Le 1er Championnat du Motocycle Industriel

MOTO REVUE

LE NUMÉRO 1 fr. 25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et Motocyclisme Automobilisme

16e ANNÉE — N° 288
15 Septembre 1928

TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

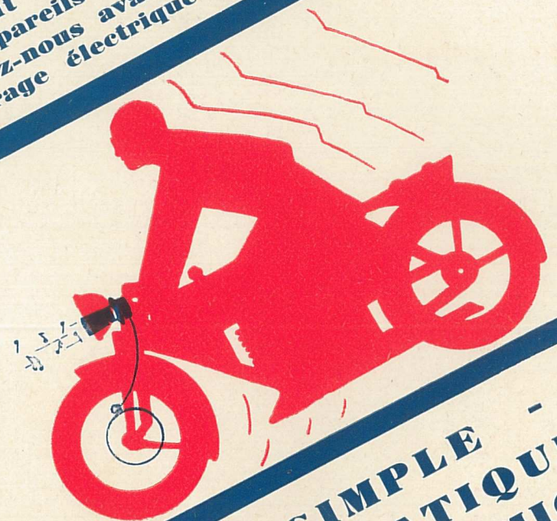
MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

Au pôle Nord : *Robert SEXÉ* est parvenu au 60° 30' au delà du cercle arctique ; le voici au milieu des glaces, des rennes, des Esquimaux ; c'est un document unique dans nos annales motocyclistes.

L'Entraînement Mécanique

Notre expérience, des essais rigoureux, des milliers de kilomètres parcourus sur les routes, nous ont permis de monter le MAGLUM sur une grande partie des motos actuelles avec un entraînement mécanique, seul, capable d'assurer un parfait fonctionnement des appareils d'éclairage.

Consultez-nous avant d'acheter un éclairage électrique de moto.



TRÈS SIMPLE - - -
TRÈS PRATIQUE - -
TRÈS ÉCONOMIQUE

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

MAGLUM

21, rue de Chartres
NEUILLY-sur-SEINE

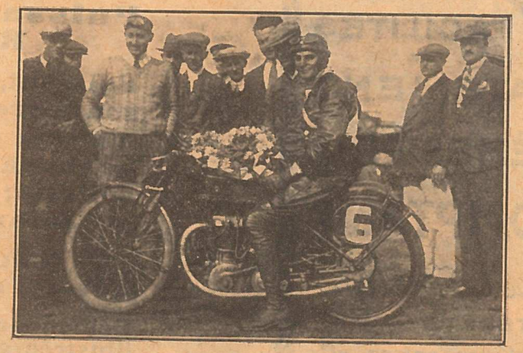
Après avoir affirmé sa suprématie dans les plus importantes
— épreuves de la Saison —

La MOTO

enlève pour la **4me** *fois consécutive, le titre de*

Champion de France

1er PERROTIN
(CATÉGORIE 350 cmc.)
sur Moto TERROT
(Meilleure performance de la journée.)



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

— AGENTS DANS TOUTES LES VILLES —

Sportifs!

VISITEZ LES **STANDS MOTOS**

DU **PALAIS** DE LA **NOUVEAUTÉ**

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

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

GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT AUX MÊMES PRIX QU'AU COMPTANT

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS

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

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

18 ans de mise au point à l'usine et sur route

Radios a toujours été, de l'avis de tous les "as" de la Moto, "en tête" des éclairages. Cela tient à ce que Radios suit le progrès. Depuis 18 ans chaque pas en avant dans l'électricité, chaque enseignement dicté par la route s'est traduit par un perfectionnement de Radios.

Puissant, Simple, Robuste

Puissant, Radios projette son faisceau perçant à 280 mètres; simple, Radios ne connaît pas les organes délicats; robuste, il vous est garanti une année.

Pour mieux vous documenter

Demandez-nous notre notice illustrée gratuite et la liste des revendeurs de votre région.

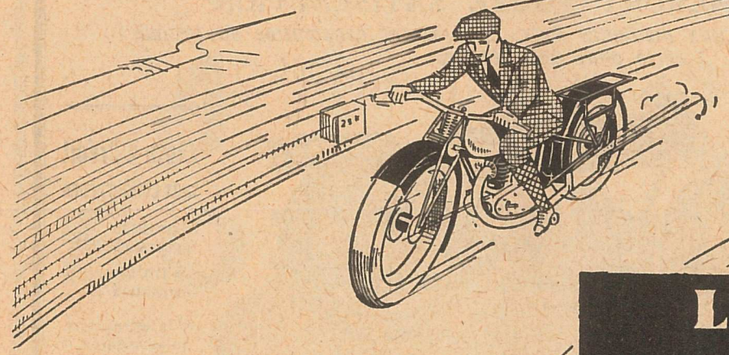
ECLAIRAGES ELECTRIQUES

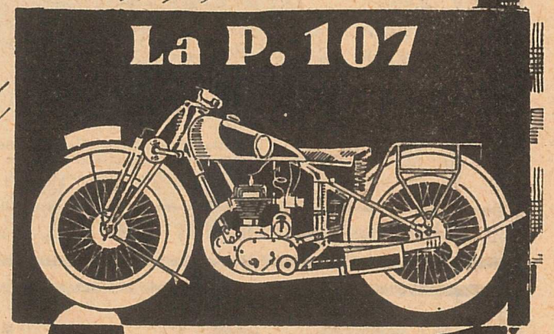
RADIOS

18, Rue Denfert-Rochereau 18
BELLEGARDE
(Ain)

sans rivale pour le tourisme

La P. 107 est par excellence la machine de grand tourisme. Son bloc moteur à soupapes latérales ne nécessite aucun entretien, aucun réglage. Une seule chaîne à tendre et à graisser. De gros réservoirs permettent les longues étapes et grâce aux roues instantanément démontables les crevaisons sont très faciles à réparer.





Peugeot

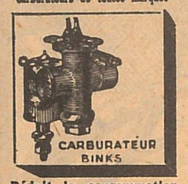
Catalogue franco, Cycles Peugeot, Beaulieu (Doubs)

Magasin d'Exposition et de Vente à Paris : 71, Avenue de la Grande-Armée (16e)

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

QUELQUES UNES DES SPÉCIALITÉS DES
Établ^ts LIONEL DEKTEREFF & Cie, 88, Avenue des Ternes - Paris

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

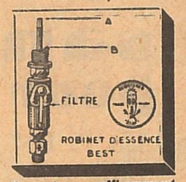


Réduit la consommation
Augmente la puissance
Essayez-le vous n'en voudrez plus d'autre

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

Casque réglementaire anglais
Léger et efficace

Adopté par les meilleures marques anglaises



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

Publ. G.S.

Pour le TRAVAIL, les AFFAIRES, le TOURISME

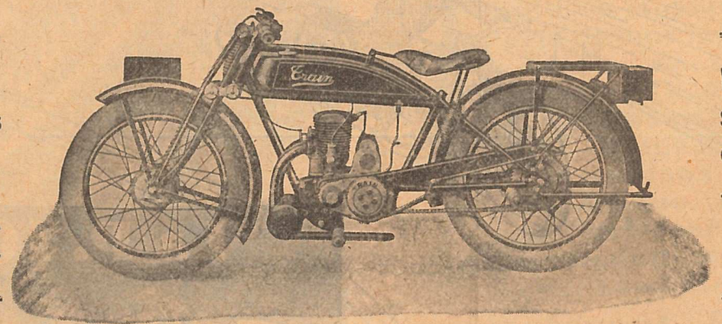
les MOTOS UTILITAIRES TRAIN

VOUS DONNERONT TOUTE SATISFACTION

Les plus perfectionnées aux meilleurs Prix. Entièrement construites en grande série dans nos Ateliers.

PRIX
entièrement équipées

2 CV. **2.790** fr
3 CV. **2.950** fr
4 CV. **3.950** fr
5 CV. **4.500** fr



Vente à Crédit
sans concurrence

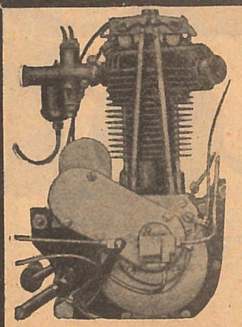
6 mois : majoration 2 %
12 mois : majoration 3 %

sans autres frais ni assurances.

Bloc moteur 3 vitesses — Double échappement — Moyeux à double tambour de frein — Roulements annulaires — Transmissions par chaîne — Fourches avec amortisseurs — Guidon orientable.

— AGENTS PARTOUT —

Établissements TRAIN - 3, Rue Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE (Seine)

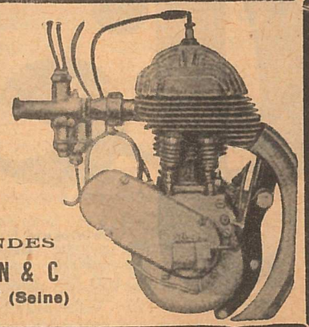


MOTEURS VOISIN

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

TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES

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



Rallye-Moto-Tourisme

SOUBITEZ

BOULOGNE-sur-MER, 6 SEPTEMBRE 1928

Épreuve nocturne de Régularité organisée par la Commission Sportive
— de l'A.C.N.F. et M.C.N.F. —
Chronométreurs officiels : **MM. GALLAND** *et* **CHARROY**

1er — PROAL sur Moto **SOYER**

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

SOUBITEZ

— PAR —

"Dyalmo"

:- Dynamo combinée pour -:
l'Éclairage de grande puissance
:- et l'allumage du Moteur. -:

SOUBITEZ Frères, Constructeurs

180, *Rue de la Roquette*, 180, *PARIS* —:— *Téléphone :* ROQUETTE 86-16 & 34-28

Les MOTOS RENÉ GILLET

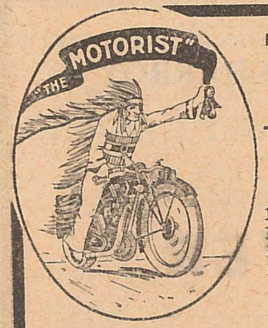
EN SOLO OU AVEC SIDE-CAR

sont les Machines rêvées pour le long Tourisme

— FOURNISSEURS DE L'ARMÉE —

Établissements RENÉ GILLET, 128, Route d'Orléans

MONTROUGE (Seine)



THE "MOTORIST"

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

TOUT L'EQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

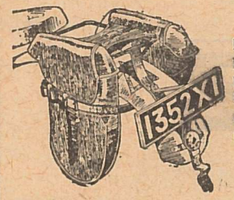
Offre **SON EQUIPEMENT COMPLET**

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

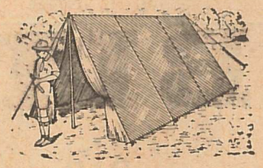
129 fr.

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

- MOTO CAMPING -



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



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

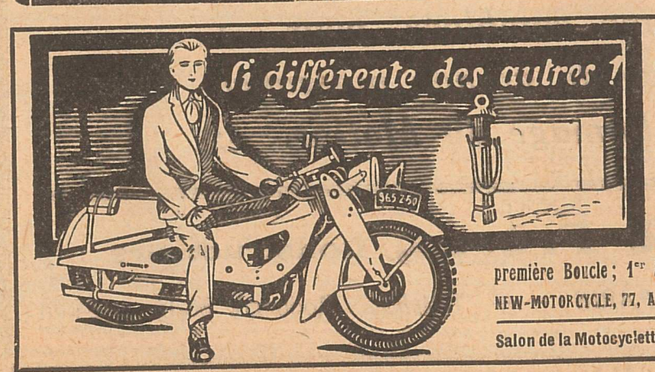
Sacoche Motos . . *La paire* 25 fr.
Serre-Têtes . . . 18, 25 et 30 fr.
Toile de tente 1 m60 av. piquet. la pte tente 90 fr.

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

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

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

41, Avenue des Ternes — Ouvert Dimanche et Fêtes



Paris-Moto

79, Avenue des Ternes — PARIS

Agent Général

de la

NEW-MOTORCYCLE

au Circuit d'Auvergne : HAMBERGER arrive 1er à la première Boucle ; 1er à la deuxième, 2me à la troisième, après 3 crevaisons

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

Salon de la Motocyclette, 25 Octobre-4 Novembre 1928 : Stand 149, Grande Nef

CHAMPIONNAT DE FRANCE MOTOS

1928

Catégorie 175 cmc..... 1er JOLLY
Catégorie 250 cmc..... LEMASSON ; 2e VOISIN

Tous sur moto

(Pneus DUNLOP)

LE GRAND PRIX DE L'U.M.F.

a été gagné par M. JOLLY (Catégorie 175 cmc.), sur **Alcyon**

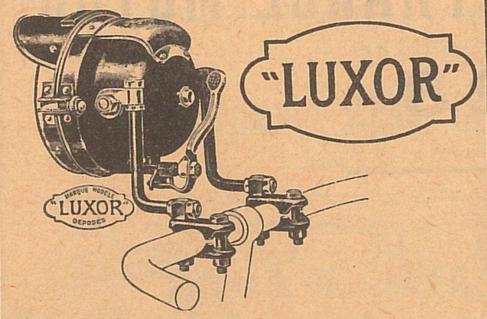
qui s'affirme comme la première fabrication française

AUX MEILLEURES MACHINES

LES PLUS BELLES VICTOIRES !

Catalogue « MR » sur demande à ALCYON, à COURBEVOIE, ou aux agents de la marque.

UNE MARQUE !!!
ET FABRICATION IRREPROCHABLE !!



Motocyclistes !! qui désirez voyager sans ennuis 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 parallèlogramme.

En vente partout, exigez-les de votre fournisseur

TRAIZET et Cie, Fabricants · 3, Rue Tesson, Paris (Xe)

ROYAL-MOTO

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

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

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

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

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

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

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

LES POIGNÉES TOURNANTES
AMAC

POUR COMMANDES DE CARBURATEURS, AVANCES VARIABLES, etc.

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

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

DOUCEUR DE MANŒUVRE INCOMPARABLE
(grâce à la traction rectiligne du câble aux deux extrémités)
PRIX D'ACHAT TRÈS MODESTE !

Société Anonyme AMAC 75 ter, Rue de Villiers NEUILLY-sur-SEINE
Dépôt à Paris : Sté des Ets Robert MUNRO, 198, Boulevard Péreire
— TÉLÉPHONE : WAGRAM 10-14 —

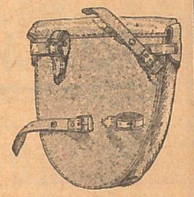
Sacoche OVO pour Motos
— MODÈLE DÉPOSÉ —

Entièrement en cuir demi-sourle première qualité ; extrêmement solide, façon soignée.

Système de fermeture supprimant totalement la perte des outils, si fréquente dans les autres modèles.

Son fond renforcé la rend inusable ; son dos en cuir épais de 5 m/m lui assure la rigidité nécessaire ; sa fixation par trois fortes courroies pivotantes, en permet la pose sur tous types de porte-bagages ; son couvercle emboîtant parfaitement le corps de la sacoche, lui assure une étanchéité parfaite.

Ses grandes dimensions : 250 × 330 × 90, en font le complément indispensable de toute machine moderne.



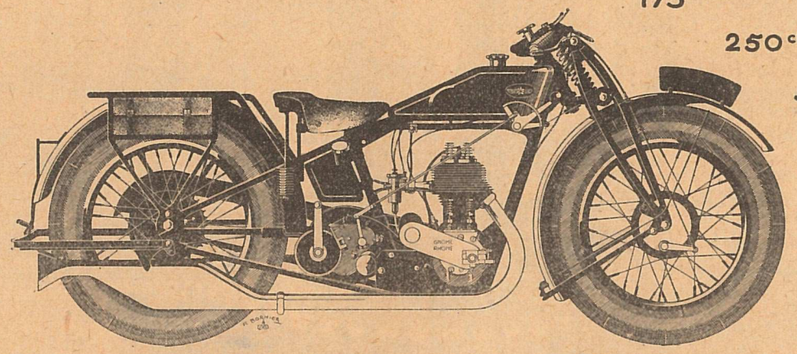
PRIX : **80 fr.**

EN VENTE PARTOUT ET A :
TOUT POUR L'AUTO
55, PLACE DE LA RÉPUBLIQUE — LYON
Demander ses Catalogues : AUTO, MOTO, FABRICATIONS

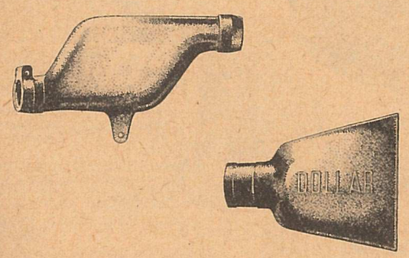
Demander la Notice spéciale **"SILENTÉ HAPPEMENT"** : *Silencieux-Echappement libre facultatif, indispensable à tous Motocycliste désireux de se conformer au Code de la Route.*

GNOME-RHONE
34, RUE DE LISBONNE — PARIS

MOTOCYCLETTES
175 cmc
250 cmc
500 cmc



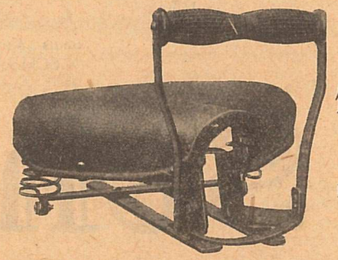
LA NOUVELLE 500cmc SPORT 1928



Un beau silencieux en aluminium sort de la
FONDERIE PARISIENNE
DE CHOISY-LE-ROI (SEINE)

PLANOR continue...
APRES SA SELLE
le Siège Arrière **Planor**
à nappe de ressorts suspendue

LE MOINS CHER



144 fr. FRANCO

Société Anme des Anciens Établts MORTAGNE
Capital 3.500.000 fr. 25, *rue de Bellevue*, BOULOGNE s/s

LE NOM SCHRADER EST VOTRE GARANTIE

LES BOUCHONS DE VALVES SCHRADER sont toujours vendus - de même que les intérieurs de Valves Schrader - dans une boîte métallique rouge, de cinq, portant le nom Schrader. Procurez-vous les articles Schrader chez votre

Téléph. : WAGRAM 95-45

Seuls Concessionnaires pour la France : A SCHRADER'S SON, INC., of FRANCE 91 bis, Avenue des Ternes, Paris (XVIIe)

Adr. Télég. : AIRVALVE-PARIS

Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus **Indicateurs** de Pression

LA QUALITÉ SCHRADER EST INDISCUTÉE ET INIMITABLE

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

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

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

ÉDITORIAL

Modifications au Code de la Route

Il y a bien des passages du Code de la Route qui peuvent être taxés d'obscurité, et il aura besoin de nombreuses retouches avant d'être vraiment satisfaisant. Deux articles viennent d'être remaniés : celui relatif au stationnement et celui qui se rapporte au retrait du permis de conduire. En ce qui concerne le premier article, nous aurions aimé une rédaction un peu plus nette. Il est bien dit que tout véhicule en stationnement sera placé de manière à gêner le moins possible la circulation et à ne pas entraver l'accès des propriétés. Mais on ne paraît pas encore s'être rendu compte de l'immense danger que présente dans certaines circonstances un véhicule arrêté. Que de fois nous rencontrons des camions arrêtés aux croisements et aux tournants, masquant complètement le route. De très nombreux accidents n'ont d'autre cause. Non seulement la visibilité se trouve réduite, mais encore ce qu'on pourrait appeler l'espace de manœuvre. Alors qu'avec la place suffisante on peut, avec du sang-froid et de l'adresse, éviter un accident, cela devient impossible si la route est resserrée par un obstacle. Le stationnement devrait être interdit dans les virages et aux abords des croisements. C'est, sans doute, ce que le texte implique, mais d'une manière beaucoup trop vague. Le tort du législateur est souvent de concevoir des cas trop généraux ; aussi à combien d'interprétations peut prêter la loi? Un ordre précis est beaucoup plus aisé à observer qu'une vague recommandation. Il est d'autre part, dans cet article, interdit de laisser sans motif légitime un véhicule stationner sur la voie publique. Mais comment l'agent de la force publique interprétera-t-il ces mots : sans motif légitime? Considèrera-t-on comme illégitime le fait de s'arrêter sur le bord de la route pour admirer un paysage ou prendre une photo. Sommes-nous condamnés à rouler sans cesse ?

L'autre article modifié concerne le permis de conduire et, en particulier, son retrait. Jusqu'à présent, après un accident ayant causé mort ou blessures, le permis était obligatoirement supprimé. Maintenant, le préfet *peut* prononcer le retrait. Il est, en effet, des cas où l'automobiliste n'est pas responsable de l'accident. La victime peut en être la cause. Avec l'attitude des tribunaux qui considèrent l'automobiliste comme auteur présumé de l'accident, s'il ne peut établir son innocence, il en résultait que des conducteurs étaient privés du permis sans avoir commis de faute, simplement parce que la loi les présumait responsables. Au fond la cause de cette conception, c'est que les Tribunaux condamnent pour accorder aux victimes des dommages et intérêts. On peut parfaitement être condamné à payer des dommages et intérêts tout en n'encourant qu'une amende insignifiante, seulement pour légitimer la condamnation à payer les dommages et intérêts. Cela est profondément injuste et l'est encore plus si l'on vous retire le permis de conduire, alors que vous n'avez commis aucune faute et que la victime est venue se jeter sous vos roues. Dans ce cas, du moins, le préfet pourra vous laisser votre permis. Cette nouvelle disposition du Code de la Route est particulièrement intéressante pour tous ceux qui se servent d'un véhicule automobile pour l'exercice de leur profession.

SOMMAIRE

N° 288

Samedi 15 septembre 1928

Par-ci, par-là 965
Le 1er Championnat du Motocycle Industriel... 966
Dégagez votre guidon, par H.-P. Borestroke..... 968
Les Dangers de la Motocyclette, par le Docteur R. Imbert..... 969
Nos visites aux usines :
La Carrosserie Vannod... 972
Le Frein Avant, par M. Huguenet 975
Le Sport de la semaine.... 976
La Moto en Belgique 978
et au Maroc 979
Nos Clubs..... 980
Nos organisations : le Rallye Soubitez 983

Bruits divers

Par quelles angoisses passe le débutant. Tous les bruits lui semblent suspects. la moindre odeur de caoutchouc brûlé l'affole. Il croit que toute sa machine va s'effondrer, que son moteur va gripper, que le feu va se déclarer, que les chaînes sont lâches, les soupapes déréglées. Que sais-je encore! On attribue même à la machine des bruits dont elle n'est aucunement l'origine. Un forgeron qui frappe sur son enclume, une charrette qui ferraille, éveillent immédiatement son attention. Mais le débutant est-il la seule victime de ces illusions ? Le motocycliste trop expérimenté ne connaît-il pas les mêmes inquiétudes ? A force d'étudier les moteurs et de connaître toutes les défaillances et toutes les pannes, on finit par se persuader qu'on peut en être victime, et on est toujours en suspens. Il est heureux que souvent le bruit de l'échappement couvre les mille et un petits bruits mécaniques que fait une machine en marche, cliquetis des soupapes, bruissement des chaînes, ferraillement des garde-boue, résonance du réservoir, etc. On s'arrête et on trouve que tout est normal. Un de nos amis, pour échapper à cette perpétuelle inquiétude, s'est fait une règle de ne plus prêter aucune attention aux bruits de la machine. Il la revoit rapidement à chaque sortie, et après roule sans plus s'occuper de rien. Il est certain que la régularité de marche des machines modernes

est telle que si on les revoit avant le départ, il est absolument inutile de s'inquiéter en cours de route, et que tous les soins consistent à faire le plein d'essence et d'huile. C'est surtout le cas si on a la sagesse de ne jamais pousser à fond. Si, par contre, on marche comme un sourd, avec la seule préoccupation de faire les plus hautes moyennes et de gratter tout ce qu'on rencontre, il faut s'attendre alors à ce que la machine souffre, que tout se desserre et même que des ruptures d'organes se produisent. Prenez toujours une machine plus rapide que vos besoins et ménagez-la. C'est un avantage certain des cylindrées élevées. La réserve de puissance est la meilleure garantie d'une marche régulière. Mais, pour en revenir au bruit, le fracas de l'échappement n'est pas le seul qu'il faille assourdir. Il faut traquer toutes les autres causes de bruits et construire des machines qui soient entièrement silencieuses, et cela son seulement quand elles sont neuves, mais encore après un long usage. Nous avons des machines qui tiennent et on parcourt des kilométrages de plus en plus élevés sans que la nécessité d'une revision se fasse sentir. Mais on pourrait dans plus d'un cas souhaiter qu'elles puissent, mécaniquement, être plus silencieuses.

Routes

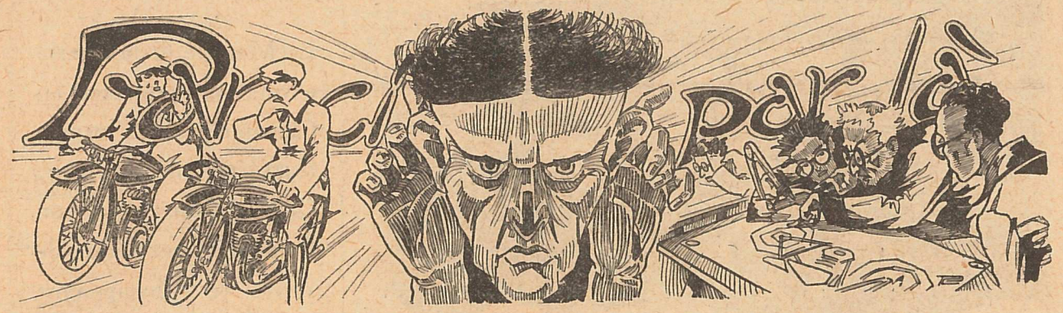
Nous venons de traverser la France du Nord au Sud, par Tours, Poitiers, Niort, Saintes, Bordeaux et les Landes et il faut reconnaître impartialement qu'un gros effort a été accompli. Il n'y a guère que dans les Deux-Sèvres que nous ayons trouvé des routes vraiment mauvaises, et même dans ce département, on peut constater quelques progrès par rapport aux autres années. Cette amélioration de notre réseau routier est particulièrement heureuse pour nous autres motocyclistes, car une machine d'un poids relativement faible est beaucoup plus éprouvée qu'une grosse voiture bien suspendue et montée sur des pneus d'énorme section. Nous n'hésitons pas à critiquer telle ou telle mesure prise par le Ministre des Travaux Publics quand elle nous paraît contraire aux intérêts de la locomotion automobile, mais nous ne sommes pas moins heureux d'applaudir aux efforts qu'il fait pour restaurer les routes aussi bien qu'il est possible avec les moyens réduits qu'il a à sa disposition. Nous remontons le courant, lentement, trop lentement, mais les crédits sont faibles et on travaille du moins selon un plan. On ne fait plus seulement semblant de refaire les routes, on renonce aux procédés désuets, et on emploie des revêtements capables de résister au trafic automobile.

Une autre chose nous a frappés. C'est la difficulté de trouver, dans les garages, des cartes des régions traversées. Nous avons, à Bordeaux, fait cinq garages sans pouvoir acheter les cartes dont nous avions besoin. On nous a déclaré qu'on n'en tenait pas parce que les clients n'en demandaient que très rarement. Mais les garages ne tiennent-ils que des choses d'une vente courante ? Un stock de cartes ne représente pas une somme bien élevée. Nous avons d'ailleurs trouvé, auprès de ces garagistes, une très grande obligeance et un d'eux nous a indiqué notre route de la manière la plus claire. Mais n'aurait-il pas mieux valu pour lui ne pas perdre ainsi son temps pour nous être agréable, et faire un petit bénéfice sur la vente de trois ou quatre cartes ?

