Pas de danger à deux sur une moto !

MOTO REVUE

LE NUMÉRO 1fr.25

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et Motocyclisme Automobilisme

16e ANNÉE — N° 292
13 Octobre 1928

Un rayonnement universel
EUROPE
AMÉRIQ. NORD
ASIE
AMÉRIQ. SUD
AFRIQUE
OCÉANIE
Brampton
Adoptée par les plus grandes Marques mondiales de Cycles et de Motocycles
La chaîne des victoires
Mallénch et Vibrs

TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

Aussi bien en France, que dans le monde entier, partout le nom de **BRAMPTON** est connu et apprécié des Sportifs : Automobilistes, Motocyclistes, Cyclistes, s'accordent pour reconnaître la supériorité des célèbres chaînes **BRAMPTON**

Le plus gros producteur Français de Motocyclettes...

Terrot

CHAMPION 1928 DE FRANCE cat. 350 cc

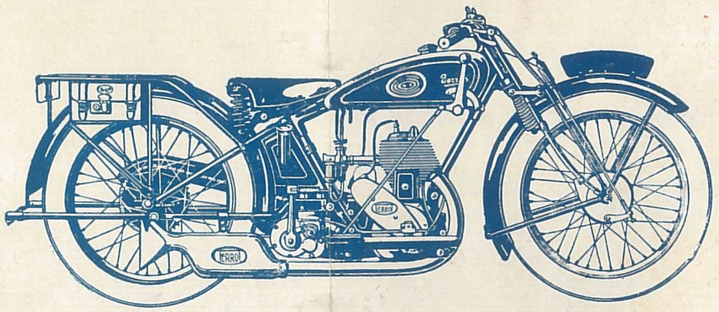
— spécialisé depuis **40** *années dans — l'Industrie du Cycle et de la Motocyclette*

vous invite, avant de fixer votre choix sur une Machine, à examiner ses nouveaux Modèles

— 1929 —

SALON DU CYCLE - STAND 130 - GRANDE NEF

— (25 Octobre — 4 Novembre) —



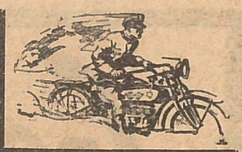
La nouvelle 3 CV. de Luxe, 250 cmc., 4 temps.

Demander dès l'ouverture du Salon : **" LA COCARDE CHAMPION DE FRANCE "** *et le nouveau Catalogue des Motocyclettes* **TERROT,** *qui sont envoyés franco sur demande*

Établissements TERROT - DIJON (Côte-d'Or) — SUCCURSALE A PARIS : — 30, Avenue de la Grande-Armée, 30

EXCELSIOR MOTOR MFG & SUPPLY CO — AUTO CYCLE — ALWAYS MAKES GOOD

LES MOTOS AMÉRICAINES...



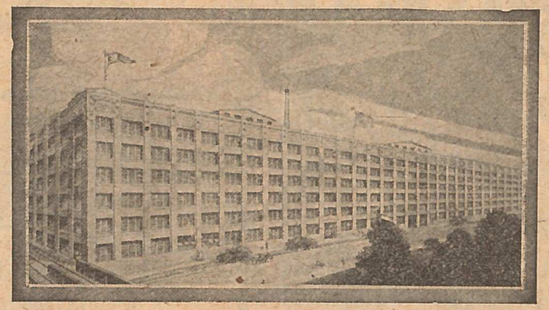
EXCELSIOR

Super-Sport X

Super X

MODÈLES DE LUXE - 1928-1929 -

Entièrement équipées. Prêtes à prendre la route.



Excelsior-Motor M.f.g. & Supply Co Chicago (U.S.A.)

MODÈLES DE LUXE - 1928-1929 -

Entièrement équipées. Prêtes à prendre la route.

LA FAMEUSE 4 CYLINDRES

HENDERSON

J. HERN

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF POUR LA FRANCE ET LES COLONIES

163, Rue de Belleville - PARIS (19e) Métro : Place des Fêtes

— NOTICE FRANCO SUR DEMANDE — R.C. : S. 404.009

HENDERSON FOUR CYLINDER

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

A CRÉDIT

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 DE LA MAISON

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

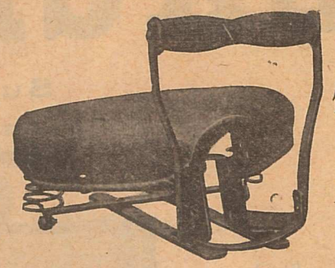
PLANOR continue...

APRES SA SELLE

le Siège Arrière **Planor**

à nappe de ressorts suspendue

LE MOINS CHER

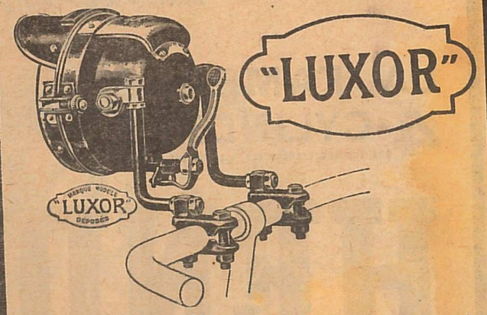


144 fr. FRANCO

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

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)

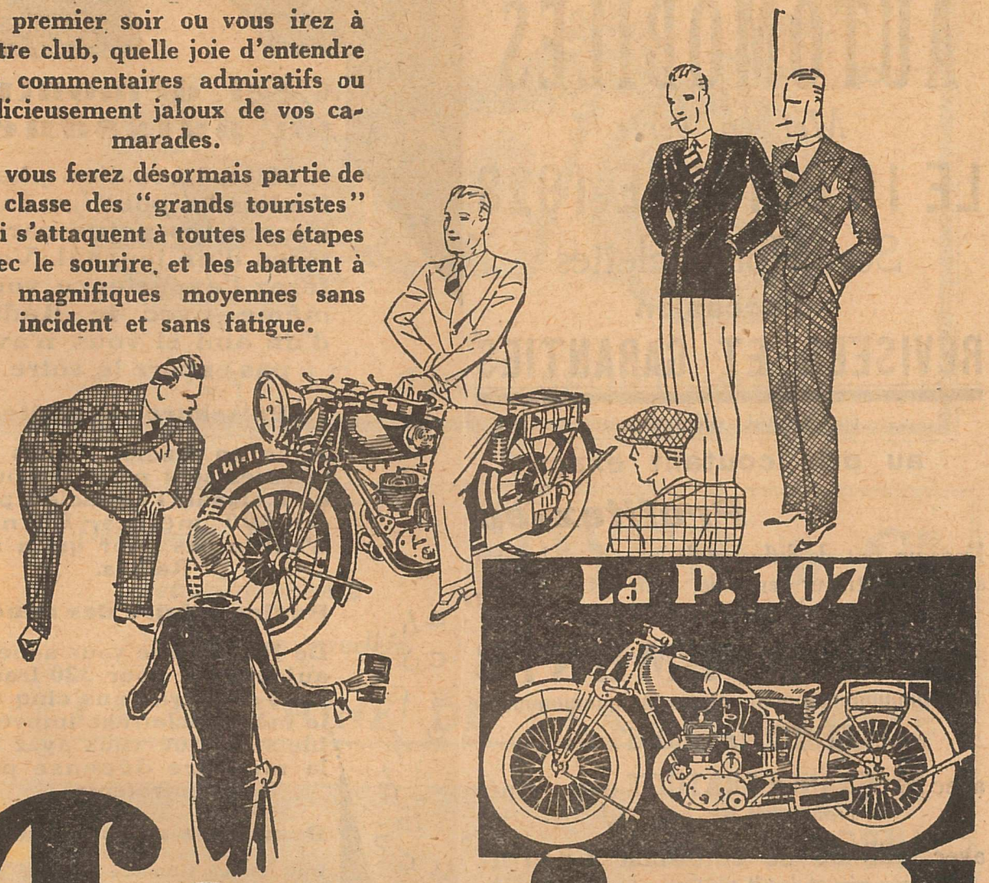
---

une moto qui vous classe

Vous serez fier de votre P. 107, fier de sa beauté, fier de ses performances, fier de posséder la machine française la plus moderne.

Le premier soir ou vous irez à votre club, quelle joie d'entendre les commentaires admiratifs ou délicieusement jaloux de vos camarades.

Et vous ferez désormais partie de la classe des "grands touristes" qui s'attaquent à toutes les étapes avec le sourire, et les abattent à de magnifiques moyennes sans incident et sans fatigue.



La P. 107

Peugeot

Catalogue franco sur demande aux Usines de BEAULIEU (Doubs)

17431

Pendant 15 jours =

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

Met en vente

LE 10 OCTOBRE 1928

Ses Motocyclettes

d'occasion

RÉVISÉES ET GARANTIES

(provenant d'échanges)

au prix coutant exact

Profitez-en

Dans un but de diffusion de la motocyclette, il sera consenti, sur demande, pour ces occasions, le paiement en

14 VERSEMENTS

avec **ZÉRO** fr. 0/0 d'intérêts

avec **ASSURANCE GRATUITE** d'une année
(remboursée par nos soins)

avec **PERMIS** de **CIRCULER GRATUIT**
(Carte grise et impôt payé pour un trimestre)

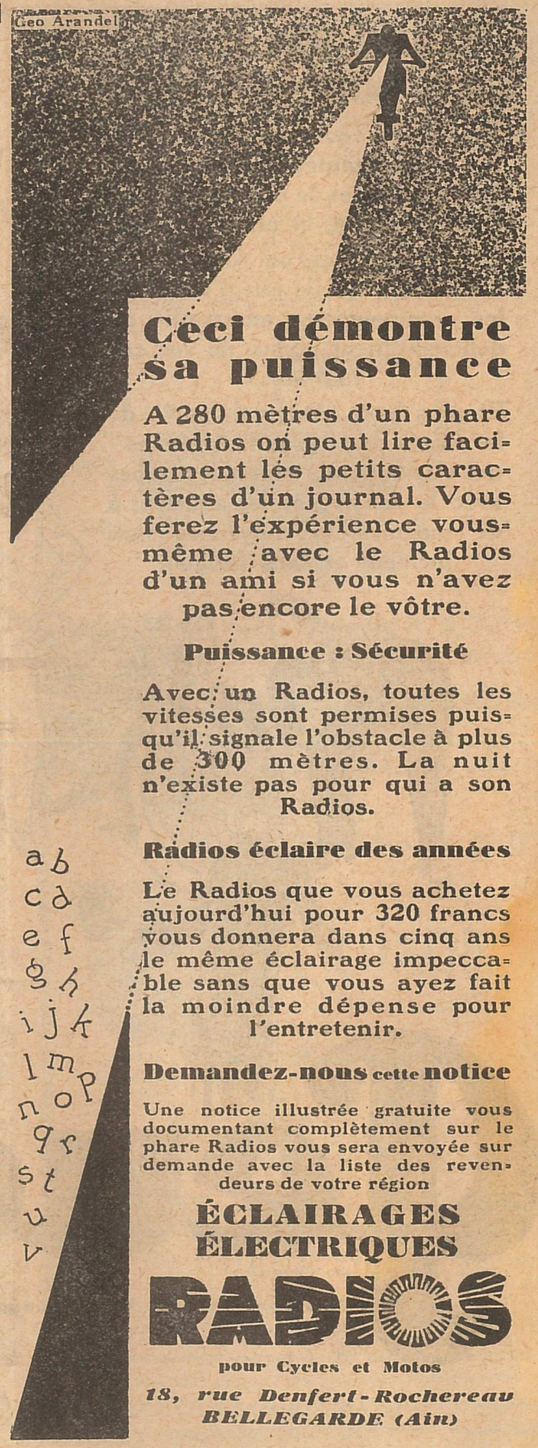
comme pour les

MOTOCYCLETTES NEUVES

Stock important en magasin

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS

Notice détaillée des Marques et prix actuels contre **1 fr. en timbres-poste**



Ceci démontre sa puissance

A 280 mètres d'un phare Radios on peut lire facilement les petits caractères d'un journal. Vous ferez l'expérience vous-même avec le Radios d'un ami si vous n'avez pas encore le vôtre.

Puissance : Sécurité

Avec un Radios, toutes les vitesses sont permises puisqu'il signale l'obstacle à plus de 300 mètres. La nuit n'existe pas pour qui a son Radios.

Radios éclaire des années

Le Radios que vous achetez aujourd'hui pour 320 francs vous donnera dans cinq ans le même éclairage impeccable sans que vous ayez fait la moindre dépense pour l'entretenir.

Demandez-nous cette notice

Une notice illustrée gratuite vous documentant complètement sur le phare Radios vous sera envoyée sur demande avec la liste des revendeurs de votre région

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

RADIOS

pour Cycles et Motos

18, rue Denfert-Rochereau
BELLEGARDE (Ain)

GNOME-RHONE

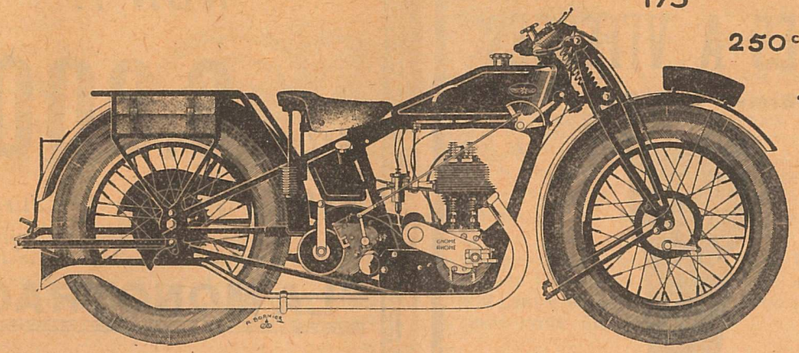
34, RUE DE LISBONNE _ PARIS

MOTOCYCLETTES

175 cmc

250 cmc

500 cmc



LA NOUVELLE 500cmc SPORT 1928

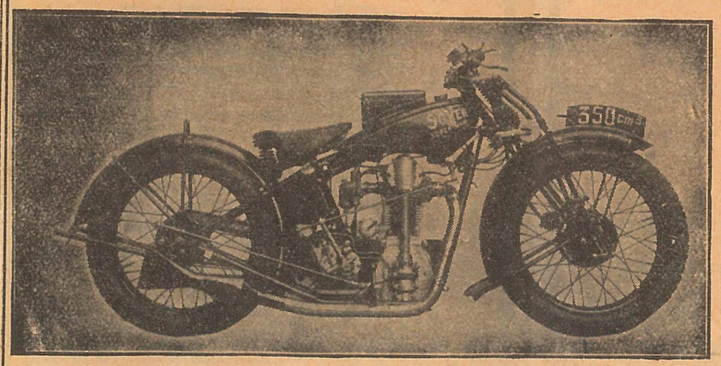
Demandez des renseignements sur le modèle

SOYER & Cie

350 cc.

arbre à cames en tête

LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



- MEETING - DE BOULOGNE

RALLYE SOUBITEZ

1er PROAL sur SOYER 350cmc.
arbre à cames — en tête. —

— LIVRAISON IMMÉDIATE —

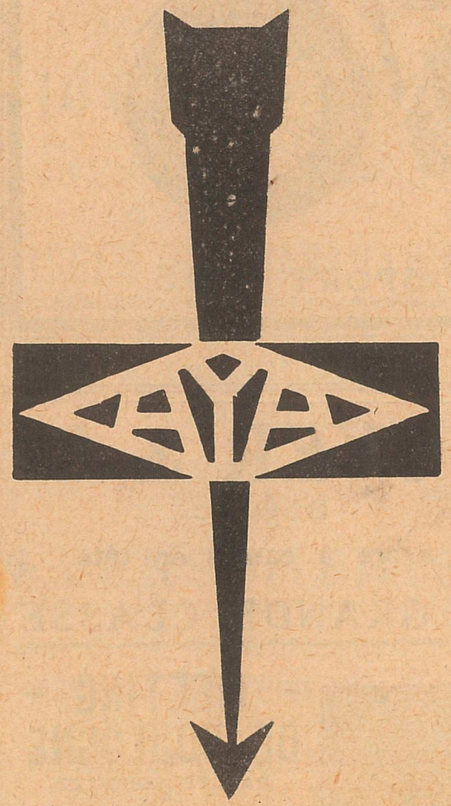
SOYER & Cie
69, Route de la Révolte
LEVALLOIS (Seine)

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

LES

- MOYEUX-FREINS - FOURCHES-ÉLASTIQUES BOITES A VITESSES

Breveté S. G. D. G.



sont les plus chers,

mais aussi les meilleurs

Établissements J. PAYA - St-Étienne

27, Avenue Denfert-Rochereau

Dépôt à PARIS : 15, Rue de la Cérisaie, 4e

7.450 FRANCS.

NON !!

MAIS... **6.900** *fr.*

MAIS... Pendant la durée du SALON seulement

"LA MONOTRACE"

Victorieuse aux **6 Jours d'Hiver 1928** dans **Pairs-Nice 1928** et ayant battu le **Record Mondial** des **24 heures au " Bol d'Or ".**

NOVI *ne fait pas de publicité...*

l'ALTERNOVI

se charge de la faire sur la Route.

- **Il donne un éclairage de 80 bougies.**
- **Il se monte sur toutes les machines.**
- **Il ne pèse que 1 k. 200.**
- **Il ne coûte que 430 fr. (complet et prêt à poser) avec projecteur de 200 m/m; lanterne arrière; commutateur route, code et ville... Il est vrai qu'il sort à la cadence de 200 par jour du**

42, Rue des Grilles, à PANTIN

(Téléphone : COMBAT 14-42)

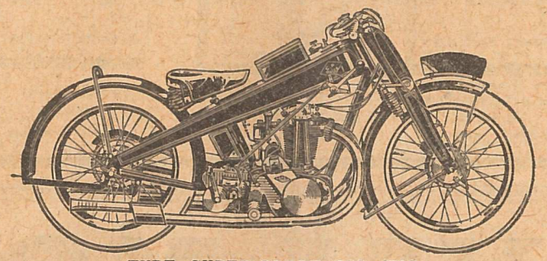
40 montages différents livrés complets prêts à poser (Supplément : 10 fr.)

Nous nous chargeons de la pose de nos Appareils sur toutes les Motocyclettes.

C. P. ROLEO

en tôle d'acier emboutie à triangulation intégrale

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



TYPE SUPER-SPORT 500 CMC.

1re de la Catégorie 350 cmc., au **BOL D'OR**

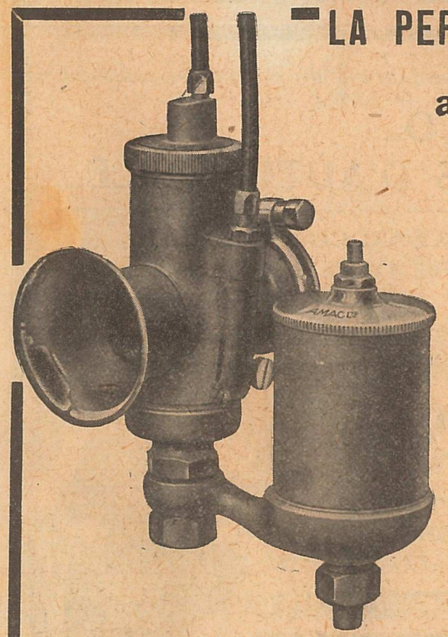
1re des Machines Françaises toutes catégories, engagées dans cette course.

2e du Classement général toutes catégories.

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

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

Établissements ROLLET et Cie, 64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS (XIe)



LA PERFECTION TRIOMPHE TOUJOURS

avec **AMAC** 1928

LE CARBURATEUR DES RECORDS

qui équipait, au Grand Prix de France, tous les engagés
au Grand Prix Belge tous les engagés
au Touristrophy Anglais tous les engagés
au Grand Prix d'Europe tous les engagés
au Bol d'Or tous les 1er, 2e ou 3e

Tous ces appareils strictement de série qu'on croirait très coûteux, ne sont pas plus chers que ceux des autres marques françaises, moins connues, exigez-en donc un sur votre nouvelle moto

AVEC UN ÉPURATEUR D'AIR A FILTRE SOIE ET DES COMMANDES PAR POIGNÉES TOURNANTES

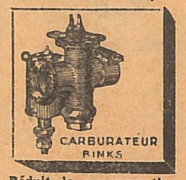
Société Anonyme AMAC, 75 ter, rue de Villiers, NEUILLY-SEINE, Tél. Wagram 92-42

DÉPOT A PARIS : **Société des Ets Robert MUNRO**, 198, *Boulevard Péreire, PARIS - Tél.: Wagram* 10-14

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

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

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

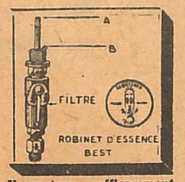


Réduit la consommation
Augmente la puissance
Essayez-le vous n'en voudrez plus d'autre

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

Casque réglementaire anglais
Léger et efficace

Adopté par les meilleures marques anglaises



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

Publ. G.S.

ROYAL-MOTO

LA GRANDE SPÉCIALITÉ du BLOC MOTEUR
présentera au SALON 1928 (Stand 97, Grande Nef
des modèles entièrement NOUVEAUX et MODERNES
SA DERNIÈRE CRÉATION, LA

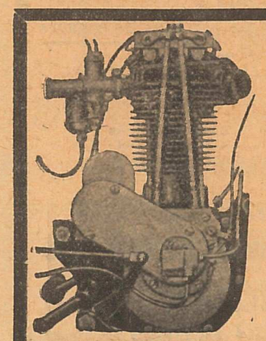
350 cmc. 4 temps. Bloc moteur Massardier

transformable facilement en 500 cmc. *par le remplacement du cylindre et du piston seulement.*

UN BLOC MOTEUR DE MOTO...
MUNI DE PIGNONS D'AUTOMOBILE...

USINES, 12, Rue Dupuytren
Saint-Étienne (Loire)

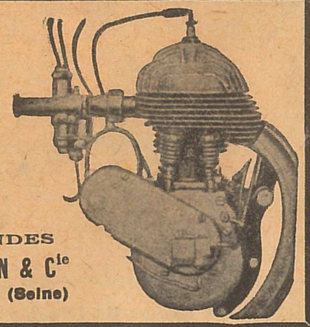
BUREAU COMMERCIAL
70, Av. de la Grande-Armée
PARIS (17) Wagram 80-35



MOTEURS VOISIN

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

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



LA MOTO ANGLAISE

ARIEL

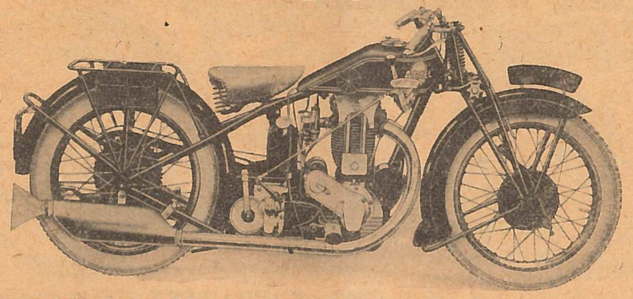
- - - CONDUIT L'ÉVOLUTION DE - - -
L'INDUSTRIE MOTOCYCLISTE MONDIALE

Par les solutions nouvelles appliquées sur tous ses Modèles et qui concerne tous les détails de la Machine.

Voir en particulier le Graissage par Circulation (Environ 1 litre d'huile toutes les 10 minutes.)

Demander aujourd'hui même le Catalogue en Français des Nouveaux Modèles 1929 à l'Agent Général

H. J.
HARDING
49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr -:- PARIS

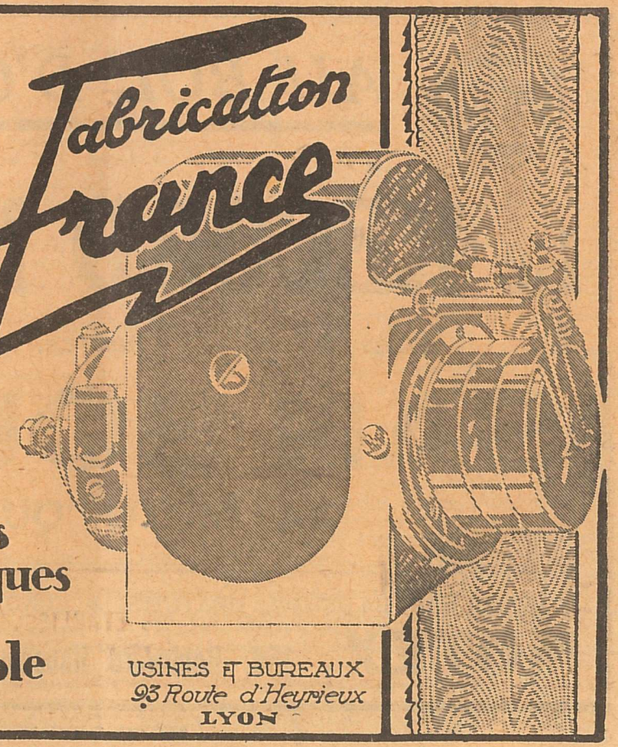


- SALON -
de la
MOTOCYCLETTE
du 25 Octobre au 4 Novembre
—:—
STAND 65 bis
GRANDE NEF

AGENTS MOTORIST ! Vous pouvez, en même temps que vous contentez vos Clients, vous assurez une large source de bénéfice, en vendant en grande quantité des Motos Anglaises **ARIEL**, qui vous réserve **Une Remise très importante**

DEMANDEZ LES CONDITIONS A L'AGENT GÉNÉRAL H. J. HARDING

La Meilleure Magnéto Fabrication France



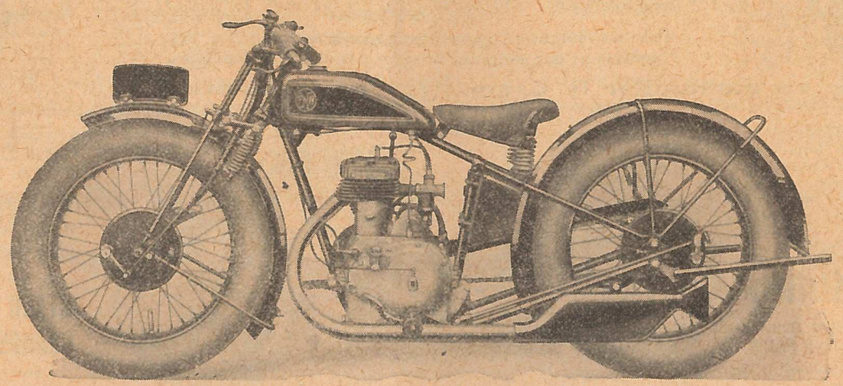
Allume les motos des meilleures marques
Est robuste et indéréglable

USINES ET BUREAUX
93 Route d'Heyrieux
LYON

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIÈGE
—(Belgique)—

LES NOUVELLES SÉRIES 1929

sont à même de satisfaire les Amateurs les plus exigeants.



