien accrochée destinée à recevoir un carrosserie, qui elle est suspendue. Il est une fait incontestable : le side vire mal, le trois roues du fait de sa construction vire et tient la route d'une façon incomparable que les quatre roues lui en vient.

Les faits sont là et Paris-les Pyrénées-Paris 1928 confirme ma théorie : pour la première fois un professionnel a réussi à terminer cette épreuve en side ; la marque triomphatrice en tire gloire, alors que de simples amateurs chaque année participent à cette épreuve avec leurs trois roues de série ayant souvent plusieurs années d'âge, et terminent avec le sourire.

J'ai cité tout à l'heure un nom, que les lecteurs se reportent aux photos illustrant les récits de M. Dalbiac, ils verront que le side en montagne a quelque fois une façon étrange de grimper les pentes abruptes.

La meilleure chose a quelque fois de petits revers et hélas, le 3 roues au point de vue fiscal et assurance est moins bien traité que son confrère le sidecar, mais je suis heureux de concéder à ce dernier ce petit avantage.

PIERRE



Le Freinage

Voici la fin de la série documentée du Docteur R. Imbert. (Voir Moto-Revue précédents)

Le freinage, on l'a vu, exerce sur la fourche au niveau de l'axe une poussée OF répartie moitié sur chaque branche. Aucune étant égale à la moitié de la force d'adhérence maximum du pneu et dirigée horizontalement.

Le levier d'ancrage exerce un effort CF1 perpendiculaire à la fourche dont nous savons calculer la valeur et qui tendrait à faire pivoter la fourche et la machine autour de O dans le sens de la flèche X. On voit, que si cette rotation ne se produit pas, c'est qu'elle déterminerait l'élévation de G, à laquelle s'oppose la pesanteur. Mais, dans tous les cas, une partie de P est détruite par ce mécanisme, ce qui revient à diminuer l'adhérence à l'arrière. Soit p la partie de P ainsi absorbée. G n'est lié à la fourche que par les points A et B. On peut décomposer p en ses composantes, suivant AG et BG et transporter ces dernières en A et B, ce qui donne les réactions du cadre sur la fourche de ce fait.

En G s'applique aussi la force vive de la machine ; tout se passe comme si en G s'exerçait une force horizontale V, du reste variable au cours du freinage et qui donne des composantes suivant AG et BG notées v sur le schéma. On voit, du reste, que si G est au-dessus de l'axe O, la force V tend à faire tourner la machine comme tout à l'heure dans le sens X, donc détruit encore une partie du poids P et diminue, par suite, l'adhérence à l'arrière, précisément la partie qui a le plus de tendance à déraiper par suite de la répartition statique des masses.

Au contraire, si G est au-dessous de O, un raisonnement analogue montre que la machine tendrait à tourner dans le sens Y, ce qui augmente l'adhérence de la roue arrière (fig. 9).

On parle souvent de la stabilité des machines dont le centre de gravité est au-dessous de l'axe des roues, ce qui, prétend-on, les ferait relever d'elles-mêmes. Or, pour que ceci se produise, ce n'est pas au-dessous de l'axe que devrait être G, mais au-dessous du sol. Les avantages qu'on retire sont simplement ceux d'un centre de gravité très bas situé et celui précédemment énoncé de l'augmentation de l'adhérence arrière par le freinage avant.

En voyant le schéma hérissé de toutes les flèches dont nous avons été conduits

à la gratifier, on pourrait croire que plus rien ne saurait venir encore le surcharger et il en reste cependant encore.

La commande du frein s'effectue par le petit levier ab, sous la traction e de la tringle de commande. La pression totale à exercer sur le tambour est, on l'a vu, de 347 kilos. Si tout le freinage s'exerçait

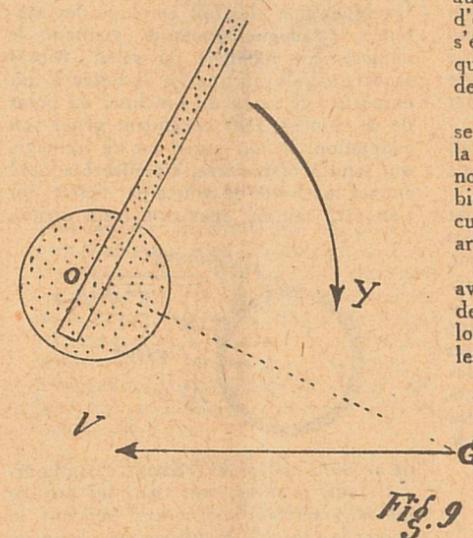


Fig. 9

par le milieu de la mâchoire, la force à produire à leur extrémité serait de la moitié, soit 173 kg. 5. En supposant 3 cm. de diamètre à la noix de commande et 8 cm. à ab, e serait de 33 kilos environ.

Une fois que les mâchoires portent sur le tambour, e tend à faire tourner ce dernier dans le sens X et c'est encore le levier d'ancrage qui doit l'en empêcher, d'où augmentation de F1 entraînant des modifications de p1 et p2.

Si, au contraire, le levier est ab et disposé en sens inverse, e tend à produire une rotation Y et décharge d'autant le levier d'ancrage et la fourche, ce qui finalement augmente l'adhérence à l'arrière. On voit donc que la disposition de la tringle avant la fourche, comme il est du reste généralement de règle, soulage notablement la fourche que surcharge la disposition inverse.

Et, enfin, il ne faut pas oublier qu'au niveau de la butée du Bowden s'exerce

encore par la fourche une réaction égale à e (1).

Si on songe que nous n'avons vu là que les efforts imposés par le freinage, qu'il y aurait lieu pour apprécier le travail de la fourche de faire intervenir son rôle primordial de support de la machine, celui d'appareil directeur qui lui impose aussi de lourdes charges, celui enfin d'encaisseur de chocs, on ne pourra que s'étonner non pas des ruptures de fourches qui se produisent parfois, mais au contraire de leur résistance à la rupture.

Des considérations analogues peuvent se développer pour la roue arrière, mais la triangulation large des fourches arrières non directrices donne une répartition bien supérieure des forces et les difficultés n'apparaissent qu'avec la suspension arrière.

Ainsi le problème de la suspension avant (compliqué par le rôle de direction de cette partie) a pu être résolu depuis longtemps, alors qu'on a du abandonner les suspensions arrières nées jadis et

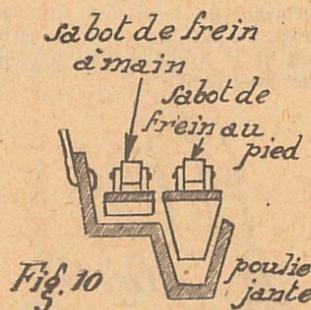


Fig. 10

qu'on ne se lance que bien timidement dans de nouvelles conceptions. Il faut, je crois, en voir la cause dans la transmission : à moins d'employer la cardan (la véritable à joint croisilloné), aidée d'un joint coulisant ; il faut, de toute nécessité, faire osciller l'arrière autour d'un axe au voisinage duquel sera le pignon de chaîne pour que la tension de celle-ci soit à peu près constante. La suspension

(1) Il n'a pas été tenu compte du fait que l'effort d'ancrage s'exerce latéralement, il en résulte aussi un couple de torsion de la fourche autour de son axe.

arrière nécessite donc une suspensions oscillante, solution qui a dû être abandonnée à l'avant. Là est le problème à résoudre.

Les réalisations du freinage

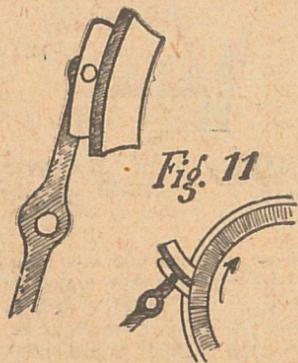
Dès le début de la moto on a appliqué, surtout à l'avant, le freinage qui avait si bien donné sur les vélos : freins sur jante. Puissants, quoi qu'on en ait dit, car ils revenaient à freiner un tambour de diamètre égal à la jante, ce qui est irréalisable, autrement il ne soumettrait le rayonnage à aucun effort de torsion. L'ancrage du frein n'imposait qu'un faible travail à la fourche et encore était-il symétrique. Aussi était-il employé il y a peu de temps encore à l'avant sur la Gillet d'Herstal 350 cmc. à deux temps.

Son gros défaut venait de sa sensibilité aux déformations de la jante par les chocs et les cailloux, malheureusement fréquentes à une époque de petits pneus. De plus, la jante pateageant dans la boue, l'eau ou la graisse, modifiait beaucoup son efficacité.

Il faut rapprocher de ce système le frein des Rudges Withworth, dans lequel un prolongement de la lame de tôle emboutie constituant la jante, constituée une fausse poulie-jante dans laquelle vient frotter un sabot de fibre.

L'ère de la moto à courroie fut aussi celle du freinage sur la poulie-jante, mais l'une entraîna l'autre dans l'oubli.

Sur le secteur de la poulie laissé libre par la courroie venaient frotter dans la gorge un ou deux sabots fixés soit sur la même fourche, soit sur les deux fourches arrière. Le sabot trapézoïdal freinait comme la courroie entraînait, par coincement dans la gorge. Très énergique, par suite du grand diamètre de la poulie, il avait les inconvénients de sensibilité aux agents extérieurs. De plus, un voile léger et hélas fréquent de la poulie rendait souvent le freinage insuffisant



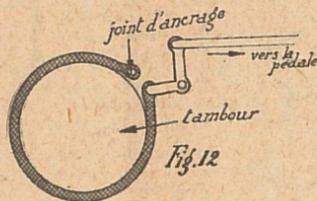
Chez Terrot, jusqu'à l'an dernier, sur la 175 cmc. on utilisait ce système, mais le deuxième sabot placé à côté du premier agissait seulement sur le plat de la poulie jante et ne constituait qu'un frein de ralentissement (fig. 10).

La disparition de la courroie et l'apparition du freinage avant avaient fait apparaître la fausse poulie-jante, exclusivement réservée au freinage et fonction-

nant comme le système précédent : Motosacoche, B. S. A., F. N., Gnome et Rhône pour l'avant, Norton pour l'arrière, l'utilisaient il n'y a pas très longtemps.

La poulie-jante (vraie ou fausse) était fixée soit par un rayonnage quelconque, soit par le rayonnage habituel auquel on l'accrochait tant bien que mal. Dans tous les cas l'impossibilité de diriger les rayons suivant la tangente à la poulie faisait travailler le rayonnage auxiliaire ou normal dans des conditions mécaniques défavorables qui venaient à bout de leur résistance.

D'autre part, pour freiner énergiquement, il était nécessaire que le sabot fut libre de porter parfaitement sur la poulie. On articulait donc le sabot en son milieu (fig. 11), mais le sabot libre de s'orienter à sa guise pouvait, lorsqu'il était suffisamment usé, se coincer par son extrémité entraînant le blocage de la roue avec tous ses dangers, ou tout au moins un freinage par à-coups résultant du brouillage du sabot. Pour obvier à cette difficulté, F. N. n'articulait pas le sabot, ce qui, au fond, ne valait pas plus mal. Quelques marques ont employé des systèmes à parallélogrammes assurant le déplacement parallèle du sabot, Motosacoche employait une vis de butée V qui empêchait le sabot de s'incliner au point de se coincer, sans cependant gêner son adaptation. Il faut noter que ce freinage, qui tend à disparaître, est encore adopté sur ses machines de course par Terrot, qui s'en sert comme deuxième frein arrière



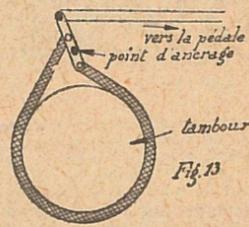
de secours malgré le freinage à tambour. Il faut, je crois, voir dans les grosses motos américaines amenées pendant la guerre la cause de la diffusion du freinage à tambour, bien rarement employé jusqu'alors; elles nous amenaient du même coup les deux modes de freinages encore employés : par contraction et par expansion.

Le frein à contraction ou frein à ruban ou à enroulement est constitué par une lame métallique souple, garnie de ferodo dont une extrémité est fixée au voisinage du tambour sur le cadre et constitue le point d'ancrage. L'autre extrémité est reliée à une timonerie de commande, qui actionne la lame enroulée sur un tambour (fig. 12).

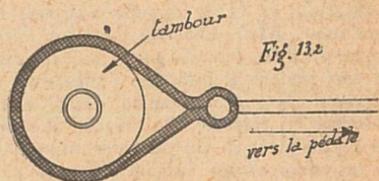
Energique par suite de la grande surface de frottement, la lame entourant presque la totalité du tambour, ce système impose une fatigue assez considérable au cadre, le point d'ancrage étant tout près du tambour au lieu d'en être éloigné comme avec les leviers d'ancrages. Enfin, il est presque impossible de l'enfermer et son fonctionnement peut être entravé par les projections de boue, d'eau, etc.

De plus, même au repos, la bande porte par son poids sur le tambour et s'use assez rapidement.

Par contre sa simplicité et son faible prix de revient le font encore employer sous cette forme ou sous les variantes représentées (fig. 13) sur des machines bon marché et comme deuxième frein sur les américaines.



Il faut signaler, comme se rattachant à ce système, le frein de la B. M. W. sur transmission. Mais ici, le frein est aussi compliqué qu'un frein à expansion, car il comporte des segments contractiles en fonte et ferodo portant sur une poulie plate : plus de frottement au repos, plus de projections à craindre, grâce à sa position en arrière du carter, sous le réservoir entre les jambes du cavalier qui le pro-



tègent. Seule, la nécessité de freiner sur la transmission a déterminé son adoption et non un souci d'économie sur une machine déjà fort chère.