Les conséquences d'un oubli

Souvent nos motocyclistes se plaignent de la construction « douteuse » disent-ils de leur machine, mais demandez à l'un d'eux s'il n'a pas été maladroit ou imprudent, il vous jurera qu'au contraire il a apporté, à la conduite de son engin les plus grandes attentions. Un de ceux-là se plaignait récemment à nous de son embrayage, qui broutait terriblement : après examen, et quelques menus détails réparés, l'inconvénient signalé subsistait toujours : or, après bien des recherches, il fut constaté que la bague insérée dans le pignon de chaîne s'était brisée. En se dilatant, elle avait entraîné la rupture d'une partie du rochet de kick, puis avait réussi à fausser l'axe crénelé de la boîte de vitesses. A l'usine, une grande maison, on fut surpris d'une telle conséquence ; c'était la première fois qu'un pareil cas se présentait, et tandis que les techniciens dissertaient sur les causes vraiment cachées d'une telle déviation, le propriétaire de l'engin nous avouait, dans le fond de l'oreille, qu'il avait roulé 200 km. sans s'apercevoir que son carter de vitesses était sec d'huile. Par cet exemple, il est facile de voir qu'au contraire, la fabrication du matériau est parfaite actuellement, car nous connaissons un temps, pas si éloigné, où un tel accroc eût amené à la machine une véritable catastrophe. Allez cependant faire avouer à un motocycliste qu'il a commis une imprudence quelconque ; il préfère accuser le constructeur et est persuadé que les voisins engloutissent ses racontars sans effort

Dans sa randonnée vers le Pôle, Robert Sexé a rencontré de pittoresques villes et villages : le moulin-à-vent en Danemark n'a pas encore été remplacé par la minoterie mécanique actuelle : voyez la double-tube du globe-trotter.



SEXÉ REVIENT DU POLE NORD

De Kurima

Le **24** août, Sexé nous écrit :

« Je me dirige vers la côte mourmane, vers Petsamo, petit port perdu dans l'Océan Arctique, en territoire finlandais. Chemin praticable en moto depuis peu, sauf une trentaine de kilomètres à faire en bateau sur une suite de lac : on pousse le bac sur des rails, entre les lacs ! On ne peut suivre cet itinéraire que pendant les quatre mois d'été, aussi je me dépêche.

« Robert SEXÉ. »

... A Petsamo

Et arrivé à Petsamo :

« Côte mourmane ! Voici où se termine à 700 kilomètres nord du golfe de Bothnie, au fond d'un fjord de l'Océan Arctique, mon voyage sud-nord. Et maintenant, l'étape nord-sud : tout a été fait en *moto*, sauf 25 kilomètres en canot automobile, et ça n'a pas été trop, trop difficile. Bonjour à tous les « Moto Revuistes.

« Robert SEXÉ. »

Rectifions...

C'est un Chaise ! c'est un Chaise ! Ce qui est le plus amusant, c'est que tous ceux qui ont lu l'essai du trimoteur Galland l'ont remarqué et nous l'ont aussitôt fait savoir : effectivement, notre essayeur a fait l'essai sur un moteur 500 cmc. J. A. P. : ayant remarqué un superbe double tube en montage dans l'usine, il n'a pas manqué de le signaler dans ses photos ; mais le typo influencé par l'obsédante vision du J. A. P. n'a pu se décider à mettre le vrai nom du moteur, en l'occurrence un superbe double tube Chaise : et voilà comment on risque de faire des erreurs historiques formidables.

Rendons son Chaise à Chaise, car vraiment c'est une belle pièce : seule *Moto Revue* n'avait pas vu la confusion ! c'est triste, n'est-ce pas ?

Appel aux constructeurs de motos

Quand il arrive un souci de chaîne à un motocycliste, ce souci se complique du fait que, 9 fois sur 10, il est impossible de réassortir le maillon défectueux : le commerçant, le garagiste se débat par tâtonnements avant d'arriver à satisfaire son client : plus souvent encore, il ajuste un « à peu près » ; le client disparaît et quelques kilomètres plus loin la comédie recommence. Nous faisons un appel à tous les constructeurs de motos pour qu'ils nous transmettent le plus tôt possible toutes les mesures de chaînes employées par leur fabrication sur leurs différents types.

Par exemple : type D, Gnome, chaîne employée :

Primaire : 58 maillons 15.8×95×10.2
Secondaire: 99 — 15.8×95×10.2.

Nous publierons dans *Moto Revue* toutes indications à ce sujet afin de satisfaire une clientèle qui nous le réclame journellement.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Rolland est sain et sauf

Nous avons reçu, hier soir, un télégramme de Rolland, ramené à la suite de son accident à Aix-en-Provence.

Rolland complètement remis de sa bûche des 17-Tournants est victime d'un accident nouveau alors qu'il regagnait Dijon, pour y reprendre son travail. Quitte avec quelques dents brisées, victime, une fois de plus, d'un camion débouchant à gauche.

Nous souhaitons un prompt rétablissement au valeureux champion motocycliste de Terrot et nous espérons le voir reprendre bientôt la série de ses victoires.

Une petite remarque

Après lecture de *Moto Revue* du 25-8, concernant le palmarès de la Maison Terrot (page 1).

15 août. Epreuve de vitesse à Troyes :
175 cmc., Perrotin 108 kh.
250 cmc., Perrotin 128 kh.
350 cmc., Perrotin 157 alors que 1er Perrotin n'a couru que sur 250 et sur 500 ; 2e le record de 157 km. s'applique à la catégorie 500.

Ma présence à Troyes ce jour me permet de vous préciser ces détails. Je vous joins l'article du journal *La Tribune de l'Aube* du 15-8 concernant les engagements, m'y étant intéressé particulièrement parce que mon beau-frère courait sur Norton 500 (Jacot).

R. NIGUET, Paris.

A quoi la maison Terrot répond : Nous vous confirmons que notre coureur Perrotin a bien participé à l'épreuve de vitesse à Troyes en catégorie 175 cmc. et qu'il a réalisé une moyenne horaire de 108 km. 771, battant le record. Par contre, il est bien exact que la vitesse de 157 km. 205 a été acquise avec une motocyclette 500 cmc. et non 350 cmc.

Dans tous les quartiers de Paris, il y en a

Certes, il y a des mécanos qui ne valent pas cher et lorsque vous leur confiez votre moto, ils ont tout lieu de faire leur apprentissage sur votre dos. Par contre, dans tous les quartiers de Paris, il y a aussi de remarquables artisans dont l'expérience de la moto est des plus grandes, car ils sont dans les pionniers des « avant-guerre », et ont leurs prétentions. De temps en temps, on nous les signale et à l'impromptu nous les voyons, leur faisons généralement accomplir un « boulot » désagréable, une de ces bricoles qui prend du temps, de la patience et ne rapporte rien : ou ils calent ou ils se débrouillent avec aisance. Parmi ces derniers, le quartier de la Gaîté-Plaisance (le nom le veut !) il y a M. Ancelin, le Montparn'As-Motos du bvd. Edgar-Quinet, toujours qui est plaisant. De l'antique Harley à la moderne San Sou Pap, rien ne l'effraie ; il a de la pratique, ça se reconnaît.

CONFRÈRE MAL LOTI... EN RÉDACTEURS

Le *Petit Provençal* du 27 août publie :

Aujourd'hui, vers 10 heures, une voiture automobile conduite par G. L... a accroché une motocyclette au moment où il voulait la doubler. La moto a été projetée dans le fossé et le conducteur de ce dangereux véhicule et son épouse, montée dans le tandem, ont été sérieusement blessés.

Encore un rédacteur sportif qui ignore tout de la moto ! Mais, cher confrère, si vous avez besoin de copie, nous vous indiquerons de remarquables rédacteurs et pratiquants dans votre région, et qui éviteront les fautes de français telle que celle de « montée dans le tandem » ou les erreurs techniques telle que « ce dangereux véhicule ».

Il a lâché à Yffigniac

M. Maillard-Brunc n'a pu faire ce qu'il aurait voulu à la côte d'Yffigniac, quoique s'étant classé avec toute l'équipe Gnome-Rhône en tête, cela tient à une rupture de chaîne. Maillard, à bout d'arguments, a décidé de faire ses nouvelles épreuves officielles avec la chaîne bien connue qui équipe le secrétaire du M. C. Scolaires et qui ne connaît jamais de tels ennuis : voilà une belle référence pour la Yellow.

Epingle, piqûre, anthrax... on coupe le bras...

Pourquoi certains de nos correspondants s'acharnent-ils à mettre des épingles dans leurs envois pour attacher les différents documents. Est-ce qu'il en veulent à notre secrétaire ? Ce serait bien inutile, car ce n'est pas lui qui ouvre la correspondance, ce n'est pas lui qui se piquera, mais de charmantes jeunes filles. Et puis, savez-vous que des épingles dans une lettre peuvent vous attirer les foudres de l'administration des Postes avec même une amende pouvant aller jusqu'à 3.000 francs ; allons, soyez plus gentils et moins assassins !

C'est bien fait...

Vous avez cent sous à envoyer à *Moto Revue*. Vous mettez un de ces billets plus ou moins crasseux de la République dans votre enveloppe et vous attendez une réponse qui se fait longue à venir ou quelquefois n'est pas venue. C'est bien fait : d'abord parce qu'un tel système est défendu par la loi et vous risquez une jolie amende. Ensuite, parce que vous tentez le diable, en l'espèce celles des personnes entre les mains desquelles votre billet passera. N'oubliez pas que si votre billet et la lettre sont subtilisés, vous n'avez aucun recours ! Donc, pas de cent sous en billets dans vos lettres !

N.P.S.F.Q.Q.A.

L'énigme de Chéret ! Son tricar Austral porte ces lettres magiques. Mais Chéret n'est pas un sphinx puisqu'il rit toujours. Et tous les spectateurs de chercher la solution de cette énigme ! Ce n'est pas le nom du moteur, c'est un L.M.P. Ce n'est pas celui du carburo, puisque c'est le classique A.M.A.C. Alors ? Eh bien regardez Chéret, il rit à la victoire, il rit à la défaite, il rit toujours et sa devise est : *Ne Pas S'en Faire Quoi Qu'il Arrive* !

Le trimoteur Tétard équipé en rémouleur ambulant

Le Ministre de la Guerre envoie un représentant au Championnat. L'Inspecteur Général de l'Artillerie, Général Maurin et son État-Major ont décidé de suivre le Championnat du Motocycle Industriel.

Le 16 Septembre : Départ : Porte Maillot 7 heures ; 1/2 étape : Rouen 12 heures ; Arrivée : Porte Maillot ; 18 heures

LES CONTROLES OFFICIELS

Le départ. — Porte Maillot, devant le restaurant Gillet, à 7 heures.

Saint-Germain-en-Laye, 1er *Contrôle.* — Les concurrents suivent l'itinéraire imposé, décrit dans le numéro précédent, et trouveront le contrôle : place Louis-XIV, café Boucheron, qui sera assuré par le M. C. de Seine-et-Oise avec son secrétaire M. Gergaud.

Mantes, *Contrôle volant.* — Attention à l'entrée en ville ; 200 mètres après le pont, tourner à gauche, rue Porte-aux-Saints, puis regagner l'avenue de la République.

Le contrôle est tenu par M. Maigret Arthur, directeur de l'agence Peugeot, 16, avenue de la République. Donner sa carte de route, signer et repartir en ayant soin de contourner, sur la place, le monument à droite.

Vernon, 2e *Contrôle horaire.* — Aussitôt après la place, avant l'entrée dans la rue Carnot, contrôle chez M. Robert Saussay qui doit participer ainsi que son frère à notre prochain Six-Jours d'Hiver, c'est l'agent de F.N., Terrot et Motobécane.

Gaillon, *Contrôle volant.* — Traverser entièrement la ville ; puis à la montée même, à la sortie de la ville, contrôle chez M. Montreuil, agent de Gnome et Rhône, Ravat et Le Grimpeur, 10, route de Rouen.

Louviers, 3e *Contrôle horaire.* — C'est la surprise ! On quitte la nationale pour gagner Louviers par une route sablonneuse. *Toute erreur de parcours et l'absence du contrôle élimine le concurrent.* Ne pas oublier que le concurrent est censé être en cours de livraison et a dû faire son itinéraire au départ. Contrôle aux Etablissements Edmond Hée, agents de Monet et Goyon et Peugeot, sur la place, à la sortie vers Pont-de-l'Arche.

Rouen, 4e *et* 5e *Contrôles horaires.* — Longer les quais, jusqu'à la brasserie des Arts où se trouve le parc fermé.

Le départ sera donné à 13 heures précises, le concurrent est considéré comme parti à l'heure indiquée.

Magny-en-Vexin, 6e *Contrôle horaire.* — Traverser la ville jusqu'à la Halle, le contrôle fait face à la Halle chez M. Tissier, agent de Terrot, Royal-Moto et Alcyon. Attention aux virages.

Pontoise, *Contrôle volant.* — Attention au sens obligatoire : le contrôle a lieu exactement après le passage du pont, exactement à Saint-Ouen-l'Aumône, devant le grand garage de Pontoise, agence Renault.

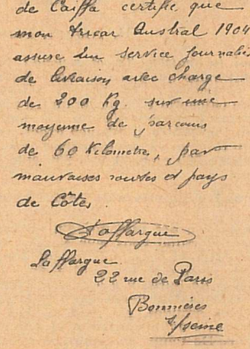
Saint-Germain-en-Laye, 7e *Contrôle horaire* (comme le matin). — Arrivée officielle. Les concurrents sont contraints à attendre tous les participants et le retour se fait encadré à l'allure des voitures-pilotes.

Versailles, *Vérification des plombs.* — Les concurrents toujours encadrés se rendront au parc fermé avant Picardie pour vérification.

Porte Maillot, *Arrivée officielle.* — Proclamation des résultats ; dislocation.

Le trimoteur Austral 1905

...participera au Championnat en catégorie *spéciale* hors classe : il est entendu qu'il n'était pas possible de demander à un moteur conçu avant guerre (10 ans avant !) et ayant 23 ans de services, le même rendement volumétrique, qu'au moteur actuel : le premier, tournant à 1.500 tours ; les seconds à 3.500 en moyenne. De plus, il s'agit d'une *Démonstration commerciale* et non d'une épreuve sportive ; par conséquent tout ce qui est capable de fixer l'attention des futurs usagers doit être mis en œuvre en telle occurrence. Il sera très curieux ainsi de comparer, par cette participation de la maison Austral, la conception mécanique d'autrefois et celle actuelle. De plus, les spectateurs verront d'une façon indiscutable que les prétentions des constructeurs sur la durée proverbiale de leurs engins étaient fondées, puisque 23 ans de services n'ont pas réussi à éliminer de tels véhicules. N'avons-nous pas reçu d'un planteur de Caïffa, M. Laffargue à Bonnières, ce mot :


Je soussigné Laffargue Albin employé aux établissements du Planteur de Caïffa certifie que mon tracteur Austral 1904 assure du service journalier de livraison avec charge de 200 kg sur une moyenne de parcours de 60 kilomètres, par mauvaises routes et pays de côtes.

Laffargue

Laffargue
22 rue de Paris
Bonnières
(Yvelines)

QUELQUES DÉTAILS

Le fléchage est inutile

Avisons les concurrents que le fléchage de la route réclamé par plusieurs, est inutile et en contradiction avec l'esprit du règlement. Les concurrents sont censés être en cours de « grande livraison ». Ils ont tracé leur programme au départ et toute erreur de leur part doit être assimilée à une faute professionnelle.

L'Itinéraire dans Versailles

Boulevard du Roi, boulevard de la Reine, carrefour de la République (parc fermé) côté de Picardie.

En colonne encadrée

De la porte Maillot à la limite du département de la Seine, à l'aller comme au retour, les concurrents seront encadrés officiellement.

Le plus difficile à faire...

Beaucoup s'imaginent que c'est la traversée des fondrières avant Magny-en-Vexin, d'autres que ce sont les sablonnières des environs de Louviers qui rendront le parcours difficile. A notre avis, nous croyons au contraire que le parcours entre le départ de Maillot et l'arrivée à Saint-Germain, formera la section la plus ardue pour tenir la moyenne, et nous sommes persuadés que de nombreuses pénalisations seront accordées en cet endroit.

Changer ses fusées

Mais oui ! vous pourrez changer vos fusées : le temps perdu à ce travail nous paraît assez important pour modifier votre moyenne sans qu'il soit utile d'aggraver cet incident d'une pénalisation.

Déjeuner en paix

Il y a tout intérêt pour le conducteur à arriver au parc fermé de Rouen aussitôt que possible, car le départ de la demi-étape sera donné à 13 heures précises et chaque concurrent étant censé être en cours de livraison devra assurer son déjeuner par sa seule initiative.

Le Pesage

Le pesage des concurrents aura lieu samedi 15 de 9 heures à 11 heures, chaque véhicule doit être présenté avec la charge qui lui est imposée par le règlement.

Le poinçonnage sera fait devant Ternes-Essence (Ballon des Ternes), à partir de 9 heures. Les véhicules seront pesés sur la bascule publique de la ville de Neuilly. Le lest sera pesé à part avant d'être plombé. Le service de la bascule cessant à 11 heures précises, nous recommandons aux concurrents de bien répondre à leur convocation, car faute d'être pesés, ils ne pourraient prendre le départ dimanche matin.

Le départ officieux dimanche matin à *tous* les concurrents à 7 heures, à la Porte-Maillot, devant le restaurant Gillet. Ils seront conduits en colonne encadrée jusqu'à la limite du département de la Seine où le départ réel sera donné.

La plus grande prudence est recommandée aux concurrents ainsi que l'obéissance aux ordres des organisateurs.

Voir page 971 ;
Le car Laffly qui suivra l'épreuve

Les Engagés

TRIMOTEURS

175 cmc.

Moyenne, 25 kh. ; charge 75 kgs.

Jesum, 39, rue Chevallier, Levallois ; conducteur M. Wesch, châssis caisse-livraison.

250 cmc.

Moyenne 30 kh. ; charge 200 kgs.

Juéry, 8, rue de Jarente, Paris ; conducteur M. Perrichon, châssis caisse livraison, moteur Train.

Juéry, 8, rue de Jarente, Paris ; conducteur, M. Prist, châssis caisse livraison, moteur Train.

350 cmc.

Moyenne 30 kh., charge 250 kgs.

Ninon, M. P. Béalé, 100, avenue des Ternes, Paris ; conducteur M. Blanc, châssis caisse livraison.

Ninon, M. P. Béalé, 100, avenue des Ternes, Paris ; conducteur M. Bourra, châssis caisse livraison.

Juéry, 8, rue de Jarente, Paris ; conducteur, M. Faire, châssis caisse livraison, moteur Bauvert.

Tétard frères, 56, rue Sedaine, Paris ; conducteur M. Tétard Louis (constructeur) ; châssis caisse livraison, roues démontables, moteur Harissard bicylindre.

Tétard frères, 56, rue Sedaine, Paris ; conducteur M. Dupont André ; châssis plateau, roues démontables, moteur Harrissard, bicylindre.

500 cmc.

Moyenne 30 kh., charge 400 kgs.

Galland, 16, rue Chauvelot, Paris (15e) ; conducteur M. Couture ; châssis caisse livraison, moteur Chaise culbuteurs.

Galland, 16, rue Chauvelot, Paris (15e), conducteur M. Faufelle ; châssis caisse livraison, moteur J. A. P. latérales.

Galland, 16, rue Chauvelot, Paris (15e). conducteur M. Loiseau ; châssis caisse livraison, moteur J. A. P. latérales.

Le Jesum...

Le Jesum a un nom original aussi ; il n'est pas destiné à la clientèle religieuse plus particulièrement malgré son nom. Sa particularité réside dans la direction ; inclinaison automatique du châssis dans le sens du virage, au moyen du pivot incliné ; naturellement ce procédé a été breveté et c'est ce qui explique l'exclusivité d'un tel principe chez Jesum. Jesum de plus avait la priorité de la suspension avant, mais ses adversaires l'ont copié froidement... alors. C'est dire que la construction Jesum est de qualité : nous verrons sa résistance et sa vigueur au Championnat. M. Jesum riposte que 75 kilos est un poids de charge trop faible ; c'est curieux de trouver un concurrent protester contre un règlement trop facile pour lui : il reste donc libre à ce mécontent de mettre 100 kilos et plus si le cœur lui en dit : nous lui en tiendrons compte.

Pas de caïouilleux...

Nombreux sont ceux qui ont désiré participer au Championnat à titre individuel ; mais après avoir longuement étudié la question, nous avons préféré nous en tenir à la règle actuelle. Avoir 100 ou 150 véhicules sur la route a son côté attrayant, mais il ne faut pas oublier que nous avons voulu donner à cette épreuve toute sa portée commerciale et nous avons refusé systématiquement tous les véhicules dont la participation en course eût été soit une amorce de danger, soit une cause de désordre, soit un inévitable déchet qui eût diminué la portée de l'épreuve : que ceux qui n'ont pu y participer cette année nous en excusent : l'an prochain, ils auront toute satisfaction.

L'Armée et le trimoteur

Jusqu'au dernier moment, nous avons tenu à conserver toute discrétion : dès le début, l'Etat-major de l'armée a porté un intérêt non dissimulé au Championnat du Motocycle Industriel : son utilisation pour les ravitaillements, les cantines et mille autres usages semble des plus logiques. Mais si, à l'instar des classiques et renommées épreuves de Satory, en 1927, nous avions annoncé ce fait par la voie de la Presse, nul doute que nous n'eussions été submergés par le flot des constructeurs qui auraient trop volontiers fait les bouchées doubles pour apparaître au Concours. La démonstration n'en eût pas été améliorée : nous avons cru bien agir en adressant un appel discret à tous ceux des constructeurs motocyclistes dont la fabrication a des buts utilitaires : de cette façon, nous n'avons au départ que des machines qui depuis longtemps déjà ont l'expérience et l'usage de la route et pas du tout des engins créés pour la circonstance.

M. le général Maurin, inspecteur général de l'Artillerie, entouré de nombreux officiers de l'Etat-major, ainsi que d'un des apôtres de la motorisation dans l'armée, M. le général Camon, vont suivre en observateurs le Championnat du Motocycle. Nul doute que les constructeurs et les conducteurs voudront montrer en telle occurrence la plus stricte discipline et banniront toute animosité entre eux : de leur arrivée conforme à leur départ découlera de cette démonstration des enseignements remarquables et aussi des résultats inappréciables qu'ils sauront comprendre ; *Moto Revue* leur a indiqué la voie selon un programme nettement suivi : qu'ils lui fassent confiance !

Tétart se prétend le père

Austral a dit qu'il était l'ancêtre : Tétart par contre est le père du mototri actuel : Tétart, au nom typique, se devait de participer au Championnat : et il engage deux 350 cmc. un plateau de dépannage, etc., et une caisse fermée. Le moteur est un Harissard 2 cylindres, 2 temps. Songez qu'un tri Tétard tout prêt à l'emploi, monté avec une caisse d'un mètre cube, avec toutes les inscriptions que le client désire, avec une consommation de 5 litres aux 100 km. pour une charge commerciale de 300 kgs, ne vaut même pas le prix d'une moto actuellement : 7.000 fr. Comparez avec les charges et frais d'une camionnette et vous serez amplement fixés.

Le Mixtrol aux Trimoteurs

Mixtrol participe au premier Championnat de Motocycle Industriel : il a décidé d'équiper les concurrents de son huile spéciale : un bidon de 104 grammes à chaque partant : et si jamais une machine grippait, eh ! bien, ce ne serait pas une référence pour Mixtrol Oil. Mais le grippage est inconnu lorsque l'on emploie le Mixtrol : c'est l'avis de tous et le nôtre aussi.

PEUT-ON DIRE... ?

Politique... et Préparation militaire

Peut-on dire qu'un de nos grands Clubs, imitant en cela l'initiative de *Moto Revue*, crée un cours de préparation militaire. Rien de mieux. Plus nous aurons de jeunes gens aptes à devenir motocyclistes à l'armée, plus vite nous triompherons de l'indifférence ou de l'apathie des bureaux. Mais où nous sommes étonnés, c'est lorsque nous apprenons que le club en question a confié la direction de son cours à celui qui ne porte pas précisément l'armée dans son cœur. Ses opinions connues sont en contradiction formelle avec la fonction qu'il assumerait. Que pourrait-il bien raconter à ses élèves ? Il serait amusant d'être au courant, mais il ne faudrait tout de même pas que, dans les motocyclettes, on se laisse aller au même manque de sincérité que dans bien d'autres sports. Serait-ce la mode au XXe siècle ?

Rappelons que les cours de préparation militaire pour les jeunes gens partant au régiment ont lieu tous les vendredis soir à *Moto Revue*, salle des Clubs, 5, rue St.-Augustin. Il suffit de s'y présenter pour se faire inscrire. Ces cours sont faits par le lieutenant de réserve Cambounet dont la capacité professionnelle (il est membre de l'Enseignement) et le meilleur garant des résultats déjà obtenus et à venir pour nos jeunes.

Les Engagés

TRICARS

Moyenne 30 kh., charge 200 kgs.

Villard, 161 *bis*, boulevard Voltaire, Asnières ; conducteur M. Maliot ; châssis voiturette.

Villard, 25, boulevard Bonne-Nouvelle, Paris ; conducteur M. Villard (constructeur), châssis voiturette.

Villard, 26, rue Bodin, Argenteuil (indépendant) ; M. Lesquerbault (client), châssis voiturette.

SIDECARS

350 cmc.

Moyenne 30 kh., charge 100 kgs.

Peugeot, Valentigney (Doubs) ; conducteur Marcelle Léon, châssis normande, moteur Peugeot.

500 cmc.

Moyenne 30 kh., charge 150 kgs.

Gillet Herstal, 32, rue Pierret, Neuilly ; conducteur M....., châssis caisse livraison Bernardet, moteur Gillet.

750 cmc.

Moyenne 35 kh., charge 200 kgs.

René Gillet, 128, route d'Orléans, Montrouge ; conducteur Frisa, châssis normande, moteur R. Gillet bicylindre.

1.000 cmc.

Moyenne 35 kh. ; charge 200 kgs.

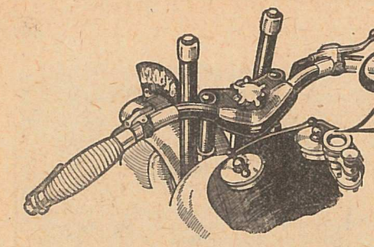
Harley-Davidson, 32, rue Pierret, Neuilly ; conducteur M. , châssis caisse livraison Bernardet, moteur Harley-Davidson bicylindre, 1.000 cmc.

Cleveland, Valpic, 23, avenue Trudaine, Paris ; conducteur M châssis caisse livraison Bernardet ; moteur Cleveland 4 cylindres 1.000 cmc.

HORS-CLASSE

Trimoteur en série 175 cmc. et 100 kgs. de charge

Austral, 7, rue de la République, Puteaux, conducteur, M. Gohier, châssis normande, moteur 264 cmc, Austral 1905.