LA 350 CMC. SURBAISSÉE.

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE — Tél. : Wagram 94-27

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)

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

ABONNEMENTS

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

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

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

ÉDITORIAL

Trop de tuyauteries

Dans notre dernier éditorial, nous avons attiré l'attention des constructeurs sur la manie de surcharger des machines de tuyauteries extérieures et même intérieures. Or, disons-le franchement :

Oui, trop souvent c'est au prix de complications. Une multitude de tuyauteries fragiles partent dans toutes les directions.

Certains constructeurs ont, heureusement, compris, qu'un tel système, basé cependant sur un principe excellent, constituait une réalisation défectueuse. Ils ont donc fait des moteurs dont tout le système de graissage, y compris le réservoir d'huile, est enfermé, contenu dans le moteur. Le réservoir d'huile fait partie du carter et, comme il n'y a plus de réservoir indépendant à prévoir, on peut, selon les cas, augmenter de 2 ou 3 litres la contenance du réservoir d'essence, ou bien trouver une excellente place pour une batterie d'accumulateurs. La pompe est également à l'intérieur du carter. Des canaux amènent l'huile partout. L'excès d'huile retombe par gravité au fond du carter, alors que lorsque le réservoir était séparé il fallait une seconde pompe pour aspirer l'huile et la refouler vers le réservoir.

L'huile circulant sans cesse ne dépasse pas une température normale et, ainsi, conserve ses qualités. Plus grande économie et moindre usure en résultent. Le moteur moderne doit être un bloc autonome pour ainsi dire, contenant, à part l'essence, tout ce qui est nécessaire à son fonctionnement.

Sachez vous débrouiller

N'avez-vous pas remarqué les difficultés que vous rencontrez lorsque vous roulez de nuit et que, comme un serin que vous êtes, vous avez omis de posséder un éclairage électrique. Que faites-vous donc, vous achetez un lampion. Or, qu'y a-t-il de plus gênant que cette lanterne vénitienne, vieux résidu de l'époque des Dandolo. Cependant, il est des cas où le lampion, qui doit toujours être rouge, est accepté avec joie. Nous étions, récemment, au Moto Club d'Argenteuil et nous rencontrâmes une de ces classiques linottes qui n'ont pas d'éclairage stable sur leur machine, mais cette linotte avait un peu d'à-propos et avait fixé son lampion au moyen d'un câble de 25 à 30 centimètres en bout du guidon pour éviter de le tenir à la main. Nous roulâmes jusqu'à 50 à l'heure de compagnie et le lampion, quoique placé horizontalement et perpendiculairement au zénith ne s'éteignit pas, quelque fussent la vitesse et le vent. Même mieux, il avait l'avantage de se remarquer, tant à l'avant qu'à l'arrière. Evidemment, ce n'est pas une solution recommandable, c'est un pis-aller, qui peut être utile en quelques circonstances.

SOMMAIRE

N° 292

Samedi 13 Octobre 1928

Par-çi, par là 1065
Le tandem sans danger, par H.-P. Borestroke.. 1066
Les modèles 1928 *sur la route* :
La 250 cmc. Kervran, par Ph. Maillard-Brune 1069
Les Grands Prix de France, le 7 octobre à Montlhéry 1072
La Fourche, par Ch. Demol 1075
Le Sport de la Semaine.. 1077
Nos Clubs 1079
La page des Tris..... 1082
Le Freinage d'après nos lecteurs 1083
La Préparation militaire.. 1084

Idiotie classique

A l'occasion du Salon, nous avons dû nous mettre en relation avec tous les constructeurs de motocyclettes en vue d'obtenir toutes les caractéristiques qu'ils présentent à la grande exposition. Or, nous avons constaté que plus de 90 % des constructeurs n'ont aucune idée de l'intérêt qu'il y a à constituer des notices explicatives de leurs machines, qui soient autre chose qu'un affreux plagiat ou une découpure outrancière des catalogues du voisin. A tel point qu'ils donnent l'impression à tous nos motocyclistes qu'eux, constructeurs français, ne sont pas à la page de leur propre industrie. Nous ne donnerons pas en exemple un nom plus caractérisé qu'un autre ; cependant, il serait souhaitable qu'il y ait un peu plus d'ordre et d'intelligence. Nous avons sous les yeux des centaines de notices ; or, toutes portent cette mention absurde : « Moto Durand, 250 cmc... 3 CV 1/2 ou 4 CV. De grâce, ne prenez pas nos jeunes gens pour des ignorants, ils savent tous qu'une machine est tarifée à l'heure actuelle par le fisc selon sa cylindrée. D'autres nous signalent que la machine a un guidon... Evidemment ! De plus nombreux encore nous font remarquer que leur machine comporte deux freins... sans plus ! Il nous semblait que c'était une exigence du Service des Mines. Ne nous annoncez pas non plus que vos machines comportent un kick-starter, puisque c'est la règle maintenant Evitez également de nous dire qu'elle a une selle souple, car aucun constructeur n'aura l'audace de mettre une selle rigide.

Quand vous appelez votre machine grand tourisme, ne nous dites pas qu'elle est équipée en grand tourisme ; c'est du temps perdu, de l'argent gâché et un motif à gorge-chaude pour le client. Nous avouerons également que parmi l'ensemble des constructeurs qui équipent par allumage à magnéto, il n'y en ait eu

un seul qui ait eu l'idée de ne pas nous mettre : à haute tension. D'autres nous annoncent que leurs motos comportent des garde-boue enveloppants, un porte-bagage, une sacoche ou un coffre à outil...

De grâce dites-nous, tout simplement, la cylindrée du moteur, les réglages de base du carburateur, les points extrêmes d'avance à l'allumage, la dimension des maillons de chaîne et leur nombre, la capacité exacte des réservoirs d'essence et d'huile avec le parcours qu'ils permettent, la tare exacte du gonflage des pneus ballons, fonctions du poids de la machine (indications généralement indispensables, non seulement pour le confort du motocycliste, mais également pour sa sécurité), en un mot, donnez à vos acheteurs toutes les indications utiles leur permettant de tirer le meilleur parti possible de la machine que vous leur fournissez. La satisfaction qui en découlera pour eux sera la meilleure propagande pour vous.

Mais, au fait, combien de constructeurs possèdent dans leurs bureaux des bureaucrates eux-mêmes pratiquant la motocyclette ? et pourtant il n'en manque pas qui ne demanderaient qu'à mettre de l'ordre et de l'intelligence dans la bureaucratie motocycliste.

Raids hippiques

Les raids hippiques sont à la mode cette année. Tantôt un vieil automédon part des rives de la Sprée et, au pas de son carcan, gagne les rives de la Seine. Tantôt d'élégantes amazones visitent les capitales. Des coaches vont de Paris à Deauville.

Des officiers font le même trajet. Pour un peu, on rétablirait les diligences et on mettrait huit jours pour aller à Poitiers.

Allons-nous voir les lampes à huile remplacer les ampoules électriques, les pantalons de nankin les oxford-bags et le passé renaître avec ses lions et ses grisettes. Ce culte du passé serait assez inoffensif, s'il ne manifestait pas, dans certains milieux, un certain état d'esprit assez inquiétant; dans l'armée particulièrement, il semble que trop d'officiers restent attachés aux vieilles traditions. Malgré la guerre et ses dures leçons, la tactique napoléonienne est encore à l'ordre du jour, comme en témoignaient l'autre jour les manœuvres aériennes.

Malgré la guerre, qui a démontré combien étaient limités les services que les chevaux peuvent rendre en campagne, on veut continuer à donner à la cavalerie une place toujours aussi importante dans l'armée. On considère les véhicules automobiles comme des intrus, eux qui ont permis de gagner, au cours de la guerre, les victoires décisives. On aime toujours le panache. Et pourtant la guerre moderne est une guerre industrielle et le temps n'est plus aux charges de cavalerie. Production intense de tout ce qui est nécessaire aux armées, transports ultra-rapides sont devenus indispensables. On sait combien au début de la guerre les corps de cavalerie furent rapidement épuisés. Le cheval est un animal délicat, fragile, qui a besoin de soins constants et est incapable d'efforts prolongés. C'est peut-être la plus noble conquête que l'homme ait jamais faite, ce n'est assurément pas la plus utile ou, du moins, il est d'un autre âge. Un trajet que les chevaux mettent trois jours à accomplir, une motocyclette le couvre en trois heures. Peut-on dans de telles conditions défendre encore le cheval ? C'est du dilettantisme pur et une absence complète de sens pratique. Le cheval, dit-on, passe partout, mais n'est-ce pas, Satory l'a prouvé, le cas de la motocyclette.

Que le cheval, comme sport et uniquement comme sport, présente un grand attrait, nous ne le discutons pas, tout en affirmant que la motocyclette est, elle aussi, un sport merveilleux, mais si nous nous plaçons à tout autre point de vue, le cheval est un survivant d'un autre âge. Nous avons heureusement dans l'armée des chefs qui s'en rendent compte et qui, avec une indomptable énergie, travaillent à la motorisation de l'armée et triomphent de tous les obstacles qu'on leur oppose. Mais il est regrettable que certains milieux militaires freinent ces efforts et ralentissent la réalisation d'un programme qui doit nous permettre de posséder une armée moderne, capable de défendre victorieusement notre sol.

Après Les Pyrénées

Un instantané de repos des coureurs aux Pyrénées : observez les différents maintiens des intéressés et vous jugerez des occupations variées qu'entraîne une halte de quelques minutes au col d'Aubisque.

Nos Champions de France

Qu'appelez-vous Championnat de France en moto ? Vous sourirez de ma naïveté si je donne une réponse à une question aussi simple. Eh bien ! à *Moto Revue*, il y a un affreux rédacteur qui a confondu *Championnat de France* vitesse 1928 avec *Brassard de Tourisme* 1928 : lisez la 4e page de la couverture du n° 290 du 29 septembre et vous constaterez l'ignorance du sus-dit. Ce qui est le plus remarquable, dans une telle aventure, c'est que le protestataire est précisément celui qui profitait de l'erreur : Monet-Goyon refuse le Championnat de France, dans le sens indiqué par *Moto Revue* et trouve que le Brassard de tourisme des petites cylindrées est un trop joli fleuron pour être terni par une amphibologique erreur. Félicitons Terrot et Alcyon qui ont eu la courtoisie d'encaisser le direct sans protester. Donc, Monet et Goyon est détenteur du Brassard de tourisme 1928, après l'avoir été en 1927. Et puis, entre nous, savez-vous, le Brassard de tourisme n'est ni plus ni moins qu'un Championnat de France.

Moto Revue... arbitre

Suite à votre honorée du 24 septembre écoulé, service des divers n° 6.303, nous tenons à vous aviser que satisfaction a été donnée à M. Loupias, à Lyon, c'est-à-dire que le pneu qu'il nous a envoyé aux fins d'examen a été réparé par notre usine, comme il se le devait et lui a été réexpédié.

Au cas ou cette satisfaction ne lui conviendrait pas, seuls, pour nous les tribunaux compétents pourraient intervenir.

Avec nos remerciements pour votre amabilité d'avoir intervenu dans cette affaire sans parti pris, croyez...

Etablissements Latex.

On est à la page...

On nous informe de chez Repusseau qu'un service spécial vient d'être créé pour la motocyclette. La Direction en a été confiée à M. E. Plateau, ancien secrétaire général du Motocycle Club de France, bien connu dans les milieux sportifs.

Nous sommes persuadés que tous les motocyclistes et coureurs trouveront auprès de M. Plateau le plus sympathique accueil.

Crétier aux Routes Pavées

« Vous permettrez à la vieille connaissance que je suis pour vous, et aussi à l'un des premiers lecteurs de votre journal, de se trouver un peu surpris en parcourant votre numéro 290 du 29 septembre, de constater l'oubli, involontaire sans doute, que vous avez fait dans votre rubrique « Le Sport de la Semaine » sur le Circuit des Routes Pavées.

« Croyez bien que je suis ravi des éloges faits sur les machines de mes concurrents, et que, certes, ma modestie aurait souffert de voir vanter ma marque et son pilote.

« Je vous fais remarquer que le compétiteur que j'étais avait aussi un 500 de cylindrée, ou plus exactement un 498, et que ce compétiteur oublié a simplement battu le record précédent de 9 km. à l'heure, et battant le second de 35 kilomètres seulement, et le troisième de 42 kilomètres ».

Et dire que cela nous a échappé : Crétier, mais oui, nous ne l'oublions pas : n'est-il pas l'agent de Raleigh en France. Et puis, qui ne se rappelle ses succès précédents sur Gnome et Rhône.

LE MONDE MOTOCYCLISTE

Une hyménée à *Moto Revue*

Notre collaborateur, A. Cambounet aurait bien continué la vie de garçon qui s'accordait si bien avec son goût de la moto ; mais puisqu'il a fait coup double en trouvant une gentille Stéphanoise qui allie l'amour de la moto et l'amour de son futur mari, il a décidé de convoler en justes noces, selon la classique formule. Les vœux de tous les motocyclistes et les souhaits de *Moto Revue* pour une génération de petits motocyclistes accompagnent les deux époux. Le mariage a eu lieu jeudi passé.

Moto-Hall... Hall accueillant

Agent des principales marques de motos les plus en vogue : Motobécane, Motoconfort, Saroléa, Soyer, Coventry, Eagle, Vélocette, etc... M. Habert, le directeur de Moto-Hall, est un charmant garçon, jeune, actif et accueillant. Il s'est fait cette année une solide réputation et une fidèle clientèle dans le domaine de la réparation pour toutes marques. Il travaille vite et bien et aux conditions les plus abordables. Chaque année à partir de cette époque qui débute la période de calme pour les motocyclistes, il établit un programme d'hiver, très intelligent, lui permettant de faire à ceux qui veulent faire réparer ou reviser leurs motos, des conditions tout à fait avantageuses. Cette période d'hiver permet en effet de travailler posément et par une sorte de sélection dans le travail, d'arriver à des méthodes qui autorisent de bas prix de réparations. Consulter M. Habert c'est faire une bonne œuvre pour sa propre bourse et pour la santé de sa moto...

On dit que ce serait vrai !

On nous a affirmé, dimanche dernier, que des essais venaient d'être faits chez Terrot avec la 350 cmc. 4 temps H. S. C. avec carburateur Gurtner et que les résultats avaient été à 40 kilomètres à l'heure de 2 litres 242 cc. et 70 kilomètres à l'heure de 3 litres 649 aux 100 kilomètres.

Un Club à la Ciotat

Saint-Jean devient motocycliste : Cet entrefilet du *Courrier de la Semaine* nous a valu un nombre imposant de lettres nous disant que l'amabilité est vertu motocycliste ; nous n'en doutions pas et nous précisons en disant que le D. G. qui signait était ni plus ni moins que M. Paul Sardou, qui d'ailleurs va constituer un Club à La Ciotat.

Publicité qui dure une année »

La Société anonyme de l'Annuaire du Commerce Didot-Bottin présente sa 34e édition de l'Annuaire Général de l'Automobile. édition 1928.

Cet ouvrage contient plus de 2.700 pages, en augmentation de 100 pages sur l'édition précédente ; en conséquence, documentation plus abondante. Pour faciliter à nos lecteurs l'envoi de leurs catalogues, prix courants, dépliants et pour fournir, aux représentants, les listes plus complètes des commerçants susceptibles d'être visités, il a été porté tout particulièrement attention aux mécaniciens-spécialistes de l'équipement électrique, aux réparateurs de pneus, peintres en voitures, etc... Ces négociants ont été inscrits, à la suite des agents-réparateurs d'autos, garagistes, en index de la localité où ils sont domiciliés.

Mystère et... cardan

Une question : Pourquoi les deux trimoteurs de Dresch, représentés sur la couverture du dernier numéro ont-ils leur marque et références peintes sur la bâche en espagnol ? Mystère et arbre à cames !

GASTOUÉ, *à Irigny.*

Tout simplement, mon cher, parce que les Espagnols, plus débrouillards que nous, avaient commandé à Dresch les 3 véhicules (2 concurrents et un suiveur) qui furent au Championnat. Dresch s'est engagé, au dernier moment, avec les véhicules de ses clients.

Où un et un ne font pas deux

Le Salon va bientôt ouvrir ses grandes portes, tous les néophites du sport motocycliste vont s'y donner rendez-vous, pour y admirer les superbes racers que nos grandes marques nationales vont y exposer, et nous donner à nouveau l'occasion d'apprécier à leur juste valeur, les grands efforts qu'elles s'imposent pour nous doter de superbes engins, dignes d'équivaler et peut-être surpasser ceux que nous offrent la compétition,

Dans cet afflux de sportifs, vous verrez peut-être, si vous y portez attention ! un petit monsieur modestement vêtu avec son bras en écharpe, et vous ne vous douterez point qu'en lui se trouve un as du motocyclisme.

Vous y reverrez un manchot en lutte contre les intempéries, et arriver à Nice sans pénalisation, vous le verrez sûrement au coin d'un stand où la magie des trois lettres du nom l'attirera particulièrement, car sa confiance en cette grande marque est incommensurable ; elle suffit seule à lui faire accomplir les plus belles prouesses sportives que l'on puisse à jamais souhaiter ; elle lui a permis d'accomplir sans pénalisation le Circuit de Provence 28, avec un visage entaillé, un crâne défoncé, suite de sa malheureuse rencontre avec un débutant motocycliste quelques jours seulement avant le départ.

Ouah ! Ouah !

Ceci se passait dimanche dernier à l'octroi de Rochefort-sur-Mer, situé sur la route de Surgères-Niort : le brave gabelou de service me fit arrêter pour me réclamer la somme de deux centimes (2), pour droits sur l'essence.

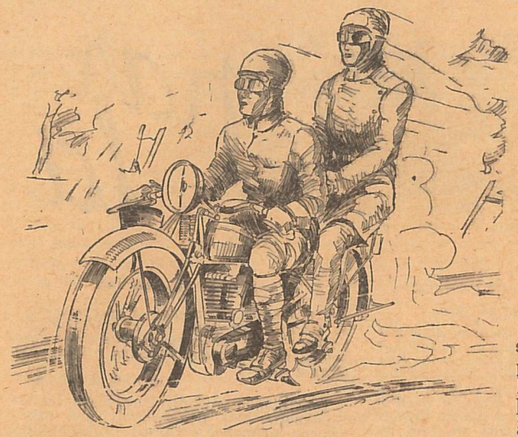
Il est vrai qu'il m'a avoué devant ma stupéfaction que si j'avais été vite il ne m'aurait pas arrêté.

Ab. B., 2550.

Le cuir est cher évidemment...

Oui, il est très cher et c'est dommage, car il y aurait plaisir à voir tous les motocyclistes équipés de beaux vêtements en cuir. Le caoutchouc, par contre, s'il est bon marché a un défaut primordial ; il est antihygiénique à beaucoup par suite de sa trop grande imperméabilité et surtout par son manque de solidité. Aussi, tous les efforts faits en vue de nous apporter un vêtement « tout-saison » et qui ait toutes qualités : prix abordable, solidité, durée, élégance et hygiène doivent être signalés. Le Granicuir est dans cette classe de vêtement idéal ; ayant eu l'occasion d'examiner ce tissu chez Henry, 4, rue Vandamme, Paris, nous avons été surpris, qu'adopté déjà pour le turf, le yachting, le sport en général, il soit absolument inconnu dans la moto, d'autant que les femmes dans les autres sports semblent y trouver un attrait particulier ; nous étudierons ce genre de tissu sous peu.

Le Tandem sans danger



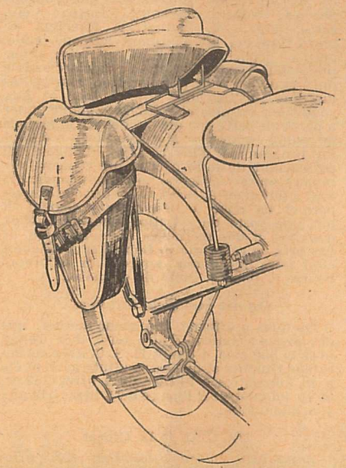
Montrez-nous vos jambes gainées de solides guêtres; enfilez aussi une combinaison et mettez un serre-tête. Nul ne vous empêchera, à l'étape, d'enlever tout cet attirail masculin et d'être jolie femme comme devant.

Beaucoup de personnes sont persuadées que le tandem est dangereux. Ce n'est pourtant pas le cas, et les accidents survenus à des tandemistes se seraient tout aussi bien produits en solo. Les journaux brodent là-dessus. M. Prudhomme se voile les yeux devant des expositions de bas à faire rêver Marny lui-même. Bref, on en vient à considérer le tandem comme un sport de jeunes fous, de casse-cou et de jeunes personnes peu farouches. Cette opinion, que rien ne justifie, est pourtant celle du gros public, ennemi systématique de tout ce qui est nouveau et pratique. Et c'est d'autant plus regrettable que le tandem est de loin le moyen de transport le plus économique pour deux personnes ; qu'il est possible avec des machines de petite cylindrée auxquelles il est exagéré de demander de remorquer normalement un sidecar. Le tandem est parfaitement sûr si la machine est convenablement équipée et si le passager sait ce qu'il a à faire et surtout s'il a confiance dans son conducteur et n'a pas les nerfs en pelote. Il doit s'abandonner complètement à son conducteur et ne doit surtout pas perdre la tête en cas de danger et savoir rester tranquille.

L'équipement

Laissons de côté l'équipement de la passagère, mais en signalant toutefois qu'une robe mouchoir et des bas de ville conviennent très mal. Il faut se résigner à être moins élégante. La culotte et les guêtres sont beaucoup plus pratiques que la jupe. Rien n'empêche d'ailleurs de se changer à l'étape.

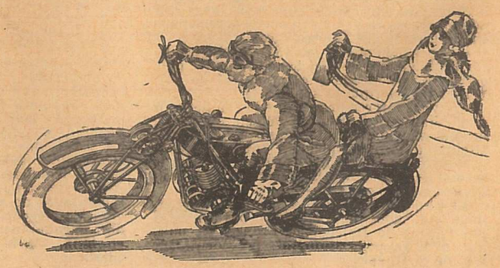
Le siège doit être aussi bas que possible et être complètement exempt de flottement latéral. Un siège haut perché sur des ressorts qui fléchissent dans tous les sens est dangereux. Nous aimons beaucoup pour notre part les sièges constitués par une selle de moto, mais cela est affaire de goût personnel et l'essentiel c'est que le siège soit solidement fixé à la moto, qu'il soit aussi bas que possible et qu'il ne flotte pas latéralement.



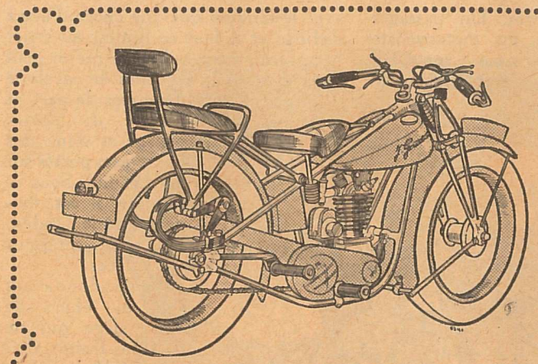
Une selle tandem confortable ; deux sacoches de cavalerie pour quelques objets indispensables ; deux solides repose-pieds, voilà un tan-sad qui serait parfait s'il possédait de plus une barre d'appui pour les mains du passager.

Il doit être également aussi en avant que possible de telle manière que le passager soit aussi près que possible du conducteur. Les nouveaux cadres de moto se prêtent d'ailleurs très bien à cela. Il serait désirable que tous les constructeurs établissent des porte-bagages spéciaux pour le tandem, porte-bagages particulièrement résistants, solidement attachés au cadre.

En fait, il faudrait que le passager ne soit pas juché à la partie supérieure du garde-boue arrière sur un siège qui le rehausse encore, mais qu'il se trouve dans le creux qu'il y a entre le garde-boue et le cadre. Il serait sans doute nécessaire d'avancer un peu la position du conducteur. L'idéal serait que le passager puisse poser les pieds à terre tout comme le conducteur. Il y aurait également beaucoup à dire en faveur d'un siège commun au passager et au conducteur. A notre avis, la question du tandem, si elle a reçu de la part des fabricants d'accessoires beaucoup d'attention, n'a pas assez préoccupé les constructeurs de moto. Il n'y en a que bien peu qui ont construit des motos spéciales pour le tandem. Nous croyons que le tandem doit être considéré comme un moyen normal de transport et non comme une solution de fortune pour emmener par hasard un passager.



Que vous soyez novice ou non, ne vous agitez pas sur votre siège ; tenez-vous plutôt droit comme un piquet et, surtout, laissez au conducteur le libre jeu de tous ses mouvements.

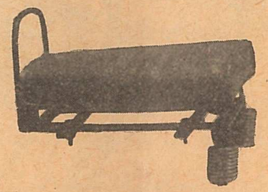


Un exemple de tan-sad placé beaucoup trop haut. Il y aura gêne pour le passager et pour le conducteur.

Nous avons sur le marché d'excellents sièges. Il faudrait des machines légèrement modifiées pour en tirer le meilleur parti.

Le passager ne doit pas être exposé à glisser. Rien n'est désagréable et peut-être même dangereux comme d'être à califourchon sur un coussin mal ficelé sur le porte-bagage et d'avoir les jambes ballantes. Indépendamment d'un siège exempt de tout flottement latéral, il est nécessaire que les pieds aient un point d'appui ; c'est dire qu'il faut monter des repose-pieds solides : on en trouvera d'ailleurs aisément chez les accessoiristes. Une barre d'appui pour les mains est sinon indispensable, du moins recommandable. Ce qui est à éviter par-dessus tout c'est que le passager pose ses pieds sur les repose-pieds du conducteur. Il en résulte pour ce dernier une gêne, particulièrement quand il veut freiner ; les repose-pieds additionnels destinés au passager doivent être ajustables de manière à ce que le tandémiste ait une position confortable.