Reste enfin le frein le plus employé actuellement : frein à extension ou par expansion interne.

Deux segments de fonte et ferodo, écartés par une noix, ont une courbure égale à la courbure interne du tambour et pivotent autour d'un axe. La réaction du freinage est assurée par le levier d'ancrage dont nous avons vu le rôle mécanique théorique.

Ce système puissant, s'il est correctement calculé (c'est lui qui a conquis l'automobile), ne présente qu'un danger et parfois quelques ennuis : il n'est pas toujours inaccessible à l'eau et à l'huile des roulements, il est quelques fois inaccessible à celui qui veut le démonter ou démonter la roue.

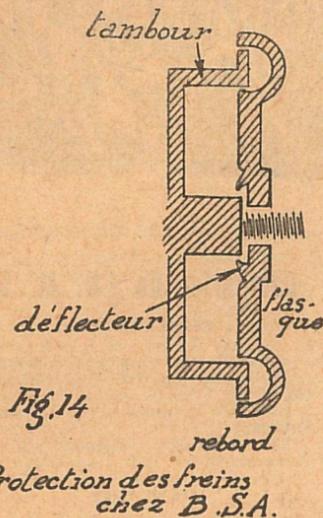
La protection contre la graisse est bien étudiée chez Monet et Coyon et chez B. S. A. qui prévoient un déflecteur en tôle et une rondelle de feutre (fig. 14).

La protection contre l'eau extérieure est obtenue chez B. S. A. par un retour de la flasque (fig. 14).

Pour terminer, nous envisagerons les services accessoires du freinage.

Le levier d'ancrage doit être fixé par une fente qui permet les déplacements de la roue pour la tension de la chaîne; mais beaucoup de motos, anglaises surtout,

assurent le maintien par un écrou, ce qui complique beaucoup le démontage : un écrou à desserrer, le levier à dégager (car la fente n'est généralement pas ouverte à une extrémité), alors que le levier en fourchette et un simple ergot, assurent un



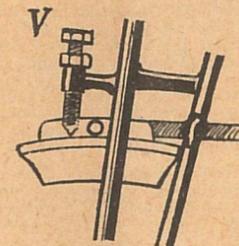
freinage plus que suffisant. Il est vrai que si la roue instantanément détachable se généralisait comme il serait à souhaiter, on pourrait concilier la solidité du premier à une rapidité plus grande encore du second.

La tringle de commande reliant le tambour à la pédale comporte généralement, en France, un système de papillons instantanément réglables à la main et à démontage rapide, maintenus par un ressort, qui donnent une grande facilité de réglage et de démontage sans nuire à l'efficacité du freinage.

Du côté des tringles peu de choses à dire : il est préférable d'assurer leur travail en tension et non par pression ce qui

permet d'avoir des commandes plus légères et moins coûteuses.

L'étude des transmissions me conduit à dire quelques mots d'un freinage d'apparition récente en automobile, le freinage électrique : un plateau solide de la roue à freiner, mais pouvant se déplacer suivant l'axe (comme un baladeur de boîte) passe contre une couronne servant d'armature à un électro-aimant. Au passage du courant, il vient frotter sur l'armature, ce qui détermine le freinage. Le freinage sur une auto absorbe 10 ampères environ, ce qui serait beaucoup pour nos petites batteries : mais l'effort de freinage étant bien moindre en moto, il n'est peut-être pas impossible de le voir un jour équiper les motos. Ce serait une belle solution de l'inter-connexion. Il y aurait, du reste, peut-être lieu d'envisager la possibilité



Frein Motosacoche

d'un freinage électrique par récupération, c'est-à-dire utilisant l'absorption de force vive à produire du courant chargeant des accus au lieu de la transformer en chaleur que des ruses de peaux-rouges arrivent seules à évacuer. Si ce système se prête mal au freinage d'urgence, il conviendrait particulièrement (sauf difficultés mécaniques) au freinage sur les longues descentes.

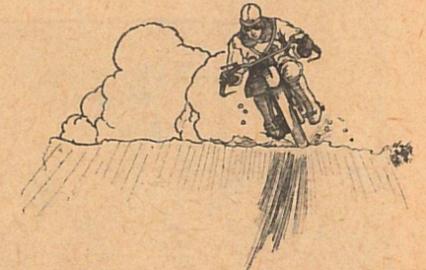
Quant aux pédales, qu'elles soient commandées à la pointe ou au talon, à droite ou à gauche, j'avoue n'y voir aucun avan-

tage spécial. Cependant, si la standardisation devait être obtenue en moto, la commande à la pointe droite me paraîtrait préférable pour mettre le freinage sous la dépendance du même réflexe qu'en auto.

Il serait à souhaiter de voir les pédales plus protégées qu'elles ne le sont : jamais une pédale ne devrait être montée sur l'axe du repose-pied exposé à tous les accrocs dans les chutes, ce qui suspend en général l'action du frein dont la pédale est coincée.

Enfin, il faut remarquer que la monte à deux, en augmentant la masse en mouvement, nécessite un plus gros effort pour s'arrêter; comme l'adhérence a aussi augmenté, on n'allonge pas trop la longueur du freinage, mais on l'allonge cependant, les coefficients de proportionnalité n'étant pas les mêmes. Du reste, on impose de toute façon un effort supplémentaire aux freins, alors que le transport en palier d'un passager ne modifie pas sensiblement la puissance nécessaire à une vitesse donnée, mais seulement le temps nécessaire pour l'atteindre. On peut donc, en général, rouler aussi vite à deux que seul et l'on oublie que l'arrêt demandera plus d'espace : le remède ? Aller plus doucement en duo.

De même, en descente, il faut s'accorder une longueur de freinage plus grande, la



pesantur se joignant à la force vive! En montée, au contraire, l'arrêt peut être rapidement obtenu.

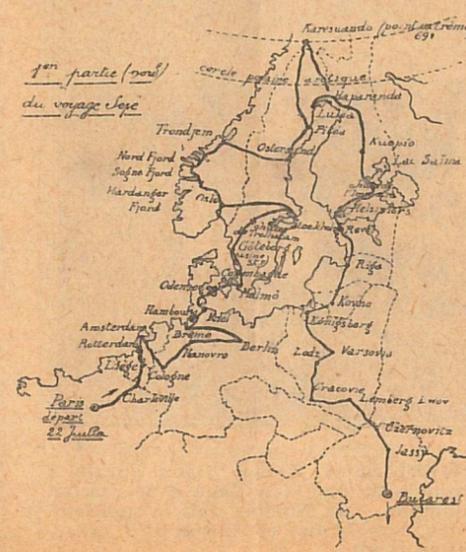
Docteur RENÉ IMBERT.

Le Cercle arctique...et Sexé

C'est le 21 Août à quatre heures que Sexé atteignit le point extrême de son voyage vers le Nord. Exactement où? Un peu plus haut que Karesuando. Cette ville, qui représente à peu près le point extrême de la vie civilisée normale vers le Pôle Nord est située à 350 kilomètres au delà de la ligne conventionnelle désignée dans les atlas par Cercle Arctique. C'est au 69°, au milieu des sables glacés.

Maintenant Sexé est en route par le golfe de Bothnie vers la Russie. La carte de Kiruma dont nous donnions la teneur dans notre dernier numéro était écrite 24 heures après celle de Karesuando et nous arrivait 4 jours avant; ah! la poste n'est pas si rapide entre ces deux bourgades que la moto. Et puis, ne trouvez-vous pas qu'il fait froid à lire ces choses : heureusement Sexé nous prépare un chaleureux article sur cette curieuse randonnée vers le Pôle.

C'est exactement au 68°30 au-dessus de Karesuando, c'est le point le plus septentrional qu'il a été possible à Robert Sexé d'atteindre. Mais Sexé n'est pas homme à se laisser, et il nous annonce qu'après avoir visité les mines de fer de Laponie il a été reçu à Kiruma par le plus charmant club motocycliste qu'il ait jamais ren-



contré. Arrivé à Haparanda il va entrer en Finlande en cette localité en passant par Toméa et Roniemi. Puis il va essayer encore une fois de pousser le plus loin possible dans ce sens vers le Nord. Les chemins sont durs, dit-il, et ne sont possibles vers le Pôle que dans cette direction. Vu la faible densité de la population de Laponie, il y a un nombre très élevé d'automobiles et même de motocyclistes. Sexé termine son mot en envoyant ses saluts cordiaux et froids à tous les lecteurs. Fraicheur très matérielle s'entend.

Une surprise pour nos lecteurs

A la suite des victoires que vient de remporter à jet continu la marque Royal Enfield, l'agent, d'accord avec le constructeur, vient de prendre une décision. Pour faire plaisir à tous, pour rouler sur une belle motocyclette anglaise, la marque Royal Enfield annonce qu'à partir d'aujourd'hui elle va faire la vente à crédit. C'est, nous le croyons, la première fois que des motocyclettes anglaises sont vendues à tempérament, régulièrement en France. Ce crédit est compris au prix du catalogue sans aucune augmentation : demi-paiement à la commande, et le solde payable en 10 mensualités.

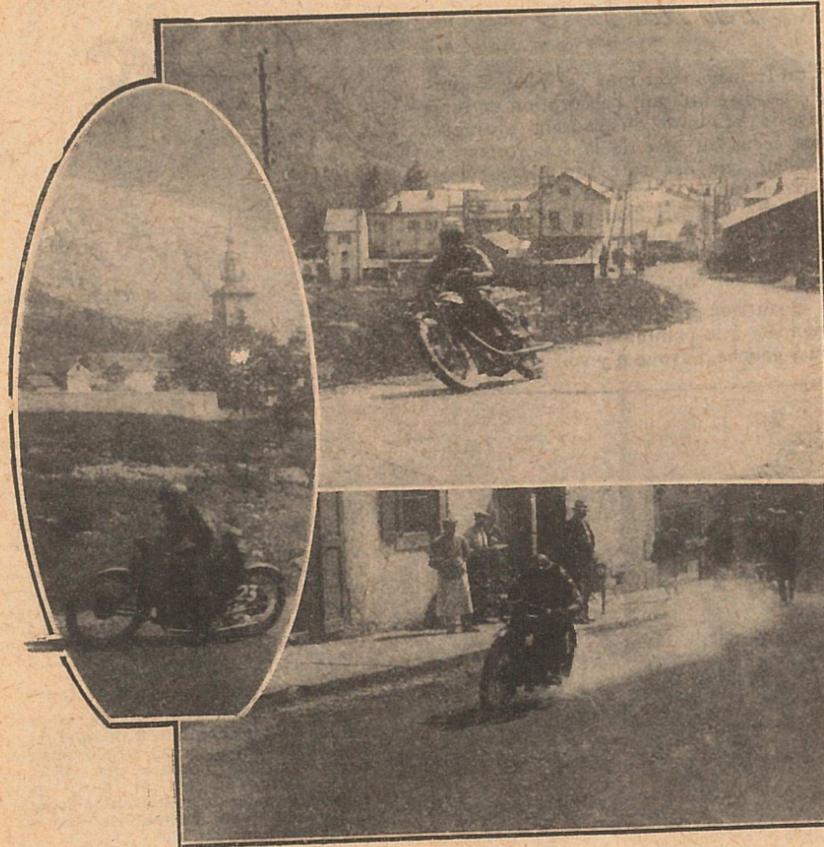


La Course de Côte de Chamonix (Col des Montets)

Cette belle épreuve pour motocyclettes et voitures a eu lieu, comme nous l'avons dit, le 26 août sur la route classique du Col des Montets, à partir de la sortie du village d'Argentière jusqu'à 100 mètres du point culminant du col, soit sur 3 kilomètres d'une pente à 6 %. La désormais classique course de côte du Col des Montets, organisée de mains de maître par la section de Chamonix de l'Automobile Club du Mont-Blanc, voit son succès grandir d'années en années. En effet, elle a obtenu un succès incontestable, vu la pléiade exceptionnelle de champions qu'elle avait réunie, tant dans la catégorie des motocyclettes que dans celle des voitures...

Disons d'emblée que le meilleur temps de la journée et le nouveau record de la côte a été établi par un coureur motocycliste, le suisse Spagnol sur Norton. Aux places d'honneur, citons l'excellent Sourdou, triomphant en 175 cmc. avec un temps remarquable, Hommaire, également sur Monet-Goyon, s'adjuge les premières places en solo 350 cmc. et sidecar 350 cmc., Amort, sur New-Map, vainqueur de la catégorie des 1.000 cmc. sidecars et meilleur temps de cette catégorie de véhicules. Belle course de Perrin sur Kœhler-Excoffier, Gorgot et Gérard sur Magnat-Debon.

Au concours interclubs, le M. C. Dauphinois triompha pour la 3^e fois et garde définitivement le Challenge de la Chambre Syndicale Hôtelière.



La course de côte des Montets dite du Mont Blanc. Dans l'ovale : Hommaire sur Monet et Goyon 350 cmc. ; au fond, le village et le glacier de l'Argentière. En haut, le Suisse Spagnol, sur Norton, fait le meilleur temps de la journée. En bas, Sourdou, sur Monet et Goyon 175 cmc., triomphe brillamment.

Calendrier de l'U. M. F.

SEPTEMBRE

- 9. — Côte des Granges (M. C. Berry).
- 16. — Meeting des Routes Pavées (M. C. N. F.)
- Côte des Moulineaux (M. C. Seine-Inférieure).
- 23. — Rallye Clermont (M. C. Auvergne).