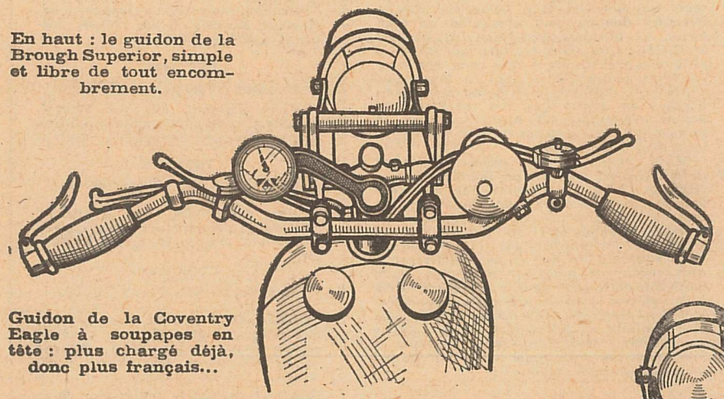


Dégagez votre guidon

par H. P. BORESTROKE.

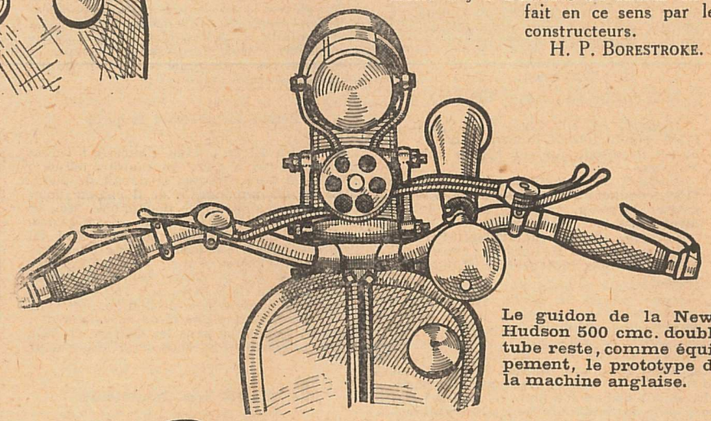
Quels accessoires n'accumule-t-on pas sur le guidon d'une motocyclette ? Manettes, phare, klaxon, indicateur de vitesse, mascotte, que sais-je encore ? La direction en est alourdie. Et, en cas de chute, quelle hécatombe ! Un automobiliste groupe-t-il tous ces accessoires sur son volant ? Par-ci, par-là, on constate heureusement une tendance à dégager le guidon, à le décharger de ce magasin d'accessoires. Aux manettes se substitueront certainement les poignées tournantes. Il ne peut guère, à moto, être question d'accélérateur au pied, mais les poignées tournantes sont beaucoup moins fatigantes que les manettes, et elles permettent ainsi d'avoir le guidon mieux en main. La trompe à main était nécessairement sur le guidon, mais l'avertisseur électrique qui figurera bientôt sur toutes les machines sera bien mieux à sa place sur le réservoir. Sur certaines machines, l'indicateur de vitesse et l'ampèremètre sont fixés sur un petit tableau au-dessus du réservoir. Un constructeur a même été plus loin et les a logés dans le réservoir même. Il se peut malheureusement qu'étant ainsi à plat la lecture soit moins aisée. En ce qui concerne l'indicateur de vitesse, combien il serait plus pratique d'avoir la commande sur la boîte de vitesse, ainsi que cela se fait sur les voitures. Bien que les engrenages d'entraînement d'un indicateur de vitesse n'aient pas à transmettre un gros effort, il n'est peut-être pas très mécanique de les laisser exposés sans graissage à l'eau et à la boue. Il y a donc pas mal de choses qui peuvent disparaître du guidon sans grande difficulté. Il y en a une par contre qu'il est bien difficile de monter ailleurs que sur le guidon : C'est le phare ; mais dans le cas de l'éclairage électrique, il est en somme assez léger. Il n'est guère possible de le placer au-dessus du garde-boue à cause des chocs, ni sur le tube de direction. Cependant une maison de phares a avec succès compris son équipement par double branche sur la direction. Mais, puisqu'il faut le monter sur le guidon, ne pourrait-on concevoir un guidon dont le phare ferait partie intégrante. Peu à peu les lignes de la moto doivent se simplifier, s'harmoniser. Il y a d'ailleurs un sérieux effort fait en ce sens par les constructeurs.

H. P. BORESTROKE.

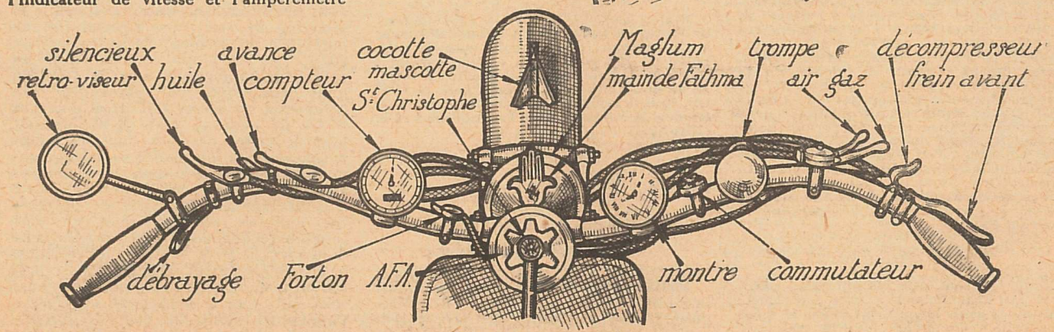


En haut : le guidon de la Brough Superior, simple et libre de tout encombrement.

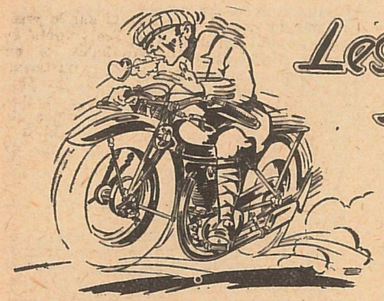
Guidon de la Coventry Eagle à soupapes en tête : plus chargé déjà, donc plus français...



Le guidon de la New-Hudson 500 cmc. double tube reste, comme équipement, le prototype de la machine anglaise.



Un guidon surchargé : c'est celui d'une personnalité motocycliste très connue à Moto Revue : 19 commandes ou appareils différents ; ce n'est pas à recommander, certes !



Les Dangers de la Moto

par le Docteur René IMBERT

La moto est-elle aussi dangereuse que d'aucuns le prétendent : voyons d'abord si la moto est si funeste aux cardiaques.

La moto est une décroche-cœur, disent les ignorantins !

Quel rabachage, dira-t-on, en me voyant me relancer dans l'inextricable discussion de la moto et de la santé de ses pratiquants ! Je m'en excuse, d'autant plus que je sais que les lecteurs de cette Revue sont des convaincus et que la plupart n'ont nul besoin de mes affirmations pour persévérer dans leur sport favori. Et cependant, je reviendrai sur cette question, si souvent défendue au profit de la motocyclette par les motocyclistes eux-mêmes, mais, hélas, avec une si grande pauvreté d'arguments que les détracteurs ont beau jeu pour triompher devant l'auditoire, indifférent sinon hostile, qui n'écoute que d'une oreille distraite les réponses de la défense, tout acquis qu'il est d'avance à la théorie de la moto décroche-cœur, casse-g..., etc...

Reprenons encore une fois cette question de la moto et de la maladie de cœur. Non, la moto ne crée pas la maladie de cœur ; je ne connais aucun fait clinique qui puisse le prouver, et j'ai vainement parcouru les revues médicales les plus récentes sans trouver une seule allusion à une maladie de cœur provoquée par les secousses ou les vibrations, non seulement de la moto, mais même d'un autre moyen de transport.

Par contre, tous les manuels et tous les ouvrages sont unanimes à proscrire en bloc tous les moyens de transports cahotants chez les grands cardiaques. Mais il s'agit alors autant de la moto que de l'auto, de la voiture à cheval, du cheval, du chemin de fer même.

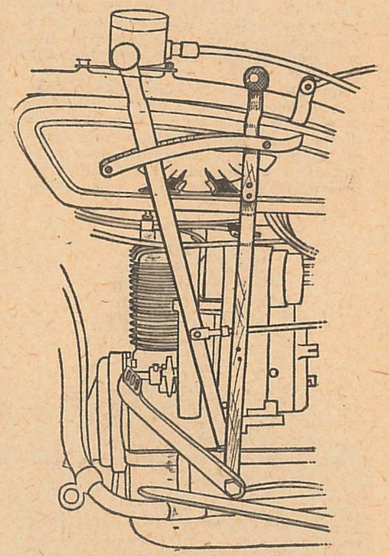
On voit que l'auto paraît ainsi aux auteurs aussi dangereuse que la moto. Et cependant la trépidation des autos actuelles est si réduite qu'elle ne peut être mise en cause, et que seuls les cahots de la voiture peuvent influer désagréablement sur la statique et la dynamique cardiaques. Un de mes maîtres avait même coutume, en proscrivant l'auto pour ses grands cardiaques, de préciser que l'interdiction ne portait nullement sur les grosses et lourdes voitures de luxe, où le malade pouvait trouver un confort tel qu'aucune aggravation de son état ne fût à craindre. Et remarquez bien qu'il s'agit là non d'individus sains, mais d'individus porteurs de lésions et, qui plus est, de lésions graves, mettant à elles seules les jours du malade en danger.

Le gros point est, on le sait, le confort de la machine. Il est à peu près indiscutable qu'on ne peut trouver, dans les vibrations des moteurs actuels, si rapides et si suffisamment équilibrés, un élément pouvant favoriser l'apparition d'une lésion cardiaque. Seuls les trous de la route peuvent mettre en état d'infériorité la moto non suspendue, vis-à-vis de l'auto toujours entièrement montée sur ressorts.

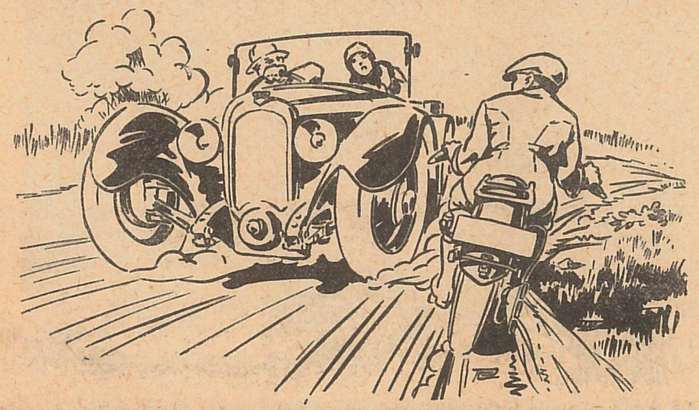
Eh bien, il est cependant une constatation agréable que j'ai pu faire récemment : l'amélioration de l'état des routes n'est plus un mot et est entrée dans la voie des réalisations. Même dans les régions les plus réputées pour leurs routes exécrables, il faut bien reconnaître qu'un gros effort a été fait et qu'on pourra, dans un avenir qui n'est plus éloigné oublier ce que furent les nids de poules— voire d'autruche. Ce jour-là, non seulement la moto ne « décrochera plus le cœur » mais elle pourra constituer un moyen de transport pour les personnes porteuses de lésions cardiaques.

On m'a demandé si un deux temps n'était pas préférable à un quatre temps : j'avoue d'abord que si nous admettons l'équilibrage pratiquement suffisant de nos moteurs actuels, l'un n'a pas plus d'avantage que l'autre. Bien que le deux temps paraisse tourner plus vite que le quatre temps, il ne faut pas oublier que ce n'est qu'une illusion résultant de la fréquence des explosions (le seul temps audible), car la plupart du temps le deuxième a un régime plus élevé. Or c'est la fréquence de vibration de l'équipage alternatif qui intervient dans l'oscillation de la machine, et non la fréquence pulsatoire des explosions.

Beaucoup plus sérieuse est la question du confort. Si un cardiaque est obligé d'user de la moto, et le cas est plus fréquent qu'on pourrait le supposer, il ne faut pas oublier qu'il ne roulera pas toujours actuellement sur des routes billard, et il doit demander à sa machine de présenter certaines qualités : évidemment si la suspension arrière entrait dans la



L'une des rares mécaniques à marche arrière pourtant recommandable : l'Henderson 4 cylindres

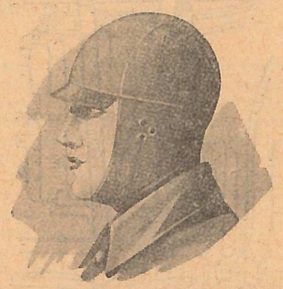


Heureux automobiliste qui rencontre, en virant à gauche, un motocycliste et non un... confrère : et pourtant il maudira le providentiel passe-partout !

Nids de poule ou d'autruche : la 175 cmc exerce l'acrobatie du conducteur ; la 500 cmc engloutit sans effort ces affreuses fondrières

voie des réalisations commerciales courantes, il devrait sans hésiter porter vers ce modèle ses préférences. Le pneu confort s'impose également : le 715 × 115 particulièrement. Par malheur, ce pneu n'est compatible qu'avec les grosses cylindrées, mais la règle pratique sera d'adopter la plus grosse dimension de pneu que pourront admettre les fourches choisies.

La selle, tout en ressort, ou de conception voisine, excellente pour le bien-être de certaine partie de votre individu, ne s'impose nullement. Bien plus impérieuse est, à mon avis, la nécessité d'une selle largement suspendue et la fixation en trois points du cadre de la selle réalise



Casque-serre-tête qui n'a pas la prétention de remplacer le casque de course, mais qui devrait être sur tout crâne de touriste

particulièrement ce but : on arrive à laisser ainsi un battant que les modèles à tube unique central ne permettront jamais. Des ressorts très souples (quitte à employer des amortisseurs) seront précieux pour remplacer l'absente suspension arrière. Une selle qui me paraît excellente, bien que je n'aie jamais eu l'occasion de l'essayer personnellement, est la selle américaine Messinger, avec sa suspension par long ressort droit dans le tube de selle, comme on la trouve montée sur les Harley actuelles par exemple. Motosacoche également suspendait, il y a deux ou trois ans, sa selle par une suspension à parallélogramme et un gros ressort à boudin, mais si gros que mon poids n'arrivait qu'exceptionnellement à mettre en jeu son élasticité.

Dans tous les cas, si la suspension arrière si souhaitable au point de vue mécanique et confort ne se réalisait pas d'ici peu, il y aurait lieu d'envisager, comme solution du seul confort, le travail de la suspension de la selle dans son ensemble, ce qui jusqu'à présent n'a été que bien imparfaitement traité.

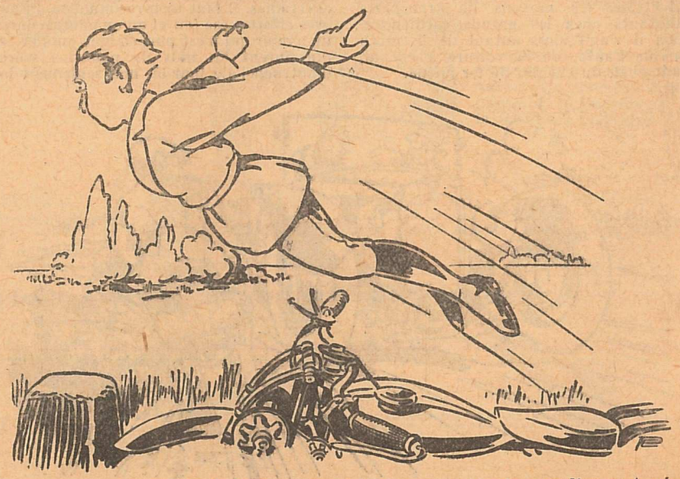
Une autre question qui se pose est celle de la cylindrée à adopter : à ceux qui, porteurs de lésions, espèrent trouver dans la moto un moyen de transport pratique, je dirai actuellement : prenez une 175 cmc. ou au plus une 250 cmc., 2 ou 3 vitesses, et accessoirement un deux temps.

Faible cylindrée pour n'avoir qu'une faible compression à la mise en marche, 2 ou 3 vitesses pour monter partout sans avoir à aider la machine, 2 temps parce que moins comprimés (en général) que le 4 temps, et que la magnéto tournant à la vitesse du moteur, donne une étincelle suffisante, même avec une faible pression sur le kick. J'ajoute du reste que ce dernier avantage du deux temps n'intéresse que le départ, et ne peut suffire à imposer ce modèle de moteur. Voilà pour la machine qu'on peut espérer actuellement trouver sur le marché. Maintenant, si on me demandait la machine que je jugerais idéale pour le cardiaque obligé d'user de moto, si on ne me bridait ni par le prix, ni par la consommation, les impôts et autres contingences matérielles, si on faisait abstraction de son inexistence, je répondrais que la machine la plus parfaite serait, par exemple, le quatre cylindres, de 1.000 cmc. au moins de cylindrée, pesant plus de 300 kilos ! Et puisqu'au fond il ne s'agit que de confort, et que le plus sain des mortels a le droit de rechercher le confort aussi bien que le malade, j'en profiterai pour développer ici quelques arguments en faveur de la grosse moto.

Il s'agit, somme toute, d'arriver à ce qu'un trou imprime à la moto, pour une vitesse donnée, le minimum de déplacement. Il est bien évident que si le trou est assez grand pour que la roue descende jusqu'au fond, la chute sera la même pour toutes les motos (ce sera la profondeur du trou). Mais au moment où la roue remontera hors du trou, elle imprimera à la machine une vitesse verticale qui tendra à faire décoller la roue du sol. L'énergie du choc ne dépend que de la profondeur du trou et de la vitesse de la machine. Il est bien évident qu'une 175 cmc. et une 1.000 marchant à 60 kilomètres à l'heure et rentrant dans le même trou, subiront la même poussée verticale. Mais, alors que la première décollera de 15 centimètres, la deuxième ne décollera que de 5 centimètres par exemple. Lorsqu'elles reprendront contact avec le sol, les ballons et la suspension amortie de la deuxième ne fourniront qu'un choc imperceptible, tandis que la première sera violemment secouée.

Pour la même raison mécanique, le danger des embardées provoquées par les trous est moindre pour les grosses que pour les petites machines. Enfin, comme agrément de conduite sur la route, je ne connais rien de supérieur à la grosse machine de 1.000 cmc. ou au delà. On ne mène pour ainsi dire jamais le moteur au-dessus de la moitié de son plafond, vibrations imperceptibles, douceur dans l'effort, glissement au lieu de l'arrachement des nerveuses 350 ou 500 supersport de vitesses équivalentes.

Sur route, direz-vous, nous sommes parfaitement d'accord, mais il y a la



La chute en moto n'est généralement pas grave car le cavalier est simplement désarçonné

manœuvre dans les rues, la mise sur béquille, le recul de la machine, le démarrage du moteur à froid, etc... Aussi ai-je dit que, en l'état actuel, je conseillais la 175, mais il faudrait si peu de chose pour qu'une machine idéale de grosse cylindrée fut pratique et cela non seulement pour les individus normaux,

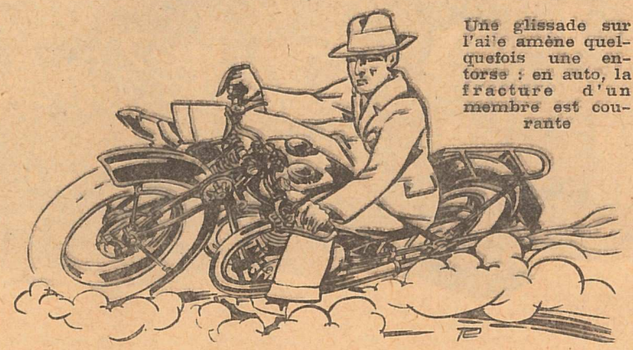
Un casque accidenté authentique : le possesseur n'a pas eu même de commotion : C'est le modèle Pyrénées 1928

mais, même pour les malades. Il suffirait de condenser sur la même machine les avantages que l'on trouve répartis entre diverses marques.

La mise en béquille : avez-vous vu mettre sur sa béquille la grosse F. N., 4 cylindres de 750 cmc. ? Il suffit au conducteur de monter droit sur une petite pédale latérale pour que la machine soit soulevée sur sa béquille placée entre les deux roues au-dessous de la boîte de vitesse. L'effort est insignifiant et pour peu qu'il y ait quelques accessoires, la machine pèse cependant plus de 230 kilos.

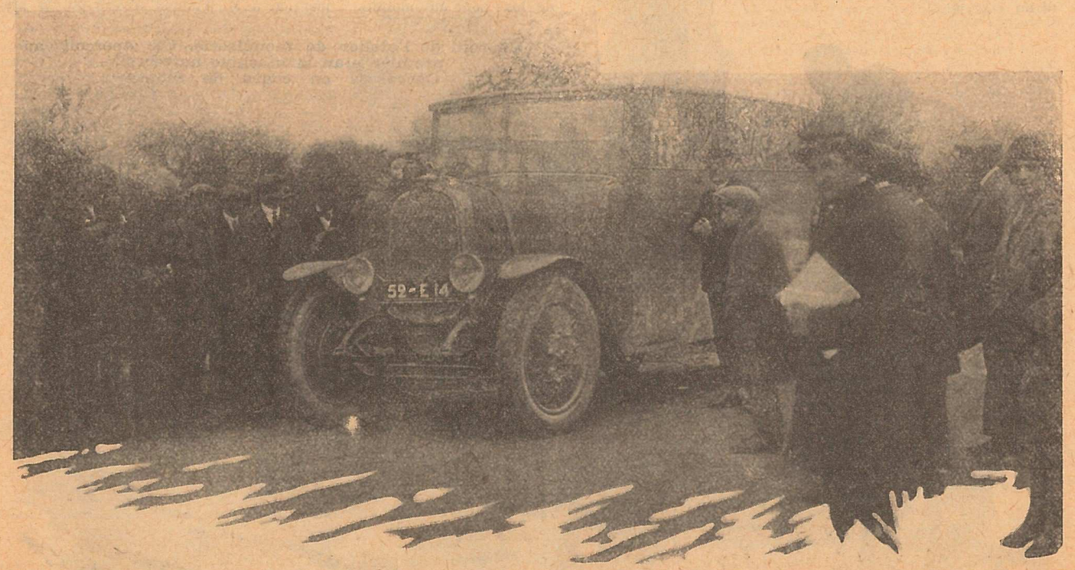
Le démarrage : entre un 1.000 cmc. 4 cylindres et un gros mono de 500, lequel d'entre nous hésitera ? La compression du mono est formidable, alors que dans le 4 cylindres ce ne peut être qu'un cylindre de 250 qui comprime, et encore il est équilibré par celui qui devait être à l'explosion et qui ne fait que se détendre puisque le moteur n'est pas encore en route. De plus la magnéto tournant à la vitesse du moteur (quelques fois même au double), on obtient avec un faible effort sur le kick une étincelle suffisamment énergique. Du reste ici un allumage par batterie (genre Delco) faciliterait encore le départ. Et puisque nous recherchons un grand poids pour notre machine, qu'est-ce qui s'opposerait à avoir un démarrage électrique ? L'importance de la batterie est très admissible, surtout en la divisant en deux groupes égaux de trois éléments répartis symétriquement par rapport à la machine et couplés en quantité, ce qui revient à doubler la capacité en donnant 6 volts. Je ne crois pas qu'il y ait grande difficulté à loger de chaque côté une demi batterie de 5 CV Citroën ou autre.

(A suivre)

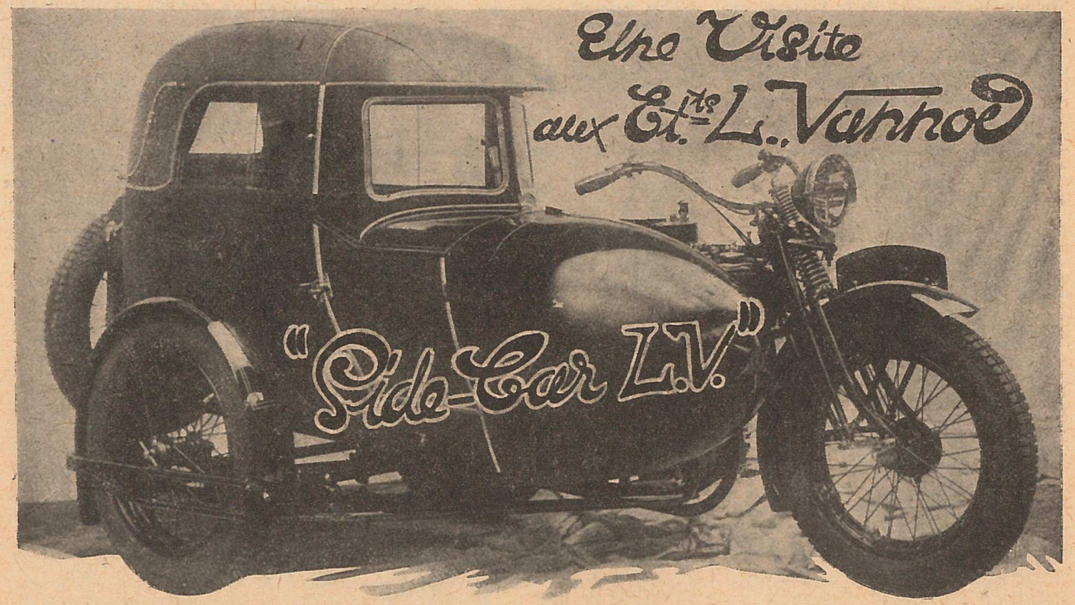


Une glissade sur l'aile amène quelquefois une entorse ; en auto, la fracture d'un membre est courante

Le Championnat du Trimoteur



Le Car Laffly qui accompagne les concurrents, transporte les officiels. C'est le car dorénavant attaché aux épreuves de " Moto Revue " : inutile de dire que c'est la qualité du véhicule qui a dirigé notre choix

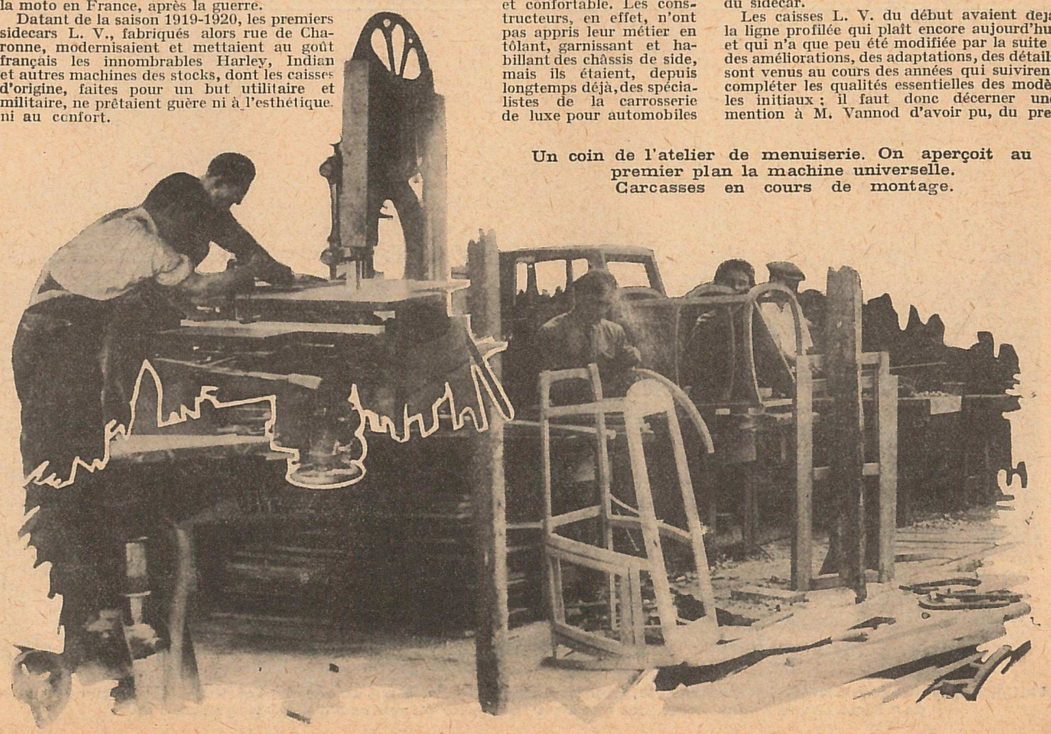


L'histoire du side-car L. V. est pour ainsi dire parallèle à celle du développement de la moto en France, après la guerre.