On ne rencontre plus guère de passagers montant en amazone et cela est fort heureux car, dans cette position, on glisse facilement et dans un virage il peut en résulter un accident. Nous avons vu, en Angleterre, des passagères qui, nonchalamment assises en amazones sur le porte-bagage, s'amusaient à tricoter. C'est peut-être un moyen de démontrer que le tandem n'a rien de dangereux, mais cependant nous déconseillons formellement une telle pratique.



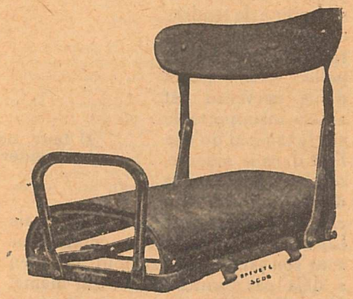
Deux sièges confortables tels qu'on peut en trouver chez tous les accessoiristes.

Cela peut aller quand on roule normalement, mais, pour peu qu'un danger se présente et qu'on ait une manœuvre un peu brusque à faire, la passagère glisse, perd la tête, se raccroche au conducteur et c'est une belle bûche en perspective.

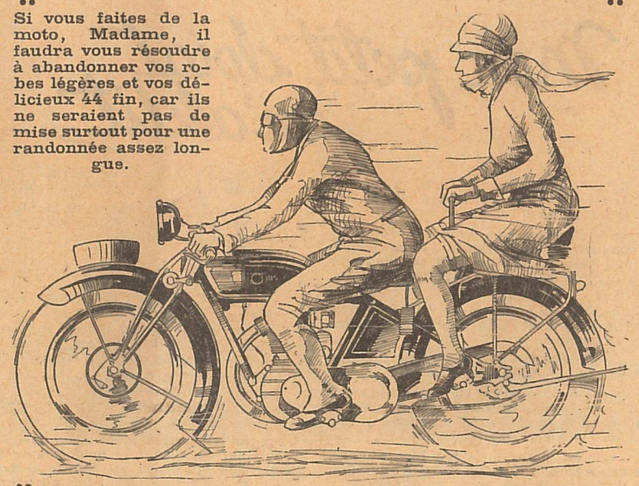
Certains passagers tiennent la ceinture du conducteur ou posent leurs mains sur ses épaules. Cela devient rapidement gênant et fatigant pour le conducteur. C'est pourquoi nous préférons de beaucoup un siège qui possède une barre d'appui.

Ce que doit faire le passager

Un passager inexpert fera beaucoup mieux de se tenir tranquille, inerte et d'éviter toute réaction. Le novice qui veut assister le conducteur en se penchant dans les virages sera une gêne plus grande encore que celui qui restera droit comme un piquet. Le bon passager est celui qui suit exactement les gestes du conducteur, mais surtout se garde bien de les exagérer. Un motocycliste expérimenté qui se résout à monter comme passager, fera d'instinct ce qu'il faut. Il y a malheureusement chez plus d'un passager ou d'une passagère une tendance au caboti-

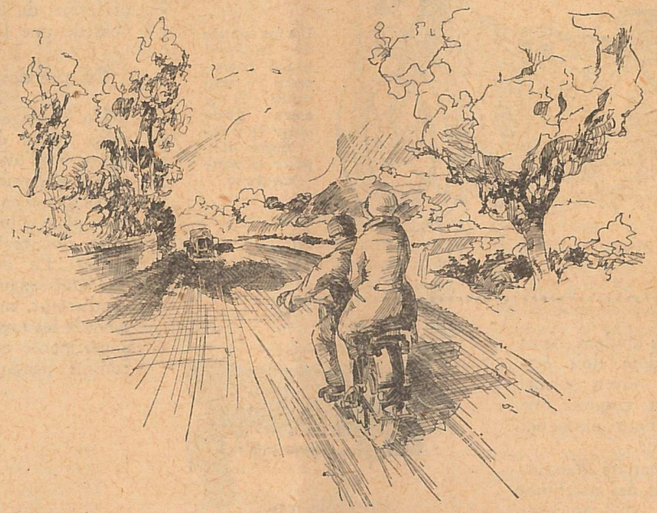


Si vous faites de la moto, Madame, il faudra vous résoudre à abandonner vos robes légères et vos délicieux 44 fin, car ils ne seraient pas de mise surtout pour une randonnée assez longue.



nage. Ils gesticulent comme des possédés pour donner l'impression qu'ils participent à la conduite de la moto. C'est là un dangereux enfantillage. Suivez donc, mais avec discrétion, les déplacements du corps du conducteur.

Le passager, et encore plus la passagère, ne doit pas détourner l'attention du conducteur. Ce n'est ni le moment de bavarder, ni celui de prodiguer au malheureux conducteur des conseils et des avertissements dont il n'a nul besoin. Ce n'est pas non plus le moment de se livrer à de tendres effusions qui aboutissent à une bonne pelle. La petite dame nerveuse est aussi insupportable sur le tan-sad qu'elle l'est dans le sidecar, ou sur les coussins de la voiture. En cas de danger, c'est plus que jamais l'instant de laisser au conducteur tout son sang-froid, surtout s'il n'en a déjà pas beaucoup par lui-même. Que d'accidents seraient évités avec un peu de flegme. Ne vous accrochez pas au conducteur. Laissez libres sa tête et ses membres. Un passager qui est lui-même un motocycliste se conduira instinctivement comme il convient et assistera certainement le conducteur, mais le mieux que puisse faire une personne inexpérimentée c'est de se tenir tranquille.



Il faut, non seulement vous tenir droit, mais ne pas parler inconsidérément au conducteur qui n'a que faire de vos conseils et de vos avertissements.

Et les bagages

Il faut impartialement reconnaître que le transport des bagages devient avec le tandem quelque chose d'assez difficile et il faut se limiter au strict nécessaire, c'est-à-dire ce qu'on peut loger dans deux sacoches de cavalerie disposées de part et d'autre du porte-bagage et dans des havre-sacs portés sur les épaules. Sous ce rapport, il est évident que le tandem est très inférieur au sidecar.

Veillez donc avant tout au choix de votre siège qui ne doit pas flotter, disposez-le aussi en avant que possible, qu'il comporte une barre d'appui pour le passager. Ayez de solides repose-pieds ajustables et recommandez à votre passager de se tenir tranquille, de ne pas avoir peur et de rester immobile sans réagir et sans vouloir vous aider à maintenir l'équilibre de la machine. Tenez compte, quand vous gonflez vos pneus, du poids supplémentaire supporté par la roue arrière, songez que vous devez être plus prudent et que la présence d'un passager enlève quelque peu de sa maniabilité à votre machine.

H.-P. BORESTROKE.

Mon petit doigt m'a dit....

... qu'au Championnat des Tris, un concurrent trouva certaines fondrières peu à son goût et... s'évanouit.

... qu'à l'arrivée, son lest, très solidaire du conducteur sans doute, s'était aussi évanoui, mais que l'officiel fit semblant de ne rien voir, le classement ne pouvant en être modifié.

... que Gometz-le-Châtel verrait la participation de Flahaut et de Laurent malgré les dires de certains.

... qu'on prétend que ce même Flahaut monterait une Saroléa faisant le 170.

... que les manettes en laiton estampé d'une marque anglaise bien connue, étaient complètement modifiées et améliorées, afin de répondre à certaines critiques...

... que les boîtes de vitesse bien connues Sturmey Archer, que nous verrons au Salon, sont entièrement fabriquées en France.

... que nous verrons également de nouveaux moyeux à freins de fabrication française, mais à noms excessivement anglais.

... qu'une grande marque de carburateur, à aiguilles de freinage, exposerait au Salon un... moteur anglais.

N'oubliez pas de commander votre Numéro Spécial du Salon si vous voulez l'avoir à bon compte et venez aussi nous voir à notre Stand. Balcon du rez-de-chaussée, n° 10, derrière le stand de « L'Echo des Sports ».

... qu'on parle à mots couverts de nouvelles 500 cmc. dont le nom évoque d'une part le chemin de fer et, d'autre part, l'absence de soupapes, mais... pas au Salon.

... qu'un constructeur d'une moto très différente des autres aurait passé un contrat de vente de 300 machines en Allemagne.

... que le pyrénéen qui conduisit cette marque à la lutte aux Pyrénées irait en outre-Rhin soigner les intérêts de la marque.

... que les fêtes pascales verront la plus jolie course motocycliste de la saison.

... que les motocyclistes de France se tenailleront la cervelle jusqu'à Noël à ce sujet.

... que seuls les audacieux de la moto réaliseront la performance réclamée par l'organisation des Audax 1929 de *Moto Revue*.

... qu'un confrère très sportif aurait refusé l'engagement de sidecars dans une course de côte très classique.

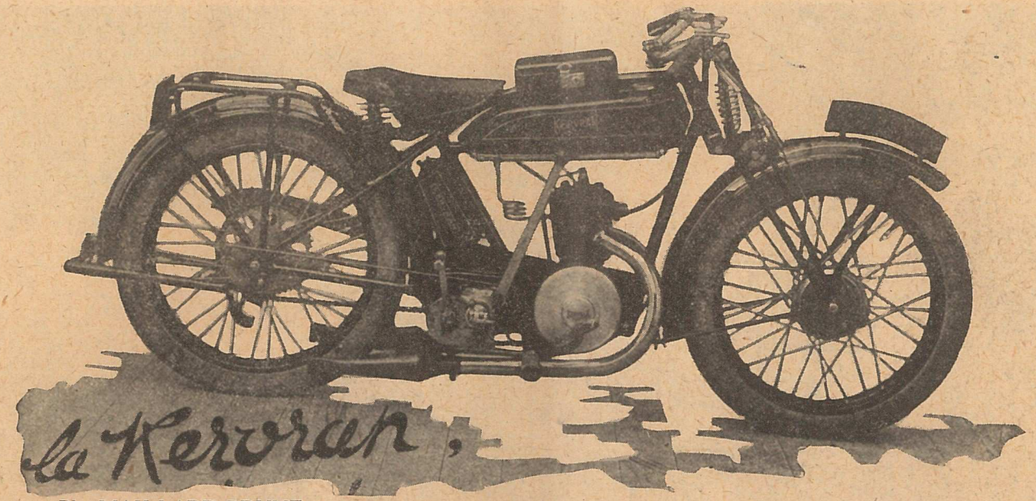
... que l'on verrait peut-être cette saison, sur le circuit routier de Montlhéry, une épreuve commerciale de véhicules industriels.

... qu'on apercevra au Salon une nouvelle selle de motocyclette, à bandes élastiques, qui viendra s'opposer à toutes les conceptions actuelles.

... que parmi les heureux vainqueurs de Gaillon, Chéret reçut une récompense qui parut lui faire bien plaisir.

... que, par contre, nous avons été surpris de l'accueil enthousiaste qu'il a fait à cette prime de *Moto Revue*, car c'était une pharmacie portative.

KAMOTSU.



la Kervran,

par Ph. MAILLARD-BRUNE

Je n'ai nullement l'intention de vous faire un roman en 20 épisodes pour vous louer les mérites de la Kervran 1928, mais simplement un rapport sincère de ce que j'ai pu constater de normal ou d'anormal pendant le millier de kilomètres que je pilotais cette petite machine.

Elle est née en Bretagne

La 250 cmc. Kervran est construite à Bannalec (Finistère). Bannalec ? Bannalec ? Vous cherchez en vain à vous remémorer ce qu'on vous a appris étant jeunes sur la géographie de la France et... vous ne voyez pas ? Eh ! bien, chers lecteurs j'ai été comme vous, longtemps je me suis demandé où c'était ! Dites-vous que Bannalec est en pleine Bretagne, au pays où les femmes portent encore les costumes, entre Quimperlé et Rosporden. Mais M. Kervran ne m'a-t-il pas dit qu'en 1929... Nantes ? Enfin ! Ce sera une surprise agréable pour nous tous.

Ce n'est pas une moto de course

La Kervran est avant tout une machine utilitaire. Il serait ridicule de vouloir la comparer aux petits racers livrés à la clientèle sportive.

C'est donc dans un but utilitaire que j'ai fait mes randonnées quotidiennes en Bretagne, patrie de la Kervran.

Voyons la présentation...

D'une forme agréable, ramassée, cette 250 cmc. est parmi les machines utilitaires une des mieux présentées à mon avis. L'émail noir qui recouvre la machine est du Duco, le choix n'est pas mauvais on le voit. Un filet or vient mettre une note agréable dans l'ensemble.

Un reproche malgré tout

Durant mon essai l'émail était parti légèrement à l'emplacement des genoux, car la moto est dépourvue de knee-grips et l'essayeur habitué aux 500 cmc. rapides a la manie de serrer le réservoir. Cela n'est qu'un détail, mais je me devais de le signaler.

Mon champ d'expérience

Mes promenades quotidiennes me menaient tous les jours à 100 ou 200 km. par des routes mauvaises et souvent défoncées. Ceux qui connaissent le Morbihan ou le Finistère se donnent facilement une idée de l'état des routes ! Mon port d'attache favori et le centre de mes excursions était Pontivy. Pays excellent pour un essai : côtes, virages, mauvaises routes. Quoi de mieux ?

Parlons du moteur

Le moteur est un L. M. P. du type à 2 temps. Il est remarquable de constater avec quel fini le cylindre a été fondu. Les ailettes sont très larges, facilitant le refroidissement, condition essentielle pour le bon fonctionnement de ce genre de moteur. Le cylindre est muni d'une culasse détachable fixée par 4 gros écrous. La bougie est au centre de cette culasse. Ayant eu la curiosité de la démonter après mon essai, je fus étonné de ne trouver presque pas de calamine.

En marche le moteur a de franches reprises dignes d'un moteur sport beaucoup plus poussé. Deux tubes d'échappement viennent améliorer le rendement et donnent une ligne heureuse à la machine.

Pas de magnéto

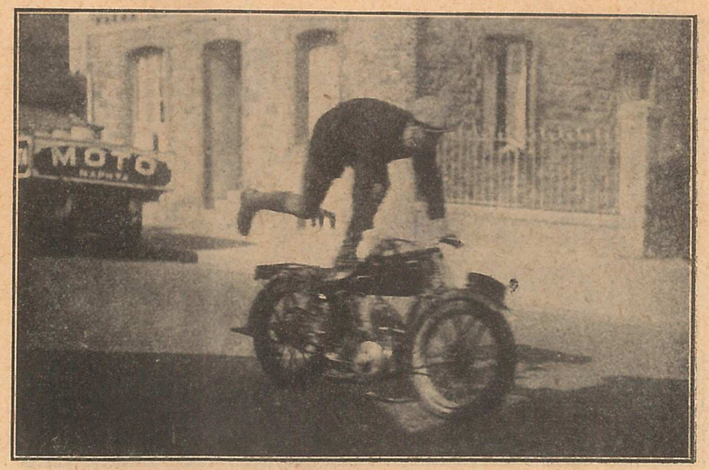
Le volant magnétique qui est posé ne m'a jamais donné d'ennuis. Je vous avoue qu'au début j'étais à moitié rassuré car on m'avait dit beaucoup de mal de ce genre d'allumage, mais j'ai constaté que ceux qui le dénigraient n'étaient que des ignorants ou des entêtés.

Je crois que c'est le mode d'allumage qui répondra le mieux aux besoins utilitaires pour lesquels est créée cette moto.

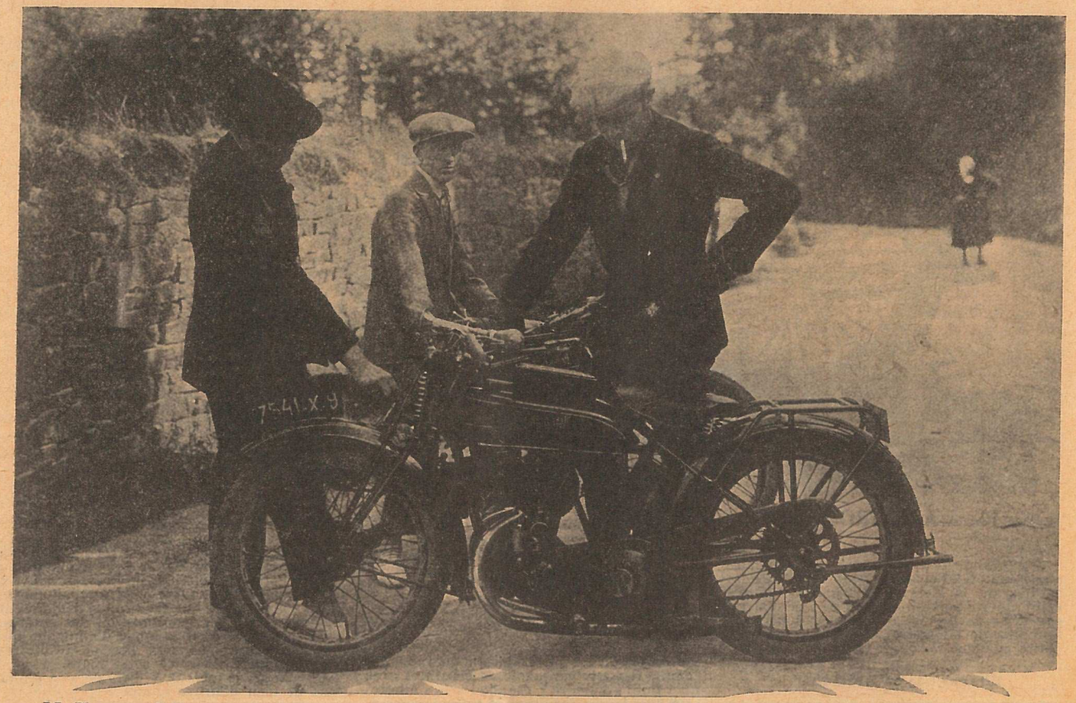
D'ailleurs le moteur Villiers ne s'en plaint pas et bien d'autres aussi.

Ce ne pouvait être que lui !

Je parlais plus haut des reprises, elles sont tout à l'honneur du carburateur Amac 1928 à aiguille de freinage et gicleur de ralenti. Avec ce carburateur, il m'arriva un jour de dépenser presque 5 litres de mélange ! Je m'aperçus que tout cela ne provenait que d'un mauvais réglage de carburateur. Après réglage un essai de consommation me donne 2 l. 7 aux 100 km. (mélange) ce qui n'est pas mal avec un gicleur ordinaire de 32.



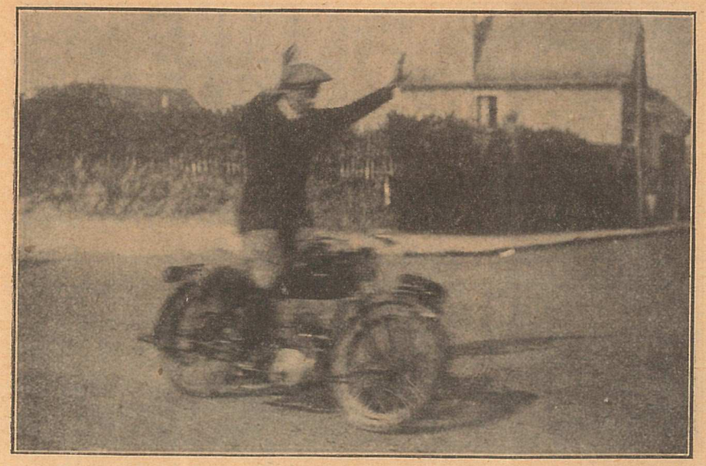
La Kervran est stable et permet des positions peu recommandables : c'est la première fois que l'essayeur " s'essaie " en telle acrobatie



M. Kervran fait constater à Maillard-Brune, la robustesse de la fourche; Olivier, l'excellent régional de la maison Kervran s'occupe plutôt du photographe

Le tôlier s'est trompé

Question tuyauterie d'arrivée d'essence, un reproche : le robinet d'essence étant placé à droite du réservoir par suite d'une erreur du tôlier (avez pitié de lui !) et le carburateur étant placé sur le côté gauche du moteur, il y a un tuyau qui n'en finit plus pour rejoindre ledit carburateur. Risques de rupture de tuyauterie (cela ne m'est pas arrivé mais... on ne sait jamais) et d'obstruction par suite de la longueur et des nombreuses spires (5). C'est ce qui se produisit à Pontivy un beau jour. Avec un câble de commande, le débouchage fut vite fait, mais enfin peu agréable, heureusement que l'essayeur n'était pas en smoking ! Voilà la seule « panne » qui m'arriva. Cet inconvénient est dès maintenant corrigé sur les nouvelles séries.



Exercice très facile sur les machines de tous ordres : sport ou tourisme et qui consacre toujours la tenue d'un engin

La Kervran grimpe les côtes

La 250 cmc. Kervran monte en prise des côtes très dures sans jamais donner la désagréable impression au conducteur qu'il fatigue le moteur.

Les premiers temps, le conducteur encore mal remis du changement brusque entre sa 500 culbuteurs et le 2 temps 250 cmc., ignorait le régime à donner au moteur pour une bonne montée et il lui arriva pas mal de fois de prendre la 2e alors qu'il aurait nettement pu monter en 3e... avec un peu plus d'habitude. Cela n'est que de la faute du pilote. Mea culpa ! Les côtes après Moncontour et dans la lande sur les monts de Bretagne sont avalées en prise à 45 km.-heure. Ce sont pourtant des grimpettes de 2 à 3 km. avec virages.

J'ai voulu la massacrer

Afin de me rendre compte de la solidité de la boîte Staub 3 vitesses qui équipe cette moto, j'ai fait au moins 600 km. en changeant de vitesses sans débrayer ni décompresser ! Je n'ai pas pu encore la détraquer ! Quelle bonne référence pour le constructeur de cette boîte de vitesse et quelle bonne garantie pour l'acheteur ! Comme cette moto est destinée à un travail dur et quelquefois à être entre les mains de débutants, sa solidité est la chose qui doit frapper ceux que la machine utilitaire intéresse ; à quoi bon, en effet, avoir une moto qui se détraque constamment lorsqu'on en a besoin pour un travail journalier ?

Le levier de vitesses est direct, bien à la portée de la main, de plus son fonctionnement est très doux ce qui ne gâte rien.

Et la tenue de route ?

La Kervran est très courte, comme vous avez pu le constater, de ce fait elle vire merveillement. Il vous semble que dans les virages les plus durs on a un pivot central qui vous débarrasse de cette inclinaison exagérée que

l'on est forcé de prendre sur certains autres véhicules. C'est un plaisir de virer et je m'en donnais à cœur-joie sur les multiples lacets de la route qui joint Pontivy à Quimperlé (presque autant de virages que dans l'étape Toulouse - Clermont - Ferrand de Paris-les Pyrénées-Paris !). J'ai eu des doutes lorsque M. Kervran m'envoya la machine, à propos de la tenue de route Vous me direz, et vous aurez raison, que les machines courtes tiennent mal la route. Eh bien, toute règle à ses exceptions c'est ce dont je m'apercevais en vitesse sur mauvaises routes.

Stabilité

Cette 250 cmc. est à cataloguer parmi les machines très stables. J'ai fait prendre 2 photographies, à titre documentaire ; l'une d'elles me représente à genoux sur la selle et l'autre dans une position assez difficile à expliquer mais dont vous vous rendrez assez bien compte je crois. Vitesse 50 km. à l'heure. Comme ce n'est pas une moto destinée à un acrobate, j'ai jugé que ces 2 poses étaient suffisantes pour prouver aux lecteurs de *Moto Revue* la stabilité de la 250 cmc. Kervran.

Passons en revue les « accessoires »

La fourche Aya à amortisseurs réglables et ressort central du type Gnome et Rhône est d'une solidité remarquable malgré un aspect un peu frêle. Je vous prie de croire qu'elle ne fût pas ménagée pendant l'essai ! impossible de constater le moindre jeu après ce dur service imposé.

Les freins sont très efficaces. Ce sont des freins à tambour de 130 m/m. Les leviers de commande sont très doux et le ralentissement très progressif. Le frein sur roue AV est commandé au guidon par une manette normale, le frein AR est commandé par une tige et une pédale qui se trouve sur le marchepied droit. La particularité de ces moyeux est qu'ils sont du type à servo-frein, la came commandant un segment qui applique contre le tambour et entraîne les 2 autres segments en aluminium.

Pour compléter le confort du conducteur, la Kervran est équipée d'une large selle Planor à nappe de ressorts et mon individu n'a pas eu à en souffrir. Le temps est fini où l'on montait sur une 250 cmc. des pneus de 650 × 55 : la Kervran est munie de pneus conforts ballons de 25 × 3 sur jante base creuse, de cette façon on se sent vraiment bien porté sur la route.

Le démontage des roues est facile

Je n'ai pas eu de crevaisons, néanmoins j'ai voulu me rendre compte de la facilité de démontage des roues AV et AR : Deux écrous à desserrer, les commandes de freins sont ajustées en chappes et un ressort vient maintenir le tout, de sorte que sans rien dérégler du système freinage, on sépare les tiges de commande et la roue tombe d'elle-même. Temps de démontage : 30" au chrono !

Et voici des détails

Question détails divers : je vous dirai que la machine est munie de béquilles AV et AR solides, que les 2 carters de chaînes protègent parfaitement le passager des projections d'huile ; mais au fait pourquoi donc l'ouverture pratiquée dans le carter primaire afin de rendre accessible l'embrayage, pourquoi cette ouverture n'est-elle pas dans l'axe ? Mystère ! Ce doit être encore de la faute du tôlier ! Pauvre homme ! Un garde-boue AV de 120 et un AR de 140 viennent assurer une bonne protection de la machine et du passager en temps de pluie. (Je n'ai d'ailleurs jamais pu m'en assurer, il ne pleuvait pas cet été. Il y avait bien les arroseuses municipales mais... elles passent trop tôt !)

Il est à remarquer la solidité du porte-bagages soudé à l'autogène en 6 points et en tubes épais. Cela permet l'aménagement d'un tan-sad sans aucune crainte de rupture.

Sur le réservoir, un coffre à outils à serrure automatique.

Contenance du réservoir d'essence (mélange) : 7 litres environ. Ce qui est suffisant pour une machine de ce genre.