OCTOBRE

- 5 au 10 octobre. — Marseille-Paris (M. C. Marseille).
- 7. — Grands Prix de France (M. C. F.).
- Côte d'Origny (M. C. Aisne).

Dans les voitures, victoire de Carraciola sur Mercedes, qui effectue le meilleur temps des voitures, d'Amilear en 1.100 cmc. sport et course, de Bugatti, en 2.000 et 3.000 cmc. sports et en 1.500 course.

La distribution des prix a été faite au Casino municipal de Chamonix. De nombreuses personnalités y assistaient dont MM. Melon, président de la Commission de l'Automobile Club du Rhône, Bouvard, président et Fleury, secrétaire, du Motocycle Club de Lyon, Hérisson, président de l'A. C. du Mont-Blanc et ses collègues Payot et Van den Broucq, M. Chantre, délégué de l'A. C. suisse et Richard de l'Union Motocycliste Suisse, etc.

Belle journée de notre sport mécanique dignement organisée.

La Course de Côte de Pourville

Le M. C. de la Seine-Inférieure, avec l'A. C. de l'Ouest, organise le 9 septembre son épreuve de club dans la côte bien connue de Pourville. Le succès ne peut manquer de répondre à cette course en raison des nombreux prix dont elle est dotée par la Société des Fêtes de Dieppe, ainsi que du grand nombre de sportifs du guidon et du volant que comptent les deux grands clubs.

Les engagements sont reçus, à Rouen, au bureau de l'A. C. O., 16, quai de la Bourse ; tél. 13-50 ; au siège du M. C. I., Café de l'Agriculture, 4, place de la République ; dans tous les bureaux régionaux de l'A. C. O.

Le Meeting des Routes Pavées

Le Meeting des Routes Pavées, qu'organise l'A. C. N. F. a connu, cette fois encore, un beau succès d'engagements. La proximité de la clôture ne permet pas de publier la liste exacte des motocyclettes engagées pour la course qui leur est réservée. De nombreux véhicules seront aux prises, parmi lesquels : F. N., Villard, Soyer, Guinard, Tractu, Sandford, Mondiale, Sunbeam, A.J.S., Saroléa, Rochester, A. S., Liberty, Terrot, Gnome et Rhône, Raleigh, Libellule, Clément, Propulycelle, Gillet, Harlette-Géco, etc.

Calendrier de la F. F. M.

SEPTEMBRE

- 16. — Course de Côte (A. M. C. Semur).
- Gymkhana de Choisy-le-Roi (M. C. Seine).
- 23. — Championnat du M. C. Seine (1^{re} épreuve : 420 km.).

OCTOBRE

- Bal motocycliste (A. M. C. Semur).
- 7. — Championnat du M. C. Seine (2^e épreuve).

Gymkhana herrichon

La section Vierzonnaise du Moto Club du Berry fondée en octobre 1926 organise le 2 septembre prochain un gymkhana motocycliste ouvert à tous les membres du M. C. B. Cinq épreuves sont retenues : lenteur, anneaux, verre d'eau, œuf à la cuiller et quilles. Une médaille offerte par la maison Gibbs, ainsi que de nombreux et intéressants prix offerts par les maisons Rustin, Gilardoni, Veullote et Willemain et les agents et commerçants de la ville, viendront récompenser les concurrents. Nul doute que ce genre d'épreuve que le public vierzonnais verra pour la première fois n'obtienne un franc succès.

Subitement le M. C. Dyonisien a éclaté de vie

Le Comité du M. C. D. s'associe entièrement à la campagne menée contre le « Bruit » et prévient les membres du Club qu'aucune démarche ne sera tentée en faveur des contrevenants pour « échappement libre ».

La meilleure formule n'est-elle point celle qui tend à faire aimer le motocyclisme du public.

La liberté des uns finissant où celle des autres commence, les motocyclistes n'ont pas le droit d'incommoder les populations laborieuses de nos villes, de leur casser les oreilles de leurs pétarades et de les infester de leurs fumées.

Pourquoi la motocyclette serait-elle en retard sur l'automobile ? Les Anglais nous dominent nettement dans le domaine du silence.

Lorsque les populations, devant notre sagesse auront cessé de nous considérer comme des acrobates dangereux, le triomphe du motocyclisme sera complet. Amis motocyclistes, soyons des mécaniciens et non des ferrailleurs, soyons des touristes intelligents et non des stupides énergumènes assoiffés de vitesse. Les rues des villes ne sont pas des pistes d'entraînement et si vous aimez rouler la nuit, pensez à ceux qui ont besoin de repos.

G. CHERRIER,
Président du M. C. D.

Un Rallye Ballon

La Ville d'Argenteuil organise une grande fête qui aura lieu le 30 septembre 1928. La Maison de Coster a été chargée, par le Comité des Fêtes, de mettre sur pied, avec le concours de *Moto Revue*, un rallye ballon doté de nombreux et importants prix. Tous les clubs de la région parisienne, ainsi que les motocyclistes isolés sont cordialement invités à y participer. Un droit d'inscription fixé à 3 fr. sera réclaté aux concurrents qui peuvent dès maintenant s'inscrire chez M. de Coster, 3, rue de Sannois, à Argenteuil, ou à *Moto Revue*, 51, rue de Vivienne, à Paris. Des renseignements plus détaillés seront publiés dans les numéros suivants.

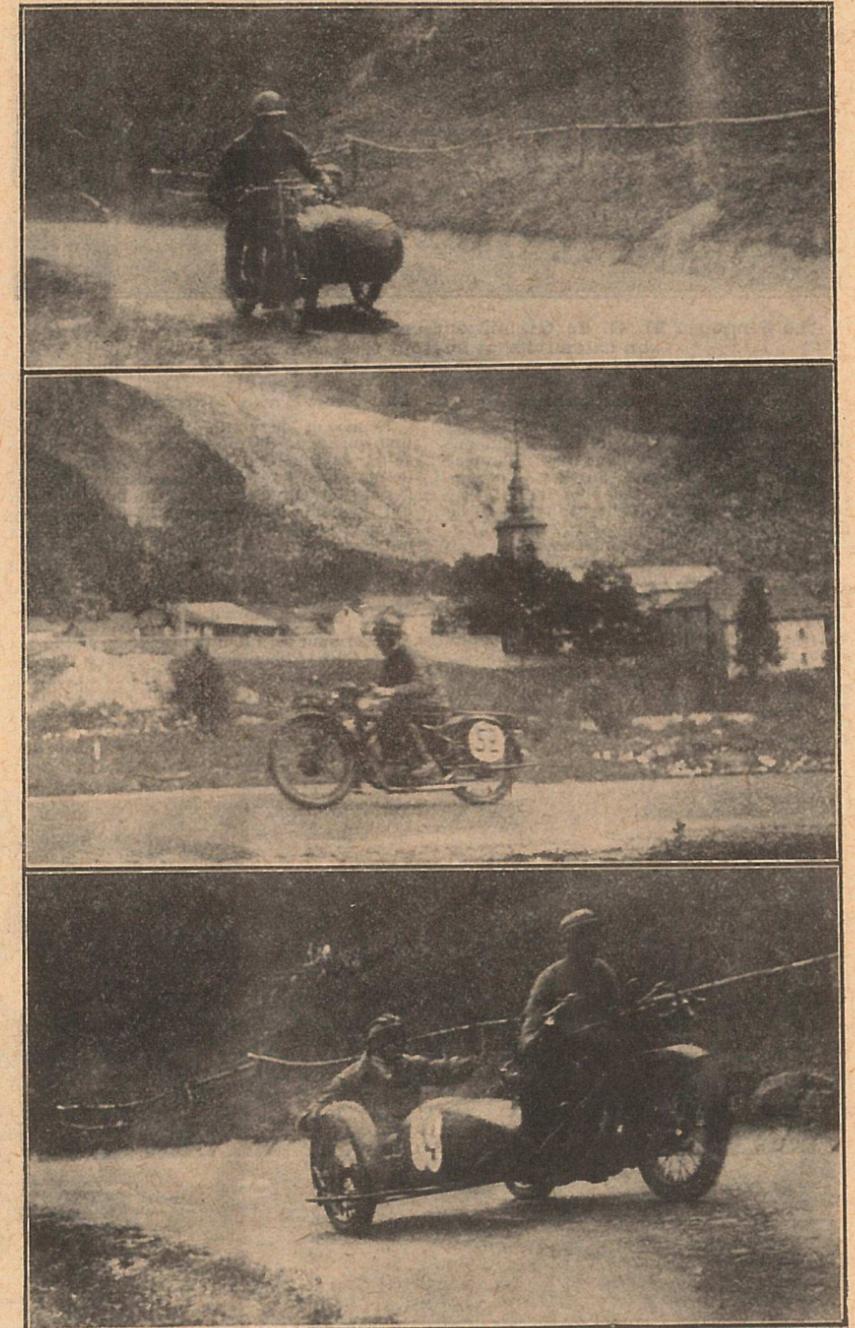
Le Circuit des Sous-Préfectures

Le Moto Club Senonais organise le 9 septembre son classique circuit des sous-préfectures, qui comprend en particulier une coupe de régularité pour motocyclettes uniquement

réservée aux motocyclistes, à quelque région qu'ils appartiennent. Dans le grand circuit des sous-préfectures, tous les genres de véhicules sont admis. Le Moto Club senonais fera courir le Challenge Gabriel Droin aux membres du club. Nous rappelons que le grand Circuit des Sous-Préfectures, qui a lieu le 9 septembre

a rencontré un vif concours d'engagements, et qu'il a été entendu entre les organisateurs et *Moto Revue*, que ceux des lecteurs de *Moto Revue* qui ne l'ont pas fait à ce jour pourront exceptionnellement se rendre au départ à 7 heures du matin, où leur engagement sera régularisé.

LA COTE DU MONT BLANC



En haut : Hommaire s'adjuge une seconde victoire en sidecar Monet et Goyon 350 cmc.

Au milieu : Marty qui fut très remarqué.

En bas : Amort, sur sidecar New-Map, est vainqueur de la catégorie sidecars 1.000 cmc.



Le Pingouin M. C. de Giraumont comporte des sorties très gaies à son calendrier et surtout très nombreuses.

Ah ! ces grands hommes

On leur donne des rues, des avenues, des passages, des ponts, etc... et dans l'annonce pour le M. C. Colombes nous avons annoncé l'adresse : rue Raspail au lieu d'avenue Raspail. Comme à Bois-Colombes il existe une rue et une avenue Raspail rectifions dans ce numéro. Adresse exacte : G. Zagdoun, 8, avenue Raspail, Bois-Colombes.

Le Moto Club d'Artois est définitivement fondé

On nous prie de préciser que le M. C. d'Artois à Arras est définitivement fondé. Il a d'ailleurs donné une preuve de sa vitalité à l'occasion de la course de côte de Doullens et nous promet de remarquables succès, surtout en motocyclistes, nous dit-il. Notre concours et notre patronage lui sont accordés avec plaisir.

La Ferté-Bernard monte un Club

Beaucoup de bonne volonté, c'est-à-dire une quinzaine de motocyclistes viennent de se réunir à la Ferté-Bernard sous l'impulsion de MM. Verdier, Journiac, Cuisenier, Bellanger et Blot, en vue de former un nouveau Club qui demande à entrer sous le patronage de *Moto Revue*. Nous lui accordons volontiers notre concours en priant tous les motocyclistes de la région de se grouper autour de M. Verdier, 18, rue Thiers.

Un nouveau Club

Le 21 août a eu lieu la première réunion du Moto Club Abbevillois. Une vingtaine de membres présents adhèrent aux statuts et élisent un bureau qui se compose de M. Bachelier, Président ; Ladune, Vice-Président ; Murco Louis, Secrétaire-Général ; Murco Jean, Secrétaire-Adjoint ; Lecomte, Trésorier.

Calendrier des Sauvages

9. — Circuit régularité (M. C. Riom).
Rallye-ballon (M. C. Laigle).
Circuit régularité (M. C. Laon).
16. — Kilomètre arrêté (M. C. Bergerac).
Côte des Fordes (M. C. Ancizes).
Rallye d'automne (M. C. Cloaldien).

Ils se quittèrent en attendant la prochaine réunion qui aura lieu le 12 septembre prochain. Nous espérons que grâce à l'activité de M. Ladune, son fondateur, cette Société groupera bientôt les motocyclistes de la région.

Le matin à 7 heures vous allez au départ des Trimoteurs

La journée, allez au Gymkhana du XI^e

Le soir à 6 heures allez au retour des Trimoteurs

Le M. C. du XI^e va faire, le 16 septembre, un Gymkhana en plein Paris : oui, en plein Paris, l'autorisation a été donnée : c'est bien la première fois que ce fait heureux se produit : cela prouve beaucoup en faveur de l'activité du groupement.

Nous engageons vivement les motocyclistes libres de se rendre au XI^e, 71, rue Servan, et bien que le programme ne soit pas encore arrêté, et de participer au gymkhana.

Nous donnerons, dans le prochain numéro, toutes indications sur cette fête à laquelle des maisons comme Amourette (oh ! l'alcool), Traizet et d'autres ont promis un concours... matériel en prix et dégustations.