Datant de la saison 1919-1920, les premiers sidecars L. V., fabriqués alors rue de Charonne, modernisaient et mettaient au goût français les innombrables Harley, Indian et autres machines des stocks, dont les caisses d'origine, faites pour un but utilitaire et militaire, ne prêtaient guère ni à l'esthétique ni au confort.

L. V. : cette marque a été dès le début synonyme de belle carrosserie, bonne aussi et confortable. Les constructeurs, en effet, n'ont pas appris leur métier en tôlant, garnissant et habillant des châssis de side, mais ils étaient, depuis longtemps déjà, des spécialistes de la carrosserie de luxe pour automobiles et la formule qu'ils employaient dans cette branche, ils l'ont adoptée dans la fabrication du sidecar.

Les caisses L. V. du début avaient deja la ligne profilée qui plait encore aujourd'hui et qui n'a que peu été modifiée par la suite ; des améliorations, des adaptations, des détails sont venus au cours des années qui suivirent compléter les qualités essentielles des modèles initiaux ; il faut donc décerner une mention à M. Vannod d'avoir pu, du premier coup, réaliser une carrosserie qui, au bout de 8 ans, est d'une ligne générale que l'on aime et que l'on recherche encore.



Un coin de l'atelier de menuiserie. On aperçoit au premier plan la machine universelle. Carcasses en cours de montage.

La marche ascendante des Etablissements L. V. est assez intimement liée à celle d'une moto bien française, dont nous avons décrit les phases de fabrication dans un précédent numéro de *Moto Revue* : la René Gillet.

Tout comme René Gillet, L. V. est fournisseur des Services Publics : Armée, Gendarmerie, Préfecture de Police, etc... tant en France que dans nombre de pays étrangers. Cela veut dire que ces établissements doivent, tout comme René Gillet, répondre aux exigences des cahiers des charges, subir les contrôles et les réceptions, bref recevoir par là un brevet de bonne et solide fabrication, référence sérieuse pour les acheteurs de sidecars.

Nombre de photos parues dans *MotoRevue* ont illustré d'une façon claire les possibilités de cette maison et chacun se souvient encore de la diversité des carrosseries à utilisation bien définie, que L. V. a présentées lors de la démonstration militaire du Plateau de Satory : sidecar classique, ambulance, T. S. F., mitrailleur, etc... Lorsque des constructeurs, qui pourraient se contenter de suivre leurs séries en cours, n'hésitent pas à se jeter dans l'inédit en vue d'une fin utile, ils méritent toujours d'être signalés.

Aujourd'hui, les Etablissements L. V. occupent de grands ateliers à Puteaux d'où sortent de somptueuses voitures, telles que celles qui remportèrent le 1er prix aux concours d'élégance 1927 et 1928 et les fines carrosseries destinées à nos motos.

Voyons, en ce qui nous concerne plus spécialement, comment sont conçues et réalisées les carrosseries de sidecars.

Il y a grosso modo, sept stades différents dans la fabrication d'une carrosserie de sidecar L. V., chaque stade comportant une infinité de détails :

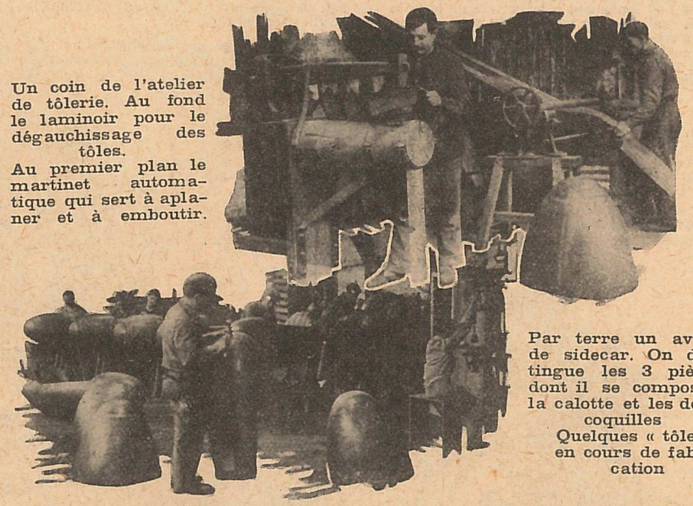
1° Menuiserie :

On commence par sélectionner les bois à employer qui doivent être de premier choix et absolument secs, conditions essentielles pour réaliser une caisse solide et indéformable.

Les bois de la membrane et les longerons, en hêtre ou frêne, suivant leur emplacement et leur travail, sont préparés, rabottés d'épaisseur et dégauchis pour permettre un traçage rigoureux à l'aide de gabarits très précis. Une fois tracés, ces bois sont découpés à une scie de forme très spéciale mais très standard et dénommée pour cela : machine universelle.

L'assemblage de la structure est faite sur cales, suivant les méthodes employés, en aviation ; les tenons sont collés et vissés et le plancher assemblé à feuillure.

Voilà la carcasse faite...



Un coin de l'atelier de tôlerie. Au fond le laminoir pour le dégauchissage des tôles.
Au premier plan le martinet automatique qui sert à aplaner et à emboutir.

Par terre un avant de sidecar. On distingue les 3 pièces dont il se compose : la calotte et les deux coquilles
Quelques « tôles » en cours de fabrication

2° Tôlerie :

La tôle employée pour revêtir la carcasse est de la tôle d'acier doux en 8/10e d'épaisseur ; elle arrive en feuilles brutes des scieries ; il faut donc la dégauchir au laminoir avant de la tracer, pour la découper suivant ses différents emplacements : calandre avant, côtés, pointe arrière.

La calandre avant est faite en 3 pièces comprenant : la calotte en tôle repoussée au tour, donc rigoureusement centrée et symétrique, et deux coquilles embouties au maillet dans des formes en fonte de galbe approprié. Cette calotte et ces deux coquilles sont ensuite assemblées à la soudure autogène ; la même opération se répète pour la fixation des éléments de côté et pour la pointe arrière qui se termine par un cône régulier.

3° Ferrage :

Le ferrage consiste, entre autres opérations, à habiller tout d'abord la carcasse de bois avec les tôles que nous venons de voir façonner et dont les bords sont rabattus et cloués ou vissés. On effectue ensuite le renforcement par équerrage intérieur à l'aide de ferrures forgées. Cette opération de ferrage se poursuit par le montage de la portière qui est fixée à la caisse par de fortes charnières et fermée par des espagnolettes en maillechort.

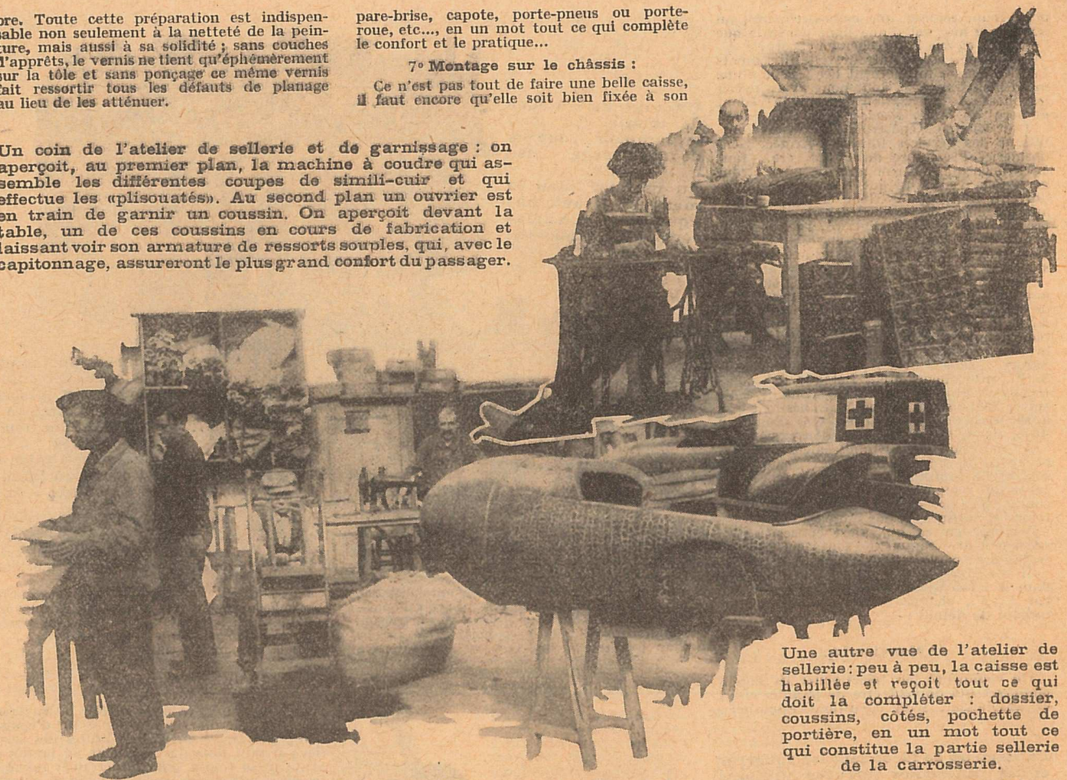
C'est également au cours de cette phase de la fabrication qu'on ajuste les ferrures de capotage, du pare-brise, du porte-bagages, etc...

4° Emaillage à froid :

Ce travail, qui va donner à nos caisses la couleur de notre choix et le chatoiement brillant d'impeccables vernis, demande une préparation minutieuse ; on opère, ici aussi, comme pour la voiture : la préparation de la tôle, avant la couche de vernis définitif, exige : un décalaminage, une impression de 5 couches d'apprêts, le mastiquage des soudures, un ponçage à l'eau très minutieux et qui doit rendre la tôle polie comme un mar-

La forge où se façonnent les équerres et les différentes ferrures utilisées pour le ferrage des caisses ; ces ferrures faites suivant gabarit servent à renforcer entretoiser et assembler les différents éléments de la carrosserie ; d'autres ferrures également forgées dans cet atelier serviront à la fixation du marche-pieds, du pare-brise, des arceaux de capote, etc.
Habillage de la carcasse : sur l'armature de bois terminée, vérifiée et réceptionnée, on applique les différents éléments de tole : calotte avant, côtés, pointe arrière, qui sont déjà réunis entre eux par la soudure autogène et qui constituent le revêtement de la carrosserie à laquelle ils donnent sa ligne caractéristique.

bre. Toute cette préparation est indispensable non seulement à la netteté de la peinture, mais aussi à sa solidité ; sans couches d'apprêts, le vernis ne tient qu'éphémèrement sur la tôle et sans ponçage ce même vernis fait ressortir tous les défauts de planage au lieu de les atténuer.



Un coin de l'atelier de sellerie et de garnissage : on aperçoit, au premier plan, la machine à coudre qui assemble les différentes coupes de simili-cuir et qui effectue les «plisouatés». Au second plan un ouvrier est en train de garnir un coussin. On aperçoit devant la table, un de ces coussins en cours de fabrication et laissant voir son armature de ressorts souples, qui, avec le capitonnage, assureront le plus grand confort du passager.

Une autre vue de l'atelier de sellerie : peu à peu, la caisse est habillée et reçoit tout ce qui doit la compléter : dossier, coussins, côtés, pochette de portière, en un mot tout ce qui constitue la partie sellerie de la carrosserie.

Arrivée à ce point de préparation, la carrosserie est placée dans la chambre d'émaillage qui, en plus du pistolet pneumatique projetant en vapeurs pulvérisées le vernis cellulosique, est munie de forts aspirateurs absorbant les buées qui se forment pendant ce travail. L'émail projeté par le pistolet sèche instantanément, à tel point qu'il permet l'application de 3 couches successives en moins de 30 minutes.

Un rechampissage soigné, bande et filet, complète le fini de cet émaillage. Il est fait à la main à l'aide de pinceaux aux poils d'une longueur démesurée et qu'il faut manier avec une sûreté de main peu commune, sans tremblement, sans, comme l'on dit : « sucrer les fraises ».

5° Sellerie :

Le travail de sellerie comprend la confection et la pose des garnitures en simili-cuir, à plis ouatés, des sièges et dossiers montés sur carcasses élastiques très souples, de la pochette sur le côté de la portière et du tapis de sparterie recouvrant le plancher.

Les opérations de détail comprennent la coupe suivant gabarits, le gainage des coussins qui sont montés sur cadres, le capitonnage des côtés, la pose des accoudoirs et la finition par cette sorte de galon ou de bourrelet appelé joint américain.

La capote amovible est faite également dans cet atelier et d'après le principe même qui préside à la confection des capotes de voitures de sport ; cette capote est munie de regards en mica ; une heureuse combinaison de la carrosserie permet, en cas de non utilisation, de ranger la capote à l'abri de tous risques, dans un emplacement approprié sous le coussin arrière.

6° Finition :

Cette phase abonde en détails puisqu'elle groupe le montage des divers accessoires : pare-brise, capote, porte-pneus ou porte-roue, etc..., en un mot tout ce qui complète le confort et le pratique...

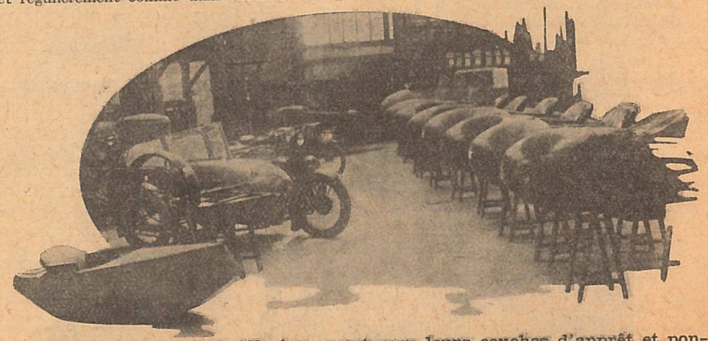
7° Montage sur le châssis :

Ce n'est pas tout de faire une belle caisse, il faut encore qu'elle soit bien fixée à son châssis et que le tout soit bien assemblé avec la moto.

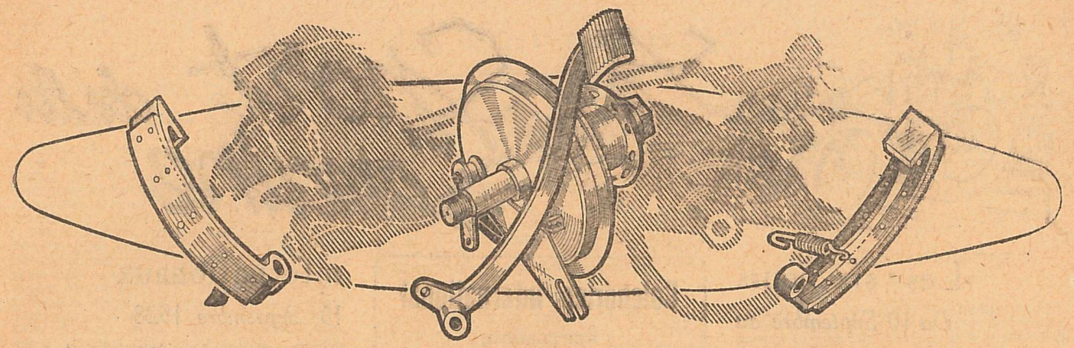
Avant donc de fixer la carrosserie on s'assure que moto et châssis de sidecar soient unis suivant les règles ; on vérifie l'équilibrage, les aplombs et le parallélisme, puis on monte définitivement la carrosserie et l'histoire du sidecar est terminée, quant à sa fabrication.

Voici brièvement résumés (il faudrait un ouvrage pour l'expliquer en détails), les différents chapitres de la fabrication d'un sidecar L. V.

Comme on le voit la formule de fabrication est des plus classiques ; elle s'inspire des bonnes méthodes ; elle se suit normalement et régulièrement comme dans toute maison bien organisée. Le morcellement du travail en autant de spécialités qu'il est nécessaire sans chevauchements, dangereux, permet d'assurer une qualité constante puisqu'on voit clair au cours des opérations successives et qu'il est possible, à chaque moment de la construction, de situer la responsabilité de chacun. Ces possibilités de contrôles incessants augmentent la garantie de l'acheteur, puisqu'elles prouvent la probité des constructeurs. Nous voyons là, comme dans les visites faites antérieurement, qu'à la base de toute bonne fabrication il faut de l'ordre et de la méthode ; là où règnent ces deux qualités maîtresses, il est bien rare qu'il y ait des vices cachés ; organisation saine, saine fabrication...



Les caisses terminées de tôleries, ayant reçu leurs couches d'apprêt et poncées, attendant leur passage dans la chambre d'émaillage que l'on aperçoit au fond à droite.



Le Freinage avant et les... polémiques

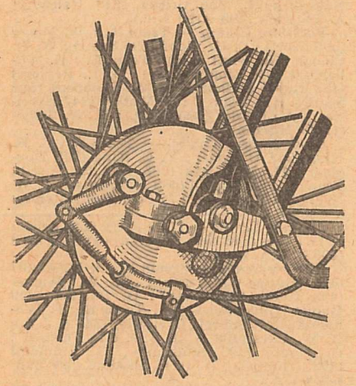
Dans votre dernier numéro, en lisant l'article sur le freinage par M. le docteur Imbert, je fus très surpris en lisant ces lignes : « Si les Américains se refusent obstinément à son adoption, malgré l'efficacité qu'ils sont bien forcés de lui reconnaître, c'est que la plupart de leurs fourches ne sont pas haubannées... etc. ».

Certainement l'auteur, à part les modèles des stocks 1916, n'est pas au courant de la fabrication américaine actuelle ; Or, nous sommes en 1928 et ferai simplement remarquer que mon Henderson 4 cyl. est munie d'un frein avant origine, et qu'il en est de même pour la Super-Excelsior 2 cyl., la Cleveland 4 cyl., 1.000 cmc., l'A. C. E. et sûrement d'autres marques que j'ignore.

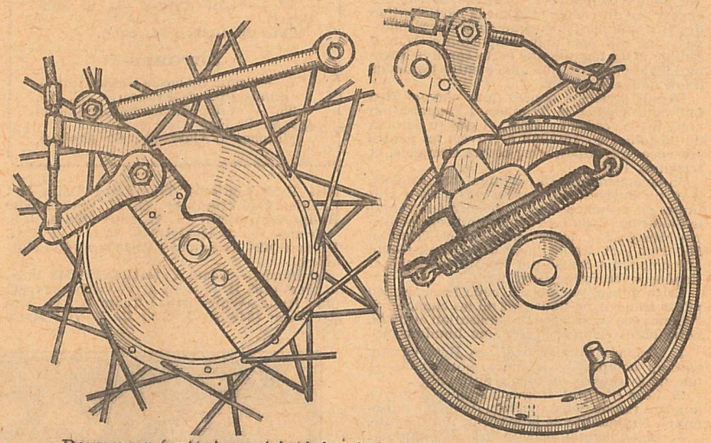
Quant à son adoption, je crois plutôt que c'est principalement à cause des machines expédiées en Europe, car ce n'est pas la fourche qui a fait retarder son adoption, mais l'avantage *nul* que ce frein a sur ces motos, d'un poids élevé et de forte cylindrée. Un bon frein à l'arrière, à large tambour, est amplement suffisant pour vous freiner, car il faut tenir compte également que, dans ces machines, le moteur (de 2 ou 4 cyl à grosses cylindrées), est encore le meilleur auxiliaire pour le freinage, et vaut largement le meilleur des freins avant.

Pour en finir, à mon avis, le freinage avant, pour la moto, comme pour la voiture, est de plus grande utilité sur les machines de poids peu élevé, et dont les moteurs ont moins de cylindrée.

ROBERT HUGUENET.



Vue extérieure du frein avant de la Cleveland 1.000 cmc



Deux vues (extérieur et intérieur) du frein avant de l'Henderson

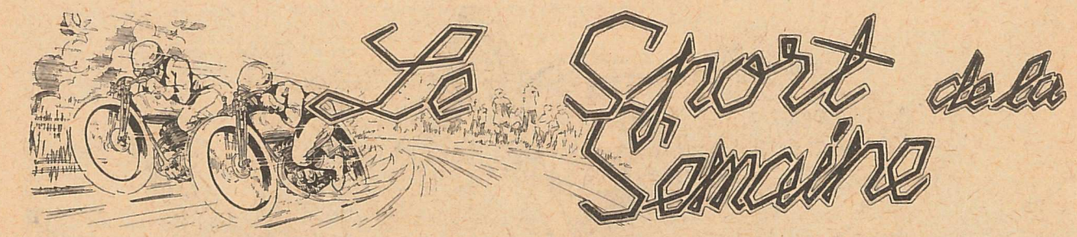
Fred s'est suicidé...

... Bretonnel s'est suicidé : voilà la nouvelle que le téléphone nous apprenait récemment. La boxe nous l'avons vécue pratiquement d'abord, puis pendant les cinq années de notre passage à « *L'Auto* ». Des suicides de boxeurs, des suicides d'aviateurs, de craks cyclistes, d'automobilistes, de cinéastes, cela devient courant. En motocyclisme, c'est inconnu ! Le suicide est une aberration mentale, une folie, conséquence de neurasthénies successives. Le suicidé sportif est-il à plaindre ? Peut-être : pour nous, nous accusons froidement les dirigeants de l'opinion sportive à ce sujet. Le boxeur ! Mais avant le combat, vous le poussez, l'énervez, le flattez bref, vous l'amenez à un état de tension nerveuse et d'irritabilité fantastiques ! Le lendemain du combat, vainqueur ou vaincu, une coupe plus ou moins frelatée de champagne et le voilà « laissé pour compte » pour X mois avant un nouvel entraînement. Le vide est trop brutal : nous en fréquentons : eux-mêmes nous avouent le fait : ils mariment une neurasthénie perpétuelle entre deux combats et au moindre effort on se pend !

Nos motocyclistes, eux, vivent une vie intense et continue ; une épreuve, une sortie, une réunion se succèdent perpétuellement : ils frémissent, ils jubilent, ils râlent... qu'importe ! Demain, après demain, ils recommenceront, jamais de faux-repos ; et puis, pas de dirigeants quelconques ! ou de directives nébuleuses ! Pas de vaines glorioles : l'as d'aujourd'hui reste le copain de celui d'hier ou de demain. Celui qui, en motocyclisme, prétend diriger l'opinion doit lui-même être capable de refreiner les courants sportifs « naturels : s'il ne le peut, il est vivement débarqué par nos jeunes. Et puis le contact perpétuel du danger non-chiqué, l'entraînement rationnel et pas du tout à accroissement géométrique exigé par les autres sports, tout cela équilibre son esprit, son corps, sa vie sociale. Parlez du suicide à un de nos motocyclistes, il vous sourit de pitié : c'est une aberration mentale incontestable... Ne se suicident que les faibles, les névrosés et les mal dirigés !

Et pourtant Fred Bretonnel, qui fut notre ami, fut confié à 16 ans à la Boxe en plein équilibre mental. Qui donc a pu le dévoyer ?

M. ADAM.



Les six jours internationaux

Du 10 *Septembre au* 15 *Septembre* 1928

Les Six-Jours Internationaux, épreuve de tourisme de nos voisins d'outre-Manche, se déroulent encore cette année sur le territoire de la Grande-Bretagne.

D'après le règlement en vigueur, c'est le pays dont l'équipe fut gagnante l'année précédente qui doit organiser l'épreuve l'année suivante. Lorsque l'équipe gagnante est toujours la même, comme c'est le cas, le règlement demande des modifications.

La F. I. C. M. est émue et l'année prochaine l'organisation des Six-Jours Internationaux sera confiée à l'Allemagne.

Priver l'Angleterre du gros effort qu'elle fait pour cette épreuve? Non, car la liste des engagés en dit encore long sur la participation des Britanniques, bien que celle des Scandinaves ne soit pas moins importante. Mais il semble assez logique que cette épreuve internationale passe chaque année entre les mains d'une nouvelle nation.

Depuis plusieurs années nous n'avons rien fait pour gagner le Trophée. L'organisation nous fut accordée en 1920, et elle se déroula du 26 juillet au 1er août à travers les pentes escarpées des Alpes, avec centre Grenoble, et terminus Paris.

56 engagements, 15 partants. Les Anglais, bien qu'engagés, ne vinrent pas : nous restâmes en présence des Suisses qui enlevèrent le Challenge 1920. La France était représentée par Naas (A.B.C. 500 cmc.); Gabriel (Triumph 500 cmc.) et Gallien (sidecar Benoit-Gonin 500 cmc.). La Suisse par les Motosacoche et Condor, avec Rolly, Gex, etc.

Cette année, aucune marque française ou pilote français ne figure parmi les engagés. Si l'Allemagne en accepte l'organisation en 1929, notre industrie motocycliste ne boudera pas.

1. *Trophée International.* — Réservé aux équipes composées de deux motos solos et une moto sidecar de même nationalité.

2. *Vase d'argent International.* — Réservé aux équipes de deux coureurs de même nationalité. Nationalité de la machine indifférente.

3. *Championnat Motocycliste Britannique.* — Réservé aux Clubs affiliés à l'A. C. U.

10 *septembre.* — Harrogate, Esllack (contrôle), Settle (déjeuner, contrôle), Draughton (contrôle), Harrogate.

11 *septembre.* — Harrogate, Nunnington (contrôle), Railway crossing, Lousy Bank (contrôle), Whitby (déjeuner), Helmsley (contrôle), Harrogate.

12 *septembre.* — Harrogate, Helmsley (contrôle), Blakey (contrôle), Whitby (déjeuner), Nunnington (contrôle), Harrogate.

13 *septembre.* — Harrogate, Kettlewell (contrôle), Lodge Hill (contrôle), Reeth.

14 *septembre.* — Harrogate, Quarry Hill (contrôle), Lofthouse (contrôle), Reeth (déjeuner), Kettlewell (contrôle), Harrogate.

15 *septembre.* — Harrogate Helmsley, (cintrôle), Helmsley.

1. Trophée International

Angleterre. — V. C. King (348 Douglas) ; F. W. Neill (498 Matchless) ; H. G. Uzzel (493 B. S. A. s. c.).

Suède. — G. Gothe (245 Husqvarna) ; Y Ericsson (490 Husqvarna) ; B. Malmberg (490 Hasqverna s.c.).

2. Vase d'argent International

Angleterre. — Tram A : Miss M. Cottle (348 Raleigh) ; Mrs G. Mc Lean (348 Douglas) Miss E. Foley (494 Triumph) ; Team B : L. Crisp (349 Humber) ; G. W. Walker (499 Rudge-Whitworth) ; F. W. Giles (498 A. J. S.

Irlande. — J. Healy (349 A. J. S.) ; F. G. Holmes (494 Triumph) ; G. Briggs (495 Matchless).