Beaucoup auront pu croire que la Kervran était dotée du graissage automatique. Il n'en est rien, le réservoir que vous pouvez voir sous la selle est tout simplement une réserve de secours pour l'huile devant servir au mélange. A propos de mélange, il se fait comme dans toutes les autres motos de ce genre, c'est-à-dire ½ litre d'huile pour 5 l. d'essence.

Ce réservoir est fixé au cadre par 2 écrous à oreilles rendant le démontage facile. Je ne vois plus rien à vous signaler : je me résume en disant que la 250 cmc. Kervran 1928 est une bonne machine, digne de figurer à côté des 1re marques françaises actuelles.

Il est bon de s'intéresser et de venir en aide aux constructeurs régionaux : M. Kervran a fait un gros effort qui ne va faire que croître espérons-le.

Je vais faire une indiscrétion que me pardonnera certainement M. Kervran, en annonçant aux lecteurs de *Moto Revue* la sortie prochaine d'une Kervran surbaissée, réservoir de selle, moteur L. M. P., 250 cmc. à culbuteurs enfermés, double tubes et qui fera l'admiration des plus sceptiques...

PH. MAILLARD-BRUNE,

Un raid en Bretagne

Bien pâle à côté des « Tours du Monde » actuels, mais accompli sans ennui, par de très ordinaires machines et conducteurs et par suite à la portée de tous.

Le 18 août, après graissage soigné et arrimage d'une quarantaine de kilos de bagages, j'enfourche ma fidèle P. 104 cmc. pour Tours où je dois retrouver un camarade de route.

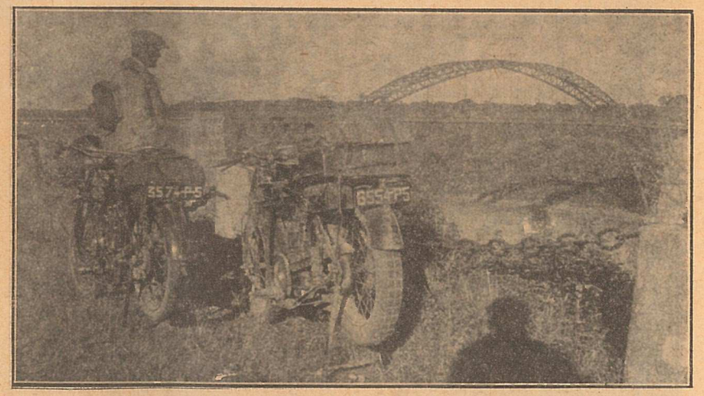
Au ronronnement régulier de nos deux 350 cmc., nous voyons le soleil se lever sur les bords de la Loire, aux classiques châteaux. Angers, Nantes, la route est belle. Magnifique coup d'œil sur la Vilaine, au pont suspendu de la Roche-Bernard et 20 kilomètres de routes, défoncées nous conduisent à Vannes. Il pleut, c'est la marée paraît-il ! Le lendemain délaissant la Nationale, nous visitons Carnac, ses alignements et par Quimperlé, nous faisons étape à Pont-Aven. Cette fois, nous sommes bien en Bretagne ! Vendredi, départ vers Concarneau, sa ville close, et Benodet pour y déguster le premier bain et la première langouste. Mais les petits chemins sont pleins de trous, mon camarade pèse 105 kilos et n'a pas de ballons, résultat : un ressort de fourche cassé. Il nous faut regagner Quimper sous la pluie : c'est la marée ! Le ressort est remplacé, le soleil lui ; Pont-l'Abbé, Penmarch : une soirée de repos sur les rochers de Saint-Guénolé et devant les coiffes des bretonnes. Visite du magnifique phare d'Ekmül et du pittoresque marché d'Audierne ; nous gagnons la fameuse pointe du Raz où nous déjeunerons. Un bain à la baie des Trépassés (brr !), nous remet à neuf.

Dimanche : il pleut, c'est la marée ! Après déjeuner à Audierne, nous partons sous la pluie vers Douarnenez. Je monte les côtes en frise, parce que abrité, mais sur les crêtes le vent souffle en rafales et menace d'amorcer le fatal déparage sur la route maintenant goudronnée, et prudemment, je prends la seconde. Alors que nous grimpons vers le Menez-hom (point culminant de la Bretagne) le soleil se montre. Inoubliable coup d'œil sur la mer ensoleillée. Au-dessus de nous, le sommet de Menez-Hom a complètement disparu dans la brune. Crozon, Camaret, arrêtons-nous ici ! Nos motos couvertes de boue (pauvres chaînes !) mais tout va bien. Le lendemain par un sentier de chèvre, nous roulons ver les Tas-de-Pois, tout proches. Sale petit virage, la seconde, le frein, des cailloux, mon camarade dérape. Déplorons la mort d'un marche-pied, wagon, c'est peu ! Et nous nous offrons 48 heures de repos complet à la Pointe-des-Pois, vue sur la mer !

Maintenant c'est le retour plus direct par Quimper, Rosporden, Bannalec (patrie des Kervran), Vannes et la Roche-Bernard, où nous coucherons. Le lendemain par Guéronde et Batz, nous gagnons la Baule. Finie la simplicité Bretonne ! Puis Saint-Nazaire, ses quais interminables ; Nantes, la Loire et à la nuit nous rentrons à Tours. Séparation et le surlendemain Paris par Vendôme. La P. 104 cmc. se porte bien (moi aussi).

Incidents : une crevaison, 1.750 kilomètres avec 52 litres d'essence soit 8 fr. 98 aux 100 kilomètres et environ 2 litres d'huile soit 0 l. 11, aux 100 kilomètres.

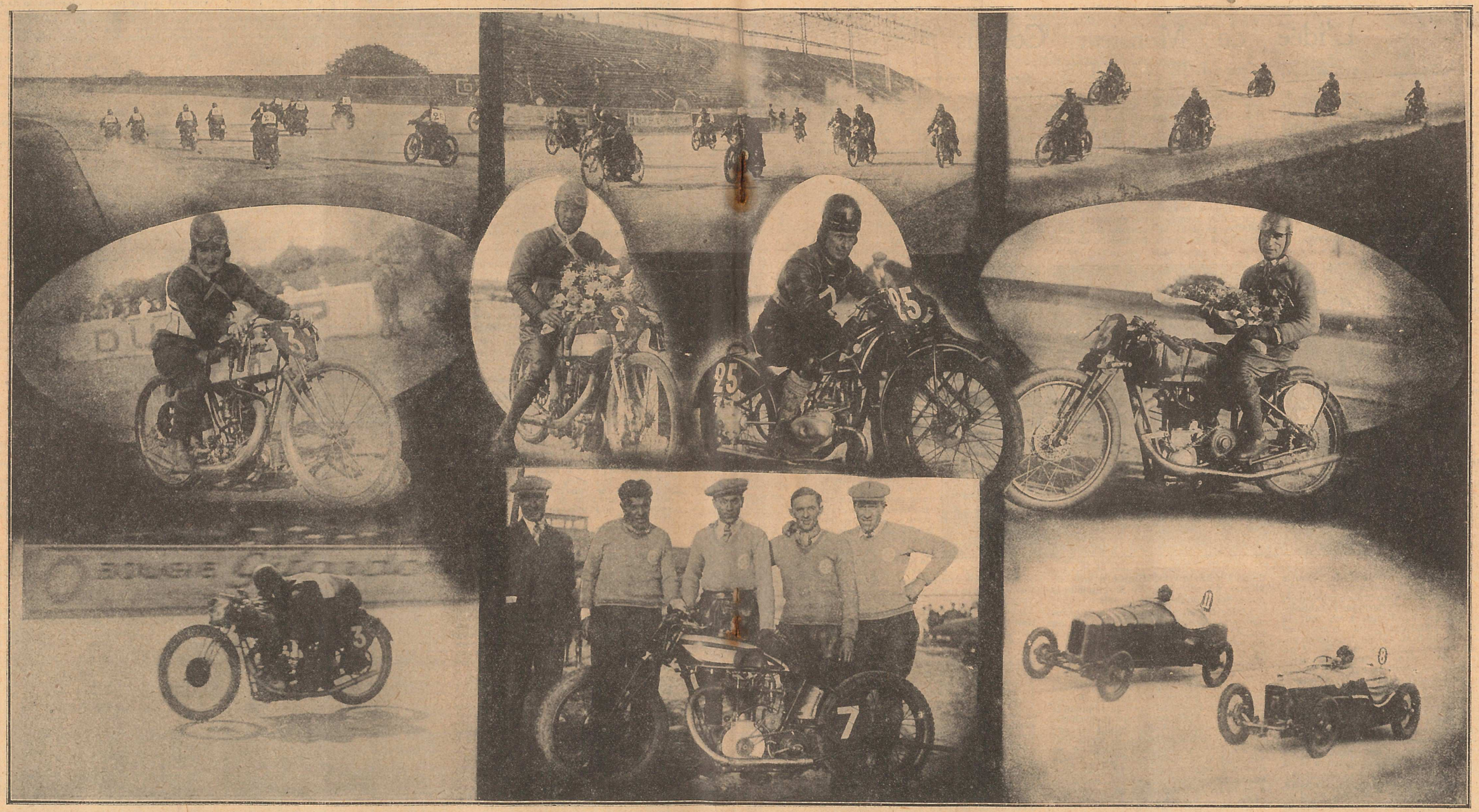
Si les routes nationales furent excellentes, les petits chemins du Finistère le sont beaucoup moins ; certains sont tout juste praticables. Chemins côtiers montent et descendent à plaisir avec innombrables virages et souvent... une vache à la sortie du virage : pittoresque !



Enchantés de notre randonnée, nous proclamons bien haut que rien ne vaut la moto pour semblable promenade parce que plus maniable que la voiture dans ces sentiers.

G. ANTOINE.
abonné 78.468

Les Grands Prix de France, à Monthléry, le 7 Octobre



Rangée supérieure : Quelques vues typiques des départs des épreuves : vue d'arrière ; vue d'avant ; sur la piste. — Au milieu : M. Jolly mène durant 100 km., établissant le record de France à 108 km. 361, sur Alcyon 175 cmc. Tandis que son coéquipier, Lemasson opère le doublé pour Alcyon en 250 cmc. sur semblable distance et même record à 124 km. 284. — Merle est un indépendant qui fut très remarqué sur sa B. M. W. menant le train dur à Gaussorgues. — Gaussorgues, sur Monet et Goyon 500 cmc. enlève la victoire pour sa firme terminant la saison 1928 sans connaître la défaite : il a tenu la moyenne de 150 km. 167. — Rangée inférieure : Richard en vitesse : c'est le grand vainqueur de la journée : sur une 350 cmc. Motosacoche, il boucle les 100 miles (160 km.) à l'allure de 153 km. 611 à l'heure. — L'Equipe du M. C. de Marseille obtient le challenge des groupements. — Jeuifrain est un indépendant qui conduit admirablement les voitures, menant son compresseur à plus de 152 pendant une heure

L'idée de Monsieur Cosinus

par M. JEAN-JACQUES

Quand on m'annonça la visite de M. Cosinus, j'eus grande envie de prendre la tangente : M. Cosinus, que je n'avais jamais vu, se présentait en qualité d'inventeur...

Ce fut Emile qui remonta mon chancelant moral :

— En ma qualité de critique dramatique, il faut bien que j'aille ce soir à la Comédie-Française, moi ! tranchat-il.

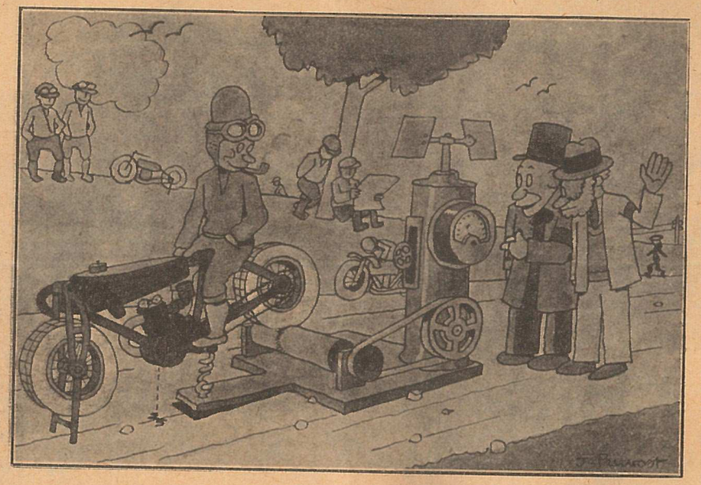
Je m'inclinai devant un tel exemple de conscience professionnelle. J'eus un mot de compassion apitoyée pour ce pauvre Emile. Et je fis entrer M. Cosinus.

A son aspect, qui était sympathique, je commençai à respirer.

— Mon invention, commença-t-il, ne révolutionnera pas le monde. Elle vaut cependant la peine qu'on la publie.

Il s'agit Monsieur, des multiples manifestations que les Clubs et autres organismes motocyclistes mettent sur pied si fréquemment à l'intention de leurs membres. Le genre qui plaît le mieux, c'est, je crois la course, mais c'est aussi le plus difficile à bien réaliser.

Le problème est en effet des plus complexes. Chacun vient, évidemment, avec sa machine personnelle : il y en a de tous genres, de toutes puissances, de tous âges. Force est donc de recourir au système du handicap.



— Parfaitement d'accord, acquiesçai-je.

— Or, reprit M. Cosinus, l'établissement de ces handicaps, c'est tout le problème, problème qui n'est pas commode du tout à résoudre. Jusqu'ici, on a toujours pataugé, on a opéré au sentiment, au petit bonheur, sans règle précise. Et les résultats ont valu ce que valaient les méthodes.

J'ai donc été conduit à examiner la question d'une façon logique, et je vous apporte la *Solution* !

Il appuya vigoureusement sur ce dernier mot, prit un temps, et dit :

— Mon invention, Monsieur, c'est *la machine à calculer les handicaps*, dans les courses motocyclistes ouvertes à tout venant.

Je ne savais pas encore s'il s'agissait d'une blague, d'une fantaisie, ou d'un truc sérieux. M. Cosinus prit un bout de papier, un crayon, et commença ses explications.

— La machine comprend d'abord un cadre, un châssis, un bâti quelconque sur lequel on peut fixer la partie arrière de la moto.

On place le véhicule de manière que la roue arrière repose sur le galet moleté que vous voyez ici. Un système de ressorts permet d'appuyer la roue arrière sur ce galet.

En somme, dans cette position, je peux mettre le moteur en marche : la roue arrière de la moto transmet alors son mouvement de rotation au galet moleté. C'est bien simple, n'est-ce pas ?

Le galet moleté est lui-même monté sur un arbre, et transmet la puissance de la moto à un simple moulinet Renard c'est-à-dire à cette barre qui porte deux palettes et dont la rotation dans l'air absorbe la puissance du moteur. Je n'ai donc à faire qu'une simple lecture de vitesse du moulinet, et je connais *la puissance à la jante*, de la moto !

L'idée n'était point sotte, et je commençais à écouter M. Cosinus avec un certain intérêt. Il y a, dans tout inventeur, un bonimenteur qui sommeille : celui-ci se chargeait — le brave homme — d'achever verbalement mon article.

— Voilà donc le principe de la *machine à déterminer les handicaps*. C'est un appareil qui permet, en quelques minutes, de mesurer aussi exactement que possible la puissance à la jante d'une motocyclette, quelques soient les dimensions de son moteur, l'état d'entretien, le rendement de la transmission. Mon appareil ne s'inquiète d'aucun de ces détails : il vous donne, instantanément, le seul renseignement intéressant ! la puissance *à la jante*, le nombre de chevaux *utilisables*.

Vous voulez organiser un handicap ? C'est bien simple.

Nous présentons chacune des motos sur l'appareil. Nous faisons tourner le moteur pendant une minute, et nous notons la plus grande vitesse atteinte par le moulinet, vitesse qui peut fort bien être exprimée en kilomètres à l'heure. Les motos sont ensuite placées dans un parc fermé jusqu'au moment du départ.

Quelques essais préalables sur le parcours m'ont permis de déterminer la vitesse moyenne qui correspond à la vitesse indiquée par mon appareil.

Le reste est jeu d'enfant.

Mon interlocuteur sortit alors de sa poche quelques croquis représentant des perfectionnements possibles. L'un d'eux portait un galet conique, permettant de faire varier la multiplication entre la moto et le moulinet. Un autre appareil était spécialement adapté à la mesure des puissances à la jante des voitures automobiles.

— En vérité, lui dis-je, c'est un véritable « home-trainer » pour motocyclettes que vous avez inventé là ?

— Parfaitement, répondit-il. On pourrait fort bien, pendant la saison d'hiver, organiser des courses sur cet appareil, Vous pouvez aussi bien réaliser le kilomètre en palier que la course de côte : simple question de dimension des pales : du moulinet.

Tenez, il y a mieux, *Moto Revue* a pris une initiative extrêmement intéressante avec son dernier concours de silencieux. Dans cette épreuve, il est utile de mesurer la puissance absorbée par le pot.

Prenez donc mon appareil. Vous faites fonctionner la moto plein gaz. Le cadran vous indique, par exemple, 90 à l'heure. Vous mettez l'échappement libre : l'aiguille passe, par exemple, à 95. C'est instantané, indiscutable, merveilleux, simple.

— Monsieur Cosinus, dis-je, vous pouvez compter sur moi pour que votre idée soit présentée aux lecteurs de *Moto Revue*. Votre « home-trainer » mérite vraiment d'être construit, et je serais heureux de le voir fonctionner.

Qu'allez-vous faire de votre invention ?

— Je vais la porter place de la Concorde. Cela intéressera sans doute ces messieurs de l'A. C. F., qui ont un laboratoire à Neuilly, ou ceux de l'U M. F., pour les courses de cette fédération...

— Malheureux ! m'écriai-je. Devenez-vous subitement fou ! L'avez-vous vu ? le « laboratoire » (?) de l'A. C. F. ? Les connaissez-vous, les préoccupations de « ces messieurs » de l'U. M. F. !

Non, non ! soyez sérieux, je vous prie ! Vous me paraissiez cependant plein de bon sens et de jugement... Reprenez votre raison : je fais un papier là-dessus.

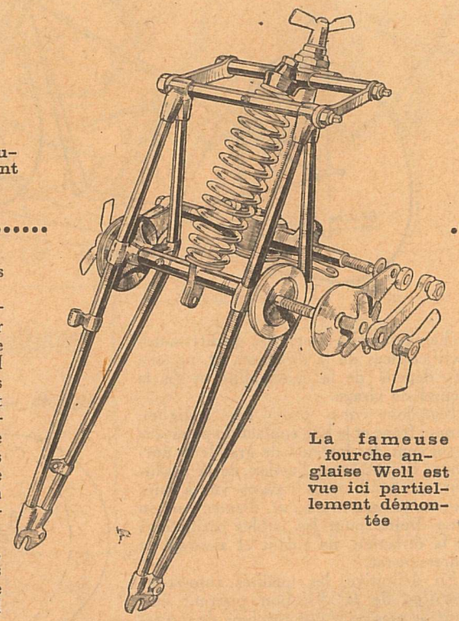
Ça donnera ce que ça donnera... Vous savez, pour décider les gens à faire quelque chose, rude besogne... JEAN-JACQUES.

La Fourche

par Ch. DEMOL, *Ingénieur*

(Fin — Voir Moto Revue n° 291.)

Poursuivons l'étude sur la fourche avant et plus particulièrement sur l'inclinaison nécessaire et pas assez souvent comprise dans certaines machines.



La fameuse fourche anglaise Well est vue ici partiellement démontée

L'effet redresseur, démontré à la fin de notre article précédent, bien qu'il ait surpris nombre de lecteurs, voire d'initiés, explique très bien comment lorsqu'on roule en lâchant le guidon, pour une petite déviation, on se remet facilement en ligne droite, sans toucher le guidon, mais simplement en penchant le corps du côté opposé à la déviation. Précisément, par ce mouvement, on ramène le centre de gravité de ce côté, et la moto se penche un peu de ce côté-là également. La machine pivote autour de **T** (fig. 2) et bascule légèrement sur la route avant. Tout comme pour un cône couché que l'on fait tourner (fig. 6), le sommet reste à la même place et le point à la base vient en a, le point de contact pneu-sol se déplace Il s'est rapproché de N (fig. 5) c'est-à-dire de la région des courbes ou l'effet redresseur se fait sentir.

Pour ce qui concerne la distance de l'axe de la roue à l'axe de pivotement de la fourche, on entend parfois le raisonnement suivant qui conduit à des conclusions fausses.

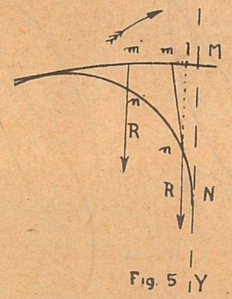
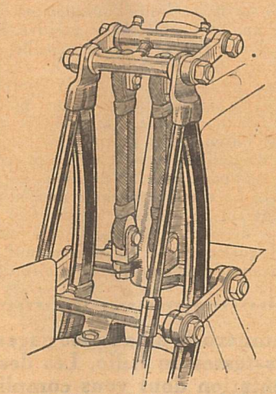


Fig. 5

La roue étant en position normale, si on tourne le guidon d'un demi-tour (impossible pratiquement) on amène l'axe A en A' (fig. 7) et on soulève la machine de *p*. Pour une position intermédiaire de la fourche, ce sera une fraction de *p*. La pesanteur tendra donc à remettre la fourche dans sa position primitive, en ligne droite. L'erreur, ici, se trouve dans l'hypothèse toute gratuite du point M de pivotement fixe, et celle du mouvement de A en A' ou de N en N' vers l'arrière. En pratique, ces points sont mobiles, nous l'avons vu, et les courbes relevées montrent qu'ils vont l'un vers l'autre jusqu'aux points C, qui déterminent les positions que prend la fourche sous l'action de la pesanteur.

La théorie trouve néanmoins quelque faveur pour les positions de la fourche au delà des points C. M n'est pas encore fixe, mais A (ou N) et M s'éloignent l'un de l'autre. Effectivement, lorsqu'on agit sur le guidon d'une machine dans ces conditions, on sent que la moto se soulève ; si on l'abandonne, l'ensemble revient en C.

Pour une moto en vitesse, sur une route présentant des ondulations, il arrive que les roues quittent le sol. Il s'agit évidemment de continuer son chemin après être revenu en contact avec la route ; la fourche ne peut donc pas tourner pendant le « décollage » de la moto. Voyons donc ce que fait la roue avant, lorsqu'elle n'est pas en contact avec le sol (fig. 8). A cause du poids P, la roue tend à se mettre dans la position A'. Il suffit de soulever une bicyclette pour le constater et la même chose se produit avec une moto. Ceci provient de ce que le point A, axe, point d'attache et centre de gravité de la roue avant, tend vers le sol, par gravité. Au décollage, la fourche a donc tendance à tourner. Le frein de direction y remédie, mais la vraie solution serait évidemment d'avoir A sur l'axe de pivotement T M.



Une solution originale consiste à remplacer les ressorts par des sandows énergiques

En résumé, quand la machine roule, on a, au point de contact pneu-sol de la roue avant, une réaction d'intensité variable avec le poids, la vitesse, l'état du sol, etc., et dirigée vers l'arrière. A cause de la chasse positive, cette réaction tend à remettre la machine dans la ligne droite, lorsque le guidon n'a qu'un faible écart. Pour une déviation plus grande, la fourche n'a plus cette propriété. Quand la roue avant décolle, la fourche tend à se retourner à cause de la pesanteur.

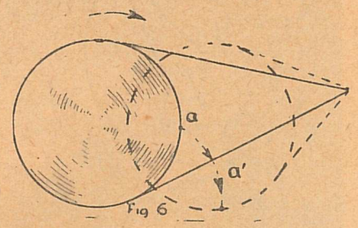


Fig 6

En somme, on voit que nos fourches ne possèdent pas à un très haut degré les qualités autorectificatrices. Mais au fait, d'où vient l'idée ? Et ces qualités sont-elles nécessaires ? C'est à croire que les lignes droites, seules, sont parcourues par les motos. Et, il n'y a pas que des autostrades, loin de là. On ne peut pas considérer la ligne droite comme le chemin normal d'une machine, car si on part de là, on

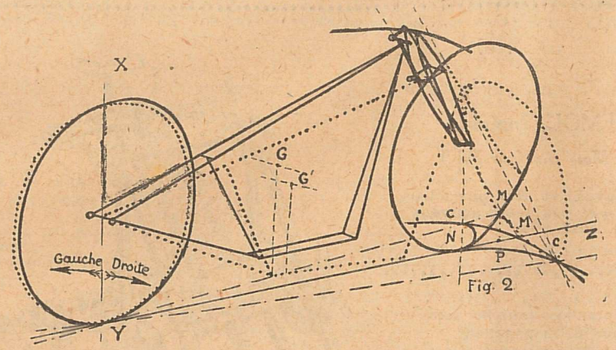


Fig. 2

recherchera évidemment les qualités auto-rectificatrices de la direction, et, ce sera aux dépens de la maniabilité et de la facilité de virage.

Signalons que pour ces fourches, l'appui franc et le bon contact du pneu sur le sol sont des facteurs de grande importance. Ils entravent l'action de la pesanteur qui tend, nous l'avons vu, à faire tourner la roue avant ; et, d'autre part en ligne droite, pour les faibles oscillations de la direction, ils aident et assurent le redressement.

En définitive, les qualités auto-rectificatrices de la direction peuvent être intéressantes pour une machine de tourisme de rapidité moyenne ; mais alors il faut les chercher dans un système de direction différent du type classique. Car

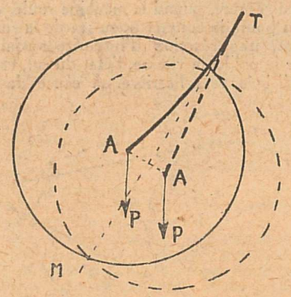


Fig 8

vraiment, les faibles qualités de la fourche à chasse positive ne compensent pas ses défauts, « auto-déviateurs » eux. On a donc peu à perdre et beaucoup à gagner en supprimant la chasse.