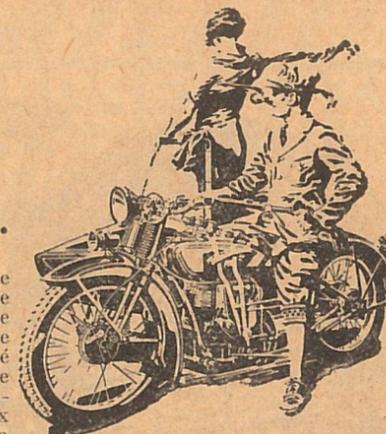
Lacey ne fut pas à Montlhéry

Au cours de son entraînement, quelques heures avant les tentatives de la 2^e journée des records, Lacey fut victime d'une chute et ne put participer à la journée du 2 septembre. Transporté à l'hôpital américain de Neuilly, nous avons eu toute satisfaction sur son état qui n'est pas grave.

LES QUATRE-CYLINDRES EN REPRISE :

Henderson et Super - X

Etude par H.-P. BORESTROKE



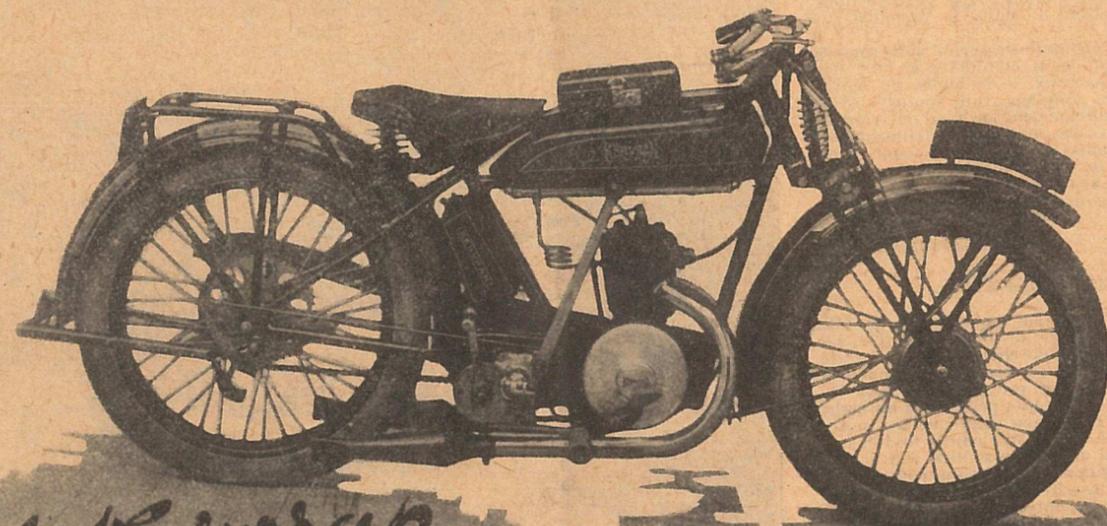
La popularité croissante du 4 cylindres en Amérique n'est pas niable, et c'est à Henderson qu'on doit en grande partie cette vogue. On sait que malheureusement ce grand ingénieur est mort, victime d'un automobiliste imprudent. Mais il a formé des élèves qui sont dignes de leur maître. D'amélioration en amélioration le quatre cylindres Henderson est devenu une merveille de mécanique. Voiture sur deux roues, dit-on souvent. Nous reprendrions cette formule si elle n'impliquait pas certaines critiques, complication, inaccessibilité, poids, manque de maniabilité, frais d'entretien élevés, etc. La quatre cylindres Henderson si elle possède la douceur et la sûreté de marche des meilleures voitures, ne renonce pas pour cela aux qualités qui sont l'apanage de la motocyclette. Le rapport de puissance à poids et extrêmement élevé, plus élevé que dans les voitures de grand luxe à moteur de huit ou dix litres de cylindrée. Pour peu qu'on ait un peu l'expérience de la route on sait combien il est agréable de disposer d'un gros excédent de puissance. On roule alors à une allure élevée sans aucune fatigue du moteur, il semble que celui-ci tourne sans le moindre effort. Un peu plus de gaz et on gravit les côtes sans ralentir. L'accélération est littéralement foudroyante, ou au contraire, si on le désire d'une incroyable douceur. Le changement de vitesse n'est là que pour mémoire, car on marche au pas sans un à-coup, sans un cognement. La moto Henderson n'est assurément pas une moto légère, mais on est surpris de la facilité avec laquelle on la manœuvre, même à la main. En route, elle est merveilleusement

équilibrée et, que ce soit à toute petite allure, on a une grande vitesse, on a une impression complète de stabilité et de sécurité. Elle consomme peu d'essence et très peu d'huile. Son moteur a été traité pour durer et ne nécessite que le minimum d'entretien. Le quatre cylindres ne vibre pas et ainsi échappe aux influences funestes des vibrations. La surface des roulements est considérable par rapport aux efforts à supporter. D'année en année, les organes ont été renforcés, et rien n'est édifiant que de comparer le vilebrequin d'une Henderson 1928 à celui des premiers modèles : ce n'est pas que ce dernier ait donné aucun mécompte, mais le gros vilebrequin offre une extrême rigidité, ne peut fouetter et causer des vibrations. Et tout est à l'avantage. Ceux qui se représentent un quatre cylindres de moto comme un assemblage délicat de pièces microscopiques n'ont jamais vu un Henderson. Et tout cela est graissé d'une manière parfaite par un graissage sous pression. L'huile circule sans cesse et reste ainsi à une température assez basse pour conserver toutes ses qualités. Le quatre cylindres est parfaitement silencieux. Aucun bruit mécanique, un imperceptible ronronnement. Une vraie Rolls sur deux roues, une machine de gentleman. Il faut bien se garder de comparer une Henderson à une voiture populaire. C'est une machine de haut luxe et comme marche et comme présentation. Le profane lui-même quand il la voit passer, la suit d'un regard admiratif. Quant à celui qui est en selle, il sait vraiment ce que peut être le confort à motocyclette.

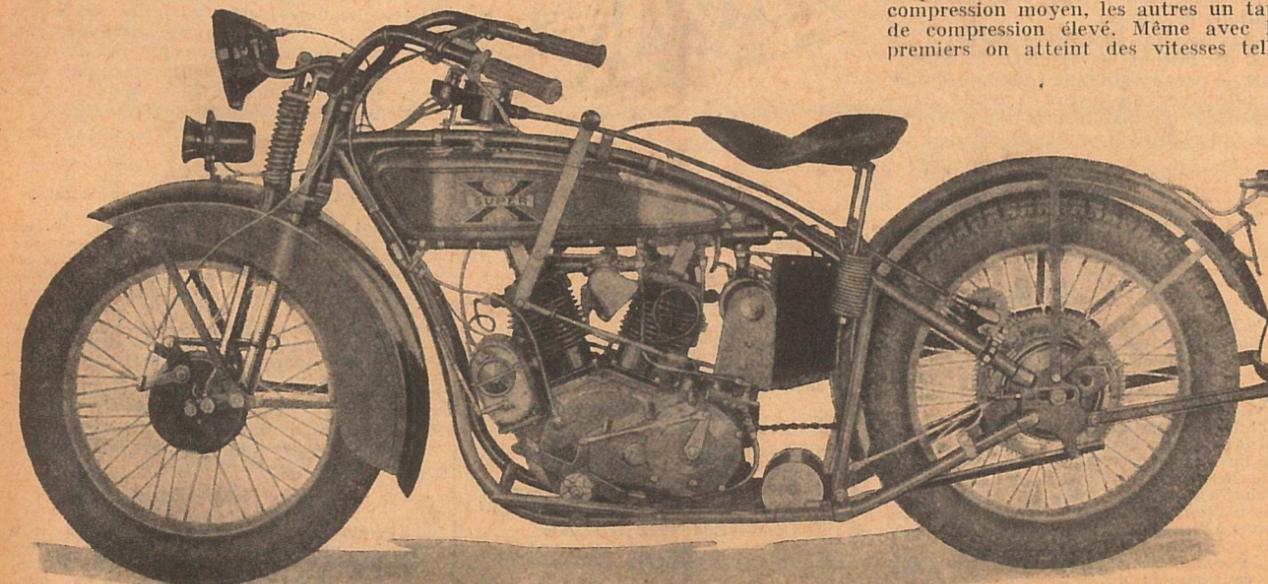
La fourche élastique si souple, les pneus ballons, la position elle-même, évitent toute fatigue.

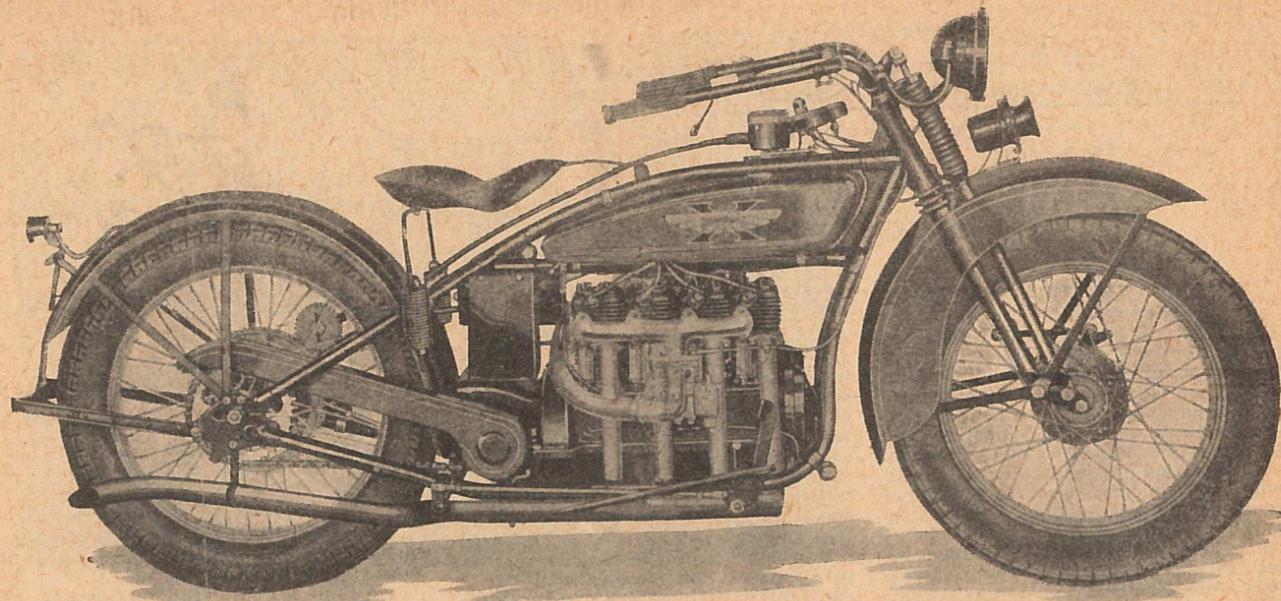
On roule à une allure d'express sans un heurt, sans un bruit. Les freins sont aussi puissants que progressifs. Bref tout répond à un idéal d'équilibre, de confort de souplesse et d'harmonie, et ce n'est que rendre justice à Henderson que de dire qu'elle est un véritable chef-d'œuvre.

La Compagnie Excelsior construit également une bicyclette de cylindrée moyenne (750 cmc.) la Super X. Par beaucoup de points, exception faite naturellement du moteur, elle rappelle la quatre cylindres Henderson. Même fourche élastique extra-souple permettant d'utiliser le jeu complet des ressorts, de réduire au minimum le poids non suspendu, et d'assurer une rigidité latérale parfaite. Même système de cadre à double berceau donnant au bloc moteur une assise solide et éliminant tout fouettement. Même ligne élégante, même fini dans le détail. Les instruments de bord sont également groupés au-dessus du réservoir et parfaitement protégés. La Super X, comme l'Henderson, est une machine extrêmement vite, particulièrement la Super-sport. Celle-ci est livrée avec deux jeux de pistons, les uns donnant un taux de compression moyen, les autres un taux de compression élevé. Même avec les premiers on atteint des vitesses telles



La Keroran,
dont l'essai paraîtra prochainement





qu'elles ne peuvent être utilisées que dans des circonstances exceptionnelles. Bien entendu, tout comme pour l'Henderson, les pistons sont en alliage léger. On réduit ainsi les vibrations, on évite le préallumage même avec un taux de compression élevé et on obtient une accélération plus rapide. Différentes particularités attirent l'attention. Tout d'abord la surface des ailettes de refroidissement qui s'étendent jusque sur la tubulure d'échappement. Des cache-poussière protègent les ressorts des soupapes d'échappement. La tubulure d'admission est fixée par des écrous et aucune rentrée d'air n'est possible. On sait combien ce point est important pour un deux cylindres. La liaison entre le moteur et le changement de vitesse est assurée par des engrenages hélicoïdaux parfaitement silencieux. Est-il utile de rappeler que le graissage est assuré par une pompe mécanique logée dans le carter de distribution, que les roulements sont à galets et que l'on trouve dans ce beau bloc toutes les solutions modernes.

Nous parlions tout à l'heure des deux jeux de pistons livrés avec la Super-sport. Il paraît à première vue très simple de substituer un piston à haute compression à un piston à faible compression. En réalité, le problème est délicat.

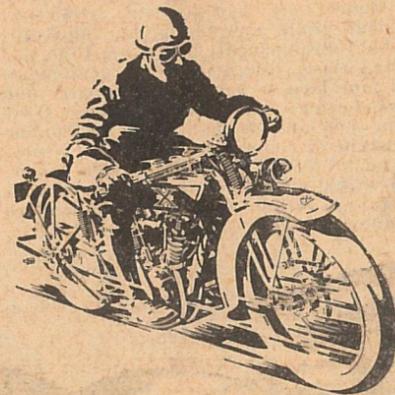
Supposons un moteur monté avec des pistons à faible compression (qu'on nous pardonne cette expression abrégée). Ces pistons au point mort haut atteignent une certaine hauteur dans le cylindre. Ils usent le cylindre jusqu'à cette hauteur en sorte qu'il se produit un léger ressaut. D'autre part, de la calamine se forme au-dessus du point atteint par le piston. Si on monte sans précaution un piston plus haut, les segments heurteront ce ressaut

et cette calamine. Ce sera un désastre. Le piston à haute compression de la Supersport X est tel que les segments ne dépassent pas ce point et ainsi on ne court aucun risque.