Hollande. — Team A : H. C. Dolk (348 F. N. J. Moss (493 B. S. A.) ; A. P. v. Hamersveld (499 Rudge-Whitworth) ; Team B : H. Van der Veen (349 A. J. S.) ; C. J. Van Marle (249 Dunelt) ; G. Van Twist (B. S. A. s. c.).

Suède. — G. Gothe (345 Husqvarna) ; Y. Erisson (490 Husqvarna) ; B. Malmberg (490 Husqvarna s. c.).

Danemark. — A. Olsen (499 Rudge-Whitworth) ; A. Reinhardt (499 Rudge-Whitworth).

3. Championnat Britannique

Scottish A. C. U. — M. Mac Queen (348 Raleigh) ; R. Mac Gregor (348 Raleigh) ; A. Pattison (499 Ariel s. c.).

Yorkshire Centre. — Team A. : W. Moore (596 Scott) ; C. H. Wood (596 Scott) ; W. H. Clough (596 Scott s. c.) ; Team B. : E. Williamson (346 Montgomery) ; G. L. Reybard (488 Royal Enfield) ; G. W. Shepperd (596 Scott s. c.) ; Team C : N. Walker (247 Excelsior) ; A. Jeffries (596 Scott) ; F. W. James (1.096 Morgan).

South-Eastern Centre. — Team A : C. H. King (348 Douglas) ; V. C. King (348 Douglas) ; H. M. Hicks (596 Douglas s. c.) ; Team B. : T. F. Hall (498 Matchless) ; F. W. Neill (498 Matchless) ; P. Pike (990 Matchless s. c.).

Midland Centre. — H. S. Perry (248 Ariel) ; S. H. Jones (346 New Imperial) ; H. G. Uzzell (493 B. S. A. s. c.).

Western Centre. — Team A : J. H. Amott (499 Rudge-Whitworth) ; G. W. Walker (499 Rudge-Whitworth) ; G. Butcher (499 Rudge-Whitworth s. c.) ; Team B ; T. Williams (349 Humber) ; G. Rowley (349 A. J. S.); F. W. Giles (498 A. J. S. s. c.) ; Team C : G. Dance (493 Sunbeam) ; G. Stannard (494 Triumph) ; N. P. O. Bradley (599 Sun beam s. c.).

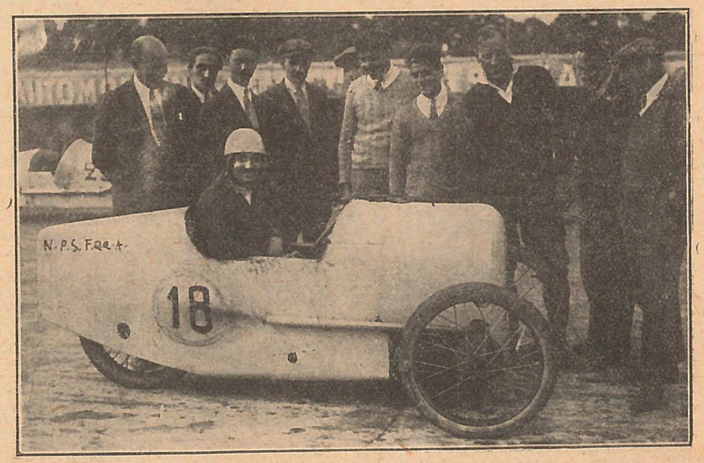
Calendrier International

SEPTEMBRE

15. — Côte du Sommering.
15 au 16. — Meeting des Routes Pavées (A C. Nord).
Grand Prix des Nations à Monza (Italie).
16. — Concours estafettes (A. C. I. F.).
22. — Grand Prix d'Europe (Brooklands).
23. — Côte d'Auch (A. C. Midi).
Côte et kilomètre de Colmar (A. C. Alsace).
29. — Les records (Oestmale-Belgique).
30. — Côte d'Agen (A. C. Sud-Ouest).
Côte de Gaillon (*L'Auto*).

OCTOBRE

7. — Circuit du lac de Garde (Italie).
Grands Prix de France (M. C. F.).
28. — Côte de Gometz-le-Châtel (A. M. C. F.).
Matches d'Alger (A. C. Algérie).



Chéret devenu « trimoteuriste? » Non ! mais tricariste de vitesse à Montlhéry où son engin atteignit le 108. Et pour savoir ce que veut dire N.P.S.F.Q.Q.A... lisez *Moto Revue* !

Le meeting des routes pavées

La plus populaire des épreuves

Le meeting des Routes Pavées qu'organise, avec le concours du *Petit Parisien*, l'Automobile Club du Nord de la France, et qui est doté des primes Burnand et Saint-Didier, va remporter, il n'est pas exagéré de le dire, un retentissant succès !

Quarante-huit voitures seront en ligne le 16 septembre à Pont-à-Marcq pour la course de six heures : trois Chrysler, une Peugeot, trois Ariès, quatre Bugatti, trois Oméga-Six, quatre Sizaire-Six, deux Lancia, une Delaunay-Belleville, deux Alfa-Roméo, deux Georges Irat, deux Vasto, deux Licorne, une E. H. P., trois d'Yrsan, deux Lombard, deux Rally, deux Amilcar, et les Salmson, Donnet, B. N. C., etc.

Et parmi les conducteurs : Boyriven, de Coularé, Castelin, Poirier, Stoffel, Duray, Richard Lorthiois, Letranc, Laly, Ch. Liagre, Burie, Bussienne, Tersen, Zehender, Michel Doré, Yvanowski, Gérard, Treffel, Pluquet, Tétaldi, d'Havrincourt, Chrystian, Six Ernest, Lepicard, Gabriel, Siran, etc.

Le 15 septembre, pour la course de trois heures, soixante-cinq concurrents en motos, sidecars, cyclecars et petites voitures, parmi lesquels : les D. E. M. Clément-Gladiator, New-Motorcycle, O. S. A., Liberty, Propul-Cycle, F. N., Géco Herstal, Mondiale, Motosacoche, Terrot, Nevéjans, Monet-Goyon, Soyer, A. J. S., Raleigh, Guignard, Sunbeam, Saroléa, Gillet, Rush, Austral, Sandford, Arnould, Peugeot, La Licorne, Tracta, etc. Parmi les conducteurs : Michel Doré, Sandford, Chéret, Demeuter, Virgo, Lovinfosse, Debay, Francisquet, Schouppe, Gaussorgues, Debaisieux, Rauwers, Sourdot, etc.

Vingt véhicules sont inscrits dans le concours des véhicules industriels, trente dans le concours de phares, cent cinquante dans le concours d'Elégance, soit en tout près de trois cents inscriptions.

Un nombre considérable de concurrents au Circuit des Routes Pavées

On peut prévoir dès maintenant que ce meeting des *Routes Pavées* sera encore plus brillant que les précédents, qu'il s'agisse de la course de six heures pour voitures, de la course de trois heures pour motos, du concours de phares, ou du concours d'élégance, dans chacune de ces épreuves les organisateurs ont eu à enregistrer un nombre énorme de concurrents.

En motos, ensemble de marques les plus en vue, si bien que cette course de trois heures constitue un véritable championnat ; je dirais même mieux : un match France-Belgique avec : les quatre Clément Gladiator, deux Gnome et Rhône, deux O. S. A. Liberty, une Rochester, deux Saroléa, une A. J. S., cinq Raleigh, deux Rush, quatre Gillet d'Herstal, deux Mondiale, deux Sunbeam, une Guignard, une Terrot, trois Soyer, une Libellule avec moteur Aubier, trois F. N., une Névéjans, etc., toutes citées au hasard.

Le Grand Prix d'Autriche

Le 2 septembre s'est déroulé, sur les environs de Vienne, le Grand Prix Motocyclettes, organisé par l'A. C. d'Autriche. Il s'agissait de franchir, en six heures d'horloge, la plus grande distance possible. Ne pouvaient être classés que les coureurs dont la distance parcourue n'était pas inférieure de plus de 10 % à celle couverte par le vainqueur.

Cette grande compétition remporta un succès considérable. 56 inscriptions venaient d'Allemagne, d'Angleterre, de France et de Hongrie. 52 se présentèrent au start, et 20 réussirent à terminer.

Le vainqueur est le célèbre coureur allemand Karl Gall, qui, sur B. M. W., a couvert durant ces 6 heures 588 km. 280, battant largement le record de l'année précédente qui était de 509 km. 999.

Notons en classe 500 cmc. la victoire du pliote anglais Rowley, sur A. J. S., et celle, en 350 cmc., du grand Handley, le superbe vainqueur du Grand Prix d'Europe à Meyrin en juillet dernier, qui couvrit, sur l'A. J. S. qu'il pilotait dimanche, 568 km. 721.

Les 250 cmc. a été gagnée par Ashby, coureur anglais, vainqueur également dans cette classe au Grand Prix d'Europe.

Les autres épreuves...

Classement général

1. Charles Gall (B. M. W.) ; 2. Handley (A. J. S.) ; 3. Rowley (A. J. S.) ; 4. Stelzer (B. M. W.) ; 5. Himing (Zenith) ; 6. Steinfellner (B. M. W.) ; 7. Gmelch (D. K. W.) ; 8. Bernard (Gnome-Rhône), 9. Sandler (Puch).

Par classes

1.000 *cmc.* : 1. Ch. Gall (B. M. W.), 88.280 kilomètres (en 1927 : 509.999) ; 2. Stelzer (B. M. W. 551.706 km. ; 3. Koci (Brough Superior) 351.373 km.

500 *cmc.* : 1. Rowley (A. J. S.), 563.362 km. (504.405 km.) ; 2. Steinfellner (B. M. W.). 532.011 km. ; 3. Gmelch (D. K. W.) 526.275 km. ; 4. Bernard (Gnome-Rhône) 508.409 km. 5. Stegmann (D. K. W.) 463.249 km. ; 6. Cerny (Gnome-Rhône) 450.410 km. ; 7. Walland (O. K.) 347.515 km. ; 8. Tichy (Delta Gnome) 324.017 km.

350 *cmc.* : 1. Handley (A. J. S.) 568.721 km. (474.517 km.) ; 2. Himing (Zénith) 533.344 km 3. Freissler (Dot) 455.800 km.

250 *cmc.* : 1. Ashby (O. K.) 528.569 km. (432.414 km.) ; 2. Sandler (Puch) 488.069 km. ; 3. Schwarz (M. T.) 452.183 km. ; 4. Loyda (O. K.) 443.540 km.

175 *cmc.* : 1. Comte Boos-Waldeck (M. T.) 407.425 km. (449.821 km.) ; 2. Opawsky (M. T.) 379.388 km.

En Belgique

La Journée des Records à Oostmalle le 30 septembre 1928

Le R. A. C. de Belgique et la F. M. de Belgique organisent le 30 septembre leur annuelle journée des Records. Comme toujours les épreuves se dérouleront sur le tronçon de la route d'Anvers à Turnhout, situé entre les bornes 28 et 29, au sortir du village d'Ostmalle. La Belgique a le rare privilège de posséder là une piste idéale pour l'établissement des records du Kilomètre lancé et du Kilomètre arrêté. C'est une route excellente en asphalte-bloc, parfaitement unie et horizontale. On peut simplement regretter que le tronçon rectiligne ne soit pas assez grand pour les tentatives de record du mille.

Pour les voitures, les catégories sont celles reconnues par le Code Sportif de l'A. I. A. C. R., à savoir : I, au-dessus de 5 litres ; II, jusqu'à 5 litres ; III, jusqu'à 3 litres ; IV, jusqu'à 2 litres ; V, jusqu'à 1 litre 500 ; VI jusqu'à 1 litre 100 ; VII, jusqu'à 750 cmc. ; VIII jusqu'à 500 cmc.

Pour les motos, il y a trois classes : A Bicyclettes à moteurs ; B, Motocyclettes et C., Motos avec sidecar. Classe A : 75, 100 et 125 cmc. Classe B : 175, 250, 350, 500, 750 et 1.000 cmc., Classe C : 350, 600 et 1.000 cmc.

Des prix importants, dont le détail paraîtra à bref délai, seront attribués pour les premiers classés de chaque catégorie. Les records battus donneront droit à une prime de 1.000 francs pour les voitures et de 500 francs pour les motos.

UNE BELLE RÉPLIQUE!

Vial est franc

Nous n'en attendions pas moins de lui : aussi nous insérons avec plaisir la lettre ci-après : la modestie n'est-elle pas la plus belle parure du jeune homme ?

Je trouve comme vous que les journaux sportifs s'occupent beaucoup trop de moi. Je n'ai pas, croyez-moi, les prétentions que vous m'attribuez et j'estime beaucoup trop des hommes comme les Péan, les Richard, etc. pour oser me comparer à eux, ce qui en toute franchise ne m'est jamais venu à l'idée.

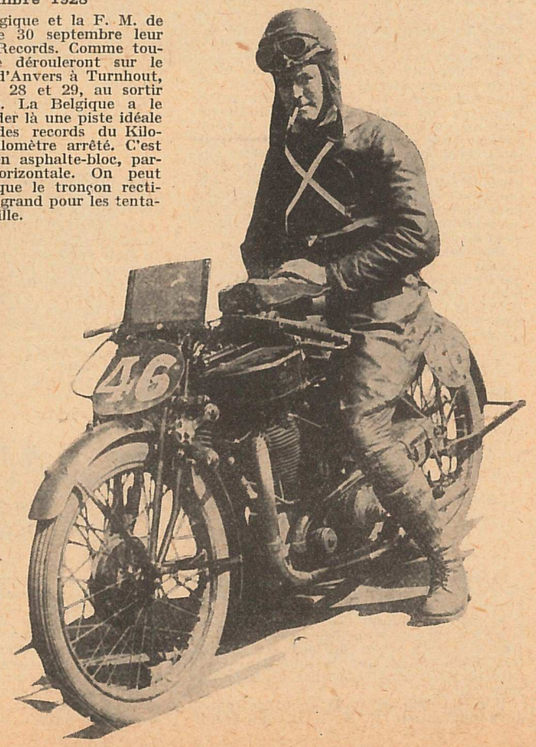
Dans certaines réunions entre amis je me suis amusé à faire de l'acrobatie, mais sans aucune prétention, sachez-le bien.

Je fais de la moto en fanatique parce que cela me plaît.

Ma situation est fixée ailleurs que dans la moto et comme tous, je vous l'assure, je désirerai que cet état de chose soit mis au point et que ce battage prenne fin.

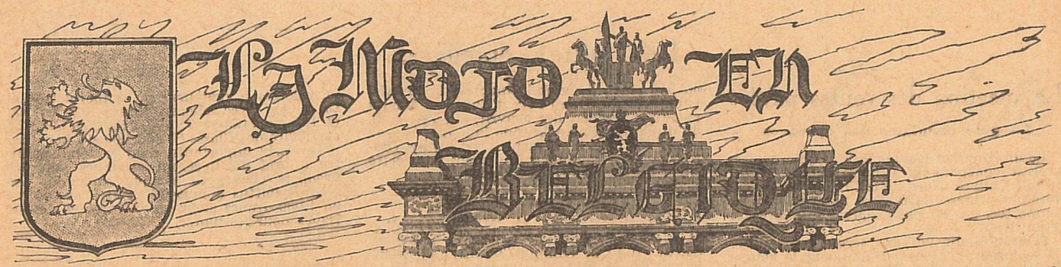
Je vous donne grandement raison, remarquez, mais je vous assure que je vous serai très obligé si vous pouviez m'excuser (en somme ce n'est pas ma faute) auprès des sportifs.

Georges VIAL.



En Angleterre.

Au Grand Prix de l'Ulster (80 miles à l'heure) Graham Walker termine vainqueur sur Rudge 500 cmc.



QUELQUES POTINS EN BELGIQUE...

UNE PELLE SENSATIONNELLE

« *Moto-Revue* » a retracé très exactement les principales péripéties qui ont marqué le Grand Prix d'Europe de Motos, si magistralement organisé par l'Union Motocycliste Suisse sur le circuit du Meyrin aux portes de Genève.

Ayant suivi cette importante manifestation internationale, je me permettrai d'y revenir sur un incident excessivement émouvant qui s'est déroulé le samedi 27 juillet pendant la course des 350 cmc.

Après avoir été pendant plusieurs tours le seul adversaire à la taille d'*Handley*, le prestigieux *Stanley Woods*, bien malchanceux cette année, commença à retrograder. Cependant, assez heureux d'éliminer rapidement les ennuis qui le handicapaient, il repartit de plus belle, chassant rageusement son rival et espérant ainsi refaire le terrain perdu.

Ceci se passait précisément au moment du premier ravitaillement.

A quelque cent mètres des tribunes donc, Woods lâcha son guidon d'une main afin de desserrer le bouchon du réservoir à l'huile et gagner ainsi quelques précieuses secondes.

Il pleuvait copieusement et la belle route en asphalte-bloc était forcément dérapante de ce fait. Le malheur voulut que Woods freina brutalement du pied à cet instant. Tenant mal sa machine il fit un écart et tomba assis sur la route luisante.

La force vive agissant, l'homme et la moto se comportèrent comme sur un véritable tobboggan. Le moment était pathétique, car l'on craignait que la moto désemparée ne vienne atteindre à la tête le pilote en mauvaise posture. Cette éventualité ne se produisit pas. Woods continua cette glissade forcée pendant plus de cinquante mètres gardant toutefois la présence d'esprit suffisante pour ne mettre ni bras ni jambes à terre. Cette précaution le sauva ; et il vint échouer contre la paroi d'un stand y donnant légèrement du casque *(ah! ce casque.)*

Dans les tribunes, où l'émotion était au comble, ce fut un réel cri de soulagement qui s'échappa de la bouche de tous les spectateurs angoissés, lorsqu'ils virent le grand Woods se relever et courir à sa moto le plus naturellement du monde, comme si rien ne s'était passé.

Un coup d'œil à bâtons rompus

Bien que le Grand Prix, ce point culminant de l'intérêt de la saison soit passé, le sport motocycliste reste très actif en Belgique.

D'abord le grand Motor-Union de Liége a fait disputer ses annuels championnats de grand fond à savoir : Liége-Bordeaux-Liége ; 1.860 kilomètres pour les motos et sidecars, puis Liége-Madrid-Liége, soit 3.300 kilomètres pour les autos ; ces deux gigantesques épreuves devant être parcourues en une seule étape, à 45 kilomètres de moyenne. Il n'est guère besoin de souligner ici la portée sportive et l'admirable but technique visé par ces deux formidables randonnées. L'épreuve motocycliste a connu un succès considérable et a été particulièrement disputée si l'on en juge et que ni la moyenne élevée, ni le long parcours n'ont pu départager sept concurrents qui rentrent premiers *ex-a quos*.

Ceux-ci, MM. Lafleur, Lovinfosse, Degrady et Chaudier (sidecar), tous quatre sur F.N., ainsi que MM. Giltay, Sels et Delcourt sur Saroléa, ont accompli un merveilleux exploit qui montre bien que la moto actuelle est un engin d'un fonctionnement sûr, qui ne connaît à peu près plus de panne et dont, ce qui est mieux, les arrêts intempestifs ont peu d'influence sur le résultat final.

Le résultat des voitures fut moins brillant et seul le sportsmann liégeois bien connu M. Maurice Minsart, sur une trois litres Bugatti, rentre au but avec son contingent de points.

Ce sont là de véritables performances qui méritent d'être prises en considération.

***

En France, vous avez les landes, en Belgique, nous avons la campine limbourgeoise, avec d'immenses étendues de morne bruyère.

Au cœur de cette région sablonneuse, à Mechelen-sur-Meuse précisément, il existe un club qui a assaisonné le motocyclisme à la sauce locale. Pour ce faire, les membres ont tracé une piste sommaire en pleine bruyère et ont résolu d'y lancer des motocyclistes. Assimilable aux courses sur prairie et ayant quelque analogie avec le « dirt track » dont on commence à parler en Belgique, cette épreuve qui portait justement la dénomination de Course des Bruyères avait attiré les meilleurs spécialistes de ce genre. Se disputant par éliminatoires successives, les diverses manches donnèrent le spectacle de luttes passionnantes sans que ce terme ne soit en rien exagéré.

En senior, le bruxellois Demeuter sur Rush s'affirma imbattable et cette victoire à Mechelen lui valut du reste de décrocher le titre officieux de champion de Belgique sur prairie.

Parmi les juniors, Achille Hufkhens, le frère cadet du fameux Hufkhens de la vieille équipe Gillet d'Herstal, s'attribua une brillante première place dans cette intéressane course des Bruyères, où tout fut parfait.

Georges DETAILLE.

Rallye monstre pour Motos et Autos

A l'occasion du XXVe anniversaire de sa fondation, le Royal Moto Club Liégeois organise, les 15 et 16 septembre, un Rallye Motos et Autos accessible à tous les Motocyclistes et Automobilistes belges et étrangers.

Le Rallye est doté de 30.000 francs. L'affectation des prix se fera par la voie de tirage au sort le 16 septembre. Les Rallyemen sont priés d'arborer à leur véhicule, à partir du moment du départ et jusqu'après le tirage de la Tombola, un ruban ou un drapelet aux couleurs liégeoises (jaune et rouge), faute de quoi ils ne pourraient participer au tirage au sort des prix offerts. Dès leur arrivée à Liége, les participants devront se présenter personnellement et avec leur véhicule, au local du R. M. C. L., 12, boulevard de la Sauvenière, pour se faire contrôler. Ils devront exhiber leurs carte d'identité et permis de circulation.

Les contrôles seront ouverts le 15 septembre, de 14 à 19 heures, et le 16 septembre, de 9 à 14 heures. Les rallyemen habitant en dehors de la province de Liége pourront se présenter au contrôle une fois le samedi et une fois le dimanche, chacune de leurs présences donnant droit à un billet de tombola.

Cinq (5) primes de fr. 100 chacune seront tirées au sort entre les Clubs qui auront participé au Rallye avec un minimum de 20 véhicules. Dans l'intérêt des rallyemen concourant pour ces primes, ils sont priés de se présenter en groupe au contrôle. Une prime de fr. 300 sera en outre attribuée au Club ayant répondu à la condition ci-dessus et dont le local sera le plus éloigné de Liége à vol d'oiseau. Une seconde prime de 150 fr. sera attribuée au Club classé second.

En Italie

Le Directeur du Bureau de Normalisation de l'Automobile à Paris, vient d'effectuer un important voyage d'étude en Italie, où il a visité la plupart des usines italiennes. Il a reçu partout le meilleur accueil et tous renseignements utiles lui ont été donnés, très aimablement, sur la situation de la normalisation dans l'industrie de la nation sœur latine.

Il existe déjà en Italie un office central de normalisation (U. N. I. M.) qui établit les normes concernant toutes les industries : Mécanique, Electricité, Métallurgie, Automobile, Aviation, Chimie, etc. Mais, au gré des Constructeurs italiens, cet organisme d'Etat, fonctionnant très administrativement et ayant un champ d'étude trop étendu, ne travaille pas assez vite pour suivre l'évolution constante de l'industrie automobile. Aussi, il vient d'être décidé de créer, en Italie un Bureau spécial, analogue à celui qui a été créé en France, en 1926, par la Chambre travaillant en étroite liaison et sous le contrôle de l'Office Central, pour établir rapidement toutes les normes spéciales à l'Automobile. Ces normes seront considérées comme provisoires tant que l'Office Central U. N. I. M. ne les aura pas définitivement approuvées. Mais, en attendant, les Constructeurs italiens pourront ainsi avoir rapidement un Album de Normes plus développé leur permettant de profiter tout de suite des nombreux avantages de la Normalisation.

Cette visite en Italie a permis de créer une étroite liaison entre le Bureau de Normalisation français et l'industrie automobile et motocycliste italienne. Il a été décidé que le futur Bureau italien travaillerait en étroite collaboration avec le Bureau français afin que le plus grand nombre possible de normes soient les mêmes pour nos deux pays.

Au Maroc

Le Maroc vu par un Parisien

Une excursion dans le bled marocain. Ayant entendu vanter les charmes des gorges de Kourifla, je décidai d'y faire un petit tour. Trajet très court, 50/55 km. de Rabat où je réside actuellement et autant pour revenir.

Je partis donc avec mon fidèle sidecar 350 qui passe partout, et qui en a vu de dures. A Paris, en janvier la neige, le gel, je foulais au moment ou nous avions eu 12 degrés endessous l'hiver dernier : la pluie, la grêle à Paris et maintenant le soleil marocain et la chaleur d'ici font une certaine différence, dont mon moteur ne paraît aucunement se soucier.

Je partis donc de Rabat, traversai la forêt des Zaërs (les forêts marocaines ne sont vraiment pas comme celles de France)... et pendant quinze kilomètres, je pouvais me croire sur une route de Seine-et-Oise, je m'imaginai être sur la route du côté de l'Isle-Adam à Beaumont. Trous, cailloux, route défoncée, tout y était, je ne pensais pas au paysage, mais bien à me cramponner.

Enfin les trous cessent, et le seul souvenir de ce trajet... (comme en France) en guise de consolation, des tas de cailloux tout le long de la route. L'on a l'espoir de penser qu'un jour... ils serviront à boucher les trous...

Route goudronnée épatante, enfin. Paysage merveilleux au printemps quand tout est vert... Soudain sans transition, après un virage assez brusque, on aborde une descente assez rapide en lacets assez nombreux. On arrive dans la vallée, un petit pont, et l'on remonte pendant quelques kilomètres.

Tiens un village ?... le premier, nommé Afn Aouda intéressant pour un motocycliste, les curiosités à visiter constituent... une pompe à essence...

Comme distractions, Arabes, avec bourricots et chameaux.

Je continue, le paysage devient plat, morne...

Au bout d'une dizaine de kilomètres, comme à un coup de baguette magique, tout change.

On entame une descente qui va durer près de 11 kilomètres et sinueuse comme jamais je n'en ai vu...

J'ai voulu compter les virages, mais j'ai dû y renoncer, à 40 j'ai cessé... Descente dangereuse, paysage magnifique, c'est l'un des plus jolis coins du Maroc que je connaisse.

La route tourne sans cesse, passant tantôt entre deux rochers coupés brusquement dirait-on, tantôt au flanc de la montagne et l'on aperçoit la route qui serpente plusieurs centaines de mètres au-dessous ; un lacet ininterrompu.

Enfin, j'arrive au bas, un petit pont, un oued (rivière marocaine) et la route reprend empierrée, très mauvaise.

Je reprendrai de l'essence au prochain village. Je lis sur une borne : N'Kreila 10 km. J'entame la montée que mon brave deux temps attaque allègrement, mieux certainement que beaucoup de quatre temps avec sidecars, même de cylindrée supérieure.

En montant je lis les bornes, N'Kreila, 7 km., 5 km. 2 km., 1 km., puis une baraque isolée et plus rien sur les bornes.

Autour de moi, la plaine déserte... Je reviens sur mes pas, rien... Je vais frapper à la bicoque isolée que j'ai entrevue. On me répond. Peut-être pourrai-je trouver de l'essence à N'Kreila ; un colon possesseur d'une automobile pourra peut-être m'en recéder, sinon ma foi, le premier village est à une vingtaine de kilomètres...

J'emprunte la piste, et arrive après bien des cahots à N'Kreila. Grande bourgade, composée d'une ferme, quelques maisons, la poste et la gendarmerie, avec amabilité, on m'offre immédiatement de l'essence. Je constate qu'au Maroc les Français colons, sont très aimables envers les voyageurs.