Ceci est impossible avec une fouche classique, dont l'axe de pivotement est

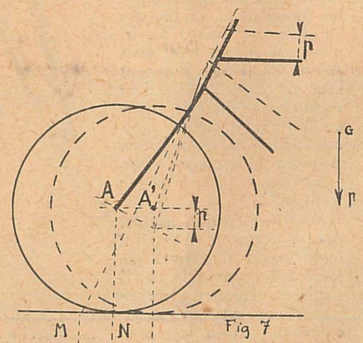
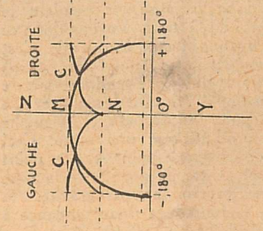


Fig 7



incliné sur la verticale. Pratiquement, on donne une très faible chasse positive. En route, lorsque la suspension travaille, sa valeur se rapproche de zéro.

L'axe de pivotement de la fourche passe alors par le point de contact pneu-sol. Ce point est fixe. La pesanteur n'a aucune raison d'agir puisque les conditions d'équilibre sont remplies et cela pour n'importe quelle position de la fourche. La machine bougera un peu en manœuvrant le guidon (à cause de la surface de contact pneu-sol). Un choc latéral quelconque se produisant sur la roue avant n'a aucun effet sur la direction (il y a une petite restriction pour les virages où la machine est inclinée, car alors, suivant l'exemple du cône, le point de contact pneu-sol change un peu de place).

Quand les deux points M et N (fig. 9.) sont distincts, l'effort du choc, appliqué en N, a par rapport au point M de pivotement un bras de levier, et le mouvement produit tend à faire tourner la fourche. Pour une chasse nulle, les deux points étant confondus, il n'y a plus de bras de levier, plus de mouvement, donc rien qui bouge.

Avec une chasse nulle il reste encore la question de la rotation de la fourche quand la machine décolle. Question beaucoup moins importante évidemment.

Remarquons que la solution intégrale du problème réside dans une fourche rigoureusement verticale : l'axe de pivotement de la fourche rencontrant l'axe de la roue et le point de contact pneu-sol. Réalisable également avec un système de direction du genre Ner-a-Car, Wallis ou O. E. C.

Le point principal à obtenir reste celui de la chasse nulle. Il reste deux petites questions : La fourche à chasse positive, classique, donne au motocycliste cette agréable impression (de sécurité ?) d'avoir la direction « bien en mains » surtout dans les virages, ceci précisément à cause de l'effort musculaire nécessaire. Une chasse faible ou nulle ne la supprime pas, il reste le frottement du pneu. Le second point, c'est que pour une fourche classique, la manœuvre du guidon produit le déplacement de la moto transversalement à la direction de marche (fig. 2).

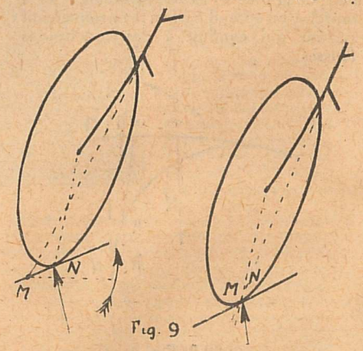
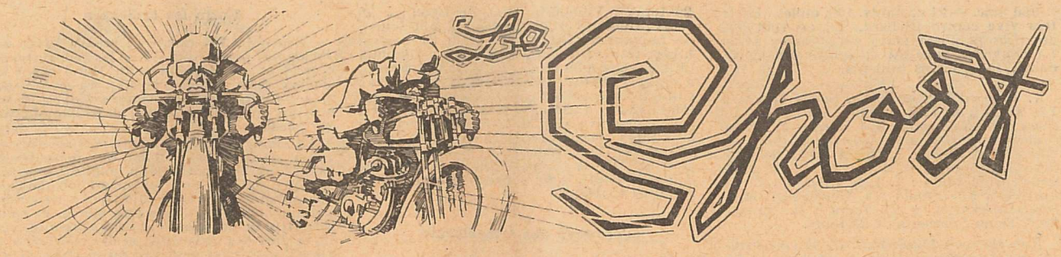


Fig. 9

Ceci aide singulièrement au redressement de la machine et se retrouve également avec une chasse nulle, à cause du léger déplacement du point de contact pneu-sol (exemple du cône) quand la machine est dans un virage.

Ch. DEMOL,
Ingénieur

Le Numéro du Salon est un super-numéro de plus de 200 pages contenant de forts beaux articles, de belles photos et une série de hors-textes en hélio. Les dessinateurs anglais et français ont rivalisé de " chic " pour une présentation dont vous complimenterez *Moto-Revue*... si toutefois vous pouvez vous en procurez un numéro — Prix 10 frs (5 fr. 50 pour nos abonnés).



Les Grands Prix de France

A Monthléry

Les grands prix de France se sont disputés dimanche dernier. Ils ont remporté un grand succès. D'abord une organisation impeccable comme M. Collin a l'habitude de le faire et d'autre part, succès au point de vue engagés, en raison d'une formule agréable que nous avons eu l'occasion d'appliquer les premiers par notre formule l'inter clubs, qui remonte au mois de juin dernier.

D'autre part, un certain public de province, et qui se trouvait là à l'occasion du Salon est venu à l'autodrome. La belle journée du reste s'y prêtait fort bien. Mais encore une fois, si nous n'avions pas eu l'occasion du Salon, il est vraisemblable que l'autodrome aurait été presque vide.

Les grands prix de France se sont disputés par catégories professionnels et indépendants réunis dans chaque série. Les distances permettaient de s'attaquer aux records mondiaux et français entre 50 kilomètres et 100 milles.

En cyclecars 750, nous voyons Darmont se classer premier, à plus de 112 de moyenne et battre 3 records du monde.

En motos ce sont toujours les invincibles coureurs connus qui s'octroient la victoire.

En 175, nous voyons Marcel Jolly se classer premier sur Alcyon, à une moyenne supérieure à 108.

Il ne faut pas oublier la performance de Sourdot, qui depuis le début sur sa Monet-Goyon, mène et décroche 2 records français.

En 250 c'est l'autre champion d'Alcyon Lemasson qui va à plus de 125.

En 350, Richard mène la danse avec une vigueur incroyable, et enlève avec sa Motosacoche, la première place à 153.611. Il faut dire que Richard relevait d'un récent accident.

Monet-Goyon se place second avec Debaisieux, mais se rattrape immédiatement en 500, où Gaussorgues prend la victoire à plus de 150. Pour le challenge du M. C. F., réservé aux indépendants la victoire ne semble pas aussi facile que dans les clubs indépendants, ce qui explique qu'à l'arrivée il n'y a que 2 gagnants.

Il faut cependant faire remarquer combien certaines marques ont de mérite à finir une saison aussi brillamment que nous l'avons vu, tel que Monet-Goyon, qui ignore la défaite.

L'épreuve des motos

175 *cmc.* — 10 partants, 100 km. Sourdot mène la ronde dès le début, établit le record français de 50 km. à 112.650, mais Joly profite d'un arrêt pour prendre la première place. La troisième revient encore à Monet-Goyon.

1. Jolly (Alcyon, pneus Dunlop), 55' 22'' 21, moy. 108 km. 361 (record français établi) ; 2. Sourdot (Monet-Goyon), à 5 tours ; 3. Hommaire (Monet-Goyon), à 6 tours ; 4. Soubeirand (M. C. Marseille), à 7 tours ; 5. Dazzoni (M.C. Montrouge), à 9 tours ; 6. Dournès (M.C. Montrouge), à 11 tours ; 7. Tulaktin (indépendants), 12 tours ; 8. Zambeaux (M.C. de France), à 14 tours.

Non classés : Gabeau (M.C. Montrouge), le 7 Octobre

1 à 7 tours ; Rapeau (Rapeau-Duten), à 23 tours.

250 *cmc.* — 9 partants. 100 kms. Richard prend le commandement sur sa Monet-Goyon mais le passe assez rapidement à Lemasson sur Alcyon. A signaler la belle performance de Mme Chrétien.

1. Lemasson (Alcyon, pneus Dunlop) 48' 16'' 59, moy. 124 km. 284) ; 2. Dumery (M. C. F.), à 5 tours ; 3. Bullis (M.C. Nice), à 5 tours ; 4. Mme Chrétien (indépendant), à 8 tours.

Non classés : Andreino (Clément-Gladiator), à 24 tours ; Richard (Monet-Goyon), à 28 tours ; d'Andréa (M. C. Marseille), à 39 tours.

Calendrier International

OCTOBRE

28. — Côte de Gometz-le-Châtel (A. M. C. F.).
Matches d'Alger (A. C. Algérie).

NOVEMBRE

4. — Autodrome Montlhéry.
11. — Coupe de l'Armistice (A. C. I. F.).

Un gymkhana en plein Paris : Le M. C. du XI organisa récemment cette fête réussie

350 *cmc.* — 21 partants. 100 milles. Lutte très vive contre Richard, qui ne veut pas céder la première place en première série. La deuxième série est composée d'indépendants, lutte moins brillants.

1. Richard (Motosacoche, pneus Dunlop), 1 h. 2' 51 '', 39, moy. 153 km. 611 ; 2. Debaisieux (Monet-Goyon), à 4 tours ; 3. Hicks (Vélocette), à 6 tours ; 4. Brocardi (M.C. de Nice), à 14 tours ; 5. Ragot (M.C. de Bordeaux), à 15 tours ; 6. Marsseau (M.C. de Marseille), à 16 tours ; 7. Lebourlier (M. C. de Lorraine), à 17 tours ; 8. Boucheron (M.C. Seine-Inférieure), à 21 tours ; 9. Savoye (M.C. Seine-Inférieure), à 22 tours.

Non classés : Haas (M.C. d'Alsace-Lorraine), à 24 tours ; Dubuisson (M.C.F.), à 25 tours ; Charles (indépendant), à 26 tours ; Maruy (indépendant), à 27 tours ; Berry (U.M. de l'Ain), à 27 tours ; Brooke (M.C. de Nice), à 29 tours ; Flahaut (M. C. Seine-Inférieure), à 43 tours ; Willis (Vélocette), à 47 tours ; Berthollet (U.M. de l'Ain), à 54 tours ; Blondel (M.R. Club), à 56 tours ; Béchet (indépendant) à 61 tours ; Prugnot (indépendant), à 62 tours.

500 *cmc.* — 25 partants. 100 milles. Dans la première série composée de 10 partants, Gaussorgues mène dès le début et sera difficilement remonté. Kicken fut un adversaire aussi dur, mais vite éliminé. Au 35e tour, Gaussorgues fut vainqueur de la série.

1. Gaussorgues (Monet-Goyon, pneus Hutchinson), 1 h. 4' 18 '' 04, moy. 150 km. 167 ; 2. Merle (Motor Racing Club), à 7 tours ; 3. Oliva (M.C. Marseille), à 9 tours ; 4. Bentley (Gillet-Herstal), à 12 tours ; 5. Preiss (M.C. Alsace-Lorraine), à 14 tours ; 6. Guildic (M.C. Bordeaux), à 15 tours ; 7. Gardine (M.C. Seine-Inférieure), à 22 tours.

Non classés : Troliet (U.M. de l'Ain), à 25 tours ; Vilmouth (M.C. de Lyon), à 28 tours ; Génestal (M.C. Bordeaux), à 30 tours ; de Lapparent (M.C. Lorrain), à 31 tours ; Libert (M.C. Lorrain), à 38 tours ; Gignoux (M.C. Lyon), à 39 tours ; Gille (M.C. Lorrain), à 48 tours ; Sbaïz (Gillet-Herstal), à 49 tours ; Gilbert (indépendant), à 51 tours ; Ballarini (M. C. Lyon), à 52 tours ; Ardison (M.C. Nice), à 55 tours ; Knayer (M.C. d'Alsace-Lorraine) à 55 tours , Giraud (M.C. Lyon), à 56 tours ; Desmarets (indépendant), à 58 tours ; Gauthier (U. M. de l'Ain), à 58 tours ; Kicken (Gillet-Herstal), à 62 tours ; Tanton (M.C. F.), à 62 tours.

L'épreuve des tricyclecars

Cyclecars. — 100 km. Départ arrêté. 3 partants. 3 arrivants. Lutte très vive pendant laquelle Darmont bat le record du monde des 50 km. à 118.860, établit le record des 50 miles ainsi qu'un record français. Trillaud sur sa Sima-Violet, établit le record des 50 km. et des 100 km. De Rovin fait une exhibition excellente malheureusement marquée de trop d'arrêts.

1. A. Darmont (cycl. Darmont-Morgan, pneus Dunlop), 53', 12'', 47, 112 km. 765 ; record du monde battu, record français établi, ; 2. Trillaud (voit. Sima-Violet), 54' 19'' 05 ; 3. de Rovin (voit. Rovin-J.A.P.), à 7 tours.

Quant aux voitures...

Voitures. — La lutte est circonscrite entre Mme Schell et Casse.

100 km. : 1. Casse (Salmson, pneus Dunlop), 41', 4'', 86, 146 km. 462 ; 2. Mme Schell (indépendant).

100 milles : 1. Casse (Salmson, pneus Dunlop), 1 h. 3' 26'' 64, 152 km. 195 ; 2. Mme Schell (indépendant).

Enfin les cyclecars

Cyclecars 1.100 *cmc.* — Epreuve fertile en incidents parce que tous les concurrents s'arrêtent au ravitaillement. Morel mène la course, mais il doit s'arrêter. De Rovin en fait autant. Remond indépendant voit sa voiture prendre feu, Morel abandonne faute de pneus,

Le public proteste d'une telle nonchalance, car il ne faut pas oublier que le succès à Montlhéry est fonction du public. Nous en sommes encore loin, seulement lorsque l'on comprendra que le public qui vient à ces épreuves, qui consent des frais très élevés, ne peut admettre de fléchissement dans l'organisation de la part des dirigeants, ni des concurrents. Or, s'il paie, c'est pour voir du spectacle sportif sans doute, mais attrayant aussi ; or, après avoir soulevé l'enthousiasme de la foule, l'abandon de Morel en accrut sa déception et beaucoup ne trouvèrent plus aucun attrait au restant de la réunion et c'est dommage et immédiatement les spectateurs s'en allèrent sans attendre la fin de la réunion.

1. Jeuffrain (voit. avec compresseurs, indépendant), 1 h. 3' 28'' 35, moy. 152 km. 114 ; 2. Masse (voit. avec compresseurs, indépendant), 1 h. 3' 37'' 28.

Véhicules sans compresseurs ; 1. Namont (indépendant), à 2 tours ; 2. Chambost (indépendant), à 13 tours ; 3. de Rovin (Rovin J.A.P.), à 14 tours ; 4. Muraour (Rally), à 22 tours.

Non classés : Lepicard (Donnet), à 23 tours; Senjac (Rally), à 23 tours ; Nissery (Rally), à 25 tours ; A. Morel (Amilcar), à 49 tours.

Puis Hicks, sur Vélocette 750 cmc., et Temple, sur Temple Spécial, 1.000 cmc., se mettent en piste, pour essayer de battre les records des 5 km., 5 milles, 10 km. et 10 milles, départ arrêté. Mais la chute du jour se faisant très rapidement, les concurrents ne purent continuer leur tentative.

Le Grand Prix des Nations

C'est le 30 septembre qu'a eu lieu à Milan et pour la 7e fois, le grand Prix des Nations. Il eut lieu sur l'autodrome de Monza et grâce à l'organisation remarquable de M. Tiranti, le grand maître des sports, ce fut une réunion absolument réussie. Le temps mauvais, mais il n'y eut pas de pluie. Arcangeli a eu un accident léger, et fut peu grièvement blessé. Cependant, cet accident a occasionné le forfait regrettable de Motosacoche. Pour la première fois d'ailleurs, l'obligation formelle du port du casque avait été décidée ? C'est Nuvolari en 350 cmc. qui fut le grand vainqueur de l'épreuve. On remarquera que pour la première fois, c'est une 350 cmc. qui a battu les motos les plus fortes. Evidemment, les 500 cmc. avec Franconi sur Sunbeam se tinrent à une minute sur même distance. C'est pour réaliser la performance de Bianchi d'autant plus que le second en 350 cmc. La première 150 cmc. avec Moretti également sur Bianchi. La France n'a pas été représentée et c'est regrettable. Nuvolari était le favori, car c'est la 4e fois que ce coureur remporte le grand prix des nations. C'est un fait absolument remarquable de faire la passe de 4 et qui prouve la grande classe de Nuvolari. En 500 cmc., Franconi enlève la catégorie,peut-être grâce à l'abandon de Motosacoche, avec Archangeli, qui fait que Franconi n'a pas donné tout ce à quoi on était en droit d'attendre. Nous avons dit que c'était un accident qui avait occasionné ce forfait.

En 250 cmc., nous voyons la victoire de Gutzi, qui se classe premier et 3e contre Guerzi qui se classe second en 175 cmc. La marque allemande D. K. W. remporte le premier. A noter l'effort de cette firme qui se classe également seconde en 500 cmc. En 125 cmc., c'est Dal Monte sur sa M. M. qui renouvelle sa prouesse de l'année dernière. Les records n'ont pas été battus comme on le voit par le classement et c'est encore Archangeli qui détient la palme, depuis l'an dernier sur une Sunbeam à la moyenne de 136.973 ainsi qu'en 350 cmc., où c'est encore Nuvolari à la moyenne de 135.493. Par contre, D. K. W., montée par Geiss, en 175 cmc., bat les records de 1927 de 109.339 à 115.340, et Dal Monte sur L. M. en 125 cmc., de 104.289.

Les records à Ostmaelle

Moyenne en 125 : 104.289 ;
Moyenne en 175 : 115.340 ;
Moyenne en 250 : 127.343.

Le dernier des records à Oostmale. Quelques concurrents d'abord ont bien pris le départ, mais le chronométrage électrique n'a pas fonctionné, on s'est rejeté ensuite sur le chronométrage à la main qui, à son tour a été rejeté par les éléments. Cependant, si les records n'ont pas été battus, par contre certaines performances ont été réalisées

Les Routes Pavées

Nous devons revenir sur la fameuse épreuve des Routes Pavées. C'est la 7e fois que le Moto Club du Nord organisait cette épreuve des 3 heures, pour les motocyclettes, sidecars, cyclecars et voitures. Si le grand vainqueur fut une moto belge, celle de Demeuter qui marchait à 91 de moyenne, il nous est agréable de signaler la performance de la nouvelle Clément Gladiator, à suspension spéciale, dont nous avons donné la description dans un précédent numéro de *Moto Revue*. En 250 cmc. Renaud fut vainqueur en abattant 243 kilomètres. Or le vainqueur de cette catégorie, Breslau sur A. J. S., marque déjà très ancienne et habituée des succès, ne réussissait que 6 kilomètres d'écart, ce qui représente à peine 2 kilomètres à l'heure. C'est dire que, pour la première apparition, la Clément Gladiator a répondu aux espoirs qui avaient été formés sur elle.

Epreuve de démonstration

Le Meeting des Routes Pavées a été, dans chaque catégorie, l'occasion de remarquables démonstrations qui doivent retenir l'attention de ceux qui sauront tirer des conclusions des résultats de cette épreuve si probante à tous points de vue pour les machines qui y participent et qui s'y classent, quelque soit leur classement.

Il n'est permis, en effet, qu'à une sélecton minime de Maisons formidablement organisées, de briguer la place de premier, qui nécessite un service très spécial d'études, de coureurs, voire d'ingénieurs. Aussi, s'engager dans de semblables compétitions avec des machines de série, semblables en tous points à celles destinées à la clientèle, c'est donner à sa marque une incontestable référence et un indéniable brevet de robustesse et de bonne marche.

Nous sommes heureux de constater qu'O. S. A. Liberty dont nous avions divulgué les qualités et le sérieux de la fabrication lors d'une récente visite d'usine, soit venu confirmer la bonne impression que nous avait donné cette visite, impression que nous avions jugé utile de faire partager à nos lecteurs.

O. S. A. vient de faire une remarquable exhibition aux Routes Pavées. Dans la catégorie 175 cmc., elle se classe 2e avec son coureur Prado qui l'amène au poteau sans histoire et directement derrière le terrible et imbattable Sourdot. Cette place d'honneur, O. S. A. peut en être fière et les amateurs seront heureux de pouvoir contempler, au prochain Salon, la machine même qui a remporté ce brillant succès.

LA PERFORMANCE

Dunkerque-Perpignan

Marc Augier a tenté la fameuse performance ; il l'a réussie incomplètement, et la déception chez beaucoup de motocyclistes en sera grande. Nous verrons, dans la lettre qui suit, que M. Augier évite de nous dire les motifs qui ont contrarié sa marche à partir de Lyon. Notre discrétion nous permet cependant d'ajouter que, par suite d'une mise au point insuffisante de la part d'un Moto Club, qui s'était offert à faciliter la tâche du coureur, Marc Augier, rencontra sur son chemin, une route coupée par une rivière en crue ; il eût été facile de signaler cet inconvénient à notre coureur à son passage à Avallon ou à Lyon ; il perdit 5 précieuses heures et de ce fait ne put accomplir sa performance. Voici la lettre que nous recevons le 2 octobre :

Je sèche ma figure brûlée et pelée par la pluie, le vent et le soleil, à la bonne lumière du midi, je me sers difficilement de mes doigts, gonflés aux articulations. Mon compteur marque 1.330 kilomètres.

J'ai trouvé la nuit à Melun.

Vos amis charmants d'Avallon m'ont ravitaillé au passage : avance sur l'horaire. Puis je me suis enfoncé dans les heures douloureuses de nuit, sous une pluie fine et persistante. Erreur de parcours et passage à Dijon. A Lyon, avec 30' seulement de retard, mais complètement épuisé par cette pluie. Changé de vêtement, repas confortable, un peu de sommeil et je repars à **10 heures** *seulement. Je couvre Lyon-Montélimar à 70 de moyenne. A Montélimar il est 12 heures, j'ai accompli 1.100 kms en 24 heures et 19 heures seulement de route effective. J'ai donc égalé le record des 24 heures sur route libre, établi par Bernard. Et je poursuis ma route. Je descend la vallée du Rhône sous la chaude et délicieuse lumière. Avignon, Nîmes, sous un soleil de feu. Les rafales du Mistral me secouent ; Montpellier, Narbonne, puis c'est le crépuscule ; dans un soir tout bleu, j'aperçois l'étendue de l'aimable Méditerranée. Perpignan, il est 19 h. 15'. En 29 heures de route, dont 24 heures de marche effective, une moto a, pour la première fois, relié les rivages de la mer du Nord à la Méditerranée.*

Si l'on considère la saison avancée, ce raid dont la moitié fut accomplie sous la brume et la pluie, est peut-être du domaine des performances ?

Merci à Porthos le mousquetaire, champion de la traversée de Paris en 12'.

Marc AUGIER.

Moto Revue au Salon

Moto Revue a profité cette année de l'extension donnée à la partie motocycliste. C'était son droit, son devoir de prendre une ampleur en rapport avec son extension. Le stand de *Moto Revue* ne se trouvera donc plus caché dans les bas-côtés, mais au centre même. Nos lecteurs pénètreront dans le Grand Palais, en traversant le Hall principal et le grand escalier, à droite sera l'endroit où *Moto Revue* recevra, non seulement tous les lecteurs, mais aussi tous les motocyclistes et automobilistes.

Le numéro du Salon y coûtera 10 francs !

Calendrier de l'U. M. F.

OCTOBRE

21. — Rallye contravention (M. C. Marseille).
28. — Côte de Gometz-le-Châtel (A. M. C. F.).
4 novembre. — Côte des Plâtrières (M. C. Marseille).

NOVEMBRE

11 novembre. — Coupe de l'Armistice (A. C. I. F.).

Les records d'Oostmaele

Voici les résultats du kilomètre lancé, temps moyen sur les deux sens :

175 *cmc.* — 1. Van Geert (Rush), 26'' 8/10 ; moyenne horaire 97 km. 826.

250 *cmc.* — 1. Fondu (La Mondiale), 28'' 1/5 ; moyenne horaire 128 km. 113 ; 2. Syeberg (Ready), 29'' 2/10.

350 *cmc.* — 1. Demeuter (Rush), 26'' 2/10 ; moyenne horaire 137 km. 404 ; 2. Schœppe (La Mondiale), 26'' 7/10.

1.000 *cmc.* — 1. Herckuylens (Indian), 20'' 6/10, moyenne horaire 174 km. 757.

A SAINT-DENIS

Le Banquet annuel

Le Moto Club Dyonisien a donné son banquet annuel le 6 octobre, La gaieté régna en maîtresse pendant toute la nuit, et malgré la rencontre du Salon et l'organisation de nombreux banquets à droite et à gauche, *Moto Revue* put déléguer son secrétaire-général, très gai et bout en train, et d'une improvisation toujours jeune, et de circonstance. Il sut rehausser l'activité du club pendant toute la saison. La malchance même des dirigeants du M.C.D. fit place à de généreux quolibets pour l'assistance. M. Cherrier s'étant permis de quitter sa 500 pour une 175 et s'étant fracturé un bras à l'allure du pas d'homme, tandis que son dévoué collaborateur trouvait dans une circonstance aussi stupide le moyen de se fracturer la jambe. De son côté, William a trouvé moyen de s'ouvrir l'arcade sourcilière en lutinant trop gaiement. M. Martin, dans le même mouvement de gaieté trop folle s'octroya une identique blessure.On aurait pu certainement baptiser cette réunion « Le bal des éclopés ». Cela n'empêcha pas tous, blessés compris, de continuer la réunion jusqu'à 7 heures du matin, par suite du changement d'heure.

La chanson du M. C. D. fut inaugurée à ce banquet. C'est une chanson de M. Dacier qui a besoin aussi par suite de son improvisation rapide de modifications, mais il y a des idées très nettes et nous la donnerons bientôt dans *Moto Revue*. Les grossièretés ont été bannies mais il y a des idées justes, que nous voudrions retrouver dans tous les clubs.

Moto Clubs par-ci, Moto Club par-là

Fraichard, Georges pour tout le monde, est un charmant journaliste sportif, qui a la qualité rare d'avoir la connaissance de son emploi, c'est-à-dire d'être un motocycliste pratiquant. Aussi, la rubrique motos de notre confrère l'*Intransigeant* est marquée au coin du bon sens et de la justesse. Cela est remarqué par bien des gens qui profitent d'un tel état de choses pour bâtir une maison sur d'aussi bonnes fondations.