La robustesse, qui est une des caractéristiques de la construction Excelsior, se retrouve dans le changement de vitesse de la Super X. Les engrenages pris dans la masse, les arbres, tout est d'une résistance très supérieure aux efforts à transmettre. C'est la meilleure garantie contre tout ennui et toute usure prématurée. Tout, embrayage, engrenages fonctionne dans un bain d'huile.

Que d'autres détails seraient à signaler, comme les moyeux qui comportent des roulements Timken à rouleaux; ces roulements sont inusables; le nouveau frein avant à segments. Moyennant un léger supplément, la machine est livrée munie d'un équipement électrique complet avec phare, lanterne arrière, avertisseur, ampèremètre, etc... Aucun effort n'a été négligé pour livrer à la clientèle des machines aussi parfaites qu'il est possible d'en produire actuellement. Ce n'est pas sans raison que les constructeurs affirment que leurs machines sont plus sûres, plus rapides, plus douces, meilleures que jamais.

H.-P. BORESTROKE.



Patience, on travaille pour vous...

C'est une série de pancartes ainsi libellée que le service de la voirie de Longjumeau avait placardé le long de la route: l'avis est gentil certes, mais n'est-ce pas plutôt une contrainte imposée par l'opinion aux services responsables de Longjumeau. La traversée en était devenue ignoble à tel point qu'un Comité s'était déjà formé pour attaquer en justice le responsable des accidents successifs qui se produisaient. Et puis, le commerce s'en est senti cette année; les touristes évitent cette route atroce. N'avions-nous pas songé à établir une épreuve banc d'essai de solidité des châssis et cadres sur cette portion de route, à l'entrée de Paris?

Aux Routes Pavées

Perrin voudrait bien prouver que les pavés du Nord l'intéressent: nous le verrions bien sur la nouvelle Clément 350 cmc. Au moins, avec lui, la firme serait sûre de ne pas faire lanterne arrière, car Perrin a les reins durs!

Ce qu'il ne faut pas oublier

La 24^e Côte de Gaillon

C'est le 30 septembre que se courra la classique épreuve de Gaillon-Sainte-Barbe. Rappelons à nos motocyclistes que c'est l'une des épreuves du calendrier les plus cotées pour la résistance et la vigueur des machines en vitesse-côte.

C'est d'ailleurs la plus ancienne, et notre confrère L'Auto a toujours remporté de ce côté un franc succès. Ferons-nous une sortie Moto Revue? à cette occasion comme l'an dernier? Oui, si cela plaît à tous. L'an dernier nous n'avions que demandé à chacun de se trouver à l'heure au rond-point de la Défense: nous pourrions entreprendre quelque chose de plus complet cette année. Dans ce cas, que tous ceux susceptibles de venir nous envoient leur nom et adresse et nous déciderons.

La plus belle victoire 1928

La Coupe de tourisme des petites motos est attribuée officiellement à

MONET ET GOYON
avec le coureur **Hommaire**

**

La Coupe de tourisme des grosses motos est attribuée officiellement à

GNOME ET RHONE
avec le coureur **Bernard**

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

ET MARTIN-AUTO
LIVRE TOUTES LES MOTOS payables EN 14 VERSEMENTS
J. MARTIN-AUTO

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

EN 1928 TOUS LES CHAMPIONS DE FRANCE MOTOS

M. Jolly sur Alcyon 175 cmc.
Lemasson sur Alcyon 250 cmc.
Perrotin sur Terrot 350 cmc.

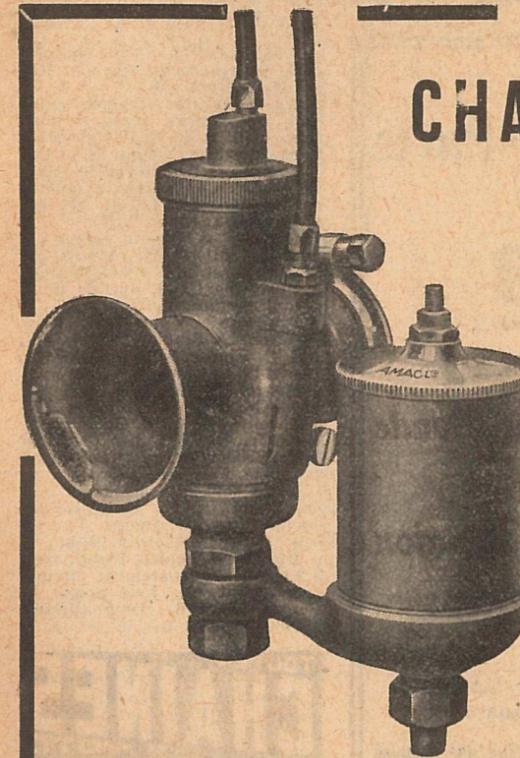
ont refusé tout carburateur autre que l'AMAC français de série, à aiguille de freinage.

Lui seul donne toujours le maximum

Exigez-le sur votre prochaine moto puisqu'il ne coûte pas plus cher qu'un autre.

ÉPURATEUR D'AIR A FILTRE SOIE

POIGNÉES TOURNANTES AMAL



Société Anonyme AMAC, 75 ter, rue de Villiers, NEUILLY-SEINE, Tél. Wagram 92-42

DÉPÔT A PARIS: Société des É^{ts} Robert MUNRO, 198, Boulevard Péreire, PARIS - Tél.: Wagram 10-14

LA MONOTRACE

75, Avenue des Champs-Élysées - PARIS

NOUVEAU PRIX
7.450 FR.

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

L'actualité
Automobile

Supplément mensuel

de

MOTO REVUE

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

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

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XII



CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS

AVIS IMPORTANT. — Tous ceux qui font usage des petitesannonces 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.

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

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

TARIF 1° Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel ;

2° Non abonnés, la ligne 10 francs ;

3° A caractère commercial, la ligne 10 francs.

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille 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.



MOTOS

A. J. S. 350 cmc., à culb., typ. racines, très rapide, bon état, 4.100 fr. Savoie, 14, rue Pierret, Neuilly.

Alcyon 175 cmc., état de nf., 1.600 fr. Clinet, 40, rue Jules-Guesde, Levallois.

Alcyon sport 3 HP, 175 cmc., 3 vit., ch.-ch., comp. O. S., t.-sad, phare élect., cfre out., b. srs, état nf., 3.000 fr. LeFranc, 162, rue des Fauvelles, Courbevoie.

Automoto 2 CV, Bol d'Or, conf., 1923, neuve, val. 4.300 fr., pour 3.000 fr., cause maladie ; F. N. 500 cmc., M. 67 B, livrable de suite, s'adresser 110, rue de la Paroisse, Versailles.

Axa sport 4 CV 3 vit., ch.-ch., pn. 700 x 80, écl. électrique, compt., t.-sad, 2.500 fr. Bourguet, tabac, 27, rue Faidherbe.

PARIS-MOTO

Achète — Echange toutes Marques Motos

79, Avenue des Ternes - PARIS

D. F. R. 350 cmc., culbuteur, double tubes, 120 km. à l'h., pn. ball., t.-sad, écl., comme neuve, a roulé 1.200 km., 5.600 fr. Mercier, 3, r. Rochechouart, Paris (9^e).

Moto D. S. Malterre 5 HP, confort, très b. état mécan., outillage, à vendre 4.000 fr., le soir 7 h. ou dimanche matin. Burguière, 12, rue Moreau, Paris.

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

F. N. 4 cylindres, culb., card., side neuf, bi-pl., pn. nfs, état parf., 3.950 fr., avec facilité. Mathot, 82, rue des Maraichers (20^e).

Suis acheteur F. N. 500 cmc., sur confort, faire offre à M. Picard, 5, Grande-Rue, à St-Leu-la-Forêt (S.-et-O.).

F. N. M. 60, 350 cmc., sport, parf. état mécanique, très bas prix, 2, r. Duchesnay, Asnières.

— APRES —

Paris-les Pyrénées-Paris

la boîte de vitesse

STAUB

prouve ses qualités en battant les

Records de France et du Monde

Kilomètre et Mille à la

Journée des Records, à Arpajon

avec CHÉRET, en Catégorie 350 cmc.

Demander Catalogue et Notice spéciale pour transformer toutes Motos aux

Etablissements STAUB 23, Rue des Acacias - GALVANI 12-46 -

ENTRÉE : 2, IMPASSE DES ACACIAS

PARIS (17^e)

PIÈCES FRANÇAISES

Adaptables aux Motoscyclottes type Armée

B. S. A. et TRIUMPH

EXPEDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS

Téléphone : TRUCANNE 18.00

CLEVELAND Pièce d'origine pour tous modèles.

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

4 cylindres, légères, 750 cmc. cylindrée. 11.300 fr. - 1.000 cm. 12.000 fr.

AGENCE GÉNÉRALE : Etablissements VALPIO, 23, Avenue Trudaine, 23 — Paris

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1908

ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

Type A avec démultiplicateur et débrayage.....	2 875 fr.
Type B avec boîte ULTIMA 3 vitesses débrayage kick-starter.....	3 750 »
Type B1 ———— chaîne chaîne.....	3 975 »
Type C1 ———— 2 cylind. en V 500 cmc ch. ch.	4 775 »
Type C2 ———— 2 cylind. ch. ch. moyeux à freins et à broche	

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

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

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

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

photo sur demande, 2.100 fr. Genty, 56, rue Anatole-France, Alfortville (Seine).

Monet et Goyon, 3 CV, excell. état, 2.000 fr. New-Map 4 CV, 4 tps, sortie mai, équipée, absolument neuve, 5.000 fr. Particulier, 69, rue Alexandre-Dumas.

Monet et Goyon 4 CV, 350 cmc., modèle 1927, compteur, impôts et assur. payées, 3.000 fr., vis. t. l. jours. Concierge, 9, rue Dulong, Paris (17^e).

Monet et Goyon, 350 cmc., Burman, état de nf., toute équipée, pns nfs, céder 3.800 fr. Colombert, 26, rue Frémicourt.

Agence et Stock complet de Pièces détachées

MOTOBÉCANE, MOTOCONFORT, MONET et GOYON, FN

Agence :

GILLET-HERSTAL, SAROUËA, CLÉMENT

Dépôt

Chaînes : **REHOLD et BRAMPTON** ;

Motiles : **CASTROL et KERVOLINE** ;

Stock : Pièces Moteurs **J.A.F.**

Stock : Bottes **ALBION**.

A. PRÉVOST

26, Avenue de la Grande-Armée

PARIS - Tél. : Wagram 54-81

Monet et Goyon, 350 cmc., 4 tps, mot. Mag., peu roulé, parf. état, phare, acces., 3.000 fr. Urgent. Debray, 107, avenue Victor-Hugo, Paris. Passy : 78-08.

250 cmc. Monet et Goyon 1927, b. état, pn. 700 x 10, très peu roulé, vis. t. l. j., prix inter. Amoignon, 2, rue du Charolais, Paris (12^e).

Monet-Goyon, Terrot, Motobécane, 2 et 3 CV, très b. état mécanique, à partir de 1.000 fr. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Motoconfort 4 CV 1/2, 2 tps, sortie avril 27, roulé 2.800 km., entièrement équipée grand tourisme, t.-sad, écl., klaxon, nomb. access., assur. avril 29, impôts,

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 Monthlery, 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^{er} LAMBERT, en 1 m. 11 s. 4/5 (ancien record : 1 m. 20 s. 3/5)

Magnéto FRANCE — Carburateur AMAC

Pneus HUTCHINSON — Bougies UNUS

Etablissements **MALTERRE Frères**

13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

LES CHARMES DU TOURISME

A DEUX

NEW-MOTORCYCLE

77, Av. d'Antony à CHATENEY (Seine)

état mieux que nf (rodée améliorations), valeur 4.900 fr., à enlever cause maladie, 2.700 fr., essai sur toute distance, urgent. Ecr. pr. rendez-vous : Chinoux, 21, faub. Montmartre.

Motoconfort chaîne courroie, 2 tps, 4 1/2 en t. es b. état, toute équipée, 2.500 fr. Mignan, 7, villa Pasteur, Thiais (Seine).

New-Motorcycles 500 cmc., sous garantie, écl., t.-sad, prix : 4.500 fr., vis. t. l. j., 1 bis, rue Friand, Paris (14^e).

Cause double emploi, vendons moto 4 CV 2 tps, Peugeot, exc. état de marche, prix exceptionnel. Worthington, rue du Commandant-Rolland, Le Bourget.

Avant d'acheter une Moto voyez la

ROYAL-SPORT

250 et 350 cmc., 4 Temps, Moteur JAP., obtenant la Médaille d'Or : Paris-les Pyrénées-Paris, la plus haute récompense, avec machine entièrement de série.

VENUES A CREDIT EN 12 MENSUALITÉS

DEVAUX, Constructeurs

241 bis, Avenue Damesnil

Modèles visibles même le Dimanche

CATALOGUE SUR DEMANDE

— TEL. : DIDEROT 37-64 —

Occ. R. Gillet, 6 CV confort, triumph B. S. A., sides p. ttes motos et sides R. Gillet, cadres pour ch., roues réserv., Magtos, carb. Vente, ach., éch., réparations. Angel, 119, rue de Flandres, Paris.