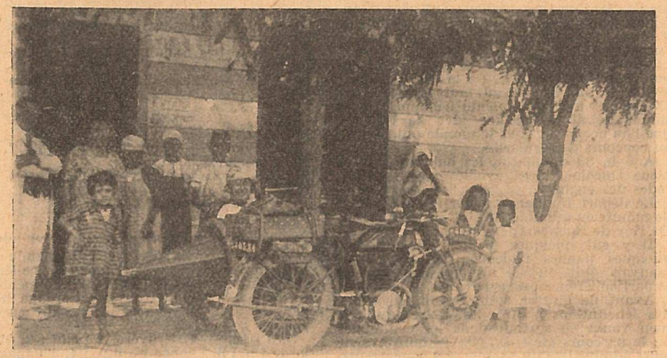
Nous causons de Paris, personne ne pouvant croire que j'en arrive avec une si petite machine avec sidecar, mais on doit se rendre à l'évidence en voyant mon numéro X et mon triptyque TCF. Après un bon moment, je repars enchanté de cet accueil si cordial.

Je refais le même chemin en sens inverse. Je remonte le Kounfla, en 2e et retraverse la fameuse forêt des Zaërs et rentre à Rabat.

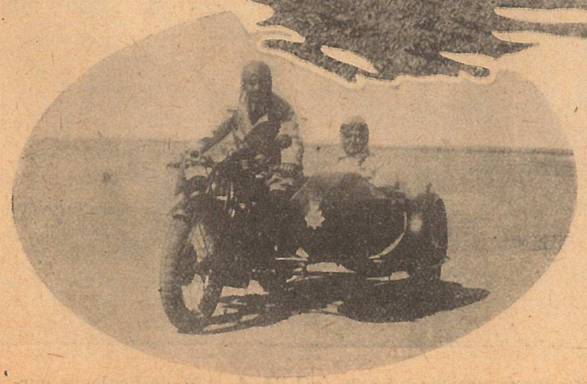
Décidément le Maroc a du bon, pour les touristes. La circulation est loin d'être comparable à la nôtre ; c'est un plaisir de rouler en ville, on pourrait y aller les yeux fermés.

Par exemple quelle sévérité... 12 km. à l'heure dans les grandes artères.... si on faisait cela avenue des Champs-Elysées, quel embouteillage... et les piétons non éduqués..., les Arabes têtus comme des mûles... ne bougeant pas... La vie non plus n'est pas la même, c'est assez dur, habitué à Paris à s'habituer à cette vie assez monotone... dans le fond.

Ch. MAGNE,
Parisien transplanté à Rabat.



La moto n'est pas l'ennemi de l'indigène : le moricaud aime aussi cet engin. Voici un paysage marocain et la descente aux 80 virages. Plus bas, le sidecar de notre correspondant au Maroc, M. Magne.



La plage de Medya près de Kenitra

Henderson est américain

C'est ce qui ressort de notre entrefilet dans le dernier numéro où nous disions qu'Henderson était anglais. Henderson et super X qui font l'objet de notre étude sont les machines américaines. H.-P. Borestroke avait de plus ajouté que, sur demande, les machines étaient livrées équipées : allons ! tous nos lecteurs savent que la construction américaine, plus en avance que la nôtre livre toujours ses machines complètement équipées sans augmentation au prix porté.

UN BEAU SUCCÈS

Le circuit de régularité organisé par l'U. M. Ardennes et Moto Revue

Ainsi que nous le faisait justement remarquer l'un des principaux artisans de ce succès, M. Cart, ce concours fut plein d'enseignements, les uns purement techniques, d'autres plus généraux se rapportant à l'organisation elle-même.

Nous avons parlé des opérations de pesage. Elles avaient lieu à la gare de Charleville à 18 h. 30. 30 motocyclistes sur 38 engagés avaient répondu à l'appel, et ce simple détail donne une idée de l'intérêt que l'on accordait dans le monde qui chauffe au concours de régularité.

A 6 h. 30 du matin, les habitants de la place Ducale étaient éveillés par les pétarades des engins.

Le départ fût donné à partir de 6 h. 30, de minute en minute, par MM. Pierre Moreau, Dr Rey de Boissieux, Derrier.

Il y eût quelques incidents inévitables, quelques pannes malencontreuses, dus au mauvais état du sol en certains endroits et particulièrement dans la vallée de la Meuse.

Avant de quitter cette région, adressons des félicitations à MM. les Maires qui ont bien voulu — surtout dans les communes où le parcours était difficile — faire avertir leurs administrés du passage des concurrents. Partout sur le parcours, les motocyclistes suscitent une vive curiosité ; aux contrôles, de nombreux fervents viennent leur serrer la main. Pas d'incident à Revin ni Rocroi ; temps magnifique, un peu frais cependant, pour les gens qui roulent vite sur des engins à découvert. M. Cart, Président et les journalistes suivent sur la voiture officielle mise à la disposition du Comité par les Etablissements Lechtaler.

A Stenay, Tykozinski fut accroché par l'arrière par une Chenard, il s'en est tiré avec de fortes contusions sans gravité.

Le Médecin Major du 91e R. I., à Stenay, donna des soins immédiats au blessé.

Calendrier de l'U. M. F.

SEPTEMBRE

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. — Marseille-Paris (M. C. Marseille).
7. — Grand Prix de France (M. C. F.).
Côte d'Origny (M. C. Aisne).

Hénon Jacques fût obligé d'abandonner sa chance, ne voulant pas quitter son collègue.

Millon, perdant son pot d'échappement, fit demi-tour pour retrouver cet organe indispensable ; tel un trophée, il le portait sur son épaule.

175 *cmc.* — 1. Gruyère, 1 point ; 2. Maillard, 4 p. ; 3. Léonce F., 6 p. ; 4. Thomassin.

250 *cmc.* — 1. Valentin, 5 points ; 2. Couturier, 6 p. ; 3. Nonnon M., 21 p. ; 4. Berger, 37 p. ; 5. Labeausse, 44 p. ; 6. Nonnon G., 187 p. ; 7. Thiron, 192 p.

350 *cmc.* — 1. Mannekens, 2 points ; 2. Wilment, 10 p. ; 3. Mercier, 11 p. ; 4. Carré, 13 p. ; 5. Rose, 17 p. ; 6. Lebas, 33 p. ; 7. Turquin, 40 p. ; 8. Bauchot ; 9. Millot.

500 *cmc.* — 1. Deliege, Pinceloup, 2 points à départager par le poids ; 3. Gonnet, 4 p. ; 4. Sauvage, 28 p. ; 5. Balthazar, 46 p.

Engagés : 38. — *Partants* : 30. — *Arrivants* : 25

1. Gruyère, 1 point ; 2. Deliege, 2 p. ; 3. Pinceloup, 2 p. ; 4. Mannekens, 2 p. ; 5. Gonnet, 4 p. ; 6. Maillard, 4 p. ; 7. Valentin. 5 p. ; 8. Léonce F., 6 p. ; 9. Couturier, 6 p. ; 10. Wilmet, 10 p. ; 11. Mercier, 11 p. ; 12. Carré, 13 p. ; 13. Rose, 17 p. ; 14. Nonnon M., 21 p. ; 15. Sauvage, 28 p. ; 16. Lebas, 33 p. ; 17. Berger, 37 p. ; 18. Thomassin, etc.

Langres a son tour

Pour la clôture de la saison, le M. C. Langrois organise le 23 septembre, une « Epreuve de Régularité », qui se disputera sur un circuit de 15 kilomètres à couvrir 3, 4 ou 5 fois selon la cylindrée des machines. Les engagements fixés à 10 francs, sont reçus au Siège Social, 7, place Diderot, jusqu'au 15 septembre à midi (pour les Parisiens et assimilés, jusqu'au 21). Joindre indications concernant force et cylindrée de la machine.

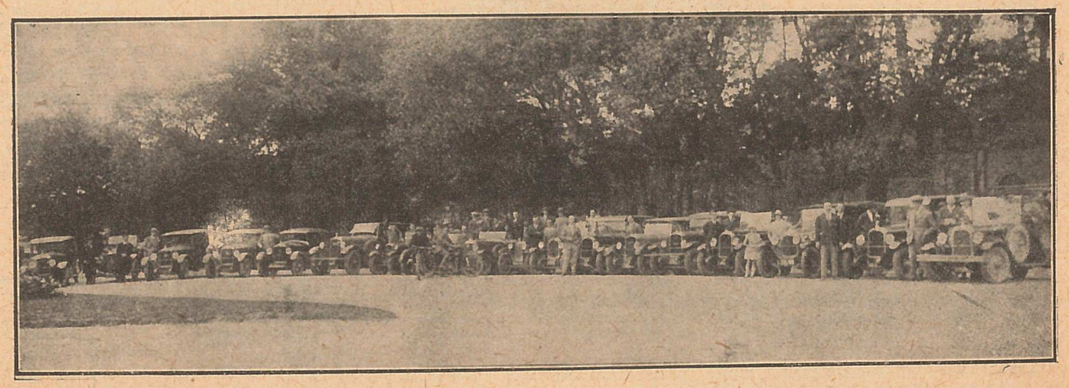
Une sortie à Reims

Le M. C. D., qui a fait une magnifique sortie le dimanche 2 septembre sur Compiègne-Pierrefond où il avait réuni 122 motos, vient d'être invité par leur sympathique camarade et réputé motocycliste Ch. Carré, 248, rue de Vesle à Reims.

Les Membres du M. C. D., se faisant un plaisir d'accepter une aussi généreuse invitation, organisent pour le dimanche 16 septembre une sortie touristique sur Reims, sous la conduite du Président Cherrier et le Président de la Com. Sportive, M. Dacier ; il y aura 2 départs : le 1er départ aura lieu le samedi 15 à 13 heures et le dimanche 16 à 17 heures avec itinéraire Meaux, La Ferté-sous-Jouarre, Château-Thierry, Dormans et Reims. Il sera remis à chacun au départ les heures de passage dans les villes indiquées ci-dessus.

La Section N° 3 de Noisy-le-Sec organise, pour ce même dimanche, une grande fête motocycliste avec de nombreux prix.

Tous les membres du M. C. D. ne se rendant pas à Reims sont priés d'y prendre part, le programme est affiché au Siège et dans chaque section.



Un club motocycliste composé en trop grande partie d'automobilistes. Le 26 août l'A. A. et M. de Boulogne-sur-Mer en sortie !

Comme les Grands Cercles

A partir du 1er septembre, il sera établi, tous les jours, sauf le dimanche, une permanence au Siège du Moto-Club Dyonisien, 27, rue du Chemin-de-Fer, à Saint-Denis.

De 17 heures à 18 heures : Secrétaire général Charles.

De 18 h. 30 à 19 h. 30 : Président Cherrier.

De 20 h. 30 à 21 h. 30 : Secrétaire-adjoint Martin.

Deux mille francs à gagner ! ! !

1° Le M. C. Seine organise le 16 un grand gymkhana ouvert à tous et doté de plus de deux mille francs de prix.

Le règlement de cette épreuve, disputée à Choisy-le-Roi, sera envoyé sur demande, soit au siège social : 30, faubourg du Temple, soit à M. Athos, président de la Commission Sportive, 33, rue de la Glacière, Paris.

Etant donné le succès de ce genre d'épreuves, le M. C. S. espère recevoir de nombreux engagements par les motocyclistes parisiens aimant à la fois le sport et la gaieté.

2° Le championnat annuel du Club se disputera en deux épreuves, 25 septembre et 7 octobre et le règlement est à la disposition des sociétaires dès maintenant.

3° Une sortie sur Orléans aura lieu avant la fin du mois. Déjeuner à Orléans et l'après-midi promenade à Olivet : M. Grenier, propriétaire du Pavillon Bleu, fervent motocycliste consent, comme à l'habitude d'ailleurs, des prix très réduits à nos amateurs de canotage et nul doute que cette sortie ne laissera que des bons souvenirs à tous. Le M. C. S. rappelle que des sections fonctionnent dans chaque arrondissement et que, sur demande, tant au siège social qu'au siège de chaque section tous renseignements nécessaires seront envoyés à tous.

LA COUPE DE COSTER

Qui l'aura ?

La Coupe offerte par M. De Coster, d'Argenteuil, en challenge par épreuves entre les différents Clubs parisiens, fut gagnée par le M. C. d'Argenteuil. Cette épreuve, disputée sur Paris-Deauville et retour, connut il y a 2 mois un succès inespéré. Il semblait qu'aucune difficulté n'ait surgi et la Coupe superbe, en vermeil, avec pied en onyx, allait être remise au Club vainqueur lorsqu'une difficulté imprévue surgit. Le donateur faisait en même temps partie du Club gagnant : non seulement il ne fut pas averti, ainsi que le prévoyait le don, du classement officiel, mais pour des raisons d'ordre particulier, il fonda ces jours derniers un groupement à Bois-Colombes, avec précisément l'aide de plusieurs concurrents de l'équipe vainqueur. Enfin, le trophée devait, par les soins de *Moto Revue* qui avait patronné l'épreuve, être remis au vainqueur au domicile du donateur. Et voici qu'un point de droit motocycliste surgit. De Coster ne veut se dessaisir de la Coupe que si les conditions du don sont entièrement remplies : de plus, le groupement de Colombes conteste l'entière propriété du trophée à Argenteuil. Argenteuil de son côté réclame ce qu'il dit lui être dû et ce, par voie d'huissier. Alors, le trophée brille actuellement dans les bureaux de *Moto Revue* en attendant qu'une solution à l'amiable advienne.

Calendrier de la 2 F. M.

SEPTEMBRE

Course de côte (A. M. C. Semur).

OCTOBRE

Bal motocycliste (A. M. C. Semur).
6. — Banquet M. C. S. Denis.

On ne se suicide pas chez les motocyclistes

Le moral est bon, toujours égal chez eux ; c'est peut-être le seul sport qui puisse se vanter d'un tel équilibre. Voici la teneur de la lettre que nous adresse un blessé lors du retour de la course de côte de Château-Thierry : il fut accroché, étant à pied, par un motard :

De retour chez moi depuis le 18 juin je vais de mieux en mieux ; le 18 août je suis retourné à Château-Thierry pour y faire retirer mon appareil plâtré et vers le 15 octobre je pense en être tout à fait quitte.

Je reviens de loin et c'est grâce aux soins dévoués du Docteur Petit de Château-Thierry et des sœurs de l'Hôtel-Dieu. Si je n'avais pas eu affaire à ce chirurgien, à cet as, le moins qui me serait arrivé ce serait une amputation de la jambe.

Moi qui aime tant la moto, dire que c'en est une qui m'a arrangé comme cela ! Et j'en suis privé pendant un an.

Vivement le printemps prochain que je puisse regrimper sur un engin quelque peu consolateur, car je n'oublierai jamais ma chère Terrot sur laquelle je suis condamné à ne plus remonter en solo. Je ferai du side... mais ce n'est pas pareil.

J'ai de bons camarades heureusement et cela me permet d'assister aux réunions et aux différents gymkhanas dans les diverses sections du Club. et de m'occuper de la section des Lilas dont je suis président, c'est près de chez moi.

J'écris par le même courrier à l'ami Bottard ; j'ai reçu son faire-part trop tard, j'aurais été content d'assister à son mariage, c'est lui aussi un grand rescapé ; c'est moi qui l'avais fait emmener et accompagné jusqu'à l'hôpital de Gonesse et ce jour-là, je ne pensais pas avoir le bonheur de le revoir en bonne santé.

COLLIETTE,
Vice-Président M. C. D.
Président section Lilas.

Jamais deux sans trois !

Pour la troisième fois cette année le M. C. d'Argenteuil met en compétition entre tous les Clubs, une coupe Challenge et cette fois-ci c'est probablement sur un circuit que se fera cette épreuve. Nous en donnerons le règlement dans notre prochain numéro.

Que les Clubs se préparent. Rodez vos soupapes, décalaminez vos moteurs, le M. C. d'Argenteuil n'a encore pas vu la défaite cette année. (*Quelle prétention !*)

Quel est le Club qui s'offrira l'honneur de le vaincre ?

Le Moto Club de la Seine organise...

... Un gymkhana motocycliste à Choisy-le-Roi le 16 septembre prochain.

Engagements 10 francs par véhicule, clos le 15 à 21 heures. L'on peut s'engager aux bureaux de *Moto Revue* ou encore chez M. Daniel, secrétaire de la section de Choisy, Chemin de la remise-aux-Faisans, à Choisy.

De nombreux prix récompenseront les lauréats.

Assurance individuelle aux tiers obligatoire.

Simple aveu

Une indiscrétion nous a permis de détourner une correspondance destinée au M. C. S.-Denis. Oh ! c'est simple : c'est une lettre ouverte qui nous a été transmise et que nous avons lue :

Elle émane du secrétaire du M. C. du Finistère :

« Je lis dans *Moto Revue* du 25 août que le M. C. de St-Denis atteint son 700e adhérent. Je suis surpris du nombre de motocyclistes venus à vous en si peu de temps. Certainement, vous leur offrez des avantages sérieux : voudriez-vous avoir l'obligeance de m'indiquer comment vous avez pu recruter ce nombre imposant.

Le M. C. Finistère comptait l'an dernier 30 membres : nous en avons eu cette saison 70 : la marche ascendante n'est pas aussi rapide que chez vous. Il est vrai que la région... »

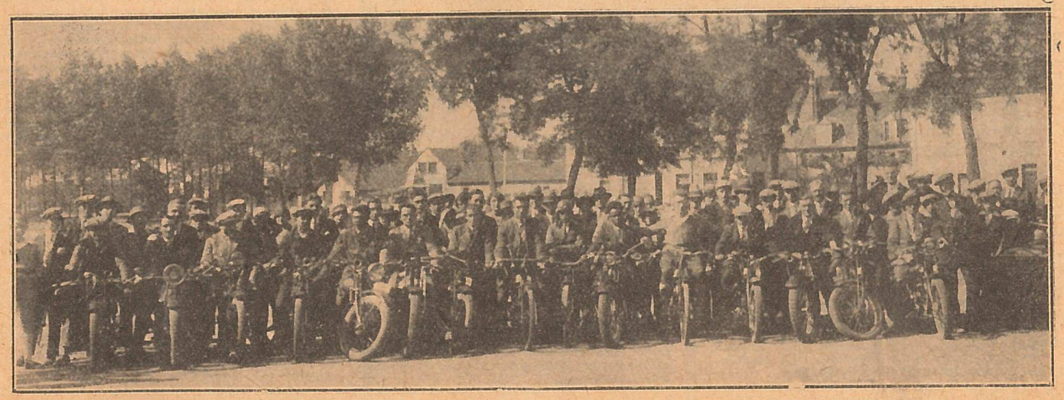
N'est-ce pas un témoignage de satisfaction tant pour les dirigeants de M. C. St-Denis, que pour la 2 F. M. et il paraît qu'on trame là-bas quelque chose de formidable ! !

Que de réunions ce 16 Septembre

A Noisy-le-Sec, le 16 septembre prochain, une nouvelle grande fête motocycliste organisée par la 3e section du M. C. St-Denis. Au programme : Matin, 8 h. 30 : épreuve moyenne surprise : Noisy-Pontoise-Noisy. Itinéraire facultatif, mais pointage obligatoire à Pontoise. 1.000 fr. de prix.

Après-midi, 14 h. 30. Gymkhana, 500 fr. de prix.

Tous les motocyclistes et leurs familles sont invités gratuitement à venir encourager par les bravos les concurrents des différentes épreuves, et contribuer ainsi au développement du sport motocycliste.



Le M. C. du Berry est vivant : tel nous le prouve la sortie du 2 septembre.

Alfred à la conquête de la moto

Le Pingouin M. C. est un club fondé le 26 août. Pas plus tôt né, ce club participe le 2 septembre à une sortie sur Dabo, site très pittoresque à 17 kilomètres S.-O. de Sarrebourg. Cela en compagnie du M. C. M., du M. C. L., du M. C. Vézelize. Le 9 une sortie sera organisée sur Nancy, en vue de participer et d'assister au kilomètre lancé du M. C. L. Le 16 Gymkana à Briey, avec le concours de l'A. C. B. Le 23, nouvelle sortie sur Nancy pour participer et assister à la course de vitesse en circuit fermé de 3 km. 100, circuit organisé par l'U. M. L. Le Président du Pingouin se charge de le rendre actif. Le club compte 26 membres actifs pour commencer.

Président : M. A. Cardonne, Giraumont.
Vice-Président : M. L. Royer, Jarny.
Secrétaire : M. J. Perrin, Jarny.
Secrétaire-adjoint : M. L. Calesse, Giraumont.
Trésorier : M. J. Sévieux, Giraumont.
Capitaine de route : M. R. Rémy, Giraumont.
Capitaine-adjoint : M. J. Pluntz, Giraumont.
Assesseurs : M. E. Gury, Conflans ; M. Champenois, Conflans ; M. Pirot, Jarny ; M. Pionnier, Briey.

L'Amicale Boulonnaise en sortie

Il y a longtemps que l'on n'entendait plus parler de l'A. des Automobilistes et Motocyclistes de Boulogne-sur-Mer. Et le 26 août, une sortie eut lieu : la vie automobile et motocycliste, à cette époque de l'année a saisi aussi ce groupement qui ne demande qu'à manifester son activité. Il y a un contingent important de voitures et, à la sortie, il n'y avait que 3 motos : est-ce crainte de se trouver dépaysés que nos jeunes évitent ce groupement ? ce serait un tort, car ils seraient accueillis avec joie.

Les Hiboux au soleil

C'est le 26 août : Tout d'abord beaucoup de retardataires au rendez-vous pour le départ. Conduits par le Président d'honneur, Guignard, les Hiboux font arrêt à Melun, où Guignard donne le départ d'une course cycliste portant son nom. Ah ! il n'oublie pas le sport qui lui a valu tant d'honneurs, mérités du reste... Après cette course, direction sur Moret où un déjeuner fut servi à La Palette, dans une franche gaieté, puis retour à Paris au siège social, 97, avenue du Maine.

Sur quoi, les Hiboux ajoutent : nous remercions *Moto Revue* d'avoir bien voulu donner l'adresse de notre Club à des motocyclistes du 14e arrondissement. Mais, combien hésitent à entrer dans un groupement ! Pourtant, ils y trouveraient amis, conseillers, entr'aide sur la route en cas de panne (car nul n'est exempt !) et bonne camaraderie. Beaucoup de motocyclistes hésitent à entrer dans un groupement par crainte d'avoir une cylindrée plus petite que celle des autres. Ils ont tort. En effet, dans les sorties d'un Club, il y a un horaire à respecter, tenu par un capitaine de route. Donc, qu'importe la cylindrée. Venez aux groupements !

A Bernay et à Evreux pour l'Eure Il est enfin formé

Nous avons annoncé, voici quelque temps, la formation à Bernay (Eure) du « Moto Club de l'Eure », sous l'impulsion de Lerefait, motocycliste bien connu. Voici la composition du bureau :

Président : Lerefait ; Vice-président : Lefèvre ; Secrétaire : Suisse ; Trésorier : Oger ; Commissaire sportif : Bénard ; Administrateurs : Alabarbe, Carloman, Guérin, Marc. Tous les membres du bureau étant de fervents motocyclistes, nul doute que le succès du M. C. E. n'aille toujours en grandissant.

Les motocyclistes du département désirant profiter des avantages prévus n'ont qu'à s'adresser au Siège Social : à Bernay chez M. Lerefait, où tous renseignements leur seront donnés de suite.

Calendrier des Sauvages

SEPTEMBRE

16. — Kilomètre arrêté (M. C. Bergerac).
Côte des Fordes (M. C. Ancizes).

OCTOBRE

Rallye d'automne (M. C. Clodoaldien).

Et à Evreux aussi...

Comme suite à ma précédente lettre, et en réponse à votre article paru dans le dernier numéro de votre journal *A Evreux on bouge*, j'ai été et je suis parfaitement d'accord avec l'agent bien connu des Six Jours d'Hiver, en l'espèce, M. Thomin, mécanicien à Evreux. Auriez-vous l'obligeance de faire un appel aux motocyclistes de la région d'Evreux en leur indiquant que je suis en train de fonder un Moto Club. Je fais également appel à votre obligeance pour me faire parvenir tous renseignements, statuts, déclarations, etc...

MONNIER André, 28, *rue Vilaine, Evreux.*

L'ALBUM du SALON

NUMÉRO SPÉCIAL HORS-SÉRIE POUR LE SALON 1928

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

ALBUM DU SALON

auquel on se référera avec plaisir et satisfaction.

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

L'EXEMPLAIRE 10 Francs

(Prix spécial pour nos Abonnés : 5 fr.)

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

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

l'ALBUM DU SALON

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

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

Aucun envoi ne sera fait contre remboursement

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

A Mazamet aussi...

M. Bruniquel est un de nos abaonnés qui lit attentivement *Moto Revue* et suit avec intérêt l'essor des Clubs en France. Etabli lui-même dans la moto à Mazamet, il a décidé de créer un groupement dans son pays et demande notre patronage : que tous les motocyclistes mazamétains se fassent connaître, afin de permettre à M. Bruniquel de matérialiser rapidement son projet.

Résultats du Circuit des Sous-Préfectures disputé le 9 septembre

1. Besançon, Moto C. Semonnais, Renault 10 HP. 1 point ; 2. D'Artagnan (Maisonneuve), M. C. Seine, Terrot 350 cmc., 2 points ; 3. Seguinet, M. C. Sens., Motobécane 175 cmc., 2 points ; 4. Gourmand, M. C. St-Florentin, Motobécane, 350 cmc., 2 pts ; 5. Rousseau, M. C. Avallon, Moto 350 cmc., 3 points ; 6. Bouillon, M. C. Seine, Cyclecar 1.100 cmc., 3 points ; 7. Ronflos, M. C. Avallon, 3 points ; 8. Vitoz, M. C. Avallon, 4 points ; 9. Porthos, M. C. Seine, 4 points ; 10. Perdueau, M. C. Sens, 4 points ; 11. Le Delin, M. C. Sens, 5 points ; 12 Miller M., M. C. Avallon, 5 points ; 13. Ducasse, M. C. Troyes, 7 points ; 14. Martel, M. C. Seine, 7 points ; 15. Charles, M. C. Sens, 8 points ; 16. Dubois, M.C.Sens, 9 points ; 17. Athos, M. C. Seine, 9 points ; 18 Adalle, M. C. Sens, 10 points ; 19. Gonthard, M. C. Seine, 10 points ; 20. Genty, M. C. Sens, 13 points, etc., 39 arrivants.

Les 6 heures d'Argenteuil

Pour clôturer sa saison sportive le M. C. d'Argenteuil organise avec le concours de *Moto Revue* le 14 octobre un rallye régularité sur circuit de 40 kilomètres passant par : Argenteuil, Maisons-Laffitte, Achères, Conflans, Pontoise, Sannois, Argenteuil.

Dans cette épreuve sera mise en compétition une coupe challenge de grande valeur offerte par le très sportif député d'Argenteuil, M. De Fels ; inutile d'ajouter que de nombreux prix viendront individuellement récompenser tous les concurrents.

Comme son nom l'indique, cette épreuve se courra pendant six heures, de 10 heures à 16 heures, nous en donnerons tous les détails dans notre prochain numéro.

Que tous les Clubs que cette épreuve intéressent demandent dès maintenant le règlement au secrétaire sportif du M. C. A., M. A. Larmé, 12, route de Sannois, Argenteuil.