Voilà pourquoi Fraichard est le premier surpris d'avoir été bombardé au haut poste de Vice-Président du Moto Club de l'Ile-de-France... à son insu ! Ça lui déplaît et il a raison. De grâce, ne mettez jamais en cause des personnes qui ne vous ont jamais demandé ou accepté qu'on s'occupe d'elles.

A Montlhéry, aux Grands Prix de France, une bonne douzaine de personnalités sportives nous ont aussi demandé si leur bombardement à de tels postes, dans ce même groupement, était sur notre instigation : à l'A. C. de l'Ile-de-France, on s'émeut aussi de la confusion à laquelle prêtent bien le nom et la constitution de ce club, un peu mystérieux pour beaucoup. Disons que *Moto Revue* en parle aujourd'hui pour la première fois, simplement pour préciser une mixture maladroite.

A l'arrivée des concurrents du Rallye du M. C. Auvergne : Voici l'équipe du grand club : 1er M. Pinot, le président, 2e Bonnet, le pyrénéen et 1er en 175 cmc., ayant accompli 372 km. à 48 de moyenne

A ARGENTEUIL

La cavalcade

Le M. C. d'Argenteuil, toujours si actif lorsqu'il s'agit de sport, a su prouver sa vitalité d'une tout autre façon, en prenant une part très active à la cavalcade qui a eu lieu dimanche dernier à Argenteuil.

Un char aux couleurs du Club a promené à travers la ville la reine du M. C. A. et ses demoiselles d'honneur, toutes trois sur des motos dernier cri et dans un costume de circonstance qui ne pouvait être que la combinaison et le serre-tête du mécano, et comme diadème un M. C. A. ailé en perles, qui fit sensation. Ce char était suivi d'une noce en motos dont le succès fut plus que complet.

On se prépare à Argenteuil à bientôt fêter *le 100e adhérent*, c'est la meilleure récompense que puisse avoir le Comité de ce Club ; voir le nombre de ses membres augmenter, ses sorties et épreuves avoir toujours plus de succès et la bonne camaraderie régner.

Les 6 heures, le 14 Octobre

Cette épreuve, fort pénible de par son règlement et du fait qu'elle traverse de nombreuses agglomérations a rencontré un franc succès. Nombreux sont les compétiteurs qui demain vont s'exercer, durant 6 heures, sur les pavés qui garnissent ce coin de banlieue. Il y aura du sport et du bon. La compétition est rendue encore plus ardente du fait que de nombreux industriels s'y sont intéressés et ont envoyé des prix de réelle valeur. Les lauréats auront à se partager des casques, des selles, des tan-sad, des carburateurs, des pendulettes, etc... Comme on le voit, rien que des prix forts intéressants pour des motocyclistes. Précisons de plus que la marque d'huile Célor fournira gracieusement le lubrifiant nécessaire aux concurrents. Rappelons enfin les grandes lignes de cette épreuve qui a lieu sous le patronage d'honneur de M. de Fels, député de Seine-et-Oise ; le départ sera donné à partir de 8 heures d'Argenteuil, les concurrents ayant à couvrir un circuit de 45 kilomètres environ, à des moyennes variant avec la cylindrée. Deux contrôles : un à Achères, un à Saint-Ouen-l'Aumône, assureront la régularité des heures de passage et là réside la grande difficulté, car les contrôles étant proches les uns des autres, il n'est pas permis, pour finir sans pénalisation, d'avoir le moindre ennui, la moindre crevaison. Une heure très précise sera donnée à chaque concurrent pour son déjeuner et il sera censé être parti à l'heure fixée sur le carnet de route. Les arrivées se feront au point même du départ. Que le beau temps favorise l'épreuve et elle connaîtra, en même temps que le succès sportif, le plus beau succès spectaculaire.

La saison sportive du M. C. d'Argenteuil va se terminer par un succès ; si l'on en juge par les nombreux engagés qui se sont entraînés sur le circuit ces deux derniers dimanches.

Au moment de mettre sous presse, le M. C. de la Seine, Les Hiboux Versailles, Livry-Gargan, le M. C. du 12e, Asnières-Argenteuil et de nombreux indépendants ont envoyé leur engagement. Les organisateurs ont été de ce fait obligés de limiter le nombre des engagés dans chaque Club, et la totalité est fixée à un maximum de 60 concurrents. De sorte que le circuit étant de 44 km. les concurrents se suivront de minute en minute.

La valeur des prix pour cette épreuve a presque doublé depuis la semaine dernière. Voici les derniers reçus :

1 Bronze d'art au Club vainqueur ;
5 selles et tan-sad « Planor » ;
1 tan-sad « Brown » ;
1 carburateur « Zénith » ;
1 carburateur « Cozette » ;
1 casque « Cromwell » ;
1 casque « Dur à cuire » ;
1 batterie éclairage moto ;
1 groupe éclairage « Luxor » complet ;
1 lampadaire fer forgé ;
1 lampadaire albâtre ;
1 pompe « Gurtner » ;
1 briquet en argent.

Des coupes, pendulettes, stylos, porte-mine J. I. F., médailles, etc..., etc...
et de nombreux prix dont la place nous manque pour les énumérer tous.

La maison Célor continuant ses encouragements au sport motocyclisme a doté cette épreuve de 100 bidons de deux litres d'huile.

La distribution des prix sera faite une heure après la fin de l'épreuve par la Reine du M. C. A. sous la présidence de la Reine des Reines d'Argenteuil et des autorités.

Motocyclistes qui voulez voir du beau sport ! allez passer votre après-midi à Argenteuil. Les Concurrents sont convoqués le 14 octobre à 8 heures du matin, 12, route de Sannois à Argenteuil où se fera à 8 h. 30 le premier départ pour continuer de minute en minute.

Calendrier des Sauvages

14 octobre. — 6 heures d'Argenteuil (M. C. Argenteuil).
10. Banquet M. C. Boulogne,
11 novembre. — Circuit de l'armistice (M. C. Bergerac).

AUX HIRONDELLES

Bravo les Hirondelles !

On sait l'orage épouvantable qui a sévi dans la nuit de samedi à dimanche dernier. Le M. C. des Hirondelles avait prévu une sortie dont l'itinéraire empruntait la route classique de Saint-Germain. Mais, en passant à Rueil, à la limite de cette commune et de celle de Bougival, plusieurs de ses membres furent victimes de bûches. Une passagère en tan-sad reçut une sérieuse commotion et fut blessée au visage par ses lunettes. Aussitôt, le M. C. Hirondelles installa deux de ses membres de chaque côté du passage dangereux afin de signaler aux promeneurs d'avoir à ralentir, ce qui évita à beaucoup un accident sérieux, car la pluie avait fait descendre une forte quantité de boue. *Moto Revue* passant par là, approuva le geste et promit de les remercier : voilà qui est fait

Mais il y a plusieurs conclusions à tirer de ce fait : 1° il nous démontre l'utilité des clubs ; 2° il nous met en garde contre le port des lunettes avec verre ordinaire. Servez-vous de Triplex, ou, à défaut, de mica.

Avec le verre, un accident bénin peut se changer en accident grave.

Il nous faut signaler, enfin, la parfaite courtoisie des agents de service au commissariat de Rueil où nous allâmes demander que soit signalé le passage dangereux. S'ils lisent *Moto Revue* (ce dont nous ne doutons pas), qu'ils y trouvent nos remerciements pour leur accueil affable.

AILLEURS

A l'unanimité...

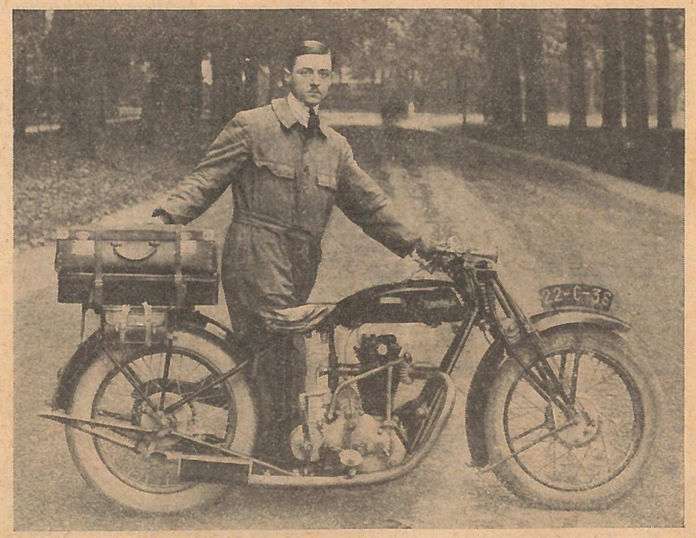
Nous avons eu le plaisir de vous faire savoir que, dans son assemblée du 3 octobre 1928, le Comité du M. C. B. O. a nommé le secrétaire de *Moto Revue*, à l'unanimité membre d'honneur du Club en remerciements des services que vous nous avez rendus pour la formation de notre Société.

Motocycle-Club de la Banlieue Ouest
« Les Silencieux ».

Merci de cette attention...

Un banquet motocycliste

Le Moto Club de Boulogne-Billancourt invite tous les motocyclistes de la région de la banlieue Sud-Ouest à participer au banquet qu'il organise le 10 novembre à 20 h. 30, dans les salons de la Taverne Métropole, 3, rue Carnot, à Billancourt. Les inscriptions (30 fr. 80 par personne), seront reçues jusqu'au 7 novembre chez le secrétaire, M. Cameleyre, 44, rue Escudier, à Boulogne ou au Siège, 186, avenue Edouard-Vaillant, Boulogne.



Sur sa 350, bloc-moteur, ainsi équipée, Gillet représentant, qui est venu nous voir dernièrement, vient d'accomplir sa tournée, soit : 6.412 km. en un mois et demi. — Il a, sur cette distance, enregistré les beaux résultats suivants : Pour un poids total de 272 kg., la consommation a été en essence de 3 litres 1/2 aux 100, en huile, de 1 litre aux 800 km. — Ennuis mécaniques : aucun, malgré un entretien plus que sommaire. Pas un seul démontage, ni de bougie, ni de carburateur, pas un seul réglage de culbuteurs, pas un seul coup de clé.

Sus à la Motocyclette !

De tous les côtés nous parviennent des plaintes sur un article paru dans *L'Illustration*, numéro du Salon 1928. Cet article est pourtant signé d'un propagateur de la traction mécanique, M. Baudry de Saunier, et nous une présentation merveilleuse, reconnaissons-le, ainsi qu'il sied à notre distingué confrère, et pour laquelle il a dispensé son esprit, il ressort de formidables erreurs que nous ne manquerons pas de signaler. Tout d'abord, nous protestons énergiquement contre le système de cette très belle présentation qui force le lecteur à lire un article où il discerne tout d'abord telle conception moderne; et, par suite d'une distillation savamment voulue, lui inculque des conclusions toutes différentes. Or, notre confrère *L'Illustration* n'a pas eu la moindre idée, en publiant cet article, remarquable par ailleurs, de l'effet désastreux qu'il allait produire chez ses propres lecteurs, puisque dans ce nombre se trouvent de très nombreux lecteurs de *Moto Revue*, que nous avons toujours conduits vers notre confrère, car nous avons toujours cru que *L'Illustration* est un organe de relèvement intellectuel de premier ordre pour notre clientèle motocycliste, et de distraction à la veillée bien plus intéressant que de nombreux canards plus ou moins amoraux, qui inondent actuellement notre pays. Or, nous relevons ce début :

La progression de la motocyclette en France ne donne pas le sourire à tous ceux qui sont obligés de la constater.

Au contraire, il ne m'a jamais donné que le sourire à moi-même qui suis obligé de le constater journellement.

Puis il ajoute : *On peut écrire sans erreur ni méchanceté que la motocyclette est plus que tout autre engin de locomotion une machine particulièrement redoutée des usagers de la route, y compris les conducteurs de voitures.*

Disons tout d'abord à M. Baudry de Saunier que, parmi les lecteurs de *Moto Revue*, nous avons plus de 15.000 automobilistes, abonnés au supplément de *Moto Revue*, *L'Actualité Automobile*, et c'est précisément dans ce nombre que nous trouvons le plus de protestataires contre son article. Cette machine si particulièrement redoutée, aux dires de M. Baudry de Saunier, est plus souple qu'une voiture. Nous parlons personnellement en connaissance de cause. D'ailleurs, notre confrère l'admet, puisqu'il ajoute : « plus facile à diriger et plus facile à arrêter ». Qu'il y ait, comme il le dit, quelques jeunes pilotes, nous n'en discutons pas, mais qu'elles ne soient *montées que par de fort jeunes pilotes*, ocntre cela nous protestons. C'est ni plus ni moins un mensonge.

Que M. Baudry de Saunier proteste contre le bruit d'échappement, d'accord. Quoique qu'il fasse preuve d'une certaine méconnaissance dans ses déductions administratives, nous avons par contre, pour la gouverne de M. Baudry de Saunier, de nombreuses années de pratique motocycliste. Nous avouerons que nous grillons sur la route à peu près toutes les automobiles. Nous sommes fautifs, c'est entendu ; mais nous prouvons quotidiennement à M. Baudry de Saunier, que la motocyclette n'est pas dangereuse, puisque les seuls accidents que nous ayons eus pendant notre existence proviennent précisément de l'automobile. Avons-nous jamais jeté la pierre à l'automobile? Non, et pourtant avouons que chaque fois que nous avons eu un accident en auto, il s'est produit précisément par suite du manque de souplesse de ces véhicules. Du point de vue statistique, M. Baudry de Saunier a été excellemment renseigné. Avouons que nous y avons été pour une bonne part, et nous aurions mauvaise grâce à renier des chiffres que nous avons nous-même fournis ; cependant, disons que, pour l'Allemagne, le chiffre de 300.000 est très sousestimé, nos dernières statistiques accusant plus de 400.000.

Que le vélo subisse un effet rétrograde actuellement, c'est indiscutable, ce en quoi M. Baudry de Saunier a raison. L'effondrement de la motocyclette en Amérique provient de causes tellement économiques et trop connues, qu'il est inutile de songer à un tel cas en France avant au moins 40 à 50 ans. Dans les caractéristiques de la motocyclette, M. Baudry de Saunier ne semble pas tout à fait au courant de la question, et les chiffres qu'il donne sur les bicyclettes à moteurs prouvent simplement qu'il s'est fié au fisc, qui n'a pas la réputation d'être savamment précis dans ses appellations. Il dit que la motocyclette est une automobile à deux roues : admettons-le, pour lui faire plaisir. Les autres chiffres qui ont été fournis par la Maison Automoto, et par contre-coup par nous, à l'insu de M. Baudry de Saunier, sont exacts dans leur modération, mais lorsque l'auteur ajoute :

« Les moteurs sont généralement monocylindriques. Presque toutes les usines ont abandonné le moteur à deux et à quatre cylindres, qui eut de la vogue il y a cinq ou six ans, à cause de son poids, de sa complication mécanique trop grande et de l'élévation de son prix de revient. D'ailleurs le volume de chaque cylindre ne pouvant descendre au-dessous de 175 centimètres cubes si l'on tient à conserver au moteur un bon rendement, le polycylindre était fatalement trop puissant. »

Là, avouons que c'est la plus grosse balourdise qu'il soit possible d'élucubrer. M. Baudry de Saunier, qui est un charmant garçon par ailleurs, ne connaît rien à la motocyclette et ne l'a jamais pratiquée, et il est dommage que l'*Illustration*, si remarquable dans ses articles, n'ait pas pensé à s'adresser aux milliers de gens compétents qui eussent pu traiter de la question parfaitement, car l'ignorance ne doit pas exister lorsqu'on s'adresse au public. La 4 cylindres n'a aucune complication mécanique, elle est l'idéal rêvé par tous les motocyclistes, et sa puissance n'est pas moins forte relativement comme semble dire M. Baudry de Saunier. Seul le prix de revient en France est trop élevé. D'ailleurs, pour contenter l'auteur les constructeurs français lui donneront d'ici peu un démenti formel. Le reste de l'article semble inspiré par un constructeur de motocyclettes, et naturellement est impeccable. Nous aurions souhaité cependant que M. Baudry de Saunier, avouant qu'il manquait de documentation, ait repassé la confection de son article à certains usagers, des rédacteurs sportifs que nous connaissons et qui ont comme habitude d'être désintéressés vis-à-vis de leurs confrères, par conséquent impartiaux dans leurs conclusions. Quel dommage, cependant qu'il ait encore des erreurs manifestes, telle que celle qui veut que la motocyclette paie des impôts moins élevés que l'automobile. On sent qu'il n'y a pas d'étude approfondie sur ce sujet, mais alors pourquoi finir un article en supposant que seuls les fort jeunes soient motocyclistes : au contraire, le crayon observateur de M. Galland mis en cause semble se moquer des observations de l'auteur, puisqu'il crayonne des types de motocyclettes d'un âge très canonique. Enfin, celui qui a fait la légende de l'avant-dernière photographie, et qui, généralement n'est pas l'auteur de l'article, manquait certainement d'idée pour avouer *que les motocyclistes ont pris l'habitude de rehausser la destination du porte-bagages en l'offrant à une femme.* C'est ce qu'on appelle le pavé de l'ours sur la mouche qui chatouille le nez du dormeur. Nous prétendons que l'auteur de cette légende n'est pas M. Baudry de Saunier, tout simplement parce que M. Baudry de Saunier est l'homme le plus courtois et le plus élégant de notre monde mécanique. Regrettons que les occupations multiples de ce charmant auteur ne lui aient pas permis d'approfondir plus à fond son article.

Calendrier 2 F. M.

27 octobre. — Banquet (M. Cl. Hirondelle).

NOVEMBRE

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

Le 16 Septembre, le M. C. de Rabat fit une sortie promenade. Cette saison, ce groupement sous l'active énergie de son président a pris une extension remarquable

La page des tris

Avez-vous vu, mon cher...

On l'a si bien vu avec l'interview de M. Villard que les concurrents adversaires ont protesté : avez-vous vu, mon cher... que les Villard transportaient au centimètre cube etc... Et Galland fait courtoisement remarquer que pour son compte, il a emporté 800 grammes au centimètre-cube de *charge utile*, soit 1 kg. 600 de poids total transporté ! Ça fait un peu plus... sans omettre que dans ces calculs, la roue de rechange et l'outillage ne sont pas compris.

On se débat chez les « Trimoteurs »

Dans le « Résultat du premier Championnat des Trimoteurs » nous avons commis une grosse erreur. Dans la catégorie 250, nous avons classé par mégarde un des « Juéry », comme étant équipé d'un moteur « Pauvert », et en pareille occurence, la maison Train, qui précisément équipait l'un et l'autre des « Juéry » de cette catégorie, proteste contre cette erreur. Nous demandons donc à tous ceux nombreux qui se sont intéressés, ou qui s'intéressent aux trimoteurs, de bien vouloir remarquer qu'en catégorie 350, c'était effectivement le moteur « Pauvert » qui équipait « Juéry », mais en catégorie 250 les deux machines engagées et celles qui finit sans pénalisation plus particulièrement avec le conducteur « Perrichon », étaient équipées du bloc moteur « Train ».

LE MONDE TRIMOTOCYCLISTE

Couture est blessé

Couture, l'as de Galland, a été embrassé par un taxi : la chose est courante à Paris, mais trop fréquente aussi. Et notre brave Couture a été assez touché dans la collision, ayant été pris en écharpe : une forte contusion à la tête, l'arcade sourcillière assez abîmée. *Moto Revue* et tous les trimotoristes lui adressent leurs vœux de guérison.

Protestons...

Permettez que je vous signale en passant (pour la première fois que je viens vous ennuyer avec ma prose), que vous semblez totalement ignorer l'itinéraire de votre concours industriel de triporteurs, ou bien alors vous en voulez terriblement à cette petite ville de *Magny-en-Vexin* (*Seine-et-Oise*), car dans vos derniers numéros, parlant de l'organisation puis du résultat de ce concours, fort intéressant d'ailleurs, vous ne manquez jamais de parler des « nids de poules », des « fondrières », etc., de Magny.

Or, si vous connaissiez tant soit peu le parcours, vous sauriez que ces trous énormes en effet, se trouvent à 15 kilomètres de cette ville, c'est-à-dire au delà de Saint-Clair-sur-Epte et jusque vers les Thilliers-en-Vexin. Avant comme après Magny, c'est un véritable billard. Nommez donc les régions mauvaises par leur nom et ne faites pas tort à des villes qui n'en peuvent mais... (réclame non payée, j'habite Paris !)

G. FOURNIOLS. Paris.

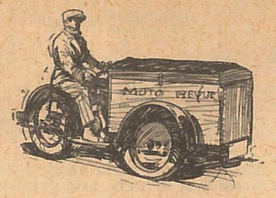
Échos du Championnat

M. Walès directeur de la maison Juéry

Ce fut une épreuve de résistance et pas seulement de régularité. De toutes les équipes qui participèrent à l'épreuve, 3 seulement arrivèrent au complet : Ninon, Villard et Juéry. Mais où la performance est d'autant plus remarquable, c'est de songer à l'équipe mixte de cette dernière marque qui engageait 2 véhicules en 250 cmc. et un en 350 cmc. Le mototri Juéry a cette particularité d'être entièrement composé de pièces françaises et il a la victoire en 250 cmc. ainsi qu'en 350 cmc.; de plus une remarque que nous ne saurions pas passer sous silence est la capacité de charge de cette firme. En 250 cmc., il enlevait plus de 430 kilos, plus le poids du conducteur Perrichon (un as !) 87 kilos, ce qui représente 517 kilos au total. Or, nous prétendions que le mototri était le véhicule dont la capacité de charge était la plus élevée dans l'industrie automobile. En 250 cmc., cela représente plus de 2 kilos par centimètre cube. C'est la première fois que nous voyons un tel rapport de puissance. Il est évident que le moteur Train est remarquable. Il n'est pas assez connu et nous le verrions avec plaisir sur de nombreuses motocyclettes. Mieux que cela celui qui regarde le tableau des résultats du Championnat du Motocycle Industriel constatera que le Pauvert est aussi le moteur vainqueur en 350 cmc., dans cette même marque Juéry. Tout commentaire est inutile.

Mais René Gillet aussi...

Il est à remarquer que le sidecar commercial que la maison René Gillet a engagé dans le Championnat du Motocycle Industriel était strictement de série. C'était d'ailleurs une caisse à ridelles avec bâche ajustée, selon les termes du catalogue. Mieux que cela, la moto en question qui n'est qu'une 6 CV. transportait, en outre du conducteur, une charge exacte de 205 kilos et, si le règlement l'avait contraint, il pouvait prendre en tansad un passager d'un poids de 90 kilos. C'est dire dans quelles conditions René Gillet, déjà habitué au succès, a tenté la chance. Le résultat est simple, le 35 à l'heure a paru une chose très aisée et l'arrivée à Saint-Germain a été constatée avec 0 point de pénalisation. La Médaille d'or a permis à René Gillet de reparaître en course. Notons pour les nombreux motocyclistes nouveaux, qui n'ont jamais connu les succès antérieurs de René Gillet, qu'il y a déjà plusieurs années que cette firme ne participe plus aux courses. Certains ont cru qu'il s'agissait de raisons purement commerciales. Il en est autrement. René Gillet ne demande pas mieux que de participer à toutes les courses, car il a l'assurance morale de toujours être vainqueur, mais un règlement certainement très critiquable a éliminé la catégorie 750 cmc. des épreuves nationales. Or, lorsque ce règlement a été établi, René Gillet était vainqueur incontesté dans toutes les épreuves sans exception. Depuis, il a été établi une catégorie de sidecar 600 cmc., à laquelle, en toute franchise, la maison René Gillet ne pouvait se prêter, car elle était nettement au-dessous de ses moyens de machine cylindrée 750 cmc.; quant à la catégorie 1.000 cmc. elle eût exigé de la part de la firme des truquages que son honnêteté commerciale n'acceptait pas. Et voilà pourquoi au Championnat des Trimoteurs, nous avons revu la vieille firme nationale, qui n'a pas su mentir à son passé. Elle eût obtenu une pénalisation que nous en eussions été les premiers surpris.



Couture, montait un Chaise

C'était un moteur Chaise qui équipait ce Galland : non encore porté au catalogue, il a pu sembler à plusieurs que la maison « trichait » en l'occurence. Que nenni ! le Chaise était à l'essai chez Galland depuis deux mois, tel qu'en témoigne d'ailleurs notre essai précédent ; il était très curieux de comparer pour la maison les deux conceptions du latérales avec J. A. P. et du Culbuteur avec Chaise. Une certaine émotion tenaillait les constructeurs de cette épreuve première, d'autant que leur as Couture pouvait de ce fait être handicapé. De plus, le poids total était surchargé d'une roue de rechange de 35 kg., d'un cric de 5 kg., d'un outillage de 12 kg. environ ; ajoutez-y le poids du conducteur, 75 kg., et vous voyez l'effort demandé au Chaise culbuteurs : environ 820 kilos. Avouons que le culbuteurs a tué l'opinion erronée qui le veut inapte aux efforts violents ; aucun ennui, aucun déhanchement même à la caisse. A ce propos, il est utile d'ajouter que la carrosserie Galland se compose d'une caisse de 140 × 80 × 75, soit près d'un mètre cube, la contenance d'un wagon de mines, d'un Decauville ; ce sont, à notre connaissance, les plus grandes actuellement.

Galland eût voulu équiper ses coureurs de pneus plus gros, et il a été décidé que, dorénavant, le pneu de 700 × 85 ou 28 × 3 à haute pression actuellement adopté serait remplacé par le 27 × 4,25 ou 715 × 115 : nous ne croyons pas que l'idée soit à éliminer : la vitesse (80 à 90) en tri, est une hérésie et les constructeurs auraient intérêt à sacrifier dans ce sens.