René Gillet, 750 cmc. bi-pl., L. V., pn. 715 x 115 base creuse, roues secours, klaxon élect., phare Marschal, compt. O. S., selle Terry, Ch. Renold, soup., disque, embr., ch. rechange, etc., état nf. Hocquet, 215, rue de Vaugirard, Paris.

Scott Squirel, moto anglaise' 2 cyl. eau, mécanique, email, pn' état nf., 4.000 fr. Crédit Menet' 3 ter, rue Payen, Paris (15^e).

Vends moto anglaise Jap, 500 cmc., Sturney, 3 vit., parf. état. Robin, 9, rue Folain (20^e).

Soyer 350 cmc., arbre à came

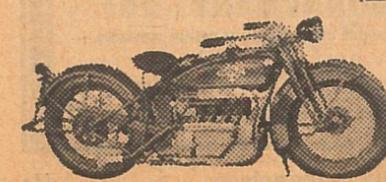
Magnétos Carburateurs Réservoirs

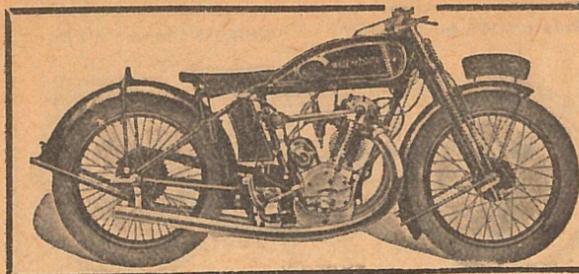
SAGA

POUR MOTOS

Société Anonyme Grouvelle Arquembourg 71, rue du Moulin-Vert

PARIS (XIV^e)





KOEHLER-ESCOFFIER

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

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

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

Maglum, ind. vitesse, tan-sad, sacoche, coûté 7.800 fr., roulé 3.000 km. s. garantie, vendue 6.500 fr. ou échange cabriolet, 5 HP Citroën ou Renault M. Pierson, 8 h., le soir, Moulin Rouge.
Soyer 250 cmc., excel. état, t.-sad, avance régl., acces., 2.200 francs. M. Touzet, 53, av. des Moulinaux, Billancourt.
Sunbeam 5 CV, gros pns, très b. état, 2.900 fr., 2 chambres et 4 pare-clous. Michelin 820-120, état nf. Huet, 25, avenue Nicolas-Carnot, Le Raincy (S.-et-O.).
Terrot F. 1., 250 cmc., 3 vit., groupe Luxor, compt., acces., pneus nfs., parf. état, 2.500 fr. Dambun, 299, rue de Belleville, Paris.

ACCESSOIRES
SAKER
pour Motocyclettes
33, Rue Anatole-France
LEVALLOIS-PERRET
Tél. 16-06 - GROS

Terrot 5 CV sport, confort, roulé 2.000 km., écl. élect., cause départ. Thierry, 94, rue Emile-Zola, Sens (Yonne).
Terrot 350 cmc., Jap. ball. 700 x 100, sortie en 27, b. état général, 3.800 fr. Ragot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles.
Terrot Jap. 350 cmc. sport, 1927, t.-sad, écl., compt., urgent, Duperoux, 15, r. Francœur, Vitry-Châtillon (S.-et-O.).
Terrot 4 HP, 350 cmc., sport, confort., an. 27, état parf., peu roulé, écl., outil. équipé, complet, essais à volonté. Vandrihele, 16, rue Bachaumont, Paris.
Terrot 350 cmc. Jap. culbut., pn. ball., écl., t.-sad, belle occas., 4.800 fr. Châtelain, 142, boulevard de la Villette (19°).

WILLIAM
2, Rue Dézobry ST-DENIS. Tél. 701
Ses avantages spéciaux
Agence TERROT et MONET

4.800 fr. Terrot 350 cmc, mod. 28, à vendre ou échange, contre 500 cmc. Terrot, Monet, FN ou Motobécane, etc., Jamet, rue de la Tombe-Issoire, 105, Paris (14°).
Terrot Jap. 350 cmc., dernier modèle, ballons, écl., t.-sad, com. nve, 4.450 fr. Lebied, 11, rue Solférino, Billancourt.
Terrot 250 cmc. sport, confort, 1927, c. nve, écl., t.-sad, etc., 3.800 fr. Bessay, 21, rue Schomer, Superbe Terrot 500 cmc.,

Le Vêtement Standard
recommandé pour vous Motocyclistes
et décrit dans « Moto-Revue »
est le
TRÈS-SEC
en lin pur
Imperméable,
inusable, élégant et pratique
il est fait exclusivement sur mesure par
CHAILLOU
84, Place du Marche-Saint-Honore, Paris (1°)
Fabricant-spécialiste de Vêtements de Sport
Demandez-lui les conditions réservées à nos clients.

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

Repose-Pieds Élastiques "ELVER"
munis de Protège-talons
Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du Passager arrière.
P. REVELLE & Cie, Fabr.
36, rue Émile-Desvaux - PARIS (19°)
— Téléphone: NORD 29-76 —

culb., très parf. équipée, com nve, tous essais, 7.000 fr. René, 14, rue Caumartin.
Terrot 350 cmc. sup. sport, conf., à culb., juin 1928, sous garantie, peu roulé, prix 5.200 fr. Grisez, 6, rue Etang-Colbert, Robinson (Seine).
A vendre ou à échanger contre 5 HP Peugeot, Citroën ou Morgan, moto Dollar supersport 4 HP, très b. état, 3.400 fr.; Triumph, tourisme 5 HP, 3 v. complètement équipée, 2.200 fr.; Alcyonnette, b. état, pneu et chambre neufs, 550 fr. Laugier Denis, boulevard des Lices, Manosque (Basses-Alpes).
Triumph revisé à nf., protégé jambes, pns. 700 x 80, retro. à vendre d'urgence, 2.300 fr., 31, rue Parmentier, Ivry.

CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDE CARS
12 modèles en mono et bi-laces
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise Tan-Sad
Pare-boue, Repose-pieds,
Sacoche, Lanternes, etc., etc.
ERNEST RICHARD Constructeur
184, Avenue de Choisy, 184
PARIS --- Tél.: Gobelins 62-82
Catalogue contre 0 fr 50

Moto Douglas 4 CV, compt. O. S., t.-sad, 1.300 fr., 10, r. des Arts, Levallois.
Sup. moto 500 cmc., D. S. Malterre, com. nve., b. équipée, pns. ball., écl. élect., t.-sad, etc., prix, 4.200 fr., essais à volonté, t. l. j. Jouvett, 80, rue Quincampoix.
F. N. 4 cyl., conf., écl. Bosch, klacks, mont., compt., av. lampes, frein direct, fecal part., très b. march. gar. ét. nf., par écrit. Dautel, 149, av. du Maine.
F. N. M. 60 cmc., culb., confort, nve, équipée, grd. luxe, pr. long tour en duo, affaire unique pr. connaisseur à enlev., prix intér., c. achat voit. le soir à 7 h. Dufort, 210, rue de Rivoli, Paris (1°).

MOTOS D'OCCASION
Terrot, Monet, B.S.A., Triumph
Bolt, 2 vit., klack, débray. 850 fr.
Magnét. nve. R.B. blind. 60 fr.
Achat - Comptant - Motus modernes
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

Monet et Goyon 4 CV, Mag. 1926, très peu roulé, écl. élect., 3.900 fr., vis. t. l. j. Tardy, 12, r. Ferry, Villersrupt (M.-et-M.).
Monotrace très b. état, 5.700 francs. Laborde, 10, rue Minimes, Douai.

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Téléph. Wagram 91-9 Garnet 53-57

RÉPARATIONS en 24 heures
avec Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ pour MOTOS

"THE MOTORIST"
SERRE-TÊTES BONNETS CUIR CASQUES SACOCHES PROFONDES POUR MOTO MANTEAU HUILE
TOUS CES ARTICLES 25 FR\$
TENTES CAMPING NEUVES DEPUIS 90"
BON POUR UN SUROIT NEUF
ENVOYÉ AVEC NOTRE CATALOGUE VÉRITABLE REVUE DE L'ÉQUIPEMENT CONTRE 3 FR\$ en Timbres-Poste.
41, AVENUE DES TERNES PARIS 17° (Ouvert le dimanche toute la journée)

Monet-Goyon sidecar 3 CV 1/2, 4 vit., état mec. parf., écl. Mag., compteur, acc., essai à volonté, imp. et assur. payés. Prix 4.500 fr. Ecr. pr rendez-vous à Fournirel, 3, rue Audran, Paris, ou téléphoner Elysée 32-53.
Peuple grand sport, châssis M. surbaissé, pare-brise, pn. ball., n'ayant pas roulé, à vendre cause départ, diminuée de 10 %. Spécial Garage Vichy, 16, boul. Gambetta.
Sidecar René-Gillet t. b. état mécan., 6.500 fr. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris.
Carrosserie L. V. monos et biplaces, occasion, b. état, 35, rue Arago, Puteaux. Tél. 533, L. Van-nod.
Side B.S.A. 5 CV, ch.-ch., parf. état, phare, compt., t.-sad, chamb. rechange, outill. complet. S'adres. Cousty, 20, rue des Barres (4°), tous les dimanches.

HUILE MINÉRALE extra-rafinée
OKOIL
SPÉCIALE pour Moteurs de Sport et Moteurs à deux Temps
Renseignements H BOURRAS, Ag. gén. 29 rue du Poteau PARIS (18°)

Motoconfort 4 CV, 1928, roulé 500 km., t.-sad, n. acc., 3.000 fr. Pavy, 14, r. Monge (5°).
Neracar 3 CV, état nf., phare élect., compt., mont., cause achat cyclecar, vis. dim. matin ou sur rendez-vous, Meyer, 36, rue Abondance, Boulogne (Seine).
A sa demi-valeur, Norton spéciale, Monet et Goyon 500 cmc., réservoir de selle, 1928. Doublet, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois. Dimanche matin.
Moto Peugeot 1 1/2 CV 1927, débrayage part. état, com. nve., 900 fr., 71, bd. de Sénaar, Les Coteaux Saint-Cloud.
Sarolée 350 cmc., culb., nve., écl. Maglum, compt., t.-sad, 4.800 fr., 5, rue Martin-de-Thionville, Suresnes. Tél.: 250.

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

Occ. motos Terrot 3 H.P. conf. 3.800 fr.; occ. Terrot 2 HP, 2 vit., 2.200 fr.; occ. Monet et Goyon 4 HP, conf., 3.600 fr.; Motobécane oc., 2 HP, 1.100 fr. G. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris (18°).
Terrot 350 cmc., Jap. culb., fin 27, conf., t.-sad, peu roulé 8 nf., 4.200 fr., occ. rare. Rémy, s. rue du Pont-Louis-Philippe, Paris, J. Thomann, état de nf., 175 cmc., gd. sport, t.-sad, val. 3.800 fr., prix 1.800 fr. Jean, 212, bd. de la Villette, Paris (19°), après 19 h.
Zurcher spécial 1928, plombé en 250 cmc. et 350 cmc., culb., avec plus de 1.000 fr. de remise, catalogue. Chevel, restaurant, avenue Rachel, de 12 à 1 h. et 6 à 7 heures. Paris (18°).

SIDECARS
D. F. R. 350 Burman, 3 CV, side flotteur état de neuf, Magondeaux, compt. O. S., pn. nf., Thery, 3.500 fr. Colombel, 26, rue Frémicourt.

Harley révisé side spécial, très b. état, écl. Mag., pns nfs, outillage, acces., compteur, 4.500 fr. Mardelet, 20, rue Rébeval.
Harley side toute équipée, réelle occas., 3.500 fr. Mathis, 86, rue Roublot, Fontenay-sous-Bois.
Indian 9 HP, side bi-pl., exl. état mec., p. brise, écl. Mag., compt., 1 pn. rech. Leclère, 68, route de la Porte-Verte, Chaville (Seine-et-Oise).

MOTOCYCLETES - VOITURETTES
ROVIN
38, Boulevard Bruno - PARIS (14°)

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



MOTOS DEPREZ
type 175 cmc. touriste, de fabrication 1928 vendues prix de gros 2.300 fr., garanties 6 mois, moteur avec magnéto ou volant S.A.P.I., deux ou trois vitesses, chaîne-chaîne, freins à moyeux Aya, selle Terry, pneus Hutchinson 650 x 65, tube échapp.: Sport Vitesse 65 km. Demander notice N° 5 Forte remise aux Agents et Revendeurs OUVERT DIMANCHES ET FÊTES
USINE DEPREZ, 187 bis Rue A. Silves re Courbevoie (r. gare d'Asnières)

Harley side bi-pl. 9 CV, carb. Solex, écl. Magdon, 5 pn., entièrement révisé, 3.600 fr. Romain, 3, rue Trevel, Aubervilliers (Seine).
Norton sidecar 633 cmc. soup. lat. parf. état C. Binks, B. Stur-norton Archer, très peu roulé, vis. t. l. j., 5.000 fr. Burgess-Chalet de Buzenval, rue du 19-Janvier, Garches (Seine-et-Oise).