Gymkhana en plein Paris

Le 16 septembre, le M. C. du 11e donne sa fête avec gymkhana en plein Paris : ce qui est le plus curieux, ce sont les cyclistes et automobilistes qui ont répondu les plus nombreux à l'appel des organisateurs. Et ce serait curieux que ce soit les cyclistes qui s'octroient les bougies, phares, accessoires de moto, la médaille offerte par Amourette.

14 *heures.* — *Grand Prix du XIe* au ralenti. Pour vélo et moto, la rue Servan au ralenti, de la rue du Chemin-Vert à l'avenue de la République, prix pour chaque catégorie.

15 *heures.* — Angle rue Servan et avenue de la République pour moto. Course à l'œuf, au baquet, quille, courses sur les planches avec la bascule ; pour départager les *ex-æquos* course aux bouteilles et pour nos futurs motocyclistes jeux d'enfants.

17 *heures.* — Départ du défilé humoristique qui parcourra : avenue de la République, boulevard Ménilmontant, rue Oberkampf, boulevard Voltaire, rue de la Roquette, rue Servan.

18 *heures.* — Dislocation, apéritif.

Rallye-Ballon

Le rallye-ballon, organisé le 30 septembre par la Ville d'Argenteuil avec le concours de la Maison de Coster et *Moto Revue* s'annonce comme devant être un grand succès.

Le départ du ballon a été fixé à 8 heures et tiendra l'air jusqu'à 10 h. 30 si le temps est calme, et si le vent l'entraîne lorsqu'il aura effectué un parcours de 50 kilomètres environ.

Nul doute que tous les motocyclistes de la région voudront se disputer les nombreux prix offerts par la Ville d'Argenteuil et le comité des fêtes.

Les inscriptions continuent à être reçues à la Maison de Coster, 3, rue de Sannois, à Argenteuil et à *Moto Revue*.

Le Rallye Soubitez a eu un franc succès sportif

32 engagés, 28 partants, 24 arrivants

Ce qui ressort de cette magnifique épreuve, c'est d'abord l'organisation qui, à tous points de vue, fut impeccable. Ensuite la victoire d'un gars des plus sympathiques, Proal. Puis l'éloignement assez marqué de beaucoup de favoris. Naas lui-même n'a pu que finir 9e. Lacaze faillit être victime d'une erreur de scribouillard : son engagement avait été omis dans la transmission télégraphique et ce pauvre Lacaze s'est débattu d'une façon merveilleuse : sa place de 8e est excellente, car il y a un beau magot au bout.

C'est pendant la nuit

Comme toute épreuve dont le but est de propager un accessoire de la moto, il se devait que le rallye Soubitez, doté par MM. Soubitez frères de 15.000 francs de prix, en vue de forcer les motocyclistes à équiper leur machine avec éclairage moderne, fut disputé de nuit. Nous avons dit que, bien que les engagés n'aient pas répondu aussi nombreux qu'on pouvait l'espérer, le but que se proposaient MM. Soubitez était atteint : la publicité qui a entouré cette curieuse épreuve a été non seulement des plus aimables de la part de nos confrères, mais aussi a été des plus intenses.

2.000 spectateurs !

Mieux, un fait imprévu a donné plus de poids aux résultats. On a reproché aux organisateurs de n'avoir pas choisi un dimanche pour l'épreuve : évidemment, le succès, avec de tels beaux billets de mille, eût été débordant et nombreux sont les motocyclistes qui se sont figuré qu'il y avait faute d'impression de date au début et qui furent déçus. Ce qui fit que les engagements vinrent de la plupart des « toujours les mêmes ! », des professionnels ou d'indépendants connus dont les occupations permettaient une telle participation. Or, ces concurrents, pour la plupart, étaient dans la catégorie de ces entêtés qui s'imaginent que l'éclairage n'est qu'un accessoire se montant *à l'occasion* sur leur machine. Le rallye Soubitez, sévère par son règlement, les a contraints, mieux qu'un Paris-Nice, que les Six Jours d'Hiver ou les Pyrénées, à s'équiper à fond : et ceux que nous avons vus après l'épreuve nous ont dit combien leur sottise avait été grande de n'avoir pas compris plus tôt la nécessité d'un éclairage sérieux et surtout... permanent : c'est un succès pour Soubitez.

Le départ donné par M. Pierre Soubitez eut lieu dans la nuit du 6 au 7. Le parcours secret fut dévoilé aux participants une heure avant le départ. Ceux-ci, de leur côté, durent fixer une moyenne à accomplir entre deux limites. Le parcours était en étoile, avons-nous dit. Un contrôle secret était installé à l'une des 4 branches de l'étoile.

Ce sont les écarts en kilomètres et en mètres en plus ou en moins existant entre la moyenne déclarée et les moyennes réalisées :

1° Sur l'ensemble du kilométrage total ;
2° Sur le kilométrage de la base décrite.

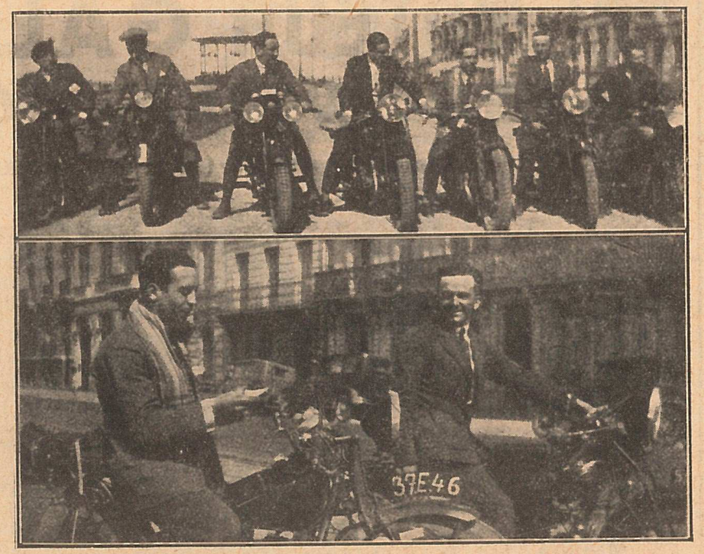
Ces écarts étaient chiffrés selon le barème de 5 points par kilomètre.

Le vainqueur de l'épreuve fut Proal, sur Soyer 350 cmc., qui fit une très belle performance avec un écart excessivement faible, la pénalité n'ayant été que de 1 pt 700, représentant 340 mètres au-dessus et au-dessous de sa moyenne.

Classement général

1. Proal (Soyer 350 cmc.), 1 pt 700, gagnant 5.000 francs en espèces.
2. Bidault (Terrot 350 cmc), 3 pts 260, gagnant 3.000 francs.
3. Danvignes (D. F. R. 250 cmc.), 4 pts 535, gagnant 2.000 frnacs.
4. J. Collet (San Sou Pap 175 cmc), 6 pts 080, gagnant 1.200 francs.
5. J. Colleu (Peugeot 350 cmc.), 6 pts 300, gagnant 1.000 francs.
6. Touzet (Propulcycle 250 cmc.), 6 pts 515 gagnant 800 francs.
7. A. Coignet (Scott 500 cmc.), 7 pts 215, gagnant 700 francs.
8. Paul Lacaze (Le Grimpeur 250 cmc.), 7 pts 805, gagnant 600 francs.
9. Naas (Gnome et Rhône 500 cmc.), 11 pts 120, gagnant 500 francs.
10. Maurer (Magnat-Debon 350 cmc.), 11 pts 465, gagnant 400 francs.
11. Detrée (Raleigh 350 cmc.), 11 pts 980
12. F. Cottereau (Dollar 500 cmc.), 12 pts 680.
13. Maisoneuve (Terrot 350 cmc.), 13 pts 345.
14. Meyrinon (Terrot 175 cmc.), 15 pts 140
15. Marc (Gnome et Rhône 500 cmc.) 19 pts 795.
16. Hamiaux (Terrot 350 cmc.), 20 pts 355.
17. Sirrefoer (Gnome et Rhône 500 cmc.) 26 pts 350.
18. Jullien (Panther 500 cmc.), 26 pts 015
19. Buquet (Dé Dé 250 cmc.) 26 pts 505.
20. Hocnard (Terrot 500 cmc.), 26 pts 725.
21. Fraichard (Gnome-et-Rhône 500 cmc.), 29 pts 335.
22. Boissière (Gnome et Rhône 300 cmc.), 30 pts 450.
23. Mouret (San Sou Pap 175 cmc.), 48 pts 860.
24. Hochwelcker (Motoconfort 350 cmc.) 54 pts 720.

La distribution des prix s'est faite au café de la Plage, en présence de MM. Jacques Altazin, vice-président de la commission sportive de l'A. C. N. F. ; Emile Carré, président de la commission du Moto Club du Nord de la France ; Maurice Thierry et Soubitez frères, donateurs des prix.



LE SOURIRE DES VAINQUEURS

A droite Proal sur Soyer a le sourire, il vient d'empocher le premier prix : 5.000 francs ; à gauche : Danvignes sur D. F. R. troisième prix (2.000 fr.) semble très satisfait de l'enveloppe qu'on vient de lui remettre et... tous deux avaient Équipement Électrique Soubitez

SAN SOU PAP

AU BOL D'OR 1928

Le RECORD MONDIAL

des 12 et 24 heures, a été battu par

SAN SOU PAP

LA MOTO QUI DURE

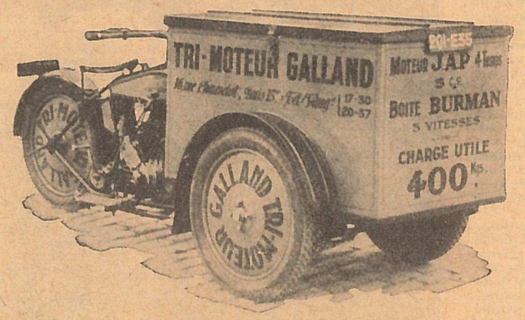
CATALOGUES ILLUSTRÉS GRATUITS & CONDITIONS DE VENTE EN 12 MOIS

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

TRI-MOTEUR GALLAND

CHARGE UTILE : 400 KILOS

16, Rue Chauvelot - PARIS (15e) — 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.

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

LIÉGE - BORDEAUX - LIÉGE

en une seule étape

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

DÉMONSTRATIONS INCONTESTABLES des QUALITÉS d'un MODÈLE PARFAIT

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

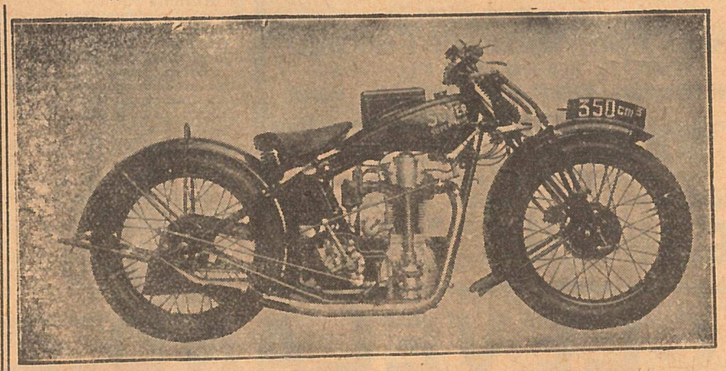
Demandez des renseignements sur le modèle

SOYER & Cie

350 cc.

arbre à cames en tête

LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



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

- MEETING - DE BOULOGNE

RALLYE SOUBITEZ

1er — PROAL sur SOYER 350cmc.

arbre à cames — en tête. —

— LIVRAISON IMMÉDIATE —

SOYER & Cie
69, Route de la Révolte
LEVALLOIS (Seine)

Tarif des Insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonciers sont informés que dorénavant aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur, s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes

1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 ⅝ sur 13 ⅝ ;
2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer;
3° Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.

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.

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

Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites le remboursant au delà de son prix d'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 à un abonné dont l'annonce a un caractère commercial.**

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

TRIUMPH
112, Boulevard Péraire PARIS

MOTOS

Cleveland 4 HP, tan-sad, éclairage électrique, pneus ballons, ass. 1929, 2.300 fr. Gaucher, 150, rue de Flandre, Paris (19e). Dimanche matin et soir après 7 heures.

D. F. R. 4 CV Burman, 3 vit., tout équipée, éclairage, sacoches cavalerie, etc., 2.200 fr. Besson, 11, quai de la Marine, Ile-Saint-Denis (Seine).

D. F. R. 350 cmc., 4 CV, 4 vit., soupapes latérales, graiss. méc., pneus ballons 700×100, bonne occasion, machine ayant peu roulé. S'adresser Raynal, 20, rue Saint-Honoré. Tél. Gutenb. 57-90.

F. N. M. 60, 350 cmc., culbut. confort, neuve, équipée grand luxe, pour long tourisme en duo, affaire de confiance pour connais. à enlever prix intéressant, cause achat de voiture. Le soir après 7 heures. Dufort, 210, rue de Rivoli, Paris (1er).

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

F. N. 500, pneus 715 × 115, écl. électr., access., état neuf, séparément ou avec side luxe. Joubert, 16, rue Cuvier (Ve).

F. N. 350 cmc., type Sahara de Paris-les Pyrénées, sans aucune pénalisation (Médaille d'Or). Ecr. Carré, 248, rue de Vesle, Reims (Marne), ou agence F. N., 4, rue Pierret, Neuilly (Seine).

F. N. M. 70 parfait état, nomb. access. Renseignements 12, avenue de l'Opéra (entresol).

F. N. 4 cyl., 3 CV, vieux modèle, 500 fr., et cyclecar 9 CV, bon état, 1.500 fr. Poulain, chemin des Courlis, avenue des Roses, Argenteuil (Seine-et-Oise).

Gnome et Rhône 500 cmc., courroie, pneus 80, pompe Best, amortisseurs, frein direction, carb. Max, 2.800 fr. Supplexa Jap 250 cmc., courroie Albion, 3 vit., Amac, pneus 80, 1.600 fr. Durand, 27, rue Montparnasse, Paris (6e). (Eglise).

Gnome et Rhône grand sport, 5 CV 1926, tous accessoires, parfait état, 3.500 fr. Grégory, 28, rue Anatole-France, Chaville (S.-et-O.).

Gnome et Rhône 500 cmc., parfait état, à débattre. Epicerie Dufour, 25, rue du Grand-Prieuré, Paris (2e).

Gnome et Rhône 500 cmc., ch. ch., type grand sport, état neuf, toute équipée, éclairage, tan-sad, 4.000 fr. Galoteau, 5, rue du Moulin-Brûlé, Epernay (Marne).

Gnome et Rhône 500 cmc., grand sport, pneus ballons, état neuf, roulé 2.500 km., tan-sad, repose-pieds, outillage, porte-bidon, avec ou sans Maglum, prix intéres. cause double emploi. Teinturerie, 69, Grande-Rue, Bourg-la-Reine (Seine). Soir ou samedi après-midi.

Griffon 2 CV 1/2, 3 vit., Albion, carburateur Amac, bon état, à enlever de suite, 1.200 fr. comptant. S'adresser à M. Brunet, 1, rue du Chemin-de-Fer, à Eaubonne (Seine-et-Oise).

Harley 350 cmc. toute équipée, gr. pneus, contre 350 ou 500 cmc. très vite; on vend à moitié prix. Ecrire Girardey au C. I. C., Thaon (V.).

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

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

Expéditions en province — Demandez le nouveau tarif 1928
La Maison se charge des réparations
TRAVAIL SOIGNÉ -:- PRIX MODÉRÉS
STOCKS MOTOS ÉTAT NEUF OU A REVISER

ÉCOLE DE MOTOS
Leçons et Présentation au Permis, gratuites à tout acheteur
Maison de Confiance
Fondée en 1884
VENTE DE NEUF ET OCCASIONS AU COMPTANT ET A CRÉDIT
ÉCHANGE — RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES QUALIFIÉS
AGENCE
TERROT - PEUGEOT - MONET & GOYON - RAVAT - RADIOR
VÉLOCETTE - NEW-MAP - RENÉ GILLET - F.N.
MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - ROCHESTER - GNOME
et toutes Bonnes Marques
MODÈLES DISPONIBLES EN MAGASIN
Nos Occasions sont garanties Six Mois
OUVERT TOUS LES JOURS
Samedi, Dimanche et Fêtes toute la journée. — Fermé le Mardi
G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian PARIS (12e)
— Face Métro Nation —

MOTOS D'OCCASION
Terrot, Monet, B. S. A., Triumph
Boît. 2 vit., kick, débray. 850 fr.
Magnét. neuv. R.B. blind. 60 fr.
Achat - Comptant — Motos modernes
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

Harlette 3 CV supersport, double échappement, ch.-ch., 3 vit., Staub, frein à tambour AV et AR. Eigner, 2, rue du Maréchal-Foch, Benfeld (Bas-Rhin).

Indian solo, belle machine, comme neuve, pn. conf., compteur O. S., éclairage, klaxon, bas prix. Morlet, 50, avenue d'Orléans, Paris (14e).

Le Grimpeur 250 cmc., neuve, trois mois de service, impôts payés, vendue cause départ. Ecr. Baulle, La Guteleay (Nièvre).

Monet et Goyon 500 cmc., doubles tubes, pn. conf., tan-sad, nomb. access., cause départ régim. Leclère, 3, avenue de la République, Mantes (Seine-et-Oise).

Monet et Goyon 4 CV, Mag. 1926, très peu roulé, éclairage électrique, 3.900 fr. Visible tous les jours. Tardy, 12, rue Ferry, Villerupt (Meurthe-et-Moselle).

Motobécane modèle 1927, com. neuve, pas roulé 600 km., prix intéressant. S'adresser R. Laurent, 8, place Boulnois, Paris.

Monet et Goyon parfait état, 175 cmc., éclairage électrique, 1.400 fr. Le soir après 7 h. Jamet, 11, rue de Monte-Christo, Paris.

Motobécane 250 cmc., état neuf, roulé 600 km., éclair. élect. tan-sad, sortie août 1928, encore 2 mois de garantie, 2.700 fr. Parain, 52, rue Nationale, Pavillons-sous-Bois (Seine).

Monotrace 1928, comme neuve, peu roulée, carr. cuir, 6.200 fr. Visible le dimanche matin, ou écrire pour rendez-vous à Guitard, 274, rue de Vaugirard, Paris (15e).

Motosolo 2 temps, 250 cmc., 2 vitesses, parf. état, équipée en tourisme, tan-sad, nomb. access. Bonnet, 14, rue Fontaine, Saint-Denis (Seine), 2.000 francs.

Protegez votre tete
avec le nouveau casque

LE DUR A CUIRE
Doit tout en cuir
LE PLUS léger, solide, résistant
H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple
34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1er)
Tarif franco

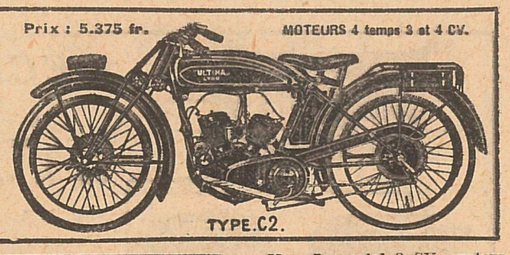
Motobécane 2 vit., parfait état, 1.000 fr., visible gravure, 74, rue des Prairies, Paris (20e).

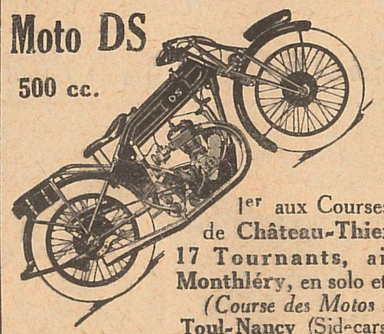
Motoconfort 30 cmc., 4 HP ½, 2 temps, chaîne-courroie, pneus 80, 2.000 fr., bon état de marche, tan-sad, grandes sacoches. Grellon, 141, rue de la Tour. Samedi et dimanche ou après 20 heures tous les jours.

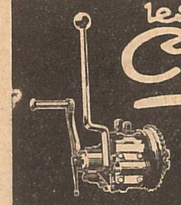
P. 105 vendue cause santé, neuve, roulé 60 km., équipement électrique complet Marchal, accessoires, assurances payées, 123, avenue Philippe-Auguste, Paris (2e).

Moto type sp. 2 t., 2 vit., mot. neuf, 1.400 fr.; Motoconfort 4 CV., fait 200 km., 2.200 fr. Morlet, 67, rue Jean-Jacques-Rousseau, Issy-les-Moulineaux (Seine).

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

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1901
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.

TYPE C2.

Moto DS 500 cc. **5.900 Francs**

1er aux Courses de Côtes de Château-Thierry et des 17 Tournants, ainsi qu'à Monthléry, en solo et side-cars, *(Course des Motos Bolides)*
Toul-Nancy (Side-cars) record battu de 2 minutes (moyenne : 129 km. 106 m.)
Etablissements MALTERRE Frères (Ing. A. M.)
13, Rue Biscornet - PARIS (12e)
Le plus gros stock de pièces pour HARLEY et INDIAN

les Boîtes de vitesse
C. Picard

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

PIÈCES FRANÇAISES
Adaptables aux Motocyclettes type Armée
B. S. A. et TRIUMPH
EXPEDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ
F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
Téléphone : TRUDAINE 10.06

New Imperial 8 CV, moteur Jap, très bon état et side 2 places. Voir M. Bonnem, 21, rue Victor-Hugo, Puteaux (Seine).

Peugeot type P. 102 B, 175 cmc. 2 CV, ch.-ch., absolument neuve, sortie usine 2 mois, assurance 1929, 1.900 fr. Garage Daniel, 66, avenue Emile-Zola, Paris (15e).

Peugeot P. 104, 350 cmc., fin 27, roulé 2.000 km., état neuf, carb. Amac, 95 à l'heure, tan-sad, éclair. Ducellier, frein direction, 4.500 fr. Ecrire Bizouard, 75, faubourg Saint-Nicolas, Beaune (Côte-d'Or).

Peugeot 175 cmc., bloc mot. n., bon état, 1.700 fr. S'adresser 8, rue du Regard, Paris.

René Gillet 750 cmc., parfait état, pneus neufs, 2 chambres à air de rechange, accessoires, cause achat voiture. Bonhours, 65, rue d'Alsace, Clichy (Seine).

A saisir pur sang Rush spécial, neuve, 500 cmc., gar. 6 mois, cad. triangulaire, selle très basse, moteur mono, 84×88, 2 échapp., graiss. circulaire, carbur. Amac, 2 cuves, magn. blindée, boîte 3 vitesses, avec amortisseur de choc, chaînes Renolds, roues 700×80, freins puissants, vitesse garantie 145 à l'heure, fait plus. Prix ! 8.900 fr. Pour renseignem. écrire à Madoni, 68, boulevard de l'Hôpital, Paris (13e).

STEIGBOY
AU CONCOURS DU SILENCIEUX remporte 2 places D'HONNEUR et confirme ses précédents SUCCÈS
STEIGBOY, 19, rue Raspail
LEVALLOIS-PERRET (Seine)

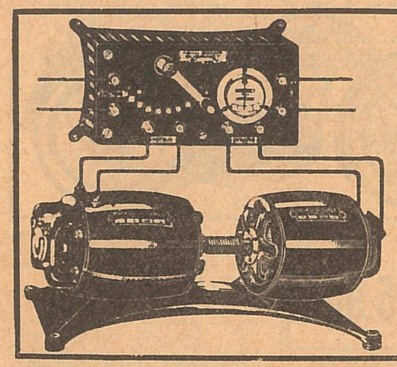
Saroléa 350 cmc., culbuteurs, éclairage, compteur, tan-sad, pneus ballons, 4.600 fr. Herbin, 129, rue Edouard-Vaillant, Les Allois. Visible le soir après 7 heures ou le samedi après-midi.

Moto Sic 3 CV, bon état, cause double emploi, 1.200 fr. Hiron, 3, rue Claude-Terrasse, Paris.

Soyer 250 cmc. 1926, tout équip. état neuf, à vendre ou échanger contre side-car 350 cmc. ou 500 cmc. B. S. A. ou autre. Maison, 21, rue Jean-Jaurès, Puteaux (Seine).

Supplexa mot. Villiers, 350 cmc., 3 vit. Burmann Amac, 2 ch. Renolds, amortisseurs O. S., tot. et

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



DÉCIDÉMENT !

Le Convertisseur GUERNET

est le seul appareil parfait pour charge d'accus

Type Amateur, 6 volts, 5 ampères. . . . . **580 fr.**
Type Garage, 15 volts, 7 ampères . . . . . **950 fr.**
Type Garage triphasé, 30 volts, 5 ampères. . . . **1.250 fr.**

GUERNET, *44, rue du Château-d'Eau, PAR S*

j. 700×80. Terry, célair. électr., graiss. autom., tan-sad, rétro, access., parfait état garanti, essais. Prix 3.200 fr. Coutenceau, 6, rue Guilhem, Paris (2e) 4e étage.

Terrot Jap latérale 350 cmc., 4 temps, pneus ballons, éclairage acétylène, tan-sad, pare-jambes, sacoches, très bon état, essais à volonté, 4.500 fr., assurances payées. Duaphin, 44, rue de Paris, Arcis-sur-Aube (Aube).

Terrot 350 cmc., Jap, état gar., éclairage électrique, tan-sad, malle, compteur, ballons, assurances payées, cause achat voiture, 4.500 fr. Caillot, 75, avenue de la République, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Terrot Jap 350 cmc. 1927, pn. ball., compt., tan-sad, occasion superbe, ayant coûté 6.500 fr., cause achat voiture, à vendre 4.900 fr. Ecrire ou se présenter dimanche matin, Michel, 2, rue Louis-Georges, Clamart (Seine).

Agence et Stock complet de Pièces détachées

MOTOBÉCANE, MOTOCONFORT, MONET et GOYON, FN

Agence :

GILLET-HERSTAL, SAROLÉA, CLÉMENT

Dépôt

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

A. PRÉVOST

26, Avenue de la Grande-Armée
PARIS - Tél. : Wagram 54-51

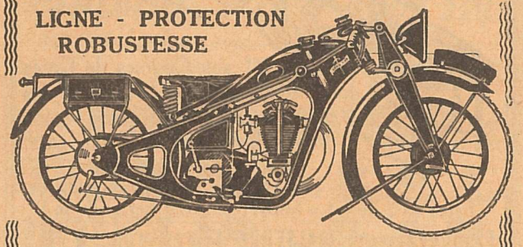
Terrot confort 350 cmc. latérale, éclairage, très bon état, 4.500 fr. Sahut, 102, rue du Chemin-Vert, Paris (2e).

Terrot 350 cmc. H. S. S. culbuteurs, parfait état, éclair. Mag., tan-sad, tous accessoires, pneus 80 conf. neufs, 4.000 fr.; de 18 à 20 h., 25, pl. de l'Arrivée, Enghien-les-Bains (S.-et-O.).

Terrot 1927 4 CV, état neuf, soup. latérales, pn. ball., Magond. 250 l., 2 selles Terry, à vendre 3.800 fr. ou à échanger contre Morgan à eau. Flouron, 57, faubourg St-Denis, Paris, de 4 h. à 7 heures.

Terrot H. S. S. 350 cmc., Jap. culbuteurs, peu roulé, tan-sad Terry, compteur O. S., 4.200 fr. Fourel, 3, rue St-Jérôme, Paris.