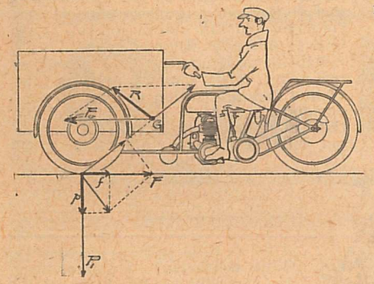
Le Freinage

d'après nos lecteurs

Lecteur assidu de votre très intéressante revue, voici plusieurs fois que je remarque des erreurs très importantes sur la question du freinage. Un jour, un de vos lecteurs écrivait qu'il arrêtait sa moto lancée à 100 km.-h. en 28 mètres, Cette fois, le fait est plus grave, un essayeur écrit qu'il arrête un mototri à 40 km.-h. en 1 mètre environ ! !

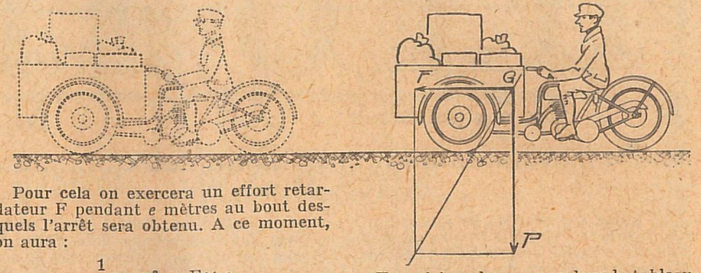
Permettez-moi de rectifier ces chiffres qui pourraient être une source d'accidents en faisant croire aux novices qu'une distance aussi faible suffit pour obtenir l'arrêt.

Je puis, sans fausse modestie, vous affirmer que ces questions ne me sont aucunement étrangères du fait que je suis ingénieur en chef d'une importante maison de freins et servo-freins pour automobiles.



Sans vouloir entrer dans des calculs transcendants, voici comment on peut déterminer approximativement la distance nécessaire à l'arrêt.

Le mobile à arrêter (automobile, moto, etc.), étant animé d'une vitesse V en mètres par seconde, il faut annuler sa puissance vive $\frac{1}{2}$ m. v².



Pour cela on exercera un effort retardateur F pendant e mètres au bout desquels l'arrêt sera obtenu. A ce moment, on aura :

$$\frac{1}{2}\,m.\,v^2 = F \times e$$

N'oublions pas que $m = \frac{P}{g}$

$$\frac{1}{2}\frac{P}{g}\,v^2 = F \times e$$

Or, l'effort F sera limité par l'adhérence des roues au sol. Si on appelle cette adhérence f, on ne pourra dépasser un effort $F = P \times f$ sous peine de bloquer les roues.

Ecrivons : $\frac{1}{2}\frac{P}{g}\,v^2 = P \times f \times e$

On voit que P disparaît, ce qui prouve, point très important, que la distance nécessaire à l'arrêt *est indépendante du poids* à condition, bien entendu, que toutes les roues soient freinées proportionnellement à la charge qu'elles supportent.

Nous avons donc :

$$\frac{V^2}{2g} = f \times e \text{ ou } e = \frac{V^2}{2fg}$$

Le coefficient de frottement sur route ne dépasse jamais 0,7.

On a donc $e = \frac{V^2}{2 \times 9{,}81 \times 0{,}7} = \frac{V^2}{13{,}734}$

Il est maintenant facile de déterminer les distances nécessaires à l'arrêt.

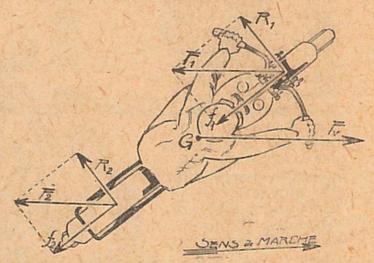
En voici quelques-unes dans le tableau ci-dessous :

Comme vous le voyez, nous sommes loin des 28 m. à 100 à l'heure et de 1 m. à 40.

Encore ai-je supposé que les roues soient freinées intégralement, ce qui n'est jamais réalisé en pratique, et une route à adhérence maximum.

Pratiquement, il faudrait majorer ces chiffres d'environ 30 % pour obtenir des chiffres sur lesquels on puisse se baser en toute sécurité

M. BOUFFARD,
Ingénieur des Arts et Métiers.



Km-h.	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	140
m : s	5m55	8m35	11m10	13m90	16m70	19m50	22m30	25m	27m80	33m30	38m90
e	2m25	5m10	9m	14m10	20m40	27m80	36m50	45m90	56m40	81m	110m

Théorie et... pratique

Malgré le rectificatif du dernier numéro de *Moto Revue*, je crois qu'il y a encore exagération pour l'arrêt du tri muni d'un frein Ydral : 1 m. à 40 à l'heure !

En effet, supposons un véhicule de poids P lancé à v mètres à la seconde ; pour l'arrêter il faut détruire sa force vive $\frac{1}{2}\,mv^2$ ou $\frac{1}{2} \times \frac{P}{9{,}8} \times v^2 = \frac{Pv^2}{19{,}6}$. Ceci représente donc le travail à accomplir pendant le freinage $F = \frac{19{,}6}{Pv^2}$

Or ce travail est encore égal au produit de la résistance à l'avancement f par la distance d'arrêt d en mètres. $F = f + d$.

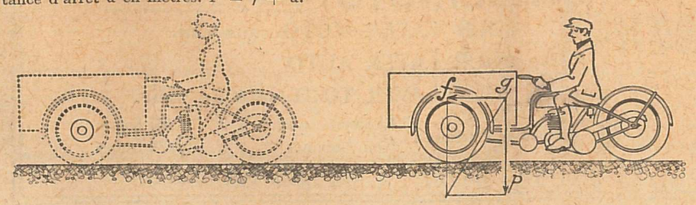
Avec les meilleurs freins du monde la résistance à l'avancement ne pouvant être supérieure à l'adhérence est au plus égale à $f = P + k$ (k étant le coefficient d'adhérence) dans le cas où toutes le roues sont freinées, d'où $F = f \times d = P \times k \times d = \frac{Pv^2}{19{,}6}$ d'où $d = \frac{19{,}6\,k}{v^2}$

Or k atteint rarement 0,5 pour le caoutchouc sur bon sol d'où

$$d = \frac{v^2}{19{,}6 \times 0{,}5} = \frac{v^2}{10} \text{ environ.}$$

A 40 à l'heure soit 11 m. à la seconde il faut donc au moins $\frac{11 \times 11}{10} = 12$ m. 10 pour s'arrêter, C. *q. f. d.* et ce calcul est très optimiste, car il suppose : 1° des freins suffisants pour amener le blocage de *toutes* les roues et 2° un très bon sol !

G. ANTOINE, abonné 78.468.



Réponse du pratiquant à nos deux savants lecteurs

La théorie ne s'accorde pas toujours avec la pratique, mais généralement est contraire à la pratique. Si on supposait, comme notre charmant interlocuteur qu'avec des freins parfaits, avec le blocage de toutes les roues et un très bon sol qu'il faille encore 12 m. 10 pour s'arrêter, eh ! bien il y aurait beaucoup de Parisiens motocyclistes et automobilistes qui seraient en charpie. N'en déplaise à notre abonné M. Antoine, n'importe quelle 500 cmc., pesant 150 kg. et marchant dans la rue Vivienne (en asphalte-goudron !) à 40, s'arrête sans effort et sans chasse en 2 à 3 mètres ; c'est un exercice que tout pratiquant fait involontairement journellement à Paris ; d'ailleurs s'il avait suivi les épreuves de kilomètre, arrivée arrêtée, ou encore l'arrivée de la Coupe de l'Armistice, il avouerait la défaillance des chiffres devant la réalité. Un ingénieur théorique c'est très beau, un ouvrier pratique c'est très bien, mais l'oiseau rare qui réunit ces 2 qualités c'est mieux : sans rancune !

PRÉCISONS NOS BUTS :

Pour nos conscrits :

La Préparation Militaire Motocycliste

Tous les vendredis à 20 heures 45 à la salle des Clubs,

Le terme approche où les jeunes gens, nés entre le 1er mars et le 1er octobre 1908, vont être appelés à rejoindre le régiment. Un mois les sépare de leur départ. La deuxième série de cours de P. M. M. qui fonctionne depuis le mois de juin a permis à nos élèves d'acquérir la teinture militaire indispensable à faire d'eux des sujets se dégageant immédiatement de la masse, du fait de leur instruction. Au point de vue mécanique, celle-ci ne laisse rien à désirer.

Mais nous est-il permis d'émettre le vœu qu'un examen vienne parfaire ce cours et le clore de la même manière que sont sanctionnées toutes les études que l'on fait ailleurs, car rien ne servirait de pousser nos jeunes gens vers la motorisation, s'ils devaient servir dans... la cavalerie ! L'idéal serait que l'on profitat de leurs connaissances pour tenter un effort sérieux vers cette motorisation, chère à nos cœurs, et pourquoi ne seraient-ils pas affectés aux régiments de Paris, afin d'y remplir le rôle — prévu par le nouveau règlement d'infanterie — d'agents de liaison motocycliste tant auprès du Colonel, qu'auprès des Chefs de Bataillon. Je ne suis pas entièrement d'accord, — et je m'en excuse — avec M. le Général Camon, en ce qui concerne la liaison, qu'il appelle service subalterne. Est-ce l'orgueil d'avoir été agent de liaison au Chemin des Dames qui me fait vouloir juger cette fonction comme une des plus intéressantes et des plus utiles ? Peut-être, mais à coup sûr aussi, mes connaissances militaires qui me font dire que la liaison constante est une des nécessités de la guerre moderne. Cela ne veut pas dire qu'il ne faille pas chercher une autre utilisation de la Moto à l'armée, mais nous avons tant de mal à désarçonner les cavaliers, à leur faire comprendre qu'ils *devront fatalement*, un jour ou l'autre, nous céder la place qu'il serait bon, je crois, de chercher l'adaptation la plus rapide ; celle qui ne nécessite pas l'étude d'un règlement, la nomination de cadres, etc., toutes choses que nous obtiendrons, certes, mais avec de la patience. Pour l'instant, que la quarantaine de jeunes gens que *Moto Revue* a préparés puissent être employés comme motocyclistes, c'est tout ce que nous demandons.

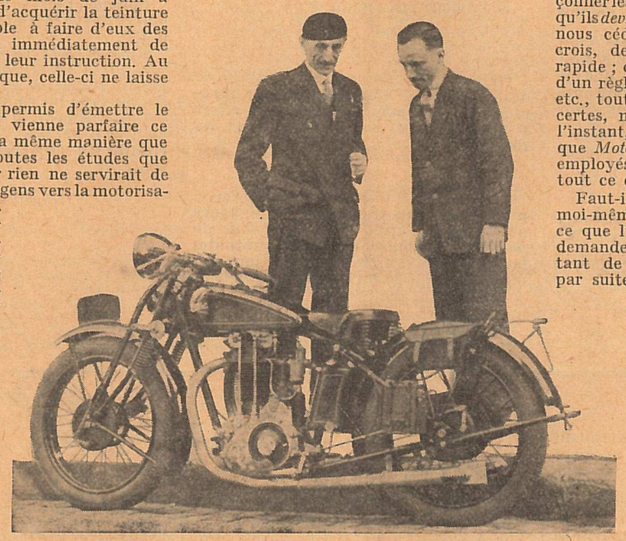
Faut-il un examen ? Mes élèves, et moi-même, nous sommes prêts à faire ce que l'administration de l'armée nous demandera, mais il serait pénible que tant de mois d'efforts fussent perdus par suite de l'inertie coupable de quelques bureaucrates.

A. CAMBOUNET.

***

N.D.L.R. — Les cours continuent à fonctionner régulièrement, le vendredi de chaque semaine, en plein centre de Paris, 5, rue Saint-Augustin, à 20 heures 30 (Salle des Clubs).

Les communications sont assez nombreuses pour desservir n'importe quel endroit. Rappelons que les cours sont *absolument gratuits* et qu'il suffit de se présenter pour être reçu sans autre formalité. Plus nombreux seront les élèves, plus vite nous aurons satisfaction.



Notre collaborateur Maxend vient prendre livraison de sa 500 Gillet Herstal 2 tubes, modèle surbaissé. Cette machine, la même que Sexé a employée dans son raid vers le pôle, a tout l'air d'être à son goût et c'est certainement avec plaisir qu'il se mettra en selle en vue d'un essai qui paraîtra prochainement dans " Moto Revue ". A ses côtés, le sympathique Thomy jette le dernier coup d'œil avant la livraison définitive

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

1° Il ne pourra être délivré qu'une seule Prime à chaque Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons ;

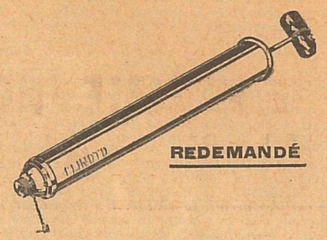
2° Les Primes seront délivrées à nos Bureaux, 51, rue Vivienne, contre versement du prix indiqué à nos caisses ou à domicile en joignant à leur envoi le prix du port ;

3° Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement ;

4° En cas d'épuisement du stock, les fonds seront remboursés, sous déduction des frais de retour, ou réservés à une autre prime au choix de nos Lecteurs ;

5° Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile.

PRIME N° 27 DU SAMEDI 13 OCTOBRE 1928



REDEMANDÉ

UN CLINOTO Valeur 37 francs

POUR LAVER **MOTO** sans eau.

POUR LAVER **AUTO**

POUR LAVER **TOUT** sans se salir.

Prix en nos Bureaux : Abonnés . . . . . 20 francs
Non Abonnés . . . . . 28 francs

Franco de port et emballage 1 fr. 25 en sus.

CLINOTO

Pour laver soi-même...

Sans Eau, son Automobile

SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

CLINOTO

VOTRE MOTO avale les kilomètres...

L'ASPIRATEUR DE POUSSIÈRES

BIRUM LUTRA

avale la poussière.

Modèle pour appartements

depuis **570** francs

MODÈLE SPÉCIAL SEMI-INDUSTRIEL POUR GARAGES

LUTRA

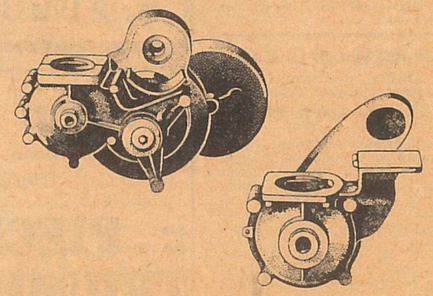
S. A. au Capital de 3.000.000 fr.

19, Rue de Londres, PARIS

Tél. : Louvre 20-55 et 59-77

Demandez nos notices, ou mieux, une démonstration à votre domicile sans aucun engagement de votre part.

Facilités de paiement.



les meilleurs carters moteurs de motocyclettes sont des carters aluminium coquille de la

FONDERIE PARISIENNE

DE CHOISY-LE-ROI (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 separées.

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 e 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
812, Boulevard Péreire PARIS

Motos

A. J. S spéciale, 500 cmc., 7.000 fr. Terrot culbuteurs Jap. 500 cmc., 5.600 fr. Terrot 500 cmc. latérale Jap, 5.200 fr. Terrot 350 cmc., culbuteurs, 4.700 fr. Terrot 250 cmc., double échappement, 3.200 fr. Motobécane, 350 cmc., éclairage Novi, 4.300 fr. Motobécane, 350 cmc., strictement neuve, 5.900 fr. Motobécane 350 cmc., strictement neuve, 5.300 fr. Marchal, strictem. neuve, 5.800 fr., toutes ces motos sont des modèles 1928 sur ballons 27 × 4 et sont équipées. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris.

Aiglon Peugeot bloc moteur 3 CV, 1928, état neuf, vends 2.300 fr. ou échange contre 250 ou 350 cmc. chaîne. Ray, 4, rue Bellavoine, Le Pecq (Seine-et-Oise).

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

Cause départ régiment, vends Automoto 250 cmc., culbuteurs, Radios, compt., tan-sad, assurances, 3.400 fr. Train 250 cmc., éclairage électrique, compt., tan-sad, 2.200 fr. Moreau, 5, rue de Saint-Germain, à Chatou (Seine-et-Oise).

B. S. A. 250 cmc., 3 CV, 2 vit., carb. Amac, grais. s. pression, éclairage, tan-sad, etc., excellent état, 2.300 fr.; B. S. A. 500 cmc., type F., 3 vit., ch.-ch., Amac., gros pneus, accessoires, 1.900 francs. Vattier, 14, rue de Pali-Kao, Paris (20e).

B. S. A. Type armée, neuve, s. carte grise, visible le dimanche, 7, avenue de Montreuil, Fontenay-sous-Bois (Seine).

B. S. A. 5 CV, 3 vit., à reviser, à saisir, 1.000 fr. Chazaly, 47, rue de Romainville, Paris (19e).

B. S. A. 5 CV, ch.-ch., avec ou sans side, bon état, écl. Mag., 2.600 fr. à débattre. Staub, 21, rue de l'Usine, Alfortville (Seine).

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 —

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

Dollar 175 cmc., culbuteurs, état neuf. Couder, alimentation, Lozère (Seine-et-Oise).

D. F. R. 3 CV, bon état de marche, ch. de rechange, samedi toute la journée et tous les soirs à partir de 7 heures, 1.300 fr. André Obre, 47, rue Victor-Hugo, Asnières (Seine).

D. F. R. moteur sp. type Bol-d'Or, 2 temps, 175 cmc., refroid. à eau, 2 échappements, carburateur Amac, graissage mécanique, frein et amortisseurs direction, ch.-ch. 3 vit., Staub, compteur, 90 km.-h. 2.800 fr. Denis Delianne, 6, rue des Corderies, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais).

Dollar 500 cmc., bloc moteur, arbre à cames, jamais roulé, bas prix. S'adresser : Lhuissier, 16, rue du Réservoir, Clichy (Seine).

Douglas E. W. modèle 1927, 350 cmc., tan-sad, accessoires, machine garantie, 3.800 fr. Waymel, 38, rue Saint-Henri, La Madeleine (Nord).

D. S. Malterre 500 cmc., type 1928, pneus ballons, tan-sad, éclairage, access., prix intéressant. Ecrire pour rendez-vous à Vincent, 112, rue de Bagneux, Montrouge (Seine).

MOTO-AGENCY
24, Bd de Charonne, PARIS, 20e
Achète - Vend - Répare - Échange
FN., Terrot, Monet, Motoconfort, Soyer, etc.
— Stock en neuf et occ. —
École de Motos - Permis gratis à tout acheteur

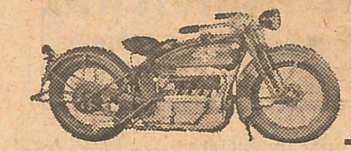
D. J. R. 350 cmc., moteur train, 3 vit. Albion, pneus. 700 × 80, éclairage Rosengart en excellent état et soigné, à débattre à 3.100 fr. téléph. à M. Gilbert, Tél. : Littré 89-69.

D. S. A. Terrot, Soyer, etc., etc., neuves, demander Robert, 21, rue de Tlemcen, sa prime pendant le Salon.

F. N. M. 60, vendue de confiance par particulier, 350 cmc., culbuteurs, état mécanique parfait, pneus ballons, bon état, sac. cavalerie, tan-sad. outillage, pare-jambes, ch. à air de rechange. Marignier, 72, avenue du Président-Wilson, Puteaux (Seine).

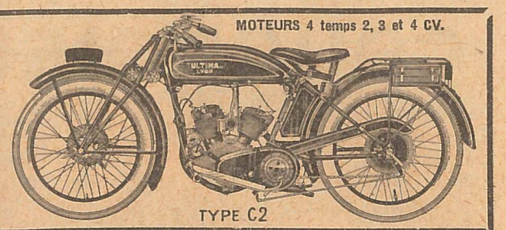
F. N. 500 cmc., nouveau modèle 1928, encore sous garantie, 5.300 fr., urgent. Liuzzi, 3, place de l'Eglise, Levallois (Seine).

F. N. 350 cmc., type Sahara, tan-sad, sacoches cavalerie, ayant



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 1908
ENNTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS
Type A avec démultiplicateur et débrayage . . . . . 2.875 fr.
Type B1-29 avec boite ULTIMA 3 vitesses, débrayage kick-starter . . . . . »
Type B1-29 — — Dames et Ecclesiastiques . . . »
Type B2 — — Moyeux à broches . . . . . »
Type C2 — — — 2 cylindres . . . . »
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 (6e)
Téléph. VAUDREY 02-04 Télégr. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon
MOTEURS 4 temps 2, 3 et 4 CV.



TYPE C2

peu roulé. S'adresser à M. Metz, 58, rue de Rome, Paris, sur rendez-vous de préférence le samedi et dimanche toute la journée.

Occasion unique, [illegible] Herstal 350 cmc., 2 temps, parfait état émail, pneus neufs, outillage spécial, Radios, 3.500 fr., compteur. Abbadie, 9, rue Parrot, ou tél. : Central 21-59.

Gillet-Herstal 350 cmc., type tour du monde, imp. pour 4 CV 1928, comme neuve, affaire très sérieuse. Marcel, 84, Grande-Rue, (au Tabac), Créteil (Seine).

Gillet Herstal sport 350 cmc., bon état, 3.700 fr. Valter, 4, allée Nicolas-Carnot, Le Raincy (Seine-et-Oise).

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 —

Gnome et Rhône 500 cmc., grand sport, parfait état, éclairage, tan-sad, compteur, 3.000 fr. Corgie, 13, rue des Rasselins, tél. : Roquette 13-49.

Gnome et Rhône 500 cmc., type D. 4, sortie d'usine le 25 juillet 1928 sous garantie, équipement complet, achetée : 9.000 fr., vendue : 7.500 fr., ou échangerait contre auto de 5 à 8 CV, Amilcar ou Salmson, affaire de confiance. René Jumel, 52, faubougr Taillebourg, Saint-Jean-d'Angely.

Griffon 250 cmc., bloc moteur 3 vit., tan-sad, radios et accessoires divers, très peu roulé, parfait état, prix : 3.200 fr. Le soir après 6 heures. Combes, 11 *bis*, rue Alfred-Laurant, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Harlette Geco 175 cmc., 3 vit., en parfait état de marche, à céder au plus offrant, 50, rue de Paris, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Vendrai Indian sport, 5 aux 100, surbais., Solex, pistons alu., tan-sad, ou échangerai contre moto 250 ou 350 cmc. Ecrire ou s'adresser : Emile Luguet, 8, rue Ferd.-Flocon, Paris (18e), tous les matins.

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

ACHAT PONT DE CHARENTON ÉCHANGE
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 -

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

PIÈCES FRANÇAISES
Adaptables aux Motocyclettes type Armée
B. S. A. et TRIUMPH
EXPEDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ
F. DELAUNAY 62, Rue Rochechouart, PARIS
Téléphone : TRUDAINE 19.05

1.600 fr. Indian sp., éclairage électrique, confort, n/s, klaxon, Lancesseur, 53, rue de Clichy, 7 h. 1/2 le soir et dimanche matin.

Matchless 350 cmc., A. C. T. 1928, exc. rap., comme neuve, p. sportif, unique, pièces rechange, pour courses, 6.800 fr. Ecrire pour rendez-vous : J. P. Zambaux, 38, boulevard Marceau, Paris (16e).

Monet et Goyon 2 CV, bon état, éclairage, accessoires, 2 vitesses, 1.800 fr. Chardel, 54, rue Montparnasse, Paris.

Monet et Goyon supersport, 175 cmc., 3 vitesses, t. accessoires, état neuf, 2.500 fr. Pardaillé, 7, rue de l'Alboni, Paris (16e).

Monet-Goyon, Villiers 350 cmc., état neuf, M. 1927, voir garage

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

151, faub. Poissonnière, Paris.

250 cmc. New-Motorcycle, compétition gagnante nombreuses courses, à vendre. S'adresser : Daniel, au Linoléum, Choisy-le-Roi (Seine).

New-Map, mot. Jap 500 cmc., soup. lat., année 1928, 5.000 fr. Duhail, 146, boul. Voltaire, Paris (11e).

Peugeot 175 cmc., bloc moteur, 2 vit., ch.-ch., frein tambour, à saisir, 1.700 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao, Paris (20e).

Peugeot 175 cmc., bloc moteur, modèle 1927, très bon état, 2.000 fr. Ecrire : Caillères, A. G., Etudiant, cours Pasteur, Bordeaux (Gironde).

Peugeot 4 CV, tan-sad, bon état, 2.200 fr. Gastegel, 84, rue d'Aguesseau, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Peugeot 3 CV 1927, bloc moteur, absolument comme neuve, prix intéressant, cause achat voiture, Berthonneau, Burie (Charente-Inférieure).

Ravat 350 cmc., moteur Blackburne, avec tan-sad, très bon état mécanique, 3.250 fr. Ecrire : Granger, 9, place au Blé, Montereau (Seine-et-Marne).

René Gillet 2 vit., 900 fr.

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

COURROIES DE MOTOS

— Stock important de courroies caoutchouc, neuves, à solder —

en 19 m/m,..... le mètre **12** fr.
en 22 m/m,..... le mètre **15** fr.
en 24 m/m,..... le mètre **20** fr

Bien indiquer la longueur qu'il vous faut.

Expéditions contre remboursement
GROS et DÉTAIL
F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart — PARIS (9e) —
Téléphone : Trudaine 15-95

Gnome et Rhône 4 CV, 2.500 fr. Motoconfort 4 CV, 2.300 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Royal-Moto 175 cmc., bloc moteur, état neuf, roulé 5.000 km., cause achat plus forte. Chirossel, Saint-Sauveur-de-Montagut (Ardèche).

Saroléa 350 cmc., pneus ballons, comp. montre, tan-sad 2 grais., éclairage, pièces de rech. comme neuve, 4.350 fr. Chevaux, 20, rue Gramme, Paris (15e).

Soyer, vendue par particulier, 350 cmc., culbuteurs Jap, avril 1928, état neuf, court., tan-sad, éclairage Mag. Dulac, garage, 7, rue du Delta, Paris.

Soyer 250 cmc., 1926, selle Terry, 700 × 80, 2.400 fr. et Soyer 250 cmc., mai 1928, comme neuve, éclairage, tan-sad, pneus 700 × 80, selle Terry, essais à volonté, 3.000 fr. Vanel. 31 rue de Pontoise, Argenteuil (S.-et-O.).

Soyer 350 cmc., arbre à cames, neuve, à solder, 5.600 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen, Paris (20e).