CYCLECARS et VOITURETTES
Amilecar G. G. 2 pl., sport, très b. état, essai à vol., 5.900 fr. Ragot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles (Seine-et-Oise).
Cabriolet Bugatti 2-3 pl., 1.500 cmc., écl., dém. Marchal, R. A. F., montre, compt., état parf., 36, rue Pouchet. Tél. Passy 79-43.
5 CV Citroën, torp. 2 pl. état mec. parf., culasse Ricardo, 5 pn. conf. com. neufs. 5.800 fr. Ecr. pr rendez-vous Lasnier, 6, rue du Change, Paris (14°).
Delanaye type 87 conduite intér. 3 pl., parf. état, 3, rue Gambetta, Boulogne.
Torpédo Ford peu roulé, promenade, radiat. Chausson, tr. b. pneus, carros. t. b. état, res. AR renforcé, porte-bagage, demi-taxe au 1^{er} janvier, au plus offrant,

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

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

Indian, 2200-Harley, 2800-B.S.A. 2200 et toutes Motos de 1 à 9 P.
- Ecole d'Autos et Motos -
Ces machines sont à l'état de neuf et garanties 6 mois. - Prise en paiement de bons titres motos - CREDIT: 13 mois
Ets FOULON, Bureaux et Magasins: 162, Av. Daumesnil. Tél.: Didot 37-13.

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

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

LA CHAÎNE YELLOW POUR MOTO

t. p. r. Meyer, Neuville-Signy-Petit (Ardennes).
 Ford détachable en janvier 29, excellent état mécanique et pneu, éclair. et démar. élect. ; 2° Canot indien Jap. 1.800 fr. Maurice Thimonie, 164, rue de Belleville, Paris (20°).
 Voiturette Lafitte 5 CV, 3 pl., pneus confort, parf. état marche, prix très avantageux. Garage Lemercier, 57, rue Lemercier.
 Vendu par particulier Morgan air écl. Magond., état mécan. parf., entièrement révisé, 3.800 fr. Vis. garage Stendhal, 21, rue Stendhal, Paris (20°).

FIREZONE OIL
 OU ZONE DE FEU
 Fait les délices de l'Automobiliste et du Moto-cycliste
 Source étonnante de silence et de puissance
 Lubrifie la partie supérieure du moteur, où elle résiste à la chaleur
 Décalamine sans nuire au moteur
 DOSE : 1 litre d'huile pour 300 litres d'essence
 Le Bidon pour 150 litres d'essence : 17 fr. 60
 Le Bidon pour 40 litres d'essence : 5 francs
 FIREZONE OIL
 7, Rue Labrousse, Paris (17^e) Vaugirard 20-27
 DEMANDEZ RENSEIGNEMENTS

Morgan eau 6 HP 1927, direction démultipliée, écl. élect. pneu conf. base creuse, freins avant, roue broche, compt. O. S., chaînes Renold, tendeurs chaînes, 6.000 fr. Mariaud, 9, rue Duras, Paris (8°).
 A enlever superbe Morgan tout cuir, 5.500 fr., garanti neuf. R. Chinoky, 20, rue Rieuses, Viroflay (Seine-et-Oise).
 Quadrilette Peugeot type 172, écl., dém. b. état, essai à volonté, prix 4.500 fr. L. Demunck, 27, rue Etienne-Dolet, Paris (20°).
 Peugeot 5 CV sport spécial, 3 pl., parf. état, 9.000 fr. 3, rue Gambetta, Boulogne.
 Renault 6 CV 3 pl., écl., dém., 6 confort, b. état mécan., 6.200 fr. Maurisson, 7 bis, rue du Perche, Paris (3°).
 Renault N. N. 25, torp. transf. parf. état, peint. neuve, 4 pl., b. occas. 7.400 fr. Repr. au besoin petite moto. Lamotte, 51, rue Martinval, Levallois.
 Salmson 7 CV, faux carb., 3-4 pl., écl. et dém., compt., mont., mot. rev., pn. 715 x 115, batt. nve, essai, 7.500 fr. S'adres. Droxler, 163, boul. Montparnasse, Paris.

GRAISSEZ VOS CYLINDRES, PISTONS ET SOUPAPES avec MIXTROL OIL
 Prolongez la vie de votre Moteur. Economisez votre Essence. Evitez les Réparations coûteuses. Notices. Renseignements sur demande.
MIXTROL OIL
 (Établ. MARCHAND, MEUNIER & C^{ie})
 35, Rue d'Alsace - PARIS

Urgent jolie Salmson sport 3 pl., 7 CV, parf. état. Dujardin, 48, rue des Francs-Bourgeois, Paris.
 Achetant d'Yrsan 4 roues, vends mon d'Yrsan 3 roues entier. rev. par construct. qui garantit bon état, nomb. accés. 7.600 fr. Tay, 100, rue Saint-Honoré.
 Zèbre 6 CV, 4 cyl., voiturette 3 pl., piston alm. Solex, magnéto

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 Moto-cycliste gratuit. — Carte grise et impôt gratuit à tout acheteur de Moto
LATSCHA COURBEVOIE
 187 bis, r. Armand-Silvestre - COURBEVOIE (près gare d'Asnières) — Ouvert Dimanches et Fêtes

LE GRAND GARAGE RENOUVIER
 2 et 4, rue Charles-Renouvier, PARIS (20^e) - Tel. Roquette 07-67
 est le Spécialiste le plus compétent en cyclecars. Consultez-le pour tout Achat ou Vente, Reprise ou Compte de toute Moto moderne.
MORGAN - AMILCAR - MONOTRACE - DURANDAL - TERROT
 En Magasin, un stock unique de 3 roues de toutes Marques. — Reprises en compte de toutes Motos modernes. —
AGENCES : MOTOBÉCANE - SOYER - GILLET D.F.R. - NEW-MOTORCYCLE

HABERT - MOTO-HALL 78 AV. DES TERNES
 Vente à Crédit au prix du Comptant
 Neuf et Occasions toutes marques ACCESSOIRES RÉPARATIONS ÉCHANGES
 GALVANI 09-45
PARIS

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^e) - Téléphone : Ségur 37-78
 Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 %, sur Moto et Vélo

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

R. B., écl. élect. Amt. Hartford, compt., montre Técl., parf. état, pneus c. nf., cause achat voit. 4 pl. Occ. unique, 3.800 fr. Tailleur, 57, boul. de la Villette, Paris.
 Cyclecars 5 CV, moteur Rubby 60 km. à l'h. Garage et impôts payés, pns nvs, 3.000 fr. Mlle Treysol, 6, rue Christophe-Colomb, Ivry.
 Particulier vend cyclecar très b. occas., vis. t. l. j. à 18 h. Petit, 26 bis, rue Brancas, Sèvres (S.-et-O.).
 On demande Amilcar grand sport, facilités paiement. Gérardin, gendarmerie, Aix (B.-du-Rhône).
 Torpédo Citroën 4 pl., parf. état, 6.500 fr. T. l. j. R. Doublet, 108, rue Anatole-France, Levallois.

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

A enlever : 1° Morgan eau b. état, écl., 2.500 fr.; 2° Side 1 pl. 1/2 nf., capote, p.-brise, rideaux côté, pas roulé, payé 1.900 fr., laissé à 1.600 fr. Urgent. Bihay, 36, cour de France, Juvisy.
 Salmson 7 CV 1926, cadri b. état, v. 6.000 fr. Vis. dim. mat., ou écr. Méry, 1, av. Source, Saint-Leu-la-Forêt (Seine-et-Oise).

Immédiatement, par l'Amical-Moto-Feole vous REALISEZ & VENDEZ votre Moto Cyclecar au Maximum
 178 Boulevard de la Révolte, Levallois
 "L'Aide Avance Immédiate" répare, vend votre moto, voiturette sans frais.
 Doublet 128, r. Jean-Jaurès, Levallois

Cyclecar sport 6 CV, état nf., 3.000 fr. Essais t. l. soirs, détails et photo. Georges Miron, 13, av. Edouard-Vaillant, Vierzon village (Cher).

ON DESIRE ACHETER
 Suis acheteur compteur O. S. ou Jeager avec pignons et attache, complet, avec ou sans totalisateur journalier, faire offre et prix : Jean, Moto-Club Tropézien, 36,

A LIQUIDER :
 "HARLEY-DAVIDSON" 7 HP., av. sid.-car, d'occas. bon état, tte équipée. Prix net. 2.300 fr.
 "ALCYON" 3 HP., 2 temps, double échappement parfait état. Prix net. 1.800 fr.
 "GILLET D'HERSTAL" 3 1/2 HP., 2 temps, parfait état. Prix net. 1.800 fr.
 "ROYAL-ENFIELD" 2 1/2 HP., 2 temps, toute équipée, excellent état. Prix net. 2.200 fr.

rue Gambetta, Saint-Tropez (Var).
 On désire acheter un petit mot. horizontal Magnum 1 CV 1/2 un pot d'échappement sterg-boy, 9 CV, diamètre 44 m/m, un gonfleur pour pns. confort, faire offre. Weber, Ouveille, la Rivière (Seine-Inférieure).

Maroc. Suis acheteur d'une moto 350, 500 ou 700 cmc. avec ou sans side, si possible tan-sad, condition état nf. Ecr. détails avec prix à C. Lohmann sgt. major, 2° Etranger, 2° Bat., 7^e Compagnie Rhenitra.
 Suis acheteur Morgan à eau, bon état ou petite voiture 5 CV occasion, faire offre avec prix. Ecr. Vauthieu, sergent aviateur, 1^{re} division aérienne, Camp de Châlons (Marne).
 Acheteur cabriolet ou C. I. 6 à 8 CV. Mac, Lambert, Montesson près Chatou (S.-et-O.).

ECHANGE
 Soyer arbre à came, 350 cmc., Maglum, l.-sad, ind. vit. sse, sacoché, car. contre 5 CV Citroën ou Renault soult. M. Pierson, 8 h. le soir, Moulin-Rouge.
Moto GRIMPEUR
 neuve, n'a jamais roulé ; 250 cmc., 2 temps, 2 vitesses, Prix des plus avantageux. S'adresser ou écrire à MOTO-REVUE, 51, r. Vivienne, Paris, 2°

A échanger quadril. Blériot, contre sidecar Harley et Indian. S'adresser Emile Victor, Ferme de la Tasse, Essarts-le-Roi (Seine-et-Oise).
 Echange moto 250 cmc. 1928, tous accés, contre voiturette, même à réviser. Urgent. Gourdiat, externe, Hôtel-Dieu, Clermont-Ferrand (P.-de-D.).
 Moto Gnome et Rhône 500 cmc., ch.-ch. fin 27, très vite, essai à volonté sur long parcours, moteur peut être démonté devant acheteur, ou à échanger contre bon cyclecar sport Amilcar ou bonne marque, affaire sérieuse. M. Hermel Charles, 38, boulevard Héloïse, Argenteuil (S.-et-O.).
 On demande appareil photo 4 x 6 1/2 ou 6 x 9 objectif Zeiss; en échange vélo nf. au choix ou moto ancien modèle. Gérardin, 15, r. Matheron, Aix (B.-du-R.).

DIVERS
 Ecl. Radios neuf, val. 320 fr., édé 250 fr. Bailly, entr. d'élect., 108, quai Jemmapes, Paris (10°).
 Quadril. Peugeot 172 cmc., révisé 5.000; moto B. C. R., moteur triumph, 4 CV, 1.900 fr., 2 env. 760 x 90 b. ét., 100fr., 2 env. nves 700 x 100, talons 100. Cérrier, postier, Paris, 29.
 Cessation de commerce, à vendre, 1 camionnette Darrac 12 HP. déclassée, 1.500 fr.; une camionnette Turcat-Méry, 800 kg., 15 HP, déclassée, état nf., 5.000 francs. Rouget, 15, rue Ledru-Rollin, Suresnes (Seine).

BULLETIN D'ABONNEMENT A MOTO REVUE ET SON SUPPLEMENT MENSUEL L'ACTUALITE AUTOMOBILE

Veuillez m'abonner à (1) numéros de Moto-REVUE et son supplément l'Actualité Automobile à partir du Numéro en date du _____ Ci-joint la somme de (2) _____

Nom _____
 Prénoms _____
 Profession _____
 Adresse _____

Signature _____

	Prix de l'Abonnement complet (64 Numéros)		
	Un an 64 numéros	Six mois 32 numéros	Trois mois 16 numéros
France et Colonies...	55 »	30 »	18 »
Union Postale ...	80 »	45 »	26 »
Autres Pays ...	110 »	60 »	35 »

(1) 64, 32 ou 1^{er} Numéros.
 (2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat postal ne vous coûtera que 0 fr. 40 et vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention CHEQUES POSTAUX 29.787-PARIS (2°).