LIGNE - PROTECTION
ROBUSTESSE



Durandal

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

ÉTS PH. ULBÉRICH, Rue de Reims, DIJON
Agence Parisienne : **P. BÉALÉ,** 100, Avenue des Ternes, PARIS

AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions
PNEUS et CHAMBRES pour Vélo Moto et Auto
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS
TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif

Maison VAYSSE

387, Rue de Vaugirard, PARIS (15e) - Téléphone : Ségur 27-78
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 % sur Moto et Vélo

LA MOTOCYCLETTE

KERVRAN

est toujours sans rivale comme rendement, confort et prix. — Sa ligne et son fini vous plairont.

KERVRAN & Cie — BANNALEC (Finistère)

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

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.
VENDUES A CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS
DEVAUX, Constructeurs
241 *bis, Avenue Daumesnil*
Modèles visibles même le Dimanche
CATALOGUE SUR DEMANDE
— TÉL. : DIDEROT 37-64 —

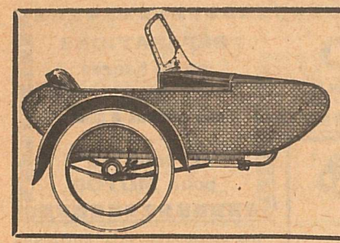
Automoto type Bol d'Or, peu roulé, état neuf, garantie usine 6 mois, prix à débattre. Diverses occasions intéressantes. Raymond Alline, Le Mans (Sarthe).

Cleveland 350 cmc., tout équipée, bon état, 1.800 fr. Urgent. Bianchi, 128, rue Brancion, Paris.

Cleveland 4 cyl., 600 cmc. spéciale, équipement électrique complet, compteur, roulé 2.000 km. 7.000 fr. Bouvier, Diderot, Toulon (Var).

D. S. état neuf, pneus ballons, compteur, tan-sad, 3.800 fr. Le soir après 19 heures. Villain, 45 *bis*, rue Pouchet.

D. S. Malterre, modèle 1928. 500 cmc., comme neuve, émail



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

122, 124, 126, Rue de Neuilly, à PUTEAUX
Téléphone : 659 PUTEAUX — Adr. Télégr. : PEUPLE-PUTEAUX

CHASSIS POUR TOUTES MOTOS DE 2 A 6 CHEVAUX
—::— CARROSSERIES EN TOUS GENRES —::—

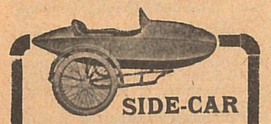
Envoi franco au Catalogue —:— Venez visitez nos Magasins d'Exposition
Une Moto bien équipée comporte un Side Car P.E.U.P.L.E

jaune, gr. phare acéto, pneus bal. neufs, tan-sad, peu roulé, cause achat voiture, 5.000 fr. Dimanche matin, Parisy, 7, chemin du Pont, Boulogne-sur-Seine (Seine).

F. N. M. 60 conf. éclairage, tan-sad, sac., imp. Urgent. 4.600 fr. à débattre, 11, rue du Landy, Aubervilliers (Seine).

F. N. 4 cyl. élect., klason, montre, compteur, état neuf garanti, très belle machine pour connaisseurs, frein de direction, Técalémit partout. Dautel, 149, avenue du Maine, Paris.

Griffon Monovitesse, 175 cmc., parfait état, 600 fr. Durand, 40, rue Saint-Paul, Paris (4e).



SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
Fernand RICHARD
189, Av. d'Italie, Paris, 13e, T. : Gob. 25-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

Ch. Gerald, 2 CV, 2 vit. kick, parfait état, mécanique, courroie et pneus AR neufs, très pressé. 1.000 fr. Chantrel, 12, av. de La Motte-Picquet, Paris (7e).

Monet et Goyon 350 cmc., culbuteurs, 1927, état neuf, équipement complet, visible tous les soirs après 6 heures, Niedergand, 105, avenue Rouget-de-l'Isle, Vitry-sur-Seine (Seine).

Lurquin-Coudert 2 CV ½ en prise, très bon état, à vendre cause départ, s'adresser 6, rue des Ecoles, Sceaux (Seine).

POUR LES MOTOS RAPIDES
GARREAU - *Spécialiste*
effectue sur toutes Marques : Mise au point, Transformation, Révision, Soudure autogène
— aux meilleures Conditions —
289, Rue de Vaugirard - PARIS, 15e

Monet et Goyon dernier mod., état neuf, ball.. ch.-ch., 3 vit., tan-sad, etc, etc.. 2.700 fr., urgent. Robert, 93, rue des Moines, Paris.

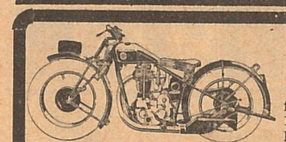
René Gillet 6 CV, parfait état, 26, pn. rech., tan-sad, éclairage, 3.800 fr. Poirot, 3, place Gambetta, Paris (20e).

Rochester 175 cmc., 2 vit., pneus ballons, roulé 1.500 km., essais sur rendez-vous, cause argent, 1.600 frs; chaque soir de 6 à 8 heures, 94, boulevard de la Villette, Paris (19)e, M. Gros.

MOTOCYCLISTES
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

Vos mises au point
Vos réparations
ADRESSEZ-VOUS AUX SPÉCIALISTES DE LA MOTO :
DÉTRUCHE & VULLIAMY 119, Fg St-Martin (10e)
— Tél. : NORD 81-07 —
— AGENCE : —
RAVAT - TERROT - MONET & GOYON - DOLLAR
GNOME & RHONE - SOYER - TRIUMPH - HARLEY
DAVIDSON - HARLETTE - PEUGEOT - CLÉMENT-
GLADIATOR - RENÉ GILLET - Cycleoar SIMA-VIOLET
Vente - Échange - Pièces Détachées pour Motos de toutes marques et A.B.C
COMPTANT - CRÉDIT

SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES
EXIGEZ LA MARQUE
MECANO
45, RUE TOURTILLE - PARIS



TYPE 500 cc. 1928.

F.N. VENTE - ACHAT ÉCHANGE aux meilleures conditions des fameuses Motos 350 et 500 cc. 1927 et 1928, avec facilité de payement et école de Motocycliste gratuit. — Carte grise et impôt gratuit à tout acheteur de Moto
LATSCHA
187 bis. r. Armand-Silvestre - COURBEVOIE
(près gare d'Asnières) — Ouvert Dimanches et Fêtes
F.N.

Motocyclistes, les FÉTICHES R.Z.
— ornent et portent bonheur —
Les réclamer chez les Marchands de Motos et d'accessoires
ROSAZ, 57, Boulevard de la Villette, PARIS

Terrot Jap, 350 cmc., 2 vit., 1.700 fr. Brissy, Pont-sur-Sambre (Nord).

Scott 596 cmc. parf. état., 3 vit., modèle 1926; écrire pour rendez-vous, Louis Bastit, 3, rue Albéric-Magnard, Paris (16e). Prix 5.000 fr.

Terrot, 350 cmc., culbuteurs conf., compteur, tan-sad, éclairage élect. Marchal, sorti fin Août 28, neuve, occasion unique, Remy, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris (4e).

D. F. R., 3 CV, boite 4 vitesses Picard. Prix : 1.900 fr., très bon état de marche ; s'adresser, 36, avenue Gambetta, Courveboie (S.)

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

Neuve, 3 CV, 3 vit., garantie, à crédit avec 1.100 fr. de rabais catalogue, 1.000 francs comptant et 1.200 fr. en mensualités soit 2.200 francs, garantie 6 mois. Chenel, 178, Route de la Révolte, Levallois (Seine).

Terrot, 350 cmc. Jap, culbuteurs, roulé 3.000 kms, éclairage électrique, compteur, visible tous les jours excepté samedi après-midi et dimanche. Legrand, 99, rue des Ecoles, Aubervillers (Seine). Téléphone Nord 08-28.

Moto 3 CV, 5 vit., phares électriques, état neuf. 2.800 fr. G., 26, bd Strasbourg, Paris (10e).

B.S.A parf. état. 1.850 fr. - Moto franc. 750 fr. - Vélomoteur : 650 fr
Evans : 950 fr. - Cyclotracteurs neufs : 450 fr - Pneus moto depuis 45 fr.
Magnétos mono : 65 fr.
TESDOU 63, r. Ducouédic Paris 14e

SIDECARS

Carosserie sport, pour sidecar, 100 francs, éclairage Mag., bouteille 250 l, 1 phare Auteroche, lanterne arrière, complet 200 fr., Schwaller, 9, cité Joly, Paris (11e).

Sidecar Gnome et Rhône très bon état, 3.500 fr., écrire Duchau, 8, rue Saint-Spire, Paris.

Harley, side bi-place, éclairage Magondeaux, revisée à neuf, avec peinture, 2.800 fr. Alfred Bouvier, 9, rue du Général-Gallieni, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Harley side, mont., compteur

UNUS
— BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES —
Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes
En vente chez tous les Commissionnaires
Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (Xe)
— TÉLÉPHONE : NORD 81-24 —

MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17e) Téléph. { Wagram 01-93 / Carnot 53-57

RÉPARATIONS
en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

Jaeger, tan-sad, éclairage, accessoires. 3.500 fr. Roth, 21, rue Boursault. Paris, à partir de 7 heures.

Indian side, éclairage, à vendre ou à échanger contre petite moto. S'adresser Lanvix, 212, rue de Belleville, Paris (20e).

Joli side Peuple, parfait état pour moto 3 ou 4 CV, visible le dimanche et écrire Bonnet, 47, rue du Commerce, Paris (15e).

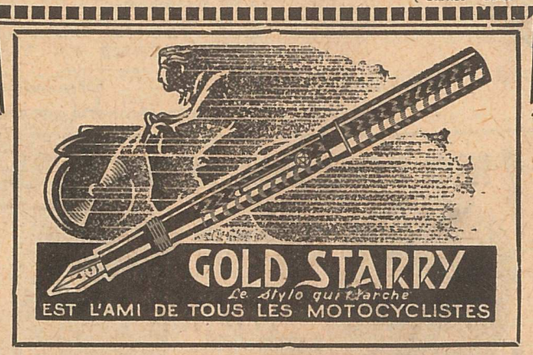
B.S.A. 5 CV, entièrement rev., éclairage Mag, nombreux accessoires, cause départ, s'adresser Arson, 20, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11e).

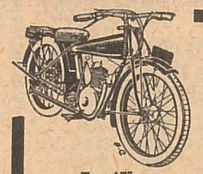
B. S. A.. avec sidecar et tan-sad 5 CV, 3 vit, éclairage électrique, pneus neufs, très bon état, prix 3.800 fr. Cussac, 12, rue du Rendez-Vous, Paris (12e), de 12 h. 30 à 20 heures.

Gnome et Rhône 5 HP, très bon état, Echivard, 36, rue des Boulangers, Paris (5e).

Harley, side, 2 places, modèle 20, surbaissé, parf. ét., essais, prix exceptionnel, cause départ, Deloffre, 62, av. Félix-Faure, Paris.

René Gillet, side-car, très bon état, 6.500 fr. G. Fevre, 79, av. des Ternes, Paris.




Type 175 cmc.

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.F.I., deux ou trois vitesses, chaîne-chaîne, freins à moyeux Aya, selle Terry, pneus Hutchinson 650 × 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.-Silvestre. Courbevoie (rr. gare d'Asnières)

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

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

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

INDIAN 2200-HARLEY 2800-B.S.A. 2200
ET TOUTES MOTOS DE 1 A 9 HP. — ECOLE D'AUTOS ET MOTO
Ces machines sont à l'état de neuf et garanties 6 mois. Prise en paiement de bons, titres, motos. — CREDIT : 13 mois.
Établissements FOULON — Bureaux et Magasins :
162, *Avenue Daumesnil — Téléphone : Diderot* 37-13

CYCLECARS ET VOITURETTES

Bedelia 1917, moteur 1.100 cm. état et marche garanti. 1.000 fr., 1914, 600 fr. écrire pour rendez-vous W. Max, 9, rue Agar, Paris.

Citroën B.2, belle torpédo, 4 places, pneus confort neufs, état général parfait, essais à volonté, vendu par particulier, superbe occasion, Mercier, 51, rue Fazilleau, Levallois (Seine).

Citroën, 10 CV, 3 places, peu roulé, 15.000 kms, an 26, excell. état, 7.800 fr., tous les soirs et dimanche matin. Me charge cond. voit. en province av. achat. Dolhem, 18, av. Aubert, Vincennes (Seine).

Citroën, torpédo 5 HP, très bon état, moteur et batteries neuves, ventilateur. Montre et tous accessoires, prix intéressant, s'adresser ou écrire Grosset, 42, Grande Rue, Brevannes (S.-et.-O.).

Citroën 5 CV, bon état, moteur batterie neuve, ventilateur, montre, accessoires, prix intéressant Mocqueris, Hospice Brevannes (Brévannes, Seine-et-Oise).

Citroën, 5 CV, torpédo, éclairage, démarrage, parfait état, peinture neuve, 6 conforts, roue sec., assurance payée, 7.500 francs. Petit, 5, rue du Texel, le soir, ou écrire pour rendez-vous.

Citroën torpédo 2 places, état de marche parfait, pneus neufs 715 × 115, 6.000 fr. Visible garage, 93, rue de Paris, Clichy (Seine).

Torpédo 4 places, 7 CV., Chapuis Dormier, culbuteurs, gr. sous-press., éclair., dém., 2.000 fr., access., parfait état, essais à volonté, à enlever 6.300 fr., impôts et assurances payés compris, tous les jours après 17 h. Miquel, 15, rue Trouillet-Derel, Asnières (Seine).

Citroën 5 CV. torpédo 2 places, état de mécanique parfait, culasse Ricardo, 5 pensus conforts comme neufs, 5.800 fr. Ecrire pour rendez-vous Lesnier, 6, rue du Gange, Paris (14e).

Plusieurs voiturettes G. A. R. 2 et 4 places provenant de reprises, à vendre à partir de 4.500 fr. 66, avenue des Grésillons, Asnières (Seine).

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

Morgan, car spécial, gr. sp. Bordino, ent. rev., éclairage Mag., pneus neufs, 3 CV., 2 chaines de rechange, acc., tous essais, prix 5.200 fr. Tous les jours à partir de 10 h., 12, rue Abbé de-l'Epée, Paris.

Morgan sport 7 CV 1928, 4.000 km., impec. tout équipé, dir. démult., conf. rependrai Terrot confort 5.000 fr. Visible garage Michallin, 60, avenue d'Argenteuil, Asnières (Seine).

Peugeot 5 CV. torpédo 3 places, pn. confort. au plus offrant. Coiffeur, 69, rue de Grenelle, Paris.

Peugeot 10-11 CV., pointe arrière, glaces de côté, parfait état, à vendre cause départ régiment, Ecrire pour rendez-vous et essais. Helain, 145, boul. du Montparnasse, Paris.

Sandford surbaissé, cond. int., aluminium poli, équip. Marchal, état parfait, tr. n. accessoires. William, 5, rue Grange-Batelière, 6, Paris. Central 87-82.

Salmson 7 CV., 1926, cabriolet bon état, 6.000 fr., visible le dimanche matin ou écrire : Méry,

MOYEUX - FREINS
FOURCHES ÉLASTIQUES
BOITE à VITESSES
BREVETÉ S. G. D. G.
Les plus chers
AYA
mais les meilleurs
Établis^ts J. PAYA
27, Avenue Denfert-Rochereau
Saint-Étienne (Loire)

EXCELSIOR AUTO CYCLE SUPPLY MOTOR MFG ALWAYS MAKES GOOD
MODÈLES LUXE 1928-29
entièrement équipées ;
Prêtes à prendre la route.
LES MOTOS AMÉRICAINES :
EXCELSIOR SUPER X - - -
SUPER-SPORT X
LA FAMEUSE
4 CYLINDRES
HENDERSON
HENDERSON FOUR CYLINDER
J. HERN
Concessionnaire exclusif pour la France.
163, rue de Belleville, PARIS, 19e

1, rue de la Source, Saint-Leu-la-Forêt (Seine-et-Oise).

Sima Violet état parfait, capote, roue rech., access., 4.500 fr. Tous les soirs de 18 à 21 h., J. Lucas, 59, rue de Dantzig, Paris (15e).

Sara 7 sport, cuir démonstrat., équip. luxe, 3 pl., 4 vit., 9.500 km. vente de confiance, photo, reprend en compte moto moderne, faire offre. Thouroude, 23, rue Barrière, Elbeuf (Seine-Inférieure).

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
MIXTROIL OIL
(Établ. MARCHAND, MEUNIER & Cie)
35, *Rue d'Alsace — PARIS*

Particulier vends cyclecar Villard, 4 HP., 2.000 km., roue de secours, capote, 4.750 fr. Garage, 18 *bis*, rue Saint-Fargeau, Paris.

Particulier vend torpédo Ariès 7 HP, 4 places, éclairage, démarr., pneus conforts, très bon état, après 7 h. Oudoul, 17, rue Galilée, Ivry-Port.

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

Morgan eau, très bon état, éclair. électrique, 3.900 fr. Groux, 15, rue des Haies, Paris (20e).

Morgan eau, sport toute beauté, compl. équipée tourisme, c. neuf. 5.800 fr. Vis. Garage Salavart, 1, boul. Héloïse, Argenteuil, Seine. Tram : 40 et 64.

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

Monotrace, vendue cause achat voiture, parfait état, carr. tôle neuve, phare, compt., montre Jaeger, 6.800 fr. Garage, 36, rue Pierret, Neuilly (Seine)

Jolie Monotrace AV. roulé 1.500 km., état neuf garanti, prix à débattre, visible, essais à volonté. Saint-Espes, Castelnau-sur-Gupie (Lot-et-Garonne).

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

DÉRIVE-CHAINES
PENNANT
Les meilleurs
Garantis sous tous rapports
Pour le Gros : TOUCHET & DUPIEUX 31, Rue de la Chapelle PARIS (18e)

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

Motocyclistes ! quand vous rentrez à la tombée de la nuit, pensez à "Soubitez"

VINCENNES-MOTOS
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone : VINCENNES 898
Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES
Agent direct des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTO-CONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, GILLET D'HERSTAL, JEAN THOMANN, ROCHESTER, SAN-SOU-PAP, TRAIN C. P. ROLÉO, etc. — Vente comptant et crédit. Stock important de Machines d'occasions revisées et livrées avec garantie.
MOTO-ÉCOLE sur machine récente - Leçons particulières ou à forfait
Leçons gratuites à tout Acheteur.

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)

Renault 6 CV, 4 portes, 4 pl., impeccable, 6.800 fr., besoin réaliser argent, 178, route de la Révolte. Levallois (Seine).

Salmson A. L. V., vendu par particulier, 3 places, revisé, comme neuf, peinture et garnitures neuves, bons pneus. Mirault, 30 *bis*, avenue de Suffren, Paris.

Villard 4 CV. luxe, 3 places, juillet 1926, état neuf, pb nick, cap. rid., éclair. Magondeaux,

Garage FÉLIX-FAURE
91, Avenue Félix-Faure PARIS (15e)
Téléphone : VAUGIRARD 20-86
J. ILHARRÉGUY
— Agence MOTOBÉCANE —
MOTOCONFORT, MONET-&-GOYON
F N. GILLET HERSTAL SAROLÉA
Livraison immédiate
CRÉDIT INTÉRESSANT
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - DÉPANNAGE

roue de secours, 5.500 fr. Viennot, 4, rue Raspail, Bois-Colombes (Seine).

Sandford 972, très bon état, 8.500 fr. Baptiste, 8, rue de Turenne, Paris

Sima Violet, état neuf, 3.800 fr. Vermot, Beaulieu, par Vinay (Isère)

DESIRE ACHETER

Achète dynamo pour moto, vends magnéto Coventry et accus 6 volts, pour side ou cyclecar. Algy, 94, boulevard Rochechouart Paris.

Cyclecar 3 ou 4 roues, de préférence 2 temps, environ 3.000 fr écrire avant le 20. Memin, bureau n° 1, Paris.

Achèterai moto 175 cmc., boite à vitesse préférence Dollar, Ravat, Monet, Alcyon, de 1.500 à 2.500 frs. Urgent, 2 ou 4 temps Millet, aviation, Chalon-sur-Saône (S. et L.).

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

On désire acheter moto 4 CV moderne, état neuf, éclairage électrique si possible, Viard, 16, avenue de Gray, Dôle (Jura).

Suis acheteur châssis si-decar René Gillet suspendu, avec ou sans carrosserie. Faire offre de prix F. Chinot, 21, rue Pasteur, Metz (Moselle).

AMICAL - LOCATION - ÉCOLE-MOTO
Prête, AVANCES de suite
Répare, gare, vend sans frais
128, *rue Jean-Jaurès* - *LEVALLOIS*
— Tél. : 17-79 Levallois —

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

Suis toujours acheteur de moteurs récents de motos ou cyclecars 4 t., eau ou air, à rep. ou non. Faire offres H. Collet à Gex (Ain).

Serai acheteur d'un cyclecar 3 places de préférence G. N. Lafitte, en bon état de marche ou Harley ou Indian, carrosserie deux place, payable par mensualités, bonne occasion, pour 1re adresse, écrire boîte postale 28 à Melun.

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

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 (19e)
— Téléphone : NORD 29-76 —

Montsouris - Motos
Griffon - Terrot - Peugeot
O.S.A. Liberty
et toutes autres Marques
LIVRE IMMÉDIATEMENT
la 350 cmc TERROT
32-34, Bd Jourdan - PARIS (14e)

MOTOCYCLETTES - VOITURETTES
ROVIN
35, Boulev. Brune - PARIS (14e)

ECHANGES

Echange deux motos Sunbeam, état neuf, ch.-ch., contre voiturette Citro n, Renault ou Peugeot, 17, rue Jules-Vallès, Saint-Ouen (Seine).

Echange F. N. culbuteurs 285 C.C. complète. à remonter, contre cadre moto, réservoir, fourche, garde-boue et roues de 25×3 ou 700 × 100, bon état. Degouses Louis, 8, rue de Wignies, Fourmies (Nord).

Indian bi-place, parfait état, contre canoë canadien, bon T.S.F. ou qu'avez-vous ? valeur 2.800 fr. Williams, 77, avenue des Gobelins Paris.

Sidecar Indian, 2 pl., 997 cmc., état neuf, contre voiture 5 CV Peugeot, Salmson etc, etc... voir garage Ourry, Trilport (Seine-et-Marne), propriétaire Bicloh, Dillingen Sarre, 8, Steinmetzstr.

Motosacoche Mag onet - Goyon Mag
Pièces d'origine Revision Transformations par outillage spécial
MILLAND, Mécanicien spécialiste 61 Route de Villiers, NEUILLY-s/-Seine

Echange 2 vélos course et 1 homme trainer, contre moto à reviser. Billion, 23, rue Kléber Bordeaux (Gironde).

Echange klaxonnet combiné 2 tours V V, contre 6 V même, Viard, 16, avenue de Gray, Dôle (Jura).

P. M. Panter side 500 cmc., contre sidecar plus fort 750 cmc., ou 1.000 cmc., sans distinction de marque, Mottebart, 4, rue Jeuneurs, Paris.

Harley 350 cmc., toute équipée, ge. pneux, contre 350 cmc. ou 500, très vite, ou vend à moitié prix. Ecrire Girardey C. I. C., Thaon (V).

Citroën 5 CV, 3 places, parfait état mécanique, pneus neufs, à échanger contre moto moderne, Habert, 78, avenue des Ternes, Paris.

Achète dynamo pour moto et vends magnéto Coventry et accus 6 volts pour side ou cyclecar. Algy, 94, boulev. Rochechouart Paris.

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

CHAMPAGNE
MARQUE DÉPOSÉE
MAISON FONDÉE EN 1869
EPERNAY
G. H. Martel & Cie

MOTOS VOLÉES

Dans cette rubrique, nous donnons les caractéristiques des motocyclettes volées à nos lecteurs. Le tarif de ces annonces reste le même que celui des autres annonces. Le propriétaire est engagé à offrir à celui qui retrouve sa motocyclette une prime : cette récompense est généralement évaluée par les Compagnies d'Assurances à 10 % environ de la valeur de la machine ; les acheteurs de machines d'occasion doivent toujours vérifier le numéro du moteur : ils sont complices *en cas d'achat !*

1.000 francs de récompense. — Terrot, 500 cmc., culbuteurs, Maglum, tous accessoires, moteur n° 53.287, immatriculé 1512-x-8, volée au Bois de Boulogne le 9 septembre. S'adresser à *Moto Revue.*

DIVERS

Affaire sérieuse, particulier vend Fiat 3 tonnes 5, bâché, 5 roues, Magondeaux, ½ taxe, état garanti, Leroudier, place Croix-Luizet, Lyon (Rhône).

1 paire arrache moyeux Amilcar droi. et gauch., les 2, 30 fr. 1 couvre radiateur Amilcar 6 CV, état neuf, valeur 80 fr. à 40 fr. ; 2 pistons Saroléa 500 cmc. neufs. complets, 35 fr. pièce ; pignon distributeur, 10 fr. Collet, à Gex (Ain).

Bateau 5 m. sur 0,80, 48 kg., sapin N, fd plat, bou. 2 s., 2 pag., absol. neuf, peint blanc, ponté ex., 650 fr. Dubois, 8, rue Royale, Orléans (Loiret).

Compteur Jaeger bi-totalisateur, chaînes Renolds de 57 et 94, releanse pas de 15 × 9, phare magnétique Collin, gd modèle, Lelcere, 3, av. de la République, Mantes (Seine-et-Oise).

H. P. Céma, 125 francs ; diff. acajou 125 fr. ; accu Wat 4 v. 20 A., 60 francs ; éliminateur R. D. 45 francs. Laloi, à Sonchamp (Seine-et-Oise).

Suite accident, vends moteur Salmson 7 CV, restant accessoires, bon état, roues pneus, au plus offrant, R. Kener, 71, rue Nollet Paris.

Fusil 16 percurs. à chiens, m. Bayard, c. nf, 40 % de perte, Memin, 3, bourg d'Angny, Le Mans (Sarthe).

Vends moteur neuf 500, châssis 4 roues D. F., pneus, ressorts direction, chang. de vitesse, frict., 1.900 fr. Pelgrin, 47, pl. Dupont, Gargan (Seine-et-Oise).

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

Veuillez m'abonner à (1) *numéros de* **Moto-Revue** *et son supplément l'* **Actualité Automobile** *à partir du Numéro*
en date du ..... *Ci-joint la somme de* (2) .....
Nom .....
Prénoms .....
Profession .....
Adresse .....
.....
Signature

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

(1) 64, 32 ou 16 Numéros.
(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention CHÈQUES POSTAUX 29.787-PARIS (2e).

Imp. Spéciale de *Moto Revue*, 30, rue du Poteau, Paris-18e — *Le Gérant* : C. LACOME.
Adresser toute la correspondance : 51, rue de Vivienne, Paris

Tous les Motocyclistes le recherchent pour le confort qu'il leur procure
le Strap Meilleure 640
en vente partout
Publicité Bowden-Cross-Brompton-Brown
Mallerich et Vitry

LES TRIOMPHES DE
MONET GOYON
à la Course de Côte du
COL des MONTETS (Chamonix)
350 cmc. 1er HOMMAIRE Record battu
350 cmc. 1er Side-car HOMMAIRE Record battu
175 cmc. 1er SOURDOT Record battu
Moteurs VILLIERS 2 temps - M.A.G. 4 Temps - Graissage KERVOLINE
MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon — MACON —