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

Soyer 350 cmc., arbre à cames, neuve, vendue 4.800 fr., cause obligé voyager, changer. Dupeyrat, 142, rue de Courcelles, Paris. Tél. : Wagram 20-21.

Sunbeam 500 cmc., complètement remontée à neuf, bien équipée, visible tous les soirs après 6 h. 1/4, ou le dimanche. Loveiko, 17, rue d'Issy, Bilancourt (Seine).

Terrot, comme neuve, bien équipée, 4.600 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen, Paris (20e).

Bicyclette Terrot, 2 vit., état neuf, 200 fr. 9, rue Bayard, Le Chesnay (Seine-et-Oise).

Terrot 350 cmc., Jap, culbuteurs, 3.500 km., éclairage électr., compteur, visible tous les matins, excepté dimanche, et tous les après-midi, excepté samedi et dimanche, 4.500 fr. Legrand, 99, rue des Ecoles, Aubervilliers, Tél. : Nord 08-28.

Terrot 500 cmc., Jap, latéral, comme neuve, bien équipée, 4.000 fr., tous les soirs. Laurat, 175, rue Saint-Jacques, Paris (5e).

Terrot 250 cmc., ch. cour. Magondeaux, tan-sad, 2.150 fr, Beaussier, 5, rue Montagne-Sainte-Geneviève, Paris.

Terrot Jap latérale, 350 cmc., très bon état, pneus 80 neufs, compt O. S., tan-sad, 3.500 fr. Bienvenu Léon, Livry-sur-Seine (Seine-et-Marne).

Terrot 350 cmc., 1928, ballons, ou échange contre bon cyclecar ou quadrillette, compteur, tan-sad,

Le Vêtement Standard
recommandé pour vous Motocyclistes et décrit dans « Moto-Revue » est le
TRÈS-SEC
en lin pur imperméable, inusable, élégant et pratique il est fait exclusivement sur mesure par
CHAILLOU
34, Place du Marché-St-Honoré. Paris (1e)
fabricant-spécialiste de Vêtements de Sport
Demandez-lui les conditions réservées à nos lecteurs.

EN VENTE
« L'ANNUAL »
1928 (23 Année)
ANNUAIRE UNIVERSEL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
Nouvelle Édition entièrement remaniée et recomposée à neuf
1360 Pages d'Adresses et de Documents
Prix de l'exemplaire relié **35 francs**
(Port en sus pour les Départements et l'Étranger
222, Boulevard Pereire, PARIS
Tél.: Wagram 30-79

éclairage Mag., pare-jambes avant et arrière, cause maladie, voir pour arrangement ou écrire : Juillet, 1, rue Victor-Hugo, Pont-à-Mousson (M.-et-M.).

Utilia, modèle 27, 250 cmc., tan-sad, ch.-ch., état impeccable, à vendre 2.000 fr. Huclair, rue Francisco-Ferrer, Ivry-sur-Seine (Seine).

A crédit, occasion bon état, sidecar Gnome et Rhône 5 CV, 4.000 fr. Gnome et Rhône 5 CV, n., 3.500 fr. Gnome et Rhône 3 CV, 2.400 fr. Gnome et Rhône, 2 CV, 1.800 fr. Kœlher-Escoffier neuve, 5 CV, 5.000 fr. Indian 5 CV, 1.400 fr. Blériot 5 CV, 1.000 fr. Monet et Goyon 4 CV, 3.000 fr. Monet et Goyon 2 CV, 1.800 fr. Peugeot 3 CV, 2.000 fr. Cleveland 3 CV, 1.800 fr. Motosacoche 3 CV, 3.000 fr. Austral 3 CV, 2.000 fr. Autumoto 2 CV, 2.000 fr. Dé-Dé 2 CV, 1.500 fr. Soyer 3 CV, 2.000 fr. R. Largeot, 4, Grande-Rue, Saint-Maurice (Seine).

500 fr. 3 CV, 3 vit., double berceau 28, garantie 6 mois, valeur 3.300 fr., laissé 2.300 fr.,

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)

à crédit 12 mois 150 fr., sans intérêt. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Vélocette 250 cmc., 2 temps, très bon état, à vendre d'urgence, 2.500 fr. Liuzzi, 3, place de l'Eglise, Levallois (Seine).

B. C. R. 500 cmc., Jap, boîte Sturmey, n. modèle 1927, suspension arrière, éclairage électr., montre, compteur, au plus offrant, pneus ballons. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15e).

B. S. A. 500 cmc., à culbuteurs, 1927, cylindre incliné, réservoir tan-sad, 7.000 fr. Martin, 3, rue de l'Océan, Saint-Nazaire.

D. F. R. 350 cmc., 4 temps, mod. 1927, pneus ballons, avec ou sans side-car, parfait état, à céder : 3.500 fr. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15e).

Dollar 1927, 2 CV 1/2, culbuteurs, 85 à l'heure, roulé 1.680 km., tan-sad, compteur O. S., éclairage, 3.000 fr. 5, rue Réglay, Gagny (Seine-et-Oise).

A. J. S. 350 cmc. Amstaft, bas prix, écrire : De Boissac, 93, boul. Berthier, Paris (17e).

Douglas 4 CV, 2 vit., parfait état, pneus neufs, éclairage électr. et acét., tan-sad, nomb. accès-carte grise, 1.800 fr. Samedi après-midi. Danne, 16, rue Denis-Papin, Houilles (Seine-et-Oise).

Le Grimpeur 250 cmc., 3 CV, 3 vit. Albion, tan-sad, phare, très bon état. Hubert, 4, rue du

Magnétos
Carburateurs
Réservoirs
SAGA
POUR MOTOS
Société Anonyme
Grouvelle Arquembourg
71, rue du Moulin-Vert
PARIS (XIVe)

Bois-Joli, Meudon (Seine-et-Oise).

A vendre 650 fr. Magnat-Debon 2 CV, 4 temps, phare acétylène, marche parfaite. Varnier Georges, Saint-Pierre, par Châlons-sur-Marne (Marne).

Motoconfort 2 temps, 4 CV, 300 cmc., ch. courr., pneus 700 × 80, éclairage Luxor, divers access., très bon état, au plus offrant, pressé. Baux, 118, rue de Flandre, Paris (19e), de 17 à 20 heures.

Soyer 350 cmc., culbuteurs, modèle 1928, juste rodée, 4.700 fr. 61, rue de Villiers, Neuilly (Seine).

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)

Terrot 27, 350 cmc., latérale, confort, éclairage, tan-sad, état impeccable. Prix : 4.100 fr., visible, Garage Michelin, 60, av. d'Argenteuil, Asnières (Seine). Tram. 45.

Terrot 350 cmc., Jap, culbuteurs, confort, compt., éclairage, parfait état, 4.500 fr. Pringent, 132, rue de la Croix-Nivert.

F. N. 500 cmc., 28, pneus 715 × 115, éclairage électrique, accus. klaxon, tan-sad, s. gar., 6.800 fr., visible samedi après 2 heures. Tombe René, 10, rue Marius-Dumont, à Franconville (Seine-et-Oise).

F. N., M. 60, tan-sad, compteur, éclairage électrique AV et AR, pneus ballons 715 × 115, Laborde, 5, rue Eugène-Fournière, près Gare Laplace, Arcueil (Seine).

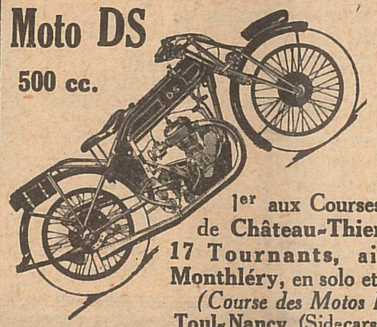
Gillet-Herstal 350 cmc., sport, moteur et pneus neufs, éclairage, 3.600 fr. Ecrire : Durouchoux, 4, rue de Fleurus.

Gnome et Rhône 175 cmc., 1928, ballons, éclairage, graiss., best., comme neuve, 2.300 fr. 33 *bis*, avenue de la Défense, Puteaux (Seine).

Gnome 500 cmc., courroie, 2.500 fr. Durand, 27, rue Montparnasse, Paris.

Monet et Goyon 350 cmc.,

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
Éts MARCHAND, 2, rue de Villaret-de-Joyeuse, PARIS - Galvani 36-18



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

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 —

LES CHARMES DU TOURISME
A DEUX
*
NEW-MOTORCYCLE
77, Av. d'Antony
à CHATENEY (Seine)

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

supersport, célairage électrique, tan-sad, etc., prix à débattre. Crevot, 20, rue Visconti, Paris (6e).

Monet et Goyon 350 cmc., mot. Mag., culbuteurs, boîte Burman, toute équipée, mod. 1927, à céder, 3.800 fr. garanti à tout, essai. Bourdin, 26, rue Frémicourt,

Motobécane, parfait état, 900 f., selle Terry. Sens, 41, rue Verneuil,

Motoconfort, état neuf, nomb. access., 2.500 fr., samedi après-midi et dimanche matin. Perraguin, 47, rue Anatole-France, Alfortville (Seine).

Motoconfort 4 CV, 1927, état parfait, roulé 400 km., 2.600 fr.

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

Kaufmann, 3, rue Michel-Peter.

Terrot 350 cmc., latérale, éclairage électrique, tan-sad, sac., compt., chambre de rechange, sortie usine février 28, comme neuve, 4.500 fr. Veidlich, 7, rue de Creil, Pont-Saint-Maxence (Oise).

Belle occasion, moto Terrot, 350 cmc., 4 CV., pneus ballon, moteur Jap, comp. O. S., marchepieds wagon. Prix 4.000 fr. Sansarricq, 26, bd. Carnot, à St-Denis.

D. S. 500 cmc., bien équipée, comme neuve, à solder 4.600 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen,

Dé-Dé 175 cmc., état neuf, 1.500 fr. Robert, 21, rue de Tlemcen, Paris (20e).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Citroën torpédo B. 2., revisée à neuf, éclairage, dém., 6 roues, etc, etc... Lamouret, 45, avenue de Fontainebleau, Kremlin-Bicêtre (Seine).

Après vacances, mécanicien vend sa conduite intérieure, Citroën B. 14, tout acier, 4 places, 4 portes, pare-pierres, pare-chocs avant et arrière, nombreux accessoires, état général irréprochable ;

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

MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17e) Téléph. { Wagram 01-8 / Carnot 52-57

RÉPARATIONS
en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

prix 16.000 francs, reprendrai en compte moto ou voiturette. Vattier, 14, rue de Pali-Kao, Paris.

Darmont spécial compétition, très vite, état absolu de neuf, nombreuses pièces de rechange, prix intéressant. Bouchillou, Bergerac.

Voiturette Francon, 6 CV, torpédo, vitesse 60 km. à l'heure, 5 pneux neufs, ou très bons, phares Magondeaux et accessoires. s'adresser Taupin, 5, rue Pillet-Will, Paris.

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

Mathis 6 CV, pneus confort, parfait état mécanique, access. 5.500 francs. Peut convenir pour transp. march. Téléphone Daumesnil 09-93.

Morgan à eau, pneus conforts, tableau de bord, compt. Jaeger, volant souple, éclairage Magondeaux, capote, nbx accessoires et pièces rechange, parfait état mécanique. Leclère, 3, avenue de la République, Mantes (Seine-et-Oise).

Morgan à eau, excellent état, éclairage, capote, à vendre, pressé. Germain, 35, rue Nollet, Paris.

Morgan 3.400 francs, gros pneus, pare-brise, capote, amortisseurs, direction démultipliée, visible le samedi après-midi ou le dimanche. Mantrant, 19, rue Blanchard, Fontenay-aux-Roses (Seine).

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

LA PHARMACIE PORTATIVE
BIEMANS
qui est offerte en prime par MOTO-REVUE est en vente
26; Rue Merlin - PARIS (11e)

Indispensable aux motocyclistes pour les premiers soins à donner en cas d'accidents, se présente sous différents modèles parmi lesquels :
Modèle No 1..... 20 fr.
Modèle No 2..... 40 fr.
Modèle No 3..... 65 fr.
D'autres modèles plus complets figurent sur notre catalogue adressé franco sur demande.

les Boites de vitesse
C. Picard
Demandez notice M. R. gratis
- 26, rue Carnot, 26 -
COURBEVOIE (Seine)

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES
sont réparés d'une façon définitive par le
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR
sans changer ni piston, ni segment. Envoyer le cylindre et joindre le piston.
Établissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace — CLICHY (Seine)

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

vite, avec access., très bon état, 13.000 fr. Moto Pauvert, parf. état, très vite, 350 cmc. deux temps, Gaudet, rue de Ville-d'Avray, Sèvres (Seine-et-Oise).

Villard 4 CV, peu roulé, capote, roue de secours, projecteur bec acéto, 4.300 fr. Vergnaud, Villes-Limousine (Vienne).

Châssis de cyclecar 1.100 cmc. parfait état, à vendre cause départ régiment, 1.300 fr. Goeffroy, rue des Prés, Franconville (Seine-et-Oise).

HALL
DE LA
VOITURETTE
ÉTABLIS. FONDÉ EN 1919
99, Avenue d'Orléans
Tél. : Gobelins 50-41
Les plus belles Occasions
en
Voiturettes et Cyclecars
DE TOUTES MARQUES
Garage gratuit pour véhicules à vendre
VENTE et ACHAT

Cyclecar 6 CV, 2 cylindres, état de neuf, au plus offrant, non emploi, Block, 7, rue des Caves, Sèvres (Seine-et-Oise).

Vendeurs ou acheteurs de cyclecars, n'oubliez pas pour toute vente ou achat de cyclecars ou de voiturettes de visiter le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e), son stock permanent de 20 à 30 véhicules à tous prix, vous guidera dans votre choix.

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

Après vacances, vends joli cabriolet tranf. 2 places, E. H. P., 5 CV, moteur Ruby, batt. nick., peint. neuve, access., éclairage de secours, état mécanique garanti, à vendre 6.500 ou échange contre 3 places bonne marque, Fontan, 18, rue des Pyrénées, Paris (dépôt des Tramways).

Vendeurs et acheteurs de 3 roues, n'oubliez pas qui existe une maison spécialisée dans ce genre de véhicules, chez qui vous trouverez un choix permanent de 20 à 30 Morgan et Sandford. N'hésitez pas à rendre visite ou téléphoner. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e), Tél. Roquette 07-67.

Bugatti Brescia, type 30, état mécanique parfait, 5 pneus neufs, à enlever cause départ, 8.000 fr. Kléber, Gar. Saint-Chamond (Bouches-du-Rhône).

Citroën 5 CV, 2 pl. confort,, excellent état, mot. refait, avance aut., 6.200 fr. Bouillon, 62, rue de Gravel, Levallois (Seine).

FIREZONE OIL
ou ZONE DE FEU
Fait les délices de l'Automobiliste et du Motocycliste
Source étonnante de silence et de puissance
Lubrifie la partie supérieure du moteur, où elle résiste à la chaleur.
Décalamine sans nuire au moteur
DOSE : 1 litre d'huile pour 300 litres d'essence
Le Bidon pour 150 litres d'essence : 17 fr. 50
Le Bidon pour 40 litres d'essence : 6 francs
FIREZONE OIL
7, Rue Labrouste, Paris (xv) Vaugirard 20-07
DEMANDEZ RENSEIGNEMENTS

A vendre, cyclecar 5 CV, Violet, 2 places, éclairage, état de marche visible. 55-57, rue de Meaux.

Scap 7 CV, mot. Cime, 3 places, Sigoyer, Ornacieux (Isère).

C. I. Citroën 5 CV, 4 places, sple, méc. parf., peint. neuve. Europe-Quto, 11, rue Edimbourg.

Cause achat voiture fermée, vends cyclecar Benjamin 5 CV, bon état, 2-3 places, rev., imp. 300. 3.500 fr. Ecrire Boyer, 6, rue du Baigneur, Paris.

SIDECARS

B. S. A. 4 CV, 3 vitesses, très bon état, 2.700 fr. Castrier, 178, rue Legendre, Paris (17e). Téléphoner pour rendez-vous.

D. S. Malterre avec side, état neuf, roulé 2.000 km., à enlever pour 4.500 fr. Harley Davidson à reviser à neuf, nombreuses pièces de rechange, 2.500 fr. S'adresser à M. Sechet, 8, rue de La Liberté, Nanterre (Seine), après 18 heures.

Harley side, rev. juill., peinture neuve, tan-sad, accessoires, pare-brise, capote, filtre essence, rétrov., ch. neuves, éclair., à vendre 3.500 fr. ou échange contre Morgan bon état. Bazile, après 15 heures, 10, rue Courat, Paris (20e).

Harley stream line, modèle 1.200 cmc., équipé, élect. complet, nombreux accessoires, ét. de neuf, prix avantageux. Visible garage Harley-Davidson, 32, rue Pierret, Neuilly.

Harley bi-place, peu roulé, très bon état, éclair., outillage, chambres, à enlever, 3.000 fr. Gaillard, 97, rue de Charonne, Paris.

Harley-Davidson 9 HP, état neuf, éclairage électrique par dynamo, accus., compteur, nomb. accessoires, 3.000 fr. Dr Javal, Vauluisant, par Villeneuve-l'Archevêque (Yonne).

Indian side 2 places, parfait état, à vendre très bas prix ou échanger contre moto 350 cmc. Germain, 35, rue Nollet, Paris.

A vendre sidecar Indian 9 HP, parfait état mécanique, compteur, pare-brise, éclairage, 4 pneus dont 2 absolument neufs, 2.800 fr. Essais à volonté, s'adresser de préférence le samedi et le dimanche. Lassale, 118, rue Pierre-Joigneaux, Bois-Colombes (Seine).

Motosacoche grand luxe, éclairage électrique, roues rechange, compt., bas prix. Janiot, 34, rue du Bois, à Clichy (Seine).

MOTOS D'OCCASION
Terrot, Monet, B.S.A., Triumph
Boit. 2 vit., kick, débray. 350 fr.
Magnét. neuv. R.B. blind. 60 fr.
Achat - Comptant — Motos modernes
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

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

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

ACHAT - VENTE
- Pièces détachées -
F.N.
SPÉCIALISTES — RÉPARATIONS
11, Quai d'Anjou - PARIS (4e)
Tél. : Danton 77-57

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

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

Side alu. profilé, châssis surbaissé, 4 attaches, état neuf, 1.800 fr., valeur 2.800 fr. Régnier, 68, rue du Chemin-Vert, Paris.

New Imperial 8 CV, moteur Jap, boîte Jap 3 vitesses, ch.-ch., magnéto Bosch, carburateur Amac, graissage méc., éclairage électr., freins AV et AR, roue détachable, compteur, montre, side extra bas, caisse torpille, état neuf, reprise en compte moto solo, 4 temps, 6.500 fr. Geoffroy, 155, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur d'une moto 4 HP, bon état, valeur 2.800 à 3.200 fr. Serai Paris, 28 octobre environ. Ecrire Mailliez Désiré, 63, roule d'Avesnes, Maubeuge (Nord).

Désire acheter Morgan spécial récent, bon état. Ecrire : Latimier, 30, rue Lepic.

Suis acheteur vélo pour fillette de 8 à 10 ans, bon état, faire offre à M. Lecomte, 12, rue Philibert-Lucot, Paris (13e).

Suis acheteur toute moto et fait toute réparation. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg, Paris.

J'achète Harley, Indian, B. S. A. Foulon, 162, rue Daumesnil, Paris, téléph, Did. 37-13.

ECHANGE

Echangerai camionnette 7 HP, 4 cylindres, demi-taxe 3 ½, charge 300 kilos, contre moto 500 cmc. Chanteloup, 81, boulevard d'Antilly, Montmorency (Seine-et-Oise).

Pompe Técalémit auto, dite « coup de poing », avec agrafe articulée, absolument neuve, contre pompe Técalémit auto à vis., en excellent état. D. Jacquemard, chirurgien - dentiste, Balbigny (Loire).

A vendre ou échanger contre voiture 6-7 HP, car. gr. sp., soulte si nécessaire ; Koelher-Escoffier 600 cmc., supersport, état neuf, gar. 130 km., éclairage électrique par dyn. et accus., tableau de bord, mont. et compt. Jaeger, chaîne neuve, frein de direction et AV, photo sur demande. Quillet François, Motte-Servolex (Savoie).

Echangerai ma moto B. S. A. 5 CV avec ou sans side, contre A. B. C. 5 HP. Gaillier, Hôtel du Commerce, Crèvecœur-le-Gr. (Oise). Me déplacerai pour visiter.

New Map 250 cmc. 28, contre Morgan à eau. Jouly, 39, boulevard Magenta, Paris.

DIVERS

Tan - sad, supermoto strap, avec repose-pieds, état neuf, 120 fr. Fernand, 47, rue Fazillau, Levallois (Seine).

Phare acéto avec bec de chalumeau, bouteille Péhu, état neuf, moitié prix de sa valeur. Thiry, 5, passage Delessert, Paris.

? ? ?
OUI !!! MAIS...
193, Rue Championnet (18e)
Conduire avec maîtrise et entière sécurité sur toutes voitures automobiles s'apprend...
Cours théoriques pratiques et de perfectionnement, leçons particulier cel. formalités pour permis de conduire.
Apprentissage gratuit à tout acheteur de voitures
Téléphone : Marcadet 21-36

Poste T. S. F. 3 lampes, en complet état de marche, prix : 450 fr., à débattre. S'adresser : 21, rue Vassous, Clichy (Seine).

Sidecar complet 250 fr. ou échange contre boîte de vitesse. Raichon, 26, rue Boissy-d'Anglas, Paris.

Magondeaux 250 lit., 100 fr. ; phare Luxor 123 MI, avec générateur, 100 fr. ; chambre 28×3, neuve, 15 fr. ; lanterne arrière, 10 fr. ; repose-pieds, 10 fr. Sarrodin, 30, rue de la Sablière, Paris (14e). A partir de 17 h. 30.

A céder, grosse agence motos. Ecrire : Gaulier, 5, boulevard des Près, Abbeville (Somme).

Terrain à vendre 300 m² avec puits, maison bois électricité. Reprendrait en compte moto. Voir 24 *bis*, ruelle des Caillots, Montreuil-sous-Bois.

Poêle à bois « Le Pierrot », comme neuf, valeur 280 fr., moitié prix ou échange contre access. auto ou T. S. F., faire offre à Trépied, 8, rue Cantagrel, Paris (13e).

Cause départ, liquide plusieurs éclairages Radios neufs, valeur 320 fr., cédés 260 fr. et D. S. Malterre 5 HP 1927, 3.500 fr. ; Monet et Goyon 2 HP, éclairage électrique, 1.500 fr., essais à volonté. Bailly, entr. d'élect., 108, quai Jemmapes (dans la cour, à droite).

A vendre 1 bouteille Pehu, 250 lit., chargée et 1 phare, 200 fr. Minguet, 146, cours Gambetta, Lyon.

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, Av. de Choisy - PARIS
— Téléphone : GOBELINS 62-82 —
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50

Cherche action chasse environ Paris, 70 km. maximum. Fauillatre, 5, rue d'Alençon, Paris.

Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, tél. : Roquette 07-67, continuera devant la demande croissante à vendre des pneus motos 27×4 au prix de 10 % sur le catalogue, et son huile Castrol XL et ricin à 20 fr. le bidon.

Projecteur tournant, 180 m/m., 100 fr. ; carburateur Zénith, vertical, n° 30, 100 fr. Delburg, 49, boulevard Latour-Maubourg, Paris.

Peinture et papiers peints, vitrerie, travaux à façon, prix bas. Thomas, 4, passage Brunoy, Paris (12e).

3 roues D. F., 6 trous, tambour 175 m/m. compl., 3 chambres rechange 700×80, carburateur Longuemare neuf, 22 m/m., 75 fr. ; Pyrène neuf, 30 fr. ; coffre de marchepied, acajou massif, 90×28×28, 30 fr., contre remboursement. Battini, chalet Sympathie, Le Crotoy (Somme).

Moteurs Jap 1.000 cmc., état neuf, 650 fr. ; B. S. A. 500 cmc., 500 fr. ; Triumph neuf 500 cmc., 600 fr. ; Voisin 350 cmc., boîte 3 vitesses, 300 fr. ; pièces Harley-Davidson, Indian, Triumph, nouveau lot de pièces B. S. A., réparations et transformations. Geoffroy, 155, bd Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Enjoliveurs de roues Peugeot 9 CV, gd luxe, état neuf, ayant coûté 120 fr., cédés 50 fr. Garage Galieni, rue Galieni, Rosny-sous-Bois (Seine).

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

MOTO VOLÉE

500 fr. récompense : Gnome-Rhône 500 cmc., latérales, pneus 28×3, éclairage Acéto, émail noir et rouge, décalques or et bleu, volée porte Maillot, le 30 septembre. Marque distinctive ; n° moteur 30301 gravé sur réservoir. Télephoner : Gut. 56-57.

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

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques

2° Réduction sur le prix d'où bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;

3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces;

4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions »;

5° Bénéfice des Assurances à *Primes réduites* de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;

6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;

7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;

8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;

9° Participation à nos Concours richement dotés

10° — à nos Rallyes divers ;

11° — à nos Sorties collectives

12° — à nos Causeries et Conférences

13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

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

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

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

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

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

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

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

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

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

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

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMEROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A REGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

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

Date _____ *Signature :*

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

_____

Profession _____

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

Imp. Spéciale de *Moto Revue*, 30, rue du Poteau, Paris-18e *Le Gérant :* C. LACOME.

Adresser toute la correspondance : 51. rue Vivienne, Paris

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

le Strap Meilleure 640

Breveté S. G. D. G.

en vente partout

Publicité Bowden-Cuvro-Brompton-Brown

4 Années Consécutives

Champion de France (175 cmc.)

1924 — 1925 — 1926 — 1927

Ses modèles étant équipés des célèbres moteurs anglais **Villiers** et des réputés moteurs **M. A. G.** la firme mâconnaise **N'A PAS PU PARTICIPER** au dernier Championnat, en raison des nouveaux règlements de cette course.

Les règlements n'étant pas les mêmes pour l'obtention de la Coupe de France, **MONET-GOYON** a pu concourir pour ce trophée et s'est vu attribuer pour la **2e fois** le

BRASSARD DE TOURISME

(jusqu'à 250 cmc.)

réservé à la marque s'étant la mieux classée dans diverses compétitions.

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