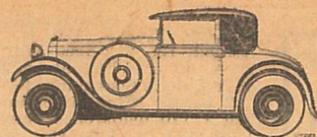
ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE
TERROT · SOYER · ROLÉO · ALCYON
MOTO-CONFORT, ETC.
AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
 4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. 59
 Toutes Marques - Tous Prix - 6 et 12 Mois de Crédit

les Boîtes de vitesse
C. Picard
 Demandez notice M.R. gratis
 - 26, Rue Carnot 26 -
 COURBEVOIE (Seine)
 Pub G Sweets

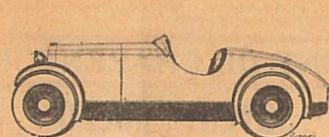
LOCATION — VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS
MACHINES à ÉCRIRE
 de toutes Marques. Neuves et Occasion
RAPID-OFFICE
 5, Rue des Filles-St-Thomas - PARIS
 FOURNITURES

CHAMPAGNE
 MAISON FONDÉE EN 1868
EPERNAY
G.H. Martel & C^o

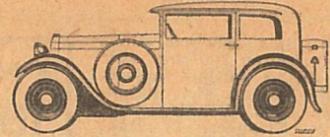
H. P. Céma, 125 fr.; Diff. Acajou, 125 fr.; Accu Wat 4 V., 20 A, 60 fr., éliminateur. R. D., 45 fr. Laloi, à Sonchamps (S.-et-O.)
 2 pneus Michelin à talon de 720 x 120, neufs; encore emballés, 1 de 175 x 115, état neuf, 2 usagés; 1 chambre à air b. état, le tout 400 fr., cause voiture vendue. M. Boulnois, 1, rue du Plâtre, Paris (4°).
 Pneu câble Michelin 650 x 65 en très b. état, à céder bas prix. Vatan, 101, rue du Chevaleret, Paris.
 Cause départ, pour 1.000 fr., équipement complètement nf., écl. Soubitez, phare Marchal klaxon, compteur et montre O. S., valeur totale 1.275 fr., Spécial Garage, 16, bd. Gambetta, Vichy.
 A vendre propulseur Echarde, 3 HP, avec canot acier, 3.000 fr. S'adres. Placelière, 47, avenue de la Défense, Puteaux.
 A vendre écl. élect. R. P. avec lant. arrière, chamb. à air 600 x 65. Cholet, 33, rue Saussure, Paris.
 Salmson AL., 7 HP, carrosserie voiturette, 2-3 pl., écl., dém., capote, pare-brise, 5 roues garnies conf. pas roulé 10.000 km., à elev. 5.000 fr. prendrais en compte bonne moto sur confort. M. Thel, Hôtel Avenir, place Bois-Landry, Laigle (Orne).
 1 réserv. ess., huile Indian, b. prix, 25 l. huile. Thomas, 56, rue Daguerre, Paris.
 A vendre 1 silencieux Schnebelli nicklé pour 350 cmc., tuyau de 40 m/m, 1 miroir rétroviseur, 1 t.-sad, 1 boîte pr. chambre à air de 700 x 100, le tout 150 fr. J. Roche, 3, rue du Jeu de Paume, Valence (Drôme).
 Jolie carrosserie Skif acajou, 3 pl., p. brise, coupe-vent, lant. élect., ailes, coussins, capote. Le tout très b. état, pr. voit. genre Amilcar. Bas-prix. Miot, 43, rue Pasteur, Suresnes (Seine).
 Klaxon 2 sons, val. 420 fr., à 250 fr., neuf; klaxon 1 son, val. 130 fr. à 80 fr., neuf. Lemaitre René, 3, rue Fauvet (18°).
 Jeu de 4 amortisseurs, état de nf., cédé au plus offrant garage Gallieni, rue Gallieni, Rosny-sous-Bois (Seine).
 A vendre radiateur à gaz, marque "Lawson", b. état, val. 160 fr., à vendre 80 fr., cause non emploi. Dubert, 8, avenue des Fauvettes. Lotissement des petits cottages, à Juvisy-sur-Orge (Seine-et-Oise).
 Vend. moteur nf. 500 cmc., châssis 4 roues D F., pneus, ressorts direction, chang. vitesse frict., 1.900 fr. Pelgrin, 47, allée P.-Dupont, Gargan (S.-et-O.).
 Location moto au gré du client. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.



Cabriolet 2-3 places "Fémina".

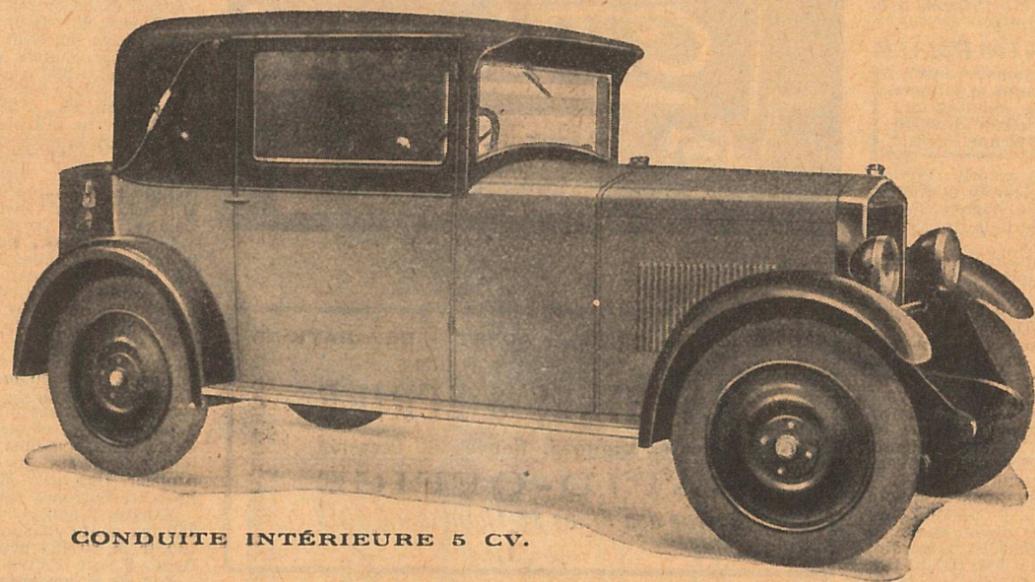


Torpedo "Sport" 2 et 3 places.



Conduite intérieure 3-4 places "Biarritz".

LA LICORNE 5 CV.

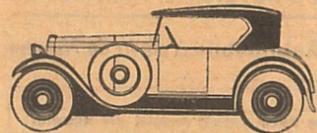


CONDUITE INTÉRIEURE 5 CV.

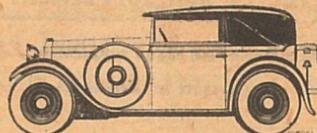
AU SALON PROCHAIN, LA LICORNE EXPOSERA A NOUVEAU SON CHASSIS 5 CV
SES QUALITÉS EXCEPTIONNELLES SONT UNIVERSELLEMENT RECONNUES. -- --
SES RAVISSANTS MODÈLES DE CARROSSERIE ONT ÉTÉ PRIMÉS AUX DERNIERS
CONCOURS D'ÉLÉGANCE. -- --
SON ENDURANCE A ÉTÉ PROUVÉE PAR SES SUCCÈS EN MANTES ÉPREUVES

SPORTSWOMEN
HOMMES D'AFFAIRES
INDUSTRIELS & COMMERÇANTS

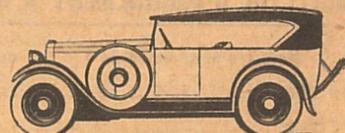
NOTEZ DE VISITER SON STAND OU SES NOMBREUX AGENTS, VOUS Y TROUVEREZ LE
MODÈLE ÉTUDIÉ SPÉCIALEMENT POUR VOTRE USAGE.



Torpedo "Touring" 2 et 3 places.



Cabriolet 3 places "Riviera".



Torpedo "Tous Usages".

Téléphone : GALVANI. . . 81-72
DÉFENSE. . . 11-91
INTER-WAGRAM 36

AUTOMOBILES LA LICORNE

(— Télégrammes : —)
LICORNE - COURBEVOIE

160 à 176, Rue Armand-Silvestre — 5 à 17, Rue Mathilde et 271 à 279, Boulev. Saint-Denis — COURBEVOIE
— Paris-Banlieue N.-O. —

CLINOTO

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

SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

CLINOTO

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

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

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

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

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

PRIME N° 21 DU SAMEDI 8 SEPTEMBRE 1928



Un bidon de MIXTROL OIL

pour tous Moteurs. Graissage parfait pour le cylindre supérieur, par mélange avec le combustible, pour Motos et Autos. } VALEUR :
12 FRANCS

A nos Abonnés : 6 FR. — A nos Lecteurs non abonnés : 9 FR.
(FRANCO DE PORT : 1 fr. 50 EN SUS)

Avantages obtenus par l'emploi du MIXTROL :

Graissage parfait des parois du cylindre. — Réduit au minimum le dépôt d'électrode de charbon. — Donne de la puissance, de la vitesse et de l'accélération. — Prolonge la vie du moteur par le graissage de toutes les parties essentielles et la diminution du frottement. — Empêche le grippage, rend le démarrage facile et augmente le nombre des kilomètres par bidon d'essence.

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

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

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

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

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés **UN NUMÉRO PAR SEMAINE** et, en **OUTRE, UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL** (*Moto Revue* et *L'Actualité Automobile*) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous ingénions à trouver constamment le neuf et l'inédit, l'actuel et le rétrospectif, nous engageons des frais d'autant plus élevés que nous vous donnons davantage, sans pour cela élever d'un sou le prix de vente de notre numéro.

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûtent actuellement, pour la France et les Colonies, **55 francs**

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un **ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ** comportant **QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS** de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (5 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autres frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

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

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

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

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

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

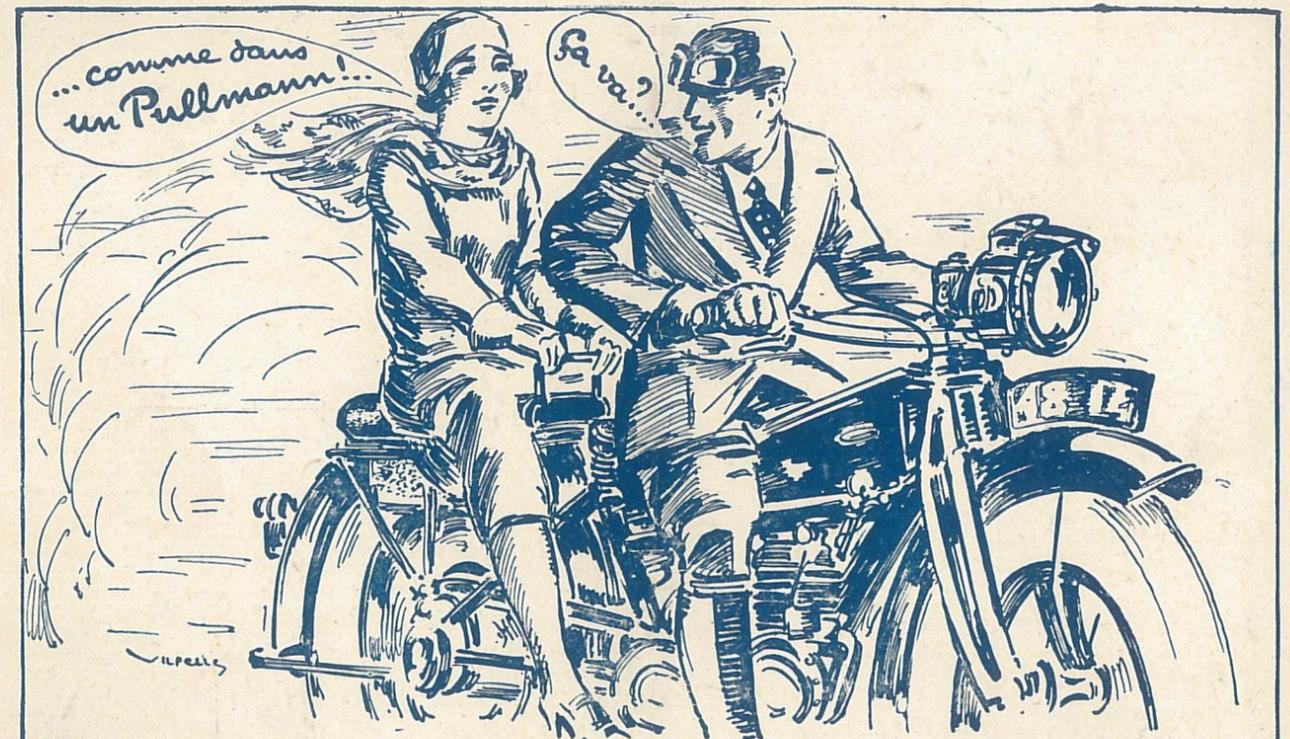
Date _____ Signature: _____

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

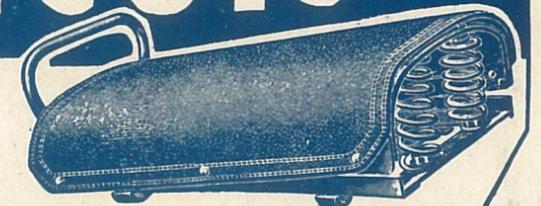
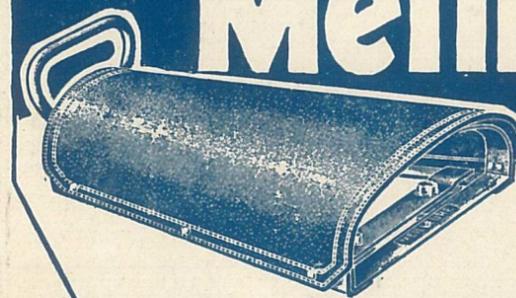
Profession _____

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



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

le Strap Meilleure 640



en vente partout

Publicité Bowden-Cicca-Brempton-Brows

Mallerich et Vitry

LES TRIOMPHES DE



MONET **GOYON**

à la Course de Côte du

COL des MONTETS (Chamonix)

350^{cmc.} **1^{er}** HOMMAIRE **Record battu**

350^{cmc.} **1^{er}** Side-car
HOMMAIRE **Record battu**

175^{cmc.} **1^{er}** SOURDOT **Record battu**

Moteurs VILLIERS 2 temps - M.A.G. 4 Temps - Graissage KERVOLINE

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
— MACON —